

Hatásvizsgálati Tanulmány

OROSHÁZA

Orosháza város belterületén a 474 számú állami kezelésű út (Orosháza, Lehel utca) és a Táncsics utca, Északi utcában lévő 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. Fogalom-meghatározások.....	7
3. A projekt háttérének bemutatása	10
3.1. Jelenlegi infrastruktúra	10
3.2. Vonatkozó stratégiák bemutatása.....	14
3.3. Gazdasági környezet	17
3.4. Társadalmi környezet	27
3.5. Környezeti alapadatok.....	32
4. Fejlesztési igény megalapozása.....	36
4.1. Helyzetértékelés	36
4.2. Kereslet-kínálat elemzés	37
4.3. Célcsoport bemutatása.....	38
4.4. Korlátozó tényezők felmérése.....	39
5. Helyzetértékelés, konklúziók	44
6. Fejlesztési javaslatok.....	45
7. Projekt célkitűzései, elvárt eredmények, hatások.....	48
7.1. Gazdasági hatások.....	48
7.2. Társadalmi hatások.....	48
7.3. Környezeti hatások.....	49
7.4. Határon átnyúló hatások	50
7.5. Szinergia.....	51
7.6. Várható eredmények.....	52
7.7. Horizontális szempontok érvényesítése	52
7.8. Módszertan.....	52
Irodalomjegyzék.....	54
Mellékletek.....	58

Vezetői összefoglaló

Hatásvizsgálati tanulmányunk a 474 számú állami kezelésű út (Orosháza, Lehel utca) és a Táncsics utca, Északi utca önkormányzati kezelésű utak csomópontját érinti. Az érintett csomópont belterületen található.

Orosháza városa Békés megye egyik legiparosodottabb települése. A történelmi, gazdasági és természeti hatások eredményeképpen a megye ipara jelentős részben e járási székhelyre koncentrálódott. A gazdasági fejlődés következtében túlnőtt funkcióiban e feladatokon és Dél-Békés, illetve Csongrád-Csanád megye északi része lakosainak nagy része is Orosházára jár dolgozni vagy igénybe veszi a kereskedelmi-kulturális szolgáltatásait. Fürdője révén igen jelentős az idegenforgalma, mely vélhetően a vírushelyzet után tovább fog erősödni. E cél, és a funkcióinak megtartása érdekében a városnak a következő feladatokra kell fókuszálnia: a lakosságszám megtartása és főként a fiatalság helyben tartása, a szolgáltatások minőségének fejlesztése, a város gazdaságfejlesztési politikájának megváltoztatása, a kis-, közép- és nagyvállalkozások támogatása, segítése céljából, a turisztikai attrakciók fejlesztése, főként a kulturális programok és a fürdő funkcióinak erősítésével. A fenti célokhoz kapcsolódik, hogy szükséges a város gyorsforgalmi úthálózatba történő bekapcsolása az M43, M44 és a későbbiekben megépülő M47-es utakhoz, illetve a belterületi úthálózat fejlesztése.

A vizsgált csomópont jelzőlámpás csomóponttá fejlesztése támogatja és segíti a belterületi úthálózat fejlesztését, Orosháza városának gazdasági, társadalmi és kulturális funkcióinak megerősítését. A 474 számú Orosháza átkelési szakasz másodrendű főút - Táncsics Mihály utca - Észak utca jelzőlámpás csomóponttá építését illetően vizsgálni kell a csomópont rendszerbe illesztésének lehetőségét, szomszédos jelzőlámpás csomópontokkal való összehangolásának szükségességét. A kereszteződésben a meglévő közvilágítási hálózatot a körforgalomhoz kell igazítani, a kijelölt-gyalogosátkelőhelyeknél eltérő színű megvilágítást kell alkalmazni, valamint biztosítani kell a jelzőlámpák és a forgalomirányító berendezés áramellátását.

