

Hatásvizsgálati Tanulmány

MEZŐKOVÁCSHÁZA

Mezőkovácsháza 4434 jelű Gyula - Pitvaros – Makó összekötő út – Alkotmány utca körforgalmú csomópont



Forrás: Aranypeták Kft.

Készítette: Aranypeták Kft.

Kutatásvezető: Szelei Antónia

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

2021

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

Tartalom

Vezetői összefoglaló	3
1. Bevezetés és a fejlesztési javaslat készítésének ismertetése.....	4
2. Fogalommeghatározások	6
3. A projekt háttérének bemutatása	9
3.1. Jelenlegi infrastruktúra	9
3.2. Vonatkozó stratégiák bemutatása.....	15
3.3. Gazdasági környezet	17
3.4. Társadalmi környezet	28
3.5. Környezeti alapadatok.....	32
4. Fejlesztési igény megalapozása.....	38
4.1. Helyzetértékelés	38
4.2. Kereslet-kínálat elemzés	39
4.3. Célcsoport bemutatása.....	41
4.4. Korlátozó tényezők felmérése.....	42
5. Helyzetértékelés, konklúziók	47
6. Fejlesztési javaslatok.....	48
7. Projekt célkitűzései, elvárt eredmények, hatások.....	51
7.1. Gazdasági hatások.....	51
7.2. Társadalmi hatások.....	51
7.3. Környezeti hatások.....	52
7.4. Határon átnyúló hatások	52
7.5. Szinergia	54
7.6. Várható eredmények.....	54
7.7. Horizontális szempontok érvényesítése	55
7.8. Módszertan.....	55
Irodalomjegyzék.....	56
Mellékletek.....	59

Vezetői összefoglaló

Hatásvizsgálati tanulmányunk a Mezőkovácsháza település központjában található, a 4434 jelű állami kezelésű út (Árpád utca) és az Alkotmány utca önkormányzati kezelésű utak csomópontját érinti. Az érintett csomópont a Dél-Alföldi régióban, Békés megyében, Mezőkovácsháza település belterületén található.

Mezőkovácsháza demográfiai, gazdasági viszonyai az utóbbi évtizedekben nem kimagaslóak, a tendenciák sajnos nem segítik a lakosság életminőségének fejlődését. A járási központ szolgáltatásai, nem felelnek meg egy több tízezer lakosú településnek és ezért igen sokan máshol vállalnak munkát, máshol költik el a megkeresett pénzüket, sokan csak alvótelepülésnek használják a járási központot. Ennek ellenére a járási központ még ma is igen sok kereskedelmi, oktatási, szociális és kulturális funkcióval rendelkezik, melyek fellendítéséhez a közlekedési csomópont fejlesztése igen nagy hatást gyakorolna. A helyiek többsége naponta legalább kétszer érinti gyalogosan, autóval vagy kerékpárral az érintett csomópontot és ennek fejlesztése, az azon való gyors áthaladás javítaná a minőségi életteret.

Tervezési feladat a keresztező utak körforgalmú csomóponttá történő áttervezése, az elsőbbségi viszonyok jelenleg jelzőtáblával szabályozottak. A csomópont forgalomtechnikai kialakítása okán a keresztező utak burkolatszélessége az osztályozó sávoknak köszönhetően széles, 10-12 m között mozog.

Tervezett körforgalom csatlakozik a „KÖVIMET Mérnöki Tervező és Szolgáltató Kft. által tervezett Mezőkovácsháza belterületi kerékpárforgalmi létesítmények építése, 2. ütem Mezőkovácsháza Alkotmány utca vegyes kerékpáros- gyalogosforgalmi létesítmény építése a Bajcsy-Zsilinszky Endre utcáig, majd onnantól a köztemetőig kerékpárnyom létrehozása” című engedélyezési és kiviteli terveihez, melyben az Alkotmány utca keleti oldalán tervezett kerékpáros létesítmény szerepel. A kereszteződésben a meglévő közvilágítási hálózatot a körforgalomhoz kell igazítani, a kijelölt-gyalogosátkelőhelyeknél eltérő színű megvilágítást kell alkalmazni. Nagy közmű érintettséggel kell számolni, ezek kiváltási feladata is a tervezési feladat része.

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 a fejlesztésnek az érintett célcsoport számára történő hasznosságát igyekszik alátámasztani. Bemutatjuk továbbá azokat a hatásokat, melyek a térségben megjelennek a jövőben, illetve tendenciákat, melyek segíthetnek annak eldöntésében, hogy milyen forgalomtechnikai eszköz kialakítása a legideálisabb az adott közlekedési helyzetben.

1. Bevezetés és a fejlesztési javaslat készítésének ismertetése

Mezőkovácsháza Dél-Békés közepén helyezkedik el, Békés megyében, az Alföldön. Békés megyét Jász-Nagykun-Szolnok, Hajdú-Bihar megye és Csongrád-Csanád megye határolja, keletről pedig Romániával határos. A megyében nyolc kistérség található: Békéscsabai, Békési, Gyulai, Mezőkovácsházai, Orosházai, Sarkadi, Szarvasi, Szeghalomi kistérségek.

Békés megyét autópálya nem érinti, az M44-es gyorsforgalmi út első szakaszát 2019-ben adták át a forgalomnak, a további Kecskeméti tervezett szakaszok kialakítás alatt vannak, vélhetően 2022-ben fogják átadni a forgalomnak.

Békés megye határátkelés szempontjából főúton egy, vasúton egy nemzetközi határátkelővel rendelkezik és sok mellékúti átkelővel csatlakozik Romániához. Jelenleg meghosszabbítás alatt van a békéscsabai repülőtér kifutópályája, mely pár éven belül nemzetközi szintű utasforgalommal fog rendelkezni, néhány főnél nagyobb gépeket is képes lesz fogadni. Nemzetközi repülőtér legközelebb Temesváron, Nagyváradon és Debrecenben található. (Békés Megyei Önkormányzat, 2011)

Kiemelkedő jelentőségű Békés megye termál- és gyógyvízkészlete, mely az országhatáron is túlnyúlik. Az Alföld alatt Békés megyében 70 fok feletti hévizek feltárását tudják megtenni a szakemberek, melyek a következő településeket látják el hévizekkel: Gyula, Orosháza, Gyomaendrőd, Békés, Békéscsaba, Tótkomlós, Füzesgyarmat. E településeken gyógy-, illetve termálvizeket felhasználó fürdők biztosítják a gyógyulást az ide érkezők számára.

A megyében a legfontosabb erőforrás a termőföld, mely a Körös-Maros hordalékkúpjából táplálkozott az évszázadok alatt és kedvez a szántóföldi kultúrák termesztésének. A kiváló időjárásnak és talajminőségnek köszönhetően a szántóföldi kultúrák és takarmánynövények, intenzív kultúrák egyaránt termesztethők. (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 csomópont fejlesztésével kapcsolatban hatást gyakorolhat. Megjelentek gazdasági, társadalmi, turisztikai-idegenforgalmi, demográfiai, környezeti és baleseti szempontok is.

Tanulmányunkat azokkal a legfontosabb fogalmak tisztázásával, meghatározásával kezdtük, melyek elengedhetetlenül szükségesek ahhoz, hogy a szakértők számára egyértelműek

legyenek anyagunk keretei 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)

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)

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

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

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

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

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

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

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

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, futótűzek 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

Mezőkovácsháza a Mezőkovácsházai járásban található, Dél-Békésben, Békés megye déli területén. A járás természetföldrajzi szempontból homogén, hagyományos alföldi táj, nem található a térségben hegység, sem jelentősebb eltérés az Alföldhöz képest.

Békés megyében kilenc járás található, a Mezőkovácsházai járás délnyugati szomszédságában a Makói járás helyezkedik el. Északról az orosházi, békéscsabai és gyulai járások határolják, délen pedig a romániai Arad megye területe fekszik. Délen találunk négy határátkelőt a járásban, de főúthálózati határátkelőhelye csak Battonyának van. Kisebb határátkelőhelyek települései: Gyula-Dénesmajor, Dombegyház és Elek.

A jelentős számú törekvés ellenére Békés és Arad megyék között még mindig nem megfelelően kiépítettek a kapcsolatok, bár számos határon átnyúló együttműködési programot találunk mind a 2014-2020-as, mind a tervezett 2021-2027-es ciklusban. A térség legnagyobb problémája, hogy nincs belső kohézió és gazdaságilag peremre szorult, a közlekedési helyzet pedig szintén nem segíti a fejlődést.

Mint járási központ, kiemelkedő helyzetben van Mezőkovácsháza, hiszen nagyon sok városi funkcióval rendelkezik, bár ez még mindig nem megfelelő ahhoz, hogy a lakosság minden igényét kielégítse. A térségben a legelmaradottabb települések: Pusztatölke, Magyardombegyház, Kisdombegyház és Dombiratos – ezeken a településeken még az alapfokú intézményi ellátás is hiányzik.

Határ menti város lévén a nemzetközi együttműködések kiemelkedő fontossággal bírnak. A járás (Békés megyei településként) a romániai Arad megye, Krassó - Szörény, Hunyad és Temes megyék, a szerbiai Vajdaság Autonóm tartomány, Magyarországról Békés, Bács-Kiskun, Jász-Nagykun-Szolnok és Csongrád-Csanád megye alkotta Duna-Körös-Maros-Tisza Regionális Együttműködésben (DKMT) is részt vett. Az együttműködés területeiként gazdasági, oktatási, tudományos, művelődési és sport célokat fogalmaztak meg, célul tűzték ki a helyi közösségek és helyi önkormányzatok közötti kapcsolatok fejlesztését. Békés megye kiemelkedő kapcsolatokat ápol a Békés Megyei Önkormányzat révén Bihar és Arad megyékkel.

Mezőkovácsházának a legintenzívebb kapcsolata Békéscsabával és Orosházával van, mivel Makó viszonylag távol fekszik. A legjelentősebb szolgáltatásokat, bevásárlásokat a lakosok még mindig Békéscsabán, Gyulán vagy Szegeden bonyolítják le. (Békés Megyei Önkormányzat, 2015)

Környező települések megjelölése, átmenő forgalom

A legfontosabb közlekedési út a 44-es főút, mely Kecskeméttől indulva az országhatárt érinti. Itt Gyula és Gyulavarsánd között 24 órán keresztül lehetséges az átkelés, áru- és

személyforgalmat egyaránt lebonyolítja a határátkelő. Az 5-ös számú főúthoz csak áttételesen kapcsolódik a 44-es főút, melyhez kb. 150 km megtételével lehet eljutni. Az észak-déli irányba dél felé, Csongrád-Csanád megyébe a 47-es főúton juthatunk el, észak felé ugyanezen az úton Debrecenbe mehetünk, de az északi irány viszonylag lassú, mert sok településen kell áthaladni. A legközelebbi gyorsforgalmi út az M43-as autópálya, mely bevezet a román A1 autópályába is. (Békés Megyei Önkormányzat, 2015)

1. ábra: Mezőkovácsháza területrendezési terve



Forrás: TEIR

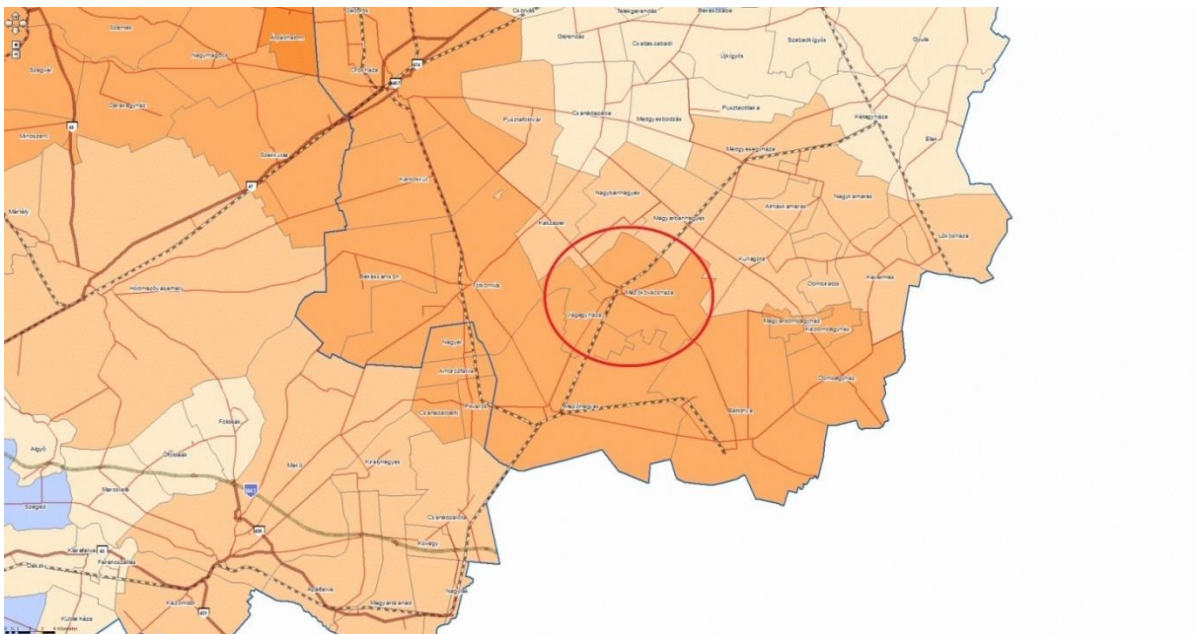
2. ábra: Mezőkovácsháza és környező települései



Készült a Területfejlesztési és Területrendezési Információs Rendszer (TEIR) segítségével a VÁTI Nonprofit Kft. Informatikai Igazgatóságán.

