

Hatásvizsgálati Tanulmány

MEDGYESEGYHÁZA

4429 j. Kevermes - Medgyesegyháza - Orosháza összekötő út 16+350 - 16+591 km sz. közötti és a 44336 j. állomáshoz vezető út 0+000 - 0+125 km sz. közötti útszakaszok teljes körű felújítása



Forrás: Aranyeták Kft.

Készítette: Aranyeták 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 | 6 |
| 3. A projekt háttérének bemutatása | 9 |
| 3.1. Jelenlegi infrastruktúra | 9 |
| 3.2. Vonatkozó stratégiák bemutatása | 14 |
| 3.3. Gazdasági környezet..... | 16 |
| 3.4. Társadalmi környezet..... | 24 |
| 3.5. Környezeti alapadatok | 28 |
| 4. Fejlesztési igény megalapozása..... | 33 |
| 4.1. Helyzetértékelés | 33 |
| 4.2. Kereslet-kínálat elemzés..... | 34 |
| 4.3. Célcsoport bemutatása | 35 |
| 4.4. Korlátozó tényezők felmérése | 36 |
| 5. Helyzetértékelés, konklúziók | 41 |
| 6. Fejlesztési javaslatok | 42 |
| 7. Projekt célkitűzései, elvárt eredmények, hatások..... | 47 |
| 7.1. Gazdasági hatások | 47 |
| 7.2. Társadalmi hatások | 47 |
| 7.3. Környezeti hatások | 48 |
| 7.4. Határon átnyúló hatások..... | 49 |
| 7.5. Szinergia | 50 |
| 7.6. Várható eredmények | 50 |
| 7.7. Horizontális szempontok érvényesítése | 51 |
| 7.8. Módszertan | 51 |
| Irodalomjegyzék..... | 53 |
| Mellékletek..... | 56 |

Vezetői összefoglaló

Hatásvizsgálati tanulmányunk tárgyát képező közlekedési fejlesztés a Medgyesegyháza 4429 j. Kevermes - Medgyesegyháza - Orosháza összekötő út 16+350 - 16+591 km sz. közötti és a 44336 j. vasútállomáshoz vezető út 0+000 - 0+125 km sz. közötti útszakaszok teljes körű felújítását érinti, melyek Medgyesegyháza belterületén találhatók.

A település központban a két útfelújítás környékén található kiemelt szegélyt új futósoros kiemelt szegélyre kell kicserélni. Az érintett terület átalakítása, közlekedési rekonstrukciója elengedhetetlen, az átmenő forgalom szempontjából sokkal biztonságosabban lehet majd használni e városi útszakaszokat.

Medgyesegyháza a nem megfelelő minőségű utak miatt és távol eső úthálózat szempontjából kieső térségben található. Attól függetlenül, hogy a termőföldjei kiváló minőségűek mégsem tudta hasznosítani ezt az előnyt az elmúlt évtizedekben és folyamatosan csökken a lakosság állománya és egyre öregedő település képét mutatja. A fiatalok máshol járnak iskolába, a tehetősebbek máshol vesznek gyermekeiknek ingatlant, így egyre kevesebb minőségi szolgáltatást vesznek igénybe a lakosok. A csökkenő népességszám tovább generálja a gazdasági társaságok arányának csökkenését, hiszen nem vesznek az emberek termékeket, szolgáltatásokat és a nagyobb városokban költik el a pénzüket. E negatív folyamat visszafordítását remélik az ipari park kialakításától és így a munkahelyteremtő vállalkozások betelepítését is. Szükséges volna egy megfelelő marketinggel elindítható térségi turisztikai program, ahol megtalálják a turisták, hogy milyen attrakciókat érdemes megnézni és milyen falusi szálláshely-szolgáltatással tudnak élni. Ha a térségi attrakciók egy helyen volnának, akkor fel tudnák hívni a figyelmet magukra.

Összefoglalva nagy szükség van a környékbeli összekötő utak felújítására, mivel akár mezőgazdasági, akár egyéb gazdasági tevékenység folytatása nehezen megvalósítható, ha 40-50 km/óra-ra kell csökkenteni a sebességet a biztonságos eléréshez. A belterületi úthálózat fejlesztése a porterhelés és a lakosság egészségének megóvása miatt is elengedhetetlen.

Kutatásunk nem a 314/2005. (XII. 25.) Kormányrendelet hatására készült, mely az egységes környezethasználati engedélyezési eljárást szabályozza. (314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet) Hatásvizsgálati tanulmányunk hatásvizsgálat, mely az érintett közlekedési fejlesztés - 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

Medgyesegyháza az Alföldön, Békés megyében található, melyet Jász-Nagykun-Szolnok, Csongrád-Csanád és Hajdú-Bihar megyék határolnak, a keleti határnál pedig Románia. A megyében kilenc járás található.

A megyében három országos főutat találunk: a 44-es, 46-os és a 47-es főutakat, illetve mellékútjaikat. Több vasútvonal is van, sokat felszámoltak, de van egy nemzetközi és egy hazai főútvonal is.

Maga Medgyesegyháza Békés megye déli részén az országhatár közelében helyezkedik el és hasznos volna a határ menti kapcsolatokat erősíteni, mivel Arad mindössze 45 km-re a határ túloldalán található és nagyon sok munkavállaló megy át dolgozni naponta.

Legnagyobb kitörési pont a térségben az M44-es autópályát, melynek első szakaszát 2019-ben adták át a forgalomnak és a térségben élők remélik, hogy még 2022-ben el tudnak jutni Kecskemétiig, ami azt jelenti, hogy Békéscsabától Budapestig 2 óra alá csökken majd a menetidő.

Békés megye Romániához egyetlen nemzetközi vasúti határátkelővel, számos kicsi mellékúti határátkelővel és egy főúttal érintkezik. Nincs a megyében sem légi kikötő, sem nemzetközi vízi út. Tervben van a békéscsabai repülőtér fejlesztése, de ennek kivitelezése 2022-ben kezdődik, átadása vélhetően 2025-ben. Jelenleg a legközelebbi reptér Temesváron, Nagyváradon és Debrecenben található. (Békés Megyei Önkormányzat, 2011)

Kiemelkedő erőforrás a megye alatt található termál- és gyógyvíz-készlet, melyre nagyhírű fürdők is épültek. Jelentősebb fürdő Gyulán és Orosházán van, de a regionális fürdők is közkedveltek Gyomaendrődön, Békésen, Békéscsabán, Tótkomlóson, Füzesgyarmaton. Itt gyógy- és termálvizekkel is találkozhatunk, melyek számos reumatikus és nőgyógyászati panaszt orvosolnak. A vizek mellett kiváló természeti kincs a magas aranykorona értékű termőföld, mely főként a megye déli részén kiemelkedő adottság. A jó föld és a kiváló éghajlat kedvez a szántóföldi kultúrák termesztésének, gabonaféléknek, takarmánynövényeknek, de hasznos volna a magas hozzáadott értékű nem monokultúrás növények számára is. (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 útszakasz tervezésének szükségességét, elemezze annak jövőbeni hatásait.

Munkánk során igyekeztünk figyelembe venni a feltárható adatbázisok segítségével minden olyan információt, mely a közlekedési útszakasz 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 és 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, melyek relevánsak és hatással lehetnek a csomópont esetleges kialakítására. Ezen fejezetben továbbá, meghatározzuk az integrált városfejlesztési stratégiákban lévő fejlesztési irányokat és a vonatkozó stratégiákhoz való kapcsolódásokat. A gazdasági környezet magában foglalja a település gazdasági adottságait, míg a társadalmi környezet kapcsán főként a lakosság demográfiai adatai jelennek meg. E mellett természetesen a környezeti alapadatokat vizsgálva kitekintünk a meglévő természeti környezet bemutatására is.

A tanulmány további részében helyzetértékelést mutatunk be, a közlekedési fejlesztésre kereslet-kínált elemzést vázolunk, feltérképezzük a célcsoportokat, illetve az esetleges korlátozó tényezőket is elemzés alá vonjuk. E részünket helyzetértékeléssel és konklúzióval, zárjuk. A kutatási adatokat alapul véve fejlesztési javaslatok is megfogalmazásra kerülnek.

Tanulmányunkban elvárt eredményeket és várható hatásokat fogalmazunk meg, több kontextusban. Ezeket a hatásokat az elmúlt évtizedek társadalmi, gazdasági folyamatok eredményei alapján vélelmezzük. Bemutatjuk a közlekedési fejlesztés TEN-T útvonalakkal kapcsolatos illeszkedését, a határon átnyúló programok (INTERREG) nyomán fellelhető szinergiát.

Végezetül kifejtjük a módszertanunk (adatelemzés, trendelemzés, kockázatelemzés módszertanát, stb.), melyet felhasználtunk a fejlesztési javaslatunkhoz, legvégül pedig hivatkozásainkkal, irodalomjegyzékünkkel és a fejlesztéssel érintett közlekedési terület felvételeivel zárjuk munkánkat.

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 jövő nemzedékek 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 a közlekedés, a távközlés és az energia hálózatának közös, a nemzeti határokon átnyúló fejlesztését szolgálja. A koncepció célja, hogy összekapcsolják egymással a meglévő nemzeti, regionális hálózatokat, kiépítsék a hiányzó vonalakat, szakaszokat, valamint felszámolják a periférikus régiók elszigeteltségét.” (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 veszélyezteti 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, futótüzek stb.” (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

Medgyesegyháza a megye déli részén a Mezőkovácsházai járásban, a megyeszékhelytől, Békéscsabától 30 km-re, Aradtól 45 km-re található. A település 2009-ben kapott városi címet. Mivel kerülik az európai tranzit útvonalak, így a befektetők sem halmozzák el gazdasági ajánlatokkal. Az ide vezető utak kizárólag négy számjegyűek és igen rossz minőségűek, a közúti megközelítése kifejezetten rossz, a legközelebbi autópálya 80 km-re, a legközelebbi gyorsforgalmi út 30 km-re található. Sajnos a vasúti útpályák is 60-80 évesek, a teherfuvarozás is korlátos. (Medgyesegyháza Város Önkormányzata, 2011)

Medgyesegyháza nagy része falusias jellegű lakóterület, a lakótelkek mérete megfelelő, általában 1500-2000 nm. A gazdasági célra igen nagy terület áll rendelkezésre, a cégek, vállalkozások számára volna megfelelő mennyiségű ipari terület. (Medgyesegyháza Város Önkormányzata, 2001) 2020-ban adták át a város nyugati részén található ipari parkot, melyre várják a betelepülő vállalkozásokat.

Két fontos útja van a településnek, melyek mellékutak: 4429 és 4434 jelűek, valamint a Kétegyháza - Mezőhegyes közforgalmú vasúti mellékvonal. A két út korlátozza a település utcahálózatát, mely hagyományos sakkárta-szerű módon alakult ki. Medgyesegyháza és a településrésze, Bánkút is hagyományos alföldi település, ahol jellemzően lakóterületeket jelennek meg, a központban sűrűbb intézményekkel, közepén közpark található, melyet a helyiek nagyon szeretnek. (Benedek Kft., 2007)

Az M44-es gyorsforgalmi út elkészülése nagy reményt ad a helyieknek, hogy hamarosan egy gyorsabb úton elérik a fővárost. A másik – a térség számára hasznos út volna - a M47-es út, amely szintén segítené a térség közlekedését, hiszen így Szegedre és Debrecenbe is sokkal gyorsabban eljutnának Békés megyéből. Jelenleg Debrecen megközelítése gépjárművel Medgyesegyházáról 2,5 óra.

A fejlesztéssel érintett útszakaszok a belterületi úthálózat részleges fejlesztését jelentik, melyet a helyi és az átutazó lakosság napi szinten használ és ez ideig csak a részleges útburkolat javítások történtek meg.

1. ábra: Tervezési szakaszok Medgyesegyházán



Forrás: Aranyeták Kft.

Környező települések megjelölése, átmenő forgalom

A település a szomszédjaival kiváló kapcsolatot ápol, így a térség meghatározó településévé vált, ezért is kaphatta meg a városi rangot 2009-ben. Sajnos ettől függetlenül a település és a térség is távol helyezkedik el az országos úthálózattól, a schengeni határ miatt a gazdasági–kulturális–idegenforgalmi kapcsolatai beszűkültek.

A járdák szigetszerű kiépítése, rossz állapota, a kerékpárutak szeparáltsága is komoly probléma, így sem a gyalogos, sem a kerékpáros turizmus nem jelenik meg. Nem meglepő, hiszen a település belső utcahálózatának 20%-a burkolatlan, többségük rossz állapotú. (K&K TAX AUDIT Könyvelő és Adótanácsadó Kft., 2018)

A környező településekkel az alábbi országos közutak kötik össze:

- 4429 jelű Medgyesbodzás - Medgyesegyháza - Orosháza
- 4434 jelű Gyula - Pitvaros - Makó
- 44342 jelű Bánkutat a 4429 jelű összekötő út

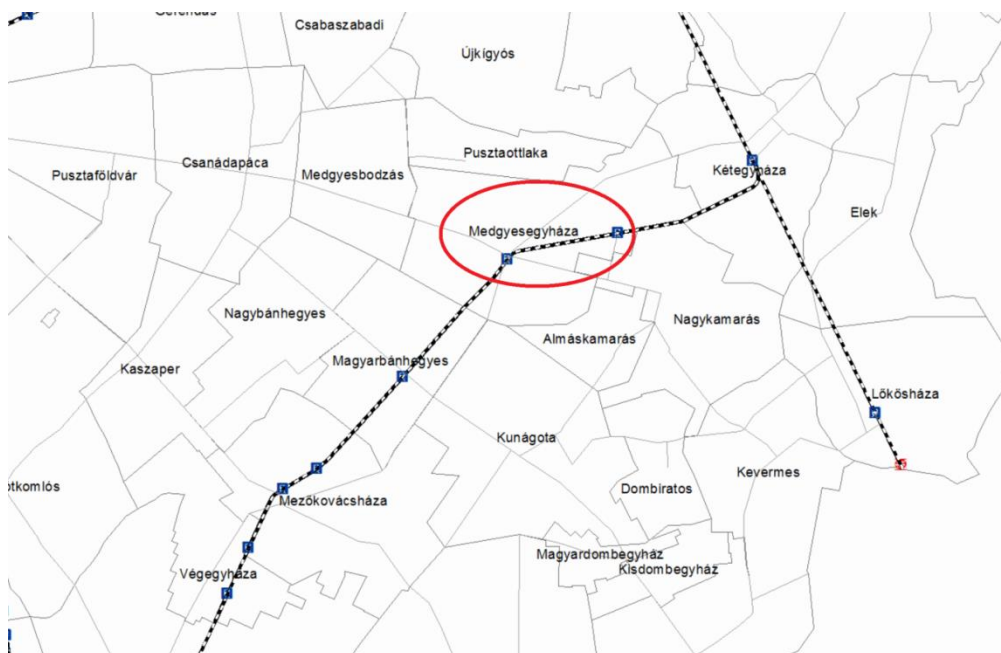
Medgyesegyháza Budapestről az M5-ös autópályán Kiskunfélegyházaig érhető el, majd a 451-es úton kell autózni Szentesig, ahol délkelet felé Orosházára kell venni az irányt és végül keleti

irányba Medgyesbodzástól 6 km az út. Viszonylag nagy kihívás megtenni ezt az utat annak, aki autópályához szokott. Budapestre direkt módon nem érhető el a vonatközlekedés, kizárólag a 121-es Békéscsaba–Kétegyháza–Mezőhegyes–Újszeged vasutat használhatják a helyi lakosok és így tudják elérni a Szegedről vagy Békéscsabáról Budapestre tartó járatot használni. A menetidő így meghaladja a 3,5 órát. (Megyesegyháza Városi Önkormányzat, 2013)