Az érintett terület átalakítása, közlekedési rekonstrukciója elengedhetetlen, az átmenő forgalom szempontjából sokkal biztonságosabban lehet majd használni e városi csomópontot.

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

1. Bevezetés és a fejlesztési javaslat készítésének ismertetése

Orosháza járási központ, városi rangot 1946-ban kapott. A város a legiparosodottabb település Békés megyében, azonban a megközelíthetősége igen alacsony szintű. A gyenge minőségű utak visszavetik a megye déli és keleti településeit is a fejlődésben. A legjelentősebb elérés az M44-es útvonal megépülése, azonban várható 2025-ig az M47-es Szegedtől Debrecenig vezető út megépülése is. Elkezdődött a Szentesi út fejlesztése, melytől a helyiek a tehergépjárműforgalom fejlődését várják. Várat magára még a Mezőkovácsháza-Battonya-Arad felé vezető nyomvonal megerősítése, kialakítása, melyet célszerű volna főútvonallá minősíteni a minőségi elérés érdekében. (Orosháza Város Önkormányzata ITS, 2016)

Nagyon fontos, hogy a folyamatban lévő és a térséget Budapesttel összekötő M44-es gyorsforgalmi úthoz megfelelő minőségű út vezessen. Ez segítené a térséget a térszerkezetét érintő kihívások leküzdésében, illetve a Budapest központúság oldásában is. Orosháza fontos térségi központ, a környező települések felé nagy vonzerővel bír főként munkahelyek kapcsán, de még számos ponton meg kell erősíteni térségi szerepkörét.

Maga Békés megye határmenti megye, kilenc járással rendelkezik, Csongrád-Csanád, Jász-Nagykun-Szolnok, Hajdú-Bihar megyék mellett a romániai Arad és Bihar megyékkel határos. Három főút éri el, a 44-es, 46-os és 47-es főutak. A vasútvonalai közül egy nemzetközi, egy pedig hazai főútvonal.

A fejlesztési javaslatunkat az indokolja, hogy a megye egy-egy főúti és nemzetközi határátkelővel rendelkezik és a TEN-T hálózathoz való kapcsolódás stratégiai fontosságú. Orosházáról közel egyórányi út elérni az aradi repülőteret és 40 perc a békéscsabai repülőtér is, mely utóbbi sajnos még nem érte el a nemzetközi kereskedelmi repülőtér méretet. A személyforgalmat a lakosság Temesvár, Nagyvárad vagy Debrecen felől tudja gyakorolni, Szegeden jelenleg még csak kisebb repülőtér áll rendelkezésre.

A közútfejlesztés azért is fontos, mert a megyében nagyon komoly termálvízkészlet van, amire nagyhírű fürdők alapozták működésüket. Orosházán, Gyopárosfürdő városrészben szintén nemzetközi szintű fürdőkomplexumot építettek, melynek kihasználtsága, bevételteremtő képessége főként azon múlik, hogy milyen minőségű utakon és csomópontokon keresztül tudják elérni a turisták.

Emellett a másik értékes erőforrás a termőföld, hiszen a Körös-Maros köze nagyon jó adottságot teremtett a mezőgazdasági termeléshez, rendkívül magas a szántók aránya. A kiváló talajnak és éghajlatnak köszönhetően a megye az „ország éléskamrája”. Ha a cégek csak nehezen tudják megközelíteni a térséget, a mezőgazdasági termékeket feldolgozó ipar nem telepszik meg, akkor a megtermelt gabona feldolgozatlanul hagyja el a térséget, csökkentve a város és a térség gazdasági fejlődésének lehetőségét. (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 csomópont tervezésének szükségességét, elemezze annak jövőbeni hatásait.

