



Partnerséget építünk

AKCIÓTERV

„Határon átnyúló közlekedésbiztonság és a levegőszennyezettség csökkentése”

A projekt azonosító száma:
FMP-E/2201/4.1./012

Nyíregyháza - 2022

Európai Regionális Fejlesztési Alap



ETT www.nyir-szat.eu
Európai Határvárosok Korlátolt Felelősségű Európai Területi Együttműködési Csoportosulás



TARTALOM

- I. ELŐZMÉNYEK
- II. VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ
- III. HELYZETELEMZÉS
- IV. KÖRNYEZETVÉDELEM
- V. A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG EURÓPAI TÉRSÉG FELÉ
- VI. KÖZLEKEDÉS GYEREKSZEMMEL
- VII. NYÍREGYHÁZA KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGA
- VIII. NYÍREGYHÁZA ÁLTAL MEGVALÓSÍTOTT/MEGVALÓSULÓ CÉLOK
- IX. SZEMLELETFORMÁLÁS, OKTATÁS NYÍREGYHÁZI SZEMMEL
- X. SZABOLCS-SZATMÁR-BEREG MEGYEI BALESET-MEGELŐZÉSI BIZOTTSÁG 10+1 TANÁCSA
- XI. NAGYKAPOS VÁROSRÓL
- XII. MILYEN LEVEGŐT SZÍVUNK BE? 6 EMBERI TEVÉKENYSÉG, AMELY A LEGINKÁBB SZENNYEZI A LEVEGŐT
- XIII. A LÉGSZENNYEZÉS FŐ FORRÁSAI A KÖVETKEZŐK
- XIV. LEVEGŐMINŐSÉG EURÓPÁBAN ÉS SZLOVÁKIÁBAN
- XV. A GYERMEKEK BIZTONSÁGÁT BIZTOSÍTÓ ÉS A LÉGSZENNYEZETTSÉG CSÖKKENTÉSÉT SZOLGÁLÓ ESZKÖZÖK
- XVI. HOGY A GYEREKEK BIZTONSÁGBAN LEGYENEK AZ UTAKON IS
- XVII. KALANDTÉRKÉPEZÉS
- XVIII. ÖSSZEGZÉS

I. ELŐZMÉNYEK

2022 júniusában az INTERREG V-A Szlovákia-Magyarország Együttműködési Program keretein belül SKHU/ETA/1801 számmal Kisprojekt Alap (KPA) pénzügyi támogatásra vonatkozó pályázati felhívás felhívást hirdettek meg. A Kisprojekt Alap alapvető célja a határon átnyúló társadalmi kohézió erősítése helyi szintű együttműködések támogatásával, valamint olyan hosszútávú együttműködések kialakításával és fejlesztésével, ahol a szereplők a helyi/regionális projekteken keresztül szerzett támogatásokat a határ mindkét oldalán fel tudják használni.

A Magyarországon található Nyíregyházán székhellyel rendelkező Európai Határvárosok Korlátolt Felelősségű Európai Területi Együttműködési Csoportosulás és a Szlovákiában található Mestký úrad Veľké Kapušany (Nagykapos város) közös pályázat benyújtásáról döntöttek. A pályázat megfelelt mind a jogosultsági, mind a tartalmi feltételeknek, így támogatásban részesült.

A projekt alapadatait az alábbi táblázat tartalmazza:

Pályázat azonosító száma	FMP-E/2201/4.1./012
Projekt név	„Határon átnyúló közlekedésbiztonság gyerekeknek és a levegőszennyezettség csökkentése”
Projekt rövidítése	CykloD
Vezető partner	Európai Határvárosok Korlátolt Felelősségű Európai Területi Együttműködési Csoportosulás
Partner	Mesto Veľké Kapušany
Projekt összköltsége	49 953,19 €
ERFA hozzájárulás	42 460,21 €
Önrész	7 492,98 €

Forrás: Saját szerkesztés

A projekt keretében a partnerek vállalták egy közös kulturális tanulmány elkészítését szlovák és magyar nyelven, amely bemutatja környezetvédelem egyik legfontosabb területének, a levegőszennyezés okait, és a levegőtisztaságának megőrzésének és a kerékpáros közlekedés népszerűsítésének lehetőségeit. is.

II. VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÁS

A nyíregyházi székhelyű Európai Határvárosok Korlátolt Felelősségű Európai Területi Együtműködési Csoportosulás és a Szlovákiában található Mesto Veľké Kapušany (Nagykapos város) határon átnyúló projektje keretében egy közös akcióterv készült a települések levegőminőségének védelmére és a környezetbarát kerékpáros közlekedés népszerűsítésére. Ennek célja, hogy azonosítsuk azokat a tevékenységeket, amelyek elősegítik a környezetvédelem ezen szegmensét, ezáltal a levegőszennyező tevékenységek gyakorlását csökkenthetjük: amikor csak tehetjük, válasszunk közlekedési alternatívát: kerékpározzunk, gyalogoljunk, használjuk közösen az autókat, illetve vegyük igénybe a tömegközlekedési eszközöket. Olyan szemléletformáló tevékenységek, kiadványok széles körű terjesztése, népszerűsítése szükséges, amelyek leginkább helyi szinten hozzájárulnak a légszennyezés csökkentéséhez elsősorban helyi szinten, majd ezáltal széles körben, nagyobb területen.

III. HELYZETELEMZÉS

a. Az akcióterület lehatárolása

Az akcióterv területi lehatárolását a Nyíregyháza Megyei Jogú Város (Magyarország), valamint Nagykapos (Veľké Kapušany, Szlovákia) által lefedett teljes területei képezik.

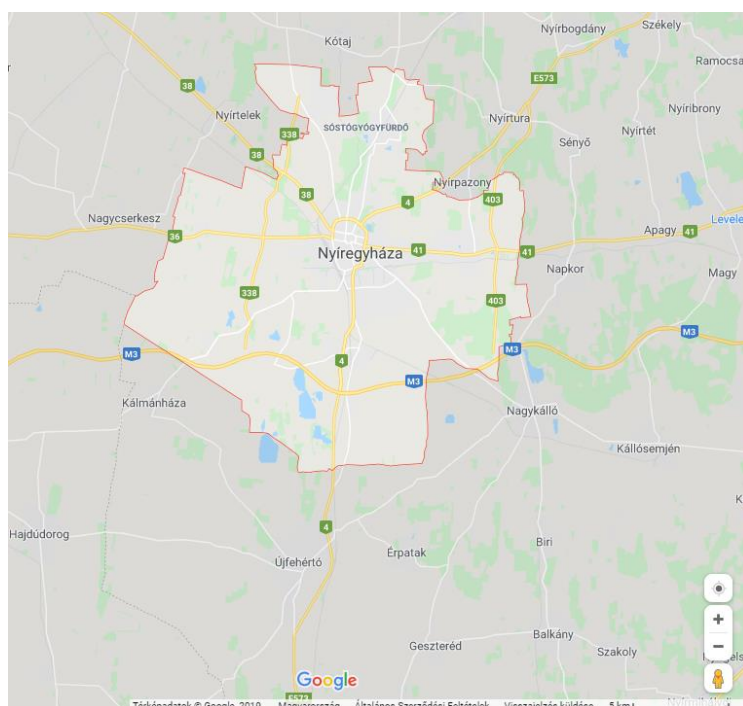
A 274 46 km² területű város (1. ábra) a Nyírség nyugati részén található. A Nyírség már évezredekkel ezelőtt megfelelő környezet volt az ember letelepedésére. A vadjai a buckák közötti tavak halai, a mocsarak madarai biztosítottak táplálékot, az erdők védelmet nyújtottak a letelepedőknek. A város területén ma is felismerhetőek az egykori természetes védelmi rendszer nyomai, mint a mocsaras Bujtos ami közkedvelt szabadidős és rekreációs helyszín, a természetvédelmi területté nyilvánított Igrice, délen a Nyírjestavak, a Sápá-rét és az Ökörítő, nyugaton pedig a Szarvas-sziget, Eletó, Kettős-tó, valamint az Éralja. „Ezeket a mocsaras, vizenyős területeket lecsapolták és a város fejlődésével, a belterület növekedésével beépítették. (Internet 1). Nyíregyháza, az Észak-Alföldi Régió második, az ország 7. legnagyobb lélekszámú városa, Szabolcs-Szatmár-Bereg megye székhelye. A város korábbi mezővárosi jellege az elmúlt 40 évben változott meg gyökeresen.

„A város természetes vonzáskörzete a teljes megyére, azon belül is elsősorban a Nyírség középtáj területeire terjed ki. A város és térsége természeti adottságait alapvetően a száraz és mérsékelt meleg klíma, a síkvidéki jelleg, valamint a jellemzően homok felszínborítás határozza meg. Az Alföld északi peremvidékét az Ős-Tisza és mellékvízfolyásai által kialakított homokos, löszös hordalékkúpok borítják, amelyet elsősorban a déli területeken futóhomok vált fel. Miután az Ős-Tisza egykor a Nyírséget délről kerülte, a felszínt az Ős-Bodrog, illetve mellékvízfolyásai által épített hordalékkúpok eróziója, valamint a deflációs folyamatok alakították. A felszínformák így meglehetősen egyszerűek, igen kis reliefű síkvidéki tájról beszélhetünk. A relatív száraz éghajlat, és a homokos felszín eredményeképpen a térség álló- és folyóvizekben szegény. A terület természetes társulásai jellemzően a kovárványos barna erdőtalajon kialakult homoki erdők, gyöngyvirágos tölgyesek, gyertyános-kocsányos tölgyesek, a mélyedésekben keményfás ligeterdők, a jelentősebb vízhatású mélyedésekben helyenként lápi és szikes jellegű vegetációtípusokkal. A kiemelkedések sok esetben homokgyepek kialakulásának kedveztek, a futóhomokkal jellemezhető területeken nyílt homoki gyepek is előfordulnak. Mind a flóra, mind a fauna tekintetében fontos kiemelni,

hogy a területen a jellemző alföldi élővilág mellett, több hegyvidéki, kárpáti eredetű faj is előfordul. A tágabb térség jelenleg mezőgazdasági dominanciájú kultúrtáj, a természetes élőhelyek mára csak kisméretű, jellemzően védett refúgiumterületeken maradtak fenn.” (Internet 2)

Szlovákia, Ukrajna és Románia határához közel fekszik, az autópálya közelségének és vasúthálózati csatlakozásának, kiségek repülőterének köszönhetően fontos régiós központ.

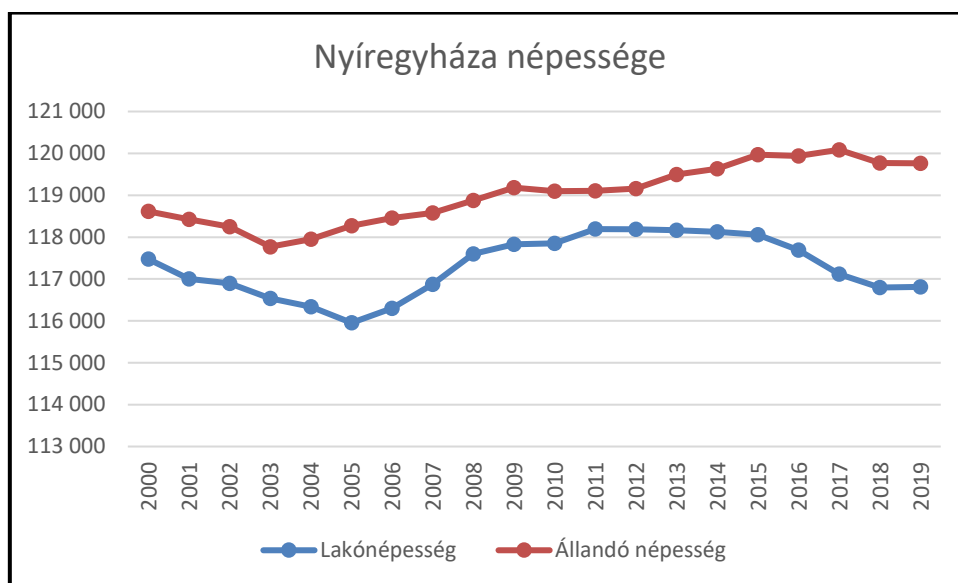
1. ábra: Nyíregyháza elhelyezkedése és területe



Forrás: <https://www.google.hu/maps>

Nagykapos a kelet-szlovákiai síkságon fekszik, az Ung, Latorca és Laborc folyók közt Nagymihályi járásában. Az Ung-vidék központja. Alapterülete 29,61 km², tengerszint feletti magassága 110 m. Legmagasabb pontja a Janko Král' utca, tengerszint feletti magassága 115 m, legalacsonyabb pontja az egykori téglagyár melletti tó, 100,3 m. A város északi része az Ung folyó hordaléktalajára épült. Délről magába foglalja a Latorca folyó védett területének egy részét, amelynek középpontját 1993-ban nemzetközileg is védett területté nyilvánították. Erdejében megtalálhatók a ma már ritkán előforduló értékes növények és állatok. A várostól 5 km távolságban terül el az Ortó természetvédelmi területe, amely jellegzetes holtága az Ung folyónak. Az Ortót többé-

természetes fogyás mértéke az országos átlag alatti, az öregedési index alacsonyabb az országos átlagnál.



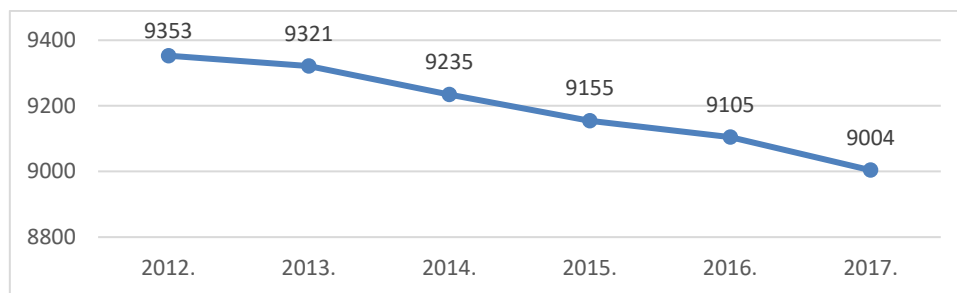
3. ábra A népesség számának alakulása 2000-2019, fő, Forrás: Nyíregyháza 2020- 2030 Stratégiai Terve

Nagykapos

Nagykapos népessége 2016-ben 9 105 fő volt, amiből a férfiak aránya 48,4%, míg a nők 51,6%. A lakónépességből a 0-17 évesek száma 1 664 fő volt (18,3%), 18-64 évesek száma 6 264 fő (68,8%), a 65 éves és idősebbek száma pedig 1 177 fő (12,9%), azaz a város öregedési indexe kedvezőbb, mint Nyíregyházáé.

