



# Nyírbátor Város Településrendezési Eszközeinek módosításához

Véleményezési  
dokumentáció  
(partnerek és  
véleményezésre  
jogosult szervek  
részére)



„Kerékpárút 2026”



Tervező:

URBAN Linea  
Tervező és Szolgáltató Kft.  
(C-15 – 1140)

2026

Nyírbátor Város Településrendezési eszközeinek  
- módosítása a belterületen a Pócsi utca, Rét utca, 113 sz. vasútvonal, megszűnő belterületi  
határ, valamint Gyulaji utca által közre zárt területre –

**Véleményezési dokumentáció**  
(partnerek és véleményezésre jogosult szervek részére)  
„Kerékpárút 2026”

**Aláírólap**

Településrendező tervező:



.....  
**Labbancz András**  
okl. településmérnök  
terület-, és településfejlesztési  
szakértő  
TT-15 – 0378

Tervező munkatárs:



.....  
**Ugochukwu Georgina**  
településtervező,  
terület- és településfejlesztési  
szakértő

Ügyvezető igazgató:



.....  
**Labbancz András**

Nyírbátor Város Településrendezési eszközeinek  
- módosítása a belterületen a Pócsi utca, Rét utca, 113 sz. vasútvonal, megszűnő belterületi  
határ, valamint Gyulaji utca által közre zárt területre –

**Véleményezési dokumentáció**  
(partnerek és véleményezésre jogosult szervek részére)  
*„Kerékpárút 2026”*

**Tartalomjegyzék**

<b>1. Előzmények</b>	<b>4</b>
<b>2. Jogszabályi követelményeknek való megfelelés</b>	<b>10</b>
<b>3. Településszerkezeti módosítások</b>	<b>12</b>
<b>4. Alátámasztó és egyéb munkarészek</b>	<b>13</b>
<b>5. Szabályozási módosítások</b>	<b>37</b>
<b>6. Nyilatkozatok</b>	<b>41</b>

## 1. Előzmények

### 1.1 A területre jelenleg a következő településrendezési eszközök vannak hatályban

- 25/2022. (III. 25) számú határozat, Nyírbátor Város Településszerkezeti tervének és szerkezeti terv leírásának elfogadásáról
- 5/2022. (III. 25) számú rendelet, Nyírbátor Város Helyi Építési Szabályzatáról és Szabályozás Tervének elfogadásáról

### 1.2 Átnézeti térkép



(Forrás: saját szerkesztés)

### 1.3. Helyszíni, környezet és a fejlesztés bemutatása

#### 1. Beavatkozási pont

A beavatkozási terület belterületen a Pócsi utca – Rét utca – 113 sz. vasútvonal – megszűnő belterületi határ – Gyulaji utca által határolt tömbben helyezkedik el.



(Forrás: <https://ekozmu.e-epites.hu>)

Az Önkormányzat a Nyírbátor, Gyulaji utca egy szakaszán kerékpárutat kíván létesíteni és megvalósítani, Európai Uniós forrásból, az **Interreg VI-A NEXT Magyarország Szlovákia Románia Ukrajna Program** keretéből. A tervezett beruházás célja az észak–déli irányú kerékpáros hálózati kapcsolat folytonosságának biztosítása a Gyulaji utca térségében.

A tervezési terület a Bóni utca és a Damjanich utca közötti szakaszt érinti, ahol az észak–déli irányú kerékpáros összeköttetés kialakítása a cél. A nyomvonal kijelölése során elsődleges szempont a közlekedésbiztonság, a meglévő közúti és közmű-infrastruktúrához való illeszkedés, valamint a környező ingatlanok megközelíthetőségének fenntartása. A kialakítás a hatályos útügyi műszaki előírások és kerékpárforgalmi létesítményekre vonatkozó szabványok figyelembevételével történik.

#### Átnézeti helyszínrajz



(Forrás: Nyírbátor Város Önkormányzat)

Övezeti átsorolás beépítésre szánt kertvárosias lakóterület és településközpont vegyes terület építési övezetéből beépítésre nem szánt I. rendű közlekedési terület övezetébe övezetbe.

A tervezési terület belterületen helyezkedik el. Természetvédelmi érintettsége a területnek nincs. A terület nem érintett a Nemzeti Ökológiai Hálózat övezetével és a NATURA2000 területekkel.

A beavatkozási terület nem érintett ismert régészeti területtel, épített örökség nem található a tervezési területen belül.

Új beépítésre szánt terület nem alakul ki.

Az építési övezet / övezet jelenlegi besorolása, a normatív értékek összefoglaló táblázata:

<b>Módosítással érintett építési övezet / övezet besorolás</b>	
Lke-1	Kertvárosias lakóterület építési övezete
O	Oldalhatáron álló beépítési mód
35	35 % - a beépítettség legnagyobb mértéke
5,5 m	5,5 m – a megengedett legnagyobb építménymagasság
420	420 m <sup>2</sup> – a minimum kialakítható telekméret
Vt-3	Településközpont vegyes terület építési övezete
Sz	Szabadon álló beépítési mód
40	40 % - a beépítettség legnagyobb mértéke
6,5 m	6,5 m – a megengedett legnagyobb építménymagasság
1200	1200 m <sup>2</sup> – a minimum kialakítható telekméret

Az építési övezet / övezet módosított besorolása, a normatív értékek összefoglaló táblázata:

<b>Módosítással érintett építési övezet / övezet besorolás</b>	
Köu-1	I. rendű közlekedési terület övezete – Országos mellékút, települési főút, helyi gyűjtőút

A hatályos helyi építési szabályzat a közlekedési terület övezetére vonatkozó előírásai:

*„37. Közlekedési és közmű területek előírásai*

*38. § (1) Az utak szabályozási vonallal meghatározott útépitési területe mentén létesítményt elhelyezni csak az útépitési terület megtartásával szabad. Ezt a területet az annak mentén elhelyezni kívánt létesítmény védőtávolsága sem érintheti. A területbe eső, meglévő építménnyel, közművel, útburkolattal, járdaburkolattal, fasorral (keresztmetszeti elemekkel) kapcsolatos mindennemű tevékenység csak a szabályozási tervekkel összhangban történhet.*

*(2) A közutak építési (szabályozási) szélességén belül utcabútorok elhelyezhetők, illetve utcafásítás (növényzet) telepíthető a külön önkormányzati rendeletben meghatározottak szerint.*

*(3) A tervezett közlekedési területeket, létesítményeket, azok útépitési szélességeit a szabályozási tervek tartalmazzák.*

*(4) Közlekedési területek - melyek egyben közműterületek is - övezetei:*

*a) I. rendű közlekedési célú terület övezete: összekötő út, gyűjtő út*

*b) II. rendű közlekedési célú terület övezete: kiszolgáló út, gyalogút*

*c) vegyesforgalmú út, elsősorban gyalogút*

d) dűlőutak övezete.

(5) Külterületi mező- és erdőgazdasági (üzemi) utak, fő dűlőutak esetén az út szélétől mért 10 - 10 m-en belül beépítésre nem szánt övezetben, építmény nem helyezhető el.

(6) Az országos mellékút és helyi gyűjtő utakat kétirányú járműforgalomra alkalmas útburkolattal és a belterületen, illetőleg beépítésre szánt területek menti szakaszain kétoldali járdával kell ellátni. A kiszolgáló utakat egy- vagy kétirányú járműforgalomra alkalmas útburkolattal és legalább egyoldali járdával kell kiépíteni.

(7) A vasúti közlekedési területeket a szabályozási terv határolja le.

Hatályos és tervezett szabályozási tervi kivágat



Hatályos terv részlete!



Módosított terv részlete!

(Forrás: saját szerkesztés)

*Helyszíni fotók a Nyírgyulaji útról*



## 2. Jogszabályi követelményeknek való megfelelés

A településfejlesztés és a **településrendezés célja** a lakosság életminőségének és a település versenyképességének javítása érdekében

- a fenntartható fejlődést szolgáló településszerkezet és a jó minőségű környezet kialakítása,
- a közérdek érvényesítése az országos, a térségi és a települési érdekek, valamint a jogos magánérdekek összhangjának biztosításával,
- a természeti, táji és építészeti értékek gyarapítása és védelme, az erőforrások kíméletes és környezetbarát hasznosításának elősegítése.

A településrendezésnek csak egyik eleme a településtervezés, ezért a követelmények akkor teljesülhetnek maradéktalanul, ha a rendezés egyéb összetevőiben - mint a közigazgatás, városgazdálkodás, fejlesztési beavatkozások stb. - egyaránt figyelembe lesznek véve. A településtervezési szempontokat a Méptv. 74.§. (2) bekezdés részletezi.



Jelmagyarázat:

0: nincs követelmény, a módosítás ezzel összefüggésben nem releváns

1: érintettség vagy részleges érintettség megállapítható. Az érintettség miatt településrendezési intézkedés nem szükséges.

<p><b>74. § (2) A településtervek megalkotása és módosítása során, valamint a településrendezési sajátos jogintézmények alkalmazásakor figyelemmel kell lenni</b></p>	<p>a) a népesség fizikai, szellemi és lelki igényeire, különös tekintettel a családok, a fiatalok, az idősek, a fogyatékosokkal élő és akadálymentesítési igénnyel élő személyek szükségleteire, az oktatás, a kultúra, a sport, a szabadidő és az üdülés, valamint a civil szervezetek, vallási közösségek működési feltételeinek lehetőségeire,</p>	<p>b) a helyi népesség identitásának erősítésére, kulturális örökségük sokféleségének és gazdagságának megőrzésére,</p>	<p>c) a történeti vagy településképi jelentőségű építészeti örökség és településrész védelmére, megőrzésére és méltó hasznosítására,</p>	<p>d) a népesség megélhetését biztosító gazdasági érdekekre, a munkahelyek megőrzésének és új munkahelyek teremtésének érdekére, valamint az infrastrukturális erőforrások optimális kihasználására,</p>	<p>e) a mező- és erdőgazdaság, a bányászat, a közlekedés, a hírközlés és a közüzemi ellátás területi igényére, és az energiaellátás, a vízellátás és szennyvízkezelés, valamint a hulladékkezelés biztosítására,</p>	<p>f) a klíma-, a környezet-, a természet- és a tájvédelem szempontjaira, valamint a termőfölddel, a felszíni és felszín alatti vizekkel való takarékos gazdálkodásra,</p>	<p>g) a szakszerű csapadékvíz-gazdálkodásra – amely előnyben részesíti a csapadékvíz összegyűjtését és helyben tartását, zöldfelületi kezelését az adottságok és a lehetőségek figyelembevételével – és a vízkárelhárítás területi igényére,</p>	<p>h) a honvédelem, a nemzetbiztonság és a katasztrófavédelem érdekeire.</p>	
<p>Módosítás érintettsége</p>	<p>0</p>	<p>0</p>	<p>0</p>	<p>0</p>	<p>0</p>	<p>0</p>	<p>0</p>	<p>0</p>	
<p>1.</p>	<p>Az érintettségből következő, a vonatkozó követelmények teljesülése</p>	<p>A módosítás nem befolyásolja ezen pont elemeit.</p>	<p>A módosítás nem befolyásolja ezen pont elemeit.</p>	<p>A módosítás révén nem kerül veszélyeztetett helyzetbe a megőrzésre érdemes történeti vagy településképi jelentőségű településrész és az építészeti és régészeti örökség védelme továbbra is biztosított. A módosítás nem befolyásolja ezen pont elemeit.</p>	<p>A módosítás nem befolyásolja ezen pont elemeit.</p>	<p>A módosítás nem befolyásolja ezen pont elemeit.</p>	<p>A módosítás nem befolyásolja ezen pont elemeit.</p>	<p>A módosítás ezen érdekekre figyelemmel tervezett, a HÉSZ eleve tartalmaz csapadékvíz összegyűjtési előírást, melyet a beruházás megvalósítása során érvényesíteni kell.</p>	<p>A módosítás a honvédelem, a nemzetbiztonság és a katasztrófavédelem érdekeit, nem befolyásolja.</p>

2023. évi C. tv: 3.§ (2) Az (4. – 15. §-ok szerinti) építészeti alapelveket a településstervek készítése, módosítása során figyelembe kell venni:

	Módosításra kijelölt területek	Rendezés célja és oka	Jelenlegi területhasználat, övezet, (műv. ág), beépítés	Jóváhagyott területhasználat, övezet, HÉSZ	Terület (ha)	Aktivitási érték	Tervezett területhasználat, övezet, HÉSZ	Terület (ha)	Aktivitási érték	Egyéb szabályozási módosítás, megjegyzés
1.	Belterületen a Pócsi utca – Rét utca – 113 sz. vasútvonal – megszűnő belterületi határ – Gyulaji utca által közre zárt tömb.	A tervezési terület a Bóni utca és a Damjanich utca közötti szakaszt érinti, ahol az észak–déli irányú kerékpáros összeköttetés kialakítása a cél. A kerékpárút kialakításához szükséges terület biztosítása.	- beépített terület	- Kertvárosias lakóterület (Lke-1) - Településközpont vegyes terület (Vt-3)	n.a.	n.a.	- I. rendű közlekedési terület övezete – Országos mellékút, települési főút, helyi gyűjtőút (Köu-1)	n.a.	n.a.	-
<p style="text-align: center;"><b>HATÁSOK</b></p>							A polgári jó ízlés és az építészeti minőség elve: a tervezett telekalakítás elősegítése okán nem releváns;			
							A szükséges minimum elve: valós igények és a jelen állapot felméréseivel készült a dokumentáció.			
							A hagyományokon és a mai tudáson alapuló helybe illesztés elve: nem releváns.			
							A természeti rendszerek megőrzésének elve: természeti környezet és annak elért védettségi szintje nem változik; ilyen elemet nem érint			
							Új beépítésre szánt területekre vonatkozó követelmények: a módosítás során új beépítésre szánt terület nem alakul ki.			
							A barnamezős területek elsődlegességének elve: a közigazgatási területen belül barnamezős terület nincs kijelölve.			
							Az építészeti örökség megővésének és méltó hasznosításának elve: a tervezési területen belül épített örökség nem található, a módosítással érintett területen ismert megkutatott régészeti lelőhely nem található.			
							Az emberi életminőség és az egyetemes tervezés elve: nem releváns.			
							Akadálymentességre vonatkozó követelmények: nem releváns.			
							A hazai ellátásbiztonság elve: nem releváns			
A digitalizáció elve: a módosítás során a nyilvánosság biztosított digitális platformokon és az eljárás elektronikus ügyintézés keretében folyik.										
A szabályozó felelősségének elve. a módosítás miatt kártalanítási kötelezettség nem keletkezik.										
 <p>Hatályos terv részlete!</p>		 <p>Módosított terv részlete!</p>								

### **3. Településszerkezeti módosítások**

*A tervezett beavatkozás, módosítása településszerkezeti változást nem indukál – az a hatályos településszerkezeti tervben, azonos terület-felhasználás, szerkezeti elem szerint már szerepel, a jelenlegi hatályos rendezési tervben foglalt szerkezeti elemek a módosítást követően, változatlan formában fennmaradnak.*

#### 4. Alátámasztó és egyéb munkarész

1.	Tájrendezési munkarész	Jelen dokumentációhoz a területre vonatkozóan a munkarész nem került kidolgozásra, mivel a módosítás érdemben nem módosítja a szakterületet, így a korábban elkészített munkarészek érdemben nem változnak.
2.	Környezetalakítási munkarész	Jelen dokumentációhoz a területre vonatkozóan a munkarész nem került kidolgozásra, mivel a módosítás érdemben nem módosítja a szakterületet, így a korábban elkészített munkarészek érdemben nem változnak.
3.	Közlekedési munkarész	Jelen dokumentációhoz a területre vonatkozóan a munkarész kidolgozásra került.
4.	Közművek	Jelen dokumentációhoz a területre vonatkozóan a munkarész nem került kidolgozásra, mivel a módosítás érdemben nem módosítja a szakterületet, így a korábban elkészített munkarészek érdemben nem változnak.
5.	Hírközlési munkarész	Jelen dokumentációhoz a területre vonatkozóan a munkarész nem került kidolgozásra, mivel a módosítás nem érinti a szakterületet, így a korábban elkészített munkarészek érdemben nem változnak.
6.	MTrT	Jelen dokumentációhoz a tervezési területre vonatkozóan a munkarész kidolgozásra nem került, mert a hatályos terv már tartalmazza a nyomvonalat.
7.	Biológiai aktivitási érték	Jelen dokumentációhoz a területre vonatkozóan a munkarész nem került kidolgozásra, mivel nem jön létre a módosítás során új beépítésre szánt terület.