Forrás: TEIR

3. ábra: Mezőkovácsháza elérési ideje az autópálya csomópontig



Forrás: TEIR

Vasúti közlekedés

A vasúti kapcsolatokat a MÁV 121-es és 125-ös számú vasútvonala biztosítja. A 121-es számú Békéscsaba-Kétegyháza-Mezőhegyes-Újszeged vonal egyvágányú, de Kétegyháza és Újszeged között nincs villamosítva, úgy, mint a Mezőtúr, Orosháza, Mezőhegyes és a Mezőhegyes és Battonya közötti vonal. Békéscsaba és Mezőkovácsháza között majdnem két órát kell vonatozni, míg Szegedre 2 óra alatt lehet eljutni vonattal.

Kerékpáros közlekedés

A megyében a kerékpáros infrastruktúra folyamatosan épül, de egyelőre nagyon széttagolt és heterogén szerkezetű úttestekkel találkozunk. A településeken – főként a városokon belül– igen jó a kiépítettsége, de a vidéki térségekben nem megoldott az ezirányú közlekedés. Mezőkovácsházán nincs kerékpárút.

Gyalogos közlekedés

Megoldott a gyalogos közlekedés minden utcában, a főutcán megfelelően el van választva a gépjármű forgalomtól, az új útszéli parkolók is a gyalogosok védelmét szolgálják. Iskolaidényben legnagyobb a gyalogos forgalom, főleg a két iskola környékén és utcáinak kereszteződésében. A város területén lévő összes gyalogos- és járdaút meghaladja a 100 km-t, amelynek útburkolat fajtája döntően betonból készült.

Bel- és külterületi túrákat szerveznek rendszeresen Mezőkovácsházán, melyek a következő útvonalakat érintik:

Belterületi túrák:

„26. túra: Városháza - Csanád Vezér szobor - Római Katolikus Templom – Park - Emlék sétány, Bereczki Máté növényvédő emléktáblája - Kripta sor és régi temető öreg fákkal
Parkfürdő és kemping - Szabadidő Park - tölgyes - termálkút - Kutas-éri csatorna híd - Petőfi utca, régi iskola, Városi Könyvtár - Városháza

Távolság: 3 km. menetidő: 1 óra

27. túra Városháza - Árpád utca - Petőfi utca Szabadság utca - Ipartelepi utca - Móra utca - Kodály köz - Református Templom - Parókia - Régi iskola (nevezetes tölgyel) meleg vizes kút - temető (Jasik Lajos 48-as honvéd őrmester sírja) - Mikes utca - Rákóczi utca - Ipartelepi út - Sármezey utca - Alkotmány utca - Városháza

Távolság: 9 km. menetidő: 3 óra

Külterületi túrák:

28. túra: Útvonal: Városháza - Béla major - Kunágotai szárazér, ligeterdő - Sászáti dűlő - Református kovácsházai temető - Kunágotai szárazér bónédűlő- Mezőkovácsháza, Kaszaper műút - Babó major - Babó Lajos kastély - Érdülő-Királyhegyesi szárazér híd - Elekes tanya (3

ház) - Körforgalom (Árpád u.) - Városháza

Távolság: 9 km, menetidő: gyalog: 3 óra: kerékpárral: 1 óra

29. túra: Útvonal: Városháza - Pihenőpark - Kutaséri csatorna - Régi fácántelep – Pudlisi dűlő- Barackos út- Battonya, Mezőkovácsháza műút - Védett gyeptsáv - Szociális otthon - Királyhegyesi szárazér - Henrik major - Vígh András kereszt - Alkotmány utca - Városháza. Távolság: 8 km. menetidő: gyalog: 3 óra: kerékpárral: 1 óra.

Az útvonalakat a Marosháti túraútvonalak weboldaláról töltöttük le. (Marosháti Túraútvonalak, 2021) (Fritz, 2015)

4. ábra: Közúti balesetek száma Mezőkovácsházán

Autóbusz által okozott balesetek, 2019 (eset)	,
Gyalogos okozta balesetek, 2019 (eset)	1,
Halálos közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	2,
Íttas állapotban okozott összes közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	1,
Járművek okozta összes baleset, 2019 (eset)	6,
Járművezetők által ittasan okozott balesetek, 2019 (eset)	1,
Kerékpár által okozott balesetek, 2019 (eset)	,
Könnyű sérüléssel közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	3,
Közúti közlekedési baleset során könnyen sérült személy, 2019 (fő)	4,
Közúti közlekedési baleset során meghalt, megsérült személy, 2019 (fő)	10,
Közúti közlekedési baleset során meghalt személy, 2019 (fő)	2,
Közúti közlekedési baleset során súlyosan sérült személy, 2019 (fő)	4,
Lakott területen kívül történt összes közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	3,
Lakott területen történt összes közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	4,
Motorkerékpár és segédmotoros kerékpár által okozott balesetek, 2019 (eset)	,
Összes személyi sérüléssel járó közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	7,
Súlyos sérüléssel járó közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	2,
Személygépkocsi által okozott balesetek, 2019 (eset)	5,
Tehergépkocsi által okozott balesetek, 2019 (eset)	1,

Forrás: KSH és T-STAR adatok alapján saját szerkesztés

Jövőkép

A megye gyorsforgalmi és egyéb úthálózata jelenleg nem megfelelő, csak 2022-től lesz gyorsforgalmi úton elérhető Budapest. A településen és a járason nem halad keresztül főútvonal, az csak a térség mellékútjain érhető el. A zsáktelepüléseket nagy száma miatt fontos lenne azok bevonása az úthálózatba. A magyar-román térségi kapcsolatok hiánya abból is ered, hogy kevés a határátkelő és az oda vezető utak minősége sem megfelelő. A járásban Battonya-Tornya határátkelő üzemel folyamatosan.

Sajnos a vasútvonal tekintetében is lemaradás tapasztalható, sok helyen megszüntették a vasúti forgalmat. Dombegyházon térségi határátkelőt építettek ki, de a partner fél nyitott annak folyamatos üzemeltetésére. A meglévő Battonya - Torna határátkelő és a Békéscsaba, valamint Orosháza közötti főutak kialakítása a települések belterületének elkerülésével javasolt. Ezen főutak szétágazása Mezőkovácsházánál található.

Ha Orosháza főút felé a határátkelő és a tervezett M47-es autótút között kiépülne a kapcsolat, akkor az M47 és az M44-es utak között végre összeköttetés keletkezne. A határátkelőkhöz vezető mellékutak meghosszabbítására, illetve az egyéb mellékutak fejlesztésére lenne szükség.

Mivel a kerékpáros közlekedés népszerű a térségben, a mellékutak főúttá fejlesztése és új főutak építései ezt is figyelembe kell venni. Biztosítani kell a már létező kerékpáros nyomvonalak felé az átjárhatóságot és a főutak mellett új kerékpárutakat is ki kell alakítani.

A jövőbeli tervek között szerepel, hogy az M44-es autótút elkészül az M5-ös autópályáig, mely Békéscsaba és Kecskemét, Kunszentmárton és Szarvas relációkban lesz elérhető és ezt meghosszabbítják a gyulai határátkelőig. Az OTrT szerint az M44 autótút békéscsabai nyomvonala az elkerülő fejlesztésével alakítható ki. Az M47-es út így az M4-es autópályára és az M43-as autópályára között gyorsforgalmi kapcsolatot létesülhet Berettyóújfalu, Békéscsaba és Algyó városokon keresztül.

5. ábra: Békés Megye Területrendezési Terve



Forrás: Békés Megyei Önkormányzat (Békés Megyei Önkormányzat, 2011)

3.2. Vonatkozó stratégiák bemutatása

Mezőkovácsháza 15/2019 (XI. 12.) sz. önkormányzati rendeletében módosította a településkép védelméről szóló 26/2018. (XII. 18) sz. önkormányzati rendeletét, melyben frissítette a társadalmi és gazdasági igények alapján megjelenő korábbi elvárásokat.

7/2020. (III. 31) számú polgármesteri határozatban fogadta el a település vezetése Mezőkovácsháza Város Önkormányzata Gazdasági Programját a 2020-2024-ig terjedő időszakra. E program a helyzetelemzésen túl egy fejlesztési koncepciót is bemutat a következő területeken: településfejlesztési politika, alapelvek; városfejlesztés; környezet- és tájvédelem; informatika, e-közigazgatás; köznevelés, közművelődés, sport; szociális ellátás, egészségügyi ellátás; adózás; vagyongazdálkodás; befektetés-támogatás és településüzemeltetés; fejlesztések.

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)

6. ábra: Mezőkovácsháza város térképe



Forrás: Wikipedia

3.3. Gazdasági környezet

A járás a mezőgazdasági termelésre épít, mivel a helyi termőföldi és időjárási adottságok ezt az ágazatot támogatják. Ennek megfelelően kisebb és nagyobb mezőgazdasági cégek, őstermelői közösségek alakultak ki. Sajnos a kiváló terményminőség ellenére a feldolgozottsági szint kifejezetten alacsony, a tőke hiánya miatt a feldolgozóipar nem alakult ki megfelelően. A termény hasznosítására épült korábban a vágószárnyasok (kacsa, liba) tenyésztése, tömése, de sajnos az EU-s szabályozások és a szigorú előírások miatt a feldolgozó cég máshol folytatja tevékenységét. Ez több száz családnak adott megélhetést korábban. A település gazdaságilag minimálisan működő gazdasági térség, a vállalkozásai nem tőkeerősek és kifejezetten exportra termelő cége nincs.

Agrár- és élelmiszergazdaság

A járásban a legfontosabb gazdasági erő a mezőgazdasági termelés és a feldolgozóipar, melynek kedveznek a helyi adottságok. A földterületek aranykorona értéke 37-40 közötti. Az ipari termelés korábban sem volt meghatározó ezen a területen. A tőkeszegénység és a közlekedési helyzet sem segíti a vállalkozások modernizációját. Külső tőke bevonása révén, a feldolgozóipar fejlődésével akár önfenntartásra is képes lenne a térség. (Békés Megyei Önkormányzat, 2015)

7. ábra: Regisztrált vállalkozások számának változása Mezőkovácsházán

Civil szervezetek (dec. 31.), 2019 (db)	31,
Megszűnt vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	64,
Nonprofit szervezetek összesen (dec. 31.), 2019 (db)	38,
Regisztrált agrárgazdasági szövetkezetek (dec. 31.), 2019 (db)	1,
Regisztrált betéti társaságok (dec. 31.), 2019 (db)	34,
Regisztrált egyéni vállalkozók (dec. 31.), 2019 (db)	282,
Regisztrált főfoglalkozású egyéni vállalkozók (dec. 31.), 2019 (db)	138,
Regisztrált főfoglalkozású önálló vállalkozók (dec. 31.), 2019 (db)	350,
Regisztrált gazdasági szervezetek (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	1405,
Regisztrált jogi személyiségű vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	98,
Regisztrált korlátolt felelősségű társaságok (dec. 31.), 2019 (db)	58,
Regisztrált költségvetési szerv és költségvetési rend szerint gazdálkodó szervek (dec. 31.), 2019 (db)	9,
Regisztrált közkereseti társaságok (dec. 31.), 2019 (db)	2,
Regisztrált mellékfoglalkozású egyéni vállalkozók (dec. 31.), 2019 (db)	121,
Regisztrált mellékfoglalkozású önálló vállalkozók (dec. 31.), 2019 (db)	546,
Regisztrált nonprofit és egyéb nem nyereségérdekelt szervezetek (GFO11, dec. 31.), 2019 (db)	53,
Regisztrált nonprofit gazdasági társaságok (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	6,
Regisztrált nyugdíjas egyéni vállalkozók (dec. 31.), 2019 (db)	23,

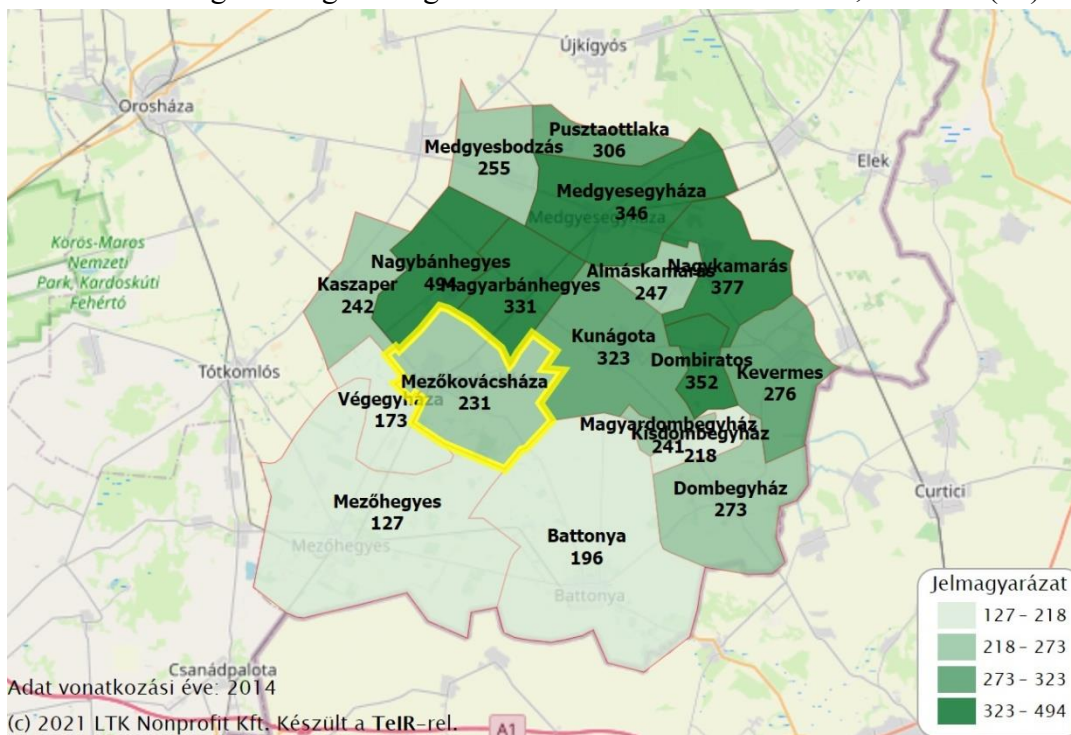
Regisztrált nyugdíjas önálló vállalkozók (dec. 31.), 2019 (db)	347,
Regisztrált önálló vállalkozók (dec. 31.), 2019 (db)	1243,
Regisztrált őstermelők (dec. 31.), 2019 (db)	557,
Regisztrált szövetkezetek (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	3,
Regisztrált társas vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	98,
Regisztrált vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	1341,
0 és ismeretlen fős regisztrált társas vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	34,
0 és ismeretlen fős regisztrált vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	147,
10-19 fős regisztrált társas vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	7,
10-19 fős regisztrált vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	9,
1-9 fős regisztrált társas vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	52,
1-9 fős regisztrált vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	1179,
20-49 fős regisztrált társas vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	4,
20-49 fős regisztrált vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	5,
50-249 fős regisztrált társas vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	1,
50-249 fős regisztrált vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	1,
Regisztrált társas vállalkozás; Adminisztratív és szolgáltatást támogató tevékenység (TEÁOR08: N)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	1,
Regisztrált társas vállalkozás; Bányászat, kőfejtés, feldolgozóipar, villamos energia-, gáz-, gőzellátás, légkondicionálás, vízellátás, szennyvíz gyűjtése, kezelése, hulladékgazdálkodás, szennyeződésmentesítés (TEÁOR08: B+C+D+E, GFO14), 2019 (db)	10,
Regisztrált társas vállalkozás; Egyéb szolgáltatás (TEÁOR08: S)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	4,
Regisztrált társas vállalkozás; Építőipar (TEÁOR08: F)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	6,

