

Szabolcs - Szatmár - Bereg megye

Területrendezési Terve

Megalapozó munkarészek

SZABOLCS-SZATMÁR-BEREG MEGYE TERÜLETRENDEZÉSI TERVE

MEGALAPOZÓ MUNKARÉSZEK

MEGBÍZÓ

Szabolcs-Szatmár-Bereg Megye Önkormányzata
4400 Nyíregyháza, Hősök tere 5.
képviselője: Seszták Oszkár, a Közgyűlés elnöke
Mészáros János, mb. megyei főépítész
Dályai Józsefné, területfejlesztési és területrendezési referens

GENERÁLTERVEZŐ

Város-Teampannon kft.
1053 Budapest, Veres Pálné u. 7.
képviselője: Koszorú Lajos

FELELŐS TERVEZŐK

KOSZORÚ LAJOS vezető területrendező tervező
TR 01-1346

Város-Teampannon Kft.

LÁZÁR TIBOR vezető területrendező tervező
TR 01-5041

Környezetterv Kft.

TERVEZŐK

Szántó Katalin
TR 01-2054

területrendező tervező

Város-Teampannon Kft.

Tábori Attila
TR 01-0402

környezetgazdálkodási mérnök

Város-Teampannon Kft.

Polgár Judit
Wettstein Anikó
K1-d-1-1222

szociológus
közlekedésmérnök

Főmterv zRt.

Berecz Andrásné

közlekedésmérnök

Főmterv zRt.

Győri Benjámin
Koszorú Bálint
Nagy Márta
Raáb József
Skorka Lajos
Szőke Tamás
Tóth Helga
Tornai Mátyás
Magyar Gergely

településmérnök
településmérnök
konzulens
építész
építész
településmérnök
környezetgazdálkodási mérnök
építész
egy.hallgató

Ur-ben design Kft.
Kobala Bt
Város és Gazdaság Kft.
Ur-ben design Kft.
Város-Teampannon Kft.
KÖTÁG Bt.
KÖTÁG Bt.
Város és Gazdaság Kft.

SZAKÉRTŐK

Vécsei Pál
Horn Gergely

szociológus
közgazdász

Dinamikus Tér kft.

MUNKATÁRSAK

Munkácsi Péter, Valánszki István, Kaszai Márton, Harmath Júlia

TARTALOMJEGYZÉK

TARTALOMJEGYZÉK.....	3
MEGALAPOZÓ MUNKARÉSZ.....	9
1. BEVEZETÉS.....	9
1.1 TÖRVÉNYI, JOGSZABÁLYI HÁTTÉR.....	9
1.2 A MEGYEI TERÜLETRENDEZÉSI TERV KÉSZÍTÉSÉNEK MÓDSZERE.....	10
2. A HELYZETFELTÁRÁS SZINTÉZISE, LEGFONTOSABB KIHÍVÁSOK	12
2.1 A HELYZETFELTÁRÁS ÖSSZEFOGLALÁSA	12
2.11 ALAPADATOK, TERMÉSZETI-TÁJ ADOTTSÁGOK, REGIONÁLIS POZÍCIÓ	12
2.12 TÁRSADALOM	12
2.13 IPAR, LOGISZTIKA, MEZŐGAZDASÁG.....	13
2.14 TURIZMUS.....	13
2.15 TELEPÜLÉSRENDSZER	14
2.16 KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRAHÁLÓZATOK	15
2.17 KÖRNYEZET- ÉS TERMÉSZETI ERŐFORRÁS-GAZDÁLKODÁS	15
2.18 TERMÉSZET- ÉS TÁJVÉDELME	16
2.19 AZ ÉPÍTETT KÖRNYEZET ÉS A KULTURÁLIS ÖRÖKSÉG VÉDELME (MŰEMLÉKEK, RÉGÉSZETI LELŐHELYEK).....	16
2.2 A MEGYE TÉRSZERKEZETÉNEK, TERÜLETI RENDJÉNEK FŐBB KIHÍVÁSAI	17
2.3 TERÜLETRENDEZÉSI SZEMPONTÚ SWOTELEMZÉS	19
3. SZABOLCS-SZATMÁR-BEREG MEGYE TERÜLETI RENDJE ALAKÍTÁSÁNAK JÖVŐKÉPE, CÉLRENDSZERE	21
3.1 A TERÜLETI REND ALAKÍTÁSÁNAK JÖVŐKÉPE.....	21
3.2 A TERÜLETRENDEZÉS CÉLRENDSZERE.....	22
3.21 A HATÁR MENTI FEKVÉSBŐL ADÓDÓ ELŐNYÖK KIHASZNÁLÁSÁHOZ ÉS A HÁTRÁNYOK MÉRSÉKLÉSÉHEZ SZÜKSÉGES TÉRSZERKEZETI- TERÜLETHASZNÁLATI, INFRASTRUKTURÁLIS FELTÉTELEK MEGTEREMTÉSE	22
3.22 A TELEPÜLÉSRENDSZER KONFLIKTUSAINAK MÉRSÉKLÉSE ÉS A TELEPÜLÉSHÁLÓZAT ÉRTÉKEIT, ÉRTÉKŐRZŐ MEGÚJULÁSÁT ELŐSEGÍTŐ TÉRSZERKEZET, KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZAT ÉS SZABÁLYOZÁS KIALAKÍTÁSA.....	22
3.23 A TERMÉSZETI-TÁJ ADOTTSÁGOK SOKFÉLESGÉT TÜKRÖZŐ TÁJSZERKEZET, KOMPLEX TÁJGAZDÁLKODÁS TÉRSZERKEZETI ÉS SZABÁLYOZÁSI FELTÉTELEINEK KIALAKÍTÁSA	22
4. A TELEPÜLÉSRENDSZER FEJLESZTÉSE	24
4.1 SZABOLCS-SZATMÁR-BEREG MEGYE TELEPÜLÉSRENDSZERÉNEK LEGFONTOSABB SAJÁTOSSÁGAI ÉS FEJLŐDÉSI TRENDJEI.....	24
4.11 ADOTTSÁGOK	24
4.12 FEJLŐDÉSI TRENDK	24

4.2	TELEPÜLÉSRENDSZER ALAKÍTÁSÁRA VONATKOZÓ IRÁNYELVEK	25
4.3	A TERÜLETRENDEZÉS SZÓBA JÖHETŐ ESZKÖZEI	27
4.4	ÖVEZETEK ÉS SAJÁTOS MEGYEI TÉRSÉGEK	28
4.41	EGYÜTT TERVEZHEŐ TÉRSÉGEK	28
4.42	SAJÁTOS MEGYEI TÉRSÉGEK	28
4.43	A SAJÁTOS MEGYEI TÉRSÉGEK LEHATÁROLÁSÁNAK INDOKLÁSA	29
4.44	AZ ÉSZAK-ALFÖLDI RÉGIÓ STRATÉGIAI PROGRAMJA SZERINTI HOMOGÉN FEJLESZTÉSI TÉRSÉGEK	32
4.45	A KÉSZÜLŐ ORSZÁGOS TELEPÜLÉSHÁLÓZAT-FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ ELHATÁROZÁSAINAK ÉRVÉNYESÍTÉSE ...	32

5. KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZATOK ÉS ÉPÍTMÉNYEIK 33

5.1	A KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZAT ALAKÍTÁSÁNAK ÁLTALÁNOS CÉLJAI.....	33
5.2	KÖZÚTHÁLÓZAT.....	33
5.21	GYORSFORGALMI UTAK	33
5.22	FŐUTAK.....	35
5.23	TÉRSÉGI MELLÉKÚTHÁLÓZAT (TÉRSÉGI JELENTŐSÉGŰ HIDAK, HATÁRÁTLÉPÉSI PONTOK, HATÁRÁTKELŐK)	38
5.24	EGYÉB MELLÉKÚTHÁLÓZATI ELEMÉK (TELEPÜLÉSKÖZI ÖSSZEKÖTŐ UTAK).....	43
5.3	VASÚTHÁLÓZAT.....	43
5.31	NAGYSEBESSÉGŰ VASÚTVONAL	44
5.32	NEMZETKÖZI ÉS ORSZÁGOS JELENTŐSÉGŰ VASÚTVONALAK (OTrT SZERINT)	44
5.33	VASÚTI MELLÉKVONALAK, KESKENY NYOMTÁVÚ VASÚTVONALAK	45
5.34	VASÚTVONAL FEJLESZTÉS SZATMÁRNÉMETI FELÉ.....	46
5.4	KERÉKPÁRÚT-HÁLÓZAT.....	47
5.5	VÍZI KÖZLEKEDÉS	48
5.6	LÉGI KÖZLEKEDÉS.....	50

6. A TÁJRENDEZÉS 51

6.1	ÁLTALÁNOS IRÁNYELVEK.....	51
6.2	MEZŐGAZDASÁGI TÉRSÉG TÁJRENDEZÉSI IRÁNYELVEI.....	51
6.3	VEGYES TERÜLETFELHASZNÁLÁSÚ TÉRSÉG TÁJRENDEZÉSI IRÁNYELVEI	52
6.4	ERDŐGAZDÁLKODÁSI TÉRSÉG TÁJRENDEZÉSI IRÁNYELVEI	53
6.5	ORSZÁGOS ÖKOLÓGIAI HÁLÓZAT TÉRSÉGI ÖVEZETEI.....	54
6.51	MAGTERÜLET ÖVEZETE	54
6.52	ÖKOLÓGIAI FOLYOSÓ ÖVEZETE	54
6.53	PUFFERTERÜLET ÖVEZETE	54
6.6	TÁJKÉPVÉDELMI TERÜLETEK ÖVEZETE.....	54
6.61	ORSZÁGOS JELENTŐSÉGŰ TÁJKÉPVÉDELMI TERÜLET	54
6.62	TÉRSÉGI JELENTŐSÉGŰ TÁJKÉPVÉDELMI TERÜLET	55
6.7	SAJÁTOS MEGYEI TÉRSÉGEK.....	55
6.71	NATURA 2000 TERÜLETEK	55
6.72	KIEMELTEN FONTOS ÉRZÉKENY TERMÉSZETI TERÜLETEK – MAGAS TERMÉSZETI ÉRTÉKŰ TERÜLETEK	56
6.73	NATÚRPARKI KOMPLEX TÁJGAZDÁLKODÁS TÉRSÉGE	56

6.8	VÉDETT TERMÉSZETI TERÜLETEK	57
7.	A KÖRNYEZETI- ÉS A TERMÉSZETI ERŐFORRÁS-GAZDÁLKODÁS.....	58
7.1	LEGFONTOSABB SAJÁTOSSÁGOK.....	58
7.2	ÖVEZETEK.....	58
7.21	KIVÁLÓ TERMŐHELYI ADOTTSÁGÚ ERDŐTERÜLETEK ÖVEZETE	58
7.22	ERDŐTELEPÍTÉSRE ALKALMAS TERÜLETEK ÖVEZETE	58
7.23	KIVÁLÓ TERMŐHELYI ADOTTSÁGÚ SZÁNTÓ TERÜLETEK.....	59
7.24	ÁSVÁNYI NYERSANYAG-GAZDÁLKODÁS	59
7.25	TÉRSÉGI HULLADÉKLERAKÓ HELY KIJELÖLÉSÉHEZ VIZSGÁLAT ALÁ VONHATÓ TERÜLET	60
7.26	FÖLDTANI VESZÉLYFORRÁSOK	60
7.27	SZÉLERÓZIÓNAK KITETT TERÜLET.....	60
7.28	VÍZERÓZIÓNAK KITETT TERÜLET	61
7.29	TÁJREHABILITÁCIÓT IGÉNYLŐ TERÜLETEK.....	61
7.3	SAJÁTOS MEGYEI TÉRSÉGEK	62
7.31	TÉRSÉGI JELENTŐSÉGŰ SZÁNTÓFÖLDI ÁRUTERMELŐ MEZŐGAZDASÁG TÉRSÉGE.....	62
7.32	AZ ORSZÁGOS GYÜMÖLCS TERMŐHELY KATASZTER ÁLTAL ÉRINTETT TELEPÜLÉSEK	63
7.33	SZÉLERŐMŰ ELHELYEZÉSÉHEZ VIZSGÁLAT ALÁ VONHATÓ TERÜLET	63
8.	VÍZGAZDÁLKODÁS.....	64
8.1	A VÍZGAZDÁLKODÁSI TÉRSÉGRE VONATKOZÓ IRÁNYELVEK.....	64
8.2	VÍZGAZDÁLKODÁSSAL ÖSSZEFÜGGŐ EGYEDI ÉPÍTMÉNYEK	65
8.21	ÁRVÍZVÉDELMI FŐVONALAK.....	66
8.22	A VÁSÁRHELYI-TERV TOVÁBBFEJLESZTÉSE I. ÜTEMÉBEN MEGVALÓSULÓ ÁRVÍZI TÁROZÓK.....	66
8.23	10 MILLIÓ M ³ -T MEGHALADÓ, ÉS AZ 1 MILLIÓ M ³ -NÉL NAGYOBB, 10 MILLIÓ M ³ -NÉL KISEBB TÉRFOGATTAL TERVEZHEŐ TÁROZÁSI LEHETŐSÉGEK	67
8.3	VÍZGAZDÁLKODÁSSAL ÖSSZEFÜGGŐ ÖVEZETEK, SAJÁTOS MEGYEI TÉRSÉGEK	68
8.31	KIEMELTEN ÉRZÉKENY FELSZÍN ALATTI VÍZMINŐSÉG-VÉDELMI TERÜLETEK ÖVEZETE	68
8.32	NAGYVÍZI MEDER	69
8.33	RENDSZERESEN BELVÍZJÁRTA TERÜLETEK ÖVEZETE	70
8.34	NITRÁT ÉRZÉKENY TELEPÜLÉSEK	72
9.	A KULTURÁLIS ÖRÖKSÉGVÉDELEMMEL ÖSSZEFÜGGŐ ÖVEZETEK, SAJÁTOS MEGYEI TÉRSÉGEK	72
9.1	KULTURÁLIS ÖRÖKSÉG SZEMPONTJÁBÓL KIEMELTEN KEZELENDŐ TERÜLETEK	72
9.11	TÖRTÉNETI TELEPÜLÉSI TÉRSÉG ÖVEZETE	72
9.12	VILÁGÖRÖKSÉG ÉS VILÁGÖRÖKSÉG-VÁROMÁNYOS TERÜLET ÖVEZETE	74
9.2	SAJÁTOS MEGYEI TÉRSÉGEK	74
9.21	TÉRSÉGI JELENTŐSÉGŰ VÉDENDŐ SZERKEZETŰ TELEPÜLÉSEK	74
9.22	TANYÁS TELEPÜLÉSEK TÉRSÉGE.....	75

10. HONVÉDELMI CÉLÚ TERÜLETEK	76
11. KÖZMŰHÁLÓZATTAL ÖSSZEFÜGGŐ ÉPÍTMÉNYEK.....	77
11.1 ELEKTROMOS HÁLÓZAT ÉS ÉPÍTMÉNYEI.....	77
11.2 ERŐMŰVEK	78
11.21 MEGLÉVŐ ERŐMŰVEK	78
11.22 TERVEZETT ERŐMŰVEK	78
11.3 SZÉNHYDROGÉN VEZETÉK HÁLÓZAT ÉS ÉPÍTMÉNYEIK	79
12. AZ ORSZÁG SZERKEZETI TERVE ÉS A MEGYE SZERKEZETI TERVE KÖZÖTTI ÖSSZHANG ÉRTÉKELÉSE	81
12.1 TÉRSÉGI TERÜLETFELHASZNÁLÁS ÖSSZHANGJA	81
12.2 MŰSZAKI INFRASTRUKTÚRA-HÁLÓZAT ÖSSZHANGJA	82
13. A JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZEK ÖSSZEFOGLALÓ INDOKLÁSA	85
13.1 RENDELETTEL JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZEK ÖSSZEFOGLALÓ INDOKLÁSA.....	85
13.2 HATÁROZATTAL JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZEK	87
13.21 AJÁNLÁSOK	87
13.22 INTÉZKEDÉSEK	89
14. KÖRNYEZETI, TÁRSADALMI, GAZDASÁGI HATÁSVIZSGÁLAT.....	90
14.1 JOGSZABÁLYI HÁTTÉR	90
14.2 A TERÜLETI HATÁSVIZSGÁLAT KIDOLGOZÁSÁNAK FOLYAMATA	90
14.3 A TERÜLETRENDEZÉSI TERV FŐBB CÉLJAI.....	90
14.4 A TERÜLETRENDEZÉSI TERV TARTALMÁNAK ÖSSZEFOGLALÓ ISMERTETÉSE	91
14.5 A TERÜLETRENDEZÉSI TERV ÖSSZEFÜGGÉSE MÁS RELEVÁNS TERVEKKEL.....	92
14.6 A TERÜLETRENDEZÉSI TERV KÖRNYEZETI HATÁSAINAK ÉRTÉKELÉSE	92
14.61 A TERVBEN SZEREPLŐ JAVASLATOK HATÁSA A FÖLD VÉDELMEÉRE.....	92
14.62 A TERVBEN SZEREPLŐ JAVASLATOK HATÁSA A LEVEGŐ VÉDELMEÉRE.....	95
14.63 A TERVBEN SZEREPLŐ JAVASLATOK HATÁSA A VIZEK VÉDELMEÉRE.....	96
14.64 A TERVBEN SZEREPLŐ JAVASLATOK HATÁSA A HULLADÉKGAZDÁLKODÁS HELYZETÉRE	98
14.65 A TERVBEN SZEREPLŐ JAVASLATOK HATÁSA A TÁJRA.....	98
14.66 A TERVBEN SZEREPLŐ JAVASLATOK HATÁSA AZ ÉPÍTETT KÖRNYEZETRE.....	99
14.67 A TERVBEN SZEREPLŐ JAVASLATOK HATÁSA A KULTURÁLIS ÖRÖKSÉG VÉDELMEÉRE	99
14.68 A TERVBEN SZEREPLŐ JAVASLATOK HATÁSA AZ ÉLŐVILÁGRA – A BIOLÓGIAI SOKFÉLELÉSGRE.....	100
14.7 A MEGYEI TERÜLETRENDEZÉSI TERV TÁRSADALMI-GAZDASÁGI HATÁSÁNAK ÉRTÉKELÉSE.....	101
14.71 BEVEZETÉS	101
14.72 A TÁRSADALMI-GAZDASÁGI HATÁSVIZSGÁLAT MÓDSZERE.....	102
14.73 A SZABOLCS-SZATMÁR-BEREG MEGYEI TERÜLETRENDEZÉSI TERV FŐBB CÉLJAI ÉS JAVASLATAI	104
14.74 VÁRHATÓ HATÁSOK ELEMZÉSE	108
TERVEZŐI NYILATKOZAT.....	113

MEGALAPOZÓ MUNKARÉSZEK 1. MELLÉKLETE – SZABOLCS-SZATMÁR-BEREG MEGYE VASÚTHÁLÓZATA, JELENLEGI ÁLLAPOTA, FEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGEI	115
---	-----

MEGALAPOZÓ MUNKARÉSZ

1. BEVEZETÉS

Szabolcs-Szatmár-Bereg Megye Önkormányzatának Közgyűlése – törvényi kötelezettségének megfelelően – 2008 decemberében megindította a megye területrendezési tervének kidolgozását. A megyei területrendezési terv elsősorban az országos és térségi szintű szerkezetalakítási, rendezési szándékokat hivatott összehangolni oly módon, hogy azok térben összehangoltak, összeszervezettek legyenek.

A megyei területrendezési terv jóváhagyása után csak azzal összhangban lévő településrendezési tervek hagyhatók jóvá. Fontos feladata éppen ezért a megyei területrendezési tervnek, hogy – magasabb szintű jogszabályok szabta keretek között – térben egymáshoz hangolja a települések egyedi szándékait, illetve a helyi és a térségi igényeket is.

1.1 TÖRVÉNYI, JOGSZABÁLYI HÁTTÉR

A területi tervezést megalapozó jogszabály a területfejlesztésről és területrendezésről szóló 1996. évi XXI. törvény, melynek deklarált céljai a következők:

2. § a) az ország valamennyi térségében a szociális piacgazdaság kiépítésének elősegítése, a fenntartható fejlődés feltételeinek megteremtése, az innováció térbeli terjedésének elősegítése, a társadalmi, gazdasági és környezeti céloknak megfelelő térbeli szerkezet kialakítása;
- b) a főváros és a vidék, a városok és a községek, illetve a fejlett és az elmaradott térségek és települések közötti - az életkörülményekben, a gazdasági, a kulturális és az infrastrukturális feltételekben megnyilvánuló - jelentős különbségek mérséklése és a további válságterületek kialakulásának megakadályozása, társadalmi esélyegyenlőség biztosítása érdekében;
- c) az ország térszerkezete, településrendszere harmonikus fejlődésének elősegítése;
- d) a nemzeti és térségi identitástudat megtartása és erősítése.

A területfejlesztésről és területrendezésről szóló törvény 23/B §-a szerint a megye területrendezési terve

- a térség területi határát,
- térségi szerkezeti tervét,
- térségi övezeteit
- és területrendezési szabályzatát foglalja magában,
- továbbá tartalmazhat ajánlásokat és intézkedési javaslatokat.

A fenti törvény alapján alkotta meg az Országgyűlés az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. törvényt, amely – az 1996. évi törvény szellemiségétől eltérően – a megyei és kiemelt térségi tervek döntési hatókörét igen szűkre szabta. Az OTtT felülvizsgálatát 2008. június 9-én fogadta el az Országgyűlés. Az OTtT tartalmilag jelentősen módosult, azonban szellemisége nem változott.

A megyei területrendezési terv készítése során meg kell felelni a területfejlesztési koncepció, a területfejlesztési program és a területrendezési terv tartalmi követelményiről szóló, valamint illeszkedésük, kidolgozásuk, egyeztetésük, elfogadásuk és közzétételük részletes szabályairól szóló 218/2009. (X.6.) Kormányrendelet (továbbiakban: tartalmi rendelet) előírásainak. A rendelet melléklete részletesen bemutatja a területrendezési tervek egyes munkafázisaiban követendő tematikát.

Egyes országos és térségi övezet lehatárolását adatszolgáltatás megkérésével kell meghatározni a kiemelt térségi és megyei területrendezési tervek, valamint a településrendezési tervek készítése során az országos, a kiemelt térségi és a megyei övezetek területi érintettségével kapcsolatosan állásfoglalásra kötelezett államigazgatási szervek köréről és az eljárás részletes szabályairól szóló 282/2009. (XII. 11.) Kormányrendelet alapján.

A fenti jogszabályok együttesen határozzák meg, hogy a megyei területrendezési tervek milyen térségi terület-felhasználási egységeket és térségi övezeteket jelölhetnek ki. A térségi terület felhasználási kategóriákra, övezetekre vonatkozó szabályokat az OTRT tartalmazza, amiktől eltérő, vagy további szabályokat a megyei területrendezési tervek nem tartalmazhatnak(!). A megyei terv feladata tehát lényegében az OTRT által meghatározott országos övezetek pontosítása és az ágazatok adatszolgáltatása alapján a térségi övezetek kijelölése, valamint az OTRT által meghatározott szabályok megismétlése. A területfejlesztésről és területrendezésről szóló 1996. évi XXI. Törvény 23/B §-a alapján – ajánlások és intézkedési javaslatok keretében jogosult a megye egyedi sajátosságainak megfelelő térségeket és azokra vonatkozó szabályokat megfogalmazni. Az ajánlásokat és intézkedési javaslatokat a közgyűlés – a fejlesztési koncepciókhoz, programokhoz és stratégiákhoz hasonlóan – határozattal hagyhatja jóvá.

A megyei szintű szabályozás e korlátozása, a centralizált döntés túlsúlya nem csak az Európai Unió által deklarált szubsidiaritási elvnek mond ellent, de súlyos egyensúlytalanságot mutat a települési önkormányzatoknak a településrendezési tervekben érvényesíthető igen tág jogszabály-alkotási lehetőségével is.

A központi akarat és a 3 ezernél több helyi akarat között a köztes területi szinten (legyen az régió, megye vagy kistérség) érdekérvényesítési lehetőség a területrendezés terén gyakorlatilag nincs. A megye, területrendezési tervének elfogadásával, olyan tartalmú rendeletet alkot, amelyben foglaltak nagy részéről valójában magasabb szinten már döntés született. A területrendezési terv készítését megalapozó jogszabályok belső ellentmondása ugyanakkor, hogy miközben a tervezés mozgástere minimális, a megalapozó munkarészekre vonatkozó kötelező tematika olyan részletességű helyzetfeltárást ír elő, amely messze meghaladja a tervezés igényeit.

Az OTRT, és vele együtt a térségi területrendezési tervezés súlyos mulasztása a településrendszer differenciált szabályozási lehetőségének kizárása. Az Országgyűlés által 2005-ben jóváhagyott Országos Területfejlesztési Koncepció (OTK) kijelöli a különleges kezelést igénylő, Szabolcs-Szatmár-Bereg megye területét is érintő települési térségeket: regionális pólus és alközpontja (Debrecen-Nyíregyháza), Tisza mente, aprófalvas térségek, tanyás térség. Az OTK-ban e térségekre vonatkozóan megfogalmazott célkitűzések rendezési vonatkozással is bírnak, melyek az OTRT-ben nem érvényesülnek és a megyei területrendezési tervben is csak ajánlásként jeleníthetők meg. Az Észak-Magyarországi régió Területfejlesztési Stratégiájában kidolgozott fejlesztési szempontú differenciálás sem érvényesíthető a szerkezetalakítás szintjén.

2009. negyedik vagy 2010. első negyedévében várhatóan jóváhagyja az Országgyűlés az Országos Településhálózat-fejlesztési Koncepciót (lásd 2011/2008. (II. 14.) kormányhatározat). Az abban foglalt elhatározások, célkitűzések a jelenlegi jogszabályi környezetben a területrendezési tervben szintén nem lesznek érvényesíthetők.

A megyei tervek kiüresítése miatt az állami főépítések szerepe is jelentősen gyengül azzal, hogy megszüntetésre kerültek a térségi szempontok megfogalmazásának és érvényesítésének eszközeként is felfogható klasszikus megyei területi tervek. A mai főépítési gyakorlat csak az OTRT-vel való összhangot kéri számon a településrendezési tervek értékelése során, ami amúgy józan gyakorlat, hiszen a megyei terv nem tartalmazhat mást.

1.2 A MEGYEI TERÜLETRENDEZÉSI TERV KÉSZÍTÉSÉNEK MÓDSZERE

A tartalmi rendelet előírásai szerint a területrendezési terv készítése előkészítő, javaslattevő és elfogadási fázisra tagolódik. Az előkészítő fázis részét képezi a vizsgálat (helyzetfeltárás) és a tervezési program, míg a javaslattevő fázisban kerül kidolgozásra a terv. Az előkészítő fázis egyeztetése 2009. év végén befejeződött, elkészítésük módszere akkor bemutatásra került. A beérkezett véleményeket a tervezők megvizsgálták, és ezek figyelembe vételével kidolgozták a javaslattevő fázist. A véleményekre adott válaszok a terv megalapozó munkarészét képezik. (Megjegyezzük, hogy jelen dokumentum nem tartalmazza azokat a tervezői válaszokat, mely a véleményezési eljárás és válaszok lezárását követően érkezett) A javaslattevő fázis részletes felépítését a tartalmi rendelet 7. mellékletének II. pontja tartalmazza.

A javaslattevő fázis összeállítása a vonatkozó jogszabályokkal összhangban készített tematika alapján történt, az alábbi irányelveknek megfelelően:

- A terv felépítése szükségszerűen a törvényi és más jogszabályi előírásoknak megfelelő logikát követi,

A detailed map of the Nyíregyháza region in Hungary. The map shows the city of Nyíregyháza at the center, surrounded by various administrative districts. Major roads are highlighted in red, and smaller roads in black. The map also shows the borders with neighboring countries: Slovakia to the north (labeled 'Kosice / Kassa'), Ukraine to the east (labeled 'Uzhhorod / Ungvár', 'Mukacheve / Munkács', and 'Satu Mare / Szatmárnémeti'). The map uses a color-coded system to represent different types of land use or administrative areas: green for forests, yellow for agricultural land, and orange for urban areas. The map is oriented with North at the top.

- másfelől törekszik a területrendezés – jogszabályokban háttérbe szorult – komplexitását, a területi szemlélet prioritását (ágazatok fölé rendeltségét), az integrált megközelítést a lehetőségekhez mérten megjeleníteni.

A tervező team fontos célkitűzése ugyanakkor, hogy a jogszabályok adta szűk mozgástér maximális kihasználásával a megye egyedi sajátosságai érvényesüljenek a tervben.

Alapvető tervezői irányelv, hogy az OTRT-ben meghatározott védelmi célú térszerkezeti elemek, illetve a térség dinamizálódását, felzárkózását segítő, kínálatot teremtő térszerkezeti elemek a megye sajátosságait figyelembe véve és megfelelő egyensúlyra törekedve segítsék a megye integrálódását az európai térbe. A terv felépítése:

1. Közgügyi rendelettel jóváhagyandó munkarészek

- 1.1. Területrendezési szabályzat;
- 1.2. Térségi szerkezeti terv (a rendelet 1. melléklete)
- 1.3. Országos és térségi műszaki infrastruktúrahálózatok és egyedi építmények térbeli rendje (a rendelet 2. melléklete)
- 1.4. Országos és térségi övezetek (a rendelet 3. mellékletének 1-15. pontja)
- 1.5. A települések övezetekkel való érintettségét összefoglaló táblázat (a rendelet 4. melléklete)
- 1.6. A településrendszer elemei (a rendelet 5. melléklete)

2. Közgügyi határozattal jóváhagyandó munkarészek

- 2.1. a térségi szerkezetalakítás irányelvei
- 2.2. az övezetekre és a sajátos megyei térségekre vonatkozó ajánlások
- 2.3. sajátos megyei térségek (a határozat 1. mellékletének 1-13 pontja)
- 2.4. területrendezési tervvel kapcsolatos intézkedések

3. Megalapozó munkarészek

- 3.1 A területrendezési tervet megalapozó szakági tervjavaslatok és azok műleírásai (a rendelettel közvetlenül összefüggően: településrendszer, táj- és természetvédelem, környezeti elemek és erőforrásgazdálkodás, vízgazdálkodás, kulturális örökség, honvédelem, közműhálózat)
- 3.2 Környezeti, társadalmi, gazdasági hatásvizsgálat
- 3.3 Elfogadásra kerülő munkarészekre vonatkozó összefoglaló indoklás
- 3.4 Egyeztető eljárás eredménye
- 3.5 Tervezői nyilatkozat arról, hogy a területrendezési terv megfelel az OTRT-nek
- 3.6 Az ország szerkezeti terve és a megye szerkezeti terve közötti összhang értékelése

4. 2/2005 (I. 11.) Kormányrendelet egyes tervek illetve programok környezeti vizsgálatáról (önálló dokumentum – nem része a megalapozó részeknek)

Az irányelvek érvényesülése érdekében már program szinten javaslatok kerültek megfogalmazásra a sajátos megyei térségekre, integrált szemléletet tükröző övezetekre, annak érdekében, hogy már a korai tervezési fázisban kiderüljön, melyek találkoznak a megye elképzeléseivel.

A tervdokumentum tartalmazza a legfontosabb szerkezetalakítási-rendezési vonatkozású konfliktusok, kihívások és lehetőségek összefoglalását, figyelembe véve a beérkezett véleményeket is. Az ezekre épülő térszerkezeti jövőkép és célrendszer meghatározásával és azok következetes érvényesítésével biztosítható az egyes tervi döntések közötti koherencia.

A fenti elvek alapján a 2. fejezet a helyzetfeltárás szintézisét, a 3. fejezet a megye területi rendjének, térszerkezetének jövőképét, a területi rend és a térszerkezet alakításának célrendszerét mutatja be.

A jövőkép és célrendszer összhangban van Szabolcs-Szatmár-Bereg megye és az Észak-Magyarországi régió jövőképeivel és célrendszerével, ám ez nem jelenti a fejlesztési dokumentumok célrendszerének mechanikus átvételét. A területrendezés a területfejlesztésnek

ugyanis egyik részhalmaza: a területfejlesztési stratégiákkal, programokkal, tervekkel szemben, melyek a fejlesztés aktív eszközei, a területrendezési terv a területfejlesztés passzív, alapvetően szabályozó jellegű eszköze.

A térképek a megye által a tervezés rendelkezésére bocsátott DTA-50 1.0 térképi adatbázis feljavított változatára, mint alaptérképre készülnek, AutoDesk Map 3D 2010 programmal. A további munkarészek Microsoft Office 2003 programmal kerülnek kidolgozásra.

2. A HELYZETFELTÁRÁS SZINTÉZISE, LEGFONTOSABB KIHÍVÁSOK

2.1 A HELYZETFELTÁRÁS ÖSSZEFOGLALÁSA

2.1.1 ALAPADATOK, TERMÉSZETI-TÁJI ADOTTSÁGOK, REGIONÁLIS POZÍCIÓ

Szabolcs-Szatmár-Bereg megye területe 5937 km², az ország területének 6,4 %-át, az Észak-Alföldi régió területének 33,5 %-át foglalja el. 2010. január 1-jén az ország népességének 5,6 %-a, az Észak-Alföldi régió népességének 37,7%-a, 560 429 fő élt itt, ezzel Szabolcs-Szatmár-Bereg megye a 3. a megyék között. Népsűrűsége 94 fő/km², azaz ritkán lakott térség, közel a közepesen sűrűn lakott térségek 100 fő/km² határértékéhez. Népességének 46 %-a élt 2010. január 1-jén 120 fő/km²-t meghaladó (városias) népsűrűségű településen, e mutató tekintetében is közelítve a határértéket: 50%-os határérték alatt szignifikánsan vidékies, efőlött városiasodó térségnek minősül. A megye 12 kistérsége népességét, a települések számát és területét tekintve is szélsőségeket mutat (Fehérgyarmati kistérség 49 településének átlagos népessége 781 fő, míg a Nyíregyházai kistérség 9 településének közel 16 ezer fő).

Nagyterségi kapcsolatrendszerének meghatározó tényezői a keleti – hármaskör – határ menti fekvésből adódó belföldi közlekedéshálójai árnyékhelyzet fokozatos, bár igen lassú oldódása és a határ menti kapcsolatrendszer dinamikus növekedése. A megye jövőbeli nagyterségi pozíciója szempontjából determináló Ukrajna európai integrációjának üteme és a hármaskör határánál lévő Záhony és térsége különleges gazdasági térség jövőbeli kiépülése és pozíciója. Meghatározó Debrecen, mint regionális pólus becsatlakozási képessége az európai városhálózatba illetve Szatmárnémeti, kisebb mértékben Munkács és Ungvár fejlődése.

Az alapvetően alföldi jellegű megye igen változatos természeti-táji adottságokkal bír, különös tekintettel a Tisza és mellékfolyói domináns jelenlétének és a Nyírség egyedi vonásainak tájhasználati és településhálózati következményeire.

2.1.2 TÁRSADALOM

Szabolcs-Szatmár-Bereg megye népesedési viszonyai a kilencvenes években még az országos trendeknél lényegesen kedvezőbbben alakultak. 2001 után azonban a megyében lakók száma az országosnál több mint kétszer gyorsabban csökkent, mind a migrációs-, mind pedig a természetes reprodukciós viszonyok veszteségessé váltak. 2001. és 2010. január 1. között 5,0 százalékkal lett kevesebb a megye lakosainak száma.

A KSH Népesedéstudományi Kutató Intézetének munkatársai által készített népességprognózis szerint hosszabb távon a megye lakosságszáma várhatóan az ezredfordulót követő periódus ütemét is meghaladó mértékben csökken tovább 2007 és 2014, de különösen 2014 és 2021 között. Az előregedés folyamata a megye térségeinek mindegyikében-, településeinek pedig háromnegyedében uralkodó tendenciává vált (még ha az országosnál enyhébb mértékben is).

A kilencvenes években a megye relatív elmaradottsága az országos átlagtól némileg mérséklődött. A foglalkoztatottsági viszonyok alapvetően negatív tendenciáival ellentétben jelentős előrelépés következett be a lakosság- illetve a települések kommunális ellátásában. Dinamikusan növekedett a vezetékes gáz-, a közcsumával-, a hálózati vízvezetékek-, a meleg vízzel-, a vízüblítéssel WC-vel ellátott lakások aránya. Ugyancsak nőtt a személygépkocsi állomány, – a megyék túlnyomó többségét és az országos ütemet is számottevően meghaladva (az utóbbi években azonban a növekedés üteme már elmaradt az átlagostól).

A leghátrányosabb helyzetű kistérségek pozíciója alapvetően nem változott. Az ország legelmaradottabb 33 kistérségének (311/2007. (XI.17.) Kormányrendelet alapján) egynegyede (Baktalórántházai-, Csengeri-, Fehérgyarmati-, Mátészalkai-, Nyírbátori, Vásárosnaményi- valamint az Ibrány-Nagyhalászi és a Tiszavasvári kistérség) Szabolcs-Szatmár-Bereg megye kistérsége volt.

Az elkészített elemzések tanúsága, valamint a gazdasági fejlettségét kifejező ún. komplex mutató szerint a megye kistérségei felének 2001 és 2007 között romlott a pozíciója. Különösen a Csengeri, a Tiszavasvári és a Fehérgyarmati kistérségek lesüllyedése volt jelentős, de a Mátészalkai- és a Baktalórántházai kistérségek is lefelé mozdultak el.

Az ország településeinek 8,7 százalékát – a lakosság 2,7 százalékának lakóhelyét – 2001 és 2007 között viszonylag egyértelmű hanyatlás jellemezte. Szabolcs-Szatmár-Bereg megye településeinek az országos aránynál jóval nagyobb hányada (18,4 %, 42 település) sorolódott a hanyatlók közé. Ez a 42 település átlagosan a megyei lakosság 7,2 százalékának volt a lakóhelye. Az ország megyéi közül csak Somogy megyét érintette intenzívebben a hanyatlás, ahol ez a települések 20,5 százalékára, illetve a lakosság 12,8 százalékára terjedt ki.

A hanyatlás legnyilvánvalóbb kísérő jelensége, oka és társadalmi következménye a munkanélküliség rendkívül intenzív növekedése és kialakult szintje volt. 2008-ban a munkanélküliség szintje közel három és félszerese volt az országos átlagnak és több mint 20 százalékkal felülmúlta az 1993. évi, addigi legmagasabb szintet. Nyíregyházát kivéve az egész megyében nagyon magas munkanélküliségi adatokkal találkozunk, ez a gazdasági világválság hatására még tovább romlott. A legrosszabb mutatókkal Csenger, Fehérgyarmat és Vásárosnamény rendelkezik.

2.13 IPAR, LOGISZTIKA, MEZŐGAZDASÁG

A megye fejletlen ipara, és az ebből adódóan képzetlen munkaerő kínálata a terület gazdasági centrumoktól távoli fekvésének számlájára írható. Az ipar területén a megyének nincsen valódi profilja. A meglévő szerény iparosodottság is széttagolt, a klaszteresedés jelei tompák.

Szabolcs-Szatmár-Bereg megye már a gazdasági válság kirobbanása előtt ipari hanyatlással kellett, hogy szembesüljön. A megye iparosodottságának alacsony fokát jelzi, hogy 2009-ben az egy lakosra jutó ipari termelési érték az országos átlag 38%-a. A megye gazdaságának szerkezetét a kisvállalkozások magas aránya, illetve a kevésbé technológia intenzív, ezért alacsony jövedelemtermelő képességű iparágak jellemzik. A szó klasszikus értelmében vett nagyvállalatok a megyében egyáltalán nincsenek (250 és több főt foglalkoztató vállalkozásból 18 volt a megyében 2009-ben). Záhony logisztikai térség a különleges pozíciójával járó kedvezmények ellenére sem tudta pozícióvesztését megállítani, jelenleg óriási volumenű (37 milliárd forint értékű) jórészt beruházás jellegű fejlesztés áll előkészítés alatt, melytől a kormányzat a térség pozíciójának visszaszerzését várja.

A megyében 11 minősített ipari park működik, Záhony és Tuzsér területén már most is jelen vannak minősített intermodális logisztikai szolgáltatók. Várható a megye szerepének növekedése az ország energiaellátásában: a meglévő térségi jelentőségű Tiszalöki kiskapacitású vízierőmű (11,5 MW) mellett (2 nagy kapacitású gázturbinás erőmű építés előkészítése (Nyírtass első ütemben 800 MW illetve Vásárosnamény 240 MW) és egy térségi jelentőségű biomassza erőmű beruházás van folyamatban (Szakoly 20 MW).

A mezőgazdaság lehetőségei a termőföldek átlagos, vagy azon aluli minősége (termőképessége) miatt nem kiugróak, ugyanakkor a gyümölcstermesztés jelentős hagyományokkal bír. A gyümölcs ágazat a megye egyik fontos gazdasági erőforrása, amelynek erősítése a feldolgozóipari vertikum átalakításával, új feldolgozó- és töltőüzemek létesítésével, a faj- és fajtagazdagság szélesítésével, valamint a meglévő mezőgazdasági termelési technológia fejlesztésével és a már meglévő feldolgozó kapacitások korszerűsítésével lenne lehetséges. A 2009. május 31-i összeírás szerint a megyében található az ország gyümölcsöseinek több mint harmada. Az állattartás jelentőségének növelésére irányuló országos célkitűzés ellenére a megyében az állattartomány folyamatosan csökken. 2009. év végén a megyében a tyúkfélék kivételével minden fontosabb faj állománya csökkent az előző év azonos időpontjához képest.

2.14 TURIZMUS

Szabolcs-Szatmár-Bereg megye elsődleges turisztikai adottságai:

- a természet romlatlan állapota, vizekben való gazdagsága, ennek köszönhetően gazdag hal- és vadállománya;
- jelentős – elsősorban vallási – műemlékei, gasztronómiai hagyományai, hagyományőrző és egyéb kulturális rendezvényeinek sora;
- A megye építészettörténeti emlékei – középkori templomok, vár-várkastély-kastély-együttesek, népi építészet emlékei, kortárs építészet értékei

A sokoldalú és egyedi adottságok ellenére a megye idegenforgalma, a mérhető adatok alapján, a magyarországi megyék rangsorának végén helyezkedik el. Az átutazó és a kiránduló forgalom dominál, erős a szezonális, valamint jellemző a területi koncentráció.

A megye területén egyetlen országos üdülőkörzet található: a Felső-Tisza szakasz. A Felső-Tisza – szakasz üdülőkörzetbe 48 település – ebből 10 város – tartozik a megyében. Az üdülőkörzetben található az összes szálláshely több mint fele (56,5%), de a vendégéjszakáknak alig negyven százaléka realizálódik itt. Az adatok azt jelzik, hogy az idegenforgalom területi koncentrációja a megyeszékhelyen nagyon erős, a megye egyéb attrakcióinak vonzereje nem eléggé erőteljes.

Természeti és épített örökségi látnivalókban talán leggazdagabb térségei a megyének a kistelepülésekkel teleszórt Tisza-hát – Beregi síkság, valamint a Szamos-hát – Szamos-köz. Ez a térség egyúttal a hazai evezős turizmus egyik kiemelt hazai célpontja is. A Tisza-hát a Vásárosnaményi kistérséghez, a Szamos-hát a Fehérgyarmati kistérséghez tartozik. A látnivalók sűrűsége azonban nem társul tudatos fejlesztés révén kialakított komplex turisztikai termékinnalattal, vagyis az adottságok és vonzerők nem párosulnak a turista igényeinek teljes kielégítését biztosító szolgáltatások egymásra épülő rendszerével.

A megyeszékhelyen és az üdülőkörzeten kívüli egyéb települések idegenforgalmi teljesítménye (szálláshely és vendéglátás) összességében nem számottevő. A Tokaji történelmi borvidékkel való közvetlen kapcsolatot és kitűnő országos közúti és vasúti megközelíthetőséget kihasználva tud Rakamaz – a vendégéjszakák számát tekintve – kiugró idegenforgalmi teljesítményt produkálni. Az ebből származó jövedelemtermelő képesség azonban nem jelentős, tekintettel az alacsony igény szintű tömegturizmust vonzó kínálatára.

2.15 TELEPÜLÉSRENDSZER

2008. január 1-én Szabolcs-Szatmár-Bereg megye 229 települése közül 25 város, 18 nagyközség. 2009. július 1-én a megye újabb két települése (Nyírmada, Vaja) vált várossá, így a városok száma 27-re nőtt. Az átlagos településsűrűség (4 település/100 km²) jelentős szélsőségeket, 1,7-7,5 között váltakozó értékeket takar. 2009-ben a települések 45%-ának népessége nem éri el az 1000 főt, ezek a kis- és aprófalvak jórészt a megye keleti-északkeleti- északi részén koncentrálódnak. A településstruktúra karakteres elemei, a Nyíregyháza és térségére jellemző bokortanyás települések, a szuburbanizáció sajátos, nyírségi változatának lehetőségét teremtték meg. A lakófunkciójú szuburbanizációs terjeszkedés Nyíregyháza központi belterületétől észak, északkeleti, északnyugati irányban érvényesül erőteljesebben, míg a gazdasági szféra déli, délkeleti irányban terjeszkedik.

A városhálózat térben és összetételében is kiegyensúlyozatlan. Az immár 27 városból 12, beleértve a megyeszékhelyet, a nyugati megyerész négy kistérségében található. Középváros nincs a megyében, a 27-ből 20 város népessége nem éri el a 10 ezer főt, 11 városé még az 5000 főt sem. A 12 kistérség fele így statisztikai értelemben városhiányos, ami valamelyest kompenzálódik Nyíregyháza, továbbá a határon túli városok, különösen Szatmárnémeti erőterébe eső kistérségek, települések esetében. A nyugati megyerész urbanizáltabb jellegére a Debrecen-Nyíregyháza közötti urbanizációs tengely is ráerősít.

Az 1996-ban 50 településsel létrehozott Záhonyi vállalkozási övezet, majd 2007-2008 folyamán 16 település részvételével különleges gazdasági övezetként újjászervezett Záhonyi logisztikai térség települései a rendszerváltás legnagyobb vesztesei: a rendszerváltás előtt az ország egyik legnagyobb jelentőségű logisztikai térsége a kedvezmények ellenére mind a mai napig nem vált jelentős befektetési célponttá.

A településrendszert karakteresen differenciálja a vízparti jelleg illetve a jelentős vízfolyásoktól távolabbi fekvés. A Tisza és nagyobb mellékvezeinek turisztikai célú felértékelődésével ez a különbség tovább erősödhet, ugyanakkor e fejlődések hatása belátható időn belül nem lesz olyan mértékű, hogy a folyóktól távolabbi településekre is áttérjedjen. Jelenleg egy viszonylag erős differenciálódás van kialakulóban a folyó menti települések között: megyehatáron (országhatáron) átnyúló várospárok, jelentősebb turisztikai forgalmat bonyolító helyszínek, komplex (vízi, kulturális, gasztroturizmus) turisztikai potenciálú folyóparti települések.

Az autópálya kiépülésével erőteljesebb differenciálódás várható az autópálya csomóponti (első-másodvonal települései) illetve attól távol fekvő települések között. Az előbbiekben egy relatív erőteljesebb dinamizálódás lehetőségével kell számolni, amennyiben a makrogazdasági környezet nyújtotta feltételek a megyében a jelenleginél kedvezőbben alakulnak.

2.16 KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRAHÁLÓZATOK

Szabolcs-Szatmár-Bereg megye bekapcsolódását az európai vérkeringésbe a megyén áthaladó V. nemzetközi korridor részét képező, Nyíregyházaig kiépült M3 autópálya, valamint szintén a korridor részét képező Budapest – Szolnok – Debrecen – Nyíregyháza – Záhony vasútvonal biztosítja. A gyorsforgalmi közúti infrastruktúra határig történő kiépülése csak 2015 utánra várható, ám a megye számára fontos lépés, hogy Vásárosnaményig már 2013-ban várható az autópálya kiépülése.

A határ menti kapcsolatok 7 közúti és 3 vasúti határátkelőhelyen keresztül bonyolódnak. Szlovákiával sem vasúti, sem pedig közúti közvetlen határkapcsolat nincs. Románia felé a népességét tekintve Nyíregyházával kb. azonos nagyságú Szatmárnémeti közvetlen vasúti elérhetősége hiányzik, a közúti kapcsolat (49. sz. főút) is túlterhelt. Hosszú távon két nyomvonalon (Csengeren át vagy Fehérgyarmat-Zajtán át) is szóba jöhet a megszüntetett vonal helyreállítása. Az ún. *Varratmentes Európa* című tanulmány vasúthálózatra vonatkozó munkarésze, melyet a MÁV dolgozott ki, a Fehérgyarmat-Zajta vonalat támogatja: ez egyrészt a valaha jobb időket látott Fehérgyarmat pozícióját erősítené, másrészt a közúti szempontból rosszul feltárt Szatmár-Beregi térség számára vonzó alternatíva lehet, míg a csengeri vonalon az épülő gyorsforgalmi úttal szemben a vasút nem lehet versenyképes.

A Záhony és térségében lévő néhány településen a széles- és normál nyomtávú vasutak közötti átrakodás mind a mai napig jelentős gazdasági tényező (bár a rendszerváltás előtti áruvolumennek töredéke).

A megye országos kapcsolatrendszerének további meghatározó elemei a 4. és 41. sz. főutak, illetve a Budapest – Szolnok – Debrecen – Nyíregyháza vasútvonal. A 4-es számú főút Debrecen-Nyíregyháza közötti szakasza túlterhelt. Ugyancsak túlterheltek a Kassa-Nyíregyháza közötti forgalmat biztosító nyomvonalak (megyén belül a 38.sz. főút). A megyén belüli és a szomszédos megyék irányába a kapcsolatrendszer 5 másodrendű főút és 9 vasúti mellékvonal biztosítja. Az utóbbiak műszaki állapota, csekély járatsűrűsége miatt a közúti közlekedésnek nem valódi alternatívái. A főúthálózat mentén sok települési átkelési szakasz növeli az utazási időt. Hiányzik a kelet-nyugati irányú kapcsolat a megye északi harmadában. Hiányzik a szomszédos megyéhez tartozó Bodrogház bekapcsolódása a Nyíregyháza funkcionális várostérségbe, ami elsősorban a szomszédos megyének lenne érdeke.

A térségi mellékúthálózat nem megfelelő kiépítettsége tovább súlyosbítja a városhálózat adottságaiból következő problémákat, különösen a városhiányos, több mikroközponttal rendelkező térségekben hátráltatja a kistérség működését. A közúti közlekedés egyik jellemző forgalmi problémája a tiszai és szamosi átkelési pontok nagy távolsága.

A Tisza a megye területén csak sport-turisztikai célú hajózást tesz lehetővé. A Záhonyi logisztikai fejlesztéssel összefüggésben újra és újra felmerül a teherhajózás fejlesztésének szándéka, ám ez olyan mértékű tájalakítást, infrastruktúrafejlesztést igényelne, mely sem finanszírozási, sem pedig természetvédelmi-tájvédelmi megfontolás alapján nem támogatható.

A megye légiközlekedési kapcsolatai a környező városok (Debrecen, Szatmárnémeti, Ungvár) légikikötőire alapozottak. A kerékpárút-hálózat mozaikos, mind a hivatásforgalom, mind a turisztikai célú kerékpározás térségi infrastruktúrája számos új elemet igényel.

2.17 KÖRNYEZET- ÉS TERMÉSZETI ERŐFORRÁS-GAZDÁLKODÁS

Az Országos Területrendezési Tervről szóló törvény meghatározza a környezet- és természeti erőforrás-gazdálkodás keretében a védendő, illetve a beavatkozást igénylő, környezeti szempontból veszélyforrásnak minősülő területek övezeteit. Ennek megfelelően szükséges az adatok begyűjtése az illetékes intézményektől. Földtani veszélyforrások által érintett a Vásárosnaményi kistérség 6 Tisza menti települése, illetve 2 további település, meddőhányók, tájsebek szintén 8 településen találhatók, köztük 4 a Vásárosnaményi, 2 a Fehérgyarmati és 1-1 a Nyírbátori illetve Mátészalkai kistérségekben. Szélerózió által a Tisza és a Szamos menti területeket kivéve szinte az egész megye veszélyeztetett. Országos viszonylatban a megye vízerózió által kevésbé veszélyeztetett, a nyírség hullámos felszínén és a Beregi-sík egyes kiemelkedő pontjain okoz problémát.

A vízgazdálkodás, mint sokrétű tevékenységet magában foglaló szakmai ágazat jelentősége megnövekedett az utóbbi évtizedekben, és tartalma jelentősen kibővült. Míg korábban elsősorban a vízkárelhárítás, a mezőgazdaság igényeinek ellátása volt a legfőbb feladat, úgy az utóbbi évtizedekben megjelentek a környezet- és természetvédelmi szempontok, és a

megyében a közlekedéssel és turizmussal kapcsolatos szempontokat is kiemelten vizsgálják a helyi vízügyi szakemberek. Ugyanakkor a vízgazdálkodásnak kiemelt szerepe van az ivóvízbázisok védelmében, az emberek megfelelő ivóvízzel történő ellátásában, a szennyvizek megfelelő kezelésében is. A komplexitás és irányváltás egyik megalapozója a 2004-ben elfogadott EU Vízköri Irányelv, annak alegység szintű vízgyűjtő-gazdálkodási tervei, és intézkedései. Ezt az átfogó szemléletmódot ösztönözi a Közgyűlés által tavaly elfogadott 97/2009. (V. 7.) megyei közgyűlési határozat, mely kiemeli, hogy a stratégia megbízható alapja kell, hogy legyen egy vízre alapozott, hosszú távú gazdaságfejlesztési stratégiának is.

Az OTRT keretén belül védendő környezeti erőforrások az ivóvízbázisok, a kiváló termőhelyi adottságú szántó, illetve erdőterületek, továbbá az ásványi nyersanyaglelőhelyek. Szabolcs-Szatmár-Bereg megye területén összesen 58 db sérülékeny és három távlati (Mezőladány, Vásárosnamény, Szatmárcseke-Tiszakóród) ivóvízbázis található. A Nagyvízi meder és a rendszeresen belvízjárta területek pontos lehatárolását a Vízügyi és Környezetvédelmi Központi Igazgatóság megküldte. Kiváló termőhelyi adottságú szántóterületek a megyében elszórtan egy-egy település meghatározott határrészén, jellemzően a megye középső (Nyírség területe) és keleti térségében találhatók. A kiváló adottságú erdőterületek a Nyírség, illetve a Szatmári- és a Beregi-síkság területén koncentrálódnak.

Az Országos Ásványvagyon Nyilvántartás a megye területén 31 olyan területet tart nyilván, ahol korábbi kutatások ásványi nyersanyag létét bizonyították. Jelentős a megye területén a homok- és talajjavításra szolgáló tőzeg és lápi mész, valamint az agyag és a termálvíz vagyon. A megye gazdaságában a bányászat nem volt meghatározó az ásványi nyersanyagok hiánya miatt, amit igazol az is, hogy az OTRT országos komplex tájrehabilitációt igénylő területet nem jelölt ki a megyében.

2.18 TERMÉSZET- ÉS TÁJVÉDELEM

Az OTRT által meghatározott országos ökológiai hálózat területei a Szatmári-síkság és Beregi-síkság területét szinte teljes egészében lefedik. Ennek oka a Tisza és a Szamos kiemelt jelentőségű ökológiai rendszere, a Szatmár-Bereg Tájvédelmi Körzet mozaikosan elhelyezkedő védett természeti területei, és a Natura 2000 területek sokasága.

A Tisza Borsod-Abaúj-Zemplén megyével határos hullámtere az ökológiai hálózat szempontjából ugyancsak kiemelt jelentőségű, amelynek megyei alsó szakasza Tiszadob-Tiszalök-Tiszavasvári térsége már a Hortobággal is összefüggő egységes ökológiai rendszert alkot. A Nyírség mozaikos ökológiai rendszere meghatározóan a térség erdőszűkeihez igazodik.

Az országos jelentőségű tájképvédelmi övezet által érintett települések halmozottan a Szatmári- és Beregi-síkság területén, a Nyírség déli területén koncentrálódnak, továbbá Tiszadob-Tiszavasvári igazgatási területét fedi le az övezet.

Tájépvédelmi szempontból egységes térségi szabályozást igényel a tervezett natúrpark által érintett Szatmári- és Beregi-síkság összes települése, és a Tisza menti ökológiai és turisztikai szempontból kiemelt jelentőségű települések is.

2.19 AZ ÉPÍTETT KÖRNYEZET ÉS A KULTURÁLIS ÖRÖKSÉG VÉDELME (MŰEMLÉKEK, RÉGÉSZETI LELŐHELYEK)

Az OTRT a kulturális örökség szempontjából kiemelten kezelendő területek övezetét jelölte ki, melyet a megyei tervnek az érintett államigazgatási szervekkel egyeztetetten (a 282/2009 (XII. 11.) Kormányrendelet szerint) kell vagy világörökségi és világörökség várományos területbe, vagy történeti települési övezetbe sorolni. A helyzetfeltárás azonban, összhangban a területrendezési tervek tartalmi követelményeiről szóló rendelet előírásával, tájékoztat a megye műemlékállományáról is, kistérségi és települési bontásban, továbbá a műemléképületek és építmények funkciója szerinti csoportosításban. Elkülönítve kerülnek ismertetésre a városi és népi építészeti emlékek, továbbá a megye településszerkezeti értékei. A vizsgálat az OTRT-ben meghatározottnál jóval több értéket tárt fel, mindazonáltal a vonatkozó törvény ezek védelmének térségi szintű szabályozását csak javaslat szintjén, a megyei területrendezési terv határozattal jóváhagyandó munkarészeiben teszi lehetővé.

A megyében 354 db szeparált műemlék, 1 műemléki jelentőségű terület és 5 műemléki környezet található, összesen 161 településen. Az Oktatási és Kulturális Minisztérium adatszolgáltatása alapján történeti települések: Anarcs – Csaroda, Fehérgyarmat, Kisvárd, Mátészalka, Nagykálló, Nyírbátor, Nyíregyháza, Szabolcs, Tarpa, Tiszadob, Tiszavasvári, Túristvándi, Vásárosnamény.

Szabolcs-Szatmár-Bereg megye területét két Világörökség várományos terület érinti: az egyik a Kárpátok északkeleti ívének fatemplomai, a másik a Tájház-hálózat Magyarországon. Bár az adatszolgáltató a lehatárolásokat 2009-re ígérte, ez mind a mai napig (2010. július) nem történt meg.

2.2 A MEGYE TÉRSZERKEZETÉNEK, TERÜLETI RENDJÉNEK FŐBB KIHÍVÁSAI

Szabolcs-Szatmár-Bereg megye térszerkezetét a 19-20. század folyamán számos sokkhatás érte – a vízrendezési beavatkozások, a térség történelmi városhálózatának határon túlra kerülése, a közlekedési kapcsolatok átvágása, a megyerendszer átalakítása, a nagyüzemi mezőgazdaság kialakulása majd 20. század végi szétesése. Jelentős változás – a megyerendszer átalakításával összefüggésben – Nyíregyháza relatív súlyának növekedése: míg 1950-ben Nyíregyháza népessége a megye történelmi városai népességének kb. háromszorosa volt, ez az arány ma kb. tízszeres. Az arányeltolódás a városi funkciók sűrűsödésében és az ehhez igazított közlekedési hálózati hierarchiában is megmutatkozik.

A megye jórészt kimaradt az erőszakos iparosításból. A táj legjelentősebb átalakítását a 20. század 2. felében a záhonyi logisztikai térség élte át (kiépülés majd leépülés). Jelentősebb beavatkozások történtek még Tiszalök-Tiszavasvári térségében (Tiszalöki vízerőmű, Tiszavasvári vegyipari fejlesztése), illetve a városok többségében kialakult – jórészt a mezőgazdaságra épülő – nagyléptékű feldolgozóipar, mely a rendszerváltás után többnyire több kisebb vállalkozásra esett szét. A megye területén a Barátság és a Testvériség termékvezetékek kiépülése jelentett még a területi rendet befolyásoló változást.

Lassúbb, de drámai átalakulás a nyírségi tanyarendszer, valamint a szatmári és a beregi aprófalvas térség fokozatos térvészése. Ám amíg a megye legdinamikusabban fejlődő részében lévő tanyás térségben a hagyományos funkciók térvészésével párhuzamosan megjelent az új szuburbanizációs használat iránti igény, az aprófalvas térségben a funkcióváltásra épülő megújulás (turizmus) legfeljebb néhány szerencsésebb településre korlátozódik. A településüzemeltetés költségeinek növekedéséből származó veszélyek azonban, ha nem is egyenlő mértékben, mindkét elaprózott települési térséget sújtják.

Jelentős kihívás a megye számára a Tisza menti térség jövőjének alakítása: a vízgazdálkodási, katasztrófa- és környezetvédelmi, természet- és tájképvédelmi kérdések, az eltartóképeség, a turisztikai potenciál, a folyó közlekedési célú hasznosíthatóságának egymással szorosan összefüggő, esetenként egymással konfrontálódó kérdései a komplex tájgazdálkodás differenciált feltételrendszerének kialakítását teszi szükségessé. Csak a megye területén 3-4 olyan jelentősen eltérő adottságú térség azonosítható: Szatmár-Beregi térség, Záhony és környéke logisztikai térség, Rétköz, Bodrogközhez kapcsolódó, nyugati megyehatár menti térség, melyek fejlesztése egymással összehangolt, de (részben) eltérő stratégiát kíván.

A megye térszerkezetét az elkövetkező évtizedben a gyorsforgalmi úthálózat-fejlesztések, ezek hatása, illetve az ezzel kapcsolatos várakozásokra történő reagálás fogja erőteljesen (talán radikálisan) befolyásolni. Az OTT-ben szereplő nyomvonalak sajátossága, hogy a megye hagyományos központjait – Nyíregyháza kivételével – elkerülik, ami hosszabb távon torzulást eredményezhet: a gyorsforgalmi hálózat jelentős zöldmezős fejlesztéseket indukálhat a csomóponti térségben, miközben a városok gazdasági területei kihasználatlanok maradnak. Ezt elkerülni csak nagyon szigorú szabályozással, és jól működő kistérségi összefogással együttesen lehetséges.

Jelentős tényező (lehet) a határon túli kapcsolatok újraépülése, új elemekkel való gazdagodása: jelenlegi tendenciák a román határszakasz menti kapcsolatok élénkülését sejtetik (Szatmárnémeti funkcionális városkörzete), másrészt – a várható támogatások hatására – Záhony térségében is látványosabb dinamizálódás indul(hat) el. E szerkezetalkító hatások érvényesülésének mértéke, üteme, iránya nagymértékben függ a jelenlegi válsághelyzet tartamától, a gazdasági visszaesés mértékétől és a fejlesztési stratégiák adekvát voltától. A határ közeli kárpátaljai városok fejlődési dinamikája és ennek átgyűrűzése Magyarországra még szintén nem becsülhető.

2013 után várható az agrártámogatási rendszer változása, mely a termőterületek használatát a szántóterületek további csökkenése irányába mozdíthatja el, kisebb részben a települési területek és infrastruktúrafejlesztések, nagyobb részben erdő és egyéb – szerencsés esetben a táji adottságokhoz igazodó – mezőgazdasági használatok (gyümölcsös, gyep...) gazdálkodás

javára. Várható az energianövények termesztésének jövőbeni felfutása, ami viszont az előbbi folyamat ellenébe, a szántóföldek arányának megtartása, növelése irányába hathat. A települési területek bővülése a fejlesztés alatt álló közlekedési folyosók csomópontjai térségében és/vagy vonzáskörzetében lévő településeken várható nagyobb arányban, különös tekintettel Nyíregyháza és Záhony térségére. Remélhető, hogy a megújuló támogatási rendszer a NATURA 2000 területek, az árterek adottságoknak megfelelő hasznosításához, a megye kiemelkedő gyümölcstermesztésének fenntartásához-fejlesztéséhez, az erdőterületek bővítéséhez a mainál kedvezőbb feltételeket fog kínálni.

Amennyiben a regionális pólusok megerősítését szolgáló kormányzati szándék (lásd Országos Területfejlesztési Konceptió) megvalósítása eredményes lesz, akkor Debrecen térségi súlya a következő évtizedben tovább fog erősödni. Gazdasági fellendülés esetén ez a Debrecen-Nyíregyháza tengely vonzerejét növelheti, a kétpólusú agglomeráció dinamizálódását indíthatja el, amit az M3-as autópálya jelenléte is erősíthet. Az ezzel kapcsolatos várakozásokat a térség településeinek szerkezeti terveiben megjelenő beépítésre szánt területek volumene is tükrözi. A kormányzati szándékkal ugyanakkor ellentétes, hogy az OTt-ből kimaradt a Debrecen-Nyíregyháza közötti közúti kapcsolat fejlesztése.

Szabolcs-Szatmár-Bereg megye területrendezési terve kidolgozásának egyik alapvető kihívása, hogy a megye sajátos tagolt karakterét tükröző differenciált szabályozást a jelenlegi törvényi szabályozások nem teszik lehetővé. A megye döntéshozói számára ugyanakkor nyitva marad a lehetőség, hogy a megyei sajátosságokra reagáló szabályozási elemek ajánlásokként épüljenek be a tervbe. Ez azonban csak akkor tud értelmet nyerni, ha a települések ezen ajánlásokat, mind a megyei területrendezési terv véleményezése, mind pedig településrendezési terveik kidolgozása során komolyan veszik, szerkezeti terveik alakításánál a kötelező előírások mellett egyenrangú kiindulópontnak tekintik. A megyei tervekben megfogalmazódó ajánlások ugyanakkor fontos jelzésként szolgálhatnak az OTt következő aktuális módosításakor – aminek elfogadása 2013-ban lesz napirenden: a jóváhagyott ajánlások következetes érvényesítésével azt üzenik a törvényalkotónak, hogy amennyiben a megyék több szabadságot kapnának területrendezési döntéseik során, ezzel a szabadsággal az ország térszerkezetét javító módon tudnának élni.

2.3 TERÜLETRENDEZÉSI SZEMPONTÚ SWOTELEMZÉS

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
A megyeszékhely, és általa a megye is, bekapcsolódott a nemzetközi gyorsforgalmi úthálózatba Az egyetlen ukrán határral rendelkező megye lévén, Nyíregyháza és a megye szerepe az Ukrajnával való országos kapcsolatépítésben túlmutat egyéb regionális szerepein A megye a nemzetközi vasúti vérkeringésbe bekapcsolódott, az országos kapcsolatot biztosító vasúti törzshálózat fejlesztése folyamatos, Kelet-Közép-Európa legnagyobb vasúti határátkelőhelye működik Záhony térségében Erőszakos iparosításból kimaradt a megye, barnamezős területek, nagy kiterjedésű szennyezett területek nincsenek a területén A megye az ország egyik legjelentősebb gyümölcsejtője, gyümölcsösök aránya a termőterületeken belül kimagasló Alföldi viszonylatban igen jelentős az erdőszűrség Szuburbanizáció negatív hatásai kis területre korlátozódnak, a sajátos bokortanyás szuburbanizáció következtében a megyeszékhely népességfogyása más nagyvárosoknál jóval csekélyebb mértékű A megye több „brand-termékkel” rendelkezik (tarpai szilvapálinka, érpataki meggy-pálinka, szabolcsi alma, újfahévírtői fűtő...) A megye igen gazdag természetközeli állapotú területekben, tájképi értékekben, hagyományos szerkezetű, építészeti kultúrájú településekben, építészeti-kultúrtörténeti emlékekben A koncentrált Tisza-tavi turizmust nem számítva a megye a Tisza menti vízi turizmus legfontosabb célterülete Nyíregyháza, Nyírbátor, Máriapócs, Tiszadob országos/kárpát-medencei viszonylatban is jelentős turisztikai attrakciókkal bír. Három stratégiai jelentőségű távlati vízbázis nagy mennyiségű és kedvező vízminőségű készlete áll rendelkezésre a jövőbeni vízellátás céljaira.	A 19-20. sz-i műszaki, politikai, igazgatási változások szétverték a megye organikus fejlődött település- és tájszerkezetét A megye nagy része közlekedésföldrajzi szempontból árnyékhelyzetű, perifériális A megyeszékhely Nyíregyháza excentrikus elhelyezkedése és a rossz közlekedési kapcsolatok miatt számos településről szinte elérhetetlen Kurrens gazdasági erőforrások (képzett munkaerő, fejlett közúthálózat, infrastruktúrával jól ellátott területkínálat, vállalkozókedv és -kapacitás, üzleti szolgáltatások) együttes jelenlétének hiánya Záhony logisztikai térség teljesítménye a rendszerváltás előttinek töredéke, az elmúlt 20 évben gyakorlatilag csak visszafejlődött, infrastruktúrája leértékelődött, elavult Záhony logisztikai kínálata egyoldalú, kizárólag vasútra épül. A közúti infrastruktúra fejletlen, a Tisza vízi szállításra alkalmatlan A folyók átkelési pontjainak kis sűrűsége a megyén belüli kapcsolatokat erősen korlátozzák, a főúthálózat optimális működését számos települési átkelési szakasz akadályozza A határok oldódásában rejlő lehetőségek kihasználását a közlekedési kapcsolatok hiánya erősen korlátozza A megye jól kiépített, sűrű térségi vasúthálózata erősen amortizálódott, kevés járattal, kihasználatlanul működik, a települések egyes vonalakat inkább nyűgnek tartanak Igen elaprózott, az átlagoshoz képest jelentős többletráfordításokkal üzemeltethető településhálózat, az aprófalvas térségekben egyszerre van jelen az elnéptelenedés és a perifériára szorult rétegek beköltözése Aránytalanul elszórt, elaprózott városhálózat, közép- és nagyvárosok hiánya, városhiányos térségek magas aránya A településeken igen nagy a kihasználatlan, illetve az infrastruktúra hiánya miatt kihasználatlan, csak papíron létező gazdasági területkínálat A megyében még mindig jelentős a közműhálózat Szántóterületek táji adottságoknak ellentmondóan magas aránya, táji adottságok és a tájhasználat ellentmondása Elaprózott birtokszerkezet Jelentős árvíz- és belvívveszély a megye területének nagy részét érinti A vízi turizmus és a táji adottságokban, kulturális örökségben rejlő turisztikai potenciál kihasználásának alapvető infrastrukturális feltételei hiányoznak, „zászlóshajó” típusú attrakció hiányában a turizmus vegetál A megye egyes részein még mindig jelentős a közműhálózat.

LEHETŐSÉGEK

A megyét átszeli az V. helsinki folyosó, mind közúti mind vasúti közlekedés vonatkozásában; a gyorsforgalmi úthálózat kiépítése folyamatban van, a kiépülő hálózat a megye legszegényebb régiót is közelebb fogja hozni a centrumszélességhez

Debrecen nemzetközi regionális pólussá fejlesztésének hatása a megyét is magával húzhatja

Határhoz közeli nagyvárosok – Szatmárnémeti és a magyar területen maradt vonzáskörzete közötti a komplex város-vidék kapcsolatrendszer újjáépülése elindult és ezzel a keleti aprófalvas térség városhiányos jellege mérséklődik

A megye középvonalában található (történelmi) kisvárosok: Kisvárd, Vásárosnamény, Mátészalka, Nyírbátor magukban hordozzák a városhiányosság és a középvárosok hiányából adódó konfliktusok mérséklésének lehetőségét

A települések több mint harmada vízparttal rendelkeznek, a Tisza menti kistérségeknek, megfelelő munkamegosztás mellett, esélye van a vízi turizmusból való profitálásra, a rekreáció-turizmus e formája iránti kereslet növekedésére építve

Nyíregyháza, Nyírbátor és Máriapócs jelentős turizmusfejlesztési támogatásokhoz jutott, e fejlesztések megvalósulása a megye egésze turisztikai vonzerejét növelheti

Előkészítés alatt áll a megye fatemplomainak és tájházainak világörökség-várományos státuszúvá nyilvánítása

A megye területe ideális terep a kerékpáros és természetközeli turizmus számára

Kezdeményezések vannak közös magyar-ukrán illetve turisztikai és natúrpark-fejlesztésekre, illetve magyar-román turisztikai együttműködésekre (Nagykaroly-Nyírbátor-Mátészalka)

Növekszik a rekreációs-turisztikai hasznosítású tanyák aránya Nyíregyháza térségében

A megye iparpark-hálózata biztosítja a befektetői tőke fogadásának területkinálati feltételeit

A megyében jó kezdeményezések történtek az adottságokra épülő megújuló energiaforrás-termelésre és -hasznosításra

A megye mezőgazdasági termékeire épülő feldolgozóiparában jelen van a hazai és a nemzetközi tőke

Záhony és térsége kiemelt gazdasági övezet jelentős uniós támogatásokhoz jutott, mellyel megteremtheti a korszerű logisztikai térség feltételeit

Kezdeményezések vannak magyar-ukrán határ menti gazdaságfejlesztésekre Záhony és Csap, illetve Beregszász térségében

Az agrártámogatások tervezett változása ösztönzően hathat a táji adottsághoz jobban illeszkedő tájhasználat kialakulására

A határ menti fejlesztések, a mezőgazdaság struktúraváltása és a rekreáció-turizmus iránti kereslet növekedése megteremti az aprófalvas térség további lesüllyedése megállításának gazdasági hátterét

A bokortanyák szuburbanizálódása és rekreációs-turisztikai hasznosításának megteremti a sajátos térség arculata megújuló megőrzésének feltételét

VESZÉLYEK

A gazdasági válság veszélybe sodorhatja, illetve késleltetheti a gyorsforgalmi úthálózat tervezett elemeinek kiépülését és a vasút fejlesztését és ezzel a térség felzárkózási folyamatát

A gyorsforgalmi úthálózat kiépítésével kapcsolatos várakozások nem kívánatos ingatlanpiaci versenyt és túlkínálatot eredményezhetnek.

A történelmi városokat elkerülő tervezett gyorsforgalmi úthálózat kiépülése a csomópont településeknek a városok kárára történő nem kívánatos felduzzadását, és/vagy a megye „átjáróházzá” alakulását eredményezheti

Európa és Oroszország közötti kapcsolatok fő nyomvonala áthelyeződött Lengyelországba, a Záhonyi logisztikai térségen áthaladó orosz-balkán kapcsolatok (legalábbis még) nem teremtenek megfelelő gazdasági bázist a nagyméretű logisztikai térség fenntartásához-megújulásához

A Záhonyi különleges gazdasági térség szerkezeti tervében megjelenő területkínálat és infrastruktúrafejlesztési igény a források szétforgácsolódásának veszélyét hordozza magában

A megyébe áramló jelentős közösségi fejlesztési források jórészt nem olyan fejlesztésekre fordítódnak, melyek a megye saját lábára állását, a vállalkozói képesség- és hajlandóság fokozódását segítik elő

A Vásárhelyi terv beígért járulékos vidékfejlesztési beruházásainak elmaradása a program támogatottságát és ezzel a megvalósítást és/vagy a térségfejlesztő hatás érvényesülését veszélyezteti

Az elaprózott birtokrendszerrel és az egyéni vállalkozások sokaságával működő mezőgazdaságban még az agrártámogatási rendszer reformja esetében sem lehet a szükséges reformokat végrehajtani, a táji-turisztikai értékek megőrzése szempontjából is fontos mezőgazdaság további hanyatlása következik be

Az ország társadalmi válsága a Felső-Tiszavidék turisztikai vonzerejének növekedését megállíthatja, visszájára fordíthatja, ami többek között az aprófalvas térségek turisztikai vonzerejét jelentő települési értékek pusztulásához (is) vezet

A megyei határain belépő vízfolyások szennyezéseknek vannak kitéve

A Vásárhelyi Terv Továbbfejlesztéssel érintett települések esetében a vidékfejlesztési célok megvalósítása elmarad.

3. SZABOLCS-SZATMÁR-BEREG MEGYE TERÜLETI RENDJE ALAKÍTÁSÁNAK JÖVŐKÉPE, CÉLRENDSZERE

3.1 A TERÜLETI REND ALAKÍTÁSÁNAK JÖVŐKÉPE

Szabolcs-Szatmár megye területfejlesztési koncepciójának fókuszában (2006) a megye határ menti fekvése áll: a koncepció abból indul ki, hogy az ezredfordulóig inkább csak hátrányokkal járó geopolitikai helyzet mára gyökeresen megváltozott, a megye geopolitikai pozíciójában számos, a jövőben mind jobban kiaknázható előnyök rejlenek. Ennek térszerkezeti feltételeit az elkövetkezendő időszakban szükséges megteremteni, melyhez a 2007-2013 közötti európai uniós költségvetési ciklusban és várhatóan a 2014-2020 közötti ciklusban is jelentős források fognak rendelkezésre állni. Az országos és nemzetközi nagytérégi közlekedési hálózatba való bekapcsolódás infrastrukturális feltételeinek kialakításáról az állam gondoskodik, ugyanakkor a nemzetközi kapcsolatok térségfejlesztő hatása a megyében csak akkor tud érvényesülni, ha az alsóbb szintű közlekedési hálózati rendszerek és a településrendszer adekvát fejlesztése is megvalósul, ami elsősorban a megye és a helyi önkormányzatok felelőssége.

A megye – relatív elmaradottságának és periferiális fekvésének pozitív mellékhatásaként – igen gazdag olyan területekben, ami Európa számára az ökológiai, kulturális, táji sokféleség szempontjából felbecsülhetetlen értéket jelent. Ezen értékek megőrzése a területrendezési tervezés egyik kiemelkedő prioritásává, elvárásává vált. Bár ma még e területek megőrzését a megye társadalma – néhány sikeres turisztikai szolgáltatótól eltekintve – inkább a fejlesztés korlátozásaként éli meg, remélhető, hogy ezért az „ökológiai és humán szolgáltatásért” az elkövetkező generációk értékének megfelelően fognak fizetni az érintett, e területeken élő, és e területekből megélni próbáló közösségeknek. Ugyanis csakis akkor biztosítható fenntartható módon a természeti és kulturális értékek védelme, ha a védelemmel összefüggő tevékenységek egyúttal e területeken élők életminősége javításának forrásává válhat. Ma a magyarországi területpolitika e téren szinte kizárólagosan a turizmusból származó bevételekben látja védelem életminőségbeli megtérülésének és magának a védelemnek a pénzügyi fedezetét. Az elsődlegesen természet-, tájvédelmi célokat szolgáló területeken folyó mezőgazdasági tevékenységek, illetve a természetvédelmet közvetlenül szolgáló, nem termelő tevékenységek jövedelemtermelő képessége ugyanis önmagában – igen csekély.

Amíg a fenti kívánatos szemléletváltás bekövetkezik, a megye területrendezési tervezése egy olyan térszerkezet kialakítása jogszabályi háttérének biztosítására törekedhet, amely az elvárt értékarányos jövedelmet biztosító természet-, táj- és örökségvédelem hosszabb távon várható kialakulásához szükséges fizikai-térbeli feltételek folyamatos fenntartása-javítása és az ott élő lakosság életminőségének fokozatos javulásához rövid-közép távon szükséges fizikai-térbeli keretek fejlesztése közötti optimális egyensúlyt teremti meg.

A védelemmel nem, vagy csekély mértékben érintett területeken a területrendezésnek olyan területkínálati viszonyok kialakítását kell ösztönözni, ami a megye adottságaiban gyökerező és ezért megyéhez hosszú távon kötődni, annak térbeli keretei, adottságai között fejlődni képes gazdaság megerősödését és ezzel a munkahelyteremtést szolgálja. A helyben gyökerező gazdaság egyik eleme a termőterületek termesztési-tenyésztési célú hasznosítása versenyképességének növelésében rejlő lehetőségek. A területrendezési tervezés ebben a vonatkozásban korlátozások és ösztönzők beépítésével tudja a termőföldhasználat fenntarthatóbb és versenyképesebb rendszerének kialakulását elősegíteni.

A területkínálat másik eleme a termelés/feldolgozás-tárolás-értékesítés láncsal összefüggő területigény kielégítését szolgáló kínálat. E kínálat nagyságrendjének optimalizálása kiemelt feladata a területrendezésnek, mivel a kihasználatlan, elaprózott, térben szétszórta kapacitások fenntartása jelentős terhet jelent a településeknek. A kapacitások megfelelő koncentrálásával jelentősen csökkenthetők a kiszolgáló infrastruktúra kiépítésének és működtetésének költségei és a gazdasági tevékenységhez kapcsolódó szállítás és közlekedés környezetterhelő hatása és költségvonzata. A hatékony területhasználatra való törekvés a települések közötti munkamegosztás erősítését, az ehhez szükséges feltételek megteremtését elengedhetetlenné teszi.

A megye városhálózatának adottságai, a kisvárosok nagy aránya és a középvárosok hiánya következtében az európai területfejlesztés egyik prioritása, a policentrikus városhálózat kialakítása, a városok közötti munkamegosztás, együttműködés szükségessége a kis és

mikroközpontok szintjén – a munkahelyteremtésen túl is – kiemelt hangsúlyt kell kapjon, megyehatáron belül és azon átvívelően egyaránt. Ennek elemei a humán szolgáltatások területén már jelen vannak, a területrendezési tervezés feladata, hogy a kapcsolódó infrastrukturális igények kielégítésének jogszabályi hátterét a rendszerbe szervezettség, a gazdaságos kiépíthetőség és üzemeltethetőség szempontjait figyelembe véve biztosítsa.

3.2 A TERÜLETRENDEZÉS CÉLRENDSZERE

A fenti jövőkép alapján a területrendezési terv programja az alábbi célokat és részcélokat határozta meg következő 10 évre:

3.21 A HATÁR MENTI FEKVÉSBŐL ADÓDÓ ELŐNYÖK KIHASZNÁLÁSÁHOZ ÉS A HÁTRÁNYOK MÉRSÉKLÉSÉHEZ SZÜKSÉGES TÉRSZERKEZETI- TERÜLETHASZNÁLATI, INFRASTRUKTURÁLIS FELTÉTELEK MEGTEREMTÉSE

- 1.1 Megye interregionális integrációja;
- 1.2 Megszakadt határ menti város-város, város-vidék, illetve kistérségi kapcsolatok megújítása;
- 1.3 Záhony logisztikai térség fejlesztése;
- 1.4 Integrált tájgazdálkodásra építve a környezet-, a természet-, a tájvédelem, a vízgazdálkodás, turizmus és a diverzifikált mezőgazdaság határ menti összehangolása.

