



NYÍREGYHÁZA MEGYEI JOGÚ VÁROS
POLGÁRMESTERI HIVATALA
HIVATALI REFERATÚRÁK
PÁLYÁZATOK ÉS PROJEKTMENEDZSMENT REFERATÚRA
4400 NYÍREGYHÁZA, KOSSUTH TÉR 1. PF.: 83.
TELEFON: +36 42 524-524;
E-MAIL: HIVATALIREFERATURAK@NYIREGYHAZA.HU

NYÍREGYHÁZA MEGYEI JOGÚ VÁROS
POLGÁRMESTERI HIVATALA
VÁROSFELJESZTÉSI OSZTÁLY
4400 NYÍREGYHÁZA, KOSSUTH TÉR 1. PF.: 83.
TELEFON: +36 42 524-524;
E-MAIL: VAROSFEJLESZTES@NYIREGYHAZA.HU

Ügyiratszám: HREF/74-2/2025.

Ügyintéző: Reményi-Kelemen Anita

ELŐTERJESZTÉS
– a Közgyűléshez –

Előterjesztés a Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP) felülvizsgált dokumentumának jóváhagyására

.....
Dr. Kovács Ferenc
polgármester

.....
Hagymási Gyula
az előterjesztés szakmai előkészítéséért
felelős hivatali referatúrák vezető

.....

Pató István
az előterjesztés szakmai előkészítéséért
felelős kijelölt osztályvezető

törvényességi véleményezést végző
személyek aláírása:

.....

Dr. Szemán Sándor
címzetes főjegyző

.....

Faragóné Széles Andrea
Jegyzői kabinet vezetője

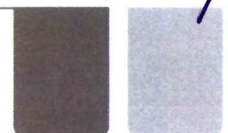
Véleményező bizottság vagy bizottságok:

- Gazdasági és Jogi Bizottság
- Városstratégiai és Környezetvédelmi Bizottság



NYÍREGYHÁZA

WWW.NYIREGYHAZA.HU



24



NYÍREGYHÁZA MEGYEI JOGÚ VÁROS
POLGÁRMESTERI HIVATALA
HIVATALI REFERATÚRÁK
PÁLYÁZATOK ÉS PROJEKTMENEDZSMENT REFERATÚRA
4400 NYÍREGYHÁZA, KOSSUTH TÉR 1. PF.: 83.
TELEFON: +36 42 524-524;
E-MAIL: HIVATALIREFERATURAK@NYIREGYHAZA.HU

NYÍREGYHÁZA MEGYEI JOGÚ VÁROS
POLGÁRMESTERI HIVATALA
VÁROSFEJLESZTÉSI OSZTÁLY
4400 NYÍREGYHÁZA, KOSSUTH TÉR 1. PF.: 83.
TELEFON: +36 42 524-524;
E-MAIL: VAROSFEJLESZTES@NYIREGYHAZA.HU

Tisztelt Közgyűlés!

A **Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP)** a hazai városok számára készített legjelentősebb közlekedéstervezési dokumentum. Az Európai Unió által is szorgalmazott tervezési dokumentum alapja a fenntartható városi mobilitás iránti elkötelezettség. Az emberközpontú tervezésre alapozó mobilitási terv hasznos a meglévő város- és közlekedésfejlesztési tervek szintetizálására, a megvalósítható, finanszírozható és a környezetbarát mobilitási megoldásokat tartalmazó fejlesztések elősegítésére.

A **fenntartható városi mobilitás-tervezés** (*sustainable urban mobility planning, SUMP*) fogalma egyszerre takarja a következőket:

- szemlélet, melynek középpontjában az ember, a városlakó áll (nem pedig az infrastruktúra vagy a forgalom);
- a legjobb európai gyakorlatokon alapuló, de a hazai és helyi adottságokhoz igazított tervezési folyamat, módszer;
- és maga a stratégiai terv (lényegében közlekedésfejlesztési stratégia), amely a folyamat eredménye, és a város közlekedési fejlesztéseinek alapja.

Célja minőségi és fenntartható közlekedés biztosítása úgy, hogy az mindenki számára hozzáférhető, biztonságos, tiszta (környezetkímélő) és (terület- és energiafelhasználását, költségeit tekintve) hatékony legyen, egyúttal vonzó környezet, minőségi közterületek jöjjenek létre, a városlakók életminőségét, jóllétét szolgálva. A városok számára kiemelt jelentőségű, hogy lakóik, a városban dolgozók és a turisták egy élhető, közlekedési szempontból is biztonságos, korszerű mobilitási rendszerrel találkozzanak, ahol a különböző közlekedési módok használói kölcsönösen elfogadják egymást.

A 2018. évben készült dokumentum képezte alapját a 2020-ban bevezetett új menetrendi struktúrának, melynek finomhangolása a közlekedési igényeknek és lehetőségeknek megfelelően folyamatosan zajlik.

„A **Fenntartható Városi Mobilitási Terv**” felülvizsgált dokumentuma a „Nyíregyháza Megyei Jogú Város Fenntartható Városfejlesztési Stratégiájának támogatása” című TOP_PLUSZ-1.3.1-21-SB1-2022-00001 projekt keretében készült el. Az dokumentum elkészítési útmutatójában foglaltak szerint „a SUMP-ot a fejlesztésért felelős testület vagy testületek (pl. városi képviselő-testület) megválasztott politikai képviselőinek kell legitimálniuk. Ez döntő lépés a terv elfogadásának előmozdításában, elszámoltathatóvá tételében és az intézkedések megvalósítására vonatkozóan megállapodott keretek biztosításában”.

Kérjük a Tisztelt Közgyűlést az előterjesztést megtárgyalni, illetve a mellékelt határozat-tervezetet elfogadni szíveskedjen.

Nyíregyháza, 2026. június 16.

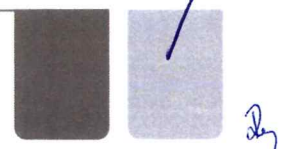
Pató István

Városfejlesztési és Városüzemeltetési Osztály
osztályvezető



Hagymási Gyula

Hivatali Referatúrák
hivatali referatúravezető





NYÍREGYHÁZA MEGYEI JOGÚ VÁROS
POLGÁRMESTERI HIVATALA
HIVATALI REFERATÚRÁK
PÁLYÁZATOK ÉS PROJEKTMENEDZSMENT REFERATÚRA
4400 NYÍREGYHÁZA, KOSSUTH TÉR 1. PF.: 83.
TELEFON: +36 42 524-524;
E-MAIL: HIVATALIREFERATURAK@NYIREGYHAZA.HU

NYÍREGYHÁZA MEGYEI JOGÚ VÁROS
POLGÁRMESTERI HIVATALA
VÁROSFEJLESZTÉSI OSZTÁLY
4400 NYÍREGYHÁZA, KOSSUTH TÉR 1. PF.: 83.
TELEFON: +36 42 524-524;
E-MAIL: VAROSFEJLESZTES@NYIREGYHAZA.HU

NYÍREGYHÁZA MEGYEI JOGÚ VÁROS

KÖZGYŰLÉSE

...../2026. (VI. 25.) számú

h a t á r o z a t a

a Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP) felülvizsgált dokumentumának jóváhagyásáról

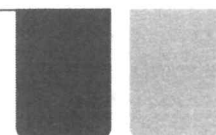
A Közgyűlés

az előterjesztést megtárgyalta, és a „Nyíregyháza Megyei Jogú Város Fenntartható Városfejlesztési Stratégiájának támogatása” című TOP_PLUSZ-1.3.1-21-SB1-2022-00001 projekt keretében készült **Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP) felülvizsgált dokumentumának tartalmával egyet ért.**

Nyíregyháza, 2026. június 25.

Erről értesül:

- 1./ a Közgyűlés tagjai
- 2./ a címzetes főjegyző és a Polgármesteri Hivatal belső szervezeti egységeinek vezetői





Nyíregyháza Fenntartható Városi Mobilitási Terve 2025 Felülvizsgált változat



NYÍREGYHÁZA FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERVE (SUMP)

Felülvizsgált változat

Megbízó:

Nyíregyháza Megyei Jogú Város Önkormányzata



Készítette:

Mobilissimus Kft.



Csia Márton | Együd Marcell | Ekés András
Gács Péter | Gertheis Antal

Alvállalkozó:

Metior Iskolaszövetkezet
Vasvári Gergely e.v.

2025

TARTALOM

Tartalom	5
1 Összefoglalás.....	7
2 Bevezetés	14
2.1 A mobilitástervezés céljai	15
2.2 A mobilitástervezés módszere	16
3 A mobilitási terv megalapozása, helyzetértékelés.....	22
3.1 Stratégiai-szakpolitikai és szabályozási háttér	22
3.2 Mobilitást befolyásoló háttér, alapadatok.....	30
3.3 A város és vonzáskörzetének jelenlegi közlekedési helyzete	49
3.4 A problémák azonosítása, értékelése	92
4 Célrendszer	97
4.1 Jövőkép és településfejlesztési célok.....	97
4.2 Stratégiai célok.....	98
5 Eszközrendszer.....	100
5.1 Célok és eszközök kapcsolódása	100
5.2 Eszközök kifejtése	104
5.3 Projektek definiálása és a beavatkozási program összeállítása.....	133
6 Mobilitási terv megvalósítása	148
6.2 A SUMP megvalósításának cselekvési terve	152
6.3 Költség- és finanszírozási terv	152
6.4 Kockázatkezelési terv	153
7 Mellékletek	155
7.1 Rövidítésjegyzék.....	155
7.2 Fogalomtár	155
7.3 Felhasznált adatok köre	157
7.4 Partnerségi terv.....	157
7.5 Projektlista elemei és főbb ismérvei.....	168
7.6 Projektértékelés módszere és részletes eredményei	185
7.7 Indikátorok.....	214

1 ÖSSZEFOGLALÁS

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

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

Nyíregyháza Megyei Jogú Város Önkormányzata már 2016-ban döntött a fenntartható városi mobilitási terv elkészítése mellett, hogy a város jövőképeinek és céljainak elérését a mobilitás terén is hatékony intézkedésekkel tudja szolgálni, a különböző intézkedésekről és projektekről folyó gondolkodást egységes mederbe terelje. A 2016-2018-ban kidolgozott és Nyíregyháza MJV Közgyűlésének 207/2021. (XII. 15.) határozatával elfogadott SUMP felülvizsgálata 2025-ben vált aktuálissá.

Mobilitási helyzetkép és közlekedési problémák

A **közösségi közlekedés** a városban és vonzaskörzetében meghatározó szerepet tölt be, különösen a tanulók körében. Budapest irányába ütemes vasúti kapcsolat működik, bár a menetidő nem versenyképes, míg Debrecen és Miskolc felé szintén versenyképes a vasúti eljutás. A helyi és regionális autóbusz-szolgáltatás csúcsidőben mennyiségileg kielégítő, a 2020 óta megújuló helyi hálózat modern, alacsonypadlós járműflottával rendelkezik. A helyi menetrend ütemes, az utastájékoztató korszerű, az autóbusz- és vasútállomás egymáshoz való közelsége pedig kedvez az átszállásnak. Ugyanakkor a közösségi közlekedés rendszerszinten széttagolt, a vasúti szerelvények egy része elavult, és a mellékvonalak versenyképessége is gyenge. Hiányzik a korszerű intermodalitás az állomáskörnyezetben, valamint a város külterületén található bokortanyák kiszolgálása sem hatékony. Problémát jelent a közösségi közlekedés előnyben részesítésének általános hiánya.

A **közúti közlekedést** kedvezően befolyásolja, hogy a város több gyorsforgalmi úti kapcsolattal rendelkezik, köztük négy M3-as autópályacsomóponttal. A várost több országos főút érinti, és a 403. és 338. számú főutak révén a tranzitforgalom elkerüli a lakott területeket. A nagykörút tehermentesíti a belvárost, és a jelzőlámpás csomópontok egy része távfelügyelettel összehangolt. Ugyanakkor a külső körgyűrű hiányos, különösen északi irányban, így bizonyos tranzitirányok még mindig a belső városi területeket terhelik. Hiányoznak gyűrűs úthálózati elemek, több szintbeli vasúti keresztezés forgalomlassító hatású, és a városon belüli átjárhatóság a vasútvonaltól nyugatra eső területek irányába nehézkes. A bokortanyás településszerkezet miatt sok külterületi, részben burkolatlan, közvilágítás nélküli út van használatban. A személygépkocsi-használat aránya

magas, és bizonyos csomópontok forgalomtechnikai kialakítása nem hatékony.

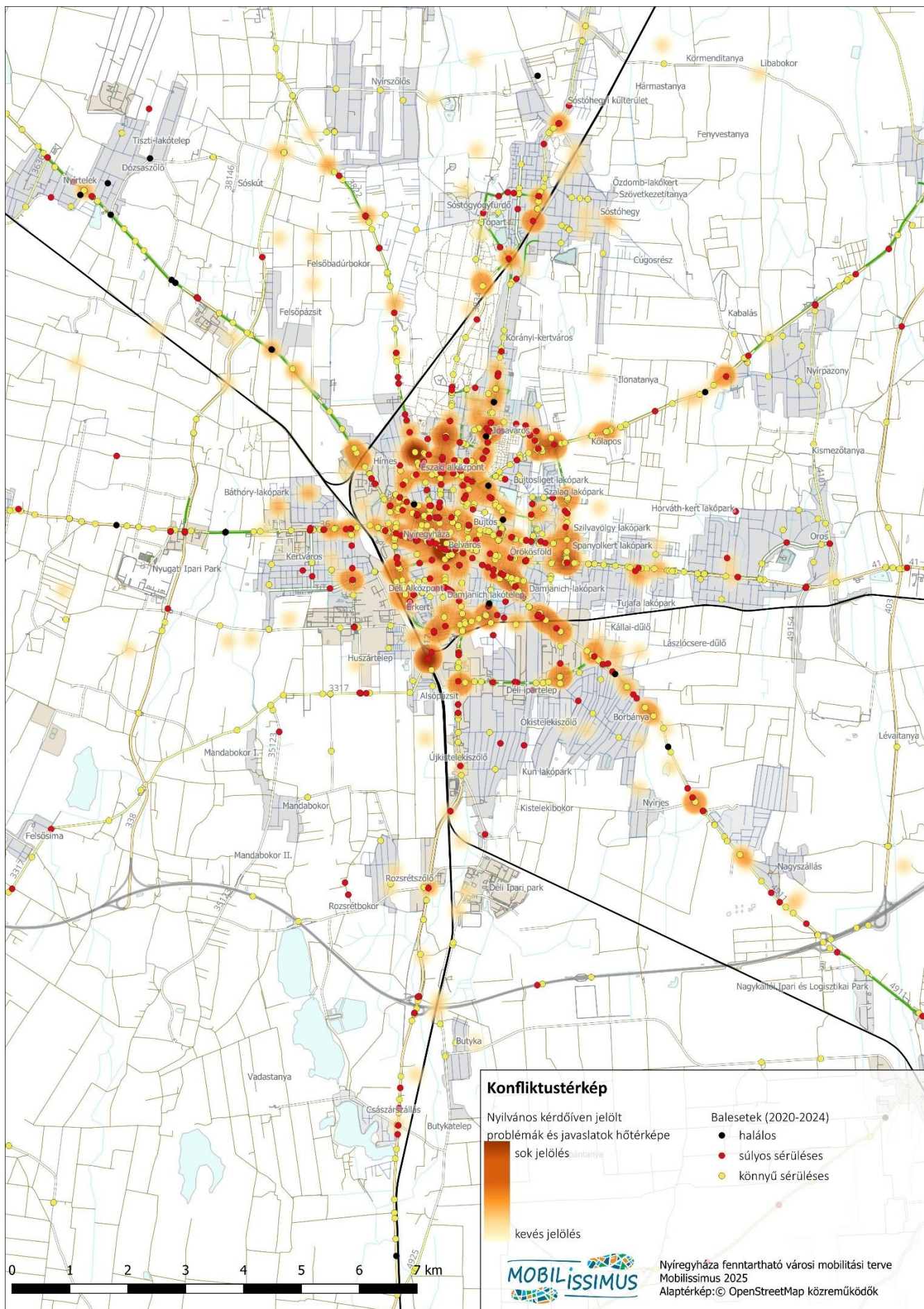
Az aktív és mikromobilitás szempontjából a város domborzata kedvező, a kerékpár a városban elterjedt, és a fő közlekedési irányokban jellemzően kialakítottak kerékpárforgalmi létesítményeket. A belvárosban összefüggő gyalogos zóna, valamint több forgalomcsillapított terület működik. A főbb forgalomvonzó helyek gyalogosan és kerékpárral gyorsan megközelíthetők. Ugyanakkor számos fejlesztési hiányosság mutatkozik: az elővárosi kerékpáros kapcsolatok hiányosak, a kerékpárutak vonalvezetése és csomóponti kapcsolatai több helyen nem szerencsések; a kerékpárparkolóik egy része nem biztonságos, több intézmény közelében nem áll rendelkezésre elegendő tárolóhely. A járdák és közterületek akadálymentesítése nem teljes körű, a lámpás csomópontoknál pedig gyakran nem biztosított a kerékpárosok folyamatos áthaladása. A gyalogos-kerékpáros felületek megosztása konfliktusokat eredményezhet, különösen ott, ahol nem megfelelő a felületek kialakítása.

A lakosságot foglalkoztató közlekedési kérdéseket a szöveghő szemlélteti.



1. ábra: A lakossági problémafeltérő kérdőívben leggyakrabban szereplő témák

Az alábbi konfliktustérkép a közlekedési balesetek ábrázolásával és a nyilvános kérdőívben jelölt problémák és javaslatok hőtérképével mutatja meg a konfliktusos helyszíneket.



2. ábra: Konfliktustérkép

Stratégiai cél	Részcél	Eszköz
1. Helyi gazdaságot és minőségi foglalkoztatást támogató mobilitásfejlesztés	1.1 Munkahelyi területek elérhetőségének javítása a fenntartható módok elősegítésével	Gazdasági, munkahelyi területek kerékpáros elérhetőségének fejlesztése
		A Nyíregyházi Ipari Park meglévő területének infrastrukturális fejlesztése
	1.2 Nagyfoglalkoztatói területeket és a városi kiskereskedelmet támogató city-logisztikai fejlesztések	City-logisztika stratégiai megalapozása a fenntartható városi és ipari áruszállításért
	1.3 Új ipari területekhez kapcsolódó mobilitási infrastruktúra fejlesztése	Déli Ipari Park infrastruktúra fejlesztése
		Déli Ipari Park nagytérségi és lokális közúti megközelítését segítő infrastruktúra fejlesztése
		Déli Ipari Park fenntartható megközelítését segítő infrastruktúra fejlesztése
		Vasúti közlekedési kapcsolatok fejlesztése a Déli Ipari Park fejlesztésével összefüggésben
	1.4 Turisztikai vonzerő erősítéséhez kapcsolódó mobilitásfejlesztés	Turisztikai és rekreációs területek kerékpáros elérhetőségének fejlesztése
		Sóstógyógyfürdő központ tehermentesítése
	1.5 Nyíregyháza bekapcsolása a nemzetközi gazdasági folyamatokba	A repülőtér befektetésösztönzési célú fejlesztése
A vasút nemzetközi áruszállításhoz kapcsolódó jobb kihasználása		
2. Magas színvonalú, integrált és hozzáférhető országos, regionális, elővárosi és városi közlekedési rendszer	2.1 A közlekedési szolgáltatások városon belüli, regionális és nagytérségi integrációja	Közösségi közlekedési rendszerek további összehangolása és integrációja
		Térségi és határon átnyúló vasúti közlekedés vonzerejének növelése
		Vasúti eljutás versenyképességének javítása Budapest, Miskolc és Debrecen felé
	2.2 Közlekedési rendszerek közötti intermodalitás erősítése	Közösségi és kerékpáros közlekedés kapcsolatainak javítása a két közlekedési mód átjárhatóságának fejlesztésével Intermodális központ fejlesztése

		Többpólusú intermodalitás kialakítása a nyíregyházi és vonzaskörzeti vasútállomásokon, vasúti megállóknak és autóbusz-állomásokon
	2.3 Térségi kerékpáros kapcsolatok fejlesztése a városi rendszerhez csatlakozva	Nyíregyháza és vonzaskörzete kerékpáros kapcsolatainak további fejlesztése
	2.4 Térségi közúti kapcsolatok fejlesztése	Térségi közúti kapcsolatok kapacitásbővítése a közúti közösségi közlekedés előnyben részesítésével
3. Nagyvárosi színvonalú, kényelmes és vonzó közösségi közlekedési szolgáltatások	3.1 A megújított autóbusz-hálózat és menetrend, illetve tarifarendszer és utaskommunikáció folyamatos utánkövetése és az utastájékoztató megújításának folytatása, a digitalizáció irányába.	A megújított helyi autóbusz-közlekedés hálózat és menetrend folyamatos utánkövetése és a változó közlekedési igényeknek megfelelő utasközpontú fejlesztése
	3.2 Korszerű és környezetbarát járműállomány az autóbuzos közszolgáltatásban	Helyi autóbusz-közlekedés járműflottájának klímataudatos megújítása
	3.3 A közösségi közlekedés környezetének funkcionális fejlesztése	Autóbusz-megállók és decentrumok infrastrukturális és arculati fejlesztése
		Autóbuzos közlekedéshez kapcsolódó hiányzó és fejlesztendő infrastruktúra elemek megfelelő kialakítása
	3.4 A közösségi közlekedés előnyben részesítése	A közúthálózat és a közösségi közlekedés működéséhez kapcsolódó kis léptékű előnyben részesítési megoldások
A közösségi közlekedés nagyobb léptékű, rendszer szintű előnyben részesítési megoldásai, infrastruktúra fejlesztések (pl. szegélyek módosítása) illetve ezek potenciáljának növelése a digitalizáció adta lehetőségek kihasználásával		
3.5 Külterületi vagy más kis forgalmú településrészek városközponttal való kapcsolatának erősítése	Nyíregyháza külterületi és kisforgalmú településrészeinek hatékony - részben igényvezérelt bekapcsolása a közösségi közlekedési hálózatba	
4. Egyéni közlekedési módok városon belüli emberközpontú fejlesztése	4.1 Kerékpározható és kerékpárosbarát Nyíregyháza	Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények korszerűsítése
		Hiányzó kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása
		Kerékpárparkolás és -tárolás feltételeinek javítása

	4.2 Fejlődő gyalogos hálózat és élhető közterületek kialakítása - A forgalomcsillapítás összvárosi szintű erősítése	Gyalogos közlekedési elemek fejlesztése és kapcsolódó uniós projektekben további részvétel Belvárosi gyalogos-kerékpáros övezet kiterjesztése		
	4.3 Biztonságos és jó minőségű közlekedési felületek létrehozása	Gyalogos felületek rendszerszerű minőségi fejlesztése Akadálymentesítési program Biztonságos gyalogos átkelés feltételeinek kialakítása a gyalogos-vasúti keresztezésekben Közigazgatási területen belüli csomópontok korszerűsítése, közlekedésbiztonsági fejlesztése Nagy forgalmat levezető, a város közlekedésében kiemelt szereppel rendelkező útburkolatok felújítása Burkolat átépítés és felújítása, sávbővítéssel Lakóutcák felújítása		
		4.4 Hiányzó közúti kapcsolatok megteremtése	Nyíregyháza belső városi területeinek forgalmi tehermentesítése Hiányzó kapcsolatok biztosítása a városon belül, és a külsőbb városrészek között Földburkolatú utcákban szilárd burkolatú utak kiépítése	
			4.5 Parkolási feltételek optimalizálása	Közterületi és közterületen kívüli parkolás integrált, rendszerszintű fejlesztése és optimalizálása Városi intézmények parkolási lehetőségeinek fejlesztése Sóstógyógyfürdő parkolási rendszerének koncepción alapuló megújítása
		5. Okos, digitális és klímatudatos mobilitási rendszer	5.1 Alternatív hajtásrendszerek és üzemanyagok elterjedésének ösztönzése	Elektromobilitási töltőinfrastruktúra további fejlesztése Nyíregyháza területén Zöld közszolgáltatási járműflotta
5.2 Fenntartható és innovatív mobilitáshoz kapcsolódó szemléletformálás	A fenntartható és biztonságos közlekedés népszerűsítése, szemléletformáló kampányok, rendezvények ösztönzése SUMP elvek alkalmazása a városi tervezés, szabályozás rendszerén belül			

		Intézményi és munkahelyi mobilitási tervek készítésének ösztönzése, összhangban a városi prioritásokkal
	5.3 Intelligens megoldások és a részvételiség alkalmazása a közlekedésfejlesztésben és a mobilitásmenedzsmentben	Megosztott mobilitási kínálat fejlesztése Részvételiség erősítése a közoktatási, nagyfoglalkoztatói és turisztikai fórumok és a helyi érdekeltek bevonása révén Hazai, nemzetközi mobilitási együttműködésekben és kutatás-fejlesztési projektekben való részvétel
	5.4 Közlekedési infrastruktúra fenntartását szolgáló keretfeltételek javítása	A város közlekedésinfrastruktúrá- vagyonának fenntartását, fejlesztését támogató rendszerek kialakítása Városi zöld átállás tervezése és megvalósítása a kapcsolódó útmutatók és irányelvek szerint

1. táblázat: Célok és eszközök kapcsolódása

A mobilitási terv megvalósítása

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

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

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

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

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

2 BEVEZETÉS



Magyarország és az Európai Unió gazdasági és társadalmi életében is meghatározó szerepet játszanak a városok. **A városok megközelíthetősége és a városokon belüli közlekedési kapcsolatok minősége és fenntarthatósága azonban egyre rosszabb.** Ennek a helyzetnek a feloldására dolgozta ki az Európai Unió a fenntartható városi mobilitás-tervezést, mint közlekedésfejlesztési stratégiai tervezési megközelítést és módszert.¹ A módszertan hazánkban is gyökeret vert, nagyvárosaink többsége és számos kis- és középváros is elkészítette már mobilitási tervét. A fenntartható városi mobilitás-tervezés (*sustainable urban mobility planning, SUMP*) **főbb jellemzői** az alábbiak:

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

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

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

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

¹ Útmutató a fenntartható városi mobilitási terv (SUMP) kidolgozásához és megvalósításához, második kiadás, 2019 <https://mobilissimus.hu/projektek/sump-utmutato-masodik-kiadas>



2.1 A MOBILITÁSTERVEZÉS CÉLJAI

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

Nyíregyháza jövőképét és stratégiai céljait 2022-ban kidolgozott FVS-ben határozta meg

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

Nyíregyháza jövőképét és stratégiai céljait 2022-ban kidolgozott Fenntartható Városfejlesztési Stratégiájában (FVS)² határozta meg. A meghatározott jövőkép szerint Nyíregyháza 2030-ban egy modern, élhető, fenntartható, pezsgő nagyváros. A fenntarthatóság mind az átfogó, mind a horizontális és a stratégiai vagy tematikus célok körében megjelenik.

A fenntarthatóság iránti elkötelezettséget jelzi az is, hogy a város 2025 júliusában beadta tagsági kérelmét a fenntartható városi mobilitás iránt elkötelezett magyarországi és a magyar nyelvet (is) használó településeket tömörítő Magyar CIVINETnek.³ Nyíregyháza résztvevője több fenntarthatóság köré szerveződő európai uniós projektnek, amelyek közül több közlekedési vonatkozású is van, ilyenek a CityWalk 2.0 Interreg Danube projekt (a korábbi CityWalk projekt folytatásaként) vagy a PopUpUrbanSpaces Interreg Central Europe projekt, illetve ezek mellett folyamatosan pályázik is a város hasonló projektekben való részvételre és pilot beavatkozásokra a fenntartható mobilitási megoldások terén.

² Nyíregyháza Megyei Jogú Város Fenntartható Városfejlesztési Stratégia 2021-2027 (FVS), 2022. április

³ Magyar CIVINET. civitas.eu, <https://civitas.eu/civinets/magyar-civinet/hu>

Nyíregyháza Megyei Jogú Város Önkormányzata azért döntött a fenntartható városi mobilitási tervének felülvizsgálata mellett, hogy számot vessen a korábbi SUMP keretében megfogalmazott projektek eredményeivel és aktualizálja fenntartható mobilitási célkitűzéseit. A felülvizsgálat lehetőséget teremt arra, hogy a város jövőképeinek és céljainak elérését a mobilitás terén továbbra is hatékony intézkedésekkel tudja szolgálni, a különböző intézkedésekről és projektekről folyó gondolkodást egységes mederben tartsa.

2.2 A MOBILITÁSTERVEZÉS MÓDSZERE

*„A fenntartható városi mobilitási terv olyan stratégiai terv, amelynek célja a városokban és azok környékén a jobb életminőség érdekében komplex, a település valamennyi funkcióját figyelembe vevő keretben **elégíteni ki az emberek és vállalkozások mobilitási igényeit.** A terv a meglévő tervezési gyakorlatokra épít, és megfelelően figyelembe veszi az integrációt, a részvételt és az értékelési alapelveket.”⁴* A dokumentumban használt rövidítéseket a 7.1., a fontosabb fogalmak meghatározását a 7.2. fejezet tartalmazza.

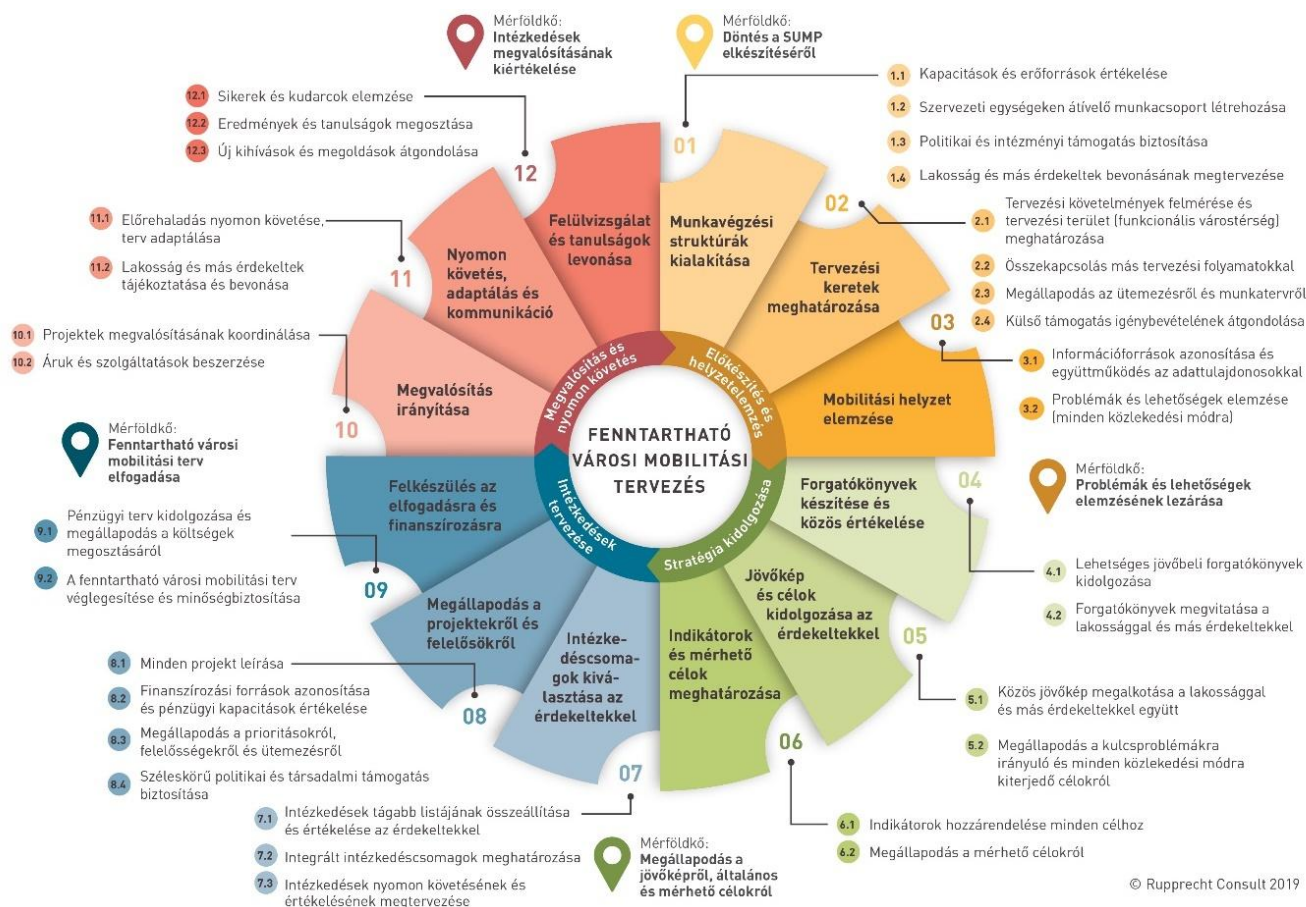
A tervezés folyamata és módszerei az uniós és hazai útmutatókat követik

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

A fenntartható városi mobilitástervezés folyamatát az útmutatók 4 szakaszra, 12 lépésre osztják, ezeken belül pedig összesen 32 pontosan definiált tevékenységet határoznak meg. A „SUMP-ciklus” (3. ábra) az óralap vizuális metaforáját használva jeleníti meg a folyamatot. Ez természetesen egy összetett tervezési folyamat idealizált és egyszerűsített bemutatása. Maga a SUMP dokumentum lényegében az 1-3. szakaszok alatt készül el.⁵

⁴ Fenntartható városi mobilitástervezés – Tervezési útmutató. Pénzügyminisztérium / Trenecon Tanácsadó és Tervező Kft., 2021. augusztus

⁵ Tervezési útmutató



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

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

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

A tervezés fő lépéseit és azok ütemezését a 4. ábra foglalja össze.



4. ábra: A tervezés fő lépései és ütemezése

2.2.1 1. SZAKASZ: ELŐKÉSZÍTÉS ÉS HELYZETELEMZÉS

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

Az előkészítés lépéseit jelentős részben Nyíregyháza Megyei Jogú Város Önkormányzata végezte el. A SUMP elkészítéséről szóló döntést, a belső munkacsoport felállítását és az erőforrások értékelését követően külső

támogatás bevonásáról született döntés, melynek eredményeképpen a **Mobilissimus tervezőként bekapcsolódott a munkába.**

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

A tervezési munka a helyzetelemzéssel (3. fejezet) kezdődött. Ennek egyik első lépéseként áttekintésre kerültek a releváns EU-s, nemzeti, térségi és települési szabályozások és tervek, amelyek hatással lehetnek a mobilitástervezésre (3.1. fejezet).

A tervezéshez szükséges adatokat források széles köréből gyűjtöttük össze

A tervezéshez szükséges adatokat források széles köréből gyűjtöttük össze:

- az Önkormányzat rendelkezésére álló adatok (különösen: meglévő stratégiák, tervek, projektek);
- szakmai partnerek – Építési és Közlekedési Minisztérium (ÉKM), Közigazgatási és Területfejlesztési Minisztérium Aktív Mobilitási Főosztály (KTM AMF), Magyar Közút, MÁV Csoport, KTI;
- nyilvános magyarországi statisztikai adatok, NATÉR és KSH adatszolgáltatás;
- nyílt téradatok (NAP Portál, OpenStreetMap);
- nyilvános probléma- és javaslatgyűjtő kérdőív, valamint partnerségi egyeztetések;
- tervezői helyszínbemutatók.

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

Sorra vettük a mobilitási folyamatokat befolyásoló tényezőket, beleértve a korcsoportos népességi prognózist (3.2. fejezet), majd a keresleti és forgalmi elemzés és a ma működő közlekedési rendszer kínálatának vizsgálata és értékelése következett, kitérve a horizontális szempontokra is (3.3. fejezet).

A forgalmi helyzet feltárására és jövőbeni alakulásának vizsgálatára a tervezést számítógépes forgalmi modell segítette, Nyíregyháza lakosság számára tekintettel a tervezési útmutató elvárásainak megfelelően. A modellezés eredményeit bővebben a 3.3 A város és vonzaskörzetének jelenlegi közlekedési helyzete című fejezet tartalmazza.

Végül **strukturált módon azonosításra kerültek a fő problémák és lehetőségek** (3.3.4. fejezet).



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

A terv távlatosságát és koherenciáját a **jövőkép és a célrendszer** (3.3. fejezet) biztosítja. Ez talán a legfontosabb munkarész, mivel ez határozza meg a település közlekedésének fejlődési ívét.

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

Nyíregyháza jövőképét és stratégiai céljait 2022-ban kidolgozott Fenntartható Városfejlesztési Stratégiájában határozta meg, a fenntartható városi mobilitási terv ezek megvalósítását szolgálja. A mobilitási célok megalkotása a helyzetelemzés és problémaösszegzés eredményei alapján, a döntéshozók aktív szerepvállalásával történt, hiszen ezek a következő évek stratégiai irányvonalait jelentik.

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

2.2.2 3. SZAKASZ: INTÉZKEDÉSEK TERVEZÉSE

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

Az eszközöket tovább bontottuk projektekre, kitérve a becsült költségekre, a belső és külső finanszírozási eszközökre, az előkészítettségre, a felelősségi körökre, a kockázatokra és az egymástól való kölcsönös függésekre. A projektek értékelése és priorizálása többszemponútú értékeléssel történt, melyben megjelenik a közgazdasági költség-haszon elemzési logika (költségek és hatások legalább pontozásos, ahol lehetséges, számszerű adatokon alapuló értékelése), továbbá a megvalósíthatóság értékelése. Ezen alapszik a projektek megvalósítási ütemekbe sorolása. (5.3 fejezet)

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

A fenntartható városi mobilitási tervet Nyíregyháza Megyei Jogú Város Közgyűlése fogadta el.

2.2.3 4. SZAKASZ: MEGVALÓSÍTÁS ÉS NYOMON KÖVETÉS

*„Az utolsó szakasz a tervben meghatározott intézkedések és kapcsolódó projektek megvalósítására koncentrál, amelyhez módszeres nyomonkövetés, értékelés és kommunikáció társul. Az ismétlődő SUMP tervezési ciklusokban a megvalósult projektek hatásait mindig együttesen kell monitorozni és elemezni.”*⁶ Ennek módját a 6. fejezetben található monitoringrendszer mutatja be.

*Fontos, hogy a megvalósítás során biztosítva legyen a megfelelő menedzsment, valamint a kommunikáció és az információáramlás mind a megvalósításban részt vevők között, mind a lakosság felé.”*⁷ Ez a jelen dokumentum elfogadását követő időszakban történik, felelőse Nyíregyháza Megyei Jogú Város Önkormányzata.

2.2.4 PARTNERSÉG

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

*„A partnerségi folyamat fő célja az érintettek igényeinek, szükségleteinek, problémáinak feltárása, ötleteinek, javaslatainak megismerése, sajátos fejlesztési érdekeik és céljaik megismerése és összehangolása, megnyerése és ösztönzése arra, hogy saját tevékenységükkel, illetve fejlesztéseikkel segítsék a stratégia megvalósulását és fenntartását. A partnerség célja továbbá az érintettek együttműködésének támogatása, kölcsönös informálása egymás tevékenységéről, **valamint ezek beépítése a készülő Fenntartható Városi Mobilitási Tervbe.**”*⁸

A terv széleskörű szakmai részvétellel és a lakosság bevonásával készült

Mindennek biztosítása érdekében a **széleskörű szakmai részvétel a tervezés minden fázisában nagy hangsúlyt kapott. A terv felülvizsgálata során sor került a lakosság bevonására**, ezzel növelve a lakosság körében a terv elfogadottságát. A partnerségi folyamatban Nyíregyháza vonzáskörzetének települései is részt vehettek, hiszen a város közlekedésében a környező településekről a járásközpontba ingázók közlekedési szokásai fontos szerepet játszanak. Az azonosított érdekeltek körét, a partnerségi folyamatot és az alkalmazott módszereket részletesen a 7.4. fejezetben található Partnerségi Terv mutatja be.

⁶ Tervezési útmutató

⁷ Tervezési útmutató

⁸ Tervezési útmutató



5. ábra: Partnerségi találkozó

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

- Megbízói egyeztetések rendszeresen (Nyíregyháza Megyei Jogú Város Önkormányzata; Mobilissimus Kft.)
- Nyilvános kérdőív Nyíregyháza és vonzáskörzete közlekedéséről (2025.05.13. – 2025. 06.03.)
- Partnerségi találkozó (2025.06.27.).
 - Városfejlesztési osztály, további önkormányzati érintettek;
 - külső partnerek: közlekedési szolgáltatók, üzleti és szociális szféra, intézményvezetők, vállalkozók.
- Társadalmasítás: a SUMP társadalmi egyeztetési változatának strukturált véleményezése a partnerek és a lakosság részéről (2026. 05. 18 – 06. 07.).

A partnerségi folyamat eredményei mind a helyzetfeltárásba, mind a javaslati munkarészekbe szervesen beépültek. A megvalósult partnerségi lépések összefoglalóját a 7.4. fejezet tartalmazza.

3 A MOBILITÁSI TERV MEGALAPOZÁSA, HELYZETÉRTÉKELÉS

3.1 STRATÉGIAI-SZAKPOLITIKAI ÉS SZABÁLYOZÁSI HÁTTÉR

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

3.1.1 UNIÓS SZAKPOLITIKAI DOKUMENTUMOK

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

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

A 2007-ben megjelent Zöld Könyv⁹ és 2011-ben megjelent Fehér Könyv¹⁰ után, amelyekkel útjára indult a párbeszéd az érintettek között fenntartható közlekedésről 2018-ban megjelent Az Európa mozgásban, amely biztonságos, tiszta, összekapcsolt és automatizált közlekedést javasol, a **dokumentum fókusza az ipart támogató fejlesztésekre és a közlekedésbiztonságra került.**

Az Európai Zöld Megállapodás¹¹ (2019) átfogóbb dokumentum az éghajlatváltozás elleni uniós erőfeszítések nyomán, de vannak konkrét közlekedési megfontolásai, például **szigorúbb, 90%-os ÜHG kibocsátás csökkenést ír elő 2050-ig**, és prioritásként emeli ki a **multimodális szállítást, a szárazföldi áruszállításban a közúti áruforgalom súlyának áthelyezését a vasúti és belvízi áruszállításra.**

A Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása (2020)¹² az Európai Zöld Megállapodás

⁹ Zöld Könyv – A városi mobilitás új kultúrája felé. Európai Községek Bizottsága 2007, COM (2007) 551 végleges <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:52007DC0551&from=HU>

¹⁰ Fehér Könyv, Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé, 2011 <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:HU:PDF>

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

¹² Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása, A Bizottság Közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az

célkitűzéseikhez kapcsolódó részletesebb stratégia, kiemelt területekkel és mérföldkövekkel a célkitűzések eléréséhez. A kiemelt területek több ponton is befolyásolják a városi mobilitási terveket, ezek közül hangsúlyosan: **a városok közötti és városi mobilitás fenntarthatóbbá és egészségesebbé tétele; az áruszállítás környezetbarátabbá tétele; az igazságos és méltányos mobilitás mindenki számára; és a közlekedésbiztonság javítása.**

„Irány az 55%!” (2021)¹³ Az Unió az 55-ös csomag részeként már jogszabályokat is elfogadott például a személygépjárművek és kiteherautók CO₂-kibocsátásának szabályozására, beleértve az új személygépkocsik és kisteherautók esetében a 2035-re kitűzött 100%-os csökkentési célt.

Az EU 2021–2030 közötti időszakra vonatkozó közúti közlekedésbiztonsági szakpolitikai kerete¹⁴ (2021) a Vision Zero (Zéró Elképzelés) elv alapján **2050-ig a közúti balesetekben elhunytak és a súlyos sérülést szenvedők számát nullához közelre akarják csökkenteni az EU útjain**, amihez a városok közlekedésbiztonsági fejlesztése is kulcsfontosságúak.

3.1.2 ORSZÁGOS SZAKPOLITIKAI DOKUMENTUMOK ÉS TERVEK

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

A Nemzeti Fejlesztés 2030 – Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió (OFTK, 2013)¹⁵ hosszú távú jövőképet és időtálló fejlesztéspolitikai célokat fogalmaz meg, mint például a fenntartható és kompakt városszerkezet kialakítása, intenzív együttműködés elősegítése a szereplők között, az utazási szükséglet mérséklése a funkciók optimális elhelyezésével. A Nyíregyházát befoglaló Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegyében az élelmiszergazdaságra és a megújuló energiaforrásokra alapozott gazdaságfejlesztést vetít előre, a megye külső perifériáinak fejlesztésével, valamint a turizmus és a falusi önellátás erősítésével. Kitűzi még a térség kedvező geopolitikai helyzetének jobb kihasználását és a határon átnyúló

Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának, Európai Bizottság, 2020, https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5e601657-3b06-11eb-b27b-01aa75ed71a1.0017.02/DOC_1&format=PDF

¹³ „Irány az 55 %!”: Az EU 2030-ra vonatkozó éghajlat-politikai célkitűzésének megvalósítása a klímasemlegesség elérése érdekében, A Bizottság Közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának, Európai Bizottság, 2021, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021DC0550>

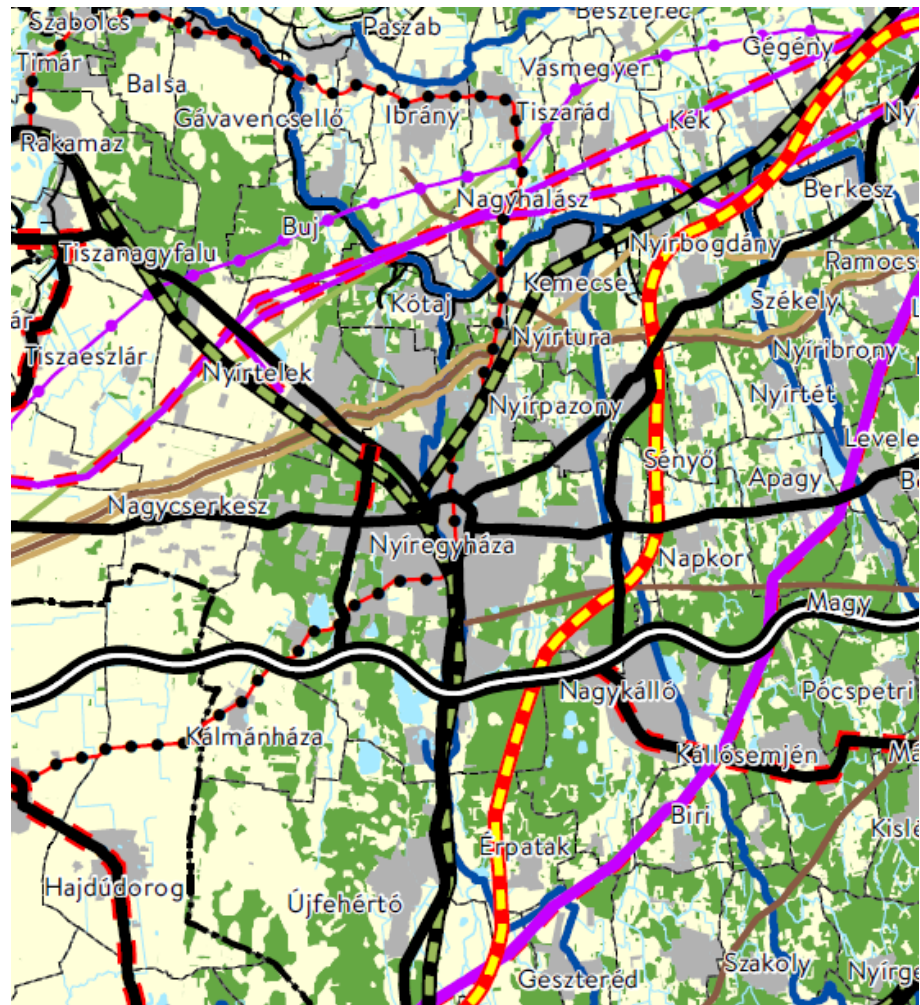
¹⁴ Az EU 2021–2030 közötti időszakra vonatkozó közúti közlekedésbiztonsági szakpolitikai kerete – Ajánlások a „zéró-elképzelés” felé történő következő lépésekre, Európai Parlament, 2021, https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407_HU.pdf

¹⁵ Az Országgyűlés 1/2014. (I. 3.) OGY határozata által elfogadva

együttműködések ösztönzését, amely a szomszédos Ukrajnában zajló háború miatt az elmúlt években új értelmezést nyert.

Az OTrT tervezett közlekedéshálózati elemei közül a tervezett M34-es és meghosszabbítandó M3-as gyorsforgalmi út, illetve a Budapest-Záhony nagysebességű vasútvonal meghatározó Nyíregyháza szempontjából

Az Országos Területrendezési Tervről (OTrT) a 2018. évi CXXXIX. törvény rendelkezik. Itt a Nyíregyháza közlekedését befolyásoló tervezett beruházások a M34-es gyorsforgalmi út megvalósítása Záhony irányába, illetve az M3-as gyorsforgalmi út meghosszabbításának előkészítése Beregdaróc, országhatár irányába, amelyek a közeljövőben megvalósulhatnak. Távlati tervként emellett szerepel a Budapest-Záhony nagysebességű vasútvonal, mely keletről kerülné el a települést. Az OTrT Szerkezeti Terve Nyíregyháza közigazgatási területén belül jelöl egy országos jelentőségű tervezett kerékpárutat, mely észak-délnyugati irányban szelne át a várost.



6. ábra: Nyíregyháza környéke az OTrT szerkezeti tervében

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

Ezeket a fejlesztéseket erősíti meg stratégiai projektjavaslatként a 2014-ben jóváhagyott **Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia (NKS)**¹⁶ is a térségben a „Hiányzó közúti TEN-T átfogó hálózati elemek építése” célhoz kapcsolódóan, amit kiemelt és nagy társadalmi

¹⁶ Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia. Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ, 2014, <https://www.kormany.hu/download/b/84/10000/Nemzeti%20K%3%B6zleked%C3%A9si%20Infrastrukt%C3%BAra-fejleszt%C3%A9si%20Strat%C3%A9gia.pdf>

hasznosságúnak ítéli meg, azonban a megvalósíthatóságukat a stratégia elkészültekor még korlátozottnak tekinti.

A **közúti közlekedésbiztonsági akcióprogram 2023-2025**¹⁷ 3 évre vonatkozóan nevezi meg a terület prioritásait, amik ebben az időszakban a közúti balesetek halálos áldozatainak és súlyos sérültjeinek csökkentéséért és mellett, a közlekedők biztonságtudatosságának növelése, az egészségesebb közlekedési környezet kialakítása és a megfelelő szintű finanszírozás a szakpolitikák, programok és kutatások számára.

A **Jedlik Ányos terv 2.0**¹⁸ az ország elektromobilitási stratégiáját, a korábbi terv felülvizsgálataként aktualizálja 2019-ben. A korábbi ambiciózus célok az elektromos autók térnyeréséről mérséklődnek és a terjedés gátját jelentő töltőinfrastruktúra hálózat fejlesztése kerül előtérbe, valamint az elektromobilitás közösségi perspektívái az autómegosztás és az e-busz hálózat fejlesztés.

A **Nemzeti Energiastratégia 2030**¹⁹ célkitűzései: a mobilitási igények csökkentése, hatékonyabb közlekedési módok preferálása, a jelenlegi kapacitások jobb kihasználása, a kevésbé környezet terhelő megoldások versenyképesebbé tétele fiskális eszközökkel. Konkrétabb eszközök az elektromos hajtás, az agroüzemanyagok a közösségi közlekedésben és a vasútfejlesztés. Ezekhez kapcsolódóan a 2020-as **Klíma és Természetvédelmi Akcióterv két** a közlekedést érintő akciót fogalmaz meg, az elektromos autók szélesebb körű térnyeréséért és a Zöld Busz Programot a közúti közösségi közlekedés kibocsátáscsökkentésére.

Ezeket a célkitűzéseket és projekteket erősíti meg a 2018-as második **Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia**²⁰ is, középtávú célként kiemelve a vízi és a vasúti szállítás súlyának növelését és a pénzügyi ösztönzők bevezetését.

Nyíregyháza városa a **Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia 2030**²¹ 2.0 szerint a Tokaj és Nyíregyháza turisztikai térségben kiegészítő elemként jelenik meg komplex termékkínálatával (állatkert, fürdő, city break). A dokumentum **célként a városban a fürdőhelyek további fejlesztését, illetve a vendéglátóhelyek számának és minőségének növelését emeli ki.**

¹⁷ Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram, Technológiai és Ipar Minisztérium és Belügyminisztérium (2023-2025), <https://cdn.kormany.hu/uploads/sheets//b/b0/b07/b07194806d15e5558f1701d622dda9c.pdf>

¹⁸ Hazai elektromobilitási stratégia – Jedlik Ányos Terv 2.0, 2019 https://www.iovomobilitasa.hu/upload/editor/Strategiak/Hazai_elektromobilitasi_strategia.pdf

¹⁹ Nemzeti Energiastratégia 2030, 2011 https://njt.hu/document/5d/5df020114130000077_1.PDF

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

²¹ Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia 2030, Magyar Turisztikai Ügynökség, 2021, május https://mtu.gov.hu/dokumentumok/NTS2030_Turizmus2.0-Strategia.pdf?v=0.159

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

3.1.3 MEGYEI SZAKPOLITIKAI DOKUMENTUMOK ÉS TERVEK

Szabolcs-Szatmár-Bereg Megye Területfejlesztési Konceptiójában²² és Programjában²³ a megye fejlesztésének célrendszere és a megye 2027-ig terjedő időszakra vonatkozó **átfogó, stratégiai és horizontális céljai jelennek meg**, az ITP pedig a célokhoz kapcsolja a releváns Területfejlesztési Operatív Programok projektjeit.

A koncepció **„Vonzó megye”** elnevezésű átfogó céljának egyik eleme a **mobilitás feltételeinek fejlesztése a megyében**, illetve a közlekedésfejlesztés három területi szintjén is megjelenik a koncepciónak.

A koncepcióban 5. prioritásként jelenik meg a **megyeszékhely komplex, integrált fejlesztése**. Ehhez kapcsolódó megyei stratégiai cél a „fejlett centrum”, mely kiemeli a **korszerű, klímabarát közlekedésfejlesztés feltételeinek megteremtését** városon belül, az agglomerációs településekkel, illetve más hazai és európai centrumtelepülésekkel. A közlekedési hálózat fejlesztésén belül az alábbi tevékenységek jelennek meg:

- Külső közlekedési elérhetőség javítása
- Belterületi útfelújítások
- Parkolási lehetőségek fejlesztése (e-mobilitási infrastruktúra)
- Gyalogos- és kerékpáros közlekedés feltételeinek fejlesztése
- Közösségi közlekedés fejlesztése (elektromos/hibrid járművek)
- Intermodális csomópont fejlesztése
- Légi közlekedés infrastrukturális feltételeinek fejlesztése

3.1.4 VÁROSI SZAKPOLITIKAI DOKUMENTUMOK ÉS TERVEK

Nyíregyháza MJV hosszabbtávú városfejlesztési – és ezen belül a közlekedésfejlesztési – célkitűzéseit és projektjeit a 2021-es Integrált Településfejlesztési Stratégia felülvizsgálat (ITS)²⁴ és a **2022-es Fenntartható Városfejlesztési Stratégia (FVS)²⁵ határozza meg. A célkitűzések eléréséhez vezető utat pedig a város rendszerint rövidebb időtávú Gazdasági**

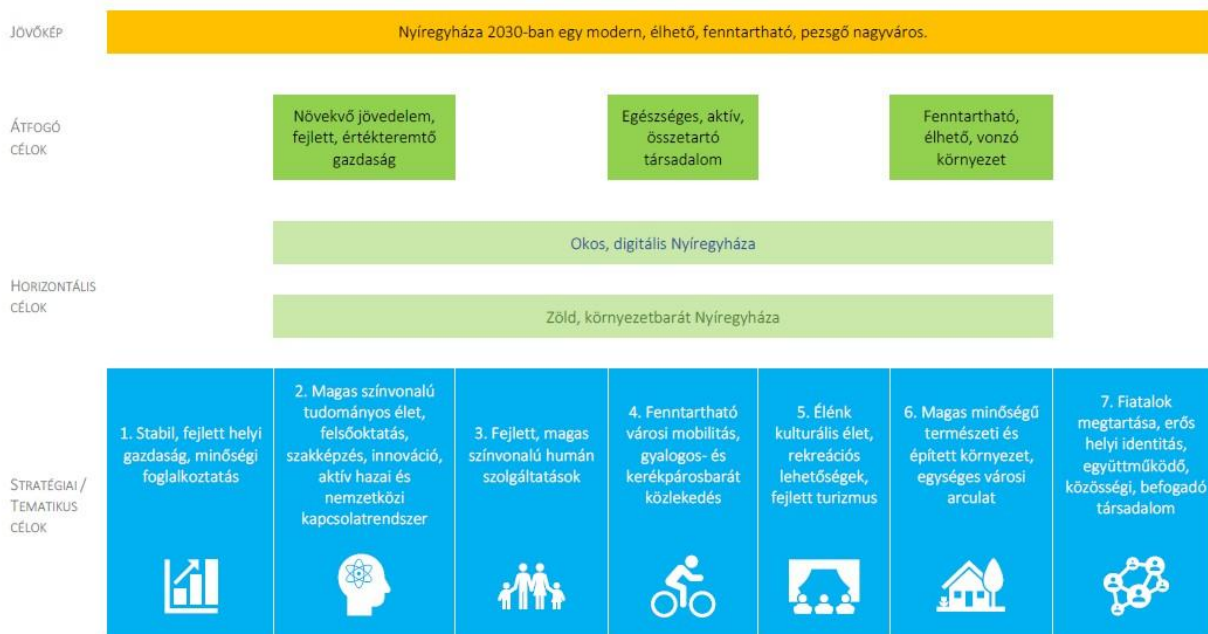
²² Szabolcs-Szatmár-Bereg Megye Területfejlesztési Konceptiója I. Előkészítő Fázis és II. Javaslattevő Fázis, 19/2021. (II. 26.) számú önkormányzati határozat

²³ Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Területfejlesztési Program (Stratégiai és Operatív Program, valamint a területi tervek környezeti és területi hatásvizsgálatai), 26/2021. (V. 03.) számú önkormányzati határozat

²⁴ Nyíregyháza Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája Felülvizsgálat, 2021, 2022, MEGAKOM Tanácsadó Iroda

²⁵ Nyíregyháza Megyei Jogú Város Fenntartható Városfejlesztési Stratégia 2021-2027, 2022

Programtervben²⁶ tüzi ki, illetve a projektek kapcsolódását a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program Plusz (TOP Plusz) forrásaival a Városfejlesztési Programterv²⁷ tartalmazza.



7. ábra: Az FVS célrendszere

A SUMP felülvizsgálatot megalapozza a 4-es számú stratégia cél a fenntartható városi mobilitás, gyalogos- és kerékpárosbarát közlekedés, erről részletesebben a 3.1.4 Városi szakpolitikai dokumentumok és tervek fejezetben.

A fenntartható közlekedésfejlesztési törekvéseket megalapozzák a város klímastratégiai célkitűzései, amelyeket a 2021-es Klímastratégia (2021-2050)²⁸ és a szintén 2021-es Fenntartható Energia- és Klíma Akcióterve (SECAP)²⁹ tartalmazzák.

Nyíregyháza Integrált Településfejlesztési Stratégiája (ITS) – Felülvizsgálat 2021, a tematikus célok szintjén nevesíti a fenntartható városi mobilitás, gyalogos- és kerékpárosbarát közlekedést (T4), ezen belül olyan tevékenységeket sorol fel, mint:

- gyalogos- és kerékpárosbarát közlekedési feltételeinek fejlesztését,
- a közösségi közlekedés környezetbarát fejlesztését,
- a közösségi közlekedés szerepét növelő intermodalitás fejlesztését,
- a belvárosban az autómentes területek bővítését,

²⁶ Nyíregyháza Megyei Jogú város Gazdasági Programja 2025-2029., Nyíregyháza MJV Közgyűlése 58/2025. (III.27.) számú határozatával elfogadva

²⁷ Nyíregyháza Megyei Jogú Város Önkormányzata TOP Plusz Városfejlesztési Programterv 2021-2027, 5.0, 2025

²⁸ Nyíregyháza Megyei Jogú Város Klímastratégiája a 2021-2050 közötti időszakra, 2021

²⁹ Nyíregyháza Megyei Jogú Város Fenntartható Energia- és Klíma Akcióterve (SECAP), 2021

- a parkolási lehetőségek fenti célokhoz igazodó fejlesztését, racionalizálását.

Ezekkel egyetemben az **esélyegyenlőség és szolgáltatások elérhetősége** városon belül, illetve a város fejlődése szempontjából a külső elérhetőség fejlesztése is fókuszba kerül. Ez utóbbi mind vasúti, mind közúti kapcsolatok tekintetében aktuális fejlesztési célkitűzés. A **környezetbarát szemlélet** mellett az **okos és digitális közlekedésszervezési megoldások** alkalmazását irányozza elő a dokumentum. A tematikus célok mellett a városrészi célkitűzések között is több helyen szerepel a közlekedési funkciók javítása, A minőségi lakókörnyezet és fenntartható mobilitás feltételeinek fejlesztése a Kertváros, Salamonbokor, Szabadságbokor városrészben (V4), Nyírszőlős és Felsőpázsit városrész lakó- és közösségi funkcióinak erősítése, valamint a repülőtér fejlesztése (V6).

A **Fenntartható Városfejlesztési Stratégia (FVS)** hosszú távon jelöli ki Nyíregyháza fejlesztési irányait és azonosítja a célok elérését szolgáló beavatkozásokat. Az ITS-ből indult ki, és annak célrendszerére alapozva került kidolgozásra. A SUMP szempontjából releváns irányok a **stratégiai célok között – Fenntartható városi mobilitás, gyalogos- és kerékpárosbarát közlekedés (S4)** – szerepelnek, az ITS-ben is szereplő prioritásokkal és az alábbi kapcsolódó részcélokkal:

- Okos, digitális közlekedésszervezési megoldások széleskörű bevezetése.
- Aktív és közösségi közlekedés arányának növelése (az autós közlekedés terhére).
- Elérhetőség és megközelíthetőség javítása (utak fejlesztése, parkolási infrastruktúra).

Az S4-es stratégiai cél és az alá tartozó három rész cél – ha különböző intenzitással is, de valamennyi lehatárolt városrészrel kapcsolatban áll.

Az FVS öt tervezési dimenziója közül a közlekedésfejlesztési projektek egy kivételével a „Kiszolgáló város” dimenzióhoz kapcsolódnak, ezek jellemzően infrastrukturális fejlesztések, mint a járda, kerékpáros létesítmények vagy útépitések és -felújítások, de ide tartoznak a közösségi közlekedési rendszer fejlesztései vagy a kerékpározást népszerűsítő programok is. A „Zöldülő város” dimenzióhoz pedig a belváros átalakítása és sétáló terület kibővítése fűződik.



8. ábra: Nyíregyháza minőségi közterület és gyalogos felületek

A város **Gazdasági Programjában (Nyíregyháza Megyei Jogú Város Gazdasági Programja 2025-2029)** a városfejlesztési tervek között szerepelnek a már rövidebb távon kitűzött közlekedésfejlesztési projektek, így már utca szintű felsorolással az utak, járdák, kerékpárutak építését és felújítását illetően, valamint a város teljes közlekedését befolyásoló fejlesztések is, mint a várost elkerülő külső körgyűrű fejlesztése vagy térségi kapcsolatokat javító közúti és vasúti fejlesztések, vagy a város intermodális csomópontjának fejlesztése és a Déli Ipari park feltárását biztosító gyalogos, kerékpáros és közúti fejlesztések. A **Városfejlesztési Programterv (TOP Plusz Városfejlesztési Programterv - TVP)** az FVS Cselekvési tervén alapul, és azokat a projekteket tartalmazza, amelyek a TOP Plusz keretében támogathatók.



9. ábra: Tanulmányterv Nyíregyháza északi elkerülőre (forrás: Építési és Közlekedési Minisztérium adatszolgáltatása)

Nyíregyháza szempontjából kiemelt jelentőségű a Nyíregyháza – Debrecen közötti 2x2 sávos kapcsolat kiépítése, illetve Nyíregyháza Északi Elkerülő megvalósítása. Utóbbi projekt tanulmányterv szintjén létezik jelenleg, a tervezési közbizottság kiírása 2025 nyarán várható.

A város két fő klímastratégiai dokumentuma: a **Helyi Klímastratégia 2021-2050** és a **Fenntartható Energia- és Klíma Akcióterv (SECAP)**, mindkettő az üvegházhatású gázok (ÜHG) kibocsátásának csökkentését és az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodást tűzi ki célul, kiemelt figyelmet fordítva a közlekedésre. Ezek a klímastratégiai dokumentumok megerősítik az ITS-ben és az FVS-ben szereplő fenntartható közlekedés fejlesztésére irányuló terveket, hangsúlyozva a közlekedés környezeti hatásainak mérséklését és a klímatudatosság növelését.

3.2 MOBILITÁST BEFOLYÁSOLÓ HÁTTÉR, ALAPADATOK

3.2.1 A VÁROS TÉRSÉGI SZEREPE

3.2.1.1 Közigazgatási szerep

Nyíregyháza otthont ad a vármegyei és járási közigazgatási szint különböző funkcióinak, mint kormányhivatalok és bíróságok, valamint a városi önkormányzat mellett a vármegyei önkormányzatnak is

Nyíregyháza Megyei Jogú Város Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegye székhelye, a Nyíregyházi járás központja, valamint a körülötte kialakult nagyvárosi településgyűttes központi települése³⁰. Vármegyeszékhelyi és járásközponti funkciójából adódóan otthont ad a két közigazgatási szint különböző funkcióinak, mint járási és vármegyei kormányhivatalok és bíróságok, valamint a Nyíregyháza MJV Önkormányzata mellett a Szabolcs-Szatmár-Bereg Vármegyei Önkormányzatnak is. A járási és vármegyei funkciók, és nem csak közigazgatási szolgáltatások révén **Nyíregyháza vonzása legalább vármegyei szintű.**



10. ábra: Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegye járásai (TÉR-PORT, 2020)

3.2.1.2 Gazdasági-kereskedelmi, munkaerőpiaci szerep

Nyíregyháza, mint Szabolcs-Szatmár-Bereg megye egyetlen nagyvárosa és regionális központja, **meghatározó gazdasági szerepet tölt be a térségben**

³⁰ Területi Statisztika c. folyóirat 64. évfolyam 3. számában megjelent, Tóth Géza által írt, Agglomerációk, településgyűttesek és vonzaskörzetek Magyarországon, 2024 c. tanulmány, <https://doi.org/10.15196/TS640304>

és fontos befektetési célpontnak számít. Gazdasági pozícióját nagymértékben alapozza meg **kedvező elhelyezkedése és kiváló közlekedési elérhetősége.** A város az V. páneurópai közlekedési folyosó mentén fekszik, **közvetlen autópálya-kapcsolattal (M3) rendelkezik, és kiemelkedő vasúti csomópont.** Emellett a szlovák, ukrán és román határok is viszonylag rövid időn belül elérhetők. Ez a stratégiai elhelyezkedés és a fejlett közlekedési infrastruktúra **jelentős közlekedési igényeket generál,** különösen a munkába járás, a városi szolgáltatások elérése és az áruszállítás terén.

A gazdaságot multinacionális, vegyes és magyar vállalatok alkotják, a **gumi- és műanyagipar, a kereskedelem, a járműjavítás és az építőipar húzóágazatként emelkedik ki.** Ez a munkaerő-ingázás és a gazdasági aktivitás **jelentős forgalmat eredményez,** különösen a környező bokortanyás területekről, illetve Debrecen irányából érkező utakon.

A város turisztikai vonzereje országosan, sőt határon átnyúlóan is értelmezhető. Fő turisztikai desztinációja Sóstógyógyfürdő, ahol olyan népszerű attrakciók találhatók, mint a Nyíregyházi Állatpark, az Aquarius Élmeny- és Parkfürdő, valamint a Sóstói Múzeumfaló, amelyek mind belföldi, mind nemzetközi szinten vonzzák a látogatókat.³¹ Emellett a belváros kulturális és építészeti értékei, valamint a bokortanyák egyedi rendszere is vonzza a turistákat, akiknek száma – a pandémia előtti időszakban – folyamatosan növekedett. Ez a növekvő turizmus jelentős forgalomnövekedést generál, különösen személy- és teherforgalmat eredményezve, ami torlódásokat és parkolási problémákat okoz, főként a belvárosban és Sóstó környékén a főszezonban.

Nyíregyháza a nemcsak a járás, de a vármegye fő foglalkoztatási centruma, annak székhelyeként és egyetlen nagyvárosaként

Nyíregyháza **a vármegye fő foglalkoztatási centruma is:**³² **egy jól lehatárolható körben nagyon erős (30% feletti), illetve erős (10-15% feletti) a foglalkoztatottak körében a naponta Nyíregyházára ingázók aránya.** A vonzáskörzet nyugat felől kompaktabb, aminek oka, hogy egy határon túl már a szomszédos foglalkoztatási központok (Miskolc, Debrecen, Tiszaújváros) vonzereje is érvényesül.

Ebben a nagyon erős vonzási körben a nagyobb településekről jelentős számban ingáznak a foglalkoztatottak. Újfehértóról majd 1700-an, Nyírtelekről majd 1500-an, de Kótaj, Nyírpazony és Nagykálló településekről is több, mint 1000-en, közel 1000-en Ibrányból és több, mint 500-an Demecser, Napkor, Nagyhalász és Kemece településekről. További 46 településről pedig több, mint 100-an ingáznak Nyíregyházára. A régióközpont Debrecenből természetesen az összes foglalkoztatott arányában nem számítotva a Nyíregyházára ingázók száma, azonban abszolút értéken nem elhanyagolható az onnan érkező több, mint 500 fő munkavállaló sem.

Nyíregyházán a foglalkoztatottak száma 2022-ben összesen 74 379 fő, amelynek 63,9%-a (47 557 fő) helyben lakó és helyben dolgozó foglalkoztatott, míg 36,1%-a (26 822 fő) bejáró (ingázó) foglalkoztatott volt.

³¹ <https://nyiregyhaza.info.hu/>

³² Nyíregyháza Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája Felülvizsgálat, 2021, 2022, MEGAKOM Tanácsadó Iroda

A foglalkoztatás mellett **a város kereskedelmi és szolgáltatási vonzáskörzete** is kiterjed Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegye jelentős részére. A városban működő vállalkozások száma meghaladja az országos átlagot, ami mutatja a város térségi szerepét, sok cég tevékenykedik a **kereskedelem, gépjárműjavítás, szakmai, tudományos és műszaki tevékenységek, valamint az építőipar** területén, így ezekben az ágazatokban környéki szolgáltató minőséget is betölt a vármegye székhely.³³

3.2.1.3 Oktatási és kulturális szerepkör

A számos általános- és középfokú oktatási intézmény képzési helyein, összesen közel 20 000 diák tanult 2023-ban nappali oktatásban

Nyíregyháza **az oktatás területén is kiemelt szerepet tölt be** a térségben. A város **korszerű oktatási infrastruktúrával és színvonalas oktatással** rendelkezik a közoktatás minden szintjén, beleértve több kéttannyelvű általános iskolát, valamint széleskörű középiskolai és szakképzési kínálatot, melyek intézményei az elmúlt években megújultak.³⁴

A számos általános- és középfokú oktatási intézmény képzési helyein, összesen közel 20 000 diák tanult 2023-ban nappali oktatásban. **A 9418 általános iskolai tanuló több mint egy nyolcada és a 9382 középiskolai tanuló majd 40%-a bejáró volt.**³⁵

2. táblázat: Nyíregyháza oktatási szerepe a közoktatásban (nappali oktatásban, 2023)³⁶

			Általános iskola	Középiskola
feladatellátási helyek száma (iskolatípusonként külön számolva)			29	40
osztályok száma			418	382
tanulók száma			9782	9761
más településről bejáró tanulók száma			1253	3724
más településről bejáró tanulók aránya			12,8%	38,2%

Nyíregyházán három egyetem működik: a Nyíregyházi Egyetem, a Debreceni Egyetem Egészségügyi Kara és a Szent Atanáz Görögkatolikus Hittudományi Főiskola.

A 2022-ben jóváhagyott ITS még a felsőoktatásban résztvevők számának csökkenő tendenciájáról számol be, és kihívásként fogalmazza meg, hogy számos fiatal más városban vagy külföldön folytatja tanulmányait, és ezután kevesen térnek vissza Nyíregyházára a végzést követően.³⁷ Ehhez képest 2023-ban megfordulni látszik ez a trend, mind a nappali képzésen részt vevő hallgatók, mind az összes hallgató számában, akár csak a külföldről érkező hallgatók esetében is.

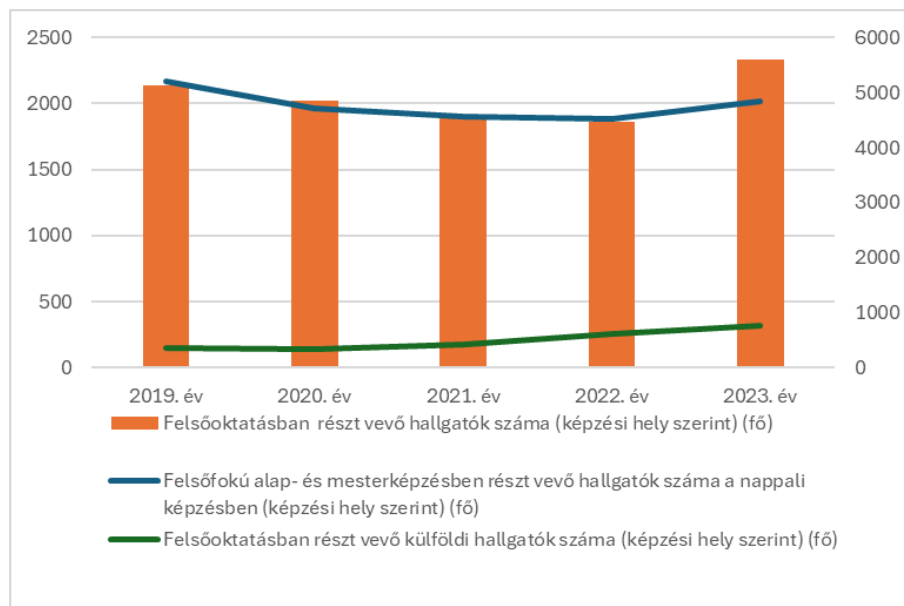
³³ Nyíregyháza Megyei Jogú Város Fenntartható Városfejlesztési Stratégia 2021-2027, 2022

³⁴ Nyíregyháza Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája Felülvizsgálat, 2021, 2022, MEGAKOM Tanácsadó Iroda

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

³⁶ KSH Tájékoztatási Adatbázis <https://statinfo.ksh.hu/Stainfo/>

³⁷ Nyíregyháza Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája Felülvizsgálat 2021, 2022, MEGAKOM Tanácsadó Iroda



11. ábra: Nyíregyházi képzési helyen felsőoktatásban résztvevők száma nappali képzésben és összesen

Nyíregyháza **egyházi szerepköre** szorosan összefonódik a város történelmével és identitásával. A 18. századi betelepítések során, a szlovák lakosság érkezésével megváltozott a település etnikai és vallási összetétele, és Nyíregyháza a mai magyarországi **evangélikus felekezet egyik központjává** vált a tirpák lakosság hatására. Emellett a város a **görögkatolikus vallás egyik centruma** is, és jelentős római katolikus templomokkal, valamint zsinagógával is rendelkezik. Az egyházi intézmények aktívan részt vesznek a város életében és közszolgáltatásaiban, például a Szent Atanáz Görögkatolikus Hittudományi Főiskola az egyik egyetemként működik a városban, és az olyan szervezetek, mint az Oltalom Szeretetszolgálat (Magyarországi Evangélikus Egyház fenntartásában), szociális szolgáltatásokat nyújtanak. A Magvető Görögkatolikus Tanoda pedig a hátrányos helyzetű, szegregált huszártelapi városrészben segíti a felzárkóztatást.³⁸

3.2.1.4 Egészségügyi-szociális szerepkör

A városban az **egészségügyi alap- és szakellátás, valamint a szociális és gyermekjóléti ellátás alapinfrastruktúrája nagyrészt kiépült**, és az elmúlt években **jelentős infrastrukturális fejlesztések valósultak meg**.