Regisztrált társas vállalkozás; Feldolgozóipar (TEÁOR08: C)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	9,
Regisztrált társas vállalkozás; Humán-egészségügyi, szociális ellátás (TEÁOR08: Q)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	5,
Regisztrált társas vállalkozás; Információ, kommunikáció (TEÁOR08: J)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	4,
Regisztrált társas vállalkozás; Ingatlanügyletek (TEÁOR08: L)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	5,
Regisztrált társas vállalkozás; Kereskedelem, gépjárműjavítás (TEÁOR08: G)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	30,
Regisztrált társas vállalkozás; Mezőgazdaság, erdőgazdálkodás, halászat (TEÁOR08: A)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	8,
Regisztrált társas vállalkozás; Művészet, szórakoztatás, szabadidő (TEÁOR08: R)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	1,
Regisztrált társas vállalkozás; Oktatás (TEÁOR08: P)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	1,
Regisztrált társas vállalkozás; Pénzügyi, biztosítási tevékenység (TEÁOR08: K)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	5,
Regisztrált társas vállalkozás; Szakmai, tudományos, műszaki tevékenység (TEÁOR08: M)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	13,
Regisztrált társas vállalkozás; Szálláshely-szolgáltatás, vendéglátás (TEÁOR08: I)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	3,
Regisztrált társas vállalkozás; Szállítás, raktározás (TEÁOR08: H)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	2,
Regisztrált vállalkozás; Adminisztratív és szolgáltatást támogató tevékenység (TEÁOR08: N)(GFO14), 2019 (db)	15,
Regisztrált vállalkozás; Bányászat, kőfejtés, feldolgozóipar, villamos energia-, gáz-, gőzellátás, légkondicionálás, vízellátás, szennyvíz gyűjtése, kezelése, hulladékgazdálkodás, szennyeződésmentesítés (TEÁOR08: B+C+D+E)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	21,
Regisztrált vállalkozás; Egyéb szolgáltatás (TEÁOR08: S)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	41,
Regisztrált vállalkozás; Építőipar - GFO14 (TEÁOR08: F)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	35,
Regisztrált vállalkozás; Feldolgozóipar (TEÁOR08: C)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	20,
Regisztrált vállalkozás; Humán-egészségügyi, szociális ellátás (TEÁOR08: Q)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	21,

Regisztrált vállalkozás; Információ, kommunikáció (TEÁOR08: J)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	13,
Regisztrált vállalkozás; Ingatlanügyletek (TEÁOR08: L)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	68,
Regisztrált vállalkozás; Kereskedelem, gépjárműjavítás (TEÁOR08: G)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	81,
Regisztrált vállalkozás; Mezőgazdaság, erdőgazdálkodás, halászat (TEÁOR08: A)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	894,
Regisztrált vállalkozás; Művészet, szórakoztatás, szabadidő (TEÁOR08: R, GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	21,
Regisztrált vállalkozás; Oktatás (TEÁOR08: P)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	20,
Regisztrált vállalkozás; Pénzügyi, biztosítási tevékenység (TEÁOR08: K)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	27,
Regisztrált vállalkozás; Szakmai, tudományos, műszaki tevékenység (TEÁOR08: M)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	53,
Regisztrált vállalkozás; Szálláshely-szolgáltatás, vendéglátás (TEÁOR08: I)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	23,
Regisztrált vállalkozás; Szállítás, raktározás (TEÁOR08: H)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	8,
Regisztrált vállalkozás; Vízellátás, szennyvíz gyűjtése, kezelése, hulladékgazdálkodás, szennyeződésmentesítés (TEÁOR08: E)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	1,

Forrás: KSH és T-STAR adatok alapján saját szerkesztés

8. ábra: Regisztrált gazdasági szervezetek száma ezer lakosra, 2011-től (db)



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

9. ábra: Mezőkovácsháza - nyilvántartott munkanélküliek száma - 2019 év

Nyilvántartott álláskeresők: férfi, 2019 (fő)	93,
Nyilvántartott álláskeresők: nő, 2019 (fő)	99,
Nyilvántartott álláskeresők összesen, 2019 (fő)	192,
Nyilvántartott álláskeresők: 0-18 éves, 2019 (fő)	2,
Nyilvántartott álláskeresők: 19-20 éves, 2019 (fő)	8,
Nyilvántartott álláskeresők: 21-25 éves, 2019 (fő)	19,
Nyilvántartott álláskeresők: 26-30 éves, 2019 (fő)	22,
Nyilvántartott álláskeresők: 31-35 éves, 2019 (fő)	13,
Nyilvántartott álláskeresők: 36-40 éves, 2019 (fő)	23,
Nyilvántartott álláskeresők: 41-45 éves, 2019 (fő)	20,
Nyilvántartott álláskeresők: 46-50 éves, 2019 (fő)	21,
Nyilvántartott álláskeresők: 51-55 éves, 2019 (fő)	21,
Nyilvántartott álláskeresők: 51-60 éves, 2019 (fő)	14,
Nyilvántartott álláskeresők: 61-X éves, 2019 (fő)	29,

Nyilvántartott megváltozott munkaképességű álláskeresők, 2019 (fő)	11,
Nyilvántartott pályakezdő álláskeresők: férfi, 2019 (fő)	7,
Nyilvántartott pályakezdő álláskeresők: nő, 2019 (fő)	8,
Nyilvántartott pályakezdő álláskeresők, 2019 (fő)	15,
Szakiskolai végzettségű nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	4,
Szakközépiskolai, technikumi, gimnáziumi végzettségű nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	62,
Szakmunkás végzettségű nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	51,
Szellemi foglalkozású nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	33,
180 napon túli nyilvántartott álláskeresők: férfi, 2019 (fő)	41,
180 napon túli nyilvántartott álláskeresők: nő, 2019 (fő)	53,
180 napon túli nyilvántartott álláskeresők összesen, 2019 (fő)	94,

Forrás: KSH és T-STAR adatok alapján saját szerkesztés

A járásban igen magas a munkanélküliség, a meglévő munkáltatók főként a támogatások miatt sokszor cserélik munkavállalóikat. A harmadik leggyengébb mutatóval rendelkező járás. A válság sem segítette az elhelyezkedést és a rossz közlekedés még azt sem segíti, hogy más városokban tudjanak ez emberek munkát vállalni. Az elmúlt időszak közmunkaprogramjai segítik a foglalkoztatást, de sokakat más városokba (Orosházára, Gyulára, Békéscsabára, Aradra) szállítanak buszokkal három műszakos munkarendben dolgozni. A nagyfoglalkoztatók szinten teljesen hiányoznak és igen magas a 180 napot meghaladó munkanélküliek száma is. (Békés Megyei Önkormányzat, 2015)

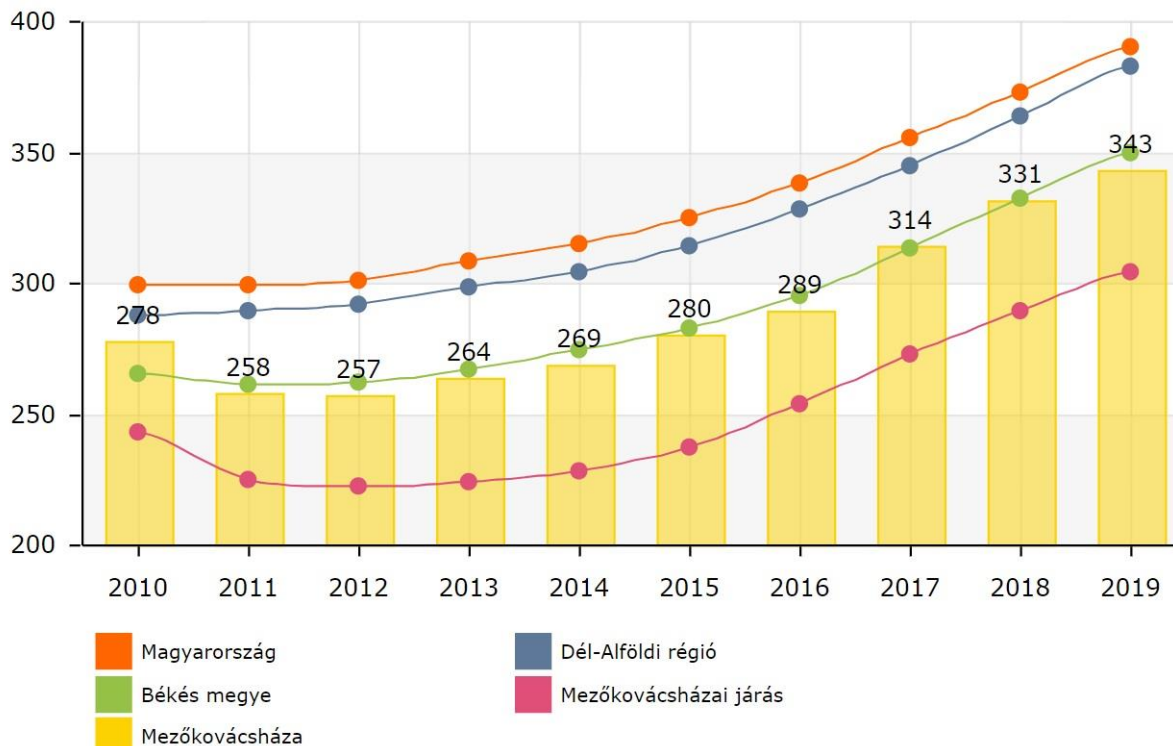
10. ábra: A járművek száma Mezőkovácsházán (2019)

Áruszállító tehergépkocsik, 2019 (db)	258,
Benzinüzemű személygépkocsik, 2019 (db)	1420,
Benzinüzemű tehergépkocsik, 2019 (db)	10,
Egyéb üzemű személygépkocsik, 2019 (db)	21,
Gázolajüzemű személygépkocsik, 2019 (db)	528,
Gázolajüzemű tehergépkocsik, 2019 (db)	253,

Lassú járművek, 2019 (db)	132,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett áruszállító tehergépkocsik, 2019 (db)	17,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett gépjárművek, 2019 (db)	122,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett személygépkocsik, 2019 (db)	89,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett személyszállító gépjárművek, 2019 (db)	95,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett tehergépkocsik (különleges célú gépkocsival együtt), 2019 (db)	17,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett teherszállító gépjárművek (különleges célú gépkocsikkal együtt), 2019 (db)	27,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett vontatók, 2019 (db)	10,
Motorkerékpárok, 2019 (db)	87,
Személygépkocsik (üzemeltető lakóhelye szerint, dec. 31.), 2019 (db)	1969,
Személyszállító gépjárművek összesen, 2019 (db)	2056,
Tehergépkocsik (különleges célú gépkocsival együtt), 2019 (db)	263,
Teherszállító gépjárművek (különleges célú gépkocsik nélkül), 2019 (db)	340,
Teherszállító gépjárművek (különleges célú gépkocsival együtt), 2019 (db)	345,
Természetes személy által üzemeltetett személygépkocsik, 2019 (db)	1917,
Vontatmányok összesen, 2019 (db)	365,
Vontatók, 2019 (db)	82,

Forrás: KSH és T-STAR adatok alapján saját szerkesztés

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

A település versenyképességét, fejlődési lehetőségeit az országon belüli periférikus elhelyezkedése mellett jelentősen gátolja a város rossz közlekedési elérhetősége mind közúton, mind vasúton. Az M44-es gyorsforgalmi út léte, a város közötti elérhetőségében jelentős javulást hoz. Az M44-es út Kecskemétre történő bekapcsolódása 2022-re várható.