A lakosság nemzetiségi összetételéről a legfrissebb adatok a 2011-es népszámlálás idejéből származnak. Ekkor a város 9 406 fős népességéből 2 844 fő szlováknak, 5 604 fő magyarnak, 116 fő romának, 72 fő ukránnak, 35 fő csehnek, 6 fő ruténnek 13 fő egyéb nemzetiségűnek vallotta magát.¹

4. ábra: A lakónépesség változása Nagykaposon (2012-2017)



Forrás: <http://ugeo.urbistat.com>

A város lakónépessége 2012 és 2017 között folyamatos csökkenést mutat: 2012-ben még 9 353 fő élt a városban, 2017-ben viszont éppen meghaladta a 9 000 főt.

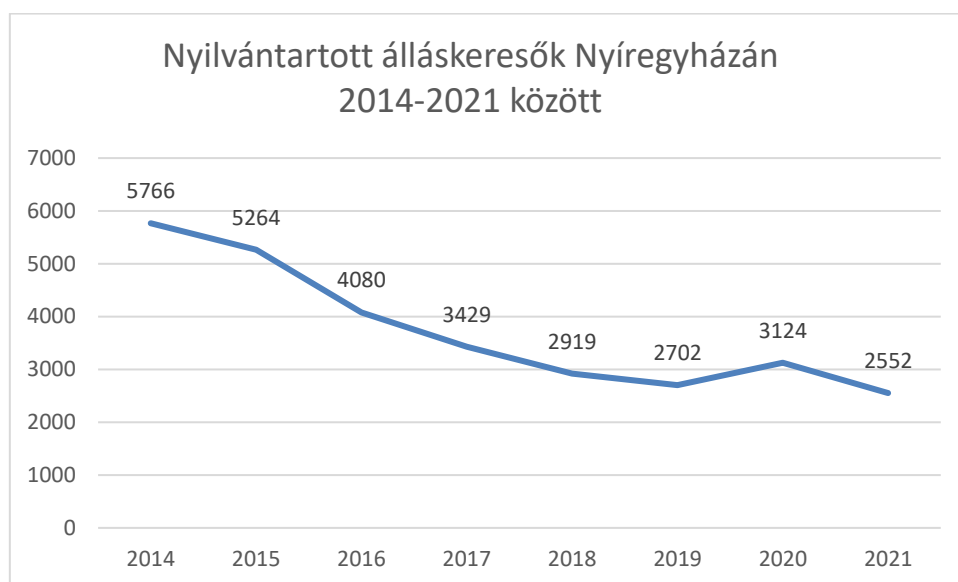
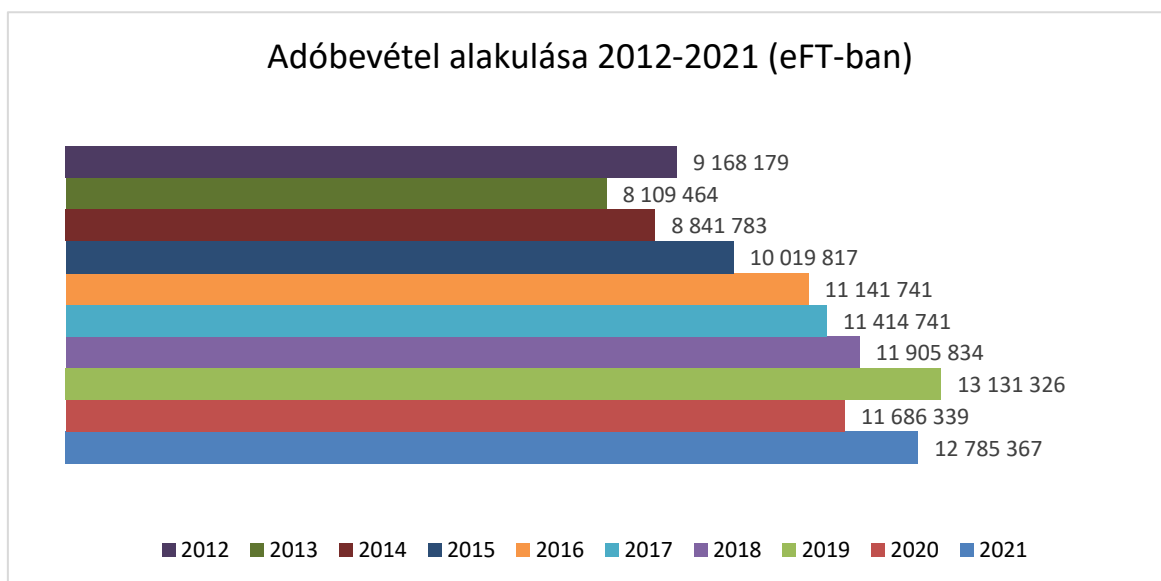
c. Az akcióterület gazdasági helyzete

Nyíregyháza

Nyíregyházán az elmúlt 10 évben óriási gazdasági, kulturális fellendülés volt megfigyelhető. Az uniós és hazai finanszírozású projektek lehetővé tették, hogy soha nem látott infrastrukturális és turisztikai fejlesztések valósuljanak meg.

Nyíregyházán 1 ipari park és 4 ipari terület található. A meglévő iparterületek egy része lakóövezetek közé ékelődött ipari terület, ezek, valamint a Déli Ipari Park nagyrészt beteltek. A város nyugati részén új iparfejlesztési és gazdaságfejlesztési övezet kezd kialakulni. A városba betelepült multinacionális cégek, nagyvállalkozások mellett, a helyi kis- és közepes vállalkozások az elmúlt években jelentős mértékben hozzájárultak a gazdasági növekedés révén az iparüzési adóbevételek kedvező alakulásához. A helyi gazdaság minden szektorában kimutatható volt a növekedés. A gazdasági növekedést leginkább szemléltetni az adóbevételek alakulásával lehet, ahogy a 2. ábrán látható is. 2013-ban az előző évhez képest lehetett tapasztalni egy 11%-os visszaesés, de még így is meghaladta a 2010. és 2011. évi adóbevételeket. A következő évtől azonban elindult a növekedés, ami azóta is töretlen. A betelepült nagyvállalatoknak, a fejlődő helyi kis-, és középvállalatoknak, a példaértékűen fejlődő helyi turizmusnak köszönhetően magas az iparüzési adóból és az idegenforgalmi adóból befolyt összeg.

5. ábra: Adóbevétel alakulása (2012-2021)



A regisztrált álláskeresők száma, az elmúlt években jelentősen csökkent városunkban. 2014 és 2021-es évek között több, mint 55 %-os csökkenés figyelhető meg. A legtöbb regisztrált álláskereső az alapfokú végzettséggel rendelkezők és a szakmunkások között volt. Nyíregyháza gazdasági fejlődése a jelentős turisztikai és gazdaságösztönzést elősegítő fejlesztések hatására folyamatos. A gazdasági fejlődés eredményeképpen számos új munkahely jött létre, amely elősegítette a munkanélküliség csökkenését helyi szinten.

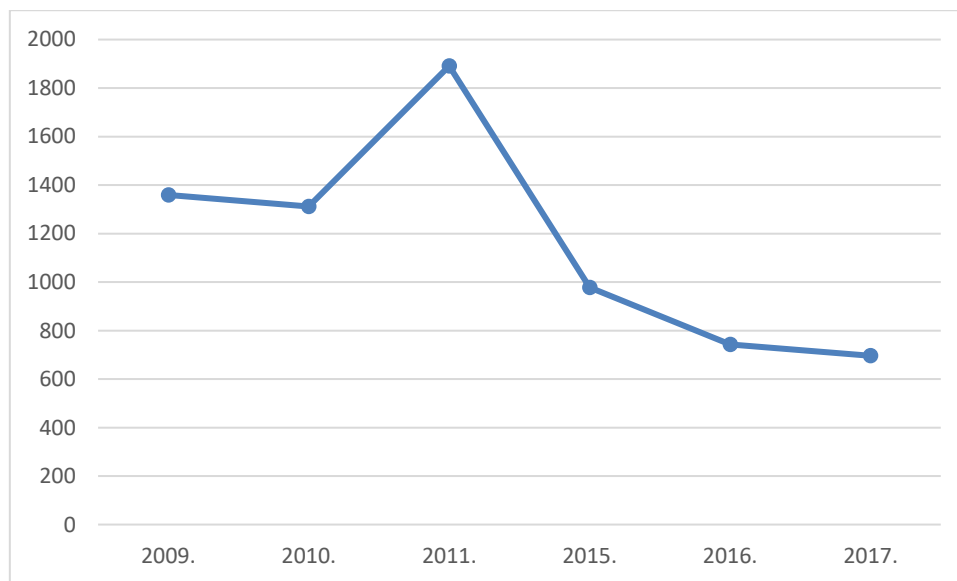
Nagykapos

A településen az önkormányzat adatszolgáltatása alapján 623 vállalkozás található, az ezer lakosra jutó vállalkozások száma 69,2. A 623 vállalkozásból a kisvállalkozások száma 127 db.

Nagykapos esetében a munkanélküliség relatív mutatójáról pontos adat nem áll rendelkezésre, a 2017. évre készült jelentés szerint a várost is magában foglaló Nagymihályi járásban a regisztrált munkanélküliek aránya 11,29%.

A munkanélküliek számának alakulását 2009 és 2017 között 2 szakaszra oszthatjuk. 2009 és 2011 között az álláskeresők száma minden évben meghaladta az 1300 főt, sőt 2011-re az 1900 főt is megközelítette. 2015 és 2017 között a munkanélküliség csökkenése tapasztalható, a korábbi időszakban tapasztaltnál lényegesen kevesebb álláskeresővel – 2015-re az álláskeresők száma a 2011-es szintről alig több, mint a felére esett vissza.

6. ábra: A munkanélküliek száma Nagykaposon (2009-2017)



Forrás: Konsolidovaná výroční správa, Mesta Velké Kapušany – 2017.

IV. KÖRNYEZETVÉDELEM

Nyíregyháza város vezetése a gazdasági és társadalmi fejlődés feltételeinek javításával párhuzamosan kiemelt figyelmet fordít a fenntarthatóságra, a környezetvédelemre és a klímaváltozás hatásaihoz való alkalmazkodásra. Ez az átfogó cél a levegőminőséggel, környezetvédelemmel, energiahatékonysággal kapcsolatos környezeti célkitűzéseket foglalja magában. A cél, egy élhető város létrehozása, amely megfelel a 21. századi ember igényeinek. Egy környezet-tudatos természeti és épített környezet létrehozása, amelynek keretében az alábbi feladatokat kell megszervezni és ellátni:

- a levegőszennyezettségének csökkentése
- az épületállomány energiahatékonyságának növelése,
- klímaváltozáshoz való alkalmazkodás keretében a bel- és csapadékvíz elvezetési rendszer további fejlesztése, csapadékvíz-gazdálkodás fejlesztése,
- a városi zöldterületek mennyiségi és minőségi fejlesztése.

Nyíregyháza egyik legjelentősebb környezeti és egészségügyi kihívása a sok esetben kedvezőtlen levegőminőség. Légszennyezés akkor következik be, amikor gázok, porrészecskék és füst kerül ki a légkörbe, amely emiatt károsodik az emberekre, az infrastruktúrára és a környezetre. Az Egészségügyi Világszervezet (WHO) besorolása szerint a légszennyezés az egészséget érintő legnagyobb környezeti kockázat Európában – Az egészségügyi határértéket meghaladó részecskeszennyezettség (PM), egyik fő forrása a lakossági szilárd tüzelés. Az elkövetkezendő évek egyik legfontosabb városfejlesztési célkitűzése a város levegőszennyezettségének csökkentése. Ehhez elengedhetetlen a levegőminőség javítását célzó beavatkozások, amelyek komplex programok: - lakossági fűtőkorszerűsítés támogatása - mérőrendszerek informatikai fejlesztése - helyi szabályozás (ellenőrzés és szankcionálás) - zöld védősávok kialakítása (fásítás, erdősítés) a vonalas infrastruktúrák mellett levegőminőségi szemléletformálás, tudatosítási akciók

A zöldfelületek, zöldterületek minőségi és mennyiségi fejlesztése hozzájárul az egészséges környezeti feltételek megteremtéséhez, pozitívan hat az itt élők életminőségére és kedvezően befolyásolja a város levegőminőségét is. A zöldfelületek növelése érdekében a városi sétálóövezetek kiterjesztése, zöldfelületek, parkok

fejlesztése, megújítása, zöld szigetek kialakítása, külterületi erdőtelepítések megvalósítása szükséges.

A Nyíregyháza 2030 Stratégia céljainak megalkotása során különös hangsúly helyeződött a városi környezet állapotának javítására, valamint a természeti értékek védelmére. A fenntartható városi mobilitás fejlődéséhez és a város levegőminőségének javításához a környezetbarát közlekedési módok ösztönzése, a gyalogos- és kerékpárosbarát közlekedési feltételeinek fejlesztése, az autómentes területek bővítése, a külső elérhetőség feltételeinek további fejlesztése járul hozzá. A környezettudatos működés fokozását pedig a levegőszennyezettségének csökkentése, az épületállomány energiahatékonyságának növelése, a klímaváltozáshoz való alkalmazkodás, a városi zöldterületek mennyiségi és minőségi fejlesztése segíti elő. A klímaváltozás hatásaihoz való alkalmazkodás egyik lehetséges eszköze a területen lehulló csapadékvíz összegyűjtése, tárolása és hasznosítása – a teljes lehulló csapadékvíz mennyiségének felszíni vízfolyásokba történő elvezetése helyett annak helybentartása és a csapadékvízzel történő gazdálkodás rendszerének fejlesztése (csak a hasznosítható hányadon felüli mennyiség elvezetése).

A városfejlesztési célok elérését szolgáló fejlesztési és nem beruházási jellegű lehetőségek az alábbiak:

Egyéni autós forgalom szabályozása a belvárosban, parkolás feltételeinek szabályozása, célok elérését elősegítő parkolási díjtételek megállapítása, a Sétálóövezetek bővítése, kiterjesztése a belváros területén, a Levegőminőséggel, levegőszennyezéssel kapcsolatos helyi szabályozás (lakossági fűtés, tüzelés feltételeinek szabályozása, távhő fűtés ösztönzése a belváros területén), a szabályok betartásának rendszeres ellenőrzése, szankcionálás.