Egyéb közlekedési utakat tekintve a 4434-es mellékút országos közút, összeköti Gyula és Makó térségét. A 17. kilométernél éri el Medgyesegyháza keleti szélét és itt éri el a Mezőkovácsházai járást. (Wikipedia, 2021)

Vasúti közlekedés

2. ábra: Közlekedési hálózat



Forrás: TEIR

Meglévő vasúti kereszteződések:

„-121 sz. Kétegyháza - Mezőhegyes - Újszeged vasútvonal a 312+35 szelvényben keresztezi a 44342 sz. Bánkút állomáshoz vezető utat mely, fénysorompóval van biztosítva
 -121 sz. Kétegyháza - Mezőhegyes - Újszeged vasútvonal 258+19 szelvényében egy fénysorompóval biztosított gyalogos átjáró van
 -121 sz. Kétegyháza - Mezőhegyes - Újszeged vasútvonal belterületen a Béke utcát keresztezi, ahol biztosítás nélküli vasúti átjáró van
 -121 sz. Kétegyháza - Mezőhegyes - Újszeged vasútvonal a 263+37 szelvényben keresztezi a 4429 jelű Medgyesegyháza - Medgyesegyháza - Orosháza összekötőt és a 4434 jelű Gyula-Pitvaros - Makó összekötő utat, mely fénysorompóval van biztosítva” (Benedek Kft., 2007)

Fontosabb távolságok Medgyesegyházától

- Budapest 261.64 km
- Debrecen 165 km
- Hegyeshalom (osztrák határ) 398 km
- Kötegyán (román határ) 53,4 km
- Lőkösháza (román határ) 23,3 km
- Murakeresztúr (horvát határ) 459 km
- Rajka (szlovák határ) 408 km
- Sopron (osztrák határ) 444 km
- Szeged (szerb határ) 96,9 km
- Szob (szlovák határ) 300 km
- Záhony (ukrán határ) 278km (tavolsag.hu, 2021)

Repülőtér

A térségben meghatározó jelentőségű a szegedi, aradi, temesvári és a debreceni repülőtér, sajnos a békéscsabai repülőteret csak a 6-800 km távolságból érkező légszaváros repülőgépek használhatják. A békéscsabai repülőterre tervben egy nagyszabású fejlesztés, de ennek céldátuma 2025. A jelenlegi helyi repülőtér főként a kisgépes személyforgalomban és a sürgősségi küldemények szállításában játszik szerepet. A békéscsabai reptér 1300 méter hosszú, 30 méter széles kifutóval bír, 3 kisgép és egy nagygép tud parkolni, befogadóképessége 50-60 utasra megfelelő. (Békéscsaba Város, 2010) (Békés Airport Kft., 2021)

Kerékpáros közlekedés

Meglévő kerékpárutak:

„- a 4429. sz. országos mellékút belterületi szakasza mellett a Dózsa György utcán
- a 4434. sz. országos mellékút belterületi szakasza mellett a Gárdonyi utcán, mely csak részben lett kiépítve” (Benedek Kft., 2007)

Gyalogos közlekedés

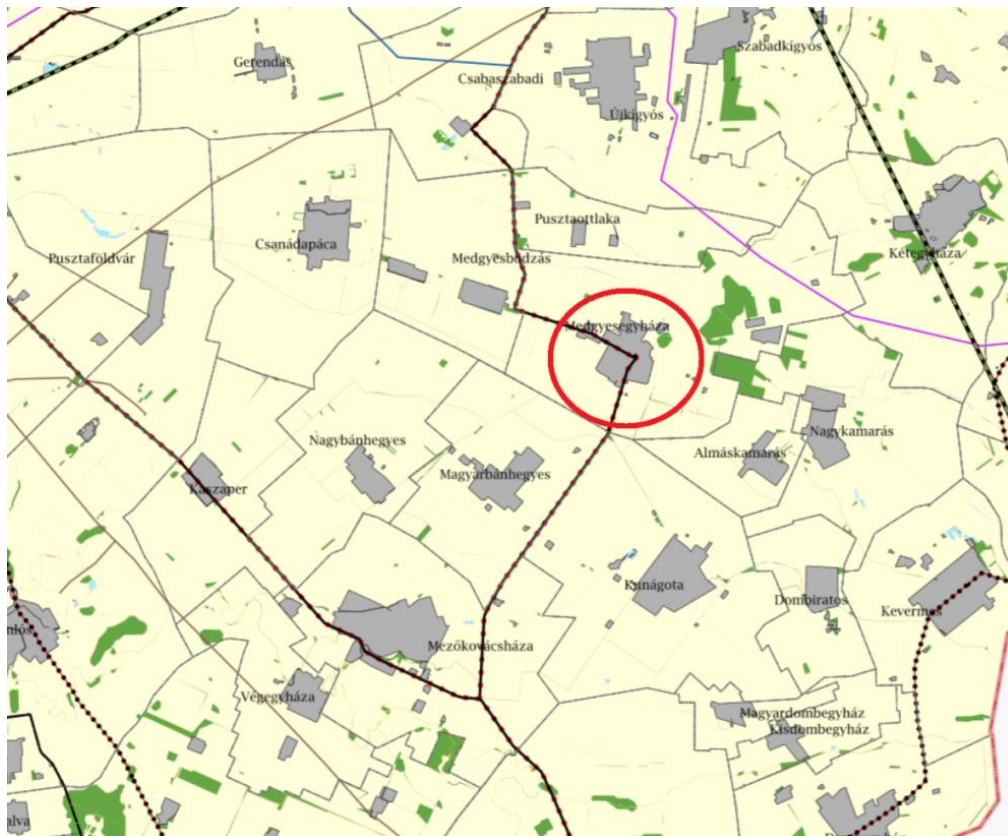
A város területén járda van, ami biztosítja a gyalogosok számára a mindennapi közlekedést a településen. Sajnos a járdahálózat kiépítettsége mindössze 80%-os és nagyon sok utcában nem megfelelő a minősége, kerekesszékekkel, babakocsival gyermekkel nehéz rajtuk közlekedni. (Benedek Kft., 2007)

Belső úthálózat

A 4429, 4434 jelű országos mellékutak a település számára elérhetővé teszik Békéscsabát, Gyulát és Mezőkovácsházát, de mind a kül- és belterületi szakaszok, mind a gyűjtő utak töredezettek, kátyúsak, nyomvályúsak, mivel a szerkezetük nem megfelelő. A település alapvetően jól megközelíthető, ha az utak ki lennének javítva és a térség települései együtt

tudnának dolgozni, akár konzorciumokat kialakítani, akkor valódi fejlődést lehetne elérni. (K&K TAX AUDIT Könyvelő és Adótanácsadó Kft., 2018)

3. ábra: Országos Területrendezési Terv - Medgyesegyháza



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

4. ábra: Közúti balesetek száma Medgyesegyházán 2019-ben

| | |
|---|-----|
| Járművek okozta összes baleset, 2019 (eset) | 3, |
| Kerékpár által okozott balesetek, 2019 (eset) | 1, |
| Könnyű sérüléssel járó közúti közlekedési baleset, 2019 (eset) | 1, |
| Közúti közlekedési baleset során könnyen sérült személy, 2019 (fő) | 9, |
| Közúti közlekedési baleset során meghalt, megsérült személy, 2019 (fő) | 11, |
| Közúti közlekedési baleset során súlyosan sérült személy, 2019 (fő) | 2, |
| Lakott területen kívül történt összes közúti közlekedési baleset, 2019 (eset) | 1, |
| Lakott területen történt összes közúti közlekedési baleset, 2019 (eset) | 2, |
| Motorkerékpár és segédmotoros kerékpár által okozott balesetek, 2019 (eset) | 1, |
| Összes személyi sérüléssel járó közúti közlekedési baleset, 2019 (eset) | 3, |
| Súlyos sérüléssel járó közúti közlekedési baleset, 2019 (eset) | 2, |
| Személygépkocsi által okozott balesetek, 2019 (eset) | 1, |

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 2019. 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.

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 mintatérsséggé 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):

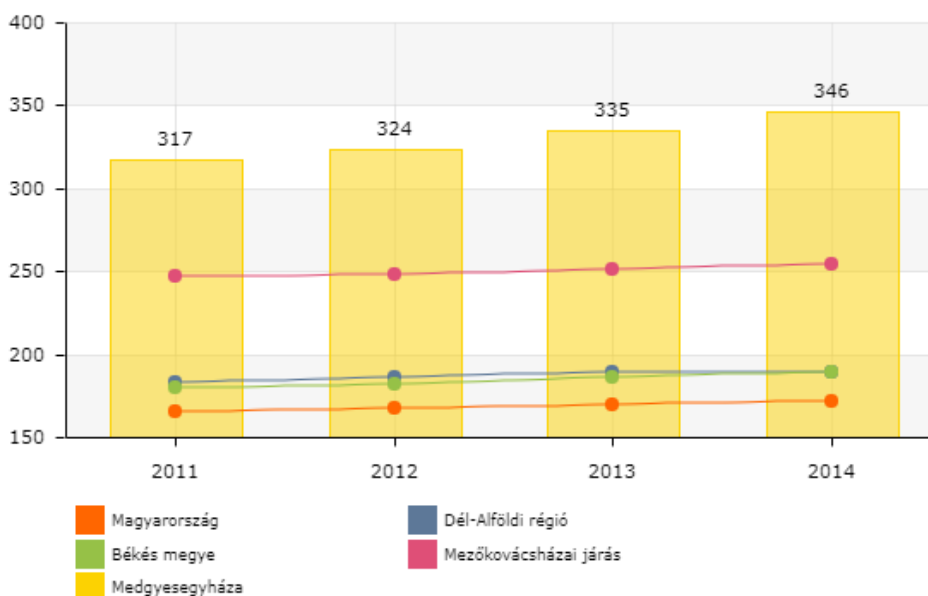
Nem megújuló energiával működő közlekedési formákat ösztönző célok nem szerepelnek a megyei területfejlesztési koncepcióban. Azonban a Hazai Elektromobilitási Stratégia kiemelt célja, hogy a globális felmelegedés miatt a dekarbonizációs technológiák kerüljenek előtérbe, ezen cél a közlekedés szempontjából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

3.3. Gazdasági környezet

A településen alapvetően a mezőgazdaság a fő megélhetési lehetőség. Jellemzően őstermelők foglalkoznak mezőgazdasági termeléssel, ők kiváltották ugyan a vállalkozói igazolványukat, de csak nagyon ritkán alkalmaznak külön munkaerőt. A településen tanyák és mezőgazdasági telepek jelentek meg még a múlt század közepén. A szántóföldi növénykultúrákból jelentős hányadot tetsz ki a főlías növénytermesztés és országos hírü a dinnyetermesztés. A termőterületek megközelítése a szállítás és a kereskedelem miatt is fontos, így meghatározott céljuk a városi vezetőknek, hogy a külterületeken is elinduljon útfejlesztési program.

Gazdaságilag tehát Medgyesegyháza a mezőgazdaságra épít, melyben a kertészet helyi hagyományokkal bír. A természeti gondolkodás elősegíti a termőföld szeretetét, a hagyomány ápolását és a fenntartható gazdálkodást is. A térség legfontosabb célja a lakosság önfenntartó képességének segítése. Ez összhangban van Békés megye céljával, ami egy olyan értékek megtartásával és megújításával rendelkező vidék megteremtése, mely előbb-utóbb mintatérsséggé válik és a hazai megújuló agrárium szervező erejévé válik. A város stratégiája e gondolatokkal együttműködésben jött létre és a fejlesztések tekintetében teljes összhangot ápol. (K&K TAX AUDIT Könyvelő és Adótanácsadó Kft., 2018)

5. ábra: Regisztrált gazdasági vállalkozások száma ezer lakosra, 2011-2014. (db)



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

Sajnos az elmúlt évtizedekben nem sikerült munkahelyteremtő beruházásokat létrehozni és helyben telepíteni őket. A város elsődleges céljának tekinti a térségben maradó vállalkozások beindítását. Szeretnék a környezetvédelmi iparhoz kapcsolódó termelési szerkezet kialakítását elérni, melyhez az élenjáró technikák és technológiák betelepítését támogatják. Támogatni

kívánják a mezőgazdasági alapanyagok feldolgozását célzó vállalkozásokat és azokat a cégeket, melyek termékskálája egyedi és minőségi.