3.22 A TELEPÜLÉSRENDSZER KONFLIKTUSAINAK MÉRSÉKLÉSE ÉS A TELEPÜLÉSHÁLÓZAT ÉRTÉKEIT, ÉRTÉKŐRZŐ MEGÚJULÁSÁT ELŐSEGÍTŐ TÉRSZERKEZET, KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZAT ÉS SZABÁLYOZÁS KIALAKÍTÁSA

Urbanizáció szempontjából kiemelt térségek, súlypontok

- 2.1 Debrecen-Nyíregyháza agglomerálódó térség megyére eső területe dinamikus fejlődése szabályozott kereteinek kialakítása;
- 2.2 Szatmárnémeti határon átnyúló vonzáskörzeti kapcsolatait megerősítő területrendezési feltételek kialakítása;
- 2.3 Mátészalka és térsége decentrum megerősítése, egyrészt az épülő autópálya csomóponti térségben rejlő potenciálokat, másrészt Mátészalka és fehérgyarmat térbeli közelségének lehetőségeit kihasználva;
- 2.4 Kisvárdá-Záhony-Vásárosnamény közötti együttműködés és munkamegosztás területi feltételeinek kialakítása révén a megye északi részének társadalmi-gazdasági megerősítése
- 2.5 Kisvárdá, Vásárosnamény, Mátészalka, Nyírbátor, (Beregszász, Nagykároly, határon átnyúló) térségi központ szerepeinek megerősítését segítő térszerkezeti, területhasználati, feltételek megteremtése;

Tematikus célok

- 2.6 A gyorsforgalmi úthálózat által generált területhasználati változások szervezett kereteinek meghatározása, gazdaságfejlesztést szolgáló területkinálat térségi összehangolása;
- 2.7 Városok és mikroközpontok, illetve mikroközpontok egymás közötti közlekedési kapcsolatainak fejlesztése révén a településközi munkamegosztás elősegítése, beleértve a megye- illetve országhatáron túli városokat és mikroközpontokat;
- 2.8 Tisza menti városok és térségi jelentőségű turisztikai központok turisztikai fejlesztéséhez szükséges feltételek megteremtése, különös tekintettel a Tisza menti (megyehatáron átnyúló) várospárok együttműködésének erősítésére;
- 2.9 A Nyíregyháza térségi bokortanyák értékőrző, korszerű hasznosítása területhasználati és infrastrukturális feltételének megteremtése,
- 2.10 Népességmegtartó-képesség és értékvédelem integrált fejlesztése az aprófalvas térségekben a komplex tájgazdálkodás feltételeinek megteremtésével;

3.23 A TERMÉSZETI-TÁJI ADOTTSÁGOK SOKFÉLÉSÉGÉT TÜKRÖZŐ TÁJSZERKEZET, KOMPLEX TÁJGAZDÁLKODÁS TÉRSZERKEZETI ÉS SZABÁLYOZÁSI FELTÉTELEINEK KIALAKÍTÁSA

- 3.1 Tisza és Szamos menti ártéri táj komplex tájgazdálkodási feltételeinek biztosítása;
- 3.2 Szatmár-Bereg Natúrpark és a Bátorliget térségi Natúrpark megvalósítása, határon átnyúló natúrparki tájgazdálkodás kialakulásának ösztönzése;

- 3.3 A nyírségi „erdőstáj” természeti adottságaihoz igazodó racionális tájgazdálkodás területrendezési feltételeinek biztosítása;
- 3.4 A történeti bokortanyás táj megőrzése.

4. A TELEPÜLÉSRENDSZER FEJLESZTÉSE

4.1 SZABOLCS-SZATMÁR-BEREG MEGYE TELEPÜLÉSRENDSZERÉNEK LEGFONTOSABB SAJÁTOSSÁGAI ÉS FEJLŐDÉSI TRENDJEI

4.11 ADOTTSÁGOK

- A megye településhálózata alapvetően vidéki (rurális) jellegű. Központi belterületet átlépő erőteljesebb urbanizációs hatások csak a megyeszékhely közvetlen környezetét jellemzik. A többi városban intenzívebb városias területek igen kis területre koncentrálódnak, a 10 ezer főnél kisebb városok esetében legfeljebb néhány tömböt érintenek.
- A megye településrendszerét a rendkívüli változatosság jellemzi, elsősorban a táji adottságokkal összefüggésben (a hegy- és dombvidékre jellemző típusok kivételével a Magyarországon megtalálható szinte minden településtípus nagy számban előfordul). Míg a délnyugati megyerészben a nagyhatárú alföldi mezővárosok és óriásfalvak, a jellegzetes nyírségi bokortanyák, a keleti megyerészen a sűrű aprófalvas struktúra a meghatározóak.
- A megye nagyobb része funkcionálisan városhiányos: a kistérségek felében nincs 10 ezer fős népességű város, 27 városból 20-nak a népessége nem éri el a 10 ezer fős népességet, a megyeszékhely excentrikusan helyezkedik el, középváros egyáltalán nincs. Funkcionális szempontból középvárosi szerep kialakulására Mátészalkának van esélye, ami valaha, egy rövid ideig, megyeszékhely funkciót is betöltött;
- A megye településhálózatának karakteres elemei a folyóparti települések, melyek a megyében igen jelentős arányt képviselnek. A megye 229 településéből 93 területét érinti a Tisza, a Szamos vagy a Túr, vagyis a települések 40 %-át). E településeket egyrészt érintik az árvízvédelemmel összefüggő kihívások, másrészt viszont a folyó közelsége a kitörés lehetőségét is rejtje magában (komplex ártéri tájgazdálkodás, kiemelten azon belül a vízi és kerékpáros turizmus, mint a diverzifikált tájgazdaság egyik domináns eleme);
- A megye igen hosszú, három országot érintő határszakasszal rendelkezik (melyből 137 km schengeni határ). Itt található Közép-Kelet Európa legnagyobb vasúti határátkelő helye. A román határ közvetlen közelében található Szatmárnémeti, 100 ezer főt meghaladó népességgel. A város közelsége a Tiszántúl számára az egyik nagyon fontos kitörési lehetőséget rejtje magában.

4.12 FEJLŐDÉSI TRENDK

- Szabolcs-Szatmár-Bereg megye dominánsan vidéki (rurális) jellege várhatóan hosszabb távon fennmarad, a fejlesztéspolitikában a vidékfejlesztés eszközrendszere fogja a meghatározó szerepet játszani. A megye számára alapvető kihívás, hogy a rurális jelleg dominanciájának fennmaradása mellett hogyan tud fogyatkozó vidéki népessége számára a mainál sokkal magasabb jövedelemszint és életminőség feltételeit megteremteni.
- A megyében erőteljesebb urbanizálódásnak a Debrecen-Nyíregyháza tengely mentén van belátható időn belül realitása. Debrecen, mint a tudásintenzív gazdaság egyik erősödő hazai alközpontja fontos gazdasági tényezővé válhat a megye délkeleti részén. Debrecen és Nyíregyháza közötti együttműködés erősítésével Szabolcs-Szatmár-Bereg megye is sokat profitálhat a régióközpont megerősödéséből. A két nagyváros között hosszabb távon kialakuló-kialakítható potenciális urbanizációs tengely fejlődésének kézbe tartása, fenntartható térstruktúra kialakulása tudatos stratégiát feltételez. A jelenlegi pangó gazdaság lehetőséget ad jól átgondolt, közös stratégia kidolgozására.
- Románia Schengeni országgá válásának hatására jelentősen növekedhet Szatmárnémetinek a megye délkeleti részére gyakorolt hatása, ez a térségben élők számára több munkalehetőséget, nagyobb felvevőpiacot eredményezhet, ugyanakkor nőhet a térségben az ingatlanpiaci nyomás, ami a természeti-táji értékek fokozott védelmének szükségességét vetíti előre. Hosszabb távon növekvő ingatlanpiaci nyomás várható a Bereg-háti térségben is az épülő gyorsforgalmi út hatására. Fontos, hogy a megye e folyamatok beindulását tudatos, térségspecifikus stratégiával tudja fogadni.
- Nagyobb térségi összefüggésben, hosszabb távon jelentőséggel bír a megye kapcsolatrendszerében a népességét tekintve Szatmárnémetivel közel azonos nagyságú Ungvár, illetve a kb. 70 ezer lakosú Munkács. E városok jelentősége a megye számára akkor

tud kibontakozni, ha gazdaságilag úgy meg tudnak erősödni, hogy hatásuk a nagyobb távolság ellenére is eléri a megyét.

- Bár Nyíregyháza funkcionális várostérsége gyakorlatilag három szomszédos kistérségre is kiterjed (Nagykállói, Baktalórántházi, Ibrány-Nagyhalászi), a város határát átlépő agglomerálódási folyamat mérsékelt. Észak felé inkább lakóterületi típusú, míg déli irányban inkább gazdasági típusú agglomerálódás jellemző. Sajátos a megyeszékhely belső agglomerációja, mely a bokortanyák fokozatos funkcióváltásával függ össze. A gazdaság élénkülésével számítani lehet a szuburbanizáció újbóli fellendülésére.
- Az M3-as gyorsforgalmi út továbbépülése – a makrogazdasági tendenciák javulása esetén – a Nyíregyházától keletre fekvő Baktalórántházi kistérség Nyíregyháza közeli területein is a gazdasági típusú terjeszkedés felerősödését eredményezheti, ami az igen elmaradott középső megyerész számára kedvező lehet. A mainál jóval kedvezőbb befektetési környezet alakulhat ki a két gyorsforgalmi úti csomópont építése révén Mátészalka és a Vásárosnamény városok térségében.
- A Záhonyi térségbe óriási források jutnak a következő években, elsősorban a korábbi vasúti logisztikai pozíció újraélesztése érdekében. A projekt jelentős fejlődést ígér, kérdés, hogy a tényleges térségfejlesztő hatás milyen nagyságrendű lesz és mennyi idő alatt következik be, milyen mértékben tud a keletkező tőke a térségben hasznosulni. Ennek érdekében fontos lenne, hogy a megye saját érdekeit a projektben messzemenően képes legyen érvényesíteni.
- Amennyiben nem történik változás a várossá minősítés jelenlegi rendszerében, kialakult gyakorlatában, várható, hogy még néhány további település kezdeményezni fogja a városi jogállás megszerzését. Hangsúlyozni kell ugyanakkor, hogy ez a megye városhiányos jellegét alapvetően nem fogja tudni befolyásolni.
- A megye fejlődése szempontjából tehát sokkal fontosabb lenne, hogy a jelenleg már városi jogállású települések pozíciójukat, térség szervező erejüket megerősítsék, az egymás közötti együttműködés és munkamegosztás lehetőségeit minél inkább kihasználják, többek között a városok közötti közlekedési kapcsolatok javítása, kiépítése révén. Ezt a folyamatot a megye határozott fejlesztéspolitikával, az együttműködés és munkamegosztás intézményesítésével segítheti (tudva azt, hogy eszközei meglehetősen korlátozottak). A hálózatosodásra irányuló európai politika és a már terjedő jó gyakorlatok fontos referenciaként szolgálhatnak.
- Az elaprózott településstruktúrájú megyerészeket ellentétes folyamatok jellemzik: a bokortanyás térségben, különösen Nyíregyháza területén és a szomszédos településeken szuburbanizációs jellegű funkcióváltás a jellemző, miközben az aprófalvas térség nagyobb részén az elnéptelenedés, kisebb részén a roma népesség koncentrációjából adódó növekedési tendenciák mutatkoznak. A szuburbanizációs folyamat kézbe tartása, a hagyományos bokortanyás struktúra, mint tájérték, és mint lehetséges gazdasági potenciál (diverzifikált városellátó funkciók) védelme, illetve az aprófalvas térség elsősorban szociális kérdésként kezelt, valójában sokkal összetettebb konfliktusai egyaránt integrált stratégiát kívánnak, amiben a terület- és településrendezés is szerephez juthat.

4.2 TELEPÜLÉSRENDSZER ALAKÍTÁSÁRA VONATKOZÓ IRÁNYELVEK

A megyei területrendezési tervekben az Országos Területrendezési Tervben meghatározott és a megyei területrendezési tervben pontosítandó települési térséget városias vagy hagyományosan vidéki települési térségi területfelhasználási kategóriákba kell sorolni. A 2008. évi L. törvénnyel módosított 2003. évi XXVI. törvény további differenciálásra, a sajátos megyei térségi szempontok érvényesítésére a térségi szerkezetalkítás szintjén nem ad lehetőséget.

A fenti trendeket figyelembe véve a jövőben a megyének a városhálózat mennyiségi bővítése helyett – **a meglévő városok ellátó-szervező szerepeinek megerősítésére, a kisvárosok közötti „hálózatosodás”, munkamegosztás, együttműködés erősítésére ajánlott koncentrálni.** A Tiszántúli kétségtelen városhiányos jellegén esetleges újabb várossá nyilvánítások sem segítenének, hiszen az ott lévő települések egyike sem rendelkezik megfelelő funkciógazdagsággal ahhoz, hogy térség szervező szerepet töltsön be. E térség városhiányos jellegének oldását nem átminősítésekkel, hanem a meglévő városok ellátó és szervező szerepeinek bővítésével és a határon túli – Szatmárnémeti, illetve Munkács és Beregszász – városokkal való kapcsolatok erősítésével, komplexitásának növelésével indokolt oldani.

A megye makro-regionális pozíciójának megerősítésében **Nyíregyháza regionális alközpont** és a **Záhony és térsége kiemelt gazdasági övezet** fejlesztése meghatározó. Nyíregyháza egyrészt

- a **Nyíregyháza-Debrecen urbanizációs tengely részeként** (Nyíregyháza-Nagykálló-Újfehértó-Téglás-Hajdúhadház-Debrecen),
- másrészt egy részben hagyományos, részben szuburbánus településekből álló **kettős kisvárosgyűrű centrumaként** (10-15 km-es gyűrű: Nagykálló, Újfehértó, Nyírtelek, Kemece és egy 20-30 km-es gyűrű: Tiszavasvári, Tiszalök, Ibrány-Nagyhalász, Demecser, Baktalórántháza, Nyírbátor-Máriapócs, Balkány-Téglás-Hajdúhadház, Hajdúdorog-Hajdúnánás, Tiszavasvári-Tiszalök-Rakamaz),
- harmadrészt egy erősen **szuburbanizálódó bokortanyás külterület anyavárosként jelentős térségi hatású urbanizációs potenciállal rendelkezik.**

Nyíregyházával szorosan együttműködő térség területe a valóságban nagyobb, mint az OTT által kijelölt együtt tervezhető térség területe. Alapvetően Nyíregyháza és a szűkebb kör városai között illetve a közöttük fekvő községek és Nyíregyháza között erős (és nem feltétlenül egyirányú) a kapcsolat. Ennek közlekedési feltételeit, a jó környezeti állapot fenntartásához és az urbanizálódó térség lakossága rekreációs igényének kielégítéséhez szükséges zöldfelületeket, ökológiai infrastruktúrát, rekreációs célú zöldfolyosókat összehangoltan szükséges biztosítani.

Záhony és térsége kiemelt gazdasági övezet **Kisvárdával és Vásárosnaménnyal, mint súlyponti elhelyezkedésű és méretüknél nagyobb szervező-ellátó szerepű kisvárosokkal való együttműködésben és munkamegosztásban** tud térségfejlesztő energiává válni. E városok közötti közlekedési és sokoldalú funkcionális kapcsolatok erősítése szükséges ahhoz, hogy a záhonyi térségbe befektetésre kerülő 30 milliárd forint fejlesztést generáló hatása a megye minél nagyobb területét legyen képes dinamizálni. A gazdasági területkínálat növekedése mellett az **ökológiai infrastruktúra és rekreációs fejlesztések kiemelt ösztönzése** indokolt, a településrendezés eszközeivel is. Kiemelt figyelmet kell fordítani a **diverzifikált gazdaság feltételeinek kiépítésére**, a logisztikában rejlő lehetőségek túlbecsülésében rejlő veszélyek kiküszöbölésére.

A megye városhálózatának kiegyensúlyozottabbá válása érdekében kiemelten fejlesztendő a **10 ezer főnél népesebb, különösen a Nyíregyházától távolabb fekvő kisvárosok (Kisvárdá, Mátészalka, Nyírbátor, Tiszavasvári)**, továbbá a Tizántúl felzárkóztatásában meghatározó jelentőségű **Mátészalka, Fehérgyarmat és Vásárosnamény.**

Mátészalka, mint a megye második legnagyobb városa, Nyíregyháza potenciális „decentruma”. Mátészalka vonzáskörzete a Csengeri és a Fehérgyarmati, sőt a Vásárosnaményi kistérségekre is kiterjed. Kórháza kb. 150 ezer fős körzetet lát el. A város fejlődésében meghatározó jelentősége lesz a közelében kiépülő gyorsforgalmi utaknak illetve kereszteződésüknek, ám a várospolitikai – szakmailag megalapozottnak tekinthető – véleménye szerint e hatás jóval erőteljesebb is lehetne, ha valamelyik gyorsforgalmi út érintené Mátészalka közigazgatási területét (ez praktikusán az M49-es gyorsforgalmi út estében jöhetett volna szóba). A gyorsforgalmi út fejlesztésért felelős szervezetek szerint e döntés felülvizsgálatára már nincs lehetőség, ugyanakkor felelős, a helyi érdekeken túlmutató térségi együttműködéssel e térségfejlesztési szempontból elhibázott, ágazati szempontú döntés esetleges negatív hatása nagymértékben ellensúlyozható. Mátészalka pozícióját a Szatmárnémetivel kapcsolatot biztosító vasút rekonstrukciója, illetve a Nyíregyháza-Mátészalka vonal korszerűsítése is jelentősen javítaná.

Mátészalka, Fehérgyarmattal összehangolt, a két város együttműködésére és munkamegosztására épülő fejlesztésekkel, a megye Nyíregyházától távol fekvő keleti részében valódi alközponttá fejlődésre kedvező adottságokkal és hagyományokkal rendelkezik. Fontos, hogy a megye és Mátészalka már az autópálya kiépülése előtt kidolgozzák azt a stratégiát, amivel az autópálya a decentrum megerősítését a leghatékonyabban képes szolgálni.

Ajánlott az **egymással határos (közel fekvő) kisvárosok és mikroközponti szerepet betöltő községek közötti együttműködés és munkamegosztás bővítése, megye határon belül, illetve megyehatáron (országhatáron) átívelően:** a már említett Fehérgyarmat-(Tunyogmatolcs-Kocsord)-Mátészalka, Tokaj-Rakamaz, Cigánd-Dombrád, Tiszalök-Tiszavasvári, Ibrány-Nagyhalász, Baktalórántháza-Vaja-Nyírmada. E prioritások a területrendezés eszközei közül elsősorban a **közlekedési hálózatok célirányos fejlesztésében**, továbbá a **településfejlesztés megfelelő területi feltételeinek biztosításában** juthatnak érvényre. Elsősorban ezekben a

városokban, településegységekben kell ösztönözni a nagyobb, térségi munkaerő-piaci vonzerővel rendelkező foglalkoztatók megtelepedését.

Új gazdasági területek kijelölése helyett a meglévők kihasználtságának növelését ajánlott ösztönözni. A településegységeken belül kerülni kell az egymás versenyhelyzetét rontó „párhuzamos” területkínálatok megjelenését. Nagyobb gazdasági területeket elsősorban a azokban a nagyobb városokban indokolt kijelölni, ahol az infrastruktúra, a közlekedési kapcsolatok és az üzleti szolgáltatások többnyire fejlettebbek. A településegységekhez tartozó községekben elsősorban a mező- és erdőgazdálkodáshoz kapcsolódó tároló, szolgáltató, logisztikai tevékenységek ösztönzése indokolt. A barnamezős fejlesztések zöldmezős beruházásokkal szembeni versenyképességét a településrendezés eszközeivel is javasolt erősíteni.

A **makroregionális közlekedési tengelyektől távolabbi településeken** a mezőgazdálkodás és a szelíd (réteg)turizmus gazdasági szerepének erősödését szolgáló területhasználati feltételeket indokolt javítani.

A megye sajátos települési-településhálózati illetve településszerkezeti értékeinek – bokortanyák, kis- és aprófalvas térség, folyóval érintkező belterületű települések, történeti szerkezetű települések – védelmét az ott élő hátrányos helyzetű lakosság életminőségét, jövedelemtermelő képességét pozitívan befolyásoló, integrált **(életminőség+örökségvédelem+természet- és tájvédelem+értelmes munka)** eszközökkel szükséges biztosítani.

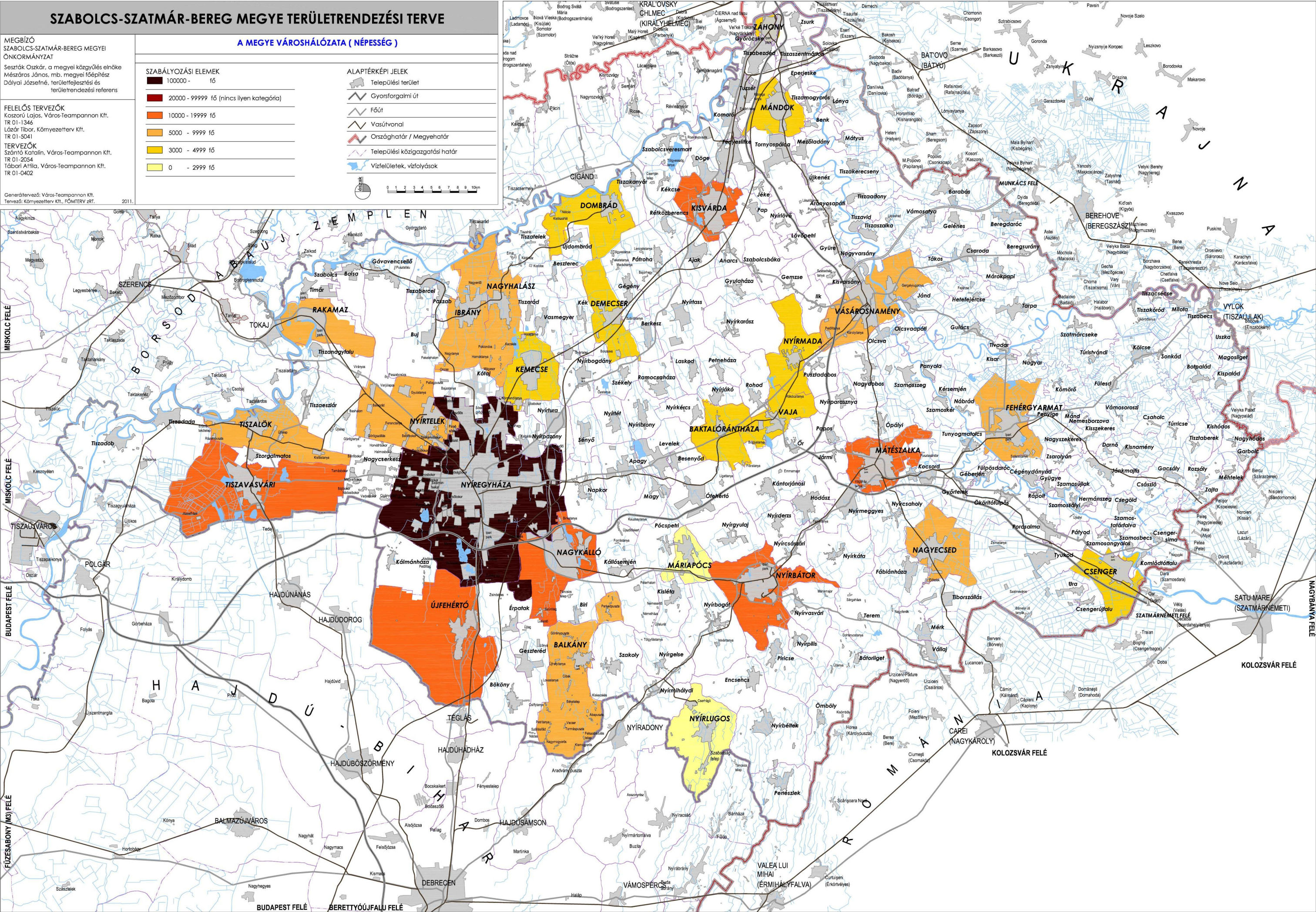
Kiemelten kezelendő a **szuburbanizációs nyomásnak kitett bokortanyák** fejlődési folyamatainak kézben tartása, ugyanis a sok kis lakott hely infrastrukturális ellátása jelentős és növekvő anyagi terhet jelent az anyatelepülésnek (Nyíregyháza, Nyírtelek).

A megváltozott társadalmi-gazdasági viszonyok mellett **visszaszorulóban van a hétvégi házas üdülési forma. Újabb hétvégi házas üdülőterületek kijelölése tehát nem indokolt.** A kialakult hétvégi házas üdülőterületek egy része a megyében ún. „nagyvízi meder” területen található. Ezen üdülőterületek beépítésre szánt területként történő szabályozása nem javasolt. Tekintettel az elaprózott tulajdonviszonyokra, e területek átalakulása, funkcióváltása csak lassan fog bekövetkezni. Ahol beépítésre szánt terület továbbra is fenntartható, **olyan átalakulás ösztönzése indokolt, mely a turizmusból, idegenforgalomból származó jövedelmek növekedéséhez a korábbiaknál hatékonyabban járul hozzá, miközben a turisztikai vonzerőt jelentő értékek védelmét nem veszélyezteti. Szomszédos, hasonló adottságú települések esetében a stratégiák összehangolása** ebben a vonatkozásban is a tervezett célok megvalósulásának fontos feltétele.

4.3 A TERÜLETRENDEZÉS SZÓBA JÖHETŐ ESZKÖZEI

A fenti adottságokkal és trendekkel összefüggő lehetőségek kihasználására illetve meglévő és potenciális konfliktusok kezelésére a jelenlegi jogszabályi környezetben a területrendezés eszközeivel csak igen korlátozottan, indirekt módon van lehetőség. E lehetőségek az alábbiak lehetnek:

- a települési területként szabályozott területek meghatározásában meglévő minimális mozgástér (a tanyás települések esetében, az ezzel térben egybeeső Nyíregyházi agglomerálódó térségben, illetve a Debrecen-Nyíregyháza urbanizációs tengely mentén, Záhonyi logisztikai térségben és más jelentősebb határátkelőhelyek térségében, vízi turizmus fejlesztését szolgáló külterületi fejlesztések feltételeinek megteremtése érdekében alkalmazható eszköz);
- a városhiányos térségek konfliktusainak enyhítésére, a városhálózat excentrikus és elaprózott jellegéből származó hátrányok mérséklésére szolgáló területrendezési eszköz a térségi közlekedési infrastruktúrahálózatok alakításában rejlő mozgástér kihasználása (bár a tervezés szintjén a megye ebben a vonatkozásban jelentős döntési kompetenciákkal rendelkezik, a megvalósítás eszközei nincsenek a kezében);
- Sajátos megyei térségekre és e térségekben alkalmazandó fejlesztési-tervezési irányelvekre vonatkozó ajánlások, a tervezett gyorsforgalmi úthálózat és a városhálózat közötti összehangoltság erősítését, az ország egészére jellemző kihasználatlan területkínálatok túlburjánzásából származó veszélyek mérséklését, a turisztikai vonzerő erősítését, a meglévő értékek védelmét szolgáló ajánlások.



A települési térség területén, a településrendezési terv készítésekor módosításakor, illetve a településfejlesztés során a Nemzeti környezetvédelmi Programban foglalt alábbi intézkedések érvényesítése szükséges: barnamezős területek felhasználása, zöldfelületi kataszter létrehozása, települések talajának védelme, zaj- és rezgésvédelmi szempontok érvényesítése, földtani mozgások, felszínmozgások általi veszélyeztetettség, biológiai aktivitás megőrzése.

4.4 ÖVEZETEK ÉS SAJÁTOS MEGYEI TÉRSÉGEK

4.41 EGYÜTT TERVEZHETŐ TÉRSÉGEK

Az Országos Területrendezési Tetről szóló törvény egyetlen, a megye településrendszerével összefüggő övezet kijelölését teszi lehetővé és egyúttal kötelezővé: együtt tervezhető térségek övezete. Az OTtT 2.§-a értelmében együtt tervezhető térség: országos területrendezési tervben megállapított és kiemelt térségi és megyei területrendezési tervekben alkalmazott övezet, amelybe a Budapesti Agglomeráció kivételével az agglomerációk, a Balaton Kiemelt Üdülőkörzet kivételével az agglomeráldó térségek, valamint a nagyvárosi település-együttesek tartoznak. A megyei tervezésnek tehát ebben a vonatkozásban csak alkalmazási joga van, kezdeményezésre nincs lehetősége. Az együtt tervezhető térségek övezetét a törvény 3/10 sz. melléklete tartalmazza, egyike a 12. §. szerinti 11 országos övezetnek. Az együtt tervezhető térségek övezetére vonatkozólag a törvény 16/B §-a az alábbiakat írja elő:

- (1) Az együtt tervezhető térségek övezetébe tartozó települési önkormányzatok településfejlesztési és településrendezési feladataik összehangolt ellátásához – törvényben meghatározott – közös egyszerűsített településszerkezeti tervet készíthetnek.
- (2) A közös egyszerűsített településszerkezeti tervnek az egyes településekre vonatkozó részeit az érintett települési önkormányzatok határozattal fogadják el.

Szabolcs-Szatmár-Bereg megye abban a sajátos helyzetben van. Az OTtT szerinti együtt tervezhető térségek övezetébe csak Nyíregyháza és 4 vele határos település tartozik, konkrétan: Nyírttelek (város), Kótaj, Nyírpazony, Nyírtura. Eközben éppen egy ilyen együtt tervezett térség településszerkezeti tervének jóváhagyása van folyamatban a Záhony és Térsége különleges Gazdasági Övezet területére, amit ráadásul a megbízó minisztérium mintatervnek szán a kistérségi szintű „együtttervezés” jogszabályi háttere kidolgozásának megalapozására. Ennek lehetőségét az Építés Törvény 15. §-a bármely települések számára lehetővé biztosítja. A térség „együtt tervezése” szakmai szempontból előremutató és támogatandó, ám mivel a tervezés az OTtT 2008. évi módosításának törvénybe iktatása után indult, valójában az abban foglaltakkal ellentétes. E példa jól mutatja, hogy az együtt tervezhető térségek országos szinten történő kijelölése alkalmatlan a jogalkotói szándék érvényesítésére. De alkalmatlan az „együtt tervezhető” kitétel is, hiszen magában hordozza azt, hogy a többi települések nem dönthetnek az együtt tervezés mellett, noha az ÉTV biztosítja ezt lehetőséget. Az övezetnek tehát akkor lenne csak értelme, akkor érné el célját, ha az övezet településeit köteleznék közös településszerkezeti terv készítésére és nem csak lehetőséget adna erre. Ebben az esetben az építési törvénnyel sem lenne ellentétes.

4.42 SAJÁTOS MEGYEI TÉRSÉGEK

A településrendszer térbeli rendjének alakítása érdekében - az 1996. évi XXI. Törvény 23/B § alapján -, a sajátos megyei térségek kijelölése az Országos Területfejlesztési Konceptióban, a régiós, valamint a megyei fejlesztési koncepciókban és területfejlesztési stratégiákban megfogalmazott célok területrendezési tervben történő érvényesítését, a területfejlesztés és a területrendezés közötti szakadék áthidalását szolgálják. A sajátos megyei térségek kijelölése ugyanakkor a készülő Országos Településhálózat-fejlesztési Konceptió kidolgozóit is orientálhatja, esetleg egy majd arra épülő megyei vagy regionális koncepció alapjául szolgálhat.

A területrendezési terv a településrendszer fejlesztés stratégiai megalapozása érdekében sajátos megyei térségek 3 típusát határozta meg:

- a gazdaságfejlesztés kiemelt térségei és térségi központjai;
- a turizmusfejlesztés kiemelt térségei és térségi központjai;
- érzékeny települési térségek.

Az egyes csoportok definícióját az ajánlások munkarész tartalmazza. Az egyes térségcsoportokon belül alkategóriákat határoz meg a terv, ezek valójában azok a sajátos megyei térségek, melyekhez konkrét ajánlások kerültek megfogalmazásra. Ezek az alábbiak:

- **a gazdaságfejlesztés kiemelt térségei és térségi központjai;**

- Gazdaságfejlesztési térségek, azon belül:
 - Nyíregyháza-Debrecen urbanizációs tengely;
 - Záhony és térsége különleges gazdasági övezet;
 - Tervezett gyorsforgalmi út csomóponti térség;
 - Határ menti kapcsolattal összefüggő fejlesztési térség;
- Nyíregyháza regionális alközpont;
- Mátészalka megyei alközpont;
- Meglévő és tervezett egyéb térségi jelentőségű gazdasági központ-városok, településegységek;
- Minősített ipari parkkal rendelkező települések;
- Minősített meglévő és tervezett intermodális logisztikai szolgáltató központtal rendelkező települések;
- Meglévő és tervezett országos és térségi jelentőségű erőművek által érintett települések.

- **a turizmusfejlesztés kiemelt térségei és térségi központjai;**

- Meglévő/tervezett térségi jelentőségű turisztikai szolgáltató központ;
- Városi turizmus térségi központjai;
- Komplex tájgazdálkodás keretében fejlesztendő természet közeli, illetve tanyasi turizmus térsége;
- Tisza-parti turizmus kiemelten fejlesztendő térsége;
- Kulturális és/vagy rendezvényturisztikai központ;
- Személyhajó- és/vagy sportkikötő-fejlesztés települései.

- **érzékeny települési térségek.**

- az OTRT szerint megállapított történeti települések
- a térségi jelentőségű értékekkel rendelkező, ún. védendő szerkezetű települések;
- a bokortanyás települések,
- belterületi folyószakasszal rendelkező települések,
- aprófalvassá váló térségek (köztük kiemelten az 500 főnél kisebb népességű települések).

Az egyes sajátos térségekre megfogalmazott ajánlások a térségekben rejlő potenciálok legnagyobb hatékonyságú hasznosítását (fejlesztést ösztönöző szabályozás), a területhasználati konfliktusok mérséklését (fenntarthatóságot biztosító szabályozás) és az értékek védelmét és hasznosítását szolgálják.

4.43 A SAJÁTOS MEGYEI TÉRSÉGEK LEHATÁROLÁSÁNAK INDOKLÁSA

A **Nyíregyháza-Debrecen urbanizációs tengely** lehatárolása alapjául az Észak-Alföldi Stratégiában szereplő lehatárolás szolgált. **Záhony és térsége különleges gazdasági övezet** lehatárolása megegyezik az elindult európai uniós nagyprojekt által érintett térséggel. **Tervezett gyorsforgalmi út csomóponti térség** a két tervezett gyorsforgalmi úti csomópont által érintett településeket, a kettő közötti útszakasz által érintett településeket, illetve a 10 km-es körzetben lévő városokat foglalja magában, Vásárosnaménnyal és Mátészalkával mint két kulcsvárossal. **Határ menti kapcsolattal összefüggő fejlesztési térség**be a regionális jelentőségű határátkelőhelyek térségében lévő településcsoportok (Szatmárnémeti vonzáskörzetébe tartozó települések, és a majdani gyorsforgalmi úti határátkelő térségei).

A határ menti fekvés egyszerre jelenthet korlátot és lehetőséget. Ahhoz, hogy a lehetőségeket az érintett települések rendezetten, koordináltan és egymással összehangoltan tudják kihasználni, településszerkezeti integritásuk szétzúzása nélkül, indokolt ezen településekre vonatkozólag sajátos intézkedési javaslatokat megfogalmazni. Differenciált intézkedésekben szükséges gondolkodni, hiszen más jellegű, léptékű, hatású a gyorsforgalmi út, vasúti átkelő, vagy első/másodrendű főutak menti településekben, vagy kishatár-átkelő esetében. Indokolt lehet e települések esetében a kereskedelmi, logisztikai, szállás- és vendéglátó funkcióknak, de a

lakossági szolgáltatások intenzívebb fejlesztésének is tágabb teret biztosítani, amennyiben erre az érintett települések igényt tartanak.

Meglévő és tervezett egyéb térségi jelentőségű gazdasági központ-városok, településegységek térségi besorolás a szomszédos vagy egymáshoz közel fekvő városok, illetve a 10 ezer főnél népesebb városok fejlesztésének, együttműködésének és munkamegosztásának ösztönzését szolgálja, hangsúlyozva a városok mennyisége bővítése helyett a meglévő központok megerősítését, a kisebb, egymáshoz közeli városok együttműködésének és munkamegosztásának szükségességét és a hálózattá fejlesztés előmozdítását. A **minősített ipari parkkal, logisztikai központtal rendelkező települések** kijelölését az indokolta, hogy a megye ellátottsága a befektetések fogadását szolgáló területkínálat tekintetében mennyiségileg már kielégítő, sőt jelentős a túlkínálat, így a továbbiakban újabb létesítmények létrehozása helyett nagyon nagy hangsúlyt kell fektetni a minőségi fejlesztésre, a befektetési környezet javítására. Az ajánlások megfogalmazása ezt a célt szolgálja. A **térségi erőművek** jelenléte kedvező befektetési környezetet jelenthetnek olyan vállalkozások számára, melyek pl. az energiatermelés során keletkezett hulladékot tudják hasznosítani. A kiépült infrastruktúra, az erőműhöz köthető név marketingértéke (országos ismertség) is az átlagnál kedvezőbb befektetési környezetet biztosíthat az érintett településeken.

A **turisztikai szempontból kiemelt térségek és térségi jelentőségű központok** kijelölése egyrészt a településrendezési tervek számára iránymutató (rekreációs-turisztikai célú területkínálat megteremtése, értékőrző szabályozások), másrészt a térségi és országos pályázati források elosztása során előnyt jelent, ha a prioritások a területrendezés keretében (is) dokumentáltan rögzítésre kerülnek. A lehatárolás alapjául a kistérség-fejlesztési koncepciókban, valamint a megyei és regionális turisztikai és egyéb programokban szereplő, legalább regionális jelentőségű, meglévő és tervezett turisztikai attrakciók, illetve szolgáltatások települései - térségei szolgálnak. Figyelembe veendő továbbá az Országos Területfejlesztési Koncepcióban a rurális térségek területileg integrált fejlesztésére, a Tisza térség fenntartható felzárkóztatására, valamint a termálvízkincs integrált hasznosítására vonatkozó célkitűzések. A térségre vonatkozó ajánlások a kínálatok összehangolásához, a turisztikai értékek megőrzéséhez-fejlesztéséhez, a szükséges infrastruktúra megteremtéséhez szükséges területrendezési feltételek biztosításához járulnak hozzá. A turisztikai szempontból kiemelt térségek sajátos megyei térséggént való kijelölése esetén hangsúlyos továbbá a táj- és településképi értékőrző fenntartásának és megóvásának követelménye, különös tekintettel a komplex tájgazdálkodás keretében fejlesztendő természetközeli (falusi) turizmus övezeteire.

A kikötők kijelölése a 2005-ben készült Tiszai Vízi Turizmusfejlesztési Programmal összhangban történt. A Program egyeztetése során a Felső-Tisza Vidéki Környezetvédelmi és Vízügyi Igazgatóság felhívta a figyelmet egy, többek között a Szamos menti vízi turizmusra vonatkozó fejlesztési elhatározásokat is tartalmazó, 2007-ben készült tervdokumentumra. Tekintettel azonban arra, hogy ez a tervdokumentum nem áll a tervezők rendelkezésére, a benne foglaltakat a tervezés során nem tudta a tervező figyelembe venni.

A megye turizmusára általánosságban elmondható, hogy olyan kiugró vonzerők, melyek önmagukban jelentős turizmusból származó jövedelmet generálnának, nincsen. Ezért a térségi szinten összehangolt fejlesztéseknek és az egyes kínálati elemek kerékpáros, vízi turisztikai vagy egyéb módon történő összekapcsolása, egységes arculati megjelenés, kezdve az infrastrukturális elemek építészeti arculatától a marketingig, kiemelkedő a jelentősége.

Az **érzékeny települési térségek** lehatárolása e térségek egyedi védelmét és fejlesztését szolgálja. Tekintettel arra, hogy a megye jövőképeinek egyik meghatározó eleme a tájképi-kulturális örökségi értékekre épülő turizmusfejlesztés, fontos, hogy ezeknek az értékeknek a megőrzése, új értékek létrehozása (pl. vízparti területek felértékelése) a megyei terv szintjén is kiemelt figyelmet kapjon. Különösen indokolt az **aprófalvas térségek**, illetve a **tanyás települési térségek** sajátos megyei térségekként történő lehatárolása. A lehatárolásra több alternatíva lehetséges:

1. Az Országos Területfejlesztési Koncepcióban megjelenő lehatárolás átvétele egy az egyben. Emellett szól, hogy ez a lehatárolás kormányhatározatban megjelent, így – elvileg – ezen térségekre vonatkozólag vállalt a kormány – bár csak határozat szintjén – kötelezettségeket. Hátránya, hogy a lehatárolás alapjául szolgáló adatbázisok elavultak.

2. Az előbbi alternatívája a lehatárolásoknak a 2005. évi kormányhatározattal jóváhagyott OTK-ban szereplő szempontrendszer megtartása és friss adatok alapján történő korrígálása.

3. A megye sajátos szempontjait tükröző egyedi lehatárolás alkalmazása.

Szakmai szempontból a 2. és a 3. megoldás kombinált alkalmazása lenne indokolt, ám a tanyás települések térsége esetében ez friss adatok híján nem lehetséges. Az aprófalvas térségek lehatárolása esetében az OTK a 2003-ban 500 főnél kevesebb lakosságú falvakat sorolta ide. Ezek köre időközben bővült, ugyanakkor a lehatárolási szempont megyei szinten is megfelelő.

A két térségtípusra vonatkozó ajánlások, intézkedési javaslatok az értékvédelem, az élhetőség és a gazdaságos üzemeltethetőség hármasság követelménye közötti optimalizáció irányába történő elmozdulást hivatottak ösztönözni a területrendezés eszközrendszerének keretei között.

A megye nagy összefüggő **aprófalvas települési térsége** többszörösen is hátrányos helyzetű: a modernizációval, a mezőgazdaság népességeltartó képességének radikális csökkenésével e térség gazdasági alapja lényegében megszűnt, ugyanakkor távol fekszik a hazai munkaerőpiaci-gazdasági központoktól is. A határon túli munkaerőpiaci-gazdasági központokkal ugyan kezdenek a kapcsolatok újraépülni, ám ezek a központok maguk sem elég erősek és a kapcsolatok is fejlesztésre szorulnak. A térségben koncentrálódik ugyanakkor az országos ökológiai hálózat megye területére eső elemeinek nagy része és a települések nagy része még őrzi a hagyományos települési-építési kultúrát, melynek fennmaradása az utókor számára össztársadalmi érdek. A térségre olyan intézkedési javaslatot szükséges jóváhagyni, mely az értékek megőrzését és a térség létfenntartó képességének javulását integráltan ösztönzi.

A megye aprófalvas térsége lényegében egybeesik a Szatmár-Bereg Natúrpark területével (lásd még: Természet- és tájvédelem programja alfejezet), ennek megfelelően felvethető annak lehetősége, hogy a térségre, mint komplex tájgazdálkodási térségre fogalmazzon meg a terv ajánlásokat, az integrált szemléletmód elvének megfelelően.

Tanyás települések az OTK lehatárolása szerint a 2001-ben legalább 200 fő és a település népességének legalább 2 %-át kitevő külterületi népességgel rendelkező települések. Szabolcs-Szatmár-Bereg megye területrendezési tervezése vizsgálati munkarészában alkalmazott lehatárolás ettől helyi adottságokat, arányokat és konfliktusokat értelmezve, továbbá figyelembe véve, hogy frissebb adatok csak szórványosan állnak rendelkezésre és azok alapján a külterületi népesség erőteljes csökkenését lehet feltételezni, némileg eltér. Eszerint tanyás települések a 100 főt meghaladó és/vagy a lakosság legalább 5%-át kitevő, és/vagy legalább 10 külterületi lakott hellyel rendelkező települések. A külterületi népesség arányának 2%-ról 5%-ra növelését az indokolta, hogy egyes kistelepüléseken is élnek külterületen, ugyanakkor ezen településeken mégsem indokolt speciális intézkedések alkalmazása, míg vannak olyan települések, ahol kis létszámú külterületi népesség elszórtan, sok kis külterületi lakott helyen él, ezek viszont a kis népesség ellenére is komoly településrendezési konfliktusokat vethetnek fel.

A tanyás település a magyar településhálózat karakteres településtípusa, melyen belül a bokortanyás típus kifejezetten Nyíregyháza és térségének települési formája. A bokortanyák fejlődése két szélsőség között váltakozik, egy részük szuburbanizációs célterület, más részük viszont a perifériára szorult népesség utolsó menedékhelyévé válik. Az első esetben az eredeti struktúra fokozatos átalakulását, a másik a műszaki és társadalmi amortizálódását eredményezi. Szórványosan előforduló harmadik irány a rekreációs-turisztikai célú hasznosítás (falusi turizmus, lovas-, horgászturizmus), ami inkább szórvány tanyákra, vagy egyes-bokrok egy-egy ingatlanjára jellemző, így, bár az értékőrzés szempontjából a legkedvezőbb irány, általánosítható modellnek nem tekinthető. Az elnéptelenedő bokrokra a gazdaságfejlesztés lehetséges célterületeiként tekintenek a települések. Tekintettel a többféle lehetséges fejlődési útra, a térség differenciált szabályozására vonatkozó ajánlások kidolgozása szükséges, mely az értékvédelem mellett a sajátos, a fenntarthatóságot erősítő átalakulási modellek feltételeinek megteremtését is biztosítja.

A **védendő szerkezetű települések** kijelölése azért indokolt, mert az illetékes adatszolgáltató által meghatározott történeti településeken túl számos olyan település van a megyében, mely kiemelkedő értékekkel rendelkezik. Ezen települések jó része a turizmusból szeretne (részben) megélni, így különösen fontos, hogy értékeikre kiemelt figyelmet fordítsanak. A településszerkezet, településkép védelmének jelentősége ráadásul túllép a helyi érdekeken, hiszen a megye turizmusa alapvetően az útvonalakra felfűződő kínálati csomagokra épül (vízi túra útvonalak, kerékpártúra útvonalak).

A **belterületi folyószakasszal rendelkező települések** esetében a vízparti településrészek kiemelt településkép védelmére és fejlesztésére a megyében azért fontos kiemelt figyelmet fordítani, mivel ez nagymértékben meghatározza az egyes települések vízi turisztikai vonzerejét, am a megye legfontosabb turisztikai attrakciója. Ezeknek a településeknek különösen jó esélyük van arra, hogy a vízi turizmus kiemelt célpontjaivá váljanak, mivel a vízi túrázók közvetlenül igénybe tudják venni a település szolgáltatásait (kereskedelem, vendéglátás). Különösen fontos a vízi turizmus infrastruktúrájának megfelelő tájképi, településképi illeszkedése, „bódésodás” elkerülése.

4.44 AZ ÉSZAK-ALFÖLDI RÉGIÓ STRATÉGIAI PROGRAMJA SZERINTI HOMOGÉN FEJLESZTÉSI TÉRSÉGEK

Az Észak-Alföldi régió 2006-ban készült stratégiai programja kísérletet tett a régió településrendszerének differenciálására: ún. fejlesztési tércategóriákat határozott meg. A Program definíciója szerint a fejlesztési tércategóriák „olyan terek meghatározását jelentik, amelyek területfejlesztési beavatkozási stratégia szempontjából lehetőleg homogén egységeket alkotnak” (Észak-Alföldi régió Stratégiai Programja 2007-2013, 44. old).

A lehatárolások 2001. évi adatok alapján alapulnak, a lehatárolás feltételei azóta némileg változtak. Legjelentősebb változás az autópálya kiépülése Nyíregyházáig, a Záhonyi logisztikai térség fejlesztésének elindítása, a határon átnyúló gazdasági kapcsolatok erősödése mind Románia, mind pedig Ukrajna felé. Kisebb mértékű és hatású változás néhány település várossá válása. A sajátos megyei térségek kijelölésében fontos alap volt a regionális stratégia, az említett folyamatok és várható, illetve kívánatos tendenciák más típusú lehatárolást kívántak meg. A regionális stratégiában meghatározott – Szabolcs-Szatmár-Bereg megye területét is érintő – fejlesztési tércategóriák az alábbiak:

- regionális alközpont;
- regionális fejlesztési alközpont agglomerálódó térsége;
- dinamikus és dinamizálható térségi központok jelentősebb vonzáskörzettel;
- dinamizálható központok jelentősebb vonzáskörzet nélkül;
- a környéken élők számára kistérségi központként szolgáló települések.

4.45 A KÉSZÜLŐ ORSZÁGOS TELEPÜLÉSHÁLÓZAT-FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ ELHATÁROZÁSAINAK ÉRVÉNYESÍTÉSE

A 67/2007. (VI. 28.) OGY határozatban meghatározott feladatok végrehajtásának intézkedési tervéről szóló 2011/2008. (II. 14.) kormányhatározat felhatalmazása alapján 2008-ban elindult az Országos Településhálózat-fejlesztési Konceptió kidolgozása (a tervet a VÁTI Kht. készíti). A határozat szerint a Konceptió elkészítésének határideje 2009., vagyis Szabolcs-Szatmár-Bereg megye Területrendezési Terve jóváhagyását megelőző időpont. Szabolcs-Szatmár-Bereg megye területrendezési terve helyzetfeltáró munkarészeként készítésekor egy 2008. márciusi tájékoztatás állt rendelkezésre. Időközben, 2009. októberében, feltételezhetően elindult a dokumentum közigazgatási egyeztetése, ám a (szakmai) nyilvánosság számára még mindig csak néhány tudományos konferencia előadásból lehet, inkább elvi jellegű információhoz hozzáférni, így a megyei terv készítésének még ebben a fázisában sem tudunk a készülő dokumentumra támaszkodni, sem pedig a területrendezési terv készítése során megszerzett tudást a településhálózat-fejlesztési koncepció készítőivel megosztani.

Tekintettel arra, hogy a készülő településhálózati koncepció esetleg a következő OTtrT módosításra is kihatással lehet (remélhetőleg lesz is), nagyon fontos, hogy a megyék komolyan vegyék a tervezésben való részvételt, a véleményezésbe vonjanak be a megyét jól ismerő helyi vagy akár külső szakértőket.

5. KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZATOK ÉS ÉPÍTMÉNYEIK

5.1 A KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZAT ALAKÍTÁSÁNAK ÁLTALÁNOS CÉLJAI

A megye döntési hatásköre elsősorban az országos úthálózat minimális mértékű korrekciójában, a térségi jelentőségű közúti közlekedési hálózat, a kerékpárút-hálózat alakítása terén, továbbá mérsékeltén a vízi közlekedés infrastruktúrájának biztosítása területén érvényesül. Ezen területeken a legfontosabb célok:

- a megye városhálózatának azonos nagyságrendű elemei közötti horizontális kapcsolatépítés és munkamegosztás infrastrukturális feltételeinek megteremtése, illetve az OTRT szerinti főúthálózat ez irányú hiányosságainak kompenzálása;
- a Nyíregyháza-centrikus, sugaras rendszer oldása, hálózat jellegű rendszer irányába történő elmozdítása a településhálózat kiegyenlítettebb fejlődésének előmozdítása érdekében;
- a magasabb rendű úthálózat elérhetősége feltételeinek javítása, különösen a hátrányos helyzetű, városhiányos térségekből;
- a határon túli kapcsolatok helyreállítása, erősítése, térségi jelentőségű közúti határátkelők jobb elérhetősége;
- a települési átkelési szakaszok számának csökkentése a térségi kapcsolatok menetidejének csökkentése, a közlekedésbiztonság növelése és a településközpontok környezetállapotának javítása érdekében;
- a régió belüli kapcsolatok erősítése, mind a regionális pólus Debrecen és az alközpont Nyíregyháza között, mind a településhálózati hierarchia alsóbb szintű pontjai között;
- a térségi kerékpárút-hálózat fejlesztésénél a megye erre vonatkozó terveit adaptáltuk a területrendezési tervre vonatkozó jogszabályokkal összhangban, tekintettel a hivatásforgalom és a turizmus-rekreáció igényeinek kielégítésére, a gazdaságossági szempontokra, amit elsősorban a fölösleges párhuzamosságok kiszűrésével lehet biztosítani.
- A vízi közlekedés megye által befolyásolható infrastrukturális elemei a vízi turizmushoz kötődnek. Ebben a vonatkozásban fontos háttérnek tekintettük a 2005-ben készült Tiszai vízi turizmus fejlesztési programot, mely elsősorban a vízparti lehetőségek és a kialakult kikötőhálózat és kapcsolódó illetve háttérinfrastruktúra megléte és fejleszthetősége szempontjából határozta meg a hálózati prioritásokat.

5.2 KÖZÚTHÁLÓZAT

A gyorsforgalmi úthálózat fejlesztés és a főúthálózat fejlesztés vonatkozásában a megyei terv hatásköre a nyomvonalak minimális korrekciójára terjed ki, különös tekintettel egyes település elkerülő szakaszokra.

5.2.1 GYORSFORGALMI UTAK

Az Országos Területrendezési Tetről szóló törvény meghatározza a tervezett **gyorsforgalmi és főúthálózati elemek** nyomvonalát. Ennek értelmében a megyét érintő gyorsforgalmi utak az

- M3 gyorsforgalmi út (Budapest (M0) – Hatvan – Füzesabony – Polgár – Görbeháza – Nyíregyháza – Vásárosnamény – Beregdaróc – (Ukrajna) (Gödöllő és országhatár közötti szakasz a TEN-T hálózat része));
- az M34 gyorsforgalmi út (Vásárosnamény térsége (M3) – Záhony térsége – (Ukrajna) (a TEN-T hálózat része));
- és az M49 gyorsforgalmi út (M3 Kántorjánosi térsége(M3) – Csenger térsége (Románia)).

M3 gyorsforgalmi út

2007. augusztus 31-én adták át az M3-as gyorsforgalmi út Görbeháza és Nyíregyháza közötti szakaszát, ezzel Szabolcs-Szatmár-Bereg megye (leginkább a megyeszékhely és környéke) is bekapcsolódott az országos gyorsforgalmi úthálózatba. Az M3 gyorsforgalmi út Nyíregyháza – Vásárosnamény közötti szakaszára a Nemzeti Közlekedési Hatóság 2008-ban útépitési engedélyt adott, melynek alapján a kivitelezés Nyíregyháza – Ór között folyamatban van. Előkészítő fázisban van a gyorsforgalmi út Vásárosnamény és Beregdaróc közötti szakasza. Erre a szakaszra a NIF megbízásából a FŐMTERV Zrt. készített négy nyomvonalváltozatot. Ezeknek a környezeti

vizsgálata jelenleg folyamatban van, várhatóan 2010 nyarán adja ki a környezetvédelmi felügyelet a határozatát. A megyei területrendezési terv csak egy, az OTRT-vel összhangban lévő nyomvonalat ábrázolhat, ezért az ábrázolt nyomvonalváltozatok közül a C/2 került ábrázolásra, mely a napirenden lévő változatok közül a FŐMTERV Zrt. tanulmánya szerint a legkedvezőbb (a legrövidebb, a legkevésbé érint Natura 2000 területeket).

M34 gyorsforgalmi út, M340 elágazás Szlovákia felé

Az M34-es gyorsforgalmi út megyei terven feltüntetett nyomvonala környezetvédelmi engedéllyel rendelkezik. A további tervezését nem rendelte el az illetékes minisztérium. **Az M34-es megyei tervben jelölt nyomvonala nem tér el az OTRT-ben ábrázolt nyomvonalról.**

Az OTRT 2008. évi jóváhagyását követően a KHEM megbízásából tanulmánytervet készített a Tandem Mérnökiroda Kft., „Záhony térségében létesítendő új Tisza Híd/ak vizsgálata” címmel. Ez a tanulmány vizsgálta, hogy a hármashatár térségében hol célszerű a Tisza keresztezésével a szlovák és az ukrán gyorsforgalmi hálózathoz magyar oldalról kapcsolatot biztosítani. Ennek kapcsán az M34 nyomvonalára született egy úgynevezett nyugati változat is, mely az OTRT szerinti nyomvonalból Tiszabeadás térségében kiválik, és a 4. sz. főutat keresztezve Záhonytól nyugatra keresztezi a Tiszát, és éri el Ukrajnát. A tanulmány az M34 autópályát mellett kijelölte az időközben M340 jelzést kapott autópályát is, mely a magyar oldalról indulva az M34 autópályából kiválva mintegy 30 km hosszúságú feltételezett szlovák autópályai szakasz kiépítésével kapcsolatot biztosítana a tervezett szlovák D1 autópályával. A javasolt M340 autópályát az OTRT szerinti M34 autópályából Tuzsér – Tiszabeadás térségében válik ki, (illetve a nyugati változathoz Győröcske térségében) és Győröcskénél lépi át a Tiszát. A KIÚT Térségfejlesztési Egyesület a nyomvonalváltozatokat tartalmazó tanulmányt egyeztetve szlovák és ukrán oldalon is. Az Egyesület tájékoztatása szerint mindkét szomszédos ország a nyugati változatot preferálja. Az ukrán és szlovák fél a KIÚT Térségfejlesztési Egyesülettel együtt pályázatot nyújtott be a magyar – ukrán és a magyar – szlovák határtól Mihajlovica-ig, illetve Ungvárig tartó autópályaszakasz tanulmánytervének készítésére. A pályázatban szakmai partner szlovák részről a Kelet-Szlovákiai Állami Közúti Igazgatóság, ukrán részről Ukrajna Kárpát megyei Állami Közúti Igazgatósága, magyar részről a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ.

Az M340 autópályát nyomvonala beépítésre került a még nem jóváhagyott „Az országos gyorsforgalmi és főúthálózat nagytávú terve és hosszú távú fejlesztési programja” című tervbe.

Megjegyzendő, hogy az OTRT és ezzel összhangban a Záhony és térsége különleges gazdasági övezet településeinek közös településrendezési terve tartalmaz egy főútszakaszt, mely a tervezett gyorsforgalmi utat köti össze a 4-es számú főúttal. Ennek a folytatásában jelöli az OTRT a szlovákiai határt átlépő „egyéb vasútvonalat”. A megyei terv ezt a nyomvonalat kissé északabbra tolja el, mivel ilyen módon nagymértékben csökkenthető az ökológiai hálózatot átszelő szakasz hossza. Ennek folytatásában, – törvényi korlátok miatt térségi jelentőségű mellékútként – tartalmazza megyei terv az „Az országos gyorsforgalmi és főúthálózat nagytávú terve és hosszú távú fejlesztési programja” is szereplő M340-es gyorsforgalmi út nyomvonalát.

M49 gyorsforgalmi út

A KEHM 2009 szeptemberében döntött úgy, hogy az M49 gyorsforgalmi út az M3 autópályától és Ökörítőfülpös között már I. ütemben 2x1 sávos autópályaként épül ki. Bár térségfejlesztési szempontból kedvezőtlen, hogy a nyomvonal elkerüli Mátészalka közigazgatási területét, a tervezés előrehaladottsága miatt ezen az illetékesek már nem kívánnak módosítani. Ennek a szakasznak az előzetes környezetvédelmi vizsgálata megtörtént.

Az Ökörítőfülpös és országhatár közötti szakasz nyomvonalevezetése még bizonytalan, négy nyomvonal és azok változatai készültek el. A NIF részéről két nyomvonalváltozat kerül kiválasztásra (a négy közül), melyek környezeti hatásvizsgálata 2010-ben megtörténik. Kérdéses a gyorsforgalmi út végcsoportja is. A Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium valamint a Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium véleménye szerint a magyar fél a magyar-román egyeztetéseken a déli nyomvonalváltozatot támogatta, azonban a megyei terv egyeztetése során a román fél továbbra is az északi kapcsolatot javasolta a jelenlegi 49-es számú főútnál. E bizonytalanságot jelzi, hogy a NIF által rendelkezésre bocsátott négy változat közül kettő a Csengersimai, kettő pedig Csenger felől délre lévő átkelést javasolja. Tény, hogy a módosítás előtti OTRT Csenger felől északra rögzítette a nyomvonalat és a határátlépést, azonban ez a nyomvonal Natura 2000 területeket érint. Amennyiben az északi változat kerülne

elfogadásra, úgy a Szamoson híd létesítése válik szükségessé. Ez ügyben **szükséges a két ország közötti megfelelő szintű egyeztetés.**

Mivel a térségi szerkezeti terv egyetlen nyomvonalat ábrázolhat, így, figyelembe véve az OTRT szerinti nyomvonalat, a NIF nyomvonalváltozatait, valamint a kérdést véleményező minisztériumok állásfoglalását, a NIF tervei között szereplő „C” változatot szerepeltetjük, a déli határátlépési ponttal. E nyomvonalváltozat költségei kisebbek, mivel megspórolható a két vasúti átkelés, valamint a Szamos híd, továbbá védett területeket sem érint. Ugyanakkor, figyelembe véve a román oldali igényt, és a Szamoson túli, igen elmaradott térség érdekeit, a rendelet mellékletében a térségi határátlépési pontot – az OTRT-vel összhangban – „Csenger és térsége”-ként határozzuk meg, mely nagyobb szabadságot adhat a határátlépési pont megválasztásában. A megalapozó közlekedési tervlapon pedig, a NIF Zrt. Által javasolt „A”nyomvonalváltozatot is szerepeltetjük, illetve az ahhoz kapcsolódó északi (csengersimai) határátlépési pontot. Ez a nyomvonal ugyan egy híd építését teszi szükségessé, ám hídra valójában „C” változat esetében is feltétlenül szükség van ahhoz, hogy a tervezett gyorsforgalmi út térségfejlesztő hatását a Szamoson túl is ki tudja fejteni, legfeljebb nem gyorsforgalmi, hanem térségi mellékúti paraméterekkel. **Az országos szervekkel történő egyeztetések során a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium képviselője egyértelműen kiállt amellett, hogy híd építése valahol Szamossályi magasságában elengedhetetlen, függetlenül a kiválasztásra kerülő nyomvonaltól.**

Nyíregyháza-Debrecen gyorsforgalmi út

Bár a forgalmi adatok indokoltá teszik, és a 2003-ban jóváhagyott OTRT tartalmazta, a 2008-ban elfogadott OTRT-ből kimaradt a Debrecen-Nyíregyháza közötti közúti kapcsolat fejlesztése. A gyorsforgalmi paramétereket a napi ingázások feltételének biztosítása és az OTK-ban meghatározott Debrecen pólus-Nyíregyháza alközpont közötti kapcsolat-együttműködésre alapozott dinamikus nagyvárosi régió kialakulásához szükséges feltételek megteremtése egyaránt indokolja. Mint az a szintén folyamatban lévő Hajdú-Bihar megye területrendezési tervét készítő tervezővel történt egyeztetésből kiderült, mindkét megye illetve megyei jogú város szükségesnek tartaná kapacitásbővítés visszaemelését az országos tervekbe. Ez az igény intézkedésként is megjelenik a határozatban. **Ennek szükségességét egyébként a jelenleg elfogadás előtt álló országos gyorsforgalmi és közúthálózat nagytávú terve és hosszú távú fejlesztési programja is elismeri azzal, hogy ezt az útvonalat kiemelt főútként szerepelteti.**

A fejlesztésre javasolt Debrecen – Nyíregyháza kapcsolat kapacitását, és az autópálya csomópont megközelítését jelentősen befolyásolja a 4. sz. főút nyíregyházi bevezető szakaszának forgalmi állapota. A Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Mérnöki Kamara tájékoztatása szerint a bevezető keresztmetszeti kialakítása (a szelvényezés szerinti baloldalon nincs sem leállósáv, sem járda; nincsenek kanyarodó sávok) nagymértékben csökkenti az út kapacitását, és balesetveszélyes helyzeteket teremt.

5.22 FŐUTAK

A megyében a meglévő főutak a következők:

- 36. sz főút (Polgár – Tiszavasvári – Nyíregyháza)
- 38. sz. főút (37. sz. főút Bodrogkeresztúr – Tokaj – Rakamaz – Nyírtelek – Nyíregyháza)
- 4.sz. főút (Budapest – Szolnok – Debrecen – Nyíregyháza- Kisvárdá – Záhony)
- 403. sz. főút (Nagykálló (M3) – Nyírtura (4.sz. főút))
- 41. sz. főút (Nyíregyháza (403. sz. főút) – Baktalórántháza – Vásárosnamény – Beregsurány - (Ukrajna))
- 49. sz. főút (Vaja (41. sz. főút) – Mátészalka – Csenger – (Románia))
- 491. sz. főút (Győrtelek (49.sz. főút) – Tunyogmatolcs – Fehérgyarmat – Tiszabecs – (Ukrajna))
- 471. sz. főút (Debrecen – Nyíradony – Nyírbátor – Mátészalka)

Az OTRT a meglévő főutak esetében javasolja elkerülő út kiépítését:

- a 38. sz. főúton Rakamaz, Nyírtelek, Nyíregyháza elkerülő út (38. sz főút és M3-as autópálya közötti Nyíregyházát elkerülő kapcsolat);
- a 36. sz. főúton Tiszavasvárit délről elkerülő út;
- a 471. sz. főúton Nyírbátort észak-nyugatról elkerülő út.

A 38-as számú főút elkerülő szakaszai közül kiemelendő a **Nyírtelek elkerülő**. A Megyei Terv javaslata szerint a Nyíregyháza északi és nyugati elkerülőhöz csatlakozva, meglévő és a Nyírteleki rendezési tervben már betervezett nyomvonalakat felhasználva a települést északon kerülné el. Ez egyrészt a helybiztosítás szempontjából is előnyösebb (az út déli oldalán halad a vasútvonal), másrészt jól illeszkedik Nyírtelek rendezési tervében szereplő, a település észak-keleti határán vezetett út tervéhez, és a Nyíregyháza keleti elkerülő úthoz is, továbbá a település északi részén lévő, kb. 200 hektárnyi volt katonai terület feltárását biztosítaná, ami nagymértékben elősegítené annak gazdasági célú újrahasznosítását. Az OTt-ben feltüntetett déli elkerülés beszorítása a vasútvonal és a települési terület közé felvetheti egyes tömbök elbontását is, ennél délebbre helyezése pedig már gazdaságilag sem érné meg a két vasúti keresztezés kiépítése miatt.

Az északi elkerülésnek azonban a megye szempontjából a fentieknél sokkal fontosabb térségi szerepe is lehetne, együtt az OTt által szintén nem támogatott Nyíregyháza északi elkerülővel. Ezt a fontos és jelenleg nagyon hiányzó térségi kapcsolatot a térségi mellékutaknál mutatjuk be, tekintettel arra, hogy csak ilyen megoldással szerepeltethető a tervben.

Mivel a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium Nyírtelek déli elkerülését támogatja, és véleményében kéri annak hatályos OTt szerinti ábrázolását, a Közlekedési alátámasztó munkarészbe mindkét nyomvonalat feltüntettük.

A többi főúti elkerülő nyomvonala az adott település szerkezeti tervével összhangban került ábrázolásra. Az elkerülők ábrázolása az OTt-vel és a vonatkozó jogszabályokkal összhangban vannak.

Az Országos Területrendezési Terv nem tartalmazza, ezért a térségi szerkezeti tervben főúti paraméterekkel kiépítendő térségi jelentőségű útként szereplő elkerülő utak:

A megyében számos olyan főút van, ahol indokolt lenne a települési elkerülő út kiépítése, azonban az országos tervekben nem szerepel. Figyelembe véve a forgalom várható alakulását nagy távlatban, reálisan a következő települések esetén javasoljuk a főúti elkerülő szakaszok megépítését:

- Nyíregyháza északi elkerülő út (38. sz főút és 4. sz. főút között);
 - 41. sz. főút – Vásárosnaményi elkerülő;
 - 471. sz. főút Nyírmihálydi, Nyírbogát és Nyírmeggyes elkerülő szakasza;
 - 491. sz. főút Fehérgyarmatot elkerülő
 - Nyírbátor keleti elkerülő (a tervezett új Nyíregyháza – Nyírbátor – Vállaj főút kapcsán)
- A korábbi tervváltozatokban szerepeltetett Nyírtelek északi elkerülő és Nyíregyháza északi elkerülő, illetve Nyírtura és Kemece településrendezési terveiben is szerepeltetett térségi út az elkerülő út funkcionál jóval többet „tudó” Nyírtelek (38-as főút)-Nyírtura (4-es főút) térségi mellékútként szerepel a tervben (lásd a térségi mellékutaknál).

41. sz. főút – Vásárosnaményi elkerülő

A város településszerkezeti tervében foglaltaknak megfelelően új nyomvonal került kijelölésre, új Kraszna híd betervezésével. A kerülő ugyan még keresztezi a települési belterületet, azonban csak a gazdasági területeket érint, a lakott területeket már elkerüli. Megjegyezzük, hogy a 41-es számú főút e városi szakasza közös az OTt-ben tervezett Sárospatak-Fehérgyarmat új főúti kapcsolat nyomvonalával.

471-es sz. főút – Nyírmeggyes, Nyírbogát, Nyírmihálydi elkerülő

A főúti elkerülőket már a megyei közlekedésfejlesztési koncepció is tartalmazta. A 471. sz. főút igen jelentős térségi kapcsolatot biztosít az Észak-Alföldi régió pólusvárosa és Szabolcs-Szatmár-Bereg megye jelentős városhálózati csomópontjai között. Az elkerülő szakaszok kiépítésével a menetidő és a balesetveszély, valamint a települések környezeti terhelése (zaj, rezgés, levegőszennyezés) egyaránt csökkenthető. Nyírmeggyes esetén a keleti elkerülés javasolt, mivel a nyugati elkerülés két vasúti keresztezést jelentene, mely felüljáró tervezésével jelentős többletköltséget, szintbeni keresztezéssel többlet várakozási időt jelentene. Nyírbogát esetén az

előbbi okok miatt a település nyugati elkerülése javasolt, melynek nyomvonala a településszerkezeti terv tervezők részére történő átadása esetén tovább pontosítható.

491-es sz. főút – Fehérgyarmat elkerülő

A Fehérgyarmaton áthaladó 491. sz. főút a tiszabecsi közúti határátkelőhely hálózati kapcsolata. Mind a határátlépés, mind a közeli szamosi átkelési lehetőség miatt jelentős az útvonal szerepe. Az elkerülő szakasz kiépítésével Fehérgyarmat mentesülne az átmenő forgalom, illetve az új főút forgalma okozta negatív hatásoktól, az átutazók számára pedig biztonságosabb és gyorsabb haladás biztosítható.

Ezeket az elkerülő utakat az OTt nem jelöli, ezért a megyei térségi szerkezeti tervlapon csak térségi mellékútként tüntethetők fel. A településszerkezeti tervekben a főúti nyomvonal biztosítása érdekében ugyanakkor főúti paramétereknek megfelelően javasolt a nyomvonal területbiztosítását jelölni.

Új főúti kapcsolatok (OTt szerint)

- a Nyíregyháza térsége (M3) – Nyírbátor – Vállaj vonalon,
- Sárospatak (37. sz. főút) – Kisvárdá – Vásárosnamény – Tivadar – Fehérgyarmat (491. főút) vonalon,
- a megye nyugati részén Rakamaz térsége – Tiszavasvári – Hajdúböszörmény (35.sz. főút) között,
- valamint Tiszanagyfalu (38. sz. főút) – Mád – Encs térsége (Tokajt délről elkerülő) új főút nyomvonala is.

Szintén új főúti elem Győrteleknél a 49. sz. főút, 491. sz. főút és az M49 gyorsforgalmi út közötti kapcsolatot.

Az új főúti kapcsolatok, azok megvalósulása esetén jelentősen javíthatják Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei közlekedési hálózatát. Egyes esetekben ugyanakkor javasolt eltérni az OTt-ben javasolt nyomvonalaktól.

Nyíregyháza térsége (M3) – Nyírbátor – Vállaj új főúti kapcsolat

Az OTt az M3 – Nyírbátor – Vállaj új főútvonalat a meglévő mellékutak (4911. és 4915 sz. mellékút) nyomvonalán ábrázolja. A Nyíregyháza-Nagykároly tengely kapcsolata várhatóan tovább erősödik, mely jelentős forgalomnövekedést indukálhat. Az elkerülő szakaszok kiépítésével a menetidő és a balesetveszély, valamint a települések környezeti terhelése (zaj, rezgés, levegőszennyezés) egyaránt csökkenthető.

Emiatt a tervezett út Nagyállónál elkerülő szakasszal indul, és egy vasúti keresztezést megspórolva Kállósejémet követően csatlakozik vissza az eredeti nyomvonalra.

A Nyírbátori elkerülőre vonatkozóan a megalapozó munkarészekben két változat került kidolgozásra, figyelembe véve Nyírbátor véleményét.

Az első („A”) változat szerint az új főúti kapcsolat a településrendezési tervben szereplő déli körgyűrűt használja fel, majd Nyírvasvári belterületét délről elkerülve a települést követően kerül visszavezetésre a meglévő nyomvonalra (4915 sz. mellékút). A tervezett főút Vállaj térségében a Vállaj településrendezési tervében szereplő elkerülő úton jut el az országhatárig.

Azonban Nyírbátor városa az egyeztetési eljárás lezárását követően levélben jelezte, hogy „a 4915. sz. út tervezett nyomvonala nem veszi figyelembe a Nyírbátor-Vállaji határ közötti 2005. évben más nyomvonalon megépült szakaszát”, utalva ezzel a város déli elkerülésének feleslegességére. Így a város elkerülésére az északi változat („B”) is kidolgozásra került Ennek megfelelően a 471. sz. főút elkerülő szakaszának észak-nyugati részét, valamint a város keleti oldalán tervezett térségi mellékút nyomvonalát felhasználva kapcsolódunk vissza a 4915 sz. útra. Ezután az előző változatban szereplő nyomvonalon vezetjük tovább a főutat, azaz Nyírvasvárit délről kerülve, majd a mai meglévő út nyomvonalán, végül Vállaj elkerülő út vonalán. Bár ebben a változatban Nyírbátor elkerülése 3,5 km-rel hosszabb, mégis előnyösebb, mint a déli elkerülés, mivel olyan nyomvonalakat használunk fel, melyeket az új (Nyíregyháza – Vállaj) főúti

kapcsolattól függetlenül is megvalósításra javasolunk a település érdekeivel összhangban. Az északi elkerülés előnye, hogy az M3 autópálya Nyírgyulaj felé rövidebb úton válik elérhető, mint Nagykálló felé. Ezáltal a jelentős beruházást igénylő, Nyírbátort délről elkerülő út megépítése is szükségtelemmé válik.

Sárospatak – Kisvárdai – Vásárosnamény – Tivadar – Fehérgyarmat új főúti kapcsolat

Kisvárdai (és Kékcse) déli elkerülését a település hatályos szerkezeti terve tartalmazza. Az elkerülő a 17.000 fős település éles belterületi kanyarulatait vágja le, valamint csökkenti az elérési időt.

Fehérgyarmat főúti csomóponttá válik, amennyiben a fejlesztések megtörténnek, emiatt javasolt a település belterületének elkerülése. A jelzett elkerülőket az OTt ugyan nem tartalmazza, azonban a településrendezési tervek tartalmazzák. E fejlesztési elképzelések betervezésével némileg eltér a megyei tervben ábrázolt nyomvonal az OTt-ben jelzett nyomvonalától.

Rakamaz térsége – Tiszavasvári – Hajdúböszörmény (35. sz. főút)

Tiszavasvári és Szorgalmatos térségében a településszerkezeti tervnek megfelelően került pontosításra a tervezett főút nyomvonala.

Ezen észak-déli kapcsolat nagyobb térséget kapcsolhatna be az M3-as gyorsforgalmi út vonzáskörzetébe (és a gazdasági haszna is nagyobb lenne), amennyiben nem Tiszanagyfalutól, hanem Borsod-Abaúj-Zemplén megyei Tokajtól indulna az új főúti kapcsolat, és egy Tiszalöki híddal kerülne bevezetésre a megye területére. Ez a nyomvonal, mint térségi mellékút (valamint a térségi híd) a területbiztosítás érdekében szerepel a Borsod-Abaúj-Zemplén megyei területrendezési tervben, és ez a javaslat e megyei tervben is megjelenik.

Tiszanagyfalu (38. sz. főút) – Mád – Encs térsége (3. sz. főút)

A tervezett főúti kapcsolat csak kis szakaszon érinti a megyét. A nyomvonal az OTt-nek megfelelően lett feltüntetve, a tervezett nagyhíd a hatályos OTt-nek és a Borsod-Abaúj-Zemplén megyei területrendezési tervnek megfelelően került feltüntetésre, így eltérés nincs.

5.23 TÉRSÉGI MELLÉKÚTHÁLÓZAT (TÉRSÉGI JELENTŐSÉGŰ HIDAK, HATÁRÁTLÉPÉSI PONTOK, HATÁRÁTKELŐK)

A tervezésre vonatkozó jogszabályokkal összhangban a megye kijelölheti térségi jelentőségű mellékútjait. A területrendezésben a térségi mellékutak a főút kategóriájánál alacsonyabb rendű utak, melyeknek elhelyezkedéséből, kapcsolódási viszonyaiból eredendően kiemelkedő hálózati szerepe van a megye forgalmának lebonyolításában.

A térségi mellékutak szerepe

- a főúthálózat elemei közötti térségek feltárása, a főutak, gyorsforgalmi utak gyors elérése;
- kistérség-központok, kistérségi alközpontok (kisvárosok) hálózatba szerveződéséhez, egymás közötti munkamegosztásuk, együttműködésük erősítéséhez szükséges infrastrukturális feltételek biztosítása (lásd még településrendszerre vonatkozó ajánlások, a településrendszer alakítására vonatkozó javaslatok fejezetét).

Egyes esetekben (de hangsúlyozottan nem minden esetben) nem titkolt cél az országos döntéshozók felé jelezni, hol tartana a megye szükségesnek főúti kapcsolatot, melyet a jelenleg hatályos OTt nem tartalmaz. Ilyen főúti kapcsolat hiány mutatkozik a megye északkeleti és középső részén, kelet-nyugati irányban, illetve a megye keleti részén, észak-déli irányban.

A megyei alsórendű közúthálózat fejlesztésének ütemezését elősegítheti a térségi mellékúthálózat kijelölése. A megyei jelentőségű közlekedési kapcsolatok erősítése nagyobb térségek érdeke, ezért e nyomvonalak korszerűsítését (pl. útburkolat megerősítés, szélesítés), és tervezett szakaszok kiépítését célszerű előtérbe helyezni. A területrendezési terv műfajából következően nem fejlesztési terv, nem ütemez, és nem állapíthatja meg a szükséges költségeket, ugyanakkor e térségi kijelölésekkel iránymutatást adhat az érintetteknek a fejlesztések ütemezésére.

A térségi mellékutak kijelölésénél a „Szabolcs-Szatmár-Bereg megye fejlesztési stratégiája 2006”, „A Közlekedési infrastruktúra változásának hatása 2004”, és a „Megyei Területrendezési terv 1996” ajánlásait vettük figyelembe. Figyelembe vettük továbbá Hajdú-Bihar megye készülő, Borsod-Abaúj-Zemplén megye jóváhagyott területrendezési tervét, valamint a határon túli egyeztetésen elhangzott álláspontokat.

Térségi mellékutak nyomvonala úgy került kijelölésre, hogy a meglévő és tervezett gyorsforgalmi út és főúthálózaton belül az általános irányelveknek megfelelően erősítse az észak-déli és kelet-nyugati irányú közlekedési kapcsolatokat. Az észak-déli kapcsolatokat erősíti a Kisvárda-Baktalórántháza-Nyírbátor, Tivadar-Beregsurány, Sárospatak-Nyírtelek, Tokaj-Tiszalök, Záhony-Vásárosnamény-Mátészalka-Vállaj, Nagykálló-Balkány-Nyíradony és a Beregszász-Jánkmajtis-Nagykároly nyomvonal.

Ugyancsak fontos térségi szerepet töltenek be a kelet-nyugat irányú kapcsolatok: így Nyírtelek - Nyíregyháza-Nyírtura; a Mánd-Garbolc, Fehérgyarmat-Csengersima; Nagyhalász-Baktalórántháza, Rakamaz-Dombrád, valamint a Hajdúdorog-Balkány-Nyírlugos-Nagykároly közlekedési kapcsolatok.

A fentiek közül kiemelendő a sok vitát kiváltott **Nyírtelek (38-as főút)-Nyíregyháza-Nyírtura (4-es sz. főút)**, amely jelentősen csökkentené a 4. sz. ill. 41. sz. főút – 38. sz. főút közötti belvárosi átmenő forgalmat, fontos szerepet játszana a városba északról és nyugatról érkező forgalom elosztásában is, illetve nagy mértékben segítené a megye északi részének bekapcsolódását a gyorsforgalmi úthálózatba.

Az érintett települések településszerkezeti terveit, valamint a jelenlegi területfelhasználást figyelembe véve, ennek nyomvonala a 403 és 4. sz. főút csatlakozásánál indul ki (Nyírpazonynál a TSZT-nek megfelelően), és érinti Kemecse, Kótaj közigazgatási területét. Nyírteleknél a 38-as számú főút tervezett elkerülő szakaszába csatlakozik be. Szükségességét a 2004-ben készült megyei közlekedésfejlesztési koncepció is kiemeli. Bár Nyíregyháza rendezési terve és Kemecse város szándéka azt a nyomvonalat támogatja, ami Nyírpazony és Nyírtura között haladva éri el a 4.sz. főutat, ez sem Nyírpazony, sem Nyírtura rendezési tervében nem jelenik meg, szemben a megyei terv által javasolt nyomvonallal (Nyírturától északra), melyet Nyírtura és kemecse településrendezési terve egyaránt tartalmaz és illeszkedik a 2004-ben készült fejlesztési koncepcióhoz, a nagyobb térséget kiszolgáló közúthálózat rendszeréhez.