Nyíregyháza élhetőségének fejlesztése és a környezetvédelmi problémák csökkentése érdekében fontos a fokozottan környezetbarát közlekedési módok ösztönzése. Ez magában foglalja a gyalogos- és kerékpárosbarát közlekedési feltételeinek fejlesztését, a közösségi közlekedés környezetbarát fejlesztését, az elektromobilitás fejlesztését, valamint a belvárosban az autómentes területek bővítését. Mindezekhez szükséges a parkolási lehetőségek fenti célokhoz igazodó fejlesztése, bővítése. A város fejlődése szempontjából fontos a külső elérhetőség feltételeinek további fejlesztése, a szomszédos településekkel való közúti kapcsolatok fejlesztése, az átmenő teherforgalom további

csökkentése (pl. Nyíregyháza-Debrecen közötti szakasz négysávositása, északi elkerülő út fejlesztése), valamint a vasúti elérési idők csökkentése. További cél az intermodális közösségi közlekedés feltételeinek javítása, a térségi közlekedési rendszer fejlesztése megfelelő közlekedési munkamegosztással, közös jegyrendszer bevezetésével, amelyben a kötöttpályás közlekedés, mint fenntartható közlekedési mód is szerepet kap.

IV.1. Levegőszennyezés

Az Egészségügyi Világszervezet (WHO) szerint az Európai Unióban (EU) a légszennyezés az egészséget érintő legnagyobb környezeti kockázat. Az Unióban évente 400 000 korai elhaláláshoz vezet, és több száz milliárd euró egészséggel kapcsolatos külső költség merül fel miatta. E kockázatnak különösen a városi területeken élők vannak kitéve. E korai elhalálások többségéért az olyan légszennyező anyagok felelősek, mint a lebegő részecskék, a nitrogén-dioxid és a talajközeli ózon.

IV.2. A fő légszennyező anyagok

A lebegő részecskék (PM) a levegőben lebegő szilárd és folyékony részecskékből állnak. Ezek az anyagok széles körét foglalják magukban, a tengeri sótól és a pollenektől kezdve az olyan rákkeltő anyagokig, mint a benzo(a)pirén és a korom. A lebegő részecskéket méretüktől függően két csoportba sorolják be: PM₁₀ (durva szemcsék) és PM_{2,5} (finom szálló por). Európa azon részein, ahol a háztartások még mindig gyakran szilárd tüzelőanyaggal fűtenek, annál magasabb a légszennyező anyagok (különösen a PM) kibocsátása, minél keményebb a tél.

A nitrogén-dioxid (NO₂) vörösesbarna színű, mérgező gáz, a nitrogén-oxidok (NO_x) egyike.

A kén-dioxid (SO₂) színtelen, szúrós szagú, mérgező gáz, a kén-oxidok (SO_x) egyike.

A talajközeli (O₃), más néven troposzférikus ózon' színtelen gáz, amely szennyezőanyagok (például illékony szerves vegyületek és NO_x) napfény jelenlétében lejátszódó kémiai reakciói során keletkezik, és a talajhoz közeli réteget alkot.

A levegőminőség nem csak a szennyező anyagok kibocsátásaitól függ. A következő tényezőkkel is összefügg: • a forráshoz való közelség, és hogy milyen magasságban

bocsátják ki a szennyező anyagokat; • az időjárási viszonyok, például szél vagy hőség; • kémiai átalakulások (a napfényre adott reakciók, a szennyező anyagok egymással való kölcsönhatásai); • földrajzi feltételek (domborzat). A légszennyező anyagok kibocsátásai többnyire emberi tevékenységből erednek (pl. közlekedési eszközök, erőművek, gyárak), de származhatnak erdőtüzekből, vulkánkitörésből és szél okozta erózióból is.

A Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium 2002-ben a környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény 110. §-a (8) bekezdésének k) pontjában kapott felhatalmazás alapján elvégezte az ország területének légszennyezettségi agglomerációkba és zónákba sorolását, a zónacsoportok megjelölésével. A légszennyezettségi agglomerációk és zónák kijelöléséről szóló 4/2002. (X. 7.) KvVM rendelet alapján a Felső-Tisza-vidéki Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség illetékességi területén két zóna került kijelölésre:

- 10-es zónakód: Az ország többi területe – ide tartozik a Felügyelőség teljes illetékességi területe, kivéve Nyíregyháza város közigazgatási területét.
- 11-es zónakód: Kijelölt városok – ide tartozik Nyíregyháza város teljes közigazgatási területe

Nyíregyháza szennyezettségének alakulásában az „importszennyezés” szerepe elhanyagolható, ezeken a helyeken a talajközeli, az emberi egészségre közvetlen hatást gyakorló szennyező anyagok túlnyomó többsége helyi vagy környéki kibocsátási forrásból ered. Magyarország levegőminőségének éves értékelései a 6/2011 (I.14.) VM rendeletben meghatározott módszerek szerint, a 4/2011 (I.14.) VM rendeletben megadott egészségügyi határértékek, tájékoztatási és riasztási küszöbértékek, valamint a Légszennyezettségi Index figyelembe vételével készülnek az automata mérőállomások adataiból. Az értékelés a mérőállomáson mért SO₂, NO₂, NO_x, CO, O₃, PM₁₀, PM₂₅ és benzol szennyezőanyagok adataiból készült. A vizsgált években 34 településen 51 mérőállomás, valamint ezen kívül 3 háttér állomás mérte folyamatosan a levegő szennyezettségét. Nyíregyháza az egyik ilyen település, ahol az automata mérőeszköz adatai alapján a légszennyezési index az alábbiak szerint alakult 2017-2020 között. Nyíregyházán a mérőállomást 1996-ban telepítették a Széna térre. A mérőállomás működésének megkezdésekor nitrogén-dioxid és szén-monoxid mérő monitorok üzemeltek, a mért szennyezőanyagok körét bővítették 1997. májusában ózon és szálló por

monitorokkal, majd kén-dioxid monitorral. A mérőállomáson kezdettől fogva mérik a meteorológiai paramétereket is (hőmérséklet, szélsébség, szélirány, relatív páratartalom, légnyomás, napsugárzás).

6 ábra:

2017-2020. év index szerinti értékelése mérőállomások szerint								
Év	SO ₂	NO ₂	NO _x	PM ₁₀	PM ₂₅	CO	O ₃	Légszennyezettségi index a legmagasabb indexű komponens alapján
2020	kiváló	jó	jó	jó	jó	kiváló	jó	jó
2019	kiváló	jó	jó	jó	jó	kiváló	jó	jó
2018	kiváló	jó	jó	megfelelő	megfelelő	kiváló	jó	megfelelő
2017	kiváló	jó	jó	jó	jó	kiváló	jó	jó
2016	kiváló	jó	jó	jó		kiváló	jó	jó

úgynevezett PM10 értéknél, tehát a szálló por esetében, amely a legtöbb gondot okozza a légúti megbetegedésekben szenvedőknél, illetve előidézi, valamint felerősíti a tüneteket, a szennyezés 80%-át a lakossági fűtés adja. A szálló por ráadásul megköti a gombákat, bacilusokat, nehézfémeket, toxikus anyagokat, amelyekkel legyengül a szervezet.

IV.3. A levegőszennyezés helyi okai

Kétféle levegőszennyezést különböztetünk meg:

- **Természetes eredetű levegőszennyezés:** ide sorolhatók a természeti katasztrófák, illetve természetes folyamatok bekövetkezése általi légszennyezés, mint például az erdőtüzek vagy a vulkáni kitörések.
- **Ember okozta levegőszennyezés:** ide soroljuk az ipari, mezőgazdasági és a közlekedési eredetű levegőszennyezést.

Közvetlen szennyezőanyag forrásként mindkét vizsgált településen a második típusba sorolható szennyezések jelentik a fő problémát.

A gépjárművekből származó kipufogógázok rengeteg szennyező anyagot bocsátanak a levegőbe. A kisméretű részecske szennyezés mintegy 78%-át a lakossági fűtés okozza. A fűtési szezon beköszöntével nem csak a tüzelésre alkalmas anyagok, hanem sok esetben hulladék, a háztartásban feleslegesen felhalmozott „lom” kerül a kazánba, kályhába.

V. A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG EURÓPAI TÉRSÉG FELÉ

Az Európai Unió adatok alapján a 0 és 14 év közötti gyermekeket érintő halálesetek közül minden tizedik közlekedési balesetre vezethető vissza, míg a gyermekek fogyatékosá, illetve mozgáskorlátozottá válásának legfőbb oka a közúti közlekedésben keresendő.

Ezen adatok egyértelműen azt jelzik, hogy a gyermekek a közúti közlekedés legvédtelenebb és legveszélyeztetettebb szereplői. Veszélyeztettségükhöz az is hozzájárul, hogy a közlekedés szabályait még nem ismerik, s veszélyérzetük, veszélyfelismerő képességük még nem alakult ki, nem megfelelő, éppen ezért napjainkra a „legkisebbek” védelme a legfontosabb közlekedésbiztonsági feladatok egyikévé vált. A tapasztalatok azt igazolják, hogy a közúti tragédiák a legnehezebben feldolgozható halálesetek közé tartoznak, ezen belül pedig a gyermekekkel történő tragédiák a legmegrázóbbak nemcsak a szülők és a testvérek, hanem a távolabbi rokonok, ismerősök számára is.

Számos európai ország az elmúlt években célirányos intézkedéseket indított a gyermekek életének, testi épségének és egészségének védelme érdekében, amelybe Nyíregyháza is bekapcsolódott.

A beavatkozások nem maradtak eredmény nélkül. Elmondható, hogy a gyermekek ma már jóval biztonságosabb környezetben közlekedhetnek, mint egy évtizeddel ezelőtt. Az elmúlt évtizedben a közúti balesetben meghalt gyermekek száma csökkent ugyan, de annak átlagos mértéke nem érte el az 5%-ot, míg az egymillió lakosra jutó gyermekhalálos tragédiák terén is az utolsó harmadban vagyunk. A gyermekek védelmére, közlekedésük biztonságosabbá tételére a közlekedésre nevelés, a prevenció és a közúti ellenőrzések egyaránt nagyszerű lehetőséget nyújtanak. Az új megoldások bevezetése során mindenképpen ajánlott figyelembe venni azokat a nemzetközi megoldásokat, módszereket, amelyek más országokban már sikeresnek bizonyultak. A Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram a kerékpározó gyermekek biztonságának javítása érdekében az észlelhetőség fokozását, a védősisak használatát, valamint a

közlekedési ismeretszint tanrendi képzésen belüli fejlesztését javasolja, míg a gyalogos gyermekek közlekedése terén elsősorban az iskolába vezető utak és az iskolák közvetlen környezete biztonsági szintjének növelése kapja a legnagyobb hangsúlyt.²

VI. KÖZLEKEDÉS GYEREKSZEMMEL

Sok szülő (illetve felügyeletet ellátó nagykorú) esik abba a tévedésbe, hogy a gyermek egy „kis felnőtt”, ezáltal túlértékelik képességeiket, vagy elhiszik a gyermekeknek, amikor kijelentik, hogy ők már tudnak magukra vigyázni. Ezáltal rendkívüli veszélynek teszik ki a gyermekeket, akikről (főleg kisebb korban) tudott, hogy:

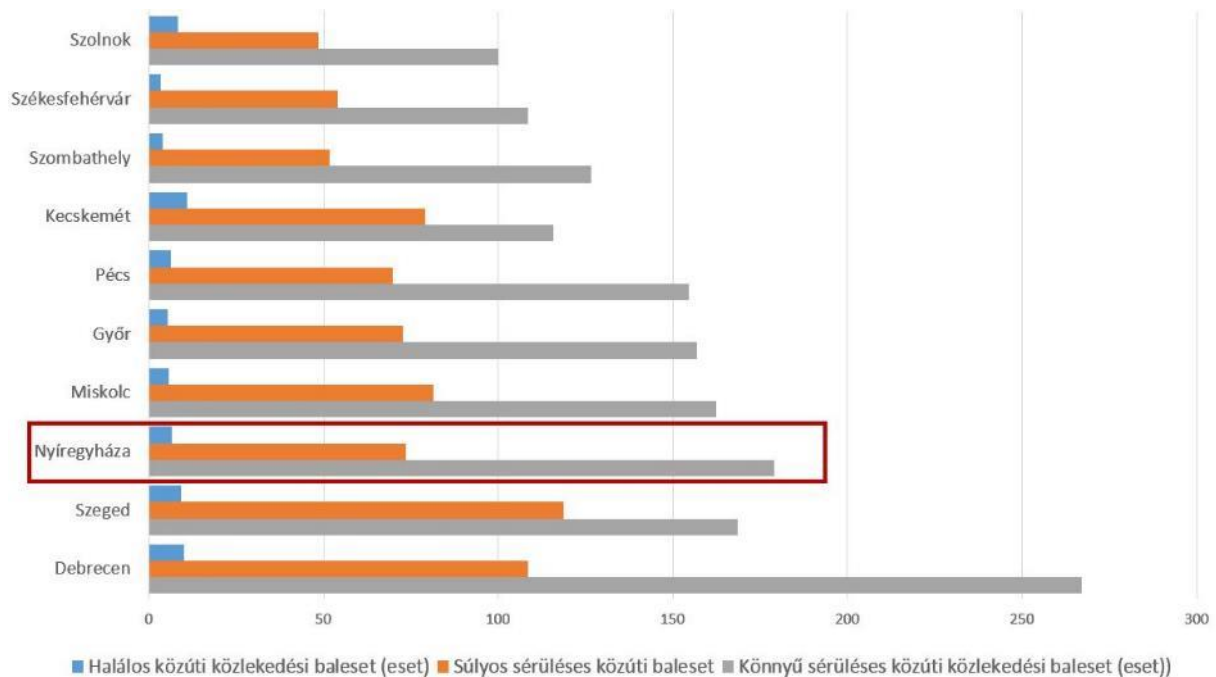


VII. NYÍREGYHÁZA KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGA

Nyíregyházán évente átlagosan 259 baleset történt, ami a megyei jogú városok között (Budapest kivételével) a harmadik legmagasabb szám, tehát a városi balesetek száma meghaladja több Nyíregyházánál nagyobb város baleseteinek számát. A balesetek között a könnyű sérüléssel járó balesetek száma arányaiban magas, a halálos, illetve a súlyos sérüléssel járó balesetek számát tekintve a város már jobban szerepel a megyei jogú városok listájában.

² Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2011-2013 – Biztonsággal az utakon, Budapest, 2011.

³ http://www.eletuton.hu/attachments/attachment/926/Kozlekedesi_alapismeretek_gyerekeknek_-_pedagogus_screen.pdf



A különböző súlyosságú balesetek száma Nyíregyházán és a hasonló méretű megyei jogú városokban 2010 és 2020 között, (forrás: Központi Statisztikai Hivatal)

A városban 2005 óta minden évben történt halálos közúti baleset, a legtöbb 2007-ben, ekkor 12-en haltak meg a nyíregyházi utakon. A súlyos személyi sérüléssel járó balesetek számát tekintve csökkenés figyelhető meg az elmúlt tíz évben. A könnyű személyi sérüléssel járó balesetek száma körülbelül 150 és 200 között ingadozik évente.

A közúti közlekedési balesetek legnagyobb részét a személygépkocsik sofőrjei okozzák. A kerékpárosok által okozott balesetek számában az elmúlt tíz évben jelentős növekedés volt megfigyelhető.

VIII. NYÍREGYHÁZA ÁLTAL MEGVALÓSÍTOTT/MEGVALÓSULÓ CÉLOK

Nyíregyháza Megyei Jogú Város Önkormányzat célja a klímavédelem vonatkozásában, hogy Nyíregyháza hosszú távon egy egészséges, fenntartható, jómódú, színes város legyen, ahol az egészséges élet alapfeltételei biztosítottak, az itt élők egészséges környezetben, egészséges életmódot folytatva megfelelő életminőségben élnek, a társadalmi és környezeti fenntarthatóság szempontjai érvényesülnek, a fejlett helyi gazdaságnak köszönhetően a foglalkoztatási és jövedelmi szint magas, aktív kulturális, társadalmi élet folyik.

Ezen jövőkép megvalósítása érdekében Nyíregyháza Megyei Jogú Város településfejlesztési koncepciójában három átfogó fejlesztési célt jelöl ki, melynek egyike a

Környezettudatos város: Energiahatékonyság és a klímaváltozáshoz való alkalmazkodás cél, melyet hosszútávon két rész cél keretében kíván megvalósítani. Egyik a fejlett városi mobilitás, fenntartható közlekedés célkitűzés, ahol kulcstényező a városi közlekedés fenntartható fejlesztése, a környezetbarát mobilitás feltételeinek megteremtése. Másik cél a vonzó és energiahatékony épített környezet, táj- és településkép, ahol legfontosabb szempont az energiahatékonyság növelése (energiahatékony épületállomány), a klímaváltozáshoz való alkalmazkodás (bel- és csapadékvíz elvezetési rendszer), valamint az épített örökség védelme, továbbá elengedhetetlen a belvárosi és városkörnyéki zöldterületek megóvása, további fejlesztése, környezetbarát megközelíthetőségének biztosítása, a környezettudatosság ösztönzése. Önkormányzatunk az éghajlat védelmét érintő kérdéseket a korábban megalkotott stratégiák során figyelembe vette, melyre a jövőben nagyobb hangsúlyt kíván fektetni. A stratégiai alkotások során az elérendő célok a globális, illetve nemzeti célkitűzések, a lokális értékek és érdekek figyelembevételével kerülnek meghatározásra.

A közlekedésfejlesztés terén az önkormányzat célja a fenntarthatóság és a mobilitás biztosítása. Ennek eredményeképpen folyamatosan épülnek a kerékpárutak, a város több pontján létesülnek elektromos töltőállomások, emellett kiemelt cél a városi tömegközlekedés zöldítése, amely érdekében CNG buszok beszerzésre kerültek, jövőben tervezetten az elektromos buszok bevezetésével folytatódik és további, elektromos rollerek biztosítása, kerékpáros rendezvények megvalósítása stb...), amely törekvések bemutatásra kerülnek.

Köztudott, hogy Nyíregyháza kerékpárosbarát város, ahol folyamatosan bővítik a kerékpárút-hálózatot, ennek köszönhetően lassan nincs is olyan településrész, ahonnan ne lehetne könnyen, gyorsan - környezetkímélő módot - kerékpárral eljutni a munkahelyre vagy éppen egy programra.

Nyíregyháza városon belüli kerékpárhálózata kiterjedt, hossza közel 80 km. Továbbá megépült a Nyíregyházát Tokajjal összekötő kerékpárút eddig hiányzó, 21,5 kilométer hosszú szakasza is, amely biciklizésre motiválja a helyieket és a környéken élőket. A városban a legjellemzőbb kerékpáros infrastruktúra megoldás a közösen vezetett gyalog-kerékpárút. Önálló kerékpárutak is rendelkezésre állnak ott, ahol a szabályozási szélesség lehetővé teszi, ezek jellemzően egy oldalon vezetett kétirányú kerékpárutak. A belvárosban

és az ahhoz kapcsolódó forgalomcsillapított övezetben került kialakításra gyalogos-kerékpáros övezet. A kerékpáros közlekedés részaránya Nyíregyházán 11%, ez átlagosnak mondható egy hasonló síkvidéki, tömegközlekedéssel ellátott magyar nagyvároshoz viszonyítva, viszont kiemelkedő pl. Budapest 1-2%-os kerékpáros modal splitjéhez képest, vagyis érték, amit érdemes megőrizni, vagy lehetőség szerint növelni. Fontos megjegyezni, hogy a gyaloglás részaránya 30%, ami ugyancsak jelentős, különösen, ha figyelembe vesszük, hogy a személygépkocsi használat részaránya 34%.

Nyíregyháza Megyei Jogú Város Önkormányzata a meglévő kerékpárút hálózatának továbbfejlesztését tervezi. A városvezetés céljai között szerepel a településrészekről a városközpont irányába és a városközponton belüli biztonságos kerékpáros közlekedés megteremtése, valamint kerékpárosbarát város kialakítása.

Tervek között szerepel kerékpáros és a közösségi közlekedés összekapcsolásának lehetőségének biztosítása a buszmegállók és a vasútállomás közvetlen közelébe telepített B+R (Bike and Ride) kerékpártárolók, valamint ezen megállók kerékpáros megközelíthetőségének biztosítása.

Nyíregyháza erőfeszítéseit már többször elismerték: két ízben is elnyerte a város a Kerékpárosbarát Település Díjat, melynek alapjául több, uniós és hazai finanszírozású pályázat megvalósítása is szolgált.

Számos Európai Uniós forrás felhasználásakor igyekezett a város kiemelt szerepet szánni a kerékpáros fejlesztésnek pl. a TOP-6.4.1-15-NY1-2016-00001 azonosító számú, Fenntartható városi közlekedésfejlesztés Nyíregyházán című pályázat, az ÉAOP-3.1.3/A-11-2011-0015 azonosító számú, Nyíregyháza kerékpárforgalmi hálózatának fejlesztése című pályázat, a TOP-6.1.5-15-NY1-2016-00002 azonosító számú, Gazdaságfejlesztést és munkaerő mobilitás ösztönzését szolgáló közlekedésfejlesztés Nyíregyháza délkeleti és délnyugati területein című pályázat, a TOP-6.4.1-16-NY1-2017-00001 azonosítószámú, Csomópont és kerékpárút fejlesztés Nyíregyházán című projektek, stb vonatkozásában.

IX. SZEMLELETFORMÁLÁS, OKTATÁS NYÍREGYHÁZI SZEMMEL

Nyíregyházán számos program, rendezvény segíti a fenntartható közlekedési módok népszerűsítését. A legjellemzőbbek a kerékpározást népszerűsítő programok.

A városban az első Critical Mass 2008-ban volt, majd a kerékpáros felvonulás a 2008-at követő években is megrendezésre került. A rendezvény helyét később fokozatosan átvette az Európai Autómentes Nap. A Critical Mass keretein belül, a kerékpáros felvonulás mellett, kerékpáros ügyességi versenyeken, illetve KRESZ ismereti versenyeken is indulhattak a résztvevő felnőttek és gyerekek.

Nyíregyháza Megyei Jogú Város Önkormányzata partnerei és társadalmi környezete számára minden évben több alkalommal szervez környezettudatos és fenntarthatóság tanulásával kapcsolatos akciókat, eseményeket. Az eseményeken való megjelenéssel, a szemléletformáló programokon történő részvétellel a város és vonzáskörzetének lakossága megismeri az energiahatékonyság megvalósításához rendelkezésre álló jelenlegi lehetőségeit és jövőbeni feladatait, amivel aktívan hozzájárul lokálisan a helyi klímavédelméhez és az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentéséhez, megteremtve ezzel az élhető város célját.

Nyíregyháza Megyei Jogú Város Önkormányzata 2021-ben 20. alkalommal rendezte meg az Európai Mobilitási Hetet, melynek célja, a környezetbarát és fenntartható városi közlekedés népszerűsítése. Európa legnagyobb közlekedési és környezetvédelmi kampánya egyre népszerűbb Magyarországon is, az ehhez kapcsolódó autómentes napot Nyíregyházán, melyet számos program kísért a város főterén. A rendezvényen Magyarország 292 helyszínnel vett részt, és ezzel a harmadik helyet szerezte meg Európa 48 országa közül Nyíregyháza.

Immár hagyomány, hogy Nyíregyháza város éves sportnaptárában szeptember utolsó szombatja a Bringaváros időpontja. 2018-ban került első alkalommal megrendezésre az ingyenes sportesemény, melynek célja a városi kerékpáros közlekedés és egyúttal az egészséges életmód és mozgás népszerűsítése. Az eseményen résztvevők a közel 80 km városi kerékpárút hálózat felfedezésével eljuthatnak a különböző városrészekbe, saját maguk megtapasztalva a kerékpáros közlekedés előnyeit.

Míg 2018-ban a város 8 körzetében regisztrálhattak a résztvevők, az újabb kerékpárutak átadását követően 2021-re további 3 körzet is bekapcsolódott, így a város minden részén élők saját lakókörzetükből indulhatnak és juthatnak el a város minden részébe. Regisztrációt követően egy menetlevél alapján további bringapontokhoz eljutva gyűjthetik a pecsétet az indulók és a szerzett pecsétet számától függően válthatják be ajándékkra.

Az eseményen kuriózumként külön versenyeznek a városrészek (legtöbb kilométert tekerők) és az iskolák (legtöbb nevezővel indulók), valamint minden évben keresik a legszebb kerékpárt is. Az aktív kerekezők száma évről évre nő. Az esemény igazi családi sportprogram, melynek megvalósításában számos civil szervezet és helyi cég is közreműködik.

Megyeszékhelyként a városon kívüli kerékpáros közlekedés népszerűsítése is kiemelt feladat. Ennek kiváló tere a Nyíregyháza-Tokaj között megépült kerékpárút, melyet szabadidős célok mellett gyakran használnak a városon kívül élők a napi munkába járásra is.

2018-ban indult el az első, közel ezer bringásból álló csapat Nyíregyházáról és ez már évről évre hagyomány, így 2022 májusában immár 5. alkalommal került megrendezésre a Bringa Piknik, mely Nyíregyházáról indul és egészen Tokajig tart. Nyíregyházi start a Kossuth tér, ahol KRESZ kvíz, ügyességi és szórakoztató játékok, old timer bemutató és a népszerű és ingyenes BikeSafe regisztráció fogadta a túrára indulókat. A közel 33 km-es út mentén 2 piknik pont került kialakításra: Nyírtelken és Rakamaznál frissítővel, gyümölcssel és pogácsával várták a megérkezőket. Sokan csatlakoztak a pontoknál a túrához. A célállomáson, a tokaji Fesztiválatlanban színes programok várták a megfáradt bringázókat.

Nyíregyháza is csatlakozott az Aktív Magyarország támogatásával megvalósuló „Bringázz a munkába!” szemléletformáló kampányhoz, amely nagy népszerűségnek örvendett, ezzel is elősegítve az autós forgalom csökkentését, valamint Nyíregyháza is a Critical Mass rendezvényhez, amely népszerűsíti a kerékpározást.

Kerékpáros örökségtúrák szervezése is történik a Nyíregyházi Turisztikai Nonprofit Kft. által. A szezon egy közel 40 kilométeres nyíregyházi bringakörrel indult el 2022. április 2-án. A várostörténeti kerékpártúra során Nyíregyháza kulturális és természeti örökségét, emblematikus épületeit, parkjait ismerhetik meg az érdeklődők.

Nyíregyháza Város Önkormányzata a SzelektívSzombat nevű rendezvényt a Városnap keretein belül rendezi meg. A program célja, hogy felhívja az Önkormányzat a résztvevők figyelmét a szelektív hulladékgyűjtés fontosságára és játékos vetélkedők segítségével elmélyítsük annak gyakorlatát.

A városban a kerékpáros rendezvényekért és a fenntartható közlekedési módok népszerűsítésében három egyesület vállal kiemelkedően nagy szerepet. A Zöld Kerék Alapítvány széles tevékenységi körének egyik szegmense a közlekedésbiztonsági oktatások, programok és kerékpáros túrák szervezése. A ViniBike Sportegyesület 2011 óta létező civil szervezet, mely a sportszerű kerékpározás helyi összefogása mellett a város különböző kerékpáros rendezvényeinek a szervezésében is részt vesz. Az E-misszió Természet- és Környezetvédelmi Egyesület elsősorban a szemléletformálást és a környezettudatos viselkedésre való nevelést tűzte ki célul. Az egyesület szintén hozzájárul a helyi kerékpáros programok, rendezvények létrejöttéhez.

„Road Safety – a biztonság az első” néven indít országjáró közlekedésbiztonsági oktatási programsorozatot első és második osztályos tanulóknak a HUMDA Magyar Autó-Motorsport Fejlesztési Ügynökség Zrt. A hetente új állomásra látogató eseménysorozat szeptember 6-tól december 17-ig tart a főváros és tizenkét megyeszékhely központi szabadtéri helyszínein.

⁴A HUMDA Magyar Autó-Motorsport Fejlesztési Ügynökség Zrt. kiemelt küldetése, hogy támogassa a gyermekek biztonságos közlekedésre való nevelését. A korosztályi jellemzőknek megfelelő tanterv kidolgozása és annak használata a közlekedési balesetek megelőzése és elkerülése érdekében hasznos. A HUMDA a Magyar Autó-Motorsport Stratégiában megjelölt irányvonalak mentén létrehozta a „Road Safety – a biztonság az első” elnevezésű országjáró közlekedésbiztonsági edukációs projektjét, amely általános iskolák első és második osztályos tanulóit szólítja meg. A közlekedési ismeretek átadásában kiemelkedően jártas szakemberek tartanak foglalkozásokat a HUMDA kitelepülésein, ahova tanórai keretek között látogathatnak el az iskolások.

