

Hatásvizsgálati Tanulmány

BATTONYA

A 4442 j. Magyardombegyház - Battonya összekötő út 14+080 – 15+360 km sz. közötti szakaszának teljes körű felújítása



Forrás: Aranypeták Kft.

Készítette: Aranypeták Kft.

Kutatásvezető: Szelei Antónia

Egyéb munkatársak: Dobrocsi Tamás, Simon Gábor, Kokas Enikő, Roszkopf András

2021

Jelen tanulmány tartalma nem feltétlenül tükrözi az Európai Unió hivatalos álláspontját.

Tartalom

Vezetői összefoglaló	3
1. Bevezetés és a fejlesztési javaslat készítésének ismertetése.....	4
2. Fogalommeghatározások	7
3. A projekt háttérének bemutatása	10
3.1. Jelenlegi infrastruktúra	10
3.2. Vonatkozó stratégiák bemutatása.....	18
3.3. Gazdasági környezet	20
3.4. Társadalmi környezet	28
3.5. Környezeti alapadatok	31
4. Fejlesztési igény megalapozása.....	37
4.1. Helyzetértékelés	37
4.2. Kereslet-kínálat elemzés	38
4.3. Célcsoport bemutatása	39
4.4. Korlátozó tényezők felmérése.....	40
5. Helyzetértékelés, konklúziók	45
6. Fejlesztési javaslatok.....	46
7. Projekt célkitűzései, elvárt eredmények, hatások.....	51
7.1. Gazdasági hatások.....	51
7.2. Társadalmi hatások.....	51
7.3. Környezeti hatások.....	52
7.4. Határon átnyúló hatások	53
7.5. Szinergia.....	54
7.6. Várható eredmények.....	55
7.7. Horizontális szempontok érvényesítése	55
7.8. Módszertan.....	55
Irodalomjegyzék.....	57
Mellékletek.....	61

Vezetői összefoglaló

Hatásvizsgálati tanulmányunk a 4442 j. Magyardombegyház - Battonya összekötő út 14+080 – 15+360 km sz. közötti szakaszának teljes körű felújítása kapcsán készült, amely Battonya bel- és külterületi szakaszára eső csomópontot érint.

Battonya Békés megye egyik leginkább hátrányos települése. A határ menti város megközelítése három irányból lehetséges és mindhárom irányból kimondottan rossz az úthálózata. A város mindössze 30 km-re, fél órára található Aradtól, de ettől függetlenül semmit nem használt ki a távolságból származó előnyből. A település folyamatosan és intenzíven veszíti el lakosságát, a fiatalok elvándorolnak annak ellenére, hogy helyi gimnázium működik a városban, bár diákszama csak megközelíti a 70 főt, fenntarthatósága kérdéses. A város házainak közel 40%-a nem lakott, pedig itt találjuk Békés megye legjobb minőségű termőföldjeit, a természeti környezet nem szennyezett. Pusztán az elérhetősége miatt – és a szolgáltatások és üzleti lehetőségek elérhetősége miatt – a lakosok tömegével hagyják el a várost. Sajnos a termőföldek tulajdonjoga néhány csoport kezében van, így annak eredménye sem érhető el a lakosság egy jelentős része számára. Egyéb munkalehetőség igen kevés, a turisztikai attrakciók száma alacsony.

A város környezetében a MOL kőolaj- és földgázmezői is megtalálhatóak, melyből folyamatosan és jelentős mennyiségben termelik ki az erőforrásokat. A céggel történő megállapodás alapján olyan közös projektek indíthatók, melyek egyrészt munkalehetőséget, másrészt a város számára egyéb attrakciókat biztosíthatnának.

Összefoglalva, Battonya hátrányos helyzete főként a kedvezőtlen elhelyezkedésében, másrészt az erőforrásainak nem megfelelő felhasználásban keresendő. Amennyiben a megközelítését – akár Arad felé, akár a magyar nagyvárosok felé - javíthatná, úgy a lakosságmegtartó képessége fejlődne, elindulna egy pozitív gazdasági folyamat. Ennek egyik lépése lehet a Magyardombegyház-Battonyát összekötő út felújítása és így az összeköttetés megteremtése a zsáktelepüléssel.

Kutatásunk nem a 314/2005. (XII. 25.) Kormányrendelet hatására készült, mely az egységes környezethasználati engedélyezési eljárást szabályozza. (Korm. rendelet, 2021) Hatásvizsgálati tanulmányunk hatásvizsgálat, mely az érintett célcsoport számára történő hasznosságát igyekszik alátámasztani. Bemutatjuk továbbá azokat a hatásokat, melyek a térségben megjelennek a jövőben, illetve tendenciákat, melyek segíthetnek annak eldöntésében, hogy milyen forgalomtechnikai eszköz kialakítása a legideálisabb az adott közlekedési helyzetben.

1. Bevezetés és a fejlesztési javaslat készítésének ismertetése

Fejlesztési javaslatunk egy olyan koncepció, mely bemutatja azokat a társadalmi-gazdasági-kulturális folyamatokat, melyek a térségben zajlanak. E folyamatok alapján illesztjük a fejlesztendő területet a problémákhoz és ismertetjük azokat az okokat, melyek alapján célszerű a fejlesztést megvalósítani. Az Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció Magyarországra nézve fogalmazza meg a hosszú távú jövőképet ágazatonként és területi adottságok figyelembe vételével. Ezekhez hozzárendeli a célrendszert, melyhez hozzátartozik a nemzeti fejlesztéspolitika és a területi politika is. Békés megye egy olyan hátrányos helyzetű térség, mely az ország GDP-jének minimális részét állítja elő. Ennek földrajzi, gazdasági és társadalmi okai egyaránt megjelennek. A trianoni határ megrajzolásával nagyon sok természeti kincs a határ túloldalán „maradt” melyből Békés megye nem tudott részesedni. A vasúti és közúti közlekedés korlátozottá vált, mely még a mai napig érzeteti hatását. A határ mellett lévő M47-es gyorsforgalmi út nyomvonalát csak most kezdik tervezni, pedig már több, mint 100 éve szükséges lett volna elindítani ezt a folyamatot. A határ menti térségek folyamatosan veszítettek gazdasági erejükből és így az emberek egyre inkább eltávolodtak e térségből, hiszen a fizetésük alacsonyabb, a szolgáltatásokhoz nehezebb hozzáférni és az életminőség is szerényebb, mint az ország nyugati felén.

Három főúton lehet eljutni a térségbe, de csak 2022-ben készül el a Békéscsaba-Kecskemét M44-es gyorsforgalmi út, melynek eredményeként két órán belül el lehet jutni majd Budapestre. Sajnos majdnem újabb egy óra szükséges, míg Battonyáról Békéscsabára eljutnak a lakosok.

A megye egy-egy főúti és nemzetközi vasúti határátkelővel rendelkezik, valamint számos mellékúti határátkelővel is kapcsolódik a szomszédos Romániához. A megye légi kikötővel és nemzetközi vízi úttal nem rendelkezik. Fontos volna a Békéscsabán lévő repülőtér nemzetközi kereskedelmi repülőtérre való fejlesztése, mely fejlesztés a 2022-es évben elkezdődik, befejezése 2025-re várható. Békéscsaba lehetőségeit nagyban bekorlátozza a Temesváron, Nagyváradon és Debrecenben lévő repülőtér a személyforgalom tekintetében. (Békés Megyei Önkormányzat, 2011)

A Békés megyében fellelhető termál és gyógyvíz készlet országhatáron is túlnyúló jelentőségű erőforrása a megyének, melyre több fürdő is alapozta szolgáltatásait. 70 C fok feletti hőmérsékletű hévizek feltárására van lehetőség a megyében, ennek köszönhetően kerültek felszínre Gyula, Orosháza, Gyomaendrőd, Békés, Békéscsaba, Tótkomlós, Füzesgyarmat gyógy-, illetve termálvizei.

A gyógyvízen kívül a megye másik erőforrása a magas aranykorona értékű és kiváló minőségű termőföld, Békés megye az ország legkiválóbb adottságú mezőgazdasági területeinek egyike, amely a szántóföldi kultúrák termesztésének kedvez.

A meleg száraz éghajlat és a talajadottságok a gabonafélék, takarmánynövények és egyéb szántóföldi kultúrák termesztésének kedvez a megyében. (Békés Megyei Önkormányzat, 2011)

Az anyag célja, rövid felépítése

A hatásvizsgálat célja, hogy az infrastruktúra minőségének javítása, a regionális mobilitás, illetve az összekapcsolhatóság, az átjárhatóság és a hozzáférhetőség növelése érdekében a fejlesztéssel érintett település vonatkozásában bemutassa a jelenlegi helyzetet és feltárja a várható gazdasági, társadalmi és környezeti hatásokat. További cél, hogy a tanulmány bemutassa a pályázatba bevont utak/csomópontok tervezésének szükségességét, elemezze azok jövőbeni hatásait.

Munkánk során igyekeztünk figyelembe venni a feltárható adatbázisok segítségével minden olyan információt, mely a közlekedési csomópont fejlesztésével kapcsolatban hatást gyakorolhat. Megjelentek gazdasági, társadalmi, turisztikai-idegenforgalmi, demográfiai, környezeti és baleseti szempontok is.

Tanulmányunkat azokkal a legfontosabb fogalmak tisztázásával, meghatározásával kezdtük, melyek elengedhetetlenül szükségesek ahhoz, hogy a szakértők számára egyértelműek legyenek anyagunk keretei, megfogalmazásai. E fogalmak többsége a környezet egyes elemeihez, a környezetterhelés köréhez kapcsolódik. A csomópont megépülése nem csupán a környezettel kapcsolatos hatásokat vizsgálja, hanem gazdasági, társadalmi folyamatokra történő kihatását is, így térség- és területfejlesztési fogalmak is szerepelnek meghatározásaink között.

A projekt háttérének bemutatása fejezetben kifejtjük azokat a meglévő infrastrukturális elemeket, fejlesztés alatt lévő folyamatokat, melyek hatással lehetnek az út/csomópont esetleges kialakítására. Így meghatározzuk az integrált városfejlesztési stratégiákban lévő fejlesztési irányokat és a megyei koncepciók és településfejlesztési koncepciók jövőbeli irányait is. A gazdasági környezet magában foglalja a cégek, vállalkozások, mezőgazdasági termelők iránti elvárásokat, míg a társadalmi környezet kapcsán főként a lakosság mobilitási igényei jelennek meg a környezető települések, térségi csomópontok felé. E mellett természetesen a környezeti hatásokat vizsgálva kitekintünk a meglévő természeti környezetre (talaj, víz, levegő) történő kihatásokra is. E részünket helyzetértékeléssel és konklúzióval, fejlesztési javaslatokkal zárjuk.

A projekt hatáselemzése kapcsán az elvárt eredmények és hatások a legfontosabb része munkánknak, hiszen a tervezett közlekedéstechnikai beruházás jövőbeli eredményeit vázoljuk fel. Megvizsgáljuk, hogy a következő évtizedekben milyen gazdasági, társadalmi folyamatoknak kell megfelelnie és milyen környezetterhelési igénybevételnek lesz kitéve. Bemutatjuk a TEN-T útvonalakkal kapcsolatos illeszkedését, a regionális programok (INTERREG) fejlesztése nyomán meghatározott hatásokat és a szinergiákat a többi folyamatban lévő projekttel. 2050-ig trendelemzéssel megvizsgáljuk, hogy e folyamatok milyen igényeket kell kielégítsenek a jövőben.

Végezetül kifejtjük a módszertanunk (adatelemzés, trendelemzés, kockázatelemzés módszertanát, stb.), melyet felhasználtunk a fejlesztési javaslatunkhoz, végül a

hivatkozásainkkal és irodalomjegyzékünkkel és a terület fotódokumentációjával zárjuk kutatásunkat.

2. Fogalommeghatározások

Célcsoport: „A célcsoport a fogyasztók, felhasználók azon csoportja, akiket a vállalkozás, termék vagy szolgáltatás, mint vásárlót, ügyfelet, igénybe vevőt elképzel, és akihez aktivitásait igazítja.” (Ujvári, 2013)

Hatásterület: Olyan terület, melyen az adott tevékenység nyomán változás áll be a környezeti elemek, rendszerek állapotában, mely lehet kedvező vagy kedvezőtlen. (Barótfi, 2021)

Integrált településfejlesztési stratégia: „a településfejlesztési koncepcióban foglalt környezeti, társadalmi és gazdasági célok megvalósítását egyidejűleg szolgáló középtávú fejlesztési program” [1997. évi LXXVIII. tv. 2. § 12. pont]. „A rendelkezésre álló és bevonható források ismeretében meghatározza a településfejlesztési koncepcióban meghatározott célok megvalósítását egyidejűleg szolgáló beavatkozásokat, programokat, továbbá a megvalósítás eszközeit és nyomon követését” [1997. évi LXXVIII. tv. 9/A. § (2) bek.] (Építési jog, 2013)

Környezeti fenntarthatóság: „A fenntartható fejlődés olyan fejlődés, amely kielégíti a jelen szükségleteit, anélkül, hogy veszélyeztetné a jövőnemzedékek esélyét arra, hogy ők is kielégíthessék szükségleteiket”. (ESZA, 2005) (ENSZ, 1987)

Környezeti hatás: Állapotváltozás, melynek mérhető következményei vannak az emberre, növény- és állatvilágra és egyéb természeti erőforrásra nézve. (Barótfi, 2021)

Környezeti hatástanulmány (KHT): Dokumentum a környezeti hatásvizsgálat során, mely döntéshozatalhoz szükséges adatokat, információkat tartalmaz. Általában munkacsoportok készítik mérések, számítások és más információk alapján. (Barótfi, 2021)

Környezeti hatásvizsgálat (KHV): Olyan eljárás, aminek célja, hogy felmérje a beruházás várható környezeti hatásait, azokat értékelje és befolyásolja az engedélyezéssel kapcsolatos döntéseket. (Barótfi, 2021)

Környezetkárosodás: A környezet egy elemének változása, szennyezése, mely eredményeképp a korábbi állapot nagy beavatkozással vagy nem állítható helyre és negatívan érinti az élővilágot. (Barótfi, 2021)

Környezetre gyakorolt hatás: A környezetben környezetterhelés, illetőleg a környezet igénybevétele következtében bekövetkező változás. (Barótfi, 2021)

Környezetszennyezés: „A környezet valamely elemének a kibocsátási határértéket meghaladó terhelése.” (Barótfi, 2021)

Környezetterhelés: „Valamely anyag vagy energia környezetbe bocsátása.” (Barótfi, 2021)

Környezetvédelem: A környezetvédelem azon tevékenységek összessége, melynek célja környezeti értékek megóvása. (Barótfi, 2021)

Okos város: Az okos város település, mely környezetét, digitális infrastruktúráját, szolgáltatásainak minőségét az elérhető legkorszerűbb és innovatívabb információtechnológiák alkalmazásával, fenntartható módon, a lakosok bevonásával fejleszti. (Lechner Nonprofit Kft., 2021)

Szinergia: több elem vagy tényező nyomán jobb eredmény jön létre, mintha külön vennének részt ezek az elemek a folyamatban. (HRporta, 2021)

Település: Egy meghatározott területen lévő, művi (épített) és természeti elemekből álló együttes, melynek fő funkciója, hogy az emberek számára lakóhelyként és egyéb tevékenységek helyeként szolgáljon. (Lechner Nonprofit Kft., 2021)

Településfejlesztés: olyan komplex tevékenység, amelynek a célja a település működőképességének fenntartása, melyben hosszú távon figyelembe kell venni a lakosság életfeltételeit, környezeti viszonyait, társadalmi folyamatait és célja ezek gyarapodása. (László & Pap, 2007)

Településfejlesztési koncepció (TK): Olyan dokumentum, mely megalapozza a településrendezési tervet és egyéb önkormányzati fejlesztéseket. Tartalmazza a társadalmi, gazdasági, műszaki és környezetvédelmi fejlesztéseket is. Olyan tevékenységek összessége, melyek segítik a lakosság életminőségének, gazdaságának, környezeti állapotának fejlődését és meghatározza 15-20 évre a fejlődési irányokat. (Lechner Tudásközpont, 2021)

TEN (Trans-European Networks - Transzeurópai Hálózatok): a Maastrichti Szerződésben lefektetett transzeurópai hálózatok programja három ágazatot foglal magába: az energia, a távközlés és a közlekedés területét. A megfogalmazott fejlesztéseket az Európai Unió és az érintett állam – esetleg magántőke – finanszírozza. (Lechner Nonprofit Kft., 2021)

Természeti kockázat / Természeti veszély / Természeti katasztrófa: „Számos természeti esemény hordoz magában kockázatot az életre, az épített és természeti környezetre nézve, mivel veszélyezteteti az emberek és állatok életét és komoly károkat okozhat a településekben. Éppen ezért az emberi településeket, amennyire csak lehet, el kell látni a megfelelő, természeti kockázatokkal szembeni védelemmel. Az intenzitásuknak, hatásuknak és kártételüknek megfelelően, ezek a természeti események (vagy veszélyek) természeti katasztrófának is minősülhetnek. Egy természeti katasztrófa éppen ezért a természeti veszély és az emberi aktivitás együttes meglétéből következik. A legfőbb természeti veszélyek: lavinák, aszályok, földrengések, árvizek, földcsuszamlások, vulkánkitörések, cunamik, tornádók, forgószelek, futótűzek, stb. A katasztrófa-megelőzésre és mérséklésre építve számos területen lehetséges a kockázat csökkentése. Mindezek a modern előrejelző technológiákra épülnek, mint például a korai jelzőrendszerek fejlesztése és a jobb területhasználati, településtervezési és biztonságosabb építési gyakorlat.” (Lechner Nonprofit Kft., 2021) (Council of Europe, 2007)

Térségfejlesztés: A területfejlesztés egy része, melynek célja egy konkrét térség vagy egység fejlesztése. E kisebb terület lehet régió, megye, járás, stb. (Wolters Kluwer, 1996) (Wolters Kluwer, 2005)

Területfejlesztési program: A területfejlesztési program (TP-t) a területfejlesztésről és a területrendezésről szóló 1996. évi XXI. törvény 5. § n) pontja értelmében a területfejlesztési koncepció alapján kidolgozott középtávú cselekvési terv. Ez lehet stratégiai és operatív program, de mindkettő tartalmaz célokat és eszközöket a megadott időtávra, a programok ütemezést és felelősöket is. (Botka, Pét, Szilágyi, Salamin, & Radvánszki, 2009)

3. A projekt háttérének bemutatása

3.1. Jelenlegi infrastruktúra

Battonya határ menti településként jelentős átmenő forgalommal rendelkezik. Sajnos bár városi funkciókkal bír, de nagyon sok településhez kötött. Mezőhegyesre, Mezőkovácsházára, Gyulára és Orosházára folyamatosan szükséges eljárni a helyieknek, ha orvosi ellátást, kereskedelmi egységeket vagy más szolgáltatást szeretnének igénybe venni. A környező városok elérhetősége korlátozott, balesetveszélyes. Bár határ menti település, de mégsem tudta kihasználni helyzetét. Előnyös számára, hogy magas a jó minőségű szántóterületek aránya. A határ menti útvonal a legfontosabb számára.

Elrendezése, térszerkezete hagyományos alföldi síkságból fakadó, merőleges utcaszerkezetű, viszonylag nagy telkekkel. Szélesek az utcák, mind a gyűjtő, mind a főutcák.

Jellemző a háztáji gazdálkodás, de már egyre többen hagynak fel a helyi zöldség- és gyümölcsstermesztéssel, állattenyésztéssel. Nagyon magas a lakatlan házak aránya. A Fő utcában kertvárosi, többszintes lakóházak épültek.

A természetbarát környezet, a szennyezés nélküli területek, a minőségi földterületek, a lakosság környezettudatossága egyre jobban felértékelődik az idő előrehaladtával. (K&K TAX AUDIT Könyvelő és Adótanácsadó Korlátolt Felelősségű Társaság, 2017)

Battonyának nagy lökést adhat a majdan megépülő M47-egy gyorsforgalmi út, mely vélhetően bekapcsolja Battonyát az ország vérkeringésébe és gyorsabban eljuthatunk majd Szegedre vagy Kecskemétre. Jelenleg az M44-es gyorsforgalmi út is nagy segítség Budapest irányába, bár a határ menti lakosok inkább az M43-as úton jutnak el Szegedig és onnan mennek a fővárosba.