Az általános irányelvekben foglalt célok minél nagyobb fokú teljesülése érdekében fontos a hálózat erősítése, némely esetben új kapcsolatok kiépítésével. A következőkben kistérségenként mutatjuk be a térségi mellékutak javasolt hálózatát.

Tiszavasvári kistérség

Térségi jelentőségű mellékútként javasoljuk kijelölni a Tokajt délről elkerülő új főúttól kiinduló, Tiszaladány – Tiszatardos – Tiszalök elkerülő út – Tiszavasvári nyomvonalat. Ez az út és az új Tisza-híd szintén térségi jelentőségű útként szerepel a Borsod-Abaúj-Zemplén megye fejlesztési tervében. Érinti a kistérséget még a mai 3821. jelű út (Rakamaz-Nagyhalász), mint térségi mellékút.

Indoklás: A Tokaj – Tiszalök – Tiszavasvári (- Hajdúnánás) térségi jelentőségű mellékút erősítené a kistérségnek a szomszédos megyék városaival való kapcsolatát, és szolgálná a városok közötti hivatásforgalmat. Ez az út amúgy az OTT-ben jelzett „Rakamaz térsége – Tiszavasvári – Hajdúböszörmény (35. sz. főút)” új főúti kapcsolat alternatívájának is tekinthető. A főút Rakamaz-Tiszalök közötti szakaszának megvalósulása helyett a másik nyomvonal megvalósulása tekinthető előnyösebbnek, mivel az M3-as elérése nagyobb térség (Taktaköz települései) számára válik lehetővé.

A megye északi felében hiányoznak a haránt irányú főutak. A 3821. j. térségi mellékút fejlesztése ezt pótolná, amellet, hogy a forgalmi igények révén már ma is ezt a szerepet tölti be. Megjegyezzük, hogy a megyei közlekedésfejlesztési koncepció is ennek a nyomvonalnak a fejlesztését javasolja.

Ibrány – Nagyhalászi kistérség

A kistérségben három térségi jelentőségű mellékútként tervezett nyomvonal található. Az egyik a mai 3821. jelű út (Rakamaz-Nagyhalász), a másik a 3834. jelű út nyomvonala, a harmadik pedig a Sárospatak-Balsa-38. sz. főút. A 3821. j. úthoz kapcsolódóan Nagyhalász- Nyírbogdány közötti kapcsolatot részben új nyomvonalon kerülne kialakításra.

Indoklás: A 3821. és a 3834. j. utak fejlesztését a hiányzó haránt irányú főutak pótlása és a megyeközpont – centrikus úthálózat kiegyensúlyozása indokolja. Az említett utak ma is jelentős térségi szerepet töltenek be, felfűzve a megye északi részének azonos nagyságrendű városait. A Balsa a 38. sz. főúttal összekötő út a megye és a szomszédos borsodi térség közötti kapcsolatot erősíti. Egy új tiszai átkelési lehetőség segíti a térség elemei közötti kapcsolatépítést. A tervelőzmények a Balsa – 38. sz. főút útvonal továbbvezetését tartalmazzák a 36. sz. főutat keresztezve Hajdúdorogig. E nyomvonal kiépítését ugyanakkor nem tartjuk indokoltnak, mivel mind az OTRT által kijelölt új főút (Rakamaz-Hajdúdorog), mind a Nyíregyházát nyugatról elkerülő út ezt az észak-déli mozgást segíti. E szakasznak legfeljebb helyi kiszolgáló jellege lehet, így a tervezett egyéb mellékúthálózati elemek között jelenik meg.

A Rakamaz-Nagyhalász út folytatásaként a Nagyhalász-Baktalórántháza közötti kapcsolat kialakítása a Vasmegyer – Nyírbogdány – 4. sz. főút közötti szakasz kiépítésével a megye kelet-nyugati kapcsolatrendszerét erősíti. Az Ibrány-Nagyhalászi térség települései számára a 4. és 41. sz. főút elérését tenné lehetővé, a Baktalórántházai térség településeinek pedig a 4. sz. főutat, valamint a Tiszamenti térségeket hozná közelebb. Ez az út a 10 ezer főnél kisebb mikroközpontok közötti munkamegosztás feltételeinek javítását és a főúthálózatnak e mikroközpontokból való jobb elérhetőségét szolgálja.

Az **új kapcsolat előnye**, hogy a Rakamaz – Ibrány útvonalnak a következő régióközpont, Baktalórántháza felé történő továbbvezetésével egy olyan közúthálózati elem jönne létre, mely közvetlen kapcsolatot teremtené a kistérségek és a kistérség központok között, erősítve a megye kelet-nyugati kapcsolatrendszerét. Az Ibrány-Nagyhalászi térség települései számára a 4. és 41. sz. főút gyorsabb elérését is lehetővé tenné, a kisebb zsáktelepüléseket is (Tiszarád és Vasmegyer) bekapcsolva a hálózatba. A Nagyhalász - Tiszarád – Vasmegyer kapcsolatát egy 1994-ben kiépített összekötő út szolgálja, így a tervezett térségi mellékút nyomvonala ezen a szakaszon biztosított. Vasmegyertől Nyírbogdányig szintén van kiépített út.

Nyíregyházai kistérség

A Nyíregyháza – Nagyhalász összekötő út jelenleg is térségi jelentőséggel bír, javasoljuk ezt az utat a tervben térségi jelentőségű mellékútként szerepeltetni.

Indoklás: Az útnak jelentős szerepe van a megye észak-nyugati részében lévő kisvárosok és a megyeközpont közötti kapcsolat biztosításában. Ezen túl, ha a Nyíregyházát északról elkerülő út megépül, az Ibrány – Nagyhalászi kistérség gyorsforgalmi úti kapcsolatát is biztosítaná.

A tervben térségi mellékútként szerepel a Nyíregyháza északi elkerülő is a vonatkozó jogszabályok miatt, azonban e nyomvonalat főúti paraméterekkel szükséges kiépíteni a már korábban bemutatott okok miatt.

Nagykállói kistérség

Térségi mellékútként került kijelölésre a Hajdúdorog-Balkány (3504. j. út, 4901. j. út), valamint a Nagykálló-Nyíradony (4102. j. út).

Indoklás: Az utak fejlesztése az M3 autópályától délre fekvő térség feltárását, kiszolgálását jelentősen javíthatja, továbbá irányultságukból fakadóan erősítik az észak-déli ill. kelet-nyugat irányú közlekedési kapcsolatokat. Az utat Hajdú-Bihar megye területrendezési terve is tartalmazza.

Nyírbátori kistérség

Kistérséget érinti a Kisvárdai – Nyírbátor (4105. j. mellékút) illetve Nyírbátor – Penészlek – Nyírábrány (4906. j. út egy szakasza) térségi mellékutak, valamint a Nyíradony – Nyírlugos – Ömböly – országhatár (4903, 49133 j. mellékút) útvonal fejlesztése.

Indoklás: A térség feltárásán túl az útvonalak az észak-déli, és a kelet – nyugati kapcsolatot erősítik, melyeket a Hajdú-Bihar megyei területrendezési terv is tartalmaz. Ömbölynél az új határátlépési pont fontos a térség és Nagykároly közötti kapcsolat szempontjából. A román oldalról a Károlypuszta (Horea) – Ömböly összekötő út létesítése tervezett. Ennek a szakasznak a megépítésével kialakul a Nyíradony és Nagykároly közötti kelet-nyugat irányú térségi jelentőségű kapcsolat.

Mátészalkai kistérség

A kistérség települései a számos tervezett és meglévő főúti és gyorsforgalmi út kapcsolatain könnyen megközelíthető. Azonban a térség észak-déli tengelye is erősítendő, ezért a Záhony-Vásárosnamény – Mátészalka – Vállaj (4117. és 4918 j. mellékút) útvonal térségi mellékútként került megjelölésre.

Indoklás: A Vásárosnamény-Mátészalka kapcsolat illeszkedik a kisváros-hálózaton belüli együttműködés és munkamegosztás erősítését szolgáló intézkedéscsomagba, egyúttal az útvonallal feltárt településekből gyorsabb eljutást biztosít a gyorsforgalmi utakhoz és főutakhoz. Mátészalka településrendezési terve nem áll rendelkezésre, így a várost elkerülő útra vonatkozó szándék nem ismert.

Baktalórántházai kistérség

A kistérséget a Kisvárdai – Baktalórántháza – Nyírbátor (4105. j. mellékút) útvonalon kijelölt térségi jelentőségű mellékút, valamint a Nagyhalász-Nyírbogdány-4-es főút – Ramocsaháza – Baktalórántháza nyomvonalon kijelölt útvonal érinti.

Indoklás: A Kisvárdai – Baktalórántháza – Nyírbátor (4105. j. mellékút) nyomvonal része annak a térségi jelentőségű kapcsolatnak, mely Kisvárdai és – Baktalórántházán át – Nyírbátor illetve Hajdú-Bihar megye között teremt kapcsolatot és erősíti az észak-dél irányú kapcsolatokat. Egyes felvetések szerint e nyomvonal Kisvárdai és Baktalórántháza közötti szakaszát főútként, a megszüntetett vasúti nyomvonalon lenne érdemes megépíteni, azonban ez a teljes út megépítését tenné szükségessé, melynek megvalósulása nagy távlatban sem reális. A jelenlegi helyzetben a meglévő nyomvonal felújítása, fejlesztése és térségi közlekedésre történő alkalmassá tétele tekinthető elsődleges célnak. Megjegyzendő, hogy a megyére készített közlekedésfejlesztési koncepció is a meglévő 4105-ös nyomvonal felújítását támogatja.

A Nagyhalász-Nyírbogdány-4-es főút – Ramocsaháza – Baktalórántháza nyomvonal a 10 ezer főnél kisebb mikroközpontok közötti munkamegosztás feltételeinek javítását és a főúthálózatnak e mikroközpontokból való jobb elérhetőségét szolgálja. Ez az út a Rakamaz-Nagyhalász út folytatásaként a Nagyhalász-Baktalórántháza közötti kapcsolat kialakítása a megye kelet-nyugati kapcsolatrendszerét erősíti. Az Ibrány-Nagyhalászi térség települései számára a 4. és 41. sz. főút gyorsabb elérését is lehetővé tenné, a Baktalórántházai térség települései számára pedig a 4. sz. főutat, valamint a Tisza menti térségeket hozná közelebb.

Kisvárdai kistérség

Térségi jelentőségű mellékút a térségben a Nyíregyháza-Kékcse közötti út (3834. jelű mellékút), illetve a Kisvárdai – Baktalórántháza – Nyírbátor útvonalnak (4105. jelű út) a kistérségre eső szakasza.

Indoklás: A 3834. jelű út a megye északi határának kisvárosait fűzi fel, fejlesztésével Kisvárdai és a térség egyetlen Tisza hídjának elérhetősége is javul. A 4105. j. út a kistérségek közötti észak – dél irányú kapcsolatot erősíti. Részletesebben lásd a Baktalórántházai kistérségnél.

Záhonyi kistérség

Regionális jelentőségű mellékkútként javasoljuk a Tuzsér (új Tisza híd) – Mándok - Lónya (új Tisza híd) - országhatár, 4113. jelű utat, figyelembe véve a tervezett Mándok elkerülő út nyomvonalát, valamint a BAZ megyei Sárospatak-Zemplénagárd térségi mellékutat. Szintén térségi jelentőséggel bír a Záhony-Vásárosnamény (4115. j. mellékút), valamint a Kisvárda elkerülő és Mezőladány közötti tervezett összekötőút.

A tanulmányterv szinten már élő M340 gyorsforgalmi út, mely Szlovákia felé teremt kapcsolatot, szintén térségi jelentőségű mellékkútként jelenik meg a megyei tervben.

Indoklás:

Az északi országhatár menti kelet-nyugat irányú közlekedési kapcsolatokat jelentősen erősítheti a Sárospatak-Zemplénagárd-Tuzsér-Lónya-Országhatár közötti térségi mellékút kiépítése. Bár a megvalósítása két Tisza híd építését is szükségessé teszi, azonban jelentősen javítaná a Záhonyi Különleges Gazdasági Övezet elérhetőségét a BAZ megyei Bodroghöz és a beregi térség felől, továbbá közvetlen kapcsolatot biztosítana Ukrajna felé. A Tuzsérnél tervezett Tisza híd a szomszédos Borsod-Abaúj-Zemplén megye területrendezési tervében is szerepel, valamint a teljes nyomvonal fejlesztése szerepel a megyei közlekedésfejlesztési koncepcióban. A hidak létesítését követően a kompok megszüntethetők. A záhonyi térségre készült településszerkezeti tervnek megfelelően tartalmazza a Mándoki elkerülőt. A másik, ettől a kapcsolattól északra lévő térségi mellékút párhuzamos a Zemplénagárd – Lónya mellékúttal, mégis indokolt mindkettő szerepeltetése a megyei tervben.

A zemplénagárdi kapcsolat - a Bodroghöz magyarországi területét feltáró út és térségi jelentőségű híd megépítése Zemplénagárd és Tuzsér között - a Borsod-Abaúj-Zemplén megyei tervben is jelölésre került. Ez az út biztosítja a BAZ megyei elmaradott Bodroghöz közvetlen kapcsolatát a gazdasági övezettel, így e kapcsolatot továbbra is indokolt jelölni a Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei területrendezési tervben is.

A Győröcske térségében jelölt út a magyar és a szlovák gyorsforgalmi utak kapcsolatát szolgálja majd, de a tervelőzmények állása miatt ezt az utat nem jelölhetjük sem gyorsforgalmi útként sem főútként.

A Záhony-Vásárosnamény 4115. j. mellékút része a Záhony-Vásárosnamény – Mátészalka – Vállaj közötti kapcsolatnak, mely az észak-déli irányú összeköttetéseket erősíti, fejlesztése a két város közötti terület feltárását segíti elő.

Vásárosnaményi kistérség

A kistérség legjelentősebb térségi mellékútjaivá válhat a Sárospatak-Zemplénagárd-Tuzsér-Lónya-Országhatár közötti mellékút, a Záhony-Vásárosnamény (4115. j. mellékút), valamint a 4127. j mellékút Kisar és Beregsurány közötti szakasza.

Indoklás: A Sárospatak-Zemplénagárd-Tuzsér-Lónya-Országhatár és a Záhony-Vásárosnamény (4115. j. mellékút) közötti mellékút jelentőségét a záhonyi kistérségnél már bemutattuk. A 4127. jelű út Fehérgyarmat – Tivadar közötti szakasza része az OTTr által kijelölt új főútvonalnak. Ennek a kapcsolatnak a folytatása a mellékút Tivadar és Beregsurány közötti része, mely javítja a beregsurányi határátkelő, valamint a fő- és az újonnan kiépítendő gyorsforgalmi úthálózat elérhetőségét.

Fehérgyarmati kistérség

Térségi jelentőségű mellékkútként tervezzük az országhatár (komp) - Tizsakóród – Tizsacsécse – Sonkád (491. sz. főút) – Kölcse – Csaholc – Szamossályi – Tyukod – országhatár útvonalat, a Szamoson új hídval. Tizsakóród és Kölcse között közvetlen kapcsolat az ott lévő természetvédelmi értékek miatt nem lehetséges, ezért a meglévő utak fejlesztése javasolt. Szintén térségi jelentőségű mellékkútként jelöltük a Mánd – Csaholc – Garbolc – országhatár útvonalat, új határátlépési ponttal, valamint a Jánkmajtis – Csegöld – Csengersima útvonalat.

Indoklás: A Tizsakóród-Tyukod közötti kapcsolat fejlesztése **Szamossályi térségben új útszakaszok kiépítése és híd létesítése** jelentősen javítja a kistérség észak-dél irányú kapcsolatait, az új híd megvalósításával elérhetővé válik a 49. sz. főút és gyorsforgalmi út, valamint a szomszédos országok nagytelepülései is. A fejlesztéssel jelentősen javulhat a kistérség településeinek elérhetőségei is az érintett főútvonalokról (471., 49., M49). A másik kapcsolat erősítése, határátlépési pont létesítése a kelet-nyugati közlekedési kapcsolatok működését segíti elő, javítja a térség mikroközpontjai közötti haránt irányú kapcsolatot, Fehérgyarmat és Szatmárnémeti elérhetőségét, valamint az előbb bemutatott észak-déli irányú kapcsolat elérhetőségét. A tervezett határátlépési pont az ukrán és román városokkal való kapcsolatok fejlesztését szolgálja. Tekintettel a várható forgalomra Tizsakóród térségében komp létesítésével javasolt megoldani a határátkelést. A Garbolc-Szárazberek (Bercu) közötti közúti kapcsolat kiépítését Románia is támogatja.

Csengeri kistérség

Térségi jelentőségű mellékútként tervezzük az országhatár (komp) - Tizsakóród – Tizsacsécse – Sonkád (491. sz. főút) – Kölcse – Csalóc – Szamossályi – Tyukod – országhatár útvonalat, a Szamoson új hiddal. Az út megépülésével egy regionális határátlépési pont létesülne Ura és Börvely (Berven) között. Az útnak Börvely – országhatár közötti szakaszának a felújítása román oldalon is tervezett.

Indoklás: A tervezett útvonal a térség azonos mikroközpontjait fűzi fel, javítva egyúttal a fő- és gyorsforgalmi úthálózat elérhetőségét. Az út két végpontján tervezett határátlépési pontok az ukrán és román kisvárosokkal való kapcsolatok fejlesztését szolgálják. A 49. sz. főúttól délre szintén **új nyomvonal kiépítése lenne célszerű** Ura bekötőútig. Ezáltal Porcsalma és Tyukod mentesülne az átmenő forgalomtól (amit egy új Szamos híd és egy új határátlépési pont generál), és az átmenő forgalom is biztonságosabban, gyorsabban bonyolódna.

5.24 EGYÉB MELLÉKÚTHÁLÓZATI ELEMELK (TELEPÜLÉSKÖZI ÖSSZEKÖTŐ UTAK)

Azok az alsóbb rendű közlekedési utak tartoznak e kategóriába, melyek egy-egy település megközelítését teszik lehetővé, de térségi szerepe nincsen. Ide sorolható azok a tervezett települési összekötő utak is, melyeket ábrázoltak a településrendezési tervekben. Fontos megjegyezni, hogy a megyei terv csak azokat az összekötő utakat tudja ábrázolni, melyeket az adott települések településrendezési terve tartalmaz, mivel ezek a tervek az érintett államigazgatási szervekkel már egyeztetésre kerültek, és e szervek egyetértésével került rögzítésre a nyomvonal. A tervezett összekötő utakat a határozattal jóváhagyandó intézkedések is tartalmazzák, ezzel is elősegítve és támogatva a helyi közösségek kezdeményezéseinek megvalósulását.

Fontos megemlíteni, hogy csak azon települések szerkezeti terveit tudjuk figyelembe venni, amelyeket adatszolgáltatásként megkaptunk. A rendezési tervek és a megye úthálózati kapcsolatai alapján javasolt települési összekötő utakat a megyei terv közlekedési megalapozó munkarészeiben tüntettük fel.

Közlük kiemelni azokat az elemeket, melyek létesítésével új magyar – román helyi jelentőségű közúti kapcsolat jön létre. Ezek a Penészlek - Scarisoara Noua, a Tiborszállás – Börvely, a Csenger – Csengerbagos, és a Csenger – Óvári közötti összekötő utak.

5.3 VASÚTHÁLÓZAT

Az OTTr és a tartalmi követelményekről szóló rendelet együttesen határozza meg a jelölendő és jelölhető infrastrukturális elemek körét. Az OTTr meghatározta a nagysebességű vasútvonalat, a transzeurópai vasúti áruszállítási hálózat részeként működő országos törzshálózati vasútvonalakat, valamint az egyéb országos törzshálózati vasútvonalakat. Új elemként csak a nagysebességű vasútvonal jelenik meg.

A meglévő vasúthálózat fejlesztése és fejlesztések ütemezése nem a megyei területrendezési terv feladata, azonban a véleményezés során tapasztalt, vasúthálózattal kapcsolatos széleskörű érdeklődésre való tekintettel, illetve a Csengeri és Zajtai ág meghosszabbításával kapcsolatos eltérő térségi álláspontok miatt a tervezők elkészítették a „Szabolcs-Szatmár-Bereg megye

vasúthálózata, jelenlegi állapota, fejlesztési lehetőségei" című tanulmányt. Káldi István által készített tanulmány a vasútvonalakra lebontva tartalmazza a vasútvonalak főbb jellemzőit, jelenlegi helyzetét, fejlesztési lehetőségeit, költségeit, valamint az utolsó fejezetében a fejlesztések javasolt ütemezését, melyek a későbbi területfejlesztési döntésekben is segítséget jelenthetnek. A területrendezéshez kapcsolódó főbb megállapításokat ezen alfejezet is tartalmazza, a teljes tanulmány a megalapozó munkarészekben olvasható.

5.31 NAGYSEBESSÉGŰ VASÚTVONAL

Az OTRT a megye területén Záhony térségét nevesíti (Záhony közigazgatási területe vagy annak 10 km-es körzete). Az ország térszerkezeti tervén ábrázolt nyomvonal Újfehértótól délre keresztezi a meglévő Budapest – Szolnok – Debrecen – Nyíregyháza – Záhony vasútvonalat, majd Nyíregyházát keletről kerülve az említett vasútvonallal közel párhuzamosan halad. Az országhatárt a meglévő eperjeskei vasúti határátkelő térségében lépi át.

Az OTRT-ben ábrázolt nagysebességű vasút nyomvonalának jelenleg az a funkciója, hogy a területrendezési terveken keresztül a javasolt nyomvonalak beépüljenek a területi tervekbe, hogy a későbbiekben más területhasználatok a beruházások megvalósíthatóságát ne lehetetlenítsék el. Magyarországon a ténylegesen nagysebességű vasútnak számító fejlesztés ma még csak a hosszú távú fejlesztési koncepciókban szerepel, várhatóan a következő évtizedekben valósul meg. Az európai nagysebességű hálózat kiépítésének várható üteme alapján először Budapestnek Bécs/Pozsony felőli bekötésével számolhatunk.

A tervezés első fázisában a távlati nagysebességű nyomvonal fejlesztési paramétereit határozták meg. A kiindulási feltételek a következő főbb mutatókban foglalhatók össze:

- Tervezési sebesség: 250-300 km/óra
- Második ütemben kétvágányú kiépítés
- Személy és áruszállításra egyaránt alkalmas pálya
- A meglévő nyomvonal kiemelt csomópontjainál becsatlakozási lehetőség
- Minimális pályaivsugár $R=5000$ m, 120 mm túlemelés és 0,65 m/sec² oldalgyorsulás mellett
- Függőleges lekerekítő ívsugár: 16000 m.

A jelenlegi magyar jogszabályokban a nagysebességű vasút védőtávolságára vonatkozó előírt értékek nincsenek, de a példák azt mutatják, hogy településektől számított 250-300 m lehet majd az irányadó érték.

Az új nagysebességű nyomvonal szabad kapacitásában felhasználható a belföldi távolsági forgalom felgyorsítására, aminek érdekében a nyomvonal körzetében lévő főbb meglévő csomópontokhoz becsatlakozási lehetőség biztosítandó. Ezzel a nagysebességű vasútvonal kihasználtsága, hatékonysága növelhető.

5.32 NEMZETKÖZI ÉS ORSZÁGOS JELENTŐSÉGŰ VASÚTVONALAK (OTRT SZERINT)

Az OTRT által jelölt további vasútvonalak meglévő nyomvonalak, új elemeket az országos terv nem tartalmaz. Kiemelendő, hogy a Budapest – Szolnok – Debrecen – Nyíregyháza – Záhony – (Ukrajna) vasútvonal a V. Helsinki folyosó részét képezi. Ennek és a Mezőzombor-Nyíregyháza vasútvonalnak mind a személyszállításban, mind áruforgalomban jelentős szerepük van.

Csak teherszállításra igénybevett vasúti vonalak a Záhony és Eperjeske környezetében fekvő széles nyomtávolságú vasutak. Ezek Záhony – Komoró, Tuzsér – Eperjeske – országhatár, Záhony – Eperjeske – r. pu. delta, Eperjeske r. pu. – Eperjeske átrakó pu., és Eperjeske r. pu. – Torniospálca átrakó pu.

Vasúti határátkelő Ukrajna felé Záhonymál és Eperjeskénél, Románia felé Tiborszállásnál van. Az eperjeskei átkelőhelyen csak teherforgalom, a tiborszállási átkelőnél csak személyforgalom lehetséges. Az Országos Területrendezési Tervhez igazodva a nagysebességű vasútvonalon új vasúti határátkelő tervezett Záhony térségében illetve Románia felé a csengeri és a zajtai vasútvonal meghosszabbítás esetében Csengernél és Zajtánál.

Bár a megyei területrendezési terv a vonatkozó jogszabályok alapján csak a meglévő és tervezett műszaki infrastrukturális elemek területbiztosítását tudja ábrázolni, meglévő infrastruktúra fejlesztésére nem terjed ki hatálya, mégis fontosnak tartjuk hangsúlyozni, mennyire fontos lenne a megye vasútvonalainak fejlesztése, korszerűsítése.

Az IC közlekedés menetidejének további növekedésének elkerülése érdekében mind a Mezőzombor – Nyíregyháza, mind a Nyíregyháza – Záhony vonalakon jelentős beavatkozás szükséges. A Debrecen – Apafa – Mátészalka – Fehérgyarmat és a Nyíregyháza – Vásárosnamény viszonylatoknak jelentős szerepük van a személyforgalomban. Itt lenne igény a versenyképes vasútra, a menetidő azonban olyan nagy, hogy a vasút nem jelent ésszerű alternatívát a közúttal szemben. A pálya felújításával a pályasebesség növelése, a vasút versenyképességének javítása érhető el.

A jelenleg érvényes vasútfejlesztési tervek szerint a 2014–2020 közötti, majd a következő EU tervezési időszakban kerülhet sor a Budapest – Miskolc – Nyíregyháza (– Záhony) vasútvonal korszerűsítésére, melynek célja a 160 km/h sebesség, illetve a 225 kN tengelyterhelés alkalmazásának lehetővé tétele. A fejlesztés első ütemében kerül sor a Miskolc – Nyíregyháza vonalrész átépítésére.

A MÁV Zrt. 100%-os támogatást nyert a KözOP keretén belül a vasúti infrastruktúra fejlesztésének előkészítésére Záhony térségében. Szintén a KözOP része az a másik két nagyprojekt, melyek célja a Szajol – Záhony vasútvonal 160 km/h sebességre és 225 kN tengelyterhelésre történő alkalmassá tétele. Ennek két utolsó ütemeként, a 2014–2020-as EU tervezési időszakban kerül sor a megyét érintő Újfehértó – Nyíregyháza, majd a Nyíregyháza – Záhony szakasz átépítésére. A fejlesztés tervei már hatósági engedéllyel rendelkeznek.

5.33 VASÚTI MELLÉKVONALAK, KESKENY NYOMTÁVÚ VASÚTVONALAK

A megyei területrendezési tervnek lehetősége van a térségi jelentőségű nyomvonalak helyigényének biztosítására is.

Vasúti mellékvonalak:

- Mátészalka-Vásárosnamény-Záhony;
- Nyíregyháza-Baktalórántháza-Vásárosnamény;
- Mátészalka-Kocsord-Csenger;
- Kocsord-Zajta;
- Nagykálló-Balkány-Nyíradony;
- Nyírtelek – Tiszalök – (Ohat-Pusztakócs);
- Tiszalök-(Debrecen);

Keskeny nyomtávú vasútvonalak:

- Nyíregyháza-Buj-Balsa
- Buj-Nagyhalász-Dombrád

Tulajdonképpen az alsóbbrendű vonalak mindegyikét az elavultság és a korszerűtlenség jellemzi, ami a menetsebesség és a vonalterhelés csökkenését vonja maga után. Ezért ezek korszerűsítése, a lakosság számára vonzóbbá tétele fontos fejlesztési feladat. Fontos megemlíteni ugyanakkor, hogy a Nyíregyháza – Vásárosnamény vonalon Nyírmada és Vásárosnamény között a felújítás megtörtént a nyírmadai iparvágány forgalom hatására. **Indokolt ugyanakkor – a Nyíregyháza környéki, a megyeszékhellyel kapcsolatot biztosító térségi vasútvonalak megőrzését távlati elővárosi vasút-fejlesztés nyomvonalaként is biztosítani, még akkor is, ha ennek szükségessége jelen pillanatban még nem látszik.**

Vasúti mellékvonalak és keskeny nyomtávú vasútvonalak közül a következő vonalakon szünetel a személyszállítás:

Nagykálló – Nyíradony vonal évek óta üzemszünet alatt áll, 2009. december 13-tól pedig a következő vonalakon vezettek be forgalomszüneteltetést:

- | | |
|--|-------------|
| • Fehérgyarmat – Zajta | 25 Km hossz |
| • Kocsord alsó – Csenger | 25 Km hossz |
| • Óhat-Pusztakócs – Tiszalök | 65 Km hossz |
| • Nyíregyháza – (Herminatanya –) Balsa – Tiszapart | 39 Km hossz |
| • (Nyíregyháza –) Herminatanya – Dombrád | 28 Km hossz |

A normál nyomtávú vonalak közül a Fehérgyarmat – Zajta viszonylat kihasználtsága volt a legmagasabb, mind a hivatásforgalmat, mind a diákok közlekedését tekintve. Az üzemszünet bevezetése után az autóbuszjáratok vették át a vonatok szerepét. A keskeny nyomtávú kisvasút esetében más a helyzet. Itt már az üzemszünet előtt is a buszjáratok bonyolították az utazások jelentős százalékát. A kisvasút már csak a járatszámot és a menetsebességet (és így az utazási időt) tekintve sem vehette fel a harcot a közúti közlekedéssel. Sőt, mivel a kisvasút az utcákon, a házak előtt haladt el, a bevezetett sebességkorlátozások miatt nemcsak az utasoknak, hanem a helyi lakosságnak is hátrányos (volt), mivel akadályozza az ingatlanhasználatot és a települési infrastruktúra fejlesztést is. Az érintett települések nagy része ezért szeretné megszüntetni a vonalakat, de Dombrád és Gávavencsellő a kistérségi interjúk során felvetette e szakaszok fejlesztésének szükségességét. A teljes pályák turisztikai célú hasznosítása nehezíti túl nagy szakaszon nincsenek turisztikai látványosságok. Mérlegelni kell ugyanakkor azt is, hogy Nyíregyháza szuburbánus terjeszkedése következtében előbb-utóbb mégis szükség lehet ezekre a vonalakra, valamint a Tisza megyeszékhelyről való vasúti elérhetősége a Tisza menti települések turisztikai vonzerejét is pozitívan befolyásolhatja.

Az előnyök-hátrányok mérlegelésére külön tanulmány és költség-haszon elemzés készítése indokolt, melyben a térségi érdekek összehangolása érdekében a megyei önkormányzati hivatalnak jelentős szerepe lehet. Térségi szinten kell eldönteni, hogy a nyomvonalaknak milyen szerepet lehet biztosítani, melyek azok a szakaszok, melyeket továbbra is javasolt üzemeltetni (esetleg fejleszteni), melyeket kell véglegesen felszámolni. A felszámolt szakaszok szerepet játszhatnak más vonalas létesítmények, így térségi kerékpárutak elhelyezésére. Amíg a javasolt tanulmány nem készül el, addig a nyomvonal védelme érdekében továbbra is javasolt keskeny nyomtávú vasútvonalként ábrázolni e közlekedési elemeket.

A mellékvonali fejlesztések kapcsán összefoglalva elmondható, hogy el kellene végezni, illetve be kell fejezni a szakaszok felújítását és az alépítményi hiányosságok felszámolását. A menetidő csökkentése érdekében be kell fejezni a korábban megkezdett karbantartási munkákat, illetve a gyors vonatkereszteszés lebonyolítása érdekében kisállomási biztosítóberendezést kell telepíteni a szükséges állomásokon. Az egyes vasúti mellékvonalakra vonatkozó fejlesztéseket a Kisbé Bt. 2010-ben készült „Szabolcs-Szatmár-Bereg megye vasúthálózata, jelenlegi állapota, fejlesztési lehetőségei” című tanulmánya részletesen tartalmazza (lásd melléklet).

Megemlíti még a tanulmány a felrobbantott balsai Tisza-híd kapcsán, hogy annak „csupán” acélszerkezete ment tönkre, pillérei és a hozzá vezető földművek még ma is állnak. Ezért megerősíti azt a térségi igényt, hogy ezek felhasználásával egy új közúti híd létesíthető, javítva ezzel a ma nehezen megközelíthető Bodrogköz elérhetőségét. A javasolt híd megépítéséről azonban mielőbb döntést szükséges hozni, mert a MÁV vonatkozó bevételelőirásainak teljesítése érdekében az érintett ingatlan értékesítését tervezi.

5.34 VASÚTVONAL FEJLESZTÉS SZATMÁRNÉMETI FELÉ

Az 1996-os Megyei Területrendezési Terv és a 2004-ben készült „Közlekedési infrastruktúra változásának hatása, a kistérségi központok elérhetőségének javítása” című tanulmány tartalmazzák a Trianoni határkijelöléssel felszámolt Szatmárnémeti - Csenger vasúti kapcsolatot újbóli biztosítását. A 2009. júniusában Szatmárnémetiben történt egyeztetésen elhangzott, hogy a román oldalon a vasúti pálya teljes egészében elbontásra, beépítésre került. Véleményünk szerint, ha az M49 gyorsforgalmi út mellett vasúti kapcsolat is szolgálná a két ország közötti áru- és személyforgalmat, egy intermodális közlekedési folyosó alakulna ki, ami felértékelheti a határ menti térség szerepét. Szatmárnémeti bekötése a regionális kötőpályás közlekedésbe hozzájárulhat egy egységes határ menti gazdasági és kulturális tér kialakulásához. A vasúti nyomvonal meghosszabbítása esetén a román oldalon kell a nyomvonalat biztosítani, mivel az

országhatárig még megvan a nyomvonal. Így a román fél elhatározásán múlik, hogy kiépül-e vagy sem ez a vasútvonal. A román félnek az az álláspontja, hogy a történeti nyomvonalat már elépítették, nem indokolja a távlati újjáépítés elvetését, hiszen semmi sem indokolja, hogy a teljesen elbontott vasúti pályát az eredeti nyomvonalon kelljen visszaépíteni. Az Európai Unió a környezetbarát és relatíve alacsony externális költségekkel bíró vasúti és kombinált fuvarozást fejlesztendő és preferált területnek tartja. Az elkövetkező időszakban a vasúti beruházások finanszírozása elsődlegesen EU-s forrásokból valósulhat meg (akár a szomszédos országgal együtt történő pályázati lehetőségek útján). Ismét felmerült a zajtai vonal meghosszabbítása is, azonban a megyének – a területrendezési terv időtárvlatában – csak az egyik vonal meghosszabbítását célszerű támogatnia, csak az egyik vonal kiépítése tekinthető reálisnak. A csengeri vonal meghosszabbítását az M49-es gyorsforgalmi úttal közös közlekedési folyosó kialakítása indokolja. Ez és a tervezési előzmények (megyei közlekedésfejlesztési koncepció) miatt a csengeri átkötés került ábrázolásra. Megjegyezzük ugyanakkor, hogy a Káldi István által készített tanulmány a zajtai vonal meghosszabbítását javasolja. A szakértő szerint „a két hiányzó határátmenet esetében nagyobb térségfejlesztő szerepe lehet az egyéb közlekedési lehetőséggel el nem látott zajtai térségben vezető vonalnak, amely egyébként a régióban fontos kistérségi központot, Fehérgyarmatot is beköti a nemzetközi forgalomba”. A zajtai ág megépítésének legnagyobb problémája – a román oldalon elépített nyomvonal mellett –, hogy a 1970. évi nagy árvíz után a határral párhuzamosan gát épült.

Annyi azonban bizonyos, hogy bármelyik vonal meghosszabbításáról is legyen szó, a két vasútvonal hiányzó szakaszainak újjáépítésének megvalósíthatósági hatástanulmányát el kell készíteni, és mindenképpen minisztériumi szintű egyeztetésekre van szükség a román fél meggyőzése és a megegyezés érdekében.

Szintén kitér a tanulmány arra, hogy a vasúti határátmenetek helyreállítását célzó projektek lényegesen különböznek a határon belüli fejlesztésektől. Ezeknél a legtöbb esetben nem elegendő a korábban, hosszabb–rövidebb szakaszon felszámolt vágány újbóli lefektetése. Sokszor a csatlakozó, esetenként több tíz kilométernyi hálózatot is fel kell újítani, át kell építeni, fel kell számolni a sebesség- és tengelyterhelés korlátozásokat, alkalmassá kell tenni a szomszéd vasút által történő igénybevételre, ehhez össze kell hangolni a jelző-, biztosító- és vonatbefolyásoló berendezéseket, ellenkező esetben a vasút nem lesz képes az új átkelőn versenyképes szolgáltatást nyújtani.

A tanulmányra alapozva a megyei tervben mind a csengeri, mind a zajtai vasútvonal meghosszabbítását feltüntettük, mint kiépítésre javasolt vonalakat. Ez mindkét vasútvonal esetében egy-egy új vasúti határátkelő létesítését is indokoltá teszi.

5.4 KERÉKPÁRÚT-HÁLÓZAT

A kerékpárút-hálózat fejlesztése egyrészt a jelentős természeti turisztikai látnivalók miatt fontos, ezen fejlesztések során figyelembe lehet és kell venni egyrészt a frekvenciát helyi túraútvonalakat (Szilvaút), illetve a már létező, a kerékpáros turizmus fejlesztésére irányuló országos és nemzetközi szintű terveket, együttműködési lehetőségeket. A kerékpárút-hálózat fejlesztés másik fontos feladata, hogy a megyében igen jelentős kerékpáros hivatásforgalmat - biztonságos feltételek mellett - kiszolgálja.

Az országos jelentőségű kerékpárút-hálózat elemeit az OTRT rögzíti. A megyei terv hatásköre ezek vonatkozásában – hasonlóan az országos úthálózatra – minimális korrekcióra terjed ki. Jelentősebb korrekció az OTRT-hez képest – figyelembe véve és mérlegelve a megyei kerékpárút-hálózati terv ajánlásait is – az alábbi pontokon és irányban javasolt:

A megyei kerékpárút-hálózati tervvel összhangban javasoljuk a Tiszamente kerékpárútnak Tiszalöktől a továbbvezetését szabolcsi oldalon is Rakamazig. A kerékpárút Rakamaznál kapcsolódna vissza az OTRT-ben jelölt országos hálózatba.

A megye dél-keleti részén az országos terv szerint a kerékpárút Nagyecsedtől a 4922 jelű út mellett halad, majd az adott út mentén Mérk, Vállaj településeket érinti. Mivel Nagyecsed és Tiborszállás között megépült egy kerékpárút, javasoljuk ennek felhasználását, és bevonását az országos hálózatba. Így az országos kerékpárút Nagyecsed – Tiborszállás – Mérk – Vállaj útvonalon haladna.

A térségi hálózat a megye kerékpárút-fejlesztési koncepcióján alapul, figyelembe véve a kistérségi igényeket is. A hálózat a megye kistérségeinek városait fűzi fel, akár több kistérséggel is kapcsolatot teremtve. Az országos kerékpár útvonalakhoz kapcsolódva illeszkedik az országos hálózatba. Esetenként a határig, illetve azon átvezetve segíti elő az adott térségben a határon átnyúló gazdasági és kulturális kapcsolatokat. A térségi jelentőségű kerékpárút-hálózat tervezett elemeinek meghatározásában a megyei kerékpárút-hálózati terv, továbbá a kistérségi interjúkban felvetett fejlesztési szándékok és a településrendszer fejlesztésével kapcsolatos célkitűzések az irányadók. Ennek megfelelően a térségi kerékpárutak országos főutak és regionális mellékutak mentén haladnak, illetve turisztikai szerepű a Tisza és a Szamos töltésén vezetett kerékpárút. A terven ábrázolt kerékpár útvonal nem feltétlenül jelent az adott út nyomvonalán vezetett, attól elválasztott kerékpár sávot, vagy vele párhuzamos kerékpárutat. A konkrét nyomvonal kijelölésnél a helyi adottságokat (az adott út forgalma, a forgalom összetétele, keresztmetszeti méretek, növényzet, stb.) kell mérlegelni.

A megyei kerékpárút-hálózati tervet kiegészíteni javasoljuk a Szilvaút alábbi települései közötti kerékpárúttal:

- Penyige – Szatmárcseke
- Fehérgyarmat – Jánkmajtis – Csaholc - Kölcse

A Szabolcs-Szatmár-Bereg megyére készített kerékpártút hálózati tervvel összhangban további kistérségi kerékpárút kiépítését javasoljuk az alábbi települések között:

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

A Felső Tisza Vidéki Vízügyi Igazgatóság Szatmár megyével közös projekt keretében kerékpárutak tervezésére pályázik a Szamos és a Túr menti árvízvédelmi töltéseken. A pályázat keretében elkészült kerékpárút tervek több célt is szolgálhatnak az elkövetkező időszakban. Amellett, hogy megkönnyítik a gátak fenntartási, karbantartási munkálatait és hatékonyabbá teszik az operatív árvízvédekezést, jelentősen elősegítik a községek közötti gyalogos és kerékpáros forgalmat. A tervezett kerékpárutak csatlakozhatnak a megyei kerékpárút fejlesztési koncepcióhoz, valamint a térségben kidolgozás alatt lévő pályázatokhoz.

A kistérségekben általánosan megjelenő – jogos – igény, hogy a településközi kapcsolatot biztosító utak mentén a kerékpározás biztonságos feltételei is adottak legyenek. Ez, az út jellegétől, funkciójától, terhelésétől függően, nem jelenti feltétlenül kerékpárút építésének szükségességét. Erre vonatkozólag a területrendezési terv irányelveket fogalmaz meg.

Megyei szinten hiányzik a kerékpár úthálózat fejlesztések összehangolása. Fejlesztési koncepcióval a beruházások gazdasági és turisztikai szempontok szerint rangsorolhatóak és ütemezhetőek lennének.

Megjegyzendő, hogy csak az országos és térségi kerékpárúthálózat került feltüntetésre. Ugyanakkor a környező települések helyi kerékpárúttal való kapcsolódását a terv nem akadályozza.

5.5 VÍZI KÖZLEKEDÉS

A **nemzetközi és országos jelentőségű kikötőket** az Országos Területrendezési Terv jelöli ki. Ilyen kikötő a megye területén jelenleg nem működik, azonban az OTt Tiszabecsnél és Záhonyánál jelöl tervezett kikötőt, melyek egyben határkikötők is. E kikötőkkel kapcsolatban ugyanakkor felmerül a kérdés, hogy mikor és milyen kereskedelmi termékek szállításában várható szerepük.

Vizsgálataink szerint jelenleg nem ismert olyan igény, amely e kikötők megvalósítását a következő időszakban szükségessé teszi, sőt a folyó egyes szakaszai (az OTRT-ben nem szerepel a Vásárosnamény és Tiszabecs közötti folyószakasz, mint nemzetközi víziút) sem alkalmasak a szállításra. Amennyiben olyan jelentős ipari üzem, és/vagy kereskedelmi tevékenység települ e kikötők környezetébe, mely igényli, ill. megköveteli a vízi áruszállítást, úgy e kikötők megépítése mellett a folyót is alkalmassá kell tenni e nagyobb hajók fogadására. Ez azonban akár természetvédelmi, környezetvédelmi kérdéseket is felvethet.

A megyei tervnek lehetősége van a térségi kikötők kijelölésére. A vonatkozó tartalmi rendelet megkülönbözteti a térségi jelentőségű kikötőt, valamint a személyhajó kikötőt. Sajnálatosan semelyik jogszabály nem definiálta e két kikötő fogalmát. A megnevezésükből kiindulva térségi jelentőségű kikötőnek tekintjük azokat a kikötőket, melyeknek az országos jelentőségű hajókikötők rendszerét egészíti ki, és az áruszállításban térségi jelentőségük van. Ilyen például Fényeslitkei (Komoró térségében tervezett) kereskedelmi hajókikötő, mely a legújabb elképzelések szerint a Záhonyi Gazdasági Övezet iparterületeit szolgálná ki. Mint ahogy említettük az országos kikötőknél, nem ismertek az vízi áruszállítási elképzelések, azonban az egyes települések, térségek adottságait tekintve (közeli iparterületek, országos közlekedéshálózati csomópontok közelsége) legfeljebb Tiszalöknön, illetve Vásárosnaménynál képzelhetők el ilyen jellegű kikötők kiépítése (mindkét esetben fejlesztésről lehet szó, mivel e településeknél már létezik – bár jelenleg nem működő – kikötő).

A Tisza adottságait, lehetséges európai szerepeit és a térségben – akárcsak hosszabb távon – szóba jöhető áruszállítási igényeket, illetve ennek infrastruktúrafejlesztési feltételeit mérlegre téve megállapítható, hogy a terv időhorizontján elsődlegesen a turisztikai célú vízi közlekedési infrastruktúra fejlesztésének van létjogosultsága. Nem várható a közeljövőben (de még nagy távlatban sem) a menetrendszerinti személyszállítás kiépülése sem, inkább a turisztikai célú személyszállítás (kirándulóhajók) feltételeit indokolt megteremteni, melyre azonban komolyabb befektetői szándéokra várhatóan Tokajtól lefelé (a megyét érintően Rakamaz és Tiszadob közötti szakaszon) lehet számítani. (Tokaj szerepét e vonatkozásban a Tisza felső szakaszánál jobban hajózható Bodrog is erősíti.) Kisebb befogadó képességű hajók esetében esetleg Vásárosnaményig érdemes tervezni.

E kikötők elhelyezésénél figyelembe kell venni a helyi, vagy közeli térségi jelentőségű turisztikai attrakciókat. Erre alapozva, illetve a kikötőfejlesztésekre vonatkozó eddigi terveket (1996-os megyei területrendezési terv, FETIKÖVIZIG 2009 – Kikötőfejlesztési lehetőségek a Felső-Tiszán) figyelembe véve vizsgáltuk meg, és jelöltük ki a személyhajó kikötőfejlesztések lehetséges helyszíneit. A turisztikai jellegű hajókikötők kisebb infrastruktúra igényű, a természetet kevésbé, vagy egyáltalán nem zavaró létesítmények elhelyezését teszi szükségessé. E hajókikötők létesítésétől semelyik félnek nem szabad elzárkóznia, hiszen hozzájárulhat az érintett települések, a helyi lakosság megélhetéséhez. Ezért a szereplőknek meg kell találniuk a kompromisszumot az árvízvédelem, természetvédelem és a gazdaság (turizmus) igényei között. (Itt megjegyezzük, hogy a terv nem tekinti kishajó kikötőnek a csónak, valamint kenu kikötésére alkalmas partszakaszokat, azonban ismert, hogy a Szamos mentén Csenger térségében kívánnak erre területet biztosítani.)

A Tiszai vízi turizmus fejlesztési program (2005) szerint **meglévő kishajó kikötő található** Tiszalöknél, Szabolcs, Dombrádnál, Tuzsérnél, Tiszaújlakon, Tivadarnál, Vásárosnamény és Tiszabecs területén. Kikötő működik Gávavencsellőnél is, bár ezt a tanulmány nem tartalmazza. Az egyeztetésekből ismert, hogy Rakamaz, Tiszatelek (a kistérség), Vásárosnamény és Tiszalök (további) turisztikai célú kikötőfejlesztést tervez. Ezen felül személyhajó kikötő létesítése javasolt Tiszadobnál, Ibránynál, Zsurknál, Szatmárcsekénél. Ennél több térségi jelentőségű kikötő létesítése nem javasolt, hiszen térségi szinten óvhatatlanul versengéssé válna, azonban a terv nem gátolja helyi jelentőségű kikötők létesítését. Fejlesztés általában ott indokolt, ahol a település közel van, vagy egyéb turisztikai vonzerőkkel is rendelkezik.

A megye másik, jelentős turisztikai vonzerővel bíró folyója a Szamos. A Felső-Tisza-Vidéki Vízügyi Igazgatóság elkészítette rekreációs hajóút tervét, melynek elsődleges célja a folyó medrének rendezése, hogy megfeleljen az árvízvédelem céljainak is. A másodlagos, de nagyon fontos célja a tervnek, hogy a turisztikai hajózás, illetve a kajak-kenu turizmus fejlesztésével a Szamost a vidék egyik fontos idegenforgalmi látványosságává tegye és újra a térség életének szerves részévé változtassa. (Eddig a Szamos folyó (0-50 fkm) közötti szakaszának teljes geodéziai felmérése készült el).

A kisebb forgalmú közlekedési kapcsolatok biztosítását szolgálják a rév- és kompátkelők. **Ezek jelentős része nem kapcsolódik térségi jelentőségű mellékúthoz, azonban az összekötött települések számára nélkülözhetetlenek. Rév- és kompátkelő** üzemel a Tiszán Aranyosapátinál, Lónyánál, Tuzsérnél, Tiszabercelnél, Balsánál, Tímárnál, Tiszalöknél, és Tiszadobnál, valamint a Szamoson Olcsva, Fülöpös és Porcsalma térségében. **A tervezett közúti hidak** (Tuzsér, Lónya, Szamossályi) **megépülésével a kompjáratok megszüntethetők.**

A **Tiszkóródnál tervezett térségi jelentőségű kompátkelő** és a Románia felé javasolt határátlépési pont között a terv térségi jelentőségű mellékút kialakítását tartalmazza, mely az ország egyik legelmaradottabb térségének megnyitását segíti elő a határon túli gazdasági központok felé (komppal északon Beregszász felé).

5.6 LÉGI KÖZLEKEDÉS

Az Országos Területrendezési Terv 2008-ban jóváhagyott felülvizsgálata a nyíregyházi repülőtér kereskedelmi (nemzetközi) repülőtérre fejleszthető repülőtérként határozza meg. A megyében más, térségi jelentőségű nyilvános repülőtér nem működik. A nyíregyházi repülőtér üzemeltetését egy magánvállalkozó végzi. A reptér hasznosítása: hivatásos és magánrepülőgép-vezető képzés, sétarepüléssel, légitaxi (utas és áruszállítás), légifotózás. Egy füves és egy aszfaltburkolatú pályája van, melyek kis és közepes gépek fogadását teszik lehetővé.

Fehérgyarmaton van ugyan füves reptér, de nem üzemel. A város tervezi ennek a reptérnek a sportcélú repülőtérre fejlesztését.

A légi közlekedés a nagytérségi (régiókat, országhatárokat átlépő) áru- és személyszállítás eszköze. Úgy gondoljuk, hogy az áru- és személyszállításban nagytávlatban továbbra is a közutaknak és a vasútvonalaknak lesz nagy szerepe a megyében, a légi szállításnak jelenleg nem körvonalazódik szerepe. A megyeszékhely e pozícióját tovább gyengítheti, hogy a Debreceni repülőtér a nyári időszakban heti rendszerességgel indít és fogad charter-járatokat Törökországba, Bulgáriába, Tunéziába és Németországba. A repülőtér mindkét megye igényeit megfelelően ki tudja elégíteni. Megjegyzendő, hogy Szatmárnémetiben is nemzetközi repülőtér működik, mely szükség esetén potenciálisan bekapcsolható a megye áruszállításába.

Az 1996-os megyei területrendezési terv előíranyozta kisebb (sport és magán célú) repülőterek kialakítását Záhony, Fehérgyarmat, Csenger és Nagyálló térségében. A településrendezési terveket megvizsgálva az érintett települések nem tervezik sportrepülőtér kialakítását. Nagy távlatban sem tekinthető reálisnak megvalósításuk, hiszen Nyíregyházán és a fejlesztések révén Fehérgyarmaton erre megfelelő helyszínek találhatók, melyek a gyorsforgalmi úthálózat kiépítésével könnyen elérhetők a megye települései számára. A terv helyi jelentőségű repülőterek megvalósítását nem gátolja.

A meglévő és tervezett repterek esetén a környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EÜM együttes rendelet 3. számú mellékletében foglaltak betartása szükséges. A környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól szóló 284/2007. (X.29.) Kormányrendelet 9. § (1) bekezdése alapján a környezetbe zajt vagy rezgést kibocsátó létesítményeket úgy kell tervezni és megvalósítani, hogy a védendő területen, épületben és helyiségben a zaj- vagy rezgésterhelés feleljen meg a zaj- és rezgésterhelési követelményeknek.

6. A TÁJRENDEZÉS

6.1 ÁLTALÁNOS IRÁNYELVEK

Az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. Törvény célja és azzal összhangban a megye területrendezési tervének célja is többek között a területi, táji, természeti, ökológiai és kulturális adottságok, értékek megőrzése illetve erőforrások védelme.

A történeti hagyományokon alapuló racionális és komplex tájgazdálkodás biztosíthatja a természeti adottságokhoz igazodó – így a természeti értékek megőrzését biztosító – tájhasználatot. A terv az ökológiai hálózat övezeteinek, a védett természeti területeknek, a Natura 2000 területeknek továbbá a kiemelten fontos érzékeny természeti területeknek az ábrázolásával és figyelembe vételével biztosítja az ökológiai, természeti értékek védelmét és a természetvédelmi célú övezeteken belül a fenntartható tájgazdálkodás fejlesztési lehetőségeit.

Az országos és térségi övezetek térségi rendszerének kijelölésével a terv célja a változatos, turisztikai vonzerőt is képviselő térségek tájképi értékeinek megőrzése a tájképet változatosabbá tevő tájrehabilitáció ösztönzése, a település és a táj harmonikus egységének megőrzése, a települések tájba illő fejlesztéseinek ösztönzése.

6.2 MEZŐGAZDASÁGI TÉRSÉG TÁJRENDEZÉSI IRÁNYELVEI

Az OTRT szerint mezőgazdasági térség olyan területfelhasználási kategória, amelybe elsősorban mezőgazdasági művelés alatt álló területek tartoznak.

Mezőgazdasági térség területfelhasználási kategóriába sorolja a terv azokat az összefüggő térségeket, ahol a mezőgazdasági termelés távlatban is meghatározó marad és az erdőterületek aránya távlatban sem éri el a 10-15%-ot.

A megyében a termőhelyi adottságok a mezőgazdasági árutermelés szempontjából az országos átlagnál kedvezőtlenebbek, amit igazol, hogy a megye területén az OTRT szerinti kiváló termőhelyi adottságú szántóterület alig akad. Ennek ellenére a megye tájgazdálkodásában a mezőgazdaságnak a jövőben is meghatározó szerepe lesz, így a jó minőségű termőföldek védelmét biztosítani kell.

A természetvédelmi oltalom alatt nem álló, rossz termőhelyi adottságú mezőgazdasági területeken ösztönözni kell ebben a területfelhasználási egységben is az erdősítést, a belvizes területeken a gyepterületek, vizes élőhelyek rekonstrukcióját. A természetvédelmi oltalom alatt álló mezőgazdasági területeket – halmozottan a Szatmári- és Beregi-síkság térségében – a településrendezés eszközeiben olyan korlátozott használatú mezőgazdasági területfelhasználási egységbe célszerű sorolni, ahol épület nem létesíthető, vagy az épületek kialakítása a védelmi célokkal összhangban a természeti területek fenntartása, a természetvédelmi célú tájgazdálkodás, ismeretterjesztés, bemutatás, génmegőrzés és ehhez kapcsolódó ökoturisztikai fejlesztés érdekében történik.

Kertes mezőgazdasági területként indokolt szabályozni a települési területekhez térben és funkcionálisan szervesen kapcsolódó „szőlőhegyek”, szőlőskertek, volt zártkertek területeit. Ezen települési területfelhasználási egység területén csak a történeti hagyományoknak megfelelő gazdasági épületek kialakításának biztosítása indokolt.

Általános mezőgazdasági területként szabályozandók az árutermelő gazdálkodásra alkalmas mezőgazdasági területek, ahol a településrendezés eszközeivel is biztosítani kell a legalább egy családot eltartani képes földbirtokok megtartását, kialakítását. Biztosítani kell a mezőgazdasági majorok, üzemközpontok hagyományos funkciójuknak megfelelő fejlesztési lehetőségét, új birtokközpontok kialakításának településrendezési feltételeit. Ösztönözni kell a mezőgazdasági termékek helyi feldolgozását (pl. gyümölcs feldolgozás).

A belvízelvezető csatornák rendszeres karbantartásával biztosítható a belvíz által veszélyeztetett területek rendeltetésszerű használata. **A belvíz által rendszeresen veszélyeztetett területek racionális tájhasználatára érdekében támogatandó a gyepterületek, vizes élőhelyek rehabilitációja,** ami növeli a megye természeti, tájképi értékekben való gazdagságát. A nagy összefüggő mezőgazdasági szántóterületek tájképi tagolása érdekében a mezővédő

erdősávok, külterületi fasorok védelmét és további fasorok, véderdősávok telepítését ösztönözni kell.

A mezőgazdasági térségre vonatkozó területrendezési irányelveket szervesen kiegészítik a III. Nemzeti Környezetvédelmi Program következő intézkedései is:

- Az agro-ökológiai adottságokhoz illeszkedő, környezetbarát gazdálkodás alkalmazása (pl. környezetbarát és tájkmélő agrotechnika, vetésforgó, vetésszerkezet, tápanyagellátás, öntözés alkalmazása; erózióvédelem; integrált növényvédelem; tarlóégetés elkerülése).
- Talajvédő gazdálkodás megvalósítása, a talaj-degradációs tényezők megelőzése, mérséklése, a talaj vízháztartási képességének javítása (kapcsolódik a környezetbarát mezőgazdasági gyakorlathoz).
- A tisztított szennyvíz és szennyvíziszapok szakszerű mezőgazdasági felhasználása.
- Mezőgazdasági üzemek energia-hatékony korszerűsítése, megújuló energiaforrások alkalmazása.
- A termőföld igénybevitelével megvalósuló beruházások során a talajvédelmi szabályok betartása (a beruházással, építéssel érintett területek humuszos termőrétegének megmentése, illetve a környező talajok minőségének megóvása).

6.3 VEGYES TERÜLETFELHASZNÁLÁSÚ TÉRSÉG TÁJRENDEZÉSI IRÁNYELVEI

Az OTRT fogalom meghatározása szerint vegyes területfelhasználású térség „országos, kiemelt térségi és megyei területrendezési tervben megállapított területfelhasználási kategória, amelybe a mozaikos szerkezetű erdőgazdálkodási, mezőgazdasági és települési térségek tartoznak”.

A túlzott „erdősítés” helyett az Ország Szerkezeti Tervében **ebbe a térségi területfelhasználási kategóriába lett volna indokolt sorolni a Nyírség területének túlnyomó részét.** Az OTRT által mozaikosan kijelölt vegyes területfelhasználású térségekben semmiféle térségfejlesztési, térségrendezési elv nem fedezhető fel.

A megye térségi szerkezeti terve a területfelhasználási kategória területét az OTRT vonatkozó szabályainak figyelembe vételével azokban a térségekben jelölte ki, **ahol a mezőgazdasági célú hasznosítás mellett az erdőgazdálkodásnak is jelentős szerepe van már, vagy jelentős szerepet kellene betöltenie a jövőben.** A Tisza és a Szamos mentén összefüggő rendszerként kijelölt vegyes területek a folyó menti térségek ökológiai jelentőségét is hangsúlyozzák.

A **Nyírség térségében** azok a területek kerültek vegyes területfelhasználásba, ahol az 50 ha-nál kisebb – tehát a térségi szerkezeti tervben nem ábrázolható – erdőterületek halmozottan vannak jelen a mezőgazdasági területek közé ékelődve.

Az OTRT szerint a vegyes területfelhasználású térség területének **legalább 85%-át a településszerkezeti tervben mezőgazdasági vagy erdőterület területfelhasználási egységbe kell sorolni.** Ez a területfelhasználási kategória tehát rugalmasabb szabályozási lehetőséget biztosít a települések számára az erdőgazdálkodási és mezőgazdasági térséggel szemben, amelyeket 85%-ban kell erdőterületként, illetve mezőgazdasági területként kijelölniük a településeknek a rendezési terveikben.

A településrendezési szabályozás rugalmasságát növeli továbbá, hogy a **vegyes területfelhasználású térség nem mezőgazdasági vagy erdőterületként szabályozott részén a nagyvárosi lakóterület kivételével bármelyik települési területfelhasználási egység kijelölhető.**

Ahogy már utaltunk rá az Ország Szerkezeti Tervével összefüggésben, a Nyírség térségének nagy részét ebbe a területfelhasználási egységbe kellene besorolni. Mivel az OTRT 6.§ (1) bekezdése szerint az Ország Szerkezeti Terve szerinti mezőgazdasági térséget a megye térségi szerkezeti tervének legalább 75%-ban kell mezőgazdasági térség kategóriába sorolnia, így a 25% „eltérési” lehetőségbe belefér a Nyírség nagy részének összefüggő, egységes vegyes területfelhasználású térségbe történő besorolása is.

A vegyes területfelhasználású térségek közül a folyók mentén az erdőterületek arányának növelése az ökológiai hálózat fejlesztése, a vízminőség-védelem, a tájkép változatosabbá tétele, a hullámterek természetkimélő hasznosítása szempontjából egyaránt fontos. A nyírségi vegyes területeken a kedvezőtlenebb termőhelyi adottságú, gazdaságosan nem művelhető

termőföldek erdősítése, a mozaikos erdők egységes rendszerré fejlesztése mellett az 50 hektárnál kisebb erdők halmozott jelenléte indokolja a vegyes területbe sorolást.

Az utóbbi évek belvíz okozta mezőgazdasági kártételei miatt merült fel az az igény a megyei önkormányzat részéről, hogy a belvíz által leginkább veszélyeztetett területeket (térsegeket) vegyes terület-felhasználási egységbe kellene sorolni, ezzel is biztosítva a gazdaságosan nem művelhető belvíz által rendszeresen elöntött területek erdősítését.

A megye összes belvizes területét az OTRT pontosítási szabályai miatt nem lehet mezőgazdasági térségből más terület-felhasználású térségbe átsorolni, ezért a halmozottan veszélyeztetett Beregi síkság területét javasoljuk összefüggő vegyes terület-felhasználású térségként kijelölni. Így a programhoz képest a térségi szerkezeti terv jelentős mértékben módosult.

6.4 ERDŐGAZDÁLKODÁSI TÉRSÉG TÁJRENDEZÉSI IRÁNYELVEI

Erdőgazdálkodási térség az OTRT fogalom meghatározása szerint: „országos, kiemelt térségi és megyei területrendezési tervekben megállapított területfelhasználási kategória, amelyben olyan meglévő erdőterületek, valamint erdőtelepítésre alkalmas területek találhatóak, amelyek erdőgazdálkodásra való alkalmassága termőhelyi viszonyaik alapján kedvező és az erdőtelepítés környezetvédelmi szempontból is szükséges vagy indokolt.”

A megye területén az OTRT az Ország Szerkezeti Tervében meghatározóan a Nyírség területén jelölt ki erdőgazdálkodási térséget, a többi térségben csak néhány nagyobb kiterjedésű erdőgazdálkodási térség jelenik meg.

Az OTRT **a Nyírség mozaikos, az Alföld erdősültségénél lényegesen nagyobb erdősültségét** igen nagyvonalúan megnöveli, oly mértékben, hogy lényegében a térség közel 50%-os erdősültségével számol. Ez természetesen a megyei területrendezési terv távlatában nem tekinthető reális erdőfejlesztési célnak, ezért a terv a mozaikos erdők összefüggő rendszerét megtartva **csökkentette a Nyírségben az OTRT által kijelölt erdőgazdálkodási térség területét.** Ezzel is hangsúlyozni kívánjuk, hogy **a Nyírség kedvezőtlen termőhelyi adottságai ellenére a táj eltartóképességében meghatározó a mezőgazdaság szerepe.** Fontos továbbá az ökológiai, táj- és természetvédelmi szempontból kiemelt jelentőségű térségek – Tisza, Szamos térsége, Szatmári síkság, Beregi síkság – jelenleg alacsony erdősültségének növelése. Ezen térségek turisztikai tájpotenciáljának növelése is fontos, ezért a termőhelyi adottságoknak megfelelő őshonos erdőállományok kialakításánál a több célú erdőgazdálkodás elvét fokozottan indokolt érvényesíteni, tehát az erdőtelepítéseket a védelmi és gazdasági rendeltetés mellett a közjóléti rendeltetés figyelembevételével indokolt megvalósítani.

Az OTRT 5. §-a szerint a megyei területrendezési terv erdőgazdálkodási térségként 50 ha-nál kisebb területeket nem jelölhet ki. Ez rendkívül sajnálatos, mivel az erdők jelentős hányada 50 ha-nál kisebb, így ezek az erdők vegyes területfelhasználású, vagy mezőgazdasági térség területfelhasználási kategóriába kerültek. A településrendezés során azonban lehetőség van – az OTRT térségi területfelhasználási kategóriákra vonatkozó szabályai keretében – az összes erdőterület erdőtörvénnyel összhangban lévő ábrázolására.

Az erdőgazdálkodási térség területének jelentős része egyben az országos ökológiai hálózat területe is, kisebb részben Natura 2000 terület, védett természeti terület. Ennek megfelelően ezekben a térségekben az erdőgazdálkodást a táji-természetvédelmi, ökológiai érdekekkel összhangban kell folytatni. Az országos és térségi tájképvédelmi övezetek, a tervezett natúrparkok területén az erdőterületek növelése a gazdasági, ökológiai szempontok mellett a tájkép változatosabbá tétele, a táj turisztikai vonzásának növelése érdekében is fontos feladat. Tájképvédelmi szempontból a Tisza és a Szamos menti térség, Nyíregyháza térsége emelhető ki. Tájképvédelmi és a tervezett Natúrpark szempontjából kiemelten fontos Bátorliget térségében a Szatmári és Beregi síkon a több célú, honos, természetközeli erdőállományok növelése.

A természetvédelmi törvény védelmi kategóriái által nem érintett területeken lévő erdők fenntartása és erdőtelepítések a folyamatos erdőbiztosítást biztosító erdőgazdálkodási módszerek figyelembe vételével javasolt. Támogatni kell ezen erdőállományok esetében a természetes, illetve természetközeli erdők kialakítását.

Az erdőgazdálkodási térségen belül kiemelt jelentősége van a **védelmi rendeltetésű erdőterületeknek, ezen belül meghatározóan a Nyírség homokterületein a defláció elleni védelmet szolgáló** erdőterületeknek, erdőfejlesztéseknek. Fontos továbbá az erdőterületek

vadgazdálkodási, vadász turisztikai jelentőségének hangsúlyozása is. Az erdők mozaikosságának összefüggő erdőrendszerré fejlesztése elsősorban a Nyírség vadeltartó képességét növelheti.

Az erdőgazdálkodási térségre megfogalmazott irányelvekkel a III. Nemzeti Környezetvédelmi Program következő intézkedései is összhangban vannak:

- Az erdősített területek környezetkímélő használata (pl. agresszíven terjedő, idegenhonos fa- és cserjefajok visszaszorítása, száraló erdőgazdálkodás).
- A folyamatos erdőborítást és elegyességet biztosító erdőművelési és erdőkezelési eljárások alkalmazása.
- Az erdőtelepítés megvalósítása, az erdőtömbök összekapcsolásának elősegítése.
- A mezőgazdasági és nem mezőgazdasági földterület első erdősítésének támogatása, az őshonos, elegyes erdők telepítésének előnyben részesítése.
- Az erdők környezeti állapota fenntartása, javítása, illetve az erdők természetességének javítása és közjóléti értékének növelése.
- Az erdők szerkezetátalakítása (nem őshonos faállományok lecserélése a termőhelynek megfelelő őshonos faállományokra, a sarj eredetű erdők mag eredetűvé alakítása).
- A folyamatos erdőborítást és elegyességet biztosító erdőművelési és erdőkezelési eljárások alkalmazása.

6.5 ORSZÁGOS ÖKOLÓGIAI HÁLÓZAT TÉRSÉGI ÖVEZETEI

Az országos ökológiai hálózat övezeteit a megyei területrendezési tervnek magterület, puffterület és ökológiai folyosó övezetébe kell sorolnia. A térségi övezeteket a programban a Hortobágyi NP Igazgatósága adatszolgáltatása alapján jelöltük ki, a javaslattevő fázisban azonban új adatszolgáltatást kértünk a Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztériumtól.

6.51 MAGTERÜLET ÖVEZETE

Az ökológiai hálózat magterületei nagyobb összefüggő területet a Szatmári és Beregi síkság térségében alkotnak, amelyek meghatározóan a Szatmár-Bereg Tájvédelmi Körzet területét és Natura 2000 területeket foglalnak magukban. A magterületek által halmozottan érintett térségek még a Rétköz és a DK-i Nyírség területe.

6.52 ÖKOLÓGIAI FOLYOSÓ ÖVEZETE

Az ökológiai folyosó övezetébe „olyan területek (többnyire lineáris kiterjedésű, folytonos vagy megszakított élőhelyek, élőhelysávok, élőhelymozaikok, élőhelytöredékek, élőhelyláncolatok) tartoznak, amelyek döntő részben természetes eredetűek, és amelyek alkalmasak az ökológiai hálózathoz tartozó egyéb élőhelyek (magterületek, puffterületek) közötti biológiai kapcsolatok biztosítására”.

A megye területén az ökológiai folyosó összefüggő láncolata a Tisza és a Szamos menti természeti területek rendszere. A megye egyéb területein az ökológiai folyosó élőhelymozaikokból áll.

6.53 PUFFTERÜLET ÖVEZETE

A puffterület övezetébe olyan rendeltetésű területek tartoznak, „amelyek megakadályozzák vagy mérséklék azoknak a tevékenységeknek a negatív hatását, amelyek a magterületek illetve az ökológiai folyosók állapotát kedvezőtlenül befolyásolhatják vagy rendeltetésükkel ellentétesek”. Az OTRT ezen fogalom-meghatározásával összhangban a megye puffterületei elsősorban a magterületek védőzónái, kiemelten a Szatmári és Beregi síkság, DK-i Nyírség, Rétköz és a Hortobágy Taktaköz megyei területei.

6.6 TÁJKÉPVÉDELMI TERÜLETEK ÖVEZETE

6.61 ORSZÁGOS JELENTŐSÉGŰ TÁJKÉPVÉDELMI TERÜLET

Az országos jelentőségű tájképvédelmi terület az OTRT fogalom meghatározása szerint „országos területrendezési tervben megállapított, kiemelt térségi és megyei területrendezési tervekben

alkalmazott övezet, amelybe a természeti vagy kulturális örökség adottságai alapján a kilátásrálátás szempontjából védendő tájképpel, illetve tájképi elemmel rendelkező területek, valamint a védett történeti tájja nyilvánított területek tartoznak".

Az OTRT a következő megyei településeket sorolta be az övezetbe:

Berkesz, Kállósemjén, Nyírbétek, Nyírlugos, Szabolcs, Szabolcsveresmart, Tiszadob, Tiszavasvári, Penészlek, Ömböly, Nyírpilis, Bátorliget, Terem, Fábánháza, Papos, Benk, Újkenéz, Kisvarsány, Nagyvarsány, Csaroda, Tákos, Hetefejércse, Tarpa, Olcsva, Panyola, Kisar, Kömörő, Fülesd, Mánd, Nábrád, Nagyszekeres, Darnó, Fülöpösdaróc, Cégénydányád, Rápolc, Szamosújlak, Hermánszeg, Szamostatárfalva, Tizacsécse, Túricse, Tisztaberek, Kishódos, Nagyhódos, Garbolc

Az övezetbe tartozó települések táji környezetének egységes tájképvédelme, úgy biztosítható, ha az érintett települések már beépített és beépítésre szánt települési területein kívül a település teljes táji környezete az övezet része lesz. Ezt indokolja Szatmár-Bereg térségi, Bátorliget térségi települések, vagy Tiszadob-Tiszavasvári térségének természeti, tájképi értékekben való gazdagsága, a védett természeti területek, Natura 2000 területek halmozott jelenléte és az ökológiai hálózat övezetei általi érintettség is.

6.62 TÉRSÉGI JELENTŐSÉGŰ TÁJKÉPVÉDELMI TERÜLET

Az OTRT fogalom meghatározása szerint térségi jelentőségű tájképvédelmi terület övezete „a természeti vagy kulturális örökség adottságai alapján a kilátás-rálátás szempontjából védendő tájképpel, illetve tájképi elemmel rendelkező területek, valamint történeti tájja nyilvánított területek”.

Jogszabállyal védetté nyilvánított történeti táj az ország területén nincs, de ha lenne, az országos jelentőségű tájképvédelmi övezet kellene, hogy legyen. Az övezet kijelölésénél alapvető szempont volt az egyes térségek tájképi változatossága, tájképi elemekben való gazdagsága és a tájképi érzékenysége. Ezzel összefüggésben a természeti értékekkel, Natura 2000 területtel való érintettségét is figyelembe vettük. Térségi jelentőségű kultúrtörténeti, tájszerkezeti értéknek tekintjük a Nyíregyháza környéki bokortanyás térséget. Tájképvédelmi szempontból is kiemelt jelentőségű a már kialakított Szatmár-Bereg Natúrpark és a tervezett Bátorligeti Natúrpark térsége. Ezen elvek alapján a megye összefüggő térségi jelentőségű tájképvédelmi területei:

- A Tisza hullámtere a hullámtér és a települési területek közötti térséggel együtt;
- A Szamos hullámtere és a folyó menti területek;
- A Szatmár-Bereg Natúrpark településeinek területe;
- A tervezett Bátorliget és térsége Natúrpark településeinek területe.

A térségi jelentőségű tájképvédelmi terület övezetébe nem tartoznak bele az egyes települési térségek.

A javaslattevő fázis szerinti övezet területe a Nyíregyháza térségi bokortanyás területek pontosításával, a vélemények figyelembe vételével változott. Nyíregyháza közigazgatási területének csak a nyugati része maradt meg az övezetben, míg Nagycserkesz és Nyírtelek bokortanyás külterülete az övezet része lett.

6.7 SAJÁTOS MEGYEI TÉRSÉGEK

6.71 NATURA 2000 TERÜLETEK

A Natura 2000 területeket az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekről szóló 275/2004. (X.8.) Kormány rendelet jelölte ki, illetve meghatározta az azok területére vonatkozó szabályokat. A Natura 2000 területek a különleges madárvédelmi területeket, a különleges természet-megőrzési, illetőleg kiemelt jelentőségű természet-megőrzési területeket foglalják magukba. A 14/2010. (V.11.) KvVM rendelet tartalmazza a Natura 2000 területekhez tartozó helyrajzi számokat Natura 2000 területenként, települések szerinti bontásban.

Ezen a területeken a területhasználatot és a gazdálkodást az ott jelenlévő közösségi fajok és élőhelyek befolyásolják, de azok védelmével összehangolt gazdálkodás támogatandó.

A hazai Natura 2000 területek sok esetben átfedésben lehetnek a természetvédelmi oltalom alatt álló egyéb területekkel is. A Natura 2000 területekre a védett természeti területekre

vonatkozó szabályozás vonatkozik, amennyiben azok átfednek védett területekkel. A védett természeti területnek nem minősülő Natura 2000 területen az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekről szóló 275/2004. (X. 8.) Korm. rendeletben foglaltak az irányadók. Fontos azonban hangsúlyozni, hogy a Natura 2000 terület fenntartási céljainak elérését nem veszélyeztető vagy nem sértő és a Natura 2000 terület jelölésekor jogszerűen, jogerős engedélynek megfelelően folytatott tevékenység korlátozás nélkül folytatható. A Natura 2000 gyepterületek fenntartásának földhasználati szabályairól külön jogszabály, a 269/2007. (X.18.) Kormány rendelet rendelkezik.

6.72 KIEMELTEN FONTOS ÉRZÉKENY TERMÉSZETI TERÜLETEK – MAGAS TERMÉSZETI ÉRTÉKŰ TERÜLETEK

Az OTRT 2008. évi módosítása megszüntette az övezetet. Térségi jelentőségére tekintettel sajátos térségként megtartását javasoljuk a javaslattevő fázis keretében.

Az érzékeny természeti területekre vonatkozó szabályokat a 2/2002. (I.23.) KÖM-FVM együttes rendelet határozza meg. A rendelet szerint kijelölt kiemelten fontos érzékeny természeti területek közül a Szatmár-Bereg régió a megye keleti harmadát fedi le. Két további kiemelten fontos érzékeny természeti terület érinti a megye nyugati határrészeit. A Hortobágyi Nemzeti Park védőzónája Tiszadob, Tiszadada, Tiszalök, Szorgalmatos és Tiszavasvári közigazgatási területét, míg a Bodroghöz, Kopaszhegy kiemelten fontos ÉTT Rakamaz, Tímár közigazgatási területére nyúlik át.

A vonatkozó rendelet szerint az érzékeny természeti területek olyan mezőgazdasági hasznosítású térségek, ahol meghatározóak a rét, legelő, nádas, halastó művelési ágú termőföldek, és ahol a hagyományos és természetkímélő módon hasznosított, valamint a nem megfelelő hasznosítás által veszélyeztetett, illetve jelentős természeti érték előfordulási helyként ismert szántók, szőlők, kertek, gyümölcsösök, fásított területek fordulnak elő.

Az Érzékeny Természeti Területekre vonatkozóan az NKP a következőket emeli ki:

„Az Érzékeny Természeti Területek (ÉTT) olyan extenzív művelés alatt álló területek, amelyek a természetkímélő gazdálkodási módok megőrzését, fenntartását, ezáltal az élőhelyek védelmét, a biológiai sokféleség fennmaradását, a tájképi és kultúrtörténeti értékek megőrzését szolgálják. Az ÉTT felülvizsgálat során - figyelemmel az időközben lehatárolt NATURA 2000 hálózatra - kialakult a Magas Természeti Értékű Területek (MTÉT) hálózata, melyeken a 2009-2013 közötti időszakban hozzáférhetők az ÚMVP AKG természetvédelmi célú zonális célprogramjai. A jogszabályi lehatároláson alapuló teljes ÉTT jóval nagyobb az MTÉT-nél, amely az ÚMVP AKG zonális természetvédelmi célprogramjaiban támogatott területeket jelenti.”

A Vidékfejlesztési Minisztérium megküldte a megye Magas Természeti Értékű Területeit, így az elfogadási fázis dokumentációjában a kiemelten fontos érzékeny természeti területek helyébe, sajátos megyei térségként a Magas Természeti Értékű Területek kerültek.

6.73 NATÚRPARKI KOMPLEX TÁJGAZDÁLKODÁS TÉRSÉGE

A természet védelméről szóló 1996. évi LIII. Törvény fogalom meghatározása szerint natúrpark „az ország jellegzetes természeti, tájképi és kultúrtörténeti értékekben gazdag, a természetben történő aktív kikapcsolódás, felüdülés, gyógyulás, fenntartható turizmus és a természetvédelmi oktatás, nevelés, ismeretterjesztés, továbbá a természetkímélő gazdálkodás megvalósítását szolgáló nagyobb kiterjedésű területe, amely e jogszabályban foglaltaknak megfelelően jön létre”.

A törvény 28/A §-a szerint természeti terület, védett természeti terület, valamint ezen területek meghatározott része tekintetében a miniszter – ha annak nemzetközi gyakorlatban kialakult és elfogadott feltételei fennállnak – a natúrpark elnevezés használatához hozzájárulhat.

A megye területén a program készítését követően a Szatmár-Bereg Natúrpark kialakítása megtörtént. Az érintett településeket már ez alapján jelölte ki a terv.

A Szatmár-Beregi Natúrpark a megye keleti határán a Tisza-Szamos vonalától az országhatárig terjedő térség. A natúrpark Ukrajna és Románia határos természeti területeivel kiegészülve – három országot érintő – nemzetközi jelentőségű natúrparkká fejleszthető.

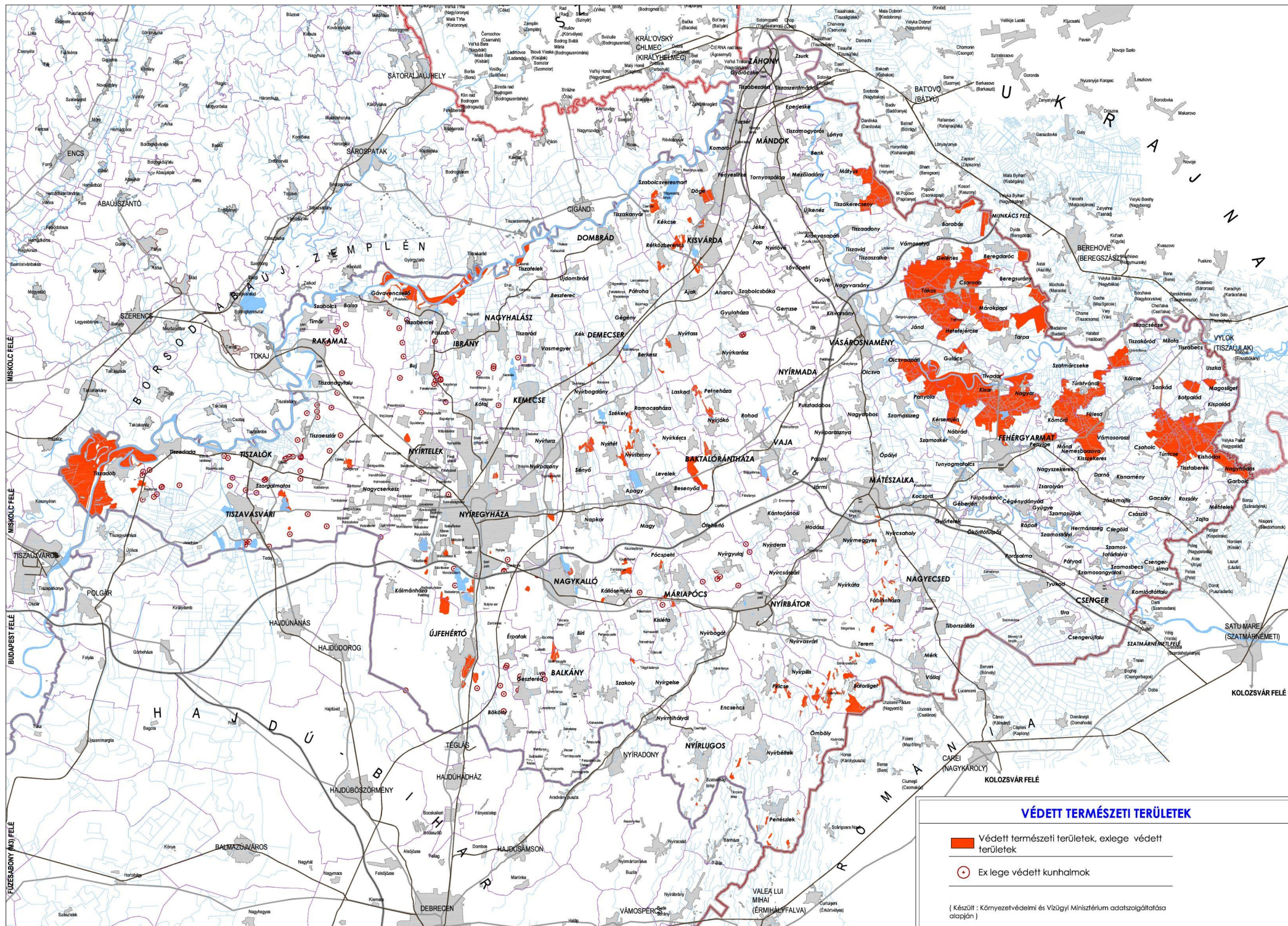
A másik kezdeményezés a Bátorliget térségi natúrpark kialakítása. A hét magyar határ menti település és öt romániai határ menti település összefogásával elindított program megyei szintű támogatása feltétlenül indokolt.