Az Egészségügyi Alapellátási Igazgatóság keretében háziorvosi, gyermekorvosi, fogorvosi, védőnői és iskola-egészségügyi ellátás is biztosított, emellett nem kötelező feladatként hajléktalanok háziorvosi ellátása, otthoni szakápolás és hospice ellátás is elérhető.

A Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Oktatókórház a vármegye öt városában Nyíregyházán, Nagykállón, Mátészalkán, Fehérgyarmaton és Vásárosnaményban működő kórházakat, valamint a nyírbátori szakrendelőt integrálja egy intézményben. Ebben az egyesített egészségügyi intézményben **központi szerepet tölt be a Nyíregyházi Jósa András**

³⁸ Nyíregyháza Megyei Jogú Város Fenntartható Városfejlesztési Stratégia 2021-2027, 2022

Tagkórház, a Debreceni Egyetem Orvos- és Egészségtudományi Centrumának akkreditált oktatókórházaként. A tagkórháznak a városi ellátáson túlmenően **kiemelt térségi feladatai is vannak,** különösen a **járóbeteg-szakellátás biztosításában.**³⁹

Ezt a regionális szerepet támasztja alá az a tény is, hogy a tízezer lakosra jutó kórházi ágyak száma Nyíregyházán 244 darab, ami jelentősen meghaladja nemcsak a megyei (63) és országos (69) átlagot, hanem Debrecen (138) és Miskolc (214) hasonló mutatóit is. Ez a magas kapacitás arra utal, hogy a kórház szélesebb földrajzi terület betegeit is ellátja. A város általánosságban is a **fejlett, magas színvonalú humán szolgáltatásokra** törekszik az egészségügy, szociális és gyermekjóléti ellátás, oktatás-nevelés és közigazgatás terén. Cél a **korszerű egészségügyi alap- és kórházi ellátás** biztosítása, amely minden felhasználó számára könnyen hozzáférhető.⁴⁰

A partnerségi találkozón a kórház képviselője elmondta, hogy **éves szinten hozzávetőlegesen hárommillió orvos-beteg találkozó történik az intézményben,** és a kórház különböző telephelyeken működik párhuzamosan, így a kórházba érkező páciensek, kísérők és látogatók mobilitási igényei mellett a dolgozók mozgásai is kihívásokat vonnak magukkal.

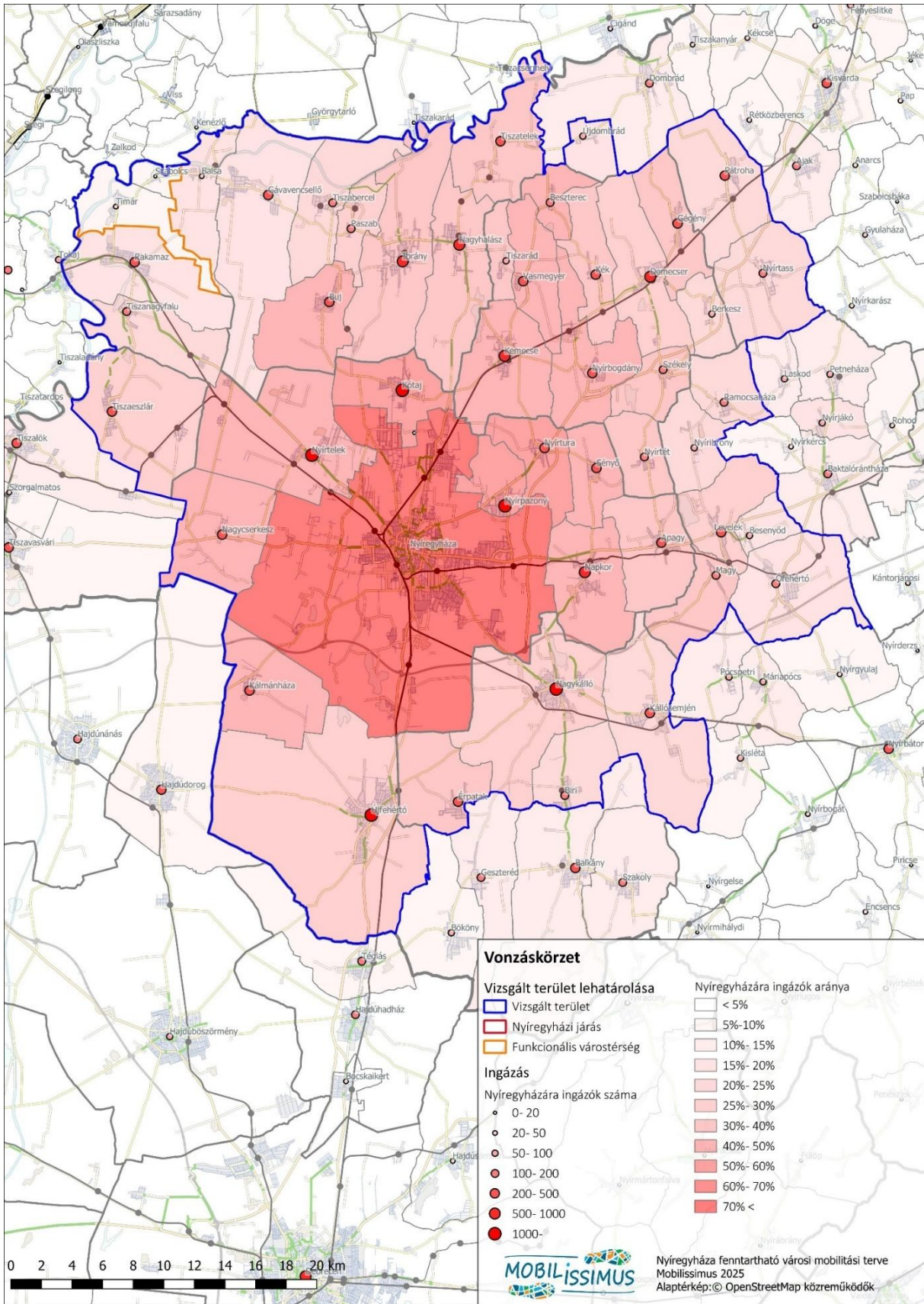
3.2.1.5 Nyíregyházáról történő eljárás

A Nyíregyházán lakó foglalkoztatottak (57 944 fő) több, mint 80%-a a városban is dolgozik, és habár Nyíregyháza foglalkoztatási centrum és kiterjedt vonzáskörzettel rendelkezik, azoknak a száma (10 387 fő) sem elhanyagolható, akik Nyíregyházán laknak, de ettől eltérő települést adtak meg munkahelyük településeként. A máshol dolgozók közül legtöbben (2 307 fő) Budapest valamelyik kerületét jelölték meg a munkavégzésük helyszínéneként, azzal együtt, hogy a főváros esetében vélhetően nem napi ingázásról lehet szó. Nem úgy például az 50 km-re található Debrecen esetében, ahol 1063 fő nyíregyházi dolgozik, és további összesen majd 1300 fő dolgozik Nyírbátor, Nagykálló és Nyírtelek településeken, valamint majd 900 fő külföldön vállal munkát.

³⁹ <https://szszbv.k.hu/>

⁴⁰ Nyíregyháza Megyei Jogú Város Fenntartható Városfejlesztési Stratégia 2021-2027, 2022

3.2.1.6 Nyíregyháza funkcionális vonzaskörzete



12. ábra: Vonzaskörzet – Vizsgált terület lehatárolása

47 település alkotja Nyíregyháza funkcionális vonzaskörzetét

Az OECD és az Európai Bizottság definíciója szerint egy város funkcionális vonzaskörzetét azok a települések alkotják, ahonnan a foglalkoztatottak több

mint 15%-a az adott városba ingázik.⁴¹ **Nyíregyháza esetében – Nyíregyházát is beleértve – 47 település alkotja a város funkcionális vonzaskörzetét a 2022-es magyarországi népszámlálás adatai alapján.**

- 30+%: Nyírpazony, Kótaj, Nyírtura, Kálmánháza, Nyírtelek, Napkor, Vasmegyer, Buj, Nagycserkesz, Beszterec, Kemece, Sényő, Nyírbogdány, Apagy, Kék, Nagyhalász, Nyírtét, Tiszatelek, Tiszarád, Érpatak, Székely, Ibrány, Gégény, Magy (24 település)
- 15+%: Paszab, Demecser, Levelek, Újfehértó, Nagykálló, Tiszaeszlár, Kállósemjén, Tiszanagyfalu, Tiszabercel, Ramocsaháza, Berkesz, Nyíribrony, Biri, Pátroha, Nyírtass, Besenyőd, Újdombrád, Rakamaz, Balsa, Gávavencsellő, Ófehértó, Nyírbákó (22 település)

A fentiek szerint meghatározott vonzaskörzetet további két településsel (Szabolcs és Timár) egészítettük ki, amelyek ugyan valamivel elmaradnak a 15%-os küszöbtől, viszont a Nyíregyházi járáshoz tartoznak, így **a közigazgatási kapcsolatot is figyelembe véve Nyíregyháza vonzaskörzetébe soroltuk őket, így a vizsgált terület összesen 49 településre terjed ki.**

3.2.2 SZERKEZETI ÉS KÖRNYEZETI VISZONYOK

3.2.2.1 Elhelyezkedés, térségi kapcsolatrendszer

Nyíregyháza jelentős határmenti kapcsolatokkal rendelkezik, az Európai Unió keleti kapujának is tekinthető

Nyíregyháza az Észak-Alföldi régió egyik központjaként – Debrecen és Szolnok mellett –, Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegye székhelyeként **fontos szerepet tölt be Magyarország északkeleti részén.** Geopolitikai helyzete különösen előnyös: a vármegye határos Szlovákiával, Ukrajnával és Romániával, így a város az Európai Unió keleti kapujának is tekinthető. Nyíregyháza jelentős határmenti kapcsolatokkal rendelkezik, különösen Ukrajna és Románia irányába. A Kárpát-medencében egy nagyvárosi gyűrű részeként – Kassa, Ungvár, Nagyvárad, Debrecen, Miskolc – centrális pozíciót tölt be.⁴²

Közlekedésföldrajzi szempontból jól elérhető, áthalad rajta az:

- M3-as autópálya Budapest – Nyíregyháza – Vásárosnamény – (tervezetten Ukrajna országhatárig),
- 4-es számú főút, Budapest – Szolnok – Debrecen – Nyíregyháza – Záhony,

valamint Nyíregyháza az egyik végpontja a:

- 36-os számú főútnak, Polgár – Nyíregyháza,
- 38-as számú főútnak, Tarcal – Nyíregyháza és a
- 41-es számú főútnak, Nyíregyháza – Beregsurány határátkelőhely (Ukrajna)

⁴¹ Lewis Dijkstra and Hugo Poelman: Cities in Europe – The New OECD-EC definition. Regional Focus RF 01/2012, Európai Bizottság.

⁴² Nyíregyháza Megyei Jogú Város Fenntartható Városfejlesztési Stratégia 2021-2027, 2022

A Debrecen felé vezető 4-es főút fejlesztésre szorul, de ennek szélesítéssel összekötött felújítása már napirenden van. A városból két órán belül közúton négy nemzetközi repülőtér (Debreceni Nemzetközi Repülőtér, Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér, Kassa Nemzetközi Repülőtér – Szlovákia, Nagyvárad Nemzetközi Repülőtér – Románia) is megközelíthető, így a légi elérhetősége is kedvező.



13. ábra: Nyíregyháza térségi kapcsolatai

A közúti kapcsolatokon túl, a Nyíregyházát kiszolgáló vasútvonalak:

- 100-as számú Budapest–Záhony-vasútvonal
- 100c jelű Mezőzombor–Nyíregyháza-vasútvonal
- 113-as számú Nyíregyháza–Mátészalka–Zajta-vasútvonal
- 116-os számú Nyíregyháza–Vásárosnamény-vasútvonal

A térségi kapcsolatokról és a közösségi közlekedési kínálatról bővebben a 0 A közlekedési rendszer kínálata című fejezetben.

3.2.2.2 Természeti adottságok

Nyíregyháza földrajzi elhelyezkedését és éghajlatát a Nyírség tájegység sajátosságai határozzák meg. A város a Közép-Nyírség kistájon, egy kontinentális klímájú, homokvidékekkel tarkított síkságon fekszik, amely Magyarország második legnagyobb kiterjedésű hordalékkúp területe. **Az éghajlat itt hűvösebb az Alföld többi részéhez képest, alacsony csapadékmennyiség és gyakori aszály jellemzi.** A felszíni formákat homokfelhalmozódások, paraboladúccok és garmadák teszik változatosabbá.

A város vízrajzát tavak és vízfolyások gazdagítják. A Közép-Nyírség tórendszerében természetes és mesterséges tavak egyaránt megtalálhatók. Nyíregyháza legismertebb tava, a Sóstó, eredetileg természetes sziktó volt, mára azonban szabályozott, rekreációs célokat szolgáló tórendszerre alakult. A város másik jelentős vízfelülete a Bujtosi-tavak csoportja, amely szintén kedvelt pihenőhely. Az Ér patak a terület legfontosabb vízfolyása, amely a város vízhalózatának gerincét adja.

Nyíregyháza természetvédelmi szempontból is értékes területekkel rendelkezik. **A város határában számos Natura 2000 és helyi védettség alatt álló terület található**, mint például az Orosi-gyep, a Sóstói-erdő, a Nyíregyházi lőtér vagy a Nagy-Vadas szikes élőhelye. Emellett a Tuzson János Botanikus Kert, az Igrice mocsár és az Oláh-rét is helyi jelentőségű védelem alatt állnak. A térségben 28 láp és szikes tó országos védelemben részesül, valamint több terület része az országos ökológiai hálózatnak, hozzájárulva a biodiverzitás fenntartásához.

Nyíregyháza területén több **erdősítési és fásítási program** is megvalósul, melyek célja a város zöldfelületeinek növelése és a környezettudatosság erősítése. Ilyenek a „Polgármesteri fásítási program” és a „Ültess egy fát a holnapért!” programok, ezek hozzájárulnak a városi zöldterületek további növeléséhez, a helyi közösségek szemléletformálásához és az új zöldfelületek létesítéséhez, megőrzéséhez. Az erdősítés és a zöldfelületek bővítése fontos elemei a város zöld átállási törekvéseinek, és hozzájárulnak az éghajlatváltozás hatásainak mérsékléséhez is.

3.2.2.3 Épített környezet

A város fejlődése nem ütközött domborzati vagy vízrajzi akadályokba, így jött létre a sugaras-gyűrűs úthálózat.

Nyíregyháza településszerkezete a sík alföldi fekvés és a történeti városfejlődés hatására alakult ki. A város fejlődése nem ütközött domborzati vagy vízrajzi akadályokba, így jött létre a sugaras-gyűrűs úthálózat. A **kiskörúton belül található a történelmi városmag**, főtérrel, közintézményekkel és templomokkal. A **kiskörúton kívüli területeken** egykori tanyák és falvak sűrűsödtek össze a népességnövekedés nyomán, **mezővárosias jelleget adva** a településnek, amely 1786-ban mezővárosi rangot kapott.

A **vasút az 1800-as évek közepén érkezett**, és Nyíregyházát Északkelet-Magyarország legfontosabb vasúti csomópontjává tette. Az **1960-as években megindult az iparosítás és tömeges lakásépítés**, létrejöttek a lakótelepek (Jósvaváros, Érkert, Örökösöld), megépült a körút és az első ipari övezet. A város fokozatosan terjeszkedett, a közeli tanyák és falvak (pl. Sóstó, Oros, Nyírszőlős) beolvadtak a belterületbe, sok megtartva saját identitását.

Nyíregyháza **egyedisége a várost övező bokortanyák rendszere**, főként nyugati és déli irányban. Ezek a Rákóczi-szabadságharc után betelepített szlovák (tirpák) lakosság által alapított, néhány házból álló tanyacsoportok, amelyeket szezonálisan használtak. És napjainkra is **komoly mobilitási kihívásokat hagytak hátra magukkal ezeken a településrészekben**.



14. ábra Róka-bokor

A városszerkezet részei különböző kihívásokkal küzdenek a használatukból és a történelmi örökségekből fakadóan:

- **nagykörúton belüli** városias, funkciógazdag mag,
- **nagykörúton kívüli** kertvárosias, falusias lakóterületek, lakótelepek,
- **déli, délkeleti, délnyugati** gazdasági-ipari zónák,
- **rekreációs területek** (pl. Sóstógyógyfürdő, Császárszállás),
- **kívül eső tanyás** és mezőgazdasági mozaikterületek.

A korábbi SUMP által azonosított főbb településszerkezeti és építészeti konfliktusok közül több esetben érdemi előrelépés történt az elmúlt években.

A korábbi SUMP által azonosított főbb településszerkezeti és építészeti konfliktusok közül:

- a nyugati vasútvonal elvágja Kertvárost és Huszártelepét,
- a nagykörút hiányos, ez forgalmi problémát okoz,
- a tanyák infrastruktúrája és megközelíthetősége sok esetben nem megfelelő,
- egyes iparterületek elhanyagoltak, vizuálisan kedvezőtlenek,
- Huszártelep, Keleti lakótelep és Polyákbokor szegregált, leromlott területek,

több esetben is érdemi előrelépés történt az elmúlt években. A 2017 utáni időszakban számos fejlesztés valósult meg, az elmúlt években jelentős út-, kerékpárút-, járda- és zöldterület-fejlesztések, valamint épületenergetikai korszerűsítések történtek. Így a **nagykörút déli szakasza is átadásra került 2024-ben, így egy régóta fennálló hiányosságot tudhat maga mögött a város.**

A Déli Ipari Park dinamikus fejlesztése jelenleg is folyamatban van a város, az Építési és Közlekedési Minisztérium, valamint a piac együttműködésében. Az ipari épületek fejlesztése mellett folyamatos a környező infrastruktúra, körbejáró utak, gyalog- és kerékpárutak, közműinfrastruktúra és csapadékelvezető rendszerek tervezésével és kiépítésével.

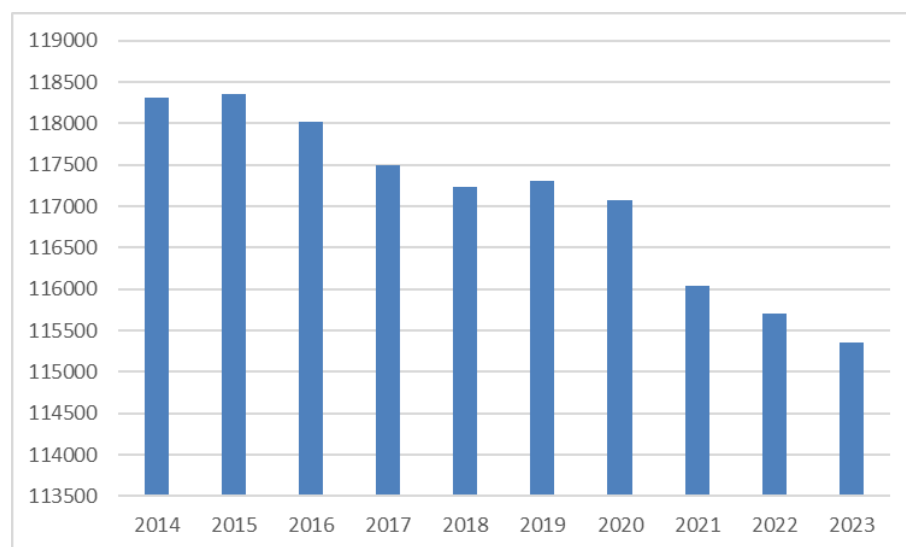
A Keleti lakótelepen a szegregált állapot megszűnt a régi épületek elbontásával 2020-2021 között, és a Huszártelenen is folytatódik a szociális városrehabilitáció, melynek része a lakhatási körülmények és az infrastruktúra javítása. A közösségi közlekedés hálózata és menetrendje 2020-ban újult meg, javítva a szegregátumok megközelíthetőségét is.

A Sóstó környéki turisztikai, rekreációs és zöldfelületi funkciók további fejlesztése is általános prioritást élvez, új parkok, kerékpárutak és parkolási lehetőségek kialakításával.

3.2.3 TÁRSADALMI HÁTTÉR, DEMOGRÁFIAI FOLYAMATOK

Nyíregyháza lakónépessége 2024-ben a KSH helységnévtára⁴³ szerint 115 359 fő, ezen belül a központi belterületen 84 934 fő lakik, egyéb belterületeken összesen 22 412 fő, ezek közül a nagyobb, 1000 fő feletti lélekszámú településrészek: Oros (8526 fő), Nyírszőlős (4892 fő), Sóstóhegy (4097 fő), Sóstógyógyfürdő (1760 fő) és Rozsrétszőlő (1234 fő). A kisebbek Butyka, Felsősima, Ipari Park, Mandabokor, Vajdabokor együttesen további 1903 főt számlálnak. Nyíregyháza közigazgatási területén 61 különböző külterületi településrészen további 8961 fő lakott, ezek közül kiemelkedik Felsőpázsit 2245 lakosával.

A vonzáskörzet lakossága – Nyíregyházát beleértve – a legutóbbi népszámlálás szerint 236 957 fő, a járás teljes lakossága 161 762 fő.⁴⁴



15. ábra: Nyíregyháza lakónépességének változása 2014 és 2023 között (TEIR, 2025)

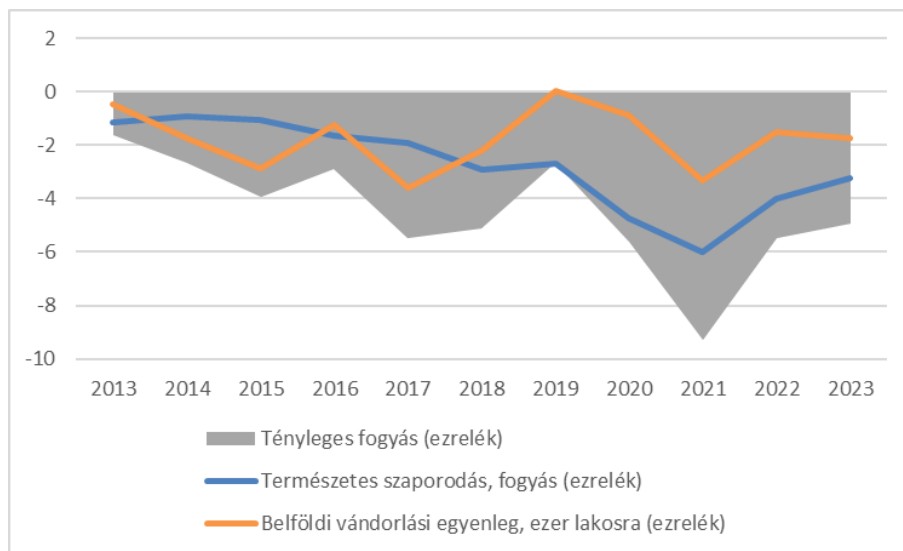
A lakónépesség csökkenő tendenciát mutat az elmúlt években: 2014 és 2023 között csupán két évben volt átmeneti növekedés (2015-ben és 2019-ben), de ezek mértéke nem tudta ellensúlyozni a 10 éves negatív trendet. Azonban a 2014-hez képest mért csökkenés mértéke (-2,53%) kisebb, mint a vármegyei (-6,22%) vagy a régiós (-5,18%) fogyás. A térség nagyvárosaihoz viszonyítva sem kiugró ez az érték: míg Debrecenben valamivel alacsonyabb

⁴³ Magyarország Helységnévtára, 2024, https://www.ksh.hu/apps/hntr.main?p_lang=HU

⁴⁴ TEIR, Település tervezést támogató adatok, 2025

(-1,61%) ez az érték, Miskolcon jelentős mértékben (-10,38%) csökkent a lakosság.

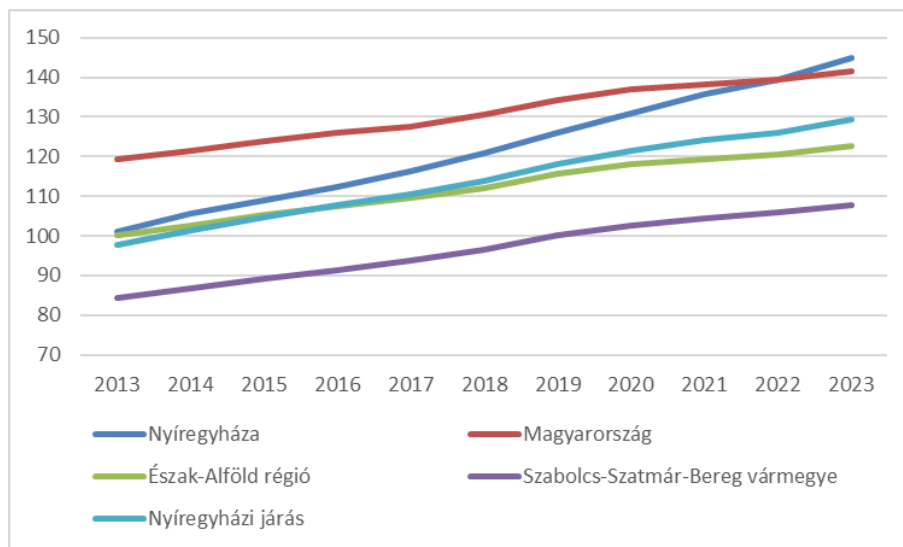
Míg a belföldi vándorlás negatív egyenlege -2 ezrelék körül stagnál, addig a természetes fogyás mértéke az elmúlt években romló tendenciát mutat, a két érték együttesen pedig például 2021-ben már közel 10 ezrelékes esést jelentett.



16. ábra: A természetes szaporodás/fogyás és a belföldi vándorlás alakulása Nyíregyházán 2013 és 2023 között (TEIR, 2025)

Az előregedés az országos folyamatokhoz képest immár nagyobb mértékű

A város társadalmának öregedési indexe⁴⁵ a vizsgált időszak alatt, így a legfrissebb, 2023-as adat (145) tekintetében is a régiós (122,58), a vármegyei (107,84) és a járási (129,34) szint felett volt.



17. ábra: Öregedési mutató Nyíregyházán és a várost befoglaló területi egységekben 2013-2023 (TEIR, 2025)

⁴⁵ Az öregedési index az idős korú népességnek (65–X éves) a gyermekkorú népességhez (0–14 éves) viszonyított arányát fejezi ki, azaz, hogy 100 fiatalra mennyi idős jut.

Sokáig az országos átlag alatt maradt, **2022-ben** azonban már **közel azonos mértékű volt a városban az öregedési index, mint országosan, 2023-ban pedig már meg is haladta azt (141,44).**

A jövőre nézve a NATÉR **korcsoportos népességi előrebecslését** használjuk az Nyíregyházi járásra, mely a 2011-es népszámláláson alapszik, és megállapítható, hogy a népesség csökkenése és további elöregedése várható.

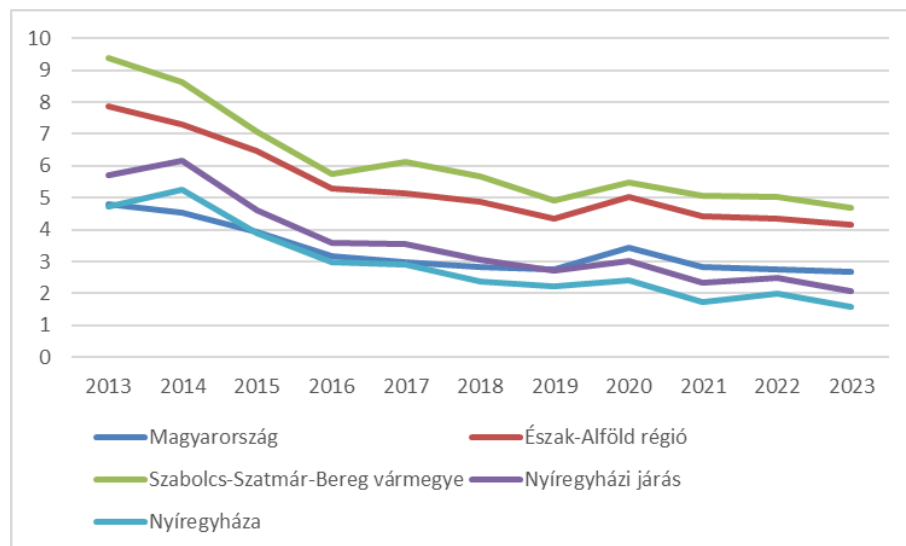


18. ábra: A Nyíregyházi járás korcsoportos népességi adatai (KSH Népszámlálás 2011, 2022) és előrebecslése (NATÉR)⁴⁶

A város lakóinak képzettségi szintje területi összehasonlításban magasabb, mint a térségi átlagok és nem sokkal marad el a térség más nagyvárosaitól

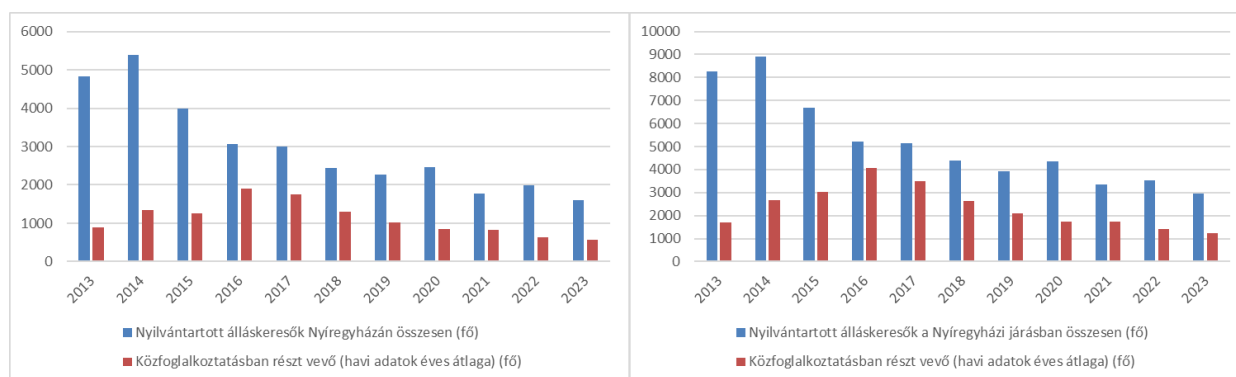
Nyíregyháza népességének iskolai végzettsége – ahogy az a városokra jellemző – **valamelyest magasabb a járási, megyei, régiós vagy országos átlagnál.** 2022-ben a 7 évesnél idősebb népesség **32,59%-a** érettségivel (a járási érték 31,04%; vármegyei 27,78%; a régiós 28,33%; és az országos érték 30,34%), **26,69%-a pedig egyetemi, főiskolai oklevéllel** (a járási érték 22,42%; a vármegyei 13,88%; a régiós érték 15,34%; az országos 20,49%) **rendelkezett.** Ezek a mutatók összehasonlításként a térség nagyvárosaiban, Debrecen esetében rendre 34,26% és 28,97%, Miskolcon 36,69% és 24,84%, ebben az összehasonlításban **megmutatkozik Debrecen régióközpont és egyetemváros szerepe, Miskolccal összehasonlítva azonban nincs egyértelmű előny vagy hátrány, miszerint érettségivel ugyan kisebb arányban bír a nyíregyházi lakosság, viszont a diplomások aránya magasabb Nyíregyházán.**

⁴⁶ NATÉR, <https://map.hugeo.hu/nater/>



19. ábra: Nyilvántartott álláskeresők 100 fő 15-64 éves lakosra vetítve Nyíregyházán és a várost befoglaló területi egységekben 2013-2023 (TEIR, 2025)

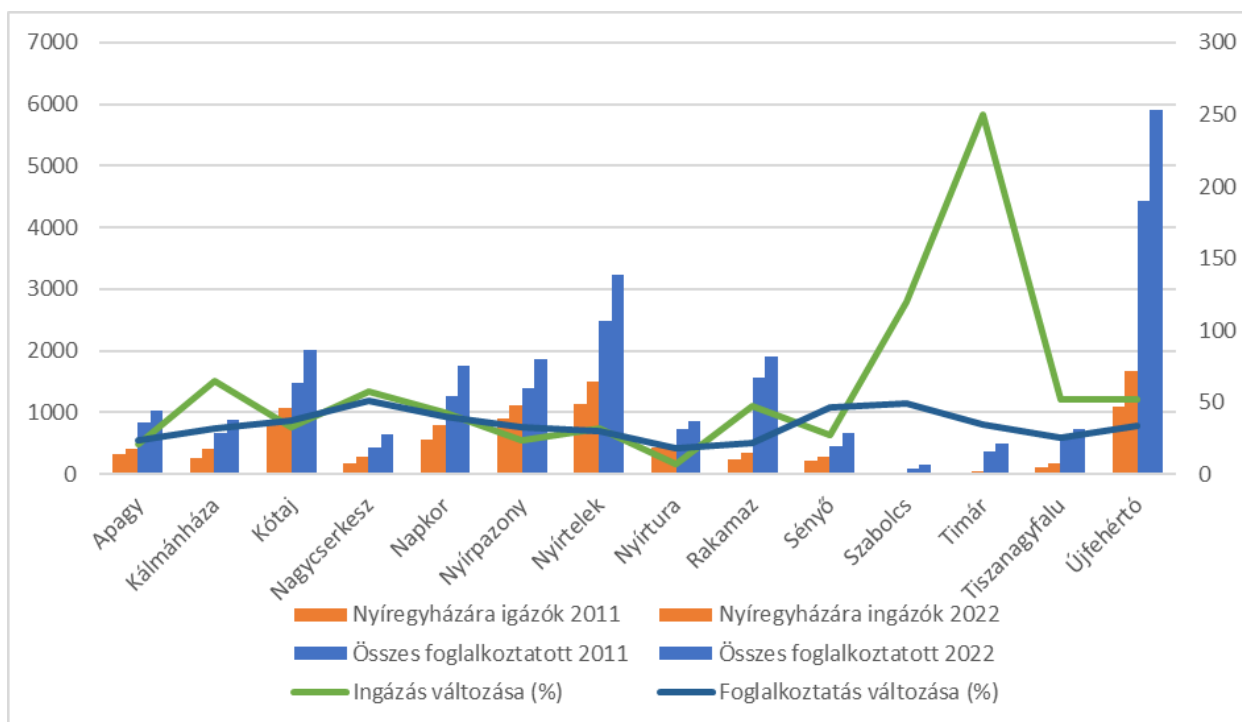
Nyíregyházán a nyilvántartott álláskeresők száma a 15-64 éves lakosság körében, 100 főre vetítve jóval a megyei és a régiós átlag alatt, és valamivel a járási érték alatt mozgott az elmúlt 10 évben, és 2017 óta pedig az országos szint alá is csökkent. 2023-as értéke 1,59 fő, mely így kedvezőbb a magyarországi 2,69, a régiós 4,14, vármegyei 4,69 és a járási 2,07 főnél is. A 2010-es évek elején, az országos trendnek megfelelően, a közfoglalkoztatási programok elindítását követően jelentősen csökkent az álláskeresők száma a térségben és így Nyíregyháza esetében is, aztán 2018-tól kezdődően a piac fel tudta venni a korábban közfoglalkoztatásban dolgozók egy szemmel látható részét.



20. ábra: A Nyíregyházán és a Nyíregyházi járásban nyilvántartott álláskeresők és közfoglalkoztatottak számának alakulása 2013 és 2023 között (TEIR , 2025)

Mind a foglalkoztatottak, mind a Nyíregyházára ingázók száma nőtt 2011-ről 2022-re a járás valamennyi településén. Az ingázók száma átlagosan 59 százalékkal nőtt, azonban ezt az értéket erősen torzíja Szabolcs és Timár települések értéke, ahol rendre 120 és 250 százalékkal nőtt az ingázás Nyíregyháza irányába. Megjegyezzük, ez két járásban belüli település, amelyek még ezzel a növekedéssel együtt sem teljesítették a vonzókörzeti besorolás alapját adó 15%-os ingázási arányt, és a kisebb mértékű ingázás mellett, a közigazgatási kapcsolat miatt kerültek a vonzókörzet települései közé. Ezt a két települést kihagyva a számításból, az ingázás mértékének átlagos növekedése a járásban 38 százalékos, ami szintén jelentős változás. A

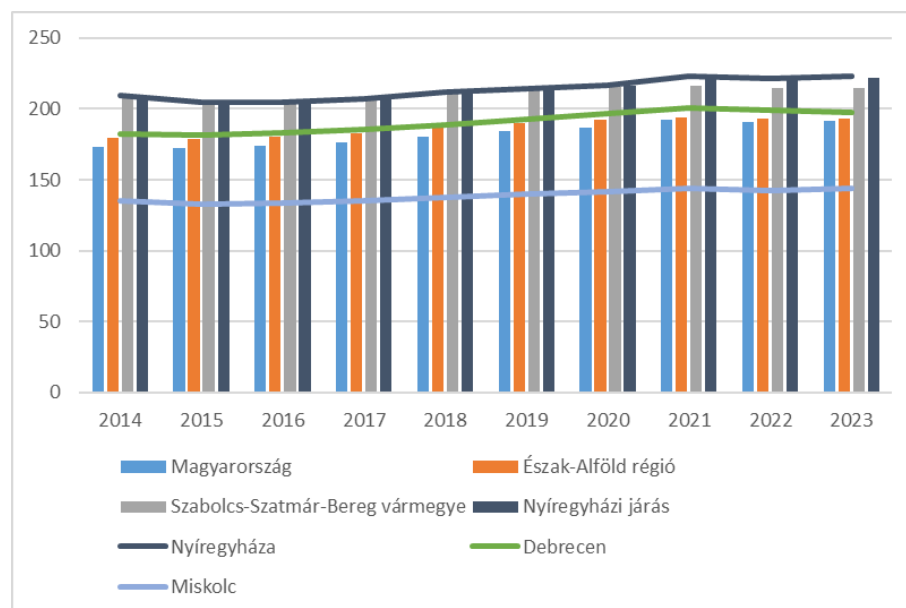
foglalkoztatottak száma átlagosan 34 százalékkal nőtt, ebben a tekintetben Nagycserkeszen történt a legnagyobb elmozdulás, 51 százalékkal.



21. ábra: A Nyíregyházi járáshoz tartozó települések foglalkoztatási és ingázási adatai, összehasonlítva a 2011-es és 2022-es éveket (KSH népszámlálás 2011, 2022)

3.2.4 GAZDASÁGI HÁTTÉR

Nyíregyháza kedvező közlekedési adottságainak – autópálya-, vasúti és határközelségi kapcsolatok – köszönhetően a térség egyik legfontosabb gazdasági központja és befektetési célpontja.



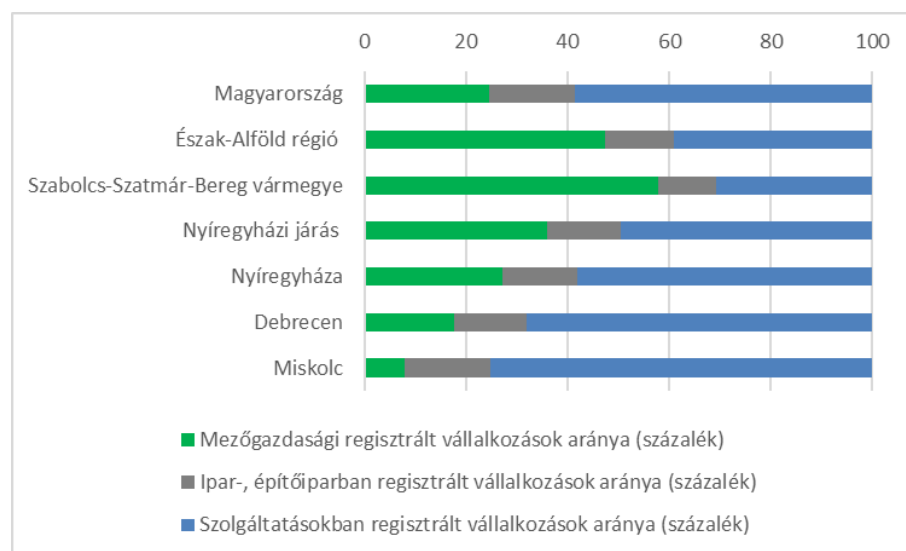
22. ábra: Regisztrált vállalkozás, 1000 lakosra (TEIR, 2025)

Iparában meghatározó a gumi- és műanyagipar, a kereskedelem, a járműjavítás és az építőipar, amelyeket multinacionális és hazai vállalatok egyaránt képviselnek.

Nyíregyházán már évtizedes távlatban is meghaladja az 1000 főre jutó regisztrált vállalkozások száma a régiós és az országos átlagokat. Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegye és a Nyíregyházi járás, szintén kiemelkedő ebben a mutatóban. **Nyíregyháza nem csak a befoglaló területegységeket múlja felül a gazdasági aktivitás ezen mutatójában, de a térség más nagyvárosait, Miskolcot és Debrecent is.**

Iparági háttér

A feldolgozóipar dominálja a nettó árbevételt, és itt dolgozik a legtöbb foglalkoztatott is. Kiemelt húzóágazatnak számít a **gumi- és műanyagtermékek gyártása**, emellett jelentős a **kis- és nagykereskedelem, az építőipar, a szolgáltatóipar (benne a turizmus), a gépipar, a fémipar, valamint a textil- és bőripar.**



23. ábra A regisztrált vállalkozások megoszlása fő gazdasági áganként 2023 (TEIR, 2025)

Azonban nem szabad megfeledkezni a térség mezőgazdasági szerepéről, amelyet nem csak a régiós, megyei és járási értékeke között érhetünk tetten a regisztrált vállalkozások gazdasági ágak szerinti megoszlásában, de Nyíregyháza esetében is látható, összehasonlításban a térség két másik nagyvárosával.

A város ipari termelésében a MICHELIN Hungária Abroncsgyártó Kft. és a LEGO Manufacturing Kft. játssza továbbra is a legfontosabb szerepet

Az ipari termelés Nyíregyházán az 1960-as években került meghatározó pozícióba a város gazdasági szerkezetében, **ekkor települt a területre a Taurus Gumigyár, ami azóta is az ország gumitermelésében kiemelkedő szerepet játszik. A gyárat 1996-ban a Michelin csoport vásárolta meg.** A 60-as, 70-es években a város gazdasága szempontjából a gumigyár mellett a **konzervgyár átadása és az erőmű megépítése volt a legfontosabb.** A konzervipar azóta is a nyíregyházi élelmiszeripar meghatározó része.

A Lego Manufacturing Kft. 2008-ban települt be a Nyíregyházi Ipari Parkba, megalapozva a város kiemelkedő játék- és műanyagipari központi pozícióját az országban. A gyár több lépcsőben is bővítette gyárterületét és így a foglalkoztatottak számát is. Egy jelentős bővítés történt 2014-ben, majd legutóbb 2023-ban kezdődött fejlesztés, amelynek 2025-ben még tartanak a munkálatai, amelyek lezárultával 3300 főről 3600 főre kívánják bővíteni a dolgozók létszámát.

A város legnagyobb árbevételű és korábban a legtöbb embert foglalkoztató vállalkozása is volt a Michelin Hungária Abroncsgyártó Kft., azonban mostanra csak árbevétel tekintetében első (ebben a tekintetben megyei szinten is) a cég, amely 2022-ben 1319 főt foglalkoztatott.

Nyíregyháza kedvező fekvésének köszönhetően a záhonyi térség mellett Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegye **fontos logisztikai centruma is.** A város regionális logisztikai szolgáltató centrumnak minősül.

A város iparterületei elsősorban a belterület déli és nyugati oldalán fekszenek. A legfontosabb ipari területek a következők:

- **Déli iparterület:** a Kállói u., Tünde u. és a Lapály utcák közötti terület.
- **Délnyugati iparterület:** a vasútvonal és a Huszártelep mellett intenzíven beépült terület, ahol többek között a Michelin gumigyár telephelye is üzemel.
- **Tokaji út mentén elhelyezkedő iparterület:** a Tokaji út és a Tiszavasvári úti felüljáró közötti terület, melyen a kereskedelmi profilú cégek a meghatározók.
- **Ipari Park:** a városközponttól mintegy 8 km-re déli irányban lévő 131 hektáros iparterület, mely 1997 óta működik, és 2023-tól kezdődően nagy léptékű fejlesztési projektben bővítik.
- **Nyugati iparterület:** 100 hektáros terület a Tiszavasvári út mentén, ahol 2013-ban a LEGO cégcsoport új gyáregységet hozott létre, majd 2023-ban tovább bővítette.

Szolgáltatások és turizmus

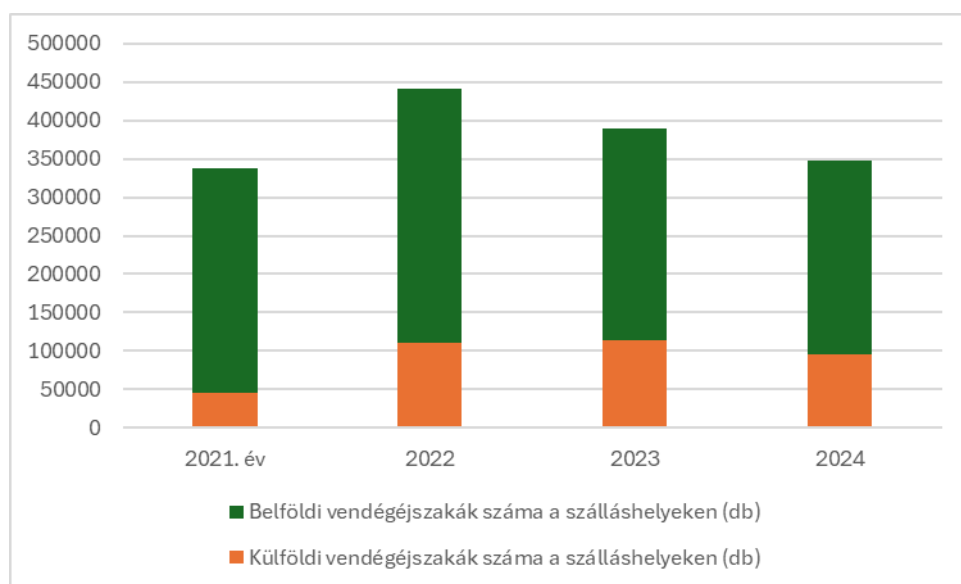
Az elmúlt években tovább fejlődött a város turizmusa, melynek meghatározó szerepe van nem csak a város identitásában, de gazdaságban egyaránt. **Nyíregyháza két legnagyobb turisztikai desztinációja a Sóstógyógyfürdő és a Nyíregyházi Állatpark.** Sóstógyógyfürdő a hivatalos gyógyhelyminősítést 2013-ban kapta meg, s ezzel megteremtődtek a városban a gyógyturizmus alapjai. A Nyíregyházi Állatpark fejlesztése 2008-ban indult meg, melynek eredményeképp egy országos szinten egyedülálló létesítmény jöhetett létre.

A 2022-es ITS és FVS megállapításai szerint az azt megelőző években számos **turisztikai vonzerő- és szolgáltatásfejlesztés** valósult meg a városban, melynek köszönhetően a **vendégéjszakák száma folyamatosan növekedett a világvárossal sújtott éveket leszámítva:**

- Nyíregyháza elsődleges turisztikai vonzerejét **Sóstógyógyfürdő** jelenti, ahol megtalálható a többszörösen Európa legjobb állatkertjének választott **Nyíregyházi Állatpark**, az Aquarius Élmény- és Parkfürdő, a Tófürdő, valamint a Sóstói Múzeumfalu.

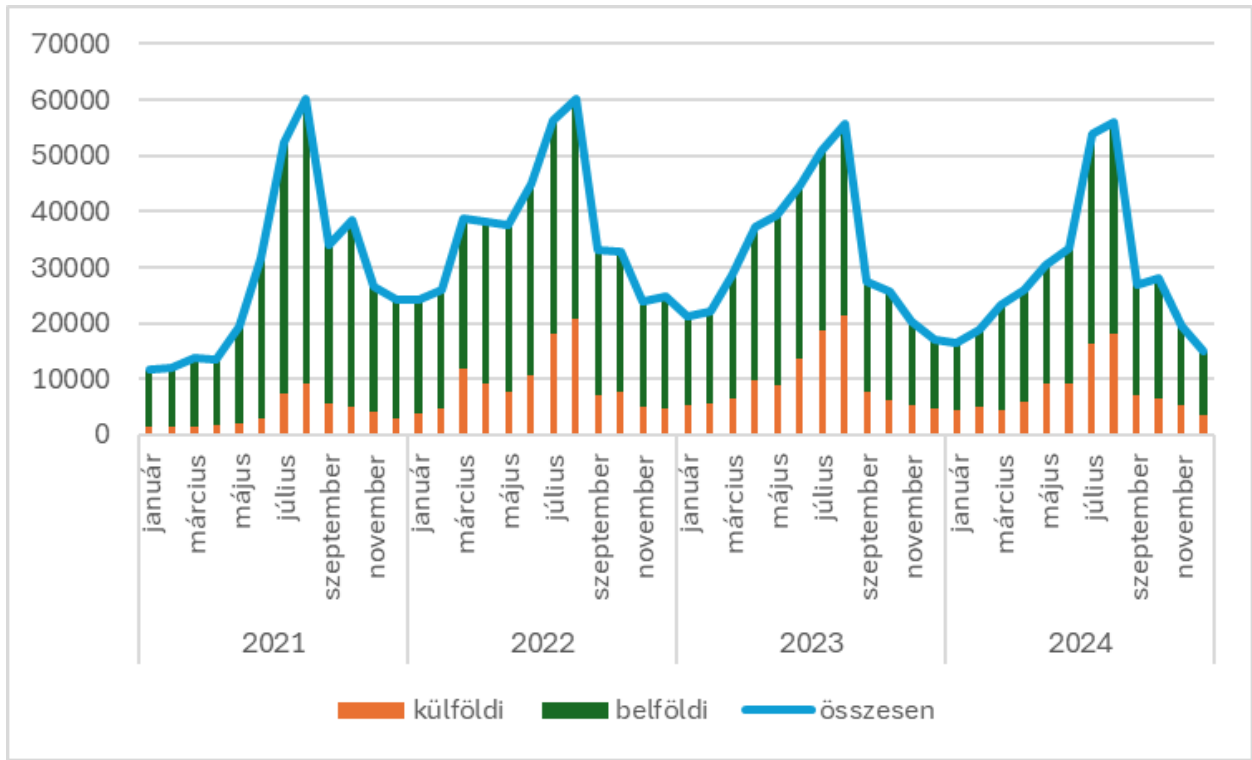
- A város turisztikai fejlesztési céljai között szerepel a **Múzeumfalu fenntartható, látogató- és családbarát fejlesztése**, interaktív, többfunkciós szolgáltatások kialakítása.
- Az Állatpark vonatkozásában tervezik egy **Természetvédelmi, ökológiai mentő és rehabilitációs központ** létrehozását is, ahol a sérült, beteg és mentett állatok gyógyítása és rehabilitációja valósulna meg, ismeretterjesztő előadások kíséretében.
- A Sóstói gyógyhely fejlesztése több ütemben is zajlik, melynek elemei között szerepel a Sóstói tavak partfal megerősítése, iszapmentesítése, stégek és a sziget hídjának felújítása, vízháztartás szabályozása, szökőkút telepítése, nyilvános illemhelyek, kerékpárutak és járdák építése, valamint a Parkfürdő főbejárat előtti közterület rekonstrukciója.

2022 után azonban a vendégéjszakák száma jelentősen visszaesett, míg az Állatpark például 2024-ben rekord látogatószámot tapasztalt, több mint 650 000 látogatóval. Ebből arra lehet következtetni, hogy többeknek egynapos úti cél lehet a vármegyeszékhely.



24. ábra Belföldi és külföldi vendégéjszakák számának alakulása 2021-2024 (KSH Tájékoztatási adatbázis, 2025)

Fürdőhely lévén erős szezonális jelleg jellemzi a Nyíregyházán eltöltött vendégéjszakák számának éven belüli eloszlását. A kiemelkedően erős nyári hónapok előtt és után, tavasszal és ősszel egy-egy jobb hónap után erős visszaesés mutatkozik a téli hónapokra.



25. ábra Belföldi és külföldi vendégéjszakák számának alakulása Nyíregyházán 2021-2024 (TEIR)

3.3 A VÁROS ÉS VONZÁSKÖRZETÉNEK JELENLEGI KÖZLEKEDÉSI HELYZETE

3.3.1 ÁLTALÁNOS MOBILITÁSI JELLEMZŐK

3.3.1.1 Forgalomvonzó létesítmények és kibocsátó területek

A keleti országrész egyik legfontosabb városaként Nyíregyházára minden irányból jelentős forgalom érkezik

Nyíregyháza megyeszékhely mivoltából következik, hogy a **legtöbb funkció** (óvoda, általános iskola, egészségház, vegyesbolt, oktatás, kórház, nagyobb áruházak, szakosodott üzletek és szolgáltatások) **mind megtalálható a városban**. Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegye és a **keleti országrész egyik legfontosabb városaként** jelentős forgalom érkezik a településre minden irányból.

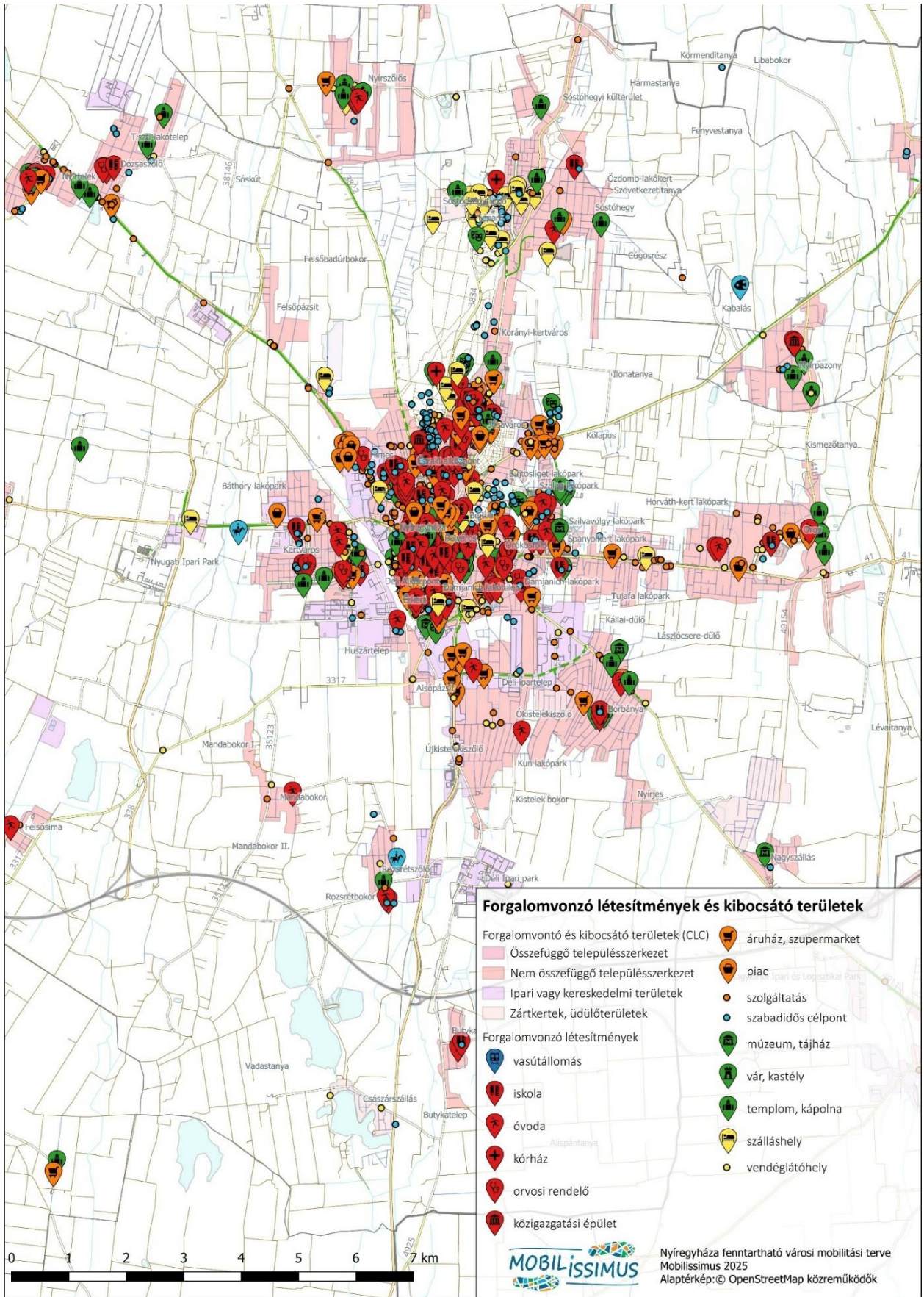
A forgalomvonzó és kibocsátó területek a városon belül elszórtan helyezkednek el, néhány kiemelt ponttal

A **forgalomvonzó és kibocsátó területek városon belül elszórtan helyezkednek el, néhány kiemelt ponttal, mint például a belváros vagy a nagyobb lakótelepek**, ipari létesítmények környéke. A közigazgatási hivatalok, illetve néhány kereskedelmi létesítmény a belvárosban helyezkedik el, azonban jellemző, hogy nagyobb bevásárlóközpontok, oktatási és kereskedelmi intézmények a nagykörúton kívül, a nagy lakótelepek közelében találhatók.

A város **nagyfoglalkoztatói a nyugati és a déli ipari parkban találhatók, távol a központtól**. A LEGO, Michelin gyár, és más nagy ipari létesítmények meghatározó szerepet játszanak a régió és az egész ország gazdasági életében. Ezek a területek jelentős forgalmat generálnak mind a helyből és más településekről érkező munkavállalók, mind a teherforgalom szempontjából.

A **vasútállomás, illetve az autóbusz-állomás is a nagykörút nyugati oldalán helyezkedik el**, egymástól körülbelül 200 méterre. Ezek a közlekedési csomópontok természetükből adódóan erős forgalomvonzó és kibocsátó helynek számítanak a város életében, illetve átszállási helyet jelentenek főként a távolsági és a helyi közlekedés között. A csomópontok kihasználtságát jelzi a P+R és B+R parkolók magas telítettsége is.

A város **fő kibocsátó területei a lakófunkciót oktatási és kereskedelmi funkcióval kiegészítő Jóságáros és Örökösöld**, illetve a város délkeleti része, valamint nyugati részén a Kertváros, ahol a lakó- és oktatási funkciók ipari és kereskedelmi területekkel egészülnek ki.



26. ábra: Forgalomvonzó létesítmények és kibocsátó területek

3.3.1.1 A várost érintő forgalmi áramlatok

A 2016-os KTI által készített Országos Célforgalmi Mátrix 2020-as évre vonatkozó becslése alapján az alábbi sematikus térkép ábrázolja Nyíregyháza főbb városi és nemzetközi forgalmi kapcsolatait a térségben.

A legjelentősebb a Nyíregyháza-Debrecen útirány

A legjelentősebb közúti forgalom Debrecen irányába és irányából tapasztalható, a két irányban összesen több mint 2750 jármű közlekedik naponta. Jelentős forgalmat bonyolítanak még a szabolcsi kisvárosok felé irányuló kapcsolatok: Kisvárdra (1460), Mátészalka (950), Nyírbátor (720) és Hajdúnánás (670) felé is számottevő a napi áramlat. Tiszaújváros (730) és Miskolc (900) szintén kiemelt szereplők a régió közlekedési hálózatában. Erős az autóforgalom a Nyíregyházi járás városainak viszonylatában is: Nyírtelek (360), Újfehértó (320), Rakamaz (210), illetve a járás többi településére vagy településéről további 1270 autós utazás történik Nyíregyházáról vagy Nyíregyházára indulva. Budapest és Nyíregyháza között napi 150 jármű közlekedik a becslés szerint.



27. ábra: Nyíregyháza térségi szerepe [jármű/nap] irányonként (KTI Országos Célforgalmi Felvétel 2016, 2020-as becslés)

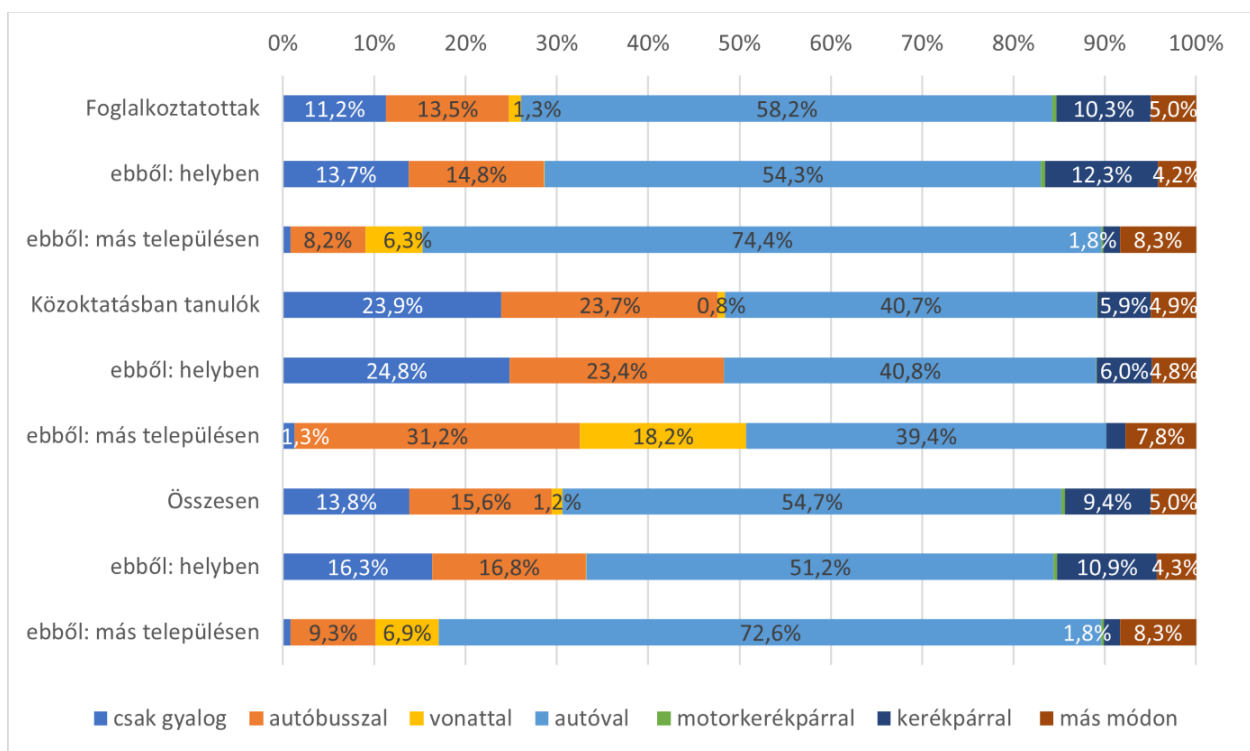
A nemzetközi kapcsolatok is meghatározók: főleg Ukrajna irányában, amit a több éve tartó háború a valóságban bizonyára nagy mértékben mérsékel, azonban békeidővel kalkulálva a forgalmi kapcsolat Beregszász és Ungvár irányában is számottevő, Ungvár és Munkács térségébe 145, Beregszász környékére 220, míg Románia és Szlovákia irányába mérsékeltebb forgalmat állapít meg a modell, Szatmárnémeti felé irányonként 40, Kassa felé irányonként 20 jármű közlekedik naponta.

A 2016-os OCF adatok közösségi közlekedési adatokat is tartalmaznak, amelyek alapján Nyíregyháza térségi közlekedési kapcsolataiban jól elkülönülnek a közeli és a távolabbi relációk. A járáson belüli és közeli városok felé (pl. Tiszavasvári, Nagykálló, Újfehértó, Nyírtelek) a közösségi közlekedés aránya kifejezetten magas: sok esetben 60–80%-ban, vagy akár még nagyobb részben is az autóbusz és a vasút dominál. Tiszavasvári felé például az utazások 62%-a autóbusszal történik, Nagykálló felé pedig 76%, míg Újfehértó (84%) és Nyírtelek (81%) esetében a vasúti közlekedés erős jelenléte is hozzájárul a közösségi közlekedés kiemelkedő szerepéhez.

A távolabbi célpontoknál (például Debrecen, Miskolc, Tiszaújváros vagy Hajdúnánás) már sokkal inkább a személygépkocsik dominálnak: Debrecen irányába 48% az autóval megtett utazások aránya, míg Tiszaújváros és Hajdúnánás felé ez az érték meghaladja a 90%-ot. Miskolc esetében szintén háromnegyed körüli (77%) a személygépkocsival közlekedők aránya.

3.3.1.2 Közlekedési szokásjellemzők

A Nyíregyházán és vonzókörzetében élők közlekedési szokásjellemzőire, utazási szokásaira és módváltására vonatkozóan a 2022-es népszámlálás ad reprezentatív információt.



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

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

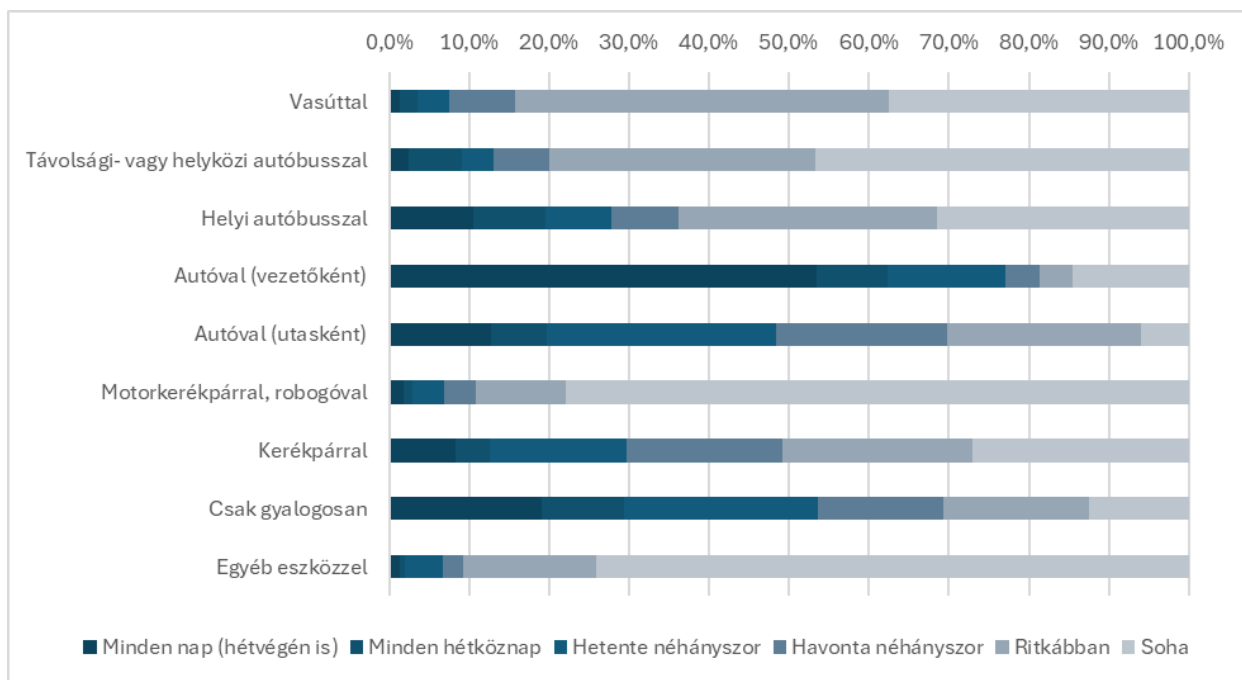
Az egyféle járművel munkába közlekedő nyíregyháziak körében **csaknem 58% az autót választja, a közösségi közlekedés és a gyaloglás aránya egyenként 13%, illetve 11%, a kerékpározásé 10%. A helyben foglalkoztatottak esetében minimálisan alacsonyabb az autóval járók aránya, és így itt nagyobb a fenntarthatóbb közlekedési módok szerepe, főként az autóbusszos utazás (24%), a gyaloglás (14%) és a kerékpározás (12%) magasabb aránya révén; míg a más településen dolgozók csaknem 75%-a autóval jár, és a nagyobb távolság miatt a közösségi közlekedés játszik még**

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

érdemi szerepet, az autóbusszos közlekedés 15%-kal, a vasúti közlekedés 6%-kal járul hozzá a fenntartható településközi utazások számához.

A közoktatásban tanulók körében is a (véltetően túlnyomórészt a szülők segítségével) **autóval iskolába járók vannak relatív többségben (41%)**. A **gyalog és autóbusszal közlekedők száma közel azonos (24% és 23%)**. A kerékpározást arányaiban valamivel kevesebb (6%) diák választja, mint foglalkoztatott. **A helyben tanulóknál a gyaloglás aránya minimálisan magasabb (25%) a közösségi közlekedés (8%) rovására. A más településen tanulók körében ugyanakkor az autóbusz (31%) és a vasút (18%) együttesen jelentős arányt képvisel.**A fenntartható városi mobilitási tervhez készült, nem reprezentatív online térképes kérdőív eredményei megerősítik a fentieket: a nagyobb részét aktív korú **kitöltők több, mint 77%-a legalább hetente néhányszor közlekedik autóval vezetőként, de a kiöltők 54%-ának van legalább hetente néhányszor olyan utazása amikor csak gyalogosan közlekedik**, kerékpárral 30%, távolsági- vagy helyközi, illetve helyi autóbusszal rendre 13% és 28%, vonattal 8% közlekedik ilyen rendszerességgel.

Ennek megfelelően a térképen bejelölt gyakran megtett útvonalakat 62%-ban jellemzően autóval (döntő többségben – 56%-ban vezetőként), 6%-ban csak gyalogosan, 3, illetve 18%-ban távolsági- vagy helyközi és helyi autóbusszal, csupán 1,5%-ban vasúttal, viszont majd 10%-ban kerékpárral teszik meg.



29. ábra: A kérdőíves kikerdezés utazási módválasztással kapcsolatos eredménye

Sokaknak a közlekedési repertoárjában van a gyaloglás, de kevesen választják ezt a módot a rendszeres utazásaiknál

Beszédes a különbség a gyaloglást érintő számokban: míg több, mint 50% jelezte, hogy legalább heti szinten néhányszor van olyan útvonala, amin csak gyalogosan is közlekedik, a kitöltők által megjelölt leggyakrabban használt útvonal esetében mindössze 5,6% jelezte, hogy ezen a „kedvenc” útvonalon csak gyalogosan közlekedik. Ez is mutatja a gyalogos közlekedés potenciálját a városban: **sokaknak a közlekedési repertoárjában van a gyaloglás, de kevesen választják ezt a módot a rendszeres utazásaiknál.** Illetve a város

távolságai inkább kedveznek a kerékpározásnak a nem motorizált fenntartható közlekedési módok közül, ugyanebben az összevetésben 30% jelezte, hogy legalább heti néhány útja esetében az elsődleges közlekedési eszköze a kerékpár, 10%-nak pedig egyenesen a legfrekvenciáltabb útvonalán választott eszköze.

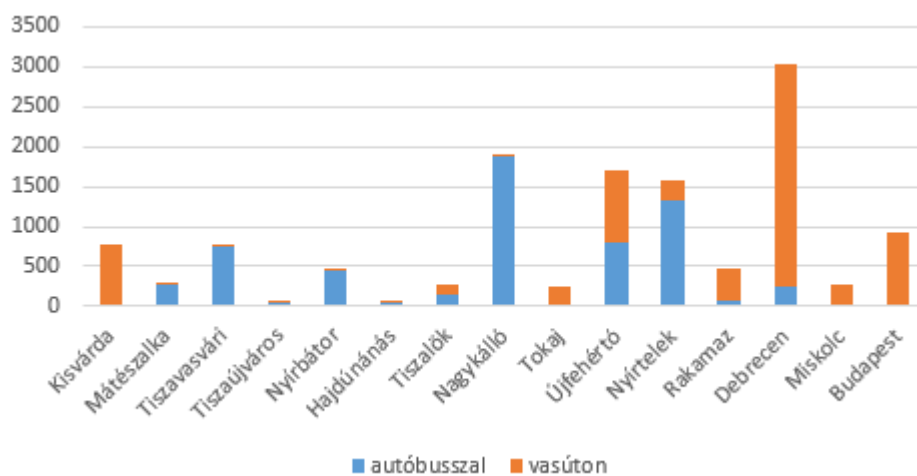
3.3.2 KERESLETI ÉS FORGALMI ELEMZÉS

3.3.2.1 Közösségi közlekedés

A vasúti közlekedés inkább távolsági, az autóbuszos közlekedés inkább regionális szerepű

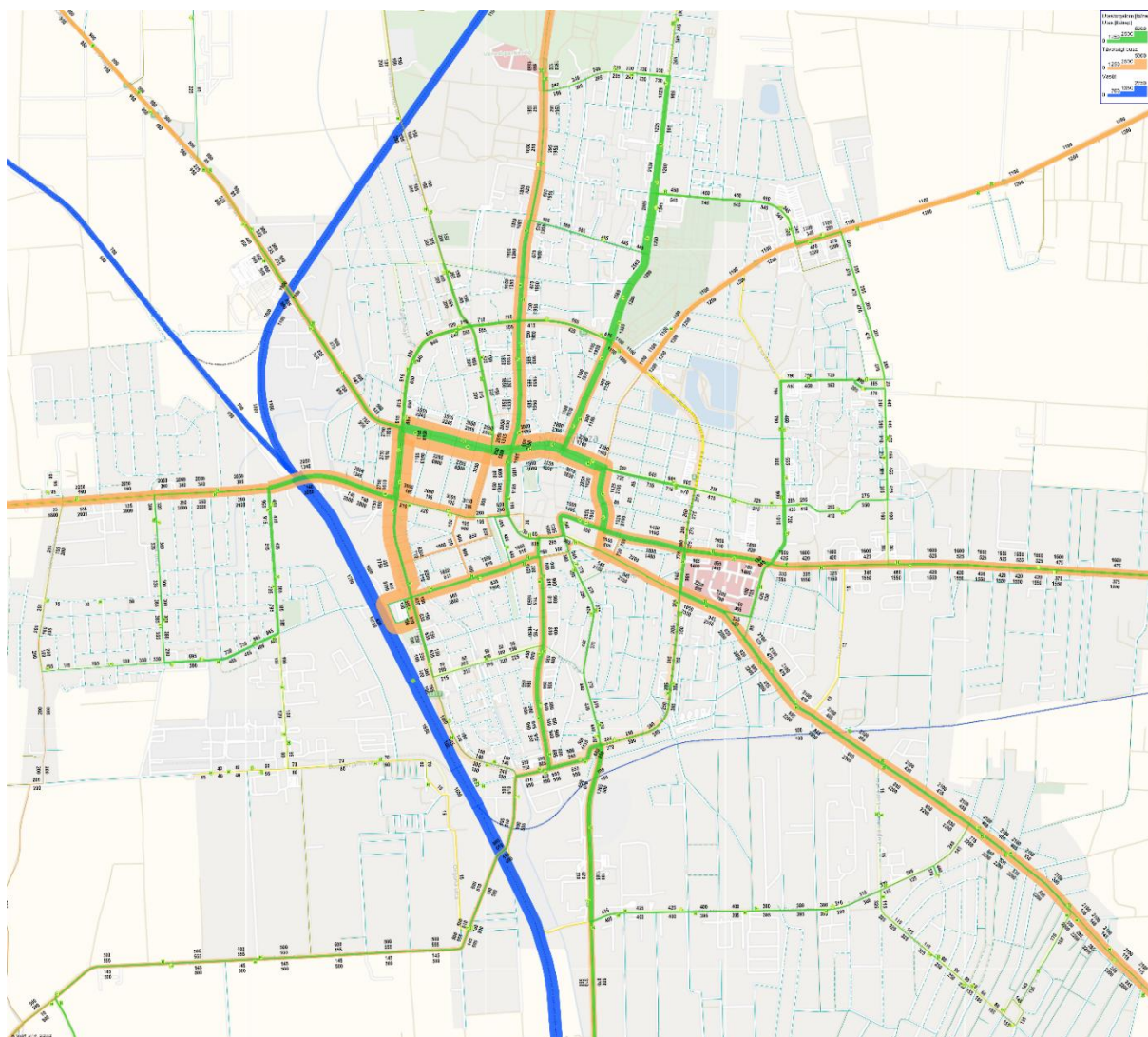
Nyíregyháza a hazai vasúti közlekedés egyik legjelentősebb csomópontja, amely a főváros felől két fővonalon, Miskolcon és Debrecenen át is elérhető. Az OCF 2016-os adatait vizsgálva megállapítható, hogy a legnagyobb forgalom Nyíregyháza és ezen vasúti fővonalak által érintett települések között bonyolódik le; a legjelentősebb a Nyíregyháza – Debrecen viszonylat, ahol naponta 3040 közösségi közlekedési utazás történik, ennek több, mint 90%-a vasúton. Vasúti szempontól jelentős még Kisvárdra, Tiszalökre, Rakamazra, Tokajra, Miskolcra, illetve Budapestre.