Kereskedelmi szolgáltatások

Míg 2006-ban még 660 üzlet volt a járás területén, addig 2013-ban ez a szám nem érte el az 500-at, és folyamatosan csökken. Ez az eredmény Dél-Alföldön belül az alsó harmadba helyezi a Mezőkovácsházai járást. A vendéglátóipari egységek száma is csökkent a 2009-es válság hatására, itt elmondható, hogy a legtöbb vendéglátóhely Battonyán és Mezőkovácsházán található. Ezek minősége messze elmarad az elvárt szinttől. (Békés Megyei Önkormányzat, 2015)

Turisztika

A turisztika Mezőkovácsházán még nem domináns annak ellenére, hogy a gyógyvíz kiváló a településen. Itt található a Borostyán Fürdő, de a fürdő technikailag, szolgáltatásaiban és marketingjében is elavult. Nagy szükség van a fejlesztésekre, de nem állnak rendelkezésre a szükséges források. A várost és a környezetét is meg kellene ahhoz újítani, hogy minőségi életet lehessen nemzetközi szintű szolgáltatásokkal teremteni. Rengeteg kihasználatlan potenciállal bír, de ehhez tudatos fejlesztési politikára, térségi összefogásra lenne szükség. A fürdőre építve

egészség- és gyógyturizmust lehetne erősíteni, bázisa lehetne a kerékpáros, gyalogos és vadászturizmusnak egyaránt. (ITS DA Konzorcium, 2015)

Lehetséges vonzerők a városban

A közelmúltban több a szabadidő, hobbi és sport tevékenységet gyakorló szervezet jött létre. A kulturális élet egy-egy amatőr művészeti csoport köré szerveződik. A kulturális események jellemzően a hagyományörzéshez kapcsolódnak például falunapok formájában.

A terület fontos eseményei a nemzetiségi hagyományörző rendezvények, mint pl. a szerb és román nyelvű kulturális napok Battonyán. Népszerű a hímző- és díszítőművészet, több amatőr művészeti csoport is található a járáshoz tartozó településeken. Helytörténeti gyűjtemények találhatóak Dombegyháza, Kevermes, Battonya és Mezőkovácsháza településeken. A településen ezen kívül nagycsaládos egyesületet, vöröskereszt alapszervezetet, illetve polgárőr szervezetet is találunk.

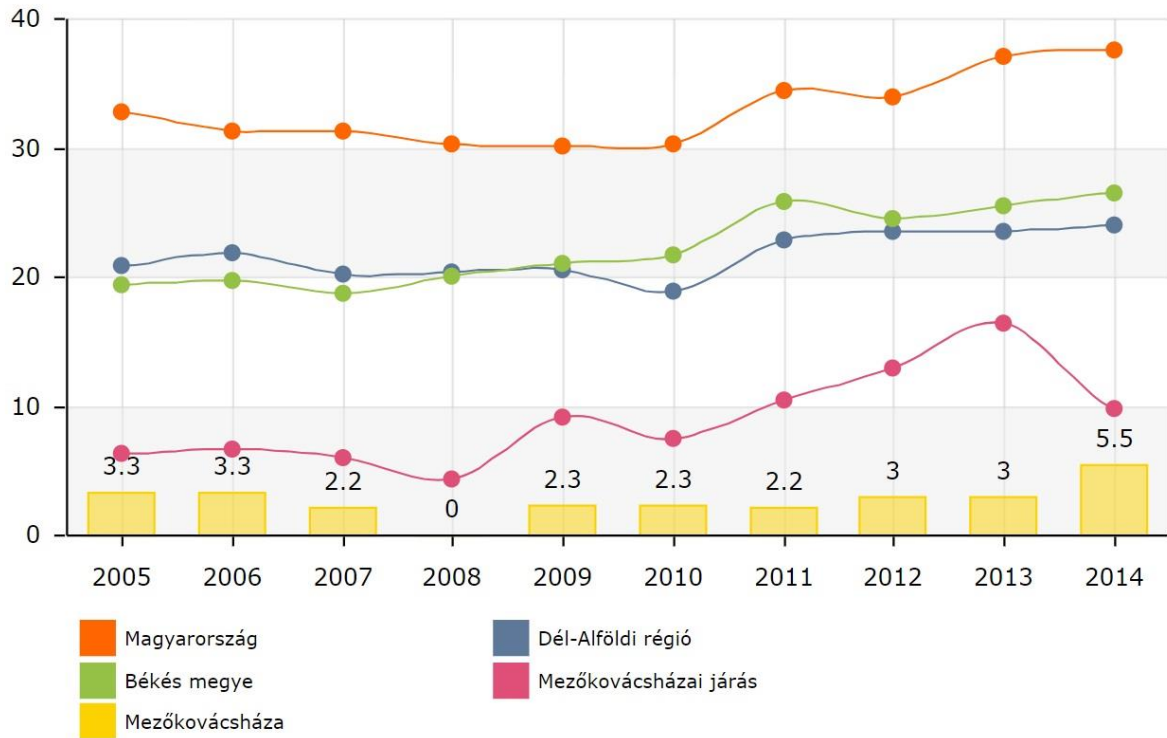
A közművelődési intézmények, művelődési házak, könyvtárak infrastruktúrája korszerűtlen. A tartalmi feladatok ellátásához igyekeznek pályázati úton forrásokat bevonni.

A település vonzerejének és népességmegtartó erejének erősítése szempontjából a minőségi, komfortos épített környezet és természeti környezet mellett legalább olyan fontos a helyi sportolási, rekreációs és kulturális programok, lehetőségek megléte, azok sokrétűsége és színvonala. A sport és szabadidős lehetőségek bővítése és minőségi fejlesztése jelentősen hozzájárul a társadalmi identitás és kohézió erősítéséhez és a város turisztikai kínálatának bővítéséhez, átfedve ezáltal más tematikus célkitűzéseket is. (Békés Megyei Önkormányzat, 2015)

Vendéglátás

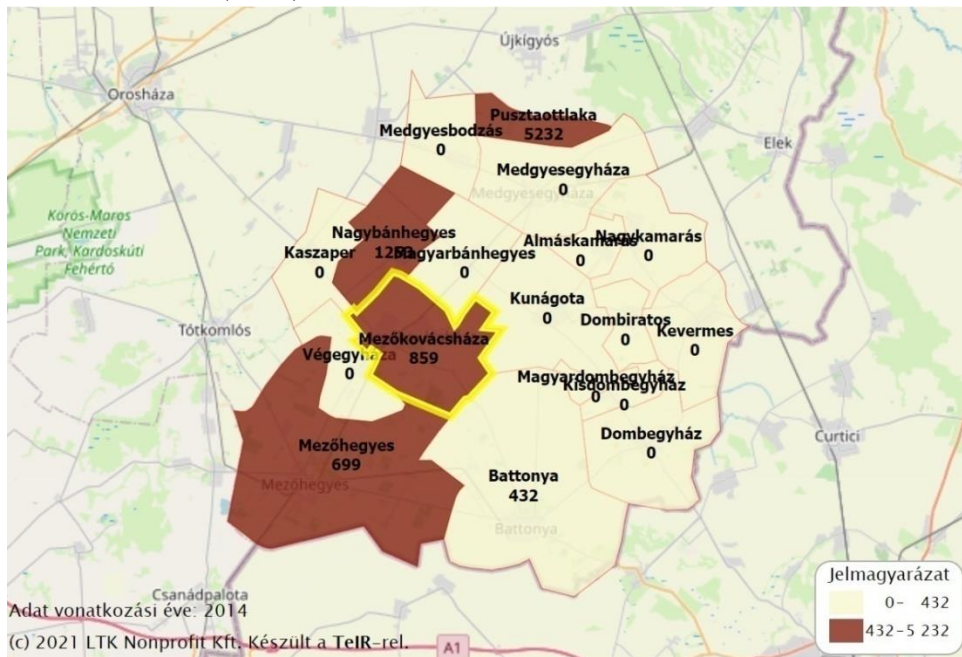
A vendéglátóhelyek száma 2013-ban 209 többségük Battonyán és Mezőkovácsházán található, azonban szolgáltatásaik minősége nem közelíti meg a nagyobb városokét. A turizmus sajnos a Mezőkovácsházai járásban elenyésző szerepet játszik. Kereskedelmi szálláshelyet Battonya, Mezőhegyes, illetve Nagybánhegyes kínál található nagyobb mértékben. (Békés Megyei Önkormányzat, 2015)

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

1. ábra: Vendégéjszakák száma a kereskedelmi szálláshelyeken a Mezőkovácsházai járásban ezer lakosra (2014)



Forrás: TEIR

3.4. Társadalmi környezet

Sajnos erőteljes szegregáció figyelhető meg Mezőkovácsházán, hiszen a település keleti, nyugati részén és Reformátuskovácsházán él az alacsony státuszú, rossz jövedelmi helyzetű lakosság jelentős része. A 2011-es népszámlálás két szegregátumot határoz meg: a keleti városrészben és a reformátuskovácsházai városrészben. E tény az önkormányzat adatai is megerősítik. Etnikailag szegregált terület nincs. A város igyekszik minden erejével biztosítani minden szolgáltatást a város minden részében és az egyenlő hozzáférés, az esélyegyenlőség és az integráció biztosításának elvét alkalmazni az élet minden területén.

A szegregáció okaként megjelenik az alacsony iskolai végzettség, a munkanélküliség, az olcsóbb és alacsonyabb komfortfokozatú lakásokban történő lakhatás, az eladósodás és a közszolgáltatásokhoz történő korlátozott hozzáférés is. (ITS DA Konzorcium, 2015)

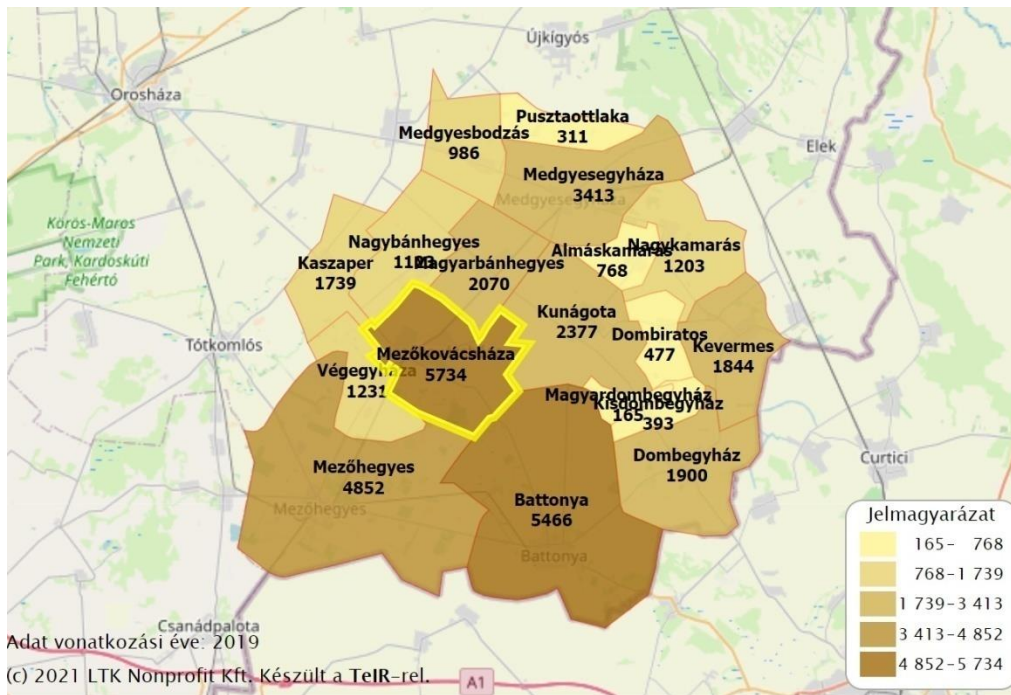
Lakosság szám alakulása az elmúlt években

A népességszám állandó lakossága 41105 fő a Mezőkovácsházai járás területén, népsűrűsége 46 fő/km². Magyardombegyházon laknak a legkevesebben, itt 250 fő alatti a létszám, Mezőkovácsháza 6200 fő feletti lakossal bírt 2013-ban.