6.8 VÉDETT TERMÉSZETI TERÜLETEK

A védett természeti területek sajátos megyei térségébe a védett természeti területeken kívül a természetvédelmi törvény szerinti ex lege védett területek – szikes tavak, lápok, földvárak, kunhalmok – is beletartoznak. A védett természeti területek többsége az ökológiai hálózat legértékesebb területe, így az ökológiai hálózat magterületei. A Tisza menti két természetvédelmi terület – a Tisadada-Tisadobi ártér TT és a Tiszatelek-Tiszaberceli ártér TT – azonban nem magterület, hanem az ökológiai folyosó övezetének része. Ennek ellenére térségi szempontból egységes védelmük indokolt.

A védett természeti területek sajátos megyei térségét a javaslattevő fázis a KvVM adatszolgáltatása alapján tartalmazta. Az adatszolgáltatás során megkaptuk a megyében található kunhalmokat is, így azok is szerepelnek a tervlapon.

A javaslattevő fázis véleményei alapján a határozattal elfogadandó ajánlásokból a védett természeti területek sajátos megyei térségét kivettük. Ennek oka, hogy a védett természeti területekre vonatkozó ajánlások a vonatkozó jogszabályok szerint kötelezően betartandó szabályok. Így ellentmondás lenne a magasabb szintű természetvédelmi jogszabályok és a megyei terv „ajánlásai” között.



7. A KÖRNYEZETI- ÉS A TERMÉSZETI ERŐFORRÁS-GAZDÁLKODÁS

7.1 LEGFONTOSABB SAJÁTOSSÁGOK

A megye legfontosabb természeti erőforrásai a **termőföld** és a **víz**. A termőfölddel és a vízzel való gazdálkodás jelenlegi rendszere ezen erőforrásokban rejlő lehetőségeket nem, illetve nem megfelelően használja ki, ami gazdaságossági, környezetvédelmi és természetvédelmi problémákat egyaránt felvet. Ez a helyzet az ország egészét jellemzi, de Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében, ahol ezen erőforrások mind a mai napig a megélhetés alapvető forrásai (ugyanakkor a víz komoly veszélyeztető tényező is), a gondok különös élességgel jelentkeznek. A két természeti erőforrás adekvát hasznosításának kérdése a rendszeresen belvízzel árvízzel veszélyeztetett területeken különösen szorosan összefügg. A vízzel kapcsolatos övezeteket külön Vízgazdálkodási fejezet tárgyalja.

A megye **ásványkincsekben szegény**, ugyanakkor az energiagazdálkodás átalakulása, a **megújuló energiaforrások** előtérbe kerülése jelentős lehetőségeket kínál a megye számára (elsősorban **biomassza, geotermikus energia**). Jelenleg a fejlesztési szándékok elsődlegesen a geotermikus energia és a biomassza hasznosításra irányulnak, ugyanakkor várható a fejlesztői szándékok megjelenése a szélenergia-hasznosítására is. Az utóbbi vonatkozásában a területrendezési terv elsősorban azt tűzheti ki célul, hogy megjelölje azokat a területeket, ahol a szélenergia termelés objektumainak elhelyezését kizáró ok (táj- és természetvédelem) nem áll fenn. A napenergia területi hatással bíró léptékben történő hasznosítása a terv időhorizontján nem várható, tekintettel annak jelenleg még rossz megtérülési viszonyaira.

7.2 ÖVEZETEK

7.21 KIVÁLÓ TERMŐHELYI ADOTTSÁGÚ ERDŐTERÜLETEK ÖVEZETE

A kiváló termőhelyi adottságú erdőterület övezete az Országos Területrendezési Tervben megállapított, kiemelt térségi és megyei területrendezési tervben alkalmazott övezet, amelybe az őshonos fafajokból álló erdőtülszások fenntartására leginkább alkalmas és az erdő hármassz funkcióját – környezetvédelmi, gazdasági, társadalmi – egymással összhangban a legmagasabb szinten biztosítani képes erdőterületek tartoznak.

Az övezet területét a terv az OTT-vel összhangban a Mezőgazdasági Szakigazgatási Hivatal Központi Erdészeti Igazgatóság adatszolgáltatása alapján jelölte ki.

7.22 ERDŐTELEPÍTÉSRE ALKALMAS TERÜLETEK ÖVEZETE

Az OTT fogalom meghatározása szerint az erdőtelepítésre alkalmas terület övezete „kiemelt térségi és megyei területrendezési tervekben megállapított övezet, amelybe azok a többnyire gyenge termőképességű mezőgazdasági területek tartoznak, amelyeknél gazdasági, vidékfejlesztési vagy környezetvédelmi szempontok indokolják az erdők létesítését és azt természetvédelmi vagy termőhelyi okok nem zárják ki”.

Az erdőtelepítésre alkalmas terület övezetét a terv elsősorban a Nyírség kedvezőtlenebb termőhelyi adottságú mezőgazdasági területein az erdős tájszerkezet mozaikos erdőterületeinek összefüggő erdőrendszerre fejlesztése érdekében jelöli ki.

Az övezet kijelölése ágazati adatszolgáltatás hiányában a tervező javaslata. A kijelölésnél alapelv volt, hogy olyan területek kerüljenek az övezetbe, ahol a mezőgazdasági termelés az ökológiai természeti értékek védelme érdekében erősen korlátozott, ahol az erdőgazdálkodási térség keretében az erdősítés ösztönözhető, továbbá olyan kedvezőtlen termőhelyi adottságú, szélerózió által veszélyeztetett homoktalajok, amelyek mezőgazdasági hasznosítása gazdaságtalan.

Az övezet kijelölésével az FVM nem értett egyet. Olyan módszertan alkalmazására kötelezné a tervezőt (megyei önkormányzatot), amelyre semmilyen vonatkozó jogszabály nem kötelezné.

Mivel adatszolgáltatásra és állásfoglalásra jogosult szervezet nincs kijelölve, így a megyei önkormányzat a megyei területrendezés szempontrendszer szerint határozhatja meg az övezet területét. Ha a minisztériumnak konkrét területi javaslatai vannak, az beépíthető a tervbe. Ehhez azonban digitális adatszolgáltatás szükséges.

Hangsúlyozzuk továbbá, hogy az övezet kijelölésének megyei területrendezési elvei összhangban vannak az OTT övezetre vonatkozó fogalom meghatározásával.

7.23 KIVÁLÓ TERMŐHELYI ADOTTSÁGÚ SZÁNTÓ TERÜLETEK

Az OTtT előírja a kiváló termőhelyi adottságokkal rendelkező területek megállapítását, ugyanakkor ez az előírás csak a szántóterületekre vonatkozik. A kiváló termőhelyi szántóterületek övezete országos, kiemelt térségi és megyei területrendezési tervekben alkalmazott övezet, amelybe az agroökológiai adottságai alapján kimagasló agrárpotenciállal rendelkező, ugyanakkor környezeti szempontból a legkevésbé érzékeny, ezért mezőgazdasági árutermelésre legalkalmasabb kiváló minőségű és termőképességű szántóterületek tartoznak.

A kiváló termőhelyi adottságú területeket e definíció alapján a SZIE-KTI munkatársai határozták le, és a VÁTI tervezői ez alapján jelölték ki az Országos Területrendezési Terv mellékleteként. A lehatárolás alapját a talajtani és klimatikus környezeti változók alkalmasság szerinti súlyozása, valamint az országban leggyakrabban termesztett öt féle növény (búza, kukorica, napraforgó, lucerna, cukorrépa) termesztési alkalmassága alapján az azonos környezeti változókkal jellemezhető, homogén területek rangsorolása. Azok területek kerültek kiváló termőhelyi adottságú területként kiválasztva, ahol legalább három növény szempontjából a legkedvezőbb volt az adott terület. Ennek alapján nem csak a jó termékenységű talajok kerültek kijelölésre, hanem olyan völgyek is, ahol kevésbé jók a talajadottságok, azonban a magasabb talajvízszint biztos terméshozamokat eredményez.

Az OTtT által lehatárolt és a megyei tervben is kijelölendő kiváló termőhelyi adottságú szántóterületek igen kis kiterjedésűek, mozaikszerűen helyezkednek el, az alábbi településeket érintve: Gyulaháza, Nyírkársz, Vásárosnamény, Mátészalka, Nyírcsaholy, Kocsord, Nagyecsed, Fábianháza, Tiborszállás, Mércs, Terem, Vállaj, Nyírbátor, Nyírgyulaj, Nyírdersz, Kántorjánosi, Nyírbogát, Máriapócs, Pócspetri, Magy, Levelek, Apagy, Nyíregyháza, Nyíribrony, Balkány, Szakoly, Kállósemjén, Biri, Geszteréd, Gávavencsellő, Balsa, Nagyhalász, Kemece, Tiszavasvári, Nyírtelek.

A területek elsődleges mezőgazdasági hasznosítását kell előtérbe helyezni, ezért olyan szabályok megalkotása javasolt, mely e célt szolgálják. Erre mutatnak iránymutatást a határozattal elfogadandó ajánlások.

A kiváló termőhelyi adottságú szántóterületeken a föld védelméről szóló törvénnyel összhangban **beépítésre szánt terület kijelölése csak akkor javasolt, ha a beépítésre szánt terület**

- mezőgazdasági birtokközpont fejlesztését, vagy kialakítását,
- helyi vagy térségi mezőgazdasági termékek feldolgozását szolgálja,
- továbbá ha a mezőgazdasági termeléssel összefüggő turisztikai fejlesztés érdekében elengedhetetlenül szükséges.

Erdőterület kijelölése akkor javasolt, ha az erdősítés a környezeti károk enyhítését, a környezet szennyezés elhárítását, a termőföldek védelmét, az országos és térségi ökológiai hálózat folytonosságának kialakítását szolgálja.

Az övezet területén a településrendezés eszközeivel is támogatni kell a történelmi hagyományokra épülő, korszerű üzemi jellegű gazdálkodást. **Beépítésre szánt területként kell biztosítani a még rendeltetésszerűen működő mezőgazdasági majorok fejlesztési lehetőségét. A nem üzemelő majorok újrahazsznosításának lehetőségét** a településrendezési tervekben és helyi építési szabályzatban a majorok adottságainak és környezeti érzékenységének megfelelő új funkcióval is biztosítani lehet.

Az övezet termőföldjeit a településrendezési tervekben **általános mezőgazdasági területként** javasolt kijelölni, védelmét és a tájkép tagolását biztosító fasorokat, védő erdősávokat, mezsgyéket meg kell őrizni. **Ösztönözni kell a nagy összefüggő mezőgazdasági termőföldek fasorokkal, mezsgyékkel, védő erdősávokkal való tagolását.** A mezőgazdasági területeket feltáró külterületi gyűjtő utak megtartását biztosítani kell.

7.24 ÁSVÁNYI NYERSANYAG-GAZDÁLKODÁS

A megyére vonatkozó ásványi nyersanyag-gazdálkodással összefüggő adatokról a Magyar Bányászati és Földtani Hivatal (MBFH) adott információt. Az MBFH által vezetett Országos Ásványvagyon Nyilvántartás (OÁNy) **a megye területén 31 olyan területet tart nyilván, ahol korábbi kutatások ásványi nyersanyag létét bizonyították.** Jelentős a megye területén a homok- és talajjavításra szolgáló tőzeg és lápi mész, valamint az agyag és a termásvíz vagyon.

E területek esetében a jogosított a Magyar Állam. A területeknek egy része az állam kizárólagos tulajdonát képező, kutatással lehatárolt, de bányatelekkel le nem fedett, nyilvántartott ásványi nyersanyagvagyon területek az OTtT szerint meghatározott Ásványi nyersanyag-gazdálkodási

területbe tartozik. Ezek a települések: Ajak, Biri, Buj, Érpatak, Fehérgyarmat, Kisvárd, Kékcse, Kék, Máriapócs, Mérk, Nagyecsed, Penészlek, Rétközberencs, Rozsály, Tiborszállás, Tiszarád, Vasmegeyer, Vállaj.

A Magyar Bányászati és Földtani Hivatal véleményében megjegyzi, hogy az OTRT lehatárolásán túl szabad terület Beszterec, Pócspetri, Nyíregyháza és Máriapócs is. Az államigazgatási szerv, a megyei területrendezési terv készítésekor, mint adatszolgáltató is szerepel a 282/2009 (XII. 11.) Kormányrendelet 1. mellékletében, továbbá a területfejlesztésről és területrendezésről szóló 1996. évi XXI. törvény 23/A § (1) bek. c) pontja előírja, hogy az országos övezetek által érintett területeket az érdekelt államigazgatási szervek állásfoglalása alapján kell lehatárolni. Ezeket az előírásokat figyelembe véve az adatszolgáltatás vagy az államigazgatási szerv állásfoglalása alapján pontosítható az övezet lehatárolása, melyet az Állami Főépítész véleménye is megerősít. Bár a közigazgatási területtel jelölendő övezetek pontosításának módja a határvonallal rendelkezőkkel ellentétben bizonytalanságot okozhat, ennek lehetséges módját mutatja a mellékelt térkép.

A Nemzeti Fejlesztési és Gazdasági Minisztérium később a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium is megerősítette, hogy csak az OTRT szerinti (pontosítás nélküli) lehatárolás ábrázolható.

7.25 TÉRSÉGI HULLADÉKLERAKÓ HELY KIJELÖLÉSÉHEZ VIZSGÁLAT ALÁ VONHATÓ TERÜLET

A Megyei Hulladékgazdálkodási Rendszer keretében három regionális hulladéklerakó kialakítása van folyamatban Nyíregyháza, Kisvárd és Nagyecsed közigazgatási területén. A Tiszavasvári térségi hulladéklerakó pedig a betelérésig üzemeltethető. **A három regionális hulladéklerakó hosszú távon biztosítja a megye összes települése számára a kommunális szilárd hulladék lerakását, így nincs szükség további térségi hulladéklerakó hely kialakítására, tehát az övezet kijelölésére sem.**

7.26 FÖLDTANI VESZÉLYFORRÁSOK

A földtani veszélyforrás övezetét a Magyar Bányászati és Földtani Hivatal adatszolgáltatása alapján jelöli ki a megyei területrendezési terv. Az OTRT fogalom meghatározása alapján földtani veszélyforrásnak tekinthetők a lejtős talajmozgásokkal, egyéb kedvezőtlen mérnökgeológiai adottságokkal és építésföldtani kockázatokkal jellemezhető, valamint a magas természetes háttér sugárzással, az emberi tevékenység hatására jelentkező, vagy felerősödő kedvezőtlen földtani folyamatokkal és a vízjárással összefüggő földtani veszélyek által érintett területek.

Az MBFH adatszolgáltatása alapján térfogatváltozó agyag jelensége tapasztalható Tiszaszalka, Tiszavid, Tizsakerecseny, Tiszaadony, Mátyus, Lónya közigazgatási területén. Az adatok 1992-ből származnak. Az emberi tevékenység és/vagy vízjárással összefüggő veszélyek által érintett területek Nagyecsed és Tiszadob területén találhatók.

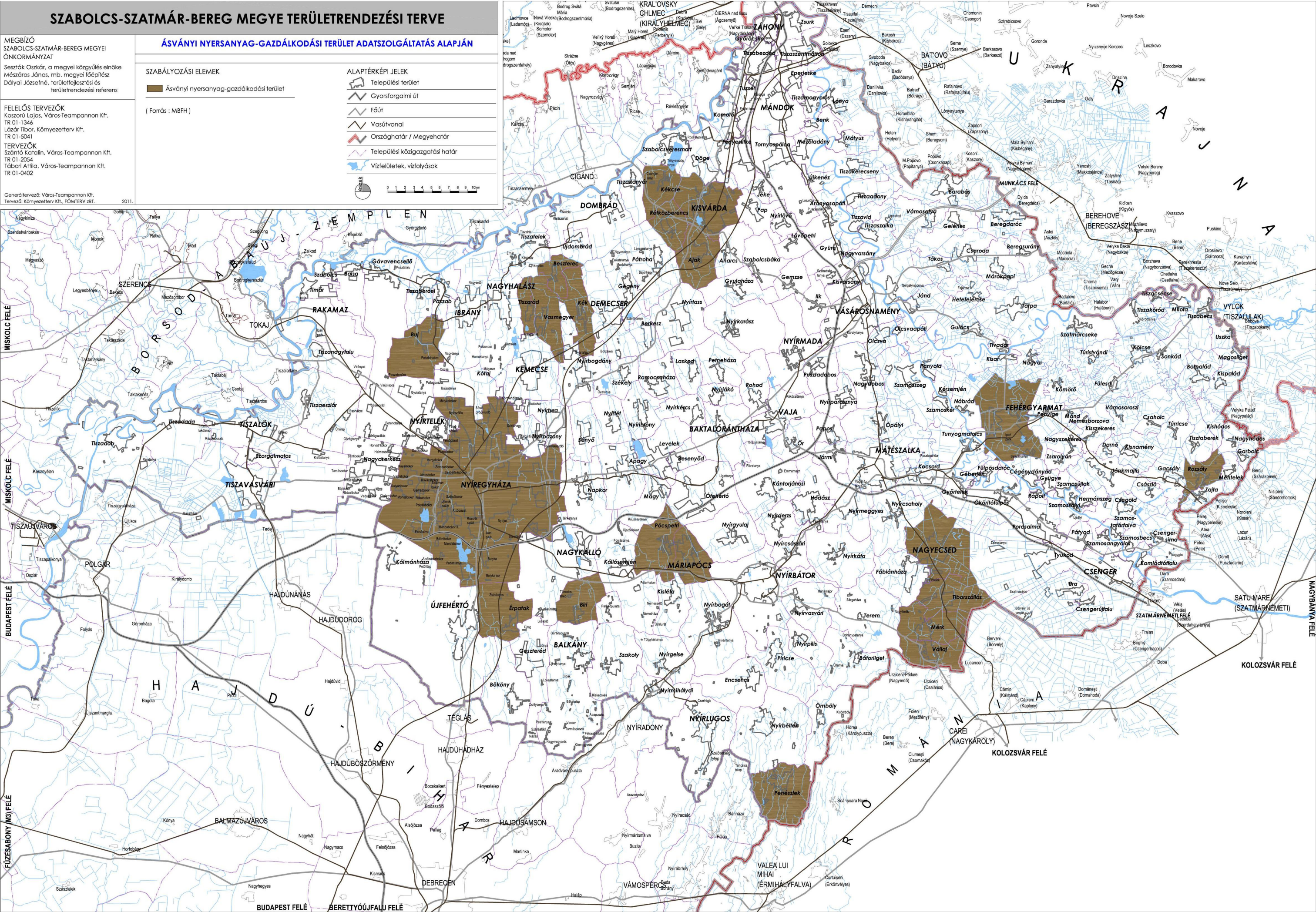
Az adott település településrendezési tervében kell pontosan kijelölni a határát az érintett államigazgatási szerv bevonásával, így a lehatárolt területen beépítésre szánt terület csak geológiai szakvélemény alapján jelölhető ki.

7.27 SZÉLERÓZIÓNAK KITETT TERÜLET

A területrendezési tervi műfajból következően az OTRT arra összpontosít, hogy meghatározza, hol vannak azok a területek, ahol **nagy a valószínűsége homokviharak, fekete viharok kialakulásának**. Ezt erősíti meg az OTRT vonatkozó definíciója is, mely szerint azok a területek a szélerózióknak kitett területek, **ahol a szélerózió káros hatásával szemben kevésbé ellenálló fizikai talajféleségekkel (különösen homoktalajok, homokos vályog talajok, tőzeg, kotu) jellemezhető területek találhatók.**

Az agrotopográfiai térkép elemzésével megállapítható, hogy **a megye jelentős részét érinti a szélerózió**. Kivételt képeznek a Tisza és Szamos menti területek, különösen Tiszavasvári, Vásárosnamény, Fehérgyarmat és Csenger és környéke, a Beregi Tisza-hát, valamint a Szamosköz területe. Ezeken a területeken kötöttebb, vályog, vályogos agyag szemcsék alkotják túlnyomórészt a talajokat. Deflációra érzékeny kotu talajok az Ecsedi-láp környékén találhatók.

A szélerózió nagy térségeket érinthet, melynek megoldása egyrészt településrendezési kérdés, másrészt agrotechnikai megoldást kíván. A megfelelő agrotechnika alkalmazását (kellő időben végzett talajmunkák, a víztartó képesség javítása, a felszín érdességének növelése stb.), kisebb művelési táblák kialakítását (nem egyenlő a telekmérettel) ajánlasként sem rögzítheti a jelen terv, sem a településrendezési tervek, mivel ezek túlmutatnak e tervműfajok lehetőségein.



A védelmi rendszer kialakítását, azaz a deflációs terület hosszának csökkentését (pl. mezővédő erdősáv telepítése), és ezzel a terület mozaikosságának fokozását azonban ajánlhatja a terv. Másik megoldás az alacsonyabb termékenységű talajok fokozatos erdősítése (azaz az állandó növényborítottság), mely kellő biztosítékot ad a defláció elleni védekezésre (pl. a hagyományos, ritkább telepítésű gyümölcssterületek). Mindezt a szabályozási terv rögzítheti a településszerkezeti tervlapon, szabályozási tervlapon, valamint építési szabályzatban.

Megjegyezzük, hogy jó minőségű talaj is válhat defláció áldozatává, ha a nem megfelelő agrotechnikai eljárások következtében fellép a talaj porosodása. Ezért ismét ki kell emelni a talaj, a termőföld megfelelő védelmét azokon a területeken is, ahol a talajféleség kötöttebb, mint a szélereziónak kitett területeken.

7.28 VÍZERÓZIÓNAK KITETT TERÜLET

A vízerózió mindenütt jelen van, kialakulását legfőképpen a csapadék-, lejtőviszonyok, a talaj nedvességállapota, vízgazdálkodása, szerkezete és a növényborítottság befolyásolja. A területrendezési tervi műfajából és léptékéből következően a terv azokat **a területeket jelöli ki, ahol nagy a valószínűsége talajerózió kialakulásának.** Az alapvető probléma a **lejtőviszonyokban és a növényborítottság mértékében, minőségében** érhető tetten. A legnagyobb veszélyt az **5%-nál nagyobb lejtésű területek** jelentik, ahol a lehulló csapadék – ha nem szivárogoz időben a talajba – kellő energiát kap, és elhordja a termékeny talajréteget. Ha ez rendszeressé válik, hosszabb távon jelentősen csökkenhet a talaj termékenysége. A megye teljes területe síkvidék, ahol a vízeróziónak kevésbé van jelentős szerepe.

A Szatmári-sík kistáj 108 és 120 méter közötti tszf-i magasságú, mely fokozatosan lejt észak-nyugat felé, gyakorlatilag tökéletes síkság. **A Beregi-sík területén található a Típet-hegy (Barabás), valamint a Tarpai-hegy, melyek jelentősebb kiemelkedések, a lejtő meredeksége meghaladja a 20 %-ot.** A Dél-kelet Nyírség, Közép-Nyírség, Észak-keleti Nyírség, Dél-Nyírség nagyobb területének felszíne hullámos síkság, a lejtő meredeksége több helyen megközelíti az 5%-ot, lokálisan meg is haladja, így ezek a területek már erózióra fokozottan hajlamosak. Ilyen területekkel érintett például Encsencs térsége (Hoportyó), Ófehértó (Csigar-hegy), Ramocsaháza (Nagy-hegy), Nyírmada (Ricsó-hegy), Kékcse (Alföldi-hegy), Sényő (Zupán-hegy), Kállósemjén (Leshegy), Szabolcsveresmart (Világlátó-hegy).

Fontos megjegyezni, hogy az erózió kiterjedése nem tekinthető jelentősnek, **a teljes országra készült áttekinthető térképek sem tekintik a megyét jellemzően erózióval veszélyeztetett területnek.** Azonban a domborzat hullámossága miatt a megyei rendezési tervben fel kell hívni a figyelmet ezekre a területekre, hogy a településrendezés során megfelelő védelmet kapjanak, vagy a védelem fennmaradjon.

Az övezet pontos területi lehatárolását a településrendezési tervekben kell elvégezni.

Az erózió elleni védekezés legkézenfekvőbb módja a tartós növényborítottság kialakítása, mely megakadályozza a talajszemcsék elhordását. Ilyen például a gyepterületek, erdőterületek, azaz a megfelelő területhasználat (és a településrendezési tervben ezzel szinkronban lévő övezet) meghatározása. A településrendezési tervekben ezt az irányt kell erősíteni, az ennél hatékonyabb mozaikosság kialakítása már technológiai, agrotechnikai kérdés, mely túlmutat a területrendezési és településrendezési tervek lehetőségein.

Előfordulhat, hogy az erózióval veszélyeztetett terület mezőgazdasági művelés alatt áll (szántó, gyümölcsös, szőlő), ahol a tulajdonosnak kell megtalálnia a kompromisszumot a magas terméseredmény elérése és a talajvédelem kettős igényének érvényesülése érdekében (szintvonallal párhuzamos művelés, kisebb táblák kialakítása, a talaj víznyelésének fokozása).

A vízerózióknak kitett területeken meghatározóan fontos a meglévő erdőterületek folyamatos erdőborítottságának megőrzése, ennek megfelelően a tarvágások kerülése.

7.29 TÁJREHABILITÁCIÓT IGÉNYLŐ TERÜLETEK

A megye területén a bányászati tevékenység nem jelentős, főként építőanyagokat bányásznak, de azokat is több területen elszórva, kisebb területre kiterjedve. Ebből következően nincsenek az OTRT fogalommagyarázata szerinti nagy kiterjedésű felhagyott bányaterületek és iparterületek együttese. (Az OTRT nem jelölt ki Országos jelentőségű komplex tájrehabilitációt igénylő területeket.)

A megyei tervben kijelölhetők a térségi komplex tájrehabilitációt igénylő területek. Az OTRT

megfogalmazása szerint a nagyobb területi kiterjedésű vagy kisebb területű, de sűrűn előforduló, esetenként több települést érintő, a felhagyott hagyományos ipari termelés és bányászat okozta tájsebek, az anyagnyerő helyek, illetve a hulladéklerakók területei tartoznak ebbe a kategóriába. Kisebb területeken történik felszíni bányaművelés, így ezeken a területeken a bányaművelés felhagyását követően tájsebek maradnak. A tájsebek lehatárolásához a Magyar Állami Földtani Intézet, valamint a Magyar Bányászati és Földtani Hivatal adatait használtuk fel. Az OTRT előírása szerint a roncsolt felületek újrahasznosítása, tájrendezése az érintett települések településrendezési eszközeiben meghatározott újrahasznosítási cél alapján történhet meg. A bányanyitások és bezárások időben igen változékonyak, így a tájsebek kialakulása és megszűnte (tájrendezés szükségességének megállapítása) jogi szempontból nehezebben követhető. A bányászatról szóló 1993. évi XLVIII. törvény előírja többek között a bányaművelés részletes szabályait, a tulajdonos és használó jogait és kötelezettségeit, valamint a tájrendezést is. A bánya bezárását követően a bánya művelőjének a művelés megkezdése előtt elfogadott műszaki üzemi tervnek megfelelően kell elvégeznie a bánya tájrendezését. Ebből következően a tájrendezés folyamatát akkor befolyásolhatja hatékonyan a településrendezési terv, ha az még a bánya működése során meghatározza az újrahasznosítási célt. Ezért kerültek kijelölésre a működő, 10 ha-osnál (azaz a térségi léptékben ábrázolható méretűnél) nagyobb bányaterületek, mint térségi komplex tájrehabilitációt igénylő területek. A bányaterületek elhelyezkedésének, adottságainak, ökológiai állapotának, megfelelően javasolt meghatározni az újrahasznosítás célját. Ennek meghatározásához nyújt segítséget a határozati munkarészben megfogalmazott ajánlások.

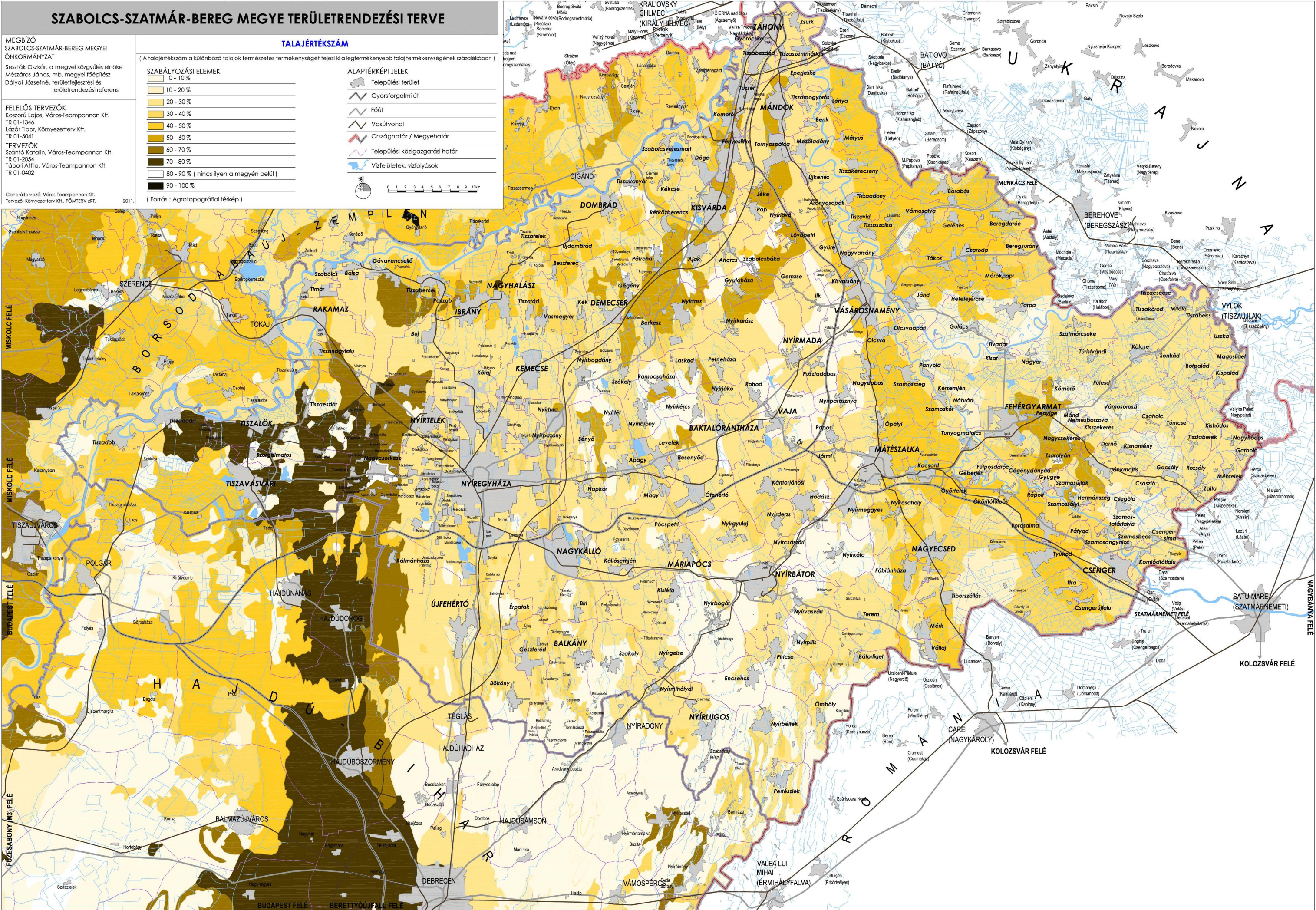
A Szatmár és a Nyírség földtani adottságait tekintve különlegességnek számít a beregi síkból meredeken kiemelkedő, dácitból álló Tarpai- (Nagy-) hegy, valamint a riolitból álló Típet-hegy (Barabás). Mindkét hegyen történt nyersanyag kitermelés, a Típet-hegyen jelenleg is található működő bánya. A lösz borította Típet-hegy zártkertjeiben szőlőtermesztés folyik. A kistérségi, helyi koncepciók készítése során javasolt megvizsgálni, hogy e térségben speciális adottságokkal rendelkező helyszínek miképpen járulhatnak hozzá a helyi turisztikai kínálat bővítéséhez.

A települési hulladéklerakókat az uniós kötelezettségvállalásunkból adódóan már be kellett zárni, melyeknek a rekultivációját – támogatási forrás igénybevétele mellett (KEOP) – el kell végezni. A Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Szilárdhulladék-gazdálkodási Társulás területén lévő 173 db hulladéklerakó rekultivációjára uniós támogatást nyert el, melynek várható befejezése 2011. februárban tervezett. A rekultiváció során a hulladéklerakók zöldterületté válnak, melynek módjai a következők: 1. rekultiváció egy ütemben, a végleges felső zárórteg rendszer kialakításával, 2. rekultiváció két ütemben, átmeneti felső zárórteg rendszer kialakításával, 3. felszámolással. Ebből következően ezeknek a hulladéklerakóknak a tájrehabilitációt igénylő területként történő kijelölésére nincs szükség.

7.3 SAJÁTOS MEGYEI TÉRSÉGEK

7.31 TÉRSÉGI JELENTŐSÉGŰ SZÁNTÓFÖLDI ÁRUTERMELŐ MEZŐGAZDASÁG TÉRSÉGE

A helyzefeltárás rámutatott, hogy a megye agrárpotenciálja sokkal kedvezőbb, mint amilyen az OTRT-ből kikövetkeztethető. A lehatárolásnál abból indulunk ki, hogy a térségi szempontból jó minőségű talajok kedvező vízellátás (öntözés) esetén magas terméseredményeket elérését teszik lehetővé. A sajátos megyei térség lehatárolása érdekében az agrotopográfiai térképek alapján meghatározott talajértékszámot vesszük alapul: a talajértékszám az adott talaj termékenységet a legjobb minőségű talaj termékenységeinek %-ában fejezi ki. Ezeken a területeken persze a legnagyobb problémát a kevés víz okozhatja, ezért növekszik meg a vízvisszatartás jelentősége, amelyre a domborzati adottságok miatt kiváló lehetőségek vannak. Ezt a sajátos megyei térséget az érintett településeknek mindenképpen javasolt figyelembe venni, mert a termőföld védelméről szóló 2007. évi CXXXIX. Törvény rendelkezik, mely meghatározza a termőföld más célú hasznosítására vonatkozó szabályokat. E törvény 11. § előírja, hogy termőföldet más célra csak kivételesen – elsősorban a gyengébb minőségű termőföld igénybevételeivel – lehet felhasználni, illetve az átlagosnál jobb minőségű termőföldet más célra hasznosítani csak időlegesen, illetőleg helyhez kötött igénybevitel céljából lehet. Ugyanez a jogszabály a belterületbe vonás szabályait is meghatározza. A térségre vonatkozó ajánlások a termőföldek védelmét, ugyanakkor az adottságok területrendezési szempontú fejlesztési lehetőségeit rögzítik.



A **megye nyugati részén**, Gávavencsellő, Nagycserkesz, Nyírtelek, Tiszadada, Tiszaeszlár, Tiszalök külterületének nagy részén, Tiszavasvári keleti, Kálmánháza és Újfehértó nyugati részén, Nyíregyháza nyugati, Tiszabercel déli peremén igen jó termékenységű talajok találhatók, melyek **szántóföldi árutermelésre kiválóan alkalmasak**. A megye alapvető érdeke, hogy ezeken a területeken a mezőgazdasági árutermelés érdekeit prioritásként kezelje. Ajánlott ennek megfelelően a térségi jelentőségű árutermelő szántóföldi mezőgazdasági területek megyei területrendezési tervi szintű lehatárolása és a kiváló termőhelyi adottságú szántóterületeknél megfogalmazott ajánlások alkalmazása a területre.

7.32 AZ ORSZÁGOS GYÜMÖLCS TERMŐHELY KATASZTER ÁLTAL ÉRINTETT TELEPÜLÉSEK

Az OTRT 8.§ (2) bekezdése kimondja, hogy az Országos Gyümölcs Termőhely Kataszter I. és II. osztályú területeihez tartozó földrészlet beépítésre szánt területté nem minősíthető.

Ennek a szabálynak a betartása a kataszter által érintett települések ismerete nélkül nehézségekbe ütközik. Az Érdi Gyümölcs és Dísznövénytermesztési Kutató Fejlesztő Nonprofit Közhasznú Kft. adatszolgáltatása alapján a terv meghatározta azokat a településeket, ahol a gyümölcs termőhelyre vonatkozó OTRT szabályt figyelembe kell venni a településrendezési tervek készítése során.

A megye gyümölcstermesztésben betöltött jelentőségét és alkalmasságát biztosítja, hogy csupán hét település nem érintett a gyümölcs kataszter által.

Ez azonban a gyümölcstermesztésre alkalmas területek védelme mellett azt is jelenti, hogy a megye szinte összes települése területén a beépítésre szánt területek kialakítását a gyümölcs termőhely kataszter erősen korlátozhatja. Megfontolandó lenne a beépítésre szánt területek kialakításának tilalmát csak az I. osztályú területekre korlátozni.

7.33 SZÉLERŐMŰ ELHELYEZÉSÉHEZ VIZSGÁLAT ALÁ VONHATÓ TERÜLET

A szélörvényművek, szélörvénymű parkok kijelölésére vonatkozóan nincs általános országos szintű szabályozás, így a településrendezés szintjén okoz problémát, hogy hol szabad, illetve hol nem szabad szélörvényművek létesítésére területet biztosítani.

A terv ehhez kíván segítséget nyújtani azzal, hogy kizárja azokat a térségeket, ahol szélörvénymű telepítése természetvédelmi, tájképvédelmi, ökológiai, kultúrtörténeti szempontból nem javasolható. Ezzel szemben kijelöli azokat a területeket, ahol a szélörvénymű telepítés lehetősége vizsgálható.

A vizsgálható térség kijelölésénél kizáró okként vettük figyelembe a következő területeket:

- védett természeti területet
- Natura 2000 területet
- magterületet, ökológiai folyosót és puffterületet
- erdőterületet, erdőtelepítésre alkalmas területet
- országos jelentőségű tájképvédelmi területet
- világörökségi területet, történeti település településképvédelmi területét

Ezen térségekben az ökológiai hálózat, tájképi, természeti értékek védelme, a kulturális örökség, világörökség értékeinek megőrzése miatt véleményünk szerint szélörvényművek kialakítását meg kellene akadályozni.

Fontos szabály továbbá, hogy szélörvénymű a repülőterek műszaki infrastruktúra hálózatok védőterületeinek, továbbá a települési területek zajtól védendő területhasználatainak védőtávolsága figyelembe vételével létesíthető.

8. VÍZGAZDÁLKODÁS

A vízgazdálkodás jelentősége részletesen bemutatásra került a Helyzetelemzés 259-269 oldalán. Jelen fejezetben a vízgazdálkodással összefüggő településszerkezeti tervi elemek, térségi övezetek lehatárolásának megalapozása kerül bemutatásra.

A vízgazdálkodás, mint sokrétű tevékenységet magában foglaló szakmai ágazat jelentősége megnövekedett az utóbbi évtizedekben, és tartalma jelentősen kibővült. Míg korábban elsősorban a vízkárelhárítás, a mezőgazdaság igényeinek ellátása volt a legfőbb feladat, úgy az utóbbi évtizedekben megjelentek a környezet- és természetvédelmi szempontok, és külön üdvözlendő, hogy az országban szinte egyedülálló módon a közlekedéssel és turizmussal kapcsolatos szempontokat is kiemelten vizsgálják a helyi vízügyi szakemberek. A (tiszt) víz értéke folyamatosan növekszik, a globális éghajlatváltozás időszakában pedig különösen fontos szerepe van a vízgazdálkodásnak, hogy figyelembe vegye a mezőgazdaság (belvízelvezetés, öntözés, tározás), a környezetvédelem, a természetvédelem, a vízkárelhárítás, települési érdekek szempontjait, azaz megkerülhetetlen az adottságoknak és az igényeknek megfelelő komplex tájgazdálkodás kialakítása. Ugyanakkor a vízgazdálkodásnak kiemelt szerepe van az ivóvízbázisok védelmében, az emberek megfelelő ivóvízzel történő ellátásában, a szennyvizek megfelelő kezelésében is. A vízgazdálkodás tehát nem csupán a vízzel kapcsolatos tevékenységeket kell, hogy magában foglalja, hanem a vízgazdálkodással közvetlenül érintkező szakmai ágazatok aktív bevonásával egyensúlyt kell teremteni a különböző szempontok, igények érvényesítése között.

Ennek egyik megalapozója a 2004-ben elfogadott EU Vízkeret Irányelv, mely gyökeres szemléletváltást jelent a vízgazdálkodással összefüggő tevékenységek területén. Kitűzött célja a vízfolyások, állóvizek jó ökológiai, vízminőségi és mennyiségi, valamint a felszín alatti vizek esetében a jó minőségi és mennyiségi állapot elérése a cél. Erre vonatkozóan figyelembe kell venni az alegység szintű vízgyűjtő-gazdálkodási tervek intézkedéseit. Az Országos Vízgyűjtőgazdálkodási Tervet az 1127/2010 (V. 21.) Korm. rendelet deklarálta.

A komplex szemlélet kialakulását ösztönözheti a Közgyűlés által tavaly elfogadott 97/2009. (V. 7.) megyei közgyűlési határozat, mely a megye felszíni és felszín alatti vizeinek hasznosítására és megóvására vonatkozó tevékenységek összehangolására átfogó komplex vízfejlesztési stratégia kidolgozását tűzte ki célul. A határozat kiemeli, hogy a stratégia megbízható alapja kell, hogy legyen egy vízre alapozott, hosszú távú gazdaságfejlesztési stratégiának is.

Sajnálatos módon a megyei területrendezési terv mozgásteret rendkívül szűkre szabott, a területrendezésre vonatkozó jogszabályok erősen behatárolják a tervben megjeleníthető tartalmat (2003. évi XXVI. tv., 218/2009 (X.6.) Kr. rendelet stb.), a korábbi tartalmi követelményekhez képest kikerültek például a vízi közművekkel összefüggő építmények ábrázolhatósága. Ugyanakkor a terv – a jogszabályok adta keretek között – igyekszik a fent részletezett komplex szemléletet a tervbe ültetni az övezetekre vonatkozó ajánlások és az egyedi építményekre, vízgazdálkodási térségekre vonatkozó irányelvek megfogalmazása révén (határozattal elfogadandó munkarész).

8.1 A VÍZGAZDÁLKODÁSI TÉRSÉGRE VONATKOZÓ IRÁNYELVEK

A vízgazdálkodási térség az OTt törvényi előírása szerint: „országos, kiemelt térségi és megyei területrendezési tervben megállapított területfelhasználási kategória, amelybe egyes folyóvizek, egyes állóvizek, egyes vízfolyások és egyes csatornák medre és parti sávja tartozik.”

Az OTt a vízgazdálkodási térség kijelölésére nem ír elő alsó méretbeli korlátot, így elvileg minden vízfelület ebbe a térségi területfelhasználási kategóriába sorolandó. A vízgazdálkodási térségekre vonatkozólag az OTt előírja, hogy a területüket legalább 90%-ban vízgazdálkodási térség kategóriába kell sorolni, a fennmaradó részen városias települési térség nem jelölhető ki”.

Vízgazdálkodási térségeként szabályozandó a megyében:

- Folyók (Tisza, Szamos, Kraszna, Túr); egyéb kisebb természetes vízfolyások medre és parti sávja
- térségi jelentőségű belvíz- és öntözőcsatornák (pl. Keleti- és Nyugati-főcsatorna)

- térségi jelentőségű holtágak medre és parti sávja;
- természetes és mesterséges tavak, tározók (pl. Szabolcsveresmarti-víztározó, a Leveleki-víztározó, a Szelkő-tó, Nagyhalászi-halastó), kisebb térségi jelentőségű vízfelületek medre és parti sávja.

A vízgazdálkodási térség területén a különböző tájhasználati érdekeket (természet- és környezetvédelem, árvízvédelem, vízellátás, ártéri tájgazdálkodás, halászat, turizmus, esetleg vízi közlekedés), **összehangoltan, egymással egyensúlyban és a vízgazdálkodás egészét integrált rendszerként kezelve kell érvényesíteni.** A megye folyóvizei és holtágai egyben az országos **ökológiai hálózat meghatározó folyosói**, ennél fogva települési szinten olyan tevékenység, területfelhasználás elhelyezése támogatható a vízgazdálkodási térségekben és azokkal határosan, mely összhangban van a védelem funkciójával. A megye alapvető érdeke ugyanakkor, hogy a felszíni vízben rejlő gazdasági potenciálokat a társadalom hasznosítsa (védelem és kínálat egyensúlya!). A folyók árterületein a többcélú vízgazdálkodás megteremtésével **ösztönözn**i javasolt **a komplex (ártéri) tájgazdálkodás kialakítását.** A folyók és állóvizek mentén javasolt **elősegíteni a vízi turizmus fejlesztését**, az ezekkel összefüggő létesítmények (pl. kikötők) elhelyezhetőségéhez szükséges jogszabályi háttér biztosításával.

Kisebbsz természetes vízfolyások, patakok esetén kerülni javasolt a mesterséges medrek kialakítását, és célszerű törekedni a meglévő mesterséges medrek és közvetlen környezetük természetközeli átalakítására (településen belül is). A meglévő kisvízfolyások vonalának revitalizációja lehetőséget ad az élővilág terjeszkedésére, újabb, kisebb léptékű (helyi jelentőségű) ökológiai folyosók kialakulására, a települési környezet javítására. Ebben javasolt illeszkedni a vízgyűjtő-gazdálkodási tervezés alegység szintű terveiben előírt intézkedésekhez.

A vízgazdálkodási területek és azok közvetlen környezetének használata esetén figyelembe kell venni a nagyvízi medrek, a parti sávok, a vízjárta, valamint a fakadó vizek által veszélyeztetett területek használatáról és hasznosításáról, valamint a nyári gátak által védett területek értékének csökkenésével kapcsolatos eljárásról szóló 21/2006. (I. 31) Kormány rendelet előírásait. A vízilétesítmények (pl. árvízvédelmi töltések) melletti területet, ingatlant a tulajdonos, vagy használó csak úgy hasznosíthatja, művelheti, hogy ezáltal azok állapotát, üzemeltetését ne veszélyeztesse, a víz természetes lefolyását ne akadályozza, a víz minőségét ne károsítsa. A vizek és a közcélú vízilétesítmények kezelésére jogosult és köteles személyek a vizek és egyes közcélú vízilétesítmények mentén az azokkal kapcsolatos vízgazdálkodási szakfeladataik ellátására, a meder megközelítésére parti sávot használhatnak, melynek mérete a Tisza esetén 10 méter, a többi vízgazdálkodási terület esetén 6 méter a partvonalától számítva.

8.2 VÍZGAZDÁLKODÁSSAL ÖSSZEFÜGGŐ EGYEDI ÉPÍTMÉNYEK

A 218/2009. (X. 6.) Kormányrendelet szerint építmények által igénybe vett térség térszerkezeti egységként szabályozandók az alábbi – vízrendezéssel, a vízháztartás egyensúlyával, árvízvédelemmel összefüggő országos illetve térségi jelentőségű infrastruktúrahálózatok és építmények:

- elsőrendű árvízvédelmi fővonal (OTrT), másodrendű árvízvédelmi védvonal (MTrT);
- szükségtározók (OTrT);
- folyami nagyműtárgyak (OTrT);
- A VTT I. ütemében megvalósuló árvízi tározók (OTrT);
- 10 millió m³-nél nagyobb (OTrT) illetve 1 millió m³-nél nagyobb, 10 millió m³-nél kisebb (térségi jelentőségű) tározási lehetőség (MTrT);

A megyében szükségtározót nem jelölt az OTrT.

8.21 ÁRVÍZVÉDELMI FŐVONALAK

Az **elsőrendű árvízvédelmi fővonalak** megnevezését az alábbi táblázat tartalmazza (100/2007. (XII. 23.) KVM rendelet alapján):

Védelmi szakasz száma	Védelmi szakasz megnevezése	Vízfolyás	Védvonal hossza (km)
FETIKÖVÍZIG			
07. 01.	Nagyhalász-Veresmart-buji	Tisza, Lónyay fcs.	40,713
07. 02.	Veresmart-nagyhalászi	Tisza	22,727
07. 03.	Zsurk-veresmarti	Tisza	27,773
07. 04.	Vásárosnamény-zsurki	Tisza	18,800
07. 05.	Szatmárcseke-olcsvai	Tisza	31,258
07. 06.	Magosliget-tiszakóródi	Tisza	26,022
07. 07.	Vásárosnamény-lónyai	Tisza	31,000
07. 08.	Tarpa-vásárosnaményi	Tisza	30,200
07. 09.	Kótaj-vencsellői	Lónyay fcs.	17,950
07. 10.	Lónyay bp. Berkesz-kótaji	Lónyay fcs.	42,820
07. 11.	Lónyay jp. Berkesz-kótaji	Lónyay fcs.	21,140
07. 12.	Mérkválaj-vásárosnaményi	Kraszna	59,777
07. 13.	Ágerdőmajor-olcsvai	Kraszna	40,482
07. 14.	Csenger-olcsvai	Szamos	46,650
07. 15.	Szamosbecs-olcsvai	Szamos	46,385
07. 16.	Nagyhódos-kölcsei	Túr	40,239
07. 17.	Kispalád-Hármashatár-tiszakóródi	Túr	35,425
TIKÖVÍZIG			
09.02	Tiszatarján-Rakamazi (csak részbe érinti a megyét)	Tisza	66,820
		Keleti-főcsatorna bal és jobbpart	4,755 + 4,725
ÉKÖVÍZIG			
08.04	Inérhát-Tokaji (csak részben)	Tisza bal part	45,381
08.05/I.	Zalkod-tiszacsermelyi (csak részben)	Tisza bal part	30,600

E táblázat egyszerűsített változatát a rendelet tervezet 2. számú melléklete is tartalmazza.

Korábban az adatszolgáltatók megadták a másodrendű árvízvédelmi vonalak elhelyezkedését (pl. Olcsva, vagy Komlódtótfalu térsége), azonban az OTRT, mint elsőrendű árvízvédelmi vonal ábrázolja, így a megyei tervnek ezzel összhangban kell ábrázolnia ezeket az elemeket.

Az árvízvédelmi vonalak legjelentősebb fejlesztése a Beregi térségben folyik. A beregi öblözet Vásárosnamény és Lónya közötti még kiépítetlen 27 km hosszú árvízvédelmi töltéseinek fejlesztéséhez elkészültek a kivitelezési tervek. A fejlesztés során a magassági hiány megszüntetése, az altalaj állékonyságának erősítése történik meg. A megvalósítás várhatóan 2012-ben fejeződik be. A Vásárosnamény-Zsurk árvízvédelmi vonal fejlesztésére előtanulmány készült 2009-ben. Pályázat keretén belül várhatóan elkezdődik egy Tisza-Szamos-Túr közti árvízvédelmi rendszer koncepciójának kidolgozása.

8.22 A VÁSÁRHELYI-TERV TOVÁBBFEJLESZTÉSE I. ÜTEMÉBEN MEGVALÓSULÓ ÁRVÍZI TÁROZÓK

Szamos-Krasznaközi árapasztó tározó: Szamosszeg, Szamoskér, Kocsord, Tunyogmatolcs, Ópályi, Nagydobos, Győrtelek, Mátészalka településeket érinti, lehatárolása a FETIKÖVÍZIG adatszolgáltatása alapján történt.

Az árapasztó tározó létesítésére a vízjogi létesítési engedélyt kiadták. A tározó feladata a Szamos folyón érkező árhullámok csökkentése, ezzel tehermentesítve a Tisza védvonalait is. A tározó fontos feladata lehet a térség területeinek vízpótlása, elősegítve ezzel a térségben élők számára a tájhasználat váltást, vizes élőhelyek kialakítását. Rendkívüli árvíz idején a tározó 56 km²-es területén, 146 millió m³ víz tározására lesz lehetőség. Az előkészítési (területszerzés,

régészet) munkák után a kivitelezés elindulhat. A megvalósításra nyertes **KEOP** pályázattal adódhat lehetőség, amelyet a **Vízügyi és Környezetvédelmi Központi Igazgatóság** koordinál. A projekt megvalósulásának várható ideje 2013 áprilisa.

Jánd-Gulácsi tározó (Beregi-árapasztó): Tarpa, Tivadar, Gulács, Jánd, Vásárosnamény, Tákos, Csaroda, Hetefejércse, Márokpapi településeket érinti.

Az árapasztó tározó megépítése a legutóbbi KVvM tájékoztatás szerint 2013-ig megtörténik. Az árvízi tározó legfőbb tulajdonságai a hozzáférhető információk alapján, hogy a vízfelülete 42 km² nagyságú, a tárolt vízmennyiség pedig hozzávetőlegesen 60 millió m³ lehet. Az árapasztó része a Beregi síkot érintő, határon is átnyúló komplex árvízvédelmi-vízgazdálkodási-ártérrevitalizációs fejlesztésnek. Előzménye, hogy a beregi térség képviselői, polgármesterei 2004-ben a KVvM-nek írt levelükben megfogalmazták fejlesztési szándékaikat egy árapasztással összekapcsolt vízre alapozott beregi térségfejlesztés tekintetében.

E beregi elképzeléseket kiegészítve az ukrán oldali Borzsa vízgyűjtőjére készült fejlesztési elképzelésekkel és közös projektté fejlesztve a megyei vízügyi igazgatóság a „Magyar-ukrán komplex árvízvédelmi-vízgazdálkodási-ártérrevitalizációs fejlesztési tervek kidolgozása a Bereg és a Borzsa vízgyűjtőjére” című pályázat keretében forrásokat nyert a közös magyar-ukrán tervek kidolgozására. A két ország vízügyi szakemberei egymással szorosan együttműködve, de külön magyar és ukrán tervezési program keretében az magyar oldalon elkészül a Jánd-Gulácsi árapasztó tározó terve, és a tájgazdálkodási, természetvédelmi célú vízpótló rendszer kiválasztott elemeinek terve (állandó tározók terve, vízvezető és vízkormányzó létesítmények egy része, monitoring terv, a Lónyai belvíztározó terve). A fejlesztés megvalósítási szakasza 2011. évben a kivitelezési munkákkal megkezdődhet, melynek befejezése 2014-re prognosztizálható.

Az árapasztó tározók megvalósításával párhuzamosan van lehetőség a vízre megalapozott komplex tájgazdálkodás rendszerének kiépítésére. Azonban az Országgyűlés 2009. december 14-én fogadta el a **VTT módosítását**, melyben a földhasználat tájhasználati szempontból kedvező korlátozását enyhítette, és a kártalanítás feltételeit az ártéri gazdálkodás szakmai elveihez kötötte. Ezeket az elveket és a kártalanítás feltételeit a kormány egy későbbi rendeletben állapítja meg, addig a kártalanításra az általános szabályok vonatkoznak. Amennyiben szigorú, jól körülhatárolt, ténylegesen szakmai alapú gazdálkodási elvek, és kártalanítási feltételek kerülnek meghatározásra e rendeletben, akkor kedvezően is alakulhat a terület-felhasználás változása. **Amennyiben elhúzódik a rendelet megalkotása, vagy túlzottan általános szakmai elvek kerülnek meghatározásra, akkor ez jó pár évre, akár egy évtizedre is lelassíthatja (vagy le is állíthatja) a korszerű tájgazdálkodási rendszerek kialakulását.**

Megjegyzendő, hogy ezt a fokozatos tájhasználat változást segíti elő a Beregi árapasztó térségben a térségi szerkezeti terven a vegyes területfelhasználású térség kijelölése, mely rugalmasabb kijelölést tesz lehetővé az erdő és mezőgazdasági területek tekintetében a települések rendezési tervében. A

Annak ellenére, hogy jelenleg kedvezőtlen folyamatok hatnak a komplex beruházásként indult kivitelezésekre, a tározóknak **az árvízvédelem mellett jelentős gazdasági, ökológiai hatásuk lehet a térségben**, kiegészítve a Tisza-tó adta lehetőségeket, ezért a területrendezési tervezés során kiemelten kell kezelni ezt a területet. Az árvízi tározóknak turisztikai (rekreációs) szerepe csak abban az esetben lehet, ha a korábbi elképzelések, tervek szerint területükön megvalósul az állandó tározás is.

8.23 10 MILLIÓ M³-T MEGHALADÓ, ÉS AZ 1 MILLIÓ M³-NÉL NAGYOBB, 10 MILLIÓ M³-NÉL KISEBB TÉRFOGATTAL TERVEZHETŐ TÁROZÁSI LEHETŐSÉGEK

A megye területén elhelyezkedő legnagyobb tározóra, a Rétközi tóra (Szabolcsveresmarti víztározó) az Igazgatóság a Szabolcsi Halászati Kft-vel közösen elkészítette a tó stabil vízszinttartását és vízpótlását biztosító, Tiszából történő vízkivétel tanulmánytervét. Ez a tó

vízgazdálkodási területként került feltüntetésre. Ezt a térségi szerkezeti terven vízgazdálkodási térségként ábrázoltuk.

Felső-Túri tározó: Garbolc, Kishódos, Nagyhódos településeket érinti. A lehatárolás a FETIKÖVÍZIG adatszolgáltatása alapján történt.

A projekt célja a túri ártér egy részének revitalizációjával összhangban a térség jelenleg nem megfelelő árvízi biztonságának megteremtése. A tervezett ártérrevitalizációs, árvízvédelmi létesítmények kivitelezéséhez szükséges nagyléptékű beruházások elkezdéséhez szükséges a **vízjogi létesítési engedélyezési tervek elkészítése**, valamint a környezetvédelmi engedély megszerzéséhez szükséges **környezetvédelmi hatásvizsgálatok elvégzése**. Ezen túl a tervek részeként ki kell dolgozni a Romániában a Túron már meglévő Kányahazai víztározó és a magyar területen létesíteni tervezett árapasztó tározó közös összehangolt üzemeltetési szabályait valamint az ehhez szükséges közös **árvízhidrológiai monitoring tervét**.

Lónyai-tározó: Az előbbieken bemutatott magyar-ukrán komplex fejlesztési projekt keretében készül el, mely csak Lónya közigazgatási területét érinti.

Nyíregyháza-Oros: A FETI-KÖVÍZIG szerint Az Orosi tározórendszer egy morfológiailag tározásra alkalmas területen helyezkedik el, azonban annak legnagyobb (terület és térfogat) területi egysége annak védett természeti értékei miatt nem helyezhető elöntés alá, így e rendszer megvalósítása nem lehetséges. Megjegyezzük, hogy a tervezett tározó rendszer további tagjai azonban nem érintenek védett természeti területeket. A víz egyre nagyobb kincsé válik, ezért ezeknek a tározóknak jelentős szerepük lehet a jövőben a vízigények kielégítésében, amennyiben a nagyobb egység nélkül is megvalósíthatók. Ezért továbbra is javasolt e tározórendszer kisebb tagjainak területbiztosítása.

Laskod: a FETI-KÖVÍZIG tájékoztatása szerint tulajdonosi nyilatkozatok (régén kivándorolt, tengerentúli tulajdonosok) beszerzésének lehetetlensége akadályozza az állandóvá tételhez szükséges vízjogi engedély beszerzését. Itt is ki kell emelni a vízvisszatartás szükségességét. Abból kiindulva, hogy a megyei tervek 20-25 évre készülnek, ezidő alatt olyan jogszabályi változások is történhetnek, hogy elgördül az akadály a tározó megvalósítása előtt, így a területbiztosítás indokolt lehet. Így továbbra is javasoljuk e tervezett tározó területbiztosítását.

Az 1 millió m³-nél nagyobb és 10 millió m³-nél kisebb tározási lehetőség területén (Nyíregyháza-Oros, Laskod) olyan területhasználat megállapítása javasolt a településrendezési tervekben, mely lehetőséget ad egy későbbi véglegesített körvonalú, többfunkciójú víztározó elhelyezésére. A tározási lehetőség lehatárolt területén **nem javasolt beépítésre szánt terület kijelölése, illetve a beépítésre nem szánt területek esetén építmények elhelyezése**. Ezeknek a tározási lehetőségeknek nemcsak a vízvisszatartás a jelentőségük, hanem jelentős turizmusfejlesztő hatásuk, gazdaságfejlesztő (öntözés) hatásuk is lehet. Ezért a településrendezési tervekben javasolt vizsgálni a turizmussal összefüggő fejlesztések és kapcsolódó területbiztosítás lehetőségét.

A folyamatos szárazulás ellensúlyozása érdekében a településrendezési tervezés során a Nyírség adottságait figyelembe véve javasolt ennél kisebb tározási lehetőség vizsgálata és kijelölése is. Amennyiben kijelölésre kerülnek ilyen területek, úgy itt is célszerű a komplex hasznosítás vizsgálata.

8.3 VÍZGAZDÁLKODÁSSAL ÖSSZEFÜGGŐ ÖVEZETEK, SAJÁTOS MEGYEI TÉRSÉGEK

8.31 KIEMELTEN ÉRZÉKENY FELSZÍN ALATTI VÍZMINŐSÉG-VÉDELMI TERÜLETEK ÖVEZETE

Földünk egyik legnagyobb problémája az ivóvíz minőségű víz egyre fogyatkozó készlete. A hazánkban lévő ivóvízkészlet védelméről a vízbázisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízi létesítmények védelméről szóló 123/1997. (VII. 18.) kormányrendelet

gondoskodik. Az érintett területeken végzett bármilyen tevékenység esetén e rendelet előírásait kell figyelembe venni. Az OTrT-ben meghatározásra került a kiemelten érzékeny felszín alatti vízminőség-védelmi terület övezete, a helyzetelemzésben részletesen bemutatásra kerültek a működő és távlati ivóvízbázisok.

A sérülékeny ivóvízbázisok területi elhelyezkedését a tervezés indulásakor az illetékes vízügyi igazgatóságok bocsátották a megye rendelkezésére, így a **programban a vízbázisok** (kiemelten érzékeny felszín alatti vízminőség-védelmi terület övezeti) **lehatárolása pontosításra került**. A program lezárását követő időszakban azonban elfogadásra került a 282/2009. (XII. 11.) Korm. rendelet, mely meghatározza az adatszolgáltatásra kötelezettek körét, így a kiemelten érzékeny felszín alatti vízminőség-védelmi területekkel kapcsolatban is. Az NFGM és az Állami Főépítész véleményét figyelembe véve kérte meg a megyei önkormányzat az adatszolgáltatásra kötelezett illetékes minisztériumtól az adatokat, azonban a javaslattevő fázis lezárásáig **nem érkezett válasz a minisztériumtól**.

A Nemzeti Fejlesztési és Gazdasági Minisztérium véleménye szerint csak az OTrT szerinti (pontosítás nélküli) lehatárolás ábrázolható, ezért a rendelet tervezet is ezt tartalmazza. A mellékelt térkép a FETIKÖVÍZIG és TIKÖVÍZIG állásfoglalása szerint pontosított övezeti lehatárolást ábrázolja, mely véleményünk szerint összhangban van a területfejlesztésről és területrendezésről szóló 1996. évi XXI. törvény 23/A § (1) bek. c) pontjával, miszerint az országos övezetek által érintett területeket az érdekelt államigazgatási szervek állásfoglalása alapján kell lehatárolni.

A jogszabályi háttérrel figyelembe véve kérjük az illetékes államigazgatási szervek állásfoglalását, hogy melyik lehatárolás fogadható el.

A pontosítás véleményünk szerint megalapozott, mivel a megyének és az államigazgatási szerveknek különösen nagy a felelőssége és érdeke, hogy a valós viszonyoknak megfelelő területrendezési szempontú korlátozások kerüljenek bevezetésre, hiszen ahol új korlátozások merültek fel az elfogadott magasabb szintű jogszabályokhoz képest, ott érvényesülniük kell a korlátozó előírásoknak, ahol viszont a korlátozó tényezők megszűntek, ott a korlátozó előírások se jelenthetnek felesleges akadályt.

Az övezeti lehatárolás pontosításának alátámasztása:

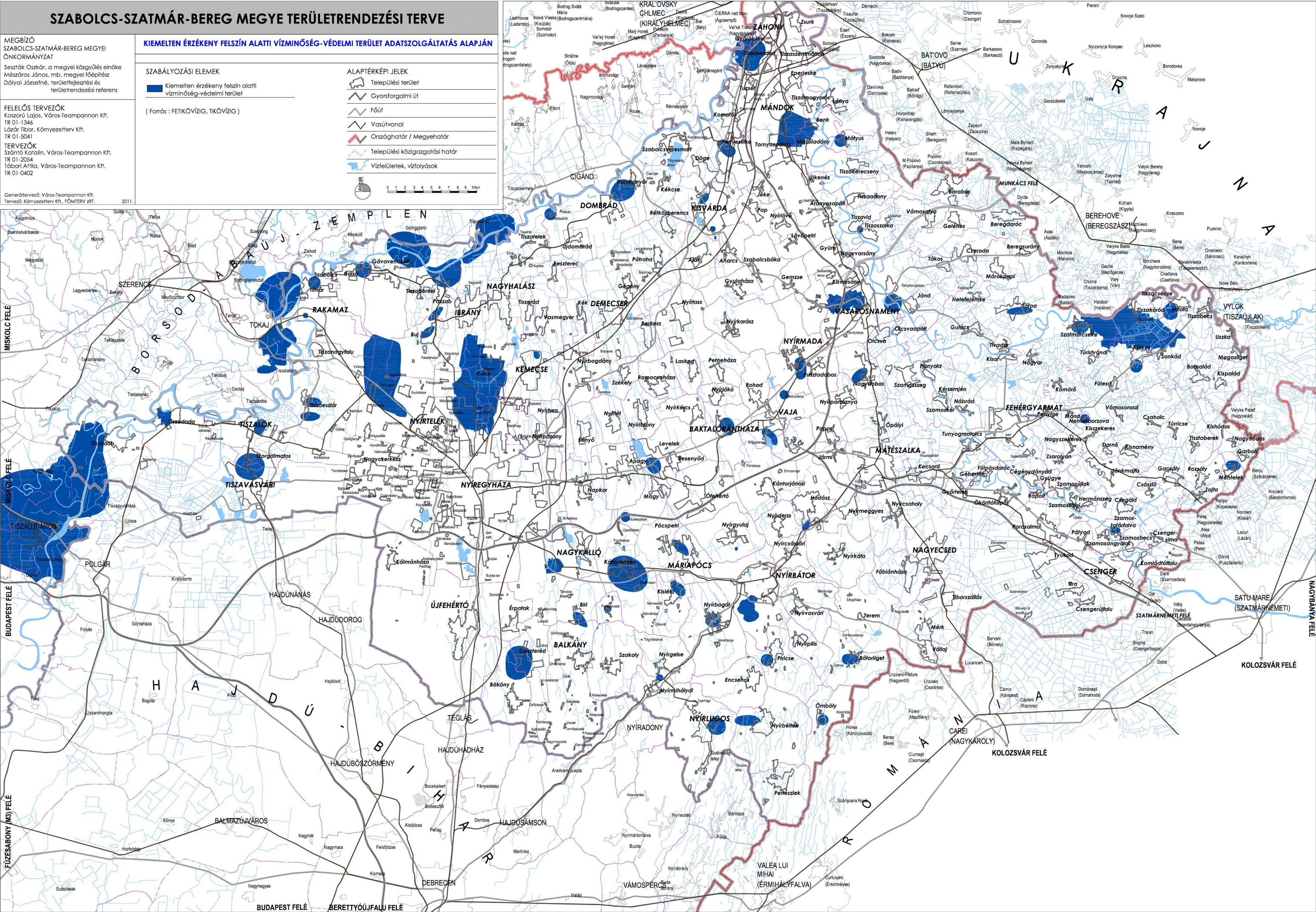
Az vízügyi igazgatóságok véleménye szerint a megyében 60 db sérülékeny vízbázis található, melyből 52 a FETIKÖVÍZIG, 6 (Tiszavasvári, Tiszadada, Tiszadob, Tiszalök, Tiszaeszlár, Tiszanagyfalu) a TIKÖVÍZIG működési területén található. A FETIKÖVÍZIG ismét megerősítette, hogy az OTrT-ben jelölt Szakoly-Balkány vízbázis a diagnosztikai vizsgálatok alapján nem bizonyult sérülékenynek, a Mátészalka vízbázis esetében csak rétegbeli védőidom került kijelölésre, melynek nincs felszíni metszete, ezért ezeknek a területeknek a kijelölésére nincsen szükség. A TIKÖVÍZIG ugyanakkor ismét megerősítette, hogy Nyírlugoson előzetesen sérülékenynek minősített ivóvízbázis található. A FETIKÖVÍZIG 5 védőterületet és védőidomot jelölt ki 2010-ben. (Nyírbátor, Nyírvasvári, Nagykálló városi vízmű, nagykállói hévízkút, Vásárosnamény Mátészalka)

Távlati ivóvízbázis található Vásárosnamény, Mándok és Tizsakóród térségében. A nyilvántartott távlati vízbázisok sérülékeny földtani környezetben vannak, de kevésbé veszélyeztetettek az üzemelő ivóvízbázisok nagyobb részénél. Kijelölésüknél ugyanis kiemelt szempont volt a terület viszonylagos érintetlensége, a jelentős szennyeződést okozó területhasználatok, tevékenységek hiánya. Az OTrT-hez képest a Szatmárcseke és Vásárosnamény környékén lévő távlati ivóvízbázis a kapott adatszolgáltatás alapján pontosításra került.

8.32 NAGYVÍZI MEDER

A nagyvízi meder területe a folyóvölgynek természetes magaslatokkal vagy árvízvédelmi töltésekkel szegélyezett része, amelyen belül a folyó legnagyobb árvizei is levonulnak. Az OTrT előírta ennek az övezetnek a megyei területrendezési tervben történő kijelölését.

A 21/2006. (I. 31.) Kormányrendelet 5. §-ának (1) bekezdése szerint a nagyvízi meder területét a mértékadó árvízszint vagy az eddig előfordult legnagyobb árvízszint közül a magasabb jelöli ki. A gyakorlatban ez azt jelenti, hogy ott, ahol nem kellő magasságú a védőgát, ott a nagyvízi meder a folyóvölgy természetes magaslatáig, vagy annál nagyobb területen is kijelölésre kerülhet. Ezeken a területeken új beépítésre szánt területek nem jelölhetők ki az OTrT szerint.



Az övezet lehatárolása a Vízügyi és Környezetvédelmi Központi Igazgatóság adatszolgáltatása alapján történt.

A települési szabályozási tervek készítése során olyan területhasználat kijelölésére javasolt törekedni, amely egyrészt biztosítja a természetközeli és természetes élőhelyek védelmét, másrészt lehetőséget teremt az adott terület többcélú hasznosítására (mező-, hal-, erdő-, gye-, és vadgazdálkodás), vagy az ártéri tájgazdálkodás feltételeinek megteremtésére. A nagyvízi meder mezőgazdasági területeit olyan korlátozott használatú mezőgazdasági területként javasolt szabályozni, ahol épületek nem létesíthetők. Amennyiben ez a terület az OTÉK szerinti hullámtérrel megegyező, ami miatt a településrendezési tervekben vízgazdálkodási területet kell kijelölni, akkor a vízgazdálkodási térségnél már bemutatott másodlagos területfelhasználást célszerű bevezetni. A településrendezési terveknek azonban vizsgálniuk kell, hogy a nagyvízi meder rekreációs célú hasznosítása miként oldható meg: elsősorban a vizekkel összefüggő, közösségi, rekreációs célú építmények elhelyezését célszerű ösztönözni megfelelő területfelhasználás kijelölésével, figyelembe véve a természetvédelem és az árvízvédelem igényeit.

A nagyvízi medret érintő bármilyen tevékenység, beavatkozás, tervkészítés során figyelembe kell venni a 21/2006. (I. 31.) Kormányrendelet előírásait.

8.33 RENDSZERESEN BELVÍZJÁRTA TERÜLETEK ÖVEZETE

A megye területének domborzati jellege miatt jelentős sík területtel rendelkezik, ezért az **egész megyében jellemzően számítani lehet belvizes foltok, területek megjelenésére**. A megyében a következő belvízvédelmi szakaszok találhatók (10/1997 KHVM rendelet alapján):

Belvízvédelmi szakasz			
száma	neve	központja	érintett települései
07.01.	Érpatak-(VIII.)-Simai-(IX.) főfolyások völgye	Nyíregyháza	Bököny, Érpatak, Geszteréd, Hajdúhadház, Kálmánháza, Kemecse, Kótaj, Nagycserkesz, Nyíregyháza, Nyíregyháza-Nyírszőlős, Nyírtelek, Téglás, Újfehértó
07.02.	VII. sz. főfolyás völgye	Nagykálló	Balkány, Biri, Kállósején, Kemecse, Nagykálló, Napkor, Nyíradony, Nyíregyháza-Oros, Nyírmihálydi, Nyírpazony, Nyírtura, Szakoly
07.03.	IV-V-VI. sz. főfolyások völgye	Levelek	Apagy, Demecser, Kemecse, Kék, Kisléta, Levelek, Magy, Máriapócs, Napkor, Nyírbogát, Nyírgelse, Nyíribrony, Nyírtét, Ófehértó, Pócspetri, Ramocsaháza, Sényő, Székely, Vasmegeyer
07.04.	III. sz. főfolyás völgye	Baktalórántháza	Baktalórántháza, Besenyőd, Berkesz, Kántorjánosi, Laskod, Levelek, Nyírbátor, Nyírders, Nyírgyulaj, Nyíribrony, Nyírkákó, Nyírkércs, Nyírmada, Nyírtass, Ófehértó, Őr, Petneháza, Ramocsaháza, Rohod, Székely, Vaja
07.05.	Beregi	Vásárosnamény	Barabás, Beregdaróc, Beregsurány, Csaroda, Fejércse, Gelénes, Gergelyugornya, Gulács, Hete, Jánd, Lónya, Márokpapi, Mátyus, Tarpa, Tákos, Tiszaadony, Tizakerecseny, Tizaszalka, Tizavid, Tivadar, Vámosatya, Vásárosnamény
07.06.	Felső-szabolcs-alsó	Tiszabercel	Balsa, Búj, Gáva, Vencsellő, Ibrány, Kemecse, Kótaj, Nagyhalász, Paszab, Rakamaz, Szabolcs, Tímár, Tiszabercel, Tiszarád, Tiszatelek
07.07.	Felső-szabolcs-középső	Dombrád	Berkesz, Beszterec, Demecser, Dombrád, Gégény, Kemecse, Kék, Nyírbogdány, Vasmegeyer, Újdombrád
07.08.	Felső-szabolcs-felső	Kisvárd	Ajak, Anarcs, Aranyosapáti, Benk, Dombrád, Döge, Eperjeske, Fényeslitke, Gemze, Győröcske, Gyulaháza, Gyüre, Ilk, Jéke, Kékcse, Kisvarsány, Kisvárd, Komoró, Lövőpetri, Mándok, Mezőladány, Nagyvarsány, Nyírkársz, Nyírlövő, Nyírtass, Pap, Pátroha, Rétközberencs, Szabolcsbáka, Szabolcsveresmart, Tiszabездé, Tizakanyár, Tizsamogyorós, Tizsaszentmárton, Tornyospálca, Tuzsér, Újkenéz, Záhony, Zsurk
07.09.	Tisza-Túr köz	Tizakóród	Botpalád, Garbolc, Kísar, Kishódos, Kispalád, Magosliget, Méhtelek, Milota, Nagyar, Nagyhódos, Panyola, Sonkád, Szatmárcseke, Tizabecs, Tizacsécse, Tizakóród, Tiztaberek, Túrricse, Uszka

07.10.	Tisza-Szamos köz	Fehérgyarmat	Cégénydányád, Csaholc, Császló, Csegöld, Csenger, Csengersima, Darnó, Fehérgyarmat, Fülesd, Gacsály, Gyúgye, Hermánszeg, Jánkmajtis, Kisnamény, Kisszekerés, Kérsemjén, Komlódtótfalu, Körmörő, Mánd, Méhtelek, Nagyszekerés, Nagygéc, Nábrád, Nemesborzova, Olcsva, Olcsvaapáti, Panyola, Penyige, Rozsály, Sonkád, Szamosbecs, Szamossályi, Szamosújlak, Szamostatárfalu, Tisztaberek, Tunyogmatolcs, Túrístvándi, Túricse, Vámosoroszi, Zajta, Zsarolyán
07.11.	Szamos-Kraszna köz	Nagyecsed	Cégénydányád, Csenger, Csengerújfalú, Fehérgyarmat, Fülöpösdaróc, Géberjén, Győrtelek, Kocsord, Mátészalka, Mérk, Nagydobos, Nagyecsed, Nyírcsaholy, Olcsva, Ópályi, Ökörítőfűlpös, Pátyod, Porcsalma, Rápolc, Szamosangyalos, Szamoskér, Szamossályi, Szamosszeg, Szamostatárfalu, Tiborszállás, Tunyogmatolcs, Tyukod, Tyukod-Szalmaváros, Tyukod-Zsírótanya, Ura, Vállaj
07.12.	Kraszna bal parti	Mátészalka	Bátorliget, Encsencs, Fábiánháza, Hodász, Jármí, Mátészalka, Mérk, Nagydobos, Nagyecsed, Nyírbátor, Nyírbétek, Nyírcsaholy, Nyírcsászár, Nyírkáta, Nyírmeggyes, Nyírparsznya, Nyírpilis, Nyírvasvári, Olcsva, Ópályi, Ömböly, Papos, Piricse, Pusztadobos, Szamosszeg, Terem, Tiborszállás, Vállaj, Vásárosnamény, Vítka
09.03.	Tiszai-felső	Tiszalök	Nagycserkesz, Rakamaz, Tiszadada, Tiszadob, Tiszaeszlár, Tiszalök, Tiszánagyfalú, Tiszavasvári

A megyében a következő jelentősebb főcsatornák vezetik el a belvizeket: Szipa és Csaronda-főcsatorna, Belfő-csatorna, Nagyhalász-Pátrohai-csatorna, Sáréger-főcsatorna, Garand-főcsatorna, Keleti övcsatorna, Kocsordi főcsatorna, Északi főcsatorna, Lónyay-főcsatorna, a Lónyai-főcsatornához kapcsolódó vízfolyások. A belvíz elevezetésében a következő jelentősebb szivattyútelepek vesznek részt: Tiszaszalkai, Zúgói, Tiszaberceli, Besztereci, Rétközberencsi, Nagyecsed, Tiborszállási, Kocsordi, Tói, Olcsvai, Tiborúti, Győrteleki, Tiszaberceli szivattyútelep. A többlet víz tározásában a következő tavak vesznek részt: Szamosmenti-tározó, Szamossályi-tározó, Tunyogmatolcsi tározó, Vajai, Rohodi, Leveleki, Harangodi, Császárszállási és a Nagyréti tavak¹.

Az OTRT meghatározása szerint a rendszeresen belvízjárta területek övezete olyan kiemelt térségi és megyei területrendezési tervekben megállapított övezet, amelybe a sík vidéki vagy enyhe lejtésvizsnyokkal rendelkező területek azon mélyebb, lefolyástalan részei tartoznak, ahol a helyi csapadék egy része átmeneti felesleg formájában, nagyobb mennyiségben és gyakorisággal összegyűlik.