A 13 hétig tartó, hetente új állomásra látogató, az adott megyeszékhely fiatalságát megmozgató interaktív oktatási, fejlesztési programsorozat túlmutat a tanítás hagyományos keretein. A tantermek falain kívül, a megyeszékhelyek központi szabadtéri helyszínein lebonyolított képzés alkalmával délelőttönként az első és második tanulókat játékos, ám átfogó közlekedésbiztonsági oktatásban részesülnek. A tanítási időt követően,

⁴ <https://humda.hu/aktualitasok/ujabb-16-helyszinre-latogat-a-humda-oroszajaro-kozlekedesbiztonsagi-programsorozata-73>

délutánonként pedig korosztálytól függetlenül minden érdeklődő számára lehetőség nyílik a programokon való részvételre.

X. SZABOLCS-SZATMÁR-BEREG MEGYEI BALESET-MEGELŐZÉSI BIZOTTSÁG 10+1 TANÁCSA ⁵

- 12 év alatti gyerekek tilos főútvonalon kerékpározni!
- Kisebb gyereket alsóbbrendű úton se engedjen a szülő önállóan közlekedni, csak felnőtt felügyeletével!
- Nagyobb gyerek esetében is győződjünk meg róla, hogy képes-e biztonságosan kanyarodni, fékezni és hajtani a kerékpárt, ismeri-e az alapvető szabályokat!
- Irányváltáskor a kerékpárosnak nem elég karjával jelezni szándékát, hátra is kell nézni, hogy nem előzi-e már egy másik jármű!
- Fontos, ha van kerékpárút, akkor ott kell haladniuk. Amennyiben kerékpárút nincsen, és az úttest kerékpáros közlekedésre alkalmatlan, a kerékpárosok a gyalogosok közlekedésének zavarása nélkül közlekedhetnek a járdán is.
- A kijelölt gyalogos átkelőhely előtt – amennyiben nincs kerékpáros átvezetés -, a kerékpárról le kell szállni, és át kell tolni a zebrán. Amennyiben kerékpárt hajtva is közlekedhetünk az átkelőhelyen, azt abban az esetben is csak kellő körültekintéssel tegyük!
- Ha a kerékpárutat úttest keresztezi, a biciklis még akkor is kellő körültekintéssel haladjon át, ha neki van elsőbbsége!
- Elindulás előtt ellenőrizzük a kerékpár műszaki állapotát, a fékek működését!
- Különös figyelmet szenteljünk a világító berendezések és a küllőprizmák meglétére, hiszen ha nem látják a biciklivel közlekedőket a járművezetők, könnyen baleset áldozatává válhatnak!
- Nagyon lényeges, hogy kerékpárosként és gyalogosként is lakott területen kívül éjszaka vagy korlátozott látási viszonyok között csak úgy lehet közlekedni, ha láthatósági mellényt viselnek!

- Bár a kerékpáros sisak nem kötelező tartozék, viselése gyerek és felnőtt esetben is életet menthet. A könyök és térdvédő szintén komolyabb sérülésektől óvhatja meg a gyermekeket.

XI. NAGYKAPOS VÁROSÓRÓL

XI.1. Bevezetés

Nyíregyháza és Nagykapos város együttműködése hosszú múltra tekint vissza. A CultDialogue elnevezésű pályázat keretén belül a partnerségi kapcsolat elmélyült és a VIA CARPATIA felhívás részeként számos szakmai program köti össze őket több területen. A CycloD pályázat célja, hogy hozzáadott értéket teremtsen a célcsoportok és a teljes szlovák-magyar határrégió számára. A fő célcsoportok között, azaz mindkét város oktatási intézményei, civil szervezetei és szolgáltatói között megteremtődik a szoros szakmai kapcsolat és a fenntartható párbeszéd kialakításának lehetősége. Az érintett szervezetek szakértői közös rendezvényeken vesznek részt és hozzájárulnak egy akcióterv közös kidolgozásához.

A **közös akcióterv** egy rendkívül gyakorlatias dokumentum, amely pontos eszközöket és intézkedéseket határoz meg a fiatalok biztonságos kerékpározásra való megtanítására és ezáltal a légszennyezés elleni küzdelemben tett erőfeszítéseik erősítésére. Az akcióterv nem csak a két város kapcsolatrendszerében használható, hanem kiterjeszhető a szlovák-magyar határ egészére.

A **határon átnyúló együttműködés pályázat keretén belül a gyermekek közlekedésbiztonságára és a légszennyezettség csökkentésére** fókuszálva olyan témák, módszerek és tevékenységek fognak megvalósulni, amelyek erősítik a gyermekek kerékpározásra való felkészítését.

1.sz. táblázat: A megvalósult pályázat alapadatai

Program megnevezése	Fond malých projektov pre východnú programovú oblasť Kis projektek támogatása a keleti programterület számára
A kisprojekt vezető partner neve	Európa Határvárosok Korlátolt Felelőségű Európai Területi Együttműködési Csoportosulás

Pályázat megnevezése	Határon átnyúló együttműködés a gyermekek közlekedésbiztonsága és a légszennyezés csökkentése érdekében
Rövidítés	CykloD
Prioritási tengely	PO4 – A közigazgatási szervek és a határ menti térségben élők határon átnyúló együttműködésének támogatása
Teljes költségvetés	49 953,19 €
Támogatás EFRR	XI 460,21 €

XI.2. Általános állapotelemzés

Nagykapos a kelet-szlovákiai síkság keleti részén található, az Ung, a Latorca és a Laborc folyók között. A város 110 m tengerszint feletti magasságban terül el és területe 2961 ha. A város Ungvidék központja. Az adott terület Kassa régiójában, Alsó - Zemplénben es azon belül Nagymihály, Töketerebes és Királyhalmec között található.

A város területe egykor Ung vármegye része volt, napjainkban közigazgatásilag a Nagymihályi járáshoz tartozik. A települések, településszerkezetek kialakulását a területen a táj domborzati, éghajlati és talajviszonyok határozták meg. A településszerkezet alakulását elsősorban a mezőgazdaság fejlődése alakította. Nagykapos kataszteri határai: délnyugati részén Csicsér község, északnyugati részén Mokcsamogyorós, északi részén Feketemező, Pálóc és Bajaháza északkeleti részén Mátyócvajkóc község, nyugati részén Budaháza község, délnyugati részén Nyarádkelecsény község és délen Lelesz község . A városnak egy városrésze van: Veskóc.

Nagymihály várostól délre mindössze 30 km – nyi távolságra helyezkedik el. Nagykapos fő közúti és vasúti közlekedési hálózaton kívül helyezkedik el. A város a II. osztályú, 552. sz. főút mentén található. Kassa- Abara- Nagykapos útvonal köti össze. A vasúti szállítás területén Nagykapos a főbb állami közlekedési útvonalon fekszik. Elsősorban az Ukrajnából és Ukrajnába irányuló áruk exportját es inportját biztosítja. A kataszteri területen villamosított vasútvonal halad át.



1.sz. kép Nagykapos a Szlovák Köztársaság területén



2.sz. kép - <https://velke-kapusany.oma.sk/autoatlas>

XI.3. Az oktatás elemzése

A város fennhatósága alá tartozó oktatásfejlesztési koncepció a Szlovák Köztársaság oktatási reformja kapcsán jóváhagyott Tt. 1. sz. 596/2003 törvény az oktatási államigazgatásról és az iskolai öngazgatásról, valamint a Tt.1. sz. 597/2003 az általános iskolák, középiskolák és iskolai létesítmények finanszírozásával hatályos. Nagykapos Város óvodáknak, alap és középiskoláknak ad otthont. Az oktatásfejlesztés célja és feladata az átfogó nevelés-oktatás, a tanulók, pedagógusok, valamint az iskolai és iskolai létesítményekben dolgozók testi-lelki egészségének biztonsága és védelme. A városban két bölcsőde, két óvoda, három általános iskola és két középiskola található.

3.1 Óvodai létesítmények

Bölcsőde, L. N. Tolstého 89/20, Nagykapos

Két pedagógus egész napos nevelési-oktatási ellátást biztosít az 1-3 éves gyermekek számára. A bölcsődében a nevelő-oktató gondozás célja a gyermekek testi-lelki képességeinek harmonikus fejlesztése. A gyerekeket természetes tudásvágy jellemzi, szeretnék felfedezni környezetüket, azt tenni, amit másoktól latnak és ennek alapján

fokozatosan eligazodni a világban. Az étkeztetés az óvoda étkezdéjében biztosított. A bölcsődében 3 fő főállású és 1 fő részmunkaidős pedagógus dolgozik. Az intézményt jelenleg 15 gyerek látogatja.

Kiskakas Református Óvoda es Bölcsőde

A magyar tanítási nyelvű Kiskakas Református Óvoda és Bölcsőde óvodáskorú gyermekek oktatását és nevelését biztosító, valamint három éven aluli gyermekek ellátása formájában szociális szolgáltatást nyújtó intézményként működik. Az bölcsődében 2 pedagógus dolgozik, amelyet 6 gyerek látogat. Az óvodába 32 gyerek jár, amely 2 osztályra van osztva. Itt 4 pedagógus és 3 nem pedagógus dolgozik.

P.O.H. Óvoda, P.O. Hviezdoslava 65/117, Nagykapos

Az óvoda az első nevelési intézmény és a gyermekek és felnőttek első közössége, amellyel a gyermek családon kívül találkozik. Lehetőséget kell biztosítani minden gyermek számára, hogy tartalmasan, gazdagon és boldogan élje meg saját gyermekkorát. Pedagógiai területen kiemelt cél minden szempontból kiegyensúlyozott fejlődés, a gyermekek általános iskolai felkészültségének támogatása. Közvetlen munkában megteremteni a gyermekek egészséges, pszichológiai, szociális, érzelmi és esztétikai fejlődésének előfeltételeit. Az óvodában hét osztály van. 15 pedagógus és 10,5 nem pedagógus, 2 asszisztens és 1 szakalkalmazott dolgozik. Az intézményt jelenleg 139 növendék látogatja.

Magyar Óvoda, L. N. Tolstého 89/20, Nagykapos

A négy osztályos magyar tannyelvű óvoda 2005.07.01-én alakult. Az óvoda fő célja a társadalmi és nyelvi kommunikáció feltételeinek megteremtése a humánus elv alkalmazásával. Az óvodában 9 pedagógus és 3 asszisztens dolgozik. Az intézményt 64 gyerek látogatja.

3.2 Általános iskolák

P.O. Hviezdoslav Alapiskola P.O.H. 43, Nagykapos

Az iskolában 18 osztály van. A jelenlegi tanulólétszám 473 fő. Az általános iskola 36 pedagógust és 17 nem pedagógust foglalkoztat. Az iskola a nevelési- oktatási folyamatban, a sport- és egyéb tevékenységekben szép eredményeket ér el a járáson, régió és Szlovákián belül is. Az iskola saját konyhával, étkezővel, tornateremmel, multimédiás tanteremmel és sportpályákkal rendelkezik.

Erdélyi János Magyar Tanítási Nyelvű Alapiskola, ul. Komenského a ul. Z. Fábryho, Nagykapos

Az iskola két épületben található. Az 1-4 osztály a Komenský utcán, az 5-9 osztály pedig a Fábry Z. utcán, melyekben összesen 22 osztály található. Jelenlegi tanulólétszám 425 fő. Az iskola saját konyhával, étkezővel, tornateremmel és sportpályákkal rendelkezik. Az iskola pedagógusai nagy hangsúlyt fektetnek az átfogó oktatásra, képzésre, a pedagógusok és az iskola dolgozóinak biztonságára. Az iskolában 41 pedagógus és 17 nem pedagógus alkalmazottat foglalkoztatnak.

Speciális iskola, ul. J. Dózs, Nagykapos

Az iskola küldetése, hogy olyan tanulókat oktasson neveljen, akik megértik magukat és másokat, akik képesek kreatívan és kritikusan gondolkodni. A tanítási folyamatban a napirend minden szervezeti formájában érvényesül a gyermek egyéni megközelítése. Az iskola részt vesz a PHARE projektben, és ebben a tanévben az első évben átmeneti osztály működik. Az óra célja a szociálisan hátrányos helyzetű gyermekek felvétele, képzése, továbbtanulási lehetőség biztosítása az általános iskolában. Az iskola hiányossága a tanítási folyamatban hasznosítható termék kis száma.

XI.4. Középiskolák

Gimnázium ul. Z. Fábryho, Nagykapos

A gimnázium kéttannyelvű. Minden tanévben egy szlovák és egy magyar tanítási nyelvű osztályt nyitnak. A hallgatóknak tanulmányaik során lehetőségük van érdeklődésüknek megfelelő tantárgyak kiválasztására, ezen belül pedig azokra a tárgyra koncentrálnak, amelyekre az egyetemi továbbtanulás során szükségük lesz. A gimnázium jelenlegi létszáma 8 osztály 131 tanulóval. Itt 17 pedagógus és 5 nem pedagógus dolgozik.

Műszaki és Szolgáltatóipari Szakközépiskola ul. J. Kráľa, 888/25 Nagykapos

A Műszaki és Szolgáltatóipari Szakközépiskola a városból a Vaján felé kivezető útnál található. Az intézmény a Vajáni Hőerőművel egy időben épült. Az iskola 1973-ban nyílt meg és a Hőerőművel folytatott szoros együttműködés eredményeképpen az elektrotechnikára és a gépészetre összpontosított. Jelenleg az iskola jogi személy, alapítója a Kassai Önkormányzat. Ebből következik, hogy az iskola a kassai önkormányzati térség költségvetéséhez tartozik, ami meghatározza a régió szakképzési

politikájának irányát. 2010. szeptember 1-jétől a KSK alapító jogkörébe tartozó iskola- és iskolai létesítmények hálózatának ésszerűsítésével összhangban a nagykaposi Mezőgazdasági és Vidéki Szolgáltató Szakközépiskola (volt Mezőgazdasági Szakközépiskola) kikerült a KSK-ból. Ennek jogutódja a Műszaki és Szolgáltató Szakközépiskola lett, melynek aktív agrárgazdasági - agrárturizmus és agrárgazdasági tanszékei az utódiskolához csatlakoztak.