Sokáig a járás lakossága emelkedett, a csúcspont az 50-es években volt, ekkor 77 ezer fölötti népességgel is bírt. A 2000-2013-as évek között a lakosság 14%-a eltűnt: elhunyt vagy elköltözött. A járásban a nagy- és középvárosi szint teljesen hiányzik, a járási székhelyen, Mezőkovácsházán élnek a legtöbben, de itt is erőteljesen csökken a lakosság szám. Mezőkovácsházát Battonya és Mezőhegyes követi lakosság számában, de ezek is már csak közel 5000 fős települések. A térségben óriásfalvak és kis mezővárosok voltak a megszokottak, de mára eltűntek az 5000 fő feletti óriásfalvak – ezek vagy városok lettek vagy nagyon lecsökkent a lélekszámuk. Megjelentek viszont az 500 főnél kisebb létszámú aprófalvak. Ilyen Magyardombegyház, Kisdombegyház, Pusztáotlaka és Dombiratos is. (Békés Megyei Önkormányzat, 2015)

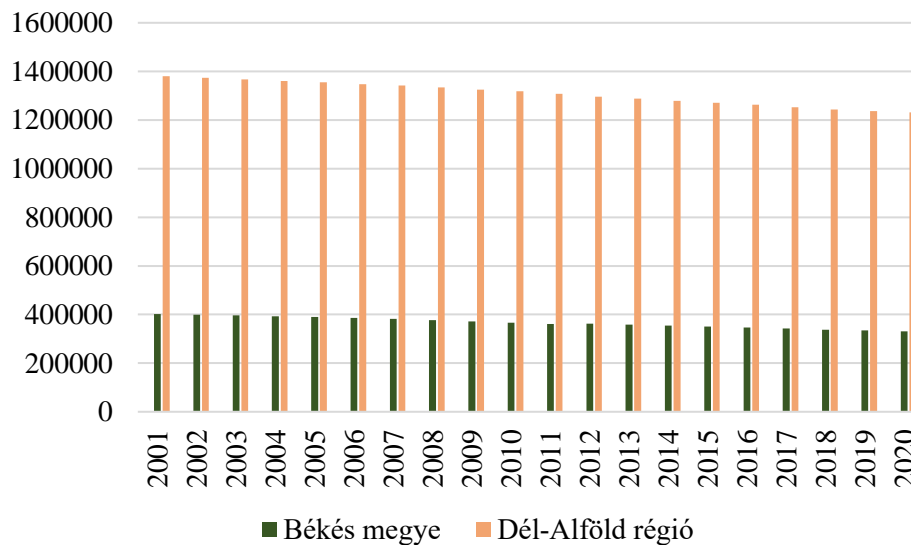
Az elmúlt években a járás lakosság száma folyamatosan csökken, melynek jelentős oka a vándorlás. Az elvándorlások száma az 1980-as évektől haladja meg a bevándorlók számát. Sajnos az elvándorlás intenzíven emelkedik, évtizedenként nagyjából 4-5000 fő hagyja el a járást. A lakosságcsökkenés további oka a természetes fogyás, a halálozások és az, hogy a halálozások meghaladják az élve születések számát. (ITS DA Konzorcium, 2015)

2. ábra: Mezőkovácsháza város lakónépessége



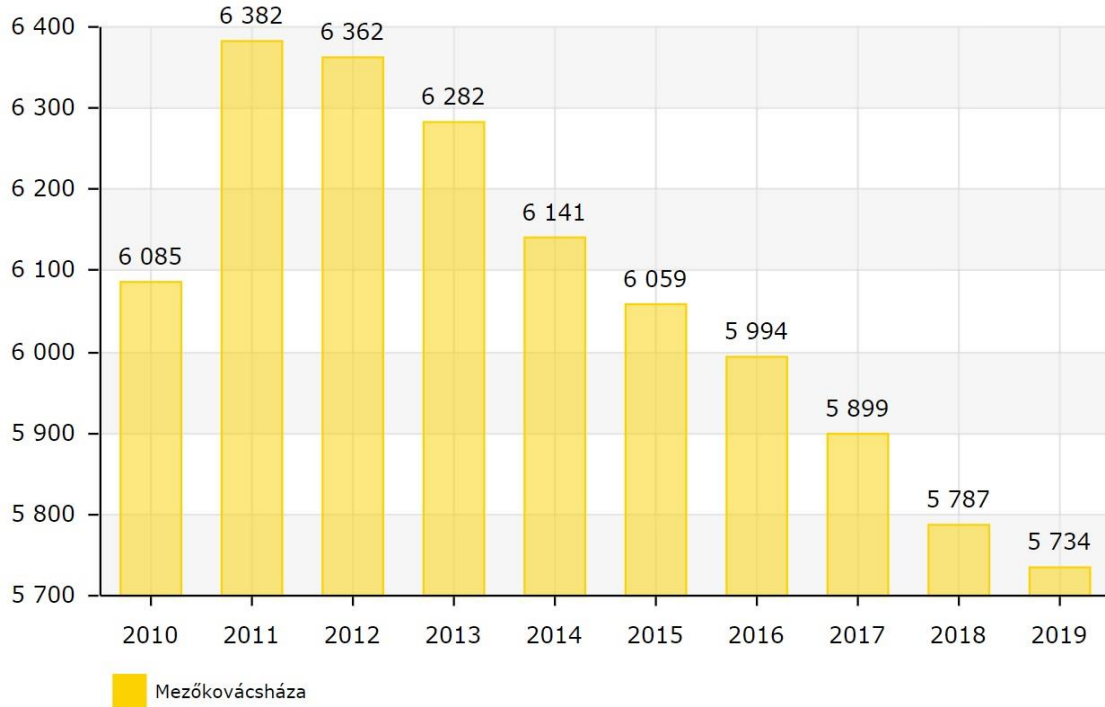
Forrás: Lechner Nonprofit Kft

3. ábra: A Dél-Alföld és Békés megye lakosságának alakulása (1990-2020, fő)



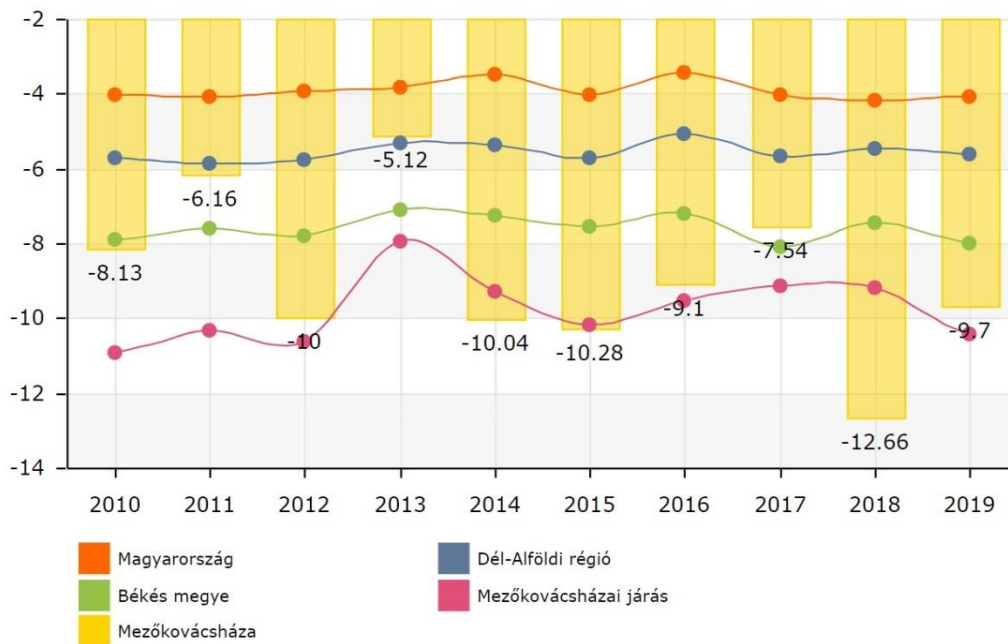
Forrás: KSH adatok alapján saját szerkesztés

4. ábra: Mezőkovácsháza város lakosság száma (2010-2019)



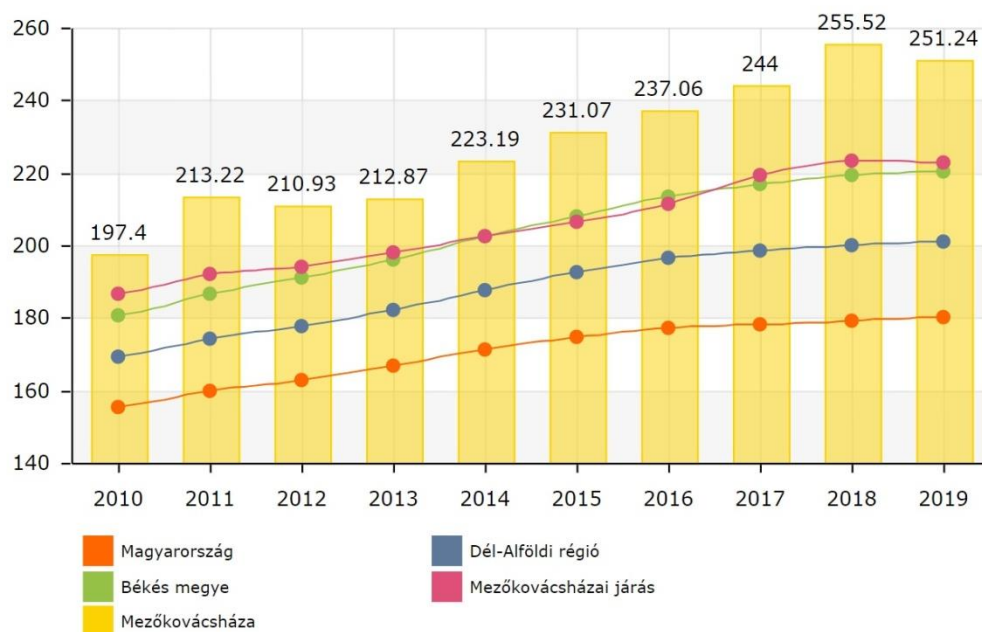
Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

5. ábra: Természetes szaporodás és fogyás (ezrelék)



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

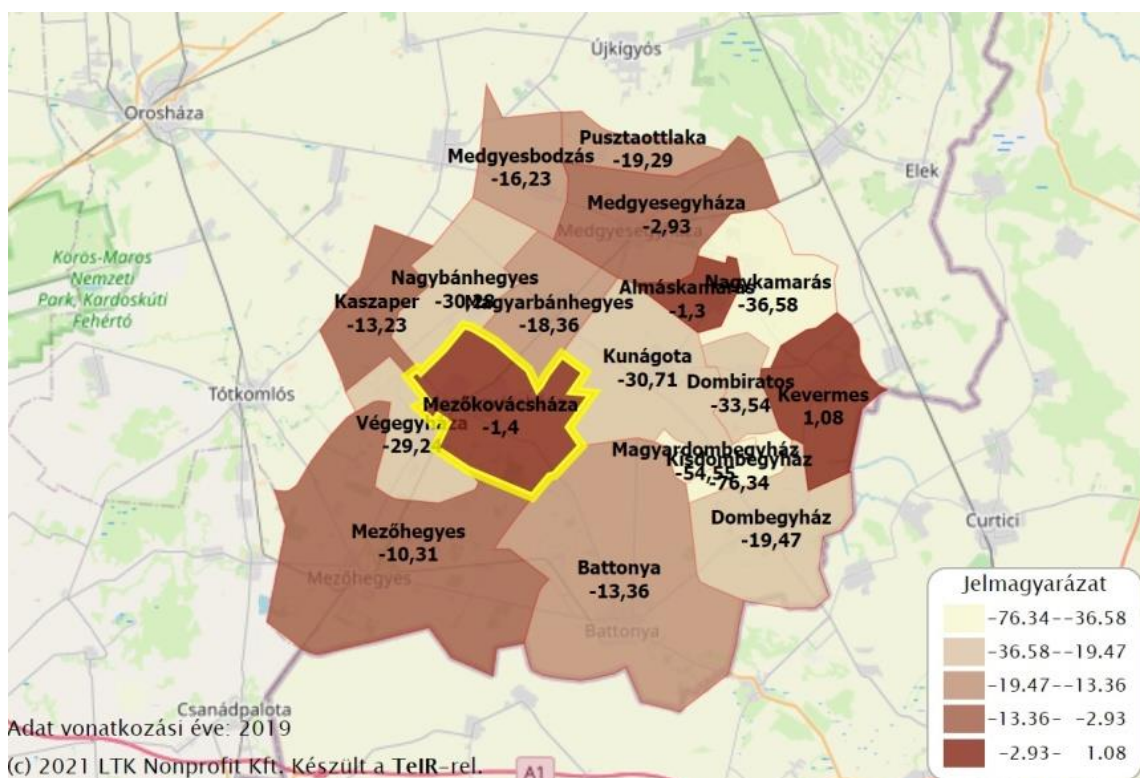
6. ábra: Mezőkovácsháza város öregedési mutatója



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

A Mezőkovácsházai járást komoly elöregedés jellemzi, az idős korosztály aránya erőteljesen meghaladja a fiatal korosztály arányát. A térségben a legrosszabb értékkel a Sarkadi járás bír, de kiemelkedően alacsony a megyei és az országos adatokhoz képest is.

7. ábra: Vándorlási egyenleg (ezrelék)



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

3.5. Környezeti alapadatok

Elérhetőség

A Mezőkovácsházai járás nem rendelkezik sem nemzetközi, sem belföldi főútvonallal. Gyakoriak a földutak, a leromlott állapotú burkolatú utak. Sem a térség fekvése, sem az utak minősége nem segíti a közlekedést. A fővárost közel 3 óra alatt lehet elérni közúton, a vasúti elérés Orosházára 50 perc, Békéscsabára 1 óra 40-55 perc, így látható, hogy vasúton a fővárost elérni közel fél napba telik. (ITS DA Konzorcium, 2015)

Természeti és kulturális örökség Mezőkovácsháza városában

Természeti környezet tekintetében a településen van helyi löszgyepsáv, mely 4443-as közút szélén a 4-es és 5-ös km között található, de már csak a korábban kiterjedt löszrét maradványa található meg néhány védett növény- és állatfajjal. E fajok és társulások a mezőgazdasági művelés miatt tűntek el, ma útszéleken, töltések mentén vannak kisebb foltok, melyek védettek. Jelenleg öt védett növény- és néhány védett állatfaj fordul elő. (Hir6.hu, 2017)

Kulturális örökség terén megállapítható, hogy Mezőkovácsháza nem rendelkezik sok köztéri szoborral, emlékművel, de ezek közül kiemelkedik a 2000-ben felállított Csanád vezér szobra,

mely Széri-Varga Géza alkotása. A második alkotás a II. világháborús emlékmű, melyet Corvus Kora Róbert készített el, és 1993-ban került felállításra. Említésre méltók még az I. világháborús emlékmű, melynek felállítási ideje ismeretlen. illetve a Kalocsa Róza Művelődési Központ és a régi mozi előtt kialakított Történelmi Emléksétány.

Kiemelkedő még a településen Jankó Mihályné munkássága, aki a népi díszítőművészet egyik megmentője, tagja a Békés Megyei Népművészeti Egyesületnek. Alkotásait rendszeresen bemutatják szerte az országban és munkásságáért a népi iparművész címet is kiérdemelte.