Az ipar vonatkozásában a település vezetése vissza kívánják telepíteni a helyi hagyományokra épülő mesterségeket és feléleszteni a hagyományokra építő cégeket. Nem támogatják a zavaró tevékenységet keltő üzemeket, cégeket, gyárakat. Segítik a házi, kézműves folyamatokat, mint a lekvár főzés, tartósítás – úgy vélik, hogy ezek a tevékenységek a tőkeszegény vállalkozások számára újabb kitörési pontokat adhatnak. (K&K TAX AUDIT Könyvelő és Adótanácsadó Kft., 2018)

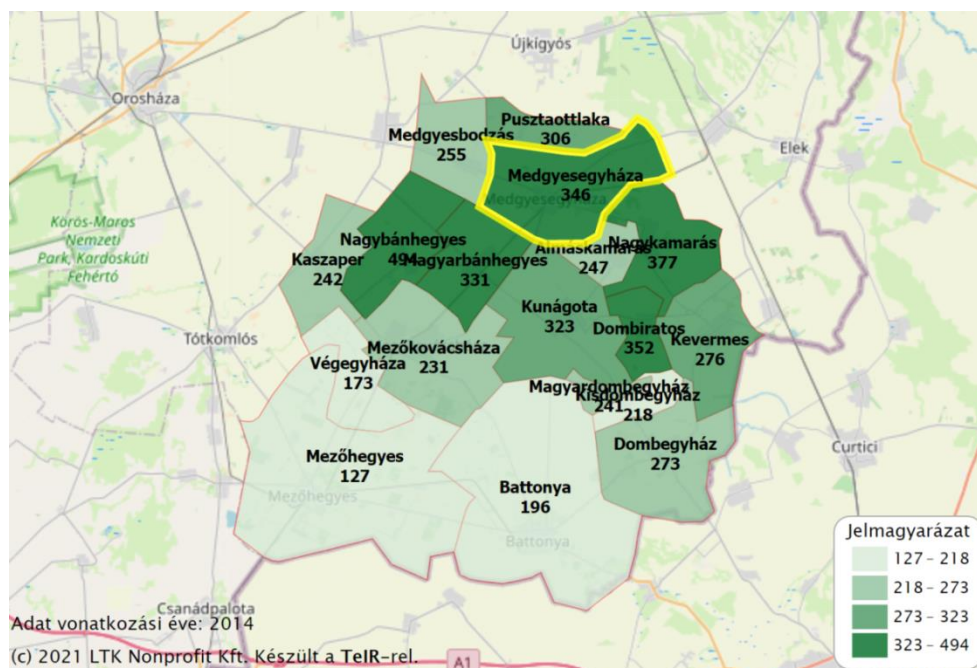
Agrár- és élelmiszergazdaság

Medgyesegyháza legjelentősebb erőforrása a kiváló minőségű termőföld és a helyi lakosság szorgalma. A településen és a térségében termelik meg Magyarország görög- és sárgadinnye mennyiségének jelentős részét. Bár ez az intenzív kultúra nagy ráfordítást igényel, mégis nagyon sokan termesztik ezt a gyümölcsöt és több szövetkezet és egyéb vállalkozás jelentős bevételét ez adja. A helyi gazdaság képes a lakosság 80%-át eltartani és szezonban nagyon sok idénymunkásnak is ad megélhetést. Szerényebb számú könnyűipari vállalkozást is találunk, de ez nem domináns. (Medgyesegyháza Város Önkormányzata, 2001)

Medgyesegyháza déli része kötött, félkötött talajokkal bír, melyek 30 aranykorona értékkel bírnak, míg északon a homokos részeken szikes foltok is megjelennek 14-25-ös aranykorona értékkel. A település közel 88%-a a mezőgazdaságé, ahol dinnye, napraforgó, kukorica és búza termelés folyik, az átlagos termőterület mindössze 5 hektár az 5847 hektáros területből. (Medgyesegyháza Város Önkormányzata, 2001)

Kimagasló a szántók aránya, a Körös-Maros köze az ország legjobb adottságú területeinek egyike, a térség az ország éléskamrája – e tény nem is ösztökéli a termelőket arra, hogy intenzív kultúrákkal, nagyobb munkával nagyobb profitot érjenek el, hiszen a meglévő eszközeikkel és terményeikkel bőven el tudják tartani családjaikat. A külterületi hasznosítást a búza, kukorica, napraforgó hármas biztosítja, a dinnyeellátásból pedig fedezhető az ország igényeinek kétharmada. Medgyesegyházán mindössze 20 hektár gyümölcsös és 100 hektárhoz közeli erdőt találunk. (K&K TAX AUDIT Könyvelő és Adótanácsadó Kft., 2018)

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

7. ábra: Medgyesegyháza - nyilvántartott munkanélküliek száma - 2019 év

| | |
|---|------|
| Általános iskola 8 osztályánál kevesebb végzettséggel rendelkező nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő) | |
| Általános iskolai végzettségű nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő) | 54, |
| Egy éven túl nyilvántartott álláskeresők: férfi, 2019 (fő) | 23, |
| Egy éven túl nyilvántartott álláskeresők: nő, 2019 (fő) | 22, |
| Egy éven túl nyilvántartott álláskeresők összesen, 2019 (fő) | 45, |
| Egyetemi végzettségű nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő) | 2, |
| Fizikai foglalkozású nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő) | 127, |
| Főiskolai végzettségű nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő) | 1, |
| Közfoglalkoztatottak, 2019 (fő) | 87, |
| Nyilvántartott álláskeresők: férfi, 2019 (fő) | 66, |
| Nyilvántartott álláskeresők: nő, 2019 (fő) | 75, |
| Nyilvántartott álláskeresők összesen, 2019 (fő) | 141, |
| Nyilvántartott álláskeresők: 0-18 éves, 2019 (fő) | 2, |
| Nyilvántartott álláskeresők: 19-20 éves, 2019 (fő) | 6, |

| | |
|---|------|
| Nyilvántartott álláskeresők: 21-25 éves, 2019 (fő) | 10, |
| Nyilvántartott álláskeresők: 26-30 éves, 2019 (fő) | 15, |
| Nyilvántartott álláskeresők: 31-35 éves, 2019 (fő) | 9, |
| Nyilvántartott álláskeresők: 36-40 éves, 2019 (fő) | 20, |
| Nyilvántartott álláskeresők: 41-45 éves, 2019 (fő) | 22, |
| Nyilvántartott álláskeresők: 46-50 éves, 2019 (fő) | 17, |
| Nyilvántartott álláskeresők: 51-55 éves, 2019 (fő) | 11, |
| Nyilvántartott álláskeresők: 51-60 éves, 2019 (fő) | 12, |
| Nyilvántartott álláskeresők: 61-X éves, 2019 (fő) | 17, |
| Nyilvántartott megváltozott munkaképességű álláskeresők, 2019 (fő) | 1, |
| Nyilvántartott pályakezdő álláskeresők: férfi, 2019 (fő) | 6, |
| Nyilvántartott pályakezdő álláskeresők: nő, 2019 (fő) | 6, |
| Nyilvántartott pályakezdő álláskeresők, 2019 (fő) | 12, |
| Szakiskolai végzettségű nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő) | 5, |
| Szakközépiskolai, technikumi, gimnáziumi végzettségű nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő) | 37, |
| Szaktanácsos végzettségű nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő) | 40, |
| Szellemi foglalkozású nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő) | 14, |
| 180 napon túli nyilvántartott álláskeresők: férfi, 2019 (fő) | 35, |
| 180 napon túli nyilvántartott álláskeresők: nő, 2019 (fő) | 43, |
| 180 napon túli nyilvántartott álláskeresők összesen, 2019 (fő) | 78, |
| Aktív foglalkoztatáspolitikai eszközzel támogatottak, 2019 (fő) | 112, |
| Álláskeresési ellátásban részesülő nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő) | 40, |
| Ellátásban részesülő nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő) | 78, |
| Szociális támogatásban részesülő nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő) | 38, |

Forrás: KSH és T-STAR adatok alapján saját szerkesztés

A megyéhez képest is magas a járásban a munkanélküliségi ráta, mely a településen kiemelkedő probléma. Medgyesegyházán a rendszerváltás után megszűnt több vállalkozás – szövetkezet –

és az addig itt dolgozó fiataloknak megszűntek a munkalehetőségei. Sokan közülük nem rendelkeztek végzettséggel, szakmával és nagy tömegével az idők előrehaladtával csak segélyekből éltek vagy alkalmi munkákból, esetleg fekete és szürkegazdaságból. A településen élő ingázók is gyakran elvesztették a munkájukat, mert a környező Békéscsabán, Gyulán vagy Orosházán is bezártak a cégek, a helyi munkáltatók pedig csak néhány főt tudtak felvenni. Az álláskeresők száma 2009-ben volt a legmagasabb, majd 2010-től egyre csökkent. (K&K TAX AUDIT Könyvelő és Adótanácsadó Kft., 2018)

Azok az idős lakosok, akik elérték a nyugdíjkorhatárt nem szívesen dolgoznak, nem élnek a nyugdíj melletti/helyetti életmóddal. Medgyesegyháza így előregedő, idős és nyugdíjas emberekkel rendelkező közösségek gyülekezete, akik szerencsés helyzetben el tudják látni a ház körüli teendőket. A kertés házakban lakók a konyhakertjüket is alig használják ki, nem gondolkodnak többletmunkában. A fiatalok számára sem nagyon van munkalehetőség, a nyugdíjasok így szinte egyáltalán nem kerülnek foglalkoztatásra. Sajnos nem tevékenyek az idősök, a folyamatos tanulás sem látható Medgyesegyházán. (Medgyesegyháza Városi Önkormányzat, 2013)

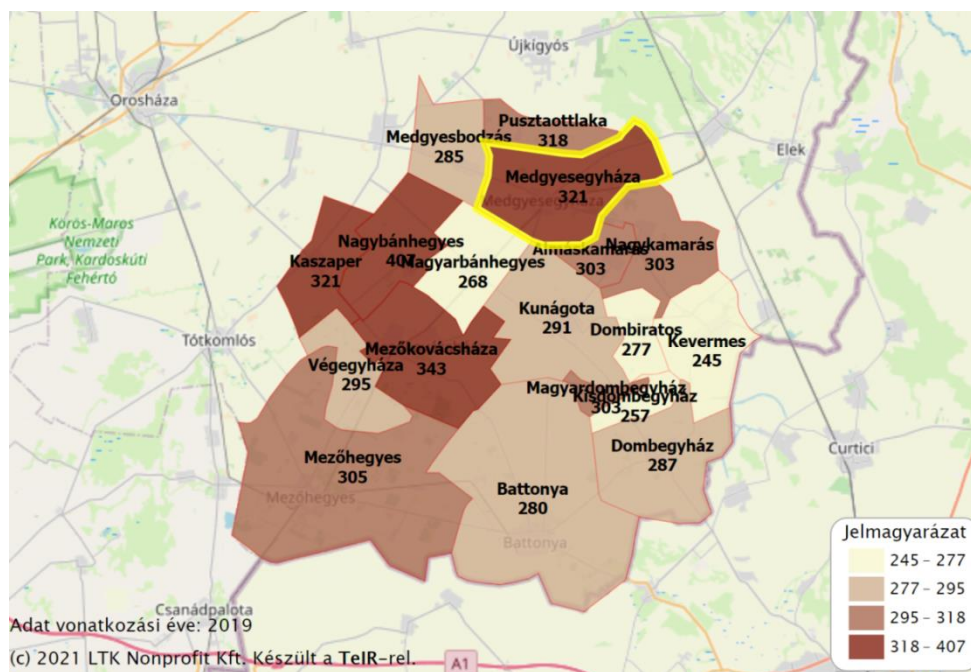
8. ábra: A járművek száma Medgyesegyházán (2019)

| | |
|--|------|
| Áruszállító tehergépkocsik, 2019 (db) | 311, |
| Autóbuszok, 2019 (db) | , |
| Benzinüzemű személygépkocsik, 2019 (db) | 734, |
| Benzinüzemű tehergépkocsik, 2019 (db) | 7, |
| Egyéb üzemű személygépkocsik, 2019 (db) | 14, |
| Egyéb üzemű tehergépkocsik, 2019 (db) | 1, |
| Gázolajüzemű személygépkocsik, 2019 (db) | 349, |
| Gázolajüzemű tehergépkocsik, 2019 (db) | 303, |
| Lassú járművek, 2019 (db) | 177, |
| Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett áruszállító tehergépkocsik, 2019 (db) | 9, |
| Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett gépjárművek, 2019 (db) | 58, |
| Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett személygépkocsik, 2019 (db) | 42, |
| Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett személyszállító gépjárművek, 2019 (db) | 42, |
| Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett tehergépkocsik (különleges célú gépkocsival együtt), 2019 (db) | 9, |
| Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett teherszállító gépjárművek (különleges célú gépkocsikkal együtt), 2019 (db) | 16, |
| Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett vontatók, 2019 (db) | 7, |

| | |
|---|-------|
| Motorkerékpárok, 2019 (db) | 63, |
| Személygépkocsik (üzemeltető lakóhelye szerint, dec. 31.), 2019 (db) | 1097, |
| Személyszállító gépjárművek összesen, 2019 (db) | 1160, |
| Tehergépkocsik (különleges célú gépkocsival együtt), 2019 (db) | 311, |
| Teherszállító gépjárművek (különleges célú gépkocsik nélkül), 2019 (db) | 397, |
| Teherszállító gépjárművek (különleges célú gépkocsival együtt), 2019 (db) | 397, |
| Természetes személy által üzemeltetett személygépkocsik, 2019 (db) | 1073, |
| Vontatmányok összesen, 2019 (db) | 424, |
| Vontatók, 2019 (db) | 86, |

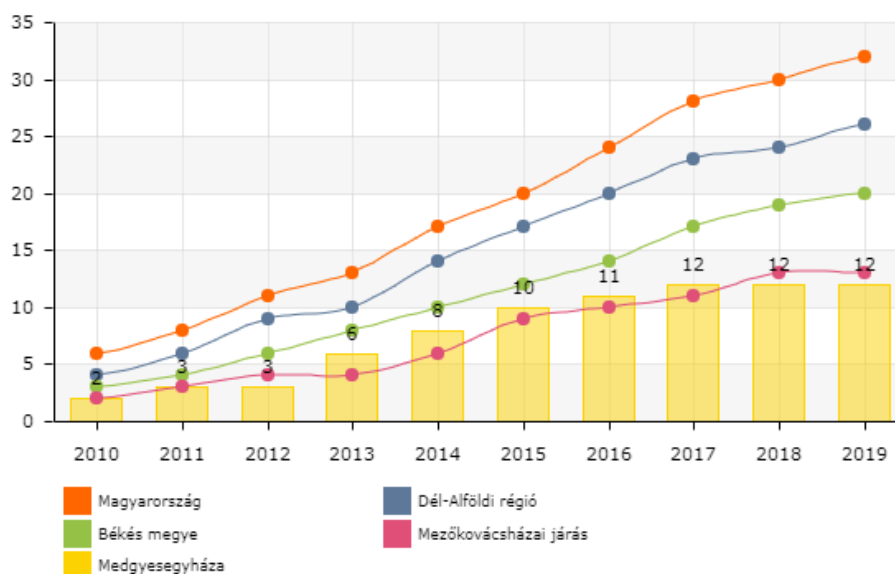
Forrás: KSH és T-STAR adatok alapján saját szerkesztés