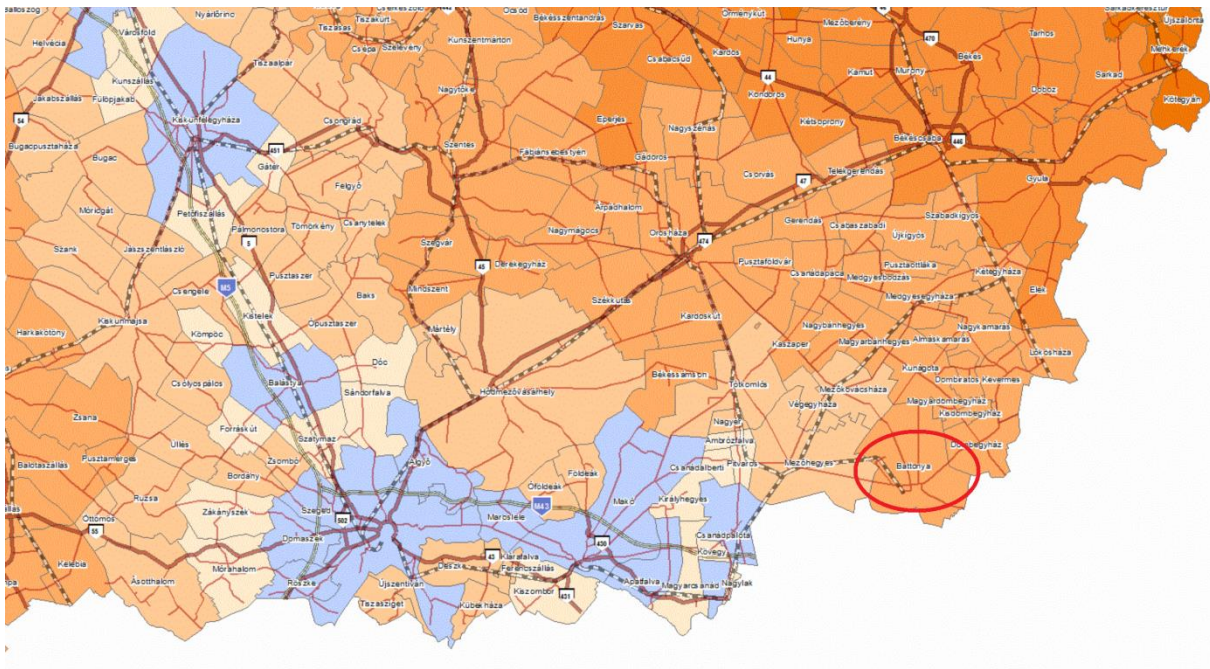
Környező települések megjelölése, átmenő forgalom

Battonya szomszédos települései: Kunágota, Magyardombegyház, Kisdombegyház, Dombegyház, nyugat felől Mezőkovácsháza. Keleti és déli irányból a határ másik oldalán fekvő Pécska és csatolt települései: Tornya, Szederhát, Óbodrog, Kispereg és Németpereg szomszédosak vele.

A városnak Békéscsabával nincs közvetlen kapcsolata, Gyulára Elek és Lökösháza irányából, Orosházára Kaszaper és Mezőkovácsháza érintésével juthatunk el. Mezőhegyessel direkt kapcsolata van.

A közúti tömegközlekedést a DAKK Zrt. (Volánbusz) autóbuszai biztosítják.

1. ábra: Battonya elérési ideje az autópálya csomópontig



Forrás: TEIR

Autóbusz közlekedés

A településről Mezőhegyes irányában a legjobb a közlekedés, naponta 12 alkalommal közlekedik autóbuszjárat a két település között. Ezzel ellentétben Mezőkovácsházára csak 8 járat közlekedik napi szinten. A regionális autóbusz közlekedés nem kielégítő, emiatt a térség hátrányos helyzetben van. A megyeszékhelyre, Békéscsabára napi szinten pedig csupán csak 3 járat közlekedik Battonyáról átszállás nélkül, és a menetidő is nagyon hosszú, hiszen közel 2 óra. Átszállással már több lehetősége van a Battonyán élő lakosságnak eljutnia Békéscsabára, de ekkor a 2 órás menetidő, akár közel 3 órára is megnövekedhet. (K&K TAX AUDIT Könyvelő és Adótanácsadó Korlátolt Felelősségű Társaság, 2017)

Vasúti közlekedés

Belföldi kapcsolatát a városnak a Mezőhegyes és Battonya közötti vasútvonal teszi lehetővé. Mezőhegyesről lehet eljutni Békéscsabára, és onnan pedig Szegedre.

Battonyáról a megyeszékhely, Békéscsaba vonattal szintén 2 óra alatt érhető el, akár autóbuszsal. (K&K TAX AUDIT Könyvelő és Adótanácsadó Korlátolt Felelősségű Társaság, 2017)

Fontosabb távolságok Battonyától

Budapest 250.53 km

Debrecen 180.58 km

Hegyeshalom (osztrák határ) 388 km

Kötegyán (román határ) 78 km

Lökösháza (román határ) 26 km

Murakeresztúr (horvát határ) 382 km

Rajka (szlovák határ) 394 km

Sopron (osztrák határ) 427 km

Szeged (szerb határ) 79 km

Szob (szlovák határ) 284 km

Záhony (ukrán határ) 285 km (Települések távolsága, 2021)

Repülőtér

Battonyán nem található repülőtér, csak a megyeszékhelyen, Békéscsabán.

A Békéscsabán lévő repülőtér maximum a 600 - 800 kilométer távolságból érkező légitársasági gépek tudják csak igénybe venni. A térségben meghatározó szerepet tölt még be a Temesvári, Aradi, a Szegedi és a Debreceni repülőtér. A megyeszékhelyen lévő repülőtér használatában a kisgépes személyforgalom, illetve az áruszállításban például a sürgősségi küldemények szállításában résztvevő repülőgépek játszanak jelentős szerepet. (Békéscsaba Város, 2010)

A Békéscsabán található repülőtéren 1300 m x 30 m aszfalt felületű kifutó található, mely egyidejűleg három kisgép, és egy nagy gép számára biztosít parkolási lehetőséget, illetve alkalmas a 2000 km-ről érkező 50-60 utaslétszámú gépek fogadására. (Békés Airport Kft., 2021)

Kerékpáros közlekedés

Mezőhegyes és az országhatár között kiépített kerékpárút vezet.

A külterületi lakóhelyek biztonságosabb megközelítése kerékpárral történik és egy környezetkímélő közlekedési mód, amely alapot jelent a zöldszturizmus megjelenéséhez és elterjedéséhez. (Selemoncsák, 2014)

Gyalogos közlekedés

A város területén járda van, ami jól biztosítja a gyalogosok számára a mindennapi közlekedést a településen.

Vízi közlekedés

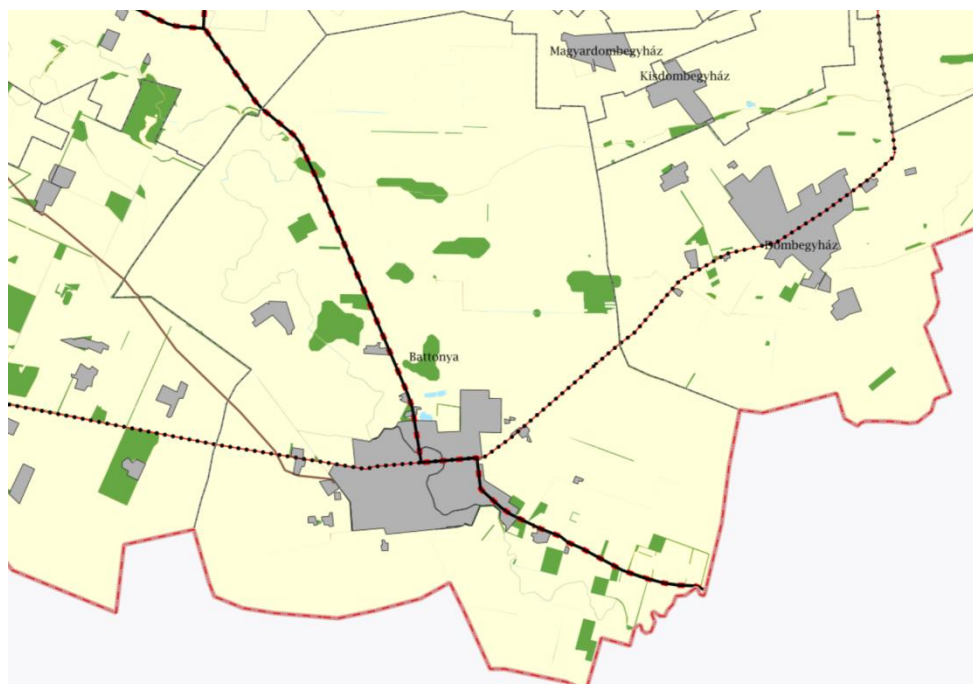
Vízi úti közlekedésről Battonyán nem beszélhetünk, de Békéstől a Hármas-Körös elvileg magában hordozza a vízi úton való megközelítés lehetőségét is.

Belső úthálózat

A lakóutcák szélesek, kiépítettségük nem éri el az 50%-ot, az úthálózat 97 km hosszú, melyek a város kezelésében vannak. A funkciók hiányosak, a szomszédos települések vonzása jelentős, egészségügyi ellátás szempontjából a 40 km-re lévő Gyula ellátása a meghatározó.

A térség úthálózata rendkívül rossznak mondható, emiatt a környező településre való eljutás nehézkes. A szomszédos települések felé három mellékút vezet, illetve egy út pedig a határátkelő irányába halad, amely fontos közlekedési útvonalnak számít. A rossz útminőség negatívan befolyásolja a település fejlődését. A város ovális formájú, melyet mezőgazdasági területek vesznek körül nagy kiterjedésben. (K&K TAX AUDIT Könyvelő és Adótanácsadó Korlátolt Felelősségű Társaság, 2017)

2. ábra: Országos Területrendezési Terv - Battonya



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

3. ábra: Közúti balesetek száma Battonyán 2019-ben

Autóbusz által okozott balesetek, 2019 (eset)	,
Gyalogos okozta balesetek, 2019 (eset)	,
Halálos közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	,
Ittas állapotban okozott összes közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	,
Járművek okozta összes baleset, 2019 (eset)	6,
Járművezetők által ittasan okozott balesetek, 2019 (eset)	,
Kerékpár által okozott balesetek, 2019 (eset)	2,
Könnyű sérüléssel járó közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	5,
Közúti közlekedési baleset során könnyen sérült személy, 2019 (fő)	8,
Közúti közlekedési baleset során meghalt, megsérült személy, 2019 (fő)	11,
Közúti közlekedési baleset során meghalt személy, 2019 (fő)	,
Közúti közlekedési baleset során súlyosan sérült személy, 2019 (fő)	3,
Lakott területen kívül történt összes közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	3,
Lakott területen történt összes közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	5,
Motorkerékpár és segédmotoros kerékpár által okozott balesetek, 2019 (eset)	1,
Összes személyi sérüléssel járó közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	8,
Súlyos sérüléssel járó közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	3,

Személygépkocsi által okozott balesetek, 2019 (eset)	2,
Tehergépkocsi által okozott balesetek, 2019 (eset)	,

Forrás: KSH és T-STAR adatok alapján saját szerkesztés

A közúti közlekedésbiztonsági helyzet értékelése a regisztrált közlekedési balesetek számával és a balesetek súlyosságával határozható meg.

Közúti közlekedési baleset során meghalt, megsérült személy 11 fő volt a 2019-es év folyamán. Ezekben az esetekben mind a személyi (pl. figyelmetlenség), mind a közlekedési okok (közúti forgalom, közlekedési szabályok betartásának hiánya, úthibák stb.) szerepet játszottak. Mindenképp szükséges a közúti balesetek esélyét minimalizálni, és ezzel jelentősen csökkenteni a közúti balesetek számát.

Lehetséges vonzerők a városban

Battonyai tájház: Battonyán több, mint száz évvel ezelőtt épült fel egy parasztház, amely egy elszigetelt, nyugodt, csendes helyen található. A ház lakói valamikor parasztemberek lehettek. A ház több, mint 60 évig lakatlan volt és az épület korát kb. 140 évre becsülik, mert már az 1882-es kataszteri térképen fellelhető volt. (Balázsné, 2021)

Szentháromság római katolikus plébániatemplom: A templom 1810-ben neobarokk stílusban épült, melyet 1814-ben Kőszegi László csanádi püspök szentelt fel.

Szerb Ortodox Templom Battonya: A templom építését 1778-ban kezdték el, és 1879-ben fejezték be, mely klasszicista stílusban épült.

Termál Strandfürdő Battonya: Az Alföldi környezet védett természeti kincsei közelében tölthetik idejüket azok a fürdőzők, akik a battonyai fürdőt választják.

Tompapusztai löszpusztarét Battonya: Fokozottan védett természeti terület.

Református Templom Battonya

Evangélikus Templom Battonya

Molnár C. Pál Képtár: Molnár C. Pál (1894-1981) a szentek, a szép nők és a lovak festője volt, aki Battonya-Tompa pusztán született. Molnár C. Pál a XX. századi magyar festészet Európa-hírű mestere.

Városi Sporttelep Battonya: elsősorban az általános iskola tanulói részére, tömegsport foglalkozások, a helyi sportegyesület labdarúgó szakosztálya veszi igénybe a sporttelepet.

Romantika Horgászegyesület Battonya: A tavat nádszegély veszi körül, ahol a horgászni vágyóknak nyújt lehetőséget a horgászásra.

Dózsa György Vadásztársaság Battonya: Apróvadban igen gazdag a vadásztársaság 14.000 hektáros területe. Vadászható: fácán, őz, nyúl, balkáni gerle. (utazzitthon.hu, 2021)

Agrár- és élelmiszergazdaság

A mezőgazdasági termelés jelentős Battonyán. Az ipari és kereskedelmi tevékenység alacsony. Az ország legjobb minőségű szántóföldjei a térségben találhatóak, amelyek a szántóföldi kultúrák teremelésének kedveznek, és az erre épülő állattenyésztésre.

1960-as években a kutatásokat követően megindult a kőolaj- és földgázkitermelés a település közigazgatási területein, amely még jelenleg is folyik.

Battonya térségének kedvezőtlenek az adottságai a rossz megközelíthetőség miatt, így a befektetők számára nem vonzó e térség. Helyben a munkaerő képzettsége igen alacsony, ami szintén komoly problémát jelent, és nem jelent potenciált a befektetők számára.

A városban szükséges ipari és gazdasági területek infrastrukturális bővítése, fejlesztése. (K&K TAX AUDIT Könyvelő és Adótanácsadó Korlátolt Felelősségű Társaság, 2017)

Az ország legjobb minőségű termőföldjei Békés megyében találhatóak, a termőföld s legfőbb természeti kincse a térségnek, emiatt a megyében kimagasló a szántók aránya. Ezek a talaj adottságok a szántóföldi kultúrák termesztésének kedveznek, így a gabonaféléknek és a takarmánynövényeknek. (Békéscsaba Város, 2019)

Természeti környezet

Battonya a Száraz-ér partján, a román határ mellett helyezkedik el nagyjából 150 km²-en. A terület síkság, a Békés-Csanádi löszhátság, az ország egyik legalacsonyabb rész. A talajai kiválóak Mezőhegyeshez hasonlóan. A természeti környezet szinte érintetlen, hatalmas mennyiségben tartalmaznak a termelt növények ásványi anyagot és sok, az ember számára hasznos alapanyagot is. (FŐMTERV Zrt., 2019)

Ásványkincsek

A szénhidrogének és az építőipari nyersanyagok a megye területén előforduló ásványkincsek. Szénhidrogén készlet található a megyében például Szeghalmon, Füzesgyarmaton, Battonyán, Végegyházán, Csanádapácán, Kaszaperen, Pusztaföldváron, Tótkomlóson, Szarvason és Sarkadkeresztúron. A kőolaj-és földgázkészlet szempontjából Battonya meghatározó település a MOL életében, kitermelésében.

A Békési-síkon nagy mennyiségben fordul elő agyag, melyre a megyében működő téglaiipar is alapozta tevékenységét.

A megye termál és gyógyvízkészlete kiemelt jelentőségű ásványkincs, amelyre a megye több városában lévő termál és gyógyfürdők a szolgáltatásaikat alapozták. A megye kiemelt fürdői közül meg kell említeni az Orosháza - Gyopárosfürdőt, Gyula, Tótkomlós, Gyomaendrőd gyógyvizeit is. Ezen a területen 70 C fok feletti hőmérsékletű hévizek feltárására van lehetőség, melyet Battonya nem használ ki megfelelően.

Battonya külterületén, a mezőgazdasági területeken jelentős számú olaj- és földgázkút található, illetve két szénhidrogén gyűjtőállomás. (K&K TAX AUDIT Könyvelő és Adótanácsadó Korlátolt Felelősségű Társaság, 2017)

Társadalmi jövőkép

Battonya számára a legjelentősebb kihívás a szolgáltatások és a munkahelyek fejlesztése annak érdekében, hogy a fiatalok ne hagyják el a települést. Bár Arad fél órányi autóútra van, mégsem sikerült e fontos kapcsolatot kiaknázni. Rendelkezik középiskolával (gimnáziummal), de az nem prosperáló, sokan inkább más településeken tanulnak, ahonnan nem jönnek vissza. Gyenge lábakon áll a településen az egészségügyi és a szociális ellátás is.

A településnek nincs egy határozott fejlődési iránya társadalmi szempontból. A fele-fele részben burkolatlan utcák nagyon megnehezítik a battonyaiak életét, míg a romló állapotú közintézmények, kulturális és természeti örökségek sem mutatnak jó képet a városról.

A helyi örökségek, a természeti és kulturális örökség megóvása és védelme fontos a jövő generációi számára.

A helyi közösségek megerősítése, a helyi hagyományok ápolása és a következő generációra történő áthagyományozása nélkülözhetetlen.

Gazdasági jövőkép

Battonyán a gazdaság és a munkaerőpiac szereplői között javul az együttműködés, annak köszönhetően, hogy a város ösztönzi és bevonja az érintett szereplőket a folyamatba.

Erősödtek a korszerű technológiákat alkalmazó nagyvállalatok az agrár területén, amely hozzájárult a helyben működő vállalkozások számának emelkedéséhez, és ez hozzájárult a lakosság számára a helyben lévő munkalehetőségek növeléséhez. A helyben lévő munka és megélhetési lehetőség hozzájárul a lakosság megtartásához a településen, illetve vonzóvá teheti más lakosok számára is a települést.

Határ menti városként a város turizmusa is élénkül, amelyet a város műemléki és építészeti értékeire és a térség aktív turisztikai lehetőségeire épít. Sajnos ennek nagyon szerény marketing értéke van. A természeti környezet önmagában nem elég, hiányoznak a turisztikai szereplők, az attrakciók és fejlesztések.

A barnamezőit újrahasznosító gazdaságpolitika segítségével a város gazdasága jelentős területi igénybevétel nélkül növelheti gazdasági teljesítményét.

Egy-egy nagy mezőgazdasági termelőn kívül szinte nincs is más, így a kisebb gazdaságok nem tudják színesíteni a piacot. A szolgáltató szektor a helyi bevételekből szinte nem tudja eltartani magát, míg a feldolgozóipari szinte nincs jelen Battonyán.

Környezeti jövőkép

A város természeti értékeinek megőrzése biztosított, a szennyező források, illetve a veszélyeztető hatások mérséklésének következtében.

Megtörtént a védelem alá helyezése a közigazgatási területeken lévő egyedi tájképeknek, ezzel az alföldi táj arculatának a megmaradását biztosították.

A lakosság számára a megélhetés területén a tájgazdálkodási módok a dominánsak.

A városban biztosított az épített örökség megóvása, amely a város idegenforgalmi vonzerejét is növelheti.