XII. MILYEN LEVEGŐT SZÍVUNK BE? 6 EMBERI TEVÉKENYSÉG, AMELY A LEGINKÁBB SZENNYEZI A LEVEGŐT

Globálisan a levegő hosszú távú minősége a szennyezőanyag-kibocsátás különböző forrásaitól függ. A fő szennyező források az **energia, a közlekedés, a mezőgazdaság, a háztartások, az ipar és a hulladék**. A helyi levegő minőségét az adott hely környezetében lévő kibocsátó források helyi koncentrációja és éghajlati jellemzői is meghatározzák. A jelenlegi levegőminőséget elsősorban a meteorológiai helyzet adta szennyezőanyagok terjedésének jelenlegi feltételei befolyásolják. Ha télen gyengén áramlik a levegő, és a légkeveredést tompító, stabil légrétegréteg alakul ki, akkor a helyi fűtés miatt romlik a levegő minősége. Ha megindul a szél, a levegő minősége javulni fog. Ha esni kezd, megindul az atmoszféra tisztulása.

Mit tartalmaz a levegőminőség-ellenőrzés

A levegőminőség ellenőrzését a Szlovák Hidrometeorológiai Intézet (SHMÚ) végzi a jogszabályok előírásainak megfelelően.

Az SHMÚ rendszeresen ellenőrzi a levegőben található alapvető szennyező anyagokat, nevezetesen: PM10, PM2.5 (háztartási fűtéskor, forgalmas utakon és parkolóknál, ipari parkok közelében képződő finom részecskék vagy cseppek), ózon (O₃), kén-dioxid (SO₂), NO_x (nitrogén-oxidok), CO (szén-monoxid), benzol és nehézfémek (ólom, kadmium, nikkel, arzén), esetleg mások.

Ezt a levegőminőség-ellenőrzést a Szlovák Köztársaság területén belül 2 agglomerációban és 8 zónában végzik.

Nézze meg, milyen levegőt szív be otthonában

Ha városa, vagy régiója levegőminőségét szeretné mérni, kövesse az új alkalmazást a www.dnesdycham.sk oldalon. Itt tájékozódhat a levegőminőség aktuális állapotáról a környéken, vagy a közvetlen környezetében.

XIII. A LÉGSZENNYEZÉS FŐ FORRÁSAI A KÖVETKEZŐK

1. Energia

Az energiaszektor az, amely hozzájárul a levegőbe kerülő szennyező anyagok többségének kibocsátásához. Ezek főként SO₂-kibocsátások, amelyek a lignit barnaszén égetése során keletkeznek. A jó hír az, hogy a jövőben ezeket az üzemanyagokat már nem fogják használni és ez hozzájárul a környezet minőségének javulásához.

Korábban a nehézfémekkel történő légszennyezés fő tényezője a települési hulladék energetikai célú égetése volt. Az elválasztási technológiák bevezetésével sikerült ily módon csökkenteni a levegőbe kerülő anyagok mennyiségét.

2. Közlekedés

A nitrogén-oxidok (NO_X) és a szén-monoxid (CO) kibocsátásának jelentős forrása a közlekedés. A közlekedésben az első helyen a közúti közlekedés áll – a gázolaj, a teherautók és a személygépkocsik, amelyek a közlekedésben a legmagasabb kibocsátási arányt képviselik. Szintén jelentős negatív változás a tömegközlekedés használatának személygépjárművekre való felváltása, valamint a tranzitközlekedés intenzitásának növekedése.

3. Háztartások

A háztartások légszennyezése esetén saját tüzelőberendezéssel történő fűtésről van szó, amikor a kívánt hő mellett gáz- és szilárd szennyező anyagok (PM₁₀ és PM_{2,5}) is keletkeznek. A fűtésből származó emisszió elsősorban a levegőminőség helyi romlásához vezet, különösen télen. Fontos, hogy mivel fűtünk és hogyan. Mindez kihatással van arra, mit lélegzünk be.

4. Mezőgazdaság

A mezőgazdaság, mint jelentős ammóniatermelő, negatívan befolyásolja a levegő minőségét és a környezet egészségét. A levegőben az ammónia reakcióba lép más közlekedési, energetikai és ipari folyamatokból származó szennyező anyagokkal. Így

keletkeznek szilárd PM-2,5 részecskék, amelyek szintén hozzájárulnak a levegő minőségének romlásához.

5. Ipar

Az olyan iparágak, mint a kohászati gyártás, a vas- és acélgyártás, a koksz- és finomítói termékek gyártása, a vegyipar, az építőipar és mások szintén hozzájárulnak a légszennyezéshez. Az anyagok kezelése, tárolása, szállítása, vagy a gyártás során a tüzelőanyagok elégetésekor szilárd anyagok is kikerülnek a levegőbe. A vas- és acélgyártás hosszú távú légszennyezési faktor Szlovákiában.

A kibocsátás másik forrása az oldószerek használata. Ezen illékony anyagok széles skáláját használják az iparban és a háztartásokban, mint például a tiszta szerves oldószerek, az iparban használt keverékek, tisztítószerek, festékek, hígítók, ragasztók, kozmetikumok és tisztálkodószerek, vagy az utak aszfaltozásából származó kibocsátások.

6. Szemét

A hulladéklerakók és a hulladékégetés, amelyek még mindig a legelterjedtebb hulladékmegsemmisítő módszerek, szintén hozzájárulnak a légszennyezéshez. A hulladéklerakókban történő lebontáskor nem metán illékony szerves vegyületek, kezelésekor pedig szilárd részecskék szabadulnak fel.

A hulladék elégetése nagy mennyiségű energiát és nagy mennyiségű légszennyező anyagot bocsát ki. A hulladék kezelésének a levegőminőség szempontjából is barátságosabb módja annak szétválasztása, újrahasznosítás és komposztálása.

A légszennyezettség növekedése télen

A téli időszakban a kibocsátások mennyisége is megnő a téli útsózás, a porfelfuszuspendálás, a kipufogógáz-kibocsátása és természetesen a lakások már említett fűtése miatt. Egyes esetekben még a köd mögé is elrejtethető az aktuálisan szennyezett levegő, amikor az apró porszemcsék megkötik egymáshoz a vizet.

Érdekesség, hogy Szlovákiában az 1980-as és 1990-es évek óta nem fordult elő savas eső.

XIV. LEVEGŐMINŐSÉG EURÓPÁBAN ÉS SZLOVÁKIÁBAN

Nyilvánvaló, hogy a légszennyezés károsítja az emberi egészséget és a környezetet. Negatív hatással van az ökoszisztémákra és a termés minőségére is.

Számos szennyezőanyag kibocsátása jelentősen csökkent Európában az elmúlt évtizedekben, ami a levegőminőség javulását eredményezte az egész régióban. Ennek ellenére a szennyező anyagok koncentrációja még mindig túl magas, és továbbra is fennállnak a levegőminőségi problémák.

Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség beszámol a levegő állapotáról

Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség (EEA) a légszennyezettségi adatok európai szintű központja, amely támogatja az EU kibocsátására és levegőminőségére vonatkozó jogszabályok végrehajtását, és hosszú távú stratégiákat dolgoz ki az EU-n belüli levegőminőség javítására.

Az EEA szerint az elmúlt évtized jobb levegőminősége Európában a korai halálozások számának jelentős csökkenéséhez vezetett. Azonban szinte minden európai továbbra is szenved a levegőszennyezéstől, ami évente körülbelül 400 000 idő előtti halálesethez vezet a kontinensen. (Forrás: TASR – 2020)

A levegőszennyezés természetes forrásai

A levegőszennyezés helyi, európai és globális probléma.

Érdemes megjegyezni, hogy ismerünk olyan természetes forrásokat is, amelyek befolyásolják a levegő minőségét, ilyenek például a vulkánkitörések, a szélfúttá por, a tengeri sópermet, illetve a növényekből származó illékony szerves vegyületek kibocsátása.

Az egyik országból a levegőbe kerülő szennyező anyagok a légkörbe kerülhetnek, és egy másik országban is rossz levegőminőséget okozhatnak.

Hasonló a helyzet a levegő minőségével Szlovákiában is

Az európai országok levegőminőségi problémái hasonlóak a miénkhez, itt is túllépi a szilárd részecskék PM10 és benzo(a)pirén határértékeit a háztartások szilárd tüzelőanyaggal történő fűtése kapcsán. Nyugat-Európa országaiban különösen a közlekedés által kibocsátott NO₂ a fő probléma. Dél-Európa országaiban viszont magas az O₃ értéke.

Az EU politikájának hosszú távú célja olyan levegőminőségi szint elérése, amely nem jár negatív hatással az emberi egészségre és a környezetre, és nem veszélyezteti azt.

Az EU különböző szinteken tett konkrét lépései közé tartozik a jogalkotás, a légszennyezésért felelős iparágakkal, valamint a nemzetközi, nemzeti és regionális szervezetekkel és nem kormányzati szervezetekkel való együttműködés, valamint a kutatás.

A levegő minőségének javítása a járvány idején

A koronavírus terjedésének visszaszorítását célzó szigorú intézkedéseknek köszönhetően a tavaszi hónapokban jelentősen javult a levegő minősége több európai nagyvárosban. Jelentős javulás különösen a nitrogén-dioxid és a finom szilárd részecskék esetében volt megfigyelhető, amelyek komoly hatással lehetnek az emberi egészségre, pl. Barcelonában – 59%-kal, Milánóban – 54%-kal. (Forrás: <https://svet.sme.sk> - 2020)

A levegőszennyezés minden embernek évi 1250 euróba kerül

A CE Delft Group jelentése szerint a légszennyezés hosszú és rövid távú egészségügyi hatásai miatt évente több mint 160 milliárd euróba kerül az európai városok lakóinak. A levegőminőséggel, az egészséggel és a közlekedéssel kapcsolatos adatok kiterjedt elemzése több mint 400 európai városban azt mutatja, hogy a fosszilis tüzelőanyag-szennyezés 2018-ban egy átlagos polgárnak 1250 euróba került. (Forrás: www.aktuality.sk – 2020)

A levegőminőség jelenlegi helyzetét a világ fővárosaiban a www.waqi.info/sk oldalon követheti nyomon.

Mivel részesei vagyunk a földi életnek, elengedhetetlen a levegőminőséggel kapcsolatos alapvető tények ismerete. Kis lépésekkel és viselkedésünk megváltoztatásával nagyon jótékonyan járulhatunk hozzá annak minőségéhez, amit lélegzünk.

XV. A GYERMEKEK BIZTONSÁGÁT BIZTOSÍTÓ ÉS A LÉGSZENNYEZETTSÉG CSÖKKENTÉSÉT SZOLGÁLÓ ESZKÖZÖK

Célok meghatározása

A **CycloD pályázat** úgy lett kialakítva, hogy célja összhangba legyen a PT4 „A határon átnyúló intézményközi együttműködés szintjének növelése és az állampolgárok közötti

határon átnyúló együttműködés bővítése „célkitűzésével, amely: A közintézmények és a határ menti térségben élők határon átnyúló együttműködésének javítása.

Az átfogó cél a határ menti közlekedéssel kapcsolatos alapvető ismeretek bővítése, különösen a fiatalok és a gyermekek körében, valamint a levegőszennyezéssel kapcsolatos ismeretek bővítése.

A konkrét cél a közintézmények és alapítványi szervezetek kapacitásának és együttműködésének erősítése, különös tekintettel a közlekedésbiztonság és a levegőszennyezés csökkentése, valamint a levegőminőség javítását célzó határon átnyúló közlekedési együttműködések fejlesztésének módszertanának kidolgozására.

Az eredmények egyértelműen igazolják a határon átnyúló jelleget: Széles körű szakmai együttműködésben intenzív tapasztalatcsere folyik a légszennyezés csökkentése érdekében. A szakmai programok hozzájárulnak a szakemberek, a fiatalok és a gyerekek közötti közlekedési párbeszéd elmélyítéséhez. Praktikus és megosztható eszközöket biztosítanak a gyermekek biztonságos vezetési szokásainak kialakításához.

A város prioritása a gyermekek biztonsága, testi-lelki egészsége, a friss levegőn való mozgáshoz kapcsolódva.

Az iskolába járó kisiskolásoknak nagyobb eséllyel jutnak jobb társas kapcsolatokra, értékes ingerekre, amelyeknek köszönhetően aktív és önálló személyiségek lesznek.

A célok elérése érdekében alkalmazott tevékenységek, intézkedések bemutatása

Nagykapos Város aktívan támogatja az öko-közlekedési formát és a gyerekek közlekedésbiztonságára és a légszennyezés csökkentésére összpontosító Határon Átnyúló Együttműködési Pályázaton keresztül egészséges életmódra kívánja ösztönözni alkalmazottjait, lakosait, tanulóit és gyermekeit. A pályázat céljainak elérése érdekében a következő intézkedéseket és tevékenységeket határozzák meg:

1. tevékenység – Két közös workshop

Helyi oktatási intézmények, civil szervezetek és szolgáltatók bevonásával megvalósuló közös workshop-sorozat. Egy workshopot Szlovákiában és egy Magyarországon valósulna meg.

2. tevékenység – Kerékpártúrával egybekötött közös szakmai rendezvény

Pályázati partnerekkel egyeztetve megvalósuló szakmai szeminárium, amelyre fiatalok, gyerekek, egyéb szervezetek, önkormányzatok és szakértők is meghívást kapnak. A program fő célja olyan közös eszközök felkutatása, amelyek alkalmasak a fiatalok és a gyerekek biztonságos kerékpározására és ezáltal a légszennyezés csökkentésére. A résztvevők kipróbálhatják a megvásárolt elektromos kerékpárokat és robogókat.

3. tevékenység – Közös irányítás és projektmenedzsment

A kommunikáció részeként az Interreg V-A-Szlovákia – Magyarország program kézikönyvében foglaltak szerint a kötelező feladatok ellátása a támogatási szerződés megkötésétől a projekt fenntarthatósági időszakának végéig kötelező

4. tevékenység – Tetővel ellátott kerékpártárolók biztosítása óvodák és általános iskolák számára

5. tevékenység - Óvodák és általános iskolák előtti gyalogátkelőhelyek biztonsági közlekedési tábláinak biztosítása

6. tevékenység - Kerékpárutak építése a városban és környékén

7. tevékenység - Járdák és utak javítása a városban

Aktív város a levegőszennyezés csökkentéséért

Az idén 9. alkalommal került megrendezésre a **Biciklivel a munkába** elnevezésű kampány, melyben Nagykapos város is részt vett. Az országos megmérettetésre 2022. június 1. és 30. között került sor. A versenyt ugyanazon cég vagy intézmény munkatársaiból álló csapat határozta meg. Ugyanazon iskola diákjaiból álló csapatok is részt vehettek a versenyen. A 2-4 tagú csapat 2022. június 1. és június 30. között minden nap feljegyezte a saját kerékpárúton megtett útját munkába vagy iskolába menet.