Munkánk során igyekeztünk figyelembe venni a feltárható adatbázisok segítségével minden olyan információt, mely a közlekedési útszakasz fejlesztésével kapcsolatban hatást gyakorolhat. Ebben megjelentek olyan adatok, ami a gazdaságról, társadalomról, demográfiáról szóltak és beemeltük helyzetelemzésünkbe a környezeti és baleseti szempontokat is. Ennek ellenére felmérésünk nem lehet teljes, hiszen az érintett csomópont megvalósíthatóságának és a későbbi használhatóságának teljességét nem modellezhattük le.

Munkánkat fogalommagyarázattal kezdtük, melyek a térségi stratégiák, környezeti terhelés témakörét érintették. Kitértünk a területfejlesztéssel kapcsolatos anyagokra, háttéranyagokra is. 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.

Kilépve a konkrét településről bemutatjuk annak térségi és megyei infrastrukturális, gazdasági, természeti, társadalmi és kulturális környezetét. Munkánkat segítette több integrált településfejlesztési stratégia és koncepció, melyek egy része városi, más része megyei dimenziókkal bír. A gazdasági környezet magában foglalja a cégek, vállalkozások, mezőgazdasági termelők iránti elvárásokat, míg a társadalmi környezet kapcsán főként a lakosság mobilitási igényei jelennek meg a környező települések, térségi csomópontok felé. E mellett természetesen a környezeti hatásokat vizsgálva kitekintünk a meglévő természeti környezetre (talaj, víz, levegő) történő kihatásokra is. E részünket helyzetértékeléssel és konklúzióval, fejlesztési javaslatokkal zárjuk.

A hatáselemzés a tervezett közúti beruházással szemben elvárt hatások és eredmények jövőbeli potenciálját igyekszik bemutatni. Természetszerűen a beruházás önmagában nem jelenthet hatalmas eredményt a térségben, de a hasonló beruházásokkal együtt képes lehet arra, hogy csökkentse az elvándorlást, növelje a településen élők elégedettségét és gazdasági fejlődést eredményezzen a településen.

Bemutatjuk a TEN-T útvonalakkal kapcsolatos illeszkedését, a regionális programok (INTERREG) fejlesztése nyomán meghatározott hatásokat és az egyéb szinergiákat. 2050-ig trendelemzéssel megvizsgáljuk, hogy e folyamatok milyen igényeket kell, hogy kielégítsenek a jövőben.

Végezetül kifejtjük a módszertanunk (adatelemzés, trendelemzés, kockázatelemzés módszertanát, stb.), melyet felhasználtunk a fejlesztési javaslatunkhoz, végül a hivatkozásainkkal, irodalomjegyzékünkkel és a területről készült fotókkal zárjuk kutatásunkat.

2. Fogalom-meghatározások

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, Környezettechnika, 2021)

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

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

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

Környezeti hatástanulmány (KHT): A hatástanulmányok a környezeti hatásvizsgálat során elkészített olyan anyagok, melyek tartalmazzák a szükséges információkat és a környezeti hatásvizsgálat eredményeit, szakértői munkacsoportok készítik. (Barótfi, Környezettechnika, 2021)

Környezeti hatásvizsgálat (KHV): „Eljárás melynek célja, hogy egy megvalósítani kívánt tervezet, létesítmény, beruházás, eljárás vagy tevékenység tényleges megvalósításának megkezdése előtt annak várható környezeti hatásait felmérje, azokat lehetőség szerint meghatározza, értékelje és annak alapján befolyásoló tényezője legyen a megvalósítás engedélyezéséhez való döntésnek.” (Barótfi, Környezettechnika, 2021)

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

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

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

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

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

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

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

Természeti kockázat / Természeti veszély / Természeti katasztrófa: „Számos természeti esemény hordoz magában kockázatot az életre, az épített és természeti környezetre nézve, mivel 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

Orosháza, mint járási székhely Szegedtől 60 km-re, Békéscsabától 40 km-re helyezkedik el. A település a földek kiemelkedő minősége, az erre alapuló mezőgazdasági termelés és állattartás révén megerősödött. A múlt században vált vasúti csomóponttá. Segítette fejlődését a szénhidrogén bányászat előretörése, ami támogatta a nagy energiaigényű üvegipar létrejöttét. A termálvíz kiváló alapot teremtett a fürdőturizmusnak. Ma három meghatározó elem jellemzi Orosházát: az üvegipar, a mezőgazdaság és Gyopárosfürdő. Emellett az elmúlt évtizedekben a gépgyártás is megerősödött, bár súlypontja egyre-inkább Békéscsabára tolódik a szakember utánpótlás miatt.