Átfogó cél

Kiemelt cél a városok közötti kapcsolatrendszer, illetve a térszerkezet funkcionális javítása. Ehhez szükségessé vált a társadalmi mobilitást elősegítő közlekedési struktúra javítására, amellyel a térségi kapcsolatrendszer és a különböző szolgáltatásokhoz való hozzáférés elérhetővé válik a település szűkebb és tágabb környezetének egyaránt.

Ezáltal biztosítható, hogy a térség képességeihez és adottságaihoz mértén ki tudja aknázni gazdasági potenciálját, erősítve a piaci versenyképességét.

3.2. Vonatkozó stratégiák bemutatása

A 60/2021. (V.17.) számú közgyűlés elnökének határozatával elfogadott Békés Megyei Területfejlesztési koncepcióban megfogalmazott célok összhangban vannak a város fejlesztési igényeivel is. Az agrárhagyományok megőrzése melletti térségfejlesztés és a helyben élők magas színvonalú életkörülményeinek biztosítását célozza meg a koncepció, ezáltal Békés megye jövőképe - hogy nemzetközileg is elérhető mintatérséggé váljon – két átfogó és 4 stratégiai cél mentén kerül konkrét megfogalmazásra.

„Átfogó célok:

- 1. Békés megye népességmegtartó és népességvonzó képességének növelése a társadalmi adottságok, valamint a települési és környezeti feltételek javítása révén.*
- 2. A foglalkoztatás javítása a Békés megyében, a gazdaság dinamizálásához szükséges komplex feltételrendszer megteremtésével*

Stratégiai célok:

- *Fenntartható, a megye jövedelemtermelő képességét javító horizontális gazdaságfejlesztés*
- *A környezeti infrastruktúra átfogó, területileg kiegyensúlyozott fejlesztése*
- *A minőségi szolgáltatások elérhetőségének fejlesztése*
- *Társadalmi- és gazdasági kohézió erősítése a komplex programmal fejlesztendő járásokban” (EX ANTE Tanácsadó Iroda Kft., 2021)*

A helyi és megyei stratégiák mellett egyes nemzeti szintű stratégiákhoz is illeszkedik a hatásvizsgálat tárgyát képező közlekedést érintő fejlesztési cél. Ezen nemzeti szintű stratégiák az alábbiak:

1. Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia 2014-2030

A stratégia kiemelt alapelve, hogy új közlekedési infrastruktúrát nem lehet létesíteni a természeti területek és a termőtalaj kárára, illetve kerülendő az olyan gazdasági tevékenység ösztönzése, mely energia- és szállításiigényes. Ez a stratégia nevesített társadalmi célja is, és a stratégia alapelve is, amely sérülhet, ha nem kerül figyelembevételre a közlekedésfejlesztési intézkedések tervezése során.

2. Nemzeti Fenntartható Fejlődési Keretstratégia 2012-2024:

Külön prioritás mentén erősíti meg a fenntarthatóság mentén kialakult nemzeti egyetértést és kiemeli a környezeti infrastruktúra fejlesztését.

3. Második Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia 2018-2030:

A közlekedés fejlesztésre vonatkozóan megfogalmazott célok találkoznak a 2018-2030-as Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégiában leírtakkal, tekintve, hogy konkrét dekarbonizációs célú fejlesztéseket is tartalmaz az S1 Gazdaságfejlesztés és S2 Környezeti infrastruktúra pontokban.

4. Nemzeti Tájstratégia 2017-2026:

A természeti értékek védelme és a környezetbarát technológiák célok mentén azonos prioritásokat találunk a közlekedésfejlesztési célokkal is.

5. Negyedik Nemzeti Környezetvédelmi Program 2015-2020:

A környezetvédelmi program külön említést tesz Békés megye vonatkozásában, mely szerint a jelenleg környezetterhelés vagy annak veszélyével járó tevékenység csak kiemelt figyelemmel végezhető, ilyen például:

- *„Egyes békési járásokban az ivóvíz arzén és/vagy bór koncentrációja nem megfelelő.*
- *A megye településeinek jelentős része közepes vagy magas árvízi kockázatú.*
- *A megye területének legnagyobb része közepes vagy magas belvízi kockázatú.*

- *A megye jelentős része vízbázis-védelmi szempontból nitrát-érzékeny.*” (EX ANTE Tanácsadó Iroda Kft., 2021)

Ezen kívül a Környezetvédelmi Program alapján az élhetőség és egészségre nem káros környezeti lehetőségek megteremtése érdekében prioritásként kezelendő a környezeti zajterhelés minimalizálása és az okozta hatások elkerülése.

6. Hazai Elektromobilitási Stratégia (Jedlik Ányos terv 2.0):

Nem megújuló energiával működő közlekedési formákat ösztönző célok nem szerepelnek a megyei területfejlesztési koncepcióban. Azonban a Hazai Elektromobilitási Stratégia kiemelt célja, hogy a globális felmelegedés miatt a dekarbonizációs technológiák kerüljenek előtérbe, ezen cél a közlekedés szempontjából is releváns jövőbeni fejlesztéseket mutat előre. (EX ANTE Tanácsadó Iroda Kft., 2021)

Településfejlesztési Koncepció

A város a 2014-2021 közötti uniós fejlesztési lehetőségekből szinte semmit nem használt ki, mivel nem volt önerő és szellemi potenciál a pályázatok előkészítéséhez.

A város költségvetésére hatást gyakorolnak a demográfiai változások, ami az oktatási, nevelési intézmények működésére is hatással van.

A település legfontosabb célja a versenyképesség növelése, vállalkozók vonzása. Ezt főként a mezőgazdasági termékek előállításával, feldolgozásával foglalkozó cégek letelepedésének támogatásával tudja elérni. Hasznos volna a helyiek önellátó művelését újra visszahozni, a konyhakerteket használatba venni és nem a szociális ellátórendszerrel függeni.

A határ közelségének köszönhetően növekedhet az idelátogatók száma, fellendítve ezáltal a turizmust. Sajnos a nem ideális városkép egyelőre nem támogatja a turisztikát.

Fontos, hogy legyen a városban élők számára egy megfelelő színvonalú egészségügyi és szociális ellátás. Egy modern, és szép kisvárosi arculat fokozza a város népességmegtartó erejét.

A közlekedési kapcsolatok, illetve az úthálózat javításával a várost körülvevő településekkel való kapcsolattartás is javul. A megújuló energiaforrások kihasználásával javul az önkormányzati intézmények energiagazdálkodása. (K&K TAX AUDIT Könyvelő és Adótanácsadó Korlátolt Felelősségű Társaság, 2017)

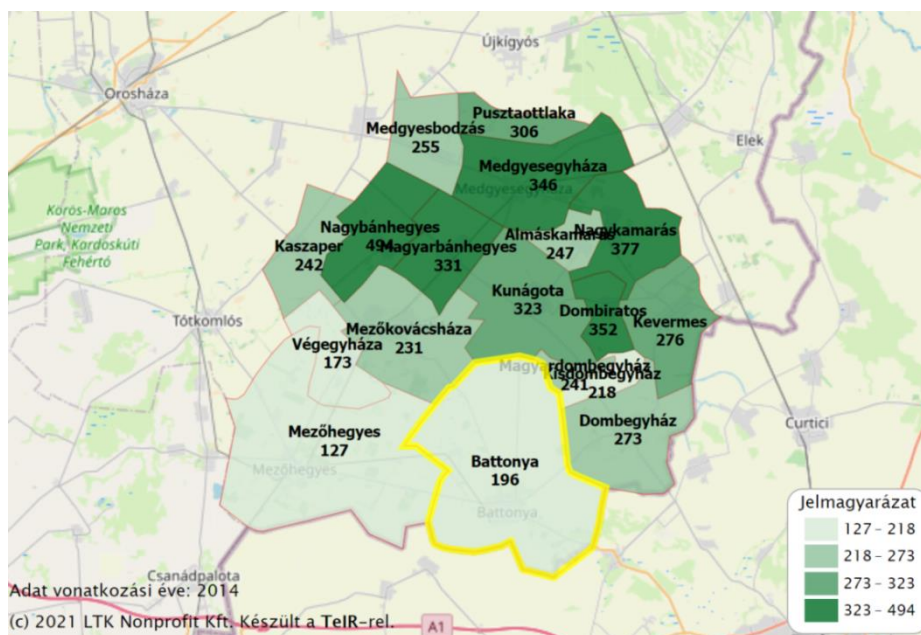
Kiemelt jelentőségű a közlekedési hálózat fejlesztése, akár egy gyorsforgalmi út kiépítése Románia irányába. E mellett nagyon gyenge még az országon belüli úthálózat minősége is, így nem tud bekapcsolódni a járási, megyei, országos vérkeringésbe Battonya.

3.3. Gazdasági környezet

Nagyon jelentős humán tartalék van a munkanélküliek miatt, az ő képzettségük, kihasználtságuk, bevonásuk a gazdasági életbe alapvető. Alacsony a vállalkozói aktivitás, melynek egyik oka a vállalkozói infrastruktúra hiánya. A mezőgazdasági termelésen kívül az ipari és kereskedelmi tevékenység alacsony.

Erőforrást tudna a település kapni a kőolaj és földgáz kitermelése után, hiszen ezt az erőforrást és az adóbevételeket nem a város kapja meg. A minőségi mezőgazdasági termelés főként monokultúrás termelési móddal nagyon szerény jövedelemtermelő képességű és feldolgozatlanul kerül ki a termék. A feldolgozóipar fejlődését hátráltatja a megközelíthetőség nehézsége, az alacsony képzettségű munkaerő. A határmentiség minden hátrányát felsorakoztatta Battonya, azonban előnyökkel nem élt. Szükséges egy olyan innovatív, konstruktív, pályázni és megvalósítani képes városvezetés, mely új célokkal, kapcsolatokkal, erőforrásokkal rendelkezik ahhoz, hogy fellendüljön a város. (K&K TAX AUDIT Könyvelő és Adótanácsadó Korlátolt Felelősségű Társaság, 2017). A lakosságnak mindössze negyede-harmada foglalkoztatott, melyből 50% a szolgáltató szektorban, 25-30% az ipari szektorban, 20%-a a mezőgazdaságban. A munkanélküliség átlagosan kétszerese az országos átlagnak. (Zilahi-Sebess & Gyuricza, 2013)

4. ábra: Regisztrált gazdasági vállalkozások száma ezer lakosra 2011-től (db)



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

5. ábra: Battonya - nyilvántartott munkanélküliek száma - 2019 év

Egy éven túl nyilvántartott állás keresők: nő, 2019 (fő)	122,
Egy éven túl nyilvántartott állás keresők összesen, 2019 (fő)	207,
Egyetemi végzettségű nyilvántartott állás keresők, 2019 (fő)	3,
Fizikai foglalkozású nyilvántartott állás keresők, 2019 (fő)	358,
Főiskolai végzettségű nyilvántartott állás keresők, 2019 (fő)	1,
Közfoglalkoztatottak, 2019 (fő)	234,
Nyilvántartott állás keresők: férfi, 2019 (fő)	193,
Nyilvántartott állás keresők: nő, 2019 (fő)	203,
Nyilvántartott állás keresők összesen, 2019 (fő)	396,
Nyilvántartott állás keresők: 0-18 éves, 2019 (fő)	8,
Nyilvántartott állás keresők: 19-20 éves, 2019 (fő)	14,
Nyilvántartott állás keresők: 21-25 éves, 2019 (fő)	31,
Nyilvántartott állás keresők: 26-30 éves, 2019 (fő)	36,
Nyilvántartott állás keresők: 31-35 éves, 2019 (fő)	29,
Nyilvántartott állás keresők: 36-40 éves, 2019 (fő)	38,
Nyilvántartott állás keresők: 41-45 éves, 2019 (fő)	54,
Nyilvántartott állás keresők: 46-50 éves, 2019 (fő)	37,
Nyilvántartott állás keresők: 51-55 éves, 2019 (fő)	40,
Nyilvántartott állás keresők: 51-60 éves, 2019 (fő)	45,
Nyilvántartott állás keresők: 61-X éves, 2019 (fő)	64,
Nyilvántartott megváltozott munkaképességű állás keresők, 2019 (fő)	9,
Nyilvántartott pályakezdő állás keresők: férfi, 2019 (fő)	13,
Nyilvántartott pályakezdő állás keresők: nő, 2019 (fő)	18,
Nyilvántartott pályakezdő állás keresők, 2019 (fő)	31,
Szakiskolai végzettségű nyilvántartott állás keresők, 2019 (fő)	10,
Szakközépiskolai, technikumi, gimnáziumi végzettségű nyilvántartott állás keresők, 2019 (fő)	82,
Szaktanácsos végzettségű nyilvántartott állás keresők, 2019 (fő)	82,
Szellemi foglalkozású nyilvántartott állás keresők, 2019 (fő)	38,
180 napon túli nyilvántartott állás keresők: férfi, 2019 (fő)	131,
180 napon túli nyilvántartott állás keresők: nő, 2019 (fő)	157,
180 napon túli nyilvántartott állás keresők összesen, 2019 (fő)	288,
Aktív foglalkoztatáspolitikai eszközzel támogatottak, 2019 (fő)	261,

Álláskeresési ellátásban részesülő nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	91,
Ellátásban részesülő nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	268,
Szociális támogatásban részesülő nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	177,

Forrás: KSH és T-STAR adatok alapján saját szerkesztés

Az álláskeresők száma jelentősen ingadozik, de Battonya térségében folyamatosan magas, 2012-ben érte el a csúcspontját, amikor közel 1000 fő volt álláskereső. E létszám azóta csökkent, hiszen sokan a reménytelenség miatt nem is regisztrálnak a kormányhivatalokban. Ha nem kaphatnak ellátást, akkor nem jelentkeznek, hogy nehogy valamilyen távoli helyen kelljen dolgozniuk. A hosszú inaktivitás után a munkakedv is csökkent, sokan az ellátások mellett a szürkegazdasággal vagy idénymunkával egészítik ki jövedelmüket. Akik a térségben nem találnak munkahelyet és akarnak dolgozni, azok felülnek a hajnali buszokra és Arad gyáraiban keresnek megélhetést. (K&K TAX AUDIT Könyvelő és Adótanácsadó Korlátolt Felelősségű Társaság, 2017)

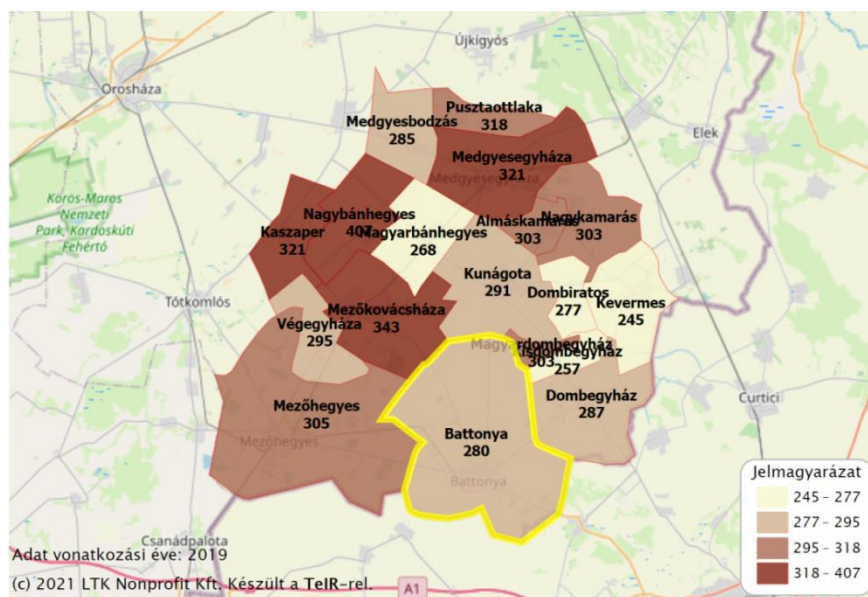
6. ábra: A járművek száma Battonyán (2019)

Áruszállító tehergépkocsik, 2019 (db)	169,
Autóbuszok, 2019 (db)	2,
Benzinüzemű személygépkocsik, 2019 (db)	995,
Benzinüzemű tehergépkocsik, 2019 (db)	5,
Egyéb üzemű személygépkocsik, 2019 (db)	22,
Egyéb üzemű tehergépkocsik, 2019 (db)	1,
Gázolajüzemű személygépkocsik, 2019 (db)	512,
Gázolajüzemű tehergépkocsik, 2019 (db)	164,
Lassú járművek, 2019 (db)	127,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett áruszállító tehergépkocsik, 2019 (db)	8,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett gépjárművek, 2019 (db)	73,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett személygépkocsik, 2019 (db)	56,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett személyszállító gépjárművek, 2019 (db)	59,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett tehergépkocsik (különleges célú gépkocsival együtt), 2019 (db)	8,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett teherszállító gépjárművek (különleges célú gépkocsikkal együtt), 2019 (db)	14,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett vontatók, 2019 (db)	6,
Motorkerékpárok, 2019 (db)	72,
Személygépkocsik (üzemeltető lakóhelye szerint, dec. 31.), 2019 (db)	1529,
Személyszállító gépjárművek összesen, 2019 (db)	1603,

Tehergépkocsik (különleges célú gépkocsival együtt), 2019 (db)	170,
Teherszállító gépjárművek (különleges célú gépkocsik nélkül), 2019 (db)	248,
Teherszállító gépjárművek (különleges célú gépkocsival együtt), 2019 (db)	249,
Természetes személy által üzemeltetett személygépkocsik, 2019 (db)	1503,
Vontatmányok összesen, 2019 (db)	320,
Vontatók, 2019 (db)	79,

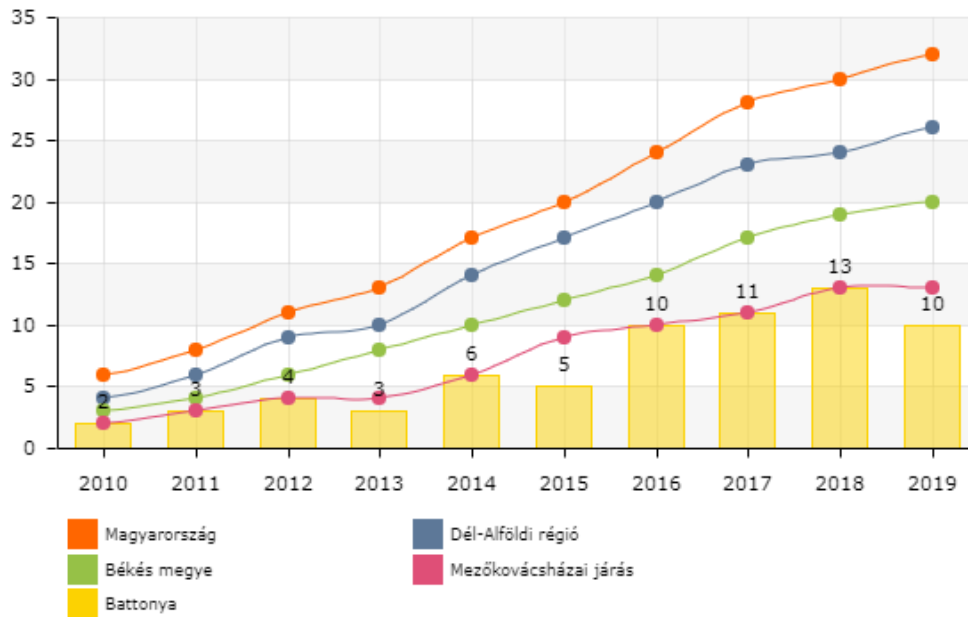
Forrás: KSH és T-STAR adatok alapján saját szerkesztés

7. ábra: Személygépkocsik száma, ezer lakosra (db)



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

8. ábra: Újonnan forgalom helyezett személygépkocsik száma, ezer lakosra (db)