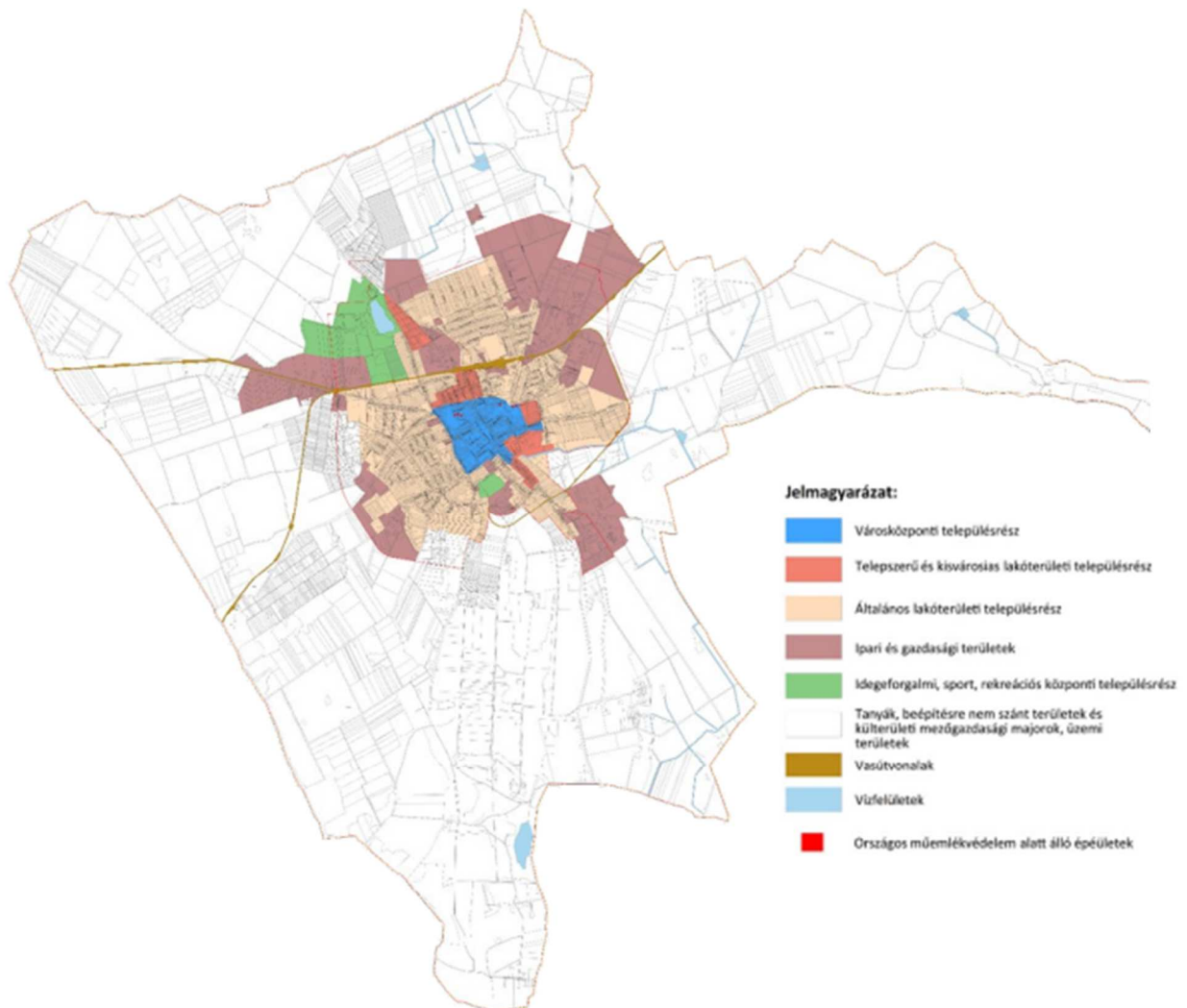
#### 4.1. Településképi előírások vizsgálata

A tervezett módosítások – területi elhelyezkedésük és kiterjedésük alapján – érdemben befolyásolják a település kép kialakult jellegét. A Nyírbátor Város Önkormányzata képviselő-testületének 13/2024. (III.27.) önkormányzati rendeletében megfogalmazott településképi előírások össze egyeztethetőek a tervezett módosítás során részben megváltozó szerkezeti elemekhez.

A felmerülő településképet befolyásoló szabályozási irányelvekre adott rendeleti válaszokat a hatályos rendelkezés már tartalmazza, azokon változtatni nem szükséges. A fejlesztési terület nagyobb részt településkép szempontjából nem meghatározó területeknek általános lakóterületnek minősül.

#### 1. melléklet

A településképi szempontból meghatározó karakterű területek



„15. Teljes közigazgatási területen az építmények anyag-és színhasználatára vonatkozó általános építészeti követelmények

17. § (1) Az anyaghasználatra és színezésre vonatkozó követelmény kiterjed az építmény településkaraktert befolyásoló valamely minőségi jellemzőjére.

Nem releváns, mert a tervezett fejlesztés magasépítési beruházással nem jár.

(2) Az utcaképban közterület felől közvetlenül megjelenő épületek, építmények tetőszerkezete nem fedhetők és nem újíthatók fel hullámpala, műanyag hullámlemez és műanyag trapézlemez, valamint bitumenes hullámlemez alkalmazásával.

**Nem releváns, mert a tervezett fejlesztés magasépítési beruházással nem jár.**

(3) A tetőfedő anyagok közül a rikító színek, - különösen élénk vörös, élénk kék, okkersárga, neon zöld- nem alkalmazhatók.

**Nem releváns, mert a tervezett fejlesztés magasépítési beruházással nem jár.**

(4) A homlokzatok színezésére a pasztell árnyalatú földszíneken túl további színek nem alkalmazhatók. A színek közül nem használható olyan szín, mely nem illeszkedik, nem harmonizál az épület egyéb homlokzati és tetőfedő anyagainak színvilágához.

**Nem releváns, mert a tervezett fejlesztés magasépítési beruházással nem jár.**

(5) Homlokzatokon és tető héjaljzatként zavaró fényhatást okozó, csillogó, tükröződő felületek nem alkalmazhatók. Ebbe a körbe az üvegfelületek nem értendők bele.

**Nem releváns, mert a tervezett fejlesztés magasépítési beruházással nem jár.**

18. § (1) Az épületek színezésénél a városképpel való összhang és az építészeti egység érdekében a homlokzat teljes falfelületén a fehér, a pasztell- és földszínek árnyalatainak alkalmazása megengedett, rikító színek nem alkalmazhatóak.

**Nem releváns, mert a tervezett fejlesztés magasépítési beruházással nem jár.**

(2) A lábazon, valamint az oromfalak, és homlokzati ornamentikai díszítésénél sötétebb színek is alkalmazhatóak, de rikító színek nem.

**Nem releváns, mert a tervezett fejlesztés magasépítési beruházással nem jár.**

(3) A teleszerű, iparosított technológiával épült lakóépületek homlokzati színezésénél épületenként megtervezett színdinamikai terv nélkül meghatározott színek nem alkalmazhatók.

**Nem releváns, mert a tervezett fejlesztés magasépítési beruházással nem jár.**

(4) Homlokzat anyaghasználatát átalakítani, megjelenést megváltoztatni, erkélyt, teraszt, loggiát lehatárolni az épülethez, és a közvetlen környezethez nem igazodó módon nem megengedett.

**Nem releváns, mert a tervezett fejlesztés magasépítési beruházással nem jár.**

a) Utólagos hőszigetelést, homlokzatszínezést utcaképban közterület felől közvetlenül megjelenő homlokzati felületeken az épület egészére vonatkozó ahhoz illeszkedő színvilágú színezési terv alapján lehet, lakásonként, rendeltetési egységenként nem.

**Nem releváns, mert a tervezett fejlesztés magasépítési beruházással nem jár.**

b) Utcafronti homlokzati nyílások, nyílászárók osztásrendjének megváltoztatása csak a homlokzat egészével összhangban lehetséges, egyedi nyílászáró csere esetében a nyílásméreték és a nyílászáró osztása, színe, anyaghasználata nem térhet el az épület homlokzatán kialakult nyílásrendtől, nyílásméretektől, osztásrendtől, azok színétől, anyaghasználatától.

**Nem releváns, mert a tervezett fejlesztés magasépítési beruházással nem jár.**

c) Új homlokzatképző elem megalkotása során a már meglévőkhöz illeszkedő tömegformálású, anyaghasználatú építészeti megoldásokon túl más megoldásokat nem lehet alkalmazni."

**Nem releváns, mert a tervezett fejlesztés magasépítési beruházással nem jár.**

## 4.2 Új beépítésre szánt területek kijelölésére vonatkozó nyilatkozat

A tervezett módosítások során új beépítésre szánt terület nem jön létre.

## 4.3. Szabályozás megalapozása, kialakítása, vizsgálatok, irányelvek





### 4.3.1. A Közlekedéshálózati összefüggések

#### 1. A kerékpáros infrastruktúra fejlesztésének indokoltsága

A kerékpár, mint közlekedési eszköz nem csak dinamikus helyfoglalásában, de környezettudatosság szempontjából is kiemelkedő. Nem elég, ha megfelelően biztonságos infrastruktúra áll a kerékpárosok rendelkezésére, ezzel párhuzamosan az is szükséges, hogy a többi egyéni közlekedési mód valamilyen formában korlátozva legyen. A kerékpározás előnyös a gazdaság számára, segíti a környezetterhelés csökkentését, lehetővé teszi az állampolgárok egészségesebb életmódját, és pozitívan járul hozzá a tömegközlekedés feltételeihez is. A kerékpárok használata kapcsolatot teremtett a társadalmi, kulturális és gazdasági szférák között. A globális környezeti fenntarthatóság problémáira, a nyugati egészségügyi problémákra, az elhízásra és a társadalmi egyenlőtlenségek kezelésére a kerékpározás, mint pozitív kezdeményezést sokszor említik. Ezenkívül a kerékpárok relatíve olcsók és a háztól házig mobilitást biztosítanak olyan távolságokon, amelyek a városi utazások nagy részét teszik ki, azaz körülbelül 5 km. A londoni autómentes olimpia megmutatta, hogy az aktív módok előnyben részesítése sokat segíthet egy város közlekedési rendszerének fejlesztésében, a városra nehezedő nyomás enyhítésében. Vagy akár a fenntartható munkahelyi mobilitási tervekben is fontos helye van a kerékpározásnak. A kerékpáros közlekedés térnyerésével számos korábbi közlekedési probléma is csökkent. Glóbusz szinten több pozitív példát ismerhetünk. Koppenhágában a kerékpározás fejlesztése révén 45%-kal lett kisebb az autós forgalom, és felgyorsult a tömegközlekedés. Hollandiában a kerékpáros sztrádáknak köszönhetően a dugókban eltöltött idő mintegy 3,8 millió órával csökkent az elmúlt időszakban. Németországban a Ruhr-vidéken a kerékpáros sztrádák kiépítése napi 50 000 gépjárművel megtett utazást váltott ki. Európai példákon túl más kontinenseken is számos jó példát találunk. Washington DC városában a közbringa-rendszer 4%-kal csökkentette a torlódást az utakon, míg New Yorkban az új kerékpársávoknak köszönhetően 35 %-kal csökkent a gépjárművek forgalomban eltöltött ideje.

Az ENSZ Millenniumi Fejlesztési Céljait 2000-ben fogadták el a tagállamok. Ez a világszintű célrendszer elsősorban a fejlődő országok problémáira, ezen belül is a társadalmi problémákra koncentrált. Ennek egy igazított változata a 2015-ben elfogadott Agenda 2030 határozat, amely a környezeti, társadalmi problémák globalizálódó jellegére tekintettel már nem csupán a fejlődő, hanem a fejlett országok szempontjait is figyelembe veszi, és a környezeti szempontok is hangsúlyosabbá váltak benne. A megfogalmazott 17 fenntartható fejlődési célhoz (Sustainable Development Goals – SDGs) való illeszkedés vizsgálat során elemzi jelen Településfejlesztési terv a tervelőzményekként definiált Nyíregyháza MKV Fenntartható Városfejlesztési Stratégiájának célrendszerének teljes körűségét. Tekintettel arra, hogy a hazai fejlesztéspolitika is épít a SDGs rendszerre, és használja azt, jelen dokumentum azok bővebb bemutatásától eltekint.