Békés megyében Békés és Gyula mellett Orosháza kiemelkedő jelentőségű város Békéscsaba vonzáskörzetében. Kiemelkedő szolgáltatást nyújt az egészségügy és az oktatás terén. Utóbbi funkciói túlnőnek a járáshatáron és funkcionális szerepkörén, főként akkor, ha a régió túl beiskolázással rendelkező Kodolányi János Egyetemet vizsgáljuk. A város hidat képez Csongrád-Csanád megye és Békéscsaba között. Nagyon sokan átjárnak dolgozni a szomszédos Csongrádból, Székkutasról, Derekegyháza felől.

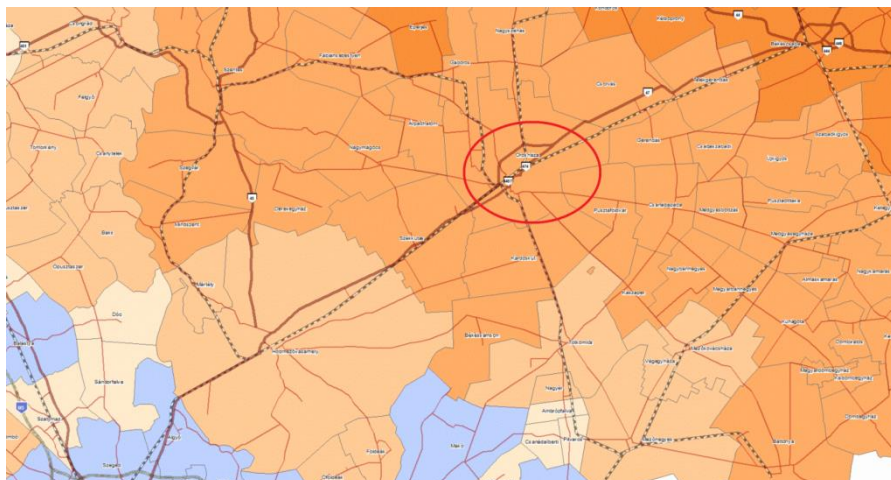
Orosháza járásban még Tótkomlós bír városi szerepkörrel, illetve két nagyközséget és négy községet találunk. A városhoz tartozik még Kiscsákó településrész is. Orosháza város teljes területe 20.000 hektár fölötti, állandó népessége folyamatosan csökken, 2019-ben megközelíti a 29.000 főt. (Orosháza Város Önkormányzata ITS, 2016)

Igen nagy előrelépés, hogy 2022-ben végre az M44-es gyorsforgalmi út eléri Kecskemétet és így segíti Orosháza elérését is. A beruházás 435 mrd forintba került és a tervek szerint Békés megyét a befektetők célpontjává fogja tenni. Sokat kell azért dolgozni, hogy Orosháza Szeged és Békéscsaba-Gyula között ne maradjon ki a fejlesztésekből. Nem szabad elfelejteni, hogy a 2x2 sávú úton a nem megfelelő szolgáltatások esetén legalább olyan hamar el is tudnak menni az emberek, mint ahogy a befektetők megérkezhetnek.