A várost érintő vasúti **mellékvonalak** (Mátészalka, Vásárosnamény felé) csak jelenléti szereppel bírnak, utasszámuk a rossz pályaállapotok és a ritka követési idők miatt alacsony. Ez az OCF adatokból is látszik; a mellékvonalak által érintett településekről (Mátészalka, Nyírbátor) a közösségi közlekedést választók kevesebb mint 1%-a utazik vasúton, a többi utas a menetidőben és komfortfokozatban versenyképesebb helyközi autóbuszos közlekedést választja.



30. ábra: Vasúttal és helyközi autóbussszal történő napi utazásszám a 2016-os OCF adatai alapján, a két irányt együttevén

A helyközi autóbuszjáratokon történő utazás nagyrészt elővárosi jellegű, Nyíregyháza és a vonzáskörzete között történik. 2022-ben a Nyíregyházát érintő autóbusz-viszonylatokon összesen több, mint 8 millió utazás történt. Kiemelkedő Nagykálló, Nyírtelek, Tiszavasvári, ezen települések és Nyíregyháza között naponta 1883, 1319, és 748 utazás történik a 2016-os OCF adatai alapján.

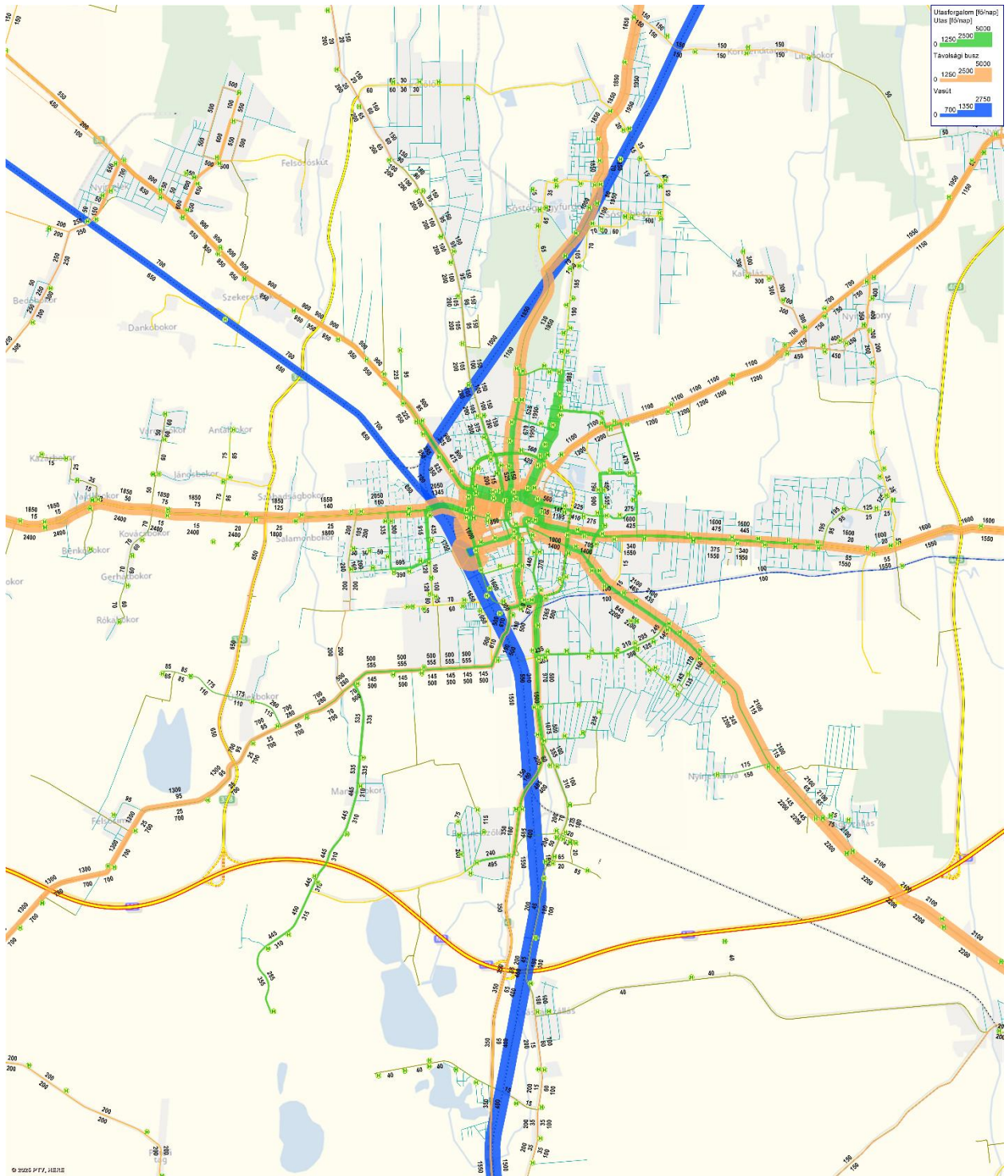


31. ábra: A közösségi közlekedési utasforgalmak számítógépes modellezése a Nyíregyháza központi területein

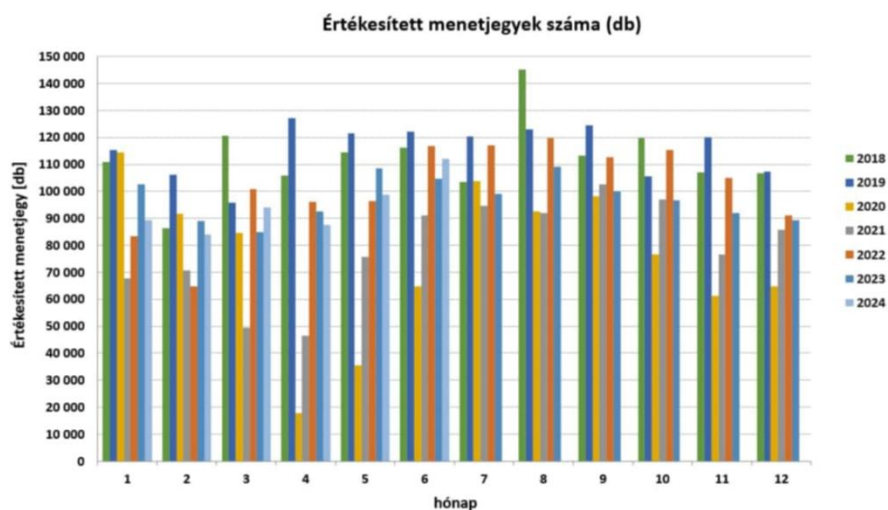
A helyi járatok legutóbbi utasszám-felmérése 2025 áprilisában volt

A tisztán helyi járatok legutóbbi utasszám-felmérését a Mobilissimus készítette el 2025 áprilisában. A felmérés folthatás módszerrel készült a város 14 jelentős keresztmetszetében és csomópontjában, munkanapon 6-9 és 13-18 óra között. A felmérés eredményei igazolják, hogy a helyi járatokat legtöbbször hivatásforgalmi célból használják, a munka- és iskolakezdéshez igazodó járatokon gyakori a 70-80%-os kihasználtság. A nagyfoglalkoztatókat kiszolgáló 90-es viszonylatcsoport utasforgalma kiemelkedő, köszönhetően a műszakváltásokhoz és a vasúti menetrendhez igazított indulásoknak.

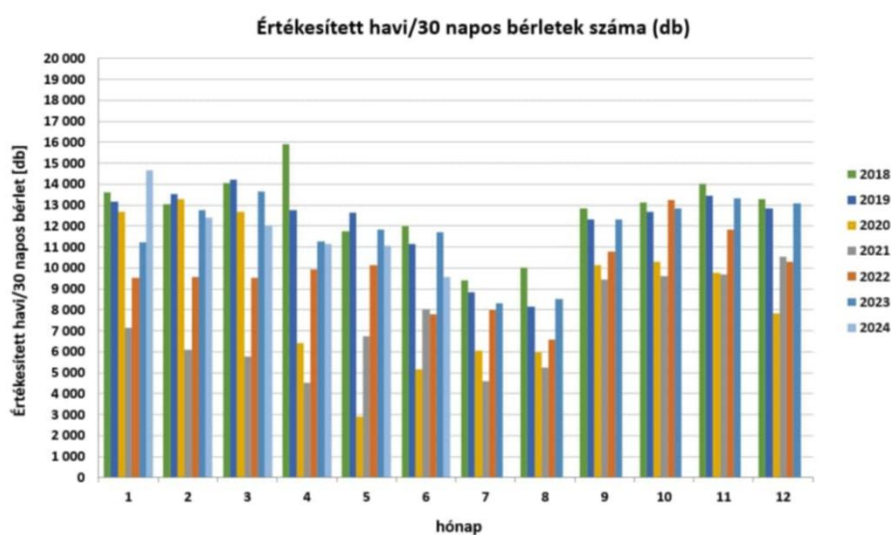
Az utasszám-felmérés alapján számítógépes modellezés készült. A modellezés eredménye igazolja, hogy a legforgalmasabbak a vasútállomást és az autóbusz-állomást a belvárossal összekötő útvonalak, ezek mellett jelentős a nagy lakótelepeket és a belvárost összekötő viszonylatokon az utasforgalom (Jósvaváros, Örökösöld). A modellben megjelenik a déli és nyugati iparterületeket a hálózatba bekötő 90-es viszonylatok kiemelkedő utasforgalma is.



32. ábra: A közösségi közlekedési utasszámok számítógépes modellezése a vonzatkörzetben



33. ábra: Értékesített menetjegyek száma 2018-2024



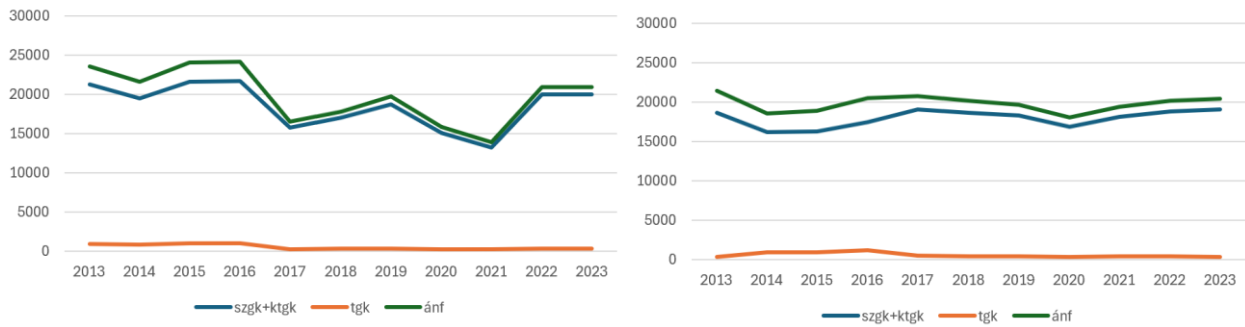
34. ábra: Értékesített bérletek száma 2018-2024

A jegy- és bérletértékesítések a kedvezőtlen külső hatások ellenére ismét kezdik elérni a koronavírus-járvány előtti szintet

A helyi díjtermékek eladási adataiból látható, hogy a **jegy- és bérletértékesítések** 2024-ben kezdték ismét elérni a koronavírus-járvány előtti korábbi szintet a megváltozott utazási szokások és a helyközi tarifareform bevezetése ellenére. A jegyértékesítések számának ismételt növekedése a megvalósult hálózati és menetrendi fejlesztések nélkül aligha lett volna elérhető.

3.3.2.2 Egyéni gépjármű-közlekedés

A városra és vonzáskörzetére jellemző közúti forgalmakat az Országos Közúti Adatbank (OKA) 2023. évi adatai alapján vizsgáltuk.

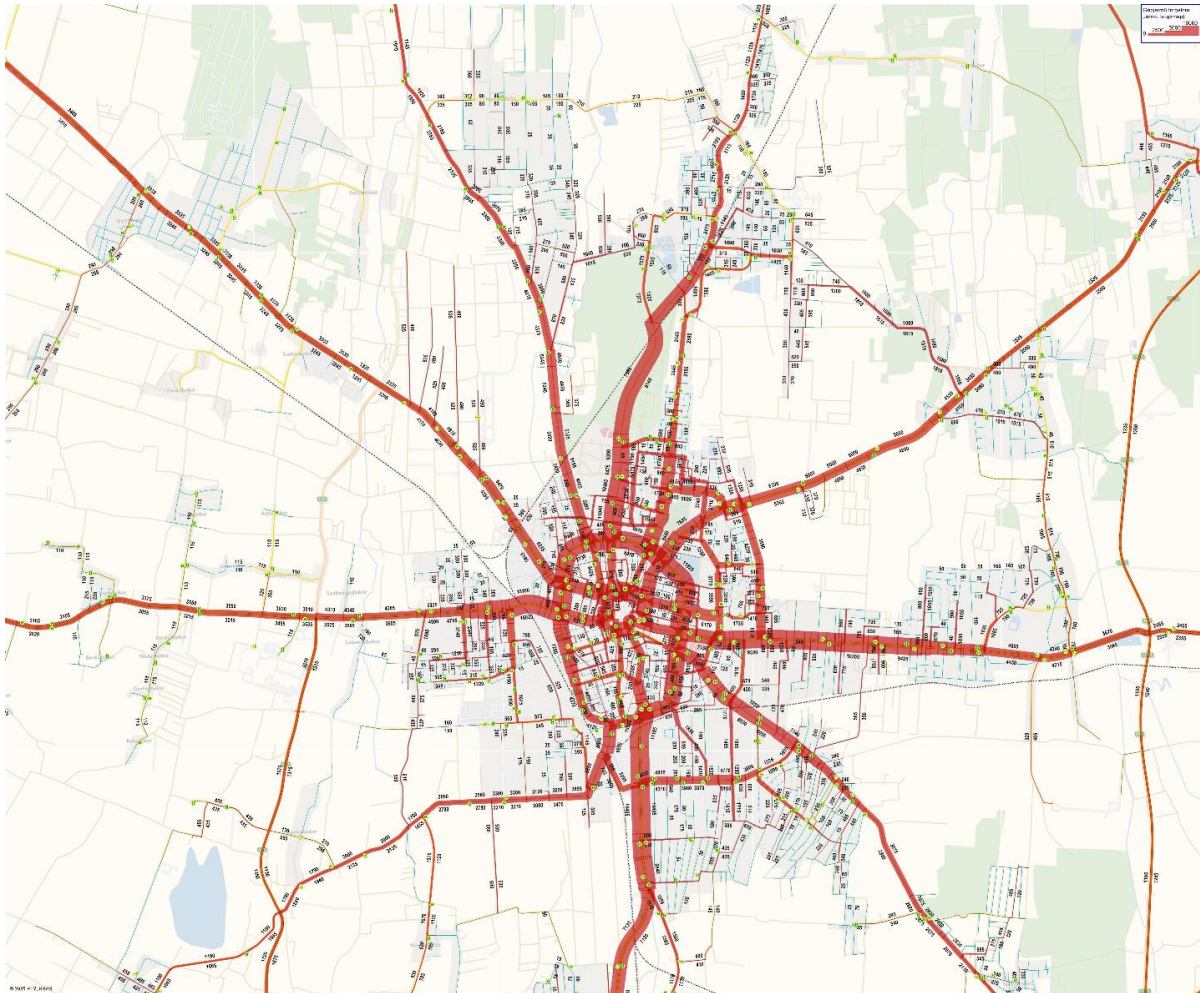


35. ábra: Forgalom alakulása a 4. sz. főúton, a László utcán, illetve a 41 sz. főúton, az Orosi úton

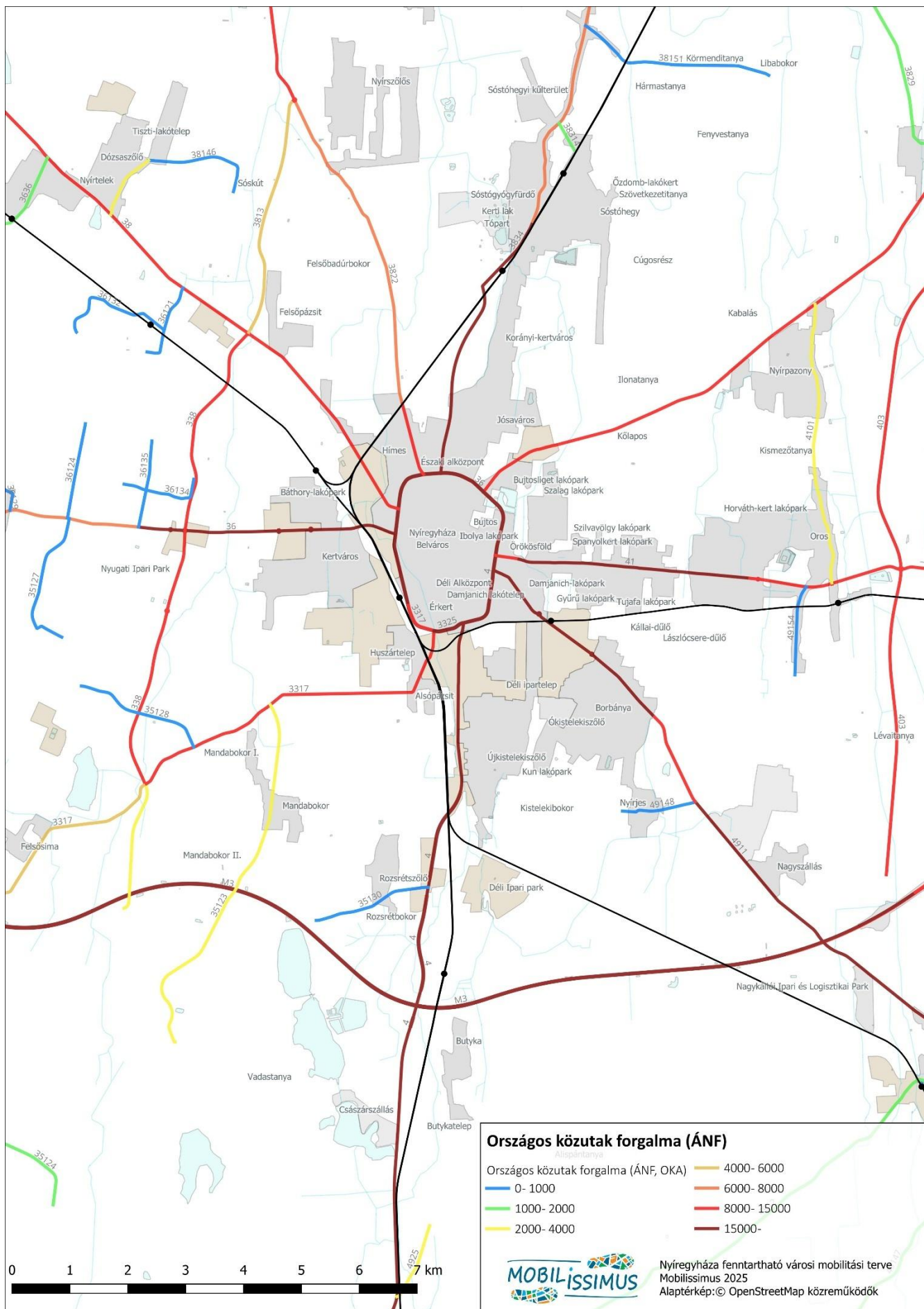
A városba jelentősebb gépjárműforgalom elsősorban délről, délnyugatról érkezik

Nyíregyházára jelentősebb gépjárműforgalom elsősorban délről, az M3-as autópálya és a 4-es főút felől érkezik, emellett kiemelkedő az északi és a délkeleti agglomerációból érkező forgalom is. A többi sugárirányú útról is jelentős, 10000 ej/nap körüli forgalom érkezik. A legterheltebb a körút, ahol több irány fonódik, itt 15000 ej/nap körüli forgalom jellemző.

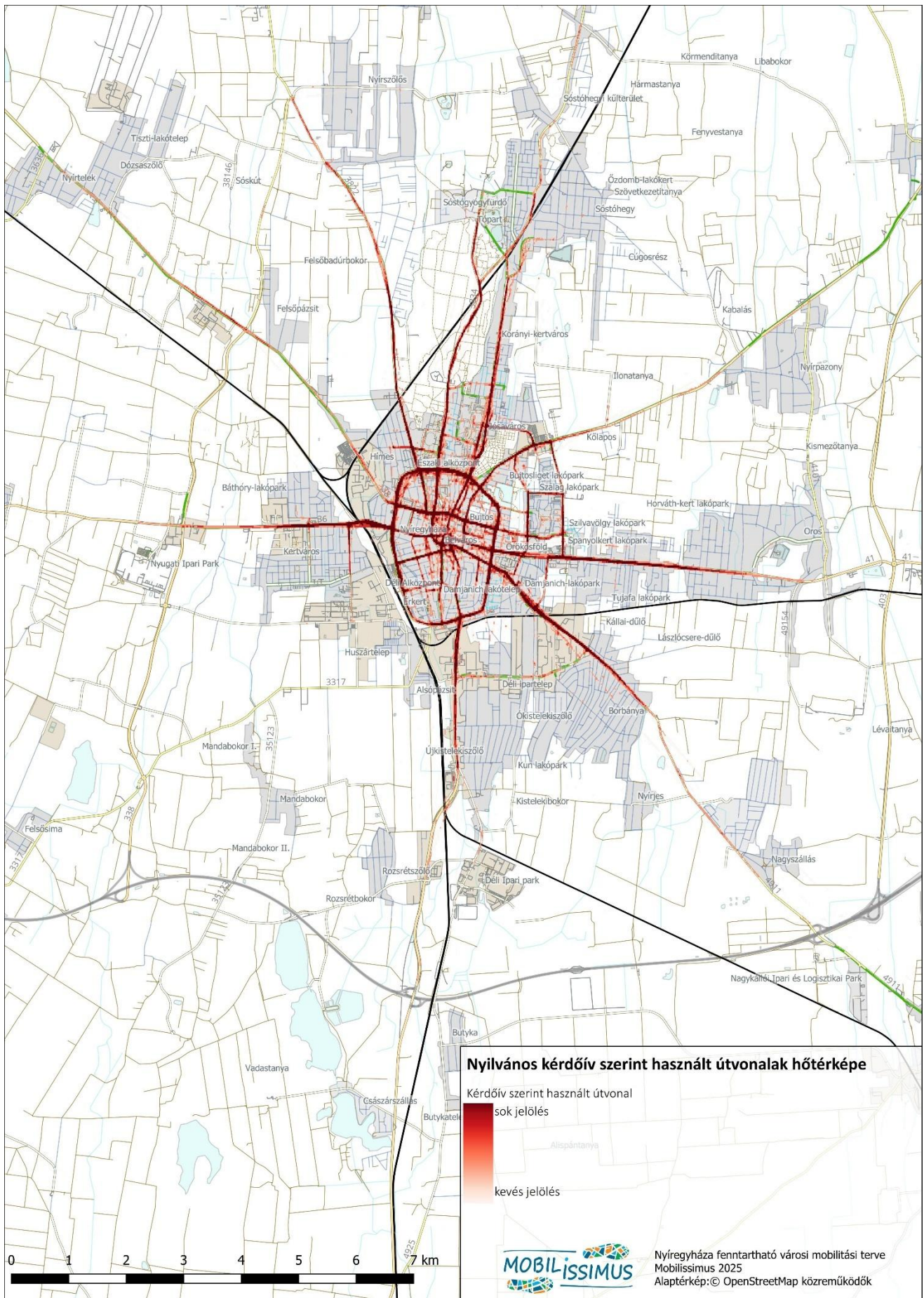
A főutakat a bokortanyákkal összekötő bekötőutak forgalma marginális, általában 1000 ej/nap alatti.



36. ábra: A város és vonzáskörzetének napi forgalma [szgk/nap] a számítógépes modellezés eredménye alapján



37. ábra: Országos közutak forgalma (ÁNF)



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

A városban a tehergépkocsi-forgalom jelentősen csökkent az elkerülő közutak átadása óta

A közúti forgalom trendjeit a 4. sz. főúton, a László utcán, illetve a 41 sz. főúton, az Orosi úton található mérőállomások mutatják, ahol minden évben hosszabb időszakon át gyűjtenek adatokat. Az adatok alapján 2013-ról 2023-ra a forgalom stagnált, illetve minimálisan csökkent (a 4. sz. főúton az ÁNF 12%-kal csökkent), ezen belül a legnagyobb arányban a tehergépkocsi-forgalom (a 4. sz. főúton 60%-kal). A kedvező trendeket a Covid19-járvány által átrendeződött munkába járási szokások mellett a város nyugati elkerülőjének, illetve az M3-as autópálya Nyíregyháza-Vásárosnamény szakasz átadásának köszönhető, illetve nem elhanyagolható szempont az iparterületek átrendeződése, a város külterületeire költözése.

A közúti forgalom pontosabb felmérése érdekében **számítógépes modellezés is készült.** A modellezés **12 keresztmetszet kézi forgalomszámlálása** alapján történt. A forgalomszámlálás 2025 júniusában, tanítási időben munkanapon, 6:00-9:00 és 13:00-18:00 között történt, nyolc járműkategóriában. A pontosabb eredmények érdekében a modellezéshez felhasználtuk az **Országos Közúti Adatbank** 2023-as forgalomszámlálási adatait is.

A számítógépes modellezés eredménye kirajzolja a térségen belüli forgalom meghatározó útvonalait: a Nagykörút északi szakasza, a Kiskörút teljes szakasza, illetve a városba sugárirányba bevezető közutak (itt kiemelkedő a 4-es, 36-os, 41-es főutak, a Korányi Frigyes út, illetve a 4911 j. út). Jelentős emellett még a két nagy lakótelepet, Jóságvárost és Örökösödést összekötő Törzs utca – Kosbor utca útvonal is. A **lakossági probléma- és javaslatgyűjtő kérdőív alapján készült hőtérkép** által kirajzolt meghatározó útvonalak megegyeznek a modellezés során kapott útvonalakkal.

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

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

3.3.2.3 Aktív és mikromobilitás

A városban a kerékpározás kiemelkedő szerepű

A városban a kerékpározás kiemelkedő szerepű, köszönhetően a kedvező domborzati viszonyoknak és a széleskörben kiépített kerékpáros infrastruktúrának, bár egyes helyeken a járdán vezetett közös gyalog- és kerékpárutak, illetve a kerékpárosok számára előnytelen jelzőlámpa-beállítások miatt a gördülékeny haladás nem biztosított. A legtöbb forgalmas útszakaszon **önálló kerékpárforgalmi létesítmények épültek,** azokon a szakaszokon, ahol ilyen nincs, a kerékpározás **jellemzően a járdán történik.**

A kerékpáros forgalmat tekintve kiterjedt forgalomszámlálási adatok nem állnak rendelkezésre.

A 2022-es népszámlálás adatai szerint **Nyírpazonyról (37 fő foglalkoztatott és 7 fő tanuló) és Nyírtelekről (35 fő foglalkoztatott és 4 fő tanuló) ingáznak jelentősebb számban kerékpárral Nyíregyházára, de Kótajról (12 fő),**

Újfehértóról (11 fő) és Nyírturáról (8 fő foglalkoztatott és 3 fő tanuló) is van erre példa a jelenlegi körülmények között is.

A kézi forgalomszámlálások alapján a kerékpáros forgalom 2019-ig nőtt, azóta jelentősen csökkent

A Magyar Közút Nonprofit Zrt. a belvárosi Rákóczi utcai, valamint az Orosi úti kerékpárúton (a Felhő utcánál) végez rendszeres kézi kerékpárforgalomszámlálást. A napi forgalom jellemzően 400-900, illetve 400-700 jármű körül alakul, ezen belül a nyári hétköznapi adatok meghaladják a nyári hétvégit és őszi hétköznapi. A forgalom a mérések 2015-ös kezdetétől 2018-2019-ig jelentősen nőtt, azóta viszont a korábbi adatok alá zuhant. Az automata kerékpárszámlálók közül a Nyíregyháza, Tiszavasvári úti 2024 ősszel és télen 50-60 jármű körüli napi forgalmat számlált, a nyírteleki nem szolgáltatott adatot.

Az OKA jelentése a közúti forgalomra koncentrál, kerékpáros forgalomszámlálásra csak korlátozottan használható

Az alábbi forgalomszámlálási adatok az Országos Közúti Adatbank 2023. évi jelentéséből származnak. Az adatok megbízhatósága nem egységes. A kerékpározás szezonális jellege miatt a kerékpárforgalom meghatározása bizonytalan, mert a legtöbb helyen legfeljebb évi egy alkalommal történik csak a közúti forgalomszámlálás (általában ennél is ritkábban), és az is jellemzően olyan keresztmetszetben, ahol a gépjárműforgalom a releváns, és a mérést ehhez igazítva korrekten lehet elvégezni. Amennyiben az út mentén kerékpárút található, a kerékpáros forgalom nem szerepel a közúton mért forgalomban.

- 36. sz. főút 48+859 (Tiszavasvári út): 13 kerékpár/nap*
- 38. sz. főút 38.150 (Rákóczi utca): 196 kerékpár/nap*
- 3822 j. út 1+240 (Kótaji út): 96 kerékpár/nap*
- 3834 j. út 1+000 (Sóstói út): 2 kerékpár/nap*,**
- 4. sz. főút 276+149 (Pazonyi út): 11 kerékpár/nap
- 4. sz. főút 276+ 060 (László utca): 4 kerékpár/nap*
- 41. sz. főút 1+790 (Orosi út): 607 kerékpár/nap*
- 4911. sz. főút (Kállói út): 403 kerékpár/nap
- 4. sz. főút 272+ 600 (Debreceni út): 0 kerékpár/nap**
- 3317. sz. főút 55+300 (Simai út): 558 kerékpár/nap
- 3317. sz. főút 56+800 (Vasgyár utca): 94 kerékpár/nap*
- 36. sz. főút 50+500 (Mező utca): 48 kerékpár/nap*

*: az út mellett kerékpárút is található

** : az úton a kerékpározás tilos

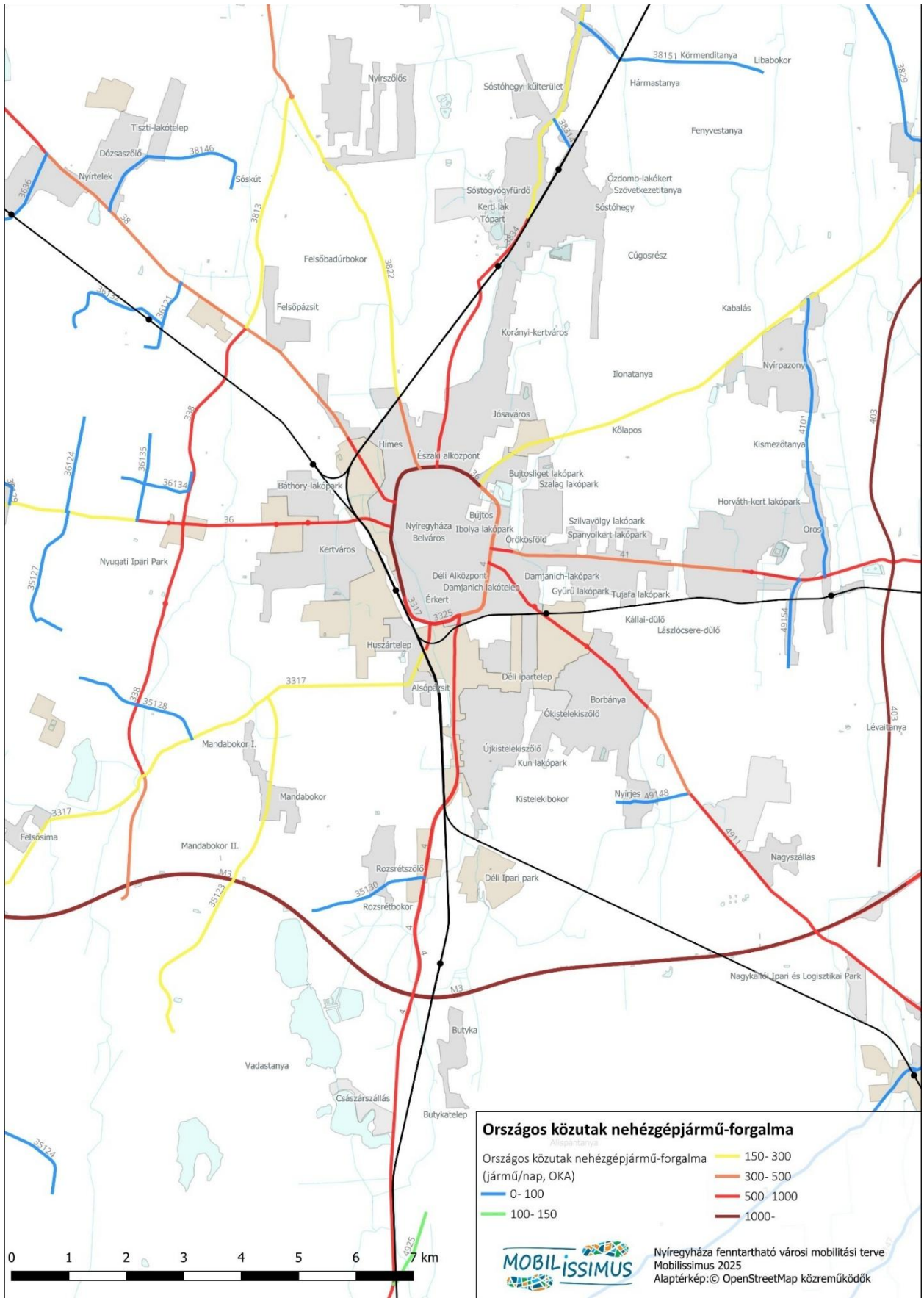
Jelentős gyalogos forgalom főleg a belvárosban és az oktatási intézmények környékén jellemző

Nyíregyháza belvárosa jól gyalogolható, a városmagban összefüggő gyalogosövezet került kialakításra. A legnagyobb gyalogos forgalom a belvárosban, a piac és a kórház környékén, a nagyobb lakótelepek sétálóövezeteiben (például a jósavárosi Ungvár sétány), valamint főleg iskolaidőben az oktatási intézmények felé jellemző.

3.3.2.4 Teherszállítás

A teherforgalom jelentős része elkerüli a lakott területeket

A Nyíregyházát érintő vasúti fővonalakon (100, 100c) jelentős a teherforgalom, ennek nagy része nemzetközi, Nyugat-Európa és Kelet-Európa közötti, köszönhetően a 100-as vasútvonalon futó korridornak.



39. ábra: Országos közutak nehézgépjármű-forgalma (ÓKA)

Az elmúlt években az orosz-ukrán háború és a gazdasági helyzet hatására a teherforgalomban visszaesés tapasztalható. A forgalom Nyíregyházát csak kis mértékben terheli, a vasútvonalak nem érintenek nagyobb lakott területeket, az átrakás, kocsirendezés pedig Záhonyban, Eperjeskén, illetve Ferencvárosban zajlik. A vasúti mellékvonalakon a teherforgalom elenyésző.

A nehézgépjármű-forgalom fő útvonalai az M3-as autópályáról délről a 4-es, 338-as, és 403-as főutakon érik el a térséget. A települést elkerülő, iparterületeket feltáró úthálózat abból a szempontból kedvező, hogy az ipari parkokba tartó forgalom kisebb mértékben terheli Nyíregyháza belterületeit. Városon belül a legnagyobb teherforgalmi terhelés – az iparterületek elhelyezkedésének köszönhetően – a Nagykörút északi és nyugati szakaszán keletkezik, 1000 jármű/nap feletti.

3.3.3 A KÖZLEKEDÉSI RENDSZER KÍNÁLATA

3.3.3.1 Térségi kapcsolatok

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

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

Város	Vasút		Autóbusz		Szgek. utazási idő (forg. nélk.)
	jellemző utazási idő	járatszám hétköznap	jellemző utazási idő	járatszám hétköznap	
Budapest	3:10	32 pár	-	-	2:05
Debrecen	0:33	45 pár	1:10	2 pár	0:45
Miskolc	0:59	25 pár	1:57/2:30*	3 pár/8 pár*	1:03
Tokaj	0:20	27 pár	0:41	2 pár	0:32
Mátészalka	1:30	3 pár	1:15	30 pár	0:39
Vásárosnamény	1:51	8 pár	1:17	9 pár	0:43
Tiszavasvári	-	-	0:35/0:39	21 pár	0:27
Újfehértó	0:12	26 pár	0:33/0:35	17 pár	0:16
Hajdúnánás	-	-	0:33/0:35	7 pár	0:23
Nagykálló	0:22	3 pár	0:35	50 pár	0:17

A vasúti kapcsolatok a távolsági közlekedésben a legerősebbek

Nyíregyháza közúti és vasúti kapcsolata a fővárossal és a környező megyeszékhelyekkel is erős. Vasúton Budapest felől mind Miskolcon, mind Debrecenen át InterCity vonatokkal jól elérhető, közúton pedig az M3-as autópálya teremt közvetlen összeköttetést Nyíregyházára. **Vasúton a legrövidebb eljutási idő 3 óra 10 perc körüli**, ez a pályaállapotok romlásával az utóbbi néhány évben növekedett. Közúton személygépjárművel ennél körülbelül 1 órával gyorsabb.

A fővonalakon ütemes menetrend a jellemző, a mellékvonalakon kétóránkénti közlekedés, jelentős vonatmentes időszakokkal

A vasúti közlekedés előnye az ütemes menetrend, amely az InterCity szolgáltatásban Miskolc felé kétórás, Debrecen felé órás ütemet jelent. Záhony, Miskolc, Debrecen irányában a 80c és 100-as fővonalakon órás ütem jellemző, utóbbin csúcsidei sűrítésekkel, a vasúti mellékvonalakon jórészt ütemes, legfeljebb kétóránkénti közlekedés van, jelentős vonatmentes időszakokkal napközben. A mellékvonalakon Mátészalka, Vásárosnamény, Tiszalök, és a vasútvonalakon fekvő közbenső települések érhetők el közvetlenül. A nyírvidéki kisvasút üzemen kívül van, a Balsa és Dombrád felé

A regionális autóbuszos közlekedés sűrű kiszolgálást biztosít a vonzáskörzet települései felé

közlekedő szerelvények helyett 2009 óta a regionális autóbusszokkal lehet utazni.

Az országos buszközlekedésben azok a közvetlen irányok erősebbek (pl. Eger), amelyek vasúton nem, vagy csak átszállásokkal érhetőek el. A regionális buszközlekedésben a legsűrűbb kiszolgálás a Nyíregyháza környéki településeket érinti, kiemelkedően Nagykálló, Napkor, Nyírpazony, Kállósemjén és Apagy felé. E településekre hétköznapiakon 45 - 70 autóbuszpár közlekedik.

3.3.3.2 Közösségi közlekedés

Vasútvonalak

Nyíregyháza meghatározó vasúti csomópont, a várost a 100-as és a 80-as vonal kapcsolja be az európai TEN-T hálózatba

A várost érintő legfontosabb vasútvonalak a 100-as és a 100c-as vonal. A 100-as vasútvonal köti össze Nyíregyházát délen Debrecenen keresztül Szolnokkal és Budapesttel, északi irányban pedig az ukrán-magyar határon fekvő Záhonyal. A 100c vasútvonal Nyíregyházát Miskolcon keresztül Hatvannal és a fővárossal kapcsolja össze. Mindkét vasútvonal kétvágányú és villamosított, leszámítva a 100c Nyíregyháza – Mezőzombor és a 100-as vonal Tuzsér-Záhony közötti szakaszát, melyek csak egyvágányúak.

A 100-as vonal Nyíregyházától délre eső szakasza az európai **TEN-T hálózat** része, a 100c vasútvonal és a 100-as vonal Nyíregyházától északra fekvő szakasza pedig az V. számú Helsinki folyósó részét képezi.

A vasúti mellékvonalak műszaki színvonala elavult

A **116-os vonal** Nyíregyházát a tőle északkeleti irányba fekvő Baktalórántházán keresztül köti össze Vásárosnaménnyal. A vonal elsősorban az elővárosi forgalom lebonyolításában játszik jelentős szerepet.

A **113-as vonal** Nyírbátoron keresztül a határ mentén fekvő Zajtával köti össze a várost, elsősorban Mátészalka felől a megyeszékhellyel való összekötését szolgálja. A 113-as vasútvonalból Nagykállónál ágazott el a 112-es számú vonal Nyíradony felé, azonban itt a rossz pályáállapotok és az alacsony forgalom miatt a személyforgalom 2007-ben megszűnt.

A **117-es vasútvonal** Nyíregyháza és Ohat-Pusztakócs között fut Tiszalökön keresztül. Tiszalöktől délre a vasúti közlekedés 2009 óta szünetel rajta, Nyíregyházáról görögszállási átszállással érhető el a vasútvonal megmaradt szakasza.

A Nyíregyházától északra fekvő településeket egy keskenynyomközű vasútvonal tárta fel. A vonal Nyíregyháza vasútállomásról kiindulva Sóstón és Kótajon keresztül jut Bujig (Herminatanyáig), ahol kettéválik és a **118-as vonal Balsa, a 119-as Dombrád** felé halad tovább. Előbbi irányban a II. világháború előtt Tisza híd állt, amelyen keresztül közvetlen kisvasúti kapcsolat volt Kenézlőn át Sárospatak felé, a Hegyközi kisvasút irányába. A kisvasút jelenleg nem üzemel, az elavult járműpark és a lassújelek miatt megnövekedett menetidő következtében csökkent a szolgáltatás színvonala és 2009-ben teljesen leállt a vonalon a személyforgalom.

Összeségében Nyíregyháza és környezete vasúti hálózata megfelelő kiterjedésű és sűrűségű, azonban a pályák műszaki színvonala csak a TEN-T hálózat elemein megfelelő.



40. ábra: Nyíregyháza és környékének vasúthálózata (Forrás: OpenRailwayMap)

Állomások, megállóhelyek

A 2003-ban felújított állomás épülete megfelelő szolgáltatási színvonalat nyújt

Nyíregyháza vasútállomás a város délkeleti részén, az Állomás téren található. Az állomáson 23 vágány fekszik, melyből hét személyforgalmi vágány. A vágányok tengelytávolsága 4,75 méter. A vágányok között egy főperon és két szigetperon van, melyeket aluljárón keresztül lehet elérni. A félig fedett peronokon digitális utastájékoztató elemek működnek. A felvételi épület előtt haladt el a kisvasút, le- és felszállás azonban attól északra volt az autóbussz-állomás felé eső irányba.

A felvételi épület 2003-ban felújításra került. Az új épület mérete és szolgáltatási színvonala megfelel a kor igényeinek, benne jegypénztár, váróterem, forgalmi és kereskedelmi létesítmények, mellékhelyiségek találhatóak, azonban ezek jelentős része bérlő hiányában üresen áll. Az állomás területén a felvételi épület mellett további kisebb, üzemi szociális és védelmi célú épületek találhatóak.



41. ábra: A vasútállomás korszerű felvételi épülete (fotó: Gertheis Antal)

A vasútállomás intermodális kapcsolatai erősek, de korszerűtlenek

A vasútállomás intermodális kapcsolatai funkcionálisan erősek, kialakítását és szolgáltatási színvonalát tekintve azonban nem korszerűek. A Petőfi téren, a Vasútállomás épületétől körülbelül 200 méterre található a helyközi és részben helyi célokat is szolgáló autóbusz-állomás, a kettő közötti átközeledés azonban nem komfortos. A helyi buszok egy részének végállomása közvetlenül az állomás épülete előtt van, de itt csak leszállás és tárolás történik. Felszállás csak a Petőfi utca túloldalán lehetséges, amely megoldás nem utasbarát. Az állomás előtt P+R és B+R parkoló található, mennyiségileg egyik sem felel meg az igényeknek.

Nyíregyháza területén, a vasútállomáson túl több kisebb állomás és vasúti megállóhely található:

- Nyíregyháza-külső
- Oros
- Sóstó
- Sóstóhegy
- Császárszállás
- Füzesbokor
- Üzemen kívüli kisvasúti állomások: Nyíregyháza-Átrakó, Nyíregyháza Nagyállomás mh., Nyíregyháza Vásártér, Sóstógyógyfürdő, Nyírszőlős, Fakapu

Az autóbusz-állomást elavult infrastruktúra jellemzi

A vasútállomástól 200 méterre délre található autóbusz-állomást korszerűtlen és elavult infrastruktúra jellemzi, mely nem felel meg a 21. századi igényeknek. A huszonegy kocsiállásos állomáson alapvetően minden szolgáltatás elérhető, azonban az utasok számára kényelmetlenül, nagy rágyaloglási távolságokkal. **Fedett esőbeállók egyáltalán nem érhetők el.** Az autóbuszok tárolása rendezetlenül zajlik az állomás mögött.

Az autóbusz-megállóak a kor színvonalának megfelelőek, kapacitásuk azonban számos helyszínen nem elegendő

A városban található autóbusz-megállóak nagyrészt a kor színvonalának megfelelő kialakításúak, a nagyobb forgalmú megállóhelyek esőbeállóval is rendelkeznek. **Számos helyszínen az út mentén vezetett kerékpárút a buszmegálló és a járda között halad el,** sokszor szűkítve a kerékpárutat, így balesetveszélyes helyzetet teremtve. **A padok és esőbeállók kapacitása nem mindenhol elegendő.** Egyes regionális viszonylatok megállóinál figyelhető meg az a jelenség, hogy az autóbuszokra várakozók nem férnek el

megfelelően a megállóban, akadályozzák a gyalogos- és kerékpáros forgalmat.



42. ábra: Balesetveszélyes megállóhely-kialakítás a Nagykörút délnyugati szakaszán (fotó: Gertheis Antal)

Szolgáltatási színvonal

A vasúti fővonalak ütemes menetrendje magas szolgáltatási színvonalat nyújt

Nyíregyháza a hazai vasúti közlekedés egyik legjelentősebb csomópontja, amely a főváros felől két fővonalon, Miskolcon és Debrecenen át is elérhető. Az ütemes vasúti közlekedés szempontjából is kiemelkedő, hogy Nyíregyházára a 80-as és 100c (Budapest – Miskolc – Nyíregyháza) és a 100-as (Budapest – Szolnok – Debrecen – Nyíregyháza - Záhony) vonalon valamennyi vonatnem ütemesen, azaz óránként, kétóránként azonos időpontban közlekedik, eseti sűrítések mellett.

Nyíregyháza a fővárostól mindkét fővonalon keresztül 270 km-re fekszik, az eljutási idő is közel azonos (3 óra 15 perc) InterCity vonatokkal. A kelet-magyarországi ütemes menetrend bevezetése óta Nyíregyházán haladnak át az ún. kör IC vonatok, amelyek kétórás ütemben közlekednek minden nap Budapest Nyugati és Keleti pályaudvarok között Cegléd – Szolnok – Püspökladány – Debrecen – Nyíregyháza – Tokaj – Miskolc – Füzesabony útirányon át. Budapestről Debrecenen át Nyíregyházára a kétórás kör IC viszonylatokat kétóránként csak Nyíregyházáig közlekedő IC vonatok sűrítik be, így a közös követés a Nyugati pályaudvar felé óránkénti, a Keleti pályaudvar felé kétóránkénti. Nyíregyháza – Debrecen között a menetidő 32 perc, míg Nyíregyháza – Miskolc között 1 óra, amely rendkívül versenyképes. Az InterCity vonatokat tovább sűrítik az óránként közlekedő Debrecen – Záhony és Nyíregyháza – Szerencs (- Füzesabony) viszonylatban közlekedő személyvonatok.

A **mellékvonalak** Vásárosnamény felé 2-3 óránként, Mátészalka felé napi 3 vonatpárral nyújtanak kapcsolatot, 1 óra 48 perc és 1 óra 30 perc körüli menetidőkkel, mely a közúttal és a regionális autóbusszokkal összehasonlítva egyáltalán nem számít versenyképesnek.

A vonzáskörzet településeire a helyközi autóbusszos kínálat megfelelő

A vonzáskörzet településeire a helyközi autóbusszos kínálat megfelelő. A helyközi járatok elérik Nyíregyháza legfontosabb pontjait, menetrendjük elsősorban az iskolai- és hivatásforgalom igényeit elégítik ki. A távolsági autóbusszok szerepe nem jelentős, elsősorban olyan viszonylatokban

közlekednek, ahol a vasút nem, vagy csak átszállással nyújt kapcsolatot, például Eger, Sátoraljaújhely felé.

Nyíregyháza térségében is **a 2023-ban megújult országos tarifarendszer van érvényben**, melynek meghatározó elemei a 14 évesek díjmentes utazása, a helyközi szinten integrált vármegye- és országbérletek, valamint az egyszerűsített kedvezményrendszer.⁴⁷ A helyi közlekedésben 350 forintos vonaljegy, 1300 forintos napijegy, 7000 forintos felnőtt és 2800 forintos 30 napos diákbérlet érhető el. A nagyfoglalkoztatókat kiszolgáló 90-től 99-ig számozott viszonylatokra ország- és vármegyebérlet mellé kedvezményes 2800 forintos áron kiegészítő bérlet váltható, a foglalkoztatók számára további mennyiségi kedvezmények érhetőek el. Turisztikai terméként megjelenik a Sóstó Napijegy, mellyel kedvező áron lehet utazni a Sóstógyógyfürdőt érintő viszonylatokon.⁴⁸

A helyi közlekedés fejlesztése már a 2016-os SUMP-ban is megjelent

A város fő közlekedési tengelyeinek kiszolgálásában a helyközi mellett a helyi járatok is jelentős szerepet játszanak. A helyi közlekedés színvonalának 21. századi szintre emelése már a 2016-os SUMP-ban is megjelent, mint fejlesztési irány. Az új autóbusz-hálózat tervezését a Mobilissimus végezte el. A folyamat 2019 végén kezdődött, a tervezési folyamatot azonban a koronavírus-járvány átírta, így először 2020 május 1-től új átmeneti hálózat és menetrend valósult meg, amely új eljutási lehetőségeket és kevesebb átszállást kínált az utazóközönségnek. Ekkor indultak el kilencvenes jelzéssel a nagyfoglalkoztatókat a legnagyobb lakóterületekről közvetlenül kiszolgáló járatok is.



43. ábra: Megállóhelyi arculat Jászvárosban (fotó: Ekés András)

2020-tól teljesen megújult a helyi autóbusz-hálózat és menetrend, az utánkövetés és a fejlesztés azóta is folyamatos

A teljes értékű megújult belterületi hálózat és menetrend 2020. augusztus 20-án lépett életbe, melyet a kezdetektől fogva új kapcsolatok, ütemes menetrend és erős csatlakozások jellemeznek. Az utastájékoztató

⁴⁷ Új tarifák. MÁV-Volán csoport, <https://www.ujtarifa.hu/>

⁴⁸ Jegy- és bérletárak. MÁV-Volán csoport, <https://nyiregyhaza.volanbusz.hu/hu/jegy-es-berlet/jegy-es-berletarak>

fejlesztése révén átláthatóbb, egyszerűbb, szabványos méretű menetrendi táblák kerültek kihelyezésre, könnyen érthető hálózati térképek készültek. Köszönhetően a Volán minden helyi autóbuszán megtalálható fedélzeti egységeknek, a menetrendi tervezéshez pontosabb adatok állnak rendelkezésre, illetve az utasok számára elérhető felületeken (menetrend.app, utas.hu, Google Térkép) is megvalósult a járművek valós idejű követése. Az új menetrend további fejlesztése és utánkövetése folyamatos, a lakossági visszajelzésekre és az utasforgalmi adatokra építve.

A sugárirányú viszonylatok biztosítják a nagy lakótelepek összeköttetését a belvárossal. A legtöbb viszonylat a belváros érintésével közlekedik, számos átszállási lehetőséggel és csatlakozással. A legjelentősebb csomópont a vasútállomás, ahol a vasúthoz csatlakozó viszonylatokkal minden városrész elérhető. Az egyik legforgalmasabb viszonylatcsoport a Vasútállomást és Sóstógyógyfürdőt összekötő 8, 8Y, és 8E, melynek a hivatásforgalom mellett jelentős turisztikai szerep is jut. A nagy lakótelepeken, például Örökösföldön, illetve Jóságárosban épültek ki nagyobb kapacitású autóbusz-végállomások, ezekről a helyszínekről a város legtöbb pontja gyorsan és átszállásmentesen érhető el.

A bokortanyák közösségi közlekedési kiszolgálása további fejlesztést igényel

A nagyfoglalkoztatók munkavállalóinak szállítása a helyi közlekedésbe integráltan történik

Nyíregyháza egy különleges településszerkezeti jellemzője a bokortanyák megléte, melyek közösségi közlekedési kapcsolatát ugyanúgy biztosítani kell. Ezek a külterületeken a Volán helyközi járatai mellett a H jelű viszonylatok biztosítják a kiszolgálást, melyek 2023-tól Nyíregyháza helyi díjtermékeivel is elérhetők. A bokortanyák kiszolgálása fejlesztendő, a járatok jelenleg hosszú menetidővel és alacsony kihasználtsággal közlekednek.

Nyíregyházán a nagyfoglalkoztatók munkavállalóinak szállítása a helyi közlekedésbe integráltan történik. A 90-től 97-ig terjedő viszonylatok a legnagyobb lakóterületeket, valamint az autóbusz-állomást és a vasútállomást kötik össze a nagyfoglalkoztatókkal, a járatok indulási időpontja a műszakváltásokhoz, valamint a vonatok, helyközi autóbuszok érkezéséhez és indulásához igazodik. Az utasforgalom jobb elosztása, a vasúti csatlakozások biztosítása, illetve a menetidő csökkentése érdekében gyorsjáratok is közlekednek.



44. ábra: Műszakváltás a LEGO-nál (Fotó: Ekés András)

Nyíregyházán **éjszakai buszközlekedés** is elérhető, melyet három viszonylat fed le körjáratok rendszerben, igényvezérelt alapon. A GYEREBUSZ szolgáltatás webes alkalmazásában gyorsan és egyszerűen lehet jelezni az utazási igényt, illetve telefonos bejelentkezés is elérhető, az igényeket legkésőbb a

A menetrendszerőség tovább javítandó, például előnyben részesítéssel

végállomásról való elindulás előtt 15 perccel lehet jelezni. Az éjszakai járatok a vasútállomáson csatlakozást biztosítanak a vonatokhoz.

A helyi viszonylatok menetrendszerősége a folyamatos korrekciók ellenére tovább javítandó, illetve a közösségi közlekedés előnyben részesítési lehetőségeit városszerte szükséges megteremteni; jelenleg nem ritka, hogy csúcsidőben egyes járatok menetideje 15-20 perccel is megnövekszik a közúti torlódások miatt.

Turisztikai célú szolgáltatásként érdemes megemlíteni a városban minden nyári hétvégén közlekedő Retro járatot, mely jellemzően a 8-as viszonylaton közlekedik Sóstógyógyfürdő felé, ezzel a város legfontosabb turisztikai attrakcióit elérve. Sóstógyógyfürdőre emellett a Nyírvidéki Kisvasút vezet, azonban itt a személyszállítás 2009 óta szünetel. Sóstógyógyfürdőn a parkolási problémákat az önkormányzat – a Mobilissimus-szal együttműködve – külső parkolók bevonásával, és ingyenes buszjáratokkal segíti. Pilot projektként jelenleg a Zoo viszonylat közlekedik, mely összeköti a Múzeumfalú területén található, nagy befogadóképességű Centrál parkolót Sóstógyógyfürdő turisztikai létesítményeivel.



45. ábra: Retró buszok Sóstógyógyfürdőn (Fotó: Ekés András)



46. ábra: ZOO körjárat Sóstógyógyfürdőn (fotó: Ekés András)

Nyíregyházán több cég is biztosít taxi szolgáltatást, ezek többsége egyéni vállalkozó, vagy néhány autós társaság. A szolgáltatásuk jellemzően nem éjjel-nappali. A tarifákra, taxik felszereltségére, kinézetére és műszaki követelményekre vonatkozó önkormányzati szabályozás nincs.

A telekocsi alapú rendszerek jelentősek, szerepük a tarifareform bevezetése óta visszaszorult

Járműállomány

Az InterCity kocsik többsége megfelelő komfortot nyújt, de gyakran megjelennek korszerűtlen vasúti kocsik is

A távolsági közlekedésben jelentős szerepe van a telekocsi alapú közlekedési rendszereknek is. Budapest felé a vasútnál versenyképebb menetidővel, 2 óra és 2 óra 30 perc közötti menetidővel érhető el ezek a szolgáltatások, népszerűségük a tarifareformnak köszönhetően az utóbbi években csökkent. Megjelennek még a Németország és Ausztria felé tartó járatok, illetve új elemként a Romániába közlekedő bevásárlójáratok is.

A **vasúti járműállományt** illetően a Budapest – Debrecen – Nyíregyháza – Miskolc – Budapest viszonylatú InterCity vonatokon általában korszerű, nagy teljesítményű villanymozdonyokból és 4-5 InterCity kocsiból állnak. Az InterCity kocsik többsége új vagy felújított, első osztályú- és bisztrószolgáltatás, valamint kerékpárszállítás is elérhető. A gyakorlatban a szerelvényekből műszaki hiba vagy járműhiány miatt gyakran hiányoznak kocsik, ez zsúfoltsághoz és az ígért szolgáltatások egy részének elmaradásához vezet. Az InterCity vonatokat szükség esetén – általában a hétfégi diákforgalmat kiszolgálva – további kocsikkal erősítik, azonban ezek nagy többsége korszerűtlen, klíma és konnektor nélküli, alacsony szolgáltatási színvonalú, elővárosi használatra tervezett vasúti kocsi.

Debrecen – Záhony és Nyíregyháza – Szerencs – Miskolc viszonylatban a hagyományos mozdonyos vonatok mellett villamos motorvonatok is megjelennek. Ezek utaskomfortja alacsony, leszámítva a hétfégen Debrecen – Záhony viszonylatban megjelenő Flirt motorvonatokat, melyek korszerűnek tekinthetők.



47. ábra: Korszerűtlen vasúti járművek Nyíregyháza vasútállomáson (fotó: Ekés András)

A mellékvonalakon Bzmoz motorvonatok közlekednek, melyek nem kellően megbízhatóak

A Nyíregyháza környéki mellékvonalakon dízelüzemű, 40-45 éves Bzmoz motorvonatok közlekednek. Ezek nagy része a 2000-es évek elején az InterPici program keretében korszerűsítésen esett át, így a magyar mellékvonali viszonyokhoz mérten magas komfortfokozatot jelentenek. A motorvonatok megbízhatósága a karbantartás hiánya és a magas életkor és futásteljesítmény miatt nem mondható jónak, gyakran előfordulnak műszaki hibából adódó késések és menetkimaradások.

Az autóbusz-állomány az országos átlagnál jobb állapotú

Mind a helyi, mind a helyközi autóbuszflotta viszonylag korszerűnek mondható. Az autóbusz-járműállomány az országos átlagnál alacsonyabb átlagéletkorú és összességében jobb állapotú; azonban rendkívül diverz, minőségben erősen változó. A Volánbusz beszerzési programja és az

országos működés által lehetővé vált átcsoportosítások keretében a járműállomány az utóbbi években fokozatos megújításon esett át; a legtöbb elöregedett Ikarus és Credo típusú kocsit leállításra került. A folyamat nagy része már befejeződött, elöregedett autóbuszok csak elszórtan fordulnak elő a helyközi közlekedésben. A helyközi autóbuszok karbantartása a Korányi Frigyes úti Volán-telepen történik.

A helyi járatokat nagyrészt korszerű és környezetbarát autóbuszok szolgálják ki

A **helyi járatokat** 86 autóbusz szolgálja ki, ebből 41 CNG üzemű az önkormányzat, míg 45 dízel a Volán tulajdona. A helyi autóbuszok karbantartása az önkormányzat tulajdonában álló, 2024-ben átadott Tiszavasvári úti telephelyen történik. Köszönhetően a karbantartás és forgalomirányítás magas színvonalának, nagyon ritkák a menetkimaradások és a műszaki hibák mind helyi, mind helyközi viszonylatban. Ennek ellenére az autóbuszflotta további fiatalítása szükséges, mivel a jelenleg legidősebb Solaris típusok már 18-20 évesek, nem felelnek meg maradéktalanul a mai kor elvárásainak.



48. ábra: A Tiszavasvári úti új autóbusz-telephely (fotó: Szarka Lajos)⁴⁹

3.3.3.3 Egyéni gépjármű-közlekedés

Közúthálózat

Nyíregyháza kedvező gyorsforgalmi úti kapcsolatokkal rendelkezik

Az országos gyorsforgalmi úthálózat elemei közül Nyíregyházát az **M3 autópálya érinti**, mely Budapesttől Vásárosnaményig tart és Nyíregyháza déli részén halad át kelet-nyugati irányba. Vásárosnaménynál a 41. sz. főúthoz csatlakozik, amely Beregsuránynál éri el az ukrán országhatárt. Az M3 Románia felé is fontos kapcsolatot teremt. További tranzitforgalmi kapcsolatai a Nyíregyháza területén kapcsolódó 338 sz. és 403. sz. főutak, előbbi a várost nyugatról kerülve fontosabb iparterületeket érint és kapcsolatot biztosít a 38. sz. főúthoz, utóbbi a 4. sz. főúton keresztül Záhony irányába biztosít nemzetközi kapcsolatot. A Nyíregyházát érintő tranzitforgalom szempontjából az M3, a 338. sz. nyugati, illetve a 403. sz. keleti elkerülő megépülésének volt jelentős hatása, ezzel a főbb tranzitútvonalak jelentős része már a beépített területek elkerülésével bonyolódik.

A megye főúthálózata Nyíregyháza-centrikus

⁴⁹ 31. CIVINET találkozó - <https://www.nyiregyhaza.hu/post/31.-civinet-talalkozo-kozeppontban-a-kozossegi-kozlekedes-2025-06-18>

A megye főúthálózata jellemzően Nyíregyháza-centrikus. Sugárirányban délről és észak-keletről a 4. sz. főút, keletről a 41. sz. főút, nyugatról a 36. sz. főút és észak-nyugat irányból a 38. sz. főút érinti. Ezek az irányok képezik a szomszédos megyékkel is a fő közlekedési kapcsolatot.

A térségi kapcsolatok erősítése és a város átjárhatósága szempontjából **hiányzó kapcsolat a külső útgűrű hiányzó északi szakasza.** Ennek megvalósításával a Nagykörút és a sugár irányú főhálózati utak városi szakasza jelentős forgalomtól lenne mentesíthető.

A közúthálózat gyűrűs-sugaras szerkezetű

Nyíregyháza központi belterületének térszerkezeti vázát képező közúthálózat gyűrűs-sugaras szerkezetű. Két gyűrű határozza meg a város fő tagozódását. A Nagykörút felel a városon átmenő forgalom lebonyolításáért, a kiskörutat a város belső forgalma, a városrészek és a központ között közlekedők használják jellemzően.

A városba bevezető sugárirányú országos főutak között a városban a Nagykörút teremti meg a kapcsolatot. A 2x2 sávos Nagykörút a belső területek körül teljes gyűrűt alkot, teljeskörű kiépítése 2023 decemberében befejeződött. A Nagykörúton belüli területek fő vázát a Kiskörútig tartó helyi főutak alkotják, melyek többsége az országos főutak Nagykörúton belüli folytatása.

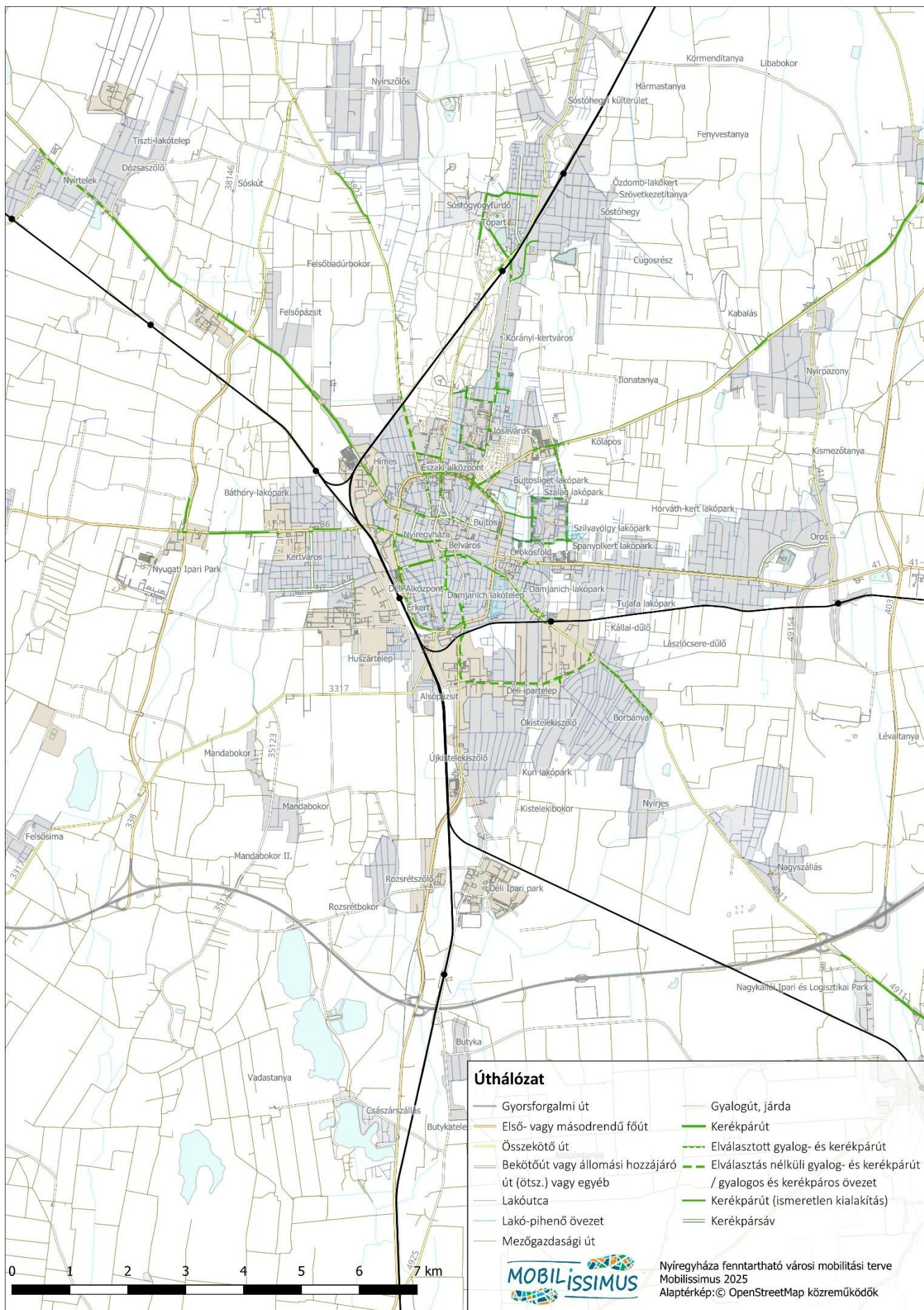
A Kiskörút kiépítettsége nem teljes

A város második körgyűrűje a Kiskörút, mely a városmagot körülvéve biztosít körüljárhatóságot. A Kiskörút nem történelmileg kialakult városszerkezeti elem. A belvárosi gyalogos zóna több ütemű kiterjesztése révén megszüntetésre kerültek a sugárirányú utak csatlakozási pontjai, így szükségessé vált a szűken értelmezett belváros körüli gyűrűs kapcsolati rendszer kiépítése. A jelenlegi kiépítettség még nem is teljes, a déli részen a Hunyadi utca folytatása hiányzik a Szent István u. és a Luther u. között. E miatt a Bocskai u. – Luther u. útvonal tölti be a körúti funkciót, melynek kapacitása elmarad az igényektől és a Kossuth térnél a belvárosi gyalogos forgalomra is kedvezőtlenül hat.

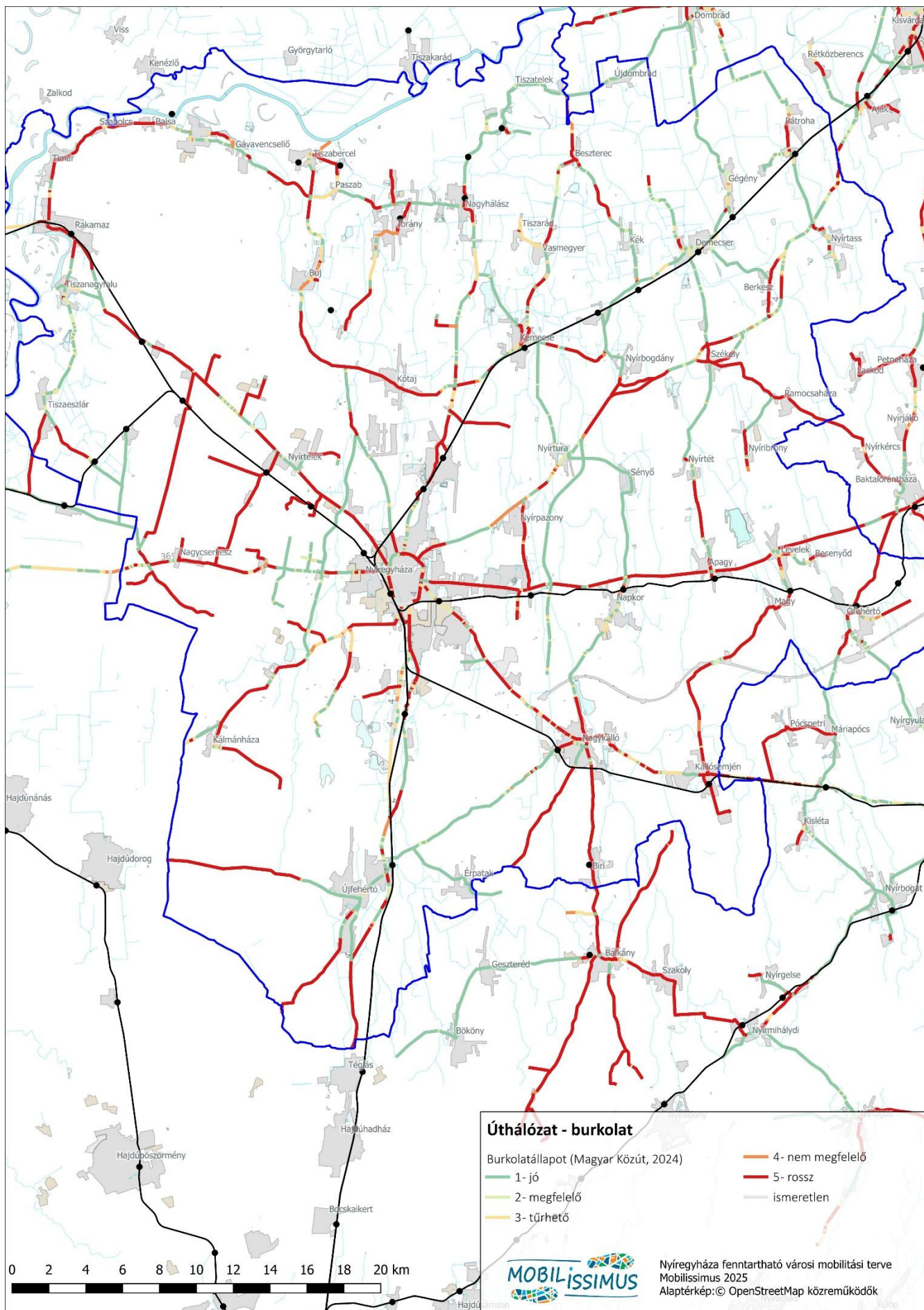
A Nagykörúton kívüli területek jellemzően nagyobb területi egységű lakó és gazdasági területekből állnak. Ezeket sugárirányban a városba befutó országos fő- és mellékutak tagolják. Az egyes területek belső feltárását jellemzően gyűrű irányú gyűjtő utak teremtik meg, melyek azonban nem állnak össze tényleges gyűrűvé, csak néhány szomszédos sugárirányú út között képeznek kapcsolatot. Ilyen kapcsolat pl. Örökösöld lakóterületi részen a Család és a Törzs utca, vagy a déli iparterületen a Tünde utca.

Az országos közutak burkolatállapota jellemzően rossz

A településen belül futó **országos közutak burkolatállapota általánosan rossz, ezen belül kiemelten fejlesztésre szorulnak a bokortanyákhoz vezető bekötőutak,** melyek állapota a biztonságos autóbuzos közlekedést is korlátozza. Az önkormányzat kezelésében lévő utak általánosságban jobb állapotúak, köszönhetően a városban zajló folyamatos útfelújítási projekteknek. Ezek jelentős része uniós, illetve kormányzati támogatásból valósul meg.



49. ábra: Nyíregyháza közúthálózata



50. ábra: Országos közutak burkolatállapota (Magyar Közút)

A városban összesen 66 jelzőlámpás szabályozású közúti csomópont található. Ebből 48 csomópontot a Magyar Közút NZrt., 18-at pedig a város üzemeltet. Az országos úthálózaton a 4. sz. főúton, a Nagykörúton, a 41. sz. főúton, illetve a 36. sz. főúton vannak jelzőlámpás csomópontok. A városi kezelésű jelzőlámpák a kiskörúton helyezkednek el, illetve néhány jelentősebb létesítménynél pontszerűen.

A város belterületén öt egymással összefüggő útszakaszon működik összehangolt jelzőlámpás irányítás. A Nagykörúton 24, a Debreceni úton 5, az Orosi úton 8, a Pazonyi úton 3, a Tiszavasvári úton 2, a Kiskörúton pedig 10 db jelzőlámpa működik egymással összehangoltan. A fázisidők és az egyes csomópontok összehangolása az autóbusz-közlekedés szempontjából kedvezőtlen. Felülvizsgálatuk és átalakításuk a tömegközlekedési szempontok alapján, annak előnybe részesítése érdekében javasolt.