A kerékpáros infrastruktúra fejlesztése az alábbi SGD célokhoz járul hozzá:

	Biztosítani az egészséges életet és előmozdítani mindenki jóllétét minden korosztályban
	Előmozdítani a hosszantartó, mindenkire kiterjedő és fenntartható gazdasági növekedést, a teljes és eredményes foglalkoztatást, valamint méltó munkát mindenki számára
	A városokat és a településeket befogadóvá, biztonságossá, ellenállóvá és fenntarthatóvá tenni
	Sürgősen fellépni az éghajlatváltozás és hatásai ellen

## 2. A kerékpáros infrastruktúra fejlesztése a hazai szakpolitikai dokumentumokban:

A hazai szakpolitikai stratégiák számos tekintetben rögzítik a kerékpáros infrastruktúra fejlesztésének szükségességét. Ezen dokumentumok által megfogalmazott releváns célkitűzések és intézkedések:

1. Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia
  - Erőforrás-hatékony közlekedési módok erősítése
  - Összefüggő európai, országos kerékpárforgalmi hálózat kialakítása, a hiányzó elemek kiépítése.
2. Nemzeti Környezetvédelmi Program (2021-2026)
  - A légszennyezés csökkentése, mind a közúti közlekedés zöldítése terén cselekvési irányként szerepel a kerékpározás és infrastruktúrájának fejlesztése
3. Nemzeti Turisztikai Stratégia NTS2030 – Turizmus 2.0
  - Országos szinten és több turisztikai térség (Debrecen és térsége, Mátra-Bükk, Tokaj és Nyíregyháza, Sopron-Fertő, Balaton) esetében is foglalkozik a turizmust kiszolgáló kerékpáros infrastruktúra és a kiszolgáló létesítmények, valamint a szolgáltatások fejlesztésével.
  - Magas színvonalú országos és térségi kerékpáros útvonalhálózatok kialakítása és fenntartása. Megfelelő infrastruktúra megteremtése az extrémebb és a veszélymentes kerékpáros élményt keresők számára egyaránt.

## 3. Nemzeti Kerékpáros Stratégia 2030 (egyeztetési anyag)

Jelenleg társadalmi egyeztetés alatt van a Nemzeti Kerékpáros Stratégia 2030, amelynek főbb célkitűzései az alábbiak:

Nemzeti Kerékpáros Stratégia 2030 célrendszere (egyeztetési anyag)		
Pillér / Átfogó cél	Beavatkozás	Beavatkozás leírása
Mindennapi kerékpározás	A.1.1. A közúthálózat kerékpározhatóvá tétele	A kerékpározható közúthálózaton növekedjen azon útszakaszok hossza, amelyeken biztonságos kerékpározni. Kiemelten kezelendő, hogy a jelenleg a közúti forgalommal érintett utak mentén megteremtjük a kerékpározás feltételeit is.
Mindennapi kerékpározás	A.1.2. Kerékpárparkolás, tárolás és töltési lehetőség fejlesztése	Biztonságos, a kerékpárokat nem károsító kerékpártámaszok és értékbiztonságot

Nyírbátor Város településrendezési eszközeinek módosításához  
VÉLEMÉNYEZÉSI DOKUMENTÁCIÓ

Nemzeti Kerékpáros Stratégia 2030 célrendszere (egyeztetési anyag)		
Pillér / Átfogó cél	Beavatkozás	Beavatkozás leírása
		garantáló kerékpárparkolók létrehozása, egyéb mikromobilitási eszközök rendezett parkoltatása, és azok kapacitásának növelése
Mindennapi kerékpározás	A.1.3. Integrált kerékpármegosztó rendszerek	A megosztáson alapuló mikromobilitási szolgáltatások – melynek része az úgynevezett közbringa – szabályozása és használatának egyszerűsítése.
Mindennapi kerékpározás	A.1.4. Bringát mindenkinek – kerékpárvásárlás és céges flották ösztönzése	A kerékpárhoz való hozzáférés segítése mindenkinek, aki számára ez a mobilitást segíti, és jelenleg nem érhető el számára. Céges flották ösztönzése. Egyetemisták kerékpárhoz jutásának segítése.
Mindennapi kerékpározás	A.1.5. Kerékpáros útvonaltervezés az egész országban	A kerékpárral közlekedni szándékozók egyszerűen és gyorsan megbízható, friss információhoz jussanak arról, hogyan tudnak eljutni úticéljukhoz kerékpárral. Az útvonaltervezés kifejezetten támogatja a kombinált utazási láncokat, tartalmazza a legfontosabb szolgáltatásokat. Alap adatbázis létrehozása: állami feladat a felmérés, a frissítés, valamint a meglévő közös platform (KENYI) üzemeltetése, fejlesztése, nyilvánossá és lekérdezhetővé tétele, amibe az önkormányzatok és a további érintett szereplők egységes formátumban adatot szolgáltatnak.
Mindennapi kerékpározás	R.1.6. Kerékpár: az előnyös választás	Szemléletformálás: a kerékpár racionálisan előnyös és versenyképes az egyén számára. A teljes magyar lakosság körében legyenek közismertek a kerékpározás nyújtotta racionális előnyök: kényelmes, praktikus, gyors, megbízható, anyagi előnyökkel jár, egészséges, környezetbarát.
Mindennapi kerékpározás	R.1.7. A mindennapi kerékpározás pénzügyi ösztönzése	A közlekedéssel kapcsolatos pénzügyi ösztönzők (költségtérítések, adó – kedvezmények) rendszere a fenntartható közlekedési módok előtérbe helyezését tükrözze, jelenjenek meg a kerékpározást és egyéb mikromobilitási eszköz használatát ösztönző támogatások
Mindennapi kerékpározás	E.1.8. Kerékpározni büszkeség és menő	Szemléletformálás: a kerékpár emocionálisan is előnyös az egyén számára. A teljes magyar lakosság körében a kerékpár legyen a „legmenőbb” választás.
Turizmus, rekreáció	A.2.1. Egybefüggő kerékpárosturisztikai hálózatok, bringaparkok, országúti edzőkörök létrehozása	Összesen 15.000 km hosszúságú, attraktív és jó minőségű gerincútvonal és EuroVelo hálózat. Kiemelt turisztikai térségek összekapcsolása. Térségi kerékpáros hálózat létrehozása 5-7, egyedülálló karakterrel rendelkező turisztikai térségben, amelyek a belföldi és a nemzetközi kereslet számára is eladhatóak, kommunikálhatóak
Turizmus, rekreáció	A.2.2. Kerékpárosbarát szolgáltatói hálózatok fejlesztése	A kerékpárosok által elérhető szolgáltatások számának növekedése, minőségének javulása a kerékpáros célcsoportok megnyerése

Nyírbátor Város településrendezési eszközeinek módosításához  
VÉLEMÉNYEZÉSI DOKUMENTÁCIÓ

Nemzeti Kerékpáros Stratégia 2030 célrendszere (egyeztetési anyag)		
Pillér / Átfogó cél	Beavatkozás	Beavatkozás leírása
		érdekében. A kerékpározás integrálása a térségi turisztikai kínálatba.
Turizmus, rekreáció	A.2.3. Kerékpárszállítás a közösségi közlekedési eszközökön	A kerékpárszállítás feltételeinek javítása elsősorban a helyközi közösségi közlekedési eszközökön, a kerékpáros turizmus környezeti terhelésének csökkentése és az autóval nem rendelkező vagy azt nem használó célcsoportok jobb elérése érdekében. További cél az egyéni gépjárműhasználat helyett a fenntartató közlekedési módok előnyben részesítése.
Turizmus, rekreáció	A.2.4. Kerékpáros turisztikai portál és applikáció	Aktuális információs adatbázis, amely hatékony motiváció a kerékpáros turizmusra nyitott célcsoportok számára, hogy szabadidejükben a kerékpározást válasszák, majd ezt követően segítséget kapjanak az útvonaltervezésben és a navigációban is.
Turizmus, rekreáció	R.2.5. Kedvezményes csomagajánlatok, kedvezményprogramok	A kerékpáros turisztikai és rekreációs tevékenységek elérhetőségének könnyítése és vonzóbbá tétele. Különböző specifikus célcsoportok igényeinek kiszolgálása (pl. családok).
Turizmus, rekreáció	R.2.6. Kerékpáros túravezető képzés	Álljon rendelkezésre olyan egységes képzési anyag, amely lehetővé teszi a hazai kerékpáros túravezetők képzését.
Turizmus, rekreáció	E.2.7. Kerékpáros turisztikai rekreációs és promóciós kampányok	Magyarország és annak egyes térségei, mint kerékpárosturisztikai desztinációk népszerűsítése 4 millió potenciális hazai és fél-millió külföldi kerékpáros turista körében.
Turizmus, rekreáció	E.2.8. Kerékpáros rendezvények és kerékpársport-rendezvények a turisztikai és szabadidős kerékpározás népszerűsítésére	Egy adott turisztikai térség ismertségének növelése, promóciójának segítése. Sport- és kulturális rendezvények, fesztiválok által a kerékpározás népszerűsítése
Közlekedésbiztonság	A.3.1. A teljes kerékpározható közúthálózat minősítése és a veszélyes szakaszok átalakítása	A teljes hazai kerékpározható közúthálózat biztonságossá tétele a kerékpározás számára.
Közlekedésbiztonság	A.3.2. Biztonságos kerékpárok és pedelec-ek	Biztonságos kerékpárok: minden kerékpár legyen ténylegesen felszerelve a jogszabály által előírt kötelező felszerelésekkel, amelyek megfelelően működnek is.
Közlekedésbiztonság	A.3.3. Felelősen az utakon – a legvédtelenebb úthasználók védelmének erősítése	A kerékpárosok védelmének megteremtése jogszabályi szinten és a jogszabályok betartásának erősítése. A gépjárművezetők legvédtelenebb úthasználókkal szembeni reális felelőssége jelenjen meg a balesetek vizsgálata és a felelősségek megállapítása esetében.
Közlekedésbiztonság	A.3.4. Járművezető- és hatósági képzés, érzékenyítés	Minden járművezető rendelkezzen azzal a szemléletmóddal és azokkal az alapvető képességekkel, melyek az utakon történő együttműködéshez szükségesek. Szemléletformálás a közlekedési hatóság, a rendőrség és a közútkezelő körében.
Közlekedésbiztonság	A.3.5. Két keréken az iskolába	Cél, hogy a gyermekek elsősorban ne autóval jussanak el az iskolájukba. Ennek érdekében az

Nyírbátor Város településrendezési eszközeinek módosításához  
VÉLEMÉNYEZÉSI DOKUMENTÁCIÓ

Nemzeti Kerékpáros Stratégia 2030 célrendszere (egyeztetési anyag)		
Pillér / Átfogó cél	Beavatkozás	Beavatkozás leírása
		iskolák környezetét kerékpárral és gyalogosan biztonságosan elérhetővé kell tenni.
Közlekedésbiztonság	R.3.6. Közlekedési ismeretek oktatása általános és középiskolában, számonkéréssel	2025-re a 10 éves gyermekek 100%-a rendelkezzen közlekedési alapismeretekkel, 2028-ra a 16 évesek 100%-a rendelkezzen emelt szintű elméleti és gyakorlati közlekedési ismeretekkel is.
Közlekedésbiztonság	E.3.7. Közlekedési kultúra kampány	Minden, a közlekedésben részt vevő fél egymás iránti érzékenyítése. A fogyatékkal élők kerékpározási lehetőségeinek erősítése

A Nemzeti Kerékpáros Stratégia 2030 az alábbi forrásallokációval rendelkezik:

Megvalósításhoz szükséges forrás (Nemzeti Kerékpáros Stratégia 2030)	
Mindennapi kerékpározás	110,37 milliárd Ft
Turizmus rekreáció fejlesztése	117,35 milliárd Ft
Közlekedésbiztonság javítása	16,36 milliárd Ft
Összesen:	247,97 milliárd Ft

A Nemzeti Kerékpáros Stratégia 2030 megállapítása alapján közel 1000 km kerékpárút tervei állnak készen a forrásbevonásra. Ehhez még erdészeti, mezőgazdasági utakon, gátakon és kiserőművi közutakon további 4500 kilométer kitérő kiépítése is előkészítés alatt áll. A megtervezendő szakaszok kijelölésekor előnyben részesültek azok a szakaszok, amelyek külterületen vannak, hálózati szempontból kritikusak vagy turisztikai és hivatásforgalmi szempontból nagy jelentőségűek.

A Nemzeti Kerékpáros Stratégia 2030 átfogó célja: Magyarország Kelet-Közép-Európa elsőszámú kerékpárosbarát országa, a vidéki kerékpárközlekedés vezető országa legyen egész Európában, ahol a kerékpárt és elektromos rásegítésű kerékpárt fő közlekedési eszközként választók aránya 20%.

#### 4. Országos adatok a kerékpáros közlekedéssel kapcsolatban

A mindennapokban csak az emberek 35 %-a közlekedik autóval. A gyalogló, kerékpározó vagy közösségi közlekedést használók, az arányoknak megfelelően ma már ellensúlyozzák a korábbi autós dominanciát a kapcsolódó szakterületek gondolkodásában.

A Központi Statisztikai Hivatal adatai alapján 2020. évben Magyarországon az önkormányzati kerékpárút, közös gyalog- és kerékpárút hossza összesen 3.512,1 kilométer volt. Ebből az Észak-Alföldi régióban 662,4 kilométer, azaz az országos hálózat 18,8%-a található. A régióban a kerékpárutak legnagyobb arányban megyénkben, Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében található meg, közel fele (47,8%-a), azaz 316,7 kilométer található meg.

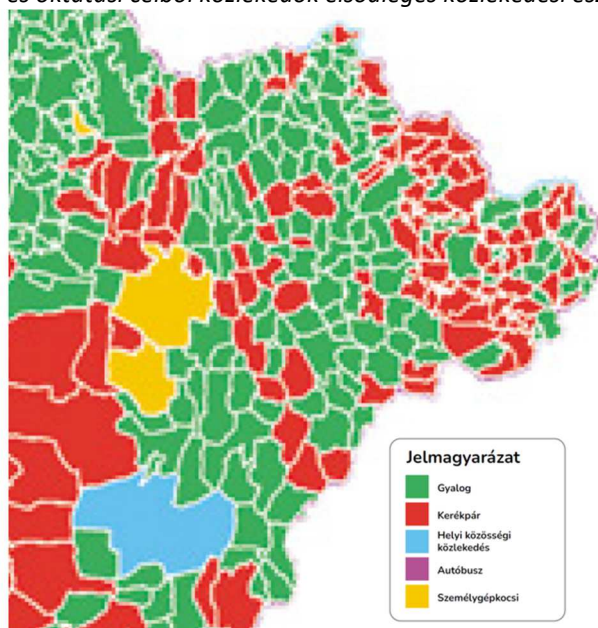
Nyírbátor Város településrendezési eszközeinek módosításához  
VÉLEMÉNYEZÉSI DOKUMENTÁCIÓ

Önkormányzati kerékpárút, közös gyalog- és kerékpárút hossza

	Szabolcs-Szatmár-Bereg megye	Észak-Alföld (Hajdú-Bihar, Jász-Nagykun-Szolnok, Szabolcs-Szatmár-Bereg)	Magyarország
Önkormányzati kerékpárút, közös gyalog- és kerékpárút hossza (km) (2020. év)	316,7	662,4	3512,1

Forrás: KSH területi adatbázis (saját szerkesztés)

Településen belül munkába és oktatási célból közlekedők elsődleges közlekedési eszköze



/Forrás: KSH 2011-es háztartásfelvétel, napi ingázási adatok/

A természeti és történeti adottságoknak, a vidéki tömegközlekedési sajátosságoknak, illetve a gépjárműhasználat költségeinek köszönhetően napjainkban is magas a vidéki kerékpározás részaránya. A jövedelmi helyzet pozitív változása azonban ezekben a térségekben is azonnal az autós közlekedésre tereli a lakosságot, ami az adatokban is megnyilvánul. A Medián felmérése alapján látszik, hogy 2018 és 2022 között 17 %-ról 16 %-ra csökkent azok aránya, akik elsődleges mindennapi közlekedési eszközként a kerékpárt jelölték meg.