Környező települések megjelölése, átmenő forgalom

Orosháza térsége az M44 és az M43-as gyorsforgalmi utak közé esik, így akár az M5 autópálya, akár az M43-as gyorsforgalmi út közel egy órányi autózásra van. E távolság és a környező települések nehézkes elérése hátrányos helyzetbe hozza az iparára oly büszke Orosházát. Sajnos Szarvas felé a 4404-es úton eljutni az utak minősége és a szélessége miatt is igen veszélyes és hosszú idő, az M44 megépítésével ez is rövidülne. (Orosháza Város Önkormányzata ITS, 2016)

1. ábra: Orosháza elérési ideje az autópálya csomópontig



Forrás: TEIR

Autóbusz közlekedés

A településre autóbuszsal könnyen elérhetünk, hiszen 150 járat indul vagy halad át Orosházán Szarvas, Szentes, Szeged, Debrecen, Békéscsaba vagy a főváros felé. A település központja a vasútállomástól egy kilométerre fekszik. A környező településekkel jó az összeköttetés, a probléma az, hogy Gyopárosfürdőre és egyéb más városrészekbe nehéz eljutni. (Orosháza Város Önkormányzata ITS, 2016)

Vasúti közlekedés

Orosházát többek között vasúti központja tette ilyen fejletté, hiszen Szegedre, Békéscsabára, Szentesre, Mezőtúrra és Battonyára is elérnek a vasútvonalak. A fővonal kivételével rossz az utak pályaszerkezete és a városrészeket is széttagolják a vasúti pályák. Több vasúti alul- vagy felüljárót kellene kialakítani – főként a Szőlő városrész biztonságos megközelítése érdekében, mely több, mint 5000 lakosnak ad otthont. (Orosháza Város Önkormányzata ITS, 2016)

Fontosabb távolságok Orosházától: Hódmezővásárhely: 33 km, Békéscsaba: 37 km, Szarvas: 34 km, Battonya: 60 km, Gyula: 50 km, Budapest 184 km, Debrecen 156 km, Hegyeshalom (osztrák határ) 348 km, Kötegyán (román határ) 74 km, Lőkösháza (román határ) 51 km, Murakeresztúr (horvát határ) 360 km, Rajka (szlovák határ) 354 km, Sopron (osztrák határ) 387 km, Szeged (szerb határ) 60 km, Szob (szlovák határ) 244 km, Záhony (ukrán határ) 272 km. (Távolság.hu, 2021)

Repülőtér

A járási székhelyen egyelőre egy gyepes repülőtér található, mely viszonylag hosszú, de minőségében nem megfelelő nagyobb gépek fogadására. A megyeszékhelyen találunk 6-800

km-ről érkező légcsovaros gépek fogadására alkalmas repülőteret, de sajnos e mellett az aradi, temesvári, nagyvárad és a debreceni reptér játszhat szerepet az áruszállításban. (Békéscsaba Város, 2010)

Kerékpáros közlekedés

A 47-es út mellett megújult 25 km kerékpárút is, melyen elérhető Csorvás, Telekgerendás és Orosháza. Ugyanennyi kerékpárúttal rendelkezik a járási székhely belterületen is, de sajnos szabadidős célra nincs külön hálózat. Tervezik Orosháza Kardoskút összeköttetését, illetve a pályaudvar és a vasútállomás mellett B+R tárolók elindítását, de szerviz pontok és fedett tárolók nincsenek a településen. Orosházán intenzív a kerékpáros forgalom, de sajnos több helyen nem lehet kerékpárral közlekedni a forgalmi rend felülvizsgálatának hiánya miatt. (Orosháza Város Önkormányzata ITS megalapozó vizsgálata, 2016)