A városban folyamatosan zajlik a nem biztonságos csomópontok átépítése jelzőlámpás vagy körforgalmú csomóponttá. 2014 óta 14 csomópont átépítése történt meg körforgalmúvá⁵⁰:

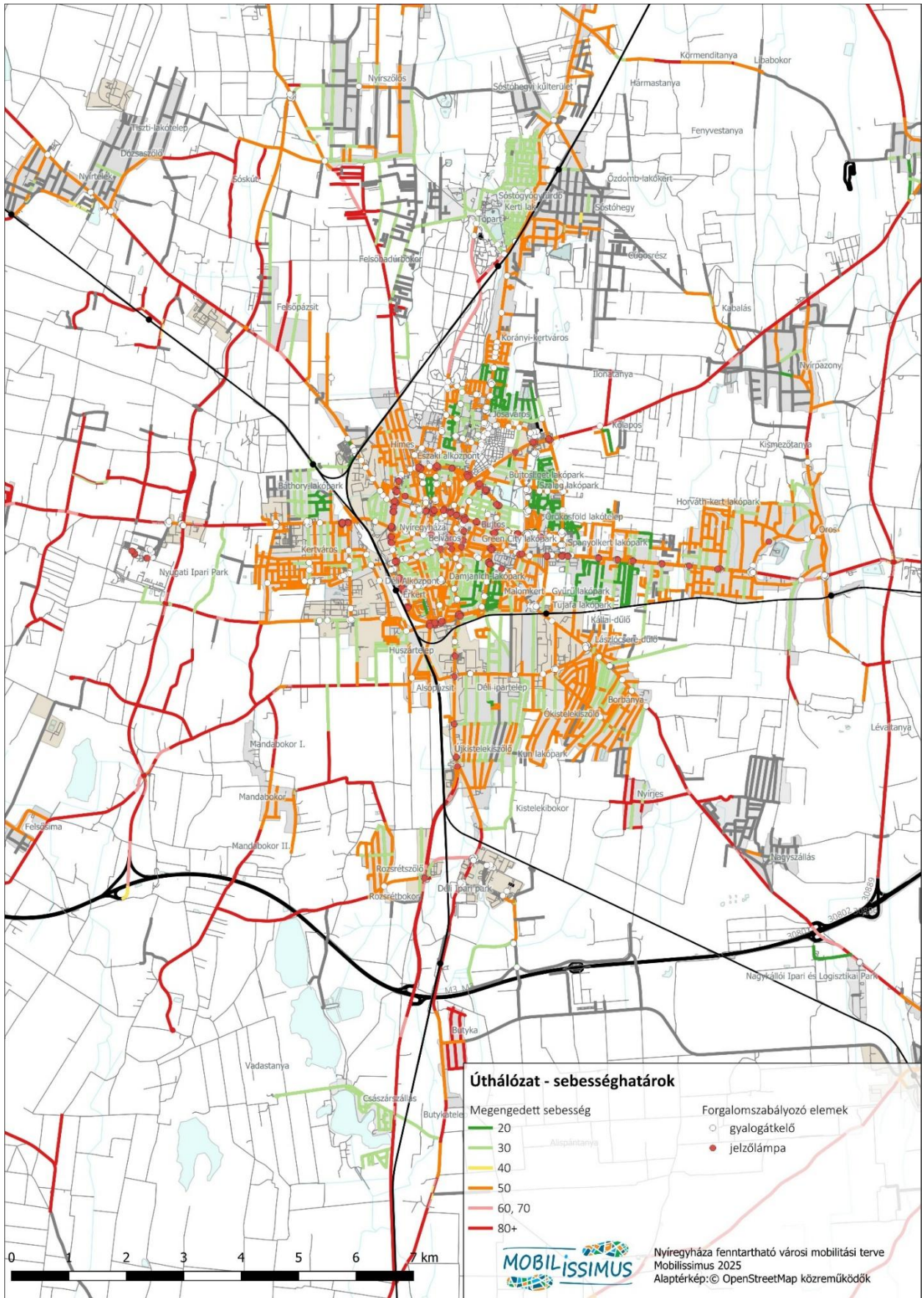
- Korányi Frigyes utca – Csaló köz
- Tiszavasvári út – Szélsőbokori út
- Kállói út – Tünde utca
- Család utca – Szalag utca
- Család utca – Belső körút
- Törzs utca – Semmelweis utca
- 3813. j. út – 3822 j. út
- 38. sz. főút – 338. sz. főút és 3813. j. út
- 41. sz. főút – Vezér utca
- Arany János utca – Szarvas utca
- 338. sz. főút – Kálmánházi út (3317. j. út)
- 338. sz. főút és Rókabokor–Salamonbokor
- 36. sz. főút és 338. sz. főút
- 36. sz. főút – LEGO

Sebesség- és forgalomszabályozás

Egyes lakóterületeken övezeti jellegű sebességkorlátozás van érvényben, az utcák fizikai kialakítása ugyanakkor ezt gyakran nem tükrözi

A városban általánosan 50 km/h a megengedett sebesség. 4 helyszínen a rendőrség VÉDA rendszerébe integrált sebességmérő kamerák vannak kiépítve, további helyszíneken pedig folyamatban van sebességmérő kamerák telepítése az önkormányzat és a rendőrség együttműködésében. **Egyes lakóterületeken 30 km/h-s övezeti jellegű sebességkorlátozás van érvényben, míg a legtöbb városrészben vegyesen fordulnak elő 50 km/h és vonali 30 km/h sebességkorlátozású utcák.**

⁵⁰ 15 új vagy átépített csomópont és 14 körforgalom – Nyíregyháza MJV
<https://www.nyiregyhaza.hu/post/15-uj-vagy-atepitett-csomopont-es-14-korforgalom-evtizedekre-javult-a-kozlekedes-biztonsaga-es-dinamikaja-nyiregyhazan-2024-02-04>



51. ábra: Sebesség- és forgalomszabályozás

A lakó-pihenő övezetek is kialakításra kerültek lakótelepi és kertvárosi részeken, ezeknek a szabályait azonban a rendőrség szerint a közlekedők nem ismerik, így itt további szemléletformálás, tudatosítás szükséges.

Az utcák fizikai kialakítása (szélesség, kanyarodási ívek, forgalomcsillapító elemek) gyakran nem tükrözi a megengedett legnagyobb sebességet, legfeljebb forgalomcsillapító küszöbök ösztönöznek a betartására. Ezeket gyakran lakossági igény nyomán létesítik.

A forgalomtechnika esetenként következetlen, különösen a vonzaskörzet egyes településein

A forgalomtechnika esetenként következetlen, különösen a vonzaskörzet egyes településein (pl. hiányzó településnév-táblák; területi korlátozás nem minden irányból; vonali korlátozás csak az egyik irányból, vagy csak az utca két vége felől, de a köztes kereszteződéseknél nincsen; korlátozott sebességű övezetben jelzőtáblás alárendelés).

Pozitív példa a Bessenyei tér környéke, ahol az autós közlekedés sávelhúzásokkal, kiemelt keresztezésekkel és gyalogátkelőkkel lassított, így a terület biztonságosan gyalogolható. A jósavárosi lakó-pihenő övezet behajtási pontjain járdaszintre emelt gyalogos átvezetések ösztönöznek sebességcsökkentésre. Sorompóval zsákutcásították az ófehértói Szabadság utcát, a forgalmat így a célforgalomra korlátozva.

A városmag autómentesített, a belvárosi sétálóutcákba csak engedéllyel lehet behajtani.

Parkolás

A belvárosban a gépjármű-elhelyezés jellemzően közterületen történik; a parkolás egyre nagyobb gondot jelent

A városban közterületi fizető parkolás működik. „Nyíregyháza közigazgatási területén 5300 db fizető, és 10865 db nem fizető parkolóhely található. A fizető parkolók, valamint a 94 db parkoló automata üzemeltetése Társaságunk feladata.”⁵¹ A városban négy díjfizető zóna került kialakításra. A kiskörúton belüli területek a kiemelt zónába tartoznak, ezen kívül I., II., és III. zóna létezik. Az üzemiidő minden zónában munkanapokon 8-17 óra közötti, az óradíj rendre 450, 350, 300, és 250 Ft. A kiemelt zónába parkolóbérlet váltása nem lehetséges, a többi zónába bérlet váltható.

A belvárosban tapasztalható jelentős parkolási igény kezelésére murvás parkolókat jelöltek ki a fontosabb forgalomvonzó létesítményektől néhány perces sétatávolságra, ezek az alacsony kiépítettségű, de jó elhelyezkedésű parkolók a III., legolcsóbb zónába tartoznak. Ennek ellenére a nagyobb forgalmú létesítmények előtt (például a Vay Ádám körúton, a bevásárlóközpontnál) továbbra is jellemző a szabálytalan parkolás, amely esetenként az autóbuszok közlekedését is akadályozza.

⁵¹ Nyírvv Nonprofit Kft. <https://nyirvv.hu/tarsasagunkrol/parkolas>



52. ábra: Fizetőparkoló övezetek⁵² / Fizető övezet tábla (fotó: Gertheis Antal)

Az elmúlt években számos parkolóhely-építési projekt futott a városban. 2024-ben Örökösöldön 40 férőhelyes parkolót adtak át.⁵³ Szintén 2024-ben a sóstógyógyfürdői Parkfürdő előtt alakítottak ki 300 férőhelyet.⁵⁴ A hétfői és nyári időszakban kiemelt forgalmat vonzó Sóstógyógyfürdőn a parkolás jelenleg ingyenes, hosszabb távon azonban itt is tervezett a díjfizetős rendszer bevezetése.⁵⁵

Problémát jelent egyes intézmények, így a kórház és a piac parkolási helyzete. A szabálytalanul parkoló gépjárművek számos konfliktus forrása, amit a közterület-felügyelet próbál meg ellenőrzéssel kezelni.

Főként a reggeli időszakban jellemző, hogy az iskolák előtt a gyermekek egyre nagyobb arányú autóval iskolába hordása miatt **tumultus alakul ki.** Jó példa ennek kezelésére Ófehértón a Kastélykert Óvoda előtti, lényegében iskolautcává alakított közterület.

Az elektromos töltőállomások infrastruktúrájának kiépítése megkezdődött, azonban ezt főként magánszolgáltatók végzik, a városnak nincs erre irányuló programja.

Több iskolánál problémát okoz a gyermekek autóval iskolába hordása miatt kialakuló tumultus

⁵² Interaktív térkép - Nemzeti Mobilfizetési Zrt.
<https://nmzrt.hu/szolgáltatások/parkolás/parkolási-zonák.html>

⁵³ Új parkolók – 40 hellyel több a Fazekas János téren
<https://www.nyiregyhaza.hu/post/uj-parkolok-egyven-hellyel-tobb-a-fazekas-janos-teren-2024-10-03>

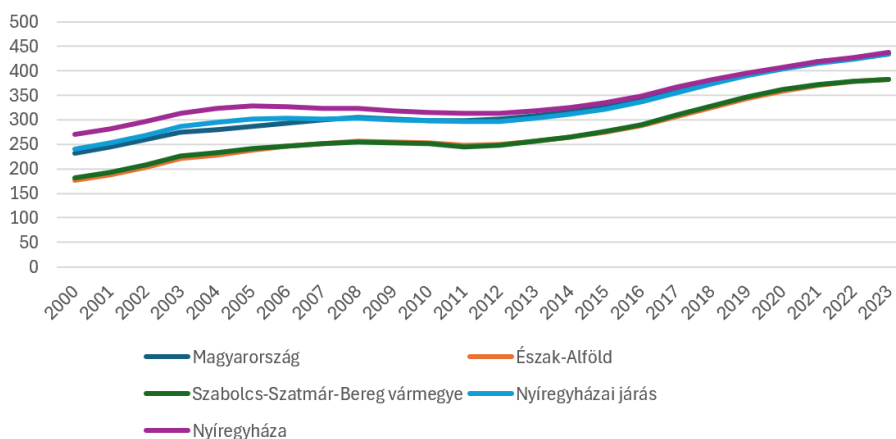
⁵⁴ Nyit a parkfürdő – Közel 300 személygépjármű részére alakítottak ki parkolót
<https://www.nyiregyhaza.hu/post/nyit-a-parkfurdo-kozel-300-szemelygepjarmu-reszere-alakitottak-ki-parkolot-2024-05-29>

⁵⁵ Sóstógyógyfürdő parkolási koncepciója – Mobilissimus Kft., Mikroline Kft.

Járműállomány

Az 1000 főre jutó személygépkocsik száma 2000 és 2023 között közel a duplájára nőtt

Az 1000 főre jutó személygépkocsik száma 2000 és 2023 között közel a duplájára nőtt. Mind Nyíregyháza, mind a Nyíregyházai járás az országos átlag feletti motorizációt mutat: 270-ről, ill. 240-ről 437-re, illetve 434-re emelkedett az 1000 főre jutó személygépkocsik száma. Látható, hogy a vonzáskörzet településein nagyobb arányú volt az emelkedés.



53. ábra: Személygépkocsik száma 1000 főre (KSH tájékoztatási adatbázis)

3.3.3.4 Aktív és mikromobilitás

Kerékpárforgalmi főhálózat

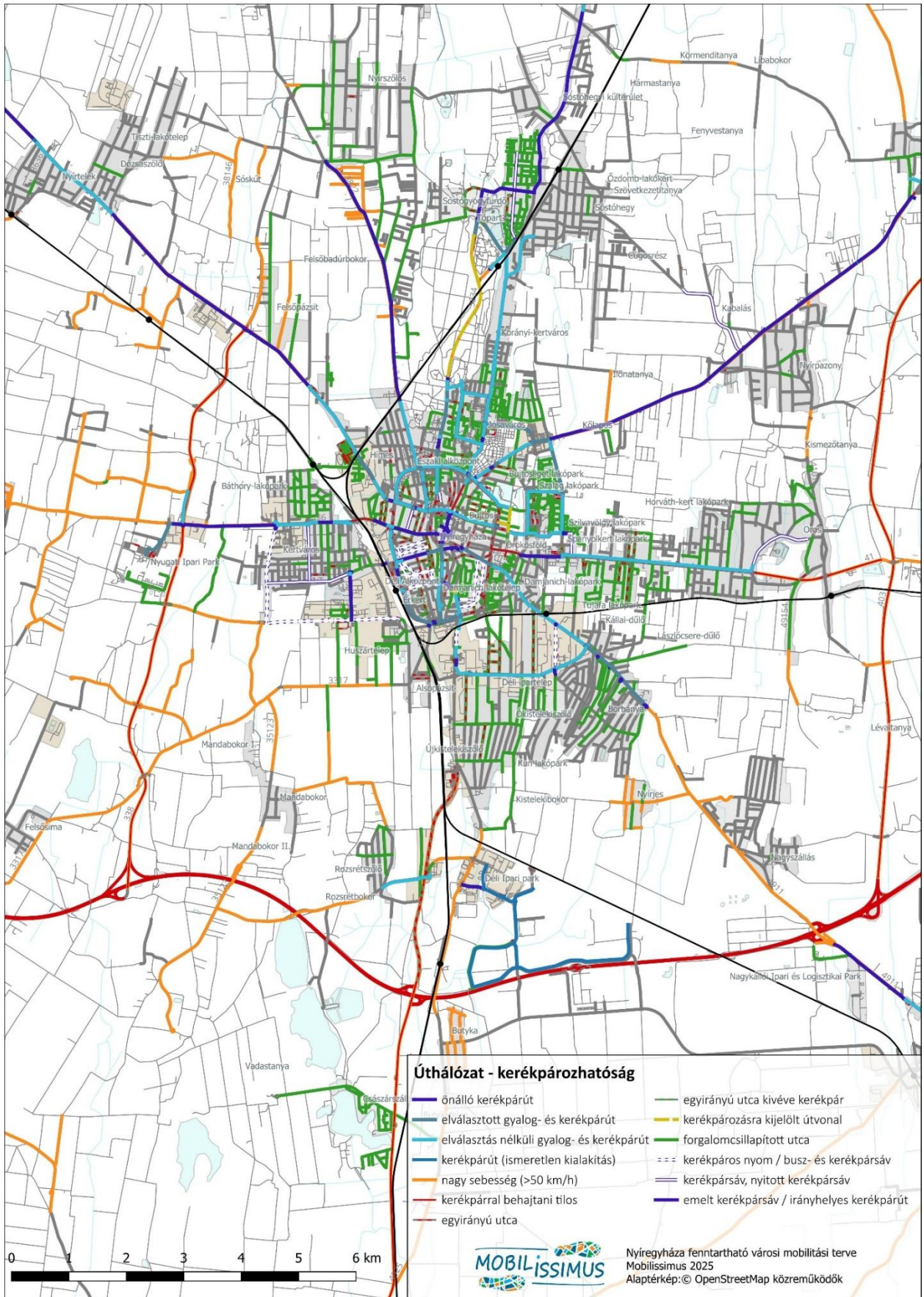
Nyíregyháza és térsége kerékpárforgalmi főhálózata részben kiépült, de még vannak jelentős hiányosságok városon belül és a szomszédos településekkel való kapcsolat terén is

Nyíregyháza és térsége kerékpárforgalmi főhálózata részben kiépült, hossza meghaladja a 80 km-t, de még vannak jelentős hiányosságok városon belül és a szomszédos településekkel való kapcsolat terén is.

A várost és térségét érintő **egyetlen meglévő országos jelentőségű kerékpáros túraútvonal a Nyíregyháza – Tokaj kerékpárút**. Különösen szembeötlő ezen a szinten a **debreceni kapcsolat hiánya**.

Nyíregyháza belterületén a főhálózat jelentős része kiépült. **A jellemző létesítménytípus a járdából kialakított, egyoldali kétirányú elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút**, amely a kerékpáros átvezetéseknel és a buszmegálló környékén konfliktusokat szül. A jövőbeli beruházásoknál javasolt ezt a létesítménytípust kerülni. **Sóstógyógyfürdő** a Korányi Frigyes úton kialakított gyalog- és kerékpárút mellett jól kiépített erdei útvonalakon is megközelíthető. Ezek az útvonalak rendkívül népszerűek a városlakók körében.

Az újabb projektek keretében több helyütt (pl. a Kertvárosban, a Spanyolkert lakóparknál vagy a Lujza utcában) **létesültek irányhelyes létesítmények, jellemzően nyitott kerékpársávok**. A belvárosban a meglévő kerékpárutakat részben relatív kis forgalmú utcákon kijelölt kerékpárútvonalak kötik össze. A burkolati jelek, különösen a kerékpáros nyomok azonban többhelyütt néhány év után láthatatlanná koptak.



54. ábra: Nyíregyháza úthálózatának kerékpározhatósága

A sugárirányú főutak mentén a város északi felén több szomszédos települést (Nyírtelek, Kótaj-Bodóhegy, Nyírpazony) is elér a hálózat (külterületen önálló kerékpárútként), míg a város déli felén legfeljebb a belterület határáig nyújtózik. Emellett több kritikus helyszínen (Tiszavasvári úti felüljáró, Nagykörút keleti része, vasútállomás térsége) a kiépített kerékpárút teljesen hiányzik, a közúton pedig a kerékpározás tiltott.

Konfliktust jelentenek a városban a kerékpáros átvezetések, melyeknél gyakoriak a balesetek is. A kerékpárosok számára sokszor nem egyértelműek az elsőbbségi viszonyok, illetve **számos csomópontban hiányoznak az átvezetések, így megszakad a folytonos kerékpározhatóság.** Az elmúlt években szemmel láthatóan fejlesztették az egyoldali kerékpárutak túloldali csatlakozó utcákkal való kapcsolatait.

A vonzaskörzet más településein a kerékpárutak kialakítása (pl. Demecser-Borzsovatanya rövid távolságon 4 oldalt váltó, két hídnál megszűnő kerékpárút) **vagy állapota** (pl. Balsa környéki szűk, növényzettel benőtt, településeken belül járdaként funkcionáló kerékpárút) **miatt többhelyütt alkalmatlan a biztonságos és kényelmes kerékpáros közlekedésre. A forgalomtechnikai jelzésrendszer helyenként értelmezhetetlen** (két irányból eltérő létesítménytípus; egymás alá kitett kerékpárút és elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút-tábla; kerítés elé egymás mellé kitett gyalog- és kerékpárút és gyalog- és kerékpárút vége tábla; behajtani tilos alatt „kivéve kerékpár” helyett alkalmazott kerékpárút-tábla stb.)

Nyíregyházán az egyirányú utcák túlnyomó többsége a kerékpárosok kétirányú közlekedését nem teszi lehetővé. Pozitív, hogy a belvárosi sétálóövezetben megengedett a kerékpározás (10 km/h sebességkorlátozással).

A legtöbb jelzőlámpánál alkalmazott 120 másodperces periódusidők nem kerékpárosbarátak.

Megosztott mikromobilitás

A városban jelen van a Lime elektromosroller-megosztó szolgáltatás. Az elektromos rollerek bizonytalan szabályozási környezete, illetve kerékpároktól eltérő menetdinamikája mindennapos konfliktusokat szül a közlekedésben részt vevők között. A rendőrség szerint nagyon magas a rolleres balesetek száma a városban. Kerékpármegosztó szolgáltatás a városban nem elérhető.

Kerékpárparkolás

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

A városban és a vonzaskörzet településein számos forgalomvonzó létesítménynél (iskolák, hivatalok, üzletek, turisztikai célpontok stb.) **találhatók elavult, csak a kerék rögzítésére alkalmas kerékpárparkolók** – így például Sóstógyógyfürdőn, a víztorony előtt.

Ennek ellenpontjai a feltehetően kerékpárút-projektekhez kapcsolódóan létesített, jó kialakítású, de értelmetlen elhelyezésű és így nem használt kerékpártámaszok (pl. Nagykálló Nagybalkányi út, Biri Fő utca belterület határ).

Jó példák a Széchenyi utcai P- vagy a kállósemjéni MHB bankfiók előtti U-támaszok.



55. ábra: Fedett kerékpártároló a vasútállomásnál (fotó: Gertheis Antal)

Kerékpárosbarát szolgáltatások

A szabadidős, ill. turisztikai célú kerékpározást segíti, hogy Nyíregyházán több helyszínen (például Sóstógyógyfürdőn) **lehetőség van turisztikai célú kerékpárkölcsonzésre.**

Sóstógyógyfürdőn, az erdei tornapályánál, valamint a Nyíregyháza-Tokaj kerékpárút mentén **kerékpáros pihenőhelyek és szerelőállvány** létesült.

Gyalogoshálózat

A gyaloglás fontos szerepet játszik, a gyalogos kapcsolatok kiépítettsége általánosságban megfelelő

A viszonylag kis távolságok miatt a város életében, különösen a városközpontban a gyaloglás fontos szerepet játszik. A járdák, gyalogos kapcsolatok kiépítettsége általánosságban megfelelő, azonban több fontos gyalogos kapcsolat nincs megfelelő szinten kialakítva, egyes helyeken **a gyalogos közlekedés infrastruktúrája a közúti közlekedéssel szemben alárendelt.**

A lakó- és intézményi területeken a járdahálózat jellemzően kiépült, de vannak kisebb hiányosságok

A lakó- és intézményi területeken a járdahálózat jellemzően kiépült, de vannak kisebb hiányosságok, főként a Nagykörúton belüli szűkebb utcákban, a városközponttól délre eső területeken.

Problémát jelentenek egyes belvárosi helyszíneken a **nagy forgalmú, jelzőlámpával és középszigettel nem rendelkező gyalogátkelők.** Ezeknél a gyalogátkelőhelyeknél (pl. Búza téri piac előtt, Országzászló téren) gyakoriak a balesetek, balesetveszélyes helyzetek.

A gyalogosok közlekedésbiztonságát a városban több helyszínen a gyalogátkelők jobb láthatóságával próbálják növelni. A városban 8 helyszínen piros felfestéssel látták el az átkelőket, 22 helyszínen pedig

„okoszebrák” működnek, melyek villogó fényjelzéssel hívják fel a figyelmet az átkelő gyalogosokra.⁵⁶



56. ábra: Piros felfestéssel ellátott zebra a Belvárosban (fotó: Gertheis Antal)

A Belvárosban **összefüggő sétálóutca-hálózat** került kialakításra. Csak gyalogosan lehet behaladni a Dózsa György utca, a Zrínyi Ilona utca, és a Bethlen Gábor utca belvárosi szakaszára. A sétálóutca-hálózatot minőségi közterületek és megfelelő méretű zöldterületek teszik még gyalogosbarátabbá.

3.3.3.1 Teherszállítás

Az ipari parkok kedvező elhelyezkedése miatt a teherforgalom csak kis mértékben terheli a lakott területeket

Nyíregyháza vasútállomásról több iparvágány is kiágazik, azonban ezek nagy része használaton kívüli, a városban az áruszállítás a közútra támaszkodik.⁵⁷

A legjelentősebb gazdasági területek a város déli és nyugati területén elhelyezkedő ipari parkok, melyek kedvező adottsága, hogy teherforgalmi megközelítésük a lakott területek érintése nélkül megoldott, a létesítmények többsége a városból közúton, közösségi közlekedéssel, és kiépített kerékpárúton egyaránt megközelíthető.

A teherforgalmat a Kiskörúton belül szigorúan szabályozza a NyírVV Nonprofit Kft., a belvárosi létesítményekbe a szállítás csak a hajnali órákban történhet.

3.3.3.2 Légi közlekedés

A Nyíregyházi Repülőtér elsősorban turisztikai, szabadidős, oktatási célú repülésre használatos

A Nyíregyházi Repülőtér a város nyugati határában, a 38-as számú főút mentén helyezkedik el. Elsősorban turisztikai, szabadidős célú repülésre, illetve pilótaképzésre használatos, egy füves és egy aszfaltozott futópályával rendelkezik. „A biztonságos fel- és leszállásához az ide érkező légi járművek a folyamatosan karbantartott 1000x 20 m méretű aszfalt burkolatú futópályánkat használhatják, mely fénytechnikai berendezéssel is el van

⁵⁶ Közlekedésbiztonság – Nyíregyháza -

<https://www.nyiregyhaza.hu/post/kozlekedesbiztonsag-20-okoszebra-van-a-varosban-es-meg-majusban-ket-ujabbat-atadnak-2024-05-19>

⁵⁷ Magyarországi iparvágányok listája. Wikipédia, https://hu.wikipedia.org/wiki/Magyarországi_iparvágányok_listája

látva, melyet igény szerint használhatnak a kedves vendégeink éjszakai repülések végrehajtásakor.” A repülőtér üzemeltetője a Tréner Kft.⁵⁸

3.3.3.3 Vízi közlekedés

A Tisza a vonzáskörzet peremén folyik, szerepe inkább turisztikai szempontból kiemelkedő

Nyíregyházát nem érinti vízi útvonal, azonban a **vonzáskörzet peremén folyik a Tisza**, mely Vásárosnaményig (685 folyamkilométer) vízi útnak minősül.⁵⁹ A Tisza szerepe a térségben inkább turisztikai szempontból kiemelkedő, Tokaj, Tiszalök térségében szervezett kenutúrák is elérhetőek.

3.3.4 HORIZONTÁLIS SZEMPONTOK

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

3.3.4.1 Fenntarthatóság

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

A környezeti fenntarthatóság szempontjából a **növekvő gépjárműforgalom okoz problémákat, elsősorban a város főúthálózatán**: a zaj- és légszennyezés mind az ott élőket, mind a belvárosban intenzíven megjelenő közterülethasználókat negatívan érinti. **A területhasználat szempontjából a gépjárművek parkolása okoz növekvő nyomást**, főként az intézményekkel ellátott belvárosi területen (lásd 0. fejezet).

Az akadálymentesítés csak néhány helyszínen jelent kihívást

Az akadálymentesítés a város viszonylag sík domborzata miatt nem jelent nagy kihívást. A gyalogátkelőknel a járdaszegélyek általában süllyesztettek, de a taktilis burkolati jelek alkalmazása nem elterjedt. Az autóbusz-állomás, illetve a Kertvárost és az állomást összekötő „repülőhíd” nem akadálymentesített.



57. ábra: Akadálymentes, taktilis burkolati jelekkel ellátott gyalogátkelő és kerékpáros átvezetés (fotó: Gertheis Antal)

⁵⁸ Nyíregyházi Repülőtér | Tréner Kft. -

<https://www.trenerkft.hu/hu/szolgáltatások/nyiregyhazi-repuloter-pilotaknak/>

⁵⁹ 17/2002. (III. 7.) KöViM rendelet a hajózásra alkalmas, illetőleg hajózásra alkalmassá tehető természetes és mesterséges felszíni vizek víziúttá nyilvánításáról. Hatályos: 2017.01.03 – Nemzeti Jogszabálytár, <https://njt.hu/jogszabaly/2002-17-20-93>

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

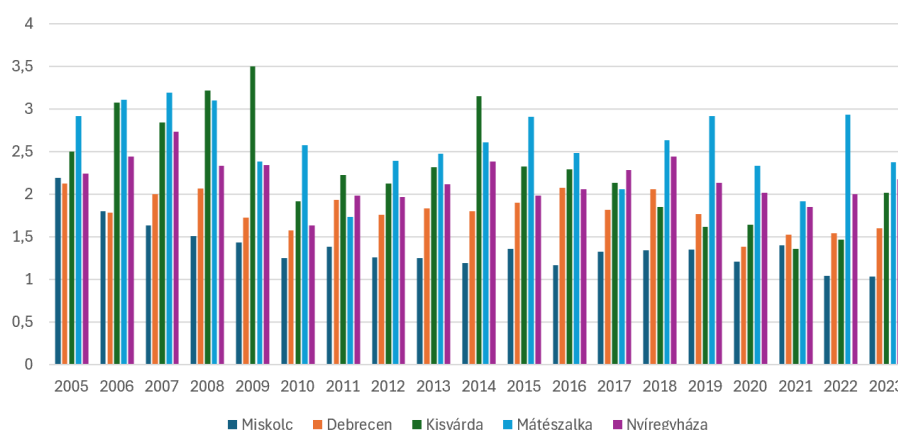
A közösségi közlekedési szolgáltatásokat illetően a megfizethetőség kevésbé jelent akadályt, köszönhetően a kedvező helyi tarifáknak, mely a nagyfoglalkoztatók számára mennyiségi kedvezményeket, illetve kedvező árú turisztikai díjtermékeket foglal magába (pl. Sóstó napijegy). Az új országos tarifarendszer könnyen megfizethetővé teszi a helyközi és távolsági közlekedést is. A problémát inkább az jelenti, hogy saját gépjármű híján nagyobb távolságokon csak a közösségi közlekedés jön szóba, ennek korlátaival (lásd 3.3.3. fejezet).

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

3.3.4.2 Közlekedésbiztonság

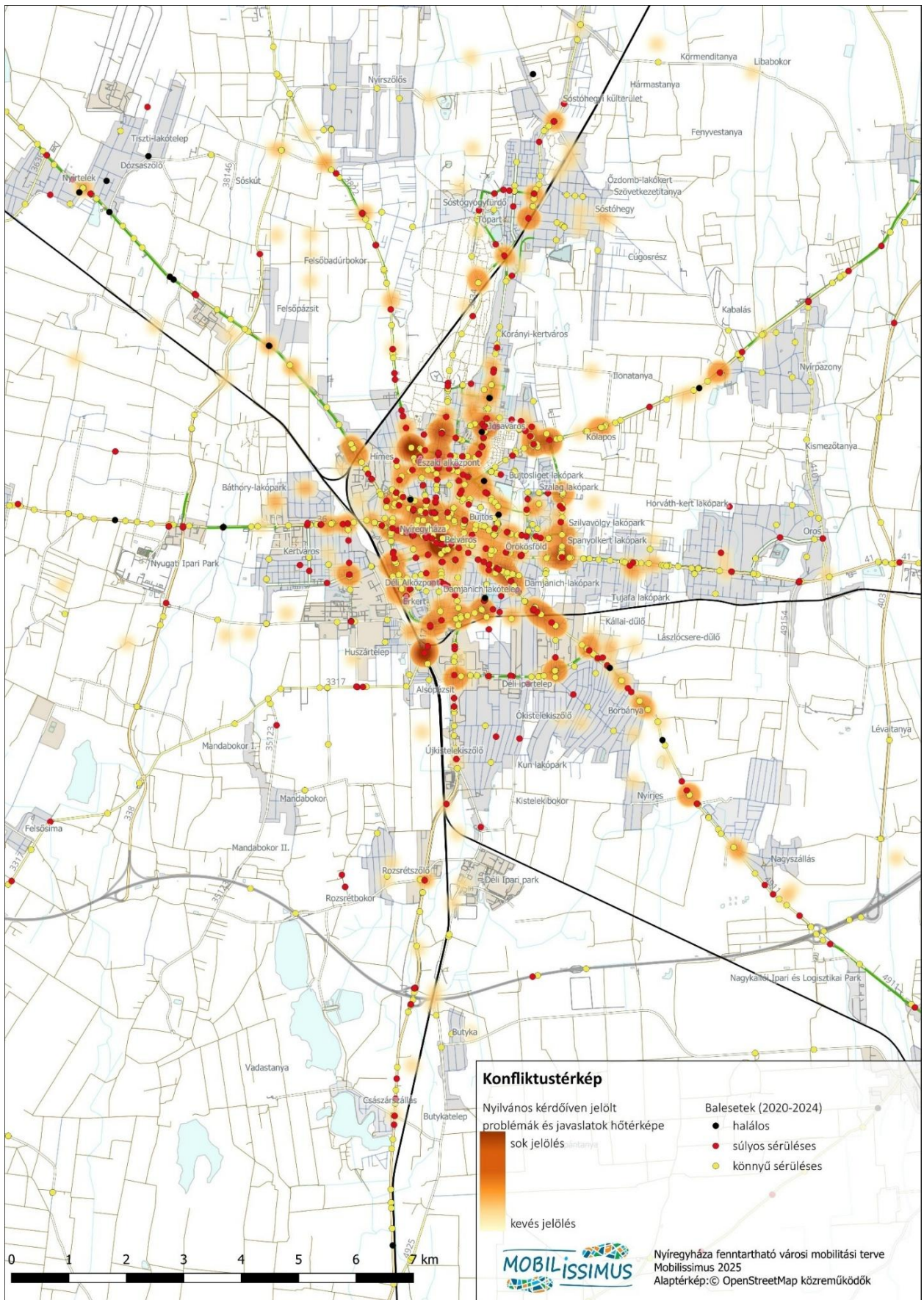
A térség településeihez mérten átlagosak a baleseti mutatók

A térség jelentősebb településeivel összehasonlítva Nyíregyháza átlagosnak mondható baleseti mutatókkal rendelkezik.



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

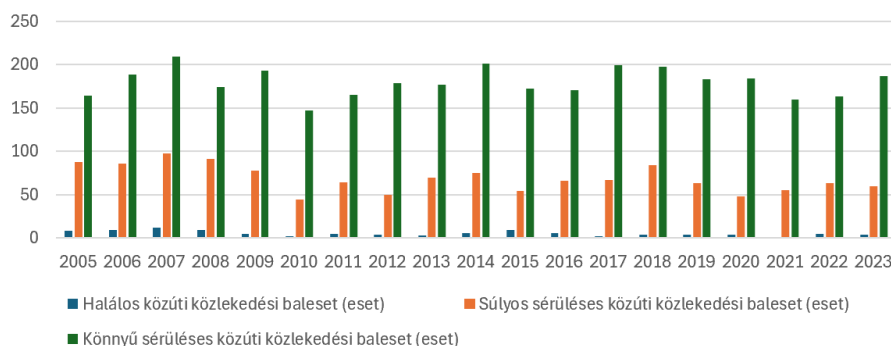
Az 1000 főre vetített személysérüléssel járó közúti balesetek száma 2005 és 2007 között folyamatosan emelkedett (2,2-ről 2,7-re), majd 2010-re mélypontra süllyedt (1,6); 2010-től 2014-ig ismét növekedett a balesetek száma, majd egy 2015-ös visszaesés után 2018-ig ismét emelkedő tendenciát mutatott. Ez a trend már 2019-ben megváltozott és a koronavírus járvány megfékezésére életbe léptetett kijárási tilalmak éveiben a forgalom csökkenése miatt az 1000 főre vetített balesetek száma is viszonylag alacsonyan, 2 alatt maradt, a kedvező adatokat azonban a korlátozások után nem sikerült fenntartani, 2023-ra a mutató ismét emelkedett.



59. ábra: Konfliktustérkép

Az személyi sérüléssel járó balesetek száma kimenetel szerint a 60. ábra szerint oszlik meg. A **2019 és 2023 közötti öt évben 17 halálos kimenetelű közlekedési baleset történt a város kül- és belterületein** (2021-ben senki nem halt meg Nyíregyházán közlekedési balesetben). A súlyos sérülésekkel járó balesetek száma a világvárvány óta növekedésnek indult, 2023-ban azonban ismét csökkent az előző évhez képest.

Az 59. ábratérképe a 2019-2023 között történt közúti baleseteket, illetve a lakossági konzultáció során a problémás pontokra, útszakaszokra beérkezett észrevételeket ábrázolja.



60. ábra: Személyi sérüléssel járó balesetek száma Nyíregyházán a baleset kimenetele szerint (KSH Tájékoztatási Adatbázis)

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

A személyi sérüléssel járó balesetek túlnyomó többsége a főhálózaton történt az elmúlt öt évben

A személyi sérüléssel járó balesetek túlnyomó többsége a főhálózaton (az országos közutakon és azok csomópontjaiban) történt. A városban jellemző gyűrűs-sugaras főúthálózat a lakossági kérdőív alapján készült problématerkép és a baleseti pontterkép együttesében is felismerhető. Az adattérképről leolvasható főbb konfliktushelyszínek:

- A nagykörút keleti és déli szakasza
- A kiskörút, valamint az ahhoz nyugatról csatlakozó úthálózat (Rákóczi utca és Bethlen Gábor utca)
- A Jósavárosban található sugaras úthálózati elemek
- A Jósavárost és Örökösöldet összekötő Kosbor utca – Törzs utca útvonal
- A Kállói út teljes szakasza
- Sóstógyógyfürdő főútvonalai (Berenát utca és Kemecsei út)
- A Simai úti szintbeni vasúti átjáró

A balesetek 55-70%-át személygépkocsival okozzák, emellett egyenként átlagosan 7 és 13%-át okozzák motorkerékpárral, illetve kerékpárral. A tehergépkocsival okozott balesetek 7-8% körül fordulnak elő átlagosan, a gyalogosok és az autóbuszok csak elvétve okozói baleseteknek.

3.3.4.3 Szolgáltatások összekapcsolása

Nyíregyházát és térségét is érintik az országos szintű integrációs folyamatok

Az országos szintű integrációs folyamatok Nyíregyházán és környékén is meghatározóak. Ilyen a **vasúti és autóbuszos szolgáltatások szolgáltatói integrációja, ami többek között a 2023-ban bevezetett új tarifarendszerben is megjelenik**: az ország- és vármegyebérletek kétségtelen előnye, hogy mind a vonaton, mind a helyközi autóbuszjáratokon való utazást lehetővé teszik, bővítve a mindkét ágazat által valamilyen szinten kiszolgált településeken élők lehetőségeit.

Az intermodalitás csak alacsony szinten valósul meg az autóbusz-állomás elavult infrastruktúrája és elhelyezkedése miatt

Nyíregyházán a vasútállomás és az autóbusz-állomás néhány száz méterre található egymástól. Míg a **vasútállomás korszerű, utasbarát, a 21. századi elvárásoknak megfelelő**, addig **az autóbusz-állomás elavult infrastruktúrával rendelkezik**, és néhány perces gyaloglással érhető el csak a vasútállomástól. Mind a vasútállomás, mind az autóbusz-állomás közösségi közlekedéssel Nyíregyháza összes városrészről közvetlenül megközelíthető, a helyi autóbusz-menetrend a vonatok érkezéséhez és indulásához igazodik. A helyközi járatok többsége nem érinti a vasútállomást. **A vasútállomáson körülbelül 100 férőhelyes P+R parkoló található, ez azonban nem minden időszakban bizonyul elégségesnek. A fedett és biztonságos kerékpártárolás lehetőségei csak korlátozottan adottak.**

Nyíregyházán a helyi és helyközi autóbuzsközlekedés menetrendi integrációja csak kis mértékben valósul meg, főként a nagyfoglalkoztatók kiszolgálása érdekében létesített 90-es viszonylatcsoportra korlátozódik. A helyi díjtermékek vásárlása a vasútállomáson és az autóbusz-állomáson is lehetséges, azonban ezeket nem fogadják el a helyközi járatok településen belüli szakaszain.

A vonzáskörzet több településén található akár fedett, bár jellemzően korszerűtlen kialakítású B+R kerékpárparkolók, amelyek valós igényekre adtak választ, így kihasználtak (pl. Demecser vasútállomásnál, Újfehértó vagy Nagyhalász autóbusz-megállóknál)

A kerékpárszállítás vasúton korlátozott számban megoldható, autóbuzson a térségben nincsen rá lehetőség. Nyíregyháza vasútállomáson az aluljáróból a peronok csak lépcsőn érhetőek el, melyen tolósín sincsen.

A vasúti, illetve helyi, helyközi és nemzetközi autóbusz-járatok **menetrendi információi megtalálhatók az utazástervező alkalmazásokban** (pl. utas.hu, Google Maps).

3.3.4.4 Közlekedésszervezés, intézményi kérdések

A közlekedés terén állami és helyi önkormányzati feladatok válnak el

Az országos közutak és a helyközi közösségi közlekedés fenntartása állami hatáskör. A térség kerékpárútjai közül a Nyíregyháza - Tokaj kerékpárút került a Magyar Közút kezelésébe.

A közösségi közlekedés szolgáltatója (mind a vasút, mind a helyi, helyközi és nemzetközi autóbusz esetén) a MÁV Személyszállítási Zrt. (2025. január 1-jétől a vasút esetében a MÁV-START Zrt., autóbusz esetében Szabolcs Volán, ÉMKK Észak-magyarországi Közlekedési Központ Zrt., majd 2019 októberétől az országosan egyesült Volánbusz Zrt. jogutódja.)

A közlekedéssel kapcsolatos helyi feladatokat – így a helyi közutak, kerékpárutak, járdák üzemeltetését – **a települési önkormányzatok látják el. A helyi közösségi közlekedés megrendelője Nyíregyháza Megyei Jogú Város Önkormányzata**, az ezzel kapcsolatos feladatokat a Polgármesteri Hivatal Városfejlesztési Osztálya látja el. Az önkormányzati utak, közterületek kezelése a NyírVV Nonprofit Kft. feladata; az önkormányzati parkolókat és fizetőparkoló rendszert is ez a cég működteti.⁶⁰

Az adatgyűjtési kezdeményezések helyi lefedettsége nem elegendő

Adatgyűjtés terén rendszerszinten csak országos kezdeményezések működnek (pl. országos közúti és kerékpárforgalomszámlálások), **melyek azonban a térséget csak érintőlegesen érik el, a folyamatok monitorozásához nem biztosítanak kellő térbeli és időbeli lefedettséget.** A közúti forgalmat érintően például a 4-es és 36-os sz. főutak területén történik évente többször forgalomszámlálás, ezen kívül a városban működő VÉDA kapuk végeznek automata forgalomszámlálást. Sok útszakaszról csak elavult, több éves forgalmi adatok érhetőek el.

Átfogó városi forgalomszámlálás 2025-ben, jelen Fenntartható Mobilitási Tervhez kapcsolódóan készült, melynek során 12 helyszínen történt keresztmetszeti forgalomszámlálás, 8 járműkategóriában. **A közösségi közlekedési hálózaton folyamatos a forgalomszámlálás és kérdőíves kikérdezés**, a menetrendi-hálózati fejlesztések, finomhangolások érdekében. Sóstógyógyfürdő területén 2024 nyarán parkolásvétel, 2025 nyarán lakossági kérdőív és parkolásvétel készült, Sóstógyógyfürdő parkolási koncepciójának kialakítása kapcsán.

3.3.4.5 Szemléletformálás, oktatás, képzés

Szemléletformálási, oktatási, képzési tevékenységek tervszerűen csak esetileg valósulnak meg

Nyíregyházán a szemléletformálási, oktatási, képzési tevékenységek a legutóbbi SUMP elkészülte óta már tervszerűen is megvalósulnak, és nem csak esetileg. A város célként fogalmazta meg a meglévő kezdeményezések városi mozgalommá való bővítését.

A **Bringaváros** az Önkormányzat, a Bringasziget, és a Nyíregyháza Civil Fórum közös szervezésében valósul meg. „A Mozdulj Nyíregyháza program keretében zajló rendezvény célja az egészséges életmód és a kerékpáros közlekedés népszerűsítése. A résztvevők 18 helyszínen gyűjthetnek pecsétet, amelyeket majd a Kossuth téren ajándékokra válthatnak be. A pecsétgyűjtés mellett a bringapontokra érkezőket kiegészítő programok és izgalmas aktivitások is várják.”⁶¹

A **Bringa Piknik** a Nyíregyháza – Tokaj kerékpárút mentén megrendezett közösségi esemény, ahol a résztvevők a fenti útvonalon haladnak végig, az útvonalon több frissítőpont várja a kerékpározókat.⁶²

⁶⁰ Bemutakozás | NyírVV Nonprofit Kft. -

<https://nyirvv.hu/tarsasagunkrol/bemutakozas>

⁶¹ Bringaváros - <https://www.nyiregyhaza.hu/post/bringavaros-hetedik-alkalommal-is-elrajtolnak-a-bringasok-2024-09-23>

⁶² Bringa Piknik - <https://www.bringapiknik.hu/>

A **CityWalk 2.0** projekt keretében 2025 szeptemberében indul a városban a **Bike2Work és Bike2School verseny**, melyek célja a kerékpárral munkába és iskolába járás népszerűsítése.⁶³

A **CityWalk** első projektjében szemléletformálás keretében a belvárosban az érdeklődők kipróbálhatták a fehér bottal vagy kerekesszéssel való közlekedést. Az önkormányzat a program folytatását, kiterjesztését tervezi.

A szemléletformálásban a **nagyfoglalkoztatók** is aktív részt vállalnak. A LEGO házon belül alulról építkező „pedal/pedal” programot indított a kerékpáros munkába járás népszerűsítése érdekében.

A **Tiszavasvári úton 2019-ben játszótér kerékpáros KRESZ park épült a Barnamezős területek rehabilitációja Nyíregyháza Tiszavasvári úti laktanyák tekintetében** című pályázat keretében. A területen egy kerékpáros civil szervezet tart heti rendszerességgel oktatást gyerekeknek.

3.4 A PROBLÉMÁK AZONOSÍTÁSA, ÉRTÉKELÉSE

3.4.1 SWOT ELEMZÉS

Közösségi közlekedés SWOT elemzése

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
<ul style="list-style-type: none"> • Közösségi közlekedési forgalom a városban és vonzókörzetéből, vasúton és autóbusszal, elsősorban a tanulók körében • Ütemes vasúti kapcsolat Budapest irányába, ütemes és versenyképes kapcsolat Miskolc és Debrecen felé • Csúcsidőben mennyiségi szempontból kielégítő regionális autóbussz-szolgáltatás • 2020-tól folyamatosan megújuló helyi autóbussz-hálózat, ütemes menetrend • Korszerű utastájékoztató, egységes arculat • Jó állapotú vasútállomás, autóbussz-állomás közelsége • Piaci alapon jelen lévő taxi szolgáltatás • Integrált helyközi tarifarendszer • A valós idejű információk megtalálhatók az utazástervező alkalmazásokban • Korszerű, 100%-ban alacsonypadlós helyi flotta 	<ul style="list-style-type: none"> • Részben elkülönülő vasúti, országos-regionális és helyi autóbussz-közlekedés • Nem versenyképes vasúti menetidő Budapest irányába • Rossz állapotú és ezért eljutási időben versenyképtelen vasúti mellékvonalak • Korszerű intermodalitás hiánya a vasút- és autóbussz-állomás térségében • Decentrumok városon belüli elhelyezkedésének gyengeségei • Korszerűtlen vasúti szerelvények (vontató- és vontatottjármű oldalon is) • Mellékvonali járműállomány elavultsága • Közösségi közlekedés előnyben részesítésének hiánya

⁶³ CityWalk 2.0 - <https://www.nyiregyhaza.hu/post/elindult-a-felkeszules-bringas-nagykovetek-treningje-nyiregyhazan-2025-08-12>

<ul style="list-style-type: none"> Nagyfoglalkoztatók helyi közlekedésbe integrált kiszolgálása 	
LEHETŐSÉGEK	VESZÉLYEK
<ul style="list-style-type: none"> Vasúti járműpark megújítása Mellékvonalak felújítása akár fővonalakból kinyert felépítményekkel Uniós és hazai finanszírozás elérhetősége egyes közlekedési fejlesztésekre A közlekedési rendszerek további integrációja országos szinten (pl. tarifarendszer, utastájékoztató) 	<ul style="list-style-type: none"> Nehezen kiszolgálható szerkezetű (bokortanyás) külterületek Helyi és országos-regionális szolgáltatások integrációjának (pl. tarifaközösség) lassú előrehaladása További utasvesztés a motorizáció és az alternatív eljutási lehetőségek erősödése miatt (telekocsi rendszerek, szerződéses dolgozói szállítás) Közösségi közlekedés működési finanszírozásának szűkülése

Közúti közlekedés SWOT elemzése

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
<ul style="list-style-type: none"> A várost érinti az országos gyorsforgalmi úthálózat (M3 autópálya), több országos főúttal közvetlen kapcsolat (4., 36., 38., 41. számú főutak). A 403. sz. főút (keleti elkerülő) és a 338-as főút (nyugati elkerülő) révén a legjelentősebb tranzitforgalmi irányok nem érintenek lakott területeket A nagykörút lehetőséget biztosít arra, hogy a belvárosban csak célforgalom bonyolódjon A városi jelzőlámpák távfelügyeleti rendszere működik, összehangolt csomópontok 5 útvonalon A védett belvárosi övezet menti területek parkolói kihasználtságában szabad kapacitások vannak Nem biztonságos csomópontok folyamatos átépülése körforgalommá, jelzőlámpás csomóponttá 	<ul style="list-style-type: none"> A külső elkerülő útgyűrű (338. sz. – M3 – 403. sz.) viszonylag távol helyezkedik el a belső beépített területektől, így a város belső forgalmának lebonyolításába kevésbé tud bekapcsolódni A külső körgyűrű északi részének hiánya miatt még mindig terheli tranzitforgalom a belső területeket Belterületen hiányzó gyűrűs úthálózati elemek (Hunyadi u. folytatása a Luther utcáig; Tünde utca északi irányú folytatása a 4. sz. főútig) A 38. sz. főúti és a Simai úti szintbeli vasúti keresztezés jelentős forgalomlassító hatású Kevés az átjárhatóság a vasútvonaltól nyugatra lévő lakó- és gazdasági területek és a város többi része között, a 36. sz. főút és a Simai út között nincs további vasúti átjáró A bokortanyás külterületi településszerkezet miatt nagyszámú külterületi úttal rendelkezik a város, ezek közül jelentős a nem szilárd burkolatú és közvilágítás nélküli utcák aránya Személygépkocsi-használat dominanciája

	<ul style="list-style-type: none"> • Egyes csomópontok nem hatékony kialakítása • Helyenként következtelen, hiányos forgalomtechnikai jelzésrendszer • Iskolakezdekor tumultus az oktatási intézmények környékén
LEHETŐSÉGEK	VESZÉLYEK
<ul style="list-style-type: none"> • Uniós és hazai finanszírozás elérhetősége egyes közlekedési fejlesztésekre • Korlátozott tartalékok a forgalomszabályozásban (jelzőlámpahangolás, kanyarodósávok, forgalmi rend módosítás) 	<ul style="list-style-type: none"> • Gazdasági fejlődéssel erősödő motorizáció • A gazdasági- és lakóterületek bővítését lassan követik a szükséges közlekedéshálózati fejlesztések • Agglomerációs folyamatok további erősödése révén az utazási igények is megnőnek

Aktív és mikromobilitás SWOT elemzése

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
<ul style="list-style-type: none"> • Részben kiépült kerékpárforgalmi főhálózat • Összefüggő belvárosi gyalogos zóna • Meglévő forgalomcsillapított övezetek (lakó-pihenő és tempo 30 övezetek) • A település jellegéből adódóan a fő forgalomvonzó létesítmények, helyek gyalogosan és kerékpárral könnyen elérhetők, gyorsan megközelíthetők a város legtöbb részéből 	<ul style="list-style-type: none"> • Térségi és elővárosi kerékpáros kapcsolatok hiányosak • Meglévő kerékpárutak kialakítása több helyen nem szerencsés (pl. egyoldali kialakítás; kedvezőtlen csomóponti kapcsolatok és átvezetések, közös gyalogos-kerékpáros felületek) • A lámpás csomópontoknál a kerékpárosok átvezetése gyakran csak a gyalogátkelőn és áttolva szabályos, ezzel megszakad a folytonos kerékpározhatóság • A csomóponti lámpabeállítások akadályozzák a kerékpárosok folytonos haladását • A kisebb forgalmú utakon kevés a kerékpározást segítő megoldás (burkolati jelek, egyirányú utcák megnyitása stb.) • Több forgalomvonzó létesítmény (templom, posta, közintézmények, vasútállomás) közelében gyengék vagy mennyiségileg nem elégségesek a kerékpárparkolási lehetőségek • Több nagyobb csomópontban hiányzik a lámpás forgalomszabályozás

	<ul style="list-style-type: none"> • Közterületek, járdák akadálymentesítése nem teljes körű (kerékpározásra kijelölt járdaszakaszokon sem)
LEHETŐSÉGEK	VESZÉLYEK
<ul style="list-style-type: none"> • A domborzati adottságok kedveznek a kerékpáros és a gyalogos közlekedésnek egyaránt • Meglévő igény a kerékpáros közlekedésre 	<ul style="list-style-type: none"> • Erősebb konfliktusok a gyalogosok és kerékpárosok között • Nagy gépjárműforgalom miatt nehezebb gyalogos, kerékpáros közlekedés • Az aktív közlekedési módok térvesztése az erősödő motorizáció nyomán

3.4.2 MOBILITÁSI HELYZETKÉP

A **közösségi közlekedés** a városban és vonzaskörzetében meghatározó szerepet tölt be, különösen a tanulók körében. Budapest irányába ütemes vasúti kapcsolat működik, bár a menetidő nem versenyképes, míg Debrecen és Miskolc felé szintén versenyképes a vasúti eljutás. A helyi és regionális autóbusz-szolgáltatás csúcsidőben mennyiségileg kielégítő, a 2020 óta megújuló helyi hálózat modern, alacsonypadlós járműflottával rendelkezik. A helyi menetrend ütemes, az utastájékoztató korszerű, az autóbusz- és vasútállomás egymáshoz való közelsége pedig kedvez az átszállásnak. Ugyanakkor a közösségi közlekedés rendszerszinten széttagolt, a vasúti szerelvények egy része elavult, és a mellékvonalak versenyképessége is gyenge. Hiányzik a korszerű intermodalitás az állomáskörnyezetben, valamint a város külterületén található bokortanyák kiszolgálása sem hatékony. Problémát jelent a közösségi közlekedés előnyben részesítésének általános hiánya.

A **közúti közlekedést** kedvezően befolyásolja, hogy a város több gyorsforgalmi úti kapcsolattal rendelkezik, köztük négy M3-as autópályacsomóponttal. A várost több országos főút érinti, és a 403. és 338. számú főutak révén a tranzitforgalom elkerüli a lakott területeket. A nagykörút tehermentesíti a belvárost, és a jelzőlámpás csomópontok egy része távfelügyelettel összehangolt. Ugyanakkor a külső környék hiányos, különösen északi irányban, így bizonyos tranzitirányok még mindig a belső városi területeket terhelik. Hiányoznak gyűrűs úthálózati elemek, több szintbeli vasúti keresztezés forgalomlassító hatású, és a városon belüli átjárhatóság a vasútvonaltól nyugatra eső területek irányába nehézkes. A bokortanyás településszerkezet miatt sok külterületi, részben burkolatlan, közvilágítás nélküli út van használatban. A személygépkocsi-használat aránya magas, és bizonyos csomópontok forgalomtechnikai kialakítása nem hatékony.

Az aktív és mikromobilitás szempontjából a város domborzata kedvező, a kerékpár a városban elterjedt, és a fő közlekedési irányokban jellemzően kialakítottak kerékpárforgalmi létesítményeket. A belvárosban összefüggő

gyalogos zóna, valamint több forgalomcsillapított terület működik. A főbb forgalomvonzó helyek gyalogosan és kerékpárral gyorsan megközelíthetők. Ugyanakkor számos fejlesztési hiányosság mutatkozik: az elővárosi kerékpáros kapcsolatok hiányosak, a kerékpárutak vonalvezetése és csomóponti kapcsolatai több helyen nem szerencsések; a kerékpárparkolók egy része nem biztonságos, több intézmény közelében nem áll rendelkezésre elegendő tárolóhely. A járdák és közterületek akadálymentesítése nem teljes körű, a lámpás csomópontoknál pedig gyakran nem biztosított a kerékpárosok folyamatos áthaladása. A gyalogos-kerékpáros felületek megosztása konfliktusokat eredményezhet, különösen ott, ahol nem megfelelő a felületek kialakítása.

A lakosságot foglalkoztató közlekedési kérdéseket az alábbi szófelhő szemlélteti. A konfliktustérképet a 3.3.4.2 fejezetben található ábra szemlélteti.



61. ábra: A lakossági problémafeltáró kérdőívben leggyakrabban szereplő témák

4 CÉLRENDSZER

4.1 JÖVŐKÉP ÉS TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI CÉLOK

Nyíregyháza jövőképét és stratégiai céljait a 2022-ben kidolgozott FVS-ben határozta meg

Nyíregyháza jövőképét, átfogó és stratégiai céljait 2022-ban kidolgozott Fenntartható Városfejlesztési Stratégiájában (FVS) határozta meg, mely „az Európai Unió elvárásait, [...] a megyei területfejlesztési dokumentumokat, és a város jelenleg hatályos Integrált településfejlesztési stratégiáját, koncepcióját és programját is figyelembe vevő dokumentum”.⁶⁴

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

„Nyíregyháza 2030-ban egy modern, élhető, fenntartható, pezsgő nagyváros”,
ahol

- az egészséges és biztonságos élet alapfeltételei biztosítottak,
- az itt élők egészséges környezetben, megfelelő életminőségben élnek,
- a fejlett helyi gazdaságnak köszönhetően magas a foglalkoztatási és jövedelmi szint,
- a társadalmi és környezeti fenntarthatóság szempontjai érvényesülnek, valamint
- aktív kulturális, társadalmi élet folyik.

„A mi Nyíregyházánk” 2030-ban egy olyan szerethető, vonzó város, ahol szívesen élnek a következő generációk (gyermekünk, unokáink) is, ahová a magas képzettségű fiatal szakemberek is visszatérnek.

A SUMP az FVS átfogó és stratégiai céljait szolgálja

Nyíregyháza Fenntartható Városfejlesztési Stratégiájában átfogó, horizontális és stratégiai célokat határoz meg, amelyek a jövőkép eléréséhez járulnak hozzá. A hét stratégiai cél kijelöli a város legfontosabb társadalmi, gazdasági, környezeti és műszaki kihívásokra adott válaszait, pozicionálja a várost és meghatározza a legfőbb hosszútávon megvalósítandó céljait, illetve szolgálják az átfogó célokat, valamint azokon keresztül a jövőképet. A horizontális célok pedig valamennyi stratégiai/tematikus és átfogó cél megvalósítása során követendő irányt mutat a felhasznált eszközök kiválasztásához. Az FVS célrendszere az alábbiak szerint áll össze.

Átfogó célok:

⁶⁴ Nyíregyháza Megyei Jogú Város Fenntartható Városfejlesztési Stratégia 2021-2027, 2022

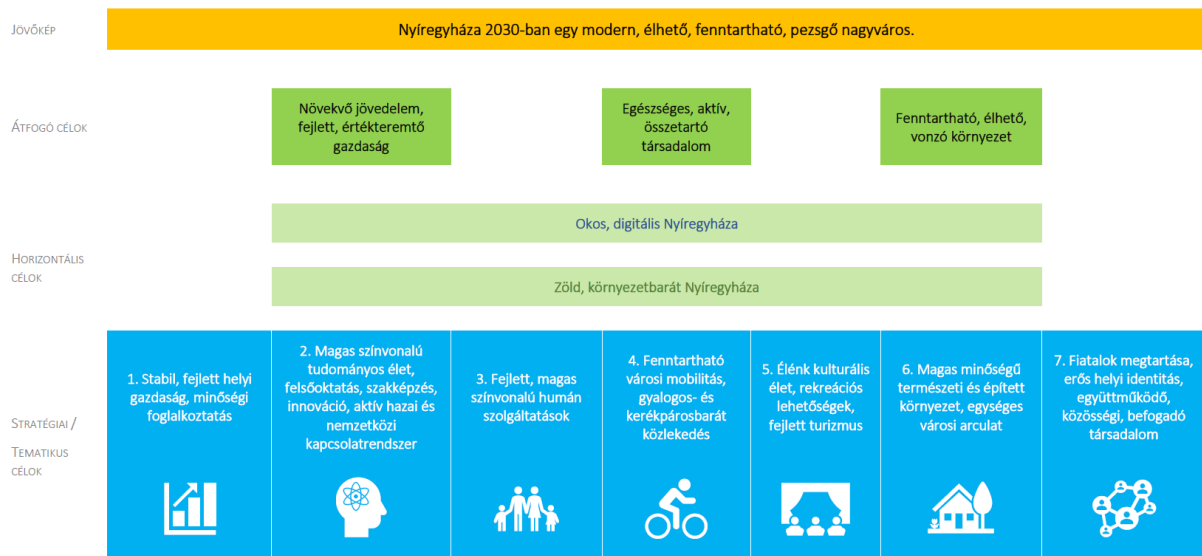
- Növekvő jövedelem, fejlett, értékteremtő gazdaság
- Egészséges, aktív, összetartó társadalom
- Fenntartható, élhető, vonzó környezet

Horizontális célok:

- Okos, digitális Nyíregyháza
- Zöld, környezetbarát Nyíregyháza

Stratégiai/Tematikus célok:

- Stabil, fejlett helyi gazdaság, minőségi foglalkoztatás (S1)
- Magas színvonalú tudományos élet, felsőoktatás, szakképzés, innováció, aktív hazai és nemzetközi kapcsolatrendszer (S2)
- Fejlett, magas színvonalú humán szolgáltatások (S3)
- Fenntartható városi mobilitás, gyalogos- és kerékpárosbarát közlekedés (S4)
- Élénk kulturális élet, rekreációs lehetőségek, fejlett turizmus (S5)
- Magas minőségű természeti és épített környezet, egységes városi arculat (S6)
- Fiatalok megtartása, erős helyi identitás, együttműködő, közösségi, befogadó társadalom (S7)



62. ábra: Nyíregyháza városfejlesztési célrendszere, Nyíregyháza Megyei Jogú Város FVS, 2022, MEGAKOM

4.2 STRATÉGIAI CÉLOK

A SUMP öt stratégiai célt fogalmaz meg a közlekedésfejlesztés számára

A város hosszú és középtávú irányvonalaihoz, terveihez igazodva és az nyíregyházi közlekedési helyzet alapos megismerésének eredményeire alapozva a fenntartható városi közlekedési rendszer fejlesztése céljából jelen terv öt stratégiai célt fogalmaz meg a közlekedésfejlesztés számára.

1. Helyi gazdaságot és minőségi foglalkoztatást támogató mobilitásfejlesztés

- 1.1 Munkahelyi területek elérhetőségének javítása a fenntartható módok elősegítésével
- 1.2 Nagyfoglalkoztatói területeket és a városi kiskereskedelmet támogató city-logisztikai fejlesztések
- 1.3 Új ipari területekhez kapcsolódó mobilitási infrastruktúra fejlesztése
- 1.4 Turisztikai vonzerő erősítéséhez kapcsolódó mobilitásfejlesztés
- 1.5 Nyíregyháza bekapcsolása a nemzetközi gazdasági folyamatokba

2. Magas színvonalú, integrált és hozzáférhető országos, regionális, elővárosi és városi közlekedési rendszer

- 2.1 A közlekedési szolgáltatások városon belüli, regionális és nagytérségi integrációja
- 2.2 Közlekedési rendszerek közötti intermodalitás erősítése
- 2.3 Térségi kerékpáros kapcsolatok fejlesztése a városi rendszerhez csatlakozva
- 2.4 Térségi közúti kapcsolatok fejlesztése

3. Nagyvárosi színvonalú, kényelmes és vonzó közösségi közlekedési szolgáltatások

- 3.1 A megújított autóbusz-hálózat és menetrend, illetve tarifarendszer és utaskommunikáció folyamatos utánkövetése és az utastájékoztató megújításának folytatása, a digitalizáció irányába.
- 3.2 Korszerű és környezetbarát járműállomány az autóbuszos közszolgáltatásban
- 3.3 A közösségi közlekedés környezetének funkcionális fejlesztése
- 3.4 A közösségi közlekedés előnyben részesítése
- 3.5 Külterületi vagy más kis forgalmú településrészek városközponttal való kapcsolatának erősítése

4. Egyéni közlekedési módok emberközpontú fejlesztése a városon belül

- 4.1 Kerékpározható és kerékpárosbarát Nyíregyháza
- 4.2 Fejlődő gyalogos hálózat és élhető közterületek kialakítása - A forgalomcsillapítás összvárosi szintű erősítése
- 4.3 Biztonságos és jó minőségű közlekedési felületek létrehozása
- 4.4 Hiányzó közúti kapcsolatok megteremtése
- 4.5 Parkolási feltételek optimalizálása

5. Okos, digitális és klímatudatos mobilitási rendszer

- 5.1 Alternatív hajtásrendszerek és üzemanyagok elterjedésének ösztönzése
- 5.2 Fenntartható és innovatív mobilitáshoz kapcsolódó szemléletformálás
- 5.3 Intelligens megoldások és a részvételiség alkalmazása a közlekedésfejlesztésben és a mobilitásmenedzsmentben
- 5.4 Közlekedési infrastruktúra fenntartását szolgáló keretfeltételek javítása

5 ESZKÖZRENDSZER

„A Mobilitási terv, mint operatív stratégia, tartalmazza azon lényeges fejlesztési jellegű eszközök (intézkedések) indikatív listáját, amelyek a meghatározott célok eléréséhez szükségesek. Az operatív jellege nem jelenti ugyanakkor azt, hogy annak kidolgozottan és részletekbe menően, vagy akár teljeskörűen kellene tartalmaznia a kitűzött céljai elérése érdekében alkalmazandó eszközöket.”⁶⁵

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

5.1 CÉLOK ÉS ESZKÖZÖK KAPCSOLÓDÁSA

A célok és eszközök kapcsolódását az alábbi táblázat mutatja be.

Stratégiai cél	Rész cél	Eszköz	
1. Helyi gazdaságot és minőségi foglalkoztatást támogató mobilitásfejlesztés	1.1 Munkahelyi területek elérhetőségének javítása a fenntartható módok elősegítésével	Gazdasági, munkahelyi területek kerékpáros elérhetőségének fejlesztése A Nyíregyházi Ipari Park meglévő területének infrastrukturális fejlesztése	
	1.2 Nagyfoglalkoztatói területeket és a városi kiskereskedelmet támogató city-logisztikai fejlesztések	City-logisztika stratégiai megalapozása a fenntartható városi és ipari áruszállításért	
	1.3 Új ipari területekhez kapcsolódó mobilitási infrastruktúra fejlesztése		Déli Ipari Park infrastruktúra fejlesztése
			Déli Ipari Park nagytérségi és lokális közúti megközelítését segítő infrastruktúra fejlesztése
			Déli Ipari Park fenntartható megközelítését segítő infrastruktúra fejlesztése
			Vasúti közlekedési kapcsolatok fejlesztése a Déli Ipari Park fejlesztésével összefüggésben
	1.4 Turisztikai vonzerő erősítéséhez kapcsolódó mobilitásfejlesztés		Turisztikai és rekreációs területek kerékpáros elérhetőségének fejlesztése
			Sóstógyógyfürdő központ tehermentesítése

⁶⁵ Tervezési útmutató

	1.5 Nyíregyháza bekapcsolása a nemzetközi gazdasági folyamatokba	A repülőtér befektetésösztönzési célú fejlesztése
		A vasút nemzetközi áruszállításhoz kapcsolódó jobb kihasználása
2. Magas színvonalú, integrált és hozzáférhető országos, regionális, elővárosi és városi közlekedési rendszer	2.1 A közlekedési szolgáltatások városon belüli, regionális és nagytérségi integrációja	Közösségi közlekedési rendszerek további összehangolása és integrációja
		Térségi és határon átnyúló vasúti közlekedés vonzerejének növelése
		Vasúti eljutás versenyképességének javítása Budapest, Miskolc és Debrecen felé
	2.2 Közlekedési rendszerek közötti intermodalitás erősítése	Közösségi és kerékpáros közlekedés kapcsolatainak javítása a két közlekedési mód átjárhatóságának fejlesztésével
		Intermodális központ fejlesztése
		Többpólusú intermodalitás kialakítása a nyíregyházi és vonzaskörzeti vasútállomásokon, vasúti megállóknak és autóbusz-állomásokon
2.3 Térségi kerékpáros kapcsolatok fejlesztése a városi rendszerhez csatlakozva	Nyíregyháza és vonzaskörzete kerékpáros kapcsolatainak további fejlesztése	
2.4 Térségi közúti kapcsolatok fejlesztése	Térségi közúti kapcsolatok kapacitásbővítése a közúti közösségi közlekedés előnyben részesítésével	
3. Nagyvárosi színvonalú, kényelmes és vonzó közösségi közlekedési szolgáltatások	3.1A megújított autóbusz-hálózat és menetrend, illetve tarifarendszer és utaskommunikáció folyamatos utánkövetése és az utastájékoztató megújításának folytatása, a digitalizáció irányába.	A megújított helyi autóbusz-közlekedés hálózat és menetrend folyamatos utánkövetése és a változó közlekedési igényeknek megfelelő utasközpontú fejlesztése
	3.2 Korszerű és környezetbarát járműállomány az autóbuszos közszolgáltatásban	Helyi autóbusz-közlekedés járműflottájának klímataudatos megújítása
	3.3 A közösségi közlekedés környezetének funkcionális fejlesztése	Autóbusz-megállók és decentrumok infrastrukturális és arculati fejlesztése
		Autóbuszos közlekedéshez kapcsolódó hiányzó és fejlesztendő infrastruktúra elemek megfelelő kialakítása

	3.4 A közösségi közlekedés előnyben részesítése	A közúthálózat és a közösségi közlekedés működéshez kapcsolódó kis léptékű előnyben részesítési megoldások A közösségi közlekedés nagyobb léptékű, rendszer szintű előnyben részesítési megoldásai, infrastruktúra fejlesztések (pl. szegélyek módosítása) illetve ezek potenciáljának növelése a digitalizáció adta lehetőségek kihasználásával
	3.5 Külterületi vagy más kis forgalmú településrészek városközponttal való kapcsolatának erősítése	Nyíregyháza külterületi és kisforgalmú településrészeinek hatékony - részben igényvezérelt bekapcsolása a közösségi közlekedési hálózatba
4. Egyéni közlekedési módok városon belüli emberközpontú fejlesztése	4.1 Kerékpározható és kerékpárosbarát Nyíregyháza	Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények korszerűsítése
		Hiányzó kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása
		Kerékpárparkolás és -tárolás feltételeinek javítása
	4.2 Fejlődő gyalogos hálózat és élhető közterületek kialakítása - A forgalomcsillapítás összvárosi szintű erősítése	Gyalogos közlekedési elemek fejlesztése és kapcsolódó uniós projektekben további részvétel
		Belvárosi gyalogos-kerékpáros övezet kiterjesztése
	4.3 Biztonságos és jó minőségű közlekedési felületek létrehozása	Gyalogos felületek rendszerszerű minőségi fejlesztése
Akadálymentesítési program		
Biztonságos gyalogos átkelés feltételeinek kialakítása a gyalogos-vasúti keresztezésekben		
Közigazgatási területen belüli csomópontok korszerűsítése, közlekedésbiztonsági fejlesztése		
Nagy forgalmat levezető, a város közlekedésében kiemelt szereppel rendelkező útburkolatok felújítása		
	Burkolat átépítés és felújítása, sávbővítéssel	
	Lakóutcák felújítása	
4.4 Hiányzó közúti kapcsolatok megteremtése	Nyíregyháza belső városi területeinek forgalmi tehermentesítése	
	Hiányzó kapcsolatok biztosítása a városon belül, és a külsőbb városrészek között	

		Földburkolatú utcákban szilárd burkolatú utak kiépítése
	4.5 Parkolási feltételek optimalizálása	Közterületi és közterületen kívüli parkolás integrált, rendszerszintű fejlesztése és optimalizálása
		Városi intézmények parkolási lehetőségeinek fejlesztése Sóstógyógyfürdő parkolási rendszerének koncepción alapuló megújítása
5. Okos, digitális és klímatudatos mobilitási rendszer	5.1 Alternatív hajtásrendszerek és üzemanyagok elterjedésének ösztönzése	Elektromobilitási töltőinfrastruktúra további fejlesztése Nyíregyháza területén Zöld közszolgáltatási járműflotta
	5.2 Fenntartható és innovatív mobilitáshoz kapcsolódó szemléletformálás	A fenntartható és biztonságos közlekedés népszerűsítése, szemléletformáló kampányok, rendezvények ösztönzése SUMP elvek alkalmazása a városi tervezés, szabályozás rendszerén belül Intézményi és munkahelyi mobilitási tervek készítésének ösztönzése, összhangban a városi prioritásokkal
	5.3 Intelligens megoldások és a részvételiség alkalmazása a közlekedésfejlesztésben és a mobilitásmenedzsmentben	Megosztott mobilitási kínálat fejlesztése Részvételiség erősítése a közoktatási, nagyfoglalkoztatói és turisztikai fórumok és a helyi érdekeltek bevonása révén Hazai, nemzetközi mobilitási együttműködésekben és kutatás-fejlesztési projekteken való részvétel
	5.4 Közlekedési infrastruktúra fenntartását szolgáló keretfeltételek javítása	A város közlekedésinfrastruktúra-vagyonának fenntartását, fejlesztését támogató rendszerek kialakítása Városi zöld átállás tervezése és megvalósítása a kapcsolódó útmutatók és irányelvek szerint

4. táblázat: Célok és eszközök kapcsolódása

5.2 ESZKÖZÖK KIFEJTÉSE

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

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

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

Eszköz azonosító és megnevezés	1.1.1	Gazdasági, munkahelyi területek kerékpáros elérhetőségének fejlesztése
Leírás	A városban a kerékpározás kiemelkedő szerepű, köszönhetően a kedvező domborzati viszonyoknak és a széleskörben kiépített kerékpáros infrastruktúrának. A sugárirányú főutak mentén a város északi felén több szomszédos települést is elér a hálózat (külterületen önálló kerékpárútként), míg a város déli felén legfeljebb a belterület határáig nyújtózik. Emellett több kritikus helyszínen (Tiszavasvári úti felüljáró, Nagykörút keleti része, vasútállomás térsége) a kiépített kerékpárút teljesen hiányzik, a közúton pedig a kerékpározás tiltott. A kerékpárutak fejlesztése a déli és nyugati iparterületek felé fenntarthatóvá teszi a munkahelyi ingázást, alternatívát nyújt a közúti közlekedéssel szemben, és növeli a közlekedésbiztonságot. A Tiszavasvári úti kerékpárút kialakítása a Varsó-Derkovits utca között a TOP PLUSZ pályázat keretein belül rövidesen kivitelezésre kerül. Az I. Ipari Parkhoz vezető kerékpárút az ipari park fejlesztésének következő ütemeiben valósulhat meg 2028-ig.	
Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)	SUMP 2017, FVS 2022, TOP PLUSZ – TVP	
Kapcsolódó projektek	<ul style="list-style-type: none"> Fenntartható közlekedésfejlesztés Nyíregyházán I. ütem - Tiszavasvári út kerékpárút kialakítása Varsó-Derkovits u. között (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2024-00005 Az I. Ipari Parkhoz vezető kerékpárút kialakítása/Kerékpárút építése a Tünde utca és az Ipari Park között 	

Eszköz azonosító és megnevezés	1.1.2	A Nyíregyházi Ipari Park meglévő területének infrastrukturális fejlesztése
Leírás	A város iránt megnövekedett befektetői érdeklődés nemcsak az ipari park bővítését teszi indokolttá, hanem a meglévő területek infrastrukturális fejlesztését is, hogy az megfeleljen a már betelepült és a jövőben betelepülő vállalkozások elvárásainak. A projektek keretében a meglévő ipari park belső úthálózatának, infrastruktúrájának fejlesztése (pl. buszmegálló kialakítása, IT fejlesztés stb.), kerékpárút építése, közműfejlesztés (pl. közvilágítás korszerűsítése), területrendezés, továbbá "smart" megoldások telepítése (pl. okos zebrák, közösségi közlekedéshez kapcsolódó utastájékoztatói rendszerek) valósul meg.	
Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)	FVS 2022	
Kapcsolódó projektek	<ul style="list-style-type: none"> Ipari park belső úthálózatának, infrastruktúrájának fejlesztése (pl. buszmegálló kialakítása, IT fejlesztés stb.), kerékpárút építése, közműfejlesztés (pl. közvilágítás korszerűsítése), területrendezés, továbbá "smart" megoldások telepítése(pl. okos zebrák, közösségi közlekedéshez kapcsolódó utastájékoztatói rendszerek) 	

Eszköz azonosító és megnevezés	1.2.1	City-logisztika stratégiai megalapozása a fenntartható városi és ipari áruszállításért
Leírás	Nyíregyháza új fenntartható városi mobilitási terve a korábbi (2017-es) SUMP célkitűzéseire építve átfogó city-logisztikai koncepció kidolgozását tűzi ki célul. A stratégia	

Eszköz azonosító és megnevezés	1.2.1	City-logisztika stratégiai megalapozása a fenntartható városi és ipari áruszállításért
		<p>célja, hogy a város gazdasági működéséhez szükséges áruszállítás a belváros további forgalomcsillapítása mellett is hatékonyan és környezetkímélő módon történjen. Illetve, hogy a nagyfoglalkoztatói területek teherforgalmi megközelítése a városi élet minőségére a lehető legkisebb káros hatást gyakorolja. A városi életminőség további javítására alacsony kibocsátású zóna létrehozásának vizsgálata a city-logisztikai koncepció keretében.</p> <p>A jelenlegi gyakorlat szerint a Kiskörúton belüli áruszállítást a NyírVV Nonprofit Kft. szigorúan szabályozza, a kiszolgálás csak a hajnali órákban engedélyezett. A jövőben szükség van e rendszer továbbfejlesztésére, egy komplex városi áruszállítási stratégia kialakítására, amely:</p> <ul style="list-style-type: none"> • modern, digitális és alacsony emissziójú megoldásokra épít, • optimalizálja az üzletek és szolgáltatók ellátását, • csökkenti az áruszállító járművek számát és környezeti terhelését, • biztosítja a belvárosi és az ipari, nagyfoglalkoztatói területek személy- és teherforgalmának összehangolt szabályozását. <p>A koncepció célja, hogy Nyíregyháza logisztikai rendszere fenntartható, rugalmas és hatékony legyen, támogatva a város élhetőségének és gazdasági versenyképességének erősítését</p>
Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)		SUMP 2017
Kapcsolódó projektek		<ul style="list-style-type: none"> • City-logisztikai stratégia kidolgozása és megvalósítása az alábbi szempontok vizsgálatával <ul style="list-style-type: none"> - városi áruszállítás szabályozásának lehetőségei, - alacsony kibocsátású zóna bevezetésének lehetősége, - nagyfoglalkoztatói területek teherforgalmi elérhetőségének optimalizálási lehetőségei

Eszköz azonosító és megnevezés	1.3.1	Déli Ipari Park infrastruktúra fejlesztése
Leírás		Nyíregyháza déli külterületein a fejlesztések előtt a meglévő közlekedési lehetőségeket jellemzően rossz állapotú úthálózat jellemezte. A Déli Ipari Park fejlesztéséhez kapcsolódóan a közúthálózat, illetve a gyalogos és kerékpáros infrastruktúra részben megújult. További fejlesztésként szerepelnek a következő ütemekben a Nagyszállási úti bekötőút, valamint az Oláhréti út bővítése, korszerűsítése, a kapcsolódó gyalogos-kerékpáros infrastruktúrával együtt, az ÉKM beruházásaival összehangoltan.
Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)		Gazdasági Program 2025-29, FVS 2022
Kapcsolódó projektek		<ul style="list-style-type: none"> • Déli Ipari park fejlesztése II. ütem • Déli Ipari park fejlesztése III. ütem

Eszköz azonosító és megnevezés	1.3.2	Déli Ipari Park nagytérségi és lokális közúti megközelítését segítő infrastruktúra fejlesztése
Leírás		Nyíregyháza déli külterületén a meglévő főúthálózat jelenleg is túlterhelt és több helyen korszerűtlen, az úthálózat jelenlegi formájában nem lenne képes levezetni az ipari park hatásaként megjelenő többletforgalmat. A Déli Ipari Park nagytérségi és lokális közúti megközelítését segítő infrastruktúra fejlesztése keretében számos közúti fejlesztés megvalósulhat.
Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)		Gazdasági Program 2025-29
Kapcsolódó projektek		<ul style="list-style-type: none"> • Új, teljes értékű külön szintű autópálya csomópont az M3-as autópálya 230+488 km szelvényében


Eszköz azonosító és megnevezés	1.3.2	Déli Ipari Park nagytérségi és lokális közúti megközelítését segítő infrastruktúra fejlesztése
		<ul style="list-style-type: none"> A teljes régi 4925. és a régi 49146. jelű összekötő utak burkolatának felújítása és megerősítése. (A) 4925. jelű út (Debreceni út és Butykai utca) teljes szakaszán A teljes régi 4925. és a régi 49146. jelű összekötő utak burkolatának felújítása és megerősítése. (B) 49146. jelű út (Nagykállói utca) Simai úti szintbeni átjáró helyett vasút feletti közúti külön szintű keresztezés kialakítása A 4-es számú főút Szolnok-Debrecen-Nyíregyháza-Záhony vasútvonal külön szintű keresztezésével ipari parkba történő bekötése A 4-es számú főút (Debreceni út) Metró csomópont és Nagykörút közötti szakasz kapacitásbővítő fejlesztése.