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

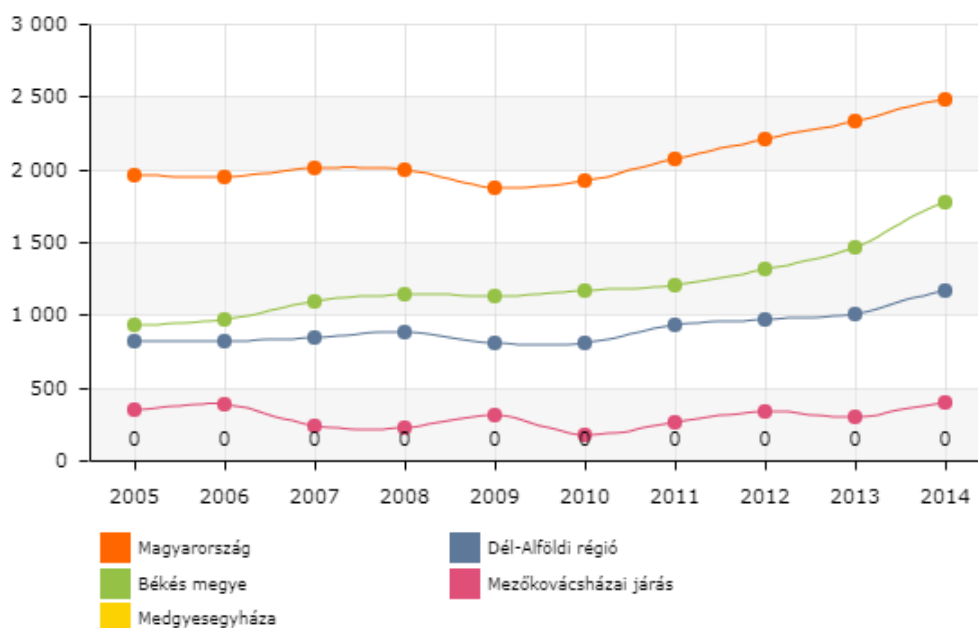
10. ábra: Újonnan forgalom helyezett személygépkocsik száma, ezer lakosra (db)



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

Kereskedelmi szálláshelyek, falusi szálláshelyek férőhelyeinek száma

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

Turisztika

Lehetséges vonzerők a városban

Medgyesegyháza nem turisztikai célpont, nincsenek nagy attrakciók, nincs üdülési lehetőség, kizárólag a vadászat és a gyalogos turizmus van jelen minimális arányban. A Dinnyefesztiválon kívül a településnek nincs az idegenforgalom felé arculata, turisztikai vonzereje. Sajnos ez a néhány napos rendezvény is inkább regionális, mint országos sajátosság. (K&K TAX AUDIT Könyvelő és Adótanácsadó Kft., 2018)

Turisztikai kereslet

- Vadászturizmus
- Meglévő kerékpártúra- útvonal
- Kunhalmok

A szerény számú turisztikai attrakciókból néhány példa, melyek nem jelentenek nagy turisztikai aktivitást, de szükséges megemlíteni ezeket helyi fontosságuk miatt:

- Baross László emlékháza: Bánkút építészeti és természeti emléke. Itt egy kastélyszerű épület található és érdekes a toronyszerű kiképzés a tetőn vagy a faragott oromzati díszítés. Az épület parkja is védett természeti terület a templom melletti síremléssel és a négy idős piramistölgygel;
- Evangélikus templom: kétszer újítták fel, utoljára 20 éve, ez a Kossuth tér legfontosabb épülete. Környezete helyi védettséget élvez, ligetszerű sétányok, pihenőhelyek és játszótér, utcai bútorok is helyet találtak;
- Telbisz kastély: a Kossuth tér mellett található szociális otthonnak ad helyet, sajnos nem látogatható, de nagyon sokan érdeklődnek iránta. Ha egy kastélytúrát szeretnénk, akkor a Szabadkígyósi Wenckheim kastéllyal együtt érdemes felkeresni. A megyében igen kedveltek a kerékpáros körtúrák, így egy ökológiai szemléletű túra keretében nagyon sok hasonló kastélyt meglátogathatunk;
- két parkról még meg kell emlékeznünk, az egyik a vasút melletti közpark, a másik a Csanád vezér emlékparkja, melyet a milicentenárium évében avattak fel. Itt jeles történelmi események kopjafái kerültek elhelyezésre, korábban piactérként funkcionált mindkét park.
- Bánkúton szintén van egy átjárásra alkalmas park, mely szintén meghatározó eleme a térségnek – a legtöbb helyen Schéner Mihály hagyatéka is a szemünk elé tárul, hiszen szobra, emlékművei rendre megtalálhatók. (Városökológia Bt., 2019)

Aktív turizmus

A településen valójában vadászatra van lehetőség – őz, szarvas és nyúl vadászatára – illetve kerékpározásra. Nagyobb turisztikai attrakciók Békéscsabán, Gyulán lelhetők fel, ahova kerékpárral is el lehet jutni. Békéscsabán van kalandpark, lovas turizmus, horgász turizmus, sportrepülés és vízi turizmus is. (Békéscsaba Megyei Jogú Város Önkormányzata, 2020)

3.4. Társadalmi környezet

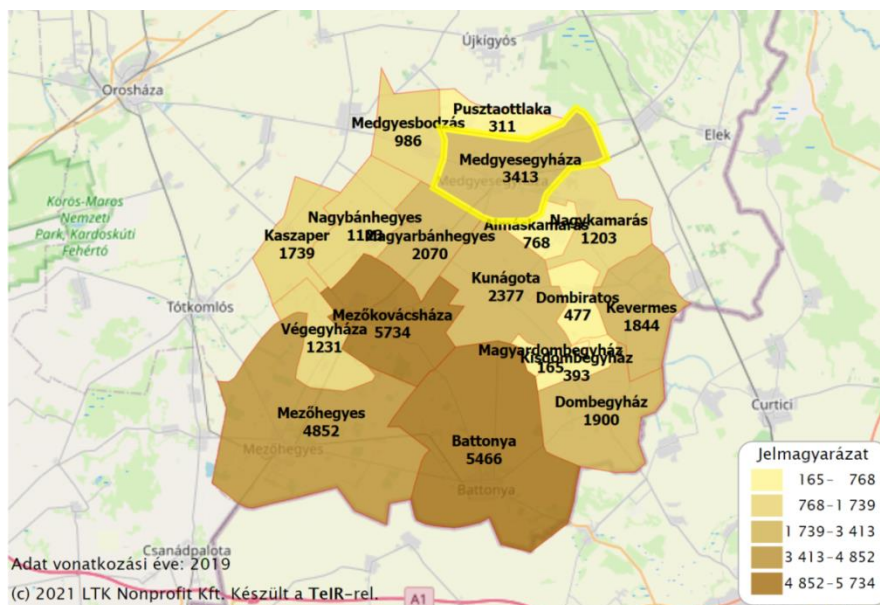
A társadalmi környezet függ a lakosság demográfiai tényezőitől, edukáltságától, a településhez és a gazdasághoz való hozzáállásától és még sok egyéb tényezőtől.

Lakosságszám alakulása az elmúlt években

Medgyesegyháza lassan fogyó lakosságszámmal jellemezhető az elvándorlás magas és a bevándorlás alacsony számából adódóan, e mellett a halálozások száma is meghaladja a születések számát. A legnagyobb kihívás, hogy a helyi fiatalság és a tanult értelmiségiek köréből egyre többen eladták ingatlanjukat és elköltöztek nagyobb városokba, elsősorban Budapestre. A mezőgazdaságból származó vagyont nem helyben költötték el és vettek ingatlant a gyermekeiknek, a következő generációnak, hanem Szegeden, Békéscsabán vagy Pesten. A legnagyobb nehézség, hogy megfelelő munkahelyeket tudjanak bevonítani a településre és pozitív irányba fejlődjön az beköltözők száma és a születésszám. El kell érni, hogy az elvándorlás csökkenjen és vonzóvá kell tenni a települést. E célra az önkormányzat a tulajdonában lévő telkeket kedvező áron értékesítené a fiatalok számára. (K&K TAX AUDIT Könyvelő és Adótanácsadó Kft., 2018)

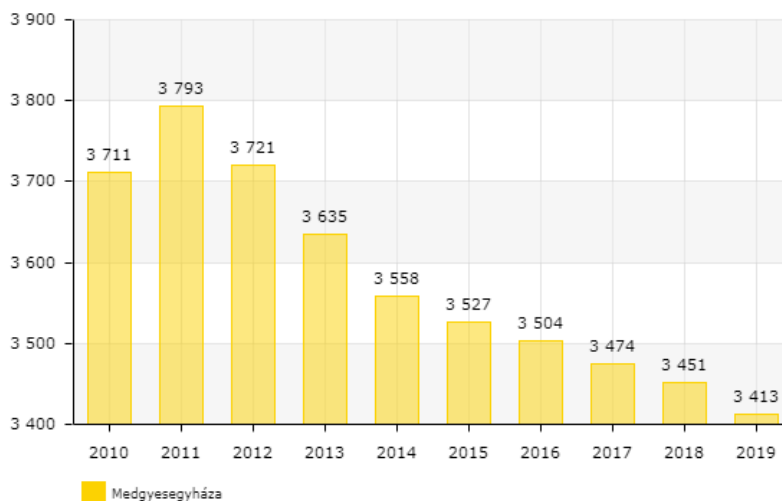
A város demográfiai folyamatait illetően a népesség csökkenése és öregedése két olyan meghatározó folyamat, amely az országos tendenciákhoz hasonlóan komoly kihívások elé állítja a települést.

12. ábra: Medgyesegyháza város lakónépessége (2021)



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

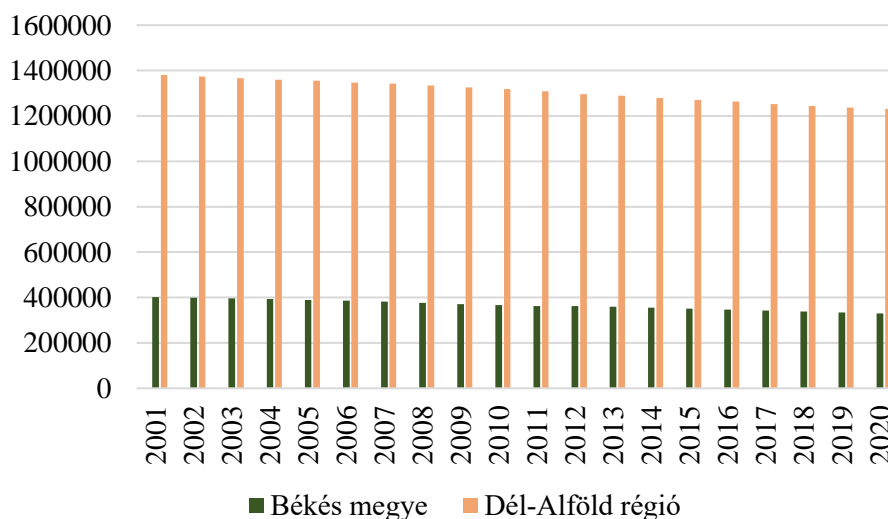
13. ábra: Medgyesegyháza város lakosság száma (2010-2019)



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

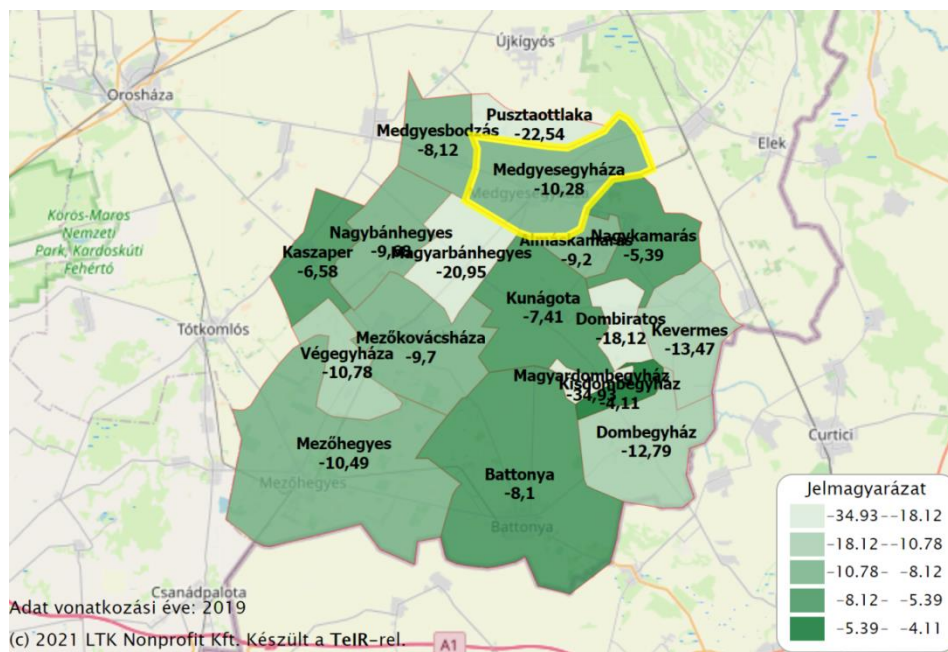
A lakónépesség folyamatosan csökken, nagyjából 15 év alatt 600 főt veszített a város, volt egy időszakos javulás 2010 és 2011 között, de ez csak időszakos javulás volt. A 65 év feletti lakosság számában kéttizednyi növekedés volt tapasztalható – lassan, de folyamatosan előregedik a település. A 0-14 évesek száma folyamatosan csökken, 2004-ben még 600 fő volt, 2015-ben már csak 488 fő. Az állandó népességből a 60-as éveit elérő lakosok aránya követi az országos trendeket és a megyei görbét is. (K&K TAX AUDIT Könyvelő és Adótanácsadó Kft., 2018)

14. ábra: A Dél-Alföld és Békés megye lakosság számának alakulása (1990-2020, fő)



Forrás: KSH adatok alapján saját szerkesztés

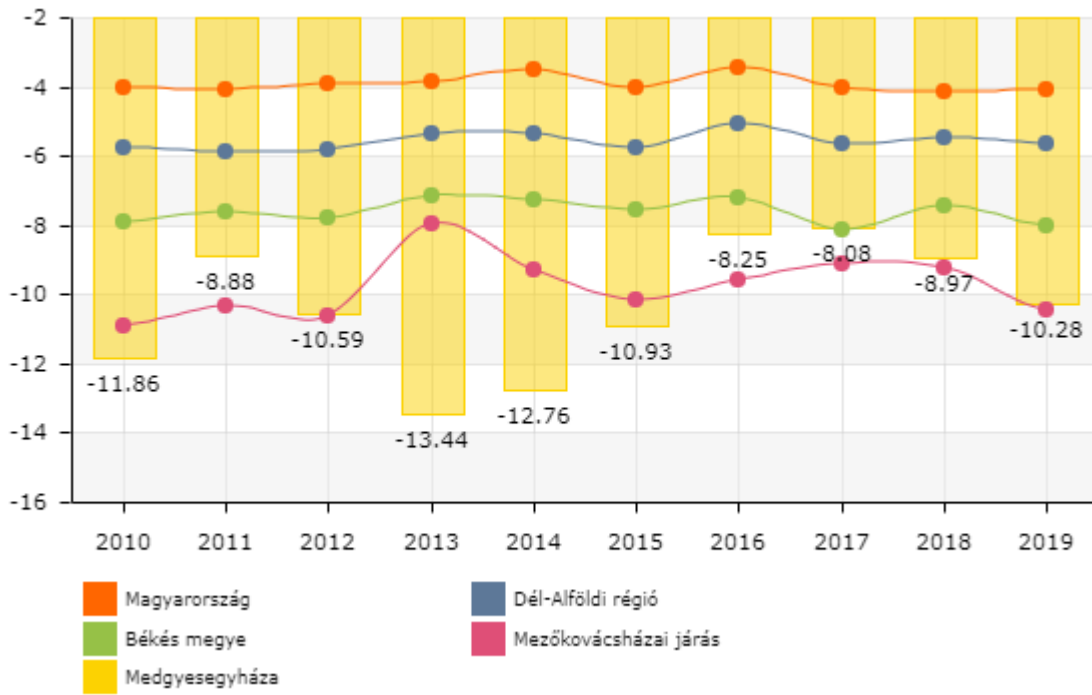
15. ábra: Természetes szaporodás és fogyás (ezrelék)