Kiemelkedő a Borostyán Gyógyvíz, melyet az akkori Népjóléti Minisztérium igazgatósága 1988-ban gyógyvízzé nyilvánított. A kiemelkedően magas, 72 fokos víz ásványi anyagokban gazdag. A minősített gyógyvíz alkalmas reumatikus, mozgásszervi és nőgyógyászati problémák kezelésére is.

Épített környezet kategóriában a legjelentősebb a Tájház, mely 2014-ben került a Mezőkovácsházi Városi Könyvtár gondozásába. A mezőgazdasági épületek, góré a 20. század eleji polgári hangulatot idézik. A Tájház otthont ad a város néprajzi gyűjteményének, időszaki kiállításoknak, de egyéb foglalkozásoknak, táboroknak, de különböző szabadtéri rendezvények helyszíne is. (Hir6.hu, 2017)

Természeti környezet

Mezőkovácsháza területén, az alföldi löszön jellemzően feketeföldek találhatók, a térség talajai mezőgazdasági szempontból kedvezőek, az ország legtermékenyebb talajai közé sorolhatók.

A mészlepedékes csernozjom talajok 52%-a réti csernozjom, 32%-a mélyben sós réti csernozjom, a többi szolonyeces és mészlepedékes réti csernozjom. Emiatt leginkább a búza, kukorica, cukorrépa és a lucerna termeszthető a térségben. A terület jelentős hányada gyenge víznyelésű, ez alól csak a délen fekvő területek képeznek kivételt. (Békés Megyei Önkormányzat, 2015)

A Mezőkovácsházi járás közel 100 méteres tengerszint feletti magasságon terül el, melynek teljes területe lösziszappal fedett síkság a marosi hordalékkúpon. Domborzata alacsony árvízmentes síkság, ahol nagyobb buckák vannak, ott is a laposok rossz elfolyásúak. A terület a növénytermesztés számára a legideálisabb. Battonya alatt gránit alapú hegység található. Szénhidrogénben gazdag Végegyháza, Battonya és Kaszaper, ahol finomodó felszíni üledék jelenik meg, sok helyen lösz és homokos lösz a talajtakaró réteg. A kiszáradt folyómedrek feltöltődtek és itt a mélyedésekben réti agyagot, agyagos iszapot találunk. (Békés Megyei Önkormányzat, 2015)

Éghajlat

A járásban meleg, száraz éghajlat a domináns, a napfénytartam éves mennyisége kicsivel 2000 óra fölött van, az éves középhőmérséklet 10,4 körüli, a vegetációs időszakban 17,4 C fok körüli. 198 fagymentes napot számolhatunk, az évi hőmérsékleti maximumok átlaga 34 C fok, a minimum -17 C fok. A csapadékösszeg átlagosan 575 mm évente, a vegetációs időszak alatt ebből 340 mm között esik átlagosan. Ez az időjárás a hőigényes és közepes vízigényű növények számára ideális. (Békés Megyei Önkormányzat, 2015)

Vízrajz

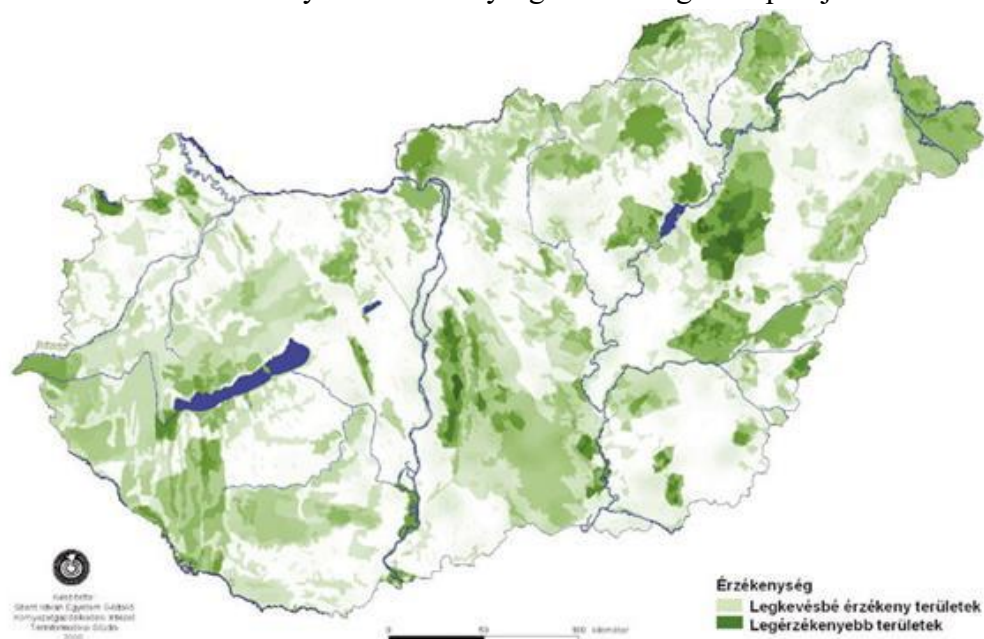
Vízrajz szempontjából a járás a Tisza vízgyűjtőjéhez tartozik, azon belül a Hármas-Körös vízgyűjtőjéhez, a Kurca vízgyűjtőjéhez és a Maros vízgyűjtőjéhez, melyek a Körös-vidéki Környezetvédelmi Igazgatósághoz és az Alsó-Tisza-vidéki Környezetvédelmi és Vízügyi Igazgatósághoz tartoznak.

A legfontosabb szerepe a vízkészletek alakulása kapcsán a Körösöknek van, a Maros csak áttételes jelleggel bír, hiszen a mellékvizei haladnak csak a járás területén. Románia területén lévő hegyvidéken található a Körösök vízgyűjtő területének nagyobbik fele. A román beavatkozások a természetes lefolyási viszonyokat megváltoztatták, az árterek beszűkültek, a burkoltsági arányok változtak, így nyáron a vízkészletek csökkennek. Ennek következtében a Közép-Tisza vízgyűjtő keleti oldalán lévő terület vízhiányos terület.

A legjelentősebb vízfolyás a Száraz-ér, mellékvizei a Cigányka-ér, a Kutas-ér és a Tótkomlós-éri csatorna. A csatornáknak kizárólag csapadékos időszakban található víz. A talajvizet általában 2-4 méter között találjuk, mennyisége jelentős a felszíni hordalékkúp miatt. Sajnos a rétegvíz kevés, a kutak vízhozama alacsony, mélységük 100-200 méter között változik. Három településen (Mezőkovácsházán, Nagybánhegyesen és Végegyházán) található hévíz.

A Mezőkovácsházai járásban nincs nagyobb vízgazdálkodási terület, ide legfeljebb a kisebb halastavak kerülhetnek. Vannak azonban kisebb csatornák és erek. A rétegvizek sajnos a megengedett határértéknél kétszer több arzént tartalmaznak, a vízminőség-javító program célja ennek csökkentése. A járásban az ivóvíz minősége a legjobb Kaszaperen és Kunágotán, ahol nem jegyeztek szennyeződést. (Békés Megyei Önkormányzat, 2015)

8. ábra: Környezeti érzékenység az élővilág szempontjából



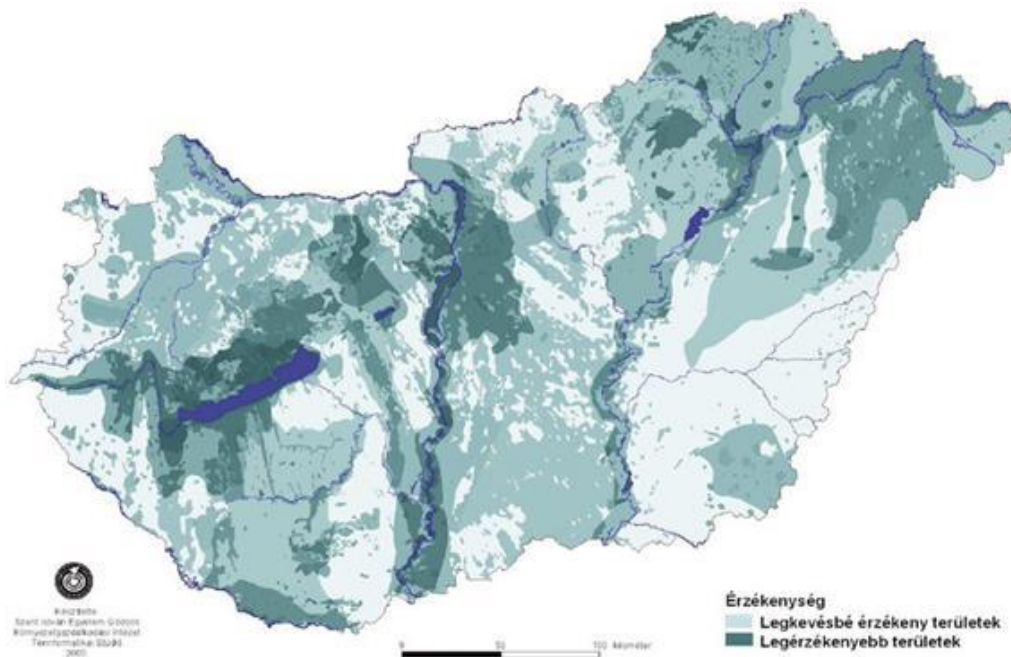
Forrás: Ángyán József (Ángyán, 2003)

Élővilág

A kedvező adottságok miatt felszántották a járás teljes területét, e mellett csak lakott területeket találunk, szinte nincs természetes vízfolyás. Sajnos a terület erdőben szegény, néhol találunk erdőtársulásokat, melyek fajokban szegények. Pozitívumként leírható, hogy az özönnövényekkel való fertőzöttség alacsony. Az eredeti löszsztyeppe csak ritkán, az utak mentén, a vízfolyások peremén található.

Növénytani értéként megjelenik a szennyes ínfű, a gór habszegfű, a vetővirág, a kék atracél, a mirigyes kakascímer, a csajkavirág. Két sztyeppecerje élte túl a művelést, a törpemandula és a parlagi rózsza. A fajok száma nem haladja meg a 800-at, melyekből 20-40 védett. (Békés Megyei Önkormányzat, 2015)

9. ábra: Környezeti érzékenység a vízbázis szempontjából



Forrás: Ángyán József (Ángyán, 2003)

Környezetvédelem

Környezetvédelmi szempontból az értékek nagy része elpusztult vagy károsodott az intenzív tájhasznosítás miatt. A megmaradt értékeket hazai egyezmények vagy nemzetközi jogszabályok védik. A Mezőkovácsházai járást a Körös-Maros Nemzeti Park Igazgatósága irányítja, mivel Natura 2000 terület található a térségben a Száraz-ér melletti területeken ill. Dombegyháza térségében.

Fokozottan védett természeti területek

Battonyától északra található Mezőkovácsháza határában és fokozottan védett a Tompapusztai löszgyep, mely 21 hektáron terül el, ez 1989-ben lett védett. A területen 274 növényfaj előfordulása ismert, többségük a löszpusztás rétegekhez kapcsolódik. Kiemelkedő, hogy az országban tíz helyen található nyugati földikútya itt megtalálható.

A Mezőkovácsházai járásban megtaláljuk az ökológiai folyosót és magterületeket is, de utóbbi csak Battonya térségben jelenik meg. A vízfolyások melletti területek és az erdőterületek adják az ökológiai folyosókat. Mezőkovácsháza, Végegyháza, Medgyesegyháza, Kisdombegyház, Dombegyház, Battonya és Mezőhegyes településeken vannak nagyobb területű ökológiai folyosók. Pufferterület csak Pusztatölkán található. (Békés Megyei Önkormányzat, 2015)

A talaj védelme

A talajokat tekintve a járásban nagyon sok nitrátérzékeny terület található. A mezőgazdasági terület nagy hányada szántóföldi művelésre alkalmas szántó besorolású. A kiváló minősítés miatt és szántóföldi hasznosítás végett a nagy kiterjedésű, homogén monokultúras művelés a meghatározó, melyeket ritkán tagolnak erdősávok, fasorok. Hasznos volna az erdősávok jelenléte, mert kedvezően befolyásolná a mikrokörnyezeti állapotot és a termésátlagra is jó hatása volna. Törekedni kell arra, hogy sokkal inkább megkösse a területet a fasorok többsége.

Sajnos a nagyüzemi termelés sajátossága, hogy lesodorják a felső termőréteget, így a defláció komoly probléma. Növekedett a talajterhelés, a talajok szennyezése a növényvédő szerek, a kenőolajok és az üzemanyagok miatt. Fel kell hívni a gazdák figyelmét, hogy fokozottan figyeljenek a talajszennyező anyagokra, a növényvédő-szerekre és a nitrát-szennyeződések megelőzésére. Több helyen látni a külterületi utak esetében jelentős tavakat a nagyobb esők után, mivel nem oldották meg a vízelvezetést. Ilyen esetben a kikerülések jelentős négyzetmétereket vesznek el az értékes termőterületekből.

A talajszennyezés kapcsán a másik szennyező a lakosság, aki a szennyvízhálózatra csak alacsony számban kapcsolódik és a lakossági derítőkől a talajba sok szennyvíz kerül. (Békés Megyei Önkormányzat, 2015)

4. Fejlesztési igény megalapozása

4.1. Helyzetértékelés

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

A település kiváló természeti adottságokkal rendelkezik, meglévő adottságai jól fejleszthetők. A meglévő infrastruktúra fejlesztéseivel és a zöldfelületek bővítésével meg lehet őrizni a kiváló környezetet. Így elő tudjuk segíteni a kedvező életkörülményeket és a helyiek számára a kiváló életteret. A járás egyéb önkormányzataival jó az együttműködés a külterületi utak korszerűsítése kapcsán, közös lobbifolyik a város közút-fejlesztéseiért és azért, hogy bekapcsolják a települést az ország vérkeringésébe.