Közútjainkon naponta 37 balesetből 8 érint kerékpárost, átlagosan 2,68 kerékpáros baleset súlyos vagy halálos kimenetelű egy nap. Összesen 389 halálos, 7432 súlyos és 15970 könnyű sérüléssel járó kerékpáros baleset történt 2011 és 2018 között, melyek tekintetében Pareto-arány figyelhető meg: a kerékpáros balesetek 80%-a a települések 14%-ában történik, ráadásul a legtöbb ezekből kereszteződésekben. A halálos és súlyos sérüléssel járó balesetek legnagyobb részét az 55-60 éves korosztály tagjai szenvedték el, azonban az ilyen balesetek számában csökkenő tendencia figyelhető meg az utóbbi években. A könnyű sérüléssel járó balesetek leginkább a 13-18 éves korosztályban következtek be.

Magyarország kiváló kerékpáros turisztikai desztináció lehet, hiszen domborzata változatos, ugyanakkor könnyen járható, a magashegységek hiánya miatt. A kultúrtájak, az erdőterületek, folyók és tavak vonzó célpontok a kerékpárosok számára. Az éghajlat évi 6–8 hónapos szezon

tesz lehetővé, a csapadékos napok száma alacsony. Mindezeknek köszönhetően – és az elmúlt két év korlátozásai következtében – növekvő forgalom jellemzi a kerékpáros turizmust. A kerékpáros turizmus és az ehhez kapcsolódó civil szervezetek összefogására alakult meg 2017 nyarán a Magyar Kerékpáros Turisztikai Szövetség (MAKETUSZ).

Tavak körüli kerékpárutak	
Útvonal	Hossza
Balaton	210 km
Fertő tó	130 km
Tisza-tó	65 km
Velencei-tó	30 km

Nemzetközi kerékpárutak magyarországi szakaszai	
Útvonal	Hossza
EuroVelo 6 – Folyók útvonala	515 km
EuroVelo 11 – Kelet-európai útvonal	507 km
EuroVelo 13 – Vasfüggöny útvonal	475 km
EuroVelo 14 – Közép-Európa vizei útvonal	737 km

*Kerékpáros turisták száma nagy tavaink körül*



*/Forrás: Nemzeti Kerékpáros Stratégia 2030 (egyeztetési anyag, letöltés ideje: 2023.04.24.)/*

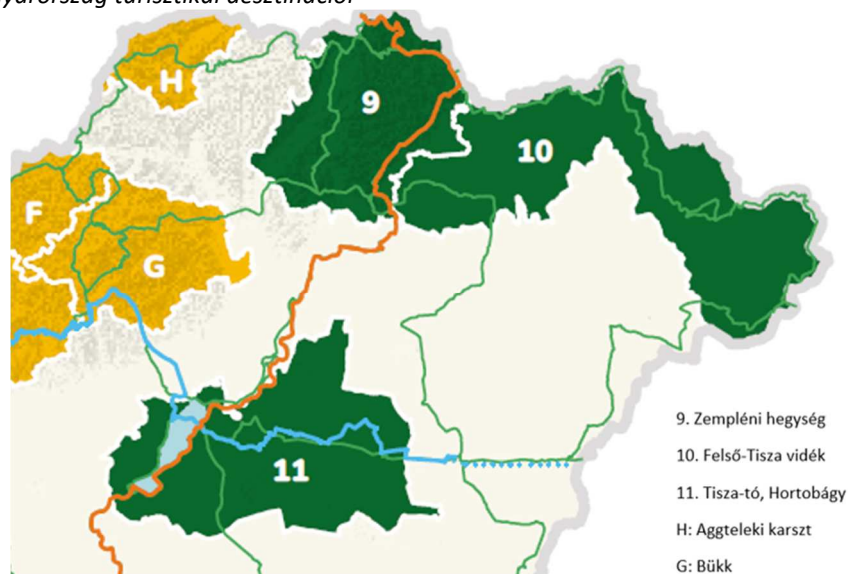
## 5. Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegye turisztikai desztinációi

A Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégiában kiemelt turisztikai fejlesztési térségek kerültek lehatárolásra, ezek egyike érinti Szabolcs-Szatmár-Bereg megyét: „Tokaj, Felső-Tisza és Nyírség kiemelt turisztikai fejlesztési térség”. A dokumentum értelmében a térségek főbb vonzerői az alábbiak.

Felső-Tisza térsége: A Felső-Tisza vízi élményei, érintetlen természeti kincsei, középkori templomai, különleges pálinkái és hagyományos vendégszeretete alkotják a térség élménykínálatát. A Felső-Tisza területe kitűnő adottságokkal rendelkezik az öko- és aktív turizmus terén, különösen a kerékpáros és vízi (evezős) turisták számára vonzó úti cél.

Nyírség térsége: A desztináció legnagyobb városaként Nyíregyháza önmagában is komplex élménykínálattal rendelkezik. A város építészeti értékei és kulturális látnivalói, kiegészülve az egészségturisztikai objektumokat tömörítő, folyamatosan fejlődő Sóstógyógyfürdővel egy olyan komplett attrakcióegyüttest hoz létre, amely több napra képes a térségbe látogatókat vonzani. A térség vallási (zarándok) turisztikai központja Máriapócs, emellett a stratégia nevesíti Nyírbátort, valamint Leveleken a Vízisport- és Szabadidőcentrumot.

*Észak-kelet Magyarország turisztikai desztinációi*

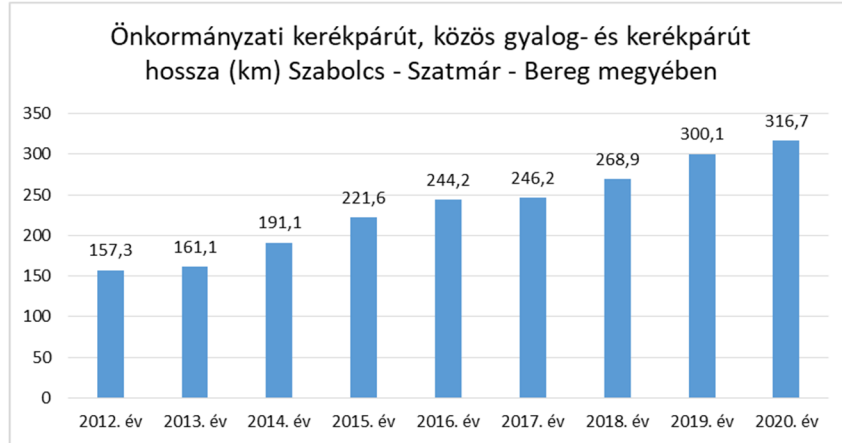


A megyében épült kerékpárutak jelentős részben településközi kapcsolatok. A településeken belüli hálózatok kiépítettsége változó. A legnagyobb hosszban természetesen a megyeszékhely, Nyíregyháza rendelkezik kerékpárúttal. A térségben a belterületi kerékpárutakon túl jelentős szerepe van a települések közötti kerékpárúthálózatnak is, melynek fejlesztése, a pontszerű beruházások összekötése továbbra is prioritás. Térségi, településeket összekötő kerékpárutak fejlesztésére a továbbiakban is szükség van: egyrészt a hivatásforgalmi kerékpározás biztonságos lebonyolítása érdekében, másrészt a turisztikai kerékpárutak növelnék a térség vonzerejét – amely a térségi települések fejlődése szempontjából fontos tényező. A kerékpárutakon túl jelentőséggel bírnak a kerékpározható útvonalak is megyénkben – ez hozzájárul a hálózatosodáshoz, a cél az, hogy a megye minél nagyobb része legyen kerékpáron elérhető biztonságosan elérhető.

## 6. Kerékpáros infrastruktúra a vármegyében

Megyénkben, Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében az elmúlt időszakban dinamikusan nőtt a kerékpárutak hossza, gyakorlatilag megduplázódott az elmúlt dekádban, ahogy a lenti ábra is szemlélteti.

*Önkormányzati kerékpárút, közös gyalog- és kerékpárút hossza megyénkben (km)*



*Forrás: KSH területi adatbázis (saját szerkesztés)*

A megyénkben is a jelentősebb városok belső kerékpárút-hálózata és jellemzően ezen városok környezetében található kisebb települések közötti hivatásforgalmi kerékpárút hálózat fejlődött jelentősen.

Nagyobb városok esetében átfogó horizontális célkitűzés szerves része a kerékpár-forgalom segítése, ösztönzése. A fenntartható városi közlekedés megvalósítása, a környezetbarát mobilitás feltételeinek megteremtése a fő cél. Nyíregyháza megyei jogú város esetében a 2014-2020 közötti programozási időszakban számos jelentős kerékpáros infrastruktúra bővítés valósult meg.

Kiemelkedő például a Debreceni út - Kígyó utca csomópontjának, a Törzs utca három csomópontjának átépítése a közlekedésbiztonság feltételeinek megteremtésével, illetve a Törzs utcán kiépítésre kerülő kerékpárút révén az Örökösöld városrész, és a Kígyó utcától induló, Debreceni út – Tünde utca - Kállói út - Szent István utca Kert utcáig tartó szakaszon épülő kerékpárutak révén az érintett Borbánya városrész kerékpárosbaráttá tétele.

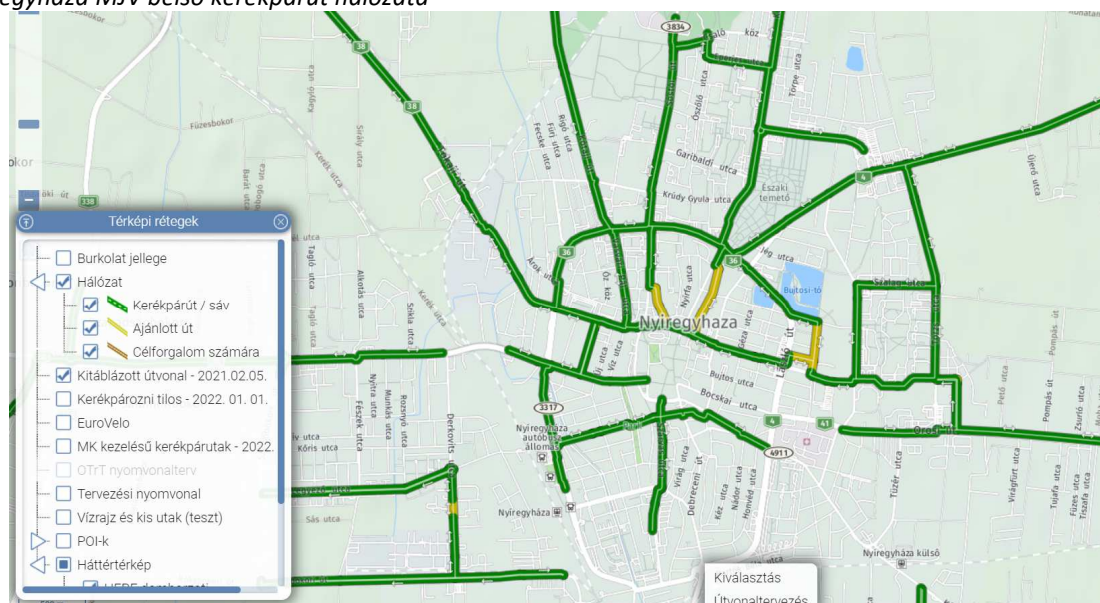
*Nyíregyháza Kálló-Tünde utca körforgalom kerékpársáv*



*Forrás: nyiregyhaza.hu*

A 2021. évben 685 millió forintból, százszázalékos támogatottság mellett készülhetett el Nyíregyháza legújabb körforgalma a Kállói út és a Tünde utca csomópontjában, a közlekedésfejlesztési beruházás a Csomópont és kerékpárút fejlesztése Nyíregyházán című pályázat keretében. A körforgalom gyorsítja és biztonságosabbá is teszi a közlekedést a városrészben. A fentiekén túl további 3 városrész (Kertváros, Érkert, Jóságáros) között valósul meg az akadálytalan kerékpáros forgalom. A megyeszékhely belső kerékpárút-hálózatát a lenti térkép szemlélteti.

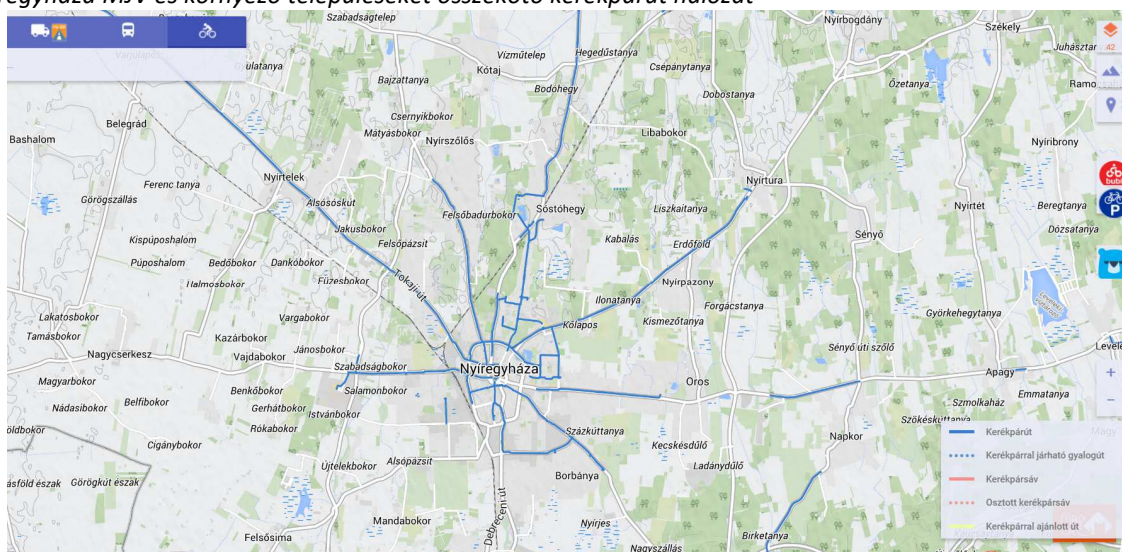
#### Nyíregyháza MJV belső kerékpárút hálózata



Forrás: MK Kerékpárút nyilvántartás (kozut.hu)

A megyeszékhely és szomszédos települések közötti mobilitás fontos eleme a hivatásforgalmi / turisztikai kerékpárhálózat, amely a lenti térképen kerül bemutatásra. Nyíregyháza közvetlen elérhető kerékpárral Tokajból (Borsod-Abaúj-Zemplén megye), Nyírszőlősből, Nagyhalász (és Ibrány), Nyírtura. Keleti irányba érdemi előrelépések vannak már ahhoz, hogy Apagy, Levelek irányába is végig kiépüljön a kerékpáros út.