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

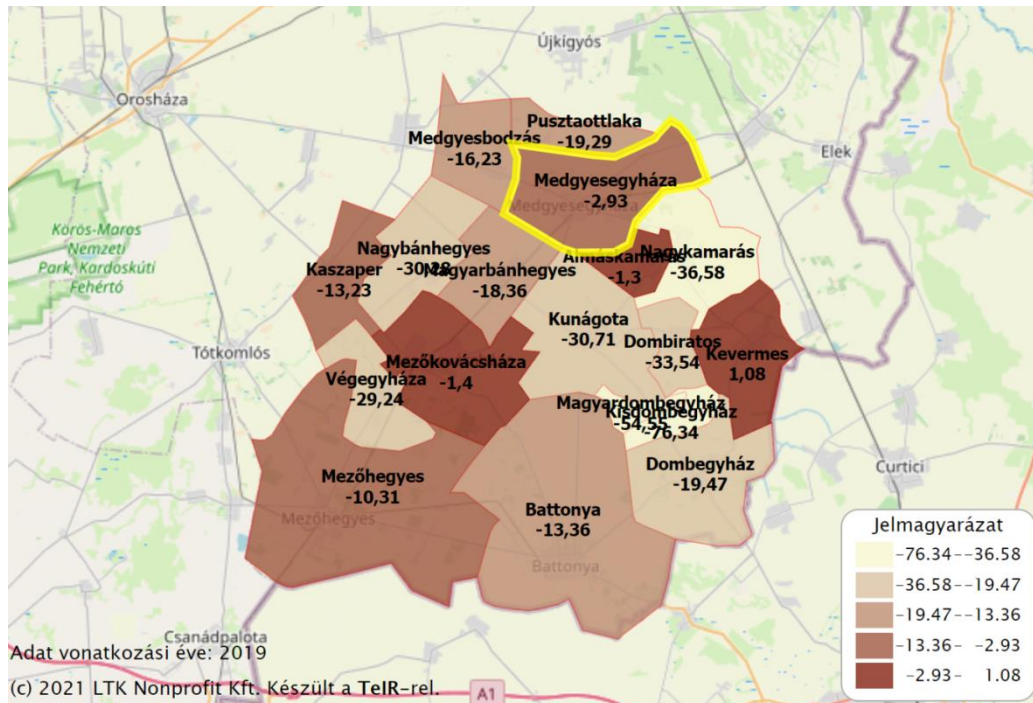
A lakosságszám fogyásának legjellemzőbb oka az elvándorlás és az, hogy nincsenek megfelelő szolgáltatások és munkahelyek a településen. Nem tudnak a fiatalok olyan megélhetést találni és olyan környezetben elkölteni a megkeresett pénzt, ami megfelelne számukra. Lehet vizsgálni a földrajzi mutatókat egységekre és beavatkozási pontokat keresni, de a folyamat már a 80-as évek óta tart. Az élve születések és a halálozások különbsége folyamatosan negatív. Az elmúlt 30 évben Medgyesegyházán folyamatosan elmarad a születések száma a halálozásokétól. (K&K TAX AUDIT Könyvelő és Adótanácsadó Kft., 2018)

16. ábra: Medgyesegyháza város öregedési mutatója



Forrás: Lechner Nonprofit Kft..

17. ábra: Vándorlási egyenleg (ezrelék)



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

3.5. Környezeti alapadatok

A terület természeti környezete

A településen kiváló mezőgazdasági termelési adottságokat találunk és a városvezetés legfontosabb célja, hogy ez a kincs ne sérüljön és elérhető legyen a következő generáció számára is. A természet értékek és a termőterületek megőrzése a következő évtizedekben kiemelkedő jelentőséggel bír. A tájhasznosítás és az ésszerű terület-felhasználás a 21. század legnagyobb feladata. (K&K TAX AUDIT Könyvelő és Adótanácsadó Kft., 2018)

Ásványkincsek

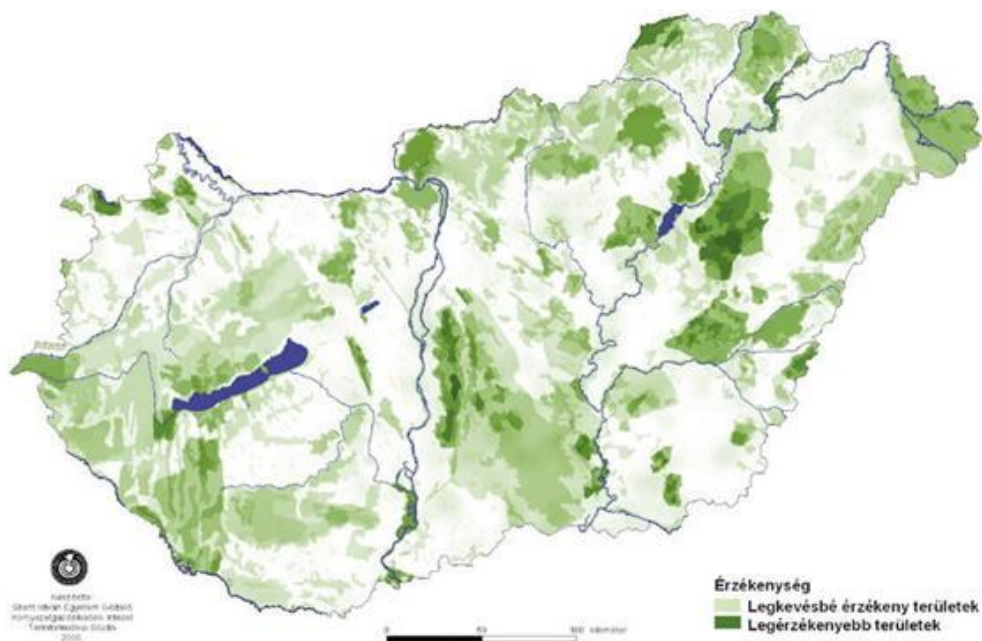
Békés megyében két nagy ásványkincs fordul elő: az építőipari nyersanyagok és a szénhidrogének. Szénhidrogén főként Tótkomlós, Szarvas, Sarkadkeresztúr, Csanádapáca, Kaszaper, Pusztaföldvár, Battonya, Végegyháza, Szeghalom térségében található. A térségben Békéscsabán és Mezőberényben alapoztak cégek az agyagkészletre, mely a Békési-síkon érhető el, főként Békéscsabától keletre lévő agyagbányákban. A folyóvizek támogatják a homok- és kavicsvagyton kitermelését, mely Dél-Békésben, Gyula környékén és Orosháza környékén a legjelentősebb. A fentiek mellett termálvízkinccs és a gyógyvízkinccs olyan erőforrás, melyre lehet alapozni és a 70 C fok feletti vizek kiváló élettani funkciókkal bírnak. Országos és nemzetközi fürdők Gyulán és Gyopárosfürdön, míg nemzeti és regionális fürdők Gyomaendrődön, Mezőberényben, Füzesgyarmaton és Dévaványán találhatóak, Szarvas és Tótkomlós mellett. (Békés Megyei Önkormányzat, 2014)

Éghajlat

A település klímája alapvetően kontinentális, az Alföld egyéb településeéhez képest melegebb és szárazabb, az éves középhőmérséklet magasabb és rövidebb a fagymentes időszakok hossza is. A júliusi középhőmérséklet 22 fok feletti, itt van a legmelegebb nyarú térség, így az évi középhőmérséklet is kiemelkedik országos viszonylatban. Az évi csapadékmennyiség alacsonyabb az átlagnál, nagyon száraz térség, nem éri el az 500 mm-t.

A napfénytartam 2010-2020 óra között jellemző. Belvíz és csapadékvíz elvezetők kapcsán a település jól szabályozott. (Medgyesegyháza Város Önkormányzata, 2021)

18. ábra: Környezeti érzékenység az élővilág szempontjából



Forrás: Ángyán József (Ángyán, 2003)

Közel 20 hektáros zöldfelület áll helyi védettség alatt, ami főként parkokat tesz ki, de találhatunk kisebb foltokban kiváló erődterületeket is, ahol gyurgyalag fészkel például az elhagyott bányászati homokbányában. A település a Nemzeti Ökológiai Hálózat ökológiai folyosó része. Megtaláljuk a Tótkomlós-éri csatornát, a medgyesbodzasi utat és a Bánkút-Kétegyháza közötti vasút mellett is jelentős fasorállomány érhető el a madarak és egyéb állatok számára.

NATURA 2000 területek

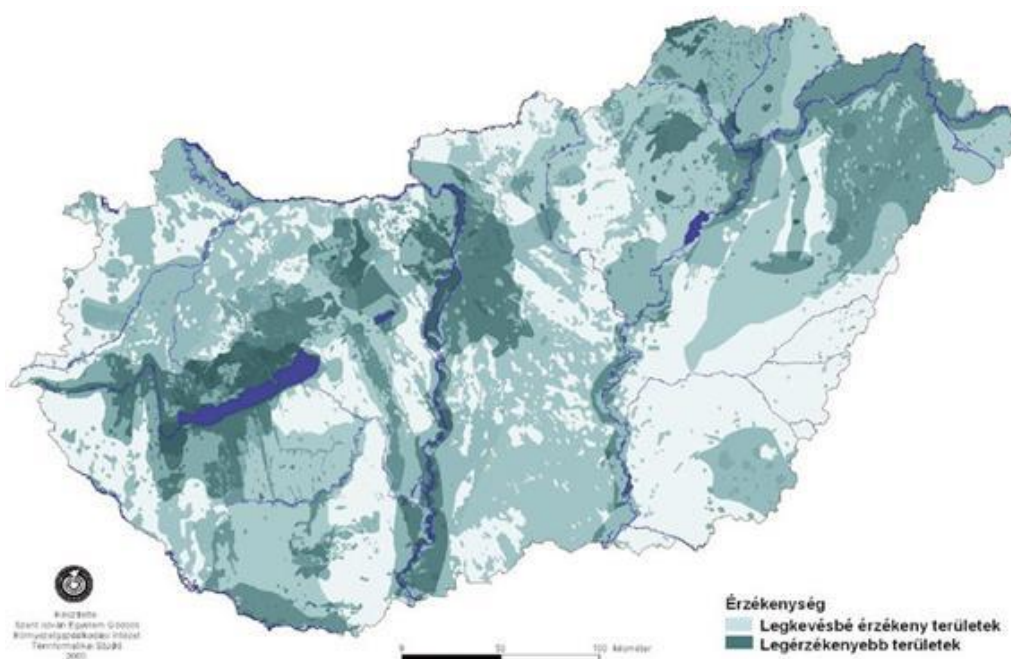
E területek a településen szintén az ökológiai folyosó elemei, e mellett a Szabadkígyósi gyepék madártani jelentőséggel is bíró korábbi folyókanyarulatokkal rendelkező pusztái részben érintik Medgyesegyháza határait is. Az OTTrT szerint a terület „tájvédelmi szempontból kiemelten kezelendő terület övezete”. (Városökológia Bt., 2019)

Kunhalmok

A kunhalom egy olyan történelmi emlék, mely egyaránt kultúrtörténeti, tájképi és élővilág védelmi szempontú domború földmű, mely meghatározó eleme lehet a természeti tájnak. Védelem alatt áll valamennyi forrás, láp, barlang, víznyelő, szikes tó, kunhalom és földvár. Minden ilyen mű országos védelem alatt áll. Funkciójuk szerint lehettek temetkezési helyek, lakóhelyek, őrhelyek, szakrális helyszínek és településhatár-jel funkcióik is. (Szabó, 2021) Ilyen országos védettségű kunhalomból Medgyesegyházán a temető végében találunk egyet a Kétegyházi út baloldalán, hármat pedig Bánkút kistelepülés határában és Bánkút belterületén. (Medgyesegyháza Város Önkormányzata, 2001) A kunhalmok besűrűsödtek Kétegyháza és

Újkígyós között, Medgyesegyházán a belterülethez közel öt darab is „ex-lege védett” és egyedi kultúrtörténeti tájérték, a régészetileg védett kunhalmokon gyepet kell létrehozni.

19. ábra: Környezeti érzékenység a vízbázis szempontjából



Forrás: Ángyán József (Ángyán, 2003)

Felszíni és a felszín alatti vizek védelme

A régió a Marosi hordalékkúpon fekszik, mely a régió vízellátását adja, kiemelt hordalékkúp, mely országosan kiemelten védett vízbázis. Nem csak a magyar fél, hanem a román fél is használja e vízbázist, így védettségét nemzetközi szinten lenne célszerű megoldani.

Viszonylag közel a felszínhez, 50 méteren belül elérhető a vízleadó terület. A település külterületén találhatóak a regionális vízmű kutak, melyeknek elhagyása után szakszerűen kell gondoskodni az eltömítéséről és e kutak 50 méteres közelében tilos az állattartás is. Medgyesegyházán működik szennyvíztisztító telep is, de sajnos a település mindössze 60%-a van csatornázva. A településen nincs jelentős élőfelszíni vízfolyás, csatornaként jelenik meg a Hajdúér-Ottlakai főcsatorna.