Kemény harcok folynak a Makó-Gyula útvonal korszerűsítésére, hogy el lehessen érni akár a gyulai kórházat, akár az M43-as autópályát. A város elérni a Battonya-Kunágota-Békéscsaba relációjú útvonal felújítását és a minőségének javítását. (Mezőkovácsháza Város Önkormányzata, 2020)

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.

10. ábra: Mezőkovácsháza város SWOT-analízise (Mezőkovácsháza Város Önkormányzata, 2020)

Erősség	Gyengeség
<ul style="list-style-type: none"> - szakképzett humán erőforrás a háttérszolgáltatásokhoz - kiváló termőföldek - mezőgazdaság - alacsony a talajvíz - kevés a szennyező ipari létesítmény - meglévő Natura 2000 területek - kiépített a közmű - szakképzett humán erőforrás - jó földrajzi elhelyezkedés megyei viszonylatban - szabadidős lehetőségek 	<ul style="list-style-type: none"> - elvándorlás és elöregedés - alacsony a képzettség - közműhálózatot kevesen használják - csökken a népesség - alacsony kutatás-fejlesztés - foglalkoztató központok hiánya - gyenge versenyképesség és turisztika - kevés működő vállalkozás - kevés nagy foglalkoztató - a mezőgazdasági környezetterhelés magas - kevés erdő

<ul style="list-style-type: none"> - közigazgatás központi intézményei helyben vannak - járásközponti státusz - középfokú oktatás - határmentiség, Arad közelsége - termálvíz, gyógyvízkincs - apróvadásban gazdag - védett értékes területek (Száraz-ér) 	<ul style="list-style-type: none"> - leromlott önkormányzati intézmények és lakások - a fürdő és kemping kihasználatlan - rossz a termálkút állapota - magas adóhátralék és kintlévőség - elmaradott a gazdaság - egyes irányokba rossz a tömegközlekedés - elavult IT kultúra - fiatal, szakképzett humán erőforrás elmegy, nincs utánpótlás.
Lehetőség	Veszély
<ul style="list-style-type: none"> - erdőtelepítés, biomassza hasznosítása - turisztikai attrakciók - termálvízkincs - vállalkozások száma - geotermia felhasználása - napenergia hasznosítása - sok eladó ingatlan - járási összefogás erősítése, hagyományok teremtése, fenntartása - oktatás-kulturális központtá válni - mezőgazdasági feldolgozóipar telepítése, - felhagyott iparterületek használata - iparterületek kihasználása - fásítás, erdősítés, vadászat - szennyvízhálózat, közművesítés 	<ul style="list-style-type: none"> - alacsony bérek - munkanélküliség, eltartottság - klímaváltozás, földrengés, belvízveszély - veszélyes üzemek - előregedés, elvándorlás növekedése - termelők kiszolgáltatottak - határmentiségből eredő állatbetegségek, környezeti szennyezés - leáll a termálvízkút - megszűnnek a gazdálkodási egységek - csökken a fizetőképes kereslet - nyitott határ miatt megnövekszik a bűnözés - elsivatagosodás veszélye - talajszerkezet romlása - szellemi kiürülés - a szolgáltatási szükséglettel bírók fizetése képtelensége - infrastrukturális elmaradottság - a magasan képzett emberek elvándorlása

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

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

Kínálati oldal

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

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

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

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

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

A kínálati oldal részéről biztosítandó kommunikáció

A kivitelezés előtt 2-3 hónappal javasolunk 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 elkerülhetők 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: e partnerek körében a mezőgazdasági társaságok, illetve az átmenő forgalom használja majd a leginkább a körforgalmat. Az M44 és M43 átmenő forgalom Makó-Békéscsaba irányába jelentős lehet, de a helyi forgalom gazdasági téren nem releváns a mezőgazdasági vállalkozások kivételével.

Mezőgazdasági vállalkozások: A 180 főt integráló Új Alkotmány Mezőgazdasági Szövetkezet több ezer hektáron gazdálkodik, ami azt jelenti, hogy komoly gépparkkal és szállítókapaacitással használja az utakat. 50 hektárnál nagyobb területen e mellett kb. 20 fő gazdálkodik teljes gépparkkal, míg 1700 fő körüli létszám őstermelői igazolvánnyal bír. Az ország legjobb minőségű termőföldjei kapcsán látható, hogy a vegetációs időszakban teherautók és mezőgazdasági járművek sora található e kereszteződésben.

Tanulók: a körforgalom közvetlen közelében három oktatási intézmény (egy általános iskola, egy középfokú intézmény és egy kollégium) található. Közvetlen szomszédságában van a buszforduló, ahonnan és ahova a tanulók érkeznek. A jelentős átmenő forgalom főként reggel és kora délután nagy problémát okoz és az átkelés sokszor nagyon nehéz a megemelkedett gépjármű-forgalom miatt.

Turisztikai szereplők: bár a turisztikai attrakciók száma szerény, ennek ellenére a fürdő, illetve a csillagtúrát megvalósító gépjárművel rendelkező átutazók száma magas. Emellett a kerékpáros forgalom a városban erős a szerény jövedelem, illetve a szokások miatt. A kerékpáros, gyalogos és az autóforgalom kereszteződéseinek a megoldása a legfontosabb, hogy mindenki biztonságban érezhesse magát.

Környező lakosság: Mezőkovácsháza térségi központ. A Lidl, a Coop boltok, a mezőgazdasági boltok, a környező oktatási és közművelődési intézmények, illetve a kormányhivatali épület olyan központi területté tette a kereszteződést, mely jelenleg és a jövőben is központi szerepet fog betölteni. A megforduló lakosság száma 15-20.000 fő közötti.

11. ábra: Stakeholder analízis

Érdekeltek	Jellemzők	Közvetlen hatás	Közvetett hatás	Fontosság	Motiváció / siker kritérium
Külső érdekeltek (környező települések lakossága, turisták,	Lakosságszám, vállalkozók száma, stb.	Balesetveszély elkerülése, menetidő lerövidül	Térségi szerep fejlődik	Kiemelkedő	Kevesebb baleset, csökkenő menetidő

külső gazdasági szereplők, megyei önkormányzat, stb.)					
Belső érdekeltek (helyi lakosság, helyi gazdasági szereplők, önkormányzat)	Lakosságszám, vállalkozók száma, stb.	Mezőgazdasági gépek útszennyező hatása csökken	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,

- dűcolat naponkénti ellenőrzésére, továbbá ezen túlmenően is szükség szerint, pl. nagyobb záporokat követően,
- dűcolat 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.

12. 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)

13. ábra: A projekt kockázati típusai és értékelésük

A kockázat megnevezése	Bekövetkezés valószínűsége	A projektre gyakorolt hatása	Összegeben
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

5. Helyzetértékelés, konklúziók

Mezőkovácsháza adottsága, elérhetősége, közigazgatása, kistérségi szintű szolgáltatása a kistérségben jelentős versenytényezőt jelent. Látni kell, hogy a térség demográfiai helyzete nem kedvező. A lakosságszám csökkenése, az elöregedés tendenciája azt mutatja, hogy egyelőre nem szívesen laknak itt az emberek. Olyan szolgáltatásokat célszerű a településre hozni, melyek mind az értelmiségi réteget, mind a kétszemes munkás réteget célozzák. E mellett a mezőgazdasági termelés megfelelő minősége mellett meg kell jelennie feldolgozó üzemeknek. Amíg nagyobb tömegek fogadására – néhány száz fő – alkalmas vállalkozás nem jelenik meg a térségben, addig buszokkal fogják elszállítani a lakosságot Békés megye nagyobb vállalkozásai (Linamar, Doherty, Csaba Metal, stb.) számára és sok esetben Békéscsabán, Gyulán, Orosházán találnak majd új otthonra.

A település hosszú távú célja az életminőség javítása a helyi gazdaságok versenyképességének fokozásával, a helyi foglalkoztatási szint emelésével. A település tervezi az infrastruktúra fejlesztését, a helyi adórendszer preferenciáinak átalakítását, a befektetések elvi lehetőségeinek megteremtését is.

A belterületi úthálózat fejlesztése kapcsán a gazdasági programban tervezik a burkolatlan utak jelentős számú csökkentését, az utak felújítását, valamint a Tárház megközelítését célzó, és a lakóházakat elkerülő új út megépítését is.

A buszos tömegközlekedés meghatározó tényező a településen, így az autóbusszállomás jelenléte is indokolja a körforgalom megépítését. Az Alkotmány és Árpád utca kereszteződésében találhatóak a legfontosabb létesítmények, a parkolók, illetve a kerékpáros forgalom is itt halad keresztül.

Mezőkovácsháza átfogó céljai között meghatározó település népességmegtartó erejének erősítése, a népesség csökkenésének lassítása, amely a város vonzerejének növelésével érhető el. Ez egyrészt az élhető városi környezet megteremtésével és fenntartásával, vonzó rendezvényekkel, programokkal, települési közösség kohéziójának, identitásának erősítésével érhető el. Az elvándorlás mérséklésének, a kvalifikált, fiatal lakosság megtartásának és letelepedésének másik meghatározó szegmese a város gazdasági potenciáljának további erősítése, helyi foglalkoztatási lehetőségek bővítése, minőségi munkahelyek létrehozása lehet, amely magasabb technológiájú és innovatív iparágak, a minőségi turizmus szolgáltatásai, valamint egyéb magas szintű szolgáltatások megtelepedése révén biztosítható. A cél érdekében szükséges a gazdaságilag prosperáló vállalkozások humán kapacitásának fejlesztése, a munkaerőpiac igényeinek megfelelő képzések megvalósítása.

6. Fejlesztési javaslatok

Mezőkovácsháza fejlesztési iránya egyértelműen a mezőgazdasági alapú feldolgozóipar, azon belül az élelmiszeripar. A nem helyben, hanem a megye, vagy akár az ország egyéb városaiban feldolgozott gabonafélék csökkentik a térség értékteremtő képességét. A másik irány a termőföldeken történő intenzív kultúrájú termelés lehetne. A magas hozzáadott értékű mezőgazdaság, a hozzáadott emberi tőke mind segítheti a térséget az adóbevételek növelésében. E folyamathoz aktívabb gazdaságpolitikai szerepvállalás, dinamikus településvezetés és településmarketing, valamint kiemelkedő úthálózat szükséges a humán erőforrás minőségének fejlesztésével.

Munkaerő

Mezőkovácsházán 2019-ben bezárt a Pannon-Lúd Zrt., mely a maga 400 fős létszámával jelentős űrt hagyott maga után. E bezárást nem követte semmilyen jelentősebb vállalkozás betelepítése. A munkaerő jelentős részben Békéscsabára, Orosházára, Mezőhegyesre jár dolgozni, de még mindig nagyon sokan a mezőgazdaságból élnek, illetve a háztáji gazdaságból egészítik ki megélhetésüket. Az Új Alkotmány Mezőgazdasági Szövetkezetbe beintegráltan gazdálkodik kb. 180 fő, akik 1-10 ha saját földterületet művelnek. A rendelkezésre álló munkaerő mennyisége megfelelő lenne, minősége azonban egyre romlik, mivel a korszerű termelési tényezők, a munkakultúra megismerésére nincs lehetőségük. Olyan szolgáltatásokat célszerű a településre hozni, melyek mind az értelmiségi réteget, mind a kétkezi munkás réteget célozzák.

Mezőgazdaság

Tekintettel arra, hogy a mezőgazdaság Mezőkovácsháza vonatkozásában egy meghatározó jelentőségű húzóágazat, ennek fejlesztése érdekében tovább kell erősíteni az együttműködést az érintett szereplőkkel (gazdálkodókkal). Az eredményes és modern mezőgazdasági tevékenység folytatásához nélkülözhetetlen az öntözési rendszerek fejlesztése és elterjedésük elősegítése, ebben a vonatkozásban is lehetne támogatni, ösztönözni a gazdálkodókat. E mellett a mezőgazdasági termelés megfelelő minősége mellett meg kell jelenítenie feldolgozó üzemeknek.

Tőke

Az önkormányzatnak nincs számottevő befolyása a vállalkozások tőkeellátására, ugyanakkor a tapasztalat azt mutatja, hogy a helyi fejlődő, növekedő vállalkozások mellett még mindig jelentős a város tőkeimport igénye. Ebből kifolyólag szükséges a közvetítő intézményekkel (KVAOSZ, HIPA, stb.) való jó kapcsolatok ápolása, a tájékozottság biztosítása, annak érdekében, hogy az érdeklődőket és a gazdasági szereplőket helyi szinten megfelelő információkkal tudják ellátni. Ugyanilyen fontos, hogy folyamatosan épülni, terjeszkedni tudjanak a vállalkozások, ehhez pedig az kell, hogy a helyi építési szabályozás jól reagáljon vállalkozások építési, beruházási igényeire.

Technológia

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

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

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

Információ

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

14. ábra Mezőkovácsháza, Békéscsaba és Gyula elérhető szolgáltatásai

	Mezőkovácsháza	Békéscsaba	Gyula
Lakosság (fő; 2021)	5051	58517	29854
Szórakozási lehetőség	kevés	van	van
Kulturális intézmények	kevés	sok	van
Étterem és kávézó	kevés	van	van
Szálláshelyek	kevés	van	van
Középiskola	van	van	van

Forrás: KSH és saját kutatás

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

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

Környezetvédelem az építés ideje alatt

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.