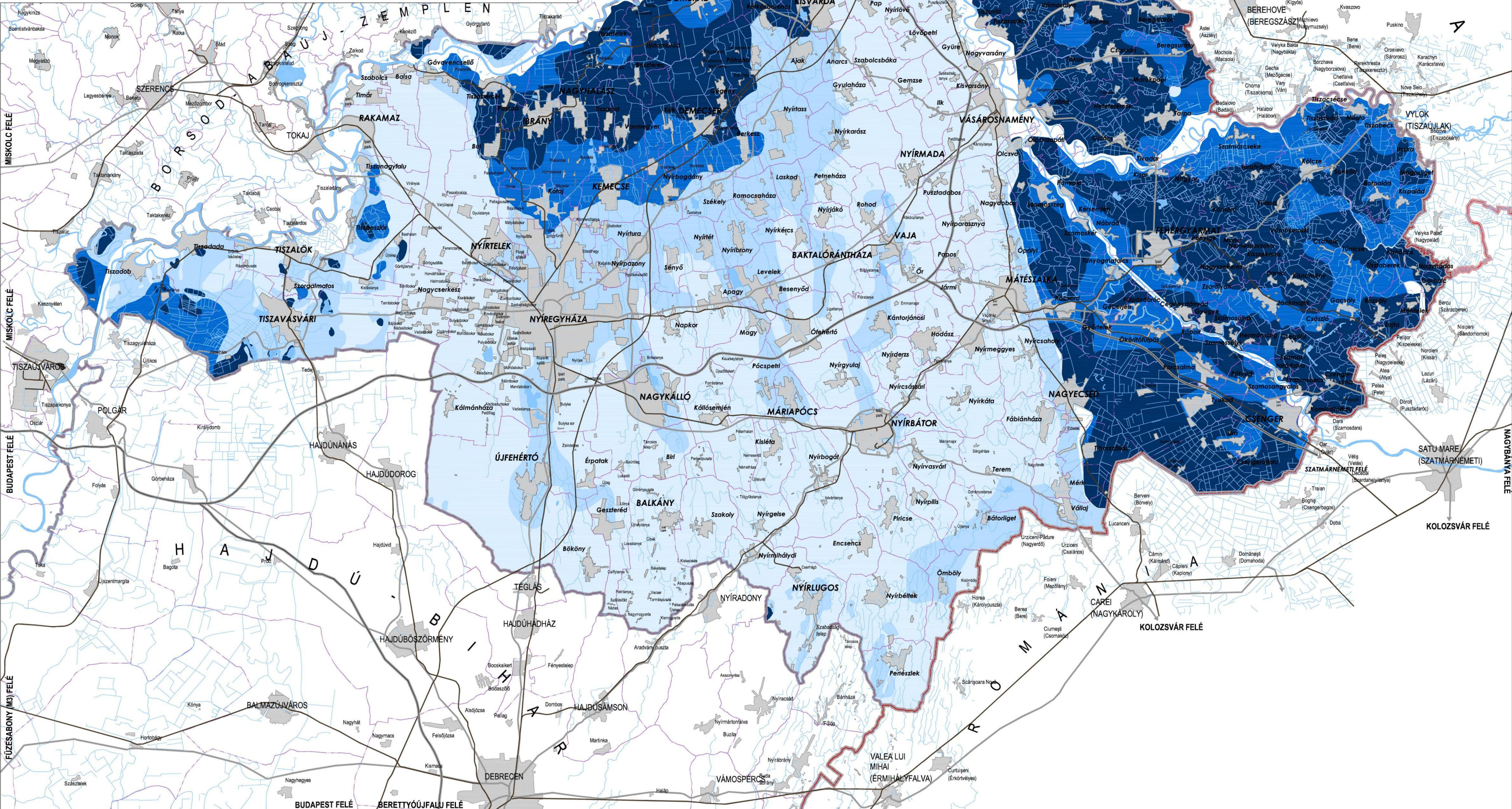
A tervezés korábbi szakaszában a tervezők a FETIKÖVÍZIG és TIKÖVÍZIG adatai alapján határozták meg a rendszeresen belvízjárta területek övezetét. Azonban az övezet újbóli lehatárolására volt szükség, egyrészt az eltérő adatforrás miatt, másrészt az adatok pontatlansága, megbízhatósága miatt. Az új adatszolgáltatást a 282/2009. (XII. 11.) Korm. rendelet alapján a Vízügyi és Környezetvédelmi Központi Igazgatóság adta. A megyei területrendezési tervekben is alkalmazott, adatszolgáltatásként megadott Pálfi-féle térkép négy kategóriát különböztet meg:

Veszélyeztetettség kategória	Az elöntés relatív gyakorisága	Minősítés
I.	<0,05	Belvízzel nem, vagy alig veszélyeztetett terület
II.	0,05-0,10	Belvízzel mérsékelten veszélyeztetett terület
III.	0,11-0,20	Belvízzel közepesen veszélyeztetett terület
IV.	>0,20	Belvízzel erősen veszélyeztetett terület

Az OTRT fogalma a IV. kategóriával feleltethető meg. A lehatárolással a Felső-Tiszavidéki Környezetvédelmi és Vízügyi Igazgatóság is egyet értett. A belvíz a Rétközben, a beregi és

¹ Forrás: www.fetikovizig.hu

SZABOLCS-SZATMÁR-BEREG MEGYE TERÜLETRENDEZÉSI TERVE	
MEGBÍZÓ SZABOLCS-SZATMÁR-BEREG MEGYEI ÖNKORMÁNYZAT Seszták Oszkár, a megyei közgyűlés elnöke Mészáros János, mb. megyei főépítész Dályai Józsefné, területfejlesztési és területrendezési referens FELELŐS TERVEZŐK Koszorú Lajos, Város-Teampannon Kft. TR 01-1346 Lázár Tibor, Környezetterv Kft. TR 01-5041 TERVEZŐK Szántó Katalin, Város-Teampannon Kft. TR 01-2054 Tábori Attila, Város-Teampannon Kft. TR 01-0402 Generáltervező: Város-Teampannon Kft. Tervező: Környezetterv Kft., FÖMTERV ZRT.	PÁLFAI FÉLE BELVÍZVESZÉLYEZTETETTSÉGI TÉRKÉP SZABÁLYOZÁSI ELEMEEK Pálfaí I. kategória Pálfaí II. kategória Pálfaí III. kategória Pálfaí IV. kategória (Forrás : Pálfaí féle belvíz térkép) ALAPTÉRKÉPI JELEK Települési terület Gyorsforgalmi út Főút Vasútvonal Országhatár / Megyehatár Települési közigazgatási határ Vízfelületek, vízfolyások



szatmári térségben lévő területeket sújtja leginkább. E térségek a leghátrányosabb helyzetű területek közé tartoznak, ahol jellemzően a vándorlási veszteség is általában magasabb. A rossz termőhelyi adottságú területek, valamint a fokozódó elvándorlás együttesen indíthat be szükségszerűen termőföldhasználati, tájhasználati változást, melyet térségi szinten kell kezelni.

A rendszeresen belvízjárta területeken a termelés nem éppen költség-hatékony, mivel rendszeresek a termés kiesések. Ugyanakkor nem lehet mindenütt a belvízelvezetés az egyetlen megoldás, hiszen **a vizek teljes elvezetése egy később kialakuló vízhiány kompenzálásának esélyét csökkenti**. A túlzott vízelvezetés további következménye lehet, hogy a talajvíz szintje is mélyebbre kerül, mellyel azonban a magasabb térszínen fekvő termőföldek termékenysége kerülhet veszélybe. Meg kell teremteni az egyensúlyt a belvíz elvezetés mértéke, valamint az aszálykárokat minimalizáló magasabb talajvízszint megtartása között. A településrendezési terv is tehet a belvízkárok csökkentése érdekében: **amennyiben a településrendezési terv vizsgálja a belvizes területek elhelyezkedését, úgy kijelölhetővé válnak a szántóföldi növénytermesztésre kevésbé alkalmas helyszínek**. Ezek a területeken a hely jellegének, adottságainak megfelelő terület-használatot javasolt meghatározni. Ez a terület-felhasználás lehet **vízgazdálkodási terület, természetközeli terület, korlátozott használatú mezőgazdasági terület, vagy erdőterület**. Azokon a területeken, ahol inkább a mezőgazdasági termelés a jellemző, ott a vízvisszatartás prioritásának megfelelő területhasználat javasolható (pl. Rétköz és környéke), erdőfoltok, kisebb rétek kialakításával pedig egybefüggő szántóföldi területek mozaikossá tehető, megteremtve akár a helyi tájgazdálkodás alapjait. A **Beregi síkon**, és a **Szamos - Tisza közötti** területeken azonban a **védelmi célú terület-felhasználás kerülhet előtérbe**, így integrálva ezeket a területeket a meglévő ökológiai hálózat elemeibe. Természetesen e térségben a kialakítandó árvízi tározókkal összhangban javasolt a tájgazdálkodás alapjainak megteremtése, kihasználva a belvizekben rejlő lehetőségeket.

A Víz Keretirányelv szerinti jó ökológiai, vízminőségi és mennyiségi állapot – többek között – a csatornák és vízeléptékmények rendszeres karbantartásával, a jó műszaki állapot fenntartásával biztosítható.

8.34 NITRÁT ÉRZÉKENY TELEPÜLÉSEK

A nitrát érzékeny területek kijelölésének célja a vonatkozó külön jogszabályokkal összhangban a vizek védelme a mezőgazdasági eredetű nitrát szennyezéssel szemben, továbbá a vizek meglévő nitrát szennyezettségének csökkentése.

Az övezeti tervlap nem a nitrátérzékeny területeket, hanem a nitrátérzékeny területek által érintett településeket jelöli ki.

A megyei térségi fejlesztési koncepciókat, programokat és a településfejlesztési koncepciókat, rendezési terveket a vizek mezőgazdasági eredetű nitrát-szennyezéssel szembeni védelméről szóló 27/2006.(II.7.) Korm. rendelet szerint az 59/2008 (IV.29.) FVM rendelet által meghatározott cselekvési programban foglaltakkal összhangban javasolt kidolgozni.

A nitrátérzékeny területeken a vonatkozó miniszteri rendelet Helyes Mezőgazdasági Gyakorlat szabályai szerint kell a gazdálkodást folytatni.

9. A KULTURÁLIS ÖRÖKSÉGVÉDELEMMEL ÖSSZEFÜGGŐ ÖVEZETEK, SAJÁTOS MEGYEI TÉRSÉGEK

9.1 KULTURÁLIS ÖRÖKSÉG SZEMPONTJÁBÓL KIEMELTEN KEZELENDŐ TERÜLETEK

Az OTTr-ben országos övezetként meghatározott kulturális örökség szempontjából kiemelten kezelendő területek övezetét az OTTr 14/B. §-a szerint „a kiemelt térségi és a megyei területrendezési tervekben a **világörökség és világörökség-várományos terület** vagy a **történeti települési terület** övezetbe kell sorolni, továbbá az érintett települések közigazgatási területének megjelölésével kell meghatározni. A fenti térségi övezetek tényleges kiterjedésének megfelelő határát a településrendezési tervben kell meghatározni.”

9.11 TÖRTÉNETI TELEPÜLÉSI TÉRSÉG ÖVEZETE

Az OTTr fogalommagyarázata szerint „történeti települési terület: kiemelt térségi és megyei területrendezési tervekben megállapított övezet, amelybe a védendő terület egységek – különösen a történeti településközpontok, a történeti kertek, a jelentős régészeti lelőhelyek, az

országos és helyi védelem alatt álló területek, valamint ezek környezete, védőövezetei – tartoznak.)”

A besorolás a 282/2009. (XII. 11.) Kormányrendelet értelmében az Oktatási és Kulturális Miniszter adatszolgáltatása alapján történik, **a megyének – a vonatkozó törvényi előírás alapján önálló kijelölési jogköre a történeti települési területeket illetően nincs.** Az előzetes adatszolgáltatás szerint történeti települési terület övezetébe sorolandó települések: **Anarcs, Csaroda, Fehérgyarmat, Kisvárda, Mátészalka, Nagykálló, Nyírbátor, Nyíregyháza, Szabolcs, Tarpa, Tiszadob, Tiszavasvári, Túrístvándi, Vásárosnamény.**

Az adatszolgáltató **Szorgalmatos**t nem sorolta fel, ennek ellenére az OTt-ben szerepel. A program véleményeztetése során a Minisztérium nem nyilatkozott arról, hogy a település törvényi kijelölése hibás, vagy megalapozott, azonban az NFGM véleménye alapján Szorgalmatos területe is történeti településként jelölendő.

A felsorolt települések esetében az OTt 22/B §-a világosan fogalmaz. A történeti települési területek övezetével érintett település településrendezési tervében meg kell határozni a településkép-védelmi terület határát, melyre vonatkozóan a település készülő szabályozási tervében az új építmények illeszkedését biztosító, és az értékőrző fejlesztést elősegítő előírásokat kell alkalmazni. A törvény előírja továbbá, hogy a település szerkezetét, településkarakterét megváltoztató, nagy kiterjedésű építmény elhelyezésére vonatkozó építési-műszaki tervhez látványtervet kell készíteni.

Az OTt övezetre vonatkozó előírása:

- 22/B. § (1) Az övezetbe tartozó települések településrendezési eszközeiben ki kell jelölni a településkép-védelmi terület határát, amely a védendő terület egységeket – különösen a történeti településközpontot, a történeti kertet, a jelentős régészeti lelőhelyet, az országos és helyi védelem alatt álló területeket, valamint ezek környezetét, védőövezetét – foglalja magában.
- (2) Történeti település helyi építési szabályzatának és szabályozási tervének tartalmaznia kell a településkép-védelmi terület értékőrző fejlesztését elősegítő, a történeti településkép megőrzését, illetve új építmények illeszkedését biztosító szabályokat.
- (3) Történeti településkép érvényesülését befolyásoló, a kialakult településszerkezetet, településkaraktert megváltoztató, nagy kiterjedésű építmény elhelyezésére vonatkozó építési-műszaki tervhez a külön jogszabályban meghatározott látványtervet kell készíteni.

A történeti települések tekintetében kiemелendő, hogy az értékek megfelelő védelme érdekében több szükséges lépést is meg kell tenni, melyek akár ajánlásként is megfogalmazhatók. Ahhoz, hogy az övezet megfelelő lehatárolása megtörténjen részletes értékvédelmi vizsgálatot javasolt készíteni. Az egységes településszerkezeti karakter megtartása érdekében a jellemző utca és tömbszerkezet, telekstruktúra védelmét a meghatározó térfalakkal együtt kell szabályozni a településrendezési tervekben. E részletes szabályozás érvényesülése érdekében akár nagyobb léptékű tervlap készítése is indokolt lehet, melyen pontosan meghatározásra kerülhetnek az építési vonalak, a beépíthető sáv (építési hely), a nem beépíthető telekrész, és az előkert mérete. Mindenképpen kerülni kell az olyan zavaró funkciók, vagy (nagy kiterjedésű) épületek elhelyezését, melyek feltételezhetően megbontják a településképet, és a település szerkezetét. Mivel a nagy kiterjedésű épület meghatározása nem konkrét, meg kell vizsgálni, hogy az adott településen (vagy településtípuson) mi tekinthető nagy kiterjedésű épületnek. Ha mégis ilyen épület kerülne elhelyezésre, akkor javasolt külön kikérni az állami főépítész véleményét is a törvényben rögzített egyeztetési eljárás keretében.

Célszerű, ha az előbb említett vizsgálat javaslatot tesz a helyi egyedi építészeti és természeti értékek (épületek, szobrok, közkutak, facsoport stb.) védelmére is. Ez azért is kiemелendő, mert az Épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény meghatározza, hogy az önkormányzat feladata a helyi építészeti örökség védelme. Az érintett településeknek javasolt rendeletet alkotnia a helyi védelem szabályairól, irányításáról, a helyi védettség keletkezéséről, megszüntetéséről, nyilvántartásáról, és a területi védettség alá eső emlékek fenntartására fordítandó támogatási rendszerről a 66/1999. (VIII. 13.) FVM rendelet iránymutatásai szerint.

Mivel az övezet csak az országos jelentőségű értékekkel rendelkező településeket jelöli ki, a megyeieket nem, ezért ajánlásként lehatárolásra kerültek azoknak a településeknek a köre, melyek településmagja őrzi a történeti szerkezetet (Lásd később).

9.12 VILÁGÖRÖKSÉG ÉS VILÁGÖRÖKSÉG-VÁROMÁNYOS TERÜLET ÖVEZETE

Az Oktatási és Kulturális Minisztérium véleményében nem jelölt meg világörökség és világörökség-várományos területeket, azonban a Kulturális Örökségvédelmi Hivatal Világörökség Magyar Nemzeti Bizottságának Titkárságának vezetője véleményében jelezte, hogy Szabolcs-Szatmár-Bereg megye területét két Világörökség várományos terület érinti: az egyik a **Kárpátok északkeleti ívének fatemplomai**, a másik a **Tájház-hálózat Magyarországon**.

Ehhez kapcsolódik, hogy az Oktatási és Kulturális Minisztérium gondozásában készült el a világörökségről szóló törvény tervezete, amely a 2009 végén az országgyűlés elé beterjesztésre került. A tervezet a parlamenti bizottságok előtt még nem került megtárgyalásra.

9.2 SAJÁTOS MEGYEI TÉRSÉGEK

9.21 TÉRSÉGI JELENTŐSÉGŰ VÉDENDŐ SZERKEZETŰ TELEPÜLÉSEK

A megye jócskán rejt épített értékeket az OTRT által meghatározott, előbb bemutatott településeken, területeken túl, melyek egyaránt lehetnek a történelmi fejlődés során kialakult településszerkezetek, településkép és tájkép együttesen védendő értékei, vagy történelmi településközpontok. A megye és az érintett lakosság érdeke egyaránt, hogy ezek a rejtett értékek megőrződjenek az utókor számára. Ezért a történelmi településekhez hasonlóan e települések településrendezési terveiben is érdemes kijelölni a településkép-védelmi területeket, ahol olyan szabályokat indokolt meghatározni az épületek elhelyezésére és kialakítására a készülő, vagy módosítás alatt lévő településrendezési eszközökben, amelyek biztosítják az értékes épületállomány, településszerkezet, beépítési mód, utcakép, településkép értékőrző fejlődését, megújulását. A helyzetfeltárás alapján **az alábbi települések esetében a térségi jelentőségű védendő szerkezetű település minősítés megyei területrendezési tervben történő rögzítése indokolt:**

Település	Védendő településszerkezeti érték
Ajak	Kétkaréjos halmaz összenövése
Apagy	Orsós szerkezetű ófaló
Baktalórántháza	Dégenfeld – kastélypark, helyi term. véd. ter.
Balkány	Több utcás – karéjos halmazbelső, tanyás településszerkezet
Beregsurány	Történelmi szerkezet: karéjos halmaz + orsós alakzat
Botpalád	Utcás szerkezet, településkép (népi emlékek)
Buj	Kétfeltelek szerkezet
Dombrád	Halmazjellegű központ
Érpatak	Karéjos halmazbelső
Fényeslitke	Karéjos halmazbelső, műemlékek környéke
Garbolc	Karéjos – orsós szerkezet
Gégény	Orsós keresztutakkal kapcsolódó É-i és D-i kétfeltelek helységgrész
Gulács	Kétfeltelek – utcás szerkezet népi emlékek
Gyulaháza	Utcás faló, központ
Hodász	Keresztutas központ (főtér)
Kállósején	Főutca, központ 3 templommal
Kántorjánosi	Halmazos helységbelső
Kemecse	Kétfeltelek településszerkezet
Kishódos	Védendő utcás szerkezet (kisméretű)
Kispalád	Utcás szerkezetű, településkép, népi emlékek
Kocsord	Településbelső (több karéjos tömb kapcsolata)
Kölcse	Vízparti karéjos – keresztutas belső (településkép)
Lónya	Településkép
Mándok	Szt. István tér (templom és kastély)
Máriapócs	Karéjos – utcás szerkezet
Ménfőtelek	Orsós – utcás ófaló
Mérk	orsós – keresztutas, részben karéjos belső, svábos beépítés, (csűrök)
Milóta	Utcás szerkezet, népi emlékek

Település	Védendő településszerkezeti érték
Nagydobos	Karéjos – utcás szerkezet
Nagyecsed	Jobbparti, halmazos településszerkezet
Nagyhalász	Kétbeltelkes központ
Nagyhódos	Védendő karéjos szerkezet
Nagyszekeres	Vízparti utcás – szeges központ településképe
Napkor	Halmazos – karéjos településbelső (főtér)
Nyírbéltek	Főtér (kétbeltelkes településmagban)
Nyírbogát	Kétbeltelkes központ
Nyírcsaholy	Keresztutas alapszerkezet
Nyírkársz	Keresztutas feltárás
Nyírmeggyes	Keresztutas – orsós alapszerkezet
Nyírmihálydi	Vízfolyásmenti központ, ref. templom + harangláb környezete
Nyírtass	Halmazközpont utcás – orsós továbbépítéssel
Pátroha	Ófalu orsós szerkezete
Porcsalma	Karéjos halmazbelső orsós – utas határolás
Szabolcsbáka	Utcás szerkezet, településképe (templom)
Szakoly	Keresztútra szerveződő központ
Szamosbecs	Védendő karéjos – kétbeltelkes szerkezet
Szamossályi	Vízparti halmazos belső
Szamosszeg	Karéjos – utcás szerkezet
Szamosatárfalva	Védendő karéjos – kétbeltelkes szerkezet
Szatmárcseke	Történeti értékű utcás szerkezet
Tiszabercel	Vasútátvezetés kétbeltelkes központban
Tiszacsécse	Orsós szerkezet, településképe
Tiszadada	Keresztúttal átszelt kétbeltelkes településmag
Tiszakóród	Karéjosan vezetett párhuzamos utcás településszerkezet
Timár	Településképe
Tiszalök	Keresztútra szerveződő halmazos belső
Tornyospálca	Orsós – utcás ófalu
Tunyogmatolcs	Vízparti kétközpontos szerkezet
Túrricse	Keresztutas szerkezet, településképe (templom)
Uzka	Utcás – szeges szerkezet, településképe (templom)
Újfehértó	Tagolt kétbeltelkes helységmag
Vaja	Településképi részletek (kastély)
Vállaj	Orsós szerkezet, svábos beépítés (csűrök?)
Vásárosnamény (Gergelyugornya)	Sajátos belső: kétbeltelkes eredet, keresztutcás orsós feltárás
Zajta	Utcás szerkezet, svábos beépítés (csűrök?), településképe

A táblázatban felsorolt települések az Érzékeny települési térségek tervlapján kerültek felsorolásra. A vonatkozó ajánlások megegyeznek a Történeti települések övezetére vonatkozó ajánlásokkal.

A területrendezésre vonatkozó jogszabályokból adódóan nem a területrendezési tervezés feladata, de itt kell megemlíteni, hogy a megye rengeteg művi értékkel rendelkezik, többek között középkori templomokkal, földvárakkal, erődítésekkel, sáncrendszerekkel, népi építészeti emlékekkel (tájházakkal). Ezeknek megőrzése fontos feladat, hiszen kiemelt szerepük lehet a települések, térségek turisztikai fejlesztésében, az építészeti emlékek megfelelő sűrűsége esetén, térségi szinten bemutató útvonalak is szervezhetők. Ezen építészeti értékekre a megyei turizmusfejlesztési koncepció készítése során kiemelt figyelmet kell fordítani és javasolt megvizsgálni, hogy miképpen kapcsolhatók össze más turistacsalogató attrakcióval (pl. öko-, bio-, gasztroturizmussal). A turizmusfejlesztési koncepció készítésekor javasolt vizsgálni, hogy a határon átnyúló kapcsolatokat, az identitástudatot miképpen erősíthetik a határmenti örökségi elemek együttes bemutatása (pl. Nagygéc, Komlódtótfalu, vagy Kispalád térsége esetében) is.

9.22 TANYÁS TELEPÜLÉSEK TÉRSÉGE

Tekintettel arra, hogy a tanyás települési térségek sajátos kezelésének indokai igen sokrétűek, az értékvédelem csak egyike a számos szempontnak, a térség sajátos programelemei a Településrendszer programja alfejezetben kerülnek bemutatásra.

10. HONVÉDELMI CÉLÚ TERÜLETEK

Az OTrT megkülönbözteti a Kiemelt fontosságú meglévő honvédelmi terület és a honvédelmi terület övezetét. Kiemelt fontosságú meglévő honvédelmi terület az OTrT szerint nincs a megye területén. Az egyeztetési folyamat során azonban a Honvédelmi Minisztérium Hadműveleti és Kiképzési Főosztály jelezte, hogy Ópályi 0146. és 1201. hrsz. Telkein honvédségi objektum, radarállomás található. A tervezők a HM Infrastrukturális Ügynökségtől megkérték a szükséges digitális adatokat. A területrendezési tervre vonatkozó jogszabályok alapján azonban csak honvédelmi területként ábrázolható a radarállomás, az övezet ezt figyelembe véve került meghatározásra.

11. KÖZMŰHÁLÓZATTAL ÖSSZEFÜGGŐ ÉPÍTMÉNYEK

A területfejlesztési koncepció, területfejlesztési program és a területrendezési terv tartalmi követelményeiről, valamint illeszkedésük, kidolgozásuk, egyeztetésük, elfogadásuk és közzétételük részletes szabályairól szóló 218/2009. (X.6.) Kormányrendelet előírásai meghatározzák a térségi szerkezeti terv tartalmát. Ennek következtében a következő közmű elemek ábrázolhatók:

- Nemzetközi és hazai szénhidrogén vezeték
- Térségi szénhidrogén szállítóvezeték
- 750 kV-os, 400 kV-os, 220 kV-os átviteli távvezeték elemei
- Az átvitelt befolyásoló 120 kV-os elosztó hálózat
- Egyéb erőművek (50 MW <)
- Kiserőmű (5-49,9 MW)

Ennek megfelelően a területrendezési tervben már nem ábrázolható a víziközművel összefüggő építmények ivóvízhálózatok, szennyvízelvezető hálózatok, szennyvíztisztító telepek ábrázolása. Ebből következően e fejezet csak az ábrázolható elemekre terjed ki.

11.1 ELEKTROMOS HÁLÓZAT ÉS ÉPÍTMÉNYEI

A villamos energia rendszer négy szintje különböztethető meg, melyeknek különböző funkciója van, illetve különböző kezelésben vannak. Az elektromos ellátórendszer fő gerincét képezik a nagyfeszültségű hálózatok, azaz a 750 kV-os, 400 kV-os, a 220 kV-os és a második szinthez tartozó 120 kV-os vezetékrendszerek, valamint az ahhoz kapcsolódó erőművek rendszere. A 120 kV-os vezetékek a nagyobb ipari központokat, városokat látják el. A 120 kV-os vezetékek kivételével a nagyfeszültségű ellátó rendszer a Magyar Villamos Művek Zrt. tulajdonában és kezelésében van. A 120 kV-os vezetékek azonban a regionális szolgáltató, jelen esetben az E.ON Tiszántúli Áramhálózati Zrt. kezelésében vannak.

Területrendezési terv készítése esetén a nagyfeszültségű hálózatoknak az elhelyezkedése jelentős lehet, mint vonalas infrastrukturális létesítmény, hiszen ésszerű a meglévőkhöz igazítani más vonalas létesítmények nyomvonalát (pl. útfejlesztések, netán vasútvonal építések), vagy új elektromos hálózatok építését tervezett, vagy meglévő utakhoz szükséges, érdemes illeszteni, figyelembe véve tájvédelmi és ökológiai szempontokat. A harmadik és a negyedik szinthez tartozó vezetékhálózatok szintén az E.ON Tiszántúli Áramhálózati Zrt. tulajdonában vannak, azonban a területrendezési terv szempontjából nem jelentősek. Ide a közép- és a kisfeszültségű vezetékek tartoznak. A tervezési területen jelenleg a 750, 400, 220, 120 kV-os vezetékek egyaránt megtalálhatók.

A 750 kV-os és 400 kV-os távvezeték hálózathoz kapcsolódó fejlesztések elsősorban a Baktalórántháza térségében tervezett erőmű építéséhez kapcsolódik.

A 120 kV-os tervezett vezetékek tekintetében az E.ON Tiszántúli Áramszolgáltató Kft. adta meg az adatszolgáltatást. A 120 kV-os elosztó hálózati fejlesztések üzembe helyezése, a jelenleg elfogadott E.ON Tiszántúli Áramhálózati Zrt. Hosszú Távú fejlesztési Terve alapján a következő ütemezésben várható:

Sor	Fejlesztés megnevezése	Ütemezés
1.	Tiszalök – Ibrány 120 kV-os távvezeték, 35,09 km-es egyrendszerű távvezeték létesítésével	2010
2.	Nyírbogdány 120/20 kV-os transzformátorállomás hálózatra csatlakoztatása a Nyíregyháza Kelet – Kisvárdai OVIT 120 kV-os távvezeték felhasításával, kb. 6 km kétrendszerű távvezeték létesítésével (Előzetes környezetvédelmi vizsgálatot lefolytatták)	2011
3.	Csenger 120/20 kV-os transzformátorállomás hálózatra csatlakoztatása a Mátészalka-Fehérgyarmat 120 kV-os távvezeték felhasításával, kb. 17 km kétrendszerű távvezeték létesítésével	2015 után
4.	Rakamaz 120/20 kV-os transzformátorállomás hálózatra csatlakoztatása a Tiszalök-Ibrány 120 kV-os távvezeték felhasításával, kb. 6,5 km kétrendszerű távvezeték létesítésével	2015 után

A tervezett elemek a térségi szerkezeti tervlapon feltüntetésre kerültek.

11.2 ERŐMŰVEK

A megyei tervben az OTt-ben jelzett, 50 MW-nál nagyobb, valamint az 5-49,9 MW teljesítményű erőművek ábrázolhatók. Ennél kisebb erőművek a tartalmi követelményekről szóló rendeletből következően helyi jelentőséggel bírnak, nem ábrázolhatók.

11.21 MEGLÉVŐ ERŐMŰVEK

Tiszaölök: beépített teljesítmény 11,4 MW; turbinák elrendezése függőleges; típusa: Kaplan; blokkok száma: 3; turbina adatok: névleges fordulatszám: 75 ford/perc; névleges teljesítmény: 3,8 MW; generátor adatok: névleges feszültség: 5,25 kV; névleges teljesítmény: 4,8 MVA

Szakoly: 2009. augusztus 30-án avatták fel a 20 MW teljesítményű Szakolyi biomassza erőművet. A projektismertető szerint a beruházás alapvetően térségfejlesztő és környezetvédelmi kezdeményezés. Érdekessége, hogy a projekt megvalósulását a Dél-Nyírségi Önkormányzatok és helyi vállalkozók kezdeményezték. alapvetően térségfejlesztő és környezetvédelmi kezdeményezés. A vállalkozás közvetlenül 50 főnek, az alapanyag termesztés további 150-200 főnek biztosít megélhetést. A tüzelőanyagként felhasznált biomassza a térség erdeiből, fűrészüzemeiből, mezőgazdaságából származik. A térség földtulajdonosai az erőmű építésével párhuzamosan ún. energiaültetvényeket létesítettek, melyeken intenzív fásszárú kultúrák alkalmazásával gazdaságosan és környezetkímélő módon tudnak előállítani biomasszát az erőmű számára. Az energiaültetvényezésre alakult Tisza Szövetkezet szaporító anyagot biztosító ültetvényeket is telepített.

Ennél kisebb teljesítményű a nyírbátori biomassza erőmű (2,5 MW), mely 2003-ban kezdte meg a térségben a működését. Az erőmű, a kisebb teljesítménye miatt a tervlapon nem ábrázolható.

Nyíregyházi kombinált ciklusú Erőmű: Magyarországon 2007-ben helyezték üzembe, mely 47 MW villamos és 68 MW hőteljesítményt képes leadni igen kis kén-dioxid és nitrogén-oxid kibocsátás mellett. Az erőmű 37 dB zajkibocsátás lehetővé tette, hogy Nyíregyháza belterületén építsék fel. Az erőmű hatásfoka 89%.

- A gázturbina generátorának kapocsteljesítménye maximum 32,7 MW
- A gőzturbina generátorának kapocsteljesítménye maximum 22,3 MW
- Névleges kiadott teljesítmény 47,1 MW
- Maximális hőkiadás 68 MW ebből forróvíz 64 MW, gőz maximum 60 t/h

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, illetve a Tiszántúli Áramszolgáltató Zrt. arról adott tájékoztatást, hogy Nyíregyháza területén működik a 17, MW teljesítményű gőzturbinás erőmű, a nyíregyházi erőmű. Azonban a megyei jogú város szerkezeti terve ezt az erőművet nem jelöli, így a megyei területrendezési terv sem ábrázolhatja.

11.22 TERVEZETT ERŐMŰVEK

Tiszabездé: az erőmű 2009 májusában kapott egységes környezethasználati engedélyt. Azonban azóta nem történt további lépés a beruházásban. A létesítmény megépítése esetén 19,9 MW_e teljesítményű, energiaültetvényből ellátott fatüzelésű erőmű lesz.

Baktalórántháza térsége erőmű: az erőmű a tervek szerint 2400 megawattos lesz, beruházója az EMFESZ Kft., mely várhatóan Nyírtasson kerül megvalósításra. A beruházótól megkért adatok alapján kerültek feltüntetésre az erőműhöz kapcsolódó távvezetékek az OTt-vel összhangban. Mivel a terven csak egy változat tüntethető fel, ezért a távvezetékek közül csak az a változat kerül ábrázolásra, mely területrendezési szempontból a legmegfelelőbbnek tekinthető, illetve az OTt is megnevezi. Amennyiben ezek végleges nyomvonala tisztázódik a területrendezési terv készítésének befejezéséig, úgy a végleges változat kerül feltüntetésre.

Vásárosnamény (Heller erőmű): Tavaly kezdődött meg a 230 megawattos teljesítményű erőmű építése, mely várhatóan 2010 végén kezdi meg próbaüzemét (1 db CCGT blokk). A tervek szerint korszerű kombinált ciklusú gázturbinás erőmű lesz. Az üzemhez növényháza kertészet épült, mely már megkezdte működését.

11.3 SZÉNHIIDROGÉN VEZETÉK HÁLÓZAT ÉS ÉPÍTMÉNYEIK

A megyei terv ábrázolja az országos és nemzetközi jelentőségű és helyi jelentőségű szénhidrogén vezetékeket. A meglévő rendszerhez képest konkrétan a Baktalórántháza térségében építendő erőműhöz szénhidrogén vezetékek megvalósítását tervezik.

A szénhidrogénvezeték-hálózatra vonatkozó térképészeti adatokat a MOL Nyrt., valamint a Földgázszállító Zrt adta meg. A szénhidrogén vezetékeket az adatszolgáltatás alapján a területrendezésre vonatkozó jogszabályoknak megfelelően tüntettük fel.

A MOL Nyrt. tájékoztatása szerint a megye területén a Barátság II DN600 nagynyomású kőolajvezeték, valamint a Keleti DN300 termékvezeték található. A Barátság II. kőolajvezeték biztonsági övezete 18-18 méter, a Keleti termékvezeték biztonsági övezete 13-13 méter. A biztonsági övezeten belüli tilalmakat az 1998. évi XLVIII. törvény végrehajtásáról szóló 203/1998. Korm. rendelet tartalmazza. A Keleti termékvezeték megyehatáron belüli szakaszán nyomvonalváltással járó beruházást, illetve rekonstrukciót a MOL nem tervez. Ezzel szemben a Barátság II. kőolajvezeték esetében beavatkozás fog történni kb. 500 méteres szakaszon: Záhony térség belső közúti infrastruktúrájának az ipari, logisztikai befektetésekkel összehangolt fejlesztése c. projekt keretén belül kerül kiváltásra a kőolajvezeték. Ez a mértékű nyomvonalváltás a megyei területrendezési terv léptékében nem ábrázolható, azonban az érintett településrendezési tervben mindenképpen jelölni kell.

A MOL tájékoztatása szerint a Tiszai Vegyi Kombinát kezelésében található a megyét érintő etilénvezeték. A TVK az elfogadási fázis lezárásáig nem jelezte fejlesztési szándékát, azonban a vezetéket a MOL adatszolgáltatása alapján, valamint a DTA-50-es alaptérképen szereplő beazonosítható adatok alapján, mint térségi jelentőségű szénhidrogén szállító vezetékek tüntettük fel.

A következő táblázat a megyét érintő kőolaj- és földgázszállító vezetékeket sorolja fel, mely a területrendezési tervezésben használatos megnevezést (érintett települések), valamint a szállítóvezeték típusát is tartalmazza. A megnevezésben a megyei területrendezési terv nem térhet el az országos területrendezési tervtől. A földgázvezetésekre vonatkozó adatokat a Földgázszállító Zrt. adta meg.

A földgázvezetékek esetén ki kell emelni, hogy a gázipari létesítmények biztonsági övezetére az 1993. évi XLVIII. törvény végrehajtásáról szóló 203/1998. (XII. 19.) számú kormányrendelet Vhr. 19/A. §-a tiltásokat és korlátozásokat ír elő, melyeket a 79/2005. (X.11.) GKM rendelettel együtt kell a településrendezési tervek készítésénél figyelembe venni.

Vezeték megnevezése	Területrendezési tervi neve	Vezeték típusa
Kőolajvezetékek		
Keleti termék vezetékek	- (Ukrajna) – országhatár – Vásárosnamény – (Tiszaújváros – Füzesabony – Szolnok – Százhalombatta (OTrT által jelzett vezetékek)	DN300
Barátság II.	- (Ukrajna) – országhatár – Fényeslitke – (Tiszaújváros – Százhalombatta) (OTrT által jelzett vezetékek)	DN600
Földgázszállító vezetékek		
Országhatár-Zsámbok	–(Ukrajna) – országhatár – Vásárosnamény – (Tiszaújváros – Zsámbok – Vecsés – Százhalombatta) (OTrT által jelzett vezetékek)	DN800
Beregdaróc-Nagymar	-Beregdaróc-Nagymar	DN250
Kisvarsány-Mándok	-Kisvarsány-Mándok	DN200
Anarcs leágazó	-Petneháza-Anarcs	DN150
Ibrány leágazó	-Nyírbogdány-Ibrány	DN150
Tiszalök leágazó	-Tiszavasvári-Tiszalök	DN150
Országhatár-Mezőtúr	- (Ukrajna) – országhatár – Vásárosnamény – (Hajdúszoboszló – Mezőtúr – Városföld) OTrT által jelzett vezetékek része	DN800
Nyírgyulaj-Nyíregyháza	-Nyírgyulaj-Nyíregyháza	DN300
Nyírgyulaj-Győrtelek	-Nyírgyulaj-Győrtelek	DN300
Hajdúsámson leágazó	- (Téglás) - Bököny – (Hajdúsámson)	DN150

Országhatár-Beregdaróc	- (Ukrajna) – országhatár – Vásárosnamény – (Hajdúszoboszló – Mezőtúr – Városföld) OTrT által jelzett vezeték része	DN1400
Beregdaróc-Hajdúszoboszló	- (Ukrajna) – országhatár – Vásárosnamény – (Hajdúszoboszló – Mezőtúr – Városföld) OTrT által jelzett vezeték része	DN1000

A nagynyomású földgázszállító, kőolaj vezetékekkel párhuzamosan önálló nyomvonalon találhatók bányaműzemi hírközlő kábelek és azok biztonsági övezete. A földgázszállító vezetékekhez katódállomások, gázátadó állomások és egyéb területigényes létesítmények, fáklyavezetékek, fáklyák találhatók, melyek a megyei területrendezési terv léptékében, valamint a területrendezési tervezésre vonatkozó jogszabályok miatt nem ábrázolhatók.

A terv tartalmazza az OTrT-nek megfelelően feltüntetett, valamint a nyírtassi erőmű terve alapján pontosított (Ukrajna) – országhatár – Beregdaróc – Baktalórántháza térsége tervezett földgázszállító vezeték nyomvonalát.

12. AZ ORSZÁG SZERKEZETI TERVE ÉS A MEGYE SZERKEZETI TERVE KÖZÖTTI ÖSSZHANG ÉRTÉKELÉSE

12.1 TÉRSÉGI TERÜLETFELHASZNÁLÁS ÖSSZHANGJA

A 218/2009. (X.6.) Kormány rendelete 7. melléklete szerint a javaslattevő fázis megalapozó munkarészeinek tartalmaznia kell a tervező igazoló számítását arról, hogy a területrendezési terv összhangban van területfejlesztéssel és a területrendezéssel szóló 1996. évi XXI. törvény 23/A § (1) bekezdés b) pontjában és 23/A § (4) bekezdésben foglaltakkal.

23/A § (1) b) az országos jelentőségű műszaki infrastruktúra hálózatoknak a tervezési területre vetített hossza legfeljebb +/-10%-kal térhet el az Országos Területrendezési Terv szerkezeti tervében (2. számú rajzi mellékletében) ábrázolt nyomvonal-változattól, kivéve, ha a területi (környezeti, társadalmi és gazdasági) hatásvizsgálat alapján lefolytatott területrendezési hatósági eljárás szerint nagyobb eltérés indokolt;

23/A § (4) Az országos terület-felhasználási kategóriákra vonatkozó szabályoknak a kiemelt térség vagy a megye területére vetítve, a kiemelt térségi és megyei terület-felhasználási szabályoknak a település közigazgatási területére vetítve kell teljesülnie.

Az országos területfelhasználási kategóriákra vonatkozó előírásokat az OTt 6.§ (1) bekezdése tartalmazza:

6. § (1) Az országos területfelhasználási kategóriákon belül a kiemelt térségi és megyei területfelhasználási kategóriák kijelölése során a következő szabályokat kell alkalmazni:

az erdőgazdálkodási térséget legalább 75%-ban erdőgazdálkodási térség kategóriába kell sorolni, a fennmaradó részen - a városi ranggal rendelkező települések kivételével - városias települési térség nem jelölhető ki;

a mezőgazdasági térséget legalább 75%-ban mezőgazdasági térség kategóriába kell sorolni, a fennmaradó részen - a városi ranggal rendelkező települések kivételével - városias települési térség nem jelölhető ki;

a vegyes területfelhasználású térséget legalább 75%-ban mezőgazdasági, erdőgazdálkodási vagy vegyes területfelhasználású térség kategóriába kell sorolni, a fennmaradó részen - a városi ranggal rendelkező települések kivételével - városias települési térség nem jelölhető ki;

a települési térséget legalább 75%-ban városias és hagyományosan vidéki települési térség kategóriába kell sorolni;

a vízgazdálkodási térséget legalább 90%-ban vízgazdálkodási térség kategóriába kell sorolni, a fennmaradó részen városias települési térség nem jelölhető ki;

az építmények által igénybe vett térség más térségi területfelhasználási kategóriába nem sorolható.

Térségi területfelhasználási kategória	Ország Szerkezeti Terve szerinti terület (ha)	Megyei térségi szerkezeti terv szerinti terület (ha)	Az OTt-hez viszonyított megyei tervi terület aránya (%)
Erdőgazdálkodási térség	132 590	99 671	75,173
Vegyes területfelhasználású térség	79 720	199 689	250,48
Települési térség (Nyíregyháza, Újfehértó)	7 144	8 753	122,516
Vízgazdálkodási térség	2 752	2 752	0,00
Mezőgazdasági térség	371 146	282 486	76,112

Az erdőgazdálkodási térség területét a terv tudatosan csökkentette az OTt által megengedett mértékben (-24,83%). Még így is jóval nagyobb az erdőgazdálkodási térség területe, mint a megye meglévő összes erdőterülete, így a következő tíz évben kellő nagyságú terület áll rendelkezésre a megye erdőültettségének növelésére.

A mezőgazdasági térség területét a terv ugyancsak az OTt nyújtotta lehetőség mértékéig (-23,89%) csökkentette a vegyes területfelhasználású térség növelése érdekében.

A vegyes területfelhasználású térség területét az Ország Szerkezeti Tervéhez képest a térségi szerkezeti terv 150,48%-kal növelte meg. Erre az OTt lehetőséget ad.

A vízgazdálkodási térség területébe az igazoló számításhoz csak az állóvizeket számítottuk be. Ennek oka egyrészt, hogy az Ország Szerkezeti Tervén vízgazdálkodási területként szabályozott folyóvizek és a térségi szerkezeti terven jelölt folyóvizek egyaránt a vízmedrek területére vonatkoznak. Másrészt a térségi szerkezeti terv jelöli a belvízelvezető csatornákat is, így ezek összehasonlító vizsgálata nem lehetséges.

Az állóvizek területének is azonosnak kell lennie, mivel az OTt és a megye térségi szerkezeti terve egyaránt az állóvizek medrét jelölhetette ki vízgazdálkodási térségként.

A települési térség összehasonlító számítása csak azon településekre készíthető el, amelyeket az Ország Szerkezeti Terve területtel határozott meg. Ez Nyíregyháza és Újfehértó települési térsége, amelyeknek városias települési térségét a terv a hatályos településszerkezeti tervek alapján az OTt-vel összhangban jelöli ki.

A többi települést az OTt szimbólummal határozta meg, így összehasonlító számításra lehetőség nincs. Ezen települések területe az OTt szerinti és a megyei terv szerinti azon területfelhasználási egység területeként szerepel, amelyek a települést jellemzően körülveszik.

Összefoglalóan megállapítható, hogy a megye térségi szerkezeti terve szerinti területfelhasználási kategóriák területének kijelölése a területfejlesztésről és a területrendezésről szóló 1996. évi XXI. törvény 23/A.§ (4) bekezdésével és az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. törvény 6.§ (1) bekezdésével összhangban van.

12.2 MŰSZAKI INFRASTRUKTÚRA-HÁLÓZAT ÖSSZHANGJA

A térségi szerkezeti terv szerinti közlekedési hálózatnak az Ország Szerkezeti Tervével való összhangját a következő táblázat igazolja:

Közút	OTt szerinti hossza (Km)	Megyei területrendezési terv szerinti hossza (Km)	Eltérés (%)
M49 gyorsforgalmi út	45,4	44,8	1,4
M3 gyorsforgalmi út	94,1	95,1	1,1
M34 gyorsforgalmi út	35,8	37,6	5,0
Nyíregyháza térsége (M3) – Nyírbátor – Vállaj tervezett főúti kapcsolat „A” változat („B” változat)	50,3	52,8 (52,0)	5,0 (4,6)

Közút	OTrT szerinti hossza (Km)	Megyei területrendezési terv szerinti hossza (Km)	Eltérés (%)
Sárospatak (37. sz. főút) – Kisvárda – Vásárosnamény – Tivadar – Fehérgyarmat (491. főút) vonalon tervezett főúti kapcsolat	64,7	66,2	2,3
Rakamaz térsége – Tiszavasvári – Hajdúböszörmény (35. sz. főút) tervezett főúti kapcsolat	22,0	23,1	5,1
Tiszanagyfalu (38. sz. főút) – Mád – Encs térsége (Tokajt délről elkerülő) tervezett főúti kapcsolat	5,5	5,5	0,0
491 sz. főút tervezett új szakasza esetén (Győrteleknél a 49. sz. főút, 491. sz. főút és az M49 gyorsforgalmi út közötti kapcsolat.)	40,3	40,1	0,5
36. sz. főút	39,0	38,6	-0,11
országos kerékpárút-hálózat			
2 sz. Északkeleti határmentes kerékpárút	101,4	101,4	0,0
3. sz. Kelet – magyarországi kerékpárút	125,8	127,3	0,5
4.sz. Tiszamente kerékpárút (11-es jelű euro Velo)	25,6	25,6	0,0
41. Hajdú városok – Szabolcs kerékpárút	67,2	67,2	0,0
Nagysebességű vasút			
Nagysebességű vasútvonal	93,5	93,5	0,0

A közutak tekintetében a gyorsforgalmi utak és a főutak hosszát az OTrT nyújtotta lehetőség mértékén belül változtattuk. Ennek oka a gyorsforgalmi utak esetében az egyre pontosabb tervfázisok elkészülte (tanulmánytervek, engedélyezési tervek).

Megjegyezzük, hogy a meglévő főutak esetén – a 36. sz. főút kivételével – a meglévő, OTrT-ben is ábrázolt nyomvonalat tüntettük fel, így ezeket a szerkezeti elemeket külön szükségtelen igazolni.

Az M49 gyorsforgalmi útra vonatkozóan a NIF szolgáltatott tanulmánytervi szintű nyomvonalakat. Ezek alapján pontosítottuk az OTrT-ben jelölt nyomvonalat.

Az M3 autópálya Nyíregyháza – Vásárosnamény közötti szakaszát már kiviteli tervek alapján pontosítottuk, a Vásárosnamény – országhatár szakaszra pedig a Főmterv Zrt. által készített tanulmányterv változatainak figyelembe vételével pontosítottuk, mely egyébként a legközelebb áll az OTrT-hez.

Az M34 gyorsforgalmi út nyomvonalán nem módosítottunk, teljes hosszában az országos terv szerint jelölt nyomvonalon halad.

A főutak tekintetében az eltérések oka legtöbb esetben az, hogy míg az országos terv az új főutat a meglévő út nyomvonalán tervezi, a megyei tervben számos települést elkerülő szakasz jelenik meg, nagy számban az adott település hatályos szerkezeti tervével összhangban.

Nyíregyháza térsége (M3) – Nyírbátor – Vállaj főút esetében elkerülő szakaszokat javasoltunk Nagykálló, Kállósemjén, Nyírbátor, Nyírvasvári, Vállaj esetében, a települési rendezési terveknek megfelelően.

Sárospatak (37. sz. főút) – Kisvárda – Vásárosnamény – Tivadar – Fehérgyarmat (491. főút) vonalon tervezett főút kapcsán Kisvárda, Kékcse, és Fehérgyarmat - elkerülését javasoltuk, mely települések elkerülését a hatályos szerkezeti tervek tartalmazzák.

Rakamaz térsége – Tiszavasvári – Hajdúböszörmény (35. sz. főút) tervezett főút nyomvonalára Tiszavasvári és Szorgalmatos térségében pontosításra került, a településszerkezeti terveknek megfelelően.

Tiszanagyfalu (38. sz. főút) – Mád – Encs térsége (Tokajt délről elkerülő) tervezett főúti kapcsolatnál módosítás nem történt, az országos és a megyei terv azonos nyomvonalat tartalmaz.

Győrteleknél a 49. sz. főút, 491. sz. főút és az M49 gyorsforgalmi út közötti kapcsolatánál az M49 gyorsforgalmi út nyomvonal módosítása tette szükségessé a tervezett főút módosítását.

Az országos kerékpárút hálózat hosszában mutatkozó eltérés oka, hogy ahol lehetőség volt, ott az országos útvonalak környezetében már megépült nyomvonalakat felhasználtuk és beépítettük a hálózatba. (Nagyecsed és Tiborszállás között a Kraszna töltésén vezetett kerékpárút, a Tisza mentén vezetett kerékpárút esetén Tizakóród, Tivadar, Vásárosnamény térségében megépült kerékpárutak, Ibrány és Nyíregyháza között megépült kerékpárút)

Természetesen a meglévő főúthálózat és gyorsforgalmi út szakaszokat a megyei terv az OTRT-nek és a valóságnak megfelelően ábrázolta, ezek számításos igazolása szükségtelen.

A nagysebességű vasút nyomvonalát nem módosítottuk, a megyei tervben az OTRT-ben szereplő nyomvonal került ábrázolásra.

Összefoglalóan megállapítható, hogy a megye térségi szerkezeti terve szerinti műszaki infrastruktúra hálózatoknak a tervezési területre vetített hossza a területfejlesztésről és a területrendezésről szóló 1996. évi XXI. törvény 23/A.§ (1) bekezdés b) pontjával és az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. törvénnyel összhangban van.

13. A JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZEK ÖSSZEFOGLALÓ INDOKLÁSA

A területfejlesztésről és területrendezésről szóló 1996. évi XXI. törvény, az ország területrendezési tervéről szóló 2003. évi XXVI. törvény, és a területfejlesztési koncepció, a területfejlesztési program és a területrendezési terv tartalmi követelményeiről szóló, valamint illeszkedésük, kidolgozásuk, egyeztetésük, elfogadásuk és közzétételük részletes szabályairól szóló 218/2009. (X.6.) Kormányrendelet meghatározza a megyei területrendezési terv felépítését, ezen belül a jóváhagyandó munkarészeket. Szabolcs-Szatmár-Bereg megye területrendezési tervének jóváhagyandó munkarészei az előbbi jogszabályokkal összhangban az alábbi elemekből épülnek fel:

1. Közgügyi rendelettel jóváhagyandó munkarészek:

- 1.1. Területrendezési szabályzat;
- 1.2. Térségi szerkezeti terv (a rendelet 1. melléklete)
- 1.3. Országos és térségi műszaki infrastruktúrahálózatok és egyedi építmények térbeli rendje (a rendelet 2. melléklete)
- 1.4. Országos és térségi övezetek (a rendelet 3. mellékletének 1-15. pontja)
- 1.5. A települések övezetekkel való érintettségét összefoglaló táblázat (a rendelet 4. melléklete)

2. Közgügyi határozattal jóváhagyandó munkarészek

- 2.1. a térségi szerkezetalkítás irányelvei
- 2.2. az övezetekre és a sajátos megyei térségekre vonatkozó ajánlások
- 2.3. sajátos megyei térségek (a határozat 1. mellékletének 1-11. pontja)
- 2.4. területrendezési tervvel kapcsolatos intézkedések
- 2.5. intézkedések térképi mellékletei (a határozat 1. mellékletének 12-13. pontja)
- 2.6. települések sajátos megyei térségek és mellékletek szerinti intézkedések általi érintettsége (határozat 2. melléklete)

13.1 RENDELETTEL JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZEK ÖSSZEFOGLALÓ INDOKLÁSA

A **területrendezési szabályzat** az Országos Területrendezési Terv (továbbiakban OTrT) előírásainak alkalmazását foglalhatja magában. A rendelet az egyeztetések során felmerült jogértelmezési problémák miatt – az OTrT szerinti szabályozással teljesen összhangban – tartalmazza a térségi területfelhasználási kategóriákra vonatkozó előírások egyértelműsítését – különös tekintettel a vegyes területfelhasználású térségekre és a városias illetve hagyományosan vidéki települési térségekre vonatkozóan. A jogalkalmazás megkönnyítése érdekében a rendelet többi szövegétől eltérő szerkesztéssel idézi az OTrT vonatkozó rendelkezéseit.

A **rendelet 1. mellékletét képező térségi szerkezeti terv** az OTrT és a 218/2009. (X.6.) Kormányrendelet előírásainak megfelelően került kidolgozásra, beleértve a térképi jelkulcsrendszert. Az OTrT-vel való összhang számszerűsített igazolását a megalapozó munkarész tartalmazza.

A **rendelet 2. melléklete** az OTrT-vel összhangban, elkülönítve, táblázatos formában tartalmazza az országos és a térségi műszaki infrastruktúrahálózatok és egyedi építmények felsorolását. A táblázat csak az OTrT-vel összhangban jelölhet ki hálózati elemeket és egyedi építményeket, egyéb hálózati elemeket a határozattal jóváhagyandó intézkedési munkarész tartalmaz.

A **rendelet 3. mellékletének 1-13. pontja** az OTrT szerinti övezeteket tartalmazza. A térségi övezetek kijelölése a 218/2009. (X.6.) Kormányrendelettel összhangban, illetve a 38/2009. (II.27.) kormányrendelet szerinti eljárásrend alapján megszerzett adatok figyelembevételével történt.

A **rendelet 4. melléklete tájékoztatást ad** települések övezetekkel való érintettségéről, az övezeti tervlapok léptékéből adódó esetleges jogbizonytalanság elkerülése érdekében.

A **térségi területfelhasználási kategóriák lehatárolása** (erdőgazdálkodási térség, mezőgazdasági térség, vegyes területfelhasználású térség, vízgazdálkodási térség) az OTrT alapján, a törvényben

rögzített eltérési lehetőségek figyelembevételével történt. A térségi területfelhasználási kategóriák közül a mezőgazdasági, az erdőgazdálkodási és a vegyes területfelhasználású térségi kategóriák egymás közötti arányának meghatározásában az OTRT viszonylag nagy mozgásteret biztosít a megyének. Ez lehetőséget ad arra, hogy a megyében a települési térségek által nem érintett területek vonatkozásában kifejezésre juthasson a megye sajátos karakteréből következő szerkezetalakítási jövőkép. Ezt a lehetőséget a területrendezési terv messzemenően kihasználta: a racionális, fenntartható tájhasználat, a komplex tájgazdálkodás lehetősége érdekében a pl. a vegyes területfelhasználás arányát az OTRT-hez képest jelentősen növelte, míg az OTRT szerinti, irrális nagyságrendű erdőgazdasági térség területét csökkentette, biztosítva így a területrendezési feltételeket Nyírség mozaikos karakterének megőrzéséhez. Az eltérések részletes alátámasztása és az eltérés törvényességének igazolása a megalapozó munkarészekben található.

A települési térség lehatárolásában a hatályos településrendezési tervek irányadók, térségi szerkezetalakítási szempontok nem érvényesíthetők. A megyei tervek kidolgozása során bizonytalansági tényező, hogy e tervezéssel párhuzamosan is módosítják a települések rendezési tervét, azonban a megyei terv – az egyeztetési folyamatok eltérősége miatt – nem mindig tudja ezeket a változásokat követni. Ezt a bizonytalanságot az OTRT fogalmaival, előírásaival összhangban lévő külön szabály szünteti meg. A településrendszer vonatkozásában a megyei területrendezési tervben nincs lehetőség tervezésre, szerkezetalakításra. A városias és hagyományosan vidéki települési térségeket egyrészt közigazgatási jogállásuk alapján kell lehatárolni, másrészt – összhangban az OTRT-vel – a belterületek laksűrűsége (intenzitása) alapján.

Az **országos jelentőségű műszaki infrastruktúrahálózatok** (gyorsforgalmi út, főút) az OTRT alapján kerültek kijelölésre, figyelembe véve a területfejlesztésről és területrendezésről szóló törvényben foglalt szűkös eltérési lehetőségeket. Az eltérés szükségességét, valamint az eltérés mértékének törvényességét külön megalapozó fejezet tartalmazza. Az országos jelentőségű egyedi építmények az OTRT-vel összhangban kerültek ábrázolásra.

A megye önálló döntési kompetenciája legjelentősebb mértékben a tartalmi rendeletben meghatározott **térségi jelentőségű műszaki infrastruktúra-hálózat és egyedi építmények közül a mellékúthálózat-fejlesztés** vonatkozásában érvényesíthető: a térségi mellékutak kijelölésével a megye meghatározza, hogy a térség egésze szempontjából mely mellékutak kiemelt fejlesztését tartja szükségesnek. Sajátos ellentmondás ugyanakkor, hogy megvalósítására már gyakorlatilag nincsenek eszközei. Jelenleg közvetetten, az Észak-Alföldi régió regionális operatív programján keresztül lehet befolyásolni azt, hogy mely útvonalak élveznek prioritást – térségi szerepük okán – a fejlesztési források elosztása során.

A térségi mellékutak kijelölése az alábbi szempontok alapján történt:

1. A jelenleg is már jelentős térségek közti forgalmat bonyolító, de az OTRT-ben főútként nem szerepeltetett meglévő útvonalak;
2. Hiányzó térségek közti kapcsolatok pótlását szolgáló, de az OTRT-ben főútként nem szereplő tervezett útvonalak;
3. A megye városainak hálózattá szerveződését, az együttműködést és a munkamegosztást elősegítő városközi – úthálózatnak az OTRT-ben főútként nem szerepeltetett meglévő és tervezett elemei;
4. Meglévő főutaknak a térségfejlődés szempontjából szükségesnek tartott, de az OTRT-ben nem szerepeltetett települési elkerülő szakaszai. Az intézkedésekről szóló határozat kezdeményezi, hogy az OTRT következő módosítása során ezek az elkerülő szakaszok főútként kerüljenek bele az országos tervbe (lásd még: Határozattal jóváhagyandó munkarészek összefoglaló indoklása).
5. Az OTRT-ben szerepeltetett olyan főutak alternatív nyomvonalának térségi jelentőségű mellékútként való kijelölése, melyek OTRT szerinti nyomvonalával a megye nem ért egyet, ám a megyei alternatíva eltérése az OTRT-től olyan mértékű, hogy annak főútként való kijelölése a törvénynek ellentmondana. Ebben az esetben a megyei terv az OTRT szerinti nyomvonalat a törvényi rendelkezést tudomásul véve főútként, míg a megye által javasolt alternatív nyomvonalat térségi mellékútként tartalmazza, és az intézkedésekről szóló határozat kezdeményezi, hogy az OTRT következő módosításakor az alternatív nyomvonalnak megfelelő főút kerüljön bele az országos tervbe (lásd még: Határozattal jóváhagyandó munkarészek összefoglaló indoklása).

Az **országos és térségi övezetek lehatárolásának** részletes alátámasztását az adott megalapozó munkarészek tartalmazzák. Az országos övezetek lehatárolása az OTrT alapján történt, mivel az NFGM véleménye szerint az OTrT kötelező az azt alkalmazó államigazgatási szervekre is (Kiváló termőhelyi adottságú szántóterületek, Országos jelentőségű tájképvédelmi terület, Kiváló termőhelyi adottságú erdőterület, Kiemelten érzékeny felszín alatti vízminőség-védelmi terület, Ásványi nyersanyag-gazdálkodási terület, Együtt tervezhető térségek).

A térségi övezetek lehatárolása két módon történt. Amennyiben a 282/2009 (XII. 11.) Kormányrendelet 1. melléklete egyes övezetek esetén nevesíti az adatszolgáltatásra kötelezett államigazgatási szervet, ott az adott szerv adatszolgáltatása alapján kerültek lehatárolásra az övezetek (Magterület, Pufferterület, Ökológiai folyosó, Történeti település, Rendszeresen belvízjárta terület, Nagyvízi meder, Földtani veszélyforrás területe, Honvédelmi terület). Azon térségi övezetek esetén, ahol nem határoz meg e jogszabály adatszolgáltatási kötelezettséget, ott az adott OTrT fogalommagyarázatának figyelembevételével kerültek lehatárolásra az övezetek (Erdőtelepítésre alkalmas övezet területe, Térségi komplex tájrehabilitációt igénylő területek, Térségi jelentőségű tájképvédelmi terület, Vízérőzióknak kitett területek, Szélerőzióknak kitett területek).

13.2 HATÁROZATTAL JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZEK

13.2.1 AJÁNLÁSOK

Az ajánlások „kvázi szabályozásnak” tekintendők. Olyan szabályokat tartalmaznak ajánlásként megfogalmazva, melyekről a megye, ha módja lenne rá, rendeletet alkotna, ami azt jelentené, hogy ezeket minden településrendezési tervben kötelező lenne érvényesíteni. Jelenleg azonban erre nincs lehetősége: a törvényi keretek annyit tesznek lehetővé, hogy a megyei közgyűlés javasolja a településeknek, hogy érvényesítsék ezeket a „kvázi-szabályokat”.

Az ajánlásokon keresztül van lehetősége a megyének arra, hogy a településeket a térségi érdekek érvényesítésére ösztönözze (de nem kötelezheti őket). Jelenleg ugyan vannak olyan elképzelések, hogy az ajánlásokat a településrendezési terveikben érvényesítő önkormányzatok az uniós források megpályázása során bónuszpontot kapnak, ez azonban még nem kiforrott.

Az ajánlások munkarész több elemből tevődik össze. A szerkezetalakításra vonatkozó általános ajánlások az OTrT szerinti térségi területfelhasználási kategóriákra vonatkozóan fogalmazza meg a térségi érdekeket kifejező ajánlás jellegű előírásokat. Ezek többsége a települések egyéni ambícióit tükröző, térségi szinten irreális nagyságrendű fejlesztési terület-kínálat visszaszorítását, a társadalmi-gazdasági és környezeti fenntarthatóság elveinek érvényesítését, a területhasználat térségi összehangolásának ösztönzését szolgálják.

Az országos és térségi övezetekre vonatkozó ajánlások kiegészítik az OTrT vonatkozó szabályozását azokban az esetekben, ahol ezek a kiegészítések jelentősen növelik annak esélyét, hogy az övezeti kijelölés mögött álló országos jogalkotói szándék érvényesülni tudjon. Ezek a kiegészítések részben függetlenek a megyétől, az ország ugyanezen övezetbe sorolt bármely területén indokolt az érvényesítésük, másrészt a megye sajátos adottságainak megfelelő egyedi előírásokat tartalmaznak. Az OTrT következő módosítása alkalmával indokolt lehet vizsgálni az általános jellegű ajánlások törvénybe való beépítésének lehetőségét.

A sajátos megyei térségekről szóló ajánlások két részből állnak. Egyrészt a sajátos megyei térségek lehatárolását tartalmazó tervlapokból, másrészt a rájuk vonatkozó ajánlás jellegű előírásokból. A sajátos megyei térségek lehatárolása több eltérő szempont indokolta:

1. A területfejlesztés és a területrendezés közötti szakadék áthidalása

1. A területfejlesztés és a területrendezés közötti szakadék áthidalását szolgáló **struktúra**terv **típusú** sajátos megyei térségek

Ebbe a kategóriába tartoznak:

- Gazdaságfejlesztés térségei és térségi jelentőségű központjai;
- Turizmusfejlesztés térségei és térségi jelentőségű központjai;
- Érzékeny települési térségek;
- Térségi jelentőségű szántóföldi árutermelő mezőgazdaság területe;

- Szélerőmű telepítés szempontjából vizsgálat alá vonható terület.

E sajátos megyei térségek lehatárolása és a vonatkozó ajánlások azt célozzák, hogy a megye területi struktúrája, rendje a társadalmi-gazdasági fejlesztési célok megvalósulását szolgálja. Ennek lenne az eszköze a jelenlegi hazai tervhierarchiából területi és települési szinten egyaránt hiányzó struktúraterv. Ezek a tervlapok egyszerre szolgálnak fejlesztési és rendezési célokat. Egyrészt a fejlesztési források céltudatos koncentrálását, másrészt viszont a településrendezést orientálják: ott jelöljenek ki a települések gazdasági területeket, ott biztosítsanak területet a turizmusfejlesztésnek, ahol a fejlesztés életszerű, fenntartható térstruktúrát eredményez, a települések közötti együttműködésre, munkamegosztásra épít.

Az érzékeny települési térségek kijelölésében a szabályozási orientáció dominánsabban van jelen, ugyanakkor elválaszthatatlan a gazdaság-, azon belül a turizmusfejlesztéstől: a tanyastruktúra korszerű, diverzifikált hasznosítása a vidékfejlesztés egyik kiemelt, az Alföld egészét érintő feladat, ugyanakkor örökségvédelmi és tájképvédelmi szempontból is meghatározó jelentőségű. A belterületi folyószakasszal rendelkező települések a vízi turizmusban húzószerepet játszhatnak, hiszen a vízi túrázók a települések szolgáltatásait vehetik igénybe (ezzel javítva a vállalkozások eredményességét), miközben a folyópart a települési környezet, azon keresztül az ott élők életminősége szempontjából is meghatározó. A belterületi folyószakaszok a települések értékes rekreációs területévé válhatnak, miközben a vízi túrázók szempontjából – a folyót kísérő galériaerdőt megszakítva – a tájképet, így a turisztikai vonzerőt gazdagítják.

A komplex tájgazdálkodás térségeiben illetve a térségi jelentőségű szántóföldi árutermelő mezőgazdaság térségeiben az eredményes gazdálkodáshoz szükséges infrastrukturális feltételek megteremtését, megfelelő birtoknagyság kialakulását ösztönző szabályozást javasolt a terv.

A struktúraterv típusú sajátos megyei térségekre vonatkozó ajánlások tartalmazzák a szükséges fogalmak definícióját, és ajánlásokat fogalmaznak meg az érintett települések településrendezési eszközeinek kidolgozásához.

Az Érzékeny települési térségekkel érintett települések és a térségi jelentőségű árutermelő mezőgazdasági területek térsége – struktúratervi szerepükön túl – az OTRT hasonló tematikájú országos övezetei térségi jelentőségű elemekkel való kiegészítésének is tekinthetők. Az előbbi a Történeti települési térségek övezetét egészíti ki sajátos megyei elemekkel. Az utóbbi – figyelemmel a Termőföld védelméről szóló törvényre is – a Kiváló termőhelyi adottságú mezőgazdasági területek övezetét egészíti ki, az övezetből kihagyott olyan mezőgazdasági területek lehatárolásával, melyek adottságai (átlagosnál jobb termékenységük) alapján alkalmasak versenyképes intenzív mezőgazdasági tevékenység folytatására (megjegyezzük, hogy e területek nagyobb részét a módosítás előtt az OTRT még tartalmazta).

2. Ebbe a kategóriába olyan térségek tartoznak, amelyek lehatárolása és szabályozása jogszabályon révén történik, és a megyei területrendezési tervben elsősorban tájékoztatási céllal szerepelnek.

Ebbe a kategóriába tartoznak a

- Országos Gyümölcs Termőhely Kataszter által érintett település;
- Natura 2000 természetmegőrzési, illetve Natura 2000 madárvédelmi területek;
- Kiemelten fontos érzékeny természeti területek;
- Védett természeti területek;
- Nitrátérzékeny területek.

Az ebbe a kategóriába tartozó sajátos megyei térségek **más jogszabályon alapuló lehatárolásokat tartalmaznak**, abból a célból, hogy felhívják a települések figyelmét a jogszabály általi érintettségre. Ugyanakkor ezek a lehatárolások is fontos fejlesztési összefüggéseket tartalmaznak, hiszen pl. a Natura 2000 területek és az MTÉT területek a vidékfejlesztési uniós források felhasználásának fontos célterületei.

Fontos tudni, hogy a megyei területrendezési tervben tájékoztatási céllal lehatárolt sajátos megyei térségekre vonatkozó jogszabályokat akkor is érvényesíteni kell, ha a megyei terv ezeket a területeket nem jelöli ki sajátos megyei térségként. A lehatárolásnak tehát elsődlegesen az a célja, hogy az érintett települések figyelmét felhívja arra, hogy az adott kérdéssel, problémával

foglalkozni kell a településrendezési eszközök megalkotása során. A vonatkozó ajánlások az országos előírásokat egészítik ki, hasonlóan ahhoz, ahogyan az övezetek esetében is.

13.22 INTÉZKEDÉSEK

Az Intézkedések munkarész a megyei területrendezési tervben foglaltak érvényesítéséhez szükséges konkrét feladatokat jelöli ki. Közöttük külön csoportot alkotnak az OTRT következő módosításához megfogalmazott intézkedési javaslatok. Az Intézkedések munkarészhez két térképi melléklet tartozik, melyekhez hálózati elemekkel összefüggő, illetve területhez kötött intézkedési javaslatot tartalmaz a terv:

- a mellékút-hálózat fejlesztése;
- komplex natúrparki tájgazdálkodás térsége.

14. KÖRNYEZETI, TÁRSADALMI, GAZDASÁGI HATÁSVIZSGÁLAT

14.1 JOGSZABÁLYI HÁTTÉR

A területfejlesztési koncepció, a területfejlesztési program és a területrendezési terv tartalmi követelményeiről, valamint illeszkedésük, kidolgozásuk, egyeztetésük, elfogadásuk és közzétételük részletes szabályairól szóló 218/2009. (X.6.) Kormányrendelet szerint a területrendezési tervek javaslattevő fázisának kötelező megalapozó munkarésze a területrendezési terv környezeti, társadalmi, gazdasági hatásvizsgálata, amelynek részletes tartalmi követelményeit a rendelet 9. melléklete tartalmazza. A terv környezeti értékelése szempontjából fontos továbbá, hogy a környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény 43.§ (4) bekezdése szerint a környezetre várhatóan jelentős hatást gyakorló tervek, valamint azok módosítására a külön jogszabály szerinti környezeti vizsgálatot kell lefolytatni. A vonatkozó szabály az egyes tervek, illetve programok környezeti vizsgálatáról szóló 2/2005. (I.11.) Kormányrendelet, amely szerint a területrendezési tervek és azok módosítása minden esetben környezeti vizsgálatra kötelezett. A vonatkozó rendelet a környezeti vizsgálat folyamatát, tartalmát, egyeztetési körét részletesen szabályozza. Jelen területi hatásvizsgálat a terv környezeti hatásait a 218/2009. (X.6.) Kormányrendelet szerint értékeli.

A terv egyeztetésével párhuzamosan folyamatban van azonban a 2/2005. (I.11.) Kormányrendelet szerint a terv környezeti értékelés elkészítése és egyeztetése is. A javasolt tematika egyeztetése már megtörtént. Ezt követően a terv környezeti értékelését külön egyeztetjük a rendelet szerinti környezet védelméért felelős szervekkel. A terv környezetvédelmet érintő tartalma véglegesítése során azonban az összes véleményező észrevételeit figyelembe vesszük.

14.2 A TERÜLETI HATÁSVIZSGÁLAT KIDOLGOZÁSÁNAK FOLYAMATA

A területi hatásvizsgálat a területrendezési terv kidolgozási, egyeztetési és elfogadási folyamatának szerves része. Mivel a megyei területrendezési terv tartalmát a vonatkozó területrendezési jogszabályok, meghatározóan az OTRT szigorúan meghatározza, így a területi hatásvizsgálat csak a kötelezően meghatározott és behatárolt tartalom figyelembe vételével értékelheti a tervet.

Szabolcs-Szatmár-Bereg megye területrendezési tervének tervezési folyamata:

- Előkészítő fázis;
- Javaslattevő fázis;
- Elfogadási fázis.

Az előkészítő fázis keretében elkészült a megye részletes vizsgálata és tervezési programja. A program széleskörű egyeztetése a vonatkozó jogszabályok szerint megtörtént. A vélemények figyelembe vételével készült el a javaslattevő fázis tervi dokumentációja, amely új széleskörű egyeztetésre kerül. Az egyeztetés során kapott vélemények figyelembe vételével történik a megye területrendezési tervének elfogadásra történő előkészítése, majd a közgyűlés által történő elfogadása.

14.3 A TERÜLETRENDEZÉSI TERV FŐBB CÉLJAI

A rendelet szerinti területrendezési cél összhangban van a területfejlesztésről és a területrendezésről szóló törvény 2.§-ában meghatározott célokkal:

2.§ A területfejlesztés és a területrendezés célja:

- a) az ország valamennyi térségében a szociális piacgazdaság kiépítésének elősegítése, a fenntartható fejlődés feltételeinek megteremtése, az innováció térbeli terjedésének elősegítése, a társadalmi, gazdasági és környezeti céloknak megfelelő térbeli szerkezet kialakítása;
- b) a főváros és a vidék, a városok és a községek, illetve a fejlett és az elmaradott térségek és települések közötti – az életkörülményekben, a gazdasági, a kulturális és az infrastrukturális feltételekben megnyilvánuló – jelentős különbségek mérséklése és a további válságterületek kialakulásának megakadályozása, társadalmi esélyegyenlőség biztosítása érdekében;

c) az ország térszerkezete, településrendszere harmonikus fejlődésének elősegítése;

d) a nemzeti és térségi identitástudat megtartása és erősítése.

Az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. törvény 1.§-a szerint:

„E törvény célja, hogy meghatározza az ország egyes térségei területfelhasználásának feltételeit, a műszaki-infrastruktúra hálózatok összehangolt térbeli rendjét, tekintettel a fenntartható fejlődésre, valamint a területi, táji, természeti, ökológiai és kulturális adottságok, érdekek megőrzésére, illetve erőforrások védelmére.”

A területrendezéssel összefüggő két törvény által meghatározott területrendezési célokkal összhangban van a megye területrendezési terve szerint meghatározott cél.

14.4 A TERÜLETRENDEZÉSI TERV TARTALMÁNAK ÖSSZAFOGLALÓ ISMERTETÉSE

Az előkészítő fázis keretében a helyzetelemzés a következő témakörök szerint készült:

- Előzmények
- Kistérségi interjúk és települési kérdőívek összefoglalása
- Természetföldrajzi és táji adottságok
- Nagytérségi kapcsolatok
- Társadalmi folyamatok
- Gazdaság – ipar, építőipar, szolgáltatás
- Turizmus
- A megye településrendszere
- Az épített környezet védelme
- Közlekedési infrastruktúra
- Térségi közműhálózatok
- Környezet- és természeti erőforrás-gazdálkodás, környezeti vizsgálat
- Természet- és tájvédelem
- Vízgazdálkodás
- Honvédelem
- Térségi területfelhasználás vizsgálata
- A táj terhelhetősége.

Az előkészítő fázis keretében elkészült Szabolcs-Szatmár-Bereg megye területrendezési terv programja, amelynek főbb tartalmi elemei a következők voltak:

- törvényi háttér
- a megyei területrendezési terv készítésének módszere
- a helyzetfeltárás szintézise
- a megye területi rendje alakításának jövőképe és célrendszere
- a megye térszerkezetének programja
- a megye településrendszerének programja
- a közlekedési hálózat alakításának programja
- a táj- és természetvédelem programja
- a környezeti és természeti erőforrás-gazdálkodás programja
- a kulturális örökségvédelem programja
- a területrendezési program környezeti, társadalmi, gazdasági hatásainak értékelése

A program egyeztetését követően készült el a következő tervfázis egyeztetési dokumentációja.

A javaslattevő fázis keretében elkészült egyeztetési anyag a tartalmi követelményekkel összhangban készült:

rendelettel elfogadandó munkarészek:

- területrendezési szabályzat (rendelet tervezet)

- térségi szerkezeti terv
- térségi övezetek

határozattal elfogadandó munkarészek:

- irányelvek a térségi területfelhasználási kategóriákra
- ajánlások: azon belül általános, országos és térségi övezetekre vonatkozó, illetve sajátos megyei térségekre vonatkozó ajánlások
- intézkedések
- megalapozó munkarészek.

14.5 A TERÜLETRENDEZÉSI TERV ÖSSZEFÜGGÉSE MÁS RELEVÁNS TERVEKKEL

A területfejlesztésről és a területrendezésről szóló 1996. évi XXI. törvény 23/B.§ (2) bekezdése szerint a megye területrendezési terve nem lehet ellentétes az ország és a kiemelt térség területrendezési tervével. Mivel a megye területén kiemelt térség nincs, így a tervnek az OTtT-vel kell összhangban lennie. Az OTtT-vel való összhang biztosított a térségi szerkezeti terv és a megye övezeti rendszere keretében egyaránt. A határozattal elfogadandó munkarészek, intézkedések tartalmát jogszabályok nem határozzák meg. A szabályozási ajánlások azonban összhangban vannak a vonatkozó ágazati jogszabályokkal, programokkal egyaránt.

14.6 A TERÜLETRENDEZÉSI TERV KÖRNYEZETI HATÁSAINAK ÉRTÉKELÉSE

A vonatkozó tartalmi követelmények és a környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény figyelembevételével és a 218/2009. (X.6.) Korm. Rendelet 9. sz. mellékletének alapján ezen fejezet a következő témakörökben értékeli a terv környezeti hatásait:

- a föld védelmére
- a levegő védelmére
- a vizek védelmére
- a hulladékgazdálkodásra
- a tájra
- az épített környezetre
- a kulturális örökség védelmére
- az élővilágra – biológiai sokféleségre.

14.6.1 A TERVBEN SZEREPLŐ JAVASLATOK HATÁSA A FÖLD VÉDELME

A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény 14.§-a szerint „a föld védelme kiterjed a föld felszínére és a felszín alatti rétegeire, a talajra, a kőzetekre és az ásványokra, ezek természetes és átmeneti formáira és folyamataira. A föld védelme magában foglalja a talaj termőképessége, szerkezete, víz- és levegőháztartása, valamint élővilága védelmét is”.

A környezet védelméről szóló törvény szerint tehát a föld védelme magában foglalja a termőföld mennyiségi, a talaj minőségi védelmét, továbbá a földtani és ásványvagyon védelmét egyaránt.

A Nemzeti Környezetvédelmi Program (NKP) a talajok védelmével és fenntartható használatával összefüggésben a következőket hangsúlyozza:

„A talaj Magyarország egyik legfontosabb, feltételelesen megújuló természeti erőforrása, melynek megóvása, sokrétű funkcióinak megőrzése, termékenységének fenntartása nem csupán a földhasználó, hanem a társadalom hosszú távú érdeke. Az előnyös hazai természeti adottságok miatt a kedvező talajok aránya jó, a nagy termőképességű talajok kiterjedése jelentős. A kedvező adottságokat azonban természetes talajpusztulási folyamatok és az emberi beavatkozások egyaránt károsítják.”

Célként határozza meg:

- A talajok termékenységének védelmét, a talajdegradációs és –szennyező folyamatok megelőzését, illetve mérséklését;
- A termőföld mennyiségi és minőségi védelmét.

A termőföldről szóló 1994. évi LV. törvény célja többek között, hogy

- versenyképes mezőgazdasági termelés folytatására alkalmas földbirtokok jöjjenek létre;
- a birtokelaprózódások hátrányos következményei a mezőgazdaság tulajdoni szerkezetét ne terheljék;
- a termőföld területének csökkenése ésszerű határok között maradjon;
- a termőföld minőségének védelme megfelelő jogi háttérrel kapjon.

Figyelembe kell venni továbbá a termőföld védelméről szóló 2007. évi CXXIX. törvényben foglaltak érvényesülését a megye területrendezési tervében. A termőföld, mint természeti erőforrás védelmével és fenntartható használatával az OTRT kiemelten foglalkozik, és így a megyei területrendezési tervek számára is kiemelt feladat a föld védelme. Szabolcs-Szatmár-Bereg megye területrendezési terve azonban még ennél is tovább megy a termőföld védelme és fenntartható használata érdekében, hiszen a térségi területfelhasználási egységekre vonatkozó irányelvek és ajánlások ismeretében megállapítható, hogy a terv kiemelt környezetvédelmi prioritása a termőföldvédelem, a termőföld, mint természeti erőforrás fenntartható hasznosítása.

A **termőföld mennyiségi védelme** szempontjából vizsgálni kell a megye szerkezeti terve szerinti területfelhasználás rendszerének, a közlekedési infrastruktúra hálózatnak és az egyedi építményeknek a hatását a termőföld mennyiségi védelmére.

A térségi szerkezeti terv területfelhasználási rendszeréből a városias és hagyományosan vidéki települési térség kijelölése jelenti a termőföld művelésből való kivonásának lehetőségét, tehát a termőföld csökkentését. A termőföld védelmét a terv azzal biztosítja, hogy a települési térségek területét a települések hatályos (tehát az államigazgatási szervekkel egyeztetett) településszerkezeti terveivel összhangban jelölje ki. Ennek egyértelművé tétele érdekében ezt az elvet külön szabállyal is megerősítette a rendelet tervezetben:

4. § Ha település ezen Rendelet hatályba lépése előtt már hatályos településszerkezeti terve által kijelölt belterület és az ahhoz szervesen kapcsolódó beépített és beépítésre szánt területek együttes területe, továbbá a beépített és beépítésre szánt külterületi lakott helyek területe nagyobb, mint a Térségi Szerkezeti Terv szerinti települési térség területe, akkor a 3. § szerinti szabályok alkalmazásánál a településszerkezeti terv szerinti jellemzően beépített és beépítésre szánt együttes területet kell települési térségként figyelembe venni.