#### Nyíregyháza MJV és környező településeket összekötő kerékpárút hálózat



Forrás: <https://terkepem.hu/utvonalterv/kerekparr/>

Évek óta a bringások Nyíregyházától indulva kiváló minőségű aszfaltozott úton juthatnak el Tokajba. Nagy szükség volt már erre, hiszen a forgalmas 38-as főúton balesetveszélyes volt a tekerés. 4,9 kilométer hosszú szakaszon védőkorrlátot is lefektettek. Fény- és félsorompóval ellátott vasúti átjárót építettek, hogy a bringások is biztonságosan tudjanak közlekedni. Tokaj felé haladva a Kis-, Görbe- és Aranyos hidakat, közel 1600 m<sup>2</sup> felület épült át és 10 tonna csőkorlátot építettek be. A lenti képen már Tokaj közigazgatási területén hajtanak a kerékpárosok Nyíregyháza irányából a Nagy-Kopasz hegy felé.

Nyíregyháza és Tokaj közötti kerékpárút

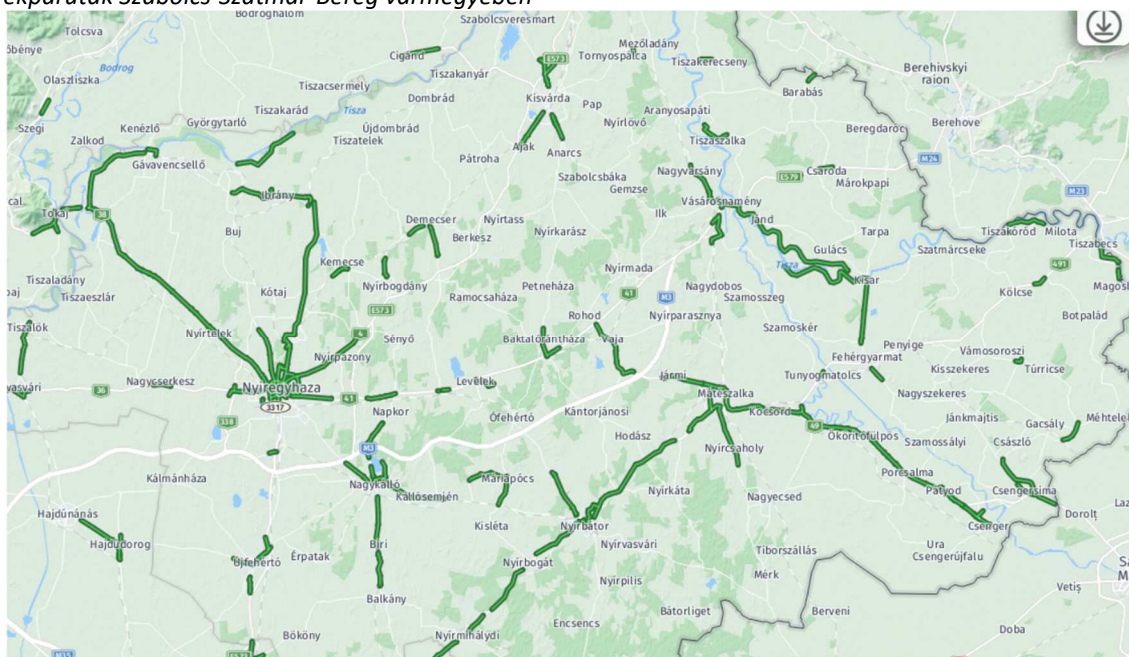


Forrás: Fotó © Tokár Rita | Bringazas.hu

A Magyar Közút Nonprofit Zrt. által üzemeltett Kenyi online felület Magyarország hivatalos kerékpárútjainak regisztere. A megvalósult kerékpáros létesítményekhez kapcsolódó kötelező adatszolgáltatási kötelelem miatt hiteles térképi állománnyal rendelkezik. A kerékpáros hálózat elemeit alapvetően az alábbi kategóriákba rendezve kereshető a térképi állomány: kerékpárút; kerékpársáv; kerékpáros nyom; ajánlott út kategória; célforgalom számára kategória.

Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegyében az alábbi kerékpárutak találhatóak:

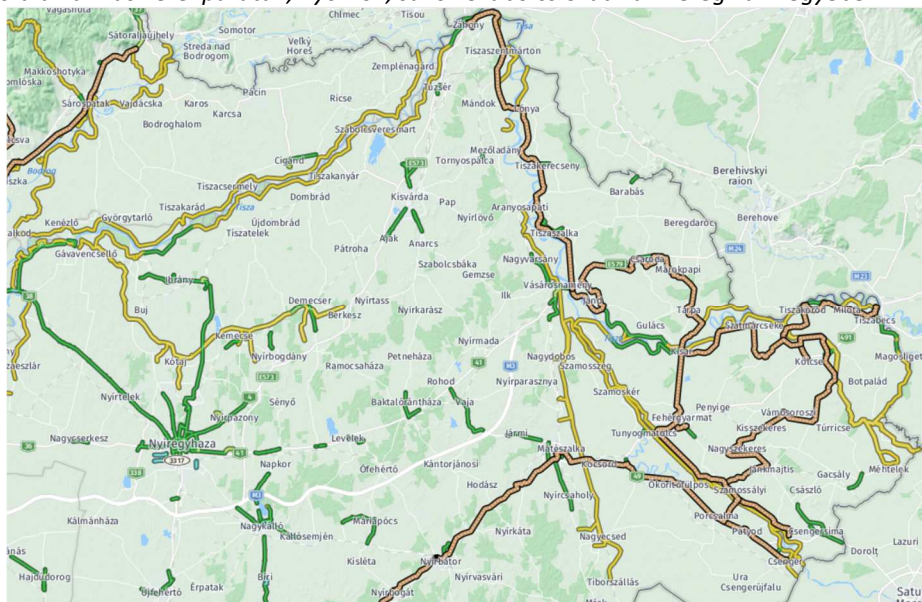
Kerékpárutak Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegyében



/Forrás: <https://kenyi.kozut.hu/>; lekérdezés dátuma: 2023.04.24./

A kerékpárutak mellett megtalálható kerékpársávok, kerékpáros nyomok, ajánlott utak által kirajzolt hálózat értelemszerűen már sűrűbb, az egyes kerékpárutakhoz illeszkedően biztosítja a két keréken történő elérhetőséget.

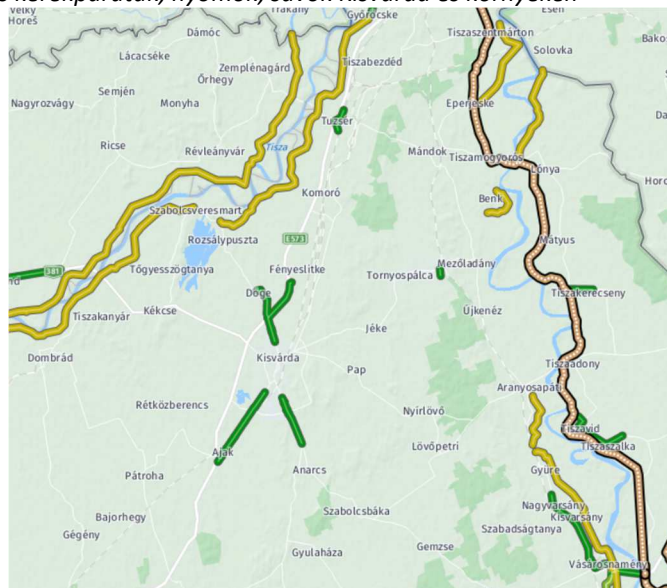
*Kerékpározásra alkalmas kerékpárutak, nyomok, sávok Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegyében*



/Forrás: <https://kenyi.kozut.hu/>; lekérdezés dátuma: 2023.04.24./

Szabolcs-Szatmár-Bereg megye észak-keleti részének decentruma Kisvárdra városa. A városban kiemelt kérdés a tömegközlekedés fejlesztése: az autóbuszmegállók helye a rájárási távolságot nézve majdnem mindenhol megfelelő, azonban a leszállóhelyeket előírás szerinti kialakítása, illetve átalakítása szükséges. A tervezési területet jobban megvizsgálva megállapítható, hogy Kisvárdra város körül kirajzolódó kerékpárutak hálózata még csak a decentrum elérhetőségét szolgálja. Jelentős beruházást igényel a városi- és térségi hivatásforgalmú kerékpárút hálózat fejlesztése, felújítása, bővítése. Kisvárdáról már Ajak, Döge és Fényeslitke, illetve Anarcs irányába lehet már biztonságosan kerékpárral is átjutni.

*Kerékpározásra alkalmas kerékpárutak, nyomok, sávok Kisvárdra és környékén*

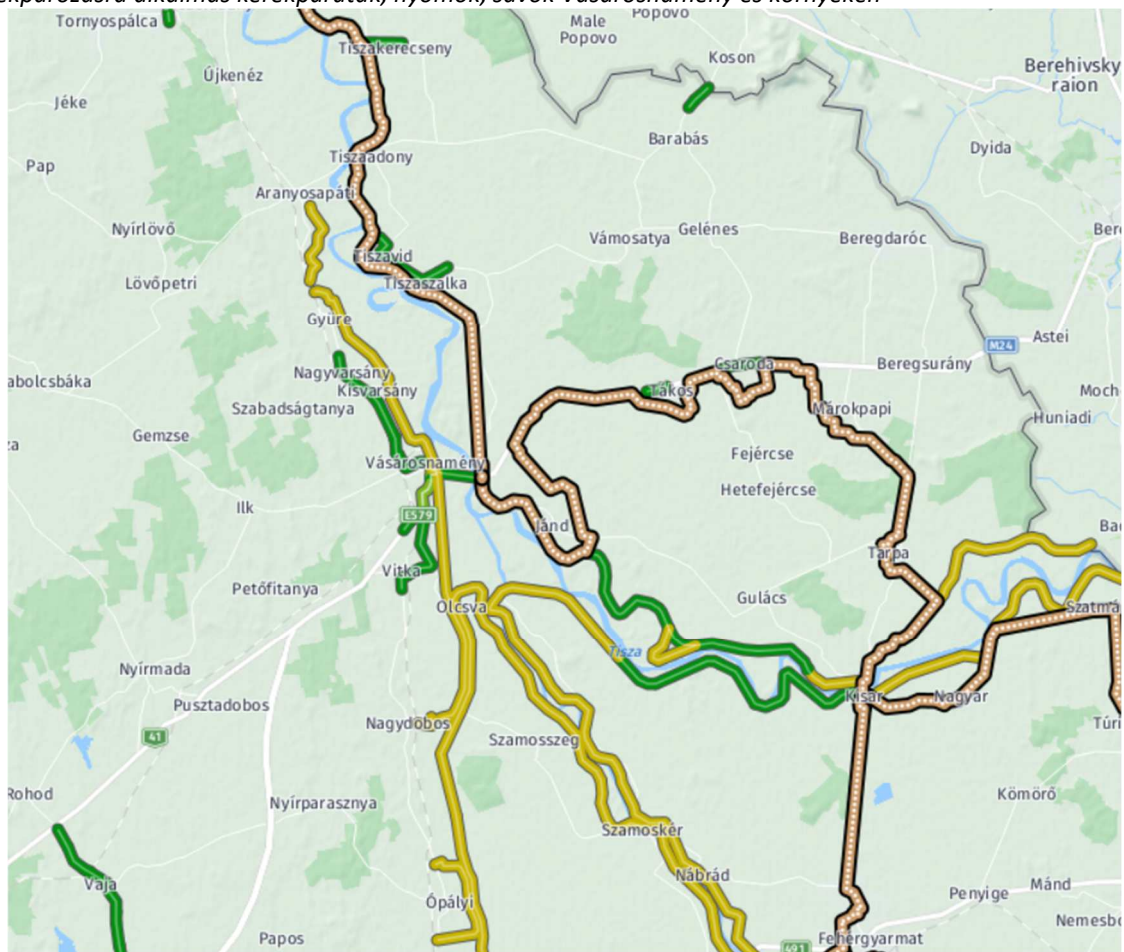


/Forrás: <https://kenyi.kozut.hu/>; lekérdezés dátuma: 2023.04.24./

A Bereg szíve Vásárosnamény. Vásárosnamény újra pozicionálja magát a turisztikai térképeken, és a korábbi időszakokban elért idegenforgalmat is jóval meghaladóan realizál látogatószámokat. Vásárosnamény sikeresen épít a kerékpáros turizmusra, a vadászati turizmusra, a lovas turizmusra, a vízi turizmusra, a természetes vizek és a fürdők adta lehetőségekre. Sikeres a Tisza-part funkciójának átstrukturálása, a „Bereg-szíve” Üdülőközpont újra a megye leglátogatottabb úti céljai között található meg. A település megalkotta a közlekedésfejlesztési tervét („Zöld Város Program”), amely megvalósításával Vásárosnamény egy élhetőbb, zöldebb, tisztább levegőjű várossá válik egybefüggő kerékpárutakkal, amelyek összekötik egymással a város különböző pontjait és a környező településeket. Jelentős és hosszú kiépített kerékpárút-hálózat található a városból kiindulva. Egyrészt északi irányba Kisvarsány, Nagyvarsány és Gyüre irányába használható már kerékpárút. Másrészt Vásárosnaményből keleti irányban elindulva Jánd, majd Jándot követően kettő irányba, Tákos, Csaróda, Márokpapi irányában, illetve Tivadar és Kistar, majd a Tisza másik oldalán visszafelé, Vásárosnamény irányába Olcsva felé tudunk kerékpárral is eljutni.

Vásárosnamény és Mátészalka között is biztosított a kerékpáros elérhetőség, még ha célforgalom számára kijelölt szakaszok (Kocsord és Mátészalka közötti szakasz) igénybe vételével is.