Medgyesegyháza nitrátérzékeny, így be kell tartani a nitrát érzékeny területek vizeinek védelmére vonatkozó előírásokat, intézkedéseket. Az állattartó telepek jól ellenőrizhetők ebből a szempontból, azonban a dinnyetermesztés során felhasznált műtrágyák, szennyezések felderítése nehezebben oldhatóak meg. Az állattartással foglalkozó telepek már mind áttértek almos tartásmódra. Belvízveszély nem tapasztalható, de a településen jelentős számban

találhatók gazdasági célú állattartó telepek, ipari létesítmények melyek lehetnek erős szennyező források is. (Benedek Kft., 2007)

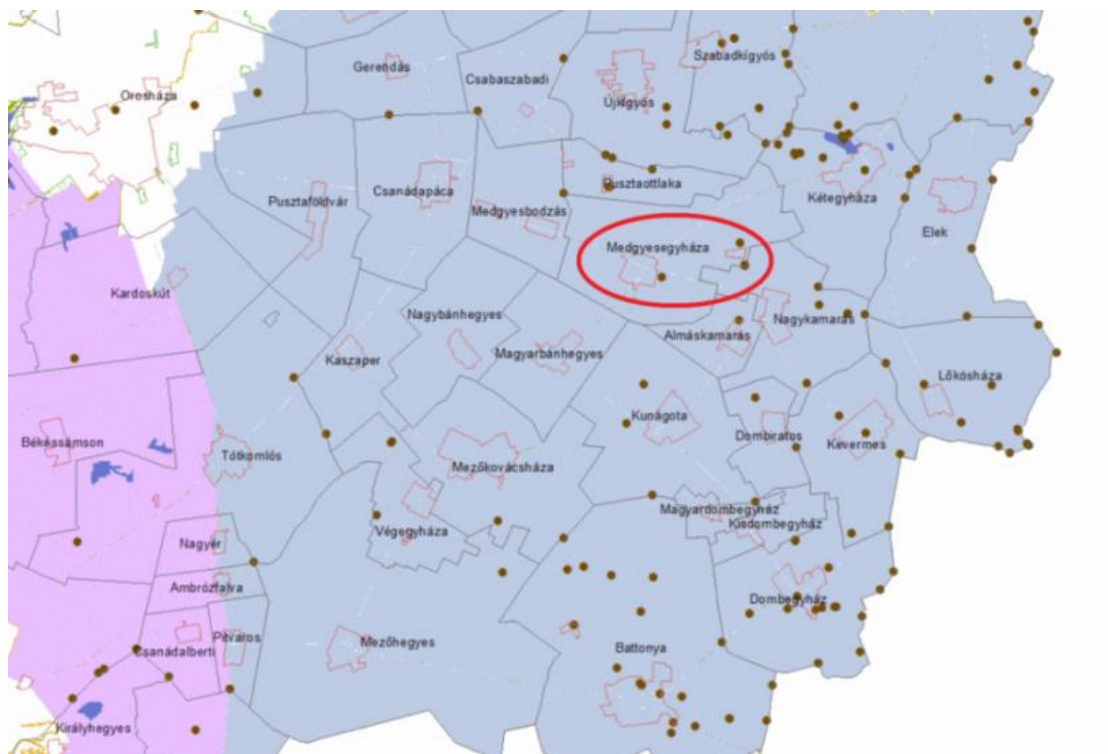
A területre általánosan jellemző levegőminőségi probléma az allergiát okozó pollenek időszakosan megemelkedő koncentrációja, melyek közül parlagfű pollen az egyik kritikus anyag. A gyommentesítés, a dűlőutak, árkok környezetének rendben tartása enyhíthet a problémán.

A termőföld a település egyik legfontosabb erőforrása, a talajkészlet minősége, javítása ésszerű hasznosítása közös érdek. A korábbi nagytáblás művelés, a gyepek feltörése, erdősávok megszüntetése hozzájárult a talaj degradációjához és az elszennyezéshez. Meg kell oldani a talajjavítást, a szakszerű földművelést, a meliorációs létesítmények állagmegóvását. Jó talajú területeken belterjes termelési földhasználat javasolt.

A mezőgazdasági földterületen megfelelő módon kell választani művelési ágat úgy, hogy a természeti adottságok figyelembe vételével, a vízfelületek, az erdős területek ne károsodjanak és be lehessen vonni az idegenforgalomba a kisvárosi és a tanya háttérre alapozva.

A fátlan térségeket nem kímélik a porviharok és a mezőgazdaság mellett az emberi környezet sem támogatja a fás területek csökkenését, így a fatelepitések mellett csökkenteni kell a lakossági fűtésből eredő porszennyezést és a biológiai terhelést. (K&K TAX AUDIT Könyvelő és Adótanácsadó Kft., 2018)

20. ábra: Védett természeti területek



Forrás: TEIR

Természet- és élővilág védelem, tájvédelem

Védelmi erdők jelentős mennyiségben találhatók a térségben, területük 118 hektár. A vízbázis védelmi területen belül figyelemben kell venni a megfelelő jogszabályi előírásokat. (Benedek Kft., 2007)

4. Fejlesztési igény megalapozása

4.1. Helyzetértékelés

Medgyesegyháza fejlesztési igényét alapvetően meghatározza a település természeti, gazdasági környezete, elhelyezkedése. A kisváros olyan mezőgazdasági hagyományokkal bír, melyeket erősíteni, támogatni kell annak érdekében, hogy ne devalválódjanak azok az értékek, melyek az elmúlt évszázadokban kialakultak. A csökkenő népességszám és a fiatalok jelentős számú elvándorlása azt mutatja, hogy nem elégedettek a térség szolgáltatásaival, magasabb szintű életminőségre vágnak. Sajnos, aki tehetette az már többnyire elköltözött vagy a gyermekei máshol találtak munkalehetőséget.

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 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.

21. ábra: Medgyesegyháza város SWOT-analízise

| Erősség | Gyengeség |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - idősokkal kapcsolatos intézmények, programok - több nemzetiség együttélése - aktív közösségi élet - közeli határ - természetes állapotban jó minőségű talajok - a rétegvizek mennyisége és minősége jó - nincs ipari szennyeződés - gondozott zöldterületek és porták - energetikai- és vízellátása biztosított - kiváló mobilhálózat - hajtatos kultúrák hagyománya - kezd a vállalkozói kedv élénkülni - mezőgazdasági hagyományok - kerékpártúra útvonalak kiépítettsége - kunhalmok jelenléte | <ul style="list-style-type: none"> - népességfogyás - aktív korú népesség elvándorol, öregedik - a képzettek elköltözése - inaktív munkavállalók magas aránya - periférikus elhelyezkedés - határ közelsége nincs kihasználva - az állattartó telepek bűzszennyezése - egyes időszakokban por- és pollenszennyezés - erdők kedvezőtlen aránya és állapota - helyenként erős erózió - kommunális és agrokemikális talaj- és vízszennyezés - rétegvízzel történő öntözés - településen belül nincs kerékpárút - alacsony a gázhálózati rákötés - nagy átmenő forgalom - gyenge marketing |

| | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> - hiányos turisztikai infrastruktúra - gyenge helyi aktivitás |
| Lehetőség | Veszély |
| <ul style="list-style-type: none"> - fiatalok, családdal rendelkezők betelepítése, falusi CSOK kihasználása - határ menti kapcsolatok erősítése - nyitás a szomszédos települések felé - nagyobb lakossági aktivitás - közösségi rendezvények - közlekedési kapcsolatok fejlesztése - hulladéklerakók felszámolása - természetvédelmi területek kijelölése - csatornák rekultivációja - belvízkárok megelőzése, csatornázás - korábbi feltört gyeppek visszaépítése - gáz- és csatornahálózat, csapadékvíz hálózat fejlesztése - helyi piactér létesítése - bevezető utak felújítása - családi gazdaságok fejlesztése - pályázati lehetőségek kihasználása - helyi termékek fejlesztése - tájgazdálkodás terjesztése | <ul style="list-style-type: none"> - aktív korúak elvándorlása, elöregedés - felszín alatti vizek szennyezése - ivóvízbázis szennyezése - tájidegen építmények - elhanyagolt közterületek - növekvő átmenő forgalom - környezetszennyező mezőgazdasági termelés - környezetszennyező munkahelyteremtő beruházások - kiszámíthatatlan támogatási rendszer - stagnáló turisztikai vonzerő - pályázati források szűkülése |

Forrás: Medgyesegyháza Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája – tervezet

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 elemzése

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.

Beszállítók: mind termékek, mind szolgáltatások terén tudniuk kell előre a területek időbeli igényeit, elvárásait, minőségi kritériumait.

A kínálati oldal részéről biztosítandó kommunikáció

A kivitelezés előtt 2-3 hónappal javaslunk 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: a település központjában lévő útfelújítással a gazdasági szereplők egyértelmű nyertesek. A gazdasági szereplők főként mezőgazdasági vállalkozók, akik számára az útfelújítás elengedhetetlen, mert mindennapi közlekedési út. E mellett a Békés megye déli részén lévő gazdasági szereplők a megjelölt fejlesztendő úton keresztül közelítik meg a megyeszékhelyet is.

Tanulók: a városban a fejlesztendő utak közelében található az óvoda, iskola és a polgármesteri hivatal is. A középfokú intézményekben tanulók akár Mezőkovácsháza, Békéscsaba vagy Gyula felé mind innen indulnak el reggelente és térnek haza. A gyalogos átkelőhely és a közút biztonsága is elengedhetetlen számukra.

Turisztikai szereplők: Medgyesegyháza alapvetően nem turisztikai központ. Ennek ellenére igen nagy lehetőség van a turisztikai együttműködésekben csillagtúra-szerűen vagy akár a falusi vendéglátásból élő vállalkozásokat támogatva. A térségben a bakancsos és kerékpáros turisták egyre magasabb számban vannak jelen és kihasználva a helyi uszoda, a környékbeli fürdők és természeti lehetőségek adottságait számíthatunk a magasabb számú részvételre.

Környező lakosság: a településen meglévő fejlesztendő utak a központban vannak. Medgyesegyháza egy térségi központ akár Kétegyházáról, Nagybánhegyesről vagy Medgyesbodzásról érkezve. A nagymértékű gyalogosforgalom, a kerékpáros forgalom, illetve az áthaladó gépjárműforgalom indokolja az út fejlesztését.

22. 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.

23. 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)

24. 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

Medgyesegyháza földrajzi elhelyezkedése nem mondható előnyösnek a gazdasági befektetők számára, nincs európai tranzitútvonalak mentén, a közutak négy számjegyűek, a legközelebbi autópálya 80 km-re található. A vasúti közlekedés biztosított, de régen történt fejlesztés és a teherfuvarozás is csak súlykorlátozás betartásával lehetséges, igen rossz minőségű utakon.

Az úthálózat fejlesztésével - Medgyesbodzás-Medgyesegyháza, Mezőkovácsháza-Medgyesegyháza, Kétegyháza-Medgyesegyháza - a környéken élők életkörülményei javulnak ugyan, de nem meghatározó mértékben. A közbiztonság fejlesztésével, a szociális bérlakás-programmal, a fiatalok lakhatásának megteremtésével, a nagyobb vállalkozások betelepítésével, a képzettségi szint emelésével és a szolgáltatások színvonalának emelésével lehetne fejleszteni az életkörülményeket. Így biztosítható hogy a vállalkozások erősödjenek, ne menjenek el a fiatalok és képes legyen a település saját erőből fejlesztéseket megvalósítani.

A demográfiai helyzet csökkenő lakosságszámról, öregedő lakosságról és magas szintű elvándorlásról ad számot. A helyi gyermekgondozási és oktatási lehetőség általános iskola végéig igen jó minőségben és férőhellyel lehetséges a településen, igen sok iskolán kívüli programot kínálnak a közoktatási, köznevelési intézmények. A lakosság azonban sokkal több és jobb minőségű szolgáltatásokat igényel, mint amit a város a saját költségvetéséből finanszírozni tud. A helyi vállalkozók alacsony száma, a foglalkoztatott létszámuk és eredményességük nem tudja biztosítani azt az adóbevétel szintet, melyből jelentős fejlesztések finanszírozhatók. Pályázati forrásból a középületek jelentős száma megújult és biztató tendencia az ipari park létrejötte, a zöldfelületek és a vasútállomás környezetének fejlesztése. A fenntartás, az üzemeltetés azonban egyre nagyobb kihívást jelent a településnek.

Medgyesegyháza hátrányos a közúti közlekedés, az úthálózat, a gazdasági és kereskedelmi folyamatok és a demográfiai folyamatok terén egyaránt. E negatív folyamatot országos szintű döntések tudják csak megállítani, ide kevés a helyi összefogás.

6. Fejlesztési javaslatok

Medgyesegyháza az elmúlt évtizedekben kiszámítható gazdaságpolitikát folytatott, de nem volt képes megtartani a lakosságszámát. Ennek megfelelően a környező nagyobb városokba (Gyula, Békéscsaba, Mezőkovácsháza, Orosháza) és Nyugat-Magyarországra nagyon sokan elvándoroltak vagy ideiglenesen ingáznak jelenleg is. E folyamat megállítása és visszafordítása alapvető célként kell, hogy megvalósuljon. Lehetőséget kell biztosítani a helyi termelő-szolgáltató üzemek létesítésére és kereskedelmi egységek betelepülésére. A vállalkozók számára lehetőséget kell adni a pályázati aktivitásuk fejlesztésére. Ki kell aknázni, hogy a vidék igen nagy vonzerőt kínál a vírushelyzet után és a falusi vendéglátás, Bánkút kiváló lehetőséget ad ennek háttéréként. Az útfejlesztések megvalósítása jó alapot adhat ennek, de nem elégséges lépés a lakosság megtartásához és a vállalkozások vonzása kapcsán.

Medgyesegyháza népesség megtartó képességét növelni szükséges, a fiatal népesség számára is vonzóvá kell tenni a várost, ahol az ott élők képzettségének megfelelő munkalehetőséget szükséges biztosítani. A családok jó színvonalú megélhetése, ellátási és szolgáltatási feltételei és tartalmas kikapcsolódási, sportolási, szórakozási és művelődési lehetősége egyaránt hozzájárul a város népesség megtartásához, növeléséhez.

Medgyesegyháza egy betelepített város, mely városi rangot a térségben elérhető szolgáltatásaival vívta ki. A folyamatosan fejlődő településnek tennie kell azért, hogy kiérdemlje a fiatalok jelenlétét, megtalálják a szolgáltatásaikat és továbbra is mikrotérségi központként működhessen. Ha a stratégiáiban e törekvés nem jelenik meg és nem látják a lakók azt, hogy fejlődik a település, akkor el fognak költözni és folyamatosan romlanak majd a lehetőségek. A település szempontjából elengedhetetlen, hogy a Békéscsaba-Szeged és a Békéscsaba-Debrecen relációkban lévő kapcsolati tőkét kihasználja, hiszen amennyiben a közlekedési lehetőség elérhető időn belül elérhetővé válik, úgy automatikusan bekapcsolható Medgyesegyháza a központok életébe.