A mezőgazdasági térség, erdőgazdálkodási térség, vegyes területfelhasználású térség kijelölése a termőföld minősége, az ökológiai hálózat és a megye erdőműveltségének figyelembe vételével történt. Az egyes területfelhasználási egységek területének 85%-át a településrendezési terveknek mezőgazdasági, illetve erdőterület területfelhasználási egységbe kell sorolnia. A területfelhasználási egységek legfeljebb 15%-a sorolható olyan más területfelhasználási egységbe, amely a termőföld más célú hasznosítását is jelentheti.

A vegyes területfelhasználású térségek összefüggő rendszerének kijelölésével a terv lehetőséget ad a termőhelyi adottságokhoz igazodó racionális tájhasználat elvének érvényesítésére is. Az egyes területfelhasználási egységekre vonatkozó irányelvek között is kiemelt hangsúllyal szerepel a termőföldek védelme, fenntartható használata:

- árutermelő mezőgazdasági területeken a településrendezés eszközeivel is biztosítani kell a legalább egy családot eltartani képes földbirtokok megtartását, kialakítását;
- biztosítani kell a mezőgazdasági majorok, üzemközpontok hagyományos funkciójának megfelelő fejlesztési lehetőséget;
- kiemelten támogatandó a mezőgazdasági termékek helyi feldolgozása;
- a gazdaságosan nem művelhető termőföldek erdőszítése;
- érvényesíteni kell a több célú erdőgazdálkodás elvét;
- védett területeken ösztönözni kell a környezetkímélő tájgazdálkodást;

- a Tisza mentén ösztönözni kell a történeti hagyományokon alapuló környezetkímélő tájgazdálkodást;
- a belvíz által veszélyeztetett területek racionális tájhasználatát támogatni kell (erdősítés, gyepesítés, vizes élőhely rekonstrukció);
- a „szőlőhegyek” történeti hagyományokon alapuló tájjellegének, funkciójának megőrzése.

A térségi szerkezeti terv tervezett közlekedési hálózati elemeinek megvalósítása a termőföld igénybevételével jár. A gyorsforgalmi utak, főutak tervezett elemeit már az OTRT meghatározta, így ezek nyomvonalainak pontosítása (pl. M3, M34, M49) a termőföld védelme szempontjából további kedvezőtlen hatással nem jár. A termőföld védelme szempontjából fontos szempont volt, hogy a tervezett mellékutak a már meglévő dűlőutak nyomvonalán haladjanak.

A termőföld mennyiségi és minőségi védelmét szolgálja, továbbá a racionális földhasználat elvét érvényesíti az OTRT által meghatározott **kiváló termőhelyi adottságú szántóterület és erdőterület** övezete. Ezen területek védelmét, megőrzését erősíti a két övezetre vonatkozó ajánlás is.

Az OTRT által kijelölt kiváló termőhelyi adottságú szántóterület a megye területét mozaikosan kisebb területekkel érinti. Ez is igazolja, hogy a megyében a mezőgazdasági területek termőhelyi adottságai az országos átlagnál kedvezőtlenebbek. Ennek ellenére a tájhasználatban a mezőgazdaság meghatározó, így fontos az árutermelő gazdálkodásra alkalmas termőföldek védelme is. Ennek érdekében a terv sajátos megyei térségként kijelöli a térségi jelentőségű árutermelő mezőgazdasági területeket is, ahol a termőföld védelme ugyancsak kiemelten fontos.

Kiváló termőhelyi adottságú erdőterület övezetében az OTRT szerint kivételesen beépítésre szánt terület is kijelölhető. Ez a környezetvédelmi érdekekkel, de az erdőgazdálkodási érdekekkel is ellentétben lévő szabály. A kiváló termőhelyi adottságú erdőterületen ugyanis nemcsak a beépítésre szánt területek kialakítását, de még épületek létesítését is tiltani kellene.

Az erdőről, az erdő védelméről és az erdőgazdálkodásról szóló 2009. évi XXXVII. törvény 78.§ (1) bekezdése szerint erdőt igénybe venni csak kivételes esetben kizárólag a közérdekkel összhangban lehet.

A legjobb adottságú, erdőgazdálkodásra legalkalmasabb erdők megtartása, épületmentesen történő megőrzése ugyancsak közérdek. Ezzel összhangban van az övezetre vonatkozó ajánlás is:

Kiváló termőhelyi adottságú erdőterület övezetében beépítésre szánt terület kijelölése még kivételes esetben sem javasolt.

A termőföld védelmével összefüggő övezet az **erdőtelepítésre alkalmas területek** övezete is. Erre az OTRT kötelezi a megyei területrendezési terveket. Az övezet kijelölése ágazati adatszolgáltatás hiányában a tervező feladata. Megjegyzendő azonban, hogy az ágazati feladat megyei önkormányzatra történő átruházása nem törvényes eljárás, különösen akkor, ha az erdőterületek kialakítására vonatkozóan a megyéknek hatásköre nincs. Az erdőtelepítésre alkalmas területek erdősítési kötelezettségére vonatkozóan nincs törvényi, illetve ágazati szabályozás. Így az övezet a települések fejlesztési lehetőségét korlátozza, illetve nagymértékben nehezíti, de az erdőterületek kialakítása lehet, hogy soha nem történik meg.

Az erdőtelepítésre alkalmas területek megyei területrendezési, területfejlesztési szempontú alapelvei a következők voltak:

- a kedvezőtlenebb termőhelyi adottságú, defláció érzékeny területek erdősítése
- a mozaikos erdők összefüggő erdőrendszerre fejlesztése
- az összefüggő erdőrendszerekkel az ökológiai hálózat szerves rendszerének kialakítása

Természetesen a megye területén – a kedvezőtlenebb termőhelyi adottságok miatt – jóval több erdőtelepítésre alkalmas terület is van, de a terv 10 éves távlatában teljesen felesleges további területek kijelölése, hiszen erdősítés az övezet területétől függetlenül bárhol kezdeményezhető.

A termőföld védelme mellett komplex környezetvédelmi érdek a **roncsolt területek rehabilitációja**. Az OTRT a megye területén országos jelentőségű komplex tájrehabilitációt igénylő

területet nem jelölt ki. A térségi komplex tájrehabilitációt igénylő felhagyott bányaterületeket, tájsebeket a terv kijelölte.

A **termőföld minőségi védelmével** is összefügg a **nitrátérzékeny területek** által érintett települések meghatározása is. A nitrátérzékeny területen a vonatkozó jogszabályok szerinti környezetkímélő gazdálkodással nem csak a felszíni vizek, de a talaj, talajvíz nitrátszennyezése is megelőzhető.

A terv sajátos megyei térségként kijelöli az országos **Gyümölcs Termőhely Kataszter által** érintett településeket is. Ezt azért tartjuk fontosnak, mert a kataszter I. és II. osztályú földrészei beépítésre szánt területté nem minősíthetők. Ez az OTRT által meghatározott szabály a racionális földhasználat mellett a gyümölcsstermesztésre alkalmas termőföldek védelmére ösztönöz.

A sajátos térségként az ajánlások között szereplő térkép szerint a megye hét települése kivételével az összes település érintett a gyümölcskataszter által. Az egyes települések gyümölcs kataszterrel való érintettségét nem ismerjük, de még a fenntartható településfejlesztést is korlátozhatja az OTRT vonatkozó szabálya.

A táji, természeti értékek védelmével is összefügg a **kiemelten fontos érzékeny természeti területek** által érintett övezet kijelölése. A termőhelyi adottságokhoz igazodó, a táji, természeti értékek fenntartását szolgáló földhasználat támogatása a föld védelmével összhangban van.

Az Érzékeny Természeti Területekre vonatkozóan az NKP a következőket emeli ki:

„Az Érzékeny Természeti Területek (ÉTT) olyan extenzív művelés alatt álló területek, amelyek a természetkímélő gazdálkodási módok megőrzését, fenntartását, ezáltal az élőhelyek védelmét, a biológiai sokféleség fennmaradását, a tájképi és kultúrtörténeti értékek megővését szolgálják. Az ÉTT felülvizsgálat során - figyelemmel az időközben lehatárolt NATURA 2000 hálózatra - kialakult a Magas Természeti Értékű Területek (MTÉT) hálózata, melyeken a 2009-2013 közötti időszakban hozzáférhetők az ÚMVP AKG természetvédelmi célú zonális célprogramjai. A jogszabályi lehatároláson alapuló teljes ÉTT jóval nagyobb az MTÉT-nél, amely az ÚMVP AKG zonális természetvédelmi célprogramjaiban támogatott területeket jelenti.”

Az ÉTT-kre vonatkozóan az NKP által meghatározott cél – „a biodiverzitás megőrzését biztosító extenzív mezőgazdasági rendszerek elterjesztése és fenntartása.” – összhangban van a terv szerinti ajánlással. A megye területét összefüggően a Szatmár-Bereg régió kiemelten fontos érzékeny természeti terület érinti.

A **natúrparki komplex tájgazdálkodás térsége** olyan sajátos megyei térség, ahol olyan többfunkciós tájgazdálkodás, tájrehabilitáció a meghatározó cél, amely a természeti adottságokhoz igazodó racionális tájhasználat elvéből indul ki.

Az **ásványi nyersanyag-gazdálkodási terület** az OTRT új övezete, amelynek területét az OTRT ki is jelölte. Az övezet területét a megyei tervnek tehát át kellett vennie. Ennek következtében környezeti hatásának értékelésére lehetőség nincs, hiszen az OTRT-t az Országgyűlés környezeti értékelés ismeretében fogadta el. Mivel a „környezetvédelmi” törvény és az NKP is hangsúlyozza az ásványi nyersanyagok védelmének fontosságát, így az övezet kijelölése a környezetvédelmi jogszabályokkal összhangban van.

A településrendezés során konfliktust okozhat, ha az övezet területe magterületre vagy ökológiai folyosóra fed rá, hiszen ott külszíni bányatelek nem létesíthető, meglévő bányatelek nem bővíthető, tehát külszíni műveléssel az ásványvagyon nem termelhető ki. Ennek az ellentmondásnak a feloldására, a későbbi félreértések elkerülésére az OTRT-vel összhangban hangsúlyozza a rendelet tervezet a következőket:

7.§ A településrendezés eszközeiben ásványi nyersanyag-gazdálkodási terület magterületen, ökológiai folyosó területén csak akkor jelölhető ki, ha az ásványi nyersanyag kitermelése nem külszíni műveléssel történik.

14.62A TERVBEN SZEREPLŐ JAVASLATOK HATÁSA A LEVEGŐ VÉDELMERE

Az OTRT a termőföld, mint természeti erőforrás védelmével, fenntartható használatával közvetlenül, illetve közvetve több övezet által is hangsúlyozottan foglalkozik, a levegő védelmére azonban egyetlen övezet sem utal. A környezet védelméről szóló törvény 22.§ (1) bekezdése szerint a levegő védelme kiterjed a légkör egészére, annak folyamataira és összetételére, valamint a klímára. Az NKP a települések levegőminőségének javításával összefüggésben a következőket hangsúlyozza:

„Az emberi tevékenységekből eredő levegőszennyező anyagok hatására megváltozik a levegő minősége. Ez a folyamat nem csak az ember és más élő szervezetek számára lehet káros, de kedvezőtlen hatású a természeti és az épített környezet elemeire is. Országos léptékben a termelés és fogyasztás szerkezete, a felhasznált energiahordozók mennyisége és minősége, az alkalmazott technológiák, és nem utolsósorban a közlekedés határozzák meg a levegőszennyező anyagok kibocsátásának alakulását.”

A térségi szerkezeti terv tervezett **közlekedési hálózata** tehát a levegő védelmét is szolgálja. A már meglévő és tervezett gyorsforgalmi utak (M3, M34, M49), a tervezett főutak és a meglévő főutak településeket elkerülő szakaszai a települések levegőszennyezettségének csökkentését és zaj elleni védelmét is szolgálják. Ezen közlekedési elemek kiépítésével az érintett települések környezetminősége, életminősége javulni fog.

A térségi szerkezeti terv szerint a következő települések főúti és térségi mellékúti elkerülése tervezett:

Fehérgyarmat, Mándok, Nagykálló, Nyírbátor, Nyírbogát, Nyíregyháza, Nyírmeggyes, Nyírmihálydi, Nyírtelek, Rakamaz, Tiszakanyár, Tiszamogyorós, Tiszavasvári, Vásárosnamény

A közlekedési hálózat tervezett elemeinek részletes ismertetését a környezeti értékeléshez szükségtelennek tartjuk, hiszen azokat a térségi szerkezeti terv, a területrendezési szabályzat melléklete és a közlekedési megalapozó munkarész is részletesen tartalmazza.

A levegő védelme szempontjából is meghatározóan fontos a megye **kommunális szilárd hulladékgazdálkodási rendszerének** megvalósítása. A regionális hulladéklerakók (Kisvárdá, Nyíregyháza, Nagyecsed) és a térségi hulladéklerakó a települési térségektől olyan távolságban található, hogy azok esetleges légszennyező hatása lakóterületeket nem érint. A regionális hulladéklerakók megvalósításával lehetőség nyílik a környezetvédelmi szempontból többszörös konfliktust okozó települési és kistérségi lerakók rekultivációjára, ami a levegő védelme szempontjából is kedvező.

A **repülőterek** a zajterhelés és levegőszennyezés szempontjából okozhatnak települési környezetvédelmi konfliktust. Az OTfT kereskedelmi (nemzetközi) repülőtérré fejleszthető repülőterként kijelölte Nyíregyháza repülőterét. Térségi jelentőségű nyilvános kereskedelmi repülőtér található továbbá Fehérgyarmaton. A repülőterek területét és védőtávolságukat a hatályos településrendezési tervek tartalmazzák. Mivel a repülőterek meglévőnek tekinthetők és fejlesztésükre környezetvédelmi kizáró ok nincs, ezért a szerkezeti terv is lehetőséget ad a fejlesztésükre.

Mivel a közlekedési hálózat jelentősebb levegőszennyezést okozó elemeit, illetve a jelentős környezetszennyező repülőteret az OTfT már meghatározta és a megyei terv további jelentős levegőszennyező létesítményeket nem jelölt ki, így a levegő védelme szempontjából a jelenleginél kedvezőtlenebb környezeti állapotot nem eredményezhet a terv.

14.63A TERVBEN SZEREPLŐ JAVASLATOK HATÁSA A VIZEK VÉDELMEÉRE

A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény 18. §-a szerint „a víz védelme kiterjed a felszíni és felszín alatti vizekre, azok készleteire, minőségére és mennyiségére, a felszíni vizek medrére és partjára, a víztartó képződményekre és azok fedőrétegére, valamint a vízzel kapcsolatosan – jogszabályban vagy hatósági határozatban – kijelölt megkülönböztetett védelem alatt álló (védett) területekre”.

A vizek védelmével és fenntartható használatával összefüggésben az NKP a következőket hangsúlyozza:

„Magyarország nagy hagyományokra visszatekintő, magas szintű vízpolitikával és vízgazdálkodási gyakorlattal rendelkezik. A vízpolitika központi kérdése a vízzel, mint nem helyettesíthető természeti készlettel és környezetbiztonsági tényezővel való átfogó és többcélú gazdálkodás. Az ország hidrológiai viszonyai lehetőséget biztosítanak a társadalom és a gazdaság kiegyensúlyozott fejlődéséhez, a társadalmi tevékenységek ugyanakkor jelentős hatást gyakorolnak mind a hidrológiai folyamatokra, mind a készletek mennyiségére és minőségére.”

A vizek védelmének fő célkitűzései:

- „A Víz Keretirányelvvel összhangban 2015-ig a vizek „jó állapotának” elérése.

- A vizeknek a vízi és a vizektől függő szárazföldi ökoszisztémákban betöltött szerepének, és a vele történő gazdálkodás társadalmi megosztottságának összehangolása, a készletek mennyiségi és minőségi védelme (az ésszerű és takarékos vízhasználat elterjesztése, a vizek szennyezőanyag terhelésének csökkentése).
- A vízgazdálkodáson belül a vízvizsztatartás, tározás feladatán túlmenően az árvízvédelmi védképesség megtartása, különös tekintettel a klímaváltozás következtében várható szélsőséges vízjárásra.
- Az árvizek és aszályok hatásának mérséklése a „jó állapot”, mint célkitűzés figyelembevételével.
- A vízkészletekkel összefüggő nemzetközi együttműködésben a területi szuverenitás tiszteletben tartása mellett a károkozás tilalmának, a szennyező fizet elvének és a méltányos részesedés jogának érvényesítése."

A megyei terv ezekkel a célkitűzésekkel teljes összhangban készült.

A vizek védelme szempontjából az OTRT két övezetet jelölt ki:

- kiemelten érzékeny felszín alatti vízminőség-védelmi övezetet,
- felszíni vizek vízminőség-védelmi vízgyűjtő területének övezetét (a megye területét ez az övezet nem érinti).

A **kiemelten érzékeny felszín alatti vízminőség-védelmi terület övezete** megegyezik a felszín alatti vizek védelméről szóló 219/2004. (VII.21.) Kormány rendelet szerinti területtel. A megye területén több terület érintett az övezet által. Az OTRT az övezetre csak a bányászati tevékenységre vonatkozóan állapít meg szabályt, ez mellett azonban az övezet területére, illetve a megye teljes területére is alkalmazni kell a 219/2004. (VII.21.) Kormány rendeletben foglalt előírásokat. Az övezetek területén a megyei területrendezési terv területfelhasználási változást nem tervez, így a terv a kiemelten érzékeny területre kedvezőtlen hatással nincs.

A felszíni vizek védelmét is szolgálja a megye szerkezeti tervén a Tisza és Szamos mentén kijelölt **vegyes területfelhasználású térség**, amelyre vonatkozó irányelvek között a vizek védelme is kiemelésre került. Fontos irányelv továbbá, hogy a terv az erdőterületek arányának növelésére, a környezetkímélő gazdálkodásra ösztönöz a területfelhasználási egységen belül. Ezen terület érzékenységet hangsúlyozza a táj terhelhetősége fejezet is, amely megkülönböztetett figyelmet fordít az ártéri tájra.

A vizek védelmét hangsúlyozza a terv a **nitrátérzékeny területtel** érintett települések kijelölésével is, ahol a mezőgazdasági használatot a vizek mezőgazdasági eredetű nitrát-szennyezéssel szembeni védelméről szóló 27/2006. (II.7.) Kormány rendelettel és az 59/2008. (IV.29.) FVM rendelettel kell összehangolni. Nitrátérzékeny területeken az övezetre vonatkozó ajánlás is hangsúlyozza, hogy az FVM rendelet Helyes Mezőgazdasági Gyakorlat kötelező előírásait a gazdálkodás során be kell tartani.

A terv kijelöli továbbá – az OTRT-vel összhangban – a **nagyvízi meder övezetét**, amely területeken a vonatkozó jogszabályok szerint az épületek kialakítása fokozottan korlátozott, ami ugyancsak szolgálja a vízvédelmet is. Az árvízvédelemmel összefüggésben a terv kijelöli a **Vásárhelyi Terv Továbbfejlesztésével összefüggő árvízi tározók** területét.

Az NKP a Vásárhelyi Terv Továbbfejlesztésével összefüggő célként határozza meg:

- A Tisza-völgy nagyvízi vízszállításának rehabilitációját, az ártér szabályozott vízkivezetéssel történő reaktiválását.

A célok eléréséhez meghatározott intézkedések:

- A Tisza-völgy árvízvédelmi rendszerében lévő kritikus szakaszok megerősítése, hullámtér rendezése, árvízi tározó-rendszer kiépítése, ártéri vízrendszer rehabilitációja.
- A tájgazdálkodás ösztönzése, a tájgazdálkodási infrastruktúra kialakításának támogatása.
- Az érintett településeken környezetvédelmi fejlesztések, belterületi vízrendezés támogatása.

A terv ezen célokkal összhangban van, illetve a célok megvalósítását nem akadályozza meg.

A terv kijelölte a **rendszeresen belvízjárta terület övezetét** is, amelyekkel a megye halmozottan a Rétköz, Beregi síkság, Szatmári síkság területén érintett.

14.64A TERVBEN SZEREPLŐ JAVASLATOK HATÁSA A HULLADÉKGAZDÁLKODÁS HELYZETÉRE

A hulladékgazdálkodás keretén belül a megyei terv feladata az OTtT szerint a térségi hulladéklerakó hely kijelöléséhez vizsgálat alá vonható terület övezetének kijelölése.

A tartalmi követelmények szerint a térségi szerkezeti terven ábrázolni kell a veszélyes hulladék ártalmatlanítót, radioaktív hulladék-lerakót és a térségi hulladéklerakó helyeket. A megye területén az OTtT veszélyes hulladék ártalmatlanítót és radioaktív hulladék-lerakót nem jelölt ki. A térségi hulladéklerakók pedig már megvalósultak, illetve megvalósításuk folyamatban van. A megye térségi hulladéklerakói Nyíregyháza, Kisvárda, Nagyecsed és Tiszavasvári területén található. Mivel **a megye kommunális hulladékgazdálkodási rendszerei kialakultak**, így hosszú távon nincs szükség további hulladéklerakók kialakítására. Ezért a terv térségi hulladéklerakó hely kijelöléséhez vizsgálat alá vonható területet nem jelölt ki. Mivel a térségi hulladéklerakók kijelölése környezeti hatásvizsgálat alapján történt, így azok területi környezeti hatásvizsgálata szükségtelen.

14.65A TERVBEN SZEREPLŐ JAVASLATOK HATÁSA A TÁJRA

A tájvédelemre vonatkozó előírásokat meghatározóan a természet védelméről szóló 1996. évi LIII. törvény 6. és 7. §-a határozza meg. A szabályozás lényege, hogy a tájhasznosítás során meg kell őrizni a tájak természetes és természetközeli állapotát, a tájak esztétikai értékeit, a táj jellegét, egyedi tájértékeket. A területrendezés során kiemelt figyelmet kell fordítani a természeti értékek, rendszerek, a tájképi adottságok, tájértékek megőrzésére.

A terv a természet védelméről szóló törvény tájvédelemre vonatkozó előírásainak megfelelően készült.

Az NKP a tájszerkezet, tájjelleg, tájpotenciál védelmével összefüggésben a következőket tartalmazza:

„A természet védelme nem csupán a védett területekre, hanem a nem védett területekre, a táj egészére is ki kell terjedjen. Ez a területi és ágazati tervezésen túl az egyes területhasználatok környezetkímélő és a táji értékek megőrzését biztosító gyakorlatán keresztül biztosítható. A táj szerkezetét, jellegének, ökológiai, ökonómiai és tájésképítési potenciáljának megőrzésére célszerűen kiterjedő területi tervek közül megtörtént az OTtT törvény felülvizsgálata, amelyben a tájképvédelmi övezetek és az országos ökológiai hálózat (azaz a Nemzeti Ökológiai Hálózat) szabályozása jelent előrelépést. A nem védett tájak megőrzésében kevés előrelépés történt. A kedvezőtlen mezőgazdasági szerkezet és a hagyományos tájszerkezet és tájjelleg fenntartásában szerepet játszó tevékenységek támogatásának hiánya rontották a tájpotenciált.

Cél:

– A természet- és tájvédelmi érdekek érvényesítése a terület- és településfejlesztés és -rendezés, az ágazati tervezés (különösen mező- és erdőgazdálkodás, vízgazdálkodás, közlekedés és egyéb műszaki infrastruktúra-fejlesztés) során, valamint az adó- és támogatáspolitikában.”

A cél elérése érdekében szükséges intézkedések:

- Az OTtT törvény alapján a megyei területrendezési tervekbe a fenntartható területhasználat, az országos ökológiai hálózat és a táj védelmét be kell építeni.
- A megyei területi tervekben a természet- és tájvédelmi szempontok érvényesítése.

Szabolcs-Szatmár-Bereg megye területrendezési terve a tájvédelemre vonatkozó kormányzati és önkormányzati intézkedési célt teljesítette. A megye térségi szerkezeti terve, térségi övezetei, sajátos megyei térségei, irányelvei, ajánlásai az NKP tájvédelemre vonatkozó céljával teljes mértékben összhangban vannak.

A **térségi szerkezeti terv területfelhasználási rendszere** figyelembe veszi a természeti értékek, rendszerek védelmét. Vegyes területfelhasználású térségként hangsúlyozza a Nyírség, a Tisza, a Szamos és a Beregi-sík ökológiai rendszerben betöltött kiemelt jelentőségét, a térség tájképi értékekben való gazdagságát, táji- természeti érzékenységét.

Az egyes területfelhasználási egységekre vonatkozó irányelvek kiemelten hangsúlyozzák a tájvédelem, a történeti hagyományokon alapuló természeti adottságokhoz igazodó több funkciós tájgazdálkodás jelentőségét. A mezőgazdasági térségen belül kiemeli a

mezőgazdasági területek tájképi, természeti értékeit is figyelembe vevő differenciált szabályozásának szükségességét.

A megyei terv OTfT szerinti övezeti rendszerén belül a tájképvédelmet közvetlenül **az országos és térségi jelentőségű tájképvédelmi terület övezetei** szolgálják. Közvetve azonban az országos ökológiai hálózat övezeteinek, a térségi komplex tájrehabilitációt igénylő terület övezetének, történeti települési terület övezetének is van tájvédelmi jelentősége.

A sajátos megyei térségek közül pedig **az érzékeny települési térségek, a védett természeti területek, Natura 2000 területek, kiemelten fontos érzékeny természeti területek, natúrparki komplex tájgazdálkodás térsége, a szélerőmű elhelyezéséhez vizsgálat alá vonható terület** kijelölése és az azokra vonatkozó ajánlások a tájvédelem szempontjából is meghatározóan fontosak.

A tájképvédelmi övezetek kiemelt jelentőségét az is igazolja, hogy a legtöbb szabályozási ajánlás erre a két övezetre vonatkozik. A megfogalmazott 21 ajánlás a területfelhasználás táji, természeti értékeit is figyelembe vevő differenciált településrendezési szabályozására, a történeti hagyományokon alapuló mezőgazdasági használat fenntartására, az építészeti funkciók és a sajátos területhasználatok összehangolására, tájrehabilitációjára ösztönöz.

14.66A TERVBEN SZEREPLŐ JAVASLATOK HATÁSA AZ ÉPÍTETT KÖRNYEZETRE

A környezet védelméről szóló törvény 24.§-a szerint „az épített környezet védelme kiterjed a településre, az egyedi építményekre és műszaki létesítményekre.”

A terv OTfT-vel összhangban lévő rendelettel elfogadandó munkarészeinek az épített környezet védelmével összefüggő mondanivalója nincs. Ez azonban nem a megyei terv, hanem az OTfT és a tartalmi követelmények következménye. A terv határozattal elfogadandó irányelvei és ajánlásai azonban részletesen foglalkoznak az épített környezet védelmével is.

Az épített környezet védelme a településrendezés eszközeiben érvényesíthető, így meghatározóan települési önkormányzati hatáskör. Talán ennek tudható be, hogy az OTfT az épített környezet védelmével közvetlenül nem foglalkozik, azzal összefüggő övezetet nem határozott meg. A kulturális örökség szempontjából kiemelten kezelendő terület két térségi övezete a világörökség és világörökség-várományos terület övezete és a történeti települési terület övezete azonban az épített környezet védelmét is szolgálja. Szabolcs-Szatmár-Bereg megye területén csak történeti település található, az azokra vonatkozó OTfT szerinti szabályok és a terv szerinti ajánlások az épített környezet fokozott védelmét szolgálják. A sajátos megyei térségek közül az érzékeny települési térségek és az azokra vonatkozó ajánlások meghatározóan az épített környezet védelmét szolgálják.

Az épített környezet védelmét szolgálják a terv települési térségre, ezen belül a városias települési térségre és a hagyományosan vidéki települési térségre vonatkozó irányelvei.

Az ajánlások közül az épített környezetre vonatkozó javaslatokat tartalmaz:

- a térségi területfelhasználási kategóriákra vonatkozó általános ajánlások,
- az együtt tervezhető térségre vonatkozó ajánlások,
- a gazdaságfejlesztés térségeire vonatkozó ajánlások,
- a turizmusfejlesztés térségeire vonatkozó ajánlások.

Ezen kívül az országos és térségi jelentőségű **tájvédelmi övezetre** vonatkozó ajánlások között is megtalálhatók az épített környezetre vonatkozó ajánlások is a települések és a táj harmonikus egységének megőrzése érdekében.

14.67A TERVBEN SZEREPLŐ JAVASLATOK HATÁSA A KULTURÁLIS ÖRÖKSÉG VÉDELME

A megye helyzetelemzése részletesen feltárta a kulturális örökség értékeit, a térségi jelentőségű műemlékeket, régészeti területeket és az épített környezet értékeit egyaránt. Az Országos Területrendezési Terv új országos övezetként bevezette és kijelölte **a kulturális örökség szempontjából kiemelten kezelendő terület övezetét**, amelyet a megyei területrendezési tervnek világörökség és világörökség-várományos terület vagy történeti települési terület övezetében kell besorolnia. Az ágazati adatszolgáltatás szerint a megye területén csak történeti település található. A terv az OTfT szabályozása szerint nem a ténylegesen védett vagy védendő

területeket jelöli ki, hanem az érintett települések teljes igazgatási területét. A történeti települések településképvédelmi területét a településrendezési tervben kell kijelölni.

A sajátos megyei térségek közül az érzékeny települések térségére vonatkozó ajánlások irányulnak a kulturális örökség védelmére.

14.68A TERVBEN SZEREPLŐ JAVASLATOK HATÁSA AZ ÉLŐVILÁGRA – A BIOLÓGIAI SOKFÉLESÉGRE

A NKP a biológiai sokféleség megőrzésére, a természet- és tájvédelemre vonatkozóan a következőket határozza meg:

„A társadalom folyamatosan növekvő terület-, energia- és anyagigénye miatt a természeti környezet és az élő rendszerek egyre súlyosabb terheléseknek vannak kitéve. A legfőbb veszélyeztető tényező az élőhelyek csökkenése, feldarabolódása, pusztulása; a környezetszennyezés, a nem megfelelő földhasználatból fakadó túlhasznosítás, az özőnfajok terjedése és az éghajlatváltozás. Az ENSZ égisze alatt közzétett jelentés, a Millenniumi Ökoszisztéma Jelentés eredményei bizonyítják életmódunk pusztító hatásait a természeti környezetünkre. Földünk élő rendszereinek az emberiség számára nyújtott legalapvetőbb szolgáltatásai, amelyek az emberi társadalom és gazdaság fennmaradásához szükséges javakat és feltételeket nyújtják - az olyan ökoszisztéma szolgáltatások, mint az élelmiszerek, tüzelő- és rostanyagok, gyógyszerek, környezeti folyamatok szabályozása, a talaj termékenységeinek fenntartása stb. - egész Földünkön sérültek.

Fő célkitűzések:

- A védett természeti területek állapotának megőrzése és javítása (ehhez kapcsolódóan a hazai jogszabályoknak és a nemzetközi követelményeknek megfelelő működtetés feltételeinek megteremtése).
- A biológiai sokféleség megőrzésének és helyreállításának elősegítése a védett természeti területeken kívül is.
- A biológiai sokféleség fenntartható használata.
- A biológiai sokféleség megőrzése, mint prioritás beépítése a különböző politikákba, tervekbe és programokba (különösen: mezőgazdaság, erdészet, halászat, területrendezés, infrastrukturális fejlesztések (energia, közlekedés), ipar, turizmus, bányászat, nemzetközi kereskedelem stratégiájába és programjaiba)."

Az OTTrT kijelölte az ökológiai hálózat területét, amelyet a megye területrendezési tervének magterület, pufferterület és ökológiai folyosó övezetre kell felbontania. Az övezetek kijelölése a KvVM adatszolgáltatása alapján történt. Az OTTrT az országos ökológiai hálózat övezeteire vonatkozóan a bányászati tevékenységre, a beépítésre szánt területek kijelölésére, a közművezetésekre, a közlekedési infrastruktúra hálózatokra vonatkozóan fogalmaz meg korlátozásokat.

A terv azonban az ökológiai hálózat kiemelt területeire vonatkozóan ajánlásokat is megfogalmaz:

- magterületre;
- az ökológiai folyosóra;
- védett természeti területre;
- a Natura 2000 területekre.

Ezek az ajánlások a természet védelméről szóló 1996. évi LIII. törvénnyel összhangban a természeti örökség, az élővilág védelmének prioritásával készültek.

Az ökológiai hálózat jelentőségét hangsúlyozza a terv a megye szerkezeti tervében is azzal, hogy a folyó menti, természeti értékekben gazdag tájegységeket olyan vegyes területfelhasználású térségként jelölte ki, ahol a biológiai sokféleség fokozása az erdőterületek növelésével biztosítható.

Az **élővilág védelme**, a természetvédelmi oltalom alatt álló területek „háborítatlanságának” megőrzése szempontjából kiemelten fontos vizsgálni a terv tervezett közlekedési hálózatának egyes elemeit.

A térségi közlekedési hálózatot a térségi szerkezeti terv az OTRT-vel és a hatályos megyei területrendezési tervvel összhangban jelölte ki. Az M49 gyorsforgalmi út nyomvonalát a szomszédos romániai megye kifogásolta, mivel a korábbi nyomvonal a Szamoson keresztül Csengersima térségében érte volna el az országhatárt. A Szamos keresztezése az ökológiai hálózat területét és Natura 2000 területet veszélyeztetne, így környezetvédelmi szempontból a Csengert délről elkerülő nyomvonal sokkal kedvezőbb.

Közvetve az élővilág védelmét, a táj biológiai sokféleségének védelmét, változatosabbá tételét, a természeti, táji értékek védelmét is szolgálják a terv övezetei és az övezetekre vonatkozó ajánlások:

- országos jelentőségű tájképvédelmi területek;
- térségi jelentőségű tájképvédelmi területek;
- kiváló termőhelyi adottságú erdőterületek;
- erdőtelepítésre alkalmas területek;
- térségi komplex tájrehabilitációt igénylő területek.

A megye sajátos térségei közül a védett természeti területeken, a Natura 2000 madárvédelmi területeken és Natura 2000 természetmegőrzési területeken kívül az élővilág védelme, a természeti értékek védelme szempontjából is jelentősége van a kiemelten fontos érzékeny természeti területeknek, a natúrparki komplex tájgazdálkodás térségének és a szélerőmű elhelyezéséhez vizsgálat alá vonható térségnek.

14.7 A MEGYEI TERÜLETRENDEZÉSI TERV TÁRSADALMI-GAZDASÁGI HATÁSÁNAK ÉRTÉKELÉSE

14.71 BEVEZETÉS

Évezredekken keresztül a környezet, a táj és az éghajlat, alapvetően meghatározta a benne élő ember létfenntartását és életmódját. A technika fejlődésével, a termelés és a társadalom modernizációjával bekövetkező változások, a természetet, mint az embert befogadó környezetet, passzív szerepbe kényszerítették. A településformák és települési módok (az urbanizáció) legújabb kori változásai, az energiaforrások pazarló felhasználása, a fogyasztói társadalom önmagát hatványozó működése mind-mind a környezet pusztításának irányába halad. Az emberi beavatkozástól mentes, természetes táj veszteséges zsugorodása, a természeti környezet korlátozás nélküli kizsákmányolása, tudatos fékező szándék hiányában rövid történelmi távon belül súlyosan vissza fog hatni. Igaz ez világméreteken és az egyes települések szintjén egyaránt.

Jelen társadalmi-gazdasági hatásvizsgálat Szabolcs-Szatmár-Bereg megye Területrendezési Tervének javaslattevő fázisában készült, a terv készítésének kötelező munkarészeként. A hatásvizsgálat a területfejlesztési koncepció, a területfejlesztési program és a területrendezési terv tartalmi követelményeiről, valamint illeszkedésük, kidolgozásuk, egyeztetésük, elfogadásuk és közzétételük részletes szabályairól szóló 218/2009. (X. 6.) Korm. rendelet 9. melléklete figyelembe vételével készült.

A területrendezési terv következményei hosszútávon és közvetett módon éreztetik hatásukat. A társadalmi-gazdasági hatásvizsgálat feladata a rendezési terv területhasználatot, településhálózatot és környezeti állapotot érintő hatásainak és következményeinek feltárása, illetve a szabályozási előírások alkalmazásától várható következményeknek a számbavétele a társadalmi – gazdasági folyamatokra gyakorolt várható hatások fényében.

A hatásvizsgálat a területrendezési terv vizsgálati fázisában feltárt és részletesen bemutatott helyzetelemzésre, a Központi Statisztikai Hivatal területi és idősoros adataira, a megyei kistérségek és települések adatszolgáltatására, a területrendezési terv programjára és az arra érkezett véleményekre, továbbá más, megegyező szintű releváns tervekkel való összevetésre alapozva készült.

A társadalmi-gazdasági hatásértékelés bevezetőjében fontosnak tartjuk hangsúlyozni, hogy „A megyei területrendezési terv – rendeltetésénél fogva – nem pusztán a települési önkormányzatok által elfogadott rendezési tervek mechanikus összegzése, s nem is válhat azzá. Ennek az oka, hogy a természetföldrajzi adottságok (pl. folyók, tavak, hegyek) nem igazodnak a közigazgatási határokhoz. Hasonló a helyzet a nyomvonalas létesítményekkel (utakkal,

vasutakkal stb.), valamint a természetvédelmi területekkel és más közérdekből jogi védelem alá helyezett térségekkel, s végül, de nem utolsósorban a megye területén belül el kell helyezni olyan létesítményeket (pl. szennyvíztisztító telepeket, hulladéklerakó helyeket, esetleg veszélyeshulladék-ártalmatlanító műveket), amelyek nélkülözhetetlenek ugyan a települések számára, de egyetlen település sem mutat készséget e létesítmények fogadására." (3/1997 (I.22.) AB határozat).

A területi hierarchiában elfoglalt helyzeténél fogva a megyei területrendezési terv az országos terv és a települési tervek között teremti összhangot, valamint az egyes ágazati törvények és rendeletek terület-felhasználást érintő vonatkozásait kell(ene) integrálnia. A megyei léptékű terület-felhasználási érdekek érvényesülését korlátozza a törvényi kötelezettség, miszerint az OTRT-től eltérő övezeti szabályozás nem alkalmazható. Megyei rendeletalkotás hiányában, csupán ajánlások és irányelvek megfogalmazásával szükségképpen kevésbé biztosítható a területi folyamatok megyei szintű irányítása és koordinációja.

14.72A TÁRSADALMI-GAZDASÁGI HATÁSVIZSGLAT MÓDSZERE

A területrendezési terv műfajából következik, hogy **hosszú távra tekint**, tehát a hosszútávon elérhető célok irányába tereli a folyamatokat és a hosszútávon érvényesítendő érdekek horizontján fejt ki hatását. Ebből következik, hogy gyakran összeütközésbe kerül a rövid távú érdekekkel.

Másik sajátos dimenziója **a területi és társadalmi lépték nagyságrendje**. A megyei területrendezés **a lokális és az egyéni érdekek szintje fölött, sok esetben látszólag azok ellenére** fejt ki hatását, de valójában a nagyobb közösség átfogó érdekeinek, fenntartható létfeltételeinek biztosítására irányul.

A területrendezési terv hatásmechanizmusának kifejtése előtt szükséges néhány általános tényt leszögezni:

- A hosszú távú célok gyakran ütköznek rövid távú érdekekbe.
- Az ösztársadalmi- és közérdekek gyakran ütköznek a helyi, illetve az egyéni érdekekkel.
- A környezet megóvása gyakran ütközik gazdasági érdekekbe.

De **a hosszú távú célok következetes megvalósításával a rövid távú érdekellentétek elsimulnak!**

A táj- és területhasználatot akár pontszerűen megváltoztató (konkrét beruházások), akár folyamatában kormányozó (területrendezési terv) beavatkozások, egymástól erősen eltérő előjelű hatásokat válthatnak ki. E hatásokat többféle dimenzió mentén írhatjuk le:

- **érdekszintek:** egyéni, helyi (állandó lakosok, üdülő tulajdonosok, ingázók, turisták), térségi (kistérségi, megyei, regionális), országos, nemzetközi (globális)
- **érdektípusok:** ökológiai, gazdasági (egyéni, ágazati), társadalmi
- **időhorizont:** rövid távú és hosszú távú

A területrendezéssel összefüggő szempontok rendszerezése a hatásvizsgálati elemzéshez

Érdekszint időhorizont	Mi az érdeke? (ökológia-környezet- társadalom-gazdaság)	Érdekérvényesítés eszköze
Egyéni		
rövidtáv	magas jövedelem	munkahely, nyereséges vállalkozás
hosszútáv	biztos egzisztencia, egészséges környezet	előnyös munkaerő piaci pozíció (képzés), egészséges életmód
Helyi		
rövidtáv	költségvetés kiegyensúlyozása	pl. önkormányzati ingatlanvagyon értékesítése
hosszútáv	stabil helyi társadalom és gazdaság; vonzó, egészséges környezet, tudatos településfejlesztés	környezettudatos beavatkozás, helyi szabályozási terv következetes betartása
Térségi		
rövidtáv	Központi források elérése	települések társulása/szövetsége
hosszútáv	gazdasági eltartó erő és hatékonyság növelése, területi és társadalmi	térségi adottságok (környezeti-társadalmi-gazdasági) egyesítése, környezeti-

Érdekszint időhorizont	Mi az érdeke? (ökológia-környezet- társadalom-gazdaság)	Érdekérvényesítés eszköze
	egyenlőtlenségek enyhítése, fenntartható fejlődés biztosítása	társadalmi-gazdasági egyensúly védelme (Területrendezési Terv)
Országos rövidtáv	Gazdasági egyensúly megteremtése	költségvetési „nadrágszj” politika
hosszútáv	életminőség általános emelkedése, környezeti-társadalmi-gazdasági egyensúly fenntartása	kormányprogram, parlamenti törvényalkotás, európai Unió irányelvek és támogatások
Globális rövidtáv	globális méretű konfliktusok és katasztrófák elhárítása	nemzetközi együttműködés és egyezmények
hosszútáv	a Föld biológiai fajfenntartó képességének megőrzése = fenntartható fejlődés	nemzetközi szervezetek és egyezmények

A megyei területrendezési terv hatásmechanizmusa a táblázaton belül szürkével kiemelt síkokon mozog.

A megyei terv eszközrendszere direkt módon a **területhasználat és a kapcsolati hálózat lehetséges formáit képes befolyásolni**. Ezáltal a környezet minőségére van elsősorban befolyása, míg a **társadalmi és gazdasági következményekre csak közvetett ráhatással bír**.

Az OTRT alapján készített tervben a tervezők igyekeztek a védelmi és a funkcionális területhasználat összehangolására. Az OTRT-ben meghatározott övezetek lehatárolásán túl sajátos megyei térségeket határol le a terv, az egyes térségek speciális védelmi – funkcionális szerepköre alapján. A sajátos megyei térségek csak a területrendezési irányelvekről, ajánlásokról és intézkedésekről szóló határozatban szerepelnek. A sajátos megyei térségek területén a határozatban megfogalmazott ajánlások és intézkedések az adottságokhoz igazodó fejlesztési lehetőségeket biztosítanak.

A Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei területrendezési tervnek környezeti-társadalmi-gazdasági összefüggésben az alábbi - egymással részben összefüggő – főbb területi folyamatok kezelésére kellett vállalkoznia:

- Folyók és országhatár által közrezárt aprófalvas térségek elszigeteltségének oldása (közlekedési hálózat fejlesztése, határon túli kapcsolatok erősítése);
- Záhony különleges gazdasági övezet településeinek együtt tervezése;
- Térségi jelentőségű szántóföldi árutermelő mezőgazdaság térségeiben és a gyümölcstermelő térségekben a termőföld adottságainak optimális hasznosítása;
- Az Ipari Parkok illetve logisztikai központok által érintett térségek/települések területpazarló, természetes környezetet károsító területfejlesztési gyakorlatának kanalizálása;
- A turisztikai szempontból kiemelt térségek, illetve központok fejlesztésének elősegítése.

Összességében a megyei terv a rendelkezésre álló eszközökkel a rövidtávú társadalmi-gazdasági érdekek érvényesítésének túlsúlyát igyekszik ellensúlyozni a komplex, hosszabb távú ökológiai prioritások következetes képviselése révén. E szempontok előtérbe helyezése hosszútávon egyértelműen társadalmi és gazdasági előnyökkel jár. A természeti erőforrások végeessége szükségszerűen önkorlátozásra és konszenzuskeresésre készíti a társadalmi-gazdasági érdekeket képviselő döntéshozókat és egyéb szereplőket.

Szabolcs-Szatmár-Bereg megye területrendezési tervét szerencsés módon ugyanaz a tervezői műhely készítette, mint a megyével szomszédos Borsod-Abaúj-Zemplén megye, valamint a megyével azonos - Észak-alföldi - régióhoz tartozó Jász-Nagykun-Szolnok megye területrendezési tervét. A tervezés során a további megegyező szintű releváns területi terveket és koncepciókat is figyelembe vették a tervezők: Hajdú-Bihar megye készülő területrendezési tervét, valamint a határon túli egyeztetéseken elhangzottakat is.

14.73A SZABOLCS-SZATMÁR-BEREG MEGYEI TERÜLETRENDEZÉSI TERV FŐBB CÉLJAI ÉS JAVASLATAI

A megyei területrendezési terv szabályzatában lefektetett előírások elsődleges és egyöntetű célja a megye teljes területére vonatkozóan olyan terület-felhasználási feltételeket biztosítani, amelyek révén a táji, természeti, ökológiai és kulturális értékek megőrzése, illetve az erőforrások védelme és kihasználása, valamint a társadalmi – gazdasági szempontból fenntartható fejlődés biztosítható.

Az országos és térségi övezetek egyfelől, a sajátosan megyei övezetek másfelől, valamint az egyes övezetekre alkalmazott rendeletek és határozatok (intézkedési javaslatok) tartalmazzák azokat a „garanciákat”, amelyek a fenti célok hosszabb távú érvényesítését szolgálják megyei szinten.

A megyei terv vizsgálati szakaszát lezáró dokumentum (Helyzetelemzés) részletesen ismerteti és elemzi a tervezési területre jellemző társadalmi és gazdasági adatokat. Ezek alapján feltárja a területi egyenlőtlenségeket, illetve az ebből adódó és kezelést igénylő konfliktusokat. A tervi megoldások a helyzetfeltárással alapozva kerültek kidolgozásra.

A feltárt társadalmi konfliktusok címszavakban a következők:

- a népesség csökkenése (kisebb részben természetes fogyás, nagyobb részben vándorlási veszteség következtében);
- a népesség elöregedése (elsősorban a megye városaiban és urbanizáltabb térségeiben);
- a megye munkanélküliségi rátája országosan a legmagasabb;
- etnikai szegregáció felerősödése;
- a megye különböző térség- és településkategóriái között növekedtek a foglalkoztatottsági, a jövedelmi és a szociális különbségek. A megye 12 kistérsége közül 6 kistérség a komplex programmal segített leghátrányosabb helyzetű kistérségek közé tartozik;
- a megye általános elmaradása az országos átlagtól nem csökken (pl. iskolai végzettség, foglalkoztatottság, átlagjövedelem, munkanélküliség terén).

A feltárt gazdasági konfliktusok címszavakban a következők:

- fejletlen ipar, képzetlen munkaerő;
- alacsony 1 főre jutó GDP (az országos átlagnak alig több mint a fele);
- a magyar-országi és magyar-ukrán kereskedelmi kapcsolatok fejlődéséből a megye kevésbé tud profitálni;
- a fő közlekedési útvonalaktól távol eső, illetve az országhatár és a folyók közé zárt periférikus térségek teljesen kiesnek a gazdasági fejlesztői szándékok látóteréből;
- turizmus adottságainak alacsony szintű hasznosítása.

A szabályozási előírások környezetre gyakorolt hatása önmagáért beszél, hiszen a környezet védelmét direkt módon képes biztosítani a területrendezési terv. **A társadalmi – gazdasági hatások ennél átfételesebben jelentkeznek.** A területrendezési tervben kialakított övezeti rendszeren fő feladata a területrészek optimális használatának biztosítása, vagyis az, hogy **az adott földrészen az a tevékenység, illetve használati mód kapjon prioritást, amelyre az a terület a legalkalmasabb.** A terület-felhasználás optimalizálására való törekvés a hosszútávon fenntartható társadalmi – gazdasági működés (fejlődés) feltételeit hivatott biztosítani. A kiváló adottságú gyümölcstermelő területeken gyümölcsöt kell termelni, a kedvező szántóföldi ártermelésre alkalmas földeket mezőgazdasági ártermelésre kell használni, az intermodális kapcsolódási pontokon ipari és raktározási-elosztási tevékenységet érdemes folytatni, új lakóterületeket lehetőség szerint a kialakult lakóterületekhez kapcsolódva tanácsos kijelölni, stb. Ezekén túl, szükséges még az infrastrukturális hálózatok számára szükséges területet is biztosítani. A fennmaradó természeti területek – vizek, erdők, ökológiai folyosók, természet közeli élőhelyek, táj- és kulturális örökségvédelmi területek – védelme egyszerre környezeti, társadalmi és gazdasági érdek. A természeti erőforrások védelme és optimális hasznosítása kényes egyensúlyt alkot. A környezet használata a társadalmi és gazdasági érdekeknek van alárendelve, ezért fontos **a területrendezési terv szabályozó és kiegyensúlyozó szerepe, amely a rövidtávú és**

egyedi érdekekkel szemben, a hosszú távú és általános érdekeket helyezi előtérbe. A területrendezési terv tervlapjai pontosan lehatárolják az egyes területhasználati módok térségeit. A megyei területrendezési szabályzatban meghatározott *térségi övezetek* az országos szintű szabályozás (Országos Területrendezési Terv) Szabolcs-Szatmár-Bereg megye területére vonatkozó előírásainak felelnek meg. Az egyes övezetekre vonatkozó előírások az országos szintű érdekeknek megfelelően szabályozzák a területhasználati módokat, ezekre a megyei terv nincs befolyással a magasabb szintű terv (OTRT) kötelező alkalmazása értelmében.

A Megyei Területrendezési Tervben lehatárolt sajátos megyei övezetek a megyei érdekek mentén kerültek kialakításra. **A megyei területrendezési tervnek úgy kell biztosítania az egyes települések fejlődését, hogy az összhangban legyen a kistérségi, a megyei, sőt az országos hosszú távú érdekekkel is.**

A területfejlesztésről és területrendezésről szóló hatályos törvénnyel összhangban **a megyei területrendezési terv ajánlásokat fogalmaz meg a települési önkormányzatok számára a településrendezési eszközökre vonatkozóan.** Az ajánlások célja egyrészt a különböző jogszabályok alapján, egymástól függetlenül elrendelt korlátozások közötti összhang megteremtése, másrészt a helyi koncepciókban és stratégiákban elfogadott célok és elképzelések, valamint a megyei területrendezési és területfejlesztési döntések és sajátos megyei térségi érdekek érvényesülésének elősegítése.

A **Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei területrendezési terv közlekedési tervlapján** szereplő új közlekedéshálózati elemek, mint pl. az M3 gyorsforgalmi út továbbépítése Nyíregyháza-Vásárosnamény-Beregdaróc(Ukrajna), és az M34 gyorsforgalmi út – (M3)Vásárosnamény-Záhony(Ukrajna), valamint az M49 gyorsforgalmi út (M3)Kántorjánosi – Csenger(Románia) felé, továbbá a tervezett új főutak és az egyes települések (mikro térségek) közötti kapcsolathányok megoldása, a megye lakosságának és gazdasági fejlődésének érdekeit szolgálják.

A megye gazdasági és társadalmi elmaradottságának egyik fő oka a közlekedési árnyékhelyzet, az országos fejlődési centrumoktól való jelentős távolság. A tervezett gyorsforgalmi utak **a megye - jelenleg még - az országos fő közlekedési tengelyektől távol eső területeit nagymértékben előnyösebb helyzetbe hozzák.** A gazdasági fejlődés és a tőkevonzás szempontjából leánykolt fekvésű területek/települések felértékelődnek. A közlekedési megalapozó munkarész külön hangsúlyozza a Debrecen-Nyíregyháza közötti kapcsolat fejlesztése érdekében gyorsforgalmi út indokoltságát, amelyet mindkét megye szükségesnek tart, annak ellenére, hogy a hatályos OTRT-ből kimaradt ez a fejlesztés. A meglévő és a tervezett főutak településeket elkerülő szakaszai elsődlegesen az érintett **települések lakott belterületeinek elkerülését** biztosítják. Ezáltal a nevezett utakon **nő a haladási sebesség, a települések pedig megszabadulnak a közlekedési zaj- és légszennyezéstől, valamint biztonságosabbá válik a belterületeken való gyalogos és kerékpáros közlekedés.**

Ezekén túl, a megyei alsórendű közúthálózat fejlesztése, valamint a kapcsolathányok felszámolását elősegítő **új összekötő utak** számos kistelepülés elérhetőségét fogják nagymértékben javítani. A jelenleg közlekedési szempontból leghátrányosabb helyzetű területeken élő lakosság foglalkoztatottsági pozíciói és társadalmi kapcsolatai feltétlenül javulni fognak a tervezett közlekedési fejlesztések hatására. A javuló közlekedési pozíció képes élni a gazdasági fejlődéssel, a munkába járás és a térségi igazgatási, kereskedelmi, kulturális központok könnyebb elérhetősége érzékelhető javulást eredményez majd az érintett lakosság életminőségében. A **kerékpárút hálózatnak** az egész megye területére kiterjedő fejlesztése egyszerre szolgálja a helyben élők és a megyébe látogató turisták igényeit. Előbbiek biztonságosabban és kényelmesebben bonyolíthatják le a hivatásforgalmi célú helyközi utakat, míg a kerékpáros turistaforgalom növekedése a turisták számára nyújtott szolgáltatások bővülése révén jövedelemhez juttatja a helyben élőket. Az OTRT-ben jelölt országos kerékpárút hálózatot a megyei területrendezési terv további kistérségi kerékpárúti hálózatokkal javasolja kiegészíteni.

A megye területén az OTRT-ben ábrázolt nagysebességű vasút nyomvonala került jelölésre. A nagysebességű transzeurópai nyomvonal kiépítése csak a hosszú távú fejlesztési koncepciókban szerepel. **A nagysebességű vasút megépítése a megyén belül Záhony és Térsége Különleges Gazdasági Övezet számára jelenthet nagy távlatban gazdasági hasznot,** amennyiben a kelet-nyugati irányú nemzetközi kereskedelem bővülésének kikerülhetetlen állomása a Záhonyi logisztikai térség. A nemzetközi és országos jelentőségű vasútvonalak esetében új elemeket az

országos terv nem tartalmaz a megye területén. Záhony térségében **új vasúti határátkelő** fog létesülni a nagysebességű vasútvonalhoz igazodva. Bár a megyei területrendezési terv hatása a meglévő infrastruktúra fejlesztésére nem terjed ki, a tervezők fontosnak tartják hangsúlyozni, hogy nagyon fontos lenne a megye vasútvonalainak megújítása, korszerűsítése. A vasúti mellékvonalak és keskeny nyomtávú vasútvonalak vonatkozásában térségi szinten kell eldönteni, hogy a nyomvonalaknak milyen szerepet lehet biztosítani. A meglévő keskenynyomtávú vasútvonalak felújítása, illetve javasolt meghosszabbítása legfőképpen turisztikai célokat, illetve a Nyíregyháza környéki agglomeráció közlekedési érdekeit szolgálja. A megye távlati fejlesztési céljai között szerepel a Szatmárnémeti vasúti kapcsolat újbóli biztosítása, de a román fél egyelőre nem támogatja a vasúti kapcsolat kiépítését.

A megye földrajzi adottságai következtében jelentős szerepe lehet a **vízi közlekedésnek**. Nemzetközi és országos jelentőségű kikötő nincs, de az OTTr Tiszabecsnél és Záhonymnál jelöl tervezett kikötőt. A megyei tervnek térségi kikötők kijelölésére van lehetősége. **A Tisza elsősorban turisztikai igényeket szolgál**, sokkal kevésbé várható jelentős szerepe az áruszállításban. A rév- és kompátkelők a kisebb forgalmú közlekedési kapcsolatok biztosítását szolgálják. A **tervezett közúti hidak** (Tuzsér, Lónya, Szamossályi) megépülésével a kompjáratok megszüntethetők. A **Tisza-körödnél tervezett térségi jelentőségű kompátkelő** és a Románia felé javasolt határátlépési pont között a terv térségi jelentőségű mellékút kialakítását tartalmazza, mely az ország egyik legelmaradottabb térségének megnyitását segíti elő a határon túli gazdasági központok (Beregszász) felé.

A **légi közlekedés** jelentősége nagy távlatban sem erősödik meg a megyében, a közutaknak és vasútvonalaknak továbbra is meghatározó szerepe várható.

A megye legértékesebb természeti adottságai az erdők, a felszíni vizek, a termálvízkins és a védett természeti értékek (Szatmár-beregi Tájvédelmi Körzet, Kesznyéteni Tájvédelmi Körzet, természetvédelmi területek, Ex Lege védett területek, Natura 2000 területek). Ezeknek az adottságoknak a védelme, illetve fenntartható használatának biztosítása hosszú távú érdeke a megye lakosságának. A megyei terv megfelelő övezeteire vonatkozó előírások (lehetőségek és korlátozások) az optimális terület/táj használat biztosítását szolgálják. A természeti erőforrások fenntartható hasznosítása és megfelelő védelme, a mai és a jövő generációk számára, egyszerre társadalmi és gazdasági érdek. A térségi szerkezeti terven vegyes terület-felhasználású térségbe sorolt területek bővítésével az egyes települések szabadabb kezet kapnak az egyes terület részletek erdőgazdálkodási vagy mezőgazdasági térségbe sorolására, illetve a kötelezően fenntartandó 85%-on felüli részen bármely települési terület-felhasználási egység kijelölésére (kivéve nagyvárosias lakóterület).

A terv ajánlásai szerint a védett természeti területek által érintett települések, és a történeti települések területén a településrendezés eszközrendszerével megelőzendő minden olyan tevékenység megtelepedése, mely a terület természeti, táji értékeinek megőrzését és turisztikai hasznosítását, valamint a kulturális örökség védelmét veszélyeztetheti, illetve a korábbinál jelentősen nagyobb forgalmat vonz a településre és térségébe. (Pl. a helyi ellátáshoz, energia- és vízgazdálkodáshoz, a komplex tájgazdálkodáshoz és alapvető lakossági szolgáltatásokhoz nem kapcsolódó gazdasági-logisztikai tevékenységek).

A **gazdaságfejlesztés** térségeit és térségi jelentőségű központjait ábrázoló tervlapon a már kialakult ipari és logisztikai parkokat, illetve jelentősebb foglalkoztatási központokat alapul véve, valamint a leendő gyorsforgalmi utak által felértékelődő területekre tekintettel kerültek lehatárolásra a gazdaságfejlesztés megyén belüli, illetve országhatáron átnyúló térségei. Regionális alközpontként lett megjelölve a megyeszékhely (Nyíregyháza) és térsége, továbbá Mátészalka, mint megyei alközpont. Meglévő és tervezett egyéb térségi jelentőségű gazdasági központ (város és/vagy település-együttes): Tiszavasvári, Újfehértó (Nyíregyháza – Debrecen tengely része), Nyírbátor, Mátészalka - Vásárosnamény (Baktalórántháza, Vaja, Nyírmada). Megyehatáron átnyúló várospár: Tokaj – Rakamaz és Cigánd – Dombrád. A tervezett gyorsforgalmi utak megépülésével kialakuló határ menti kapcsolattal összefüggő fejlesztési térségek: Beregdaróc – Beregszász; Csenger – Szatmárnémeti. A megyén belül Záhony és térsége különleges gazdasági övezet státusba került, amely a településrendezés szintjén együtt tervezett 16 települést foglalja magába. A gazdaságfejlesztés térségei illetve a gazdaság térségi jelentőségű központjainak meghatározása és az ezekre vonatkozó ajánlások megfogalmazása

egyfelől a kapacitások túlméretezésének, a kihasználatlan, gazdaságtalanul működő kapacitások bővülésének korlátait szolgálja, másfelől a hatékony forráskoncentrációt segíti elő. A térségi jelentőségű gazdasági központok körének bővítése csak nagyon indokolt esetben támogatható (pl. határon átnyúló, dokumentált, politikai döntéssel és műszaki tervekkel megalapozott fejlesztési szándék), tekintettel arra, hogy jelenleg még a meglévő kapacitások erősen alulhasznosítottak. Zöldmezős fejlesztéseket a kijelölt központokban is csak a meglévő gazdasági-logisztikai területek telítődése esetén javasolnak a tervezők. A tervezői szándék arra irányul, hogy a gazdaságfejlesztéshez, illetve a munkahelyteremtéshez fűződő rövidebb távú érdekek egyensúlyba kerüljenek a természetes környezet óvásának hosszú távú érdekével.

A **turizmusfejlesztés** térségeiben, illetve térségi jelentőségű központjaiban a terület- és tájhasználat alakításának, az infrastruktúra fejlesztésének és az épített környezet alakításának a turisztikai vonzerő védelmét, illetve fokozását kell szem előtt tartania. Ezeken a területeken az egyéb beruházások megvalósításának, illetőleg a területhasználati módok megváltoztatásának feltétele, hogy ne rontsa a meglévő turisztikai vonzerő-tényezők hatását, hanem inkább javítsa a térség, vagy a település iránti érdeklődést. Ezek az ajánlások a turizmushoz köthető gazdasági hasznok és kedvező környezeti hatások hosszú távú fennmaradását szolgálják, mind a térségben élők, mind az ide látogatók javára.

A **mai Szabolcs-Szatmár-Bereg megye** számára a magyar történelem legújabb kori eseményei több vonatkozásban hátrányos területi következményekkel jártak (A trianoni határhúzás szétzilálta a korábbi szerves együttest alkotó társadalmi – gazdasági vonzásközpontok rendszerét, a határon túlra rendelte a közlekedési hálózat fő elemeit), a megye periferia helyzetbe került. A területi hátrányok társadalmi és gazdasági értelemben is hosszú időre konzerválták a megye országos viszonylatban hátrányos helyzetét. Meghatározóan – nem túl jó – mezőgazdasági adottságokkal, kitüntetett stratégiai nyersanyagok, élvonalbeli ipari termelés, kiemelkedő közlekedési pozíció hiányában, a megye fejlődése rendre elmaradt az országos átlagoktól. A területrendezési terv legfontosabb célja, hogy biztosítsa a megye, illetve annak települései számára az optimális fejlődés területhasználati kereteit, az adottságokkal való gazdálkodás hosszútávon fenntartható lehetőségét.

A megyei területrendezési terv programja az alábbi célokat és részcélokat határozta meg a következő 10 évre:

1. A határ menti fekvésből adódó előnyök kihasználásához és a hátrányok mérsékléséhez szükséges térszerkezeti- területhasználati, infrastrukturális feltételek megteremtése

- 1.1 A megye interregionális integrációja;
- 1.2 A megszakadt határ menti város-város, város-vidék, illetve kistérségi kapcsolatok megújítása;
- 1.3 Záhony logisztikai térség fejlesztése;
- 1.4 A természet- és tájvédelem, a környezet- és vízgazdálkodás határ menti összehangolása.

2. A településrendszer konfliktusainak mérséklése és a településhálózat értékeit, értékőrző megújulását elősegítő térszerkezet, közlekedési hálózat és szabályozás kialakítása

- 2.1 A Debrecen-Nyíregyháza agglomerálódó térség megyére eső területének dinamikus fejlődését szabályozó keretek kialakítása;
- 2.2 Szatmárnémeti határon átnyúló vonzáskörzeti kapcsolatait megerősítő területrendezési feltételek kialakítása;
- 2.3 A gyorsforgalmi úthálózat által generált területhasználati változások szervezett kereteinek meghatározása, gazdaságfejlesztést szolgáló területkínálat térségi összehangolása;
- 2.4 Kisvárda, Vásárosnamény, Mátészalka, Nyírbátor, (Nagykároly, határon átnyúló) térségi központ szerepeinek megerősítését segítő térszerkezeti, területhasználati feltételek megteremtése;
- 2.5 Városok és mikroközpontok, illetve mikroközpontok egymás közötti közlekedési kapcsolatainak fejlesztése révén a településközi munkamegosztás elősegítése, beleértve a megye- illetve országhatáron túli városokat és mikroközpontokat;

2.6 Tisza menti városok és térségi jelentőségű turisztikai központok turisztikai fejlesztéséhez szükséges feltételek megteremtése;

2.7 A bokortanyák értékőrző, korszerű hasznosítása érdekében területhasználati és infrastrukturális feltételek megteremtése,

2.8 Népességmegtartó-képesség és értékvédelem integrált fejlesztése az aprófalvas térségekben a komplex tájgazdálkodás feltételeinek megteremtésével;

3. A természeti-táji adottságok sokféleségét tükröző tájszerkezet és a komplex tájgazdálkodás térszerkezeti és szabályozási feltételeinek kialakítása

3.1 A Tisza és Szamos menti ártéri táj komplex tájgazdálkodási feltételeinek biztosítása;

3.2 Szatmár-Bereg Natúrpark megvalósítása;

3.3 A nyírségi „erdőtáj” természeti adottságaihoz igazodó racionális tájgazdálkodás területrendezési feltételeinek biztosítása;

3.4 A történeti bokortanyás táj megőrzése.

14.74 VÁRHATÓ HATÁSOK ELEMZÉSE

A tervben szereplő javaslatok hatásainak társadalmi szempontú értékelése

A 218/2009.(X.6.) Korm. rendelet szerint a tervben szereplő javaslatok társadalmi szempontú elemzése során vizsgálni kell azok megvalósulása, illetve meg nem valósulása esetén várható hatásokat:

- a népesség területi elhelyezkedésére;
- a foglalkoztatásra;
- a szabadidő eltöltésre, a rekreáció területi feltételeire;
- a népesség életminőségére és egészségi állapotára, szociális helyzetére;
- a társadalom biztonságérzetére, veszélyeztetettségére.

A megyei területrendezési terv szabályzatában lefektetett előírások elsődleges és egységes célja a megye teljes területére vonatkozóan olyan terület-felhasználási feltételeket biztosítani, amelyek révén a táji, természeti, ökológiai és kulturális értékek megőrzése, az erőforrások védelme és kihasználása, valamint a fenntartható fejlődés biztosítható.

A sajátosan megyei övezetek lehatárolása és az egyes övezetekre alkalmazott előírások tartalmazzák azokat a „garanciákat”, amelyek a hosszabb távú megyei érdekek érvényesítését szolgálják.

1. **A népesség területi elhelyezkedésében** számottevő változás nem következik be, de a dinamikusabban fejlődő pólusokhoz tartozó települések népessége kevésbé fog csökkenni, mint az egyéb térségeké. A gyorsforgalmi utak és a megye főútvonal hálózatának fejlesztése javítani fogja a térségi és a megyén belüli kapcsolatokat, de ennek sokkal inkább gazdaságfejlesztési hatásai érvényesülnek, mintsem a népesség területi mobilitásának fokozódása. Az alsóbb rendű utak és a tiszai- valamint a határátkelők fejlesztésével a megyén belüli és a határon átnyúló közlekedési kapcsolatok javulnak, így a jelenleg elzártabb, hátrányosabb helyzetű megyerészekben élők életminősége, társadalmi mobilitási esélyei javulni fognak. Új vasúthálózati elemként csak a nagysebességű vasút nyomvonala jelenik meg a tervben. A meglévő vasúthálózat elemei műszaki és menetrendi okokból nem jelentenek alternatívát a közúti közlekedéssel szemben a személyszállítás terén, ezt a problémát azonban nem tudja kezelni a területrendezési terv.

2. **A foglalkoztatási mutatók** javulása több tényezőtől is erősen függ. A területi vonatkozások a munkahelyek elérhetőségével, illetve a gazdasági fejlesztések területigényének kielégítésével, valamint a megye táji és természeti adottságainak optimális hasznosításával hozhatók összefüggésbe, míg a humán erőforrásokat az egészségügyi és oktatási fejlesztések hozhatják előnyösebb helyzetbe. A terv ez utóbbiakra nincs befolyással. A megye térszerkezetének alakítása során az erdőgazdálkodási térség kijelölésénél például nagyon előremutató módon voltak tekintettel a tervezők arra, hogy a táj eltartó képességében meghatározó a

mezőgazdaság szerepe. Erre való tekintettel a megyei terv - elsősorban a Nyírség területén - csökkentette az OTRT által kijelölt erdőgazdálkodási térség területét annak érdekében, hogy az egyes településeken élők számára a mezőgazdasági terület felhasználás biztosíthassa a megélhetést, a foglalkoztatást. Ugyanakkor a Tisza és a Szamos térségében, valamint a Szatmári és a Beregi síkságon az erdőszűltség növelését tartja indokoltnak a terv védelmi, gazdasági és közjóléti célok érdekében. Az erdőművelés, fakitermelés és a turisztikai ágazat potenciális foglalkoztatóvá válhat ezeken a területeken az erdőszűltség növelése által. A megye településrendszerének alakításával további foglalkoztatási esélynövekedést biztosít a terv: a Záhonyi különleges gazdasági övezet; a gazdaságfejlesztés térségi központjai és a turizmusfejlesztés kiemelt térségeinek és térségi jelentőségű központjainak kijelölésével.

3. A megye területén **a szabadidő eltöltése és a rekreáció területi feltételei** elsősorban a termál- és gyógyforrások hasznosításával, illetve a Tisza, a Szamos, és a megye más folyóvizeinek, valamint egyéb természetvédelmi oltalom alá helyezett területeinek hasznosításával és megóvásával állnak összefüggésben. A turizmus és az idegenforgalom vonatkozásában a megyei terv kijelöli a fejlesztendő térségeket. Az egyes településeken megvalósítandó egészségturisztikai (gyógy- és wellness) fejlesztések eredményeinek a megyei lakosság is célközönsége. A turisztikához kapcsolódó különféle infrastruktúrafejlesztések bővítik a szabadidős és rekreációs lehetőségek körét a megyén belül (túraútvonalak, vízitúra kikötőhelyek, sportpályák). Az egyes települések művelődési és kulturális intézményfejlesztései során a közművelődési intézmények bővítése és megújítása a szabadidő tartalmas eltöltésének lehetőségeit bővíti, de ez nem a megyei területrendezési terv kompetenciája.

4. **A népesség életminőségének, szociális helyzetének és egészségi állapotának javulása** a környezet állapotával, az oktatás és az egészségügyi ellátás fejlesztésével, és a bővülő-javuló munkalehetőségekkel hozható összefüggésbe. Ezek közül a területrendezési terv elsősorban a környezet állapotára és a foglalkoztatás bővítésének bizonyos területi feltételeire van hatással. A megye lakosainak életminőségét direkt módon határozza meg az egyes emberek (családok) szociális helyzete, illetve egészségi állapota. Az egészségügy és az oktatás fizikai feltételeinek javításán túl a személyközpontú (családközpontú) módszerek intézményi és személyi feltételeinek biztosítása nélkülözhetetlen mind az egészségügyi ellátás, mind az oktatás, mind pedig a szociális ellátási formák területén. A területrendezési terv a környezet állapotának védelmét, illetve javítását kiemelt prioritásként kezeli, ezáltal a népesség életminőségének és egészségi állapotának hosszú távú javulásához járul hozzá. A terv nem tartalmaz a népesség életminőségét károsan befolyásoló elemeket.

5. A környezet minőségét és a megye lakosságának életminőségét elsődlegesen szem előtt tartó szemlélettel készült területrendezési terv, pozitív hatással van **a társadalom biztonságérzetére**, amennyiben óvja és védi a káros hatásoktól a lakó- és rekreációs területeket, illetve biztosítja a mezőgazdasági árutermelés és más gazdasági tevékenységek, valamint a természetvédelmi és természetközeli területek kiegyensúlyozását. A felszíni és a felszín alatti vizek védelmét a megyei terv a hosszú távú társadalmi érdekeknek megfelelően kezeli, a környezeti hatásvizsgálat alapján kijelölt térségi hulladéklerakók biztonságosan tudják megvalósítani a megyében keletkező kommunális hulladék kezelését. Az árvízvédelemmel összefüggésben a terv meghatározza a Vásárhelyi Terv Továbbfejlesztésével előírt átvíz tárolók területét, valamint kijelöli a rendszeresen belvízjárta terület övezetét is (Rétköz, Beregi síkság, Szatmári síkság). Az élet- és vagyonbiztonságot szolgáló árvíz- és belvíz védelmi fejlesztések elmaradása rövidtávon, az egészségre közvetlen hatással bíró ivóvíz és szennyvízkezelési programok esetleges elmaradása hosszabb távon hat rendkívül károsan az érintett települések lakosságára.

A tervben szereplő javaslatok hatásainak gazdasági szempontú értékelése

A 218/2009.(X.6.) Korm. rendelet szerint a programban szereplő javaslatok gazdasági szempontú elemzése során vizsgálni kell azok megvalósulása, illetve meg nem valósulása esetén várható hatásokat:

- a térszerkezetre;
- a településrendszerre;

- természeti erőforrásokra;
- az ipar, kereskedelem térbeli szerkezetére;
- a mezőgazdaságra;
- az erdőgazdálkodásra;
- az idegenforgalomra;
- a vízgazdálkodásra;
- a térség eltartóképességére;
- műszaki infrastruktúrára;
- az energiaellátásra.

1. A megye térszerkezetében jelentős változások következnek be a tervezett közlekedési hálózatok és létesítmények megvalósulásával. Új szerkezeti elemként a tervezett M3-as gyorsforgalmi út az M34 (észak felé) és az M49 (dél-kelet felé) leágazásokkal a megye Nyíregyházától keletre fekvő területeit kapcsolja össze a nagy nemzetközi, illetve országos közlekedési tengelyekkel. Cél a gyorsforgalmi úthálózat kiépítése, a főúthálózat fejlesztése, elkerülő utak építése, térségi jelentőségű mellékúthálózat bővítése. Záhony térségében a hármashatár (Szlovákia, Ukrajna, Magyarország) gyorsforgalmi úttal válik elérhetővé (M3-M34) és ezáltal a különleges gazdasági övezet nemzetközi logisztikai pozíciója rendkívüli mértékben megerősödik. Az M3-M49 gyorsforgalmi út megépítésével Románia irányába nyílnak meg a gazdasági (és társadalmi) kapcsolatok új dimenziói. A tervezett új főúthálózati elemek elsősorban Nyíregyháza közvetlen vonzáskörzetében fűzik szorosabbra a sűrű településhálózat kapcsolatrendszerét, amivel a munkába járási és a vállalkozásfejlesztési lehetőségek is jelentősen javulnak. A megye keleti felében is új főút kapcsolja össze a (Bodrogköz) Kisvárdá – Vásárosnamény – Fehérgyarmat városfűzért, illetve térségi jelentőségű mellékutak javítanak a hiányos kapcsolatokon. A tervezett közúti fejlesztésekhez természetesen új országos és térségi jelentőségű határátkelőhelyek is kapcsolódnak, amelyek javítani fogják a határ menti települések lakói számára a napi kapcsolatot a határon túli vonzásközpontokkal. További fontos térszerkezeti elemek a tervezett új folyami hidak, kompátkelő és kikötők, amelyek országos, térségi vagy helyi jelentőségű szinten biztosítanak új típusú gazdaságfejlesztési lehetőségeket.

2. A megye településrendszere a területrendezési terv következtében nem változik, de a tervezett közúthálózat fejlesztések és új folyami és határátkelőhelyek hatására a megye egésze, gyakorlatilag minden települése, jobban, hatékonyabban kapcsolódik be az országos és a nemzetközi kapcsolatok „vérkeringésébe”. Szabolcs-Szatmár-Bereg megye gazdasági fejlődését a közlekedési hálózat tervezett bővülése nagymértékben fogja elősegíteni, a településhálózat dinamikussá váló új csomópontjainak kialakulása a gyorsforgalmi utakra fűződve várható.

3. A megye iparának és kereskedelmének térbeli szerkezetére szintén a közlekedési hálózat fejlesztése lesz hatással. A környezetkímélő területhasználat biztosítása érdekében a megyei területrendezési tervben megfogalmazott javaslatok a meglévő és alulhasznosított ipari parkok jobb, intenzívebb hasznosítását preferálják, mindössze egy új térségi jelentőségű logisztikai központ került kijelölésre a záhonyi kiemelt gazdasági övezeten belül, Fényeslitke térségében. Kiemelt hangsúlyt kapnak még a turisztikai fejlesztések az általános gazdaságfejlesztés, illetve a foglalkoztatási lehetőségek bővítése, terén.

4. A területrendezési terv védi a megye területének legnagyobb hányadát kitevő mezőgazdasági árutermelő és gyümölcs-termelő területeket, amelyeket a megye gazdaságára legjelentősebb hatású természeti adottságként kezel. Amint a 14.61. alfejezet (A tervben szereplő javaslatok hatása a föld védelmére) részletesen igazolja, a Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei területrendezési terv a törvényben előírt kötelezettségeken túlmenően igyekszik a termőföld védelméről és fenntartható használatáról gondoskodni a megye területén. A termőföld mennyiségi és minőségi védelmének, továbbá a racionális földhasználat biztosításának legközvetlenebb társadalmi és gazdasági haszna, hogy a települések, tájegységek eltartó képessége nem károsodik, a megye mezőgazdasági jövedelemtermelő képessége nem sérül. Az erdőtelepítésre alkalmas területek kijelölése során nagyon helyesen tervezői szempont volt, hogy a kedvezőtlenebb termőhelyi adottságú területeket jelöli a terv

erre a célra, de csakis olyan módon, hogy az egyes települések fejlesztési lehetőségeit ne lehetetlenítse el.

5. A megye idegenforgalmára a területrendezési terv nem tud közvetlenül hatást gyakorolni. Az egészségturisztikai fejlesztések, a turisztikai szálláshelyek fogadóképességének növelése és minőségjavítása, a vendéglátás fejlesztése, a turizmusfejlesztés sajátos megyei térségéhez tartozó területeken indokolt. A koncentrált turisztikai fejlesztések megvalósulásának következtében a fejlesztések mennyiségi és minőségi munkahelyteremtést eredményeznek, valamint jelentősen emelik a megyében realizált GDP értékét.

6. A vízgazdálkodás megújítása és a fenntarthatóság előtérbe helyezése a 21. század kiemelt stratégiai feladata. A megye természeti adottságainál fogva felszíni vizekben gazdag. A területrendezési terv a rendelkezésére álló eszközökkel a környezetbiztonság növelésére, a környezet állapotának javítására törekszik. A Vásárhelyi Terv továbbfejlesztését, az ár- és belvízvédelmi biztonság növelését szolgálja. Az ajánlások és intézkedések tartalmazzák a folyók árterében az egyes részterületek adottságainak megfelelő másodlagos funkció biztosítását, az ártéri gazdálkodás, a turizmus, a gazdasági és a természetvédelmi igények összehangolását. Az ivóvízminőség-javítása, valamint a szennyvízkezelési program megvalósítása nem tárgya a megyei területrendezési tervnek, annak ellenére, hogy a megye nagyszámú település számára eredményez jelentős egészségügyi és környezeti javulást.

7. A megyei területrendezési terv elsődleges célja a megye hosszú távú eltartó képességének és versenyképességének javítása. A területhasználattal kapcsolatos rendelkezések és határozatok az eltartó képesség fenntartása, és lehetőség szerinti javítása érdekében kerülnek meghatározásra. A területrendezési terv alapvetően ezt a célt szolgálja: a természet és a benne élő ember egymásra hatásának tudatos tervezése.

8. A műszaki infrastruktúra fejlődésének előmozdítását - a közlekedésfejlesztés szükséges területeit, az ivóvíz-, a szennyvíz, az ár- és belvízvédelem hálózatos létesítményeinek területeit, az energia (villany, földgáz) szállítását – biztosítja a megyei területrendezési terv.

9. Az energiaellátás fejlesztését a tervezett új erőművek szolgálják, amelyek helyét a megyei területrendezési terv jelöli, de a környezet fenntarthatósága szempontjából jelentős alternatív és megújuló energia hasznosítás arányának növelésére a megyei terv nincs hatással

A megyei területrendezési szabályzatban meghatározott térségi övezetek az országos szintű szabályozás (Országos Területrendezési Terv) Szabolcs-Szatmár-Bereg megye területére vonatkozó előírásainak felelnek meg. Az ezekre az övezetekre vonatkozó előírások az országos szintű érdekeknek megfelelően szabályozzák a területhasználati módokat.

A Megyei Területrendezési Tervben lehatárolt sajátosan megyei övezetek a megyei érdekek mentén kerültek kialakításra. Fontos hangsúlyozni, hogy **az egyes települések fejlődését a megyei terv nem gátolja. A megyei területrendezési terv egyik elsőrendű feladata, hogy úgy biztosítsa az egyes települések fejlődését, hogy az összhangban legyen a kistérségi, a megyei, sőt az országos érdekekkel is.** A terv készítése során a tervezők figyelembe vették az egyes települések területrendezési terveiben szereplő fejlesztési igényeket, illetve a konzultációkon és egyeztetéseken felmerülő helyi igényeket

TERVEZŐI NYILATKOZAT

A Szabolcs-Szatmár-Bereg megye területrendezési tervének és az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. törvény összhangjáról

Alulírottak Szabolcs-Szatmár-Bereg megye területrendezési tervének vezető tervezői nyilatkozunk, hogy a megyei területrendezési terv az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. törvénnyel összhangban készült el.

A megye területére eső országos területfelhasználási kategóriák, valamint országos jelentőségű műszaki infrastruktúra hálózatok és egyedi építmények az OTrT-vel összhangban kerültek feltüntetésre, illetve az OTrT-ben és a Területfejlesztésről és területrendezésről szóló 1996. évi XXI. Tv.-ben rögzített pontosítási követelményeknek megfelelően kerültek kiigazításra. Az OTrT által meghatározott megyei övezetek az érintett államigazgatási szervek bevonásával kerültek lehatárolásra.

A térségi szerkezeti terven az OTrT-ben rögzített országos jelentőségű elemek mellett megjelenített térségi elemek a 218/2009. (X. 6.) Kormányrendelettel összhangban kerültek feltüntetésre.

Budapest, 2010. július 30.