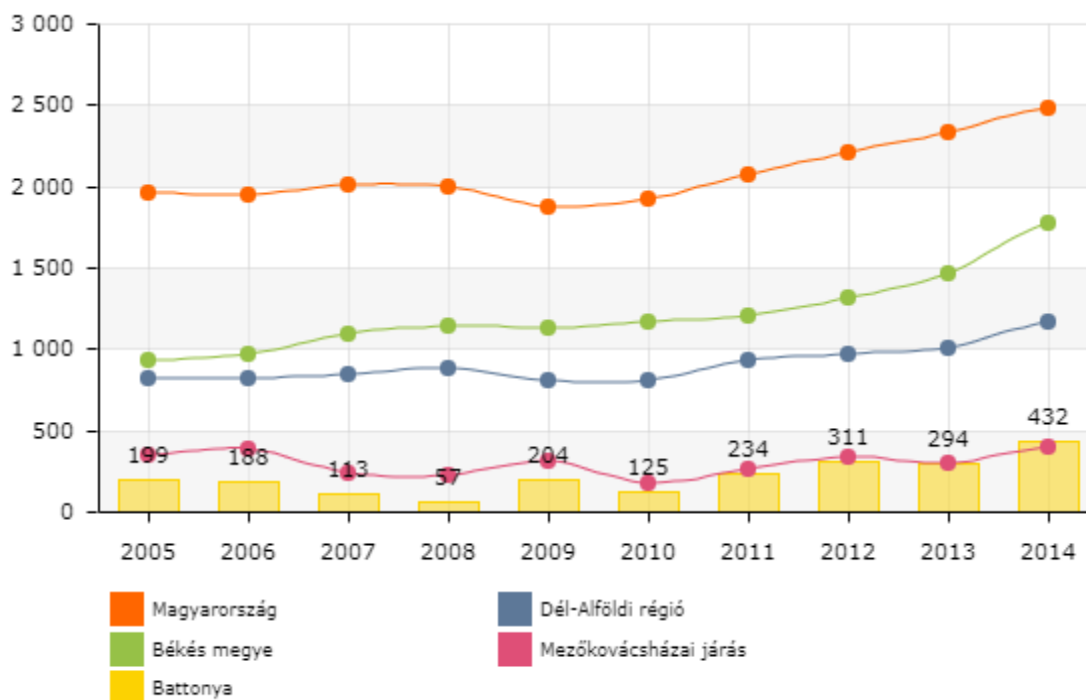


Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

Kereskedelmi szolgáltatások

A szolgáltató szektor igen alacsony szintű bevételeket tud elkönyvelni. Összességében elmondható, hogy a térségben élő emberek igény szintje, vásárlási potenciálja sem segíti a minőségi szolgáltatások fejlesztését. Szűk termékpaletta, kevés megrendelés és szerény minőségi termék és szolgáltatás jelenik meg. Két vendéglátó-ipari egységet találunk: az egyik a Hullám Vendéglő: magyaros ételek, halászlé, gulyásleves, csirkéből készült ételek kínálatával. A másik az Ámor Presszó és Cukrászda: rétesek, teasütemények, torták, vajjas és tejszínes sütemények, fagyalt, kávé, üdítő választékkal. (utazzitthon.hu, 2021)

9. ábra: Vendégéjszakák száma a kereskedelmi szálláshelyeken ezer lakosra (db)



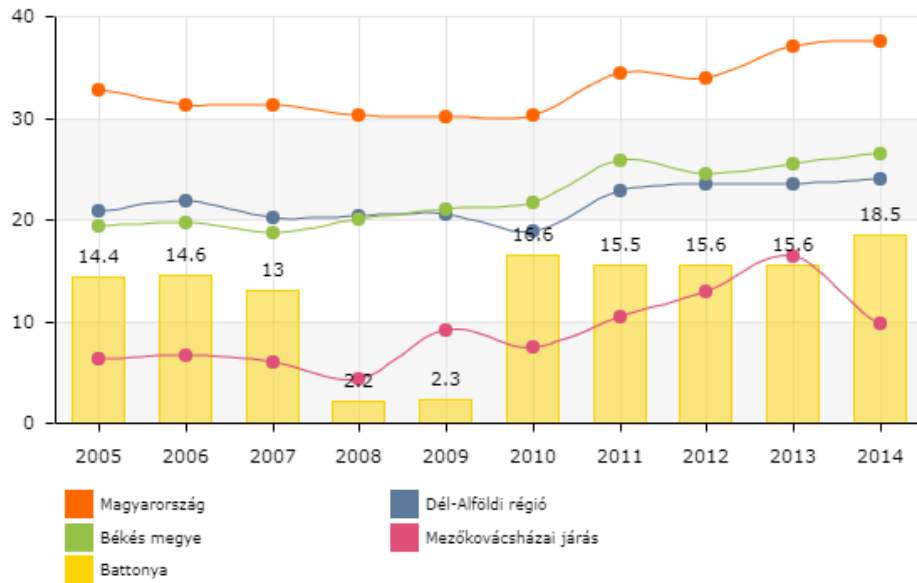
Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

Turisztika

Battonya turisztikai szempontból szinte elhanyagolható. A turizmus jelenleg még nem meghatározó a településen. (K&K TAX AUDIT Könyvelő és Adótanácsadó Korlátolt Felelősségű Társaság, 2017) A turizmus a Battonya Termál Strandfürdőre építve fejleszthető, de egyelőre a helyi igényeket elégíti ki.

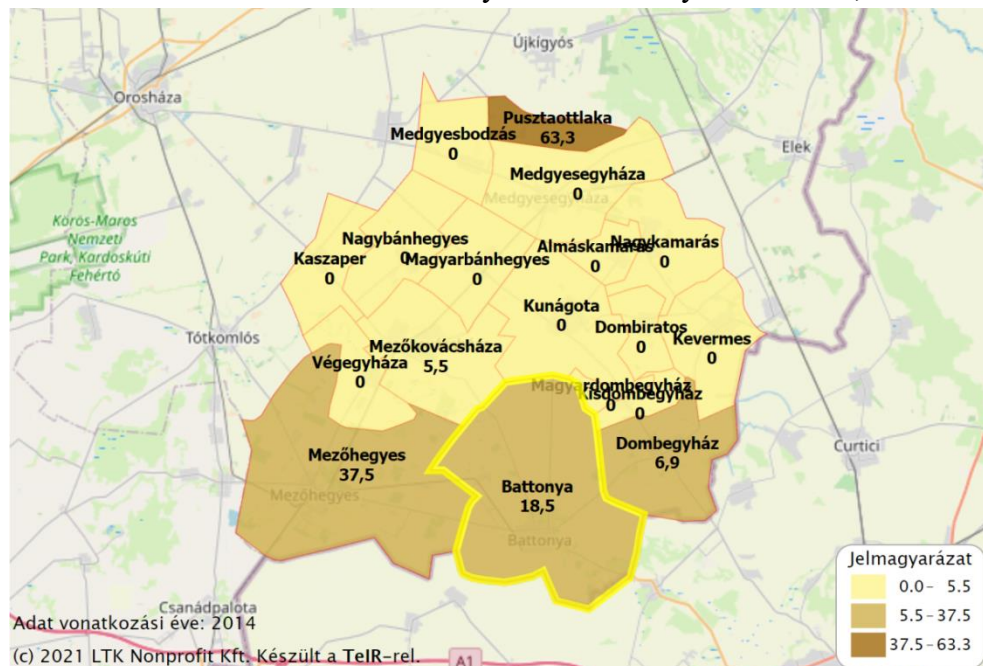
Battonyai Termál Strandfürdő: A Battonyai Termál Strandfürdő négy medencével várja vendégeit. A fürdő zöld környezetben található. A fürdő gyógyhatású termálvízzel rendelkezik, amit még hivatalosan nem minősítettek termálvízzé. A fürdő vendégei díjtalanul élvezhetik a dögönyözőt a fürdőben. Feszített víztükrű medence is megtalálható, ami kedvező lehetőséget biztosít az úszni vágyóknak. (termalfurdok.com, 2021)

10. ábra: Összes kereskedelmi szálláshely szállásférőhelyeinek száma, ezer lakosra (db)



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

11. ábra: Összes kereskedelmi szálláshely szállásférőhelyeinek száma, ezer lakosra (db)



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

A **Battonya House**: ezen magán szállás vendégei mindennap kontinentális és svédasztalos reggeli közül választhatnak. A teraszos szálláshelyen a gyermekeket játszótér várja. Arad 31 km-re, Orosháza pedig 44 km-re van. Forrás: www.booking.com

Öregtölgy Panzió: 5830 Battonya, Hősök tere 9.

Battonya Strandfürdő és táborozóhely: A fürdőben egész héten, illetve egész nap, reggeltől estig fürödhetnek a négy medencével rendelkező strandon. Három medence víz visszaforgatásos és egy feszített víztükrű medence, illetve egy termálvizes medence áll rendelkezésre. Sport lehetőségek közül a homok röplabda, tollas labda, lánbtenisz pálya, foci pálya, és a tanmedencében vízi röplabda lehetőségével élhetnek az oda látogatók. Rossz idő esetén a zsibongóban asztali teniszezni lehet. A fürdőtől 50 m-re van a városi nagy sportpálya, ahol minden nagy pályás foci, aszfalt kis pályás foci, kézilabda és kosárlabda labdajáték játszható. Vízi vetélkedőnek és táborúznak helyet biztosítanak. (termalfurdok.com, 2021)

Fakultatív programok lehetségesek

- Mezőhegyesi Ménesbirtok megtekintése és lovaglás.
- A battonyai S.O.S. gyermekfaló megtekintése.
- A gyulai vár megtekintése és fürdőzés.
- Román, Szerb és katolikus templom megtekintése.
- Molnár C. Pál festő emlékháza és kiállítása.
- Gyalogtúrák (pl. új határátkelőhöz), stb. (belfoldiszallasok.hu, 2021)

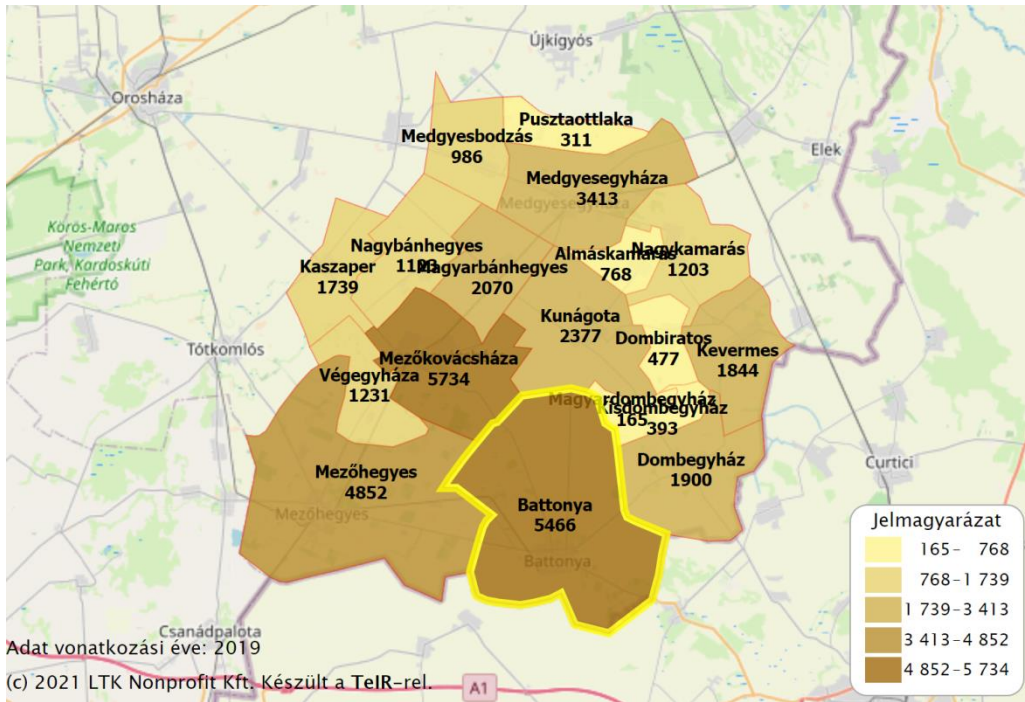
3.4. Társadalmi környezet

A településen 90% fölötti a magyar nemzetiségűek aránya, nem érik el a 2-2%-ot a szerb, román és a cigány nemzetiségűek. Nemzetiségi konfliktusok nem jelennek meg, kiegyensúlyozott a település. A feszültség inkább anyagi jellegű problémákban jelenik meg.

Lakosságszám alakulása az elmúlt években

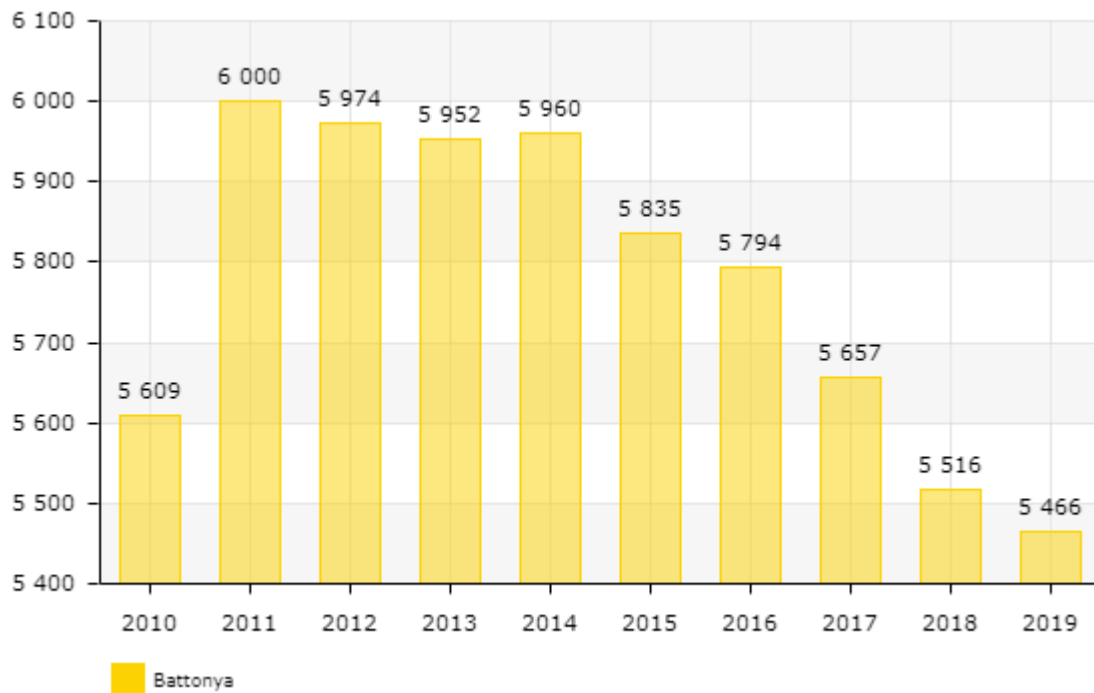
Az elmúlt egy évtizedben a lakosságszám elveszítette a 10%-át, ami nagyon jelentős demográfiai veszteség. Az idős korúak aránya meghatározóvá vált, így az aktív korúak nem képesek betölteni az öfenntartó szerepet. A fiatalok elvándorlásával a gyermekvállalási kedv is alábbhagyott, így amennyiben nem képes bevonni Battonya a fiatalokat és nem tud számukra megélhetést nyújtani nehéz jövővel számolhat. Sok üres ingatlan van, ezek kisajátítása, megvásárlása, a fiatal családoknak történő átadása lehetőséget adhat a jövőben.

12. ábra: Battonya város lakónépessége (2021)



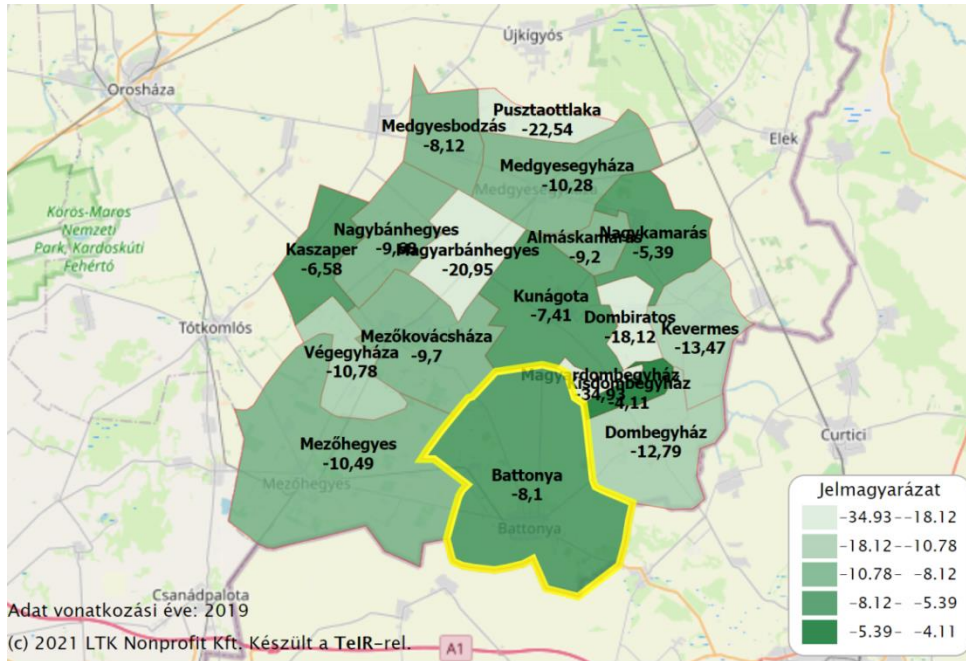
Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

13. ábra: Battonya város lakosság száma (2010-2019)



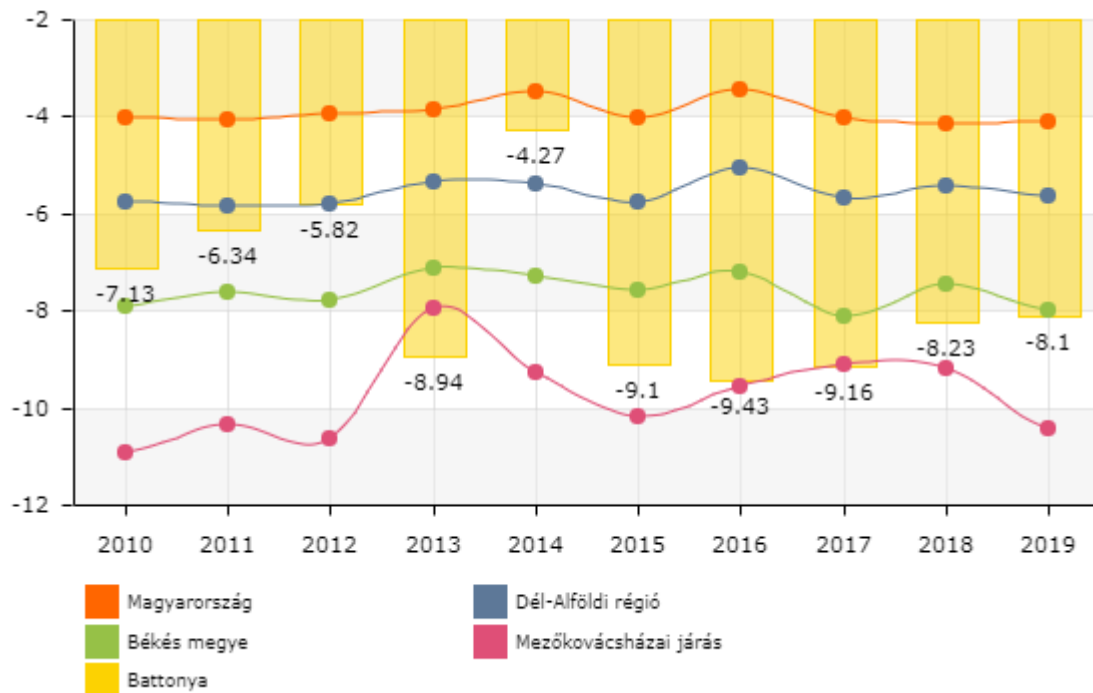
Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

14. ábra: Természetes szaporodás és fogyás (ezrelék)



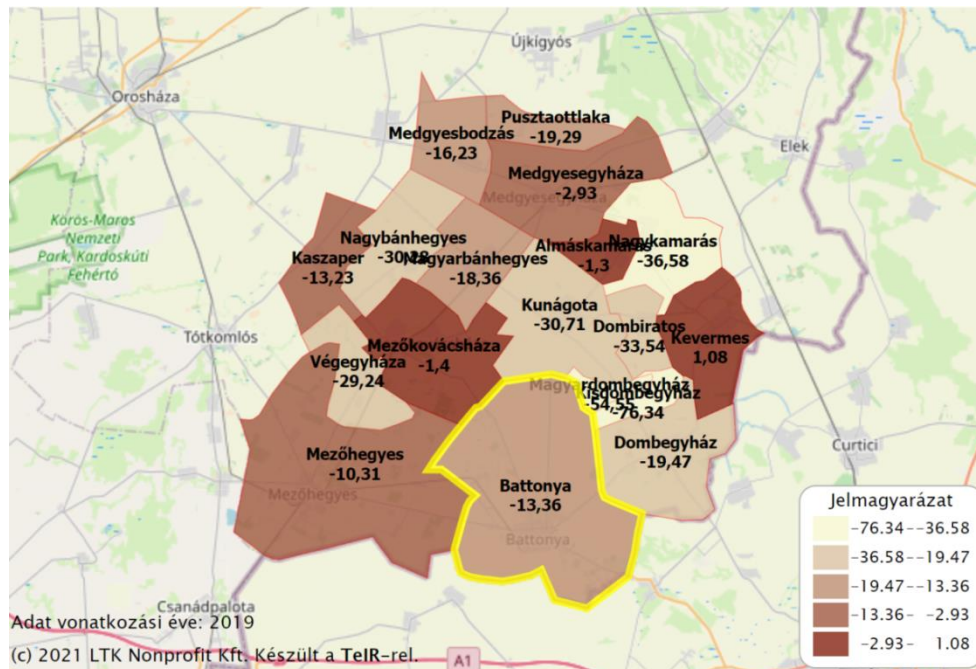
Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

15. ábra: Battonya város öregedési mutatója



Forrás: Lechner Nonprofit Kft..