A gyorsforgalmi utak kiépítésével, megújításával lehetőség nyílik majd a jövőben a vállalkozásösztönzésre, a húzóágazatok megújítására és a szellemi tőke helyben tartására. Kiaknázottá válnak a jelenlegi barna mezős területek. Ki kell használni Arad jelenlétét, a várostól 40-40 km-re lévő repülőterek jelenlétét és kapcsolódni kell az infrastrukturális feltételek bővítéséhez. Célszerű támogatni Békéscsaba-Arad közötti kapcsolatok javítását a határon átnyúló kapcsolatok bővítésével. (Békéscsaba Megyei Jogú Város, 2014)

Minden olyan fejlesztést támogatni kell, mely helyzetbe hozza a helyi vállalkozásokat, a helyi termelőket. Ezek az elképzelések közvetve-közvetlenül is támogatják a lakosság és így a település fejlődését is, mert munkahelyet teremtenek, ellátottságot a szolgáltatások által és az önkormányzatot adóbevételekhez juttatják. Minden eszközt meg kell ragadni a termelő- és szolgáltatóegységek betelepítésére. A Medgyesbodzási út melletti ipari parkban helyt kell adni

a vállalkozásoknak, melyek segítik majd a foglalkoztatottság fejlesztését is. (Medgyesegyháza Város Önkormányzata, 2011)

Mezőgazdaság

A település gazdasági jövője egyértelműen a fenntartható mezőgazdasági termelésen múlik. Ezt a kiváló adottságot kell megfelelően kihasználni és egy olyan agrárközösséget teremteni, mely képes együtt dolgozni, akár kihasználni a meglévő raktározási kapacitásokat, hűtőházakat. Hosszú távon át kell alakítani a monokultúráról az intenzív kultúrára és a nagyobb hozzáadott értékű feldolgozó kapacitásokat ki kell építeni. Funkcionalitásában felelősséggel tartozik a környező településekért, de önmagában egy település vezetője nem elég, össze kell fogni a környező településekkel és a célokat együtt kell elérni. (K&K TAX AUDIT Könyvelő és Adótanácsadó Kft., 2018)

A helyben fellelhető sokrétű szaktudásra és elhivatottságra alapozva, a párhuzamosan megvalósuló, a város elérhetőségét javító fejlesztések, úthálózat fejlesztése, megfelelő marketingnek és egyéb erőforrásoknak köszönhetően növelhető a tőkevonzó képesség és erre alapozva Medgyesegyháza gazdasági központi szerepköre kimagasló lehet régióban.

Nagy lehetőség van a jó minőségű termőföldekben. Jelenleg a gabona feldolgozatlanul hagyja el a települést és a dinnyetermesztés is visszaszorulóban van a finanszírozhatatlanság és a kiszámíthatatlan értékesítés miatt. A feldolgozóipari vállalkozások, a jó földre épülő magas hozzáadott értékű termékek létrehozása és értékesítése igen jó alapot adhat a jövőnek. Ezt az ipari park is támogatni tudja.

Ha megfelelően előkészített a térség vonalás infrastruktúrában és kihasználja a jó terület és műszaki adottságait, akkor a barnamezőt újrahasznosítva növelheti gazdasági teljesítményét. Szigetszerűen kezdenek kialakulni ezek az elemek, de még nem álltak össze egységes rendszerré a térségben.

Együttműködések

Medgyesegyháza városa többszörösen határ menti település, hiszen járási és megyehatárként egyaránt előnyt szerezhet helyzetéből. Ha megfelelően felépített pályázatokkal indul, akkor a jó kapcsolataival bekapcsolódhat aktívan a Dél-Békési Kistérségi Társulás programjaiba, de ehhez a szomszédos településekkel együtt kell kidolgozniuk a saját programjaikat.

Fontosak azok a tényezők is, melyek az összetartást jelenthetik. Medgyesegyházán ilyen a Dinnyefesztivál, illetve a dinnye termesztésének hagyománya, a nemzeti ünnepekhez kapcsolódó rendezvények és a falunapok.

Környezet

Alacsony gazdasági potenciállal rendelkező térség, így a környezeti elemek állapota kedvező, nincsenek szennyező források és a városban a természet értékeinek megőrzése viszonylag

könnyen elérhető. Fontos volna, hogy az alföldi táj eredeti arculatának és hasznosításának megmaradása előnyt élvezzen és az egyensúly megmaradjon. A megélhetést és a jövedelemtermelést is tudja biztosítani a térség, de olyan tájgazdálkodási módokat kell uralkodóvá tenni, melyek megőrzik a természet egyensúlyát. Növelni kell a városi zöldfelületek számát és nagyságát, melyekkel a közösségi terek száma is nő Medgyesegyházán. A klímaadottságok kedvezőbbé válnak, ha növelik a zöldesített terek számát.

Munkaerő

Medgyesegyháza munkaerejének jelentős része más városokban fejt ki tevékenységét. Békéscsabán, Orosházán, Gyulán magasabb jövedelmet, biztosabb álláslehetőséget kaphatnak. Ha egy nagyobb foglalkoztató jönne az ipari parkba, vagy kereskedelmi egység a településre, akkor a helyben maradás erősebb volna. Ehhez az szükséges, hogy nagyobb pályázati aktivitással, alacsony iparüzési adóval, képzettebb munkaerővel tudjon megjelenni Medgyesegyháza a térképen. A legnagyobb feladat, hogy a környező településeken szakmát adó fiataloknak helyben legyen munkája és itt költsek el a bevételeiket.

Feldolgozóipar

A helyi termelési kapacitások, talajminőség, ivóvízbázis, éghajlati viszonyok mind-mind alkalmasak arra, hogy kihasználják a kiváló minőségű termőföld adottságait. A legnagyobb kihívás, hogy magas hozzáadott értékű termékeket vigyenek ki a térségből, legyen feldolgozva a termés, zöldség és gyümölcs. E feladat igen nagy a helyi vállalkozók és az önkormányzat számára is, összehangolása, a feldolgozóüzem, hűtőkapacitás létrehozása pályázati forrás nélkül nehezen valósítható meg.

Ki kell aknázni a mezőgazdaságra ráépülő feldolgozóipar működését úgy, hogy bevonásra kerülnek a termelőket közvetlenül a feldolgozásba. Magas minőségű élelmiszeripari termékek készítése és ezek piacra kerülésének marketinggel való támogatása is javasolt lenne.

Közlekedési infrastruktúra

Ha sikerül az alsórendű úthálózatot megújítani és a tömegközlekedést színvonalasabbá tenni, akkor a járások együttműködése fejlődik és a nagyobb városoktól távolabbi kisvárosok népességmegtartó képessége is fejlődik. Fontos, hogy legyenek elérhetőek a városi szolgáltatások és a nagyobb városokban megtalálható innovációs potenciál minél gyorsabban jelenjen meg a kisvárosokban is. Ki kell használni a kedvező termőföldben lévő sajátosságokat, az alacsony környezetszennyezési tényezőt és fejleszteni kell a termelési egységek hatékonyságát. A sugaras úthálózat fejlődésével és a belső keresztirányú összeköttetések fejlesztésével a belső integráció fejleszthető, a szomszédos járásokkal való kapcsolatrendszer erősíthető. (Békés Megyei Önkormányzat, 2012) (Nemzeti Jogszabálytár, 2020)

Törekedni kell arra, hogy a fejlesztések, beruházások mielőbb éreztessék hatásukat és mielőbb megtalálják helyben a fiatalok a munkalehetőségeiket. Ma már nem elég az ígéret és az alacsony megélhetési költség, az emberek a média által sugallva egyre több szolgáltatást igényelnek.

A fenntartható fejlődés érdekében meg kell óvni a környezetet a fejlesztések alatt és azokat az egészséges természeti tereket, ahova elvonulhat a lakosság. A fejlesztési folyamatba be kell vonni a lakosság bizonyos érdekcsoportjait, közösségeit és együtt, szinergiában kell a fejlődést kezdeményezni, a pályázati források lehetőségeit kihasználni.

25. ábra: Medgyesegyháza, Békéscsaba és Gyula elérhető szolgáltatásai

| | Medgyesegyháza | Békéscsaba | Gyula |
|------------------------|----------------|------------|-------|
| Lakosság (fő;2021) | 3413 | 58517 | 29854 |
| Szórakozási lehetőség | kevés | van | van |
| Kulturális intézmények | kevés | sok | van |
| Étterem és kávézó | kevés | van | van |
| Szálláshelyek | egy | van | van |
| Középiskola | nincs | van | van |

Forrás: KSH és saját kutatás

A közlekedési fejlesztésre vonatkozó környezetvédelmi javaslatok

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.

Megoldási javaslataink a veszélyes útfelújításra

Javasoljuk az utak felújítását, melyek kapcsán az elsőbbségi viszonyok jelenleg jelzőtáblával szabályozottak. Az útburkolatok szélessége az osztályozó sávoknak köszönhetően szélesek, 10-12 méter közötti. Meg kellene valósítani az utak ágain a gyalogos és a gyalogos-kerékpáros forgalom átvezetését. Át kellene alakítani a meglévő közvilágítási hálózatot és a kijelölt gyalogos-átkelőhelyeknél eltérő színű megvilágítást kell alkalmazni.

Ki kellene váltani az átalakítás során megjelenő nagymennyiségű közművet, ezt meg kellene tervezni. A fejlesztést úgy kellene megvalósítani, hogy a NIF Zrt. az úthálózat jövőbeni fejlesztésére vonatkozó igényeit vegyék figyelembe a tervezésnél.

Az útfelújítás kialakítása előtt célszerű egyeztetni a terület mellett működő kereskedelmi egységgel és az oktatási intézményekkel.

Javasolt, hogy kerüljön kiépítésre az említett útfelületekre egy olyan forgalomtechnikai megoldás, ami mind az autósokat, mind a kerékpárosokat, mind a gyalogosforgalmat biztonságosan meg tudja oldani. Fontos, hogy a kereszteződéseket előrejelzését táblákkal, veszélyt jelző villogó lámpákkal oldják meg.

Az úthálózat fejlesztése hasznos és pozitív a település lakossága és a környező településekre nézve, de nem elégséges ahhoz, hogy a negatív demográfiai és gazdasági tendenciákat ellensúlyozni tudja.

7. Projekt célkitűzései, elvárt eredmények, hatások

Célunk, hogy egy olyan jó minőségű útszakasz kerüljön kialakításra, mely minden érintett igényeit maximálisan kielégíti és évtizedekig az úthálózat meghatározó részévé válik. A fejlesztés 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.

A jelenlegi és a jövőbeli fejlesztések azt a célt szolgálják, hogy kiszolgálják azt a várható gazdasági fejlődésből eredő humán erőforrást, mely jelentős gépjármű-forgalommal is fog járni. A közútfejlesztések eredményeként a terület olyan mértékben fejlődik, mely alkalmassá teszi a várost arra, hogy egy sokkal erősebb központként működjön és alkalmassá váljon nemzetközi piacok kielégítésére, a feldolgozóipar megteremtésére és a lakossági szolgáltatások magasabb szinten történő megvalósítására is.

7.1. Gazdasági hatások

A helyi vállalkozások - néhány 20-30 főt foglalkoztató kisvállalkozástól eltekintve - mikro vállalkozások, egyéni vállalkozások, östermelők. A céljaik szempontjából a megvalósítandó útfelújítás kimagaslóan fontos. Nem feltétlenül az útfelület hossza, hanem a tendencia miatt. Az ipari park fejlesztése, a közterületek állapotának fejlesztése, a programkínálat fejlesztése együtt lehetőséget nyújt a helyi vállalkozásoknak és talán helyben tudja tartani a szakképzettséggel rendelkező munkavállalókat. A fejlesztés gazdasági hatásaként nem számítunk nagyobb önkormányzati bevétellel, de befektetői vonzerővel bír az igényes városközpont, a minőségi úthálózat és a megfelelő önkormányzati politika együttes erővel.

A mezőgazdasági termelők számára kifejezetten hasznos, hogy a belterületi úthálózat minősége is támogatja a megfelelő áruszállítási hátteret és a jövőbeli feldolgozóipar szempontjából az ipari park megközelíthetőségét is javítja.

7.2. Társadalmi hatások

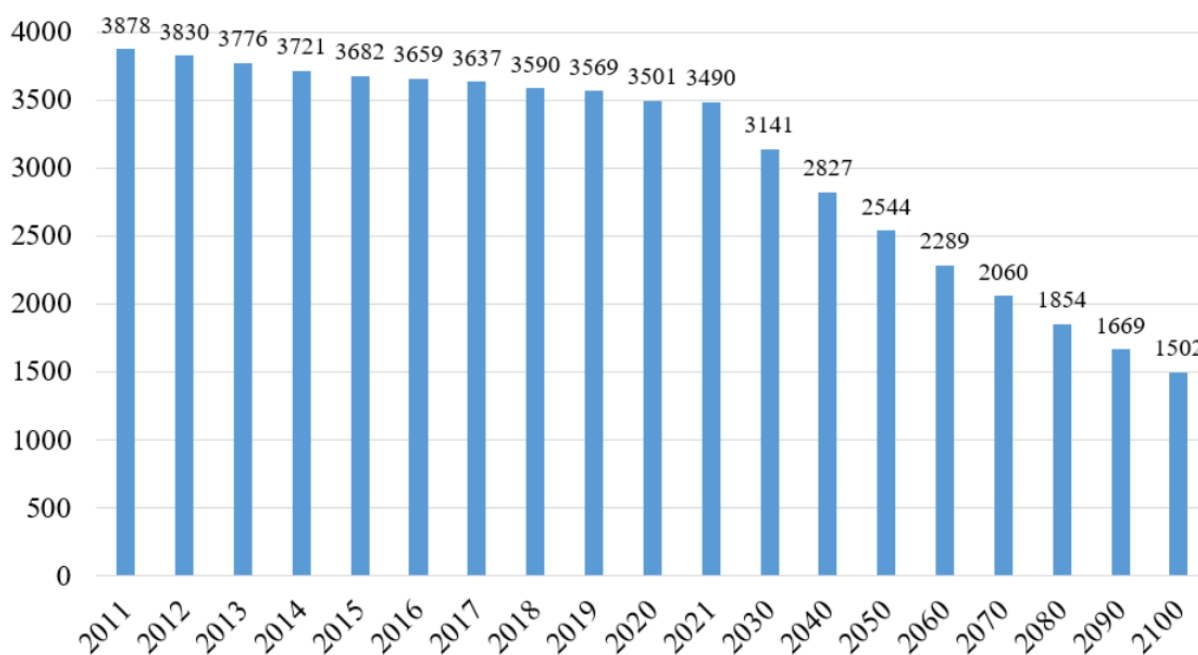
Az úthálózat felé történő elvárás szerint egy biztonságosabb és átláthatóbb közlekedési útkapcsolat jön létre. A demográfiai trendek szerint a lakosságszám alakulása csökkenő tendenciát mutat. Reményeink szerint e trend megfordul, de ennek ellenére a két ország – Románia és Magyarország - közötti gazdasági folyamatok és a négy szabad elv szerinti munkavállalók szabad mozgása miatt is várható, hogy mind a munkaerőt, mind a turisztikai célokat érintő vándorlás, közlekedés fel fog erősödni.