Koszorú Lajos

vezető területrendező tervező

Tervezői nyilvántartási szám:

TR 01-1346



Lázár Tibor

vezető területrendező tervező

Tervezői nyilvántartási szám:

TR 01- 5041

**MEGALAPOZÓ MUNKARÉSZEK 1. MELLÉKLETE – szabolcs-szatmár-
bereg megye vasúthálózata, jelenlegi állapota,
fejlesztési lehetőségei**

KISBÉ BT.

**SZABOLCS–SZATMÁR–BEREG MEGYE
VASÚTHÁLÓZATA, JELENLEGI ÁLLAPOTA,
FEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGEI**

KÉSZÍTETTE:

KÁLDI ISTVÁN
KÖZLEKEDÉSI ÉPÍTŐMÉRNÖK,
TERÜLET- ÉS TELEPÜLÉSFEJLESZTŐ SZAKMÉRNÖK

PÁTY, 2010.

TARTALOMJEGYZÉK

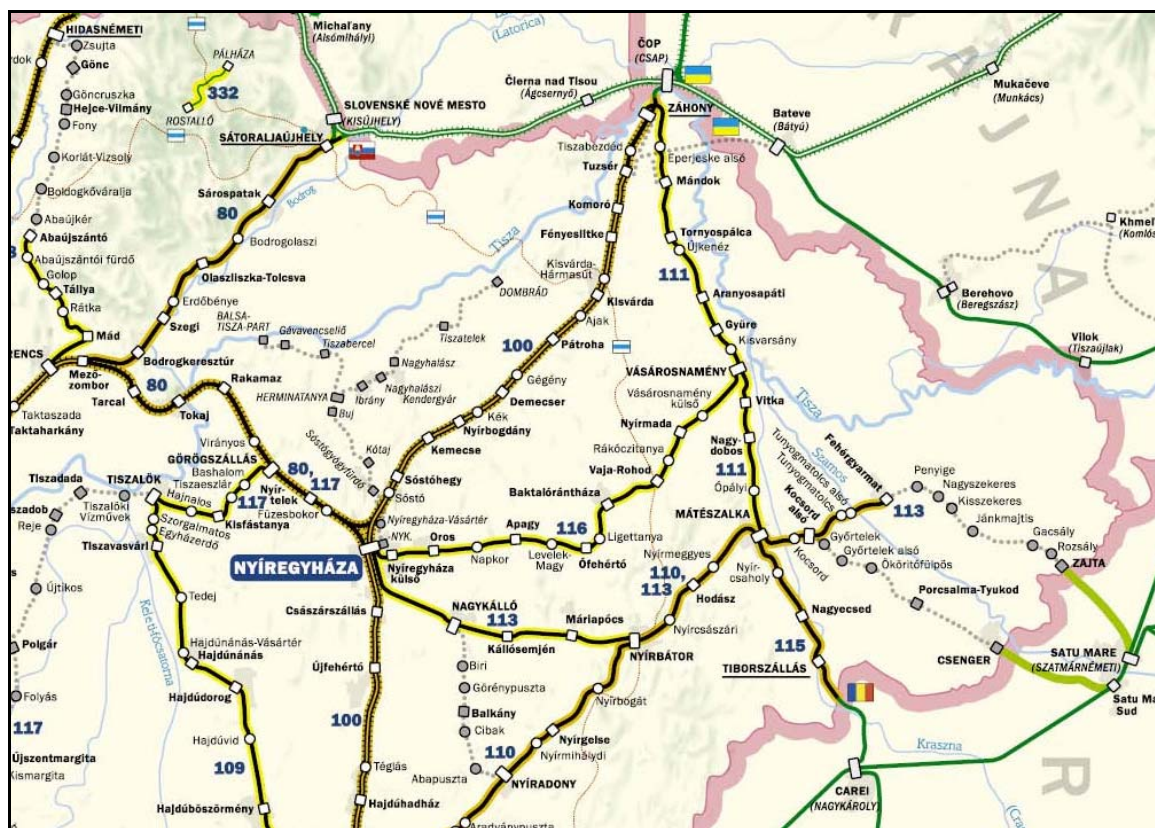
1.	SZABOLCS-SZATMÁR-BEREG MEGYE VASÚTHÁLÓZATA, ELŐZMÉNYEK.....	3
1.1.	A MEGYE JELENLEGI VASÚTHÁLÓZATA	3
1.2.	FELSZÁMOLT VASÚTVONALAK, MEG NEM VALÓSULT ÖNÁLLÓ VASÚTÉPÍTÉSI TERVEK.....	4
2.	A JAVASOLT FEJLESZTÉSEK ÁLTALÁNOS JELLEMZŐI.....	7
2.1.	AZ ITF RENDSZER	7
2.2.	A HATÁRON ÁTNYÚLÓ VASÚTI FEJLESZTÉSEK SAJÁTOSSÁGAI	9
3.	AZ EGYES VASÚTVONALAK BEMUTATÁSA.....	11
3.1.	80 BUDAPEST — HATVAN — MISKOLC — SZERENCSE — NYÍREGYHÁZA/SÁTORALJAÚJHELY	11
3.1.1.	A VASÚTVONAL KÖRNYEZETE, A HÁLÓZATBAN ÉS A RÉGIÓBAN BETÖLTÖTT SZEREPE..	11
3.1.2.	A VASÚTVONAL FEJLESZTÉSÉRE VONATKOZÓ TERVEK, JAVASLATOK	13
3.2.	100 BUDAPEST — SZOLNOK — DEBRECEN — NYÍREGYHÁZA — ZÁHONY VASÚTVONAL ÉS A ZÁHONYI ÁTRAKÓ KÖRZET	15
3.2.1.	A VASÚTVONAL KÖRNYEZETE, A HÁLÓZATBAN ÉS A RÉGIÓBAN BETÖLTÖTT SZEREPE..	15
3.2.2.	AZ EPERJESKE — OH. VASÚTVONAL ÉS A ZÁHONYI ÁTRAKÓKÖRZET	16
3.2.3.	A VASÚTVONAL FEJLESZTÉSÉRE VONATKOZÓ TERVEK, JAVASLATOK	18
3.3.	109 DEBRECEN — TISZALÖK VASÚTVONAL	21
3.3.1.	A VASÚTVONAL ÉS KÖRNYEZETE, A HÁLÓZATBAN ÉS A RÉGIÓBAN BETÖLTÖTT SZEREPE .	21
3.3.2.	A VASÚTVONAL FEJLESZTÉSÉRE VONATKOZÓ TERVEK, JAVASLATOK	22
3.4.	110 DEBRECEN — NYÍRBÁTOR — MÁTÉSZALKA VASÚTVONAL	23
3.4.1.	A VASÚTVONAL ÉS KÖRNYEZETE, A HÁLÓZATBAN ÉS A RÉGIÓBAN BETÖLTÖTT SZEREPE .	23
3.4.2.	A VASÚTVONAL FEJLESZTÉSÉRE VONATKOZÓ TERVEK, JAVASLATOK	25
3.5.	111 MÁTÉSZALKA — ZÁHONY VASÚTVONAL.....	26
3.5.1.	A VASÚTVONAL ÉS KÖRNYEZETE, A HÁLÓZATBAN ÉS A RÉGIÓBAN BETÖLTÖTT SZEREPE .	26
3.5.2.	A VASÚTVONAL FEJLESZTÉSÉRE VONATKOZÓ TERVEK, JAVASLATOK	28
3.6.	112 NYÍREGYHÁZA — NYÍRADONY VASÚTVONAL	29
3.6.1.	A VASÚTVONAL ÉS KÖRNYEZETE, A HÁLÓZATBAN ÉS A RÉGIÓBAN BETÖLTÖTT SZEREPE .	29
3.6.2.	A VASÚTVONAL FEJLESZTÉSÉRE VONATKOZÓ TERVEK, JAVASLATOK	29
3.7.	113 NYÍREGYHÁZA — NYÍRBÁTOR — MÁTÉSZALKA — FEHÉRGYARMAT (— ZAJTA) VASÚTVONAL.....	31
3.7.1.	A VASÚTVONAL ÉS KÖRNYEZETE, A HÁLÓZATBAN ÉS A RÉGIÓBAN BETÖLTÖTT SZEREPE .	31
3.7.2.	A VASÚTVONAL FEJLESZTÉSÉRE VONATKOZÓ TERVEK, JAVASLATOK	34
3.8.	114 CSENGER — MÁTÉSZALKA VASÚTVONAL.....	36
3.8.1.	A VASÚTVONAL ÉS KÖRNYEZETE, A HÁLÓZATBAN ÉS A RÉGIÓBAN BETÖLTÖTT SZEREPE .	36
3.8.2.	A VASÚTVONAL FEJLESZTÉSÉRE VONATKOZÓ TERVEK, JAVASLATOK	38

3.9.	115 TIBORSZÁLLÁS — MÁTÉSZALKAI VASÚTVONAL	39
3.9.1.	A VASÚTVONAL ÉS KÖRNYEZETE, A HÁLÓZATBAN ÉS A RÉGIÓBAN BETÖLTÖTT SZEREPE	39
3.9.2.	A VASÚTVONAL FEJLESZTÉSÉRE VONATKOZÓ TERVEK, JAVASLATOK	41
3.10.	116 NYÍREGYHÁZA — VÁSÁROSNAMÉNY VASÚTVONAL	42
3.10.1.	A VASÚTVONAL ÉS KÖRNYEZETE, A HÁLÓZATBAN ÉS A RÉGIÓBAN BETÖLTÖTT SZEREPE	42
3.10.2.	A VASÚTVONAL FEJLESZTÉSÉRE VONATKOZÓ TERVEK, JAVASLATOK	43
3.11.	117 (OHAT–PUSZTAKÓCS —) TISZALÖK — NYÍREGYHÁZA VASÚTVONAL	45
3.11.1.	A VASÚTVONAL ÉS KÖRNYEZETE, A HÁLÓZATBAN ÉS A RÉGIÓBAN BETÖLTÖTT SZEREPE	45
3.11.2.	A VASÚTVONAL FEJLESZTÉSÉRE VONATKOZÓ TERVEK, JAVASLATOK	47
3.12.	118 NYÍREGYHÁZA NYK. — BALSAI TISZA–PART ÉS 119 NYÍREGYHÁZA NYK. — DOMBRÁD VASÚTVONALAIK	48
3.12.1.	A VASÚTVONALAIK ÉS KÖRNYEZETÜK, A HÁLÓZATBAN ÉS A RÉGIÓBAN BETÖLTÖTT SZEREPÜK	48
3.12.2.	A VASÚTVONAL FEJLESZTÉSÉRE VONATKOZÓ TERVEK, JAVASLATOK	50
3.13.	NAGYSEBESSÉGŰ VASÚT (NSV) ÉS A KAPCSOLÓDÓ VASÚTFEJLESZTÉSI TERVEK	52
3.13.1.	NAGYSEBESSÉGŰ VASÚT (NSV).....	52
3.13.2.	AZ NSV-HEZ KAPCSOLÓDÓ FEJLESZTÉSI TERVEK.....	53
4.	AZ ELŐZŐEKBE MEGHATÁROZOTT BEAVATKOZÁSOK RANGSOROLÁSA.	55
	IRODALOM.....	57

1. SZABOLCS–SZATMÁR–BEREG MEGYE VASÚTHÁLÓZATA, ELŐZMÉNYEK

1.1. A MEGYE JELENLEGI VASÚTHÁLÓZATA

Jelen tanulmány célja Szabolcs–Szatmár–Bereg megye **1. ábrán** látható vasúthálózatának bemutatása. Ismerteti annak kialakulását, jelenlegi helyzetét, valamint a fejlesztési alternatívákat. Szól az egyes vasútvonalak közlekedési hálózatban, illetve a térségben betöltött szerepéről is.



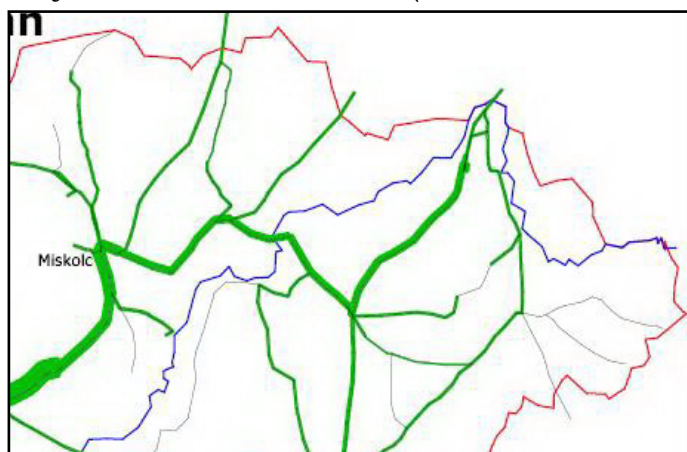
1. ábra: Szabolcs–Szatmár–Bereg megye vasúthálózata

A megye legfontosabb vasútvonalai az V. páneurópai folyosó részét képező (Budapest – Miskolc – Szerencs –) Rakamaz – (Sóstóhegy elágazás) Nyíregyháza – Záhony – oh. és az annak alternatív ágát képező (Budapest – Szolnok – Debrecen –) Újfehértó – Nyíregyháza vasútvonal. A magyar vasúthálózatban kiemelkedő szerepet játszik továbbá a Záhonyi Átrakókörszet, mely az európai normál (1435 mm) és a keleti széles (1520 mm) nyomtávú vasúthálózat között biztosítja a kapcsolatot két átmenetben: Záhony – Csap (Чон) és Eperjeske – Bátor (Баторово) között.

Az országos fővonalai vasúthálózat része a (Debrecen – Apafa –) Nyírmihálydi – Nyírbátor – Mátészalka és a Mátészalka – Vásárosnamény – Záhony vasútvonal, mely páros vis mayor esetén a Debrecen – Nyíregyháza – Záhony vonal kerülőútként is szolgál. A fővonalai hálózat része továbbá a Nyíregyháza – Nagykálló – Nyírbátor – Mátészalka vonal is.

A megye regionális vasúti hálózata lényegében két város Nyíregyháza és

Mátészalka térségét szolgálja ki, a másik két korábbi pólus Szatmárnémeti és Nagykároly a határon túlra került. A nyíregyházai vasúti csomóponthoz csatlakozó helyi érdekű vonalak közül személyforgalom ma már csak a Nyíregyháza – Vásárosnamény, illetve a szerencsi vonalon keresztül a Tiszalök – Görög szállás vasútvonalon van. Ehhez a vonalhoz csatlakozik a Hajdúságot kiszolgáló (Debrecen –) Tiszavasvári – Tiszalök vasút. Trianon következtében Mátészalka vált a szatmári térség és annak regionális vasúti hálózatának központjává, ma már azonban csak a Nagykároly (Carei) felé kapcsolatot biztosító Nagykároly (Carei) – Tiborszállás – Mátészalka és a Mátészalka – Fehérgyarmat vasútvonalakon van személyszállítás. A Szatmárnémeti felé vezető, a határmetszés miatt szárnyvonalakká vált helyi érdekű vasutakonon (Szatmárnémeti – Nagypeleske – oh. –) Zajta –



2. ábra: Szabolcs-Szatmár-Bereg megye vasúti áruforgatási teljesítményei 2009-ben

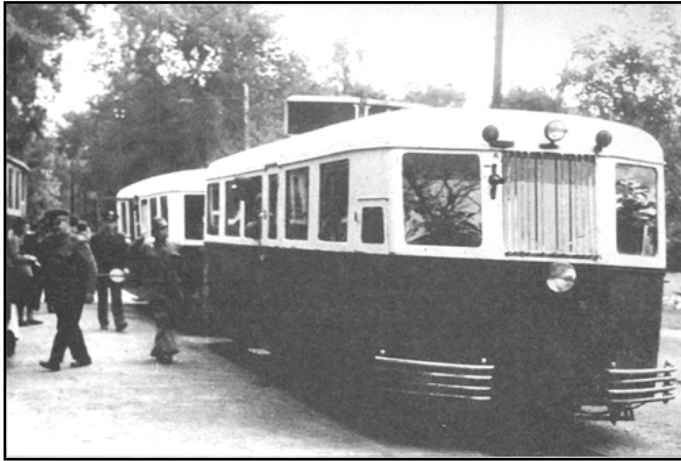
Fehérgyarmat, valamint a (Szatmárnémeti – Óvári – oh. –) Csenger – Kocsord alsó között a személyszállítás a 2009. decemberétől szünetel.

A **2. ábrán** láthatóan a megye vasúthálózata – keleti kapu szerepéből adódóan – fontos szerepet játszik az ország vasúti áruforgatásában. A vonalak vastagsága az áruforgalom nagyságával arányos.

1.2. FELSZÁMOLT VASÚTVONALAK, MEG NEM VALÓSULT ÖNÁLLÓ VASÚTÉPÍTÉSI TERVEK

A megyében jelenleg szünetel a személyszállítás a Fehérgyarmat – Zajta, a (Mátészalka –) Kocsord alsó – Csenger, a (Nyíregyháza –) Nagykálló – Nyíradony és az (Ohat–Pusztakócs –) Tiszadob – Tiszalök normál nyomtávú, valamint a keskeny (760 mm) nyomközű Nyíregyháza – Herminatanya – Balsa és a (Nyíregyháza –) Herminatanya – Dombrád vasútvonalakon.

Azon vonalak további sorsáról, melyeken az utóbbi időszakban szűnt meg a közforgalmú személyszállítás mielőbb végleges döntést kell hozni. A megye esetében e vonalakon az áruforgatás – egyebek mellett az alacsony tengelyterhelés miatt is – már korábban is szünetelt, így funkciójukat a személyszállítás megszűntével elvesztették. Idegenforgalmi, turisztikai szempontból is csak a nyíregyházai kisvasút jöhet szóba. A szükségszerű döntést a vonatkozó, vasúti törvény módosításával kell meghozni. Ezt követően intézkedni kell a vasút szabályszerű felszámolásáról, alépitményének rekultivációjáról esetleg más – közút vagy kerékpárút – célú hasznosításáról.

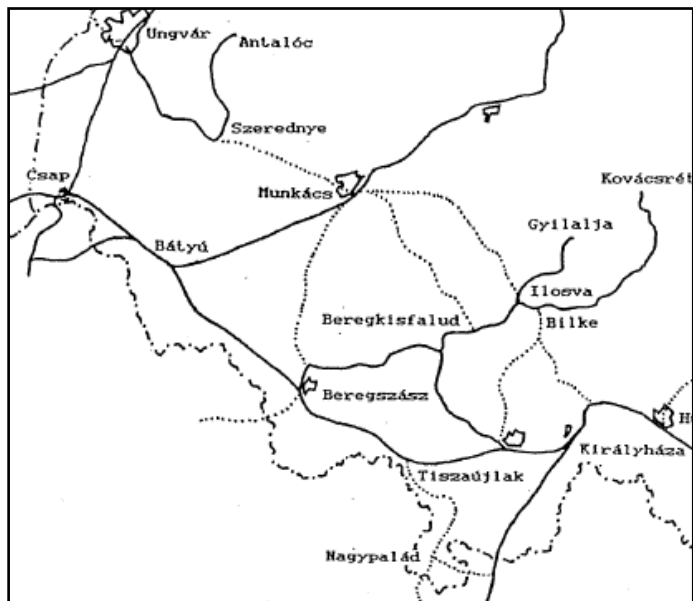


3. ábra: A Tisza keskeny nyomtávú gyors-motorkocsi

keskeny nyomközű vasúti Tisza-hídat, megszüntetve ezzel a közvetlen kapcsolatot a bodrogi közúti kisvasúttal, illetve az általa kiszolgált zempléni régióval. Az 1940-ben érvényben volt menetrend szerint az itt közlekedő Tisza gyors-motorkocsi (**3. ábra**) a 71 km-es Sátoraljaújhely – Nyíregyháza távolságot 10 közbenső megállással 1 óra 45 perc alatt tette meg.

A felrobbantott balsai Tisza-híd kapcsán szükséges megjegyezni, hogy annak „csupán” acélszerkezete ment tönkre, pillérei és a hozzá vezető földművek még ma is állnak. Célszerűnek látszik ezért felhasználásukkal egy új közúti hidat létesíteni, javítva ezzel a ma nehezen megközelíthető Bodrogköz elérhetőségén. A javasolt híd megépítéséről azonban mielőbb döntést kell hozni, mivel a MÁV ZRt. – vonatkozó bevételelőírásainak teljesítése érdekében – az érintett ingatlan értékesítésére kényszerül.

Az első világháborút közvetlenül megelőző időszakban a térségben egy új, a megyét is érintő vasútvonal építésére született terv (**4. ábra**). A javaslat a Vásárosnamény – Beregszász – Munkács kapcsolat megvalósítására vonatkozott, így kívánva javítani Bereg vármegye két nagyvárosának alföldi kapcsolatait. A világháború és az azt lezáró békediktátum a vasútépítési tervet meghiúsította. Az újonnan létrehozott Csehszlovákiával pedig már a kezdettől beállott rossz viszony nemhogy egy új



4. ábra: Az egykor tervezett Vásárosnamény – Beregszász – Munkács vasútvonal és környezete

A megye vasúthálózatához tartozott a Szabolcs Vármegyei HÉV Rt. által 1912. szeptember 28-án üzembehelyezett, 26 km hosszú Kisvárd – Nyírbakta (Baktalórántháza) vasútvonal, melynek bezárására, majd felszámolására az 1968-as Közlekedéspolitikai Kon koncepció végrehajtása során 1973.

december 31-ével került sor.

1944. október végén robbantották fel a balsai

határátközelítést, de az elvágottak mindegyikének üzemeltetését sem tette lehetővé. A II. világháborút követően Kárpátalja Szovjet–Ukrajna részévé vált, így a csupán térségi, helyi érdekeket szolgáló vasút megépítése végleg lekerült a napirendről.

Viszonylag friss kezdeményezés az, amely a záhonyi térségben Záhony és Ágcsérnyő között kíván normál nyomtávolságú vasúti kapcsolatot létesíteni. A vasút építésének áruforgalmi indokai csekélyek, hisz mintegy 40 km-re nyugatra sem igazán kihasznált a Sátorajkajhely – (Kisújhely [Slovensé Nové Mesto]) határátközelítést. Jelentősége a magyarlakta határon túli Bodrogköz és az anyaország személyforgalmi elérhetőségének javításában lehetne. Ez azonban nem a hagyományos, történelmi zempléni, hanem a tiszántúli szabolcsi térséggel adna kapcsolatot. Fontos kérdés a tiszai átkelés is. A vonal vagy egy újabb Tisza-híd megépítését vagy a – meglévő vasúti híd felhasználása esetén – az Unióból ki- és oda visszalépve ukrán területen kell megvalósítani azt.

2. A JAVASOLT FEJLESZTÉSEK ÁLTALÁNOS JELLEMZŐI

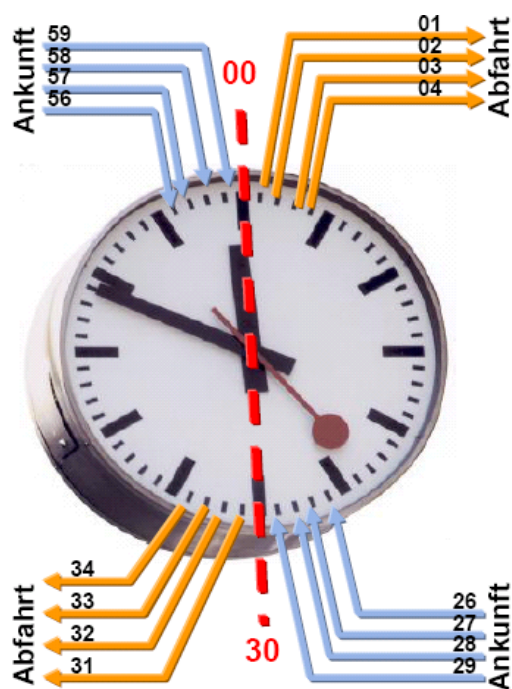
A tanulmányban az egyes vasútvonalak bemutatását követően ismertetjük a vonalra vonatkozó fejlesztési terveket, javaslatokat. Konkrét, kidolgozott, esetenként már engedélyezési tervekkel az V. sz. páneurópai korridor vonalai, illetve a Záhonyi Átrakókörszet rendelkeznek. A helyiérdekű vonalakkal kapcsolatos fejlesztési lehetőségeket a Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. által a MÁV ZRt. megrendelése alapján 2008-ban készített *„Az ITF-rendszer hatékonyságának növelése érdekében végrehajtandó infrastrukturális beavatkozások meghatározása az Észak-Alföldi Régió helyiérdekű vasúthálózatán”* című tanulmányban született javaslatok alapján ismertetjük. A megye földrajzi elhelyezkedése miatt (három országgal Szlovákiával, Ukrajnával és Romániával határos) ki kell térni a működő vagy elvágott határátkelők kérdésére is. Itt a Káldi I. – Kovács G. E. – Perger I. – Piros A.: *Varratmentes Európa II. Vasúti határátkelők vizsgálata 2009. c.* tanulmány megállapításaira támaszkodtunk.

A regionális vonalakon szükséges fejlesztések ismertetése során általában csak a pályás és az esetlegesen kapcsolódó biztosítóberendezési beavatkozásokról szólnunk. Esetenként javaslatot teszünk viszont meglévő utasforgalmi létesítmények áthelyezésére, újak létesítésére olyan helyeken, ahol azok – megítélésünk szerint – jobban szolgálnák a vasút és a település, térség igényeit. Indokolt esetekben térünk ki az egyes közlekedési módok közötti kapcsolat javításának lehetőségére pl. intermodális kapcsolat, P+R és K+R parkolók, illetve B+R tárolók kiépítésére. Néhány állásos P+R parkolóra, de még inkább B+R tárolóra minden utasforgalomra megnyitott állomáson és megállóhelyen szükség van. Amennyiben az más területen nem okoz súlyosabb érdeksérelmet, úgy a helyközi autóbuszközlekedés útvonalát – és menetrendjét – célszerű úgy alakítani, hogy az átszállási lehetőség biztosítva legyen. A régiós vagy kistérségi központokban viszont egyértelmű, hogy az állomások előterében, esetleg ma már kihasználatlan áruforgalmi területein célszerű elhelyezni a – városközpontból környezetvédelmi okokból amúgyis kitelepítendő – autóbusz-állomást. Az autóbusz-hálózat átszervezése a legtöbb esetben lehetővé teszi, hogy ez ne járjon többletátszállási igénnyel. A vasút vonzerejét növeli továbbá az állomási előterek rendezése, a felvételi- vagy más utasforgalmi épületek rehabilitációja, illetve azoknak közösségi célú hasznosítása, magasperonok kiépítése, a vasút megközelítésének akadálymentesítése, kiemelten pedig az elavult járműpark korszerűsítése stb.

Az alábbiakban a két említett tanulmány – témánkban fontos – főbb megállapításait ismertetjük.

2.1. AZ ITF RENDSZER

A MÁV ZRt-nél a legutóbbi időktől alkalmazott menetrendszerkesztési elv az ún. ITF rendszer. Az ITF (Integraler Taktfahrplan) egy komplex, multimodális közösségi közlekedési rendszer, melynek alapja egy szimmetrikus, ütemes, interoperábilis vasúti menetrendi struktúra. Az ITF



5. ábra: A „Pók”

lényegesen több mint ütemes menetrend. A gyakori és jól megjegyezhető járatindítás mellett alapvető a hálózati rendszerszerkezet kialakítása, mely azt biztosítja, hogy a hálózat bármely két pontja között kiszámítható, rendszeres és szimmetrikus összeköttetés álljon rendelkezésre, optimális átszállási kapcsolatokkal.

Az ITF meghatározó eleme a csatlakozási rendszer, az ún. „pók” (5 ábra). A szimmetrikus ütemes menetrend hálózati szinten azt jelenti, hogy két tetszőszerinti pont között mindkét irányban ugyanazok a jellemzők érvényesek minden ütemben, vonatfajtánként bármely időre, az összes csatlakozási helyre, valamint minden átszállási időpontra, időtartamra. Ez az

ütemenként ismétlődő néhány perces időszáv az ITF lényege, mivel ez biztosítja minden irányban az átszállási idők minimalizálását a csomópontokon, ezáltal versenyképessé téve a közösségi közlekedést.

Ez csak úgy lehetséges, ha a csomópontokon az ütemeknek megfelelően a lehető legrövidebb átszállási időszávba sűrűsödik az összes gyűjtő-terítő járat érkezése és indulása úgy, hogy az átmenő fővonal(ak)on is éppen a sáv közepébe essék az ellentétes irányban közlekedő vonatok találkozása.

Az ITF-fel szemben támasztott főbb követelmények:

- napközben a hálózat 90%-án legalább kétóránkénti ütemes járatkövetés;
- az ütemszerkezetből adódó rendszeres (3–20 perces) átszállási kapcsolatrendszer;
- minimális vasútüzemi veszteségidő, maximális elérhető utazási sebesség.

A távolsági alapszerkezet, önmagában csak a hálózat nagyobb utasforgalommal rendelkező belépési pontjai között teremti meg a jól strukturált, ütemes kapcsolatot. Ha azonban alapként szolgál a regionális járatok forgalomszervezéséhez is, azzal már valóban a hálózati szintű ITF valósul meg.

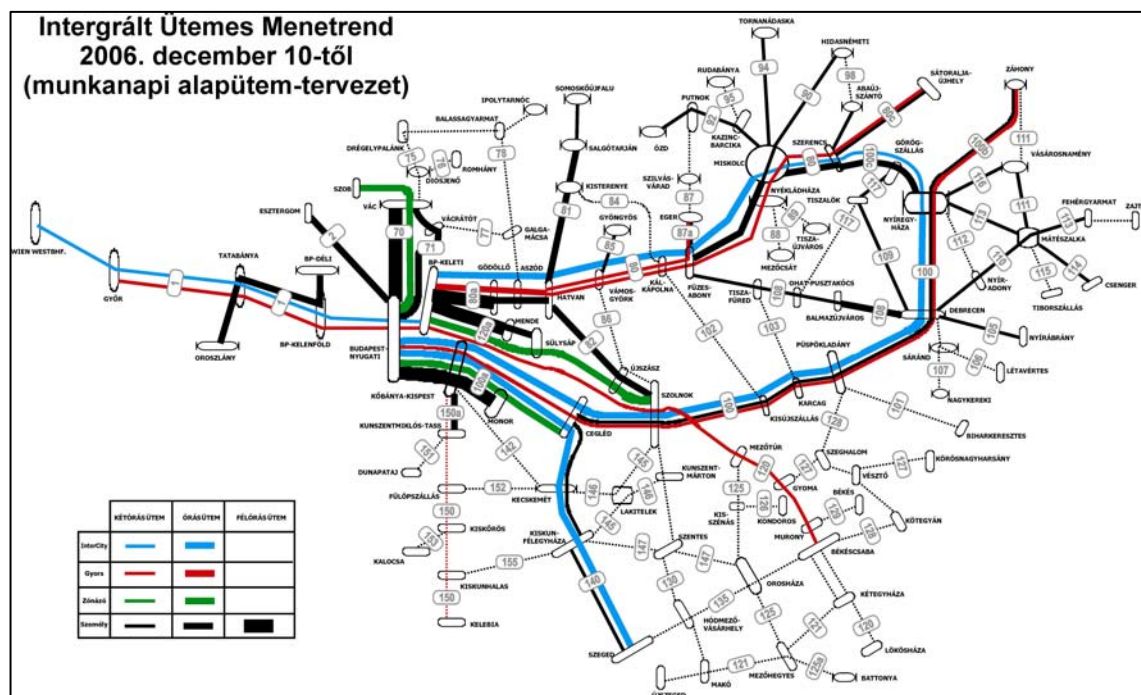
A regionálisvonalak tekintetében, igen ritkán áll fedésben egymással a helyben indukálódó utazási igény és az egyes vonalak topológiája. Kielégítő szolgáltatás tehát csak hálózati koordinációval valósítható meg, amihez viszont hangsúlyeltolás szükséges: a vélt vagy valós lokális igényekről a hálózati kompatibilitás felé. A közlekedési rend meghatározásának elsődleges szempontja az optimális hálózati csatlakozás kell legyen, ami (különösen

kétóránkénti közlekedés esetén) nem minden esetben egyezik meg minden megállási pont körzetének üzem- vagy iskolakezdési-befejezési hagyományával. Ilyen esetben az európai szokásoknak megfelelően, az érintett kistéleptelepüléseknek kell(ene saját érdekükében) a menetrendhez igazodniuk.

A hálózatra optimalizált regionális struktúra kialakítása az ITF szabályainak maradéktalan betartásával igen egyszerű feladattá redukálódik, az egyetlen átgondolást igénylő kérdés a távolsági szerkezettel való csatlakozási pont helyszíne marad. A regionális vonalakon közlekedő járatok viszonylata nem feltétlenül kell megegyezzen a vonal – valamilyen technológiai (nem pedig utasforgalmi) paraméterezés alapján meghatározott – végponti lehatárolásával, érdemes a legközelebbi pókba bevezetni azokat.

A MÁV ZRt. hálózatán az ITF rendszert a **6. ábra** szerint 2006-ban épp a vizsgált területet is érintve kezdték bevezetni.

A megyében három pókpontra alakult ki: Nyíregyházán, Mátészalkán és Vásárosnaményban.



6. ábra: A kelet-magyarországi ITF rendszer a bevezetéskor, 2006. december 10.

2.2. A HATÁRON ÁTNYÚLÓ VASÚTI FEJLESZTÉSEK SAJÁTOSSÁGAI

A vasúti határátmenetek helyreállítását célzó projektek lényegesen különböznek az új közúti határátkelők létesítésétől. Ezeknél a legtöbb esetben nem elegendő a korábban, hosszabb-rövidebb szakaszon felszámolt vágány újbóli lefektetése. Sokszor a csatlakozó, esetenként több tíz

kilométernyi hálózatot is fel kell újítani, át kell építeni, fel kell számolni a sebesség- és tengelyterhelés korlátozásokat, alkalmassá kell tenni a szomszéd vasút által történő igénybevételre, ehhez össze kell hangolni a jelző-, biztosító- és vonatbefolyásoló berendezéseket, ellenkező esetben a vasút nem lesz képes az új átkelőn versenyképes szolgáltatást nyújtani.

A Magyarországon és környező államokban azonos az alkalmazott 1435 mm-es normálnyomtáv, kivétel ez alól Ukrajna, ahol 1520 mm. Ezen kívül azonban a legtöbb pályajellemző mindenütt különbözik. Magyarországon és Romániában a nagyvasutak villamosítása 25 kV, 50 Hz váltakozó árammal történt, míg Ukrajna nyugati részein és Szlovákia keleti, az ukrán határhoz kapcsolódó vonalain 3 kV-os egyenáramot alkalmaznak. Országoként eltérőek a biztosító- és a vonatbefolyásoló berendezések. Esetenként átjárhatósági akadályt jelenthet a személykocsik fűtési rendszere is.

További különbség a közúttal szemben, hogy szervezetileg kell biztosítani a határátkelő és a csatlakozó vonalak üzemeltetését is. A határon átnyúló személyszállítási szolgáltatás esetében gondoskodni kell annak oly módon történő megszervezéséről, hogy az mind színvonalában (gyakoriság, eljutási sebesség, jármű komfort), mind pedig árában versenyképes legyen az egyéni közúti közlekedéssel.

Kiemelkedően fontos feladat a fizikai átjárhatóság mellett a szabályozás összehangolása is. A vasúti árufuvarozás liberalizációjával ennek első lépései megtörténtek, a nemzetközi személyszállításnál viszont gondot jelenthet, hogy míg a belföldi vasúti személyszállítás a közszolgáltatás részét képezi, menetdíjai és kedvezményei állami támogatást élveznek, addig a határátlépő személyszállítás — beleértve a kishatárforgalmat is — a versenyszféra része, így a menetdíjaknak a teljes önköltséget fedeznie kell(ene). A szabályozási szemléletmód változtatásra is szükség van a határ menti kapcsolatok támogatása érdekében.

Az eltérő vontatási energia és biztosító-berendezési rendszer miatt az átjárhatóságot lehetővé tevő vontatójárművek, motorvonatok beszerzése is elengedhetetlen, de ez a meglévő átmenetek eredményes üzemeltetésénél is alapfeltétel.

A versenyképes vasúti személyszállítás a jelenlegi 2–5 pár vonattal nem teremthető meg, szükség van a hálózat egészéhez hasonló, ahhoz igazodó ütemes menetrend bevezetésére a határátmenetekben is.

A határátmenet árufuvarozásra történő megnyitása esetén a kapcsolódó vonalszakaszokon az általában meglévő tengelyterhelés-korlátozásokat fel kell számolni, hisz azok megléte esetén nem lehet a vagonokat megfelelő módon kihasználni. Enélkül pedig a szállítási költség lényegesen megemelkedik, mivel vagy az egész útvonalon fut a nem kellően kiterhelt vagon vagy a megfelelő ponton át kell rakni az árut. Mindkét esetben felesleges többletköltség merül fel.

A vasútvonal Mezőzombor – Nyíregyháza szakaszának jelentősége a II. világháborút követően növekedett meg. Ekkor a háborút lezáró Párizs környéki békék eredményeként az addig a Csehszlovák Köztársaság részét képező Kárpátalja Kárpátontúli Terület (Закарпатська область) néven Szovjet–Ukrajna részévé vált. Az európai normál és az orosz széles nyomtáv közötti váltás annak összes technológiai hátterével Galíciából az újonnan kialakult szovjet–csehszlovák–magyar határháromszögbe, a Csap (Чоп) – Ágcsernyő (Tiszacsernyő [Čierna nad Tisou]) – Záhony régióba került.

A normál (1435 mm) és a széles (1520 mm) nyomtávú hálózatok közötti átmenet megoldásának szükségessége már a különböző vasúti rendszerek kialakításakor felmerült. A Csap–Ágcsernyő–Záhony átrakókörszet előképe az a tervezet volt, melyről egy 1940-ben született magyar–szovjet vasúti határforgalmi megállapodás szólt, s mely szerint a Munkács – Verecke – Lavocsne – Lvov vasúton az akkori határmetszésen, Volóc és Lavocsne között a Beszkid–alagút helyreállításával egy normál és egy széles nyomtávú alagutat kívántak építeni. A normál nyomtávon érkező árut a szovjet oldalon Lavocsnén, az ellenkező irányút a magyarországi Volócon tervezték átrakni. A terv megvalósítását a világháború elsodorta.

A háborút követően a mai Magyarország területére az első széles nyomtávolságú ideiglenes vágány Csap felől érkezett Záhonyba 1946. augusztus elején. A később megkötött új magyar–szovjet vasúti határforgalmi megállapodás alapjaiban hasonló volt az 1940. évihez, „csupán” a helyszín tolódott nyugatabbra, s egy – mára sokkal intenzívebben működő – szovjet–csehszlovák átmenettel egészült ki.

Stratégiai okokból, illetve a jelentősen megnövekvő áruforgalom miatt szükségessé vált, hogy kiépüljön egy új átrakókörszet a hármashatár környezetében. Az északkelet irányú vasútiforgalom a már korábban is elsőrangú, kétvágányú Budapest – Miskolc – Szerencs – Sátoraljaújhely – Csap – Munkács – Lavocsne vonalról – az időrabló, körülményes és költséges kétszeri határátkelés elkerülése érdekében a forgalom a Záhony – Csap átmenetre terelődött. Az új átmenet elérhetőségének javítása érdekében fejleszteni kellett a Szerencs – Nyíregyháza – Záhony, illetve a Debrecen – Nyíregyháza vasúti vonalszakaszokat.

A záhonyi határatmenet jelentőségének növekedésével egyre súlyosabban jelentkezett az egyvágányú Mezőzombor – Nyíregyháza szakaszon a kapacitás hiány. Ennek megszüntetése, csökkentése érdekében Magyarországon elsőként itt épült ki az ún. Központi Forgalmirányító rendszer, a ún. KÖFI. Az 1971-ben üzembehelyezett rendszer segítségével a Debreceni MÁV Igazgatóság épületéből irányították a vonal üzemét, közel kétszeresére növelve annak átbocsátó képességét.

A megyében a vonalhoz Görögszállásnál csatlakozik

– az (Ohat–Pusztakócs –) Tiszalök – Nyíregyháza helyiérdekű vasút;

míg Nyíregyháza vasúti csomóponton kapcsolódik hozzá

– a Budapest – Szolnok – Debrecen – Nyíregyháza – Záhony – oh.

fővonal két ponton Nyíregyháza állomáson, illetve a deltavágányon keresztül,

- a Nyíregyháza – Mátészalka – Fehérgyarmat (– Zajta) vasút; melynek Fehérgyarmat – Zajta szakaszán 2009. decemberétől a személyforgalom szünetel; az utóbbihoz Nagykállón keresztül csatlakozott
- a (Nyíregyháza –) Nagykálló – Nyíradony helyiérdekű vonal, melyen 2007. óta nincs személyforgalom;
- a Nyíregyháza – Vásárosnamény normál nyomtávolságú, valamint
- a Nyíregyháza – Balsai Tisza-part
- és a Nyíregyháza – Dombrád keskeny nyomközű vasutak, mely utóbbiakon 2009. decemberétől szünetel a forgalom.

A megyében a vonallal közel párhuzamosan haladó 38 sz. főúton menetrendszerinti autóbusz-közlekedés van.

3.1.2. A VASÚTVONAL FEJLESZTÉSÉRE VONATKOZÓ TERVEK, JAVASLATOK

A KÖFI rendszer bevezetését követően, a sikeres fejlesztés ellenére, de most már a szállítási távolság csökkentése érdekében is a MÁV vezetése az 1980-as évek közepén új vasútvonal építésének lehetőségét kezdte vizsgálni. Erre az apropót az M3 autópálya építésének megindulása adta, ekkor a 35 sz. főút akkor felhagyandónak gondolt polgári Tisza-hídjának felhasználásával a Budapest – Záhony közötti távolság rövidítése, illetve a miskolci vasúti csomópont tehermentesítése érdekében került szóba egy új, Emőd – Leninváros (ma: Tiszaújváros) – Polgár/Újtikos – Görögszállás – Kemece vonal építése. A fejlesztés megvalósítása esetén mintegy 30 km-rel rövidült volna a Budapest – Záhony vasút hossza. A tervet két változatban dolgozták ki.

Az I. változat a (Miskolc –) Nyékládháza – Leninváros vonal meghosszabbításával a 35 sz. út déli oldalán vezetett Polgárig, majd keresztezte az Ohat-Pusztakócs – Görögszállás vasutat, új állomást tervezett Újtikoson, ezt követően Tiszagyulaháza térségében csatlakozott a meglévő vonalhoz, melynek korszerűsítésével és némi korrekciójával vezetett Görögszállás állomásig, onnét Nyírtelek, Kótaj és Nyírszőlős érintésével Kemecsénél érte el a Nyíregyháza – Záhony vonalat.

A II. változat Sajószögednél ágazott ki a (Miskolc –) Nyékládháza – Leninváros vonalból, majd Leninvárost északról kerülve Újtikosnál csatlakozott az Ohat-Pusztakócs vonalba, ahonnan a meglévő vonalszakaszok korszerűsítésével érte el Nyíregyházát.

A tervezett építések azonban forrás hiányában nem valósultak meg. A jelenleg érvényes vasútfejlesztési tervek szerint a 2014–2020 közötti, majd a következő EU tervezési időszakban kerülhet sor a Budapest – Miskolc – Nyíregyháza (– Záhony) vasútvonal korszerűsítésére, melynek célja a 160 km/h sebesség, illetve a 225 kN tengelyterhelés alkalmazásának lehetővé

tétele. A fejlesztés első ütemében kerül sor a Miskolc – Nyíregyháza vonalrész átépítésére.

E projektben is az egyik legfontosabb kérdés az egyvágányú Mezőzombor – Nyíregyháza szakaszon mutatkozó kapacitás hiány megszüntetése. Erre a Budapest – Miskolc – Nyíregyháza vonal fejlesztésének FŐMTERV ZRt. által 2006-ban készített tanulmányterve négy változatot dolgozott ki.

Mindegyik változatban közös, hogy kisebb korrekciókkal lehetővé teszi a jelenleg engedélyezett sebesség és tengelyterhelés emelését. Az „A” változat a jelenlegi egyvágányú pálya lényegében helyben történő kétvágányúsítását irányozza elő. A „B” változat Tokaj és Rakamaz lakott területét kikerülve Tarcál – Görögcsallás között új egyvágányú tehermentesítő vonal építését javasolja. A „C” változat az „A”-hoz hasonlóan a vonal kétvágányúsítását tervezi, azonban a kritikus Tokaj – Rakamaz állomásközből meghagyja az egyvágányú pályát. A legmerészebb a „D” változat, amely Hernádnémeti–Bőcs – Tiszadob között egy 14 km új vonal építését indítványozza, mely az Ohat–Pusztakócs – Görögcsallás vonalba csatlakozva, a meglévő szakaszokat korszerűsítve tehermentesítené a Mezőzombor – Nyíregyháza vasútvonalat.

Nyíregyháza állomás részleges felújítása néhány éve készült el. A projekt keretében megújult a felvételi épület és a peronok megközelítése érdekében gyalogos aluljáró is épült. Kismértékben megújult az állomási előtér is, azonban a tervezett intermodális személyszállítási létesítmény nem valósult meg. A jelenleg az előkészítés legkezdetibb fázisban lévő projekt részeként össze kell kapcsolni a nagyvasúti és a helyi és helyközi autóbussz-közlekedést, illetve kedvező döntés esetén a keskeny nyomközű vasutat is. Az így kialakuló forgalmas létesítmény megvalósításába, üzemeltetésébe vállalkozói tőkét is célszerű bevonni.

3.2. 100 BUDAPEST – SZOLNOK – DEBRECEN – NYÍREGYHÁZA – ZÁHONY VASÚTVONAL ÉS A ZÁHONYI ÁTRAKÓ KÖRZET

3.2.1. A VASÚTVONAL KÖRNYEZETE, A HÁLÓZATBAN ÉS A RÉGIÓBAN BETÖLTÖTT SZEREPE



**8. ábra: A Budapest – Szolnok –
Debrecen – Nyíregyháza – Záhony
vasútvonal Szabolcs–Szatmár–Bereg
megyei szakasza**

vonalak a hazai 25 kV, 50 Hz váltakozó áramnemmél szemben 3 kV egyenárammal üzemelnek). A vasútvonalon az engedélyezett sebesség 120/80, Záhony és az országhatár között 40 km/h, a tengelyterhelés 225/210 kN. Az egyvágányú, dízelüzemű, a Tisza-hidat is magába foglaló Záhony – Csap (Чоп) állomásközbén a fonódott (széles és normál nyomtávú) felépítmény 40 km/h sebességet és 245 kN tengelyterhelést tesz lehetővé. Megjegyzendő azonban, hogy a Záhony – Csap (Чоп) állomásközbén az ukrán fél a fonódott nyomtávú vágányon a széles nyomtávolságú használhatóságot biztosító sinszálakat elbontotta, így a határátmenet jelenleg csak normál nyomtávon járható.

A fővonal Szabolcs–Szatmár–Bereg megyét érintő része három ütemben épült ki. Elsőként a Tiszavidéki Vasút 1859. május 24-én helyezte üzembe a 136 km hosszú Debrecen – Nyíregyháza – Miskolc szakaszt. Ezt követően a Magyarország és Galícia közötti vasúti kapcsolat kiépítése során a Magyar Észak–Keleti Vasút előbb 1872. november 20-án adta át a forgalomnak a 43 km hosszú Nyíregyháza – Kisvárdá, majd 1873. február 4-én a Tisza-hidat is

A 8. ábrán bemutatott, a Közforgalmú Menetrend 100 sz. mezőjében szereplő, A₁ kategóriájú, Budapest – Szolnok – Debrecen – Nyíregyháza – Záhony vasútvonal **ÚJFEHÉRTÓ – ZÁHONY** szakasza található Szabolcs–Szatmár–Bereg megyében. A vonal a 2005. évi CLXXXIII tv. 1. sz. melléklet szerint a transz-európai áruszállítási hálózat részeként működő vasúti pálya. A vasúti fővonal Sóstóhegy elágazásig terjedő része az V. sz. páneurópai korridor kelet-magyarországi alternatív ága, míg a Sóstóhegy elágazás – Záhony – oh. szakasza a korridor főágának része.

A vasútvonal Tiszabezdédig két-, onnan a határig egyvágányú, normál nyomtávú, villamosított fővonal (megjegyzendő, hogy a határon túli

magába foglaló, 28 km hosszú Kisvárdai – Csap vonalrészét.

A megyében a vonalhoz Nyíregyháza csomóponton csatlakozik

- a Budapest – Miskolc – Szerencs – Nyíregyháza/Sátoraljaújhely fővonal két ponton Nyíregyháza állomáson, illetve a deltavágányon keresztül, illetve Görögszálláson keresztül az
- (Ohat–Pusztakócs –) Tiszalök – Nyíregyháza helyiérdekű vonal, melynek Ohat–Pusztakócs – Tiszalök szakaszán 2009. óta nincs személyforgalom;
- a Nyíregyháza – Mátészalka – Fehérgyarmat (– Zajta) vasút; melynek Fehérgyarmat – Zajta szakaszán 2009. decemberétől a személyforgalom szünetel; az utóbbihoz Nagykállón keresztül csatlakozott
- (Nyíregyháza –) Nagykálló – Nyíradony helyiérdekű vonal, melyen 2007. óta nincs személyforgalom;
- a Nyíregyháza – Vásárosnamény normál nyomtávolságú, valamint
- a Nyíregyháza – Herminatanya – Balsai Tisza-part
 - és a (Nyíregyháza –) Herminatanya – Dombrád keskeny nyomközű vasutak, mely utóbbiakon 2009. decemberétől szünetel a forgalom.

Kisvárdán ágazott ki belőle

- az 1973-ban megszüntetett Kisvárdai – Baktalórántháza;

Míg a Záhonyi térségben

- a Záhonyi Átrakókörzet normál és széles nyomtávó hálózata, illetve
- a Mátészalka – Vásárosnamény – Záhony vonal.

A határon túl a korridorvonalhoz Csapnál csatlakozik az Ágcsernyő (Čierna nad Tisou) – Csap (Чоп) – Munkács (Мукачеве) – Lavocsne (Лавочне) vasútvonal, melybe Battyúnál ágazik be az Eperjeske – Szalóka (Соловка) – Battyú (Бат'юво) vonal, illetve ugyanitt ágazik el a Battyú (Бат'юво) – Beregszász (Берегове) – Nagyszőlős (Виноградів) – Királyháza (Королево) – Huszt (Хуст) – Máramarossziget (Sighetu Marmației) – Körösmező (Ясіня) vasútvonal.

A vonallal közel párhuzamosan haladó 4 sz. E 573 főúton szakaszosan van menetrendszerinti autóbusz-közlekedés.

3.2.2. AZ EPERJESKE – OH. VASÚTVONAL ÉS A ZÁHONYI ÁTRAKÓKÖRZET

A fővonal Debrecenről északra terjedő szakaszának jelentősége a II. világháborút követően növekedett meg. Ekkor a háborút lezáró Párizs környéki békék eredményeként az addig a Csehszlovák Köztársaság részét képező Kárpátalja Kárpátontúli Terület (Закарпатська область) néven Szovjet–Ukrajna részévé vált. Az európai normál és az orosz széles nyomtáv közötti váltás annak összes technológiai hátterével Galíciából az újonnan kialakult szovjet–csehszlovák–magyar határháromszögbe, a Csap (Чоп) –

fejleszteni kellett a Szerencs – Nyíregyháza – Záhony, illetve a Debrecen – Nyíregyháza vasúti vonalszakaszokat.

A forgalom, az átrakási igények és teljesítmények növekedése miatt 1964-ben új vasúti Tisza-híd épült Eperjeske és Battyú (Батюво) között fonódott vágánnyal. Az új vonal kizárólag áruforgalmi céllal létesült, azt rendszerszerűen csupán az érintett vasutak dolgozói használják hivatásforgalmukban, nyilvános személyforgalom csak szükség esetén bonyolódik rajta.

A mára mintegy 120 km² kiterjedésű záhonyi átrakókörzet (**9. ábra**) két normál és két széles nyomtávolságú rendező pályaudvarával, két határátmenetével, a különböző áruféleségek és átrakási módok szerint specializált átrakó munkahelyeivel, tengelyátszerelő, gáz- és vegyiáru-átfejtő, raktározó és különféle kiszerelő-, feldolgozó létesítményeivel, számítógépes irányító és információs rendszerével Közép-Európa egyik legjelentősebb ilyen típusú vasúti létesítménye.

A Schengen Alap segítségével 2005/2007-ben átépült Eperjeske rendezőpályaudvar felvételi épülete, melyben a két vasút munkatársain kívül a határ- és vámőrizet munkatársai is korszerű elhelyezést kaptak, a munkavégzésükhöz szükséges eszközökkel együtt.

A nemzetközi személy- és áruforgalomra megnyitott határátmenetben a jelenleg érvényes (2009/2010. évi) vasúti menetrend szerint Magyarország és Ukrajna között személyforgalomban egyedülként működő Záhony – Csap átmenetben a Budapest – Munkács – Kijev – Moszkva útvonalon közlekedő Tisza nemzetközi gyorsvonaton kívül 5 pár Záhony – Csap személyvonat biztosít kapcsolatot. Az utasok vám- és határrendészeti ellenőrzése Záhony és Csap állomáson történik. A regionális vonatok Záhonyban elméletileg jó átszállási kapcsolatokkal rendelkeznek az ütemes, ITF rendszerű menetrenddel működő északkelet-magyarországi vasúthálózattal, de a határátlépések időigénye nehezen becsülhető meg. A csapi csatlakozások is esetlegesek, pl. egyes Munkács/Beregszász – Ungvár útvonalon közlekedő gyorsvonatok nem érintik Csap személypályaudvart. A két határ- és vámvizsgálat, illetve az átszállási időigény a határátlépést több órányi nyújthatja. A helyi vonatok kihasználtságát az aktuális vámrendelkezések, a be- és kiviteli korlátozások, a közúti határok forgalmi és vámszabályai és a feketepiac helyzete is befolyásolja. 2007-ben a távolsági forgalomban kiutazók száma 41 048 volt.

3.2.3. A VASÚTVONAL FEJLESZTÉSÉRE VONATKOZÓ TERVEK, JAVASLATOK

A vasútvonal és a csatlakozó átrakókörzet fejlesztését három ütemben tervezik megvalósítani. Az első a záhonyi térség fejlesztését célozza.

A közelmúlt társadalmi-gazdasági változásai következtében visszaesett áruforgalmi teljesítmények miatt a záhonyi térség meglévő vasúti infrastruktúrájának jelentős része kihasználatlanná vált, illetve műszaki

állapota leromlott.

A MÁV ZRt. 100%-os támogatást nyert a KözOP keretén belül a vasúti infrastruktúra fejlesztésének előkészítésére Záhony térségében. A projekt részeként megvalósul az árufuvarozási határátmenetet biztosító széles és normál nyomtávú gerinchálózat fejlesztése, valamint az árufuvarozási és logisztikai kapacitásokat kiszolgáló vontatóvágány hálózat felújítása.

A fejlesztéshez a Kohéziós Alap, az Európai Regionális Fejlesztési Alap és az Európai Szociális Alap nyújt támogatást, a hiányzó részt költségvetési forrásból egészítik ki. A projekt teljes egészében illeszkedik az EU közlekedéspolitikájához, az ÚMFT-hez, a magyar közlekedéspolitikához és az Országos Területfejlesztési Koncepcióhoz.

A program több projektből áll, az egyik a záhonyi vasúti átrakó körzet széles és fonódott vágányhálózatának a felújítása, melynek köszönhetően a kapacitáskorlátozó tényezők megszűnnek. A tervezett felújítás az eredeti műszaki paramétereket állítja vissza, így a megengedett tengelyterhelés 245 kN, az engedélyezett sebesség 60–120 km/h lesz. A program keretén belül megújuló vasúti pálya hossza 33,6 km. A terv 2015-ig a Záhonyi Logisztikai Körzet forgalmának megháromszorozódásával számol, aminek jelentős hányadát vasúton kívánja lebonyolítani.

A vasútfejlesztési projekt megvalósítása jelentős ipari és logisztikai beruházásokkal jár, melyek javítják az elmaradott térség felzárkózási lehetőségét, elősegítik szerepének felértékelődését, továbbá a Kelet- és Nyugat-Európa, valamint Európa és a Távol-Kelet közötti kapcsolat élénkítésével segítik a térség bekapcsolását az európai vérkeringésbe.

A záhonyi vasúti átrakókörzet jövője szempontjából meghatározó, hogy az M3 autópálya a záhonyi térségben lépje át az országhatárt. Amennyiben az máshol történik, akkor az átrakókörzet vonzereje jelentősen csökkenhet.

Szintén a KözOP része az a másik két nagyprojekt, melyek célja a Szajol – Záhony vasútvonal 160 km/h sebességre és 225 kN tengelyterhelésre történő alkalmassá tétele. Ennek két utolsó ütemeként, a 2014–2020-as EU tervezési időszakban kerül sor a megyét érintő Újfehértó – Nyíregyháza, majd a Nyíregyháza – Záhony szakasz átépítésére. A fejlesztés tervei már hatósági engedéllyel rendelkeznek.

Nyíregyháza állomás részleges felújítása néhány éve készült el. A projekt keretében megújult a felvételi épület és a peronok megközelítése érdekében gyalogos aluljáró is épült. Kismértékben megújult az állomási előtér is, azonban a tervezett intermodális létesítmény nem valósult meg. A jelenleg az előkészítés legkezdetibb fázisban lévő projekt részeként össze kell kapcsolni a nagyvasúti és a helyi és helyközi autóbusz-közlekedést, illetve kedvező döntés esetén a keskeny nyomközű vasutat is. Az így kialakuló forgalmas létesítmény megvalósításába, üzemeltetésébe vállalkozói tőkét is célszerű bevonni.

A fővonal átépítése során Kisvárdai és Záhony állomások előterében is célszerű – a nyíregyházainál kisebb igényű – intermodális személyszállítási

központot létesíteni az érintett kistérségek települései elérhetőségének javítása érdekében.

3.3. 109 DEBRECEN – TISZALÖK VASÚTVONAL

3.3.1. A VASÚTVONAL ÉS KÖRNYEZETE, A HÁLÓZATBAN ÉS A RÉGIÓBAN BETÖLTÖTT SZEREPE



10. ábra: A Debrecen – Tiszaalk vasútvonal és környezete

A 10. ábrán bemutatott, a Közforgalmú Menetrend 109 sz. mezőjében szereplő normál nyomtávolságú, B₂ kategóriájú, egyvágányú, dízelüzemű Debrecen – Tiszaalk vasútvonal Debrecen – Hajdúnánás szakasza az Észak-Alföldi Régió Hajdú-Bihar, míg a **TISZAVASVÁRI – TISZALÖK** szakasza ugyanezen régió Szabolcs-Szatmár-Bereg megyéjében helyezkedik el. A 2005. évi CLXXXIII tv. 1. sz. melléklet szerint a regionális jelentőségű mellékvonali hálózat része.

A vonal a Debreceni agglomeráció belső közlekedési igényeinek kielégítésén túlmenően hajdú városokat köt össze, továbbá Görögcsalláson keresztül biztosít számukra kapcsolatot Miskolc illetve Nyíregyháza felé.

A vonal három ütemben épült ki. Az első két szakaszt a helyiérdekű vasút létesítésére alakult Debrecen-Hajdúnánási HÉV építette meg és helyezte üzembe: előbb a 42 km hosszú Debrecen – Hajdúnánás vonalrészét 1884. október 5-én, majd a 14 km hosszú Hajdúnánás – Büdszentmihály (ma: Tiszavasvári) szakaszt 1886. december 12-én. A hálózati kapcsolatot eredményező 8 km hosszú Büdszentmihály – Tiszaalk állomásközt a Tiszapolgár-Nyíregyházai HÉV építette meg és 1897. június 16-án helyezte üzembe.

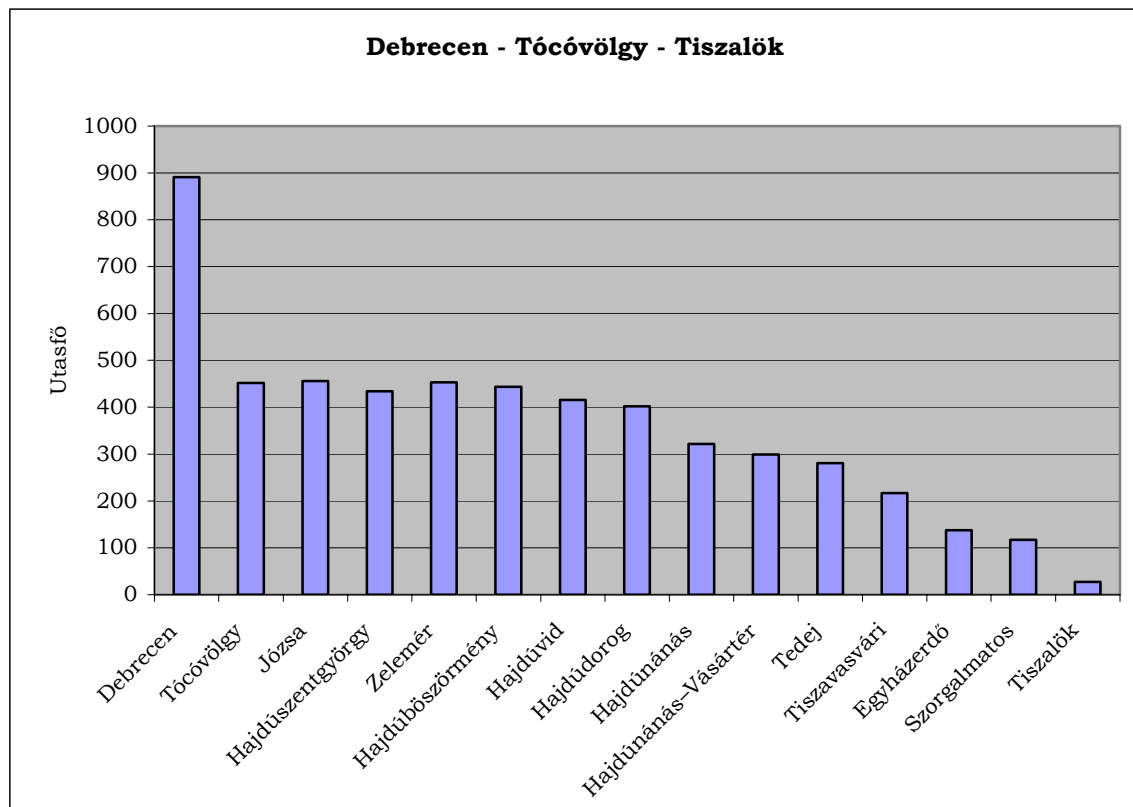
A vonal megépítésének célja a Hajdúság és Szabolcs fővonalakkal fel nem tárt területeinek kiszolgálása, a térség mezőgazdasági termékeinek szállítása volt. A vonal menti települések jelentősebb iparral nem rendelkeznek, nagy idegenforgalmi vonzerőt jelentő attrakciójuk sincs. Esetenként jelentősebb áruforgalmat generál a debreceni TEVA, illetve egy-egy cég Hajdúböszörményben és Tiszavasváriban. A korábbi nagy volumenű repaszállítás azonban a szerencsi cukorgyár bezártával megszűnt.

A vonal Tiszaalknál csatlakozik az Ohat-Pusztakócs – Nyíregyháza helyiérdekű vonal, melynek Ohat-Pusztakócs – Tiszaalk szakaszán 2009. decemberétől szünetel a közforgalmú személyszállítás.

A vasútvonallal közel párhuzamosan haladó alsóbb rendű úton szakaszosan van menetrendszerinti autóbusz-közlekedés.

A síkvidéki jellegű vonal engedélyezett sebessége 60 km/h, tengelyterhelése 210 kN. A vonalon az ezredforduló körüli években használt felépítményi anyag beépítésével egyszerűsített korszerűsítés történt, melynek befejezése, a hézagnélküli pálya kialakítása forrás hiányában elmaradt. Jelenleg a vonal közel 40%-án van hézagnélküli felépítmény.

A vonal 2007. évi utasforgalmát az **1. grafikon** szemlélteti.



1. grafikon: A Debrecen – Tiszalök vasútvonal 2007. évi hétköznapi utasforgalma

3.3.2. A VASÚTVONAL FEJLESZTÉSÉRE VONATKOZÓ TERVEK, JAVASLATOK

A vonalon már most is működő ITF rendszerű menetrend szerint nyújtott szolgáltatás tartós biztosítása, a 60 perces ütem, illetve a menetidő csökkentése érdekében be kell fejezni a korábban megkezdett karbantartási munkákat, illetve a gyors vonatkeresztezés lebonyolítása érdekében kisállomási biztosítóberendezést kell telepíteni Hajdúböszörmény és Tiszavasvári állomásokon. A javasolt fejlesztések költségigénye 2007. évi árszinten mintegy 720 mFt.

A vonal Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei szakaszán Tiszavasvári és Tiszalök előterében célszerű kisebb igényű intermodális személyszállítási központot létesíteni az érintett kistérségek települései elérhetőségének javítása érdekében.

3.4. 110 DEBRECEN – NYÍRBÁTOR – MÁTÉSZALKA VASÚTVONAL

3.4.1. A VASÚTVONAL ÉS KÖRNYEZETE, A HÁLÓZATBAN ÉS A RÉGIÓBAN BETÖLTÖTT SZEREPE



11. ábra: A Debrecen – Nyírbátor –
Mátészalka vasútvonal és környezete

A 11. ábrán bemutatott, a Közforgalmú Menetrend 110 sz. mezőjében szereplő normál nyomtávolságú, B₁ kategóriájú, egyvágányú, dízelüzemű Debrecen – Nyírbátor – Mátészalka vasútvonal (Debrecen –) Apafa – Nyíradony szakasza az Észak-Alföldi Régió Hajdú-Bihar, a **NYÍRMIHÁLYDI – MÁTÉSZALKA** szakasza pedig ugyanezen régió Szabolcs-Szatmár-Bereg megyéjében helyezkedik el. A 2005. évi CLXXXIII tv. 1. sz. melléklet szerint az országos fővonalai hálózat része. A 111 sz.

Mátészalka – Vásárosnamény – Záhony vonallal kiegészülve a Debrecen – Nyíregyháza – Záhony fővonal kerülő útirányaként is szolgál, így a Záhonyi Átrakókörszet tervezett dinamikus fejlesztése e vonalon is jelentős fejlesztéseket igényel, különösen a fővonal átépítésének időszakában várható kapacitáshiányokra való tekintettel.

A mai Debrecen – Nyírbátor – Mátészalka vasútvonal három ütemben valósult meg Az elsőként megépült 57 km hosszú Nyíregyháza – Nagykálló – Nyírbátor – Mátészalka vonalat a Nyíregyháza–Mátészalkai HÉV építette ki és helyezte üzembe 1887. augusztus 20-án. A Debrecen – Hajdúsámson szakaszt – részben városi vasútként, a mai debreceni 1-es villamos vonalán, a nyíregyházi fővonalat szintben keresztezve – a Debrecen–Nyírbátori HÉV építette meg és helyezte üzembe 1906. július 29-én. Napra pontosan öt évvel később adta át a forgalomnak a két vonalat összekötő 39 km hosszú Napra pontosan öt évvel később adta át a forgalomnak a két vonalat összekötő 39 km hosszú Hajdúsámson – Nyírbátor szakaszt az immár Debrecen–Hajdúsámson–Nyírbátori HÉV nevet viselő vasúttársaság.

A vonal megépítésének célja a Hajdúság, a Nyírség és Szatmár vasúti fővonalakkal nem érintett területeinek feltárása. A Nyírség centrum szerepet betöltő városait köti össze, felfűzve magára a térség kisebb-nagyobb községeit. A vonal menti települések – a végponti Debrecen és Mátészalka kivételével – jelentősebb iparral nem rendelkeznek, nagy idegenforgalmi

vonzerőt jelentő lehetőségeiket – pl. Nyírbátor – nem használják kellőképp.

A megyében a vonalhoz Nyírbátorban csatlakozik és Mátészalkáig közös pályán halad vele

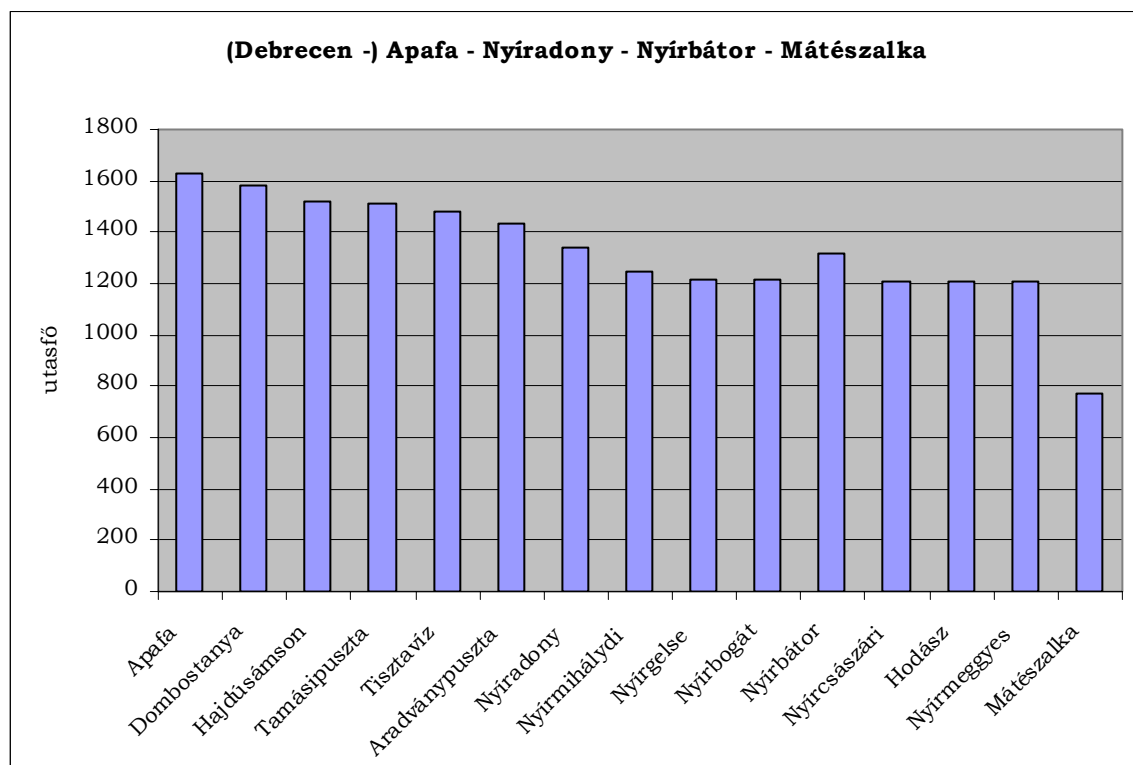
- a Nyíregyháza – Nagykálló – Nyírbátor – Mátészalka – Fehérgyarmat (– Zajta) vonal, melynek Fehérgyarmat – Zajta szakaszán jelenleg szünetel a személyforgalom; e vonal Kocsord alsó állomásán csatlakozott be
- a Csenger – Mátészalka helyiérdekű vonal, melyen jelenleg szintén szünetel a személyforgalom.

A vonal végpontja Mátészalka a mai szatmári térség központja. Állomását a fent említett vonalakon túlmenően érinti a

- a Mátészalka – Záhony fővonallal, illetve
- a határon átnyúlóan üzemelő Nagykároly (Carei) – oh. – Tiborszállás – Mátészalka vonallal.

Mátészalkán a vasútállomás mellé települt az autóbusz-pályaudvar, így a két közösségi közlekedési ág közötti kapcsolat megvalósult.

A vasútvonallal párhuzamosan haladó – hírhedten balesetveszélyes – 471 sz. főúton szakaszosan van menetrendszerinti autóbusz-közlekedés.



2. grafikon: A Debrecen – Nyírbátor – Mátészalka vasútvonal 2007. évi hétköznapi utasforgalma

A síkvidéki jellegű vonalon az engedélyezett sebesség 80 km/h, a tengelyterhelés 210 kN. Az 1980-as években történt korszerűsítések tették lehetővé az engedélyezési sebesség felemelését. A Hajdúsámson és Nyírbátor közötti 49 km-es szakasz azonban kritikus állapotban van. itt a pálya

állapota miatt teljes hosszban 60 km/h sebesség van érvényben, amely a nyári nagy melegekben 40 km/h-ra csökken.

A vasútvonal 2007. évi utasforgalmát a **2. grafikon** szemlélteti.

3.4.2. A VASÚTVONAL FEJLESZTÉSÉRE VONATKOZÓ TERVEK, JAVASLATOK

A vonalon már most is működő ITF rendszerű menetrend szerint nyújtott szolgáltatás tartós biztosítása, a 60 perces ütem, illetve a menetidő csökkentése érdekében első ütemben be kell fejezni az Apafa – Hajdúsámson vonalszakasz korszerűsítését. Ezt követően az alépítményi hiányosságok megszüntetésével együtt, feljavított, fővonalból kikerült 54 r. használt felépítményi anyaggal egyszerűsített korszerűsítéssel át kell építeni a Hajdúsámson – Nyírbátor szakaszt. Végül a vonatkeresztezések időszükségletének csökkentése érdekében Hajdúsámson, Nyírgelse és Hodász állomásokon rugós váltókat, Nyírbátorban pedig kisállomási biztosítóberendezést kell telepíteni. A javasolt fejlesztések összköltsége 2007. évi árakon 1 000 mFt.

Nyírbátor városa a MÁV ZRt. és a Szabolcs Volán ZRt. közreműködésével a közforgalmú személyközlekedés színvonalának javítása, az egyes szolgáltatók tevékenységének összehangolása, illetve a kistérség települései elérhetőségének javítása érdekében vasútállomásán egy intermodális személyszállítási központ kialakítását kezdeményezte, egyenlőre kevés eredménnyel.

3.5. 111 MÁTÉSZALKA – ZÁHONY VASÚTVONAL

3.5.1. A VASÚTVONAL ÉS KÖRNYEZETE, A HÁLÓZATBAN ÉS A RÉGIÓBAN BETÖLTÖTT SZEREPE



**12. ábra: A
Mátészalka – Záhony
vasútvonal és
környezete**

A 12. ábrán bemutatott, a Közforgalmú Menetrend 111 sz. mezőjében szereplő normál nyomtávolságú, B₁ kategóriájú, egyvágányú, dízelüzemű Mátészalka – Záhony vasútvonal teljes hosszában az Észak-Alföldi Régióban, Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében helyezkedik el. A 2005. évi CLXXXIII. tv. 1. sz. melléklet szerint az országos fővonal hálózat része. A 110 sz. (Debrecen –) Apafa – Nyíradony – Nyírbátor – Mátészalka vonallal kiegészülve a Debrecen – Nyíregyháza – Záhony fővonal kerülő útirányaként is szolgál, így a Záhonyi Átrakókörszet tervezett dinamikus fejlesztése e vonalon is jelentős fejlesztéseket igényel, különösen a fővonal átépítésének időszakában várható kapacitáshiányokra való tekintettel.

A Nagykároly–Mátészalka–Csapi HÉV által épített, és 1905. szeptember 27-én forgalomba helyezett vonal Záhony és Csap állomások között a Tisza-hídat az akkor már MÁV kezelésben lévő Nyíregyháza – Csap fővonallal közösen használta. A vonalat a Trianoni Békeszerződésben meghúzott határok két helyen is – a kezdőponti oldalon a Börvely (Berven) – Ágerdómajor, a végponton pedig a Záhony – Csap (Чоп) állomásközből – átmetszették. A határon túlra került vonalszakaszok az adott állam vasúthálózatát gyarapították.

A Záhonyi átrakókörszet kiépítése a vonal végpont felőli szakaszán jelentős átalakításokat eredményezett. Megváltozott a vonal záhonyi csatlakozása is, míg korábban az állomás kezdőpont felőli végén ágazott be a fővonalba, addig az 1960-as években végrehajtott fejlesztések eredményeként a Záhony – oh. szakaszt külön szintben keresztezve a végponti oldalán éri el a határállomást. A vonal nyugati oldalán, a Tornyospálca – Mándok – Eperjeske szakaszon egy szélesnyomtávú vonalszakasz épült ki, mely Eperjeske-rendezőn keresztül Battyúnál (Батюво) csatlakozik az ukrán vasúti hálózathoz.

A vonal határokon belül maradt déli, kezdőpont felőli oh. – Ágerdómajor – Mátészalka szakasza a Közforgalmú Menetrendben 115. számot kapott.

A vonal megépítésének célja Szatmár, Szabolcs és kisebb részben Bereg megyék vasúti fővonalakkal nem érintett térségeinek feltárása volt. A vonal menti települések közül jelentősebb iparral Mátészalka és Vásárosnamény rendelkezik, míg Tornyospálca, Mándok, Eperjeske és Záhony a Záhonyi

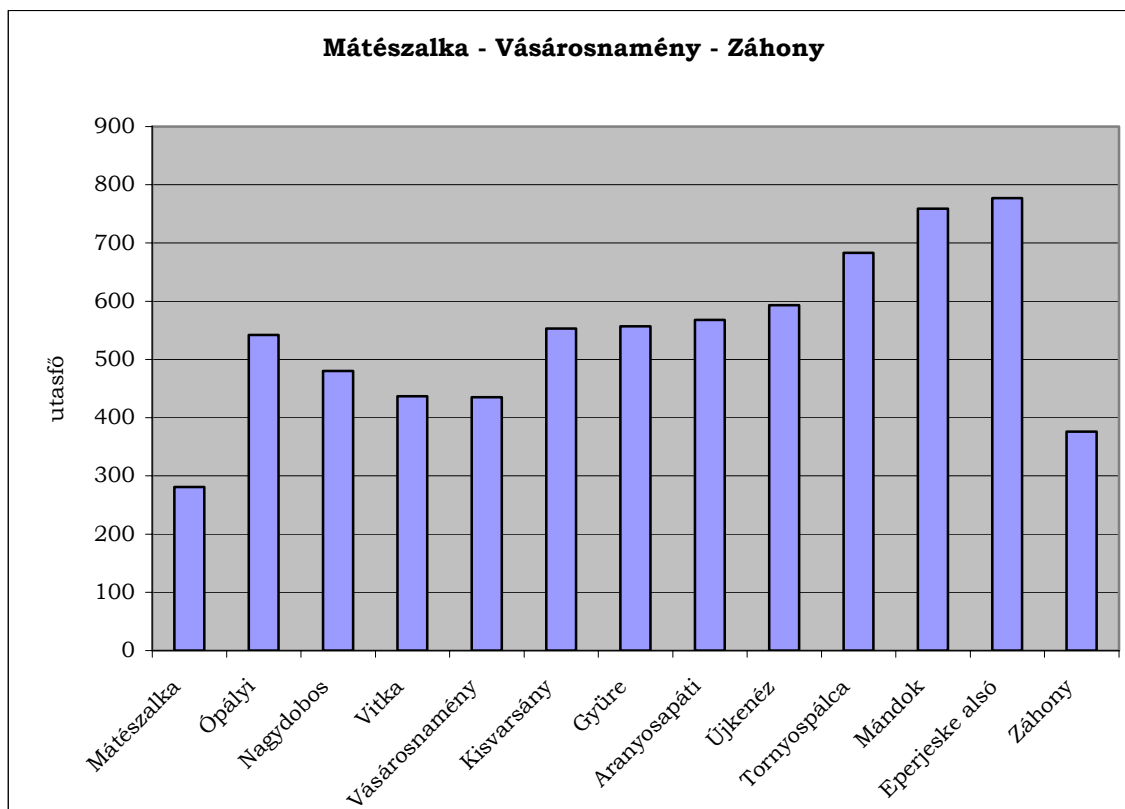
Átrakókörzethez tartozik.

A vonal jelenlegi kezdőpontja Mátészalka a mai szatmári térség központja. Állomását a tárgyalt vonalon túlmenően érinti a

- a Debrecen – Nyírbátor – Mátészalka fővonallal, a vele Nyírbátor és Mátészalka között közös pályán haladó
- a Nyíregyháza – Nagykálló – Nyírbátor – Mátészalka – Fehérgyarmat (– Zajta) vonal, melynek Fehérgyarmat – Zajta szakaszán jelenleg szünetel a személyforgalom; e vonal Kocsord alsó állomásán csatlakozott be
- a Csenger – Mátészalka helyiérdekű vonal, melyen jelenleg szintén szünetel a személyforgalom, valamint
- a határon átnyúlóan üzemelő Nagykároly (Carei) – oh. – Tiborszállás – Mátészalka vonal, mely korábban a tárgyalt vonal kezdőpont felőli szakasza volt.

Vásárosnaményban csatlakozott hozzá a Nyíregyháza – Vásárosnamény vonal.

Eperjeske alsó környezetében keresztezi, illetve csatlakozik hozzá a csak az áruforgalom számára megnyitott, fonódott nyomtávú Eperjeske – oh. – Bátyú (Батъово) vasútvonal.



3. grafikon: A Mátészalka – Záhony vasútvonal 2007. évi hétköznapi utasforgalma

Végpontján Záhonyban csatlakozik a Budapest – Szolnok – Debrecen – Nyíregyháza – Záhony vonalhoz. A Záhonyi Átrakókörzet kialakítása során nyomvonala megváltozott, a fővonalat különbszintben keresztezve, a végponti

oldalon csatlakozik a határállomáshoz.

Mátészalkán a vasútállomás mellé települt az autóbusz-pályaudvar, így a két közösségi közlekedési ág közötti kapcsolat megvalósult.

A vasútvonallal részben párhuzamosan haladó alsóbb rendű utakon szakaszosan van menetrendszerinti autóbusz-közlekedés.

A síkvidéki jellegű vonalon az engedélyezett tengelyterhelés 210 kN, a sebesség pedig 60 km/h. A pálya elhasználódása miatt azonban mielőbbi beavatkozás – tömeges aljcsere – szükséges.

A vasútvonal 2007. évi utasforgalmát a **3. grafikon** szemlélteti.