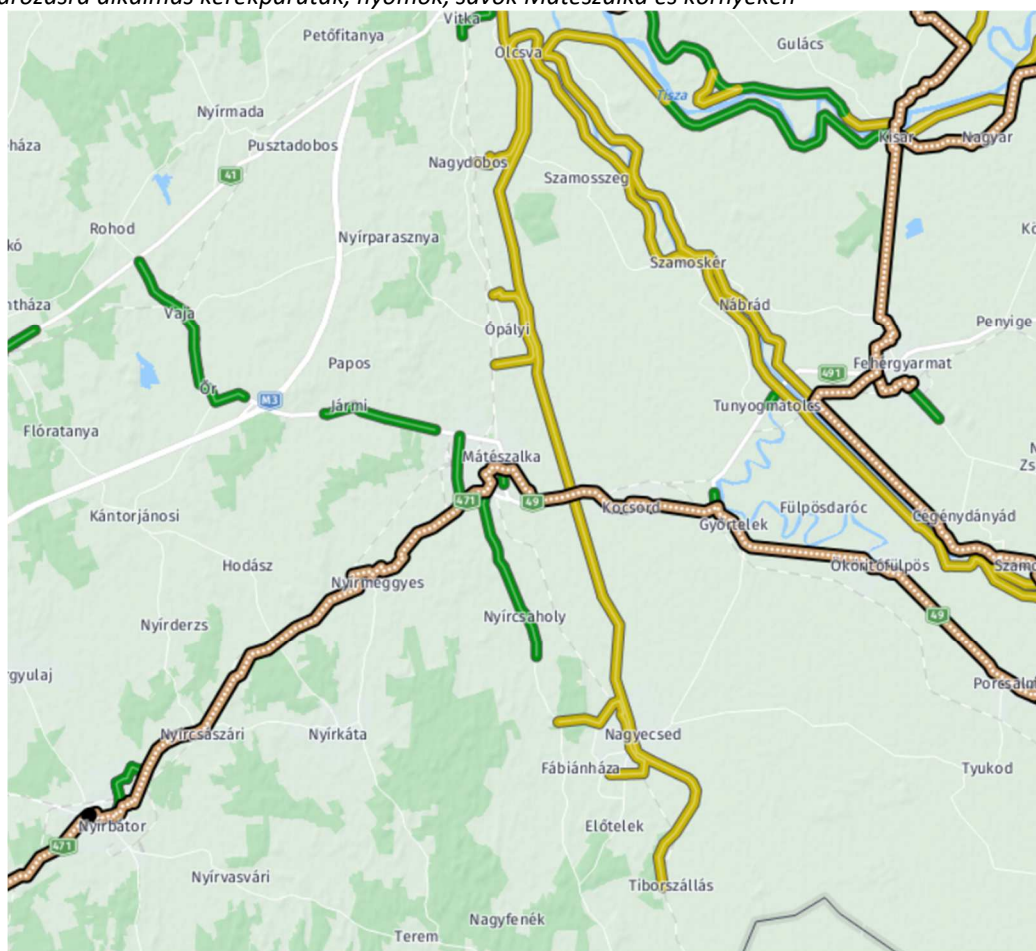
*Kerékpározásra alkalmas kerékpárutak, nyomok, sávok Vásárosnamény és környékén*



*/Forrás: <https://kenyi.kozut.hu/>; lekérdezés dátuma: 2023.04.24./*

Mátészalka városában elmondható, hogy a sportinfrastruktúra fejlesztése megnövelte a lakosság mozgékonyágát, sokan veszik igénybe a különböző futó lehetőségeket, nyári estéken a kerékpárutakon is szívesen mozognak a városlakók. A kiépült kerékpárutakkal növekedett a kerékpáros közlekedés biztonsága, a munkavállalási céllal naponta kerékpárral ingázó lakosság számára a biztonságos közlekedési feltételek hozzájárulnak a munkahelyek és közszolgáltatások elérhetőségének javításához. Mátészalka városának szomszédságában lévő települések felé egyre több irányba lehet biztonságosan eljutni kerékpárral. Északi irányba Jármí felé, keleti irányba Kocsord és Győrtelek felé, míg nyugati, dél-nyugati irányba Nyírmeggyes illetve Nyírcsaholy felé is. Mátészalka Város és környező településeket összekötő kerékpárút hálózatot a lenti térkép szemlélteti.

*Kerékpározásra alkalmas kerékpárutak, nyomok, sávok Mátészalka és környékén*

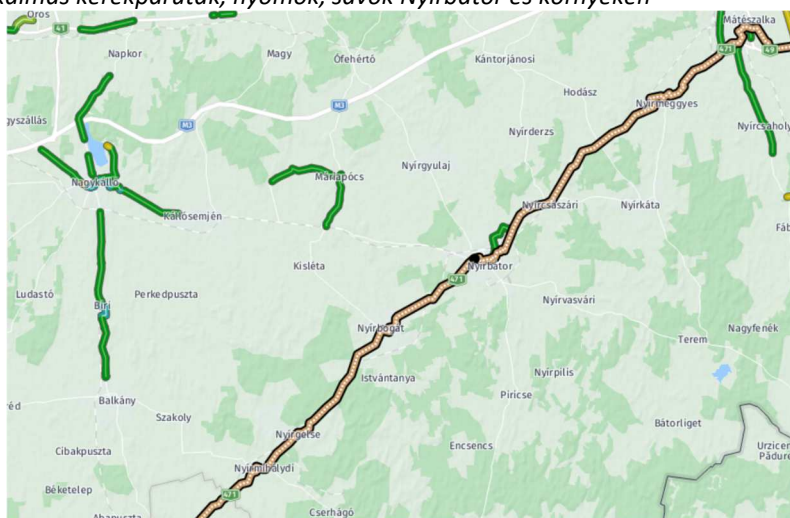


*/Forrás: <https://kenyi.kozut.hu/>; lekérdezés dátuma: 2023.04.24./*

A közterek klímabarát át- és kialakítása is mitigációs hatású, amennyiben megfelelő nagyságú zöldfelületet érintenek és az energiatakarékossági szempontokat figyelembe vették. Azáltal, hogy a jól tervezett köztereket a városlakók aktívan használják és egyre nagyobb hangsúly helyeződik a környezetbarát életmódra, várhatóan növekedni fog a környezetbarát közlekedési módok (pl.: kerékpár- és gyalogosforgalom) alkalmazása, aminek szintén van kibocsátás-csökkentő hatása. Nyírbátor városban is törekednek minél nagyobb teret engedni a két keréken történő közlekedésnek. Nyírbátor elérhetősége sokat javult a szomszédos települések számára. A város kerékpárutakon, közösségi közlekedéssel és jó minőségű közutakon egyaránt jól megközelíthető. Ezeket a közlekedési fejlesztéseket az ingázók

számának növekedése tette elsősorban indokolttá. Nyírbátor Város és környező településeket összekötő kerékpárút hálózatot a lenti térkép tartalmazza.

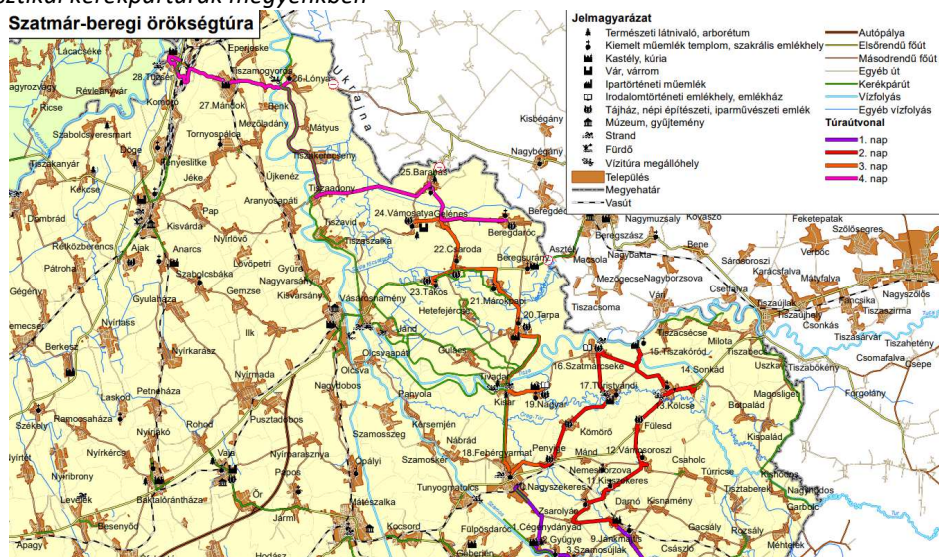
*Kerékpározásra alkalmas kerékpárutak, nyomok, sávok Nyírbátor és környékén*



*/Forrás: <https://kenyi.kozut.hu/>; lekérdezés dátuma: 2023.04.24./*

A középkori templomok útja címen született meg az a tematikus útvonal, amely a Kárpát-medencében egyedülálló vallási és kulturális örökséggel szeretné mélyrehatóan megismertetni az érdeklődőket. Ez a tematikus útvonal hivatott bemutatni a valaha egy történeti régiót alkotó, Északkelet- Magyarország, Kárpátalja, valamint a Partium északi részének középkori egyházi örökségét. Az útvonal területileg a magyarországi Szabolcs-Szatmár-Bereg, a romániai Szatmár és az ukrajnai Kárpátalja megyén halad keresztül, amelyet behálózzák közös történelmi gyökerek. Az útvonal jelentős része bejárható kerékpárral is, ötvözve az aktív és az örökségturizmus elemeit. Többek között a Panyola-Fehérgyarmat(13,7 km) – Cégénydányád (7,2 km) – Gyügye (3 km) - Szamosújlak (1,7 km) - Nagyszekeres (7,7 km) – Panyola (23,1 km) kerékpáros körúton a fehérgyarmati református templom, a cégénydányádi Kölcsey-Kende-kúria, a Gyügye Europa Nostra Díjas temploma, a nagyszekeresi református templom és a szamosújlaki református templom is megtekinthető.

*Örökségturisztikai kerékpártúrák megyénkben*



*Forrás: <http://www.templomut.hu/>*

#### 4.3.2. A tervezett kerékpáros fejlesztés kialakítása

Részletek „Nyírbátor, kerékpáros infrastruktúra tervezés a Bóni u. – Damjanich u. között”  
Útépítés engedélyezési terv műszaki leírásból (Civis Komplex Kft.):

„(...)

Az útszakasz leírása:

A Gyulaji utca kétoldali előkertes beépítésű, jellemzően lakóingatlanokkal határolt közterület, átlagosan 9,00 m burkolatszélességgel. Az utcában kétirányú autóbusz-közlekedés üzemel (4370 Nyírbátor–Vásárosnamény viszonylat).

A tervezéssel érintett szakasz a 110. sz. Apafa–Mátészalka vasútvonal által két részre osztható. Az északi szakaszon az északi irányú forgalmi sáv 3,25 m, a déli irányú sáv 3,00 m szélességű, amelyhez 2,60 m széles, „K” szegéllyel határolt parkolósáv csatlakozik. A parkolósáv mellett változó szélességű gyalogjárda található, amelyen keresztül a kapubehajtók csatlakoznak a burkolatszélhez. A vasúti átjáró gyalogos-átvezetése labirintus korláttal biztosított.

A déli szakaszon a Gyulaji utca mintegy 9,00 m szélességgel folytatódik; a tervezett kerékpárút nyomvonalán jelenleg szakaszos kiépítettségű járda található. A tervezési szakasz végpontja a körforgalmi csomópont túloldalán lévő meglévő kerékpáros hálózathoz csatlakozik

A keresztmetszeti kialakítás meghatározása érdekében előzetes egyeztetés történt a Szabolcs-Szatmár-Bereg Vármegyei Magyar Közút Nonprofit Zrt.-vel, amely a 2×3,25 m sáv szélességű, összesen 6,50 m burkolatszélességű kialakítást preferálta. Ez lehetővé teszi a vasúti átjáróban legalább 6,00 m burkolatszélesség biztosítását. A tervezési szakasz végén található buszmegálló esetében egy negatív buszöböl kerül kialakításra 3,00 + 2,75 + 3,25 m sáv szélességgel. A kerékpárút a közúttól kiemelt szegéllyel, az előírt biztonsági távolságok megtartásával kerül elválasztásra.

A 808 m hosszú kerékpárút tervezése a meglévő kerékpáros átvezetéstől indul szűkített 2,75 m-es burkolatszélességgel, a meglévő autóbusz-megállóhely megkerülésével, majd a jelenlegi parkolósáv nyomvonalára tér vissza, ahol már a tervezési szakasz végéig 3,00 m-es burkolatszélességgel halad.

A körforgalmi csomópont térségében – a jövőbeni bevásárlóközpont koncepcióterveire tekintettel – a nyomvonal az érintett telekterületen éri el a csomópontot, annak keresztezését követően pedig csatlakozik a meglévő kerékpárforgalmi hálózathoz a 0+808 km szelvényben. A keresztezés következményeképpen a körforgalmi sziget átépítésre szorul, ami a szegélyek süllyesztését érinti döntően.

#### Vízszintes vonalvezetés

A tervezett létesítmények vízszintes vonalvezetésének kialakításakor a meglévő szilárd burkolatú utak és járdák vízszintes vonalvezetése került követésre a szükséges oldalakadálytávolságok és biztonsági paraméterek betartásával. A tervezés során a nyomvonal a tervezési sebességnek és a közlekedő járműveknek megfelelő ívsugarak figyelembevételével került kialakításra.