16. ábra: Vándorlási egyenleg (ezrelék)



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

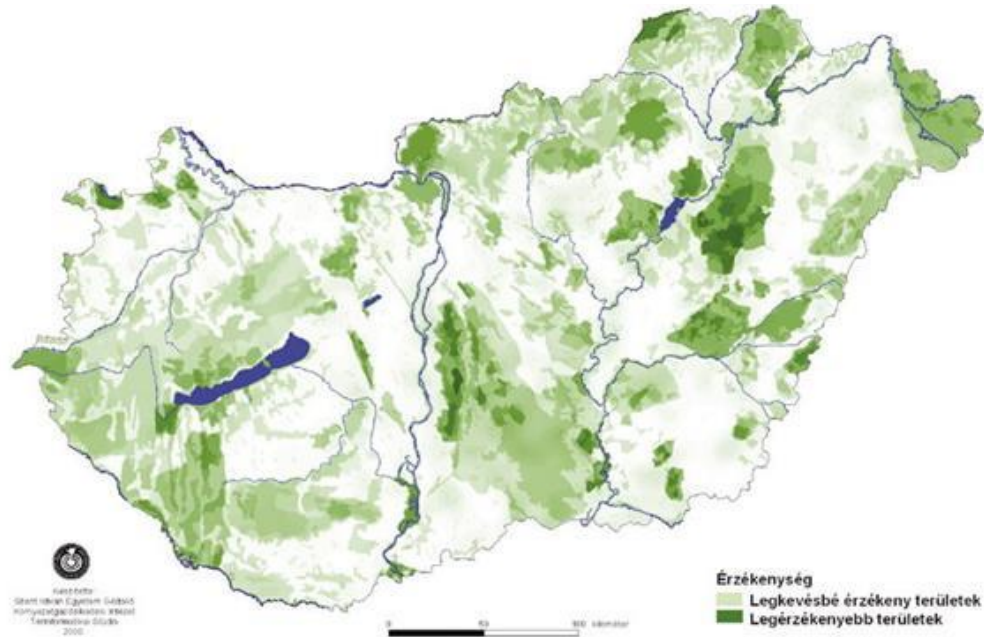
Az elvándorlás mértéke a városból igen magas. A felsőfokú végzettséget szerző fiatalok, illetve a külföldre vándorlók száma is megnőtt az utóbbi évtizedben. A helyi foglalkoztatás szempontjából a helyi munkáltatók csak kevesen szolgáltatnak munkalehetőséget a magasabb iskolai végzettséggel rendelkező személyek számára. Battonya népessége előregedő és fogyó tendenciát mutat. (K&K TAX AUDIT Könyvelő és Adótanácsadó Korlátolt Felelősségű Társaság, 2017)

3.5. Környezeti alapadatok

Éghajlat

Az éghajlat meleg, száraz, az évi napfénytartam 2010–2020 óra között van, ideális a növénytermesztéshez, kellemes kontinentális időjárás. Az évi középhőmérséklet 10,5 fok körüli, a maximumok átlaga 34, a minimumok átlaga -16,5 fok körüli értékű. A mezőgazdaság számára megfelelő mennyiségű, 500-580 mm közötti csapadék hullik évente. (Zilahi-Sebess & Gyuricza, 2013)

17. ábra: Környezeti érzékenység az élővilág szempontjából



Forrás: Ángyán József (Ángyán, 2003)

A Sámson–Apátfalvi–Szárázér-csatorna hármas találkozásánál a Tompapusztai löszgyep tartozik a Körös-Maros Nemzeti Parkhoz. A 21 hektáros löszgyep a Nemzeti Park egyik legféltettebb részterülete. Ez hazánkban a jelenleg mindössze tíz helyről ismert nyugati földikutya előfordulási helyének egyike. Az érintett település: Battonya. (Zilahi-Sebess & Gyuricza, 2013)

NATURA 2000 területek

Közösségi jelentőségű élőhely (SCI): A Száráz-ér (HUKM20004) és a Mezőhegyes–battonyai gyep (HUKM20009).

Kistompai löszpuszta: Fokozottan védett terület a föld alatt élő védett földikutya. Battonya külterületén található a 21 hektár területű löszpuszta, hazánk legnagyobb feltöretlen ősgyep.

Pécskai gyep: Helyi jelentőségű természetvédelmi terület. A Romániába vezető közlekedési úttól É-ra helyezkedik el, ez a védett ősgyep.

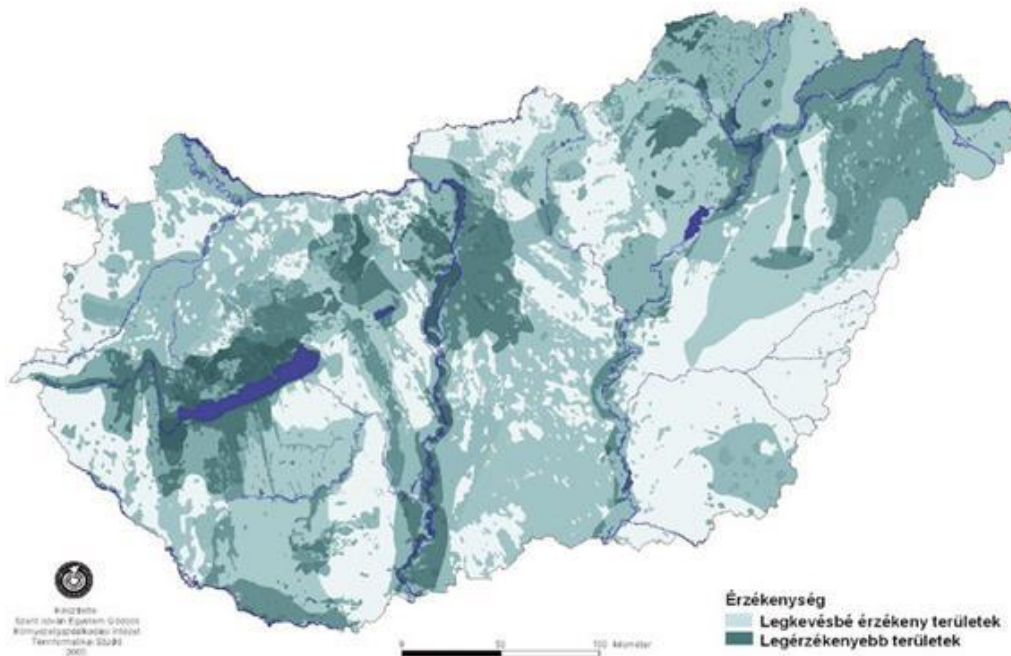
Természeti emlék: Tompapusztai öreg tölgye. A körülbelül 250 éves tölgy törzskerülete 580 cm, és az egykori Purgly-birtok emlékét őrzi. (Zilahi-Sebess & Gyuricza, 2013)

Kunhalmok

A kunhalmok kiemelt természetvédelmi oltalmáról a természet védelméről szóló 1996. évi LIII. törvény (Tvt.) 23. § (2) bekezdése rendelkezik. A Tvt. a kunhalmokat a védett természeti területeken belül a természeti emlék kategóriába sorolja. (Selemoncsák, 2014) „A kunhalom

olyan kultúrtörténeti, kulturális örökségi, tájképi, illetve élővilág védelmi szempontból jelentős domború földmű, amely kimagasodó jellegével meghatározó eleme lehet a tájnak.”

18. ábra: Környezeti érzékenység a vízbázis szempontjából



Forrás: Ángyán József (Ángyán, 2003)

A megye területének vizeit szállító vízfolyások három vízgyűjtőhöz tartoznak.

Közülük a Tisza és a Maros a megyét nem érinti, a Körösök és a Berettyó a megye legfőbb folyóvizei. A Békési-sík a megye vízfolyásokkal alig érintett területe. Ettől Ny-ra illetve D-re a Tisza, illetve a Maros, É-ra és ÉK-re a Körösök vízrendszere a felszíni vizek fő befogadója.

Környezetvédelem

Battonya környezeti állapota elfogadható. Battonyán ipari tevékenységként a kőolaj és földgáztermelést kell megemlítenünk, de a település agrártelepülésnek mondható, ahol a szántóföldi gazdálkodás az uralkodó. A városnak jelenleg nincs ipari parkja. (K&K TAX AUDIT Könyvelő és Adótanácsadó Korlátolt Felelősségű Társaság, 2017)

Felszíni vizek védelme: A belvízcsatorna hálózat részeként Battonyán a Királyhegyi - Száraz-ér a legjelentősebb. Battonya térségben állóvíz nem található, nyílt ártér és hullámtér nincs.

Felszín alatti vizek védelme: A talajvíz Battonyán és térségében 3 m körül ingadozik.

Jó minőségű ivóvízbázissal rendelkezik a város, az ivóvizek lágyak. Az ivóvizek állapotát a vízművek rendszeresen ellenőrzik.

Battonyán csatornahálózat kiépítésére került sor, amely a nyílt árkok mellett biztosítja a csapadékvíz elvezetését, illetve az esetleges belvizet, de ezek karbantartása az utóbbi években elmaradt.

A Maros hordalékkúp térsége Békés megye kiemelten érzékeny területe.

A területen igen nagyszámú szénhidrogén feltáró és kitermelő fúrást végeztek, valamint igen sok az illegálisan létesített csőkút. Ezek mindegyike potenciális szennyező forrásnak számítanak. (FŐMTERV Zrt., 2019)

A levegő szennyezettsége főként ipari tevékenységből, közlekedésből és lakossági eredetű szennyezésből fakad.

Battonyán az ipari termelés kismértékű, így az ebből fakadó szennyeződés mértéke is az. A fűtési időszakban, a kályhákban történő vegyes tüzelőanyag égetése eredményez légszennyezést. A lakások nagyobb része szerencsére áttért a földgáztüzelésre.

A szálló és ülepedő por mennyisége a belterületi burkolt utak alacsony aránya miatt szennyezi a levegőt. A battonyai határátkelőhely működése óta megnőtt Battonya területén a közlekedésből származó levegőszennyezés.

A zöldterületek hiánya, a települések nagyarányú burkolatlan úthálózata kiemelten járul hozzá a levegő szennyezéshez. (FŐMTERV Zrt., 2019)

Levegővédelmi jogszabályok:

1995. évi LIII. tv. a környezet védelmének általános szabályairól

314/2005. (XII.25.) Korm. rendelet a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról

306/2010. (XII. 23.) Korm. rendelet a levegő védelméről, módosította: 292/2015. (X.8.)

Korm. rendelet (legutóbb: 133/2020. Korm. rendelet)

6/2011. (I. 14.) VM rendelet a levegőterheltségi szint és a helyhez kötött levegőterhelő források kibocsátásának vizsgálatával, ellenőrzésével, értékelésével kapcsolatos szabályokról

4/2011. (I. 14.) VM rendelet a levegőterheltségi szint határértékeiről és a helyhez kötött levegőterhelő pontforrások kibocsátási határértékeiről módosította: 63/2019. (XII.19.) AM rendelet

4/2002. (X.7.) KvVM r. a levegőterheltségi zónák kijelöléséről, módosította: 48/2006. (XII.27.) KvVM rendelet

6/1990.(IV.12.) KÖHÉM r. a közúti járművek műszaki feltételeiről.

Levegővédelmi szempontból meghatározó a 306/2010. (XII. 23.) Korm. rendelet, a 292/2015. (X.8.) Korm. rendelettel való módosítása a diffúz forrás kezelését pontosította. A levegőterheltségi szint határértékeiről és a helyhez kötött légszennyező pontforrások kibocsátási határértékeiről szóló 4/2011. (I. 14.) VM rendelet tartalmazza a légszennyező anyagok körét és a vonatkozó kibocsátási és levegőterheltségi határértékeket.

Utóbbiak lehetnek: egészségügyi határértékek, célértékek, hosszú távú célkitűzések; tervezési irányértékek; tájékoztatási és riasztási küszöbértékek; ökológiai kritikus szintek.

Természet- és élővilág védelem, tájvédelem

Battonyán huszonnégy helyi védett épület és öt országos védelem alatt álló épület található. Az építészeti környezet védelméről szóló 7/2000. (III.30.) ÖK. sz. rendelet tartalmazza ezen épületek listáját.

(K&K TAX AUDIT Könyvelő és Adótanácsadó Korlátolt Felelősségű Társaság, 2017)

Környezetvédelem az építés ideje alatt

A természeti örökség és a környezeti értékek megőrzése és védelme, az ember egészsége, életminősége szempontjából kiemelt fontosságú.

Amennyiben a környezethasználat során a „környezetben, illetve valamely környezeti elemben közvetlenül vagy közvetve jelentős, mérhető kedvezőtlen változás következik be, illetve valamely környezeti elem által nyújtott szolgáltatás közvetlen vagy közvetett, mérhető módon jelentősen leromlik, **környezetkárosodásról** beszélünk." (forrás: a környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény 2. §-ának 13. pontja)

Az építés ideje alatt a hatályos környezetvédelmi előírásokat be kell tartani.

A kivitelezés ideje alatt zaj, por és káros anyag emisszió hatástényezőkkel kell számolni. A hatásviselők a tervezési területen és a környezetében élő növényzet, állatvilág, lakosság, illetve a talaj és levegő. Az egyes munkafolyamatok során a megfelelő kivitelezési technológia és korszerű, jó állapotú munkagépek megválasztásával törekedni kell a hatások mértékének csökkentésére. A kivitelezés során keletkező hulladékokat veszélyes és egyéb fajtákra osztályozva kell kezelni. Az építés alatt keletkezett hulladékokat dokumentálni kell. A hulladékok elhelyezésére vonatkozólag a kivitelezőnek a Megbízóval kell egyeztetnie.

Az útépítés során kikerülő bontott anyagok és hulladékok kezelése során az alábbi előírásokat szigorúan be kell tartani.

- 1995 évi LIII. tv. és módosításai (Környezetvédelem általános szabályai)
- 2016. évi CL. törvény a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól
- 2012. évi CLXXXV. törvény (a hulladékról) 225/2015. (VIII. 7.) kormányrendelet a veszélyes hulladékkal kapcsolatos tevékenységek végzésének feltételeiről
- 309/2014 (XII. 11.) kormányrendelet a hulladékkal kapcsolatos nyilvántartási és adatszolgáltatási kötelezettségekről

- 318/2013. (VIII.28.) Korm. rendelet a hulladéklerakási járulék megfizetéséről és felhasználásának céljairól
- 45/2004. (VII.26.) BMKvVM rend. (Építési és bontási hulladékok)
- A hulladékjegyzékről szóló 72/2013. (VIII. 27.) VM rendelet.

4. Fejlesztési igény megalapozása

4.1. Helyzetértékelés

Jelen fejezetben a helyzetértékelés során – a korábbi fejezetekben bemutatott - a társadalom, a gazdaság és a környezet által alkotott komplex rendszer olyan szempontból kerül elemzésre, hogy az milyen módon tudna hozzájárulni a fenntartható fejlődéshez, a hozzá tartozó célokat milyen eszközrendszeren keresztül tudja elérni.

A fejlesztésbe bevont utca lehetőséget jelent a lakosságnak a minőségi életfeltételekhez, a téli, esős időszakban biztonságosabban megközelíthetőek lesznek az otthonaik gépjárművel, kerékpárral és gyalog is. Sajnos Battonyán az utcaképek nagyon változók. Az 50%-ban leaszfaltozott utcák burkolata is nagyon töredezett, szélessége szerény. A közlekedési infrastruktúra és a településkép fejlesztésével az emberek igény szintjének is fejlődnie kell ahhoz, hogy képes legyen kitörni a határ menti szegénységből a település.

Először a településnek egy határozott és markáns célrendszert kell kialakítania ahhoz, hogy fejlődésnek indulhasson. Meg kell határozni a rendelkezésre álló eszközöket és erőforrásokat, vállalkozókat, véleményvezéreket és el kell indítani azt a dinamikát, melynek az alapját megadhatják a kiváló minőségű termőföldek. Önállóan a szociális segélyezésre támaszkodni nem helyes dolog, mert az emberek hitét, lelkesedését veszik el és a munka szeretetét.

A helyzetértékelés legjelentősebb megállapítása, hogy a termőföld kiaknázása és a meglévő kőolaj- és földgázmezők hasznának a részbeni „beforgatása” a település életébe elengedhetetlen. E mellett a településkép fejlesztése, a turisztikai attrakciók kiépítése, kialakítása és a megfelelő menedzsmentje, marketingje tudja majd Battonyát a mélyből felemelni. A fentiek mellett Araddal, Temesvárral való vállalkozói kapcsolatok erősítésével munkahelyeket lehet hozni a térségbe, de ehhez nagyon sok időt kell áldozni. Nincsenek kihasználva a pályázati lehetőségek, melyhez menedzsment szükséges, a tervek előkészítéséhez és a jövőbeli megvalósításához.

A helyzetértékelés keretében azonosításra kerülnek a település adottságait meghatározó erősségek, gyengeségek, lehetőségek és veszélyek (SWOT analízis), annak érdekében, hogy biztosított legyen a rálátás a fennálló helyzet kereteire nézve.