Gyalogos közlekedés

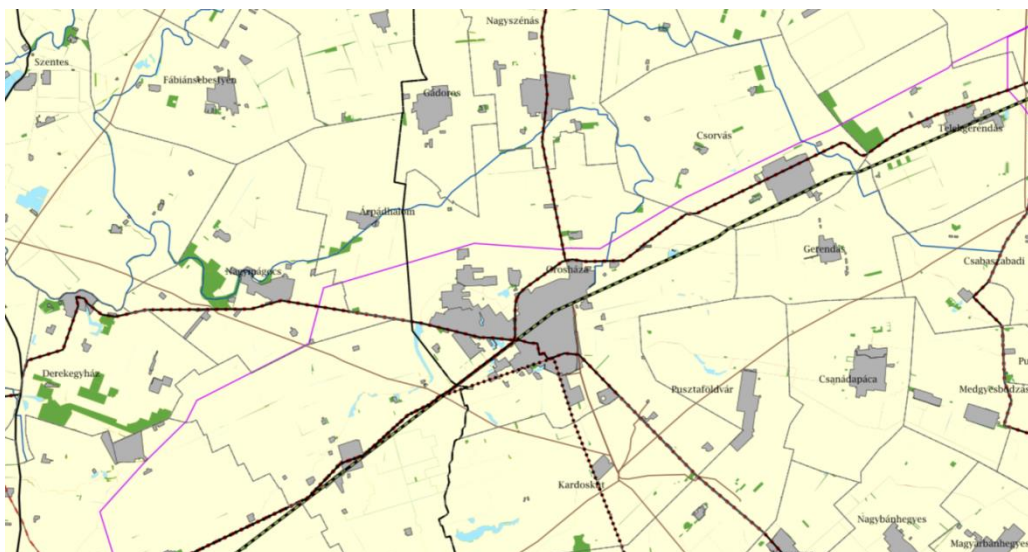
A gyalogos közlekedés szintén népszerű a településen, főként a nagyszámú nyugdíjas és diák számára, amelyhez elegendő a meglévő gyalogút és járda mennyisége.

Belső úthálózat

A belső közúthálózat igen tagolt, hiszen hat országos közút határozza meg a kisváros szerkezetét. Mára szerencsére a 47-es út elkerüli Orosházát Gyopárosfürdő felé, ami segíti tehermentesíteni a belvárost, azonban még mindig nagyon fontos volna a déli elkerülő megépítése azért, hogy a belváros légszennyezettségét – főként a teherautóktól – tehermentesíteni lehessen. A ma már közeli megvalósítás előtt álló M44-es út nagy segítség volna az átmenő forgalom számára és az M47-es jövőbeli nyomvonala is befolyásolja majd a közlekedést. (Orosháza Város Önkormányzata ITS, 2016)

A kerékpárutak tervezett új nyomvonala kijelöl egy határozott irányt, mely a Dél-alföldi határmentén kerékpárút. A tervek szerint a Debrecen - Létavértes - Biharkeresztes - Sarkad - Gyula - Lőkösháza - Battonya - Mezőhegyes - Tótkomlós - Orosháza - Hódmezővásárhely - Szeged Mórahalom - Tompa - Bácsalmás - Nagybaracska - Mohács országos jelentőségű kerékpárút a Tótkomlói úton érkezik és a Vásárhelyi út mellett távozik majd Orosházáról. (Új-Lépték Tervező Iroda, 2017)

2. ábra: Országos Területrendezési Terv - Orosháza



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

3. ábra: Közúti balesetek száma Orosházán 2019-ben

Gyalogos okozta balesetek, 2019 (eset)	1,
Halálos közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	,
Ittas állapotban okozott összes közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	5,
Járművek okozta összes baleset, 2019 (eset)	46,
Járművezetők által ittasan okozott balesetek, 2019 (eset)	5,
Kerékpár által okozott balesetek, 2019 (eset)	14,
Könnyű sérüléssel közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	33,
Közúti közlekedési baleset során könnyen sérült személy, 2019 (fő)	39,
Közúti közlekedési baleset során meghalt, megsérült személy, 2019 (fő)	54,
Közúti közlekedési baleset során meghalt személy, 2019 (fő)	,
Közúti közlekedési baleset során súlyosan sérült személy, 2019 (fő)	15,
Lakott területen kívül történt összes közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	6,
Lakott területen történt összes közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	41,
Motorkerékpár és segédmotoros kerékpár által okozott balesetek, 2019 (eset)	2,
Összes személyi sérüléssel járó közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	47,
Súlyos sérüléssel közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	14,
Személygépkocsi által okozott balesetek, 2019 (eset)	25,
Tehergépkocsi által okozott balesetek, 2019 (eset)	3,