Eszköz azonosító és megnevezés	1.3.3	Déli Ipari Park fenntartható megközelítését segítő infrastruktúra fejlesztése
Leírás		A városban a kerékpározás kiemelkedő szerepű, köszönhetően a kedvező domborzati viszonyoknak és a széleskörben kiépített kerékpáros infrastruktúrának. Ennek a hálózatnak le kell követnie a város fejlődését legyen az új lakóterületek megjelenése vagy a nagyfoglalkoztató területek fejlesztése. A kerékpárutak fejlesztése a déli és nyugati iparterületek felé fenntarthatóvá teszi a munkahelyi ingázást, alternatívát nyújt a közúti közlekedéssel szemben, és növeli a közlekedésbiztonságot. A régi 4925. és 49146. jelű összekötő utak mentén teljes hosszban megvalósulhat az ipari park megközelítését segítő kerékpárút hálózat is.
Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)		Gazdasági Program 2025-29
Kapcsolódó projektek		<ul style="list-style-type: none"> A Déli Ipari park megközelítését segítő kerékpárút hálózat

Eszköz azonosító és megnevezés	1.3.4	Vasúti közlekedési kapcsolatok fejlesztése a Déli Ipari Park fejlesztésével összefüggésben
Leírás		Nyíregyháza és környezete vasúti hálózata megfelelő kiterjedésű és sűrűségű, azonban a pályák műszaki színvonala csak a TEN-T hálózat elemein megfelelő. A Déli Ipari Parkot érintő 113-as számú vasútvonal átépítése, villamosítása, konténer terminál és átrakó létesítése, valamint a 100-as számú vasútvonalon deltavágány építése lehetővé teszi, hogy az iparterületek kiszolgálása vasúton is megvalósulhasson, ezzel jelentősen csökkentve a közutak terhelését és erősítve a zöld törekvéseket.
Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)		Gazdasági Program 2025-29
Kapcsolódó projektek		<ul style="list-style-type: none"> 113-as számú vasútvonal helyben történő átépítése és villamosítása A 113-as számú vasútvonaltól északra konténer terminál és átrakó létesítése A 100-as számú vasútvonal Debrecen irányába úgynevezett "Delta" vágány II. ütemű létesítése

Eszköz azonosító és megnevezés	1.4.1	Turisztikai és rekreációs területek kerékpáros elérhetőségének fejlesztése
Leírás		Sóstógyógyfürdő a Korányi Frigyes úton kialakított gyalog- és kerékpárút mellett jól kiépített erdei útvonalakon is megközelíthető. Ezek az útvonalak rendkívül népszerűek a városlakók körében. A Sóstói út mentén azonban a kerékpáros infrastruktúra a városhatárnál véget ér, így a gyors és közvetlen kerékpáros kapcsolat nem biztosított. Míg Nyíregyháza felől Sóstógyógyfürdő több alternatív útvonalon is megközelíthető, Nyírszőlősről nem áll rendelkezésre kerékpáros összeköttetés. A turisztikai desztináció megközelítését segítő kerékpáros infrastruktúra mellett fontos, hogy az ott tartózkodás

Eszköz azonosító és megnevezés	1.4.1	Turisztikai és rekreációs területek kerékpáros elérhetőségének fejlesztése
	ideje alatt a kerékpárral érkezők biztonságosan tudják elhelyezni a sok esetben nagytérű kerékpárjaikat, a nagy turisztikai szolgáltatók bejáratainak közelében.	
Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)	SUMP 2017, Verenyképes járások program	
Kapcsolódó projektek	<ul style="list-style-type: none"> • Sóstói úti kerékpáros infrastruktúra fejlesztése • Nyírszőlős és a Sóstói rekreációs terület közvetlen kerékpáros összeköttetésének megteremtése • Kerékpárparkolás infrastruktúrájának fejlesztése 	

Eszköz azonosító és megnevezés	1.4.2	Sóstógyógyfürdő központ tehermentesítése
Leírás	<p>A szabadidős tevékenységek bőséges kínálatát nyújtó Sóstógyógyfürdő városrész turisztikai és rekreációs lehetőségeinek kihasználását egyre inkább befolyásolják a közúti és főleg parkolási problémák, amelyek alapvetően szezonális jelleggel érvényesülnek. A közösségi közlekedésre is egyre komolyabb hatást gyakoroltak az egyéni gépjármű használatból eredő forgalmi torlódások, valamint parkolással kapcsolatos problémák, a buszközlekedés késégei az utazóközönség számára és a vasúti csatlakozások szempontjából is problémákat okoznak.</p>	
		
	<p>63. ábra: Szabálytalan parkolás miatti forgalmi helyzet Sóstógyógyfürdőn (Fotó: Ekés András)</p>	
	<p>A városrész központjának tehermentesítése a jelenlegi elkerülő út bővítésével, valamint a központ gyalogosvarát átépítése, turisztikai és rekreációs területek rendezett megközelítése javíthat a kialakult helyzeten, ehhez szüksége a Centrál Parkoló (Múzeumfalú parkoló) bekötése a bővítésre váró elkerülő útba. A Nyírvidéki kisvasút turisztikai célú fejlesztése a megközelíthetőség javítása mellett a turisztikai attrakciók számát is bővíti.</p>	

Eszköz azonosító és megnevezés	1.4.2 Sóstógyógyfürdő központ tehermentesítése
	
	64. ábra: Nyírvidéki kisvasút forgalomban (fotó: Ekés András)
Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)	FVS 2022
Kapcsolódó projektek	<ul style="list-style-type: none"> • A városrész központi területének gyalogosbaráttá történő átépítése, sétányok, zöld felületek és pihenő terek kialakítása • A meglévő elkerülő út 2x1 forgalmi sávossá való átépítése • Nyírvidéki kisvasút turisztikai célú fejlesztése

Eszköz azonosító és megnevezés	1.5.1 A repülőtér befektetésösztönzési célú fejlesztése
Leírás	A Nyíregyházi Repülőtér elsősorban turisztikai, szabadidős célú repülésre, illetve pilótaképzésre használatos, egy füves és egy aszfaltozott futópályával rendelkezik. További fejlesztése és felújítása javasolt befektetésösztönzési célból.
Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)	FVS 2022
Kapcsolódó projektek	<ul style="list-style-type: none"> • Repülőtér fejlesztés kis gépek, magángépek, helikopterek számára

Eszköz azonosító és megnevezés	1.5.2 A vasút nemzetközi áruszállításhoz kapcsolódó jobb kihasználása
Leírás	Nyíregyháza vasúti hálózatba való kapcsolódása adott, a Déli Ipari Park fejlesztéséhez kötődő tehervasúti fejlesztések pedig indukálják annak a lehetőségét, hogy az éppen újjáéledő Budapest- Nyíregyháza - Ungvár személyvasúti forgalomhoz hasonlóan a vasút nemzetközi teherszállítási potenciálját is jobban kihasználják.
Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)	-
Kapcsolódó projektek	<ul style="list-style-type: none"> • Határon átnyúló vasúti teherszállítási együttműködési program

Eszköz azonosító és megnevezés	2.1.1 Közösségi közlekedési rendszerek további összehangolása és integrációja
Leírás	Az országos, regionális és helyi közösségi közlekedés megrendelői és szolgáltatói oldalról is egyaránt rendkívül széttagolt. A projekt nem kizárólag Nyíregyházán valósítható meg, de jelentősen előremozdítaná a városban és vonzáskörzetében is a közösségi közlekedés használhatóságát. Ennek érdekében támogatni szükséges minden olyan kezdeményezést, amely a közlekedés szervezési feladatait integráltan közelíti meg, és biztosítja a tarifális, hálózati és menetrendi átjárhatóságot a ma egymástól nagyrészt elszigetelt rendszerek között. A tarifaközösség és közlekedési szövetségi rendszer megalapozására Nyíregyházán

Eszköz azonosító és megnevezés	2.1.1	Közösségi közlekedési rendszerek további összehangolása és integrációja
		belül és az érintett országos és regionális szereplőknél is szakmai és szakpolitikai kezdeményezésekre van szükség.
Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)		SUMP 2017
Kapcsolódó projektek		<ul style="list-style-type: none"> Helyi, regionális és országos buszközlekedés, valamint a vasút közötti integráció és menetrendi hangolás fejlesztése, tarifaközösség alapú rendszer létrehozása

Eszköz azonosító és megnevezés	2.1.2	Térségi és határon átnyúló vasúti közlekedés vonzerejének növelése
Leírás		A vasúti mellékvonalak leromlott infrastruktúrájának feljavítása által, a pályasebesség növelésével, a lakosság számára könnyen elérhető állomások kialakításával, valamint a menetrend módosításával népszerűsíthető a vasúti közlekedés. Sűrűbb követéssel (csúcsidőben 30-60 perc, csúcsidőn kívül 60-90 perc), tarifaközösség bevezetésével, illetve a lakosság számára könnyen elérhető megállóhelyek kialakításával versenyképessé válhat a közösségi közlekedés. A fejlesztések által torlódásmentesen, környezeti hatások szempontjából kedvezőbb módon el lehet érni a külső területekről a várost, illetve az újonnan induló Bécs-Budapest-Nyíregyháza-Ungvár vasúti forgalom segítségével a fővárost, vagy Magyarország keleti és nyugati szomszédjait.
Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)		SUMP 2017
Kapcsolódó projektek		<ul style="list-style-type: none"> Vasúti mellékvonalak fejlesztése hivatásforgalom erősítése céljából

Eszköz azonosító és megnevezés	2.1.3	Vasúti eljutás versenyképességének javítása Budapest, Miskolc és Debrecen felé
Leírás		Nyíregyháza közúti és vasúti kapcsolata a fővárossal és a környező megyeszékhelyekkel is erős. Vasúton Budapest felől mind Miskolcra, mind Debrecenre át InterCity vonatokkal jól elérhető, közúton pedig az M3-as autópálya teremt közvetlen összeköttetést Nyíregyházára. Vasúton a legrövidebb eljutási idő 3 óra 10 perc körüli, ez a pályaállapotok romlásával az utóbbi néhány évben növekedett. Közúton személygépjárművel ennél körülbelül 1 órával gyorsabb. A Budapest-Miskolc-Tokaj-Nyíregyháza-Debrecen-Szolnok-Budapest vonal vasúti infrastruktúrájának fejlesztésével, pályafelújítással elérhető a közúti közlekedésnél versenyképesebb menetidő. Minden vonatnemre (Inter City, gyors, sebes, személy) kiterjedő járműbeszerzéssel a vasúti közlekedés szolgáltatási színvonala emelhető, az akadálymentesség, valamint az előzőekben megfogalmazott versenyképes menetidő biztosításával a vonatok kapacitáskihasználtsága emelhető, a közútról utasok vonhatóak el.
Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)		SUMP 2017, Gazdasági Program 2025-29
Kapcsolódó projektek		<ul style="list-style-type: none"> Debrecen (vá. kiz.) - Nyíregyháza (vá. kiz.) közötti 100-as számú vasútvonal 160 km/h-s sebességre történő átépítése.

Eszköz azonosító és megnevezés	2.2.1	Közösségi és kerékpáros közlekedés kapcsolatainak javítása a két közlekedési mód átjárhatóságának fejlesztésével
Leírás		A kerékpáros és a közösségi közlekedés összekapcsolásának lehetőségét a buszmegálló és a vasútállomás közvetlen közelébe telepített B+R (Bike and Ride) kerékpártárolók, valamint ezen megálló kerékpáros megközelíthetőségének biztosítása adja. A projekt keretében szükséges felmérni a főbb átszállási pontok (pl. vasútállomások, autóbusz-állomás, örökösöldi autóbusz-végállomás) kerékpáros elérhetőségét, illetve a rendelkezésre álló kerékpártárolók kapacitását és a szükséges többletkapacitást.

Eszköz azonosító és megnevezés	2.2.1	Közösségi és kerékpáros közlekedés kapcsolatainak javítása a két közlekedési mód átjárhatóságának fejlesztésével
		 <p data-bbox="435 729 1406 797">65. ábra: Korszerűtlen és elégtelen kapacitású kerékpártároló a vasútállomáson (Fotó: Gertheis Antal)</p> <p data-bbox="435 804 1406 913">A Versenyképes Járások Program keretein belül 20 db kerékpártároló került kihelyezésre az autóbusz-állomásra illetve a vasútállomásra, azonban további fejlesztés, a program kiterjesztése javasolt.</p>
Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)		SUMP 2017, Versenyképes járáások program
Kapcsolódó projektek		<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="486 985 1406 1041">• Kerékpárparkolás infrastruktúrájának fejlesztése az autóbusz és vasútállomáson, illetve a város egyéb frekvenciált pontjain

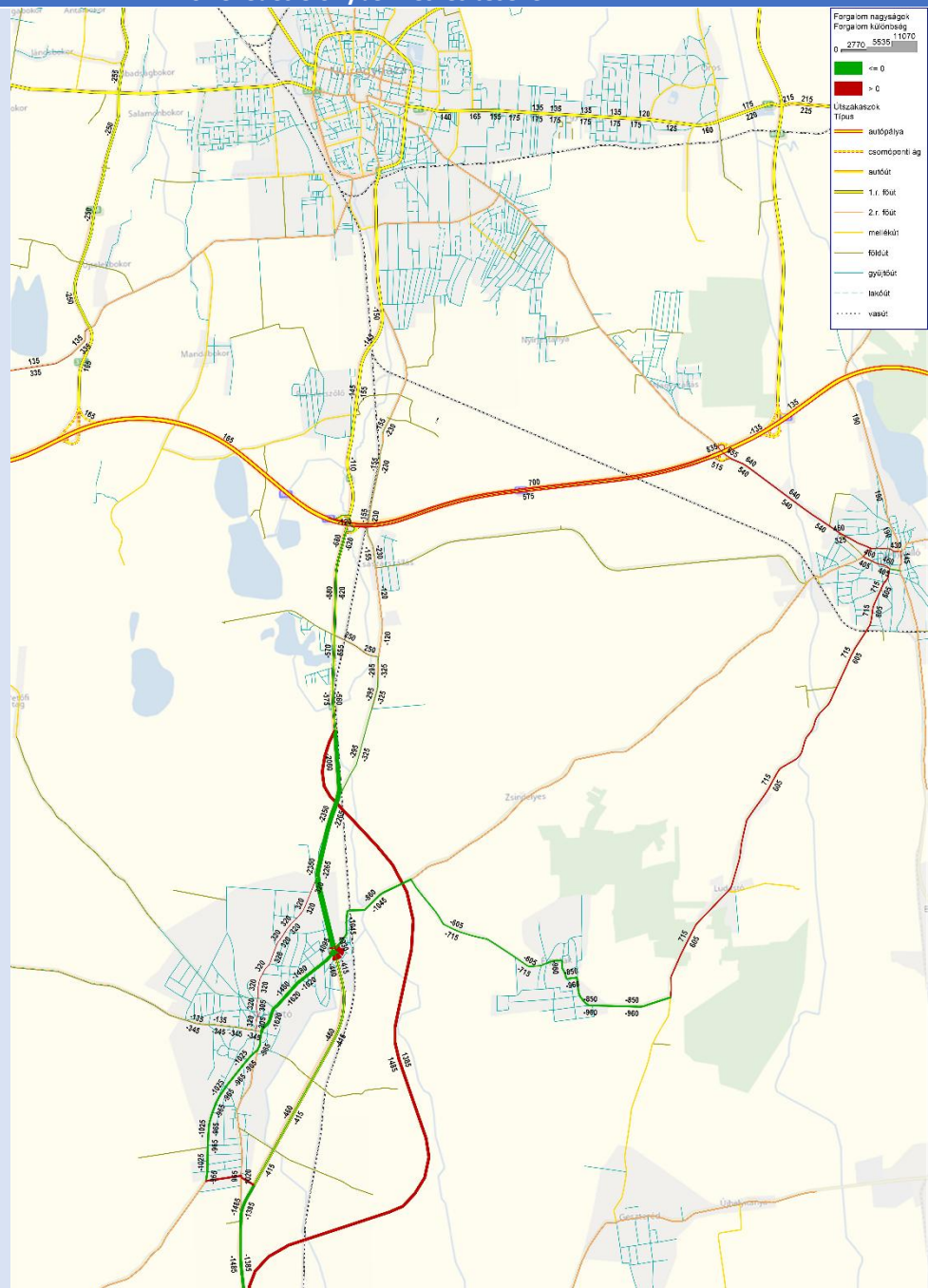
Eszköz azonosító és megnevezés	2.2.2	Intermodális központ fejlesztése
Leírás		<p data-bbox="614 1187 1406 1471">A vasútállomás intermodális kapcsolatai funkcionálisan erősek, kialakítását és szolgáltatási színvonalát tekintve azonban nem korszerűek. A Petőfi téren, a Vasútállomás épületétől körülbelül 200 méterre található a helyközi és részben helyi célokat is szolgáló autóbusz-állomás, a kettő közötti átközlekedés azonban nem komfortos. Az előzetes megvalósíthatósági tanulmány (Trenecon, 2014) készítése során felvázolt elvi lehetőségek közül kiválasztott koncepcionális változatokból a 3/c jelű fejlesztési változat került kiválasztásra. A megvalósítás során fenn kell tartani a kivasút jövőbeni közlekedtetésének lehetőségét. A főbb tartalom:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="486 1478 1406 1547">• A vasúti peronok feljárdatának átalakítása miatt (akadálymentes lift, lépcső) meghosszabbított és átalakított perontetők megépítése a vasútállomáson <li data-bbox="486 1554 1406 1624">• Az új autóbusz pályaudvar peronjai felé az épülettel összekapcsolt peroncsarnok kialakítása <li data-bbox="486 1631 1406 1666">• Védett, fedett várakozás kialakítása <li data-bbox="486 1673 1406 1708">• Gyalogos aluljáró korszerűsítése és akadálymentesítése <li data-bbox="486 1715 1406 1733">• Állomási előtér alatti P+R mélygarázs
Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)		SUMP 2017, Gazdasági Program 2025-29
Kapcsolódó projektek		<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="486 1805 1406 1863">• Nyíregyháza Vasútállomás Intermodális Csomópont fejlesztése

Eszköz azonosító és megnevezés	2.2.3	Többpólusú intermodalitás kialakítása a nyíregyházi és vonzaskörzeti vasútállomásokon, vasúti megállóknak és autóbusz-állomásokon
Leírás		A többpólusú intermodalitás célja, hogy ne egyedül a vasútállomás térségében, a leendő intermodális központ területén lehessen a személygépkocsiról vagy kerékpárról, gyalogos

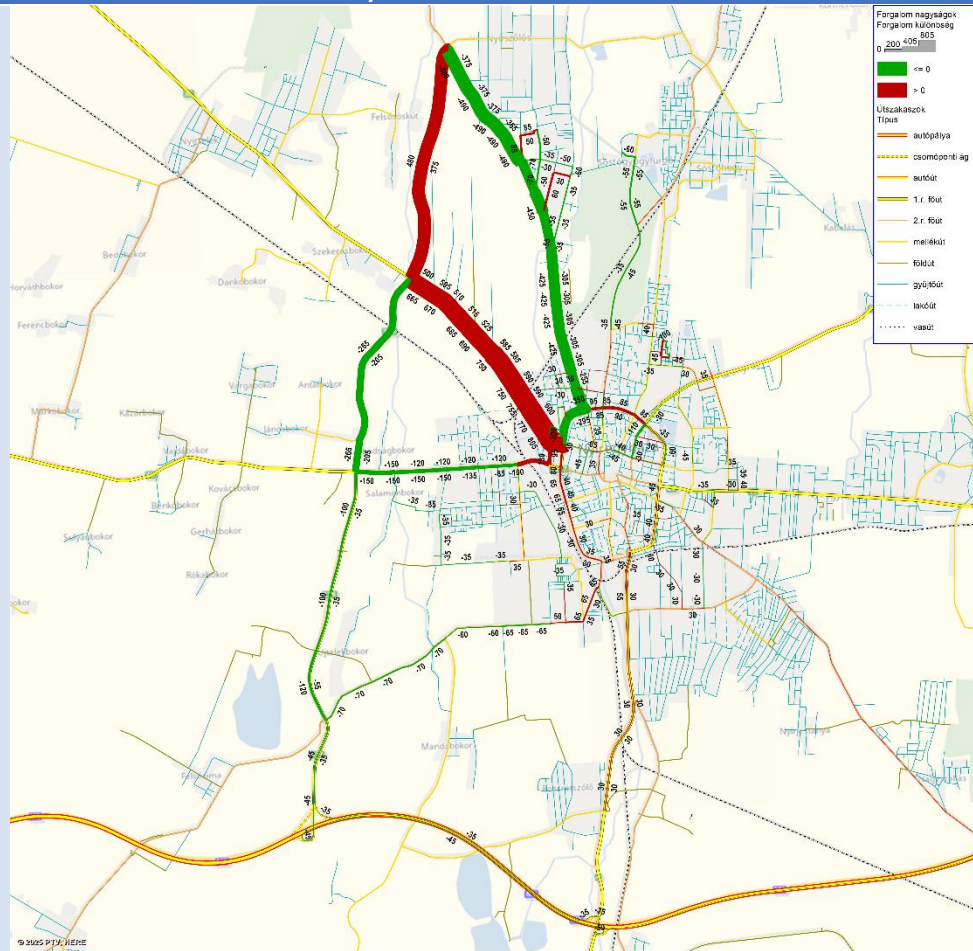
Eszköz azonosító és megnevezés	2.2.3 Többpólusú intermodalitás kialakítása a nyíregyházi és vonzaskörzeti vasútállomásokon, vasúti megállóknál és autóbusz-állomásokon
	<p>közlekedésről a közösségi közlekedés eszközeire váltani, hanem több ponton is, elsősorban a vasúti és a városi közlekedés találkozási pontjainál.</p> <p>A többpólusú intermodalitás megalapozására előkészítés szükséges, fel kell mérni azokat a területeket, ahol funkcionálisan és területigényét tekintve is kialakítható. A többpólusú intermodális pontok területén egyszerű, de funkcionálisan jól működő létesítmények kialakítására van szükség. Az alábbi főbb funkciók javasoltak:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vasúti megállók emelt peronnal való ellátása (sk+55cm) • Esőbeálló, jegyautomaták, utastájékoztató berendezések kihelyezése • Ha szükséges, buszforduló kiépítése, buszmegálló létesítése, fejlesztése esőbeállóval, utastájékoztatókkal, paddal, egyéb utcabútorokkal • Teljes körű akadálymentesítés • P+R parkoló, K+R parkoló a rendelkezésre álló hely függvényében <p>A potenciálisan javasolható helyek az alábbiak: Sóstóhegy, Sóstó, Császárszállás, Nyíregyháza külső, Oros, Sóstói úti kórház</p>
Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)	SUMP 2017
Kapcsolódó projektek	<ul style="list-style-type: none"> • Mikromobilitási pontok, kerékpártárolók és P+R létesítmények kiépítése a vasúti megállóknál, autóbusz-állomásokon a Nyíregyházán és vonzaskörzetében

Eszköz azonosító és megnevezés	2.3.1 Nyíregyháza és vonzaskörzete kerékpáros kapcsolatainak fejlesztése
Leírás	<p>A városban a kerékpározás kiemelkedő szerepű, köszönhetően a kedvező domborzati viszonyoknak és a széleskörben kiépített kerékpáros infrastruktúrának. A sugárirányú főutak mentén a város északi felén több szomszédos települést is elér a hálózat (külterületen önálló kerékpárútként), míg a város déli felén legfeljebb a belterület határáig nyújtózik.</p>
Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)	SUMP 2017
Kapcsolódó projektek	<ul style="list-style-type: none"> • Kemecei út kerékpárút, Sóstó – Nagyhalász között • Simai út, 1. szakasz • Simai út, 2. szakasz • Kállói úton kerékpárút kialakítása a közigazgatási határig

Eszköz azonosító és megnevezés	2.4.1 Térségi közúti kapcsolatok kapacitásbővítése a közúti közösségi közlekedés előnyben részesítésével
Leírás	<p>A város folyamatos gazdasági növekedésének és erős központi szerepének köszönhetően a kereslet folyamatosan nő a városba bevezető sugárirányú közutakon. A Gazdasági Programban szereplő projektek (Tokaji út 2x2 sávra bővítése, 4-es számú főút négynyomúsítása) ezeket a megnövekedett igényeket próbálják kezelni. Ugyanakkor fontos megjegyezni, hogy a városba bevezető jelenleg is nagy forgalmat lebonyolító útjainak bővítése tovább növeli a keresletet ezekre az útszakaszokra és a várost elérve a szűk keresztmetszeteken a mostaninál is súlyosabb közúti torlódásokat okozhatnak. Ezért ezeket a fejlesztéseket minden esetben a közúti közösségi közlekedés előnyben részesítésének kell kísérnie.</p>



66. ábra: 4-es számú főút Újfehértó elkerülő forgalmi hatása a számítógépes modellezés alapján



67. ábra: A Tokaji út sávbővítésének forgalmi hatása a számítógépes modellezés alapján

Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)

Gazdasági Program 2025-29

Kapcsolódó projektek

- 4-es számú főút négy nyomúsítása
- Tokaji út 2x2 sávuúsítása, a 100-as sz. vasútvonal alatti külön szintű átvezetéssel

Eszköz azonosító és megnevezés

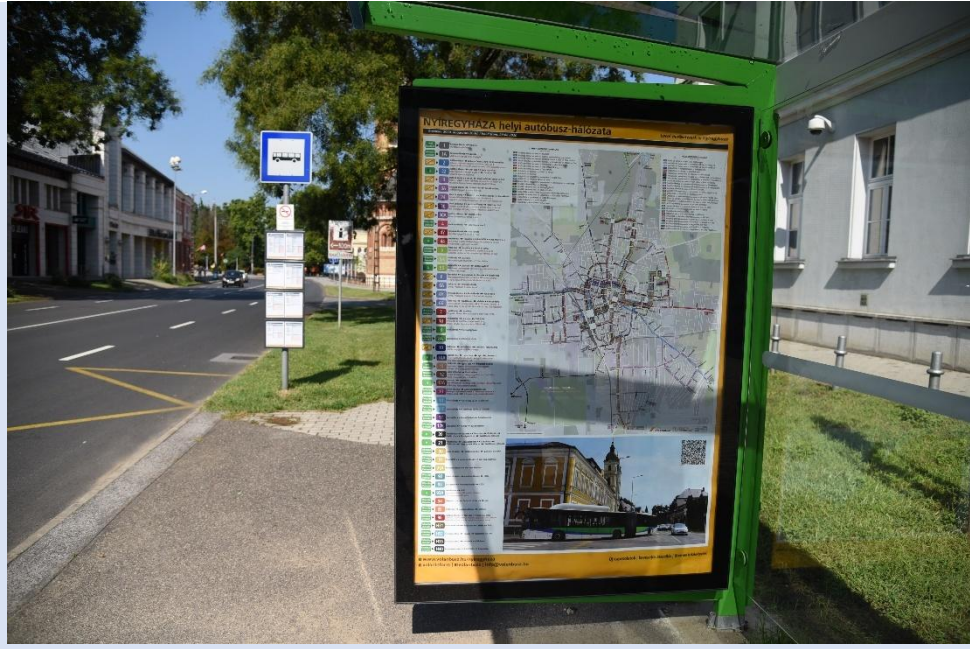
3.1.1

A megújított helyi autóbussz-közlekedés hálózat és menetrend folyamatos utánkövetése és a változó közlekedési igényeknek megfelelő utasközpontú fejlesztése

Leírás

A teljes értékű megújult belterületi hálózat és menetrend 2020. augusztus 20-án lépett életbe, melyet a kezdetektől fogva új kapcsolatok, ütemes menetrend és erős csatlakozások jellemeznek.

Eszköz azonosító és megnevezés	3.1.1	A megújított helyi autóbusz-közlekedés hálózat és menetrend folyamatos utánkövetése és a változó közlekedési igényeknek megfelelő utasközpontú fejlesztése
--------------------------------	-------	--



68. ábra: Megállóhelyi térkép az új hálózatról (fotó: Ekés András)

A nagyfoglalkoztatókat kiszolgáló 90-től 99-ig számozott viszonylatokra ország- és vármegyebérlet mellé kedvezményes 2800 forintos áron kiegészítő bérlet váltható, a foglalkoztatók számára további mennyiségi kedvezmények érhetőek el. Turisztikai termékként megjelenik a Sóstó Napijegy, mellyel kedvező áron lehet utazni a Sóstógyógyfürdőt érintő viszonylatokon. Mind a menetrend, mind a tarifarendszer további fejlesztése és utánkövetése folyamatos, a lakossági visszajelzésekre és az utasforgalmi adatokra építve.


Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)	SUMP 2017
Kapcsolódó projektek	<ul style="list-style-type: none"> • A megújított hálózat és menetrend folyamatos utánkövetése és fejlesztése • Tarifarendszer megújításának folyamatos utánkövetése és fejlesztése

Eszköz azonosító és megnevezés	3.2.1	Helyi autóbusz-közlekedés járműflottájának klímatudatos megújítása
Leírás	<p>A helyi járatokat 86 autóbusz szolgálja ki, ebből 41 CNG üzemű az önkormányzat, míg 45 dízel a Volán tulajdona. A helyi autóbuszok karbantartása az önkormányzat tulajdonában álló, 2024-ben átadott Tiszavasvári úti telephelyen történik. Köszönhetően a karbantartás és forgalomirányítás magas színvonalának, nagyon ritkák a menetkimaradások és a műszaki hibák mind helyi, mind helyközi viszonylatban.</p>	

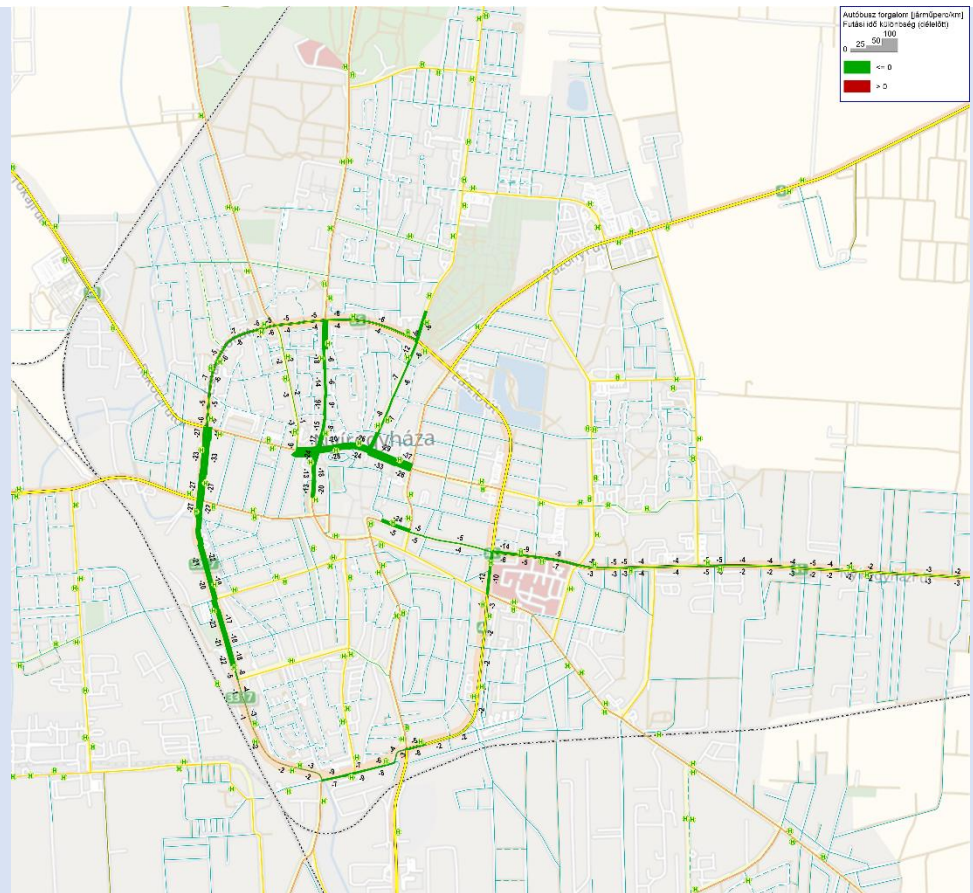
Eszköz azonosító és megnevezés	3.2.1 Helyi autóbusz-közlekedés járműflottájának klímatudatos megújítása
	 <p>69. ábra: CNG hajtású autóbusz a 7-es vonalon Nyíregyházán (fotó: Ekés András)</p> <p>Ennek ellenére az autóbuszflotta további fiatalítása szükséges, mivel a jelenleg legidősebb Solaris típusok már 18-20 évesek, nem felelnek meg maradéktalanul a mai kor elvárásainak. Az utastájékoztató és forgalomirányítás további fejlesztést igényel.</p>
Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)	SUMP 2017
Kapcsolódó projektek	<ul style="list-style-type: none"> Nyíregyháza MJV közösségi közlekedésének fejlesztése érdekében első ütemben 27 darab és második ütemben további 10 db új autóbusz (CNG vagy egyéb tiszta hajtású) beszerzése

Eszköz azonosító és megnevezés	3.3.1 Autóbusz-megállók és decentrumok infrastrukturális és arculati fejlesztése
Leírás	<p>A városban található autóbusz-megállók nagyrészt a kor színvonalának megfelelő kialakításúak, a nagyobb forgalmú megállóhelyek esőbeállóval is rendelkeznek. Számos helyszínen az út mentén vezetett kerékpárút a buszmegálló és a járda között halad el, sokszor szűkítve a kerékpárutat, így balesetveszélyes helyzetet teremtve. A padok és esőbeálló kapacitása nem mindenhol elegendő. Egyes regionális viszonylatok megállóinál figyelhető meg az a jelenség, hogy az autóbuszokra várakozók nem férnek el megfelelően a megállóban, akadályozzák a gyalogos- és kerékpáros forgalmat.</p>  <p>70. ábra: Balesetveszélyes megállóhely-kialakítás a Nagykörút délnyugati szakaszán (fotó: Gertheis Antal)</p> <p>Az utastájékoztató fejlesztése révén átláthatóbb, egyszerűbb, szabványos méretű menetrendi táblák kerültek kihelyezésre, könnyen érthető hálózati térképek készültek. Köszönhetően a Volán minden helyi autóbuszán megtalálható fedélzeti egységeknek, a menetrendi tervezéshez pontosabb adatok állnak rendelkezésre, illetve az utasok számára</p>

Eszköz azonosító és megnevezés	3.3.1	Autóbusz-megállók és decentrumok infrastrukturális és arculati fejlesztése
		elérhető felületeken (menetrend.app, utas.hu, Google Térkép) is megvalósult a járművek valós idejű követése.
Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)		SUMP 2017
Kapcsolódó projektek		<ul style="list-style-type: none"> • Autóbuszmegállók, decentrumok felújítása és akadálymentesítése, fedett várók kiépítése, arculati egységesítés • Utastájékoztató és forgalomirányítás fejlesztése a helyi buszközlekedésben

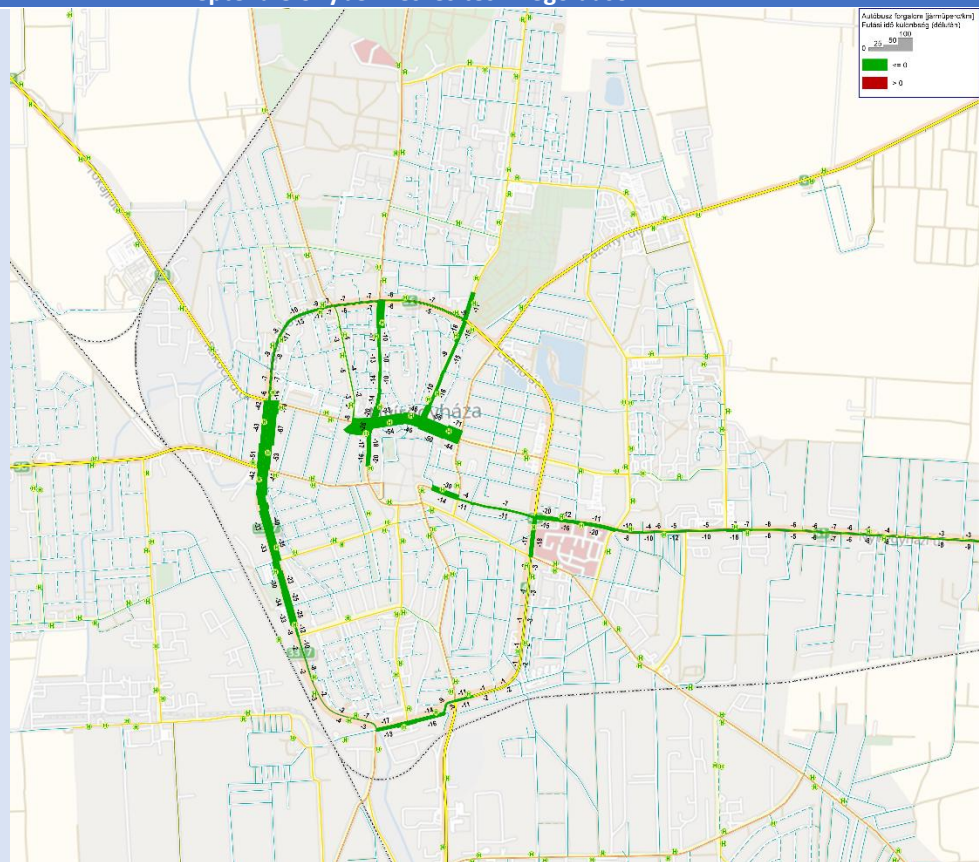
Eszköz azonosító és megnevezés	3.3.2	Autóbuszos közlekedéshez kapcsolódó hiányzó és fejlesztendő infrastruktúra elemek megfelelő kialakítása
Leírás		<p>A helyi és helyközi autóbuszos szolgáltatás infrastruktúrája nem csak a megállókra korlátozódik, az autóbuszhálózat és menetrend megújításából és folyamatos utánkövetéséből adódó fejlesztések kapcsán több üzemeltetéshez szükséges infrastruktúra elem hiányzik vagy fejlesztendő, így végállomások, buszfordulók infrastruktúrája.</p>  <p>71. ábra: Buszforduló kényesermegoldása buszmegállóval Nyíregyházán (fotó: Ekés András)</p> <p>Továbbá az autóbusz-telephely további bővítése indokolt a helyközi flotta számára is, a Tiszavasvári úti Volán telephely fejlesztés második ütemeként tervben van a helyközi autóbusz telephely áthelyezése a helyi közlekedés autóbusz telephelye mellé.</p>
Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)		SUMP 2017
Kapcsolódó projektek		<ul style="list-style-type: none"> • Helyközi autóbusz telephely, buszparkoló és töltőállomás kialakítása a Tiszavasvári úton a helyi autóbusz telephely mellett • Autóbusz-végállomások és fordulók infrastruktúrájának fejlesztése Nyíregyházán

Eszköz azonosító és megnevezés	3.4.1	A közúthálózat és a közösségi közlekedés működéséhez kapcsolódó kis léptékű előnyben részesítési megoldások
Leírás		<p>A közösségi közlekedés előnyben részesítése egyértelműen pozitívan hat a város közlekedési infrastruktúrájára. A közösségi közlekedési járművek előnye többféleképpen is megteremthető: egyrészt forgalomtechnikai, másrészt soft eszközök segítségével. A beavatkozások hatására az autóbusz-közlekedés egyenletesebbé válik, jelzőlámpás csomópontokban zavartalanabb és gyorsabb lesz az áthaladás, így a közösségi közlekedés versenyképessége az egyéni gépjárműközlekedéssel szemben ideálisabb lesz. Ennek már érezhető hatásait kis léptékű előnyben részesítések is meg tudják alapozni, így a lámpaprogramok közösségi közlekedésre optimalizálása, vagy a forgalmi rend átalakítása felfestésekkel, és táblák kihelyezésével.</p>



72. ábra: Tíz belvárosi vonalszakasz lámpás előnyben részesítésének eredménye a délelőtti csúcsban, időnyereség járműperc/km mértékegységben

Csupán lámpaprogram optimalizálással is jelentős időnyereségek érhetők el az autóbuszhálózat járatain. A legnagyobb mértékű nyereséget elsősorban a Kiskörút északi szakaszán, illetve a nagykörút nyugati szakaszán jelentenének, ahol a legsűrűbbek a járatok, de kevésbé forgalmas szakaszokon is érezhető menetidő-nyereségeket lehetne elkönyvelni az egyes vonalszakaszokon.



73. ábra: Tíz belvárosi vonalszakasz lámpás előnyben részesítésének eredménye a délutáni csúcspan, időnyereség járműperc/km mértékegységben

Még jelentősebb időnyereséget lehet elérni ugyanezen szakaszok előnyben részesítésével a délutáni csúcspan időszakában. Az előnyben részesítésből legtöbb hasznot generáló szakaszok az utasforgalom szempontjából is a legfrekvenciáltabb helyszínek, így az érintettek számából fakadóan a fejlesztés kiemelt hasznosságú.

Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)

-

Kapcsolódó projektek

- A közösségi közlekedés előnyben részesítése - I. ütem - felfestések, kis költségű beavatkozások, pilot

Leírás

A közösségi közlekedés előnyben részesítése egyértelműen pozitívan hat a város közlekedési infrastruktúrájára. A közösségi közlekedési járművek előnye többféleképpen is megteremthető: egyrészt forgalomtechnikai, másrészt soft eszközök segítségével. A beavatkozások hatására az autóbusz-közlekedés egyenletesebbé válik, jelzőlámpás csomópontokban zavartalanabb és gyorsabb lesz az áthaladás, így a közösségi közlekedés versenyképessége az egyéni gépjárműközlekedéssel szemben ideálisabb lesz. A közösségi közlekedés előnyben részesítésének egy következő fokozata, amikor a nagyobb léptékű infrastruktúrafejlesztések során, ahogy a kerékpáros infrastruktúra elhelyezése is szempont, a közösségi közlekedés előnyben részesítésének megoldásai is merüljenek fel, például a szegélyek módosításával. Ezekkel egy időben, illetve kiegészítő jelleggel a közlekedési rendszerek digitalizációja is számos lehetőséget hordoz magában a közösségi közlekedés előnyben részesítésére.

Eszköz azonosító és megnevezés	3.4.2	A közösségi közlekedés nagyobb léptékű, rendszer szintű előnyben részesítési megoldásai, infrastruktúra fejlesztések (pl. szegélyek módosítása) illetve ezek potenciáljának növelése a digitalizáció adta lehetőségek kihasználásával
Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)	SUMP 2017	
Kapcsolódó projektek	<ul style="list-style-type: none"> A közösségi közlekedés előnyben részesítése - II. ütem - átalakítások, építések, digitalizáció 	

Eszköz azonosító és megnevezés	3.5.1	Nyíregyháza külterületi és kisforgalmú településrészeinek hatékony - részben igényvezérelt bekapcsolása a közösségi közlekedési hálózatba
Leírás	<p>Nyíregyháza számos településrésze nem, vagy nem megfelelően van lefedve közösségi közlekedéssel. Ezen gyengén lefedett területeket gazdaságosan kiszolgálni csak alacsony befogadóképességű, ezáltal gazdaságosabban üzemeltethető kisbuszokkal lehetséges vagy a helyi- és helyközi közösségi közlekedés szolgáltatások optimalizációján alapuló integrált, részben igényvezérelt kiszolgálás a kisforgalmú területek és peremidőszakok mintájára – Gyerebusz rendszer bővítése.</p> <p>Nyíregyháza egy különleges településszerkezeti jellemzője a bokortanyák megléte, melyek közösségi közlekedési kapcsolatát ugyanúgy biztosítani kell. Ezek a külterületeken a Volán helyközi járatai mellett a H jelű viszonylatok biztosítják a kiszolgálást, melyek 2023-tól Nyíregyháza helyi díjtermékeivel is elérhetők. A bokortanyák kiszolgálása fejlesztendő, a járatok jelenleg hosszú menetidővel és alacsony kihasználtsággal közlekednek. Cél a jelenleg működő H-s jelzésű viszonylatok felülvizsgálata, menetrendi és útvonalai változtatások elvégzése a hatékony és utasbarát szolgáltatás elérése érdekében. Ennek érdekében kidolgozandó az igényvezérelt struktúra újbóli bevezetésének vizsgálata, korszerű és mindenki számára elérhető megoldásokkal. Nem cél, hogy az igényvezérelt buszközlekedés kirekesztő legyen, vagy elérése nehézséget okozzon.</p>	
Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)	SUMP 2017, FVS 2022	
Kapcsolódó projektek	<ul style="list-style-type: none"> GYEREBUSZ II. ütem: rendszer kiterjesztése a külterületi autóbusz-viszonylatokra 	

Eszköz azonosító és megnevezés	4.1.1	Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények korszerűsítése
Leírás	<p>Nyíregyháza és térsége kerékpárforgalmi főhálózata részben kiépült, hossza meghaladja a 80 km-t. A kerékpárforgalmi létesítmények több helyen már elavultak, korszerűtlenek, vagy a meglévő járdák burkolatfelújítása nélkül kerültek kialakításra. Konfliktust jelentenek a városban a kerékpáros átvezetések, melyeknél gyakoriak a balesetek is. A kerékpárosok számára sokszor nem egyértelműek az elsőbbségi viszonyok, illetve számos csomópontban hiányoznak az átvezetések, így megszakad a folytonos kerékpározhatóság. Az elmúlt években szemmel láthatóan fejlesztették az egyoldali kerékpárutak túloldali csatlakozó utcákkal való kapcsolatait.</p>	
Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)	SUMP 2017	
Kapcsolódó projektek	<ul style="list-style-type: none"> Kemecsei út kerékpárút, Sóstó – Nagyhalász között 	

Eszköz azonosító és megnevezés	4.1.2	Hiányzó kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása
Leírás	<p>Nyíregyháza és térsége kerékpárforgalmi főhálózata részben kiépült, hossza meghaladja a 80 km-t, de még vannak jelentős hiányosságok városon belül és a szomszédos településekkel való kapcsolat terén is. A sugárirányú főutak mentén a város északi felén több szomszédos település (Nyírtelek, Kótaj-Bodóhegy, Nyírpazony) is elér a hálózat (külterületen önálló kerékpárútként), míg a város déli felén legfeljebb a belterület határáig nyújtózik. Emellett több kritikus helyszínen (Tiszavasvári úti felüljáró, Nagykörút keleti</p>	

Eszköz azonosító és megnevezés	4.1.2	Hiányzó kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása
		része, vasútállomás térsége) a kiépített kerékpárút teljesen hiányzik, a közúton pedig a kerékpározás tiltott. A korábbi (2017) SUMP-ban több helyszínen kerékpárút kiépítése javasolt volt, javasolt a nem megvalósult helyszínek felülvizsgálata. A kerékpárosok számára sokszor nem egyértelműek az elsőbbségi viszonyok, illetve számos csomópontban hiányoznak az átvezetések, így megszakad a folytonos kerékpározhatóság. TOP Plusz források felhasználásával lehetőség nyílik a hálózat szakadási pontjainak megszüntetésére. Az egyirányú utcák kétirányú kerékpározhatóságának biztosítása is vizsgálandó.
Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)		SUMP 2017, Gazdasági Program 2025-29, TVP - TOP PLUSZ
Kapcsolódó projektek		<ul style="list-style-type: none"> • A korábbi (2017) SUMP-ban, az "Új kerékpáros létesítmények megvalósítás - I. ütem és II. ütem"-ben szereplő és nem megvalósult helyszínek felülvizsgálata • Fenntartható közlekedésfejlesztés Nyíregyházán II. ütem (Kosbor, Nyíregyháza-Nagyszállás) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00015

Eszköz azonosító és megnevezés	4.1.3	Kerékpárparkolás és -tárolás feltételeinek javítása
Leírás		<p>A városban és a vonzaskörzet településein számos forgalomvonzó létesítménynél (iskolák, hivatalok, üzletek, turisztikai célpontok stb.) található elavult, csak a kerék rögzítésére alkalmas kerékpárparkoló – így például Sóstógyógyfürdőn, a víztorony előtt.</p>  <p>74. ábra: Elavult kerékpártárolók a Belvárosban (fotó: Gertheis Antal)</p> <p>Ennek ellenpontjai a feltehetően kerékpárút-projektekhez kapcsolódóan létesített, jó kialakítású, de nem optimális elhelyezésű és így nem használt kerékpártámaszok (pl. Nagykálló Nagybalkányi út, Biri Fő utca belterület határ). Éves költségkeret kialakítása szükséges a folyamatos fejlesztés forrásának biztosítása érdekében. A kerékpártárolók kialakításának helyszínei már a 2017-es SUMP-ban is szerepeltek, a helyszínek felülvizsgálata indokolt.</p>
Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)		SUMP 2017
Kapcsolódó projektek		<ul style="list-style-type: none"> • Éves költségkeret megállapítása a kerékpárparkolás és tárolás feltételeinek javítására

Eszköz azonosító és megnevezés	4.2.1	Gyalogos koncepció és térkép készítése
Leírás		A gyalogos közlekedési elemek fejlesztésének átfogó megalapozása. Ennek keretében egy térkép készül, mely kifejezetten a gyalogos útvonalakra fókuszál. A térkép papír alapú és digitális, valamint online formában is elkészülhet. Továbbá a térkép kiegészíthető egy online felületen működő gyalogos útvonaltervező applikáció készítésével is. Ez tartalmazhatja a legfontosabb forgalomvonzó létesítményeket (zöldövezetek, nyilvános

Eszköz azonosító és megnevezés	4.2.1 Gyalogos koncepció és térkép készítése
	<p>WC, pihenőhelyek, látványosságok) az útvonaltervezés pedig választható metódus (legrövidebb út, legzöldebb út, teljesen akadálytalan út) alapján történhet.</p>  <p>75. ábra: Nyíregyháza részvételével futó európai uniós kutatás-fejlesztési projektek logói (forrás: www.nyiregyhaza.hu)</p> <p>A fejlesztési eszköznek alapot biztosítanak a téma köré szerveződő európai uniós kutatásfejlesztési projektek, amelyekben Nyíregyháza partnerként részt vett és jelenleg és részt vesz, mint a City Walk projektek vagy a PopUpUrbanSpaces. Ezekben a projektekben is készülnek és készültek akciótervek a város élhetőségét javító mobilitási megoldások alkalmazására, amelyek felhasználása javasolt a további hasonló célkitűzések elérése érdekében, illetve az ilyen irányú projektekben való részvétel továbbra is hasznos lehetőség a város számára.</p>
Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)	SUMP 2017, FVS 2022
Kapcsolódó projektek	<ul style="list-style-type: none"> • Gyalogos koncepció és térkép készítés • Gyalogos és kerékpárosbarát utcaszintű minta tervek készítése • Gyalogos- és kerékpárosbarát fejlesztési projektek előkészítése

Eszköz azonosító és megnevezés	4.2.2 Belvárosi gyalogos-kerékpáros övezet kiterjesztése
Leírás	<p>A Kiskörút délkeleti szakaszának megépítésével a Szent István utca - Hunyadi utca - Kossuth tér által határolt terület a belvárosi sétálóutca részévé válhat. Ehhez további megelőző infrastruktúra-fejlesztések szükségesek, például parkolóházak építése.</p>  <p>76. ábra: Minőségi közterület és gyalogos felület Nyíregyházán (fotó: Gertheis Antal)</p> <p>A 2022-es FVS megfogalmazása szerint a cél a belváros gépjárműforgalomtól való tehermentesítése, a zöldfelületek növelésével élhetőbb/gyalogosbarát belvárosi</p>

Eszköz azonosító és megnevezés	4.2.2 Belvárosi gyalogos-kerékpáros övezet kiterjesztése
Leírás	környezet kialakítása. A fejlesztés során a jelenlegi gépjármű forgalom és parkolás a térszín alatt valósulna meg, helyet biztosítva új belvárosi sétálóövezetek és rekreációs területek kialakításához.
Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)	SUMP 2017, FVS 2022
Kapcsolódó projektek	<ul style="list-style-type: none"> • Belváros átalakítása, sétáló terület kibővítése

Eszköz azonosító és megnevezés	4.3.1 Gyalogos felületek rendszerszerű minőségi fejlesztése
Leírás	A viszonylag kis távolságok miatt a város életében, különösen a városközpontban a gyaloglás fontos szerepet játszik. A járdák, gyalogos kapcsolatok kiépítettsége általánosságban megfelelő, azonban több fontos gyalogos kapcsolat nincs megfelelő szinten kialakítva, egyes helyeken a gyalogos közlekedés infrastruktúrája a közúti közlekedéssel szemben alárendelt. Éves költségkeret kialakítása szükséges a folyamatos fejlesztés forrásának biztosítása érdekében.
Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)	SUMP 2017
Kapcsolódó projektek	<ul style="list-style-type: none"> • Meglévő járdaszakaszok felújítása, új járdaszakaszok kiépítése

Eszköz azonosító és megnevezés	4.3.2 Akadálymentesítési program
Leírás	Az akadálymentesítés a város viszonylag sík domborzata miatt nem jelent nagy kihívást. A gyalogátkelőknél a járdaszegélyek általában süllyesztettek, de a taktilis burkolati jelek alkalmazása nem elterjedt. Az autóbusz-állomás, illetve a Kertvárost és az állomást összekötő „repülőhíd” nem akadálymentesített. Éves költségkeret kialakítása szükséges a folyamatos fejlesztés forrásának biztosítása érdekében.
Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)	SUMP 2017
Kapcsolódó projektek	<ul style="list-style-type: none"> • Járdaszakaszok és kerékpáros útvonalak akadálymentesítése

Eszköz azonosító és megnevezés	4.3.3 Biztonságos gyalogos átkelés feltételeinek kialakítása a gyalogos-vasúti keresztezésekben
Leírás	Az elválasztóhatás csökkentése érdekében a jelenlegi gyalogos és kerékpáros legálisan és illegálisan használt vasúti átjárók felülvizsgálata szükséges. Pozitívum, hogy a Korányi Frigyes útról a Kemecei útra történő biztonságos gyalogos-kerékpáros átvezetés elkészült, azonban több helyszínen (például a Tölgyes utcában a kisvasút nyomvonalának keresztezésénél) még további fejlesztések szükségesek.
Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)	SUMP 2017
Kapcsolódó projektek	<ul style="list-style-type: none"> • Vasútvonalakon gyalogos-kerékpáros átjutás lehetőségeinek javítása (átjárói igények felmérése, külön szintű vagy védett szintbeni átjárók kialakítása)

Eszköz azonosító és megnevezés	4.3.4 Közigazgatási területen belüli csomópontok korszerűsítése, közlekedésbiztonsági fejlesztése
Leírás	A jelenlegi helyzet felmérésére egy részletes vizsgálat, közlekedésbiztonsági audit elvégzése szükséges. Az audit eredménye alapján a következő beavatkozások lehetségesek: <ul style="list-style-type: none"> • gyalogátkelők jól látható kijelölése (útburkolati jelek újrafestése, táblázás szükség esetén fényvisszaverő kerettel stb.) • járdacsatlakozás kiépítése, akadálymentesítése

Eszköz azonosító és megnevezés	4.3.4	Közigazgatási területen belüli csomópontok korszerűsítése, közlekedésbiztonsági fejlesztése
		<ul style="list-style-type: none"> • megvilágítás fejlesztése • gyalogosokat védő forgalomcsillapító beavatkozások, pl. gyalogátkelők szintben (forgalomcsillapító küszöbön) történő átvezetése, útttest szűkítése járdafülek kiépítésével stb. • gyalogátkelők védelme középszigettel vagy jelzőlámpával • kerékpárút-átvezetések pótlása, ill. jól látható kijelölése, szükség esetén szegélykorrekciók, alárendelt utak csatlakozásánál kiemelt átvezetés.  <p data-bbox="432 920 1406 985">77. ábra: Gyalogátkelőhely figyelemfelkeltő piros aszfaltfestéssel Nyíregyházán (fotó: Gertheis Antal)</p> <p data-bbox="432 1001 1406 1250">A 2022-es FVS-ben már nevesítésre is kerültek azok a csomópontok, amiknek a fejlesztése már azonosításra került, a közigazgatási területen belüli csomópontok közúti felületeinek minősége és megfelelő kialakítása hozzájárul a biztonságos közlekedés feltételeihez. Felmérésre kerülnek a balesetveszélyes csomópontok, és azok biztonságosabbá tételére forgalomirányítási javaslat kerül kidolgozásra. Továbbá folytatódhat a jelzőlámpás csomópontok összehangolt működésének kialakítása, figyelembe véve a közösségi közlekedési eszközök előnyét.</p>
Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)		SUMP 2017, FVS 2022
Kapcsolódó projektek		<ul style="list-style-type: none"> • Csomópontok és gyalogátkelőhelyek közlekedésbiztonsági auditja és a jelzőlámpás csomópontok forgalomirányításának felülvizsgálata - kerékpáros és gyalogos átvezetések biztonságának növelése • Nagykörút- Váci M. utca csomópont fejlesztés • Sóstói út- Garibaldi u. csomópont fejlesztése • Család utca - Orosi út csomópont fejlesztése • Kemecei út – Templom utcai csomópont fejlesztése • Kemecei út – Berenát utca csomópont fejlesztése

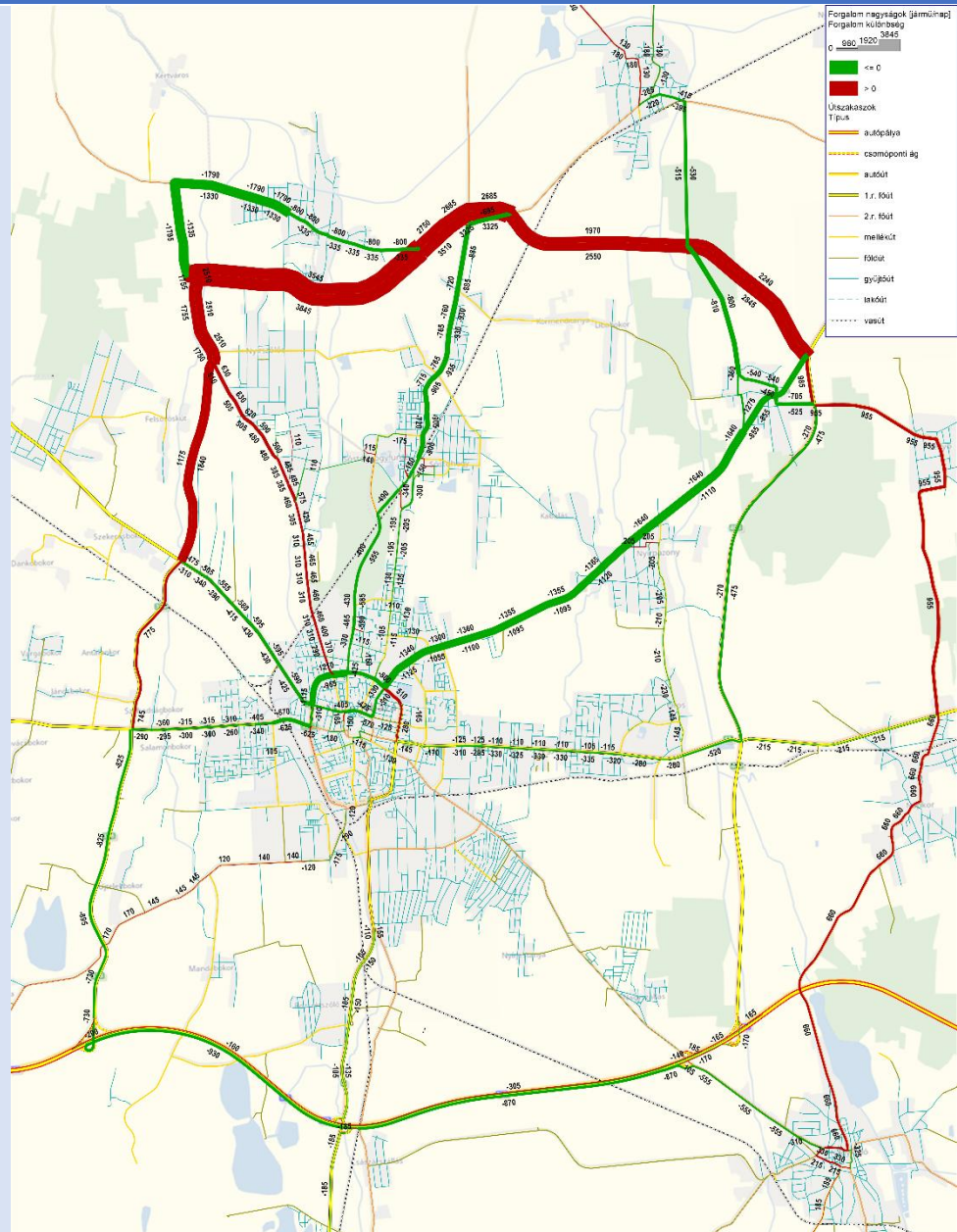
Eszköz azonosító és megnevezés	4.3.5	Nagy forgalmat levezető, a város közlekedésében kiemelt szereppel rendelkező útburkolatok felújítása
Leírás		<p>A folyamatosan növekvő közúti forgalomnak köszönhetően a városban számos helyszínen a meglévő infrastruktúra nem tudja megfelelő minőségben és biztonságosan kielégíteni az igényeket, útfejlesztési program, éves költségkeret biztosítása a városi utak karbantartására. A településen belül futó országos közutak burkolatállapota általánosan rossz, ezen belül kiemelten fejlesztésre szorulnak a bokortanyákhoz vezető bekötőutak, melyek állapota a biztonságos autóbusszos közlekedést is korlátozza. Az önkormányzat kezelésében lévő utak általánosságban jobb állapotúak, köszönhetően a városban zajló folyamatos útfelújítási projekteknek. Ezek jelentős része uniós, illetve kormányzati támogatásból valósul meg.</p>
Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)		SUMP 2017, Gazdasági Program 2025-29, TVP – TOP PLUSZ

Eszköz azonosító és megnevezés	4.3.5	Nagy forgalmat levezető, a város közlekedésében kiemelt szereppel rendelkező útburkolatok felújítása
Kapcsolódó projektek	<ul style="list-style-type: none"> • Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán I. ütem (Ószőlő, Fürdő, Berenát) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2024-00001 • Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán II. ütem (Tölgyes utca) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2024-00006 • Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán III. ütem (Kossuth Lajos, Malom, Sóstóhegyi út) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2024-00003 • Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán VI. ütem (Vay Ádám krt, a Hunyadi utca és a Vasvári Pál utca között) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2024-00004 • Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán X. ütem (Korányi Frigyes utca Kosbor és Ferenc krt. közötti szakasza) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00009 • Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán XIII. ütem (Alma utca) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00021 • Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán XIV. ütem (TVP kereten túli, tartalékprojekt) 	

Eszköz azonosító és megnevezés	4.3.6	Burkolat átépítés és felújítása, sávbővítéssel
Leírás	A folyamatosan növekvő közúti forgalomnak köszönhetően a városban számos helyszínen a meglévő infrastruktúra nem tudja hatékonyan és biztonságosan kielégíteni az igényeket, ezáltal a közösségi közlekedés is jelentős késéseket szenved. Cél a meglévő csomópontok kapacitásbővítő felújítása TOP Plusz forrásokból.	
Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)	Gazdasági Program 2025-29, TVP – TOP PLUSZ, FVS	
Kapcsolódó projektek	<ul style="list-style-type: none"> • Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán XI. ütem (Kossuth utca, csomópontok) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00008 	

Eszköz azonosító és megnevezés	4.3.7	Lakóutcák felújítása
Leírás	Az önkormányzat kezelésében lévő utak általánosságban jó állapotúak, köszönhetően a városban zajló folyamatos útfelújítási projekteknek. Ezek jelentős része uniós, illetve kormányzati támogatásból valósul meg. TOP Plusz forrásokból számos belterületi útszakasz burkolatfelújítása megtörténhet.	
Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)	Gazdasági Program 2025-29, TVP – TOP PLUSZ	
Kapcsolódó projektek	<ul style="list-style-type: none"> • Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán IV. ütem (Hajdú-Szalag utca) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00019 • Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán IX. ütem (Honvéd u, Laktanya tér, Maláta u, Nádor u, Róka u (Honvéd-Nádor között), Serház u, Szilfa u, Szántó KJ u) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00018 • Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán XII. ütem (Alkotmány (Nádor-Rózsa között), Csillag u, Kéz u, Róka u (Nádor-Rózsa között), Rózsa utca) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00010 	

Eszköz azonosító és megnevezés	4.4.1	Nyíregyháza belső városi területeinek forgalmi tehermentesítése
Leírás	A térségi kapcsolatok erősítése és a város átjárhatósága szempontjából hiányzó kapcsolat a külső útgyűrű hiányzó északi szakasza. Ennek megvalósításával a Nagykörút és a sugár irányú főhálózati utak városi szakasza jelentős forgalomtól lenne mentesíthető. Emellett a Korányi városrész és Sóstóhegy tehermentesítése is megvalósulhat.	



67. ábra: Nyíregyháza Északi Elkerülő megvalósulásának forgalmi hatása számítógépes modellezés alapján

Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)

Gazdasági Program 2025-29, FVS 2022

Kapcsolódó projektek

- Északi elkerülő út
- Sóstóhegy és a 4-es sz. főút direkt kapcsolat kiépítése
- Korányi városrész tehermentesítő útjának kiépítése - Makay István utca és Vadvirág utca együttes kiépítése

Eszköz azonosító és megnevezés

Leírás

A Kiskörút és a Nagykörút tehermentesítése érdekében szükséges fejleszteni a külső városrészek közúthálózatát, főként a gyűrűirányú kapcsolatok megerősítése érdekében. Emellett Nyíregyháza városának évtizedes terve a város belső "kiskörútjának" összekapcsolása, a közlekedés gyors és biztonságos haladásának elősegítése.

Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)

FVS 2022

Eszköz azonosító és megnevezés	4.4.2	Hiányzó kapcsolatok biztosítása a városon belül, és a külsőbb városrészek között
Kapcsolódó projektek		<ul style="list-style-type: none"> • Tünde u. folytatása a Móra F. utcán át északi irányba (4911-es főút - 41-es főút és a 4-es főút összekötése) • 41-es számú főút és a 4911. sz. út összekötése – Gomba u., Gyűrű u. és Bogyó u. kétirányú, nehézgépjárműforgalom lebonyolítására alkalmas kialakítása • Nyírszőlős- Sóstógyógyfürdő/Sóstóhegy összekötése Kótaj érintésével • Kiskörút befejezése a Debreceni útig összekötés

Eszköz azonosító és megnevezés	4.4.3	Földburkolatú utcákban szilárd burkolatú utak kiépítése
Leírás		2013. év óta folyamatosan és tudatosan véghez vitt fejlesztésekkel sikerült 2024. év végére 52,2%-ra emelni az önkormányzati tulajdonban lévő úthálózat szilárd burkolattal rendelkező arányát. A korábbi (2017-es) SUMP-ban szereplő, de nem megvalósult helyszínek felülvizsgálata és megvalósítása vagy elvetése szükséges.
Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)		SUMP 2017, TVP – TOP PLUSZ
Kapcsolódó projektek		<ul style="list-style-type: none"> • A korábbi (2017) SUMP-ban szereplő és nem megvalósult helyszínek felülvizsgálata • Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán V. ütem (Pető utca) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2024-00002 • Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán VII. ütem (Csongor utca) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00007 • Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán VIII. ütem (Tagló utca, Napkelte utca) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00013

Eszköz azonosító és megnevezés	4.5.1	Közterületi és közterületen kívüli parkolás integrált, rendszerszintű fejlesztése és optimalizálása
Leírás		<p>A belvárosban tapasztalható jelentős parkolási igény kezelésére murvás parkolókat jelöltek ki a fontosabb forgalomvonzó létesítményektől néhány perces sétatávolságra, ezek az alacsony kiépítettségű, de jó elhelyezkedésű parkolók a III., legolcsóbb zónába tartoznak. Ennek ellenére a nagyobb forgalmú létesítmények előtt (például a Vay Ádám körúton, a bevásárlóközpontnál) továbbra is jellemző a szabálytalan parkolás, amely esetenként az autóbuszok közlekedését is akadályozza.</p>  <p style="text-align: center;">78. ábra Konzervgyár parkoló Nyíregyháza (fotó: Gertheis Antal)</p> <p>Szükséges a parkolás integrált fejlesztése területrendezéssel, parkolóházak építésével, a közterületi parkolás optimalizálásával, akár egyes értékes városi közterületeken parkolóhelyek megszüntetésével.</p>
Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)		SUMP 2017, FVS 2022
Kapcsolódó projektek		<ul style="list-style-type: none"> • Városi parkolási koncepció készítése • Ungvár sétány "körparkoló" területének rendezése

Eszköz azonosító és megnevezés	4.5.1	Közterületi és közterületen kívüli parkolás integrált, rendszerszintű fejlesztése és optimalizálása
		<ul style="list-style-type: none"> • Univerzum mögötti parkolók átalakítása parkolóházzá • A „Kulturális negyed” parkolási lehetőségének bővítése • Búza téri többszintes parkolólemez kialakítása • Síp utca és Egyház utca közötti tömb fejlesztése

Eszköz azonosító és megnevezés	4.5.2	Városi intézmények parkolási lehetőségeinek fejlesztése
Leírás		Problémát jelent egyes intézmények, így a kórház és a piac parkolási helyzete. A szabálytalanul parkoló gépjárművek számos konfliktus forrása, amit a közterület-felügyelet próbál meg ellenőrzéssel kezelni. A kórház esetében saját megvalósításban az elmúlt években történt jelentős fejlesztés, azonban a városi intézmények parkolási lehetőségeit átfogó módon, koncepcionálisan szükséges fejleszteni.
Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)		SUMP 2017
Kapcsolódó projektek		<ul style="list-style-type: none"> • Intézményi parkolási koncepciók megalkotása és megvalósítása

Eszköz azonosító és megnevezés	4.5.3	Sóstógyógyfürdő parkolási rendszerének koncepció alapuló megújítása
Leírás		<p>Sóstógyógyfürdő turisztikai vonzerejének megtartásához az elérhetőség tekintetében az elsődleges szempont a klímatudatos megközelítés előnyben részesítése, azokna a látogatóknak, akik mégis egyéni motorizált közlekedéssel érkeznek a desztinációhoz, rendezett, szabályos, biztonságos és díj fizetéshez kötött parkolási megoldást kell biztosítani.</p>  <p>79. ábra: Parkolási káosz Nyíregyháza – Sóstógyógyfürdőn (fotó: Ekés András)</p> <p>A rekreációs területek rendezett megközelítésének kialakítása indokolt a témában készült koncepció szerint.</p>
Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)		FVS 2022, Sóstógyógyfürdő parkolási koncepció 2025
Kapcsolódó projektek		<ul style="list-style-type: none"> • Turisztikai és rekreációs területek rendezett megközelítése és parkolása

Eszköz azonosító és megnevezés	5.1.1	Elektromobilitási töltőinfrastruktúra kiépítése Nyíregyháza területén
Leírás		Az elektromos töltőállomások infrastruktúrájának kiépítése megkezdődött, azonban ezt főként magánszolgáltatók végzik, a városnak nincs erre irányuló programja. A városban jelenleg több helyen található elektromos járművek töltésére szolgáló infrastruktúra: Samassa József tér, Hatzel tér (volt 3 Rózsa presszó), Búza utca-Bethlen Gábor utca sarka

Eszköz azonosító és megnevezés	5.1.1 Elektromobilitási töltőinfrastruktúra kiépítése Nyíregyháza területén
	(Nyíregyházi Művészeti Szakgimnázium), Szent István u., Tölgyes u. (Múzeumfalu), Tiszavasvári út (Technológiai Transzfer Központ), Belső krt. (Bujtosi-tó), Búza tér (Piac nagyparkoló), Damjanich u. (Érkerti Rendőrség környéke), Pacsirta u. (Szociális és Gondozási Központ előtti rész). Javasoljuk a piaci alapú töltőinfrastruktúra-fejlesztések további ösztönzését.
Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)	SUMP 2017
Kapcsolódó projektek	<ul style="list-style-type: none"> • Piaci alapú töltőinfrastruktúra fejlesztések ösztönzése

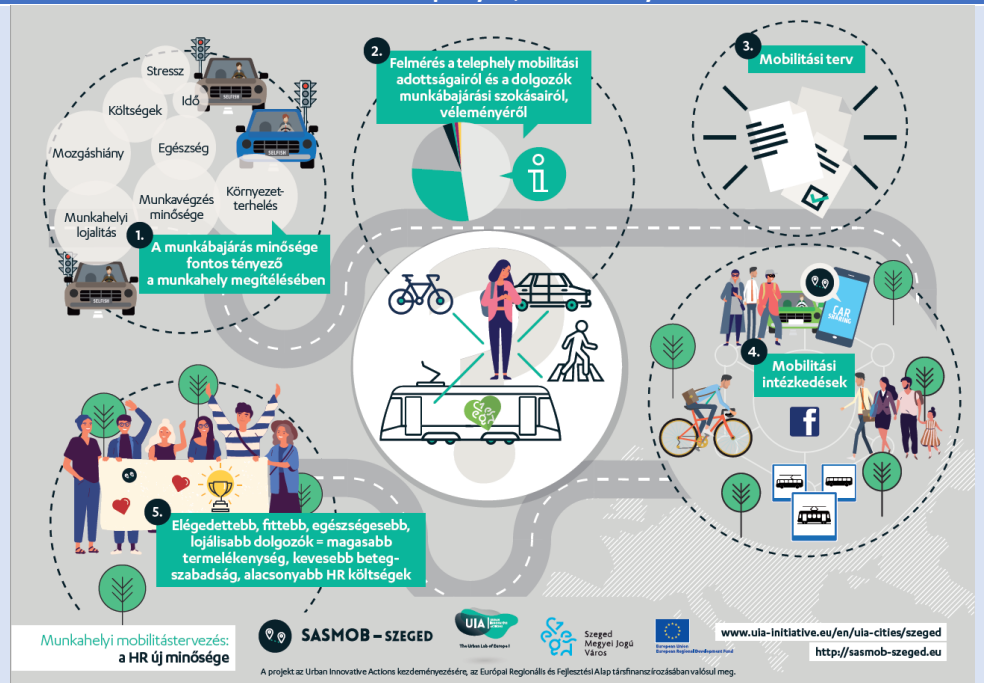
Eszköz azonosító és megnevezés	5.1.2 Zöld közszolgáltatási járműflotta
Leírás	A közszolgáltatók járműflottájának fejlesztése és cseréje folyamatos. A helyi közlekedésben 41 CNG üzemű autóbusz közlekedik, emellett az önkormányzat járműflottájában (például a hulladékszállítást végző járműveknél) elektromos járművek is beszerzésre kerültek. A program további folytatása indokolt. A járműpark megújítása során az alternatív energiaforrásokhoz szükséges technológiát és a területet is biztosítani szükséges.
Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)	SUMP 2017
Kapcsolódó projektek	<ul style="list-style-type: none"> • A városi közszolgáltatók járműflottájának környezetbarát megújítása

Eszköz azonosító és megnevezés	5.2.1 A fenntartható és biztonságos közlekedés népszerűsítése, szemléletformáló kampányok, rendezvények ösztönzése
Leírás	Nyíregyházán a szemléletformálási, oktatási, képzési tevékenységek a legutóbbi SUMP elkészülte óta már tervszerűen is megvalósulnak, és nem csak esetleg. A város célként fogalmazta meg a meglévő kezdeményezések városi mozgalommá való bővítését. A meglévő, fenntartható és biztonságos közlekedést népszerűsítő programok további támogatása, ösztönzése szükséges, lehetőleg éves költségkeret meghatározásával. Lehetséges megvalósítási formák: <ul style="list-style-type: none"> • Bringa Piknik és Bringa Város programok • Bringázz a munkába, mobilitási hét megvalósítása • Együttműködési platform cégekkel és intézményekkel az aktív közlekedési formák feltételeinek javítása érdekében • Kampány a kerékpáros és gyalogos közlekedés ösztönzése érdekében • Autóval közlekedők szemléletformálása, programok, akciók megvalósítása • Kerékpáros- és gyalogosbiztonságot javító forgalomszervezési és szabályozási megoldások bevezetése • Kerékpáros útvonalak kialakítása és népszerűsítése • A kerékpáros útvonalak fizikai megjelenítése (pl. közlekedési táblák) • Online alkalmazások létrehozása

Eszköz azonosító és megnevezés

5.2.1

A fenntartható és biztonságos közlekedés népszerűsítése, szemléletformáló kampányok, rendezvények ösztönzése



68. ábra: Fenntartható és biztonságos közlekedés népszerűsítése (SASMOB Szeged)

Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)

SUMP 2017, FVS 2022

Kapcsolódó projektek

- Az aktív közlekedési formák (kerékpáros és gyalogos közlekedés) népszerűsítése és térnyerésének segítése

Eszköz azonosító és megnevezés

5.2.2

SUMP elvek alkalmazása a városi tervezés, szabályozás rendszerén belül

Leírás

A fenntartható városi mobilitási terv átgondolt útmutatást ad a város és a városkörnyék közlekedési szempontból való fejlesztésére. Nemzetközi viszonylatban is visszatérő probléma, hogy a stratégiai dokumentum elkészülte után az ajánlott intézkedések nem valósulnak meg, vagy csak részben, így a beavatkozások előnyei nem teljesülnek maradéktalanul.



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

Eszköz azonosító és megnevezés	5.2.2	SUMP elvek alkalmazása a városi tervezés, szabályozás rendszerén belül
		A cél olyan szabályozási keret létrehozása, mely megköveteli a város-, és közlekedésfejlesztési projektek során a munkacsoportoktól, hogy figyelembe vegyék a SUMP irányelveket.
Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)		SUMP 2017
Kapcsolódó projektek		<ul style="list-style-type: none"> SUMP-elvű döntéstámogató rendszer kialakítása

Eszköz azonosító és megnevezés	5.2.3	Intézményi és munkahelyi mobilitási tervek készítésének ösztönzése, összhangban a városi prioritásokkal
Leírás		<p>Munkahelyi, iskolai mobilitási tervek készítésével tovább növelhető a fenntartható közlekedési módok részaránya. Az eszköz célja a környezettudatosság és a fenntartható közlekedési módok térnyerésének elősegítése a nyíregyházi dolgozók és iskolák diákjainak közlekedési módválasztási szokásaiban.</p>  <p>81. ábra: Fél órás reggeli csúcsidőszakban működő iskolautca Sint-Niklaas, Belgium (fotó: Gertheis Antal)</p> <p>Fontos részét képezik a mobilitási terveknek az akadálymentesség feltételeinek biztosítását szolgáló fejlesztések. Az ilyen mobilitási tervek lehetőséget teremtenek a városi nagy forgalomvonzó létesítmények és a város saját mobilitási céljainak integrálására.</p>
Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)		SUMP 2017
Kapcsolódó projektek		<ul style="list-style-type: none"> Iskolai mobilitási és munkahelyi mobilitás terv pilot programok

Eszköz azonosító és megnevezés	5.3.1	Megosztott mobilitási kínálat fejlesztése
Leírás		<p>A közösségi közlekedés rugalmas kiegészítését biztosíthatják a megosztott mobilitási szolgáltatások, különösen, amennyiben ezek integrációja is megvalósul. A városban jelen van a Lime elektromosroller-megosztó szolgáltatás. Az elektromos rollerek bizonytalan szabályozási környezete, illetve kerékpároktól eltérő menetdinamikája mindennapos konfliktusokat szül a közlekedésben részt vevők között. A rendőrség szerint nagyon magas a rolleres balesetek száma a városban.</p> <p>Kerékpármegosztó szolgáltatás a városban nem elérhető, ennek fejlesztése időszerű, elsősorban a turisztikai területeken. A rendszer alapos igényfelmérésre épülő és a kerékpárforgalmi főhálózat mentén, illetve a turisztikai és rekreációs területeken való kialakítása tovább növelheti a kerékpárhasználatot mind a nyíregyháziak, mind a városba látogatók körében.</p>



82. ábra Kerékpármegosztó rendszer állomása Esztergomban (fotó: Gertheis Antal)

A városi autóhasználat optimalizálásának egyik lehetősége a közösségi autóhasználat bevezetése, mely egyik formája a carsharing rendszer. Ebben az esetben a használó lemond saját járművének birtoklásáról, helyette bérautót használt. Így városi szinten csökken a személygépjárművek száma, ezzel együtt a torlódások mértéke is. Amennyiben alternatív meghajtású közautó járműflotta kerül kialakításra, úgy további pozitív változások történhetnek a környezet minőségét illetően. A rendszer részét képezheti dedikált parkolóhely a carsharing járművek számára, mobil és online alkalmazás, amelyen a felhasználó könnyen információhoz juthat, és bérelhet autót. A közösségi autóhasználat másik formája a carpooling rendszer, azaz az autó megosztása, amikor azonos útvonalon lakó és/vagy dolgozó emberek összeülnek egy autóba.



83. ábra: Carsharing jármű Bécsben (fotó: Ekés András)

Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)

SUMP 2017

Kapcsolódó projektek

- Közösségi kerékpáros közlekedési rendszer kialakítása
- Közösségi autózás használatának bevezetése

Leírás

A közösségi közlekedés hálózat és menetrend elmúlt években történt megújítása révén jó kapcsolat és rendszeres találkozók alakultak ki a város meghatározó nagyfoglalkoztatóival, közoktatási intézményeivel és turisztikai szolgáltatóival. Ezek a fórumok lehetőséget teremtettek arra, hogy a nagy forgalomvonzó létesítmények, intézmények, piaci szereplők jelezhessék a város felé a mobilitási igényeiket, amiket a város a lehetőségek

Eszköz azonosító és megnevezés	5.3.2	Részvételiség erősítése a közoktatási, nagyfoglalkoztatói és turisztikai fórumok és a helyi érdekeltek bevonása révén
		figyelembevételével kielégíteni. A fórumok hatékony és két oldali kommunikációra adnak lehetőséget a közösségi közlekedés felhasználói és szolgáltatói oldala között. Ezen fórumok folytatása és kiterjesztése javasolt további érintettekre.
Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)		SUMP 2017
Kapcsolódó projektek		<ul style="list-style-type: none"> • Tematikus közlekedési fórumok

Eszköz azonosító és megnevezés	5.3.3	Hazai, nemzetközi mobilitási együttműködésekben és kutatás-fejlesztési projektekben való részvétel
Leírás		<p>A fenntartható mobilitással kapcsolatos hazai és nemzetközi együttműködések hozzájárulnak a szakterületi kompetenciák bővítéséhez nemcsak önkormányzati szinten. A tudás felhalmozás elősegíti az újszerű városi-, és mobilitásfejlesztési megoldások kidolgozását, illetve megvalósulását Nyíregyházán, ami közvetlen előnyöket jelent a város számára.</p> <p>Nyíregyháza Megyei Jogú Város Önkormányzata 2025-től a Magyar CIVINET, a fenntartható város mobilitásért elkötelezett magyar nyelvű (is) használó városok közösségének tagja. A közösségben való aktív részvétel biztosítja, hogy a város döntéshozói, városfejlesztési és közlekedési szakemberek értesüljenek a fenntartható közlekedés hazai és európai trendjeiről, részesei lehessenek a tudásmegosztó platform eseményeinek, kezdeményezéseinek.</p>
		
		<p>84. ábra: A Magyar CIVINET rendezvénye Nyíregyházán 2025. június 18-án (fotó: Ekés András)</p>
		<p>Nyíregyháza már mondhatni hagyományos partnere Interreg CE és Interreg Danube kutatás-fejlesztési projekteknek, amelyekből már eddig is értékes eredménytermékek szolgálták a város fenntartható közlekedés irányába mutató törekvéseit. Ezek a pályázatok lehetőséget teremtenek a nemzetközi tudásmegosztásra és kísérleti projektek megvalósítására is, amelyek sikere esetén magabiztosabban valósíthat meg a város rendszerszintű fenntarthatósági fejlesztéseket.</p>
Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)		SUMP 2017
Kapcsolódó projektek		<ul style="list-style-type: none"> • Aktív részvétel hazai és nemzetközi fenntartható mobilitási együttműködésekben, projektpartneri részvétel európai kutatás-fejlesztési projektekben

Eszköz azonosító és megnevezés	5.4.1	A város közlekedésinfrastruktúra-vagyonának fenntartását, fejlesztését támogató rendszerek kialakítása
Leírás		Cél egy egységes szemléletű térinformatikai adatbázis létrehozása, mely a város közlekedési infrastruktúrájáról szolgáltató naprakész információkat. Ezáltal egyszerűbbé válik a beavatkozások, felújítások tervezése, valamint a fejlesztések nyomon követése.

Eszköz azonosító és megnevezés	5.4.1	A város közlekedésinfrastruktúra-vagyonának fenntartását, fejlesztését támogató rendszerek kialakítása
		Kiemelendő feladat a térinformatikai rendszer használatához kapcsolódó felelősségek meghatározása, valamint a szervezeti feltételek megteremtése
Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)		SUMP 2017
Kapcsolódó projektek		Térinformatikai rendszer megvalósítása közlekedési infrastruktúra támogatásának figyelembe vételével

Eszköz azonosító és megnevezés	5.4.2	Városi zöld átállás tervezése és megvalósítása a kapcsolódó útmutatók és irányelvek szerint
Leírás		A város klímasemlegességi törekvéseinek megvalósítását egy kisebb létszámú, de hatékonyan működő Zöld Átállás Iroda segítené, amely a tervezési és koordinációs feladatok mellett a projektek fejlesztését is végezné. A meghatározó szereplők – nagyvállalatok, közlekedési cégek, városi szolgáltatók, környezetvédelmi hatóságok – bevonásával létrejönne a Városi Klímaplatform, amely a közös gondolkodást és együttműködést biztosítaná. Elkészülne a klímasemlegességi akcióterv, valamint a városi klíma monitoring rendszer, amely a kibocsátások és eredmények folyamatos nyomon követését tenné lehetővé. Fontos elem lenne a CO ₂ -mérési módszertan kidolgozása és kipróbálása, amely a város saját adataira épülne. A szakmai munka mellett kiemelt szerepet kapna a szemléletformálás és tudatosítás, amely a lakosság és más célcsoportok bevonásával segítené a zöld átállást. A folyamat részeként elkészül a Zöld és Digitális Átállás Stratégiai dokumentuma, ezekhez azonban még egyelőre nem készült el a módszertani útmutató.
Előzmény (pl. FVS kapcsolódás)		FVS 2022
Kapcsolódó projektek		<ul style="list-style-type: none"> Zöld átállás menedzsement Nyíregyháza közlekedési rendszerében

5.3 PROJEKTEK DEFINIÁLÁSA ÉS A BEAVATKOZÁSI PROGRAM ÖSSZEÁLLÍTÁSA

Az eszközökhöz kapcsolódóan 104 projekt megvalósítása javasolt

Az előző fejezetekben, az eszközökhöz kapcsolódóan rögzítettük a megvalósításra javasolt projekteket – összesen 104 projektet, amelyek mind hozzájárulnak Nyíregyháza stratégiai céljainak eléréséhez és a közlekedési rendszer hatékonyabbá és fenntarthatóbbá tételéhez. **A projektek listája – célokhoz és eszközökhöz rendelve – az alábbi 5. táblázatban található.**

5. táblázat: Projektlista az eszközökhöz kapcsolódóan

Eszköz	Sorszám	Projekt
Gazdasági, munkahelyi területek kerékpáros elérhetőségének fejlesztése	1	Fenntartható közlekedésfejlesztés Nyíregyházán I. ütem - Tiszavasvári út kerékpárút kialakítása Varsó-Derkovits u. között (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2024-00005
	2	Az I. Ipari Parkhoz vezető kerékpárút kialakítása/Kerékpárút építése a Tünde utca és az Ipari Park között
A Nyíregyházi Ipari Park meglévő területének infrastrukturális fejlesztése	3	Ipari park belső úthálózatának, infrastruktúrájának fejlesztése (pl. buszmegállók kialakítása, IT fejlesztés stb.), kerékpárút építése, közműfejlesztés (pl.

Eszköz	Sorszám	Projekt
		közvilágítás korszerűsítése), területrendezés, továbbá "smart" megoldások telepítése (pl. okos zebrák, közösségi közlekedéshez kapcsolódó utastájékoztatói rendszerek)
City-logisztika stratégiai megalapozása a fenntartható városi és ipari áruszállításért	4	City-logisztikai stratégia kidolgozása és megvalósítása - városi áruszállítás szabályozása, - alacsony kibocsátású zóna, - nagyfoglalkoztatói területek teherforgalmi elérhetőségének optimalizálása
Déli Ipari Park infrastruktúra fejlesztése	5	Déli Ipari park fejlesztése II. ütem
	6	Déli Ipari park fejlesztése III. ütem
Déli Ipari Park nagytérségi és lokális közúti megközelítését segítő infrastruktúra fejlesztése	7	Új, teljes értékű külön szintű autópálya csomópont az M3-as autópálya 230+488 km szelvényében
	8	A teljes régi 4925. és a régi 49146. jelű összekötő utak burkolatának felújítása és megerősítése. (A) 4925. jelű út (Debreceni út és Butykai utca) teljes szakaszán
	9	A teljes régi 4925. és a régi 49146. jelű összekötő utak burkolatának felújítása és megerősítése. (B) 49146. jelű út (Nagykállói utca)
	10	Simai úti szintbeni átjáró helyett vasút feletti közúti külön szintű keresztezés kialakítása
	11	A 4-es számú főút Szolnok-Debrecen-Nyíregyháza-Záhony vasútvonal külön szintű keresztezésével ipari parkba történő bekötése
	12	A 4-es számú főút (Debreceni út) Metró csomópont és Nagykörút közötti szakasz kapacitásbővítő fejlesztése.
Déli Ipari Park fenntartható megközelítését segítő infrastruktúra fejlesztése	13	A Déli Ipari park megközelítését segítő kerékpárút hálózat
Vasúti közlekedési kapcsolatok fejlesztése a Déli Ipari Park fejlesztésével összefüggésben	14	113-as számú vasútvonal helyben történő átépítése és villamosítása
	15	A 113-as számú vasútvonaltól északra konténer terminál és átrakó létesítése
	16	A 100-as számú vasútvonal Debrecen irányába úgynevezett "Delta" vágány II. ütemű létesítése
Turisztikai és rekreációs területek kerékpáros elérhetőségének fejlesztése	17	Sóstói úti kerékpáros infrastruktúra fejlesztése
	18	Nyírszőlős és a Sóstói rekreációs terület közvetlen kerékpáros összeköttetésének megteremtése
	19	Kerékpárparkolás infrastruktúrájának fejlesztése
Sóstógyógyfürdő központ tehermentesítése	20	A városrész központi területének gyalogos baráttá történő átépítése, sétányok, zöld felületek és pihenő terek kialakítása
	21	A meglévő elkerülő út 2x1 forgalmi sávossá váló átépítése valósul meg.
	22	Nyírvideki kisvasút turisztikai célú fejlesztése

Eszköz	Sorszám	Projekt
A repülőtér befektetésösztönzési célú fejlesztése	23	Repülőtér fejlesztés kis gépek, magángépek, helikopterek számára
A vasút nemzetközi áruszállításhoz kapcsolódó jobb kihasználása	24	Határon átnyúló vasúti teherszállítási együttműködési program
Közösségi közlekedési rendszerek további összehangolása és integrációja	25	Helyi, regionális és országos buszközlekedés, valamint a vasút közötti integráció és menetrendi hangolás fejlesztése, tarifaközösség alapú rendszer létrehozása
Térségi és határon átnyúló vasúti közlekedés vonzerejének növelése	26	Vasúti mellékvonalak fejlesztése hivatásforgalom erősítése céljából
Vasúti eljutás versenyképességének javítása Budapest, Miskolc és Debrecen felé	27	Debrecen (vá. kiz.) - Nyíregyháza (vá. kiz.) közötti 100-as számú vasútvonal 160 km/h-s sebességre történő átépítése.
Közösségi és kerékpáros közlekedés kapcsolatainak javítása a két közlekedési mód átjárhatóságának fejlesztésével	28	Kerékpárparkolás infrastruktúrájának fejlesztése az autóbusz és vasútállomáson, illetve a város egyéb frekvenciált pontjain
Intermodális központ fejlesztése	29	Nyíregyháza Vasútállomás Intermodális Csomópont fejlesztése
Többpólusú intermodalitás kialakítása a nyíregyházi és vonzaskörzeti vasútállomásokon, vasúti megállóknál és autóbusz-állomásokon	30	Mikromobilitási pontok, kerékpártárolók és P+R létesítmények kiépítése a vasúti megállóknál, autóbusz-állomásokon a Nyíregyházán és vonzaskörzetében
Nyíregyháza és vonzaskörzete kerékpáros kapcsolatainak további fejlesztése	31	Kemecsei út kerékpárút, Sóstó – Nagyhalász között
	32	Simai út, 1. szakasz
	33	Simai út, 2. szakasz
	34	Kállói úton kerékpárút kialakítása a közigazgatási határig
Térségi közúti kapcsolatok kapacitásbővítése a közúti közösségi közlekedés előnyben részesítésével	35	4-es számú főút négy nyomúsítása
	36	Tokaji út 2x2 sávúsítása, a 100-as sz. vasútvonal alatti külön szintű átvezetéssel
A megújított helyi autóbusz-közlekedés hálózat és menetrend folyamatos utánkövetése és a változó közlekedési igényeknek megfelelő utasközpontú fejlesztése	37	A megújított hálózat és menetrend folyamatos utánkövetése és fejlesztése
	38	Tarifarendszer megújításának folyamatos utánkövetése és fejlesztése
Helyi autóbusz-közlekedés járműflottájának klímadatastos megújítása	39	Nyíregyháza MJV közösségi közlekedésének fejlesztése érdekében első ütemben 27 darab és második ütemben további 10 db új autóbusz (CNG vagy egyéb tiszta hajtású) beszerzése
Autóbusz-megállók és decentrumok infrastrukturális és arculati fejlesztése	40	Autóbusz-megállók és decentrumok infrastrukturális és arculati fejlesztése, digitalizációs fejlesztése
	41	Utastájékoztató és forgalomirányítás fejlesztése a helyi buszközlekedésben
Autóbuzsos közlekedéshez kapcsolódó hiányzó és fejlesztendő infrastruktúra elemek megfelelő kialakítása	42	Helyközi autóbusz telephely, buszparkoló és töltőállomás kialakítása a Tiszavasvári úton a helyi autóbusz telephely mellett

Eszköz	Sorszám	Projekt
	43	Autóbusz-végállomások és fordulók infrastruktúrájának fejlesztése Nyíregyházán
A közúthálózat és a közösségi közlekedés működéséhez kapcsolódó kis léptékű előnyben részesítési megoldások	44	A közösségi közlekedés előnyben részesítése - I. ütem - felfestések, kis költségű beavatkozások, pilot
A közösségi közlekedés nagyobb léptékű, rendszer szintű előnyben részesítési megoldásai, infrastruktúra fejlesztések (pl. szegélyek módosítása) illetve ezek potenciáljának növelése a digitalizáció adta lehetőségek kihasználásával	45	A közösségi közlekedés előnyben részesítése - II. ütem - átalakítások, építések, digitalizáció
Nyíregyháza külterületi és kisforgalmú településrészeinek hatékony - részben igényvezérelt bekapcsolása a közösségi közlekedési hálózatba	46	GYEREBUSZ II. ütem: rendszer kiterjesztése a külterületi autóbusz-viszonylatokra
Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények korszerűsítése	47	Kemecsei út kerékpárút, Sóstó – Nagyhalász között
Hiányzó kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása	48	A korábbi (2017) SUMP-ban, az "Új kerékpáros létesítmények megvalósítás - I. ütem és II. ütem"- ben szereplő és nem megvalósult helyszínek felülvizsgálata
	49	Fenntartható közlekedésfejlesztés Nyíregyházán II. ütem (Kosbor, Nyíregyháza-Nagyszállás) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00015
Kerékpárparkolás és -tárolás feltételeinek javítása	50	Éves költségkeret megállapítása a kerékpárparkolás és tárolás feltételeinek javítására
Gyalogos közlekedési elemek fejlesztése és kapcsolódó uniós projektekben további részvétel	51	Gyalogos koncepció és térkép készítése
	52	Gyalogos és kerékpárosbarát utcaszintű minta tervek készítése
	53	Gyalogos- és kerékpárosbarát fejlesztési projektek előkészítése
Belvárosi gyalogos-kerékpáros övezet kiterjesztése	54	Belváros átalakítása, sétáló terület kibővítése
Gyalogos felületek rendszerszerű minőségi fejlesztése	55	Meglévő járdaszakaszok felújítása, új járdaszakaszok kiépítése
Akadálymentesítési program	56	Járdaszakaszok és kerékpáros útvonalak akadálymentesítése
Biztonságos gyalogos átkelés feltételeinek kialakítása a gyalogos-vasúti keresztezésekben	57	Vasútvonalakon gyalogos-kerékpáros átjutás lehetőségeinek javítása (átjárási igények felmérése, külön szintű vagy védett szintbeni átjárók kialakítása)
Közigazgatási területen belüli csomópontok korszerűsítése, közlekedésbiztonsági fejlesztése	58	Csomópontok és gyalogátkelőhelyek közlekedésbiztonsági auditja és a jelzőlámpás csomópontok forgalomirányításának felülvizsgálata - kerékpáros és gyalogos átvezetések biztonságának növelése
	59	Nagykörút- Váci M. utca csomópont fejlesztés
	60	Sóstói út- Garibaldi u. csomópont fejlesztése

Eszköz	Sorszám	Projekt
	61	Család utca - Orosi út csomópont fejlesztése
	62	Kemecsei út – Templom utcai csomópont fejlesztése
	63	Kemecsei út – Berenát utca csomópont fejlesztése
Nagy forgalmat levezető, a város közlekedésében kiemelt szereppel rendelkező útburkolatok felújítása	64	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán I. ütem (Ószőlő, Fürdő, Berenát) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2024-00001
	65	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán II. ütem (Tölgyes utca) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2024-00006
	66	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán III. ütem (Kossuth Lajos, Malom, Sóstóhegyi út) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2024-00003
	67	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán VI. ütem (Vay Ádám krt, a Hunyadi utca és a Vasvári Pál utca között) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2024-00004
	68	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán X. ütem (Korányi Frigyes utca Kosbor és Ferenc krt. közötti szakasza) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00009
	69	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán XIII. ütem (Alma utca) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00021
	70	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán XIV. ütem (TVP kereten túli, tartalékprojekt)
Burkolat átépítés és felújítása, sávbővítéssel	71	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán XI. ütem (Kossuth utca, csomópontok) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00008
Lakóutcák felújítása	72	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán IV. ütem (Hajdú-Szalag utca) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00019
	73	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán IX. ütem (Honvéd u, Laktanya tér, Maláta u, Nádor u, Róka u (Honvéd-Nádor között), Serház u, Szilfa u, Szántó KJ u) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00018
	74	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán XII. ütem (Alkotmány (Nádor-Rózsa között), Csillag u, Kéz u, Róka u (Nádor-Rózsa között), Rózsa utca) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00010
Nyíregyháza belső városi területeinek forgalmi tehermentesítése	75	Északi elkerülő út
	76	Sóstóhegy és a 4-es sz. főút direkt kapcsolat kiépítése
	77	Korányi városrész tehermentesítő útjának kiépítése - Makay István utca és Vadvirág utca együttes kiépítése

Eszköz	Sorszám	Projekt
Hiányzó kapcsolatok biztosítása a városon belül, és a külsőbb városrészek között	78	Tünde u. folytatása a Móra F. utcán át északi irányba (4911-es főút - 41-es főút és a 4-es főút összekötése)
	79	41-es számú főút és a 4911. sz. út összekötése – Gomba u., Gyűrű u. és Bogyó u. kétirányú, nehézgépjárműforgalom lebonyolítására alkalmas kialakítása
	80	Nyírszőlős - Sóstógyógyfürdő/Sóstóhegy összekötése Kótaj érintésével
	81	Kiskörút befejezése a Debreceni útig
Földburkolatú utcákban szilárd burkolatú utak kiépítése	82	A korábbi (2017) SUMP-ban szereplő és nem megvalósult helyszínek felülvizsgálata
	83	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán V. ütem (Pető utca) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2024-00002
	84	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán VII. ütem (Csongor utca) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00007
	85	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán VIII. ütem (Tagló utca, Napkelte utca) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00013
Közterületi és közterületen kívüli parkolás integrált, rendszerszintű fejlesztése és optimalizálása	86	Városi parkolási koncepció készítése
	87	Ungvár sétány "körparkoló" területének rendezése
	88	Univerzum mögötti parkolók átalakítása parkolóházzá
	89	A „Kulturális negyed” parkolási lehetőségének bővítése
	90	Búza téri többszintes parkolólemez kialakítása
	91	Síp utca és Egyház utca közötti tömb fejlesztése
Városi intézmények parkolási lehetőségeinek fejlesztése	92	Intézményi parkolási koncepciók megalkotása és megvalósítása
Sóstógyógyfürdő parkolási rendszerének koncepción alapuló megújítása	93	Turisztikai és rekreációs területek rendezett megközelítése és parkolása
Elektromobilitási töltőinfrastruktúra további fejlesztése Nyíregyháza területén	94	Piaci alapú töltőinfrastruktúra fejlesztések ösztönzése
Zöld közszolgáltatási járműflotta	95	A városi közszolgáltatók járműflottájának környezetbarát megújítása
A fenntartható és biztonságos közlekedés népszerűsítése, szemléletformáló kampányok, rendezvények ösztönzése	96	Az aktív közlekedési formák (kerékpáros és gyalogos közlekedés) népszerűsítése és térnyerésének segítése
SUMP elvek alkalmazása a városi tervezés, szabályozás rendszerén belül	97	SUMP-elvű döntéstámogató rendszer kialakítása
Intézményi és munkahelyi mobilitási tervek készítésének ösztönzése, összhangban a városi prioritásokkal	98	Iskolai mobilitási és munkahelyi mobilitás terv pilot programok

Eszköz	Sorszám	Projekt
Megosztott mobilitási kínálat fejlesztése	99	Közösségi kerékpáros közlekedési rendszer kialakítása
	100	Közösségi autózás használatának bevezetése
Részvételiség erősítése a közoktatási, nagyfoglalkoztatói és turisztikai fórumok és a helyi érdekeltek bevonása révén	101	Tematikus közlekedési fórumok
Hazai, nemzetközi mobilitási együttműködésekben és kutatás-fejlesztési projekteken való részvétel	102	Aktív részvétel hazai és nemzetközi fenntartható mobilitási együttműködésekben, projektpartneri részvétel európai kutatás-fejlesztési projekteken
A város közlekedésinfrastruktúra-vagyonának fenntartását, fejlesztését támogató rendszerek kialakítása	103	Térinformatikai rendszer megvalósítása közlekedési infrastruktúra támogatásának figyelembevételével
Városi zöld átállás tervezése és megvalósítása a kapcsolódó útmutatók és irányelvek szerint	104	Zöld átállás menedzsmint Nyíregyháza közlekedési rendszerében

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

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

A javasolt projektek hasznosságának összehasonlítása érdekében az összes projektet átfogóan, egységesen többszemponú elemzéssel (multi-criteria analysis, MCA) értékeltük, melynek segítségével azonos szempontok mentén hasonlíthatók össze az egyes projektek. A többszemponú elemzés eredményeit a következő táblázatban foglaljuk össze; az MCA részletes módszertana, valamint a bemenő adatait is tartalmazó részletes eredménytáblázat a 7.6. mellékletben található.

A SUMP vonatkozásában 104 projekt egymáshoz viszonyított értékelése volt a feladat, amiből következően a néhány projekt vagy projektváltozat esetében megszokott részletességű elemzést az adott keretek nem tették lehetővé. A projektek sokrétűsége miatt olyan szempontokat választottunk, amelyek az intézkedések teljes skálája tekintetében relevánsak, és ezek mentén a rendelkezésünkre álló információk, illetve szakmai érvek alapján meghatározott pontszámokkal értékeltük az egyes projekteket.

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

Az elemzés három fő komponensből áll: a költségek, a hasznok (együttesen: kiterjesztett társadalmi hasznosság) és a megvalósíthatóság értékeléséből – ezek együttesen határozzák meg a kapott pontszámokat, az egyes részszerzőponokra adott pontszámok és a súlyszámok figyelembevételével. A figyelembe vett szempontok:

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

- Megvalósíthatóság (súly: 33%)
 - a projekt előkészítettségi állapota
 - finanszírozhatóság
 - kockázatok

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

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

Az MCA eredménye egy prioritási sorrend, amely arra nézve nyújt tájékoztatást, hogy – a rendelkezésünkre álló információk figyelembevételével – mely intézkedések megvalósítása sürgetőbb vagy előnyösebb a város számára. Az elemzés eredményeként a projektek 34 és 87 közötti összesített pontszámot kaptak, vagyis a lehetséges 13–100 pont közötti értékek középtartományában helyezkednek el.

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

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

Az MCA készítése során a lehető legtöbb, Nyíregyháza fenntartható mobilitásfejlesztése szempontjából releváns szempontot figyelembe vettük, az adatok megadásához a nemzetközileg elismert szakirodalmi ajánlások mellett kiemelten kezeltünk minden olyan információt, amely a város vezetésétől és szakértőitől származott. Ennek ellenére **a többszempontú elemzés – elsősorban a projektek nagy számából és gyakran merőben eltérő jellegéből adódóan – bizonytalanságokat hordoz magában.** Utóbbi bizonytalanságok okán a számítás során kapott számszerű értékeket érdemes fenntartással kezelni, ugyanakkor az eredmények iránymutatásként a prioritási sorrend kijelöléséhez és az ütemezés meghatározásához teljes mértékben alkalmazhatók. **A projektértékelés eredménye a projektek még ütemezés és időtávoktól mentes értékelése a 7.6.2 sz. mellékletben található.**

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

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

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

projektekről az akkori helyzetnek megfelelően ismételten lehet dönteni.

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

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

6. Táblázat: A projektek ütemezése

Projektszám	Projektneve	Pontszám	Előkészítettség	Finanszírozhatóság	Időtáv
101	Tematikus közlekedési fórumok	87	3	3	folyamatos
37	A megújított hálózat és menetrend folyamatos utánkövetése és fejlesztése	76	3	3	folyamatos
38	Tarifarendszer megújításának folyamatos utánkövetése és fejlesztése	74	1	3	folyamatos
102	Aktív részvétel hazai és nemzetközi fenntartható mobilitási együttműködésekben, projektpartneri részvétel európai kutatás-fejlesztési projektekben	68	3	2	folyamatos
94	Piaci alapú töltőinfrastruktúra fejlesztések ösztönzése	65	1	3	folyamatos
55	Meglévő járdaszakaszok felújítása, új járdaszakaszok kiépítése	64	2	2	folyamatos
50	Éves költségkeret megállapítása a kerékpárparkolás és tárolás feltételeinek javítására	61	1	2	folyamatos
56	Járdaszakaszok és kerékpáros útvonalak akadálymentesítése	56	1	2	folyamatos
96	Az aktív közlekedési formák (kerékpáros és gyalogos közlekedés) népszerűsítése és térnyerésének segítése	42	1	2	folyamatos
58	Csomópontok és gyalogátkelőhelyek közlekedésbiztonsági auditja és a jelzőlámpás csomópontok forgalomirányításának felülvizsgálata - kerékpáros és gyalogos átvezetések biztonságának növelése	76	2	2	rövidtáv (2026-ig)
1	Fenntartható közlekedésfejlesztés Nyíregyházán I. ütem - Tiszavasvári út kerékpárút kialakítása Varsó-Derkovits u. között (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2024-00005	72	3	3	rövidtáv (2026-ig)
28	Kerékpárparkolás infrastruktúrájának fejlesztése az autóbussz és vasútállomáson, illetve a város egyéb frekvenciált pontjain	68	2	3	rövidtáv (2026-ig)
44	A közösségi közlekedés előnyben részesítése - I. ütem - felfestések, kis költségű beavatkozások, pilot	66	2	2	rövidtáv (2026-ig)

Projektszám	Projektneve	Pontszám	Előkészítettség	Finanszírozhatóság	Időtáv
93	Turisztikai és rekreációs területek rendezett megközelítése és parkolása	60	3	2	rövidtáv (2026-ig)
19	Kerékpárparkolás infrastruktúrájának fejlesztése	64	2	3	rövidtáv (2026-ig)
40	Autóbusz-megállók és decentrumok infrastrukturális és arculati fejlesztése, digitalizációs fejlesztése	63	3	2	rövidtáv (2026-ig)
22	Nyírvidéki kisvasút turisztikai célú fejlesztése	61	3	2	rövidtáv (2026-ig)
67	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán VI. ütem (Vay Ádám krt, a Hunyadi utca és a Vasvári Pál utca között) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2024-00004	54	2	3	rövidtáv (2026-ig)
68	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán X. ütem (Korányi Frigyes utca Kosbor és Ferenc krt. közötti szakasza) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00009	54	2	3	rövidtáv (2026-ig)
16	A 100-as számú vasútvonal Debrecen irányába úgynevezett "Delta" vágány II. ütemű létesítése	54	2	3	rövidtáv (2026-ig)
71	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán XI. ütem (Kossuth utca, csomópontok) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00008	54	2	3	rövidtáv (2026-ig)
7	Új, teljes értékű külön szintű autópálya csomópont az M3-as autópálya 230+488 km szelvényében	53	2	3	középtáv (2029-ig)
66	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán III. ütem (Kossuth Lajos, Malom, Sóstóhegyi út) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2024-00003	51	2	3	rövidtáv (2026-ig)
72	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán IV. ütem (Hajdú-Szalag utca) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00019	51	2	3	rövidtáv (2026-ig)
46	GYEREBUSZ II. ütem: rendszer kiterjesztése a külterületi autóbusz-víszonylatokra	50	2	2	rövidtáv (2026-ig)
15	A 113-as számú vasútvonaltól északra konténer terminál és átrakó létesítése	50	2	3	rövidtáv (2026-ig)
64	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán I. ütem (Ószlő, Fürdő, Berenát) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2024-00001	49	2	3	rövidtáv (2026-ig)
65	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán II. ütem (Tölgyes utca) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2024-00006	49	2	3	rövidtáv (2026-ig)
69	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán XIII. ütem (Alma utca) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00021	49	2	3	rövidtáv (2026-ig)
70	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán XIV. ütem (TVP kereten túli, tartalékprojekt)	49	2	3	rövidtáv (2026-ig)
73	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán IX. ütem (Honvéd u, Laktanya tér, Maláta u, Nádor u, Róka u (Honvéd-Nádor között), Serház u, Szilfa u, Szántó KJ u) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00018	49	2	3	rövidtáv (2026-ig)
74	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán XII. ütem (Alkotmány (Nádor-Rózsa között), Csillag u, Kéz u, Róka u (Nádor-Rózsa között), Rózsa utca) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00010	49	2	3	rövidtáv (2026-ig)
83	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán V. ütem (Pető utca) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2024-00002	48	2	3	rövidtáv (2026-ig)

Projektszám	Projektnev	Pontszám	Előkészített ség	Finanszírozha tóság	Időtáv
84	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán VII. ütem (Csongor utca) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00007	48	2	3	rövidtáv (2026-ig)
85	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán VIII. ütem (Tagló utca, Napkelte utca) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00013	48	2	3	rövidtáv (2026-ig)
81	Kiskörút befejezése a Debreceni útig	45	2	2	rövidtáv (2026-ig)
97	SUMP-elvű döntéstámogató rendszer kialakítása	80	1	3	középtáv (2029-ig)
86	Városi parkolási koncepció készítése	73	1	2	középtáv (2029-ig)
51	Gyalogos koncepció és térkép készítése	73	1	2	középtáv (2029-ig)
100	Közösségi autózás használatának bevezetése	71	1	3	középtáv (2029-ig)
41	Utastájékoztató és forgalomirányítás fejlesztése a helyi buszközlekedésben	65	2	2	középtáv (2029-ig)
4	City-logisztikai stratégia kidolgozása és megvalósítása - városi áruszállítás szabályozása, - alacsony kibocsátású zóna, - nagyfoglalkoztatói területek teherforgalmi elérhetőségének optimalizálása	65	1	2	középtáv (2029-ig)
25	Helyi, regionális és országos buszközlekedés, valamint a vasút közötti integráció és menetrendi hangolás fejlesztése, tarifaközösség alapú rendszer létrehozása	62	1	2	középtáv (2029-ig)
103	Térinformatikai rendszer megvalósítása közlekedési infrastruktúra támogatásának figyelembevételével	62	1	2	középtáv (2029-ig)
92	Intézményi parkolási koncepciók megalkotása és megvalósítása	61	1	2	középtáv (2029-ig)
104	Zöld átállás menedzsment Nyíregyháza közlekedési rendszerében	49	1	2	középtáv (2029-ig)
45	A közösségi közlekedés előnyben részesítése - II. ütem - átalakítások, építések, digitalizáció	60	2	2	középtáv (2029-ig)
27	Debrecen (vá. kiz.) - Nyíregyháza (vá. kiz.) közötti 100-as számú vasútvonal 160 km/h-s sebességre történő átépítése.	60	1	3	középtáv (2029-ig)
30	Mikromobilitási pontok, kerékpártárolók és P+R létesítmények kiépítése a vasúti megállóknál, autóbusz-állomásokon a Nyíregyházán és vonzásokörzetében	55	1	2	középtáv (2029-ig)
14	113-as számú vasútvonal helyben történő átépítése és villamosítása	54	2	3	középtáv (2029-ig)
98	Iskolai mobilitási és munkahelyi mobilitás terv pilot programok	54	1	2	középtáv (2029-ig)
99	Közösségi kerékpáros közlekedési rendszer kialakítása	53	1	2	középtáv (2029-ig)
13	A Déli Ipari park megközelítését segítő kerékpárút hálózat	52	1	3	középtáv (2029-ig)
8	A teljes régi 4925. és a régi 49146. jelű összekötő utak burkolatának felújítása és megerősítése. (A) 4925. jelű út (Debreceni út és Butykai utca) teljes szakaszán	52	1	3	középtáv (2029-ig)
9	A teljes régi 4925. és a régi 49146. jelű összekötő utak burkolatának felújítása és megerősítése. (B) 49146. jelű út (Nagykállói utca)	52	1	3	középtáv (2029-ig)

Projektszám	Projektneve	Pontszám	Előkészített ség	Finanszírozha tóság	Időtáv
17	Sóstói úti kerékpáros infrastruktúra fejlesztése	52	1	2	középtáv (2029-ig)
32	Simai út, 1. szakasz	52	1	2	középtáv (2029-ig)
33	Simai út, 2. szakasz	52	1	2	középtáv (2029-ig)
34	Kállói úton kerékpárút kialakítása a közigazgatási határig	52	1	2	középtáv (2029-ig)
48	A korábbi (2017) SUMP-ban, az "Új kerékpáros létesítmények megvalósítás - I. ütem és II. ütem"-ben szereplő és nem megvalósult helyszínek felülvizsgálata	52	1	2	középtáv (2029-ig)
2	Az I. Ipari Parkhoz vezető kerékpárút kialakítása/Kerékpárút építése a Tünde utca és az Ipari Park között	51	1	2	középtáv (2029-ig)
39	Nyíregyháza MJV közösségi közlekedésének fejlesztése érdekében első ütemben 27 darab és második ütemben további 10 db új autóbussz (CNG vagy egyéb tiszta hajtású) beszerzése	51	1	2	középtáv (2029-ig)
43	Autóbussz-végállomások és fordulók infrastruktúrájának fejlesztése Nyíregyházán	51	1	2	középtáv (2029-ig)
49	Fenntartható közlekedésfejlesztés Nyíregyházán II. ütem (Kosbor, Nyíregyháza-Nagyszállás) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00015	51	2	3	középtáv (2029-ig)
31	Kemecsei út kerékpárút, Sóstó – Nagyalás között	50	1	2	középtáv (2029-ig)
47	Kemecsei út kerékpárút, Sóstó – Nagyalás között	50	1	2	középtáv (2029-ig)
12	A 4-es számú főút (Debreceni út) Metró csomópont és Nagykörút közötti szakasz kapacitásbővítő fejlesztése.	50	1	3	középtáv (2029-ig)
89	A „Kulturális negyed” parkolási lehetőségének bővítése	49	1	1	középtáv (2029-ig)
59	Nagykörút- Váci M. utca csomópont fejlesztés	48	1	1	középtáv (2029-ig)
60	Sóstói út- Garibaldi u. csomópont fejlesztése	48	1	1	középtáv (2029-ig)
61	Család utca - Orosi út csomópont fejlesztése	48	1	1	középtáv (2029-ig)
62	Kemecsei út – Templom utcai csomópont fejlesztése	48	1	1	középtáv (2029-ig)
63	Kemecsei út – Berenát utca csomópont fejlesztése	48	1	1	középtáv (2029-ig)
26	Vasúti mellékvonalak fejlesztése hivatásforgalom erősítése céljából	48	1	1	középtáv (2029-ig)
20	A városrész központi területének gyalogos baráttá történő átépítése, sétányok, zöld felületek és pihenő terek kialakítása	48	1	2	középtáv (2029-ig)
18	Nyírszőlős és a Sóstói rekreációs terület közvetlen kerékpáros összeköttetésének megteremtése	48	1	2	középtáv (2029-ig)
11	A 4-es számú főút Szolnok-Debrecen-Nyíregyháza-Záhony vasútvonal külön szintű keresztezésével ipari parkba történő bekötése	47	1	3	középtáv (2029-ig)
3	Ipari park belső úthálózatának, infrastruktúrájának fejlesztése (pl. buszmegálló kialakítása, IT fejlesztés stb.), kerékpárút építése, közműfejlesztés (pl. közvilágítás korszerűsítése), területrendezés, továbbá "smart" megoldások	46	1	2	középtáv (2029-ig)

Projektszám	Projektneve	Pontszám	Előkészített ség	Finanszírozha tóság	Időtáv
	telepítése (pl. okos zebrák, közösségi közlekedéshez kapcsolódó utastájékoztatói rendszerek)				
76	Sóstóhegy és a 4-es sz. főút direkt kapcsolat kiépítése	46	1	2	középtáv (2029-ig)
21	A meglévő elkerülő út 2x1 forgalmi sávossá váló átépítése valósul meg.	45	1	2	középtáv (2029-ig)
10	Simai úti szintbeni átjáró helyett vasút feletti közúti külön szintű keresztes kialakítása	45	1	3	középtáv (2029-ig)
88	Univerzum mögötti parkolók átalakítása parkolóházzá	45	1	1	középtáv (2029-ig)
90	Búza téri többszintes parkolólemez kialakítása	44	1	1	középtáv (2029-ig)
91	Síp utca és Egyház utca közötti tömb fejlesztése	44	1	1	középtáv (2029-ig)
57	Vasútvonalakon gyalogos-kerékpáros átjutás lehetőségeinek javítása (átjárói igények felmérése, külön szintű vagy védett szintbeni átjárók kialakítása)	43	1	1	középtáv (2029-ig)
95	A városi közszolgáltatók járműflottájának környezetbarát megújítása	42	1	2	középtáv (2029-ig)
78	Tünde u. folytatása a Móra F. utcán át északi irányba (4911-es főút - 41-es főút és a 4-es főút összekötése)	39	1	1	középtáv (2029-ig)
79	41-es számú főút és a 4911. sz. út összekötése – Gomba u., Gyűrű u. és Bogyó u. kétirányú, nehézgépjárműforgalom lebonyolítására alkalmas kialakítása	39	1	1	középtáv (2029-ig)
87	Ungvár sétány "körparkoló" területének rendezése	38	1	1	középtáv (2029-ig)
82	A korábbi (2017) SUMP-ban szereplő és nem megvalósult helyszínek felülvizsgálata	38	1	1	középtáv (2029-ig)
77	Korányi városrész tehermentesítő útjának kiépítése - Makay István utca és Vadvirág utca együttes kiépítése	36	1	1	középtáv (2029-ig)
52	Gyalogos és kerékpárosbarát utcaszintű minta tervek készítése	34	1	2	középtáv (2029-ig)
53	Gyalogos- és kerékpárosbarát fejlesztési projektek előkészítése	34	1	2	középtáv (2029-ig)
24	Határon átnyúló vasúti teherszállítási együttműködési program	48	1	1	hosszútáv
42	Helyközi autóbussz telephely, buszparkoló és töltőállomás kialakítása a Tiszavasvári úton a helyi autóbussz telephely mellett	45	1	2	hosszútáv
29	Nyíregyháza Vasútállomás Intermodális Csomópont fejlesztése	42	2	2	hosszútáv
54	Belváros átalakítása, sétáló terület kibővítése	41	1	2	hosszútáv
5	Déli Ipari park fejlesztése II. ütem	40	2	3	hosszútáv
6	Déli Ipari park fejlesztése III. ütem	40	2	3	hosszútáv
80	Nyírszőlős - Sóstógyógyfürdő/Sóstóhegy összekötése Kótaj érintésével	37	1	1	hosszútáv
35	4-es számú főút négy nyomúsítása	37	2	1	hosszútáv
36	Tokaji út 2x2 sávúsítása, a 100-as sz. vasútvonal alatti külön szintű átvezetéssel	37	2	1	hosszútáv
75	Északi elkerülő út	36	2	2	hosszútáv
23	Repülőtér fejlesztés kis gépek, magángépek, helikopterek számára	35	1	2	hosszútáv

A célrendszer megfogalmazása előtt érdemes felvázolni, hogy jelenlegi tudásunk szerint miként fognak alakulni a közlekedési és a vele szoros összefüggésben lévő környezeti, gazdasági és társadalmi trendek 2030-ra, vagy 2050-re.

A városi mobilitás helyzetének jövője többféle scenárió alapján alakulhat. Az egyes forgatókönyveket befolyásolhatják: a régió gazdasági és társadalmi helyzete, a város gazdasági és társadalmi helyzete, pénzügyi-finanszírozási lehetőségek, városvezetői szándékok. A fenntartható városi mobilitási terv célja annak a forgatókönyvnek a meghatározása, mely leginkább megfeleltethető a város adottságaihoz, Nyíregyháza lehetőségeihez.

A fenntarthatóság szempontjából pesszimista változat az ún. **„do nothing”**, ekkor nem történik semmilyen beavatkozás a költséghatékony és környezetbarát mobilitás fejlesztése érdekében. Fontos hangsúlyozni, hogy a fenntartható városi mobilitás fejlesztése nélkül olyan trendek erősödnek, melyek az egyéni közlekedésre alapozottak és helyigényük területfoglalásuk a városi környezetben jelentős. A forgalomcsillapítási beavatkozások ebben az esetben nem, vagy csak kis mértékben valósulnak meg, s a közlekedés növekvő igényeire kapacitásbővítés ad választ. Így a városi mobilitás alakulása nem az élhetőség, komfortosság irányába hat. A pesszimista forgatókönyv megvalósulásakor valószínűsíthetően egymást gyengítik a különböző folyamatok. Pesszimista scenárió megvalósulása abban az esetben várható, ha gyenge a gazdasági fejlődés és/vagy nem állnak rendelkezésre a szükséges források és/vagy a városvezetés és az érintettek nem elég hatékonyan, elszántan képviselik a fenntartható fejlődés irányába történő elmozdulást.

A fenntarthatóság szempontjából a következő fokozat az ún. **„do minimum”**, ekkor már történnek lépések, még ha csak minimális mértékben is, a különböző közlekedési módok közötti egyensúly (dinamikus) fennmaradása érdekében. Fontos hangsúlyozni, hogy érdemi elköteleződés a fenntartható városi mobilitási módok megvalósítására nem történik. A „do minimum” forgatókönyv mentén kis léptékű, nagyrészt lokális beavatkozások megvalósítása valószínűsíthető, melyek nem hatnak átütő hatékonysággal a fenntartható városi mobilitás rendszerére. Ezen scenárió megvalósulása abban az esetben várható, ha a városvezetés, a partnerek elszánt támogatói a fenntartható fejlődés irányába történő elmozdulásnak, ám a gazdasági háttér gyenge és a források csak a kis költségigényű intézkedések megvalósulását teszik lehetővé.

A fenntarthatóság szempontjából az **optimista változat** Nyíregyháza város igényeihez igazított, költséghatékony és környezetbarát mobilitási rendszer kialakítása. Ez a mobilitási rendszer a környezeti és társadalmi szempontoknak maximálisan megfelelő, korszerű, kényelmes és gyors. Fontos hangsúlyozni, hogy ebben az esetben lokális és átfogó rendszerű, összehangolt fejlesztés valósul meg. Az optimista scenárió megvalósulása abban az esetben várható, ha a városvezetés és a partnerek elszánt támogatói a fenntartható fejlődés irányába történő elmozdulásnak, a gazdasági háttér erős, a finanszírozási források rendelkezésre állnak és a

városvezetés érdekérvényesítő képessége az egész folyamat során (a kezdetektől a projektek megvalósításáig, az utánkövetési időszak bezártáig) lehetővé teszi a szükséges műszaki, finanszírozási, intézményi és humánerőforrás oldali feltételek rendelkezésre állását.

Nyíregyháza város számára az első két scenárió nem lehet alternatíva, nem cél és nem is reális a jelenleg rendelkezésre álló, a peremfeltételekre vonatkozó információk alapján.

Az optimista scenáriónak viszont korlátot szabnak/szabhatnak bizonyos tényezők. Jelentős elkötelezettség van egy élhető, környezetbe „simuló” város kialakítása irányába. Jelentős elkötelezettség van a közösségi közlekedés (sokszor erőn felüli) fejlesztése irányába, lásd az elmúlt évek ezirányú fejlesztéseit. Jelentős az elkötelezettség, hogy a város a jövőkép elérését a városi mobilitás tudatos és környezetbarát fejlesztésein keresztül érje el. Ez lehet, így alakulhat ki Nyíregyháza **reális fejlesztési forgatókönyve**. A SUMP-ban megfogalmazott jövőkép a reális forgatókönyvnek ad támpontot, iránymutatást. Az iránymutatás egyszerre szól a szakma és a döntéshozatal számára. A jövőképre épül a célrendszer, melyhez illeszkedően fogalmaztunk meg projektjavaslatokat.

6 MOBILITÁSI TERV MEGVALÓSÍTÁSA

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

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

6.1.1 MÉRHETŐ CÉLOK ÉS INDIKÁTOROK

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

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

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

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

- Az output indikátorok a beavatkozások/fejlesztések egyszerű fizikai kimeneteleit mérik (pl. létrehozott infrastruktúra hossza, beszerzett járművek száma, szolgáltatási teljesítmény stb.)
- Az eredmény indikátorok a közvetlen, a közlekedési rendszer jellemzőiben bekövetkező változásokat mérik (pl. járműkilométer csökkenés, menetidő csökkenés, forgalom változás).
- A hatásindikátorok pedig a tágabb, közvetettebb társadalmi szinten jelentkező hatásokat.”⁶⁶

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

- az indikátorok legyenek relevánsak a vizsgált projekt, illetve célrendszer szempontjából,
- illeszkedjenek a többszintű célrendszerhez,

⁶⁶ Tervezési útmutató

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

Az egyes indikátortípusok módszertani jellegű bemutatása és az általunk alkalmazni javasolt indikátorok listája a 7.6.4.1. mellékletben található, a mértékegységre, a meghatározás gyakoriságára és módjára vonatkozó részletes adatokkal együtt. Az egyes indikátoroknál megjelenik a jelenlegi érték, a projekt nélküli esetre becsült érték, valamint a célérték is.

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

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

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

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

6.1.2 MONITORING TERV

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

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

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

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

A monitoring megtervezésének részét képezi a jelenlegi és a későbbi célérték rögzítése, valamint a meghatározás módjának kijelölése is. Az indikátorok legtöbbje esetén éves ismétlést javasolunk a számértékek meghatározására a projekt megvalósítását követően, úgy, hogy a mérés időpontját a projekt

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

jellegének megfelelően kell megválasztani. Az egyes indikátorokhoz javasolt mérési mód és gyakoriság a 7.6.4.1. mellékletben található.

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

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

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

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

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

6.1.3 A KÉSŐBBI SUMP FELÜLVIZSGÁLAT MEGALAPOZÁSA

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

A SUMP nem lehet örökérvényű: a város demográfiai és gazdasági körülményeinek változása, a város fejlődése nyomán a mobilitásnak és a mobilitási stratégiának is követnie kell a változásokat. A SUMP célrendszerének hosszú távú teljesítéséhez elengedhetetlen a visszacsatolás, és annak biztosítása, hogy a megvalósuló intézkedések alkalmazkodjanak a város jellemzőinek hosszú távú változásaihoz. Ezért szükséges a SUMP felülvizsgálata néhány évenként, amelyhez bemenő adatokat a monitoring tevékenység szolgáltat. Ahogyan a jelen dokumentum is egy korábbi SUMP tervezés felülvizsgálata, úgy lesz szükséges a most megalkotott cél- és eszközrendszer felülvizsgálata is.

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

- 2026/2027-ben egy köztes felülvizsgálat, mely számba veszi a rövid távon megvalósult projekteket, és a jelenlegi uniós ciklus remélhetőleg

addigra kitisztuló keretei alapján azonosítja a ciklus végéig elérhető fejlesztéseket; majd

- **2029/2030-ban a jelenlegi uniós ciklus pénzügyi lezárását követő teljeskörű felülvizsgálat**, mely a jelenlegi ciklusban megvalósult intézkedések eredményeire teljes körben visszacsatolást nyújt, egyúttal a cselekvési tervet az új finanszírozási ciklushoz igazítja.

A felülvizsgálatokat az alábbi tartalommal szükséges elkészíteni:

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

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

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

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

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

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

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

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

6.2 A SUMP MEGVALÓSÍTÁSÁNAK CSELEKVÉSI TERVE

„A cselekvési terv a Mobilitási terv keretében meghatározott cél- és eszközrendszer megvalósulásához szükséges operatív lépéseket foglalja össze, érintve a megvalósítás szervezeti / intézményi kereteit; a megvalósítási időszak főbb partnerségi irányait, valamint a megvalósítás ütemezését.”⁶⁷

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

A SUMP közgyűlési elfogadását követően a legfontosabb a megvalósítás szervezeti-intézményi és partnerségi kereteinek kialakítása, amihez kulcsfontosságú olyan munkatárs kinevezése (nem feltétlenül teljes munkaidőben, kizárólag erre a feladatra), aki felelős a SUMP megvalósításának nyomon követéséért, az Önkormányzat és a stakeholderek megvalósításban végzett feladatainak koordinációjáért, illetve a döntések előkészítéséért. Ez a feladat várhatóan a Városfejlesztési Osztályhoz tartozik majd.

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

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

A megvalósítás ütemterve az 5.3. fejezetben található. Ezt azonban a projektek előkészítése során pontosodó információk, valamint a források biztosíthatósága függvényében a megvalósítási időszakban rendszeresen aktualizálni kell.

„A megvalósítási időszakban a Mobilitási tervben rögzített stratégiai irányok alapján a SUMP megvalósítását célzó cselekvési terv, vagyis részletesebb beavatkozási programok (pl.: fejlesztési akciótervek, szervezetfejlesztési tervek, ütemezett és felelősökhöz rendelt feladatlisták stb.) formájában kerülhetnek a későbbiekben kidolgozásra és [...] képviselő testületi elfogadásra.”⁶⁸

6.3 KÖLTSÉG- ÉS FINANSZÍROZÁSI TERV

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

A költség- és finanszírozási terv célja a megvalósítás pénzügyi kereteinek meghatározása. Alapját az ütemezett projektlista képezi. A pénzügyi tervezéshez emellett a többszemponú elemzés bemenő adatait használtuk fel, nevezetesen a becsült költségek kategóriáját és a támogatási, finanszírozási háttérrel kapcsolatos információkat (részletesen lásd a 7.4. mellékletben található projekttáblázatban).

A költségbecslések bizonytalanságot hordoznak magukban, mivel különböző előkészítettségű projektekre vonatkoznak

Fontos rögzíteni, hogy a tervben szereplő költségek bizonytalanságot hordoznak magukban. Egyrészt számos olyan új intézkedés szerepel,

⁶⁷ Tervezési útmutató

⁶⁸ Tervezési útmutató

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

amelyek a korábbi stratégiákban, tervekben még nem jelentek meg. Más, korábban már előforduló intézkedésjavaslatok tekintetében is előfordulnak bizonytalanságok, ha azokra nézve nem volt elérhető költségadat. Mindkét esetben **a projekt részleteinek megtervezése során lehetséges a pontosabb költségtervezést végrehajtani.**

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

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

A 7.6.3 sz. mellékletben található négy táblázat **a különböző ütemezési időtávokba (folyamatos, rövidtáv, középtáv, hosszútáv) sorolt projekteket mutatja be sorba rendezve annak megfelelően, hogy a tervezett finanszírozási forrás mennyire megalapozott az alábbi skála szerint:**

nem igényel jelentős forrást vagy elkülönített pályázati vagy egyéb forrás áll rá rendelkezésre	Finanszírozási kategória 3: megalapozott
saját forrás biztosítandó vagy valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	Finanszírozási kategória 2: valószínűsíthető
nem áll rendelkezésre forrás	Finanszírozási kategória 1: bizonytalan

Illetve mekkora a várható szükséges finanszírozási igény, és végül, hogy milyen pontszámot ért el az MCA elemzésben.

6.4 KOCKÁZATKEZELÉSI TERV

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

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

A kockázatokat a következő főbb típusokba soroltuk:

- műszaki kockázatok,
- környezeti kockázatok,
- pénzügyi kockázatok,
- gazdasági kockázatok,

- intézményi kockázatok,
- társadalmi kockázatok.

Az egyes kockázattípusokra nézve a 7.6.3 mellékletben adunk bővebb magyarázatot, és teszünk javaslatot azok minimalizálására.

Az egyes projektek vonatkozásában azonosított kockázattípusokat és a kockázatok mértékét a 7.5 mellékletben található projektábrákban ismertetjük.

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

7 MELLÉKLETEK

7.1 RÖVIDÍTÉSJEGYZÉK

ÁNF	átlagos napi forgalom
ej.	egységjármű
FVS	fenntartható városfejlesztési stratégia
ITS	integrált településfejlesztési stratégia
MCA	Multi-Criteria Analysis (többszemponú elemzés)
OCF	Országos Célforgalmi Adatfelvétel
OKA	Országos Közúti Adatbank
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan (fenntartható városi mobilitási terv)
szgk.	személygépkocsi
TEIR	Országos Területfejlesztési és Területrendezési Információs Rendszer
tgk.	tehergépkocsi
TSZT	településszerkezeti terv

7.2 FOGALOMTÁR

aktív mobilitás	kizárólag fizikai tevékenységen alapuló közlekedési forma. Az aktív mobilitás leggyakoribb formái a gyaloglás és a kerékpározás ⁶⁹
aktív turizmus	a turista utazásának motivációja valamilyen fizikai aktivitást igénylő szabadidős vagy sporttevékenység gyakorlása
B+R	közösségi közlekedésre való átszállást segítő kerékpárparkoló (Bike and Ride, kerékpározás és utazás)
egységjármű	a közúti forgalom nagyságának meghatározására használt mérőszám: a különböző kategóriájú járművek számát szorzókkal számítják át. Egy személygépkocsi 1 egységjárműnek számít, míg egy kerékpár, motorkerékpár ennél kisebb, egy autóbusz vagy tehergépkocsi ennél nagyobb szorzóval szerepel.
fenntartható városi mobilitási terv	olyan stratégiai terv, amelynek célja a városokban és azok környékén a jobb életminőség érdekében komplex, a település valamennyi funkcióját figyelembe vevő keretben elégíteni ki az emberek és vállalkozások mobilitási igényeit. A terv a meglévő tervezési gyakorlatokra épít, és

⁶⁹ Fenntartható városi mobilitás az Európai Unióban: érdemi javulás csak a tagállamok elkötelezett szerepvállalásával lehetséges. Európai Számvevőszék különjelentés, 2020.06. <https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/urban-mobility-6-2020/hu/>

	megfelelően figyelembe veszi az integrációt, a részvételt és az értékelési alapelveket. ⁷⁰
funkcionális várostérség	(Functional Urban Area, FUA) a nagyvárost és az ingázóöveget magában foglaló teljes egybefüggő városi térség jelölik, az EU és az OECD közös fogalom meghatározásával összhangban ⁷¹
intermodalitás	utazási, áruszállítási módok összekapcsoltsága ⁷²
kerékpárforgalmi létesítmény	a „Kerékpárosbarát közutak tervezése” Ütügyi Műszaki Előírás 19. oldalán szereplő besorolás szerint: nyitott kerékpársáv, kerékpársáv, kerékpárút, gyalogos és kerékpáros övezet, gyalog- és kerékpárút.
kerékpárosbarát	olyan tevékenység, hely vagy létesítmény, amely a kerékpárral közlekedők igényeit tudatosan figyelembe veszi és biztonságosan, magas színvonalon kielégíti
közlekedési célú kerékpározás	Minden olyan kerékpározás, amelynek célja a mindennapi élet közlekedési igényeinek kielégítése. Pl.: munkába/iskolába járással, ügyintézésel, bevásárlással, szórakozóhely / sportpálya / közforgalmú közlekedési megállóhely megközelítésével stb. kapcsolatos kerékpározás.
mikromobilitás	nagyon könnyű (legfeljebb 500 kg össztömegű) járművek közlekedésszerek kategóriája. Ide tartoznak többek között az elektromos rollerek/robotgók, gördeszkák és kerékpárok, valamint az egykerekek ⁷³
modal split	utazási, áruszállítási módok közötti megoszlás ⁷⁴
P+R	közösségi közlekedésre való átszállást segítő gépjárműparkoló (Park and Ride, parkolj és utazz)
szabadidős célú kerékpározás	Olyan kerékpározás, amelynek elsődleges célja a kerékpározás élményének átélése. Jellemzően természeti környezetben végzett, és/vagy épített / kulturális értékek megtekintéséhez kapcsolódó, és/vagy egészségmegőrzési célú tevékenység, amely megvalósulhat lakóhelyen belül, illetve annak közvetlen környezetében, továbbá lehet „turisztikai célú kerékpározás” vagy sport célú kerékpározás.
többszemponitú elemzés	közgazdaságtani elemzési módszer, amelynek segítségével projektek vagy projektváltozatok hasonlíthatók össze a döntés megalapozása érdekében.
turisztikai célú kerékpározás	Speciálisan két hely közötti, a szabadidőt turisztikai céllal eltöltő kerékpározó által végzett tevékenység, amely lehet kerékpáros nyaralás (vándortúra, csillagtúra), rövidebb (1-3 éjszakai) kerékpáros utazás, egynapos kerékpáros

⁷⁰ Tervezési útmutató

⁷¹ Fenntartható városi mobilitás az Európai Unióban: érdemi javulás csak a tagállamok elkötelezett szerepvállalásával lehetséges. Európai Számvevőszék különjelentés, 2020.06. <https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/urban-mobility-6-2020/hu/>

⁷² Tervezési útmutató

⁷³ Fenntartható városi mobilitás az Európai Unióban: érdemi javulás csak a tagállamok elkötelezett szerepvállalásával lehetséges. Európai Számvevőszék különjelentés, 2020.06. <https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/urban-mobility-6-2020/hu/>

⁷⁴ Tervezési útmutató

kirándulás (lakóhely környéki, nyaralás alatti kerékpározás) és fogyasztás, költség kapcsolódik hozzá.

vegyes forgalmú út kerékpározás céljára igénybe vehető vegyes forgalmú útfelület⁷⁵

7.3 FELHASZNÁLT ADATOK KÖRE

7. táblázat: Felhasznált adatok köre

Adatkör	Forrás
Települési stratégiák Integrált településfejlesztési stratégia (ITS) 2021 Fenntartható Városfejlesztési Stratégia (FVS) 2022 Településszerkezeti terv	Önkormányzati adatszolgáltatás / nyilvánosan elérhető
Jelentősebb projektek megvalósíthatósági tanulmányai, tervei (helyszínrajzai, műszaki leírásai) stb.	Önkormányzati adatszolgáltatás
Ismert településfejlesztési szándékok, a várost érintő legfontosabb országos léptékű fejlesztésekkel kapcsolatos tervek, elvárások	Önkormányzati egyeztetés
Uniós, országos, megyei stratégiák és tervek	nyilvánosan elérhető
Rendelkezésre álló legfrissebb ingázási adatok (2022)	KSH adatszolgáltatás
Társadalmi, gazdasági adatok	KSH, TEIR nyilvánosan elérhető
Demográfiai előrebecslés	NATÉR
Forgalomvonzó létesítmények listája és adatai	OpenStreetMap, nyilvánosan elérhető; tervezői helyszínbejárások alapján kiegészítve
Közúthálózat és kerékpárút-hálózat adatai	OpenStreetMap, nyilvánosan elérhető; tervezői helyszínbejárások alapján kiegészítve
A térséget érintő állami közút- és kerékpárútfejlesztési projektek	ÉKM, KTM AMF, AÖFK adatszolgáltatás
Országos közúthálózat és kerékpárút-hálózat adatai; országos közutak forgalma	Magyar Közút adatszolgáltatás / NAP portál
Vasúti utasforgalom	MÁV Csoport adatszolgáltatás
Autóbusz utasforgalom	MÁV Csoport adatszolgáltatás
Országos célforgalmi felvétel (2016)	KTI adatszolgáltatás
Baleseti adatok	Webbal
Lakosság közlekedési szokásai, érzékelt problémák és javaslatok	Nyilvános térképes problémafeltáró kérdőív

7.4 PARTNERSÉGI TERV

7.4.1 A PROJEKTRŐL

Nyíregyháza Megyei Jogú Város Önkormányzata felülvizsgálja a 2016-2018-ban kidolgozott és Nyíregyháza MJV Közgyűlésének 207/2021. (XII. 15.) határozatával elfogadott fenntartható városi mobilitási tervét (Sustainable

⁷⁵ Forrás: túlnyomórészt Komplex Kerékpáros Program és Kerékpárosbarát Közutak Tervezése Ütügyi Műszaki Előírás

Urban Mobility Plan, SUMP). Ez egy új, az embert – a városlakót – középpontba állító közlekedési stratégia, amely megalapozza a következő évek közlekedési fejlesztéseit a városban és környékén. A dokumentum a város meglévő stratégiai terveivel – elsősorban Nyíregyháza Fenntartható Városfejlesztési Stratégiájával (2021-2027) – összhangban készül. A terv felülvizsgálatával Nyíregyháza Önkormányzata a Mobilissimus Kft-t bízta meg. A korábbi terv felülvizsgálatát, illetve a felülvizsgálattal elkészülő új tervet a város a Széchenyi Terv Plusz, Terület- és Településfejlesztési Operatív Program Plusz keretében elnyert állami és európai uniós forrásból finanszírozza.

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

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

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

7.4.2 A PARTNERSÉGI FOLYAMAT RÉSZTVEVŐI, PARTNERSÉG SZERVEZÉSE

A SUMP tervezési módszertana nagy hangsúlyt fektet a széles körű partnerség biztosítására mind szakmai, mind társadalmi szinten. A SUMP egyik fontos jellemzője az integrált szemlélet, amely alapvetően a különböző közlekedési ágak együttes rendszerben való kezelését jelenti, ebből kifolyólag a különböző szakmáknak, szakembereknek a város közlekedésével kapcsolatos közös gondolkodását is jelenti. Mindennek biztosítása érdekében a széleskörű szakmai részvétel a tervezés minden fázisában nagy hangsúlyt kap. A terv elkészítése során a Megbízó önkormányzat és a Tervező a szakmai együttműködés mellett hangsúlyt fektetnek a lakosság bevonására a problémafeltárásba, a jövőkép és a célok meghatározásába, ezzel jelentősen növelve a lakosság körében a terv elfogadottságát. A szakmai és lakossági részvétel mellett a partnerségi folyamatban Nyíregyháza vonzáskörzetének települései is részt vesznek, hiszen a város közlekedésében a környező településekről a megyeszékhely, járás- és foglalkoztatói központba ingázók közlekedési szokásai fontos szerepet

játszanak csakúgy, mint Nyíregyháza nemzetközi, országos és térségi, valamint városközi szerepe.

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

7.4.3 A PARTNERSÉGI EGYEZTETÉSEK FOLYAMATA, SZINTJEI

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

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

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

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

8. Táblázat: A partnerségi egyeztetés szintjei (Tervezési útmutató)

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

7.4.4 A PARTNERSÉGI FELADATOK SZERVEZETI RENDJE

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

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

9. Táblázat: Feladatokörök a partnerségben (Tervezési útmutató)

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

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

7.4.5 BEVONANDÓ PARTNEREK KÖRE ÉS SZEREPE

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

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

Nyíregyháza Megyei Jogú Város SUMP felülvizsgálati folyamatában azonosított partnerek, **vastag betűvel a partnerségi találkozón megjelent, vagy adatkérés érdekében megválaszoló partnerek:**

Közigazgatási szervek / intézmények / hatóságok	Üzleti szektor / szolgáltatók	Közösségek / helyi szerveződések	Egyéb
Helyi önkormányzat - Városfejlesztési Osztály - Pályázatok és projektmenedzsment referatúra	Jelentősebb helyi gazdasági szereplők (nagyfoglalkoztatók): - Michelin Hungária Kft. - LEGO Manufacturing Kft.	Helyi lakosság Környező települések lakossága	Helyi média: - Város-Kép Nonprofit Kft.
Rendvédelem, katasztrófavédelem: - Nyíregyházi Rendőrkapitányság	Közszolgáltató vállalatok (közlekedési szolgáltatók, környezetvédelmi szolgáltatók, városfejlesztők stb.) - NyírVV Kft. (városüzemeltetés) - MÁV Csoport - Magyar Közút Nonprofit Zrt. Nyíregyháza mérnökség - Magyar Közút Nonprofit Zrt. Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegyei igazgatóság - MEGAKOM Kft. - Hárfa Alapítvány	Kerékpáros egyesületek: - Zöld Kerék Alapítvány	
Kormányzati szervek, minisztériumi háttérintézmények: - Miniszterelnökség, Aktív Magyarországért Felelős Államtitkárság, Aktív Mobilitási Főosztály - Közlekedésért felelős minisztérium: Építési és Közlekedési Minisztérium	Ipari Park üzemeltetők: - Nyíregyházi Ipari Park Kft.	Helyi érdekcsoportok (pl.: közösségi közlekedést használók csoportja stb.) - Nyíregyházi Környezetvédelmi Kerekasztal - Nyíregyházi Ifjúsági Kerekasztal	
Oktatási intézmények: - Nyíregyházi Szakképzési Centrum - Nyíregyházi Tankerületi Központ - Nyíregyházi Egyetem	Köztestületek (pl.: gazdasági kamarák stb.): - Szabolcs-Szatmár-Bereg Vármegyei Kereskedelmi és Iparkamara - Foglalkoztatói fórum - Turisztikai fórum	Fogyatékkal élők egyesülete: - Vakok és Gyengénlátók Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Egyesülete	
Egészségügyi intézmények Szabolcs-Szatmár-Bereg Vármegyei Oktatókórház Közművelődési- és sportintézmények Váci Mihály Kulturális Központ	Közlekedési tanácsadók: - Mobilissimus Kft.		