19. ábra: Battonya város SWOT-analízise (FŐMTERV Zrt., 2019)

Erősség	Gyengeség
<ul style="list-style-type: none"> - kiváló minőségű termőföldek - jelentős nagyságú gazdaságosan művelhető termőföld - alacsony ipari szennyezés - jelentős számú aktív munkaerő - kulturális sokszínűség - fejlődő vízellátás, csatorna 	<ul style="list-style-type: none"> - a feldolgozóipar gyenge - a piacra jutási képesség alacsony - monokulturális gazdaság túlsúlya - nemzetközi vérkeringésből kimaradt - kedvezőtlen demográfiai folyamatok, fiatalok elmennek, elöregedés - eltartottak magas aránya - alacsony foglalkoztatottság

<ul style="list-style-type: none"> - természeti adottságok megvannak a turisztikai potenciálhoz - határ mentiség (Arad 20 km) 	<ul style="list-style-type: none"> - városi funkciókból sok hiányzik - nincs együttműködés - partnertelepülésekkel gyenge a kapcsolat
Lehetőség	Veszély
<ul style="list-style-type: none"> - magasabb hozzáadott értékű kultúrák termesztése - termálvizek energetikai hasznosítása - öntözéses gazdálkodás elterjesztése - mezőgazdasági termékek árának emelkedése - föld értéknövekedése - határ mentiségből fakadó lehetőségek kihasználása - kapcsolódás a határ túloldalán lévő infrastruktúrához - munkaerőből származó előnyök használata - turisztikai attrakciók fejlesztése - átmenő forgalomból származó előnyök kihasználása 	<ul style="list-style-type: none"> - fenntarthatatlan önkormányzati beruházások - befektetők érdektelensége - deviancia erősödése - leépül a fizikai környezet - invazív fajok megjelenése - globális felmelegedés - szennyeződések a talajvízben határon innen és túl - aszály, belvíz nemzetközileg problémát okozhat - városi funkciók leépülése - a szociális rendszer fenntarthatatlansága - előregedésből fakadó önfenntartás hiánya

4.2. Kereslet-kínálat elemzés

Jelen projekt kapcsán a kereslet-kínálat elemzés közgazdaságtani szemlélete oly módon vizsgálható, hogy egy aggregált - azaz az azonosított csoporthoz tartozó szereplők öszkeresetét mutató - keresletet feltételezünk, illetve a kínálati oldalon is hasonlóan aggregált összkínálatot vizsgálunk. A vizsgálat tárgyát képező „piaci szolgáltatás” a hatásvizsgálattal érintett közlekedési csomópont kialakítása

A **keresleti oldalon** megjelennek mindazon igénybevevői a szolgáltatásnak (közlekedési csomópontnak), akik majd a későbbiekben ezt biztonságosan használni fogják. A közlekedési csomópontot használók csoportja képezi egyúttal a célcsoportot is, ezért a keresleti oldalon megjelenő szereplők a 4.3. *Célcsoport bemutatása* alfejezetben kerülnek bemutatásra.

Kínálati oldalról azokat a partnereket tudjuk megjeleníteni, akik segítsége, illetve közreműködése szükséges a közlekedéstechnikai objektum megvalósításához. E területen bemutatjuk a célcsoport felé történő megfelelő kommunikációs eszközöket és elvárásokat is.

Kínálati oldal

Települések (önkormányzatok) vezetői: elvárásaik tekintetében gyors és minőségi kivitelezést, lakossági elégedettséget igényelnek.

Projektmenedzsment, projektadminisztráció: a vállalkozói (tervezői és kivitelezői) oldalról minőségi teljesítést, az önkormányzati és hivatali oldalról gyors ügyintézés, míg az irányító hatóságról átlátható finanszírozást és menedzsmenti támogatást várnak el (ez utóbbi csak akkor, ha pályázat keretén belül történik a megvalósítás).

Érintett hivatalok, hatóságok: a menedzsment irányából megfelelő információt, folyamatos egyeztetést, szakszerű és pontos dokumentumokat, terveket igényelnek.

Tervezésben érintett szakemberek: céljuk a határidőre történő teljesítés, melyhez időben megadott információ, átlátható partneri hálózatra és megfelelő ütemezésre van szükség.

Kivitelező vállalkozók: pontos, megbízhatóan teljesíthető szerződésekre, átlátható és teljesíthető tervekre és ütemezésre, illetve határozott projektmenedzsmentre van szükségük. Elvárják a pontos fizetést és a minőségi visszajelzést tevékenységeikről.

A kínálati oldal részéről biztosítandó kommunikáció

A kivitelezés előtt 2-3 hónappal javasunk lakossági igényfelmérést polgármesteri lakossági meghallgatással. Itt megjelenhetne, hogy milyen közlekedésszervezési igényei vannak a lakosoknak, figyelembe véve a mezőgazdasági lassú járműveket és a tömeges lakossági igényeket is.

A kivitelezés előtt és annak során célszerű a helyi újságban, televízióban vagy akár szórólap által az érintettek folyamatos tájékoztatása a munkálatokra vonatkozóan (pl. kivitelezés ideje, kivitelező cég neve, biztonsági előírások, stb.), a környező települések lakóit is beleértve, akik áthaladnak ezen a csomóponton. Ezzel elkerülhetőek lennének az esetleges kellemetlenségek vagy baleseteket.

Javasolt a beruházás végén információ nyújtása a gazdasági szereplők és minden érintett településen élő lakosság felé, az áthaladó forgalmat is figyelmet véve.

4.3. Célcsoport bemutatása

Gazdasági szereplők: Battonya gazdasági szereplői kimerülnek főként a helyi mezőgazdasági vállalkozókban, legyen az több száz hektáros gazdaság, vagy őstermelői réteg. Ennek ellenére a térség szempontjából meghatározó volna, hogy kiépüljön egy olyan minőségi útkapcsolat, mely összeköti Magyardombegyház települést Battonyával, melyhez elengedhetetlen az érintett útszakasz fejlesztése.

Tanulók: Battonya rendelkezik gimnáziummal, melybe főként helyi lakosok járnak. E mellett természetesen lehetőség van a környező településekből is a megközelítésére, így akár Magyardombegyházról is. E zsákfalul egyetlen lehetősége, hogy Battonyával össze legyen kötve. Az útszakasz kialakítását úgy kell megvalósítani, hogy a biztonságos kerékpárforgalom

is megvalósulhasson. A legfontosabb mégis a tanulók, hallgatók szempontjából az érintett útszakasz gyalogos és autós biztonságos megközelítése.

Turisztikai szereplők: a város eddig szinte egyáltalán nem használta ki a természet közeli környezetét, a fürdő jelentőségét, a tiszta, szennyeződéstől mentes levegőjét és a falusi kultúrában rejlő lehetőségeit. Amennyiben az útfelújítás megvalósul, akkor csillagtúra szerű megközelítéssel fontos a környező települések elérése, melyben az útszakasz kulcsszerepet játszhat.

Környező lakosság: Magyardombegyház elvesztheti zsákfalu jellegét, ha a megfelelő minőségű út megépül Battonya irányából. Nagyon hasznos volna, ha a lakosok jó minőségben elérnék a városi szolgáltatásokat, mivel jelenleg ez az út igen foltos, a felülete a hőmérsékletváltozások következtében repedezett és a városi forgalomban való sebesség szinte elérhetetlen a járművek sérülése nélkül.

20. ábra: Stakeholder analízis

Érdekeltek	Jellemzők	Közvetlen hatás	Közvetett hatás	Fontosság	Motiváció / sikerkritérium
Külső érdekeltek (környező települések lakossága, turisták, külső gazdasági szereplők, megyei önkormányzat, stb.)	Lakosságszám, vállalkozók száma, stb.	Balesetveszély elkerülése, menetidő lerövidül	Turizmus, gazdaság fejlődik	Kiemelkedő	Kevesebb baleset, csökkenő menetidő
Belső érdekeltek (helyi lakosság, helyi gazdasági szereplők, önkormányzat)	Lakosságszám, vállalkozók száma, stb.	Az oktatási intézmények megközelíthetősége könnyebbé, biztonságosabbá válik	Könnyebb bejárás	Kiemelkedő	Kevesebb baleset, csökkenő menetidő

Forrás: saját szerkesztés

4.4. Korlátozó tényezők felmérése

Jelen alfejezetben a korlátozó tényezők között azon feltételeket összesítjük, melyek nélkül, vagy amelyekkel a projekt stratégiai és operatív céljait és/vagy az elért eredmények fenntarthatóságát nem tudja teljesíteni, illetve biztosítani. (Nemzeti Fejlesztési Ügynökség, 2008)

A korlátozó tényezők egyfajta kockázati tényezők, melyek megvalósulása, bekövetkezése pusztán lehetséges, de általában a bekövetkezés negatív hatást gyakorol és ennek kezelésére célszerű bizonyos megoldási javaslatok kidolgozása. A közlekedési csomópont és útszakasz kapcsán az alábbi korlátozó, kockázati tényezők kerültek azonosításra:

a) Adminisztratív jellegű kockázat

1. Kockázat: a szükséges hatósági eljárások nagymértékben lassíthatják a kivitelezés idejét
A kockázat kezelése: a projektmenedzsment részéről az egyes tevékenységek megfelelő ütemezése.
2. Kockázat: a közbeszerzési eljárások sikertelensége gátolhatja az előre tervezett határidők teljesítését.
A kockázat kezelése: a közbeszerzési eljárások megfelelő időben történő meghirdetése, a dokumentáció teljes körű átvizsgálása és a potenciális pályázók meghívása, tájékoztatása.
3. Kockázat: a források nem megfelelő időben és ütemezésben történő kifizetése (pályázat esetén: lehívása) lassíthatja a megvalósítást.
A kockázat kezelése: megfelelő likviditási keret (esetlegesen hitelkeret) függőben tartása az átmeneti likviditási problémák kezelésére.

b) Műszaki kockázat

1. Kockázat: a nem megfelelő minőségű előkészítésből származó kockázatok.
A kockázat kezelése: megfelelő jogosultságokkal, referenciákkal és szakértelemmel rendelkező műszaki ellenőr megbízása.
2. Kockázat: a műszaki feladatok tervezési, kivitelezési hibáiból adódóan a tervezés/kivitelezés kockázatai.
A kockázat kezelése: megfelelő jogosultságokkal, referenciákkal és szakértelemmel rendelkező műszaki szakemberek (tervező, kivitelező, ellenőr) megbízása.
3. Kockázat: Gépek, eszközök meghibásodásai.
A kockázat kezelése: erre vonatkozóan garanciákat és biztonsági intézkedéseket tartalmazó kivitelezési szerződések megkötése a kivitelezővel.

c) Fenntartási kockázat

1. Kockázat: a közlekedési csomópont üzemeltetője nem gondozza megfelelően a létesítményt.
A kockázat kezelése: folyamatos kontroll és időközönként szakértői vélemények kérése.

d) Technikai, biztonsági kockázatok

1. Kockázat: A kivitelezési fázisban nem tartják be a megfelelő balesetek elkerülését biztosító védelmi rendszerekre vonatkozó biztonsági előírásokat.

A kockázat kezelése:

- 60 cm mélységű figyelmeztető jelzés elhelyezése;
- az „Állj! Veszélyforrás következik" jelentésű figyelmeztető jelzés kihelyezése;
- 4/2001. sz. (I.31) KöViM rendelet és e-UT 04.02.12 -e-UT 04.02.33. sz. előírások szerinti jelzőtáblák kihelyezése a 4/2001. (I.31.) KöViM rendelet szerinti műszaki előírással;
- „Veszélyt jelző" tábla, „Forgalmi rend változás" kiegészítő tábla elhelyezése;
- 4/2001. (I.31.) KöViM rendelete alapján jelzőtáblák méretének meghatározása.
- a munkaterület elkorlátozása, éjszakai megvilágítása, burkolatjelek felfestése,
- közúti és gyalogos forgalom átvezetése,
- dúcolat napenkénti ellenőrzésére, továbbá ezen túlmenően is szükség szerint, pl. nagyobb záporokat követően,
- dúcolat rendszeres felülvizsgálata szünetelés esetén is,
- létrák elhelyezésének, állékonyságának és rögzítésének ellenőrzése,
- munkahelyek lezárása és kivilágítása.
- műszaki ellenőr megbízása.

2. Kockázat: nem megfelelő lakossági tájékoztatás.

A kockázat kezelése: kommunikációs terv készítése a tájékoztatás idejéről, módjáról és tartalmáról.

e) Ökológia kockázat

1. Kockázat: a kivitelezés és üzemeltetés során a kivitelező és üzemeltető nem helyez hangsúlyt a környezetterhelés csökkentésére.

A kockázat kezelése:

- A korrekcióból adódó burkolatbontás helyén füvesítés végzése.
- A tervezés során a megfelelő kiviteli tervek elkészítése és a kiviteli tervekhez való ragaszkodás a finanszírozó részéről.

2. Kockázat: ökológiai kockázatok jelenhetnek meg a térségben élő flóra és fauna tekintetében.

A kockázat kezelése: az ökológiai kockázatok feltárása és azonosítása a kivitelezés előtt, azok biztonságos rendezése a kivitelezési munkák előtt és alatt.

f) Politikai kockázat

1. Kockázat: a térségben élők negatívan értékelik, esetlegesen támadják a közlekedési csomópont és útszakasz fejlesztését, mivel a munkálatok az átépítés alatt növelik a település megközelítésének idejét vagy esetleg más kivitelezési megoldást tartottak volna célszerűnek.

A kockázat kezelése: jóval a tervezett beruházás előtt több csatornán keresztül tájékoztatni a célcsoportot a közlekedési csomópont előnyeiről, a kivitelezés ütemezéséről és a közlekedési környezet változásáról.

2. Kockázat: a politikai szereplők negatívan értékelik, támadják a közlekedési csomópont megépítését, annak költségeit, a kivitelezés ütemezését, sebességét és módját.

A kockázat kezelése: a megfelelő szereplők bevonása a projekt előkészítésébe, illetve a kommunikációs tervnek megfelelő kommunikáció biztosítása.

21. ábra: Kockázatmenedzsment mátrix

Kockázatmenedzsment mátrix							
A bekövetkezés valószínűsége	5	Majdnem biztos 51–100%	5	10	20	35	50
	4	Valószínű 26–50%	4	8	16	28	40
	3	Közepes valószínűségű 16–25%	3	6	12	21	30
	2	Nem valószínű 6–15%	2	4	8	14	20
	1	Ritka 1–5%	1	2	4	7	10
			1	2	4	7	10
			Nagyon kicsi	Kicsi	Közepes	Magas	Nagyon magas
			Következmény hatása				

Forrás: GANTT.HU (GANTT, 2021)

22. ábra: A projekt kockázati típusai és értékelésük

A kockázat megnevezése	Bekövetkezés	A projektre	Összesség
------------------------	--------------	-------------	-----------

	valószínűsége	gyakorolt hatása	égetben
Adminisztratív jellegű kockázat			
A szükséges hatósági eljárások nagymértékben lassíthatják a kivitelezés idejét	5	4	20
A közbeszerzési eljárások sikertelensége gátolhatja a határidők teljesítését.	3	10	30
A források nem megfelelő időben és ütemezésben történő kifizetése (pályázat esetén: lehívása) lassíthatja a megvalósítást.	2	4	8
Műszaki kockázat			
Nem megfelelő minőségű előkészítésből származó kockázatok	3	7	21
A műszaki feladatok tervezési, kivitelezési hibáiból adódóan a tervezés/kivitelezés kockázatai.	4	7	28
Gépek, eszközök meghibásodásai.	1	4	4
Fenntartási kockázat			
A közlekedési csomópont üzemeltetője nem gondozza megfelelően a létesítményt.	3	4	12
Technikai, biztonsági kockázatok			
A kivitelezési fázisban nem tartják be a megfelelő balesetek elkerülését biztosító védelmi rendszerekre vonatkozó biztonsági előírásokat.	3	10	30
A lakosság nem kap megfelelő tájékoztatást a közlekedési csomópont kialakítása és elkészülte után a megfelelő forgalomtechnikai tudnivalókról.	2	2	4
Ökológiai kockázat			
A kivitelezés és üzemeltetés során nem a kivitelező és üzemeltető nem helyez hangsúlyt a környezetterhelés csökkentésére	4	2	8
Ökológiai kockázatok jelenhetnek meg a térségben élő flóra és fauna tekintetében	2	4	8
Politikai kockázat			
A térségben élők negatívan értékelik, esetlegesen támadják a közlekedési fejlesztést, mivel a munkálatok az átépítés alatt növelik a település megközelítésének idejét vagy esetleg más kivitelezési megoldást tartottak volna célszerűnek.	2	4	8
A politikai szereplők negatívan értékelik, támadják a közlekedési csomópont megépítését, annak költségeit, a kivitelezés ütemezését, sebességét és módját.	4	4	16

Forrás: saját szerkesztés

5. Helyzetértékelés, konklúziók

Battonya nagymértékben elöregedő település, mely egy hátrányos helyzetű térségként többszörös nehézségekkel küzd. A lakosságszám folyamatos csökkenésével, a fiatalok elvándorlásával egy olyan folyamatban van, melynek visszafordíthatósága kérdéses. A gazdasági szereplők olyan szinten alacsony mértékben vannak jelen, hogy nem tudják biztosítani a település számára a megfelelő adóbevételt a minőségi szolgáltatások számára, így azok a közfunkciók nem jöhetnek létre jelentős anyagi dotáció nélkül.

A városban az úthálózat kapcsán az útburkolatok rossz állapotúak, azok folyamatos fejlesztése meghaladja a település anyagi erőforrásait és a településen lévő MOL Zrt. csak szerény mértékben finanszíroz fejlesztéseket annak ellenére, hogy jelentős anyagi előnyöket ér el a bányaszolgalmi jogon keresztül.

A lakosság lélekszáma folyamatosan csökken és a helyi munkahelyek alacsony száma miatt Mezőhegyesre, Mezőkovácsházára, Aradra járnak át dolgozni vagy viszik őket a nagyobb cégek buszokkal.

A folyamat megfordításához szemléletváltásra, jelentős pályázati forrásokra, befektetői aktivitásra és komoly városmarketing tevékenységre van szükség. Nem várható, hogy a lakosság vagy a gazdasági erők majd fellendítik a települést. Olyan szolgáltatásokat kell létrehozni, mely vonzó lehet a befektetőknek és a lakosság is szívesen marad itt. Elsősorban a közterületeket kell rendbe tenni, kaszálással, és a dűledező házak lebontásával. Másodsorban meg kell jelenni marketing szempontból a piacon, ki kell alakítani vendégházakat, programot kell létrehozni számukra, összefogni más településekkel.

Célszerű aktívabban foglalkozni a helyi gimnáziummal, hiszen ez egy jó esély arra, hogy akár román, akár magyar nyelvű lakosok élhetőbbé tegyék a települést. Ez utóbbira jó lehetőség a meglévő gyermekfalu épületkomplexuma, mely megérdemel egy új közösségi funkciót, de gazdaságilag is rentábilisan üzemeltethető.

6. Fejlesztési javaslatok

Battonya határ menti településként elszigetelve érzi magát mindentől. Ez az elszigeteltség kihat a mindennapi működésére. A fejlődés és fejlesztés elengedhetetlen a mindennapi szemléletformálás nélkül, hiszen vonzereje lehet a térségnek az, hogy egy nyugodt, bűnözéstől mentes településen az alap- és középfokú oktatás elérhető nagyon olcsó ingatlanárak mellett. Kihhasználva a turisztikai lehetőségeket, a MOL Zrt. által nyújtott adóbevételeket, a minőségi földterületeket, a határ mentiséget egy virágzó kisváros sorsára juthatna Battonya, melyhez néhány százmillió forintos befektetésre volna szükség.

A város versenyképességének és gazdasági teljesítményének a növelése úgy érhető el, ha a munkahelyteremtéssel javul a foglalkoztatás. Ehhez szükséges figyelembe venni a város jelenlegi gazdasági helyzetét és a jövőbeni elképzeléseit.

Kiemelten fontos a helyi vállalkozások támogatása, akár adókedvezmények, munkahelyteremtő támogatások biztosításával.

Battonya városa elsősorban azoknak a vállalkozásoknak a letelepedését támogatja, akik mezőgazdasági termékek előállításával, feldolgozásával foglalkoznak. Ezen kívül még a városban már meglévő üzemi területek újrahatszósítását is támogatja a város.

A város a hagyományos „önellátó” művelési formák visszaállítását, vetőmagtermelés, biogabona termelését ösztönzi. A kistérségi szerepkör erősítése is fontos a város számára.

A román határ közelsége miatt a Romániából Battonyára látogatók számának növelése is fellendítheti a turizmust, amely a kereskedelmi forgalom növekedését is eredményezi.

Az új munkalehetőségeknek, a munkahelyteremtésnek óriási a jelentősége Battonya város lakosság megtartó képességének növelésében.

A városban élők életminőségének és demográfiai mutatóinak javítása szükséges egy élhetőbb város megteremtésével. Ehhez elengedhetetlen a városban a magas színvonalon működő egészségügyi és szociális ellátás biztosítása az ott élők számára.

A helyi műemlék és építészeti értékek kihasználása, felújítása és védelme kiemelten fontos. A központi területek rehabilitációját is végre kell hajtani, így egy harmonikus kisvárosi kép fokozná a lakosság komfortérzetét, illetve a város lakosságmegtartó képességét. Egy vonzó városkép fokozza a városba látogatók számát, illetve az esetlegesen újabb gazdasági vállalkozások letelepedését is.