### *Magassági vonalvezetés*

*A magassági adatok Balti magassági értékben kerültek meghatározásra. A tervezett magassági vonalvezetés a meglévő terep, a meglévő és megmaradó aszfaltburkolat magassági viszonyainak figyelembevételével, az optimális aszfaltkiegyenlítésre törekedve került meghatározásra. A tervezett létesítmények magassági vonalvezetése a meglévő burkolatszintek figyelembevételével kerül kialakításra.*

*A tervezett magasságok a meglévő kapubejárók megközelítésének és a vízvezetés lehetőségének figyelembevételével kerülnek meghatározásra.*

*Ahol a tervezett kerékpárút és a meglévő kapubehajtók között szintkülönbség merül fel, ott tereprendezés, illetve burkolattal ellátott felület esetén a tervezett burkolat kifuttatása kerül elvégzésre az ingatlanon belül.*

*A közúton történő átvezetések a közút meglévő aszfaltburkolatához szintben, akadálymentesen csatlakoztatva kerülnek kialakításra.*

*A meglévő lakóépület küszöbjétől a tervezett burkolat esése 0–15% közötti lejtéssel kerül csatlakoztatásra a tervezett kerékpárút burkolatszéléhez.*

### *Keresztmetszeti kialakítás*

*A keresztmetszet meghatározása az e-UT 03.01.11:2008 „Közutak tervezése (KTSZ)” Ütügyi Műszaki Előírás keresztszelvényekre vonatkozó fejezetei szerint történt:*

#### *Gyulajji utca keresztmetszeti kialakítása*

<i>Forgalmi sáv szélessége:</i>	<i>3,25 m</i>
<i>Forgalmi sávok száma:</i>	<i>2x1</i>
<i>Biztonsági sáv kiemelt szegély előtt:</i>	<i>0,25 m</i>
<i>Biztonsági sáv kiemelt szegély mögött:</i>	<i>0,50 m</i>
<i>Burkolat szélessége:</i>	<i>6,50 m</i>
<i>Parkoló szélessége:</i>	<i>2,5 m</i>

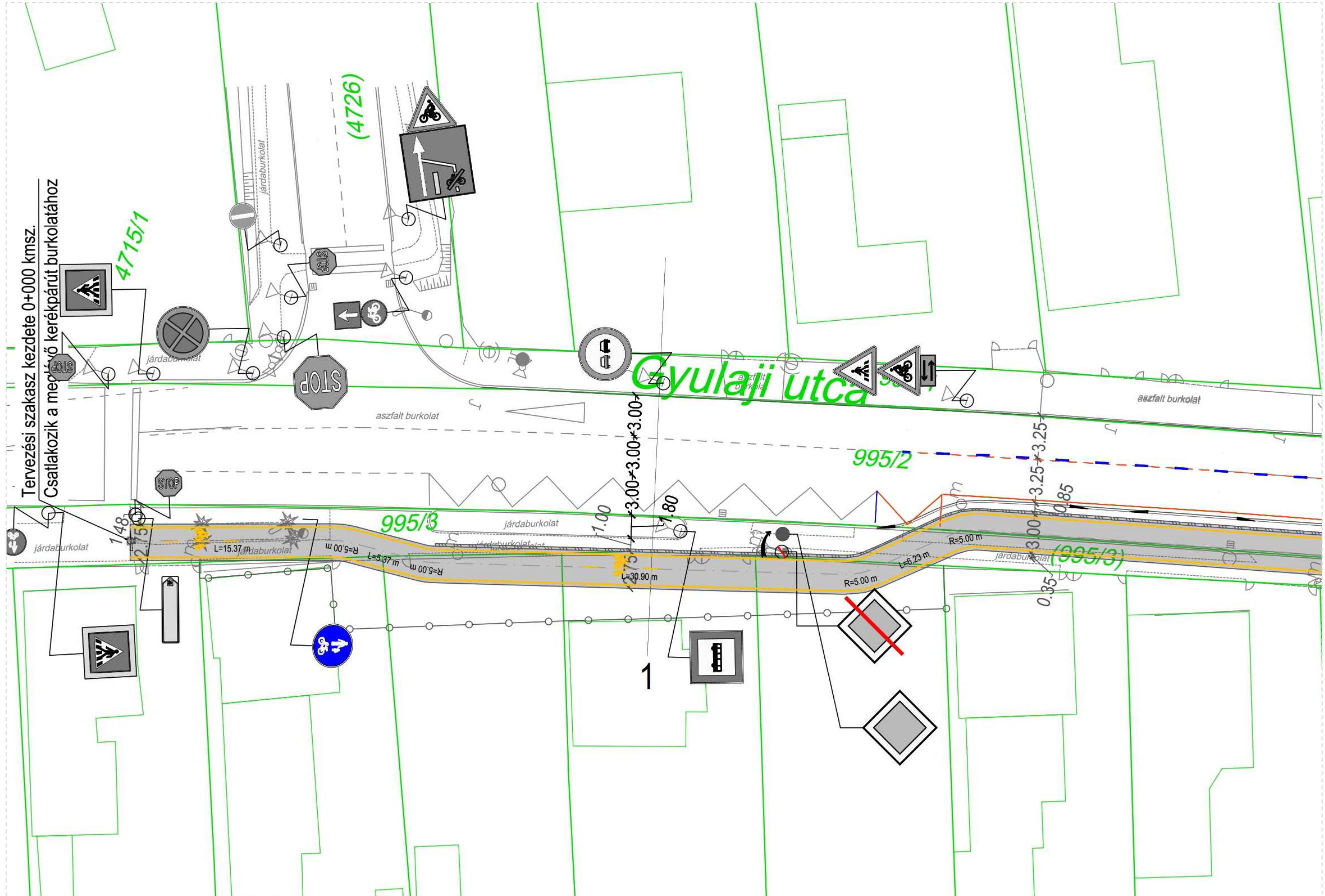
#### *Kerékpárút (szorványos gyalogos forgalommal) keresztmetszeti kialakítása*

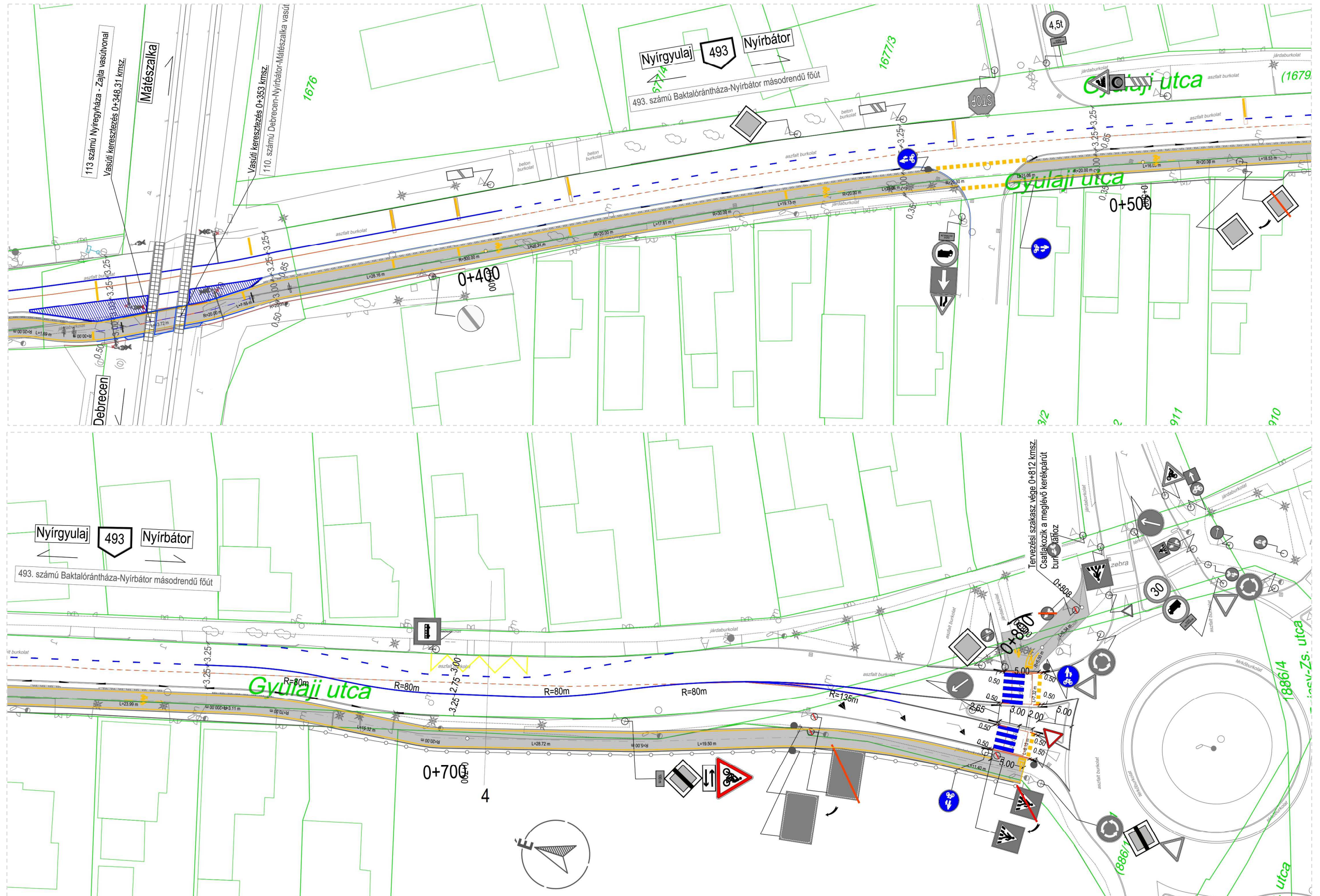
<i>Forgalmi sáv szélessége:</i>	<i>2,75 m (indokolt esetben 2,50 m-ig csökkenthető)</i>
<i>Forgalmi sávok száma:</i>	<i>2x1</i>
<i>Burkolat szélessége:</i>	<i>3,00 m (indokolt esetben 2,75 m-ig csökkenthető)</i>
<i>Biztonsági sáv szélessége:</i>	<i>0,35 m</i>
<i>Oldalesés:</i>	<i>Vízvezetéshez igazítva - Egyoldali 2,0 %-os</i>

*A tervezett kiemelt szegélyeket a meglévő kapubehatókban illetve a gyalog-és kerékpáros átvezetéseknel süllyesztve szükséges beépíteni. A tervezet gyalogos átvezetéseknel 2 cm re, kerékpáros átvezetéseknel 0 cm-re és kapu behajtókban szintén 2 cm-re szükséges süllyesztetni.*

*(...)*

Forgalomtechnikai helyszínrajz részletek

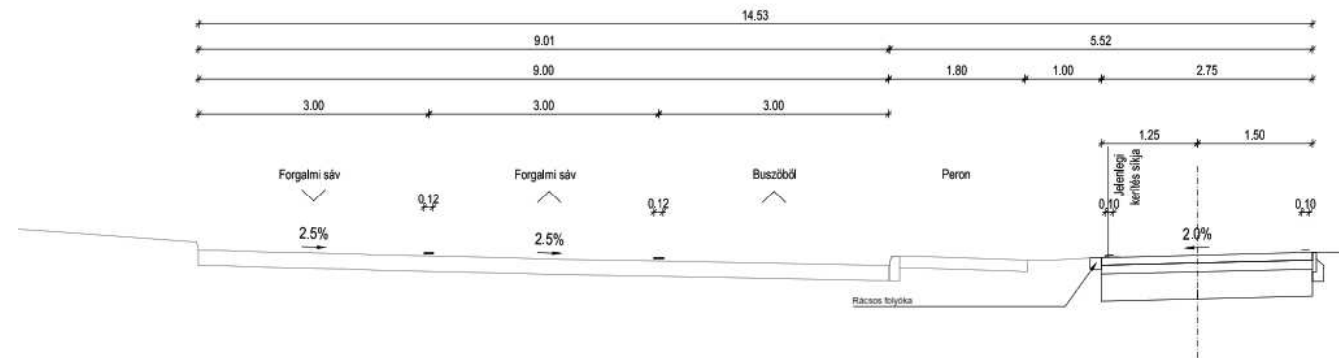




Mintakeresztmetszvény példák

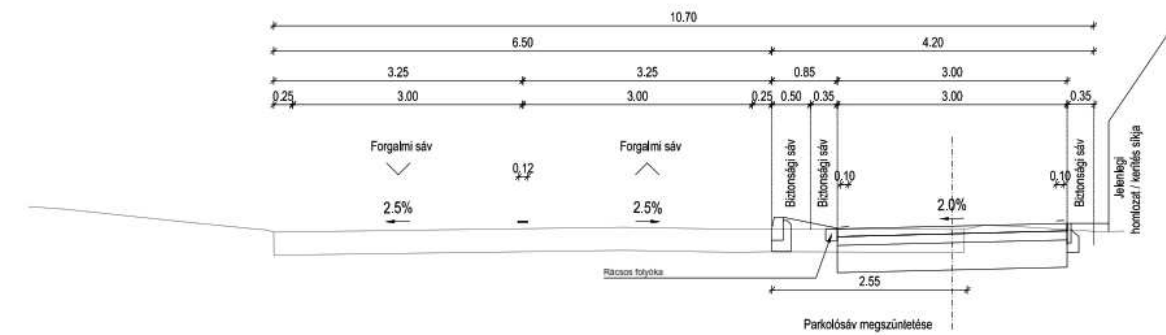
**1**

Gyalog és kerékpárút kialakítása  
a buszperon mögött elvezetve



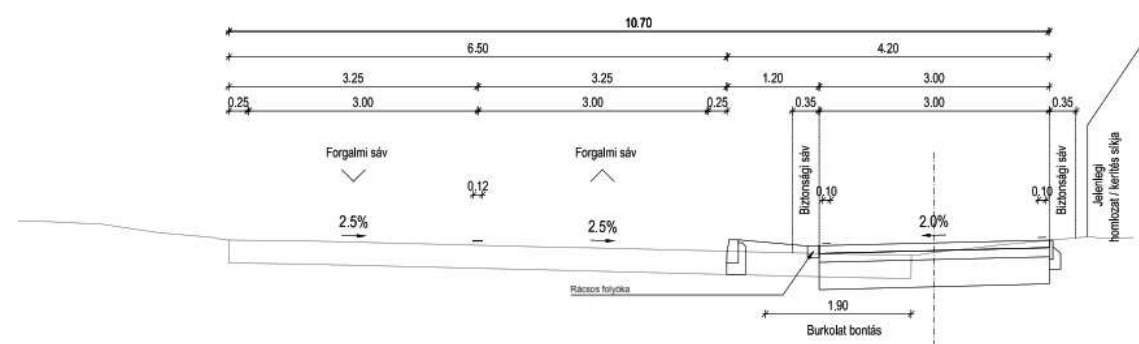
**2**

Gyalog és kerékpárút kialakítása  
a Parkolósáv megszüntetésével



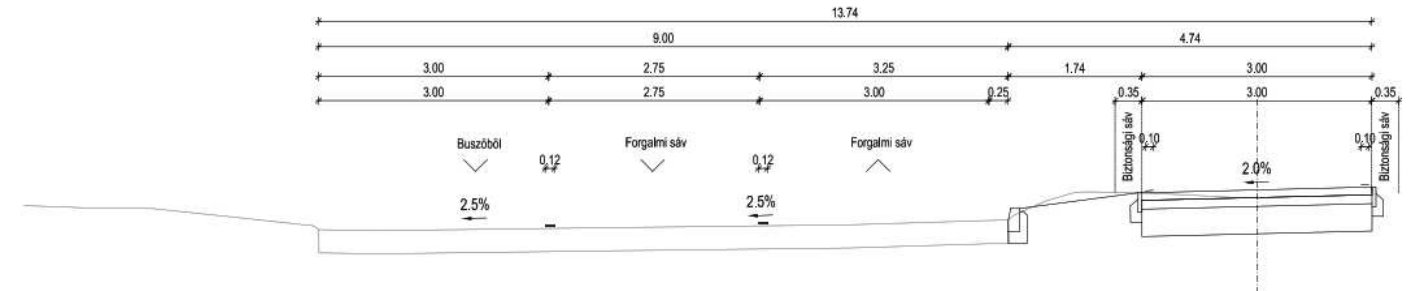
**3**

Gyalog és kerékpárút kialakítása  
a vasúttól délre



**4**

Gyalog és kerékpárút kialakítása  
bal oldali buszmegálló esetén



(Forrás: Cívus Komplex Mérnök Kft.)