A város az elmúlt évekhez hasonlóan az Európai Mobilitási Hét kampányában is részt vett. Ez a kampány az Európai Bizottság kiemelt rendezvénye, amelyre minden évben szeptember 16. és 22. között kerül sor. A kampány ideális lehetőség önkormányzatok, intézmények, szervezetek, iskolák stb. részére, hogy kipróbálja a tiszta mobilitás új formáit, értékelje a jelenlegi közlekedési szokásokat és kihívásokat, valamint lépjen tovább a fenntarthatóbb mobilitás felé.

A kampány ez évi témája a „Jobb megközelíthetőség” címet viseli, melynek mottója Utazzunk felelősséggel.

A kampány célja volt, hogy felhívja a figyelmet a fenntartható városi mobilitásra. Elősegítse az emberek hozzáállását az aktív mobilitás, a tömegközlekedés és más tiszta, intelligens közlekedési formák felé.

Országos szinten a kampányprogramot a Szlovák Környezetvédelmi Ügynökség koordinálja.

Nagykaposon az esemény szeptember 21 - 23. között zajlott. Az első napon a városháza előtti téren a város polgármesterével reggelizhettek mindazok, akik otthon hagyták autójukat és biciklivel/rollerrel mentek dolgozni. A második napon különféle rendezvényekre került sor, mint a közlekedési játszótér, interaktív előadások, akadálypálya, elektromos járművek, workshop és „Dúhalka” szlovák előadónő fellépése. A rendezvény utolsó napján a JF MEGA-RAMP bemutatója, valamint Éjszakai kerékpározás, amely a Városháza épületétől indult a város utcáin keresztül.

XVI. HOGY A GYEREKEK BIZTONSÁGBAN LEGYENEK AZ UTAKON IS

Ők a legsebezhetőbb közlekedők. Az idősök mellett a gyerekek jelentik a leginkább veszélyeztetett csoportot.



A szünet alatt történik a legtöbb gyermekbaleset. A korcsolyára, robogóra vagy kerékpárra való esés a legjobb esetben töréssel és néhány öltéssel végződik. Vannak azonban sokkal tragikusabb következmények is.

XVI.1. Biztonságos kerékpározás

A 15 éven aluli gyermeknek kerékpározáskor mindig védősisakot kell viselnie, függetlenül attól, hogy a faluban vagy azon kívül tartózkodik. A sisakot úgy kell felhelyezni, hogy a fej tetején üljön, a szemekkel egy szintben legyen. A fej lehető legjobb védelme érdekében nem szabad sem a homlokra, sem a hátrafelé mozgatni. A sisak mellett ne feledkezzünk meg a láb- és kézvédőkről, valamint a fényvisszaverő elemekről sem.

XVI.2. Hogyan közlekedjen a biciklis az utakon

A védőelemek mellett fontos tudni, hogy a kerékpárral elsősorban a kerékpárosoknak szánt ösvényen közlekednek. Korcsolyázók is használhatják, de úgy, hogy a kerékpárosokat ne veszélyeztessék. Ahol nincs ilyen út, haladjon az út jobb szélén és egymás mögött. Ha a szülők biciklizni viszik gyermeküket, legyen előttünk, látótávolságban, hogy esetleges figyelmeztetéssel befolyásolhassák a menetét. Kisgyerekek számára biztonságosabb egy lakótelep vagy egy játszótér, de főleg olyan hely, ahol nem közlekednek az autók. Magától érthető, hogy a szülők vagy idősebb testvérek elkísérnek. „Arra kérjük a szülőket, hogy ne engedjék gyermekeiket egyedül az úton, különösen ne a forgalmas szakaszokon. Szülők, ne hagyják a gyerekeket felügyelet nélkül még a lakott területen a ház előtti úton sem. A játék hevében előfordulhat, hogy nem veszik észre a szembejövő járműveket. A gyermek megfigyeli, ismétli és utánozza a felnőtteket, különösen a szülőket. Az első dolog, hogy tanítsd meg a gyerekeknek, hogy a jarda jobb oldalán közlekedjen. Fontos megtanítani a gyerekeknek a kerékpározás alapvető szabályait, megkülönböztetni legalább néhány fontos közlekedési táblát.”

XVI.3. A kerékpárosokra vonatkozó egyedi rendelkezések

(1) A kerékpárral elsősorban a kerékpárosok számára kialakított ösvényen közlekednek. Jobb oldalon közlekedsz a kerékpárúton. Ahol nincs kerékpárút, vagy nem járható, az út jobb szélén haladjon, ha ez nem veszélyezteti vagy korlátozza a gyalogosokat.

(2) A kerékpárosok csak egymás mögött közlekedhetnek; ez nem vonatkozik a kerékpárúton való közlekedésre, ahol két kerékpáros egymás mellett haladhat, ha nem korlátozza vagy veszélyezteti a többi közlekedőt. Kerékpárosnak nem szabad a kormány

megfogása nélkül közlekedni, más járműbe kapaszkodni, vezetés közben második kerékpárt, kézikocsit, kutyát vagy más állatot vezetni, valamint olyan tárgyat szállítani, amely megnehezítené a kerékpár vezetését, vagy veszélyeztetné a többi közlekedőt. Menet közben a kerékpáros lábát a pedálokra kell tartani. Csökkentett látási viszonyok között az út szélén közlekedő kerékpárosnak jól láthatóan elhelyezett fényvisszaverő elemeket vagy fényvisszaverő biztonsági ruházatot kell viselnie.

(3) Együlétes kerékpáron több személy nem közlekedhet. Ha a kerékpár fix lábtámaszú gyermek szállítására szolgáló kiegészítő ülésel van felszerelve, 10 éven aluli személyt 15 éven felüli személy is vezethet.

4) Az úton 10 éven aluli személy kerékpárút, dűlőút, erdei út és lakóövezet kivételével csak 15. életévét betöltött személy felügyelete mellett közlekedhet, aki kellően kompetens ahhoz, hogy megfelelően felügyelje őt, és aki felelős azért, hogy ez a személy eleget tegyen a jelen törvény szerinti kötelezettségeinek.

(5) Az azonos irányban haladó kerékpáros az úttest jobb oldalán, vagy az út szélén is előzhet egy lassan haladó, vagy álló járművet, miközben fokozott óvatosságra köteles; ez nem vonatkozik arra az esetre, ha az ilyen jármű vezetője a haladási irányt jobbra változtatja.

(6) Ha a gyalogosok és kerékpárosok számára kialakított útvonal megfelelő közlekedési táblával van kijelölve, a kerékpáros a gyalogost nem veszélyeztetheti. Ha a gyalogos és kerékpáros útszakaszon külön sáv van a gyalogosok és kerékpárosok számára, a gyalogosok és kerékpárosok csak a számukra kijelölt sávot kötelesek használni; ez nem vonatkozik az előzésre, kanyarodásra, gyalogos és kerékpáros úttestre való be- és kilépéskor, miközben egymást nem veszélyeztethetik.

(7) Az utat görkorcsolyán, sífutólécen vagy hasonló sporteszközön közlekedő személy is használhatja, ha ez a kerékpárost nem korlátozza, nem veszélyezteti.

(8) A kerékpáros átkelőhelyre való belépés előtt a kerékpárosnak meg kell győződnie arról, hogy azt veszély nélkül megteheti. Kerékpáros csak akkor kelhet át az úton, ha a szembejövő járművek távolságát és sebességét figyelembe véve nem kényszeríti vezetőjét irány- vagy sebességváltoztatásra. A kerékpárosok átkelőjénél jobbra haladjon.

9) A kerékpárosok kötelesek a községeen kívüli kerékpározás során fejüket megfelelően rögzített védősisakkal védeni. Ha a kerékpáros 15 éven aluli személy, akkor ez a kötelezettség a községeben való közlekedésre is vonatkozik.

- ❖ 10 éven aluli gyermek 15 éven felüli személy felügyelete nélkül nem közlekedhet az úton,
- ❖ együléses kerékpáron két személy nem közlekedhet,
- ❖ 10 évnél fiatalabb személyt csak 15 évesnél idősebb személy szállíthat megfelelő gyermekülésen,
- ❖ kerékpárral az út jobb oldalán közlekednek,
- ❖ kerékpárosok csak egymás mögött közlekedhetnek,
- ❖ kerékpározáskor tartsa a kormányt és tartsa a lábát a pedálokon,
- ❖ kerékpározás közben tilos más járműbe kapaszkodni, másik kerékpárt vagy állatot vezetni,
- ❖ kerékpárral főleg kerékpáros ösvényen közlekednek,
- ❖ balra kanyarodáskor adjon irányjelzőt a bal keze kinyújtásával és egy picit vezetve, hogy a mögötte közlekedők észre vegyék,
- ❖ ha fél kerékpárral átkelni az úton, vagy sok az autó, menjen át gyalogoként - a kerékpár melletti gyalogátkelőhelyen,
- ❖ kerékpározáskor mindig kövesse a közúti forgalmat és legyen nagyon óvatos,
- ❖ járdán nem szabad kerékpározni,
- ❖ kockázatos walkmannel a fülén kerékpározni,
- ❖ egy kerékpáros sisak megmentheti az életét,
- ❖ gondoskodnia kell kerékpárjáról, hogy az biztonságos és jó állapotban legyen



Előírt kötelező kerékpár tartozékok:

- 1) két, egymástól független fék
- 2) elöl egy jóváhagyott típusú fehér színű lámpa
- 3) egy vörös színű hátsó lámpa, amelynek az első lámpával egyidejűleg (tartósan vagy szakaszosan) kell világítania és egy piros prizma.
- 4) elektromos áramforrás, pl. "dinamó" (legalább 1,5 órán keresztül biztosítania kell a lámpák világítását)
- 5) legalább egy narancssárga fényvisszaverő a kerék mindkét oldalán
- 6) narancssárga fényvisszaverő üveg a pedálok mindkét oldalán
- 7) csengő
- 8) dugók vagy gumi fogantyúk a kormánycső szabad végei vakításához
- 9) zárt kerékgagy anyák
- 10) sárvédők

XVI.4. Útban a játszótérre és az iskolába

Láss és légy látható

A megfelelően megválasztott ruházat nagyon fontos szerepet játszik a gyermekek közötti közlekedésben való biztonságában. A sötét színekbe öltözött személyt a sofőr sötétben körülbelül 20 méter távolságból, de a fényvisszaverő anyag akár 200 méter távolságból is látható. Kisgyermek esetén ez a hatás még hangsúlyosabb. Felbecsülhetetlen értékű szolgáltatást nyújtanak a villogó lámpák is, amelyek jelentősen növelik a gyalogosok biztonságát, különösen a kivilágítatlan szakaszokon. Az élénk fluoreszkáló színű ruházat és kiegészítők jelentősen hozzájárulnak a nagyobb biztonsághoz nappal, jó fényviszonyok mellett. Mindenekelőtt az iskolatáska vagy hátizsák feleljen meg a legszigorúbb követelményeknek, legyen fényvisszaverő felülete, szegélye a hátizsák kerületén és a pántokon. Az élénk színű és fényvisszaverő elemekkel ellátott mellény még jobban megvédi a gyermeket. Ilyet használnak például a rendőrök, nálunk már az óvodai sétákon is viselik a gyerekek. A KRESZ előírása alapján a tanáraik is mindig használják ezeket a mellényeket.

Hogyan növelheti gyermeke passzív védelmét?

- ❖ Használjon kisméretű fluoreszkáló és fényvisszaverő kiegészítőket. Lehetnek vasalható matricák, fóliák, függők, szalagok. Válassz olyat, ami gyermekednek is tetszik és szívesen visel.
- ❖ A fényvisszaverő elemek legmegfelelőbb elhelyezése a karok végén, a térd közelében és a derékmagasságba.
- ❖ fényvisszaverő és fluoreszkáló kiegészítők kombinálásával minden fényviszonyok között és minden szögből jó láthatóságot érhet el.

Biztonságos viselkedés a forgalomban

A megfelelő viselkedés az utcán való biztonságos közlekedés még a megfelelő ruházatnál is fontosabb. A család tudja leginkább befolyásolni a gyereket ebből a szempontból, a szülők a felelősek a gyerekekért az utcán. Az iskola és más oktatási intézmények csak kiegészítik a család szerepét.

Mit kell tudnia egy gyereknek

óvoda köteles: A korosztályának megfelelő szinten olyan tulajdonságokat fejlesztett ki, mint a figyelem, a memória, az óvatosság, az engedelmesség. A veszélyt is érzékeli. Az iskolakezdés előtt meg kell győződni arról, hogy a gyermek tud-e közlekedni az utcán. Célszerű legalább az első napokban elkísérni a gyermeket az iskolába, így a szülők megbizonyosodhatnak arról, hogy a gyermek biztonságosan tud közlekedni.

1. osztály: A gyermek biztonságosan tud eljutni az iskolába vezető úton, a járdán, az átkelőhelyeken, felismeri a veszélyes helyeket. Tudja, hogyan kell viselkedni a tömegközlekedésben, érti a gyalogosok közlekedési lámpáinak fényjelzését.

2. osztály: A gyermek tud az út szélén közlekedni, átkelni a vasúti átjárón, ismeri a látási viszonyok csökkenéséből adódó veszélyeket, valamint az udvarias, figyelmes magatartás elveit a tömegközlekedésben és normál forgalomban. Felismeri a tömegközlekedés típusait, megérti a biztonsági övek és az autóülések fontosságát az autóban. Ebben a korban az alapvető kerékpáros ismereteket is elsajátítja, és hozzászokik a sisak viseléséhez.

3.osztály: A gyermek ismeri azokat a helyeket, ahová gyalogosok nem léphetnek be, megérti a közlekedési lámpák fényjelzéseit és a rendőrök utasításait. Ismeri a görkorcsolyán, gördeszkán vagy rolleren való biztonságos közlekedés szabályait is. Ismeri a speciális figyelmeztető táblákkal ellátott járműveket (tűzoltóság, mentőszolgálat, rendőrség), és tudja, hogyan kell azokra reagálni. Azt is tudja, hogyan kell segítséget hívni közlekedési baleset esetén, és hogyan kell kezelni a könnyebb sérüléseket.