Infrastruktúra

Javasoljuk, hogy kerüljön kiépítésre az említett csomópontba egy olyan forgalomtechnikai megoldás, ami mind az autósokat, mind a kerékpárosokat, mind a gyalogosforgalmat biztonságosan meg tudja oldani. Fontos, hogy a kereszteződés előre jelzését táblákkal, veszélyt jelző villogó lámpákkal oldják meg

Megoldási javaslataink a veszélyes csomópont tervezésére:

- keresztező utak csomóponti áttervezése;
- 10-12 méter széles útburkolatok tervezése;
- gyalogos és a gyalogos-kerékpáros forgalom átvezetése;
- közvilágítási hálózat és gyalogos-átkelőhelyek eltérő színű megvilágítása;
- közmű kiváltása;
- egyeztetés érintett szomszédos egységgel;
- közművek kiváltása, az ehhez kapcsolódó tervek elkészítése.

7. Projekt célkitűzései, elvárt eredmények, hatások

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

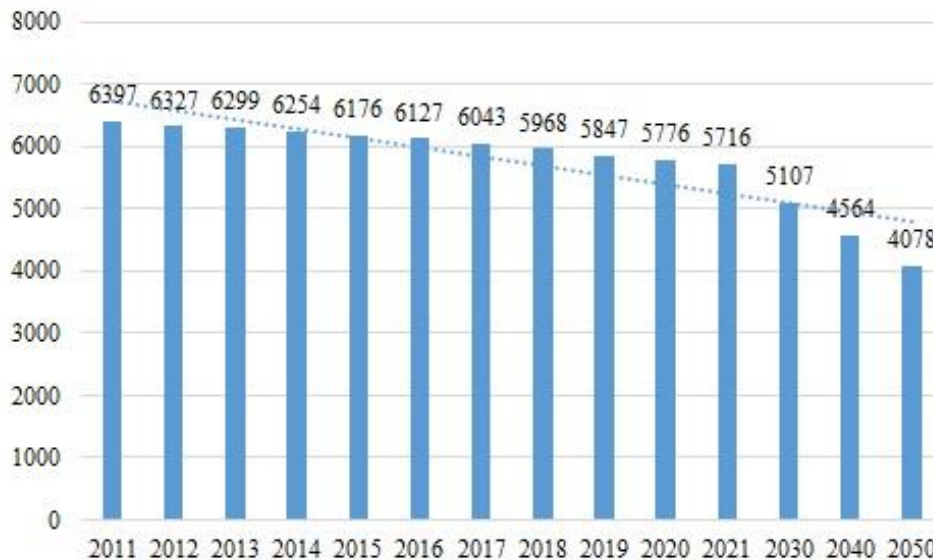
A meglévő útkereszteződésre tervezett körforgalom segíteni fogja a Makó irányából az M43-as út felől a Békéscsaba-Kecskemét irányába tartók számára az M44-es gyorsforgalmi út felé történő közlekedést. Gyorsítja a csomóponton történő áthaladást és hozzájárul a településre betelepülő vállalkozások infrastrukturális fejlődéséhez. A helyi gazdasági hatásként megjelenik majd a kereskedelmi egységek jelentősebb fejlődése, hiszen a környező településekről is nagyszámú lakos érkezik a Lidl, Coop áruházakba. A kisebb szolgáltatók számára is forgalomnövekedést generálhat a körforgalmi csomópont megépítése.

7.2. Társadalmi hatások

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

A nagyobb településekre történő napi mozgás (Orosháza, Mezőhegyes, Békéscsaba) 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 a körforgalmi csomópont felé történő társadalmi elvárás a kevesebb baleset, gyorsabb átkelés a csomóponton, biztonságosabb kerékpáros, motoros, személy-, teher- és mezőgazdasági jármű forgalom.

15. ábra: Mezőkovácsháza demográfiai helyzetének alakulása (2011-2050, fő)



Forrás: Belügyminisztérium adatai alapján provizórikus becslés

7.3. Környezeti hatások

A környezeti hatások közül témánk kapcsán a legveszélyesebb a levegő szennyezésének kérdése, hiszen a levegő minőségét főként a közlekedés, (időszakosan) a lakossági fűtés és az ipari tevékenységek szennyezései befolyásolják. A mezőgazdasági munkák miatt időszakosan nagyobb lehet a por terhelés is, illetve az allergén gyomnövények pollenterhelést is okozhatnak, szintén időszakosan.

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

7.4. Határon átnyúló hatások

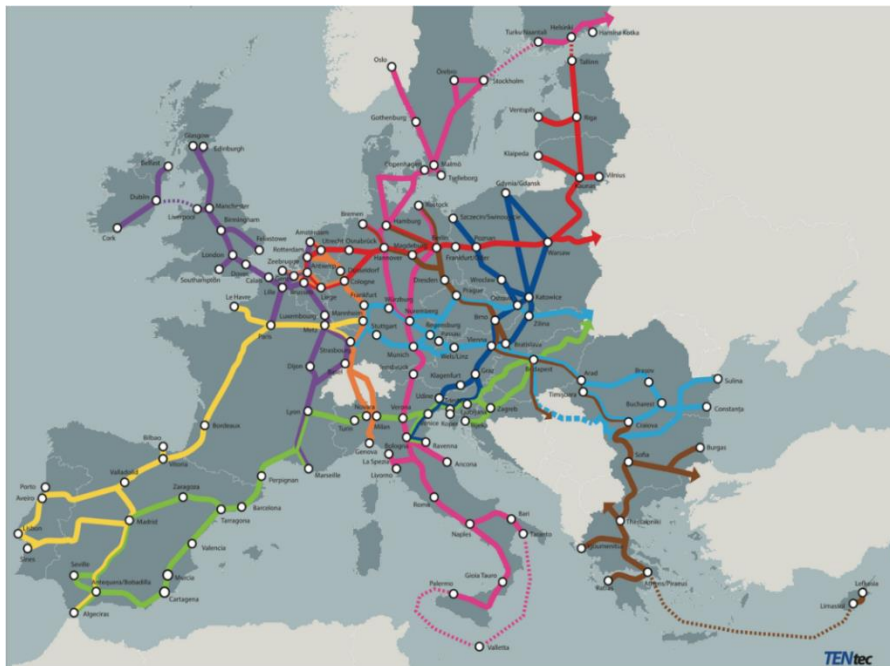
A Transz-Európai hálózatok (TEN, azaz Trans-European Network) alapelveit 1989-ben fogadták el, majd nem sokkal később, 1992-ben fektették le annak jogi alapját a Maastrichti szerződésben, ezzel definiálva a leglényegesebb infrastrukturális területet, aminek egyik eleme a TEN-T, vagyis a transzeurópai közlekedési hálózat. Ez az Európai Unió tagállamainak

területén húzódó infrastruktúra-hálózat, ami a távolsági személy- és teherforgalom gerincét alkotja, egységes rendszerbe foglalva. (KSH, 2013)

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

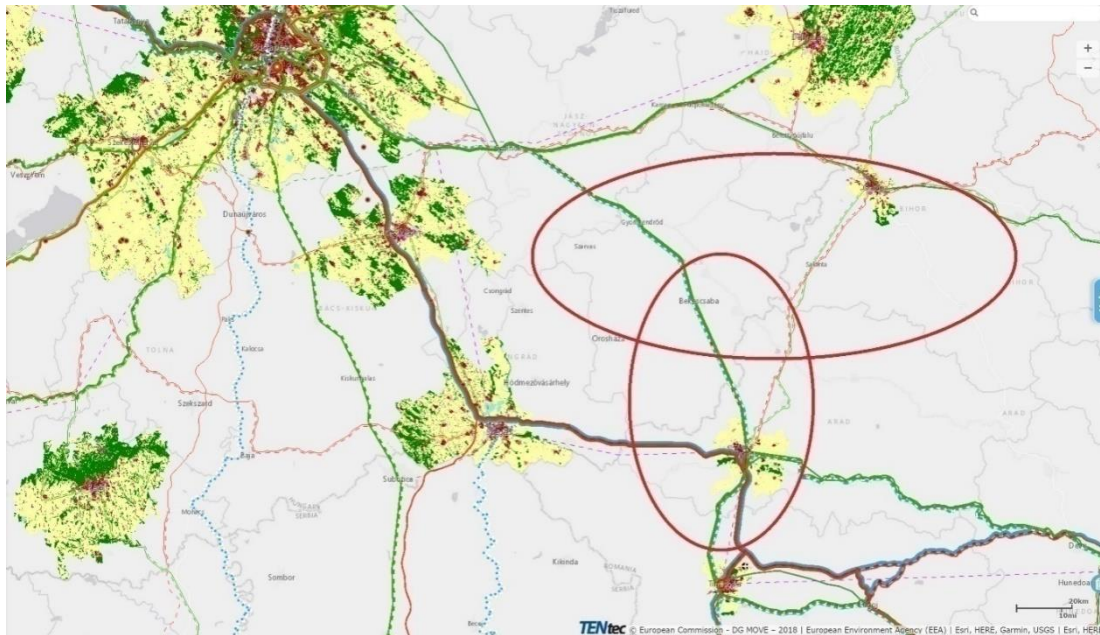
A trendeket vizsgálva látszik, hogy a mobilitási igény mindkét országban nőni fog, akár a közúti közlekedést, akár a kerékpáros közlekedést nézzük, így azt magas színvonalon tudja kiszolgálni e fejlesztés, valamint a határt átlépő fenntartható közlekedési módot választó utasok aránya is növekedhet a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

16. ábra: TEN-T hálózatok Európában



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

1. 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 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

Hosszú távú eredményként Magyarország és Románia közötti erősebb gazdasági és társadalmi együttműködést várunk el, melynek nyomán a megnövekedett gépjárműforgalom által a térség úthálózata képes kiszolgálni az igényeket. Gazdasági értelemben a cégek közötti nagyobb együttműködést, a térségbe nagyobb számú betelepülő céget, míg munkaerő szempontjából rugalmasabb, átjárhatóbb és mobilabb humán erőforrást prognosztizálunk. További várható

eredmény, hogy a térségi erőforrásokra támaszkodó mezőgazdasági alapú feldolgozóipar fejlődik és a helyi és térségi értékekre alapuló turisztikai attrakciók jobb kihasználásra kerülnek.

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

A fejlesztés 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>

Aranypeták Kft. (2021). Kiviteli terv.

Barótfi, I. (dátum nélk.). *Környezettechnika*. Letöltés dátuma: 2021. 07 19, forrás: Digitális tankönyvtár: <https://regi.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tkt/kornyezettechnika-eloszo/ch10.html#id798992>

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

Békés Megyei Önkormányzat. (2011). *Békés megye területrendezési terve módosítás - egyeztetési dokumentáció*. Forrás: Békés Megyei Önkormányzat honlapja: <https://docplayer.hu/69040265-Bekes-megye-teruletrendezesi-terve-modositas.html>

Békés Megyei Önkormányzat. (2015. december). *Békés megye Mezőkovácsházai járás járási fejlesztési stratégia*. Forrás: Békés Megyei Önkormányzat honlapja: <https://www.bekesmegye.hu/wp-content/uploads/dokumentumtar/bmo/tkk/komplexfelzarkoztatasi/Mez%C5%91kov%C3%A1csh%C3%A1zai%20j%C3%A1r%C3%A1s%20fejleszt%C3%A9si%20strat%C3%A9gia.pdf>

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-telepulesfejlesztesi-strategia>

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

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

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

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

Fritz, I. (2015. 09 24). *Javaslat a Mezőkovácsháza gyalogos és kerékpártúra útvonalai települési értéktárba történő felvételéhez*. Forrás: Mezőkovácsháza város honlapja: <https://mezokovacsghaza.hu/wpmkh/wp-content/uploads/2016/09/Mez%C5%91kov%C3%A1csh%C3%A1za-gyalogos-%C3%A9sker%C3%A9kp%C3%A1rt%C3%B1a-%C3%BAtvonalai-2.pdf>

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

- Hír6.hu. (2017. 02 16). *Mezőkovácsháza települési értéktára*. Forrás: Hír6.hu: https://hir6.hu/cikk/127907/mezokovacshaza_telepulesi_ertektara
- HRporta. (2021). *HRporta*. Forrás: Szinergia: <https://www.hrportal.hu/jelentese/szinergia.html>
- ITS DA Konzorcium. (2015. augusztus). *Mezőkovácsháza integrált településfejlesztési stratégiája*. Forrás: Mezőkovácsháza város honlapja: https://varos.mezokovacshaza.hu/wp-content/uploads/2017/02/ITS_DA_Mezokovacshaza_Strategia_0817.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>
- Marosháti Túraútvonalak. (2021). Forrás: <http://www.maroshat.hu/mezokovacshaza/utvonalak/>
- Mezőkovácsháza Város Önkormányzata. (2020. 03 31). *Mezőkovácsháza Város Önkormányzata Gazdasági Programja*. Forrás: Mezőkovácsháza Város honlapja: https://mezokovacshaza.hu/_container/testuleti_anyagok/polgarmesteri_dontesek/hatarozat_melleklet/hatarozat_melleklet_7_20200331.pdf
- Nemzeti Fejlesztési Ügynökség. (2008. július). Forrás: Útmutató megvalósíthatósági tanulmány: <https://www.palyazat.gov.hu/download.php?objectId=14810>
- OetU Kft. (2016. 11 18). *Komárom város honlapja*. Forrás: Megalapozó javaslatok terület- és településfejlesztési tervek készítéséhez: <http://mail.komarom.hu/varostervek/V%C3%81ROSTERVEK/02%20V%C3%81ROSFEJLESZT%C3%89S/01%20TELEP%C3%9CL%C3%89SFEJLESZT%C3%89SI%20KONCEPCI%C3%93/Megalapoz%C3%B3%20dokumentumok/Megalapoz%C3%B3%20Javaslatok.pdf>
- 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/>
- 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 csomópont légi és földi felvételei



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.