Forrás: KSH és T-STAR adatok alapján saját szerkesztés

A közlekedés fejlesztésének nagy jelentősége van, hiszen a lakott területen belül történt összes közúti közlekedési baleset száma 2019 év folyamán igen magas volt, hiszen 41 esetben fordult elő ilyen esemény. Ezekben az esetekben mind a személyi (pl. figyelmetlenség), mind a közlekedési okok (közúti forgalom, közlekedési szabályok betartásának hiánya, úthibák stb.) szerepet játszottak. Mindenképp szükséges a közúti balesetek esélyét minimalizálni, és ezzel jelentősen csökkenteni a közúti balesetek számát.

Átfogó cél

Orosháza városának legfontosabb célja, hogy bekapcsolódjon az ország gyorsforgalmi úthálózatába. Ez a gyorsforgalmi út akár Békéscsaba, Szeged, Makó irányába segítené a város iparát, idegenforgalmát és pozitív hatást gyakorolna a munkahelyteremtő- és megtartó képességre. Szeretnék bekapcsolni a várost a TEN-T hálózatba, melyet akár az épülő M44-es gyorsforgalmi úthoz való csatlakozással, akár az új M47-es út megépítésével el lehetne érni. Sajnos egyelőre a határmentiség csak a negatív hatásait érzékelteti, melyek között a gyenge és csökkenő gazdasági potenciált, a gyenge úthálózatot és a negatív demográfiai folyamatokat említhetjük. Fontos volna Araddal és Szegeddel kapcsolatos szorosabb kapcsolati tőke megteremtése, de ennek legfontosabb feltétele a főúti elérhetőség megteremtése.

Szarvas felé meg kell teremteni a három számjegyű utat, mely minőségében méltó módon kapcsolódhatna az M44-es gyorsforgalmi úthoz és így el lehetne érni ebből az irányból is Budapestet. (Orosháza Város Önkormányzata ITS, 2016)

3.2. Vonatkozó stratégiák bemutatása

Orosháza Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája 2016-2023 közötti anyagában, az elérni kívánt jövőkép („a mezőgazdasági tradíciókra, a megújulni képes iparra és Gyopáros növekvő turisztikai vonzerejére támaszkodó stabil középvárossá váljon, ahol jó élni”) tekintetében három átfogó célt jelöl meg, az alábbiak szerint:

- „legyen megújulásra képes gazdasági életű, vállalkozni kész város;
- legyen sokoldalú, jó színvonalú közellátását, humán szolgáltató funkcióit megtartani képes város és
- legyen alkalmazkodóképes, érdeklődő, értékeire büszke, toleráns helyi társadalom.”

A fenti átfogó célok mellett tematikus célok is meghatározzák a város életét hat pontban:

- „Erősödő, piacképesebb vállalkozások, javuló jövedelmek, fejlődő üzleti szolgáltatás, nagyobb arányú önfoglalkoztatás;
- Javuló külső és belső közlekedési kapcsolatok, kiegészülő gazdasági-turisztikai fogadókészség;
- Fenntartható, rugalmas oktatási, közművelődési, egészségügyi és szociális intézményrendszer;
- Közösségeteremtő és egyéni képességeket kibontakoztató kulturális és sportlehetőségek;

- *Zöldebb város, több élményt kínáló közösségi terek, ésszerűbb energiagazdálkodás;*
- *Felkészültebb, összetartóbb, értékekre nyitottabb társadalom, esélyegyenlőség.”*
(Orosháza Város Önkormányzata ITS, 2016)

A fenti célokkal együtt szeretné elérni Orosháza városa a térségi pozícióinak erősítését és a megye várostérségében való markáns és stabil erősödést. Tovább kell erősíteni ennek érdekében a Békéscsaba-Szeged és a Békéscsaba-Debrecen vonalon működő kapcsolatrendszerben lévő szervezetekkel történő kooperációt. Erősíteni kell Araddal, Temesvárral és Nagyvárral, azok önkormányzataival és cégeivel történő együttműködést. A legnagyobb elmaradása Orosháza városának a marketing területén jelentkezik, melyet fejleszteni szükséges.