4. és 5. osztály: A gyermek mindenekelőtt megszilárdítja a helyes magatartás alapelveit a gyalogosok és kerékpárosok számára. Ismeri a kerékpárosok közötti közlekedési szabályait (indulás, jobb kéz szabály, megállás, kerülés, előzés, kanyarodás, kereszteződésen való áthaladás stb.). A kis gyalogosok és kerékpárosok előbb-utóbb sofőrökké, motorosokká válnak. Ebben a korban a gyerekek fontos szokásokat sajátítanak el, ami később visszaköszönnek. A valós helyzetekben való viselkedés magyarázata és gyakorlása mellett a példamutatás, mindennapi utcai közlekedés hat leginkább a gyermekekre.

XVI.5. A kerékpározás egészségügyi előnyei

Segít a fogyásban: A kerékpározás a legjobb kardio gyakorlat, és fejleszti az állóképességet. Növeli a pulzusszámot és hatékonyan megdolgoztat egy nagyobb izomcsoportot: négyfejű combizom, a fenék, a combhajlító izom. A lejtős kerékpározás a hasizmokat célozza meg, és segíthet a hasi zsírvészítésben is.

Jót tesz a szív egészségének: A rendszeres kerékpározás javítja a szív, a tüdő működését, és a keringési folyamatokat javítja, ezáltal csökkenti a szív- és érrendszeri betegségek kockázatát. A kerékpározás erősíti a szívizmokat, csökkenti a nyugalmi pulzusszámot és csökkenti a vérzsírszintet.

Javítja a testtartást: A kerékpározás javítja a testtartást, mivel a kerékpárosnak stabilizálnia kell a testét, hogy a kerékpárt függőlegesen tartsa. Az egyensúlyra és a koordinációra is hat, ami a kor előrehaladtával csökken.

Csökkenti a stresszt: A kerékpározás hatékonyan csökkenti a kortizolszintet a szervezetben. Ezért ez a tevékenység nagyszerű stresszoldóként írható le. Ezenkívül a kerékpározás elősegíti a szerotonin szint növekedését, ami javíthatja az alvást.

Kevesebb légszennyezés: A tiszta levegő létfontosságú az egészséghez, könnyen hozzájárulhat a zöld környezet kialakításához, ha kerékpárral közlekedik.

7. A kerékpározás, mint a levegőszennyezés csökkentésének és a levegőminőség javításának eszköze

A városi forgalom jelentősen hozzájárul a légszennyezéshez. A gépjárművek elsősorban nitrogén-oxidokkal és finom porszemcsékkel szennyezik a levegőt. A forró napokon a forgalom is az oka a talajközeli ózon magas koncentrációjának. Egy normál jármű járó motorral nagyobb mennyiségű szennyezőanyagot bocsáthat ki álló helyzetben, mint mozgás közben. Ráadásul a start-stop funkcióval rendelkező járművek vezetői körében az a tévhit él, hogy a motor gyakori ki- és bekapcsolásával több üzemanyag megy kárba. Azzal, hogy állás közben leállítja a motort, kíméli a környezetet, a lakóhelye levegőjét és a pénztárcáját is, hiszen ez szabálysértés.

Hogyan kerüljük el a légszennyezést az iskolába vezető úton

A koronavírus fertőzés jelenlegi kockázata mellett a tanulók és hallgatók egy „rég” veszéllyel is szembesülnek, a levegőminőség romlásának formájában. A levegőben lévő szennyező anyagok negatív egészségügyi hatásai tekintetében különösen érzékeny csoportot alkotnak a gyermekek, az idősek, a terhes nők és a krónikus betegségekkel élők. Az iskolába vezető úton a gyerekek a közlekedésből származó nitrogén-oxidok (NOX) és porszemcsék (PM10, PM2,5) nagy koncentrációjának lehetnek kitéve.

A gyereket autóval viszi az iskolába?

Kora reggel vagy késő délután van, és Ön az iskola előtt kiteszi/várja gyermekét az autóban, gyakran alapjáraton jár az autó motorja, ezáltal tudtán kívül ugyanannyi károsanyag kerül a levegőbe, mint amikor a jármű halad. Ha nem is Ön, akkor más gyermekek szülei. Ezért fontos, hogy tájékozódjunk és megszólítsuk a közösséget. Fokozott a veszélye a rossz levegőminőségnek az iskolák közelében, ahol csúcsidőben sok autó koncentrálódik, és így magasabb károsanyag-kibocsátás. Az iskolaépületek, kampuszok forgalmas utak vagy parkolók közelében helyezkednek el, ami azt jelenti, hogy az így elhelyezett iskolák levegője már szennyezett.

A Biztonságos utak az iskolába egy hosszú távú projekt, amelynek sikere az iskola, a városrészek és az utakat kezelő városi szervezetek együttműködésén alapul. Lassan Szlovákiában is megjelennek a gyerekek iskolába járását célzó kezdeményezések. Ha megkérdeznék a gyerekeket, hogyan szeretnék iskolába utazni, kevesen válaszolnák, hogy azt hogy a szülei vigyék el őket. Az, hogy biciklivel vagy akár gyalog is járhatnak

iskolába, a gyerekekben a függetlenség és a szabadság érzését kelti, de egyben felelősséget is éreznek magukért és környezetükért. A „Bringával iskolába” kampány szervezői több éve meg vannak győződve arról, hogy ez a mi körülményeink között is megvalósítható.

Légszennyezés és a gyermekek egészsége

Az egyik ok, amiért a gyerekek különösen érzékenyek a légszennyezés hatásaira, az a tény, hogy gyorsabban lélegeznek, mint a felnőttek, és így több szennyező anyagot szívnak fel a még fejlődő szervezetükbe, valamint légző- és immunrendszerükbe. A gyerekeknek a talajhoz közelebbi légzési zónájuk van, ahol egyes szennyező anyagok eléri a maximális koncentrációt. Az ultrafinom porszemcsék (PM0,1 és kisebb) akár közvetlenül a véráramba és a szervekbe is bejuthatnak, ahol leülepednek. A légzőrendszer hosszan tartó irritációja fokozott nyálkatermeléshez vezet, ami egyúttal szűkíti a légutakat és így korlátozza a légzést. A gyermekek légútjai sokkal szűkebbek, mint a felnőtteké. Gégegyulladás esetén jelentősen beszűkülnek és így magára a légzésre is alapvető hatást gyakorolnak.

A közlekedéssel összefüggő légszennyezésnek való kitettség számos rövid és hosszú távú egészségügyi romlással jár, ideértve az asztmát, a csökkent tüdőfunkciót, a gyermekeknél a tüdő fejlődésének romlását, a felnőtteknél pedig szív- és érrendszeri betegségeket. Egyre nagyobb aggodalomra ad okot a gyermekek közlekedésből származó légszennyezésnek való kitettsége, mivel sok iskola forgalmas utak vagy parkolók közelében található. Minél távolabb parkol le autójával az iskolától, annál többet tesz az iskola campusának tisztább levegőjéért. Ezzel csökkentjük a gyermekek levegőből származó káros anyagoknak való kitettségét.

Hogyan segíthet az iskola a közlekedés és a levegőtisztaság területén:

- ❖ Az iskola lehetőséget kínál arra, hogy a gyalogosan vagy kerékpárral érkezők biztonságosan bejussanak az iskola területére, és kerékpártartókat biztosítsanak.
- ❖ Sok iskola forgalmas, nagy forgalmú utcákon található. Ezeknek az iskoláknak nagyon helyénvaló a közvetlen közelükbe "zöld szűrőket" telepíteni – fákat és bokrokat, amelyek oxigént termelnek és kiszűrik a forgalomból származó szennyeződések, miközben a zajt is csökkentik.

- ❖ Minden iskola és környéke akadálymentes lehetne
- ❖ Természetesen az iskola legyen nemdohányzó
- ❖ Az iskolában célszerű odafigyelni az energiamegtakarításra - minél több energiát használnak fel, annál többet kell előállítani, ha pedig hőerőművekből származik, az hozzájárul a légszennyezéshez
- ❖ A minimalizálás, az újrahasznosítás és a hulladékszelektálása is hozzájárul a levegőminőség javításához, mivel csökkenti az égetők terheit
- ❖ A helyi lakosság figyelemfelkeltése- népszerűsítsük a kerékpározást, gyaloglást, tájékoztassuk a fűtés helyes módjáról és a helytelen út következményeiről. Keressünk egy olyan témát a közlekedés és a légi közlekedés területén, ami érdekli az embereket, és foglalkozunk vele.
- ❖ Kommunikáljunk a községek képviselőivel a minket érintő problémákról (pl. biztonságos iskolaút) és közösen találjunk megoldásokat

XVII. KALANDTÉRKÉPEZÉS

A közlekedés és a légkör témakörében a térkép különösen jó segítőtárs. A jelenlegi állapot feltérképezésébe vonjuk be a tanulókat és lehetőség szerint a szülőket is. Ha nem áll rendelkezésünkre a kataszteri térkép vagy a falu részletes térképe, akkor a Google Maps térképe is alapul szolgál. Feltudjuk térképezni a közlekedési helyzetet és a légszennyezettséget is.

Közlekedés az iskolában

Fókuszáljunk az iskolára és környékére, megtudjuk, hogyan érzékelik az iskolában sétálók, kerékpárosok a minket körülvevő teret. Feltérképezhetjük:

- fizikai akadályok az iskolában, az iskola területén és az iskola környezetében (a gyalogosok és kerékpárosok biztonságos mozgását akadályozó tárgyak)
- járdán parkoló autók, amelyek akadályozzák a szabad mozgást
- a leggyakoribb balesetek helyszínei
- kerékpárosok vagy gyalogosok által használt útvonalak
- reklámok a járdákon (szabadon álló transzparenszek stb.), amelyek gyakran akadályozzák a szabad mozgást

Magyarázzuk el a tanulóknak, hogy mi a célunk, osszuk szét térképeket és egyezzünk meg velük, hogy melyik területen, mit és hogyan jelöljük meg a térképeken. A tanulók erőteljesebb bevonását akkor érzük el, ha ők is részt vesznek a különböző típusú akadályokat jelző piktogramok (szimbólumok) jelölésében.

Természetesen a meglévő szimbólumokból is lehet inspirációt kapni.

A feltérképezésnél olyan csoportokkal is összedolgozhatunk, akiknek az akadályok leküzdése gondot okoz- kisgyermekes anyákkal, ill. apákkal, idősekkel, kerekesszékesekkel, mozgáskorlátozottakkal vagy fogyatékkal élőkkel. A látássérülteknek vagy vakoknak, valamint a hallássérülteknek eltérő igényeik vannak a közlekedésben.

A helyzet javítása érdekében az első lépés a forgalom szempontjából veszélyes helyek feltérképezése és térképkészítése. Ezt a térképet felhasználhatjuk a mobilitási tervek készítésekor is.

Iskola térkép

Tegyük ki a legközelebbi környék térképét az iskola bejáratánál, és kérjük meg minden osztály tanárait, hogy a tanulókkal közösen jelöljék meg az egyes helyeket színes gombostűkkel. A piros gombostűk jelezzék az akadályokat és a forgalom szempontjából veszélyes helyeket (a gyalogosok mozgását is). A zöld gombostűk kellemes helyeket vagy biztonságos mozgási útvonalakat jelenthetnek. Ha a térkép elég nagy, minden osztály kaphat minden színből 10 gombostűt, és egyeztetést követően jelöljenek be konkrét helyeket. A felhalmozódott gombostűk egyértelmű jelzést adnak, hogy mely helyek biztonságosak és melyek veszélyesek. A helyzet változásával a térkép rendszeres időközönként kiegészíthetjük, változtathatjuk, de ne felejtjük el lefotózni. Jó, ha a térkép a bejárat része, hogy a szülők is megnézhesék. Az eredményeket tanácsos bemutatni a közlekedési rendőrség képviselőinek.

Mobilitási tervek kicsiknek és nagyoknak

A mobilitási terv elkészítése összetett tevékenység, amelyben az egész iskola részt vesz. Tartalmazza a környezet (az iskolába vezető út) feltérképezését, a legproblémaibb helyek azonosítását és olyan megoldások meghatározását, amelyek javítanak ezen a helyzeten.

A tervezés minden osztályban zajlik, ebbe a tanulók a szülőiket is bevonják. A megoldási javaslat elkészítése után a hallgatók bemutatják eredményeiket a közlekedésmérnököknek, az önkormányzatok képviselőinek és a rendőrségnek. Az iskolával közösen igyekeznek megoldásokat megvalósítani a biztonságos iskolai utazás érdekében. Egy ilyen terv elkészítése összetett és időigényes. Az iskola és a szülők számára azonban biztonságos utat teremt, kisebb veszélyt és egészségesebb mozgást eredményezhet a tanulók részére (ha gyalog vagy kerékpárral mennek a tanulók).

Az önkormányzat jobban megérti az iskola problémáit, a szakemberek és a rendőrök pedig kezdik felismerni a gyerekek gyalogos mozgását.

XVIII. ÖSSZEGZÉS

Az ETT és Nagykapos célja a klímavédelem vonatkozásában, hogy Nyíregyháza és Nagykapos hosszú távon egy egészséges, fenntartható, jómódú, színes város legyen, ahol az egészséges élet alapfeltételei biztosítottak, az itt élők egészséges környezetben, egészséges életmódot folytatva megfelelő életminőségben élnek, a társadalmi és környezeti fenntarthatóság szempontjai érvényesülnek, a fejlett helyi gazdaságnak köszönhetően a foglalkoztatási és jövedelmi szint magas, aktív kulturális, társadalmi élet folyik.

A fenti rövid áttekintés után elmondható, hogy az ETT számára kiemelten fontos szerepet szán a településen élők életminőségének javítására, a fenntartható közlekedés fejlesztésre, a kerékpárral közlekedők számának növelésére, amelyet a jövőben is kiemelten szem előtt kíván tartani a városvezetés, Nyíregyháza, Szatmárnémeti és Nagykapos értékei és érdekei szem előtt tartásával, az értékek megőrzése, a környezet és az életviszonyok fejlesztése által.

A városok közlekedésfejlesztési prioritásai közé tartoznak a kerékpáros forgalom részarányának növelése. A kerékpározás, mint közlekedési mód, része a település fejlesztési koncepcióinak és területrendezési terveinek, fejlesztési – üzemeltetési rendszereinek.