### 4.3.3. Szabályozással érintett ingatlanok vizsgálata

A tervezett módosítás legkisebb alakítható telekméret korláttal rendelkező építési övezetet érint. Ezért a tervezett telekalakítások során kialakuló telekméretet, a normatív szabályozás alapján vizsgálni szükséges. Érintett övezetek:

- kertvárosias lakóterület építési övezete (Lke 1)
- településközpont vegyes terület építési övezete (Vt-3)

A tervezett közlekedési területek az alábbi beépítésre szánt ingatlanokat érinti:

Helyrajzi számok	Építési övezet jele	Eredeti telek méret (m <sup>2</sup> )	A csökkentés mértéke (m <sup>2</sup> )	Visszamaradó telekméret (m <sup>2</sup> )	az építési övezetben mennyi a megengedett legkisebb építési telek nagysága (m <sup>2</sup> )	Megfelel/Nem felel meg a telekalakítást követően
972	Lke-1	2226,32	31,23	2195,09	420	megfelel
971		1804,08	69,97	1734,11		
970		1943,94	72,11	1871,83		
969		2009,45	54,51	1954,94		
897		1882,89	17,95	1864,94		
887	Vt-3	9045,09	230,01	8815,08	1200	

Azon ingatlanok, amelyek esetében a telekalakítást (kisajátítást) követően a visszamaradó ingatlan részletek méretükben nem teljesítenék a hatályos építési szabályzat által rögzített előírásokat, új építési övezetbe történő átsorolás vagy a kisajátítás kiterjesztése adhat megoldást.

Jelen módosítással érintett ingatlanok mindegyike teljesíti az adott építési övezet normatív szabályozása által előírt legkisebb alakítható telekterület méretet, a az adott ingatlan területcsökkentését követően. Ezért az érintett építési övezetek normatív paramétereinek módosítására nincs szükség.

A szabályozási terven feltüntetésre kerülő új szabályozási vonalak, mint szabályozási elemek a telekalakításokkor kötelezően figyelembe veendőek, telekalakítási kényszerként értelmezendők, így az utcafronti új telekhatár és az adott telken meglévő épület vonatkozásában változó előkert pozíciót és méretet nem szükséges felülvizsgálni.

## **5. Szabályozási módosítások**

### **5.1. Helyi Építési Szabályzat változó bekezdései**

**1.§ A helyi építési szabályzatról és szabályozási tervek elfogadásáról 5/2022. (III. 25) önkormányzati rendelet (a továbbiakban: Rendelet) 2. melléklet S-2 rajzszámú (T-08/2024 munkaszámú) települési térségen belüli területek szabályozási terve, az 1. melléklet szerinti, S-2 rajzszámú (T-11/2026 munkaszámú), a tervezési területre vonatkozó szabályozási tervlap szerint módosul.**

## 5.2. Helyi Építési Szabályzat módosító rendelet tervezete

### NYÍRBÁTOR VÁROS ÖNKORMÁNYZATA KÉPVISELŐ-TESTÜLETÉNEK ...../2026. (.....) önkormányzati rendelete

#### Nyírbátor Város helyi építési szabályzatáról szóló 5/2022 (III.25.) önkormányzati rendelet módosításáról

[1] Nyírbátor Város Önkormányzata Képviselő-testülete, belterületen

– *belterületen a Pócsi utca – Rét utca – 113 sz. vasútvonal – megszűnő belterületi határ – Gyulaji utca által kerékpárút kialakításához szükséges terület biztosítása.*;

[2] a magyar építészetről szóló 2023. évi C. törvény 225. § (8) bekezdés 1. pontjában kapott felhatalmazás alapján, a magyar építészetről szóló 2023. évi C. törvény 22. § (2) bekezdés a) pontjában és a Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 13. § (1) bekezdésének 1. pontjában meghatározott feladatkörében eljárva, a településtervek tartalmáról, elkészítésének és elfogadásának rendjéről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 419/2021. (VII.15.) Korm. rendelet 68. § (2) bekezdésének c.) pontjában meghatározott feladatkörében eljáró

állami főépítési, népegészségügyi, ingatlanügyi, földügyi igazgatási, örökségvédelmi, környezetvédelmi és természetvédelmi, vízügyi és közlekedési hatáskörében eljáró Szabolcs-Szatmár-Bereg Vármegyei Kormányhivatal,  
erdészeti hatáskörében eljáró Hajdú-Bihar Vármegyei Kormányhivatal,  
bányafelügyeleti hatáskörben eljáró Szabályozott Tevékenységek Felügyeleti Hatósága,  
Hortobágyi Nemzeti Park Igazgatósága,  
légiközlekedési hatóság, katonai légügyi hatóság  
Nemzeti földügyi Központ,  
Nemzeti Média és Hírközlési Hatóság Hivatala,  
Szabolcs-Szatmár-Bereg Vármegyei Önkormányzat,  
honvédelmért felelős miniszter  
Szabolcs-Szatmár-Bereg Vármegyei – polgári védelmi, valamint területi vízvédelmi és területi vízügyi hatóságként is eljáró - Katasztrófavédelmi Igazgatóság,  
Országos Vízügyi Főigazgatóság,  
Felső-Tisza-Vidéki Vízügyi Igazgatóság,  
Szabolcs-Szatmár-Bereg Vármegyei Rendőr főkapitányság,  
véleményének kikérésével,

továbbá a szomszédos települések önkormányzatainak és a Szabolcs-Szatmár-Bereg Vármegyei Önkormányzat véleményének kikérésével,  
valamint Nyírbátor Város a településterv, a településképi arculati kézikönyv és a településképi rendelet készítésével és módosításával összefüggő partnerségi egyeztetés helyi szabályairól szóló 12/2023 (II.20.) önkormányzati rendeletében rögzített partnerségi egyeztetés során beérkezett vélemények alapján a következőket rendeli el:

**1.§ A Rendelet 2. melléklet S-2 rajzszerű (T-08/2024 munkaszámú) települési térségen belüli területek szabályozási terve, az 1. melléklet szerinti, S-2 rajzszerű (T-11/2026 munkaszámú), a tervezési területre vonatkozó szabályozási tervlap szerint módosul.**

**2.§ Ez a rendelet a 2026. .... hó ..... napján lép hatályba, s a hatálybalépést követő napon hatályát veszti.**

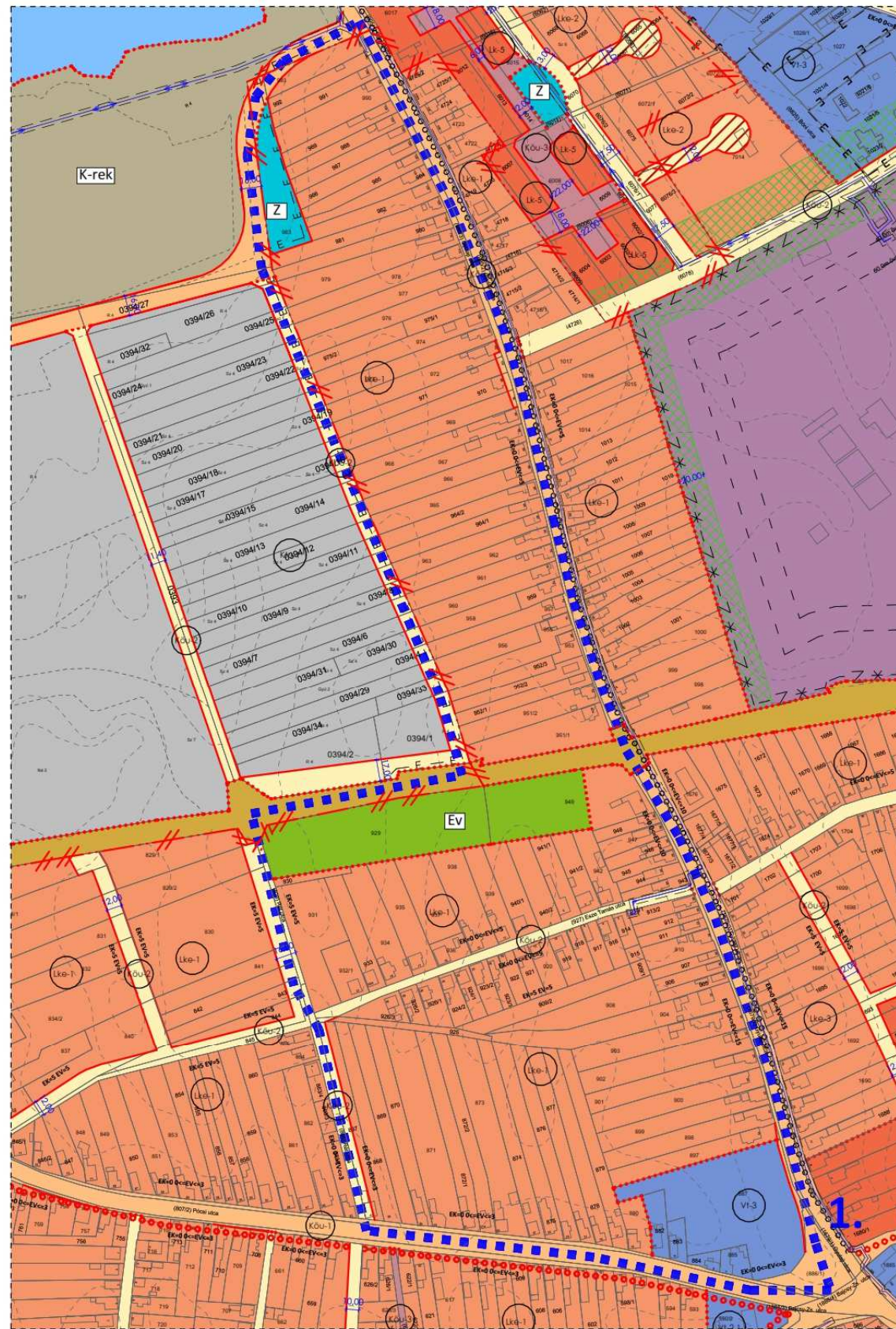
Máté Antal  
polgármester

Dr. Bora Bernadett  
jegyző

ZÁRADÉK: Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvényben biztosított jogkörömben eljárva – Nyírbátor Város helyi építési szabályzatáról szóló 5/2022. (III. 25.) önkormányzati rendelet módosításáról szóló önkormányzati rendeletet – 2026. .... hó ..... napján kihirdetem.

Dr. Bora Bernadett  
jegyző

1. melléklet a ...../2026. (.....) önkormányzati rendelethez



Készült az állami alapadatok felhasználásával!

## NYÍRBÁTOR VÁROS TELEPÜLÉSI TÉRSÉGEN BELÜLI TERÜLETEK SZABÁLYOZÁSI TERV RÉSZLET

M = 1:4000



### Jelmagyarázat

(Az övezet, építési övezet kitöltésének határa egyben övezeti határ is!)

Beépítésre szánt területek építési övezetei:

- Kertvárosias lakóterület építési övezete (Lke)
- Településközpont terület építési övezete (Vt)

Beépítésre nem szánt területek övezetei:

- Közpark övezete (Z)
- Védelmi célú erdőterület övezete (Ev)
- Kötőtpályás közlekedési terület övezete (Kök)
- I. rendű közlekedési terület övezete (Köu-1) - Országos mellékút, Települési főút, Helyi gyűjtőút
- II. rendű közlekedési terület övezete (Köu-2) - Kiszolgáló út, Vegyes használatú gépjárműút

- Megszűnő belterületi határvonal
- Szabályozási vonal és méretezése
- Övezethatár
- Védőtávolság és mérete
- Kerékpárút
- Villamosenergia átviteli hálózat (22 KV feszültségűvel, biztonsági övezettel):  
- Köterületen: 5,0-5,0 m,  
- Belterületen: 2,5-2,5 m
- EV= Kötelező építési vonal az utcai telekhatártól
- >=ÉV>= Építési vonal a megadott határok között az utcai telekhatártól számítva
- EV>= Építési vonal minimális mértéke az utcai telekhatártól
- EK>= Előkert vonal
- Tervezési terület határa

NYÍRBÁTOR VÁROS ÖNKORMÁNYZATA KÉPVISELŐ-TESTÜLETÉNEK 5/2022. (III. 25.) ÖNKORMÁNYZATI RENDELETÉHEZ  
...../2026. (.....) ÖNKORMÁNYZATI RENDELETTEL MÓDOSÍTVA

P.H.

.....  
polgármester

.....  
jegyző



Urban Linea  
Tervező, Szolgáltató Kft.  
H-4405 Nyíregyháza, Pilypang u. 10.  
Tel.: 06-20/437-2146,  
em@il.labbancz.o@gmail.com

MEGREDELŐ: NYÍRBÁTOR VÁROS ÖNKORMÁNYZATA  
H-4300 Nyírbátor, Szabadság tér 7.

TELEPÜLÉS, IGAZGATÁSI TERÜLET MEGNEVEZÉSE:  
NYÍRBÁTOR TELEPÜLÉSRÉNDÉZÉSI TERVE

MUNKARÉSZ MEGNEVEZÉSE:  
TELEPÜLÉSI TÉRSÉGEN BELÜLI TERÜLETEK  
SZABÁLYOZÁSI TERV - RÉSZLET

TERVEZŐ MUNKATÁRS:  
Ugochukwu Georgina

ÜGYZETVETŐ IG. - TERVEZŐ:  
Labbancz András  
településtervező  
TT-15-0378

MUNKASZÁM:  
T-11/2026

DÁTUM:  
2026. április

TERVFAJTA:  
szabályozási terv

MÉRETARÁNY:  
M = 1:4000

RAJZSZÁM:  
S-2

## 6. Nyilatkozatok

### 6.1. A magasabb rendű tervekkel való összhang igazolásához nyilatkozat

A 218/2009 (X. 06.) kormányrendelet szerinti adatszolgáltatási eljárás során beérkezett, a térségi övezetekre vonatkozó lehatárolások adatállományait a vonatkozó tervi állományokba beépítésre kerültek.

### 6.2 A biológiai aktivitás érték változására vonatkozó nyilatkozat

A tervezett módosítások során a biológiai aktivitás érték változás egyenlege pozitív.

Kelt.: Nyíregyháza, 2026. május hó 20. nap.



.....  
Labbancz András  
okl. településmérnök