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

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

7.4.6 A PARTNERSÉGI EGYEZTETÉSEK LEHETSÉGES MÓDSZEREI ÉS ESZKÖZEI

A Partnerség belső érintettjei

Nyíregyháza Megyei Jogú Város Önkormányzatának Városfejlesztési Osztálya, mint a Megbízó képviselői és a Tervező rendszeres megbízói egyeztetéseken konzultálnak a tervezés aktuális lépéseiről, feladatairól. A Városfejlesztési osztályon túl az Önkormányzat további, a tervezésben releváns szereplői is bevonásra kerülnek a tervezés folyamatába. A Városfejlesztési osztály és a Tervező gondoskodik a tervezési folyamat során az Önkormányzat további szervezeti egységeinek és döntéshozóinak bevonásáról:

- polgármester,
- alpolgármesterek,
- a képviselőtestület tagjai,
- Pályázatok és projektmenedzsment referatúra
- az önkormányzati hivatal egyéb releváns szervezeti egységei.

Partnerség külső érintettek bevonásával

Szakmai egyeztetések

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

A beazonosított szakmai érintettekkel Tervező és a Megbízó a tervezés helyzetértékelési szakaszában Partnerségi Fórum keretében egyeztet,

amelyet követően egyes partnerekkel közvetlen adatszolgáltatási és javaslattevési folyamatot menedzsel a Tervező.

Lakosság

A tervezési folyamatban a lakosság bevonása kulcsfontosságú elem, a Megbízó általános tervezési eljárásaiban megszokott módszer a lakosság kérdőíves felmérése, ezúttal is ezt javasolják a Tervező számára.

A szakmai szereplők mellett a lakosság bevonását is az Önkormányzat támogatásával végzi a Tervező a tervezési folyamat során. A lakosság elérésének módjaként az online kérdőíves és térképes információgyűjtést választja a Megbízó és a Tervező, amelynek terjesztésében a Megbízó is aktív szerepet vállal:

- a Megbízó az önkormányzat honlapján elérhetővé teszi a kérdőívet;
- a Tervező saját honlapján és Facebook oldalán szintén megosztja a kérdőív elérését szolgáló linket, utóbbi felületen a kérdőíves kötelező három hetes időszakában fizetett hirdetéssel támogatja a kitöltéseket.

7.4.7 A VÉLEMÉNYEK KEZELÉSE

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

7.4.8 A TERVEZETT PARTNERSÉGI LÉPÉSEK ÜTEMEZÉSE

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

- Megbízói egyeztetések rendszeresen (Nyíregyháza Megyei Jogú Város Önkormányzata; Mobilissimus Kft.)
- Nyilvános kérdőív Nyíregyháza és vonzáskörzete közlekedéséről (2025.05.13. – 2025. 06.03.)
- Partnerségi találkozó (2025.06.27.).
 - Városfejlesztési osztály, további önkormányzati érintettek;
 - külső partnerek: közlekedési szolgáltatók, üzleti és szociális szféra, intézményvezetők, vállalkozók.
- Társadalmasítás: a SUMP társadalmi egyeztetési változatának strukturált véleményezése a partnerek és a lakosság részéről (várhatóan: 2025 őszi).

7.4.9 MEGVALÓSULT PARTNERSÉGI LÉPÉSEK ÖSSZEFOGLALÓJA

A **partnerségi egyeztetés belső folyamata** Nyíregyháza Megyei Jogú Város Önkormányzatának Városfejlesztési osztálya, mint a megbízó képviselői és a tervezők rendszeresen Megbízói egyeztetéseken konzultáltak a tervezés aktuális lépéseiről, feladatairól. A Városfejlesztési osztályon túl a Hivatal további, a tervezésben releváns szereplői is bevonásra kerültek a tervezés folyamatába.

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



85. ábra: Partnerségi találkozó

A Fenntartható Városi Mobilitási Terv készítése során a városi szakmai partnerek (érdekképviseleti, civil és gazdálkodó szervezetek, intézmények) a tervezési folyamatba egy személyes partnertalálkozó keretében lettek bevonva a helyzetértékelési munkarészhez gyűjtött információk megerősítése és kiegészítése végett 2025. június 27-én. A közlekedési hatóságok, üzemeltetők és szolgáltatók tételes adatbekérései és a lakossági kérdőívezés mellett ez a partnerségi fórum volt a legfontosabb lépése a partnerségi folyamatnak a tervezés helyzetértékelő szakaszának. A fórumon a Megbízó és a tervező lehetőséget biztosított a résztvevő önkormányzati szereplők, a civil és üzleti szféra képviselőinek egyaránt a tájékozódásra és a véleményformálásra a város és vonzáskörzete közlekedési helyzetének, kihívásainak és lehetőségeinek vonatkozásában a helyzetértékelési munkarész támogatásához.

A **lakosság tervezésbe történő bevonásának** első lépése egy online lakossági problémafeltáró kérdőíven keresztül történt. Az egyszerű, de minden

közlekedési módra kiterjedő problémaérzékelési kérdőív a városlakók közlekedéssel kapcsolatos szokásaira és az általuk érzékelt problémákra kérdezett rá, illetve az érzékelt pozitívumokat és javaslatokat is gyűjtöttük. A lakosság a kérdőívet a város és a tervező honlapjáról is elérhető online felületen töltötte ki, illetve fizetett közösségi média hirdetésben juttattuk el a város és vonzaskörzetének lakosaihoz. A kérdőívezés lezárásáig, 2025. június 3-ig a kérdőívet 563-en töltötték ki, és a kitöltők 835 útvonalat, 1 230 közlekedési problémát vagy kihívást, illetve 653 fejlesztési javaslatot adtak meg, így összesen 2 718 térképi elem érkezett be a felmérésben.

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

10. táblázat: Megvalósult partnerségi lépések

Esemény	Esemény jellege	Időpontja	Eredménytermék
Projektindító találkozó	Megbízói egyeztetés	2025. 03. 21.	emlékeztető
Projektalálkozó	Megbízói egyeztetés (online)	2025. 04. 03.	emlékeztető
Lakossági kérdőív ⁷⁶	Kérdőívezés	2025. 05. 13. – 2024. 06. 03.	563 kitöltés, 2 718 térképi elem
Kérdőív megosztása a város honlapján ⁷⁷	Hirdetmény	2025. 05. 19.	online megjelenés
Kérdőív megosztása a tervező honlapján ⁷⁸	Hír	2025. 05. 09.	online megjelenés
Facebook poszt a tervező facebook oldalán – lakossági kérdőív ⁷⁹	Közösségi média megjelenés	2025. 05. 12.	online megjelenés (89 reakció, 127 hozzászólás, 37 megosztás)
Facebook fizetett hirdetés a lakossági kérdőív terjesztéséhez	Közösségi média kampány	2025. 05. 13. – 2025. 06. 03.	online kampány (94.706 megtekintés, 34.759 bejegyzés elérés, ebből 3.002 hivatkozáskattintás)
Találkozó a városi önkormányzat, intézmények, vállalkozások és érdekcsoportok között	Partnerségi fórum	2025. 06. 27.	emlékeztető, jelenléti ív (17 résztvevő)
Projektalálkozó	Megbízói egyeztetés (online)	2025. 08. 04.	projekttábla v1.0

⁷⁶ <https://www.partimap.eu/hu/p/Nyiregyhaza-es-tersegenek-kozlekedese-lakossagi-kerdoiv/0>

⁷⁷ <https://varoshaza.nyiregyhaza.hu/cimlap/hirek-kozelmenyek/k%C3%A9rd%C3%A9s%C3%ADv-ny%C3%ADregyh%C3%A1za-megyei-jog%C3%BA-v%C3%A1ros-%C3%A9s-vonz%C3%A1sk%C3%B6rzetek%C3%B6zleked%C3%A9s%C3%A9r%C5%91>

⁷⁸ <https://mobilissimus.hu/index.php/hu/hirek/lakossagi-kerdoiv-segiti-nyiregyhaza-megyei-jogu-varosanak-sump-felulvizsgalata>

⁷⁹ <https://www.facebook.com/Mobilissimus/posts/1167034358556694>

Esemény	Esemény jellege	Időpontja	Eredménytermék
Projekttalálkozó	Megbízói egyeztetés (online)	2025. 08. 11.	projekttábla v2.0
Társadalmasítás	Kérdőívezés	2026. 05. 18 – 06. 07.	24 db észrevétel, tervezői válaszok

7.5 PROJEKTLISTA ELEMEI ÉS FŐBB ISMÉRVEI

Az 5.3 fejezetben bemutatott, de ott terjedelmi okokból nem részletezett **projektlistát az alábbi táblázat mutatja be részletesebben**. A táblázat az alábbi információkat tartalmazza:

- Projektszám (sorszám)
- Projektnév
- Előkészítettség (kategória)
- Finanszírozás forrása (szöveges és kategória)
- Becsült költség (kategória)
- Hatáskör (kategória)
- Megvalósításban érintettek
- Előzmény
- Kockázatok (szöveges, kockázatok szintje kategória és kockázatok jellege)

A táblázat nem tartalmazza a projekt tartalmának leírását, melyről a projektnéven túl az 5.1. fejezetben található eszközeleírások szolgálnak információval. A projekt eszközrendszerhez való illesztését, illetve a projektek ütemezését külön táblázatok ismertetik az 5.3 fejezetben.

Sorszám	Projekt címe	Előkészítettség	Finanszírozás forrása	Finanszírozás kategóriája	Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Hatáskör	Megvalósításban érintettek	Előzmény	Kockázatok szintje	Kockázatok jellege
1	Fenntartható közlekedésfejlesztés Nyíregyházán I. ütem - Tiszavasvári út kerékpárút kialakítása Varsó-Derkovits u. között (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2024-00005	előkészített	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	200–1000	önkormányzati	önkormányzat	SUMP 2017, FVS 2022, TOP PLUSZ	közepesen kockázatos	- műszaki - finanszírozási
2	Az I. Ipari Parkhoz vezető kerékpárút kialakítása/Kerékpárút építése a Tünde utca és az Ipari Park között	nincs előkészítve	európai uniós vagy állami, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	1000–5000	részben önkormányzati	önkormányzat, ÉKM,	FVS 2022	közepesen kockázatos	- műszaki - finanszírozási
3	Ipari park belső úthálózatának, infrastruktúrájának fejlesztése (pl. buszmegállók kialakítása, IT fejlesztés stb.), kerékpárút építése, közműfejlesztés (pl. közvilágítás korszerűsítése), területrendezés, továbbá "smart" megoldások telepítése (pl. okos zebrák, közösségi közlekedéshez kapcsolódó utastájékoztatói rendszerek)	nincs előkészítve	állami, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	1000–5000	részben önkormányzati	önkormányzat, ÉKM	FVS 2022	közepesen kockázatos	- műszaki - finanszírozási
4	City-logisztikai stratégia kidolgozása és megvalósítása - városi áruszállítás szabályozása, - alacsony kibocsátású zóna, - nagyfoglalkoztatói területek teherforgalmi elérhetőségének optimalizálása	nincs előkészítve	európai uniós, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	20–50	önkormányzati	önkormányzat	SUMP 2017	alacsony kockázatú	- műszaki - finanszírozási - társadalmi
5	Déli Ipari park fejlesztése II. ütem	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	állami	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	20000+	részben önkormányzati	önkormányzat, ÉKM, EM	Gazdasági Program 2025-29, FVS 2022	nagyon kockázatos	- műszaki - finanszírozási - társadalmi - környezeti
6	Déli Ipari park fejlesztése III. ütem	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	állami	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	20000+	részben önkormányzati	önkormányzat, ÉKM, EM	Gazdasági Program 2025-29	nagyon kockázatos	- műszaki - finanszírozási - társadalmi - környezeti
7	Új, teljes értékű külön szintű autópálya csomópont az M3-as autópálya 230+488 km szelvényében	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	állami	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	200–1000	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekvérvényesítést igényel	ÉKM	Gazdasági Program 2025-29	nagyon kockázatos	- műszaki - finanszírozási - környezeti
8	A teljes régi 4925. és a régi 49146. jelű összekötő utak burkolatának felújítása és megerősítése. (A) 4925. jelű út (Debreceni út és Butykai utca) teljes szakaszán	nincs előkészítve	állami	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	200–1000	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekvérvényesítést igényel	ÉKM, Magyar Közút	Gazdasági Program 2025-29	közepesen kockázatos	- műszaki - finanszírozási
9	A teljes régi 4925. és a régi 49146. jelű összekötő utak burkolatának felújítása és megerősítése. (B) 49146. jelű út (Nagykállói utca)	nincs előkészítve	állami	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	200–1000	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekvérvényesítést igényel	ÉKM, Magyar Közút	Gazdasági Program 2025-29	közepesen kockázatos	- műszaki - finanszírozási

Sorszám	Projekt címe	Előkészítettség	Finanszírozás forrása	Finanszírozás kategóriája	Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Hatáskör	Megvalósításban érintettek	Előzmény	Kockázatok szintje	Kockázatok jellege
10	Simai úti szintbeni átjáró helyett vasút feletti közúti különszintű keresztezés kialakítása	nincs előkészítve	állami	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	1000-5000	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekvényesítést igényel	önkormányzat, ÉKM, NyírVv Kft.	Gazdasági Program 2025-29	közepesen kockázatos	- műszaki - finanszírozási
11	A 4-es számú főút Szolnok-Debrecen-Nyíregyháza-Záhony vasútvonal különszintű keresztezésével ipari parkba történő bekötése	nincs előkészítve	állami	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	1000-5000	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekvényesítést igényel	ÉKM, Magyar Közút	Gazdasági Program 2025-29	közepesen kockázatos	- műszaki - finanszírozási
12	A 4-es számú főút (Debreceni út) Metró csomópont és Nagykörút közötti szakasz kapacitásbővítő fejlesztése.	nincs előkészítve	állami	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	1000-5000	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekvényesítést igényel	ÉKM, Magyar Közút	Gazdasági Program 2025-29	közepesen kockázatos	- műszaki - finanszírozási
13	A Déli Ipari park megközelítését segítő kerékpárút hálózat	nincs előkészítve	állami	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	200-1000	részben önkormányzati	ÉKM, Magyar Közút	Gazdasági Program 2025-29	közepesen kockázatos	- műszaki - finanszírozási
14	113-as számú vasútvonal helyben történő átépítése és villamosítása	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	állami	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	5000-20000	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekvényesítést igényel	ÉKM, MÁV Csoport,	Gazdasági Program 2025-29	nagyon kockázatos	- műszaki - finanszírozási
15	A 113-as számú vasútvonaltól északra konténer terminál és átrakó létesítése	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	állami	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	5000-20000	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekvényesítést igényel	ÉKM, MÁV Csoport,	Gazdasági Program 2025-29	nagyon kockázatos	- műszaki - finanszírozási
16	A 100-as számú vasútvonal Debrecen irányába úgynevezett "Delta" vágány II. ütemű létesítése	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	állami	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	5000-20000	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekvényesítést igényel	ÉKM, MÁV Csoport,	Gazdasági Program 2025-29	nagyon kockázatos	- műszaki - finanszírozási
17	Sóstói úti kerékpáros infrastruktúra fejlesztése	nincs előkészítve	európai uniós vagy állami, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	200-1000	önkormányzati	önkormányzat	SUMP 2017	közepesen kockázatos	- műszaki - finanszírozási
18	Nyírszőlős és a Sóstói rekreációs terület közvetlen kerékpáros összeköttetésének megteremtése	nincs előkészítve	európai uniós vagy állami, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	200-1000	önkormányzati	önkormányzat, Magyar Közút	SUMP 2017	közepesen kockázatos	- műszaki - finanszírozási

Sorszám	Projekt címe	Előkészítettség	Finanszírozás forrása	Finanszírozás kategóriája	Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Hatáskör	Megvalósításban érintettek	Előzmény	Kockázatok szintje	Kockázatok jellege
19	Kerékpárparkolás infrastruktúrájának fejlesztése	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	állami, saját	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	50–200	önkormányzati	önkormányzat	Verenyképes járások program	alacsony kockázatú	
20	A városrész központi területének gyalogos baráttá történő átépítése, sétányok, zöld felületek és pihenő terek kialakítása	nincs előkészítve	európai uniós vagy állami, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	1000–5000	önkormányzati	önkormányzat, NyírVV Kft.	FVS 2022	közepesen kockázatos	- finanszírozási
21	A meglévő elkerülő út 2x1 forgalmi sávossá váló átépítése valósul meg.	nincs előkészítve	állami, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	200–1000	önkormányzati	önkormányzat, NyírVV Kft.	FVS 2022	közepesen kockázatos	- környezeti - finanszírozási
22	Nyírvidéki kisvasút turisztikai célú fejlesztése	előkészített	európai uniós vagy állami, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	200–1000	részben önkormányzati	önkormányzat, MÁV csoport	SUMP 2017	közepesen kockázatos	- finanszírozási
23	Repülőtér fejlesztés kis gépek, magángépek, helikopterek számára	nincs előkészítve	állami, piaci	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	5000–20000	részben önkormányzati	ÉKM, önkormányzat, magán szféra	FVS 2022	közepesen kockázatos	- műszaki - finanszírozási - környezeti
24	Határon átnyúló vasúti teherszállítási együttműködési program	nincs előkészítve	piaci	nem áll rendelkezésre forrás	200–1000	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekvégyesítést igényel	önkormányzat, MÁV csoport, piaci szereplők	-	alacsony kockázatú	- társadalmi - finanszírozási
25	Helyi, regionális és országos buszközlekedés, valamint a vasút közötti integráció és menetrendi hangolás fejlesztése, tarifaközösség alapú rendszer létrehozása	nincs előkészítve	saját	saját forrás biztosítandó	200–1000	részben önkormányzati	önkormányzat, MÁV csoport	SUMP 2017	közepesen kockázatos	- műszaki - finanszírozási
26	Vasúti mellékvonalak fejlesztése hivatásforgalom erősítése céljából	nincs előkészítve	állami	nem áll rendelkezésre forrás	1000–5000	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekvégyesítést igényel	ÉKM, MÁV csoport	SUMP 2017	közepesen kockázatos	- finanszírozási
27	Debrecen (vá. kiz.) - Nyíregyháza (vá. kiz.) közötti 100-as számú vasútvonal 160 km/h-s sebességre történő átépítése.	nincs előkészítve	állami	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	1000–5000	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekvégyesítést igényel	ÉKM, MÁV csoport	SUMP 2017, Gazdasági Program 2025-29	közepesen kockázatos	- műszaki - finanszírozási
28	Kerékpárparkolás infrastruktúrájának fejlesztése az autóbusz és vasútállomáson, illetve a város egyéb frekventált pontjain	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	állami	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	50–200	önkormányzati	önkormányzat	SUMP 2017, Versenyképes járások program	alacsony kockázatú	
29	Nyíregyháza Vasútállomás Intermodális Csomópont fejlesztése	közepesen előkészített	európai uniós vagy állami, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	20000+	részben önkormányzati	önkormányzat, ÉKM, MÁV Csoport	SUMP 2017, Gazdasági	nagyon kockázatos	- műszaki - finanszírozási

Sorszám	Projekt címe	Előkészítettség	Finanszírozás forrása	Finanszírozás kategóriája	Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Hatáskör	Megvalósításban érintettek	Előzmény	Kockázatok szintje	Kockázatok jellege
		(tanulmányterv van rá)						Program 2025-29		- környezeti - gazdasági
30	Mikromobilitási pontok, kerékpártárolók és P+R létesítmények kiépítése a vasúti megállóknál, autóbusz-állomásokon a Nyíregyházán és vonzáskörzetében	nincs előkészítve	európai uniós, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	200–1000	önkormányzati	önkormányzat, térségi önkormányzatok	SUMP 2017	alacsony kockázatú	
31	Kemecsei út kerékpárút, Sóstó – Nagyhalász között	nincs előkészítve	európai uniós vagy állami	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	1000–5000	részben önkormányzati	önkormányzat, NyírVV Kft.	SUMP 2017	közepesen kockázatos	- műszaki - finanszírozási
32	Simai út, 1. szakasz	nincs előkészítve	európai uniós vagy állami	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	200–1000	önkormányzati	önkormányzat, NyírVV Kft.	SUMP 2017	közepesen kockázatos	- műszaki - finanszírozási
33	Simai út, 2. szakasz	nincs előkészítve	európai uniós vagy állami	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	20–50	önkormányzati	önkormányzat, NyírVV Kft.	SUMP 2017	közepesen kockázatos	- műszaki - finanszírozási
34	Kállói úton kerékpárút kialakítása a közigazgatási határig	nincs előkészítve	európai uniós vagy állami	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	200–1000	önkormányzati	önkormányzat, NyírVV Kft.	SUMP 2017	közepesen kockázatos	- műszaki - finanszírozási
35	4-es számú főút négy nyomúsítása	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	állami	nem áll rendelkezésre forrás	5000–20000	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekvédelemértékelést igényel	ÉKM, Magyar Közút	Gazdasági Program 2025-29	nagyon kockázatos	- műszaki - finanszírozási - környezeti
36	Tokaji út 2x2 sávúsítása, a 100-as sz. vasútvonal alatti külön szintű átvezetéssel	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	állami	nem áll rendelkezésre forrás	5000–20000	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekvédelemértékelést igényel	ÉKM, Magyar Közút	Gazdasági Program 2025-29	nagyon kockázatos	- műszaki - finanszírozási - környezeti
37	A megújított hálózat és menetrend folyamatos utánkövetése és fejlesztése	előkészített	saját	saját forrás biztosítandó	20–50	önkormányzati	önkormányzat, MÁV Csoport	SUMP 2017	alacsony kockázatú	
38	Tarifarendszer megújításának folyamatos utánkövetése és fejlesztése	nincs előkészítve	saját	saját forrás biztosítandó	20–50	önkormányzati	önkormányzat, MÁV Csoport	SUMP 2017	alacsony kockázatú	
39	Nyíregyháza MJV közösségi közlekedésének fejlesztése érdekében első ütemben 27 darab és második ütemben további 10 db új autóbusz (CNG vagy egyéb tiszta hajtású) beszerzése	nincs előkészítve	európai uniós vagy állami, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	1000–5000	részben önkormányzati	önkormányzat, MÁV Csoport	SUMP 2017	közepesen kockázatos	- finanszírozási
40	Autóbusz-megállók és decentrumok infrastrukturális és arculati fejlesztése, digitalizációs fejlesztése	előkészített	európai uniós vagy állami, saját	saját forrás biztosítandó	200–1000	részben önkormányzati	önkormányzat, MÁV Csoport	SUMP 2017	alacsony kockázatú	- finanszírozási
41	Utastájékoztató és forgalomirányítás fejlesztése a helyi busz közlekedésben	közepesen előkészített	európai uniós vagy állami, saját	saját forrás biztosítandó	50–200	önkormányzati	önkormányzat, MÁV Csoport	SUMP 2017	alacsony kockázatú	- finanszírozási

Sorszám	Projekt címe	Előkészítettség	Finanszírozás forrása	Finanszírozás kategóriája	Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Hatáskör	Megvalósításban érintettek	Előzmény	Kockázatok szintje	Kockázatok jellege
		(tanulmányterv van rá)								
42	Helyközi autóbussz telephely, buszparkoló és töltőállomás kialakítása a Tiszavasvári úton a helyi autóbussz telephely mellett	nincs előkészítve	európai uniós vagy állami, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	1000–5000	részben önkormányzati	önkormányzat, MÁV Csoport	SUMP 2017	közepesen kockázatos	- műszaki - finanszírozási - gazdasági
43	Autóbussz-végállomások és fordulók infrastruktúrájának fejlesztése Nyíregyházán	nincs előkészítve	saját	saját forrás biztosítandó	50–200	részben önkormányzati	önkormányzat, NyírVV Kft.	-	közepesen kockázatos	- finanszírozási
44	A közösségi közlekedés előnyben részesítése - I. ütem - felfestések, kis költségű beavatkozások, pilot	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	saját	saját forrás biztosítandó	50–200	részben önkormányzati	önkormányzat, Magyar Közút	SUMP 2017	közepesen kockázatos	- műszaki - finanszírozási
45	A közösségi közlekedés előnyben részesítése - II. ütem - átalakítások, építések, digitalizáció	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	európai uniós vagy állami, saját	saját forrás biztosítandó	200–1000	részben önkormányzati	önkormányzat, Magyar Közút	SUMP 2017	közepesen kockázatos	- műszaki - finanszírozási
46	GYEREBUSZ II. ütem: rendszer kiterjesztése a külterületi autóbussz-viszonylatokra	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	saját	saját forrás biztosítandó	200–1000	önkormányzati	önkormányzat, MÁV csoport	SUMP 2017, FVS 2022	közepesen kockázatos	- műszaki - finanszírozási - intézményi
47	Kemecsei út kerékpárút, Sóstó – Nagyhalász között	nincs előkészítve	európai uniós vagy állami, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	1000–5000	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel	önkormányzat, Magyar Közút	SUMP 2017	közepesen kockázatos	- műszaki - finanszírozási
48	A korábbi (2017) SUMP-ban, az "Új kerékpáros létesítmények megvalósítás - I. ütem és II. ütem"- ben szereplő és nem megvalósult helyszínek felülvizsgálata	nincs előkészítve	európai uniós vagy állami, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	200–1000	önkormányzati	önkormányzat, NyírVV Kft.	SUMP 2017	közepesen kockázatos	- műszaki - finanszírozási
49	Fenntartható közlekedésfejlesztés Nyíregyházán II. ütem (Kosbor, Nyíregyháza-Nagyszállás) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00015	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	1000–5000	részben önkormányzati	önkormányzat, NyírVV Kft.	Gazdasági Program 2025-29, TOP PLUSZ	nagyon kockázatos	- műszaki - finanszírozási
50	Éves költségkeret megállapítása a kerékpárparkolás és tárolás feltételeinek javítására	nincs előkészítve	saját	saját forrás biztosítandó	50–200	önkormányzati	önkormányzati, NyírVV Kft.	Új projekt javaslat, SUMP 2017	alacsony kockázatú	
51	Gyalogos koncepció és térkép készítése	nincs előkészítve	európai uniós, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	0–20	önkormányzati	önkormányzat, piaci szereplők	SUMP 2017	alacsony kockázatú	- intézményi
52	Gyalogos és kerékpárosbarát utcaszintű minta tervek készítése	nincs előkészítve	európai uniós, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	50–200	önkormányzati	önkormányzat	FVS 2022	alacsony kockázatú	- intézményi

Sorszám	Projekt címe	Előkészítettség	Finanszírozás forrása	Finanszírozás kategóriája	Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Hatáskör	Megvalósításban érintettek	Előzmény	Kockázatok szintje	Kockázatok jellege
53	Gyalogos- és kerékpárosbarát fejlesztési projektek előkészítése	nincs előkészítve	európai uniós, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	200–1000	önkormányzati	önkormányzat	FVS 2022	alacsony kockázatú	- intézményi
54	Belváros átalakítása, sétáló terület kibővítése	nincs előkészítve	európai uniós vagy állami, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	5000–20000	önkormányzati	önkormányzat, NyírVV Kft.	SUMP 2017, FVS	közepesen kockázatos	- műszaki - finanszírozási - társadalmi
55	Meglévő járdaszakaszok felújítása, új járdaszakaszok kiépítése	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	állami, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	200–1000	önkormányzati	önkormányzat, NyírVV Kft.	SUMP 2017	alacsony kockázatú	
56	Járdaszakaszok és kerékpáros útvonalak akadálymentesítése	nincs előkészítve	európai uniós vagy állami, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	200–1000	önkormányzati	önkormányzat, NyírVV Kft.	SUMP 2017	alacsony kockázatú	
57	Vasútvonalakon gyalogos-kerékpáros ájtutás lehetőségeinek javítása (átjárási igények felmérése, külön szintű vagy védett szintbeni átjárók kialakítása)	nincs előkészítve	állami, saját	nem áll rendelkezésre forrás	200–1000	önkormányzati	önkormányzat, NyírVV Kft., MÁV Csoport	SUMP 2017	alacsony kockázatú	- műszaki - finanszírozási
58	Csomópontok és gyalogátkelőhelyek közlekedésbiztonsági auditja és a jelzőlámpás csomópontok forgalomirányításának felülvizsgálata - kerékpáros és gyalogos átvezetések biztonságának növelése	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	saját	saját forrás biztosítandó	20–50	részben önkormányzati	önkormányzat, Magyar Közút, NyírVV Kft.	SUMP 2017	alacsony kockázatú	
59	Nagykörút- Váci M. utca csomópont fejlesztés	nincs előkészítve	állami, saját	nem áll rendelkezésre forrás	200–1000	önkormányzati	önkormányzat, Magyar Közút, NyírVV Kft.	FVS 2022	közepesen kockázatos	- finanszírozási
60	Sóstói út- Garibaldi u. csomópont fejlesztése	nincs előkészítve	állami, saját	nem áll rendelkezésre forrás	200–1000	önkormányzati	önkormányzat, NyírVV Kft.	FVS 2022	közepesen kockázatos	- finanszírozási
61	Család utca - Orosi út csomópont fejlesztése	nincs előkészítve	állami, saját	nem áll rendelkezésre forrás	200–1000	önkormányzati	önkormányzat, NyírVV Kft.	FVS 2022	közepesen kockázatos	- finanszírozási
62	Kemecsei út – Templom utcai csomópont fejlesztése	nincs előkészítve	állami, saját	nem áll rendelkezésre forrás	200–1000	önkormányzati	önkormányzat, NyírVV Kft.	FVS 2022	közepesen kockázatos	- finanszírozási
63	Kemecsei út – Berenát utca csomópont fejlesztése	nincs előkészítve	állami, saját	nem áll rendelkezésre forrás	200–1000	önkormányzati	önkormányzat, NyírVV Kft.	FVS 2022	közepesen kockázatos	- finanszírozási
64	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán I. ütem (Őszlő, Fűdő, Berenát) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2024-00001	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	200–1000	önkormányzati	önkormányzat, NyírVV Kft.	Gazdasági Program 2025-29, TOP PLUSZ	közepesen kockázatos	- műszaki - finanszírozási

Sorszám	Projekt címe	Előkészítettség	Finanszírozás forrása	Finanszírozás kategóriája	Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Hatáskör	Megvalósításban érintettek	Előzmény	Kockázatok szintje	Kockázatok jellege
65	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán II. ütem (Tölgyes utca) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2024-00006	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	200–1000	önkormányzati	önkormányzat, NyírVV Kft.	Gazdasági Program 2025-29, TOP PLUSZ	közepesen kockázatos	- műszaki - finanszírozási
66	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán III. ütem (Kossuth Lajos, Malom, Sóstóhegyi út) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2024-00003	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	200–1000	önkormányzati	önkormányzat, NyírVV Kft.	Gazdasági Program 2025-29, TOP PLUSZ	közepesen kockázatos	- műszaki - finanszírozási
67	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán VI. ütem (Vay Ádám krt, a Hunyadi utca és a Vasvári Pál utca között) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2024-00004	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	200–1000	önkormányzati	önkormányzat, NyírVV Kft.	Gazdasági Program 2025-29, TOP PLUSZ	közepesen kockázatos	- műszaki - finanszírozási
68	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán X. ütem (Korányi Frigyes utca Kosbor és Ferenc krt. közötti szakasza) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00009	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	200–1000	önkormányzati	önkormányzat, NyírVV Kft.	Gazdasági Program 2025-29, TOP PLUSZ	közepesen kockázatos	- műszaki - finanszírozási
69	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán XIII. ütem (Alma utca) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00021	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	200–1000	önkormányzati	önkormányzat, NyírVV Kft.	Gazdasági Program 2025-29, TOP PLUSZ	közepesen kockázatos	- műszaki - finanszírozási
70	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán XIV. ütem (TVP kereten túli, tartalékprojekt)	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	200–1000	önkormányzati	önkormányzat, NyírVV Kft.	TVP	közepesen kockázatos	- műszaki - finanszírozási
71	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán XI. ütem (Kossuth utca, csomópontok) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00008	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	1000–5000	önkormányzati	önkormányzat, NyírVV Kft.	Gazdasági Program 2025-29, TOP PLUSZ, FVS	közepesen kockázatos	- műszaki - finanszírozási
72	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán IV. ütem (Hajdú-Szalag utca) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00019	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	200–1000	önkormányzati	önkormányzat, NyírVV Kft.	Gazdasági Program 2025-29, TOP PLUSZ	közepesen kockázatos	- műszaki - finanszírozási
73	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán IX. ütem (Honvéd u, Laktanya tér, Maláta u, Nádor u, Róka u (Honvéd-Nádor között), Serház u, Szilfa u, Szántó KJ u) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00018	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	200–1000	önkormányzati	önkormányzat, NyírVV Kft.	Gazdasági Program 2025-29, TOP PLUSZ	közepesen kockázatos	- műszaki - finanszírozási
74	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán XII. ütem (Alkotmány (Nádor-Rózsa között), Csillag u, Kéz u, Róka u (Nádor-Rózsa között), Rózsa utca) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00010	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	200–1000	önkormányzati	önkormányzat, NyírVV Kft.	Gazdasági Program 2025-29, TOP PLUSZ	közepesen kockázatos	- műszaki - finanszírozási

Sorszám	Projekt címe	Előkészítettség	Finanszírozás forrása	Finanszírozás kategóriája	Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Hatáskör	Megvalósításban érintettek	Előzmény	Kockázatok szintje	Kockázatok jellege
75	Északi elkerülő út	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	állami	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	20000+	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel	önkormányzat, ÉKM, Magyar Közút	Gazdasági Program 2025-29	nagyon kockázatos	- műszaki - finanszírozási - gazdasági - környezeti
76	Sóstóhegy és a 4-es sz. főút direkt kapcsolat kiépítése	nincs előkészítve	állami, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	5000–20000	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel	önkormányzat, Magyar Közút, NyírVV Kft.	FVS 2022	közepesen kockázatos	- műszaki - finanszírozási - gazdasági - környezeti
77	Korányi városrész tehermentesítő útjának kiépítése - Makay István utca és Vadvirág utca együttes kiépítése	nincs előkészítve	állami, saját	nem áll rendelkezésre forrás	1000–5000	önkormányzati	önkormányzat, NyírVV Kft.	FVS 2022	közepesen kockázatos	- műszaki - finanszírozási - gazdasági
78	Tünde u. folytatása a Móra F. utcán át északi irányba (4911-es főút - 41-es főút és a 4-es főút összekötése)	nincs előkészítve	állami, saját	nem áll rendelkezésre forrás	1000–5000	részben önkormányzati	önkormányzat, Magyar Közút, NyírVV Kft.	FVS 2022	közepesen kockázatos	- műszaki - finanszírozási - gazdasági
79	41-es számú főút és a 4911. sz. út összekötése – Gomba u., Gyűrű u. és Bogyo u. kétirányú, nehézgépjárműforgalom lebonyolítására alkalmas kialakítása	nincs előkészítve	állami, saját	nem áll rendelkezésre forrás	1000–5000	részben önkormányzati	önkormányzat, Magyar Közút, NyírVV Kft.	FVS 2022	közepesen kockázatos	- műszaki - finanszírozási - gazdasági
80	Nyírszőlős - Sóstógyógyfürdő/Sóstóhegy összekötése Kótaj érintésével	nincs előkészítve	állami, saját	nem áll rendelkezésre forrás	5000–20000	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel	önkormányzat, NyírVV Kft.	FVS 2022	közepesen kockázatos	- műszaki - finanszírozási - gazdasági
81	Kiskörút befejezése a Debreceni útig	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	állami, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	1000–5000	részben önkormányzati	önkormányzat, NyírVV Kft.	FVS 2022	nagyon kockázatos	- műszaki - finanszírozási
82	A korábbi (2017) SUMP-ban szereplő és nem megvalósult helyszínek felülvizsgálata	nincs előkészítve	állami, saját	nem áll rendelkezésre forrás	1000–5000	önkormányzati	önkormányzat, NyírVV Kft.	SUMP 2017	közepesen kockázatos	- műszaki - finanszírozási
83	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán V. ütem (Pető utca) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2024-00002	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	200–1000	önkormányzati	önkormányzat, NyírVV Kft.	TOP PLUSZ, Gazdasági Program 2025-29	közepesen kockázatos	- műszaki - finanszírozási
84	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán VII. ütem (Csongor utca) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00007	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	200–1000	önkormányzati	önkormányzat, NyírVV Kft.	TOP PLUSZ, Gazdasági Program 2025-29	közepesen kockázatos	- műszaki - finanszírozási

Sorszám	Projekt címe	Előkészítettség	Finanszírozás forrása	Finanszírozás kategóriája	Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Hatáskör	Megvalósításban érintettek	Előzmény	Kockázatok szintje	Kockázatok jellege
85	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán VIII. ütem (Tagló utca, Napkelte utca) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00013	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	200–1000	önkormányzati	önkormányzat, NyírVV Kft.	TOP PLUSZ, Gazdasági Program 2025-29	közepesen kockázatos	- műszaki - finanszírozási
86	Városi parkolási koncepció készítése	nincs előkészítve	európai uniós, saját	saját forrás biztosítandó	0–20	önkormányzati	önkormányzat	SUMP 2017	alacsony kockázatú	
87	Ungvár sétány "körparkoló" területének rendezése	nincs előkészítve	állami, saját	nem áll rendelkezésre forrás	200–1000	önkormányzati	önkormányzat, NyírVV Kft.	FVS 2022	közepesen kockázatos	- műszaki - finanszírozási
88	Univerzum mögötti parkolók átalakítása parkolóházzá	nincs előkészítve	állami, saját, piaci	nem áll rendelkezésre forrás	200–1000	önkormányzati	önkormányzat, piaci szereplők	FVS 2022	közepesen kockázatos	- műszaki - finanszírozási - környezeti
89	A „Kulturális negyed” parkolási lehetőségének bővítése	nincs előkészítve	állami, saját	nem áll rendelkezésre forrás	200–1000	önkormányzati	önkormányzat, NyírVV Kft.	FVS 2022	közepesen kockázatos	- műszaki - finanszírozási - környezeti
90	Búza téri többszintes parkolólemez kialakítása	nincs előkészítve	állami, saját, piaci	nem áll rendelkezésre forrás	1000–5000	önkormányzati	önkormányzat, piaci szereplők	FVS 2022	közepesen kockázatos	- műszaki - finanszírozási - környezeti
91	Síp utca és Egyház utca közötti tömb fejlesztése	nincs előkészítve	állami, saját, piaci	nem áll rendelkezésre forrás	1000–5000	önkormányzati	önkormányzat	FVS 2022	közepesen kockázatos	- műszaki - finanszírozási - környezeti
92	Intézményi parkolási koncepciók megalkotása és megvalósítása	nincs előkészítve	saját	saját forrás biztosítandó	20–50	részben önkormányzati	önkormányzat, közintézmények	SUMP 2017	alacsony kockázatú	- intézményi
93	Turisztikai és rekreációs területek rendezett megközelítése és parkolása	előkészített	saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	200–1000	önkormányzati	önkormányzat	FVS 2022	alacsony kockázatú	- finanszírozási - intézményi
94	Piaci alapú töltőinfrastruktúra fejlesztések ösztönzése	nincs előkészítve	saját, piaci	nem igényel jelentős forrást	0–20	részben önkormányzati	önkormányzat, piaci szereplők	SUMP 2017	alacsony kockázatú	
95	A városi közszolgáltatók járműflottájának környezetbarát megújítása	nincs előkészítve	európai uniós vagy állami, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	200–1000	részben önkormányzati	önkormányzat, MÁV csoport, NyírVV Kft.	SUMP 2017	közepesen kockázatos	- finanszírozási
96	Az aktív közlekedési formák (kerékpáros és gyalogos közlekedés) népszerűsítése és térnyerésének segítése	nincs előkészítve	TOP PLUSZ, európai uniós vagy állami, saját	saját forrás biztosítandó	1000–5000	önkormányzati	önkormányzat, KTM, civil szervezetek	FVS 2022	alacsony kockázatú	
97	SUMP-elvű döntéstámogató rendszer kialakítása	nincs előkészítve	TOP PLUSZ, saját	nem igényel jelentős forrást	0–20	önkormányzati	önkormányzat	SUMP 2017	alacsony kockázatú	- intézményi
98	Iskolai mobilitási és munkahelyi mobilitás terv pilot programok	nincs előkészítve	saját	saját forrás biztosítandó	20–50	részben önkormányzati	önkormányzat, közoktatási	SUMP 2017	alacsony kockázatú	- intézményi

Sorszám	Projekt címe	Előkészítettség	Finanszírozás forrása	Finanszírozás kategóriája	Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Hatáskör	Megvalósításban érintettek	Előzmény	Kockázatok szintje	Kockázatok jellege
							intézmények, piaci szereplők			
99	Közösségi kerékpáros közlekedési rendszer kialakítása	nincs előkészítve	saját, piaci	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	200–1000	önkormányzati	önkormányzat, piaci szereplők	SUMP 2017	közepesen kockázatos	- finanszírozási - intézményi
100	Közösségi autózás használatának bevezetése	nincs előkészítve	saját, piaci	nem igényel jelentős forrást	0–20	részben önkormányzati	önkormányzat, piaci szereplők	SUMP 2017	alacsony kockázatú	- intézményi
101	Tematikus közlekedési fórumok	előkészített	saját	nem igényel jelentős forrást	0–20	önkormányzati	önkormányzat, piaci szereplők	SUMP 2017	alacsony kockázatú	- társadalmi
102	Aktív részvétel hazai és nemzetközi fenntartható mobilitási együttműködésekben, projektpartneri részvétel európai kutatás-fejlesztési projektekből	előkészített	európai uniós, saját	saját forrás biztosítandó	20–50	önkormányzati	önkormányzat, piaci szereplők	SUMP 2017	alacsony kockázatú	- intézményi
103	Térinformatikai rendszer megvalósítása közlekedési infrastruktúra támogatásának figyelembevételével	nincs előkészítve	saját	saját forrás biztosítandó	20–50	önkormányzati	önkormányzat, piaci szereplők	SUMP 2017	alacsony kockázatú	- intézményi
104	Zöld átállás menedzsment Nyíregyháza közlekedési rendszerében	nincs előkészítve	európai uniós vagy állami, saját	saját forrás biztosítandó	200–1000	önkormányzati	önkormányzat, EM	FVS 2022	alacsony kockázatú	- intézményi

A felülvizsgálat alapját adó korábbi SUMP projektjeit az alábbi táblázat tartalmazza.

Intézkedés azonosító	Intézkedés neve	Az intézkedés alá tartozó projektek	Projekt felülvizsgálat	Tovább tervezésre javasolt
I-1	Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények korszerűsítése		Részben megvalósult	Igen
		Pazonyi úti közös gyalogos-kerékpáros út, Tesco – Kabalási út	Megvalósult	Nem
		Kemecsei út kerékpárút, Sóstó – Nagyhalász között	Nem valósult meg	Igen
		Szalag utca közös gyalogos-kerékpáros út, Család u. – Törzs u. között	Megvalósult	Nem
		Törzs utca, közúti átvezetések környezetében, Semmelweis u. – Szalag u. között	Megvalósult	Nem
		Korányi Frigyes u., Garibaldi u. - Kalevala sétány között	Megvalósult	Nem
		Derkovits utca, Dugonics u. – Bottyán János u. között	Megvalósult	Nem
I-2	Új kerékpáros létesítmények megvalósítása - I. ütem		Részben megvalósult	Igen
		Sóstóhegyi út kerékpárút (Korányi F. utca - Mogyoró utca között)	Megvalósult	Nem
		Arany János utca	Részben megvalósult	Igen
		Debreceni út, 2. szakasz	n.a.	Igen
		Dugonics utca	Részben megvalósult	Igen
		Legyező utca	Megvalósult	Nem
		Jósa András utca	Megvalósult	Nem
		Kállói út	Megvalósult	Nem
		Szent István utca	Részben megvalósult	Igen
		Honvéd u. - Serház u.	Részben megvalósult	Igen
		Nádor u.-Szilfa u.	Részben megvalósult	Igen
		Széchenyi u. (Toldi utcától - Petőfi utcáig)	Megvalósult	Nem
		Színház utca (Bessenyei tér-Toldi u. között)	Részben megvalósult	Igen
		Toldi utca (Színház u - Széchenyi u között)	Megvalósult	Nem
		Toldi utca (Széchenyi - Damjanich u között)	Megvalósult	Igen
		Árpád utca (Széchenyi - Kiss Ernő u között)	Megvalósult	Nem
		Kiss Ernő utca (Árpád utca - Benczúr gyula tér között)	Megvalósult	Nem
		Malom utca	Megvalósult	Nem
		Garibaldi utca (Korányi F. u. - Ószőlő u. között)	Megvalósult	Nem
		Ószőlő utca (Garibaldi u.-Eperjes u. között)	Megvalósult	Igen
		Fészek utca	Megvalósult	Nem
		Benczúr tér	Nem valósult meg	Igen
		Bessenyei tér	Nem valósult meg	Igen
		Váci Mihály utca	Nem valósult meg	Igen

Intézkedés azonosító	Intézkedés neve	Az intézkedés alá tartozó projektek	Projekt felülvizsgálat	Tovább tervezésre javasolt
		Állomás tér	Megvalósult	Nem
		Bocskai utca, (körút – Család u.)	Nem valósult meg	Igen
I-3	Új kerékpáros létesítmények megvalósítása - II. ütem		Részben megvalósult	Igen
		Bocskai utca, (Kossuth tér – körút)	Nem valósult meg	Igen
		Család utca	Részben megvalósult	Igen
		Debreceni út, 1. szakasz	n.a.	Igen
		Derkovits utca	Részben megvalósult	Igen
		Dózsa György utca	Részben megvalósult	Igen
		Hunyadi utca	Nem valósult meg	Igen
		Huszár sor	Nem valósult meg	Igen
		Huszár tér	Nem valósult meg	Igen
		Inczédy sor	Nem valósult meg	Igen
		István utca	Nem valósult meg	Igen
		Kert utca	Nem valósult meg	Igen
		Kinizsi Pál utca	Nem valósult meg	Igen
		Kossuth Lajos utca	Részben megvalósult	Igen
		László utca, 3. szakasz	n.a.	Igen
		László utca, 4. szakasz	n.a.	Igen
		Luther utca	Nem valósult meg	Igen
		Mező utca	Nem valósult meg	Igen
		Móricz Zsigmond utca	Megvalósult	Nem
		Nagyvárad utca	Nem valósult meg	Igen
		Orgona utca	Nem valósult meg	Igen
		Pazonyi tér	Nem valósult meg	Igen
		Sarkantyú utca, 1. szakasz	Nem valósult meg	Igen
		Sarkantyú utca, 2. szakasz	Nem valósult meg	Igen
		Szántó Kovács János utca	Nem valósult meg	Igen
		Szarvas utca	Megvalósult	Nem
		Zenta utca	Nem valósult meg	Igen
I-4	Kerékpárparkolás és -tárolás feltételeinek javítása		Részben megvalósult	Igen
		Nyír pláza	Részben megvalósult	Igen
		Stop Shop	Részben megvalósult	Igen
		XXL Bevásárlóközpont	Részben megvalósult	Igen
		Praktiker	Részben megvalósult	Igen
		Obi	Részben megvalósult	Igen
		Media Markt	Részben megvalósult	Igen
		Interspar	Részben megvalósult	Igen
		Északi Temető	Nem valósult meg	Igen
		Egészségügyi Főiskola	Nem valósult meg	Igen
		Tokaji úti Vásártér	Nem valósult meg	Igen
		Konzervgyár	Nem valósult meg	Igen
		1. számú posta	Részben megvalósult	Igen
		Bocskai utca 16.	Részben megvalósult	Igen
		Nyíregyházi Állatpark	Nem valósult meg	Igen
I-5	Gazdasági, munkahelyi területek kerékpáros elérhetőségének fejlesztése		Részben megvalósult	Igen
		Bottyán János u.	Megvalósult	Nem
		Lujza utca	Megvalósult	Nem
		Tünde utca	Megvalósult	Nem
		Szélsőbokori út	Megvalósult	Nem

Intézkedés azonosító	Intézkedés neve	Az intézkedés alá tartozó projektek	Projekt felülvizsgálat	Tovább tervezésre javasolt
		Tiszavasvári úti felüljáró	Nem valósult meg	Igen
		Az I. Ipari Parkhoz vezető kerékpárút kialakítása	Nem valósult meg	Igen
I-6	Turisztikai és rekreációs területek kerékpáros elérhetőségének fejlesztése		Részben megvalósult	Igen
		Sóstói úti kerékpáros infrastruktúra fejlesztése	Részben megvalósult	Igen
		Nyírszőlős és a Sóstói rekreációs terület közvetlen kerékpáros összeköttetésének megteremtése	Nem valósult meg	Igen
		Blaža Lujza sétány- Kemecei úton kerékpárút folytatása az Állatpark hátsó bejáratáig	Megvalósult	Nem
I-7	Nyíregyháza és vonzáskörzete kerékpáros kapcsolatainak fejlesztése		Részben megvalósult	Igen
		Kemecei út kerékpárút, Sóstó – Nagyhalász között	Megvalósult	Igen
		Simai út, 1. szakasz	Nem valósult meg	Igen
		Simai út, 2. szakasz	Nem valósult meg	Igen
		Nyugati elkerülő mellett a 36. sz. főút és Zomboribokor között	Megvalósult	Nem
		Kállói úton a Csárda utcától a közigazgatási határáig vezető kerékpárút kialakítása	Nem valósult meg	Igen
		Nyíregyháza- Tokaj közötti kerékpárút	Megvalósult	Nem
I-8	Közösségi és kerékpáros közlekedés kapcsolatainak javítása a két közlekedési mód átjárhatóságának fejlesztésével		Nem valósult meg	Igen
I-9	Közösségi kerékpáros közlekedési rendszer kialakítása		Nem valósult meg	Igen
I-10	Meglévő járdaszakaszok felújítása, új járdaszakaszok kiépítése		Megvalósult	Igen
		Orgona u. járdaépítés	Megvalósult	Nem
		Alsóbaduri u. járda felújítása	Megvalósult	Nem
		Magyar u. (Búcsú u. - Temető bejárata között) járda felújítása	Megvalósult	Nem
		Mikszáth K. u. (Czuczor G. u.- Thököly tér között) járda felújítása	Megvalósult	Nem
		Gábor B. u. (Eperjes u. - Csaló köz között) mindkét oldal járda felújítása	Megvalósult	Nem
		Ungvár sétány Arany János Iskola uszoda előtti és melletti rész járda felújítása	Megvalósult	Nem
		Liliom u. (Géza u. - István u. között) járda felújítása	Megvalósult	Nem
		Géza u. (Szegefű u. - Bujtos u. között) mindkét oldal járda felújítása	Megvalósult	Nem

Intézkedés azonosító	Intézkedés neve	Az intézkedés alá tartozó projektek	Projekt felülvizsgálat	Tovább tervezésre javasolt
		Kodály Z. u. - Sóstói u. közötti járda és lépcső felújítása	Megvalósult	Nem
I-11	Járdaszakaszok és kerékpáros útvonalak akadálymentesítése		n.a.	Igen
I-12	Vasútvonalakon gyalogos-kerékpáros áttérés lehetőségeinek javítása (átjárási igények felmérése, külön szintű vagy védett szintbeni átjárók kialakítása)	Korányi Frigyes útról a Kemecei útra történő biztonságos kerékpáros átvezetés	Megvalósult	Igen
I-13	Gyalogos koncepció és térkép készítése		Nem valósult meg	Igen
I-14	Gyalogátkelőhelyek és csomóponti kerékpáros és gyalogos átvezetések biztonságának növelése		Részben megvalósult	Igen
I-15	Belvárosi gyalogos-kerékpáros övezet kiterjesztése		Nem valósult meg	Igen
I-16	Helyi autóbusz-közlekedés hálózati, menetrendi és tarifális megújításának megvalósítása		Megvalósult	Igen
		Új hálózat és menetrend bevezetése	Megvalósult	Igen
		Tarifarendszer megújításának bevezetése	Megvalósult	Igen
I-17	Intermodális csomópont fejlesztése		Nem valósult meg	Igen
I-18	Többpólusú intermodalitás kialakítása a nyíregyházi vasútállomásokon, vasúti megállóknak és autóbusz-állomásokon		Nem valósult meg	Igen
I-19	Helyi autóbusz-közlekedés járműflottájának megújítása		Részben megvalósult	Igen
		Nyíregyháza MJV közösségi közlekedésének fejlesztése érdekében 47 darab új autóbusz (41 db CNG és 6 db elektromos meghajtású) beszerzése	Részben megvalósult	Igen
		Autóbusz telephely, buszparkoló és töltőállomás kialakítása	Részben megvalósult	Igen
		Utastájékoztató és forgalomirányítás fejlesztése a helyi buszközlekedésben	Részben megvalósult	Igen
I-20	Közösségi közlekedés forgalomtechnikai előnyben részesítése		Nem valósult meg	Igen
		I. ütem - felfestések, kis költségű beavatkozások, pilot	Nem valósult meg	Igen
		II. ütem - átalakítások, építések	Nem valósult meg	Igen
I-21	Közösségi közlekedéssel nem vagy gyengén feltárt területek kisbuszos kiszolgálása		Részben megvalósult	Igen

Intézkedés azonosító	Intézkedés neve	Az intézkedés alá tartozó projektek	Projekt felülvizsgálat	Tovább tervezésre javasolt
I-22	Igényalapú közlekedés rendszerének megújítása a külterületi településrészekben		Részben megvalósult	Igen
I-23	Autóbusz-megállók és decentrumok infrastrukturális és arculati fejlesztése		Részben megvalósult	Igen
I-24	Helyi, regionális és országos buszközlekedés, valamint a vasút közötti integráció és menetrendi hangolás fejlesztése, tarifaközösség alapú rendszer létrehozása		Részben megvalósult	Igen
I-25	Rugalmas munkakezdés bevezethetőségének vizsgálata a közintézményeknél a közösségi közlekedési rendszer terhelésének csökkentése érdekében		Nem valósult meg	Igen
I-26	Nyírádéri kisvasút turisztikai célú fejlesztése		Nem valósult meg	Igen
I-27	Vasúti mellékvonalak fejlesztése hivatásforgalom erősítése céljából		Nem valósult meg	Igen
I-28	Vasúti eljutás versenyképességének javítása Budapest, Miskolc és Debrecen felé		Nem valósult meg	Igen
I-29	Nyíregyháza, nyugati elkerülő út teljes szakaszának megépítésének támogatása keretében a 338-as számú főút 36-os és 38-as számú főút közötti szakaszának megépítése		Megvalósult	Nem
I-30	Közigazgatási területen belüli utak fejlesztése		Megvalósult	Igen
		Törzs utcai csomópontok kialakítása	Megvalósult	Nem
		Derkovits utca + kerékpárút felújítása	Megvalósult	Nem
		Tünde utca felújítása + kerékpárút	Megvalósult	Nem
		Szélsőbokori út teljes szakaszának felújítása	Megvalósult	Nem
		Legyező utca felújítása	Megvalósult	Nem
		Rókabokori út felújítása (Michelin-Nyugati elkerülő körforgalom közötti szakasz)	Megvalósult	Nem
		Tiszavasvári úton 4 ágú csomópont kialakítása	Megvalósult	Nem
		Törzs utca	Megvalósult	Nem
		Szalag utca	Megvalósult	Nem
		Semmelweis utca	Megvalósult	Nem
		Bottyán János utca	Megvalósult	Nem
		Lujza utca felújítása	Megvalósult	Nem
		Sugár u. felújítása	Megvalósult	Nem

Intézkedés azonosító	Intézkedés neve	Az intézkedés alá tartozó projektek	Projekt felülvizsgálat	Tovább tervezésre javasolt
		Kilátó u. felújítása	Megvalósult	Nem
		Tallér u. felújítása	Megvalósult	Nem
		Oláhréti u. felújítása	Megvalósult	Nem
		Meggyes u. (Varázs u. - Álmos vezér u. között) felújítása	Megvalósult	Nem
I-31	Nagykörút dél-nyugati szakaszának fejlesztése		Megvalósult	Nem
I-32	Földburkolatú utcákban szilárd burkolatú utak kiépítése		Részben megvalósult	Igen
		Kemecsei szervizút (Csiha Kálmán utca)	Megvalósult	Nem
		Thököly utca	Megvalósult	Nem
		Juhar utca	Megvalósult	Nem
		Szikes utca	Megvalósult	Nem
		Tujafa utca - Platán utca összekötő	Megvalósult	Nem
		Platán utca	Megvalósult	Nem
		Füzes utca	Megvalósult	Nem
		Füzes utca - Tiszafa utca	Megvalósult	Nem
		Tiszafa utca	Megvalósult	Nem
		Tiszafa utca - Ezüstoffenyő utca összekötő	Megvalósult	Nem
		Ezüstoffenyő utca	Megvalósult	Nem
		Ereszalja utca	Megvalósult	Nem
		Szarka utca	Megvalósult	Nem
		Fonó utca	Megvalósult	Nem
		Naspolya köz	Megvalósult	Nem
		Dugonics köz	Nem valósult meg	Igen
		Lombkorona köz	Megvalósult	Nem
		Sétány utca	Megvalósult	Nem
		Csárda utca	Megvalósult	Nem
		Rezeda utca	Nem valósult meg	Igen
		Kulcsár utca	Megvalósult	Nem
		Sátor utca	Megvalósult	Nem
		Napsugár utca	Megvalósult	Nem
		Barzó utca	Megvalósult	Nem
		Borostyán utca	Megvalósult	Nem
		Pető utca	Nem valósult meg	Igen
		Felhő utca	Megvalósult	Nem
		Felhő köz	Megvalósult	Nem
		Szamos utca	Megvalósult	Nem
		Kengyel utca	Részben megvalósult	Igen
		Jázmin köz	Megvalósult	Nem
		Fenyő utca	Megvalósult	Nem
		Hajlás utca	Megvalósult	Nem
		Szabadság utca	Részben megvalósult	Igen
		Főzde utca	Megvalósult	Nem
I-33	Csomópontok jelzőlámpás forgalomirányításának felülvizsgálata		Megvalósult	Igen
I-34	Elektromobilitási töltőinfrastruktúra kiépítése Nyíregyháza területén		Részben megvalósult	Igen

Intézkedés azonosító	Intézkedés neve	Az intézkedés alá tartozó projektek	Projekt felülvizsgálat	Tovább tervezésre javasolt
I-35	Közterületi és közterületen kívüli parkolás integrált fejlesztése		Nem valósult meg	Igen
I-36	Városi intézmények parkolási lehetőségeinek fejlesztése		Részben megvalósult	Igen
I-37	Városi áruszállítási (city-logisztikai) stratégia kidolgozása és megvalósítása		Nem valósult meg	Igen
I-38	Közösségi autózás használatának erősítése		Nem valósult meg	Igen
I-39	A városi közszolgáltatók járműflottájának környezetbarát megújítása		Részben megvalósult	Igen
I-40	A fenntartható és biztonságos közlekedés népszerűsítése, szemléletformáló kampányok, rendezvények ösztönzése		Megvalósult	Igen
I-41	SUMP elvek alkalmazása a városi tervezés, szabályozás rendszerén belül		Megvalósult	Igen
I-42	Hazai, nemzetközi mobilitási együttműködésekben való részvétel		Megvalósult	Igen
I-43	A város közlekedésinfrastruktúra-vagyonának fenntartását, fejlesztését támogató rendszerek kialakítása		Nem valósult meg	Igen
I-44	Intelligens technológiákra épülő mobilitási megoldások alkalmazása, különös tekintettel az elektromobilitásra		Részben megvalósult	Igen
I-45	Intézményi (többek között iskolai) és munkahelyi mobilitási tervek készítésének ösztönzése		Nem valósult meg	Igen

7.6 PROJEKTÉRTÉKELÉS MÓDSZERE ÉS RÉSZLETES EREDMÉNYEI

7.6.1 A TÖBBSZEMPONTÚ ELEMZÉS MÓDSZERE

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

A szempontok között a város közlekedési rendszerében jelentkező következmények, pénzügyi-gazdasági vonatkozások, környezetvédelmi és társadalmi hatások, valamint a megvalósításra és üzemeltetésre vonatkozó kockázati tényezők jelennek meg. Ezek **három egyforma (1/3) súlyú fő kategóriát képeznek: költség, haszon (együttesen: kiterjesztett társadalmi hasznosság) és megvalósíthatóság.**

Az egyes szempontokhoz általában 1-től 3-ig terjedő pontszámot rendeltünk, úgy, hogy minél nagyobb a pontszám, annál kedvezőbb az adott szempont szerinti értékelés.

Az egyes szempontokhoz hozzárendelt súlyszámok az összehasonlíthatóság érdekében minden projektre egyformán érvényesek, és azok eloszlása a város céljait és a lakosság érdekeit egyaránt tükrözi. A súlyszámok összege 1, vagyis 100%.

A számítás és a szemléltetés megkönnyítése végett **az összesített értékelésnél adható maximális pontszám 100.** (Az 1 és 3 közötti pontszámok és a súlyszámok szorzatösszegét 100/3-mal szorozzuk meg.)

Az MCA eredménye egy prioritási sorrend, amely arra nézve nyújt tájékoztatást, hogy – a rendelkezésünkre álló információk figyelembevételével – mely intézkedések megvalósítása sürgetőbb vagy előnyösebb a város számára.

Az alábbiakban a szempontrendszer hierarchiáját mutatjuk be, az egyes szempontcsoportok és szempontok tartalmával, meghatározásának módjával, valamint fontosságából következő súlyszámával.

7.6.1.1 Költség

A projekt becsült költsége kiemelten fontos információt jelent a megvalósítás finanszírozása és ütemezése szempontjából, emellett **a hasznokkal összevetve arra nézve is iránymutatást ad, hogy mennyire költséghatékony azt megvalósítani.**

A becsült költségek tekintetében az alábbi hét kategóriába osztjuk a projekteket:

3 pont	10 millió Ft alatti
2,5 pont	10–50 millió Ft közötti
2 pont	50–100 millió Ft közötti
1,5 pont	100–250 millió Ft közötti
1 pont	250 millió Ft – 1 milliárd Ft közötti
0,5 pont	1 milliárd Ft – 5 milliárd Ft közötti
0 pont	5 milliárd Ft fölötti

Az információk a korábban készült városfejlesztési és közlekedésfejlesztési háttér dokumentációkból, nagyvonalú költségbecslésekből, valamint a várossal történt egyeztetés eredményeiből származnak.

Súlyszám: 0,33

7.6.1.2 Hasznok

A hasznok között a műszaki hatásosság mellett a közvetett gazdasági, környezeti és társadalmi hatások is megjelennek

A projektek megvalósításával jelentkező **hasznok a rövid távon érzékelhető, műszaki szempontú hatásosságon, eredményességen**

keresztül és a hosszú távon jelentkező, közvetett gazdasági, társadalmi és környezeti hatásokon keresztül értékeljük.

Az értékelés alapját részben az **Európai Bizottság megbízásából készült KonSULT Policy Guidebook⁸⁰** biztosítja, amely **különböző városi mobilitási beavatkozások hatásaira ad számszerű értékelést**. A KonSULT-ban kezelt intézkedések lefedik a SUMP módszertanhoz általában kapcsolódó projekt típusokat (pl. kerékpárforgalmi hálózat bővítése, intermodális csomópontok létesítése, új út építése stb.), így Nyíregyháza esetében is releváns információt szolgáltat a projektek szinte teljes spektrumára nézve. A projektek egy része több, külön-külön értékelt intézkedésből tevődik össze (pl. forgalomcsillapítás és a parkolás szabályozása), így ezekben az esetekben az egyes elemek különálló pontszámait átlagoltuk. Minden esetben -5 és +5 közötti pontszámok szerepelnek, amelyeket az MCA-hoz 1–3 közötti pontszámokra szükséges átalakítani – ez az átalakítás az egyes szempontok esetén kapott pozitív és negatív szélsőértékek közötti egyenletes eloszlás mentén történt, az alábbiak szerint:

	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához (KonSULT)	Várható gazdasági hatás (KonSULT)	Várható társadalmi hatás (KonSULT)	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez (KonSULT)
szélsőértékek	-0,75–5	-1-3,33	-1-4,5	-0,75–4,17

Tekintettel arra, hogy a KonSULT zömmel nyugat-európai városokban végrehajtott projektek alapján nyújt általános ajánlást az egyes szempontok szerinti értékelésre, és nem kifejezetten közép-kelet-európai vagy magyar városokra ad iránymutatást, **a KonSULT értékelésével párhuzamosan, attól függetlenül is értékeljük a projekteket ugyanazon szempontok mentén**. Ennek alapját a várossal történő, hosszú idejű együttműködés és információcsere, a helyi adottságok és specifikus igények és korlátozó tényezők ismerete, valamint a projektek tartalmának részletekbe menő ismerete jelenti – mindazok a tényezők, amelyeket a szakirodalmi alapú értékelés esetében nem lehet maradéktalanul figyelembe venni.

A szakértői értékelésnél az 1–3 pont közötti skálát alkalmaztuk, az alábbi megfontolások mentén, mind a négy előbb felsorolt értékelési szempont esetében (közlekedési hatékonyság javítása, gazdasági hatás, társadalmi hatás és környezetminőség javítása).

Pontszám	Hasznok szakértői értékelése
3 pont	erőteljes pozitív hatás
2 pont	enyhe pozitív hatás
1 pont	enyhén negatív vagy semleges hatás

⁸⁰ <http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/>

Annak érdekében, hogy az egyes projekt típusok hatásának iránya mellett a hatás mértéke is figyelembe vehető legyen (a projekt léptékével összhangban, a költségekkel összevethetően), **megbecsültük és figyelembe vettük a hatásterület nagyságát, az érintettek számát és a hatás közvetlenségét** is, 0-tól 3-ig terjedő skálán (mindhárom szempont szerint 0-1-ig az alábbiak szerint). A fenti hatás pontszámokat ezzel az értékkel megszoroztuk.

Hatásterület	Érintettek száma	Hatás közvetlensége	Pont
városon túlmutató	sok érintett	közvetlen	1
városi	közepesen sok érintett	közvetett	0,5
lokális	kevés érintett	távoli	0

A haszon összegzett súlyszáma: 0,33. Ezen belül a KonSULT eredményei 33%-os, a szakértői értékelés eredményei 67%-os súllyal szerepelnek.

Az értékelési szempontokat a szakpolitikai célokhoz való hozzájárulás alapján vesszük figyelembe, amelyet az alábbi alpontokban részletesebben ismertetünk.

Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához

Ez a szempont a **várost érintő közlekedési rendszer működési hatékonyságának javulását** fejezi ki, és a KonSULT értékelési rendszerében *Efficiency* megnevezéssel szerepel.

Súlyszám: 30% mind a KonSULT, mind a szakértői értékelés keretén belül.

Várható gazdasági hatás

A **gazdasági hatás** a KonSULT módszertanában *Economic growth* néven szerepel.

Súlyszám: 20% mind a KonSULT, mind a szakértői értékelés keretén belül.

Várható társadalmi hatás

Összetettségük okán a **társadalmat érintő hatásokat a KonSULT két komponensre bontva értékeli: *Equity and social inclusion* (egyenlőség és társadalmi befogadás) és *Safety* (biztonság)**. Mivel a két részszerpontot egyformán fontosnak tartjuk, minden projekt esetében a két szempontra adott pontszám számtani átlagát vesszük figyelembe. A szakértői értékelés esetén a társadalomra gyakorolt közvetett következményeket egy hatásként vettük figyelembe.

Súlyszám: 20% mind a KonSULT, mind, a szakértői értékelés keretén belül.

Várható környezeti hatás

Ennél a szempontnál a **fenntarthatóság terén elvárt hosszú távon jelentkező hatásokat** értékeljük. Csakúgy, mint a társadalmi hatást, a KonSULT ezt a szempontot is két részszerpontra bontva kezeli: *Liveable*

streets (élhető utcák) és Protection of the environment (környezetvédelem) – ezeket egyenlő súllyal vesszük figyelembe. A szakértői értékelés esetében egy szempontként kezeljük a környezetre és az élıhetőségre gyakorolt hatásokat.

Súlyszám: 30% mind a KonSULT, mind a szakértői értékelés keretén belül.

7.6.1.3 Megvalósíthatóság

A megvalósíthatóság terén az előkészítettséget, finanszírozási lehetőségeket és kockázatokat vettük figyelembe

A projektek prioritási sorrendjében fontos szerepet játszik az **előkészítettség**, emellett a megvalósíthatóságukat nagyban befolyásolják a **finanszírozási lehetőségek és az esetlegesen felmerülő akadályok, kockázatok**.

Összegzett súlyszám: 0,33

A projekt előkészítettségi állapota

A megvalósíthatóság szempontjából fontos körülmény, hogy **az adott projekt előkészítése mennyire előrehaladott**– ennek mentén három kategóriába sorolható minden beavatkozás. A vizsgált projektek egy része előkészített, részletes (engedélyezési vagy kiviteli) tervek vagy a projekt jellegének megfelelő más hasonló szintű előkészítő dokumentumok állnak rendelkezésre. Más részük ugyan nincs ilyen szinten előkészítve, ugyanakkor rendelkezésre áll már valamilyen tervdokumentáció, például tanulmányterv, megvalósíthatósági tanulmány vagy döntéselőkészítő dokumentáció. A projektek harmadik csoportjába azokat soroljuk, amelyek vagy teljesen új SUMP projektek, vagy már meglévő ötletek alapján kerültek rögzítésre, de a jelen dokumentáció készítésekor még nincsenek előkészítve.

A pontozást az alábbi módon végezzük el:

Pontszám	A projektek előkészítettségi állapota
3 pont	előkészített
2 pont	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)
1 pont	nincs előkészítve

Súlyszám: 33% a megvalósíthatóság keretén belül.

Finanszírozhatóság

A finanszírozhatóság tekintetében a támogatási lehetőségeket értékeljük, az alábbiak szerint:

Pontszám	Finanszírozhatóság
3 pont	<ul style="list-style-type: none"> nem igényel jelentős forrást elkülönített pályázati vagy egyéb forrás
2 pont	<ul style="list-style-type: none"> valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás saját forrás biztosítandó
1 pont	<ul style="list-style-type: none"> nem áll rendelkezésre forrás

A finanszírozási lehetőségeket elsősorban az operatív programokkal kapcsolatos hatályos dokumentumok és egyéb jogszabályok, valamint a város stratégiai dokumentumai alapján tártuk fel.

Fontos megjegyezni, hogy a projektek megvalósítása szempontjából a becsült költség és a finanszírozhatóság jellege együtt kritikus tényező.

Súlyszám: 33% a megvalósíthatóság keretén belül.

Kockázatok

A projekt megvalósításának gátat szabhat, ha az intézkedésnek gyenge a társadalmi-politikai támogatottsága, ha problémák várhatók a tulajdonviszonyok rendezésével kapcsolatban, ha nehézséget jelent az engedélyezési folyamat teljesítése, vagy egyéb műszaki és intézményi akadályok ismertek.

A projektek értékelését az alábbi módon végezzük el a kockázati tényezők szerint:

Pontszám	Kockázat
3 pont	alacsony kockázatú
2 pont	közepesen kockázatos
1 pont	nagyon kockázatos

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

Súlyszám: 33% a megvalósíthatóság keretén belül.