A nagyobb településekre történő napi mozgás (Békéscsaba, Gyula, Orosháza) mindenképpen erősödni fog, míg Románia felé 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 az útfelújítás felé történő társadalmi elvárás a kevesebb baleset, gyorsabb átkelés az útszakaszon, biztonságosabb kerékpáros, motoros, személy-, teher- és mezőgazdasági jármű forgalom.

Az útfejlesztés lehetőséget ad ahhoz, hogy a turisztikai lehetőséget egyre jobban kihasználja a település és szívesen hozzák létre azokat a társadalmi-közösségi kezdeményezéseket, melyekről még néhány évtizede nagyon híres volt Medgyesegyháza, a dinnye fővárosa.

26. ábra: Medgyesegyháza demográfiai helyzetének alakulása (2011-2100, fő)



Forrás: Belügyminisztérium adatai alapján provizórikus becslés

7.3. Környezeti hatások

A környezeti hatások tekintetében az élővilág, vízbázis, talajterhelés szempontjából elmondható, hogy a megépítendő közlekedési útfelújítás 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 útfelújítás kiépítése szempontjából minimális termőföld-elvonás történik a térségben, de lényeges környezeti károsodás nem valósul meg.

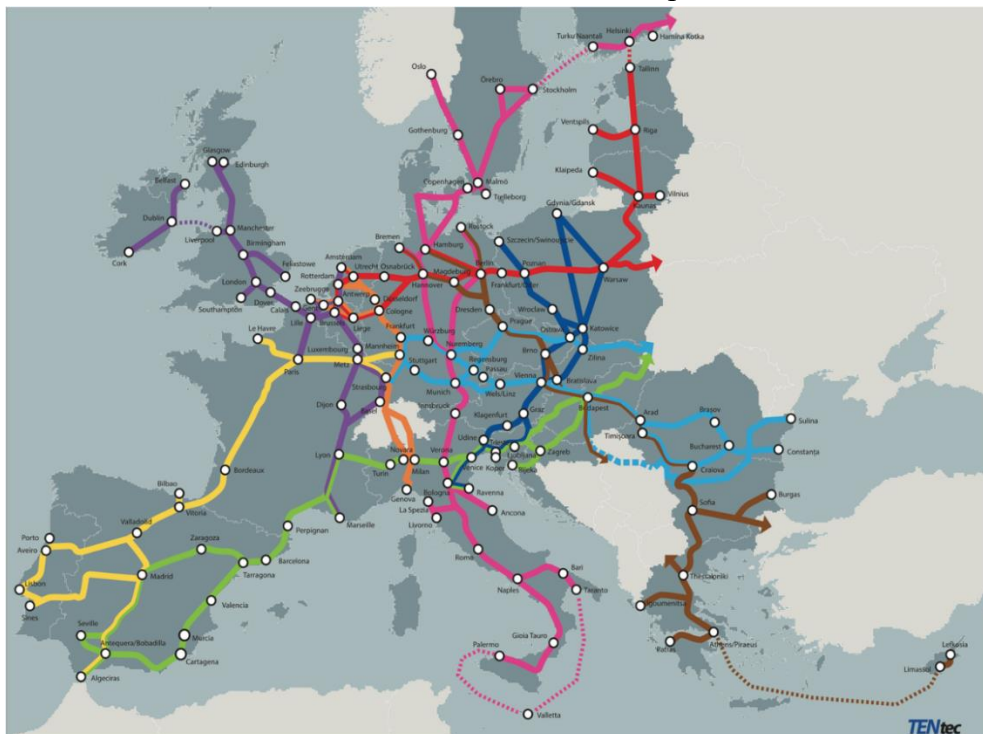
7.4. Határon átnyúló hatások

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 – közvetlen - 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.

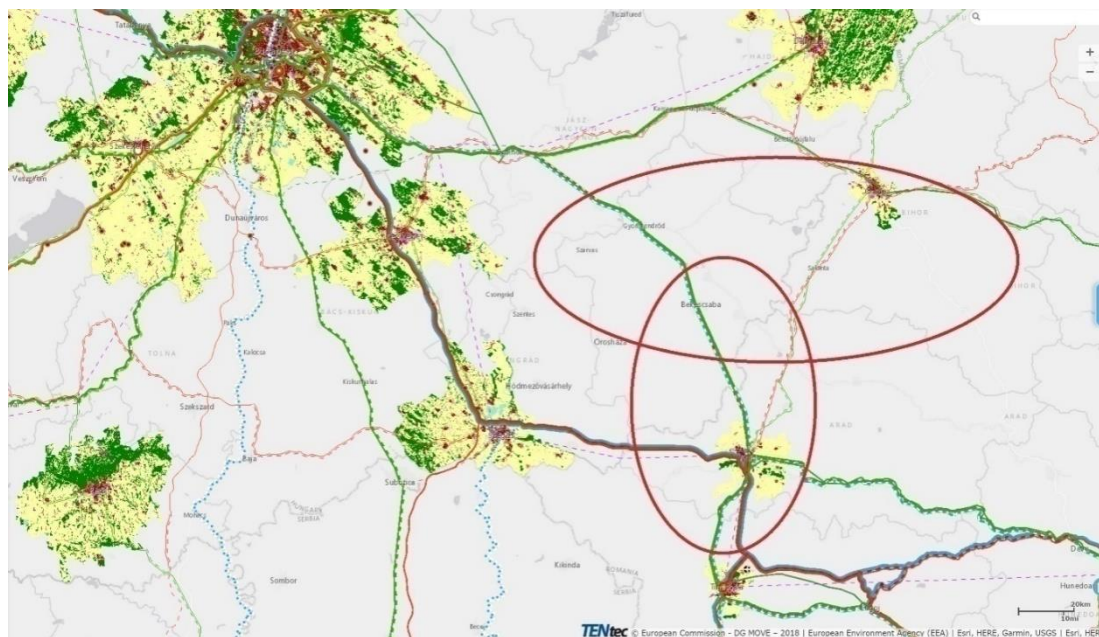
A trendeket vizsgálva látszik, hogy a mobilitási igény mindkét országban nőni fog, akár a közúti közlekedést, akár a kerékpáros közlekedést nézzük, így azt magas színvonalon tudja kiszolgálni e fejlesztés, valamint a határt átlépő fenntartható közlekedési módot választó utasok aránya is növekedhet a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

27. ábra: TEN-T hálózatok Európában



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

28. ábra: TEN-T útvonalak a projekt érintettsége szempontjából



Forrás: European Commission (European Commission, 2021)

7.5. Szinergia

A fejlesztés összhangban van 3.2. pontban bemutatott stratégiákkal, emellett az Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Kon koncepcióval és Békés Megye Integrált Területi Programjával is.

Határon átnyúló vonatkozásban szükséges kiemelni az Interreg V-A Románia-Magyarország Programmal való szinergikus kapcsolatot. Az Interreg V-A Románia-Magyarország Program megvalósítása alapvetően 2014-2020 között kerül sor, aminek elsődleges célkitűzése, hogy a határ mindkét oldalán, annak közelében lévő szervezetek és az ott élők számára jobb életkörülményeket biztosítson, az Európai Regionális Fejlesztési Alap finanszírozásával, valamint a Programban résztvevő két tagállam – Románia és Magyarország - társfinanszírozásával kiegészülve. A Program összesen hat prioritási tengelyt határoz meg, ebből a második prioritás köthető közvetlenül jelen közlekedési fejlesztéshez, amiben a „Fenntartható határon átnyúló mobilitás fejlesztése és a szűk keresztmetszetek megszüntetése”, mint hosszútávú cél jelenik meg. (Európai Regionális Fejlesztési Alap, 2021)

7.6. Várható eredmények

Az úthálózat fejlesztésével javuló gazdasági és társadalmi adatokra, élhetőbb környezetre, európai városközpontokra számítunk, illetve arra, hogy a turisztikai lehetőségek kiaknázásával a lakosság is szívesebben éli meg és fejleszti a falusi turisztikai attrakcióit.

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 humánerőforrást 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 Medgyesegyháza 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 2100. évi időtávban generáltunk provizórikus adatsorokat, melyeket segítséget nyújtottak a trendelemzés számára.

A fejlesztés céljára az útfelújítás 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

314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet. (dátum nélk.).

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>

Barótfi, I. (2021. 05 19). *Környezettechnika*. Letöltés dátuma: 2021, forrás: Digitális tankönyvtár: <https://regi.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tkt/kornyezettechnika-eloszo/ch10.html#id798992>

Békés Airport Kft. (2021). *Rólunk*. Forrás: Békés Airport Kft. honlapja: www.bekesairport.hu

Békés Megyei Önkormányzat. (2011. június). *Békés Megye Területrendezési terve*. Forrás: Békés Megyei Önkormányzat honlapja: http://www.terport.hu/webfm_send/1817

Békés Megyei Önkormányzat. (2012. 07 27). *Dokumentumok*. Forrás: Békés megye területrendezési terve: <http://www.bekesmegye.hu/onkormanyzat/bekes-megyei-onkormanyzati-hivatal/osztalyok/teruletfejlesztési-es-teruletrendezési-osztaly/teruletrendezés/dokumentumok/>

Békés Megyei Önkormányzat. (2014). *Békés megye területfejlesztési programja 2014-2020 - Stratégiai program*. Forrás: http://www.bekesmegye.hu/wp-content/uploads/2015/11/TFO_Teruletfejlesztés_Program__Bekes_megye_tf_program_14_20_strategia_i_prg.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-varosfejlesztési-programok-elokeszítése.html>

Békéscsaba Megyei Jogú Város Önkormányzata. (2020). *Gazdasági Program 2014-2024*. Forrás: Békéscsaba Város honlapja: <https://bekescsaba.hu/letoltheto-tervek-koncepcio-közep-es-hosszutavu-programok>

Békéscsaba Város. (2010). *BMJV Közlekedési Terve - Közlekedési koncepció*. Forrás: <https://docplayer.hu/1495798-Bekescsaba-megyei-jogu-varos-kozlekedesfejlesztési-terve.html>

Benedek Kft. (2007). *Medgyesegyháza Településrendezési Terv*. Forrás: Medgyesegyháza város honlapja: <https://adoc.pub/medgyesegyhaza-településrendezési-terve-medgyesegyhaza-telepl.html>

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.*

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-településfejlesztési-strategia>

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

Európai Regionális Fejlesztési Alap. (2021). Forrás: Prioritási tengelyek: <https://interreg-rohu.eu/hu/prioritási-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_hatasvizgalata_2021-27.pdf
- GANTT. (2021). *GANTT.HU*. Forrás: Kockázatelemzés és kockázatmenedzsment folyamata: <https://gantt.hu/kockazatelemzes-es-kockazatmenedzsment-folyamata/>
- HRporta. (2021). *HRporta*. Forrás: Szinergia: <https://www.hrportal.hu/jelentese/szinergia.html>
- K&K TAX AUDIT Könyvelő és Adótanácsadó Kft. (2018). *Megyesegyháza város integrált településfejlesztési stratégiája*. Forrás: Medgyesegyháza város honlapja: https://www.medgyesegyhaza.hu/adat/htmlfiles/TOP_521_MEDGYESEGYH%C3%81ZA%20ITS.pdf
- 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>
- MAGYAR KÖZÚT NZrt Dél-Alföldi Területi Főmérnökség Békés Megyei Igazgatósága. (2010). *A közutak állapota és a várható felújítások, korszerűsítések a Medgyesegyháza térségében*. Forrás: Medgyesegyháza város honlapja: https://www.medgyesegyhaza.hu/adat/dokumentumtar/hu354_07.pdf
- Medgyesegyháza Város Önkormányzata. (2001). *Medgyesegyháza település környezetvédelmi programja*. Forrás: Medgyesegyháza város honlapja: [https://www.medgyesegyhaza.hu/adat/dokumentumtar/hu1677_KiurnyezetiUdelmi_program_MedgyesegyhAza_2001\(1\).pdf](https://www.medgyesegyhaza.hu/adat/dokumentumtar/hu1677_KiurnyezetiUdelmi_program_MedgyesegyhAza_2001(1).pdf)
- Medgyesegyháza Város Önkormányzata. (2011). *Gazdasági Program 2010-2014*. Forrás: Medgyesegyháza város honlapja: https://www.medgyesegyhaza.hu/adat/dokumentumtar/hu1809_GazdasiAgi_program_2010_2014.pdf
- Medgyesegyháza Város Önkormányzata. (2021). *Földrajzi fekvés*. Forrás: Medgyesegyháza város honlapja: <https://medgyesegyhaza.asp.lgov.hu/foldrajzi-fekves>
- Medgyesegyháza Városi Önkormányzat. (2013). *Helyi Esélyegyenlőségi Program*. Forrás: Medgyesegyháza város honlapja: https://www.medgyesegyhaza.hu/adat/dokumentumtar/hu1679_Helyi_eselyegyenloasiUgi_Program_MedgyesegyhAza_aliAi_rt.pdf
- Nemzeti Fejlesztési Ügynökség. (2008. július). Forrás: Útmutató megvalósíthatósági tanulmány: <https://www.palyazat.gov.hu/download.php?objectId=14810>
- Nemzeti Jogszabálytár. (2020. 05 05). Forrás: 1/2014. (I. 3.) OGY határozat: <https://njt.hu/jogszabaly/2014-1-30-41.3>

- Szabó, Z. (2021). *Kunhalmok Gyula környékén*. Forrás: Gyulai Települési Értéktár Bizottság hivatalos honlapja: <http://gyulaiertekek.hu/2016/05/13/kunhalmok-gyula-kornyeken-bekes-megyeben-es-magyarorszagon/tavolsag.hu>. (2021). *Medgyesegyháza*. Forrás: [Távolságok.hu](http://www.tavolsagok.hu) honlapja: https://www.tavolsagok.hu/tavolsag_medgyesegyhaza
- Ujvári, M. (2013. 06 26). *Célcsoport meghatározás. Mi az a célcsoport és miért fontos?* Forrás: Sikermarketing - honlaptervezés és marketing: <https://www.sikermarketing.hu/celcsoport-meghatarozas-mi-az-a-celcsoport-es-miert-fontos/>
- Városökológia Bt. (2019). *Megyesegyháza Településképi Arculati Kézikönyv*. Forrás: Medgyesegyháza város honlapja: https://medgyesegyhaza.asp.lgov.hu/sites/medgyesegyhaza/files/imce/2019-03/medgyesegyhaza_tak_02_14.pdf
- Wikipedia. (2021). *4434-es mellékút*. Forrás: Wikipédia honlapja: [https://hu.wikipedia.org/wiki/4434-es_mell%C3%A9k%C3%BAt_\(Magyarorsz%C3%A1g\)](https://hu.wikipedia.org/wiki/4434-es_mell%C3%A9k%C3%BAt_(Magyarorsz%C3%A1g))
- 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>

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 útfelújítás légi és földi felvételei



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranyeták Kft.



Forrás: Aranyeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.