A települések közötti közlekedési kapcsolatok javításával a környező települések közötti közlekedés javul, az utazási idő lerövidül, illetve biztonságosabbá válik.

A megújuló energiaforrások használatával az önkormányzati intézmények energiagazdálkodása válik gazdaságosabbá. (K&K TAX AUDIT Könyvelő és Adótanácsadó Korlátolt Felelősségű Társaság, 2017)

Battonya kapcsolatai nagyon szerények határon innen és túl. Fel kell venni a kapcsolatot és javaslatot kell tenni az együttműködésre Araddal, Nagyváráddal és a kisebb határon túli településekkel is. A vasúthálózat fejlesztésével igen komoly előnnyel tudna élni Battonya. Jelenleg azonban a házak leromlott állapotban vannak, melyekből sok lakatlan. Az elhúzódó útfelújítások miatt a vállalkozók elmentek. Az M44-es út kialakításának nincs érdemi hatása, hiszen addig még el kell jutni.

A feldolgozóipart kellene fejleszteni, olyan ipari területeket kialakítani, melyekre akár Aradról tudnak érkezni a munkavállalók. Nincs kihasználva a békéscsabai repülőtér sem, illetve a magas inaktív foglalkoztatotti arány és a kedvező természeti adottság sem. (Békéscsaba Megyei Jogú Város, 2014)

Munkaerő

A munkaerő jelenleg elvándorol más településekre és a képzésükről, fejlesztésükről sem gondoskodik. Többnyire általános iskolai vagy középiskolai végzettséggel buszra szállva Románia, Békéscsaba vagy Orosháza irányába utaznak azok, akik nem tudják megtenni, hogy elköltözzenek. E mobilitási hajlandóság azokra vonatkozik, akik akarnak is dolgozni. Sokan közfoglalkoztatás, szürkegazdaság, idénymunka hármában gondolkodnak és nagy probléma a településen az alacsony aktivitási ráta is. A demográfiai hanyatlás egyik jelentős oka, hogy egyre alacsonyabb a minőségi munkaerő jelenléte és alacsony a vállalkozói aktivitás is.

Tőke

Csak úgy, mint az országban jellemzően az önkormányzatoknak, Battonya Város Önkormányzatának sincs jelentős befolyása a vállalkozások tőkeállományának növelésére, pedig a tapasztalat azt mutatja, hogy a településen és körzetében lévő vállalkozásoknak folyamatosan szükségük lenne tőkebevonásra. Ebből kifolyólag szükséges a közvetítő intézményekkel (KVAOSZ, HIPA, stb.) való jó kapcsolatok ápolása, a tájékozottság biztosítása, annak érdekében, hogy az érdeklődőket és a gazdasági szereplőket helyi szinten megfelelő információkkal tudják ellátni. Ugyanilyen fontos, hogy folyamatosan épülni, terjeszkedni tudjanak a vállalkozások, ehhez pedig az kell, hogy a helyi építési szabályozás jól reagáljon vállalkozások építési, beruházási igényeire.

Föld

Battonyán kiváló minőségű termőföldek vannak, melyek az ország legjobbjai. Az intenzív gazdálkodás nem erőssége a helyi gazdálkodóknak, így szántóföldi kultúrákkal, gabonaként kerül ki a településről a megtermelt termény. Tovább kell erősíteni az együttműködést az érintett tulajdonosokkal a barna mezős, illetve alulhasznosított iparterületek újrahasznosítása érdekében. Csak megfelelő infrastrukturális beruházásokkal előkészített ingatlanokat szabad lakótelekként értékesíteni. A magántulajdonú ingatlanfejlesztések terület-előkészítését befektetői pályázatok alapján nyújtott közműfejlesztési hozzájárulásokkal kell segíteni a

megfelelő színvonalú városi környezet eléréséhez. Hasznos volna az öntözés fejlesztése, de ez tőkeigényes vállalkozás.

Szellemi tőke

A gazdaság fejlődésére általánosan jellemző a gépesítés és automatizálás, az IKT eszközök széleskörű alkalmazása. Mindezen folyamatok csökkentik a termelési folyamatok munkaerő igényét, sőt egyes szolgáltatási területeken is csökken az élők munkai igény, ugyanakkor nőnek az alkalmazott munkaerővel szemben támasztott képzettségi igények. Fontos, hogy a településfejlesztés menedzsmentje segítse a feladatokat és a feladatokat megoldani képes szakemberek összetalálkozását elsősorban a lakosság és a vállalkozások igényeinek figyelembe vételével.

Technológia

A technológia tárgyi feltételeinek biztosítása csupán forrás kérdése, illetve függvénye. Célszerű ösztönözni mind a munkáltatókat a fejlesztésekre, mind a munkavállalókat az új technológiák elsajátítására annak érdekében, hogy a fejlődésben a település ne maradjon le.

A technikai és technológiai fejlesztések előrehaladása és a szakképzett munkaerőhiányból fakadóan a gazdaság fejlesztése főként gépesítés és automatizálás útján történhet. Ennek rövidített és a köznyelvben használt megnevezése: IKT eszközök, azaz információs és kommunikációs technológiai eszközök alkalmazása. Ilyen típusú eszközök alkalmazásával, csökkenthetőek a termelési folyamatok munkaerő igényei, ugyanakkor növelhetőek a munkaerővel szemben támasztott szakképzettségi elvárások. Fontos, hogy a város településfejlesztésével foglalkozó stábjai vagy menedzsmentje segítse a megfelelő szakemberek megtalálását a lakosság és a vállalkozások igényeinek felmérésével. E folyamatban segítséget nyújthatnak a városban működő szakképző vagy felsőoktatási intézmények.

A technológia hasznosításában célszerű volna az okos város projekteket megismerni és a jó gyakorlatokat hasznosítani. Számos olyan példa van, amikor egy kisváros kiemelkedett és olyan technológiai megoldásokat alkalmazott, melyek startupoknak adtak alapot és a későbbiekben jelentős bevételi forrást nyújtottak a településnek.

Információ

A települések, kisvárosok számára az internet - mint információ közvetítési csatorna - alkalmazása ma már nélkülözhetetlen a hatékony és gördülékeny gazdasági folyamatokhoz. Mára az információ rendkívül gyors terjedése egyaránt fontos a lakosság és a vállalkozások számára is, hiszen ezáltal minőségi szolgáltatásokat (pl. online időpont foglalási rendszer) és naprakész tájékoztatást biztosíthat az önkormányzat. Az önkormányzat részéről ezt a fejlesztést célszerű erősíteni, míg az emberek egymáshoz való kapcsolatát rendezvényekkel, szociális programokkal célszerű támogatni. (OetU Kft., 2016) Környezetminőség

A környezet minőségének fejlesztése Battonyán a cégek alacsony száma és a turisztikai lehetőségek miatt is kiemelkedő fontosságú.

Az élővizek, a természeti környezet megőrzése javíthatja a helyben élők kikapcsolódási lehetőségét, másrészt fontos a gazdaság és az önkormányzat szempontjából. (OetU Kft., 2016)

23. ábra: Battonya, Békéscsaba és Gyula elérhető szolgáltatásai

	Battonya	Békéscsaba	Gyula
Lakosság (fő; 2021)	5466	58517	29854
Szórakozási lehetőség	kevés	van	van
Kulturális intézmények	van	sok	van
Étterem és kávézó	van	van	van
Szálláshelyek	kevés	van	van
Középiskola	van	van	van

Forrás: KSH és saját kutatás

Ahhoz, hogy a város valóban egy jól működő, sikeres település legyen, a lakóinak is ezt kell tükröznie, ami az ő megelégedettségükkel érhető el.

Szükség van továbbá arra, hogy olyan kezdeményezések szülessenek, amelyek a város jó pozicionálását szolgálják. Ilyen lehet például a turisztikai szereplők hálózatának összekapcsolása, a helyi alapanyagokból készült ételek bemutatása vagy a termelő mezőgazdasági üzemekbe tervezett gyárlátogatások attrakcióvá fejlesztése. Ezek az alapok később továbbfejleszthetőek és például a turizmust is rájuk lehet építeni.

Megoldási javaslataink a fejlesztendő útfelületre

Javasoljuk a keresztező utak csomópontjának történő áttervezését, melyek kapcsán az elsőbbségi viszonyok jelenleg jelzőtáblával szabályozottak. Az útburkolatok szélessége az osztályozó sávoknak köszönhetően szélesek, 10-12 méter között mozognak.

Meg kell valósítani a közút csomóponti ágain a gyalogos és a gyalogos-kerékpáros forgalom átvezetését. Át kell alakítani a meglévő közvilágítási hálózatot és a kijelölt gyalogos-átkelőhelyeknél eltérő színű megvilágítást kell alkalmazni. Ki kell váltani az átalakítás során megjelenő nagymennyiségű közművet, ezt meg kell tervezni.

A fejlesztés kialakítása előtt célszerű egyeztetni a terület mellett működő kereskedelmi egységgel és az oktatási intézményekkel.

Kerüljön kiépítésre az említett fejlesztési területre egy olyan forgalomtechnikai megoldás, ami mind az autósokat, mind a kerékpárosokat, mind a gyalogosforgalmat biztonságosan meg tudja oldani. Fontos, hogy a kereszteződések előrejelzését táblákkal, veszélyt jelző villogó lámpákkal oldják meg.

7. Projekt célkitűzései, elvárt eredmények, hatások

Célunk, hogy egy olyan jó minőségű csomópont kerüljön kialakításra, mely minden érintett igényeit maximálisan kielégíti és évtizedekig az úthálózat meghatározó részévé válik. A projekt szempontjából a gazdasági, környezeti és a társadalmi igények kielégítésével egy olyan közlekedésbiztonsági struktúra kialakítását célozzuk meg, mely fenntartható módon, biztonságosan és gördülékenyen képes a forgalom átengedésére.

7.1. Gazdasági hatások

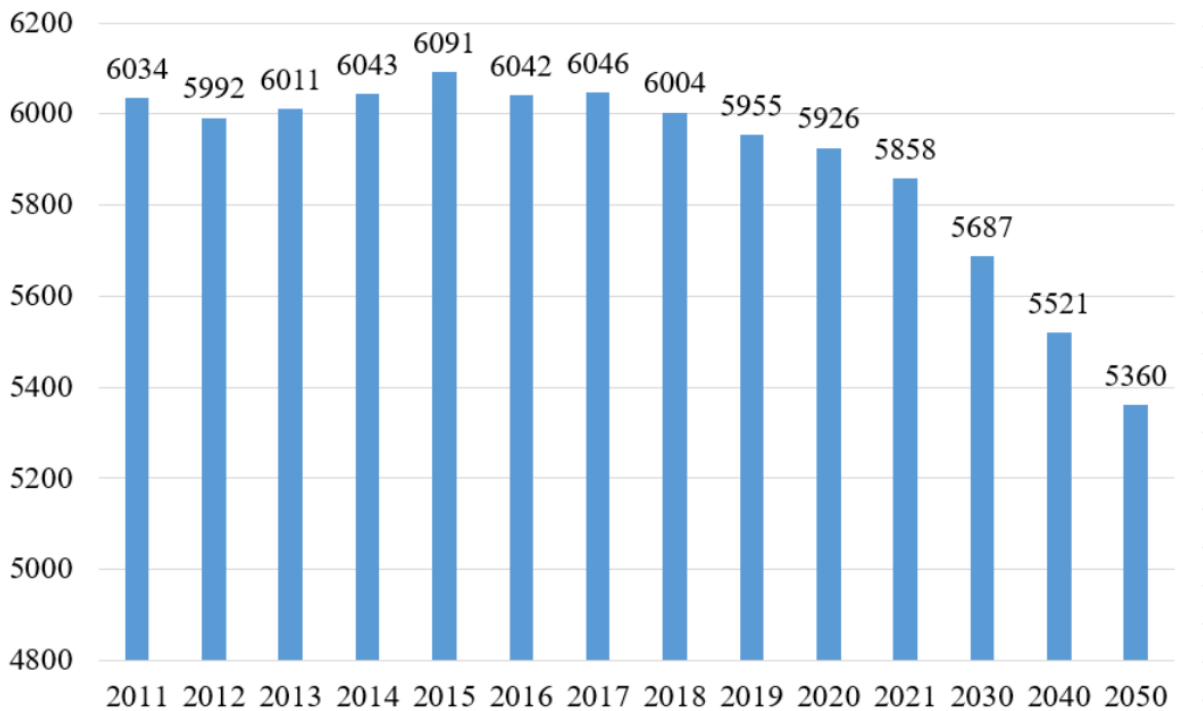
Battonya számára hosszú évek, évtizedek szükségesek ahhoz, hogy újra visszanyerje a központi funkcióit. Az érintett fejlesztés csak egy lépés, hogy nyithasson Magyardombegyház felé és a vállalkozások elindulhassanak Battonya irányába. A folyamatos közútfejlesztés vonzhat romániai befektetőket és lehetőség van arra, hogy a helyi vállalkozások megerősödhesse. Ehhez szükség van a lakosok helyben maradására, modern városvezetési koncepciókra és pályázati forrásokra egyaránt. Célszerű volna bevonni a MOL vezetését ezekbe a folyamatokba és kihasználni a gyermekfalvú létesítményeit is turisztikai célra.

7.2. Társadalmi hatások

E közlekedési fejlesztés tekintetében az elvárás szerint egy biztonságosabb és átláthatóbb közlekedés jön létre. A demográfiai trendek alapján a lakosságszám alakulása sajnos csökkenő tendenciát mutat. Reményeink szerint e trend megfordul, de ennek ellenére a Románia és Magyarország közötti gazdasági folyamatok és a munkavállalók szabad mozgása miatt is várható, hogy mind a munkaerőt, mind a turisztikai célokat érintő vándorlás, közlekedés fel fog erősödni.

A nagyobb városokba történő napi mozgás (Békéscsaba, Törökszentmiklós, Orosháza) mindenképpen erősödni fog, míg Románia irányába, Arad, Nagyvárad, Kolozsvár felé, illetve felől érkező forgalom szintén erősödik. Amennyiben integrálódik a gazdasági-társadalmi tér, úgy van egyre nagyobb szükség a gyors forgalmi megoldásokra. Lokális igényeket tekintve a közlekedési csomópont felé történő társadalmi elvárás a kevesebb baleset, gyorsabb átkelés a csomóponton, biztonságosabb kerékpáros, motoros, személy-, teher- és mezőgazdasági jármű forgalom.

24. ábra: Battonya demográfiai helyzetének alakulása (2011-2050, fő)



Forrás: Belügyminisztérium adatai alapján provizórikus becslés

7.3. Környezeti hatások

A környezeti hatások közül témánk kapcsán a legveszélyesebb a levegő szennyezésének kérdése, hiszen a levegő minőségét főként a közlekedés, (időszakosan) a lakossági fűtés és az ipari tevékenységek szennyezései befolyásolják. E tekintetben a település környezetében légszennyező forrásként fontos megemlíteni a település közvetlen közelében lévő határátkelőt, amely közel 670.000 fő utasforgalmat bonyolít le évente. (Forrás: <https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/megy/114/beke114.pdf>)

A mezőgazdasági munkák miatt időszakosan nagyobb lehet a por terhelés is, illetve az allergén gyomnövények pollenterhelést is okozhatnak, szintén időszakosan.

A környezeti hatások tekintetében - az élővilág, vízbázis, talajterhelés szempontjából - elmondható, hogy a megépítendő közlekedési csomópont csökkenti a környezetterhelést, mivel a gépjárműveknek nem szükséges a korábbi mértékre lelassítania és így az indulásból származó légköri terhelés csökken. Amennyiben a jövőben az elektromos meghajtású autók dominálnának, úgy e terhelés szintén megjelenik, csak térben eltolva más területen, ahol ezt a mennyiségű energiát meg kell termelni. A tervezett csomópont kiépítése szempontjából minimális termőföld-elvonás történik a térségben, de lényeges környezeti károsodás nem valósul meg.

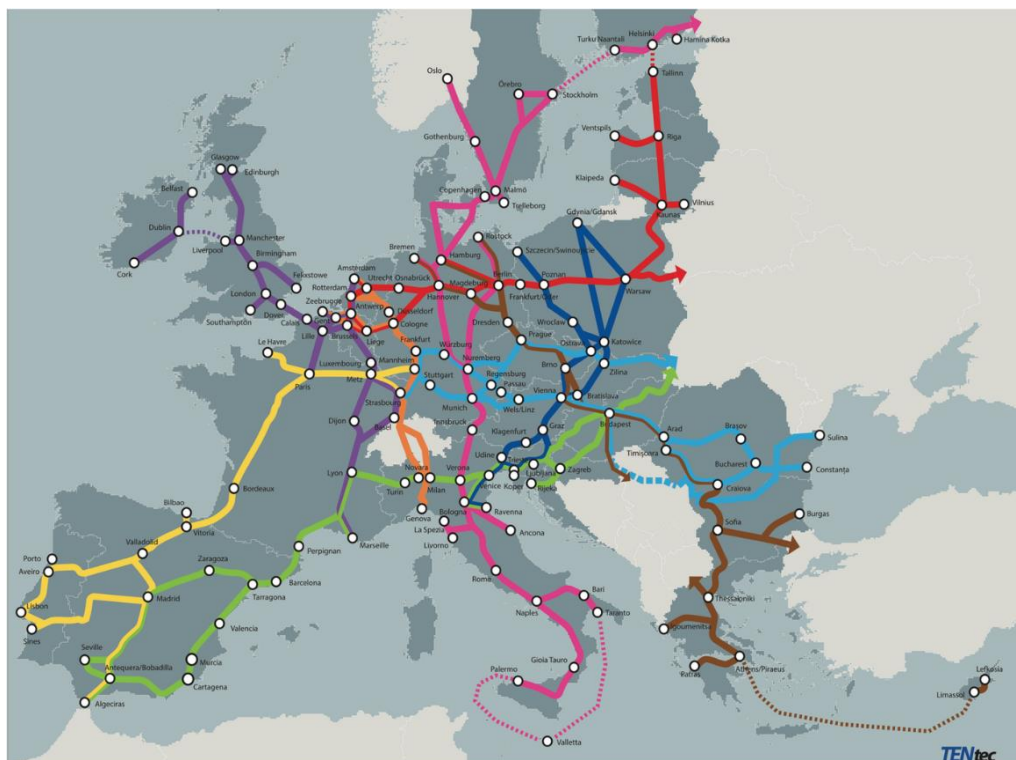
7.4. Határon átnyúló hatások

A Transz-Európai hálózatok (TEN, azaz Trans-European Network) alapelveit 1989-ben fogadták el, majd nem sokkal később, 1992-ben fektették le annak jogi alapját a Maastrichti szerződésben, ezzel definiálva a leglényegesebb infrastrukturális területet, aminek egyik eleme a TEN-T, vagyis a transzeurópai közlekedési hálózat. Ez az Európai Unió tagállamainak területén húzódó infrastruktúra-hálózat, ami a távolsági személy- és teherforgalom gerincét alkotja, egységes rendszerbe foglalva. (KSH, 2013)

A határon átnyúló hatások közé sorolandó, hogy a közlekedési fejlesztés – közvetetten - hozzájárul a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) kiépítéséhez, bővítéséhez, mivel a város a hálózat harmadlagos csomópontját képezi. A hálózat fejlesztésével a Románia és Magyarország közötti infrastruktúra fejlődik és ezáltal az utazás feltételei javulnak. Mindez pozitív hatást gyakorol a mobilitásra, illetve növeli az összekapcsolhatóságot, az átjárhatóságot és a hozzáférhetőséget az említett két tagállam között.