7.6.2 A TÖBBSZEMPONTÚ ELEMZÉS RÉSZLETES EREDMÉNYE

A jelen pontban az 5.3. fejezetben bemutatott **többszempontú elemzés (MCA) részletes eredményeit mutatjuk be – beleértve az egyes szempontok bemenő adatait is.**

11. táblázat: A projektértékelés eredménye

Projektszám	Projektneve	Pontszám	Hatáskör
101	Tematikus közlekedési fórumok	87	önkormányzati
97	SUMP-elvű döntéstámogató rendszer kialakítása	80	önkormányzati
58	Csomópontok és gyalogátkelőhelyek közlekedésbiztonsági auditja és a jelzőlámpás csomópontok forgalomirányításának felülvizsgálata - kerékpáros és gyalogos átvezetések biztonságának növelése	76	részben önkormányzati
37	A megújított hálózat és menetrend folyamatos utánkövetése és fejlesztése	76	önkormányzati
86	Városi parkolási koncepció készítése	73	önkormányzati
51	Gyalogos koncepció és térkép készítése	73	önkormányzati
1	Fenntartható közlekedésfejlesztés Nyíregyházán I. ütem - Tiszavasvári út kerékpárút kialakítása Varsó-Derkovits u. között (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2024-00005	72	önkormányzati
100	Közösségi autózás használatának bevezetése	71	részben önkormányzati
38	Tarifarendszer megújításának folyamatos utánkövetése és fejlesztése	74	önkormányzati
28	Kerékpárparkolás infrastruktúrájának fejlesztése az autóbusz és vasútállomáson, illetve a város egyéb frekvenciált pontjain	68	önkormányzati
102	Aktív részvétel hazai és nemzetközi fenntartható mobilitási együttműködésekben, projektpartneri részvétel európai kutatás-fejlesztési projekteken	68	önkormányzati
44	A közösségi közlekedés előnyben részesítése - I. ütem - felfestések, kis költségű beavatkozások, pilot	66	részben önkormányzati
41	Utastájékoztató és forgalomirányítás fejlesztése a helyi buszközlekedésben	65	önkormányzati
4	City-logisztikai stratégia kidolgozása és megvalósítása - városi áruszállítás szabályozása, - alacsony kibocsátású zóna, - nagyfoglalkoztatói területek teherforgalmi elérhetőségének optimalizálása	65	önkormányzati
94	Piaci alapú töltőinfrastruktúra fejlesztések ösztönzése	65	részben önkormányzati
93	Turisztikai és rekreációs területek rendezett megközelítése és parkolása	60	önkormányzati
55	Meglévő járdaszakaszok felújítása, új járdaszakaszok kiépítése	64	önkormányzati
19	Kerékpárparkolás infrastruktúrájának fejlesztése	64	önkormányzati
40	Autóbusz-megállók és decentrumok infrastrukturális és arculati fejlesztése, digitalizációs fejlesztése	63	részben önkormányzati
25	Helyi, regionális és országos buszközlekedés, valamint a vasút közötti integráció és menetrendi hangolás fejlesztése, tarifaközösség alapú rendszer létrehozása	62	részben önkormányzati

Projektszám	Projektneve	Pontszám	Hatáskör
103	Térinformatikai rendszer megvalósítása közlekedési infrastruktúra támogatásának figyelembevételével	62	önkormányzati
22	Nyírvidéki kisvasút turisztikai célú fejlesztése	61	részben önkormányzati
92	Intézményi parkolási koncepciók megalkotása és megvalósítása	61	részben önkormányzati
50	Éves költségkeret megállapítása a kerékpárparkolás és tárolás feltételeinek javítására	61	önkormányzati
104	Zöld átállás menedzsment Nyíregyháza közlekedési rendszerében	49	önkormányzati
45	A közösségi közlekedés előnyben részesítése - II. ütem - átalakítások, építések, digitalizáció	60	részben önkormányzati
27	Debrecen (vá. kiz.) - Nyíregyháza (vá. kiz.) közötti 100-as számú vasútvonal 160 km/h-s sebességre történő átépítése.	60	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekvérvényesítést igényel
56	Járdaszakaszok és kerékpáros útvonalak akadálymentesítése	56	önkormányzati
30	Mikromobilitási pontok, kerékpártárolók és P+R létesítmények kiépítése a vasúti megállóknál, autóbusz-állomásokon a Nyíregyházán és vonzásokörzetében	55	önkormányzati
67	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán VI. ütem (Vay Ádám krt, a Hunyadi utca és a Vasvári Pál utca között) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2024-00004	54	önkormányzati
68	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán X. ütem (Korányi Frigyes utca Kosbor és Ferenc krt. közötti szakasza) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00009	54	önkormányzati
14	113-as számú vasútvonal helyben történő átépítése és villamosítása	54	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekvérvényesítést igényel
16	A 100-as számú vasútvonal Debrecen irányába úgynevezett "Delta" vágány II. ütemű létesítése	54	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekvérvényesítést igényel
98	Iskolai mobilitási és munkahelyi mobilitás tervek pilot programok	54	részben önkormányzati
71	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán XI. ütem (Kossuth utca, csomópontok) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00008	54	önkormányzati
99	Közösségi kerékpáros közlekedési rendszer kialakítása	53	önkormányzati
7	Új, teljes értékű külön szintű autópálya csomópont az M3-as autópálya 230+488 km szelvényében	53	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekvérvényesítést igényel
13	A Déli Ipari park megközelítését segítő kerékpárút hálózat	52	részben önkormányzati
8	A teljes régi 4925. és a régi 49146. jelű összekötő utak burkolatának felújítása és megerősítése. (A) 4925. jelű út (Debreceni út és Butykai utca) teljes szakaszán	52	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekvérvényesítést igényel
9	A teljes régi 4925. és a régi 49146. jelű összekötő utak burkolatának felújítása és megerősítése. (B) 49146. jelű út (Nagykállói utca)	52	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekvérvényesítést igényel

Projektszám	Projektneve	Pontszám	Hatáskör
17	Sóstói úti kerékpáros infrastruktúra fejlesztése	52	önkormányzati
32	Simai út, 1. szakasz	52	önkormányzati
33	Simai út, 2. szakasz	52	önkormányzati
34	Kállói úton kerékpárút kialakítása a közigazgatási határig	52	önkormányzati
48	A korábbi (2017) SUMP-ban, az "Új kerékpáros létesítmények megvalósítás - I. ütem és II. ütem"- ben szereplő és nem megvalósult helyszínek felülvizsgálata	52	önkormányzati
66	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán III. ütem (Kossuth Lajos, Malom, Sóstóhegyi út) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2024-00003	51	önkormányzati
72	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán IV. ütem (Hajdú-Szalag utca) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00019	51	önkormányzati
2	Az I. Ipari Parkhoz vezető kerékpárút kialakítása/Kerékpárút építése a Tünde utca és az Ipari Park között	51	részben önkormányzati
39	Nyíregyháza MJV közösségi közlekedésének fejlesztése érdekében első ütemben 27 darab és második ütemben további 10 db új autóbusz (CNG vagy egyéb tiszta hajtású) beszerzése	51	részben önkormányzati
43	Autóbusz-végállomások és fordulók infrastruktúrájának fejlesztése Nyíregyházán	51	részben önkormányzati
49	Fenntartható közlekedésfejlesztés Nyíregyházán II. ütem (Kosbor, Nyíregyháza-Nagyszállás) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00015	51	részben önkormányzati
31	Kemecsei út kerékpárút, Sóstó – Nagyhalász között	50	részben önkormányzati
47	Kemecsei út kerékpárút, Sóstó – Nagyhalász között	50	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel
46	GYEREBUSZ II. ütem: rendszer kiterjesztése a külterületi autóbusz-viszonylatokra	50	önkormányzati
15	A 113-as számú vasútvonaltól északra konténer terminál és átrakó létesítése	50	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel
12	A 4-es számú főút (Debreceni út) Metró csomópont és Nagykörút közötti szakasz kapacitásbővítő fejlesztése.	50	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel
89	A „Kulturális negyed” parkolási lehetőségének bővítése	49	önkormányzati
64	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán I. ütem (Ószőlő, Fürdő, Berenát) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2024-00001	49	önkormányzati
65	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán II. ütem (Tölgyes utca) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2024-00006	49	önkormányzati

Projektszám	Projektneve	Pontszám	Hatáskör
69	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán XIII. ütem (Alma utca) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00021	49	önkormányzati
70	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán XIV. ütem (TVP kereten túli, tartalékprojekt)	49	önkormányzati
73	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán IX. ütem (Honvéd u, Laktanya tér, Maláta u, Nádor u, Róka u (Honvéd-Nádor között), Serház u, Szilfa u, Szántó KJ u) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00018	49	önkormányzati
74	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán XII. ütem (Alkotmány (Nádor-Rózsa között), Csillag u, Kéz u, Róka u (Nádor-Rózsa között), Rózsa utca) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00010	49	önkormányzati
83	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán V. ütem (Pető utca) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2024-00002	48	önkormányzati
84	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán VII. ütem (Csongor utca) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00007	48	önkormányzati
85	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán VIII. ütem (Tagló utca, Napkelte utca) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00013	48	önkormányzati
24	Határon átnyúló vasúti teherszállítási együttműködési program	48	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel
59	Nagykörút- Váci M. utca csomópont fejlesztés	48	önkormányzati
60	Sóstói út- Garibaldi u. csomópont fejlesztése	48	önkormányzati
61	Család utca - Orosi út csomópont fejlesztése	48	önkormányzati
62	Kemecsei út – Templom utcai csomópont fejlesztése	48	önkormányzati
63	Kemecsei út – Berenát utca csomópont fejlesztése	48	önkormányzati
26	Vasúti mellékvonalak fejlesztése hivatásforgalom erősítése céljából	48	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel
96	Az aktív közlekedési formák (kerékpáros és gyalogos közlekedés) népszerűsítése és térnyerésének segítése	42	önkormányzati
20	A városrész központi területének gyalogos baráttá történő átépítése, sétányok, zöld felületek és pihenő terek kialakítása	48	önkormányzati
18	Nyírszőlős és a Sóstói rekreációs terület közvetlen kerékpáros összeköttetésének megteremtése	48	önkormányzati
11	A 4-es számú főút Szolnok-Debrecen-Nyíregyháza-Záhony vasútvonal külön szintű keresztezésével ipari parkba történő bekötése	47	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel
3	Ipari park belső úthálózatának, infrastruktúrájának fejlesztése (pl. buszmegállók kialakítása, IT fejlesztés stb.), kerékpárút építése, közműfejlesztés (pl. közvilágítás korszerűsítése), területrendezés, továbbá "smart" megoldások telepítése (pl. okos zebrák, közösségi közlekedéshez kapcsolódó utastájékoztatói rendszerek)	46	részben önkormányzati

Projektszám	Projektneve	Pontszám	Hatáskör
76	Sóstóhegy és a 4-es sz. főút direkt kapcsolat kiépítése	46	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekvénesítést igényel
42	Helyközi autóbusz telephely, buszparkoló és töltőállomás kialakítása a Tiszavasvári úton a helyi autóbusz telephely mellett	45	részben önkormányzati
21	A meglévő elkerülő út 2x1 forgalmi sávossá váló átépítése valósul meg.	45	önkormányzati
10	Simai úti szintbeni átjáró helyett vasút feletti közúti külön szintű keresztezés kialakítása	45	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekvénesítést igényel
88	Univerzum mögötti parkolók átalakítása parkolóházzá	45	önkormányzati
81	Kiskörút befejezése a Debreceni útig	45	részben önkormányzati
90	Búza téri többszintes parkolólemez kialakítása	44	önkormányzati
91	Síp utca és Egyház utca közötti tömb fejlesztése	44	önkormányzati
57	Vasútvonalakon gyalogos-kerékpáros átjutás lehetőségeinek javítása (átjárási igények felmérése, külön szintű vagy védett szintbeni átjárók kialakítása)	43	önkormányzati
29	Nyíregyháza Vasútállomás Intermodális Csomópont fejlesztése	42	részben önkormányzati
95	A városi közszolgáltatók járműflottájának környezetbarát megújítása	42	részben önkormányzati
54	Belváros átalakítása, sétáló terület kibővítése	41	önkormányzati
5	Déli Ipari park fejlesztése II. ütem	40	részben önkormányzati
6	Déli Ipari park fejlesztése III. ütem	40	részben önkormányzati
78	Tünde u. folytatása a Móra F. utcán át északi irányba (4911-es főút - 41-es főút és a 4-es főút összekötése)	39	részben önkormányzati
79	41-es számú főút és a 4911. sz. út összekötése – Gomba u., Gyűrű u. és Bogyó u. kétirányú, nehézgépjárműforgalom lebonyolítására alkalmas kialakítása	39	részben önkormányzati
87	Ungvár sétány "körparkoló" területének rendezése	38	önkormányzati
82	A korábbi (2017) SUMP-ban szereplő és nem megvalósult helyszínek felülvizsgálata	38	önkormányzati
80	Nyírszőlős - Sóstógyógyfürdő/Sóstóhegy összekötése Kótaj érintésével	37	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekvénesítést igényel
35	4-es számú főút négynyomúsítása	37	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekvénesítést igényel

Projektszám	Projektnev	Pontszám	Hatáskör
36	Tokaji út 2x2 sávúsítása, a 100-as sz. vasútvonal alatti külön szintű átvezetéssel	37	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekvérvényesítést igényel
75	Északi elkerülő út	36	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekvérvényesítést igényel
77	Korányi városrész tehermentesítő útjának kiépítése - Makay István utca és Vadvirág utca együttes kiépítése	36	önkormányzati
23	Repülőtér fejlesztés kis gépek, magángépek, helikopterek számára	35	részben önkormányzati
52	Gyalogos és kerékpárosbarát utcaszintű minta tervek készítése	34	önkormányzati
53	Gyalogos- és kerékpárosbarát fejlesztési projektek előkészítése	34	önkormányzati

A projekteket az elért pontszámok szerint rendeztük sorba. Az elemzés eredményeként a projektek 34 és 87 közötti összesített pontszámot kaptak, vagyis a lehetséges 13–100 pont közötti értékek középtartományában helyezkednek el

Projekt szám	Projekt név	Költség		Haszon														Megalósíthatóság				
		Összesített értékelés	Költség		HaszonKorSULT				HaszonKorSULT (konvertált)				Haszon saját értékelés				Hatásterület /Érintettek	Megalósíthatóság				
			Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Költség pontszám	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [KorSULT]	Várható gazdasági hatás [KorSULT]	Várható társadalmi hatás [KorSULT]	Hozzájárulás a városi környezet eléréséhez [KorSULT]	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához	Várható gazdasági hatás	Várható társadalmi hatás	Hozzájárulás a városi környezet eléréséhez	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [szakértői értékelés]	Várható gazdasági hatás [szakértői értékelés]	Várható társadalmi hatás [szakértői értékelés]	Hozzájárulás a városi környezet eléréséhez [szakértői értékelés]		Hatásterület /Érintettek pontszám	Haszon pontszám	A projekt előkészítési állapota	Finanszírozhatóság	Kockázatok
	Súlyszámok	1		0,33					0,03	0,02	0,02	0,03	0,07	0,04	0,04	0,07		0,33	0,11	0,11	0,11	0,33
1	Fenntartható közlekedésfejlesztés Nyregyháza I. ütem - Tiszavasvári út kerékpárút kialakítása Varsó-Derkovits u. között (TVPPrioritás 1.) - TOP PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2024-00005	72	200-1000	1,5	1,3	0,7	2,5	2,3	1,7	1,8	2,3	2,5	2	2	3	3	3,00	2,36	3	3	2	2,67
2	Az I. Ipari Parkhoz vezető kerékpárút kialakítása/Kerékpárút építése a Tünde utca és az Ipari Park között	51	1000-5000	1	1,3	0,7	2,5	2,3	1,7	1,8	2,3	2,5	2	2	3	3	2,50	1,96	1	2	2	1,67
3	Ipari park belső úthálózatának, infrastruktúrájának fejlesztése (pl. buszmegálló kialakítása, IT fejlesztés stb.), kerékpárút építése, közműfejlesztés (pl. közvilágítás korszerűsítése), területrendezés, továbbá "smart" megoldások telepítése (pl. okoszebrák, közösségi közlekedéshez kapcsolódó utastájékoztató rendszerek)	46	1000-5000	1	0,5	0,0	-0,5	-0,8	1,4	1,5	1,2	1,6	2	2	2	2	2,50	1,51	1	2	2	1,67
4	City-logisztikai stratégia kidolgozása és megvalósítása - városi áruszállítás szabályozása, - alacsony kibocsátású zóna, - nagyfoglalkoztatói területek teherforgalmi elérhetőségének optimalizálása	65	20-50	2,5	-0,5	0,5	1,5	2,0	1,1	1,7	1,9	2,4	1	3	2	3	2,00	1,37	1	2	3	2,00
5	Déli Ipari park fejlesztése II. ütem	40	20000+	0	0,5	0,0	-0,5	-0,8	1,4	1,5	1,2	1,6	2	3	1	1	3,00	1,62	2	3	1	2,00
6	Déli Ipari park fejlesztése III. ütem	40	20000+	0	0,5	0,0	-0,5	-0,8	1,4	1,5	1,2	1,6	2	3	1	1	3,00	1,62	2	3	1	2,00
7	Új, teljes értékű, külön szintű autópálya csomópont az M3-as autópályára 230+488 km szelvényében	53	200-1000	1,5	0,5	0,0	-0,5	-0,8	1,4	1,5	1,2	1,6	1	2	1	1	3,00	1,28	2	3	1	2,00
8	A teljes régi 4925. és a régi 49146. jelű összekötő utak burkolatának felújítása és megerősítése. (A) 4925. jelű út (Debreceeni út és Butykai utca) teljes szakaszán	52	200-1000	1,5	2,0	0,0	0,5	0,8	2,0	1,5	1,5	2,0	1	2	1	1	2,50	1,17	1	3	2	2,00
9	A teljes régi 4925. és a régi 49146. jelű összekötő utak burkolatának felújítása és megerősítése. (B) 49146. jelű út (Nagykálói utca)	52	200-1000	1,5	2,0	0,0	0,5	0,8	2,0	1,5	1,5	2,0	1	2	1	1	2,50	1,17	1	3	2	2,00
10	Smart úti szintbeni átjáró helyett vasúti feletti közúti külön szintű keresztezés kialakítása	45	1000-5000	1	0,5	0,0	-0,5	-0,8	1,4	1,5	1,2	1,6	1	2	1	1	2,50	1,07	1	3	2	2,00
11	A4-es számú főút Szolnok-Debreceen Nyregyháza-Záhony vasútvonal külön szintű keresztezésével Ipari parkba történő bekötése	47	1000-5000	1	0,5	0,0	-0,5	-0,8	1,4	1,5	1,2	1,6	2	2	1	1	2,50	1,24	1	3	2	2,00
12	A4-es számú főút (Debreceeni út) Metro csomópont és Nagykőrűt közti szakasz kapacitásbővítő fejlesztése.	50	1000-5000	1	0,5	0,0	-0,5	-0,8	1,4	1,5	1,2	1,6	2	2	1	1	3,00	1,48	1	3	2	2,00
13	A Déli Ipari park megközelítését segítő kerékpárút hálózat	52	200-1000	1,5	1,3	1,0	2,5	2,3	1,7	1,9	2,3	2,5	2	2	3	3	1,50	1,18	1	3	2	2,00
14	113-as számú vasútvonal helyben történő átépítése és villamosítása	54	5000-20000	0,5	2,3	1,3	2,3	1,8	2,1	2,1	2,2	2,3	2	2	3	3	3,00	2,39	2	3	1	2,00
15	A 113-as számú vasútvonalról északra konténer terminál és átrakó létesítése	50	5000-20000	0,5	2,3	1,3	2,3	1,8	2,1	2,1	2,2	2,3	2	3	2	3	2,50	2,00	2	3	1	2,00
16	A 100-as számú vasútvonal Debreceeni irányába ügnezett "Delta" vágány II. ütemű létesítése	54	5000-20000	0,5	2,3	1,3	2,3	1,8	2,1	2,1	2,2	2,3	2	3	2	3	3,00	2,39	2	3	1	2,00
17	Sóstói úti kerékpáros infrastruktúra fejlesztése	52	200-1000	1,5	1,3	1,0	2,5	2,3	1,7	1,9	2,3	2,5	2	2	2	3	2,00	1,49	1	2	2	1,67
18	Nyírszőlős és a Sóstói rekreációs terület közvetlen kerékpáros összeköttetésének megteremtése	48	200-1000	1,5	1,3	1,0	2,5	2,3	1,7	1,9	2,3	2,5	2	2	2	3	1,50	1,12	1	2	2	1,67
19	Kerékpárparkolás infrastruktúrájának fejlesztése	64	50-200	2	1,3	1,0	1,0	2,0	1,7	1,9	1,7	2,4	2	2	2	3	1,50	1,09	2	3	3	2,67
20	A városrész központi területének gyalogs baráttá történő átépítése, sétányok, zöld felületek és pihenőterek kialakítása	48	1000-5000	1	0,7	3,3	4,5	4,2	1,5	3,0	3,0	3,0	1	3	3	3	2,00	1,63	1	2	2	1,67

Projekt szám	Projekt név	Összesített értékelés	Költség		Haszon													Megvalósíthatóság					
			Költség	Költség pontszám	Haszon KonSULT				Haszon KonSULT (konvertált)				Haszon saját értékelés					Hatásterület /Erintettek pontszám	Haszon pontszám	Megvalósíthatóság			
					Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [KonSULT]	Várható gazdasági hatás [KonSULT]	Várható társadalmi hatás [KonSULT]	Hozzájárulás a városi környezet elhelyezéséhez [KonSULT]	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához	Várható gazdasági hatás	Várható társadalmi hatás	Hozzájárulás a városi környezet elhelyezéséhez	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [szakértői értékelés]	Várható gazdasági hatás [szakértői értékelés]	Várható társadalmi hatás [szakértői értékelés]	Hozzájárulás a városi környezet elhelyezéséhez [szakértői értékelés]	Hatásterület /Erintettek pontszám			A projekt előkészített ségi állapota	Finanszírozhatóság	Kockázatok	Megvalósíthatóság pontszám
	Sűtszámok	1		0,33					0,03	0,02	0,02	0,03	0,07	0,04	0,04	0,07		0,33	0,11	0,11	0,11	0,33	
21	Amegyei önkormányzatok közti forgalmi sávossal való átépítése valószínűleg	45	200-1000	1,5	0,5	0,0	-0,5	-0,8	1,4	1,5	1,2	1,6	2	2	2	2	1,50	0,91	1	2	2	1,67	
22	Nyíregyháza kisvasút turisztikai célú fejlesztése	61	200-1000	1,5	2,3	1,3	2,3	1,8	2,1	2,1	2,2	2,3	2	3	3	3	2,00	1,69	3	2	2	2,33	
23	Repülőter fejlesztés kisgépek, magángépek, helikopterek számára	35	5000-20000	0,5	na.	na.	na.	na.	1,0	2,0	1,0	1,0	1	2	1	1	2,50	1,00	1	2	2	1,67	
24	Határon átnyúló vasúti teher szállítási együttműködési program	48	200-1000	1,5	2,3	1,3	2,3	1,8	2,1	2,1	2,2	2,3	3	3	2	2	1,50	1,20	1	1	3	1,67	
25	Helyi, regionális és országos busz közlekedés, valamint a vasút közötti integráció és menetrendi hangolás fejlesztése, tarifaközösség alapú rendszer létrehozása	62	200-1000	1,5	4,0	0,0	3,0	1,5	2,7	1,5	2,5	2,3	3	2	3	2	3,00	2,42	1	2	2	1,67	
26	Vasút mellékvonalak fejlesztése hivatásforgalom erősítése céljából	48	1000-5000	1	2,3	1,3	2,3	1,8	2,1	2,1	2,2	2,3	3	2	3	2	2,50	2,00	1	1	2	1,33	
27	Debrecen (vá. kiz.) - Nyíregyháza (vá. kiz.) közötti 100-as számú vasútvonal 160 km/h-s sebessége történő átépítése.	60	1000-5000	1	2,3	1,3	2,3	1,8	2,1	2,1	2,2	2,3	3	2	3	2	3,00	2,39	1	3	2	2,00	
28	Kerékpár parkolás infrastruktúrájának fejlesztése az autóbussz és vasútállomáson, illetve a város egyéb frekvenciált pontjain	68	50-200	2	1,3	1,0	1,0	2,0	1,7	1,9	1,7	2,4	2	2	2	3	2,00	1,46	2	3	3	2,67	
29	Nyíregyháza Vasútállomás Intermodális Csomópont fejlesztése	42	20000+	0	3,0	2,0	1,0	1,0	2,3	2,4	1,7	2,1	3	2	3	3	2,50	2,15	2	2	1	1,67	
30	Mikromobilitási pontok, kerékpár tárolók és P+R létesítmények kiépítése a vasút megállóknál, autóbussz-állomásokon a Nyíregyháza és vonzókörzetében	55	200-1000	1,5	1,3	1,0	1,0	2,0	1,7	1,9	1,7	2,4	2	2	2	3	2,00	1,46	1	2	3	2,00	
31	Kemencei út kerékpárút, Sóstó - Nagyházas között	50	1000-5000	1	1,3	0,7	2,5	2,3	1,7	1,8	2,3	2,5	2	2	2	3	2,50	1,85	1	2	2	1,67	
32	Simai út, 1. szakasz	52	200-1000	1,5	1,3	0,7	2,5	2,3	1,7	1,8	2,3	2,5	2	2	2	3	2,00	1,48	1	2	2	1,67	
33	Simai út, 2. szakasz	63	20-50	2,5	1,3	0,7	2,5	2,3	1,7	1,8	2,3	2,5	2	2	2	3	2,00	1,48	1	2	2	1,67	
34	Kálbi úton kerékpárút kialakítása a közgazdasági határig	52	200-1000	1,5	1,3	0,7	2,5	2,3	1,7	1,8	2,3	2,5	2	2	2	3	2,00	1,48	1	2	2	1,67	
35	4-es számú főút négy nyomúsítása	37	5000-20000	0,5	0,5	0,0	-0,5	-0,8	1,4	1,5	1,2	1,6	2	2	1	1	3,00	1,48	2	1	1	1,33	
36	Tokaji út 2x2 sávúsítása, a 100-as számú vasútvonal alatti külön szintű átvezetéssel	37	5000-20000	0,5	0,5	0,0	-0,5	-0,8	1,4	1,5	1,2	1,6	2	2	1	1	3,00	1,48	2	1	1	1,33	
37	Amegijított hálózat és menetrend folyamatos utánkövetése és fejlesztése	72	20-50	2,5	1,3	0,3	2,0	1,7	1,7	1,6	2,1	2,3	2	2	2	2	2,00	1,32	3	2	3	2,67	
38	Tarifarendszer megújításának folyamatos utánkövetése és fejlesztése	70	20-50	2,5	4,0	0,0	3,0	1,5	2,7	1,5	2,5	2,3	3	1	2	2	2,50	1,79	1	2	3	2,00	
39	Nyíregyháza MVM közösségi közlekedésének fejlesztése érdekében első ütemben 27 darab és második ütemben további 10 db új autóbussz (CNG vagy egyéb tiszta hajtású) beszerzése	51	1000-5000	1	1,3	0,3	2,0	1,7	1,7	1,6	2,1	2,3	2	2	3	3	2,50	1,93	1	2	2	1,67	
40	Autóbussz megálló és dezentrumok infrastrukturális és arculati fejlesztése, digitalizációs fejlesztése	63	200-1000	1,5	1,3	0,3	2,0	1,7	1,7	1,6	2,1	2,3	2	1	2	2	2,50	1,54	3	2	3	2,67	
41	Utastájékoztató és forgalomirányítás fejlesztése a helyi busz közlekedésben	65	50-200	2	1,3	0,3	2,0	1,7	1,7	1,6	2,1	2,3	2	1	2	2	2,50	1,54	2	2	3	2,33	
42	Helyközi autóbussz telephely, buszparkoló és töltőállomás kialakítása a Tiszavasvári úton a helyi autóbussz telephely mellett	45	1000-5000	1	1,3	0,3	2,0	1,7	1,7	1,6	2,1	2,3	2	3	2	2	2,00	1,41	1	2	2	1,67	
43	Autóbussz-végállomás és forduló infrastruktúrájának fejlesztése Nyíregyházán	51	50-200	2	1,3	0,3	2,0	1,7	1,7	1,6	2,1	2,3	2	1	2	2	1,50	0,92	1	2	2	1,67	
44	A közösségi közlekedés előnyben részesítése - I. ütem-felvételek, kis költségű beavatkozások, pilot	66	50-200	2	1,3	0,3	2,0	1,7	1,7	1,6	2,1	2,3	3	2	3	2	2,50	1,93	2	2	2	2,00	
45	A közösségi közlekedés előnyben részesítése - II. ütem-átalakítások, építések, digitalizáció	60	200-1000	1,5	1,3	0,3	2,0	1,7	1,7	1,6	2,1	2,3	3	2	3	2	2,50	1,93	2	2	2	2,00	

Projekt szám	Projekt név	Összesített értékelés	Költség		Haszon														Megvalósíthatóság				
			Költség	Költség	Haszon KonSULT				Haszon KonSULT (konvertált)				Haszon saját értékelés			Hatásterület /Erintettek	Haszon pontszám	Megvalósíthatóság					
					Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Költség pontszám	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [KonSULT]	Várható gazdasági hatás [KonSULT]	Várható társadalmi hatás [KonSULT]	Hozzájárulás a városi környezet elhelyezéséhez [KonSULT]	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához	Várható gazdasági hatás	Várható társadalmi hatás	Hozzájárulás a városi környezet elhelyezéséhez	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [szakértői értékelés]			Várható gazdasági hatás [szakértői értékelés]	Várható társadalmi hatás [szakértői értékelés]	Hozzájárulás a városi környezet elhelyezéséhez [szakértői értékelés]	Hatásterület /Erintettek pontszám	A projekt előkészített ségi állapota	Finanszírozhatóság
	Sűtyszámok	1		0,33					0,03	0,02	0,02	0,03	0,07	0,04	0,04	0,07		0,33	0,11	0,11	0,11	0,33	
46	GYEPEBUSZ III. ütem: rendszer kiterjesztése a külterületi autóbussz viszonylatokra	50	200-1000	1,5	0,0	0,0	2,5	0,5	1,3	1,5	2,3	2,0	2	2	3	2	1,50	1,02	2	2	2	2,00	
47	Kemecsei útkerékpárút, Sóstó-Nagyhalsz között	50	1000-5000	1	1,3	0,7	2,5	2,3	1,7	1,8	2,3	2,5	2	2	2	3	2,50	1,85	1	2	2	1,67	
48	Akorábbi (2017) SUMP-ban, az "Újkerékpáros létesítmények megvalósítás - I. ütem és II. ütem"-ben szereplő és nem megvalósult helyszínek felülvizsgálata	52	200-1000	1,5	1,3	0,7	2,5	2,3	1,7	1,8	2,3	2,5	2	2	2	3	2,00	1,48	1	2	2	1,67	
49	Fenn tartható közlekedés fejlesztés Nyíregyháza II. ütem (Kosbor, Nyíregyháza-Nagyszállás) (TVP Prioritás 1.) - TOP PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00015	51	1000-5000	1	1,3	0,7	2,5	2,3	1,7	1,8	2,3	2,5	2	2	3	3	2,00	1,57	2	3	1	2,00	
50	Eves költségkeret megállapítása a kerékpárparkolás és tárolás feltételeinek javítására	61	50-200	2	1,3	1,0	1,0	2,0	1,7	1,9	1,7	2,4	2	2	2	3	2,00	1,46	1	2	3	2,00	
51	Gyalogos koncepció és térkép készítése	73	0-20	3	0,7	3,3	4,5	4,2	1,5	3,0	3,0	3,0	1	2	3	3	2,00	1,54	1	2	3	2,00	
52	Gyalogos és kerékpárosbarát utcaszintű mintatervek készítése	34	50-200	0	0,7	3,3	4,5	4,2	1,5	3,0	3,0	3,0	1	2	2	3	1,50	1,09	1	2	3	2,00	
53	Gyalogos- és kerékpárosbarát fejlesztési projektek előkészítése	34	200-1000	0	0,7	3,3	4,5	4,2	1,5	3,0	3,0	3,0	1	2	2	3	1,50	1,09	1	2	3	2,00	
54	Belváros átalakítása, sétáló terület kibővítése	41	5000-20000	0	0,7	3,3	4,5	4,2	1,5	3,0	3,0	3,0	1	3	3	3	2,50	2,04	1	2	2	1,67	
55	Meglévő járdaszakaszok felújítása, új járdaszakaszok kiépítése	64	200-1000	1,5	0,7	3,3	4,5	4,2	1,5	3,0	3,0	3,0	1	2	3	3	2,50	1,93	2	2	3	2,33	
56	Járdaszakaszok és kerékpáros útonalak akadálymentesítése	56	200-1000	1,5	0,0	0,0	3,5	0,0	1,3	1,5	2,6	1,8	1	2	3	2	2,50	1,54	1	2	3	2,00	
57	Vasútonalok gyalogos-kerékpáros átjutás lehetőségeinek javítása (átjárói igények felmérése, külön szintű vagy védett szintbeni átjárók kialakítása)	43	200-1000	1,5	0,0	2,0	4,0	3,0	1,3	2,4	2,8	2,7	1	2	3	3	1,00	0,74	1	1	3	1,67	
58	Csomópontok és gyalogátkelőhelyek közlekedésbiztonsági audítaja és a jelzőlámpás csomópontok forgalomirányításának felülvizsgálata - kerékpáros és gyalogos átvezetések biztonságának növelése	76	20-50	2,5	0,0	2,0	4,0	3,0	1,3	2,4	2,8	2,7	2	2	3	3	2,50	2,01	2	2	3	2,33	
59	Nagykörút-Váci M. utca csomópont fejlesztés	48	200-1000	1,5	2,0	0,0	0,5	0,8	2,0	1,5	1,5	2,0	2	2	3	3	2,00	1,51	1	1	2	1,33	
60	Sóstói út-Garibaldi u. csomópont fejlesztése	48	200-1000	1,5	2,0	0,0	0,5	0,8	2,0	1,5	1,5	2,0	2	2	3	3	2,00	1,51	1	1	2	1,33	
61	Család utca - Orosi út csomópont fejlesztése	48	200-1000	1,5	2,0	0,0	0,5	0,8	2,0	1,5	1,5	2,0	2	2	3	3	2,00	1,51	1	1	2	1,33	
62	Kemecsei út-Templom utcai csomópont fejlesztése	48	200-1000	1,5	2,0	0,0	0,5	0,8	2,0	1,5	1,5	2,0	2	2	3	3	2,00	1,51	1	1	2	1,33	
63	Kemecsei út-Berenát utca csomópont fejlesztése	48	200-1000	1,5	2,0	0,0	0,5	0,8	2,0	1,5	1,5	2,0	2	2	3	3	2,00	1,51	1	1	2	1,33	
64	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyháza I. ütem (Ószló, Fűrőd, Berenát) (TVP Prioritás 1.) - TOP PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2024-00001	49	200-1000	1,5	2,0	0,0	0,5	0,8	2,0	1,5	1,5	2,0	2	1	2	1	1,00	0,53	2	3	2	2,33	
65	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyháza II. ütem (Tölgyes utca) (TVP Prioritás 1.) - TOP PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2024-00006	49	200-1000	1,5	2,0	0,0	0,5	0,8	2,0	1,5	1,5	2,0	2	1	2	1	1,00	0,53	2	3	2	2,33	
66	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyháza III. ütem (Kossuth Lajos, Malom, Sóstóhegyi út) (TVP Prioritás 1.) - TOP PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2024-00003	51	200-1000	1,5	2,0	0,0	0,5	0,8	2,0	1,5	1,5	2,0	2	1	2	1	1,50	0,80	2	3	2	2,33	
67	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyháza VI. ütem (Vay Ádám krt, a Hunyadi utca és a Vasvári Pál utca között) (TVP Prioritás 1.) - TOP PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2024-00004	54	200-1000	1,5	2,0	0,0	0,5	0,8	2,0	1,5	1,5	2,0	2	1	2	1	2,00	1,07	2	3	2	2,33	
68	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyháza X. ütem (Korányi Frigyes utca-Kosbor és Ferenc krt. között)	54	200-1000	1,5	2,0	0,0	0,5	0,8	2,0	1,5	1,5	2,0	2	1	2	1	2,00	1,07	2	3	2	2,33	

Projekt szám	Projekt név	Összesített értékelés	Költség		Haszon															Megvalósíthatóság				
			Költség	Költség	Haszon KonSULT			Haszon KonSULT (konvertált)				Haszon saját értékelés				Hatásterület /Erintettek	Haszon pontszám	Megvalósíthatóság						
					Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Költség pontszám	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [KonSULT]	Várható gazdasági hatás [KonSULT]	Várható társadalmi hatás [KonSULT]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [KonSULT]	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához	Várható gazdasági hatás	Várható társadalmi hatás	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [szakértői értékelés]			Várható gazdasági hatás [szakértői értékelés]	Várható társadalmi hatás [szakértői értékelés]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [szakértői értékelés]	Hatásterület /Erintettek pontszám	A projekt előkészített ségi állapota	Finanszírozhatóság	Kockázatok
	Súlyszámok	1		0,33					0,03	0,02	0,02	0,03	0,07	0,04	0,04	0,07		0,33	0,11	0,11	0,11	0,33		
69	szakasz) (TVP Prioritás 1.) - TOP PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00009 Belterületi utak fejlesztése Nyíregyháza XIII. út (Alma utca) (TVP Prioritás 1.) - TOP PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00021	49	200-1000	1,5	20	0,0	0,5	0,8	20	1,5	1,5	20	2	1	2	1	100	0,53	2	3	2	2,33		
70	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyháza XIV. út (kerületi, tartalék projekt)	49	200-1000	1,5	20	0,0	0,5	0,8	20	1,5	1,5	20	2	1	2	1	100	0,53	2	3	2	2,33		
71	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyháza XI. út (Kossuth utca, csomópontok) (TVP Prioritás 1.) - TOP PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00008	54	1000-5000	1	20	0,0	0,5	0,8	20	1,5	1,5	20	2	2	3	3	200	1,51	2	3	2	2,33		
72	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyháza IV. út (Hajdú-Szalag utca) (TVP Prioritás 1.) - TOP PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00019	51	200-1000	1,5	20	0,0	0,5	0,8	20	1,5	1,5	20	2	1	2	1	150	0,80	2	3	2	2,33		
73	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyháza IX. út (Honvéd, Laktanya tér, Maláta u, Nádor u, Róka u (Honvéd-Nádor között), Serház u, Szilfa u, Szántó KJ u) (TVP Prioritás 1.) - TOP PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00018	49	200-1000	1,5	20	0,0	0,5	0,8	20	1,5	1,5	20	2	1	2	1	100	0,53	2	3	2	2,33		
74	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyháza XII. út (Alkotmány (Nádor-Róza között), Csillag u, Kéz u, Róka u (Nádor-Róza között), Róza utca) (TVP Prioritás 1.) - TOP PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00010	49	200-1000	1,5	20	0,0	0,5	0,8	20	1,5	1,5	20	2	1	2	1	100	0,53	2	3	2	2,33		
75	Északi elkerülő út	36	2000+	0	0,5	0,0	-0,5	-0,8	14	1,5	1,2	16	2	2	2	1	300	1,62	2	2	1	1,67		
76	Sóstóhegy és a 4-es sz. főút direkt kapcsolat kiépítése	46	5000-20000	0,5	0,5	0,0	-0,5	-0,8	14	1,5	1,2	16	2	2	3	2	300	1,95	1	2	2	1,67		
77	Korány városrész tehermentesítő útjának kiépítése - Makay István utca és Vadvirág utca együttes kiépítése	36	1000-5000	1	0,5	0,0	-0,5	-0,8	14	1,5	1,2	16	2	2	2	2	150	0,91	1	1	2	1,33		
78	Tünde u. folytatása a Móra F. utcán át északi irányba (4911-es főút - 41-es főút és a 4-es főút összekötése)	39	1000-5000	1	0,5	0,0	-0,5	-0,8	14	1,5	1,2	16	2	2	2	2	200	1,21	1	1	2	1,33		
79	41-es számú főút és a 4911. sz. út összekötése - Gombau., Gyűrű u. és Bogó u. kétirányú, nehézgépjárműforgalom lebonyolítására alkalmas kialakítása	39	1000-5000	1	0,5	0,0	-0,5	-0,8	14	1,5	1,2	16	2	2	2	2	200	1,21	1	1	2	1,33		
80	Nyírszőlős - Sóstógyűrű/Sóstóhegy összekötése kötajánításával	37	5000-20000	0,5	0,5	0,0	-0,5	-0,8	14	1,5	1,2	16	2	2	2	2	250	1,51	1	1	2	1,33		
81	Kiskörút befejezése a Debreceni útig	45	1000-5000	1	0,5	0,0	-0,5	-0,8	14	1,5	1,2	16	2	2	2	1	250	1,35	2	2	1	1,67		
82	Akorábbi (2017) SUMP-ban szereplő és nem megvalósult helyszínek felülvizsgálata	38	1000-5000	1	20	0,0	0,5	0,8	20	1,5	1,5	20	20	1	2	1	200	1,06	1	1	2	1,33		
83	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyháza V. út (Pető utca) (TVP Prioritás 1.) - TOP PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2024-00002	48	200-1000	1,5	20	0,0	0,5	0,8	20	1,5	1,5	20	20	1	2	1	100	0,53	2	3	2	2,33		
84	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyháza VII. út (Csongor utca) (TVP Prioritás 1.) - TOP PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00007	48	200-1000	1,5	20	0,0	0,5	0,8	20	1,5	1,5	20	20	1	2	1	100	0,53	2	3	2	2,33		
85	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyháza VIII. út (Tagló utca, Napkelté utca) (TVP Prioritás 1.) - TOP PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00013	48	200-1000	1,5	20	0,0	0,5	0,8	20	1,5	1,5	20	20	1	2	1	100	0,53	2	3	2	2,33		
86	Városi parkolási koncepció készítése	73	0-20	3	25	1,0	0,5	1,3	2,1	1,9	1,5	2,2	3	2	2	3	200	1,60	1	2	3	2,00		
87	Ungár sétány "kőparkoló" területének rendezése	38	200-1000	1,5	20	2,0	-1,0	0,0	2,0	2,4	1,0	1,8	2	2	1	2	100	0,60	1	1	2	1,33		
88	Unverzatt megújított parkoló kialakítása parkolóházzá	45	200-1000	1,5	20	2,0	-1,0	0,0	2,0	2,4	1,0	1,8	2	2	1	2	200	1,20	1	1	2	1,33		

Projekt szám	Projekt név	Összesített értékelés	Költség		Haszon													Megvalósíthatóság					
			Költség	Költség pontszám	Haszon KonSULT				Haszon KonSULT (konvertált)				Haszon saját értékelés					Hatásterület /Erintettek pontszám	Haszon pontszám	Megvalósíthatóság			
					Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [KonSULT]	Várható gazdasági hatás [KonSULT]	Várható társadalmi hatás [KonSULT]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [KonSULT]	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához	Várható gazdasági hatás	Várható társadalmi hatás	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [szakértői értékelés]	Várható gazdasági hatás [szakértői értékelés]	Várható társadalmi hatás [szakértői értékelés]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [szakértői értékelés]	Hatásterület /Erintettek pontszám			A projekt előkészített ségi állapota	Finanszírozhatóság	Kockázatok	Megvalósíthatóság pontszám
	Sűtyszámok	1		0,33					0,03	0,02	0,02	0,03	0,07	0,04	0,04	0,07		0,33	0,11	0,11	0,11	0,33	
89	A „Kulturális negyed” parkolási lehetőségének bővítése	49	200-1000	1,5	20	20	-1,0	0,0	20	24	10	18	2	2	1	1	3,00	1,61	1	1	2	1,33	
90	Búza téri többszintes parkolólemez kialakítása	44	1000-5000	1	20	20	-1,0	0,0	20	24	10	18	2	2	1	1	3,00	1,61	1	1	2	1,33	
91	Síp utca és Egyház utca közötti tömb fejlesztése	44	1000-5000	1	20	20	-1,0	0,0	20	24	10	18	2	2	1	1	3,00	1,61	1	1	2	1,33	
92	Intézményi parkolási koncepciók megalkotása és megvalósítása	61	20-50	2,5	25	10	0,5	1,3	21	19	15	22	2	2	2	2	1,50	1,00	1	2	3	2,00	
93	Turisztikai és rekreációs területek rendezett megközelítése és parkolása	60	200-1000	1,5	20	20	1,3	2,0	20	24	18	24	2	3	2	3	1,50	1,19	3	2	3	2,67	
94	Piaci alapú töltőinfrastruktúra fejlesztések ösztönzése	65	0-20	3	0,0	1,0	-1,0	3,0	1,3	19	10	2,7	1	2	1	2	1,00	0,53	1	3	3	2,33	
95	A városi közszolgáltatások járműfoltájának környezetbarát megújítása	42	200-1000	1,5	0,0	1,0	-1,0	3,0	1,3	19	10	2,7	1	2	1	3	1,00	0,60	1	2	2	1,67	
96	Az aktív közlekedési formák (kerékpáros és gyalogos közlekedés) népszerűsítése és térnyerésének segítése	42	1000-5000	1	20	0,0	1,5	3,0	2,0	15	19	2,7	3	2	2	3	1,00	0,81	1	2	3	2,00	
97	SUMP-elvű döntéstámogató rendszer kialakítása	80	0-20	3	na.	na.	na.	na.	3,0	2,0	3,0	3,0	3	2	3	3	2,00	1,87	1	3	3	2,33	
98	Iskolai mobilitási és munkahelyi mobilitási tervpilot programok	54	20-50	2,5	20	10	2,0	3,0	20	19	21	2,7	2	2	2	3	0,50	0,38	1	2	3	2,00	
99	Közösségi kerékpáros közlekedési rendszer kialakítása	53	200-1000	1,5	25	25	2,0	2,0	2,1	2,6	2,1	2,4	2	3	2	3	2,00	1,62	1	2	2	1,67	
100	Közösségi autózás használatának bevezetése	71	0-20	3	0,0	0,0	0,5	0,0	1,3	1,5	1,5	1,8	2	2	2	3	1,50	1,02	1	3	3	2,33	
101	Tematikus közlekedési fórumok	87	0-20	3	na.	na.	na.	na.	3,0	2,0	3,0	3,0	3	2	3	3	2,00	1,87	3	3	3	3,00	
102	Aktív részvétel hazai és nemzetközi fenntartható mobilitási együttműködésekben, projektpartneri részvétel európai kutatás-fejlesztési projektekben	68	20-50	2,5	na.	na.	na.	na.	3,0	2,0	3,0	3,0	3	2	3	3	1,00	0,93	3	2	3	2,67	
103	Térinformatikai rendszer megvalósítása közlekedési infrastruktúra támogatásának figyelembevételével	62	20-50	2,5	na.	na.	na.	na.	3,0	1,0	2,0	2,0	3	1	2	2	1,50	1,05	1	2	3	2,00	
104	Zöld átállás menedzsment Nyíregyháza közlekedési rendszerében	49	200-1000	1,5	na.	na.	na.	na.	3,0	2,0	3,0	3,0	3	2	3	3	1,00	0,93	1	2	3	2,00	

7.6.3 A PROJEKTEK KÖLTSÉG ÉS FINANSZÍROZÁSI TERV SZERINTI RENDSZEREZÉSE

Az alábbi négy táblázat a különböző ütemezési időtávokba (folyamatos, rövidtáv, középtáv, hosszútáv) sorolt projekteket mutatja be sorba rendezve annak megfelelően, hogy a tervezett finanszírozási forrás mennyire megalapozott az alábbi skála szerint:

nem igényel jelentős forrást vagy elkülönített pályázati vagy egyéb forrás áll rá rendelkezésre	Finanszírozási kategória 3: megalapozott
saját forrás biztosítandó vagy valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	Finanszírozási kategória 2: valószínűsíthető
nem áll rendelkezésre forrás	Finanszírozási kategória 1: bizonytalan

Illetve mekkora a várható szükséges finanszírozási igény, és végül, hogy milyen pontszámot ért el az MCA elemzésben.

12. Táblázat: A projektek finanszírozása és becslült költségkategória az ütemezés alapján

Folyamatos						
Projekt-szám	Projekt	Pont-szám	Finanszírozás forrása	Finanszírozás kategóriája	Finanszírozás megalapozottság	Becslült költség kategóriája [millió Ft]
101	Tematikus közlekedési fórumok	87	saját	nem igényel jelentős forrást	megalapozott	0–20
94	Piaci alapú töltőinfrastruktúra fejlesztések ösztönzése	65	saját, piaci	nem igényel jelentős forrást	megalapozott	0–20
37	A megújított hálózat és menetrend folyamatos utánkövetése és fejlesztése	72	saját	saját forrás biztosítandó	valószínűsíthető	20–50
38	Tarifarendszer megújításának folyamatos utánkövetése és fejlesztése	70	saját	saját forrás biztosítandó	valószínűsíthető	20–50
102	Aktív részvétel hazai és nemzetközi fenntartható mobilitási együttműködésekben, projektpartneri részvétel európai kutatás-fejlesztési projekteknél	68	európai uniós, saját	saját forrás biztosítandó	valószínűsíthető	20–50
50	Éves költségkeret megállapítása a kerékpárparkolás és tárolás feltételeinek javítására	61	saját	saját forrás biztosítandó	valószínűsíthető	50–200
55	Meglévő járdaszakaszok felújítása, új járdaszakaszok kiépítése	64	állami, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	valószínűsíthető	200–1000

Folyamatos						
Projekt-szám	Projekt	Pont-szám	Finanszírozás forrása	Finanszírozás kategóriája	Finanszírozás megalapozottság	Becsült költség kategóriája [millió Ft]
56	Járdaszakaszok és kerékpáros útvonalak akadálymentesítése	56	európai uniós vagy állami, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	valószínűsíthető	200–1000
96	Az aktív közlekedési formák (kerékpáros és gyalogos közlekedés) népszerűsítése és térnyerésének segítése	42	TOP PLUSZ, európai uniós vagy állami, saját	saját forrás biztosítandó	valószínűsíthető	1000–5000

Rövidtáv (2026-ig)						
Projekt-szám	Projekt	Pont-szám	Finanszírozás forrása	Finanszírozás kategóriája	Finanszírozás megalapozottság	Becsült költség kategóriája [millió Ft]
28	Kerékpárparkolás infrastruktúrájának fejlesztése az autóbusz és vasútállomáson, illetve a város egyéb frekvenciált pontjain	68	állami	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	megalapozott	50–200
19	Kerékpárparkolás infrastruktúrájának fejlesztése	64	állami, saját	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	megalapozott	50–200
1	Fenntartható közlekedésfejlesztés Nyíregyházán I. ütem - Tiszavasvári út kerékpárút kialakítása Varsó-Derkovits u. között (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2024-00005	72	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	megalapozott	200–1000
67	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán VI. ütem (Vay Ádám krt, a Hunyadi utca és a Vasvári Pál utca között) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2024-00004	54	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	megalapozott	200–1000
68	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán X. ütem (Korányi Frigyes utca Kosbor és Ferenc krt. közötti szakasza) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00009	54	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	megalapozott	200–1000
66	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán III. ütem (Kossuth Lajos, Malom, Sóstóhegyi út) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2024-00003	51	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	megalapozott	200–1000

Rövidtáv (2026-ig)						
Projekt-szám	Projekt	Pont-szám	Finanszírozás forrása	Finanszírozás kategóriája	Finanszírozás megalapozottság	Becsült költség kategóriája [millió Ft]
72	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán IV. ütem (Hajdú-Szalag utca) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00019	51	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	megalapozott	200–1000
64	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán I. ütem (Ószlő, Fürdő, Berenát) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2024-00001	49	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	megalapozott	200–1000
65	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán II. ütem (Tölgyes utca) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2024-00006	49	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	megalapozott	200–1000
69	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán XIII. ütem (Alma utca) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00021	49	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	megalapozott	200–1000
70	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán XIV. ütem (TVP kereten túli, tartalékprojekt)	49	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	megalapozott	200–1000
73	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán IX. ütem (Honvéd u, Laktanya tér, Maláta u, Nádor u, Róka u (Honvéd-Nádor között), Serház u, Szilfa u, Szántó KJ u) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00018	49	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	megalapozott	200–1000
74	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán XII. ütem (Alkotmány (Nádor-Rózsa között), Csillag u, Kéz u, Róka u (Nádor-Rózsa között), Rózsa utca) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00010	49	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	megalapozott	200–1000
83	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán V. ütem (Pető utca) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2024-00002	48	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	megalapozott	200–1000
84	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán VII. ütem (Csongor utca) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00007	48	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	megalapozott	200–1000
85	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán VIII. ütem (Tagló utca, Napkelte utca) (TVP Prioritás 1.) -	48	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	megalapozott	200–1000

Rövidtáv (2026-ig)						
Projekt-szám	Projekt	Pont-szám	Finanszírozás forrása	Finanszírozás kategóriája	Finanszírozás megalapozottság	Becsült költség kategóriája [millió Ft]
	TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00013					
71	Belterületi utak fejlesztése Nyíregyházán XI. ütem (Kossuth utca, csomópontok) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00008	54	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	megalapozott	1000–5000
16	A 100-as számú vasútvonal Debrecen irányába úgynevezett "Delta" vágány II. ütemű létesítése	54	állami	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	megalapozott	5000–20000
15	A 113-as számú vasútvonaltól északra konténer terminál és átrakó létesítése	50	állami	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	megalapozott	5000–20000
58	Csomópontok és gyalogátkelőhelyek közlekedésbiztonsági auditja és a jelzőlámpás csomópontok forgalomirányításának felülvizsgálata - kerékpáros és gyalogos átvezetések biztonságának növelése	76	saját	saját forrás biztosítandó	valószínűsíthető	20–50
44	A közösségi közlekedés előnyben részesítése - I. ütem - felfestések, kis költségű beavatkozások, pilot	66	saját	saját forrás biztosítandó	valószínűsíthető	50–200
40	Autóbusz-megállók és decentrumok infrastrukturális és arculati fejlesztése, digitalizációs fejlesztése	63	európai uniós vagy állami, saját	saját forrás biztosítandó	valószínűsíthető	200–1000
22	Nyírvidéki kisvasút turisztikai célú fejlesztése	61	európai uniós vagy állami, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	valószínűsíthető	200–1000
93	Turisztikai és rekreációs területek rendezett megközelítése és parkolása	60	saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	valószínűsíthető	200–1000
46	GYEREBUSZ II. ütem: rendszer kiterjesztése a külterületi autóbusz-vizonylatokra	50	saját	saját forrás biztosítandó	valószínűsíthető	200–1000
81	Kiskörút befejezése a Debreceni útig	45	állami, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	valószínűsíthető	1000–5000

Középtáv (2029-ig)						
Projekt-szám	Projekt	Pont-szám	Finanszírozás forrása	Finanszírozás kategóriája	Finanszírozás megalapozottság	Becsült költség kategóriája [millió Ft]
97	SUMP-elvű döntéstámogató rendszer kialakítása	80	TOP PLUSZ, saját	nem igényel jelentős forrást	megalapozott	0–20
100	Közösségi autózás használatának bevezetése	71	saját, piaci	nem igényel jelentős forrást	megalapozott	0–20
7	Új, teljes értékű külön szintű autópálya csomópont az M3-as autópálya 230+488 km szelvényében	53	állami	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	megalapozott	200–1000
13	A Déli Ipari park megközelítését segítő kerékpárút hálózat	52	állami	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	megalapozott	200–1000
8	A teljes régi 4925. és a régi 49146. jelű összekötő utak burkolatának felújítása és megerősítése. (A) 4925. jelű út (Debreceni út és Butykai utca) teljes szakaszán	52	állami	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	megalapozott	200–1000
9	A teljes régi 4925. és a régi 49146. jelű összekötő utak burkolatának felújítása és megerősítése. (B) 49146. jelű út (Nagykállói utca)	52	állami	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	megalapozott	200–1000
27	Debrecen (vá. kiz.) - Nyíregyháza (vá. kiz.) közötti 100-as számú vasútvonal 160 km/h-s sebességre történő átépítése.	60	állami	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	megalapozott	1000–5000
49	Fenntartható közlekedésfejlesztés Nyíregyházán II. ütem (Kosbor, Nyíregyháza-Nagyszállás) (TVP Prioritás 1.) - TOP_PLUSZ-1.3.2-23-NY1-2025-00015	51	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	megalapozott	1000–5000
12	A 4-es számú főút (Debreceni út) Metró csomópont és Nagykörút közötti szakasz kapacitásbővítő fejlesztése.	50	állami	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	megalapozott	1000–5000
11	A 4-es számú főút Szolnok-Debrecen-Nyíregyháza-Záhony vasútvonal külön szintű keresztezésével ipari parkba történő bekötése	47	állami	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	megalapozott	1000–5000
10	Simai úti szintbeni átgáró helyett vasút feletti közúti külön szintű keresztezés kialakítása	45	állami	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	megalapozott	1000–5000

Középtáv (2029-ig)						
Projekt-szám	Projekt	Pont-szám	Finanszírozás forrása	Finanszírozás kategóriája	Finanszírozás megalapozottság	Becsült költség kategóriája [millió Ft]
14	113-as számú vasútvonal helyben történő átépítése és villamosítása	54	állami	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	megalapozott	5000–20000
86	Városi parkolási koncepció készítése	73	európai uniós, saját	saját forrás biztosítandó	valószínűsíthető	0–20
51	Gyalogos koncepció és térkép készítése	73	európai uniós, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	valószínűsíthető	0–20
4	City-logisztikai stratégia kidolgozása és megvalósítása - városi áruszállítás szabályozása, - alacsony kibocsátású zóna, - nagyfoglalkoztatói területek teherforgalmi elérhetőségének optimalizálása	65	európai uniós, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	valószínűsíthető	20–50
33	Simai út, 2. szakasz	63	európai uniós vagy állami	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	valószínűsíthető	20–50
103	Térinformatikai rendszer megvalósítása közlekedési infrastruktúra támogatásának figyelembevételével	62	saját	saját forrás biztosítandó	valószínűsíthető	20–50
92	Intézményi parkolási koncepciók megalkotása és megvalósítása	61	saját	saját forrás biztosítandó	valószínűsíthető	20–50
98	Iskolai mobilitási és munkahelyi mobilitás terv pilot programok	54	saját	saját forrás biztosítandó	valószínűsíthető	20–50
41	Utastájékoztató és forgalomirányítás fejlesztése a helyi buszközlekedésben	65	európai uniós vagy állami, saját	saját forrás biztosítandó	valószínűsíthető	50–200
43	Autóbusz-végállomások és fordulók infrastruktúrájának fejlesztése Nyíregyházán	51	saját	saját forrás biztosítandó	valószínűsíthető	50–200
52	Gyalogos és kerékpárosbarát utcaszintű minta tervek készítése	34	európai uniós, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	valószínűsíthető	50–200
25	Helyi, regionális és országos buszközlekedés, valamint a vasút közötti integráció és menetrendi hangolás fejlesztése, tarifaközösség alapú rendszer létrehozása	62	saját	saját forrás biztosítandó	valószínűsíthető	200–1000
45	A közösségi közlekedés előnyben részesítése - II. ütem - átalakítások, építések, digitalizáció	60	európai uniós vagy állami, saját	saját forrás biztosítandó	valószínűsíthető	200–1000

Középtáv (2029-ig)						
Projekt-szám	Projekt	Pont-szám	Finanszírozás forrása	Finanszírozás kategóriája	Finanszírozás megalapozottság	Becsült költség kategóriája [millió Ft]
30	Mikromobilitási pontok, kerékpártárolók és P+R létesítmények kiépítése a vasúti megállóknál, autóbusz-állomásokon a Nyíregyházán és vonzáskörzetében	55	európai uniós, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	valószínűsíthető	200–1000
99	Közösségi kerékpáros közlekedési rendszer kialakítása	53	saját, piaci	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	valószínűsíthető	200–1000
17	Sóstói úti kerékpáros infrastruktúra fejlesztése	52	európai uniós vagy állami, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	valószínűsíthető	200–1000
32	Simai út, 1. szakasz	52	európai uniós vagy állami	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	valószínűsíthető	200–1000
34	Kállói úton kerékpárút kialakítása a közigazgatási határig	52	európai uniós vagy állami	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	valószínűsíthető	200–1000
48	A korábbi (2017) SUMP-ban, az "Új kerékpáros létesítmények megvalósítás - I. ütem és II. ütem"- ben szereplő és nem megvalósult helyszínek felülvizsgálata	52	európai uniós vagy állami, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	valószínűsíthető	200–1000
104	Zöld átállás menedzsment Nyíregyháza közlekedési rendszerében	49	európai uniós vagy állami, saját	saját forrás biztosítandó	valószínűsíthető	200–1000
18	Nyírszőlős és a Sóstói rekreációs terület közvetlen kerékpáros összeköttetésének megteremtése	48	európai uniós vagy állami, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	valószínűsíthető	200–1000
21	A meglévő elkerülő út 2x1 forgalmi sávossá váló átépítése valósul meg.	45	állami, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	valószínűsíthető	200–1000
95	A városi közszolgáltatók járműflottájának környezetbarát megújítása	42	európai uniós vagy állami, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	valószínűsíthető	200–1000
53	Gyalogos- és kerékpárosbarát fejlesztési projektek előkészítése	34	európai uniós, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	valószínűsíthető	200–1000
2	Az I. Ipari Parkhoz vezető kerékpárút kialakítása/Kerékpárút építése a Tünde utca és az Ipari Park között	51	európai uniós vagy állami, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	valószínűsíthető	1000–5000
39	Nyíregyháza MJV közösségi közlekedésének fejlesztése érdekében első ütemben 27 darab és második ütemben további 10 db új autóbusz (CNG vagy egyéb tiszta hajtású) beszerzése	51	európai uniós vagy állami, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	valószínűsíthető	1000–5000

Középtáv (2029-ig)						
Projekt-szám	Projekt	Pont-szám	Finanszírozás forrása	Finanszírozás kategóriája	Finanszírozás megalapozottság	Becsült költség kategóriája [millió Ft]
31	Kemecsei út kerékpárút, Sóstó – Nagyhalász között	50	európai uniós vagy állami	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	valószínűsíthető	1000–5000
47	Kemecsei út kerékpárút, Sóstó – Nagyhalász között	50	európai uniós vagy állami, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	valószínűsíthető	1000–5000
20	A városrész központi területének gyalogos baráttá történő átépítése, sétányok, zöld felületek és pihenő terek kialakítása	48	európai uniós vagy állami, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	valószínűsíthető	1000–5000
3	Ipari park belső úthálózatának, infrastruktúrájának fejlesztése (pl. buszmegállók kialakítása, IT fejlesztés stb.), kerékpárút építése, közműfejlesztés (pl. közvilágítás korszerűsítése), területrendezés, továbbá "smart" megoldások telepítése (pl. okos zebrák, közösségi közlekedéshez kapcsolódó utastájékoztatási rendszerek)	46	állami, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	valószínűsíthető	1000–5000
76	Sóstóhegy és a 4-es sz. főút direkt kapcsolat kiépítése	46	állami, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	valószínűsíthető	5000–20000
89	A „Kulturális negyed” parkolási lehetőségének bővítése	49	állami, saját	nem áll rendelkezésre forrás	bizonytalan	200–1000
59	Nagykörút- Váci M. utca csomópont fejlesztés	48	állami, saját	nem áll rendelkezésre forrás	bizonytalan	200–1000
60	Sóstói út- Garibaldi u. csomópont fejlesztése	48	állami, saját	nem áll rendelkezésre forrás	bizonytalan	200–1000
61	Család utca - Orosi út csomópont fejlesztése	48	állami, saját	nem áll rendelkezésre forrás	bizonytalan	200–1000
62	Kemecsei út – Templom utcai csomópont fejlesztése	48	állami, saját	nem áll rendelkezésre forrás	bizonytalan	200–1000
63	Kemecsei út – Berenát utca csomópont fejlesztése	48	állami, saját	nem áll rendelkezésre forrás	bizonytalan	200–1000
88	Univerzum mögötti parkolók átalakítása parkolóházzá	45	állami, saját, piaci	nem áll rendelkezésre forrás	bizonytalan	200–1000
57	Vasútvonalakon gyalogos-kerékpáros átjutás lehetőségeinek javítása (átjárási igények felmérése, különbszintű	43	állami, saját	nem áll rendelkezésre forrás	bizonytalan	200–1000

Középtáv (2029-ig)						
Projekt-szám	Projekt	Pont-szám	Finanszírozás forrása	Finanszírozás kategóriája	Finanszírozás megalapozottság	Becsült költség kategóriája [millió Ft]
	vagy védett szintbeni átjárók kialakítása)					
87	Ungvár sétány "körparkoló" területének rendezése	38	állami, saját	nem áll rendelkezésre forrás	bizonytalan	200–1000
26	Vasúti mellékvonalak fejlesztése hivatásforgalom erősítése céljából	48	állami	nem áll rendelkezésre forrás	bizonytalan	1000–5000
90	Búza téri többszintes parkolólemez kialakítása	44	állami, saját, piaci	nem áll rendelkezésre forrás	bizonytalan	1000–5000
91	Síp utca és Egyház utca közötti tömb fejlesztése	44	állami, saját, piaci	nem áll rendelkezésre forrás	bizonytalan	1000–5000
78	Tünde u. folytatása a Móra F. utcán át északi irányba (4911-es főút - 41-es főút és a 4-es főút összekötése)	39	állami, saját	nem áll rendelkezésre forrás	bizonytalan	1000–5000
79	41-es számú főút és a 4911. sz. út összekötése – Gomba u., Gyűrű u. és Bogya u. kétirányú, nehézgépjárműforgalom lebonyolítására alkalmas kialakítása	39	állami, saját	nem áll rendelkezésre forrás	bizonytalan	1000–5000
82	A korábbi (2017) SUMP-ban szereplő és nem megvalósult helyszínek felülvizsgálata	38	állami, saját	nem áll rendelkezésre forrás	bizonytalan	1000–5000
77	Korányi városrész tehermentesítő útjának kiépítése - Makay István utca és Vadvirág utca együttes kiépítése	36	állami, saját	nem áll rendelkezésre forrás	bizonytalan	1000–5000

Hosszútáv						
Projekt-szám	Projekt	Pont-szám	Finanszírozás forrása	Finanszírozás kategóriája	Finanszírozás megalapozottság	Becsült költség kategóriája [millió Ft]
5	Déli Ipari park fejlesztése II. ütem	40	állami	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	megalapozott	20000+
6	Déli Ipari park fejlesztése III. ütem	40	állami	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	megalapozott	20000+
42	Helyközi autóbusz telephely, buszparkoló és töltőállomás kialakítása a Tiszavasvári úton a helyi autóbusz telephely mellett	45	európai uniós vagy állami, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	valószínűsíthető	1000–5000
54	Belváros átalakítása, sétáló terület kibővítése	41	európai uniós vagy állami, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	valószínűsíthető	5000–20000

Hosszútáv						
Projekt-szám	Projekt	Pont-szám	Finanszírozás forrása	Finanszírozás kategóriája	Finanszírozás megalapozottság	Becsült költség kategóriája [millió Ft]
23	Repülőtér fejlesztés kis gépek, magángépek, helikopterek számára	35	állami, piaci	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	valószínűsíthető	5000–20000
29	Nyíregyháza Vasútállomás Intermodális Csomópont fejlesztése	42	európai uniós vagy állami, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	valószínűsíthető	20000+
75	Északi elkerülő út	36	állami	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	valószínűsíthető	20000+
24	Határon átnyúló vasúti teherszállítási együttműködési program	48	piaci	nem áll rendelkezésre forrás	bizonytalan	200–1000
80	Nyírszőlős - Sóstógyógyfürdő/Sóstóhegy összekötése Kótaj érintésével	37	állami, saját	nem áll rendelkezésre forrás	bizonytalan	5000–20000
35	4-es számú főút négy nyomúsítása	37	állami	nem áll rendelkezésre forrás	bizonytalan	5000–20000
36	Tokaji út 2x2 sávúsítása, a 100-as sz. vasútvonal alatti külön szintű átvezetéssel	37	állami	nem áll rendelkezésre forrás	bizonytalan	5000–20000

7.6.4 AZ EGYES KOCKÁZATTÍPUSOK JELLEMZŐI

7.6.4.1 Műszaki kockázatok

A műszaki kockázatok az előkészítés, megvalósítás és üzemeltetés során következhetnek be, és kapcsolódhatnak például egy létesítmény kivitelezése elé háruló építőipari műszaki akadályokhoz, vagy a megvalósított projekt műszaki szempontú, használhatóságot akadályozó vagy élettartamot csökkentő minőségi problémáihoz.

E kockázattípus bekövetkezési valószínűségét és bekövetkezése esetén az okozott kár súlyosságát jelentősen csökkenti, ha a tervezésre, előkészítésre, majd a megvalósításra és az üzemeltetésre is elegendő erőforrás áll rendelkezésre, továbbá, ha minden műszaki követelmény előre van rögzítve, és ezeket a követelményeket a megvalósítás során és azt követően ellenőrzik, valamint, ha valamennyi, a megvalósításhoz kötődő bizonytalanság még az előkészítés során elhárul.

7.6.4.2 Környezeti kockázatok

Környezeti kockázattal azon projektek esetében kell számolnunk, amelyek jelentős terheléssel járnak a környezetre, pl. mert légszennyezést vagy zajszennyezést, esetleg talaj- vagy talajvízszennyezést idéznek elő, vagy

ökológiai szempontból értékes élőhelyek zavarását vagy feldarabolását okozzák.

A SUMP módszertanának alapköve a környezeti minőség javítása, így a projektek többsége éppen a környezetterhelés mérséklését célozza a fenntartható közlekedési módok előmozdításával. Ezzel együtt a felsorolt hatásokat a tervezés során mindenképpen meg kell vizsgálni, a KHV-köteles projektekre (például infrastruktúrafejlesztések esetén) környezeti hatásvizsgálatot kell készíteni. Természetesen minden projekt esetén törekedni kell a környezeti hatások minimalizálására, például az építőanyagok helyes megválasztásával, vagy járműbeszerzés esetén a magas szintű környezetvédelmi követelményeinek rögzítésével és teljesítésével.

7.6.4.3 Pénzügyi kockázatok

A pénzügyi kockázatok a források szűkösségéből adódó korlátokat jelentik, amelyek már a tervezés és előkészítés szakaszában megjelenhetnek, de ugyanúgy érinthetik a megvalósítást és az üzemeltetést is, és jelentősen kihathatnak a projektek eredményeinek minőségére. Ezen költségeket figyelembe kell venni a projektek pénzügyi tervezésekor, csökkentésük érdekében törekedni kell azok minimalizálására, és a projekt megvalósításánál meg kell tervezni a fenntartási költségek biztosításához szükséges pénzügyi keret elkülönítését.

A pénzügyi kockázat csökkenthető, ha rendelkezésre áll a projekt megvalósításához és a későbbi üzemeltetéshez szükséges forrás, tartalékkerettel együtt. Ehhez pedig elengedhetetlen a támogatási, finanszírozási feltételek pontos előzetes meghatározása, egy olyan projekt szintű pénzügyi terv készítése, amely a finanszírozó fél számára még megvalósítható, ugyanakkor lehetővé teszi a szükséges minőségi követelmények teljesítését.

7.6.4.4 Gazdasági kockázatok

Gazdasági kockázatot jelent a projekt megvalósítása esetén annak megtérülése. Ez a kockázat már a tervezés során előre mérsékelhető, pontos mérési adatokra támaszkodó költség-haszon elemzéssel, illetve értékelemzéssel, a kis hozzáadott értékű ill. a beruházás során a nem várt költségek minimalizálásával.

7.6.4.5 Intézményi kockázatok

Az intézmények szintjén egyrészt abból adódhatnak akadályok, hogy egy projektre, amely addig nem tartozott az intézmény vagy az adott szervezeti egység feladatai közé, nem áll rendelkezésre az adott időszakban megfelelő kapacitás – a szaktudást igénylő feladatokhoz tartozó szakmai kompetenciákat és a munkaerő mennyiségi igényét is beleértve.

Ez a probléma azzal enyhíthető, hogy az adott intézmény a központilag elfogadott ütemtervet (például a stratégiai dokumentációban felállított cselekvési terv ütemezését) követve előre megtervezi és megfelelő időben megteremti azt a kapacitás-bővítést, amelyre az intézkedések végrehajtásához és a későbbi esetleges üzemeltetési feladatok ellátásához szükség lesz.

A több érintett szereplő részvételét igénylő projektek esetén számolni kell olyan akadályokkal, amelyek a különböző szervezetek vagy egy adott intézmény különböző szervezeti egységei közötti együttműködés elé hárnak. Ez általában abból fakad, hogy ha az egyes szervezeti egységek vagy szervezetek hatásköre nem megfelelően tisztázott, vagy egy adott egység nincs felruházva olyan jogkörrel, ami a projekt gyakorlati végrehajtásához egyébként szükséges volna. Ez érintheti akár a szolgáltatókkal való együttműködést, bizonyos beavatkozások vagy dokumentációk jóváhagyási, véleményezési folyamatait, vagy akár egy-egy intézkedés üzembe helyezését. Ezek az akadályok felmerülhetnek horizontális szinten (azonos szintű szervezetek, például önkormányzatok között) vagy vertikális módon is (például egy önkormányzat és egy központi állami intézmény között), és általában olyan mértékű idővesztést okoznak a projektek megvalósításában, ami már érzékelhető károkat okoz.

Az intézményi kockázatok mérséklése úgy oldható meg, ha az intézményi és szervezeti egységhez kapcsolódó hatáskörök, feladatok és szerepek teljes mértékben tisztázottak, és ha minden érintett szereplő ennek ismeretében jár el a különböző projektfolyamatok során.

7.6.4.6 Társadalmi kockázatok

A társadalmi kockázatok elsősorban a projektek megvalósításával érintett lakosságra vonatkoznak: a társadalmi támogatottságra és elfogadottságra. Egy-egy intézkedés a társadalmi – más megközelítésben közlekedői – csoportok egy része számára egyértelműen kedvezőnek bizonyul, mások számára viszont, ha akár csak időlegesen is, de hátrányt vagy kényelmetlenséget jelenthet. Erre nézve tipikus példa a közterületek felosztásának kérdése, amelyek a helykínálat szűkösségéből fakadóan általában nem tudnak minden igényt és funkciót teljesíteni, így jelentős konfliktusforrást jelentenek: egy aktív közösségi életre kialakított, magas szintű gyalogos és kerékpáros funkciókkal kialakított belvárosi utca nem képes egyúttal nagy közúti forgalmat átbecsátani.

A társadalmi érdekcsoportok közötti konfliktushelyzetek és az ezekből fakadóan (részlegesen) csökkenő társadalmi támogatottság kockázata a kommunikációval mérsékelhető a leghatékonyabban: a SUMP egészéről és az egyes intézkedésekről célzottan, jól megtervezett üzenettel és az előre meghatározott célcsoportokhoz illeszkedő módszerekkel meg kell szólítani az egyes csoportokat. A SUMP-nak a társadalom bevonása az egyik legfontosabb pillére, ami nem csak a tájékoztatás miatt lényeges, hanem azért is, hogy a lakosság részéről felmerülő igényeket a lehető

legjobban figyelembe lehessen venni már a stratégiai szintű tervezési szakasztól kezdve. A társadalmi csoportok, valamint az őket képviselő civil szervezetek aktív bevonásával – mivel az ő érdekeiket szem előtt tartja a városvezetés a projektek meghatározásakor – a SUMP és egyúttal az egyes beavatkozások társadalmi elfogadottsága is nő.

Egyes olyan intézkedések esetén, amely kapcsán érdekütközés merülhet fel, a társadalmi elfogadottság tovább javítható olyan általános, fenntartható városi mobilitási kampányok segítségével, amelyek a SUMP által előirányzott jövőkép előnyeit közvetítik a pillanatnyilag hátrányosan érintett csoportok számára: például az autóhasználókat buzdítják a környezetbarát járművek vagy az aktív és közösségi közlekedési módok használatára.

7.7 INDIKÁTOROK

7.7.1 OUTPUTINDIKÁTOROK

Az outputindikátorok a projekt megvalósításának közvetlenül számszerűsíthető kimenetét (a megvalósult elemek darabszámát, hosszát, az elért célcsoport létszámát stb.) fejezik ki.

Az alábbi táblázat az alkalmazni javasolt outputindikátorokat tartalmazza.

13. táblázat: Javasolt outputindikátorok

Indikátor neve	Mérték-egység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere	Jelenlegi érték	Projekt nélküli eset	Célérték
Közösségi közlekedés						
Új helyi autóbuszok száma	[db]	projekt előtt és után	projekt dokumentáció	0	0	37
Egyéni gépjármű-közlekedés						
Új gyorsforgalmiút-szakaszok hossza (teljes szakasz)	[km]	projekt előtt és után	projekt dokumentáció	0	0	34,5
Új elkerülő úti kapcsolatok hossza	[km]	projekt előtt és után	projekt dokumentáció	0	0	17,3
Fejlesztett csomópontok száma a városi főúthálózaton	[db]	projekt előtt és után	projekt dokumentáció	0	0	5
Új és bővített közterületen kívüli parkolók száma	[db]	projekt előtt és után	projekt dokumentáció	0	0	4

Indikátor neve	Mérték-egység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere	Jelenlegi érték	Projekt nélküli eset	Célérték
Felújítási programban érintett helyi közúti szakaszok hossza	[km/év]	évente	kezelői nyilvántartás	0	0	19,925
Aktív- és mikromobilitás						
Új és fejlesztett kerékpárforgalmi főhálózati elemek hossza (vonzáskörzet)	[km]	projekt előtt és után, majd ötévente	térinf. nyilvánt., projekt dokumentáció	0	0	3,5
Új és fejlesztett gyalogátkelők száma	[db]	projekt előtt és után	projekt dokumentáció	0	0	10
Új biztonságos közterületi kerékpárparkoló kapacitás	[férőhely db]	projekt előtt és után, majd ötévente	térinf. nyilvánt., projekt dokumentáció	0	0	400
Kerékpárhasználat új formáival teszt során megismertetett lakosok száma	[fő/év]	évente	projekt dokumentáció	0	0	200
Egyéb						
Fejlesztett repülőterek száma	[db]	projekt előtt és után	projekt dokumentáció	0	0	1
Közlekedési fórumok száma	[db]/év	projekt előtt és után	projekt dokumentáció	0	0	4
Munkahelyi mobilitási tervek száma	[db]	projekt előtt majd évente	projekt dokumentáció, intézményi adatszolgáltatás	0	0	2
Intézményi mobilitási tervek száma	[db]	projekt előtt majd évente	projekt dokumentáció, intézményi adatszolgáltatás	0	0	2

7.7.2 EREDMÉNY- ÉS HATÁSINDIKÁTOROK

14. táblázat: Javasolt eredmény- és hatásindikátorok

Indikátor neve	Mérték-egység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere	Jelenlegi érték	Projekt nélküli eset	Célérték
Általános mutatószámok						
Társadalmi elégedettség minden közlekedési alrendszerre kiterjedően	skálán meghatározva, 1–5 között	projekt előtt és után, majd ötévente	közvélemény-kutatás	módszertan meghatározandó, felméréndő	szinten tartás	felmérés alapján kitűzendő
Társadalmi elégedettség a város élhetőségére nézve	skálán meghatározva, 1–5 között	projekt előtt és után, majd ötévente	közvélemény-kutatás	módszertan meghatározandó, felméréndő	szinten tartás	felmérés alapján kitűzendő
Fenntartható módon (gyalog, kerékpárral, közösségi közlekedéssel) közlekedők aránya a foglalkoztatottak körében	%	2022-höz képest ötévente	népszámlálás / közvélemény-kutatás	36,3%	csökkenés	45%
Fenntartható módon (gyalog, kerékpárral, közösségi közlekedéssel) közlekedők aránya a közoktatásban tanulók körében	%	2022-höz képest ötévente	népszámlálás / közvélemény-kutatás	54,3%	csökkenés	63%
Személyi sérülések száma 1000 főre vetítve	[db/év/1000 fő]	évente	KSH adatok	2,2	2,2	1,5
Közösségi közlekedés						
Nyíregyháza vasútállomás éves utasforgalma	[fő]	ötévente	MÁV Személyszállítási Zrt.	22 180 000	22 180 000	22 300 000
Egyéni gépjármű-közlekedés						
Átlagos napi forgalom a 4. sz. főúton a László utcán	[E/nap]	évente	forgalomszámlálás (Magyar Közút OKA is, amennyiben pontos)	20 000	növekedés	20 000

Indikátor neve	Mérték-egység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere	Jelenlegi érték	Projekt nélküli eset	Célérték
Átlagos napi forgalom a 41 sz. főúton, az Orosi úton	[j/nap]	évente	forgalomszámlálás (Magyar Közút OKA is, amennyiben pontos)	20 000	növekedés	20 000
Aktív- és mikromobilitás						
Csúcsórai kerékpárforgalom 5 reprezentatív keresztmetszeten	[kerékpár/óra]	évente	forgalomszámlálás (Magyar Közút OKA is, amennyiben pontos)	módszertan meghatározandó, felméréndő	csökkenés	felmérés alapján kitűzendő (növekedés)