3.5.2. A VASÚTVONAL FEJLESZTÉSÉRE VONATKOZÓ TERVEK, JAVASLATOK

A vonalon a tervezett ITF rendszerű menetrend bevezethetősége és a nyújtott szolgáltatás tartós biztosítása, a 120/60 perces ütem, illetve a menetidő csökkentése érdekében meg kell szüntetni a jelenleg érvényben lévő sebességkorlátozásokat, illetve lehetővé kell tenni a vonatkeresztezések gyors lebonyolítását Vásárosnamény és Mándok állomásokon.

Amennyiben az ITF rendszer hatékony működtetéséhez szükséges menetidőben lévő tartalék lehetővé teszi, úgy **új megállóhelyek** elhelyezésére lehet igény:

- A jelenlegi Kisvarsány megállóhely helyett a településeket jobban kiszolgáló új megállóhelyek **Kisvarsány** és **Nagyvarsány** településeken;
- **Tiszaszentmártonnál** a korábban megszüntetett megállóhely **visszaépítése**.

A 2007. évi árakon minetgy 2 000 mFt összköltségű fejlesztések járulékos eredményeként lényegesen javulhat a szolgáltatási színvonala a határon inneni és túli beregi térség autóbuszos közlekedésének kiszolgálására tervezett vásárosnaményi intermodális személyszállítási központnak is. Hasonló létesítmény megvalósítása szükséges Záhonyban is.

3.6. 112 NYÍREGYHÁZA – NYÍRADONY VASÚTVONAL

3.6.1. A VASÚTVONAL ÉS KÖRNYEZETE, A HÁLÓZATBAN ÉS A RÉGIÓBAN BETÖLTÖTT SZEREPE



13. ábra: A Nyíregyháza – Nyíradony vasútvonal és környezete

A 13. ábrán bemutatott, a Közforgalmú Menetrend 112 sz. mezőjében szerepelt normál nyomtávolságú, B₂ kategóriájú, egyvágányú, dízelüzemű Nyíregyháza – Nyíradony vasútvonal teljes hosszában az Észak-Alföldi Régió, Szabolcs–Szatmár–Bereg megyéjében helyezkedik el. A 2005. évi CLXXXIII tv. 1. sz. melléklet szerint a regionális jelentőségű mellékvonali hálózat része.

A 23 km hosszú vonalat a Szabolcs Vármegyei HÉV építette ki és helyezte üzembe 1911. augusztus 19-én. Megépítésének célja Szabolcs megye vasúti fővonalakkal nem érintett területeinek feltárása, a térség mezőgazdasági termékeinek szállítása volt. A vonal menti települések jelentősebb iparral nem rendelkeznek.

A GKM döntése alapján személyforgalma 2007. március 4-étől szünetel. Áruforgalma már ekkor sem volt.

A vonal Nagykovács állomáson ágazott ki a Nyíregyháza – Mátészalka – Fehérgyarmat (– Zajta) vasútvonalból. Végpontja Nyíradony a Debrecen – Nyírbátor – Mátészalka vonal középállomása.

A vonallal párhuzamosan haladó alsóbbrendű közúton menetrendszerinti autóbusz-közlekedés van.

A síkvidéki jellegű vonalon az engedélyezett tengelyterhelés 185, illetve 210 kN, a sebesség pedig 40 km/h. Pályájába 1988–1995 között, illetve 2000-ben jelentős hosszon használt, fővonalai vissznyereményből származó felépítményi anyagot építettek be. Átépített szakaszai motorkocsis közlekedés esetén alkalmasak a 60 km/h-ra, mellyel a személyszállítás már versenyképes lenne.

3.6.2. A VASÚTVONAL FEJLESZTÉSÉRE VONATKOZÓ TERVEK, JAVASLATOK

Az elkészült, de az előírt teljesítménycsökkentés miatt be nem vezetett integrált, ütemes menetrend alkalmazhatósága érdekében el kellene végezni

a hiányzó szakaszok felújítását. Ennek költség igénye 2007. évi árakon 387 mFt.

3.7. 113 NYÍREGYHÁZA – NYÍRBÁTOR – MÁTÉSZALKA – FEHÉRGYARMAT (– ZAJTA) VASÚTVONAL

3.7.1. A VASÚTVONAL ÉS KÖRNYEZETE, A HÁLÓZATBAN ÉS A RÉGIÓBAN BETÖLTÖTT SZEREPE



14. ábra: A Nyíregyháza – Nyírbátor – Mátészalka – Fehérgyarmat (– Zajta) vasútvonal és környezete

A 14. ábrán bemutatott, a Közforgalmú menetrend 113 sz. mezőjében szereplő, az Észak-Alföldi Régió Szabolcs-Szatmár-Bereg megyéjét nyugat-keleti irányban feltáró normál nyomtávolságú, egyvágányú, dízelüzemű Nyíregyháza – Nyírbátor – Mátészalka – Fehérgyarmat (– Zajta) vasútvonal mind kiépítési, mind pedig forgalmi-üzemi szempontból több szakaszra oszlik. Az első, Nyíregyháza – Nagyálló – Nyírbátor rész B₂, a 110 sz. menetrendi mezőben szereplő (Debrecen –) Apafa – Nyíradony – Nyírbátor – Mátészalka vonallal közös Nyírbátor – Mátészalka szakasz B₁, míg a Mátészalka – Fehérgyarmat (– Zajta) szakasz ismét csak B₂ kategóriájú. Az előzőeknek megfelelően a 2005. évi CLXXXIII. tv. 1. sz. melléklete is több szakaszra osztja a vonalat. A Nyíregyháza – Nagyálló – Nyírbátor – Mátészalka szakasz az országos fővonal hálózat, míg a Mátészalka – Fehérgyarmat (– Zajta) szakasz a regionális jelentőségű mellékvonal hálózat része.

A vasútvonalat négy ütemben, három különböző HÉV társaság, illetve a MÁV építette ki. Az első 58 km hosszú, Nyíregyháza – Mátészalka vonalrész a Nyíregyháza-Mátészalka HÉV építette ki és helyezte üzembe 1887. augusztus 20-án. Következő lépésben a jelenlegi vonal másik végét, a 39 km hosszú Szatmárnémeti – Fehérgyarmat szakaszt a Szatmár-Fehérgyarmati HÉV valósította meg és helyezte forgalomba 1898. augusztus 25-én. Ma ezen vasút Fehérgyarmat – Zajta szakasza tartozik a tárgyalt vonalhoz. Harmadikként a Szatmár-Mátészalkai HÉV építette ki és helyezte üzembe 1908. augusztus 5-én a Szatmárnémeti – Mátészalka közötti 50 km hosszú vasutat, melynek Mátészalka – Kocsord alsó szakasza része a tárgyalt

vonálnak. A Trianoni Békeszerződés a Szatmárnémeti – Fehérgyarmat vasútvonalat a Nagypeleske (Peleş) – Zajta állomásközben vágta el, s így a Magyarországon maradt Zajta – Fehérgyarmat vasút kapcsolata a hazai vasúthálózattal megszűnt, az zsákvonallá vált. E helyzet feloldása érdekében a MÁV kiépítette és 1925. december 31-én forgalomba helyezte a 11 km hosszú Kocsord alsó – Fehérgyarmat vonalszakaszt.

A vonalak megépítésének célja Szabolcs és Szatmár megyék fővonalakkal fel nem tárt területeinek kiszolgálása, a terület mezőgazdasági termékeinek szállítása volt. A mai Szabolcs–Szatmár–Bereg megye centrum szerepet betöltő városait köti össze, felfűzve magára a térség kisebb-nagyobb községeit. Nagy, főként vallási idegenforgalmi vonzerőt jelent a máriapócsi bazilika, illetve sok a lehetőség Nyírbátor idegenforgalmában is. A vonal menti települések közül jelentősebb iparral csak Nyíregyháza és Mátészalka rendelkezik, így a vasút jelentősebb áruforgalmat jelenleg nem visel, a Nyíregyháza délkeleti részén kialakított Ipari Park iparvágánnyal történő ellátása ezen a körülményen lényegesen javíthat. Fontos fejlesztési potenciált tartalmaz a felszámolt Szatmárnémeti (Satu Mare) – Fehérgyarmat – Mátészalka vasúti kapcsolat Régióban szorgalmazott helyreállítása.

A vonal kezdőpontja Nyíregyháza, Szabolcs–Szatmár–Bereg megye székhelye. Vasútállomásán található a

- a Budapest – Miskolc – Szerencs – Nyíregyháza/Sátoraljaújhely fővonal, melyhez Görögszálláson csatlakozik az
 - (Ohat–Pusztakócs –) Tiszalök – Nyíregyháza helyiérdekű vonal, melynek Ohat–Pusztakócs – Tiszalök szakaszán 2009. óta nincs személyforgalom;
- a Budapest – Szolnok – Debrecen – Nyíregyháza – Záhony fővonal,
- a (Nyíregyháza –) Nagykálló – Nyíradony helyiérdekű vonal, melyen 2007. óta nincs személyforgalom;
- a Nyíregyháza – Vásárosnamény normál nyomtávolságú, valamint
- a Nyíregyháza – Herminatanya – Balsai Tisza-part
 - és a (Nyíregyháza –) Herminatanya – Dombrád keskeny nyomközű vasutak, mely utóbbiakon 2009. decemberétől szünetel a forgalom.

Nagykállón ágazik ki belőle a Nyíregyháza – Nyíradony vonal, melyen 2007. március 4-étől szünetel a közforgalmú személyszállítás.

A Debrecen – Nyírbátor – Mátészalka vonallal közösen használja a Nyírbátor és Mátészalka közötti szakaszt.

Középállomása Mátészalka, a mai szatmári térség központja, melyet a tárgyalt vonalon túlmenően érinti a

- a Debrecen – Nyírbátor – Mátészalka fővonallal, a vele Nyírbátor és Mátészalka között közös pályán haladó
- a Nyíregyháza – Nagykálló – Nyírbátor – Mátészalka – Fehérgyarmat (– Zajta) vonal, melynek Fehérgyarmat – Zajta szakaszán jelenleg

szünetel a személyforgalom; e vonal Kocsord alsó állomásán csatlakozott be

- a Csenger – Mátészalka helyiérdekű vonal, melyen jelenleg szintén szünetel a személyforgalom, valamint
- a határon átnyúlóan üzemelő Nagykároly (Carei) – oh. – Tíborszállás – Mátészalka vonal, mely korábban a tárgyalta vonal kezdőpont felőli szakasza volt.

Kocsord alsó állomáson csatlakozik hozzá a Csenger – Mátészalka helyiérdekű vasút, melyen a közforgalmú személyszállítás 2009. decemberétől szünetel.

A Fehérgyarmat – Zajta szakaszon a 2009/10. évi menetrendváltástól a személyszállítás szünetel. A határon átvezető Szatmárnémeti – Zajta vonalszakasz teljes hosszában elbontásra került, a magyar oldalon az alépitmény rendelkezésre áll, azonban azt keresztezi az 1970. évi nagy árvíz után a határral párhuzamosan épített gát, mely a Szamos mellékágainak Romániában nem kellő hatékonysággal kezelt átvizeit hivatott kivédeni.

A vonal romániai kezdőpontja Szatmárnémeti (Satu Mare), a román hivatalos vasúti menetrend 400 sz. mezőjében szereplő (Brassó (Braşov) – Szatmárnémeti (Satu Mare) vasútvonal végpontja. Szatmárnémeti egyben a magyar–román határral közel párhuzamosan haladó Nagyvárad (Oradea) – Érmihályfalva (Valea lui Mihai) – Nagykároly (Carei) – Szatmárnémeti (Satu Mare) – Halmi (Halmeu) vonal középállomása is. Szatmárnémetitől délnyugatra, a Nagyváradra vezető vasút és közút között helyezkedik el a város regionális jelentőségű repülőtere.

A térség – változó intenzitással – az elvágott kapcsolat felélesztését tervezi, s az egykori Szatmárnémeti – Zajta – Mátészalka vasút újjáépítésének megvalósíthatósági vizsgálatának elkészítését lehetővé tevő HuRoOp pályázat azonban a hosszas előkészítés ellenére nem került benyújtásra

A síkvidéki jellegű vonal infrastruktúrális adottságai alapján is több szakaszra osztható. Az első, Nyíregyháza (kiz.) – Nyírbátor (kiz.) közötti 36,6 km hosszú vonalrész az engedélyezési sebesség 60 km/h, a tengelyterhelés pedig 185 kN. E szakaszon még az 1929. évi átépítéskor kialakított 34,5 kg/fm (ún. „c”) rendszerű, hagyományos kialakítású pályaszerkezet üzemel. Itt a vasúti pálya műszaki állapota gyenge, a vasúti üzem fenntartását csak korlátozások mellett biztosítja. A 36,6 km 100%-án van sebesség korlátozás. Ez a gyakorlatban 30 km/h-ra csökkenti az eredetileg 60 km/h-s pályasebességet, mely a nyári nagy melegekben 20 km/h-ra csökken.

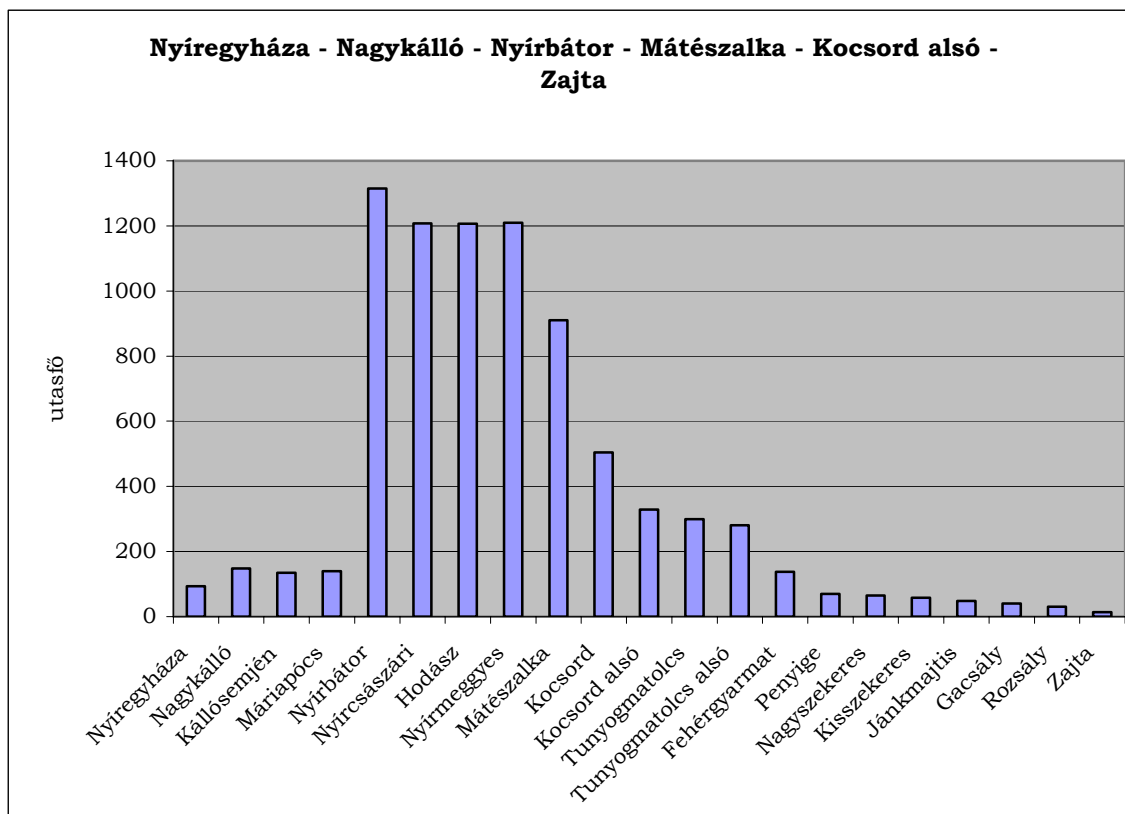
Mátészalkán a vasútállomás mellé települt az autóbusz-pályaudvar, így a két közösségi közlekedési ág közötti kapcsolat megvalósult.

A vasútvonallal részben párhuzamosan haladó alsóbb rendű utakon, illetve a – hírhedten balesetveszélyes – 471 és 491 sz. főutakon szakaszosan van menetrendszerinti autóbusz-közlekedés.

A második, Nyírbátor – Mátészalka szakaszon az engedélyezett sebesség 80 km/h, a tengelyterhelés 210 kN. E szakasz részleges korszerűsítése 1988-ra készült el.

A harmadik Mátészalka – Kocsord alsó és a negyedik Kocsord alsó – Zajta vonalszakaszon az engedélyezett sebesség 50 km/h, a tengelyterhelés pedig 185 kN. E szakaszok az 1970-es években lettek átdolgozva.

A vasútvonal 2007. évi személyforgalmát bemutató **4. grafikon**ból is kitűnik, hogy az személyforgalmi szempontból is négy szakaszra oszlik. Az első a Nyíregyháza – Nagykálló – Nyírbátor szakasz, a második a 110 sz. Debrecen – Nyíradony – Nyírbátor – Mátészalka vonallal közös Nyírbátor – Mátészalka vonalrész, a harmadik a Csenger – Mátészalka vonallal a Kocsord alsó elágazásig közös Mátészalka – Fehérgyarmat vonaldarab, míg a negyedik a Trianon után zsákvonallá vált Fehérgyarmat – Zajta vasút. Megjegyzendő, hogy a Nyírbátor – Mátészalka szakaszon a grafikonon mutatkozó kiemelkedően magas utasszámot a jóval inkább kihasznált Debrecen – Mátészalka vonal teljesítménye eredményezi.



4. grafikon: A Nyíregyháza – Nyírbátor – Mátészalka – Fehérgyarmat (– Zajta) vasútvonal 2007. évi hétköznapi utasforgalma

3.7.2. A VASÚTVONAL FEJLESZTÉSÉRE VONATKOZÓ TERVEK, JAVASLATOK

A vonalon a tervezett ITF rendszerű menetrend bevezethetősége és a nyújtott szolgáltatás tartós biztosítása, a 120/60 perces ütem, illetve a menetidő csökkentése érdekében az egyes szakaszokon a következő

feladatokat kell végrehajtani:

Az első, Nyíregyháza – Nyírbátor vonalrész fejlesztésével annak helyi érdekű vonali jellege mellett is foglalkozni kell, mivel földrajzi és társadalmi szerepe azt megköveteli. A vonalszakasz állapotának tartós javítása érdekében teljes hosszban fővonalból kikerült, feljavított használt anyaggal egyszerűsített korszerűsítéssel át kell dolgozni, ezzel egyidőben pedig az alépítményi hiányosságokat is meg kell szüntetni. Ennek költsége a szükséges járulékos munkákkal 2007. évi árszinten 3 290 mFt-ra tehető. A projekt eredményeként a vonal 60, arra alkalmas szakaszokon pedig 80 km/h-s engedélyezési sebessége hosszabb időszakra biztosítható.

A második szakasz a Debrecen – Mátészalka vonallal közös Nyírbátor – Mátészalka vonalrész, melynek fejlesztési kérdéseit ott tárgyaltuk.

A harmadik szakaszban a Mátészalka – Zajta vonalrészen végrehajtandó pályarehabilitáció és a hiányzó Zajta – oh. vonalszakasz újjáépítésének becsült költségvonzata 2007. évi árszinten mintegy 1 000 mFt.

A fentiekén túlmenően kisállomási biztosítóberendezést kell telepíteni Fehérgyarmaton. Az országon belül szükséges fejlesztések összköltsége így mintegy 4 400 m Ft.

Amennyiben az ITF rendszer hatékony működtetéséhez szükséges menetidőben lévő tartalék lehetővé teszi, úgy **új megállóhely** elhelyezése lehetséges a **Nyíregyháza** délkeleti részén kiépült Ipari Parknál, amelyet jelenleg szerződéses autóbuszok szolgálnak ki, illetve **Nagykállón** a **nyíradonyi** vonal **elágazásánál**.

Nyíregyháza állomás részleges felújítása néhány éve készült el. A projekt keretében megújult a felvételi épület és a peronok megközelítése érdekében gyalogos aluljáró is épült. Kismértékben megújult az állomási előtér is, azonban a tervezett intermodális személyszállítási létesítmény nem valósult meg. A jelenleg az előkészítés legkezdetibb fázisban lévő projekt részeként össze kell kapcsolni a nagyvasúti és a helyi és helyközi autóbusz-közlekedést, illetve kedvező döntés esetén a keskeny nyomközű vasutat is. Az így kialakuló forgalmas létesítmény megvalósításába, üzemeltetésébe vállalkozói tőkét is célszerű bevonni.

Nyírbátor városa a MÁV ZRt. és a Szabolcs Volán ZRt. közreműködésével a közforgalmú személyközlekedés színvonalának javítása, az egyes szolgáltatók tevékenységének összehangolása, illetve a kistérség települései elérhetőségének javítása érdekében vasútállomásán egy intermodális személyszállítási központ kialakítását kezdeményezte, egyelőre kevés eredménnyel.

Hasonló személyszállítási intermodális központ létesítése indokolt Nagykállóban és Fehérgyarmaton is.

3.8. 114 CSENGER – MÁTÉSZALKA VASÚTVONAL

3.8.1. A VASÚTVONAL ÉS KÖRNYEZETE, A HÁLÓZATBAN ÉS A RÉGIÓBAN BETÖLTÖTT SZEREPE



15. ábra: A Csenger – Mátészalka vasútvonal és környezete

A 15. ábrán bemutatott, a Közforgalmú Menetrend 114 sz. mezőjében szerepelt normál nyomtávolságú, B₂ kategóriájú, egyvágányú, dízelüzemű Csenger – Mátészalka vasútvonal teljes hosszában az Észak-Alföldi Régió Szabolcs–Szatmár–Bereg megyéjében fekszik. A 2005. évi CLXXXIII. tv. 1. sz. melléklete szerint a regionális jelentőségű mellékvonali hálózat része.

A Szatmári térség feltárására hivatott

Szatmárnémetiből Mátészalkáig, a Szamos mentén vezető 50 km hosszú vasutat a Szatmár–Mátészalkai HÉV építette ki és helyezte üzembe 1908. augusztus 5-én. A Trianoni Béke a vasútvonalat az Óvári (Oar) – Csenger állomásközből vágta el.

A vonal megépítésének Szatmár fővonalakkal fel nem tárt területeinek kiszolgálása, a térség mezőgazdasági termékeinek szállítása volt. A vasúti települések jelentősebb iparral nem rendelkeznek. Áruforgalom Csengerben és Porcsalmán generálódik. Jelentős fejlesztési potenciált tartalmaz a felszámolt Szatmárnémeti (Satu Mare) – Csenger – Mátészalka vasúti kapcsolat Régióban szorgalmazott helyreállítása.

A vonal Kocsord alsónál csatlakozik és onnan Mátészalkáig közös pályán halad a Nyíregyháza – Nyírbátor – Mátészalka – Fehérgyarmat (– Zajta) vonallal.

A vonal végpontja Mátészalka a mai szatmári térség központja, melyet a tárgyalta, valamint az előbb említett vonalon túlmenően érinti a

- a Debrecen – Nyírbátor – Mátészalka és a
- a Mátészalka – Záhony fővonalak, valamint
- a határon átnyúlóan üzemelő Nagykároly (Carei) – oh. – Tiborszállás – Mátészalka vonal, mely korábban a tárgyalta vonal kezdőpont felőli szakasza volt.

Mátészalkán a vasútállomás mellé települt az autóbussz-pályaúdvár, így a két közösségi közlekedési ág közötti kapcsolat megvalósult.

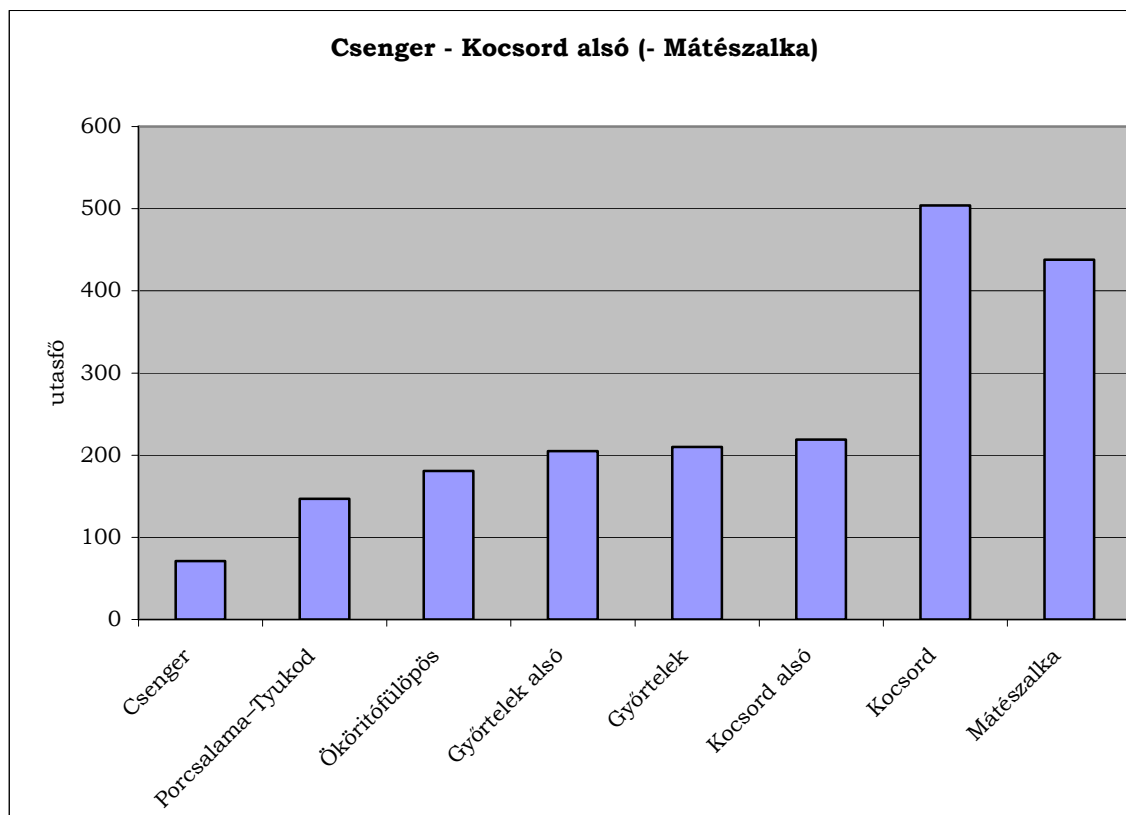
A Csenger – Kocsord alsó szakaszon a 2009/10. évi menetrendváltástól a személyszállítás szünetel. A határon átvezető Szatmárnémeti – Csenger vonalszakasz teljes hosszában elbontásra került.

A vonal romániai kezdőpontja Szatmárnémeti (Satu Mare), a román hivatalos vasúti menetrend 400 sz. mezőjében szereplő (Brassó (Braşov) – Szatmárnémeti (Satu Mare) vasútvonal végpontja. Szatmárnémeti egyben a magyar–román határral közel párhuzamosan haladó Nagyvárad (Oradea) – Érmihályfalva (Valea lui Mihai) – Nagykároly (Carei) – Szatmárnémeti (Satu Mare) – Halmi (Halmeu) vonal középállomása is. Szatmárnémetitől délnyugatra, a Nagyváradra vezető vasút és közút között helyezkedik el a város regionális jelentőségű repülőtere.

A vonallal párhuzamosan haladó 49 sz. főúton a vasúttal párhuzamosan menetrendszerinti autóbusz–közlekedés üzemel.

A térség – változó intenzitással – az elvágott kapcsolat felélesztését tervezi, s az egykori Szatmárnémeti – Csenger – Mátészalka vasút újjáépítésének megvalósíthatósági vizsgálatának elkészítését lehetővé tevő HuRoOp pályázat azonban a hosszas előkészítés ellenére nem került benyújtásra.

A síkvidéki jellegű pályán az engedélyezési sebesség 50 km/h, a tengelyterhelés 185 kN, legutóbb az 1970-es években lett felújítva.



5. grafikon: A Csenger – Mátészalka vasútvonal 2007. évi hétköznapi utasforgalma

A vonal 2007. évi személyforgalmát az **5. grafikon** mutatja be. Megjegyzendő, hogy a Kocsord alsó – Mátészalka közötti értékek a zajtai

vonal forgalmát is tartalmazzák.

3.8.2. A VASÚTVONAL FEJLESZTÉSÉRE VONATKOZÓ TERVEK, JAVASLATOK

Az elkészült, de az előírt teljesítménycsökkentés miatt be nem vezetett integrált, ütemes menetrend alkalmazhatósága érdekében el kellene végezni a hiányzó szakaszok felújítását és az alépítményi hiányosságok felszámolását. Ennek költségigénye a hiányzó oh. — Csenger szakasz újjáépítésével együtt 2007. évi árszinten mintegy 4 400 mFt.

A vonal forgalmának helyreállítása esetén a közforgalmú személyközlekedés színvonalának javítása, az egyes szolgáltatók tevékenységének összehangolása, illetve a kistérség települései elérhetőségének javítása érdekében Csenger vasútállomáson egy intermodális személyszállítási központot célszerű kialakítani.

3.9. 115 TIBORSZÁLLÁS – MÁTÉSZALKA VASÚTVONAL

3.9.1. A VASÚTVONAL ÉS KÖRNYEZETE, A HÁLÓZATBAN ÉS A RÉGIÓBAN BETÖLTÖTT SZEREPE



16. ábra: A Tiborszállás – Mátészalka vasútvonal és környezete

A 15. ábrán bemutatott, a Közforgalmú Menetrend 115 sz. mezőjében szereplő normál nyomtávolságú, B₂ kategóriájú, egyvágányú, dízelüzemű Tiborszállás – Mátészalka vasútvonal teljes hosszában az Észak-Alföldi Régió Szabolcs-Szatmár-Bereg megyéjében fekszik. A 2005. évi CLXXXIII. tv. 1. sz. melléklete szerint a regionális jelentőségű mellékvonali hálózat része.

A Nagykároly–Mátészalka–Csapi HÉV által épített vonalat 1905. szeptember 27-én helyezték forgalomba. A vonalat a Trianoni Békeszerződésben meghúzott

határok két helyen is – a kezdőponti oldalon a Börvely (Berveni) – Ágerdómajor, a végponton pedig a Záhony – Csap (Чон) állomásközben – átmetszették.

A vonal határokon belül maradt északi, végpontfelőli Mátészalka – Vásárosnamény – Záhony szakasza a Közforgalmú Menetrendben 111 számot kapott.

Magyarország schengeni csatlakozása kapcsán a MÁV a korábbi, nehezen megközelíthető Ágerdómajor megálló–rakodóhelyet (mrh.) megszüntetve Tiborszálláson építette ki a határállomási funkciókat, ahol a vám- és határőrizeti szervek mai igényeket kielégítő elhelyezését a felvételi épület átépítésével biztosította.

A vonal megépítésének célja Szatmár, Szabolcs és kisebb részben Bereg megyék vasúti fővonalakkal nem érintett térségeinek feltárása volt. Mátészalkán kívül a települések jelentősebb iparral nem rendelkeznek, idegenforgalmi potenciálja Nagyecsednek lehet, azonban kihasználtsága csekély. A vonal jelentősebb áruforgalmat nem visel.

A vonal jelenlegi végpontja Mátészalka a mai szatmári térség központja. Állomását a tárgyalt vonalon túlmenően érinti a

– a Debrecen – Nyírbátor – Mátészalka fővonallal, a vele Nyírbátor és

Mátészalka között közös pályán haladó

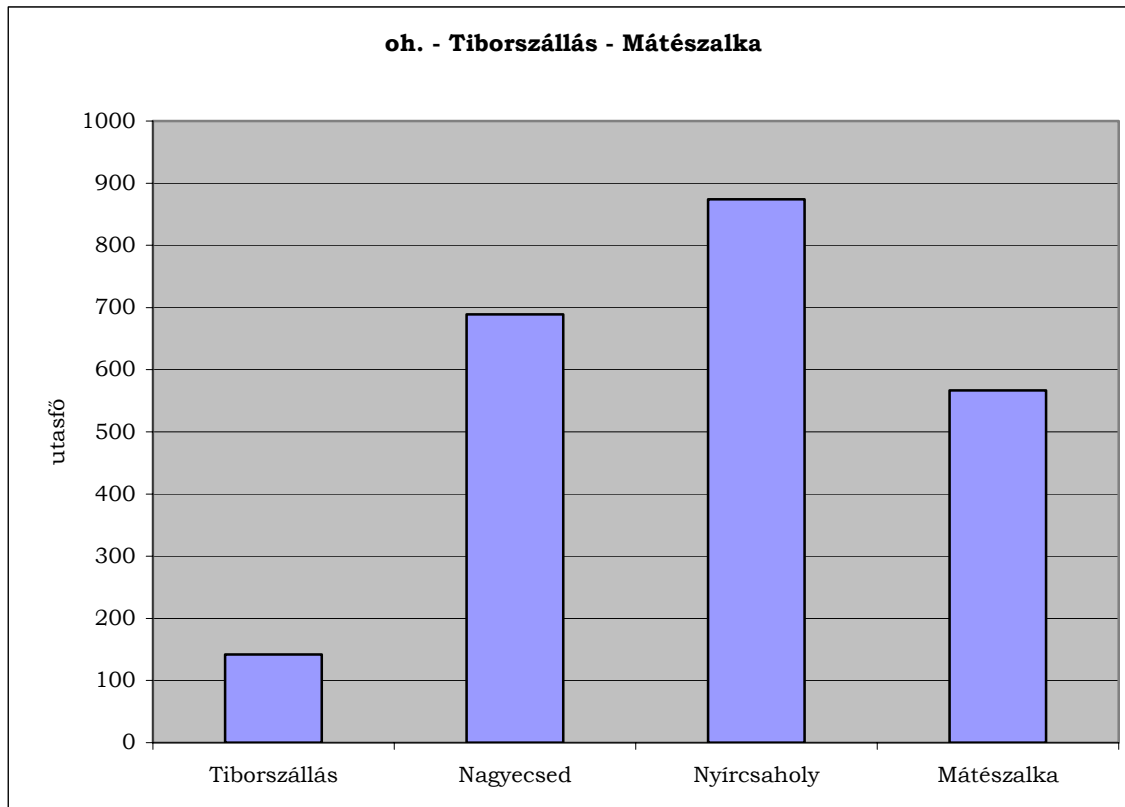
- a Nyíregyháza – Nagykálló – Nyírbátor – Mátészalka – Fehérgyarmat (– Zajta) vonal, melynek Fehérgyarmat – Zajta szakaszán jelenleg szünetel a személyforgalom; e vonal Kocsord alsó állomásán csatlakozott be
- a Csenger – Mátészalka helyiérdekű vonal, melyen jelenleg szintén szünetel a személyforgalom, valamint
- a Mátészalka – Záhony fővonat.

Mátészalkán a vasútállomás mellé települt az autóbusz-pályaudvar, így a két közösségi közlekedési ág közötti kapcsolat megvalósult.

A vonal határon túli kezdőpontja Nagykároly egyben a magyar-román határral közel párhuzamosan haladó, a román hivatalos vasúti menetrend 402. sz. mezőjében szereplő Nagyvárad (Oradea) – Érmihályfalva (Valea lui Mihai) – Nagykároly (Carei) – Szatmárnémeti (Satu Mare) – Halmi (Halmeu) vonal középállomása, valamint végpontja a Zsibó (Jibou) – Zilah (Zilău) – Sarmaság (Sărmășag) – Nagykároly (Carei) vonalnak is.

A vasútvonaltól távolabb haladó – nem minden települést érintő – alsóbb rendű közúton menetrendszerinti autóbusz-közlekedés van.

A síkvidéki jellegű pálya magyar szakaszán az engedélyezett sebesség 50 km/h a tengelyterhelés 185 kN., a határon túl az engedélyezett sebesség szintén 50 km/h, míg a tengelyterhelés 210 kN.



6. grafikon: A Tiborszállás – Mátészalka vasútvonal 2007- évi hétköznapi utasforgalma

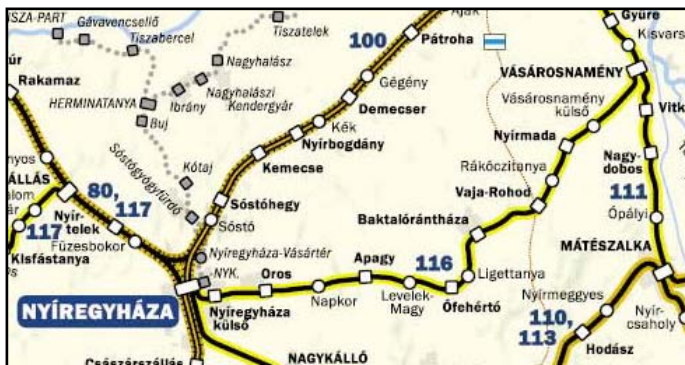
A vonal 2007. évi személyforgalmát a **6. grafikon** mutatja be.

3.9.2. A VASÚTVONAL FEJLESZTÉSÉRE VONATKOZÓ TERVEK, JAVASLATOK

A vonalon már most is működő ITF rendszerű menetrend szerint nyújtott szolgáltatás tartós biztosítása, a 60 perces belföldi és a 120 perces nagykarolyi ütem megvalósíthatósága, illetve a menetidő csökkentése érdekében meg kell szüntetni a vonali sebességkorlátozásokat és Tiborszálláson rugósváltót kell beépíteni. Ezek költsége 2007. évi árszínvonalon mintegy 1 070 mFt.

3.10. 116 NYÍREGYHÁZA – VÁSÁROSNAMÉNY VASÚTVONAL

3.10.1. A VASÚTVONAL ÉS KÖRNYEZETE, A HÁLÓZATBAN ÉS A RÉGIÓBAN BETÖLTÖTT SZEREPE



17. ábra: A Nyíregyháza – Vásárosnamény vasútvonal és környezete

A 17. ábrán bemutatott, a Közforgalmú Menetrend 116 sz. mezőjében szereplő normál nyomtávolságú, B₂ kategóriájú, egyvágányú, dízelüzemű Nyíregyháza – Vásárosnamény vasútvonal teljes hosszában az Észak-Alföldi Régió Szabolcs–Szatmár–Bereg megyéjében fekszik. A 2005. évi CLXXXIII. tv. 1. sz. melléklete szerint a

regionális jelentőségű mellékvonali hálózat része.

A Nyírséget Bereggel összekötő vasút megépítését a Nyíregyháza–Vásárosnaményi HÉV vállalta magára és 1904. december 12-én adta át a forgalomnak. A vonal megépítésének célja Szabolcs és Bereg megyék fővonalakkal fel nem tárt területeinek kiszolgálása, a térség mezőgazdasági termékeinek szállítása volt. A vasútvonal Szabolcs–Szatmár–Bereg megye középső területeit tárja fel, az érintett településeknek a megyeszékhellyel és saját kistérségi központjaikkal biztosít kapcsolatot. A vonal menti települések közül jelentősebb iparral Nyíregyháza, Nyírmada és Vásárosnamény rendelkezik. A vonalon jelentős áruforgalmat visel a Nyíregyháza – Nyíregyháza külső, illetve a Nyírmada – Vásárosnamény szakasz, mely utóbbi a kapacitás hiányosságok – alacsony tengelyterhelés – miatt nemrégiben átépült.

A vonal kezdőpontja Nyíregyháza, Szabolcs–Szatmár–Bereg megye székhelye, melynek vasútállomását érinti a

- a Budapest – Miskolc – Szerencs – Nyíregyháza/Sátoraljaújhely illetve Görögszálláson keresztül az
- (Ohat–Pusztakócs –) Tiszalök – Nyíregyháza helyiérdekű vonal, melynek Ohat–Pusztakócs – Tiszalök szakaszán 2009. óta nincs személyforgalom;
- a Budapest – Szolnok – Debrecen – Nyíregyháza – Záhony fővonalak,
- a Nyíregyháza – Mátészalka – Fehérgyarmat (– Zajta) vasút; melynek Fehérgyarmat – Zajta szakaszán 2009. decemberétől a személyforgalom szünetel; az utóbbihoz Nagykállón keresztül csatlakozott
- (Nyíregyháza –) Nagykálló – Nyíradony helyiérdekű vonal, melyen

2007. óta nincs személyforgalom;

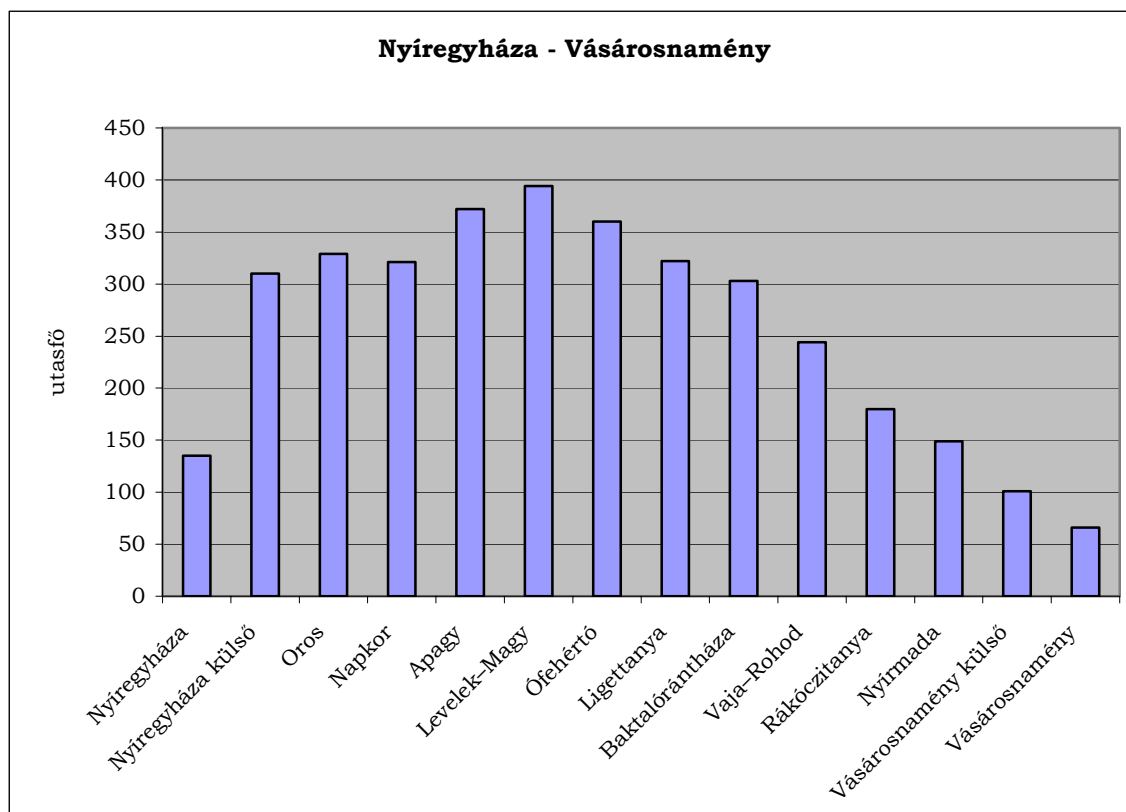
- a Nyíregyháza – Herminatanya – Balsai Tisza-part
- és a (Nyíregyháza –) Herminatanya – Dombrád keskeny nyomközű vasutak, mely utóbbiakon 2009. decemberétől szünetel a forgalom.

A vonal végpontja Vásárosnamény a Mátészalka – Záhony vasútvonal középállomása.

A vonallal részben párhuzamosan haladó 41 sz. főúton menetrendszerinti autóbusz-közlekedés van.

A síkvidéki jellegű pálya engedélyezési sebessége 60 km/h, a frissen átépített Nyírmada – Vásárosnamény szakasz kivételével az engedélyezett tengelyterhelés 185, az átépített szakaszon pedig 210 kN. A kedvező geometriájú vasút vonalvezetése alapján akár 80 km/h sebességre is alkalmas lenne.

A vonal 2007. évi személyforgalmát a **7. grafikon** mutatja be.



7. grafikon: A Nyíregyháza – Vásárosnamény vasútvonal 2007. évi hétköznapi utasforgalma

3.10.2. A VASÚTVONAL FEJLESZTÉSÉRE VONATKOZÓ TERVEK, JAVASLATOK

A vonalon már most is működő ITF rendszerű menetrend szerint nyújtott szolgáltatás tartós biztosítása, a 60 perces megvalósíthatósága, illetve a menetidő csökkentése érdekében meg kell szüntetni a vonali

sebességkorlátozásokat, valamint kisállomási biztosítóberendezést kell telepíteni Nyíregyháza külső, Ófehértó és Nyírmada állomásokon. A javasolt fejlesztések összköltsége 2007. évi árszínvonalon mintegy 6 600 mFt.

Nyíregyháza állomás részleges felújítása néhány éve készült el. A projekt keretében megújult a felvételi épület és a peronok megközelítése érdekében gyalogos aluljáró is épült. Kismértékben megújult az állomási előtér is, azonban a tervezett intermodális személyszállítási létesítmény nem valósult meg. A jelenleg az előkészítés legkezdetibb fázisban lévő projekt részeként össze kell kapcsolni a nagyvasúti és a helyi és helyközi autóbusz-közlekedést, illetve kedvező döntés esetén a keskeny nyomközű vasutat is. Az így kialakuló forgalmas létesítmény megvalósításába, üzemeltetésébe vállalkozói tőkét is célszerű bevonni.

A vonali fejlesztések járulékos eredményeként lényegesen javulhat a szolgáltatási színvonala a határon inneni és túli beregi térség autóbuszos közlekedésének kiszolgálására tervezett vásárosnaményi intermodális személyszállítási központnak is.

A vonal meghosszabításaként épült volna meg a Vásárosnamény – Beregszász – Munkács vasútvonal, mely a Bereg megyei városok és az Alföld közötti kapcsolatot lett volna hivatott javítani.

3.11. 117 (OHAT-PUSZTAKÓCS –) TISZALÖK – NYÍREGYHÁZA VASÚTVONAL

3.11.1. A VASÚTVONAL ÉS KÖRNYEZETE, A HÁLÓZATBAN ÉS A RÉGIÓBAN BETÖLTÖTT SZEREPE



**18. ábra: Az (Ohat–Pusztakócs –) Tiszalök –
Nyíregyháza vasútvonal és környezete**

A 18. ábrán bemutatott, a Közforgalmú Menetrend 117 sz. mezőjében szereplő normál nyomtávolságú, egyvágányú B₂ kategóriájú, egyvágányú, dízelüzemű (Ohat–Pusztakócs –) Tiszalök – Nyíregyháza vasútvonal Ohat–Pusztakócs – Újtikos szakasza az Észak-Alföldi Régió Hajdú-Bihar, míg a **TISZADOB – GÖRÖGSZÁLLÁS (– NYÍREGYHÁZA** szakasza ugyanezen régió Szabolcs–

Szatmár-Bereg megyéiben fekszik. A vonal a 2005. évi CLXXXIII tv. 1. sz. melléklete

szerint a regionális jelentőségű mellékvonali hálózat része.

A vonal két szakaszban épült ki. A kiépítése idején Ohatkócs – Tiszapolgár (ma Óhat–Pusztakócs – Polgár) szakaszt a Debrecen–Füzesabony–Polgári HÉV építette ki és helyezte üzembe 1891. augusztus 5-én. A Tiszapolgár – Királytelek (ma Polgár – Görögszállás) szakaszt pedig a Tiszapolgár–Nyíregyházai HÉV valósította meg és 1896. október 26-án adta át a forgalomnak.

A vasútvonalak megépítésének célja a Hajdúság és Szabolcs Tisza menti, fővonalakkal fel nem tárt területeinek kiszolgálása, a térség mezőgazdasági termékeinek szállítása volt. A vasút a Tisza bal partján elhelyezkedő településeket fűzi fel. A vonal mellett helyezkedik el Polgár, Hajdú-Bihar megye egyik legdinamikusabban fejlődő városa, melynek ipari parkja iparvágány csatlakozással rendelkezik. Déli, Tiszalökiig terjedő szakaszán az érintett települések és kistérségi központjaik között csupán három, Polgár környéki település esetében biztosít kapcsolatot.

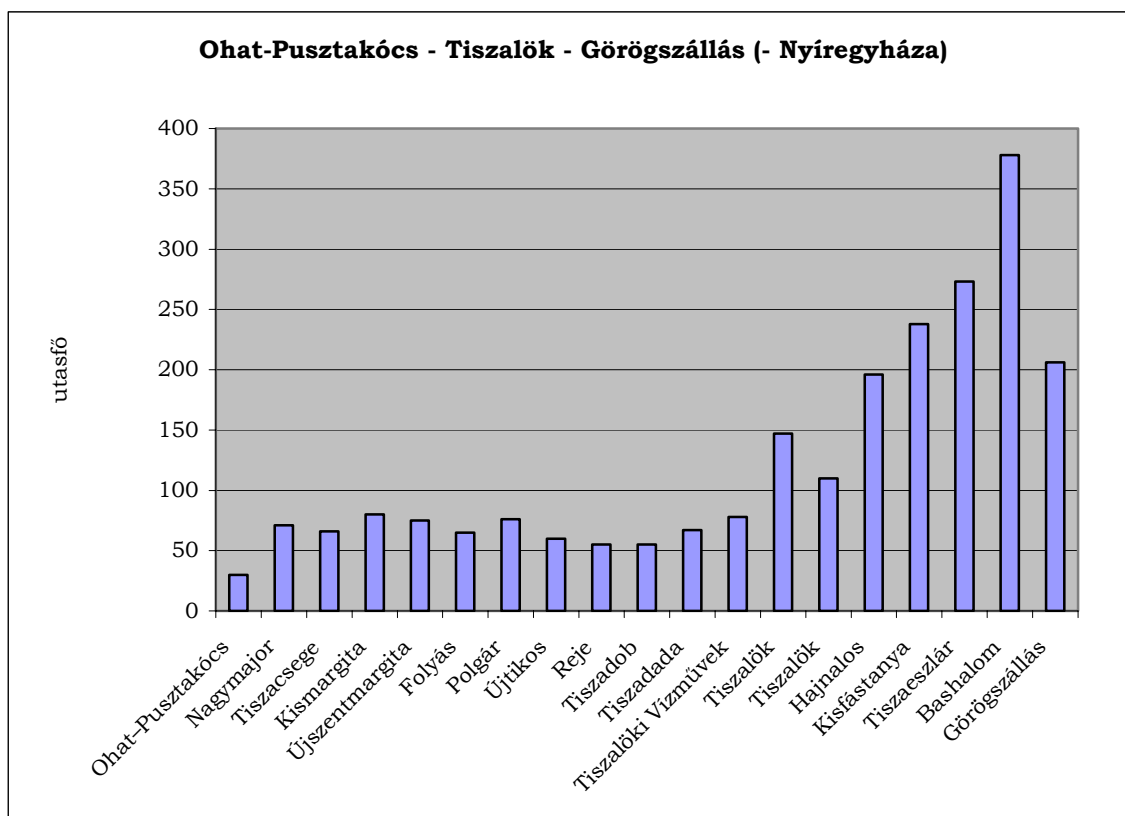
A vonal menti települések jelentősebb iparral nem rendelkeznek, nagyobb idegenforgalmi vonzerőt a Hortobágy, illetve a Tisza jelenthet, ezek azonban itt többnyire kihasználatlanok, illetve váltakozó sikerűek, mint pl. Tiszacsegén a Csege nevű hajó üzemeltetése. A tiszadobi Andrassy-kastély parkja a helyszíne a minden év augusztus elején, a *Zongora ünnepe keleten* címmel megrendezett, világhírű művészeket felvonultató koncertsorozatnak.

A vonal menti települések közül jelentősebb iparral csak Polgár rendelkezik. Említhető mértékű áruforgalmat nem visel. A korábbi répaszállítás a szerencsi cukorgyár bezártával megszűnt.

Az Ohat-Pusztakócs – Tiszalök szakaszon a 2009/10. évi menetrendváltástól a személyszállítás szünetel.

Tiszalöknél csatlakozik a vonalhoz a Debrecen – Tiszalök helyiérdekű vasút.

Görögszállásnál csatlakozik a helyiérdekű vasút a Budapest – Hatvan – Miskolc – Níregyháza/Sátoralja újhely fővonalba.



8. grafikon: Az Ohat-Pusztakócs – Tiszalök – Görögszállás (– Nyíregyháza) vasútvonal 2007. évi hétköznapi utasforgalma

A vonal menetrendszerinti végpontja Nyíregyháza, melynek keresztül kapcsolódik a következő vonalakhoz:

- a Budapest – Szolnok – Debrecen – Nyíregyháza – Záhony – oh.,
- a Nyíregyháza – Mátészalka – Fehérgyarmat (– Zajta) vasút; melynek Fehérgyarmat – Zajta szakaszán 2009. decemberétől a személyforgalom szünetel; az utóbbihoz Nagykállón keresztül csatlakozott
- (Nyíregyháza –) Nagykálló – Nyíradony helyiérdekű vonal, melyen 2007. óta nincs személyforgalom;
- a Nyíregyháza – Vásárosnamény normál nyomtávolságú, valamint
- a Nyíregyháza – Herminatanya – Balsai Tisza-part
- és a (Nyíregyháza –) Herminatanya – Dombrád keskeny

nyomközű vasutak, mely utóbbiakon 2009. decemberétől szünetel a forgalom.

A vonal helyiérdekű jellegű Szabolcs–Szatmár–Bereg megyei szakaszán csak részlegesen vezet párhuzamos alsóbbrendű út, melyeken a vasútétól eltérő vezetésű menetrendszerinti autóbusz-közlekedés van. Bashalom település az autóbusz-forgalom tekintetében zsáktelepülés.

A síkvidéki jellegű vasútvonal két, egymástól markánsan különböző állapotú szakaszból áll. A régebben átépített, helyenként még kis súlyú felépítményt is tartalmazó Ohat–Pusztakócs – Tiszalök szakaszon az engedélyezett tengelyterhelés 185 kN, a sebesség 60 km/h. Az újabban korszerűsített Tiszalök – Görögcsallás szakasz engedélyezett tengelyterhelése 210 kN, a legutóbbi átépítés óta kiépítési sebessége 80 km/h, azonban mivel a hatósági engedély beszerzése nem történt meg, az engedélyezési sebesség csak 60 km/h.

A vonal 2007. évi személyforgalmát a **8. grafikon** mutatja be.

3.11.2. A VASÚTVONAL FEJLESZTÉSÉRE VONATKOZÓ TERVEK, JAVASLATOK

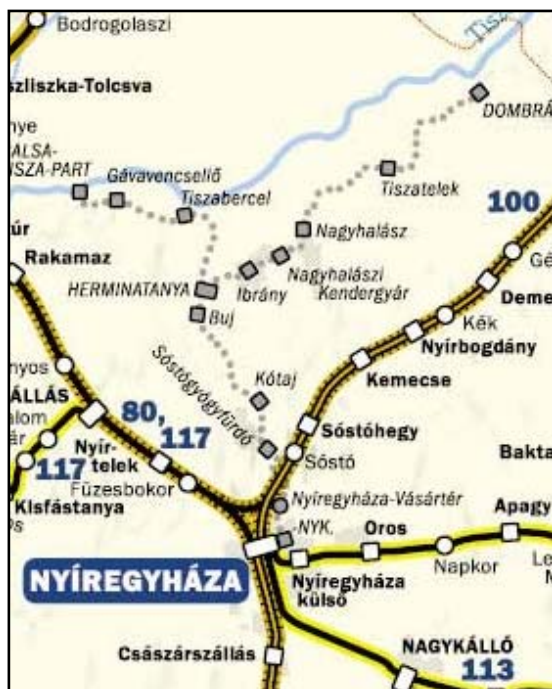
A vonal déli, Ohat–Pusztakócs – Polgár – Tiszalök szakasza földrajzi adottságai miatt a regionális személyközlekedés lebonyolítására nem alkalmas, mivel nem köti össze az érintett településeket saját kistérségi központjaikkal. Itt a Polgáron működő Ipari Park és más áru fuvarozást igénylő létesítmények kiszolgálása lehet a cél. A korlátozások megszüntetése a teljes szakasz átépítésének költsége 2007. évi árszinten 3 520 mFt. Ezért a fuvarozók igényeinek, illetve a vasút üzemeltetésének gazdaságossági szempontjai alapján mérlegelni szükséges, hogy csak délről Füzesabony, illetve Debrecen, vagy csak északról Miskolc, illetve Nyíregyháza felől történjen-e a kiszolgálás.

Az északi Tiszalök – Görögcsallás vonalon a már most is működő ITF rendszerű menetrend szerint nyújtott szolgáltatás tartós biztosítása, a 60 perces ütem megvalósíthatósághoz csupán a hiányzó hatósági engedélyek beszerzése szükséges, melyek költségigénye 2007. évi árakon mindössze 23 mFt.

A vonal jelenlegi funkciójától függetlenül időről-időre felmerül egyes szakaszainak felhasználása a kapacitáshiánnyal küzdő (Miskolc – Szerencs →) Mezőzombor – Nyíregyháza vasútvonal tehermentesítése céljából. A terveket a Budapest – Miskolc – Szerencs – Nyíregyháza vasútvonalnál ismertettük.

3.12. 118 NYÍREGYHÁZA NYK. — BALSAI TISZA-PART ÉS 119 NYÍREGYHÁZA NYK. — DOMBRÁD VASÚTVONALAK

3.12.1. A VASÚTVONALAK ÉS KÖRNYEZETÜK, A HÁLÓZATBAN ÉS A RÉGIÓBAN BETÖLTÖTT SZEREPÜK



**19. ábra: A Nyíregyháza Ny.K. —
Balsai Tisza-part és a Nyíregyháza
— Dombrád vasútvonalak és
környezetük**

A 19. ábrán bemutatott, a Közforgalmú Menetrend 118, illetve 119 sz. mezőjében szereplő 760 mm-es, keskeny nyomtávolságú, egyvágányú B₂ kategóriájú, egyvágányú, dízelüzemű Nyíregyháza NyK. — Balsai Tisza-part és a hozzá Herminatanyánál csatlakozó Nyíregyháza NyK. — Dombrád vasútvonalak az Észak-Alföldi Régió Szabolcs-Szatmár-Bereg megyéjében fekszenek. A 2005. évi CLXXXIII tv. 1. sz. melléklete szerint a regionális jelentőségű mellékvonali hálózat részei.

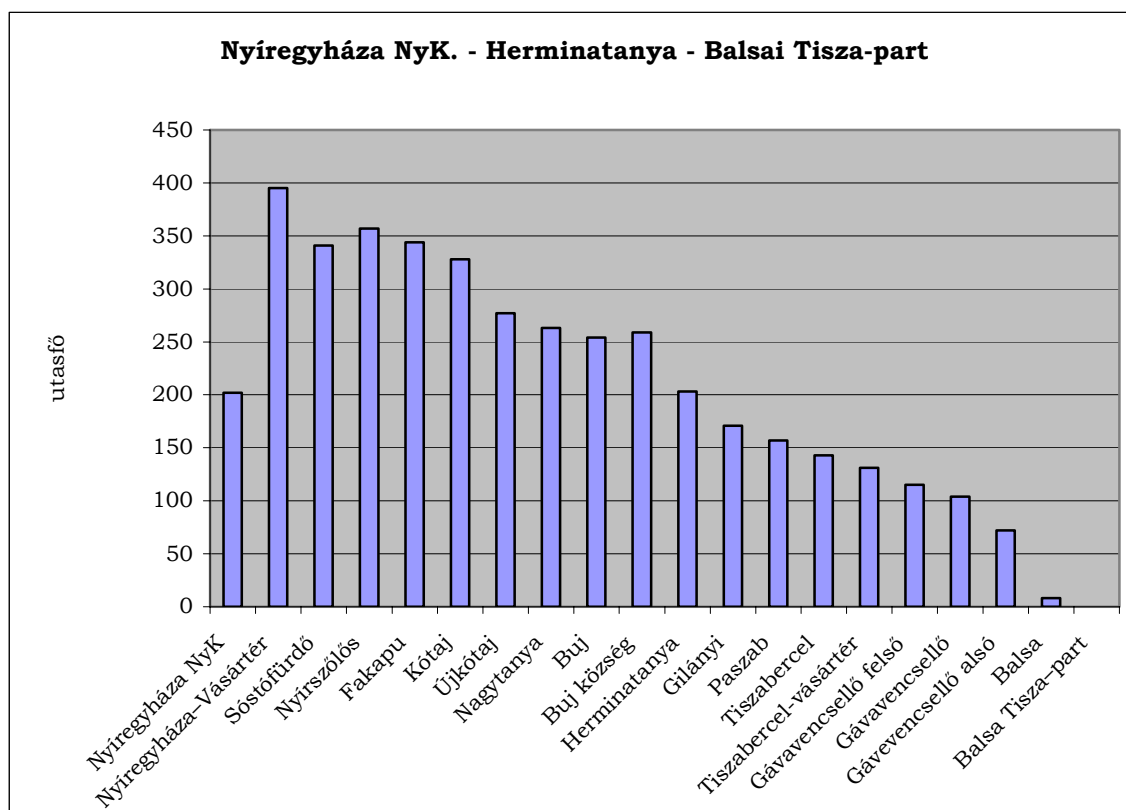
A jelenlegi keskeny-nyomközű vasútvonali hálózat több ütemben valósult meg. Az első, Nyíregyháza — Dombrád szakaszt a Nyíregyháza-Vidéki Kisvasutak építette ki és helyezte forgalomba 1905. december 20-án. A második Buj — Balsa vonalrészét már az új tulajdonos, a

Részvénytársaság a Villamos- és Közlekedési Vállalatok Számára (Tröszt) építette meg és helyezte üzembe 1911. augusztus 5-én. Ekkor indult meg a vonalon Nagyállomástól Tölgyeserdőig, nyáron pedig Sóstófürdőig a Nyíregyházán belüli városi villamосközlekedés is. A vonal fejlődésének következő időszakaszát a Nyírbodrogi Kisvasút irányította, mely megépítette Balsa és Kenézlő között a Tisza-hidat, 60 km/h engedélyezési sebességű kisvasúti összeköttetést biztosítva Nyíregyháza és Sátoraljaújhely között. A balsai hidat 1944 október végén felrobbantották, így megszűnt a kisvasút bodrogi közti kapcsolata. A Nyíregyháza belvárosi szakaszt és a városi villamost 1969. május 31-ével számolták fel, amikor a várost nyugatról elkerülve, a záhonyi fővonal mellé helyezték a Sóstógyógyfürdőig terjedő szakaszt.

A kisvasutak megépítésének célja Szabolcs és Zemplén Tisza menti, fővonalakkal fel nem tárt területeinek kiszolgálása, a térség mezőgazdasági termékeinek szállítása volt. A vonalak Nyíregyházán túli települései jelentősebb iparral nem rendelkeznek, nagy idegenforgalmi vonzerőt jelentő attrakciójuk a Tisza, amely azonban nincs kellően kihasználva. A vonalak

áruforgalmat nem viselnek.

A vonalakon a 2009/10. évi menetrendváltástól a személyszállítás szünetel.



9. grafikon: Nyíregyháza NyK. — Balsai Tisza-part vasútvonal 2007. évi hétköznapi utasforgalma

A vonalak kezdőpontja Nyíregyháza, Szabolcs-Szatmár-Bereg megye székhelye, melynek állomásán keresztül a keskeny nyomközű vasutaknak kapcsolata van

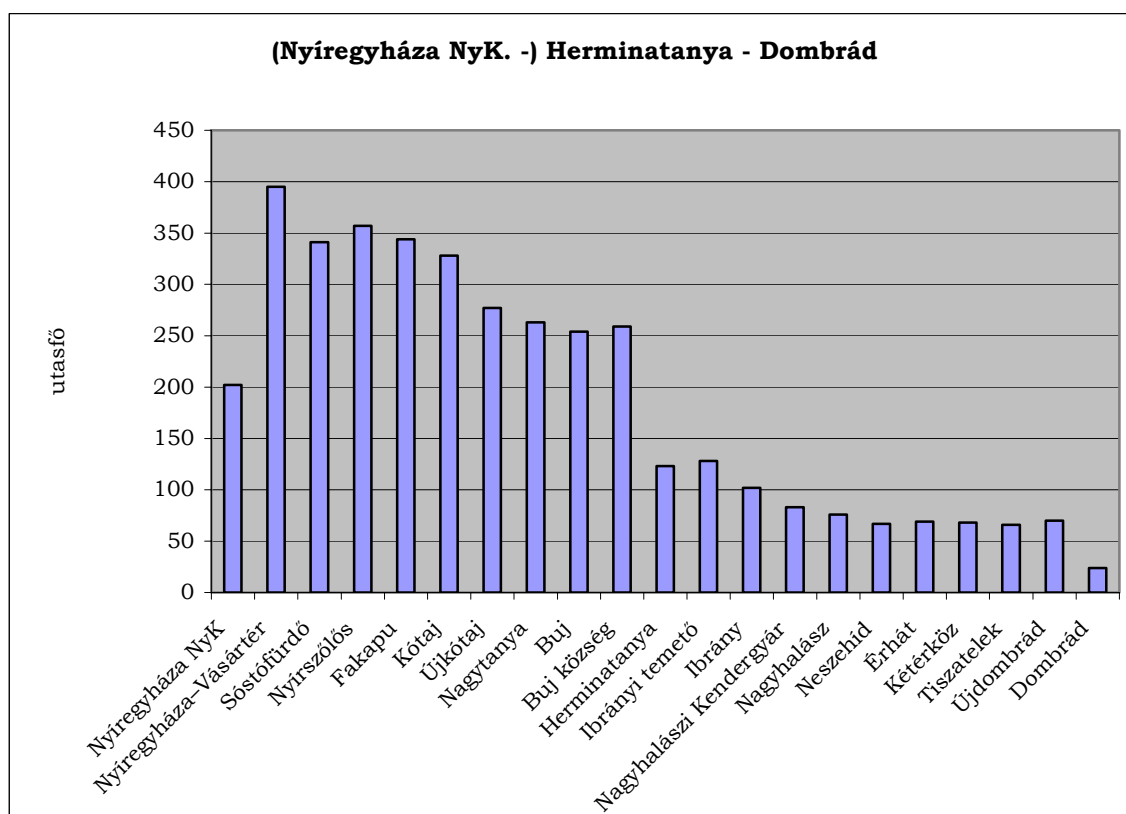
- a Budapest — Miskolc — Szerencs — Nyíregyháza/Sátoraljaújhely illetve Görögszálláson keresztül az
- (Ohat-Pusztakócs —) Tiszalök — Nyíregyháza helyiérdekű vonallal, melynek Ohat-Pusztakócs — Tiszalök szakaszán 2009. óta nincs személyforgalom;
- a Budapest — Szolnok — Debrecen — Nyíregyháza — Záhony,
- a Nyíregyháza — Mátészalka — Fehérgyarmat (— Zajta) vasúttal; melynek Fehérgyarmat — Zajta szakaszán 2009. decemberétől a személyforgalom szünetel; az utóbbihoz Nagykállón keresztül csatlakozott
- (Nyíregyháza —) Nagykálló — Nyíradony helyiérdekű vonal, melyen 2007. óta nincs személyforgalom és a
- a Nyíregyháza — Vásárosnamény vonallal.

A síkvidéki jellegű, keskeny nyomközű vonalakon az engedélyezett tengelyterhelés 80 kN, kiépítési sebességük 60, engedélyezési sebességük

pedig pedig 40 km/h. A vasútvonal jelentős hosszban a Lónyai-csatorna töltésén vezet. A pályában emiatt jelentős – több km – hosszban féloldalas süppedés alakult ki. A vasúti forgalmat nagymértékben korlátozza az esetenkénti magas vízszint.

A vonalakkal párhuzamosan haladó alsóbb rendű közutakon szakaszosan van menetrendszerinti autóbusz-közlekedés.

A vonalak 2007. évi személyforgalmát a **9. és 10. grafikon** mutatja be.



10. grafikon: A Nyíregyháza NyK. – Dombrád vasútvonal 2007. évi hétköznapi utasforgalma

3.12.2. A VASÚTVONAL FEJLESZTÉSÉRE VONATKOZÓ TERVEK, JAVASLATOK

Jelenlegi állapotukban a vonalakon az ITF rendszerű menetrendi szolgáltatás nem valósítható meg, azok teljes átépítésre szorulnak, melynek becsült költsége 2007. évi árszinten mintegy 2 600 mFt.

Nyíregyháza Város Önkormányzata vizsgálja annak lehetőségét, hogy a Sóstógyógyfürdőig terjedő belső szakasz forgalmát turisztikai céllal ismét beindítja.

A keskeny nyomközű vasutak további lehetséges sorsát három forgatókönyv írja le.

Az első a „lassú halál”. Ekkor Nyíregyháza városa, illetve valamely vasútbarát kör idegenforgalmi céllal időszakosan üzemelteti a vonalakat, illetve azok egyes szakaszait. Forráshiány miatt a vasút karbantartása, de

esetenként őrzése is akadozhat, így a helyszínen meglévő vonzerő már egyre kevésbé egyensúlyozza ki a szolgáltatás minőségének csökkenését.

A második a „gyors halál”. Ekkor a tulajdonosi jogokat gyakorló minisztérium egy vonással dönt a vonal bezárásáról. A felhagyott nyomvonalon közút vagy kerékpárút létesül.

A harmadik a „feltámadás”. Ekkor a tulajdonos és az abban érdekeltek összefogásával átépül a vasút – vagy annak egy része –, valamint megújul járműparkja is. Kihasználja azt az előnyét, hogy az autóbushoz hasonlóan az érintett települések belterületén halad, így nem kényszeríti hosszabb gyaloglásra, kerékpár vagy személygépkocsi használatára utasát.

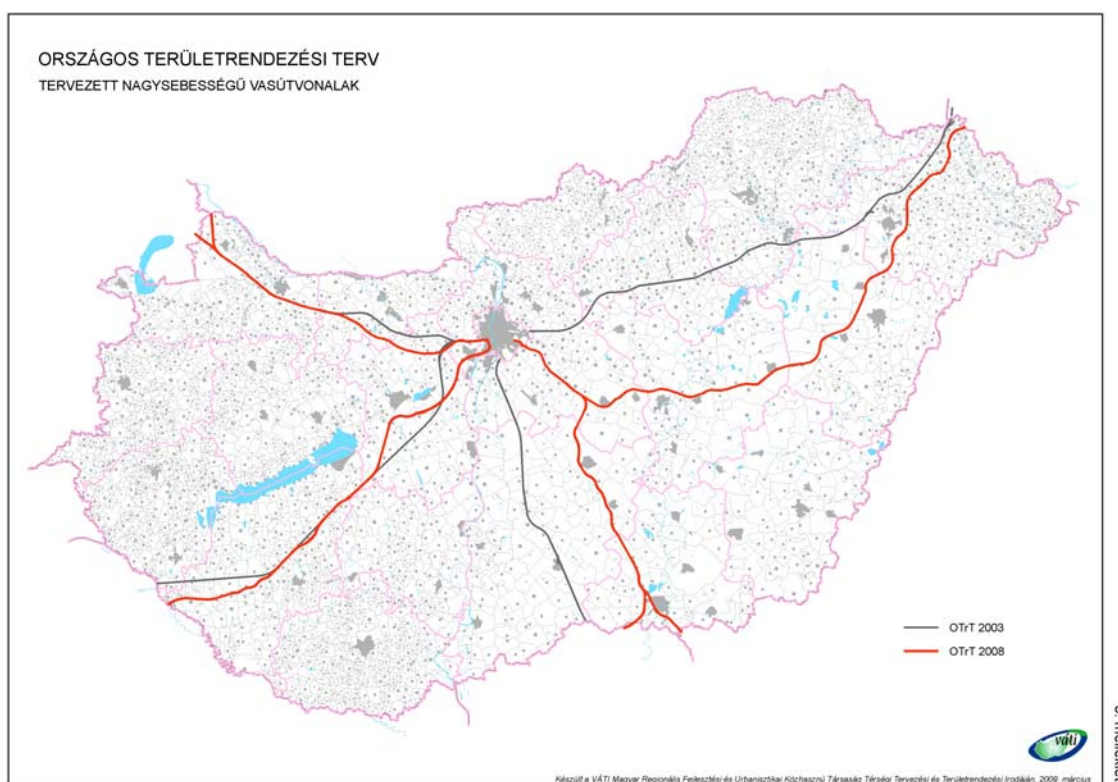
A felrobbantott balsai Tisza-híd kapcsán szükséges megjegyezni, hogy annak „csupán” acélszerkezete ment tönkre, pillérei és a hozzá vezető földművek még ma is állnak. Célszerűnek látszik ezért felhasználásukkal egy új közúti hidat létesíteni, javítva ezzel a ma nehezen megközelíthető Bodroghöz elérhetőségén. A javasolt híd megépítéséről azonban mielőbb döntést szükséges hozni, mert a MÁV vonatkozó bevételelőírásainak teljesítése érdekében az érintett ingatlan értékesítését tervezi.

3.13. NAGYSEBESSÉGŰ VASÚT (NSV) ÉS A KAPCSOLÓDÓ VASÚTFEJLESZTÉSI TERVEK

3.13.1. NAGYSEBESSÉGŰ VASÚT (NSV)

Alkalmazkodva a világ és Európa fejlettebb vasútjaihoz az elmúlt évezred végén Magyarországon is megkezdődött a nagysebességű vasúti hálózat (NSV) tervezése. A vonatkozó 703 sz. UIC döntés alapján a MÁVTI Kft. 1995-ben az alábbiak szerint határozta meg főbb műszaki paramétereit:

- tervezési sebesség: 300 km/h (200–250 km/h);
- vágányok száma nyíltvonalon: 2;
- vágánytengelytávolság nyíltvonalon: 4,2 m
- engedélyezett tengelyterhelés: 225 kN;
- maximális emelkedő/lejtő: 12,5‰;
- minimális vízszintes ívsugár 8 000 m (6 000 m);
- vasútüzemi célú állomások: 20–30 km-ként;
- elágazások/csatlakozások a hagyományos vasúthoz: szükség szerint.



20. ábra: Az Országos Területrendezési Tervben szereplő nagysebességű vasútvonalak

Az Országos Területrendezési Terv (OTRT) szerkezeti terveiben szereplő nagysebességű vonalak (20. ábra) kiépítése két- vagy többoldalú nemzetközi egyezmények alapján történhet. A területfoglalás csökkentése, az ökológiai hálózat kisebb zavartatása érdekében — ahol az lehetséges — a

nagysebességű vasutat meglévő vagy tervezett autópályákkal közös közlekedési sávban kell vezetni.

A magyarországi NSV hálózat megvalósítása során

- prioritása van a Bécs/Pozsony – Budapest vonalnak;
- ezt követi a Ferihegyi Nemzetközi Repülőtér nagysebességű vasúttal történő kiszolgálása;
- az V. korridor keleti ágaként a Ferihegyi repülőtéri csatlakozás után a Szolnok – Debrecen – ukrán határ;
- a korábban a kelebiai vonal mellett tervezett nyomvonal helyett az V. korridor keleti ágából Szeged irányába kiágazó, Belgrád és a Balkán felé vezető vonal;
- a még nem rögzített nyomvonalú Velence – Trieszt – Budapest útvonal.

A megyét e hálózat keleti ága érinti, mely a tervezés finomítása során a korábbi északi, miskolci irányból délebbre, a Szolnok – Debrecen – Nyíregyháza vonal közelébe került.

3.13.2. AZ NSV-HEZ KAPCSOLÓDÓ FEJLESZTÉSI TERVEK

Az elmúlt időszakban időről-időre felmerül a széles nyomtávú vasúti hálózat közép-európai továbbvezetésének gondolata. Az eredeti elképzelések szerint az új, nagyteljesítményű vonal Szlovákiában, az ukrán határtól Pozsonyig, illetve Bécsig épülne ki, így közvetlen kapcsolat alakulhatna ki a széles nyomtávú vasút és a Duna-Majna csatorna között.

A Szlovákiával versenyző magyar politikában erre válaszul jelent meg e vonal magyarországi vezetésének gondolata. Megvalósítását két változatban vizsgálták meg: az első a meglévő nyomtávú vonalak átépítésével, ún. fonódott vágányokkal kívánta megoldani, a második önálló vonalat javasolt létesíteni. Mindkét változat végpontja Győr-Gönyű, vagy az egyébként is nagy áru fuvarozási célpont Dunaújváros.

A magyarországi szélesnyomtávú vasút keleti ága az ukrán határtól Szolnok/Cegléd térségéig a nagysebességű vasúttal közös közlekedési sávban haladna, majd onnan a tervezett, Budapestet délről elkerülő, ún. V0 vonallal és az M8 autópálya Duna-Tisza közti szakaszával párhuzamosan vezethet. Dunaújvárost északról kerülve érne el Pusztaszabolcsot, majd a Székesfehérvár – Komárom – Győr-Gönyű vonalon érne el a Dunát. A Gönyűig történő továbbvezetést a Duna Esztergom alatti szakasza hajózhatósági nehézségei indokolná.

Jelen tanulmány szerzője a széles nyomtávú vonal továbbépítésével nem ért egyet, mivel az veszélyeztetheti a jelentős források bevonásával megvalósuló záhonyi fejlesztések megterülését, illetve – egymással ellenkező előjelű – foglalkoztatási gondokat okozhat mind a keleti határszéleken, ahonnan a munkalehetőség elvándorol, illetve munkaerőhiány léphet fel a nyugati térségekben.

Az érintett régiók számára kedvezőbb lenne az átrakókörzet integrált fejlesztése, azaz a három országban folyó tevékenységek, tervezett fejlesztések összehangolása, a meglévő párhuzamosságok kiszűrése, a sinergiák erősítése.

4. AZ ELŐZŐEKBE MEGHATÁROZOTT BEAVATKOZÁSOK RANGSOROLÁSA

Az előző fejezetben bemutatott fejlesztések két fő csoportba sorolhatók. Az elsőbe a nemzetközi hálózat részei tartoznak. Ezek fejlesztése kidolgozott, a KözOP-ban rangsorolt projektek keretében történik.

A második kategóriába a belföldi vasúthálózat elemei tartoznak. Az ezeken végrehajtandó fejlesztéseket az említett KTI tanulmány rangsorolta az alábbi négy szempont alapján:

- hosszuk;
- az kiszolgált népesség száma;
- a megvalósítható ütem minősége és
- a bekerülési költség.

A fenti szempontok alapján a megye regionális vasúthálózatán végrehajtandó fejlesztések rangsora a következő:

1. Debrecen – Nyírbátor – Mátészalka
2. Debrecen – Tiszalök
- 3–5. Nyíregyháza – Nyírbátor – Mátészalka – Fehérgyarmat (– Zajta)
Nyíregyháza – Vásárosnamény
Tiszalök – Görögszállás (– Nyíregyháza)
- 6–7. Mátészalka – Záhony
Nyíregyháza – Nyíradony
- 8–9. Tiborszállás – Mátészalka
Nyíregyháza NyK. – Dombrád
10. Nyíregyháza NyK. – Balsai Tisza-part
11. Ohat–Pusztakócs – Tiszalök
12. Csenger – Mátészalka

Az értékelése során szembe tűnő, hogy viszonylag jó helyezést kaptak olyan vonalak, melyeken a személyszállítás már megszűnt, vagy amelyeket ez fenyeget. Ilyen például a Nyíregyháza – Nyíradony vonal, mely a szabolcsi megyeszékhely elővárosi forgalmában játszhatna, játszhatott volna fontos szerepet, amennyiben azon megfelelő kínálati menetrend lenne. Ilyenek továbbá a nyíregyházai kisvasút vonalai is, amelyek viszonylag nem nagy költségű beavatkozással az autóbusz-közlekedésnél hatékonyabb, környezetbarátabb szolgáltatásra lennének alkalmasak.

Ezzel szemben a táblázat végén szerepelnek olyan vonalak, melyek nemzetközi regionális szempontból fontosak vagy azok lehetnek. Az értékelés során nem volt mód kiemelni a szatmári térség határ felé vezető vonalait. Így nem vettük figyelembe azt a tényt sem, hogy a Tiborszállás – Mátészalka vonal esetében van egy most is működő Nagykaroly – Börvely – oh. vonal, vagy hogy a Nyíregyháza – Nagyálló – Nyírbátor – Mátészalka – Kocsord alsó – Zajta vonalon a Fehérgyarmati Kistérség a hiányzó Zajta – oh. – Nagypeleske – Szatmárnémeti szakasz visszaépítését tervezi...

A két hiányzó határátmenet esetében nagyobb térségfejlesztő szerepe

lehet az egyéb közlekedési lehetőséggel el nem látott zajtai térségben vezető vonalnak, amely egyébként a régióban fontos kistérségi központot Fehérgyarmatot is beköti a nemzetközi forgalomba.

IRODALOM

Borza V.: A korszerű hazai vasúti személyszállítás menetrend-szerkezetét leképező távolsági ütemtérkép, Közlekedéstudományi Szemle LIV. évfolyam 2004/11. pp

Kormányos L.: A vasúti személyszállítási szolgáltatásfejlesztés piaci alapokra helyezése az értékelemzés alkalmazásával, Közlekedéstudományi Szemle LIII. évfolyam 2003/12. pp. 456–464.

Vasúti nagylexikon MÁV Rt. 2005.

Közlekedéstudományi Intézet közvetlen utasszámlálásaira,

GfK Hungária Picakutató Intézet 2006-ban végzett utasszámlálás KTI által készített elemzéseire,

Magyarország személyszállítási térképe Alappont Kft. 2002.

Az ITF-rendszer hatékonyságának növelése érdekében végrehajtandó infrastrukturális beavatkozások meghatározása az Észak-Alföldi Régió helyiérdekű vasúthálózatán KTI Nonprofit Kft. 2008.

Káldi I. – Kovács G. E. – Perger I. – Piros A: Varratmentes Európa II. Vasúti határátmenetek vizsgálata 2009.

A magyarországi nagysebességű vasúti hálózat fejlesztési paramétereinek meghatározása a kiépülő európai nagysebességű hálózat tendenciáinak felmérése alapján és a Velence – Trieszt – Budapest nagysebességű nyomvonal-vezetési alternatívái és hatástanulmánya MÁVTI Kft. 2009.