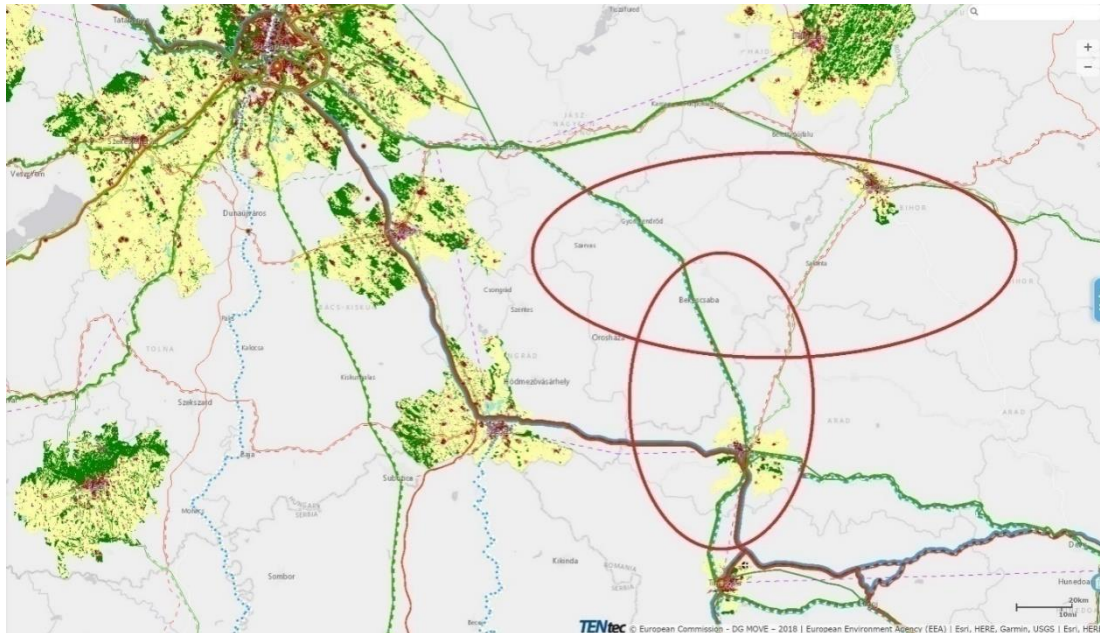
A trendeket vizsgálva látszik, hogy a mobilitási igény mindkét országban nőni fog, akár a közúti közlekedést, akár a kerékpáros közlekedést nézzük, így azt magas színvonalon tudja kiszolgálni e fejlesztés, valamint a határt átlépő fenntartható közlekedési módot választó utasok aránya is növekedhet a fejlesztés hatására.

25. ábra: TEN-T hálózatok Európában



Forrás: TEN-T Core Network Corridors (European Commission)

26. ábra: TEN-T útvonalak a projekt érintettség szempontjából



Forrás: European Commission (European Commission, 2021)

7. 5. Szinergia

A Transz-Európai hálózatok (TEN, azaz Trans-European Network) alapelveit 1989-ben fogadták el, majd nem sokkal később, 1992-ben fektették le annak jogi alapját a Maastrichti szerződésben, ezzel definiálva a leglényegesebb infrastrukturális területet, aminek egyik eleme a TEN-T, vagyis a transzeurópai közlekedési hálózat. Ez az Európai Unió tagállamainak területén húzódó infrastruktúra-hálózat, ami a távolsági személy- és teherforgalom gerincét alkotja, egységes rendszerbe foglalva. (KSH, 2013)

A határon átnyúló hatások közé sorolandó, hogy a közlekedési fejlesztés – közvetetten - hozzájárul a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) kiépítéséhez, bővítéséhez, mivel a város a hálózat harmadlagos csomópontját képezi. A hálózat fejlesztésével a Románia és Magyarország közötti infrastruktúra fejlődik és ezáltal az utazás feltételei javulnak. Mindez pozitív hatást gyakorol a mobilitásra, illetve növeli az összekapcsolhatóságot, az átjárhatóságot és a hozzáférhetőséget az említett két tagállam között.

A trendeket vizsgálva látszik, hogy a mobilitási igény mindkét országban nőni fog, akár a közúti közlekedést, akár a kerékpáros közlekedést nézzük, így azt magas színvonalon tudja kiszolgálni e fejlesztés, valamint a határt átlépő fenntartható közlekedési módot választó utasok aránya is növekedhet a fejlesztés hatására.

7.6. Várható eredmények

Hosszú távú eredményként Magyarország és Románia közötti erősebb gazdasági és társadalmi együttműködést várunk el, melynek nyomán a megnövekedett gépjárműforgalom által a térség úthálózata képes kiszolgálni az igényeket.

Gazdasági értelemben a cégek közötti nagyobb együttműködést, a térségbe nagyobb számú betelepülő céget, míg munkaerő szempontjából rugalmasabb, átjárhatóbb és mobilabb humán erőforrást várunk. Cél a térségi erőforrásokra támaszkodó mezőgazdasági alapú feldolgozóipar fejlesztése és a helyi és térségi értékekre alapuló turisztikai attrakciók jobb kihasználása.

7.7. Horizontális szempontok érvényesítése

A fenntartható fejlődés, az esélyegyenlőség és a megkülönböztetés-mentesség, valamint a nemek közötti egyenlőség három fő horizontális elv, amelyek az EU politikájának szerves részét képezik. E szempontok közül a fenntartható fejlődés horizontális elve illeszkedik szervesen jelen fejlesztéshez. Ezen elv megvalósításának része, hogy a környezeti hatások - azaz a levegő-, zaj- és talajterhelés – a 7.3 pontban kifejtettek alapján várhatóan csökkennek, minimalizálódnak. Továbbá, a hulladékkezelésnek is szükséges kiemelt figyelmet kapnia a fejlesztés megvalósítása során, annak érdekében, hogy a fenntartható fejlődés biztosított legyen. A közlekedési fejlesztés során szükséges, hogy teljes mértékben betartásra kerüljenek a környezetvédelemre vonatkozó jogszabályok.

A döntések során vizsgálni szükséges és figyelembe kell venni azok gazdasági, ökológiai és társadalmi hatásait. Előnyben kell részesíteni a „zöld megoldásokat” a biodiverzitás, a zöld infrastruktúra kialakítása, az ökoszisztéma-szolgáltatások és a NATURA 2000 területek kapcsán.

Az esélyegyenlőség, a megkülönböztetés-mentesség, valamint a nemek közötti egyenlőség vonatkozásában a társadalom minden tagja számára teljes és korlátlan hozzáférés biztosított az érintett fejlesztéshez.

7.8. Módszertan

Helyzetelemzésünkhöz többféle módszertant használtunk. Az elérhető dokumentációk elemzését főként a Békés Megyei Önkormányzat és Battonya város meglévő adataiból dolgoztuk fel.

A településre vonatkozó adatokat főként a KSH, TEIR, T-STAR és a Belügyminisztérium adatbázisaiban összehasonlító elemzéssel dolgoztuk fel a rendelkezésre álló legfrissebb információk alapján. A meglévő adatokból 2050. évi időtávban generáltunk provizórikus adatsorokat, melyeket segítséget nyújtottak a trendelemzés számára.

A fejlesztés céljára a közlekedési csomópont közelében lévő település SWOT elemzését használtuk, mivel e település fejlesztése szorosan kihat a közlekedési környezetre, míg a közlekedési lehetőségek befolyásolják a térség társadalmi, gazdasági, folyamatait.

A fejlesztés kockázatainak elemzéséhez a közgazdaságtanban használt kockázatelemzési mátrixot dolgoztuk át a környezeti hatásvizsgálat szempontjainak megfelelően és adaptáltuk a meglévő kutatási anyaghoz.

Irodalomjegyzék

- Ángyán, J. (2003). *Digitális Tankönyvtár*. Forrás: Védett és érzékeny természeti területek mezőgazdálkodásának alapjai: <https://regi.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tkt/vedett-erzekeny/ch08s03.html#id727878>
- Balázsné, S. E. (2021). *Battonyai Tájház*. Forrás: Magyarországi Tájházak Központi Igazgatósága: <https://tajhazigazgatosag.skanzen.hu/battonyai-tajhaz.html>
- Barótfi, I. (2021. 07 19). *Környezettechnika*. Letöltés dátuma: 2021. 06 30, forrás: Digitális tankönyvtár: <https://regi.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tkt/kornyezettechnika-eloszo/ch10.html#id798992>
- Battonya Város Önkormányzata. (2010). *Battonya Város Településrendezési Terve*. Forrás: Battonya város honlapja: https://www.battonya.hu/wp-content/uploads/2019/02/telepulesrendezesi_terv_trt_es_helyi_epitesi_szabalyzat.pdf
- Békés Airport Kft. (2021). *Rólunk*. Forrás: Békés Airport Kft. honlapja: www.bekesairport.hu
- Békés megye Területrendezési terve - Térségi szerkezeti terv. (2021). *Békés megye Területrendezési terve - Térségi szerkezeti terv*. Letöltés dátuma: 2021. 06 30, forrás: http://gis.teir.hu/rendezes_bekes_trt/
- Békés Megyei Önkormányzat. (2011. június). *Békés Megye Területrendezési terve*. Letöltés dátuma: 2021. 06 30, forrás: Békés Megyei Önkormányzat honlapja: http://www.terport.hu/webfm_send/1817
- Békés Megyei Önkormányzat. (2014). *Békés megye területfejlesztési programja 2014-2020 - Stratégiai program*. Forrás: http://www.bekesmegye.hu/wp-content/uploads/2015/11/TFO_Teruletfejlesztes_Program__Bekes_megye_tf_program_14_20_strategia_i_prg.pdf
- Békés Megyei Önkormányzat. (2021). *Békés Megye Területfejlesztési Konceptiója*. Forrás: BMÖ honlapja: https://www.bekesmegye.hu/wp-content/uploads/2021/03/BMTFK_Helyezetelemzes_Helyzetertekeles.pdf
- Békéscsaba Megyei Jogú Város. (2014. szeptember). *Békéscsaba Megyei Jogú Város Fenntartható Városfejlesztési Programok előkészítése - Városfejlesztési Konceptió*. Forrás: <https://docplayer.hu/38471406-Bekescsaba-megyei-jogu-varos-fenntarthato-varosfejlesztesi-programok-elokeszitese.html>
- Békéscsaba Város. (2010). *BMJV Közlekedési Terve - Közlekedési konceptió*. Forrás: [docplayer.hu: https://docplayer.hu/1495798-Bekescsaba-megyei-jogu-varos-kozlekedesfejlesztesi-terve.html](https://docplayer.hu/1495798-Bekescsaba-megyei-jogu-varos-kozlekedesfejlesztesi-terve.html)
- Békéscsaba Város. (2019. 03 28). *BMJV Önkormányzata Szociális Szolgáltatástervezési Konceptiója 2019-2021*. Forrás: Békéscsaba Város honlapja: https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiS3sm3-eHyAhXQ_rsIHY0KAFgQFnoECAyQAQ&url=https%3A%2F%2Fbekescsaba.hu%2Fdownload%2F98%2Fbekescsaba-megyei-jogu-varos-szocialis-szolgaltatastervezesi-konceptioja-2019-2
- belfoldiszallasok.hu. (2021). *Battonya Strandfürdő és Táborozó Hely*. Forrás: [belfoldiszallasok.hu: http://www.belfoldiszallasok.hu/battonya_strandfurdo_es_taborozo_hely_battonya](http://www.belfoldiszallasok.hu/battonya_strandfurdo_es_taborozo_hely_battonya)
- Botka, M., Pét, M., Szilágyi, G., Salamin, G., & Radvánszki, Á. (2009). *Kézikönyv a területi kohézióról*. NFGM, VÁTI Nonprofit Kft.
- Council of Europe. (2007). Spatial development glossary (bilingual edition):European Conference of Ministers responsible for Regional/Spatial Planning (CEMAT). *Territory and Landscape Series No. 2*, 76.

Első Magyar Önkormányzati Vagyon- és Adósságkezelő Kft. (2014. 02 04). *Békéscsaba Város Turizmusfejlesztési Stratégiája*. Forrás: docplayer.hu: <https://docplayer.hu/2559168-Bekescsaba-varos-turizmusfejlesztesi-strategiája.html>

ENSZ. (1987). Forrás: "Közös jövőnk" jelentése.

Építési jog. (2013. 04 22). *Integrált településfejlesztési stratégia*. Letöltés dátuma: 2021. 06 30, forrás: Építési jog - pontosan, egyszerűen, közérthetően: <https://epitesijog.hu/fogalmak/442-integralt-telepulesfejlesztesi-strategia>

ESZA. (2005. 08 12). *Magyarország célba ér*. Forrás: Horizontális szempontok: http://eu.esza.hu/filedb//rendezvenyek/utolagos/354_2005/060517_moninfo/13_horizontalis_szempontok_peldak.pdf

Európai Regionális Fejlesztési Alap. (2021). Forrás: Prioritási tengelyek: <https://interreg-rohu.eu/hu/prioritasi-tengelyek/>

European Commission. (2021). Forrás: <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>

EX ANTE Tanácsadó Iroda Kft. (2021. január). *Békés Megyei Önkormányzat*. Forrás: Békés Megye Területfejlesztési Konceptiójának Területi Hatásvizsgálata 2021-2027: http://www.bekesmegye.hu/wp-content/uploads/2021/06/tfk_teruleti_hatasvizsgalata_2021-27.pdf

FŐMTERV Zrt. (2019). *Battonya Város Local Agenda 21 Helyi Fenntarthatósági Programja*. Forrás: Battonya város honlapja: https://www.battonya.hu/wp-content/uploads/2019/06/Local_Agenda_21_felelvizsgalt.pdf

GANTT. (2021). *GANTT.HU*. Forrás: Kockázatelemzés és kockázatmenedzsment folyamata: <https://gantt.hu/kockazatelemzes-es-kockazatmentedsment-folyamata/>

HRporta. (2021). *HRporta*. Forrás: Szinergia: <https://www.hrportal.hu/jelentes/szinergia.html>

IBM. (2021). Forrás: Kínálat és kereslet elemzése: <https://www.ibm.com/docs/hu/tririga/10.5.0?topic=planning-supply-demand-analysis>

István, d. B. (dátum nélk.). <https://regi.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tkt/kornyezettechnika-eloszo/ch10.html#id798992>. Forrás: <https://regi.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tkt/kornyezettechnika-eloszo/ch10.html#id798992>

K&K TAX AUDIT Könyvelő és Adótanácsadó Korlátolt Felelősségű Társaság. (2017). *Battonya Integrált Településfejlesztési Stratégiája*. Forrás: Battonya város honlapja: https://www.battonya.hu/wp-content/uploads/2019/02/integralt_telepulesfejlesztesi_strategia.pdf

Kertészek Földje Akciócsoport Egyesület. (2017. 05 25). *Helyi fejlesztési stratégia*. Forrás: https://kerteszekfoldje.hu/docs/HFS_170525.pdf

KSH. (2015). *Fókuszban a megyék - 2015. I-IV. negyedév*. Forrás: Közlekedési balesetek: <http://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/megy/154/index.html>

László, M., & Pap, N. (2007). Területfejlesztés a gyakorlatban. In N. Pap, *Területfejlesztés* (old.: 193). Pécs: Lomart Kiadó.

Lechner Nonprofit Kft. (2021). *TÉRPORT*. Forrás: Települések - Általános információk: <http://www.terport.hu/telepulesek/altalanos-informaciok>

Lechner Nonprofit Kft. (2021). *TÉRPORT*. Forrás: TEN (Transzeurópai Hálózatok): <http://www.terport.hu/fogalomtar/ten-transzeuropai-halozatok>

- Lechner Nonprofit Kft. (2021). *TÉRPORT*. Forrás: Természeti kockázat / Természeti veszély / Természeti katasztrófa: <http://www.terport.hu/fogalomtar/termeszeti-kockazat-termeszeti-veszely-termeszeti-katasztrofa>
- Lechner Tudásközpont. (2021). *Dokumentációs Központ*. Forrás: Településrendezési fogalmak: <https://www.e-epites.hu/dokumentacios-kozpont/fogalmak>
- Mária, U. (2013.. 06. 26.). Letöltés dátuma: 2021.. 06. 30., forrás: <https://www.sikermarketing.hu/celcsoport-meghatározás-mi-az-a-celcsoport-es-miert-fontos/>
- NAIK. (2021). *NAIK - Halászati Kutatóintézet*. Forrás: <https://www.naik.hu/szervezetek/naik-halaszati-kutatointezet>
- Nemzeti Fejlesztési Ügynökség. (2008. július). Forrás: Útmutató megvalósíthatósági tanulmány: <https://www.palyazat.gov.hu/download.php?objectId=14810>
- OetU Kft. (2016. 11 18). *Komárom város honlapja*. Forrás: Megalapozó javaslatok terület- és településfejlesztési tervek készítéséhez: <http://mail.komarom.hu/varostervek/V%C3%81ROSTERVEK/02%20V%C3%81ROSFEJLESZT%C3%89S/01%20TELEP%C3%9CL%C3%89SFEJLESZT%C3%89SI%20KONCEPCI%C3%93/Megalapoz%C3%B3%20dokumentumok/Megalapoz%C3%B3%20Javaslatok.pdf>
- Önkormányzata, B. M. (2021). *Békés megye helyi jelentőségű védett természeti értékei*. Forrás: <https://docplayer.hu/17655002-Bekes-megye-helyi-jelentosegu-vedett-termeszeti-ertekei.html>
- ProMan Consulting. (2019. 10 31). *SWOT elemzés: jelentése, lényege, elkészítése – konkrét példákkal!* Letöltés dátuma: 2021. 06 30, forrás: ProMan Consulting: <https://promanconsulting.hu/swot-elemzes/>
- Rechnitzer, J. (2007.). *Település és fejlesztés*. Budapest: Magyar Közigazgatási Intézet.
- Selemoncsák, F. (2014). *BMJV Környezetvédelmi Programja*. Forrás: Békéscsaba Város honlapja: <https://docplayer.hu/1203147-Bekescsaba-megyei-jogu-varos-kornyezetvedelmi-programja.html>
- Települések távolsága. (2021). *Települések távolsága* . Forrás: www.telepulesektavolsaga.hu: <https://www.telepulesektavolsaga.hu/tavolsagmeres.php>
- termalfurdok.com. (2021). *Battonyai Termál Strandfürdő*. Forrás: termalfurdok.com: <https://termalfurdok.com/battonyai-thermal-strandfurdo/>
- Ujvári, M. (2013. 06 26). *Célcsoport meghatározás. Mi az a célcsoport és miért fontos?* Letöltés dátuma: 2021. 06 30, forrás: Sikermarketing - honlaptervezés és marketing: <https://www.sikermarketing.hu/celcsoport-meghatározás-mi-az-a-celcsoport-es-miert-fontos/>
- utazzitthon.hu. (2021). *Battonya látnivalók*. Forrás: www.utazzitthon.hu: <https://www.utazzitthon.hu/latnivalo/battonya>
- Wikipedia. (2021). *Battonya*. Forrás: Wikipédia: <https://hu.wikipedia.org/wiki/Battonya>
- Wikipédia. (2021). *Battonya*. Forrás: www.wikipedia.hu: <https://hu.wikipedia.org/wiki/Battonya>
- Wolters Kluwer. (1996). *Hatályos jogszabályok*. Forrás: 1996. évi XXI. törvény a területfejlesztésről és a területrendezésről: <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=99600021.tv>
- Wolters Kluwer. (2005. 12 25). *Törvények és OGY határozatok*. Forrás: 97/2005. (XII. 25.) OGY határozat: <https://mkogy.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a05h0097.OGY>
- Zilahi-Sebess, L., & Gyuricza, G. (2013). *Battonya geotermikus koncesszióra javasolt terület komplex érzékenységi és terhelhetőségi vizsgálati jelentése*. Forrás: Magyar Bányászati és Földtani Hivatal: https://mbfsz.gov.hu/sites/default/files/file/2018/03/14/battonya_geotermikus_2013majus.pdf

Projekt cím: ROHU 444 - A magyar-román határmenti térség közösségeinek TEN-T infrastruktúrához való összekapcsolása

Felelős kiadó: Békés Megyéért Vállalkozásfejlesztési Alapítvány

Megjelenés dátuma: 08/2021

A projektet az Európai Unió támogatja, az Európai Regionális Fejlesztési Alap által, Románia és Magyarország társfinanszírozásával.

Jelen anyag tartalma nem feltétlenül tükrözi az Európai Unió hivatalos álláspontját.

Mellékletek

A vizsgált útszakasz felvételei



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranyeták Kft.



Forrás: Aranyeták Kft.