Tovább kell erősíteni a húzóágazatokat, a gépgyártást, üvegipart, élelmiszeripart és a mezőgazdaságot egyaránt.

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

„Átfogó célok:

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

Stratégiai célok:

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

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

1. **Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia 2014-2030**

A stratégia kiemelt alapelve, hogy új közlekedési infrastruktúrát nem lehet létesíteni a természeti területek és a termőtalaj kárára, illetve kerülendő az olyan gazdasági tevékenység ösztönzése, mely energia- és szállításiigényes. Ez a stratégia nevesített társadalmi célja is,

és a stratégia alapelve is, amely sérülhet, ha nem kerül figyelembevételre a közlekedésfejlesztési intézkedések tervezése során.

2. Nemzeti Fenntartható Fejlődési Keretstratégia 2012-2024:

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

3. Második Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia 2018-2030:

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

4. Nemzeti Tájstratégia 2017-2026:

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

5. Negyedik Nemzeti Környezetvédelmi Program 2015-2020:

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

- „Egyes békési járásokban az ivóvíz arzén és/vagy bór koncentrációja nem megfelelő.
- A megye településeinek jelentős része közepes vagy magas árvízi kockázatú.
- A megye területének legnagyobb része közepes vagy magas belvízi kockázatú.
- A megye jelentős része vízbázis-védelmi szempontból nitrát-érzékeny.” (EX ANTE Tanácsadó Iroda Kft., 2021)

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

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

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

3.3. Gazdasági környezet

Gazdaság

A gazdaság főként a gépgyártásra, mezőgazdaságra, az üvegiparra és a turizmusra épül. A Linamar Hungary Nyrt, az O-I Hungary Zrt, az OROSházaGLAS Term.Szolg.és Ker.Kft. és a Doherty Hungary Kft. igen sok munkahelyet biztosít, melyet kiegészítenek a színes mikro- és kisvállalkozások. Az infrastrukturálisan előkészített barnamezős beruházások keretében sok lehetőséget kínál a város. A Merian Foods Kft. és számos más cég is viszi az orosházi liba- és kacsamáj termékek jó hírnevét. E mellett kimagasló eredményességet érnek el a mezőgazdasági vállalkozások, melyek több ezer hektáron végeznek monokultúrás gazdálkodást.

Az ipari és mezőgazdasági termelést egészíti ki és színesíti Gyopárosfürdő városrészén a fürdőre épített pihenési lehetőség, melyre nagyon sok szállásadó épített. A fürdő sajnos már több, mint egy évtizede nem valósított meg komolyabb fejlesztést, így a bevételtermelő képessége radikálisan csökken. Korábban román, szerb és magyar szállóvendégek látogatták a fürdőt, addig mára inkább magyar nyugdíjasok keresik fel. Sajnos a vírushelyzet sem segítette a megfelelő működést, de ezt az időszakot sajnos nem tudta fejlesztésekre fordítani a város.

A helyi és nemzetközi vállalkozások folyamatosan igyekeznek fejleszteni gépparkjukat, technológiájukat (pl. Uhrin Transport Kft, Orosháza Glas Kft, Index Média Kft, Sára Galvántechnika Kft, Iványi Építőmester Kft), de törekedni kell arra, hogy Orosháza városa teljes mértékben ki tudja szolgálni eszközeivel a felmerült igényeket. Ezek az igények sokszor nem pénzben mérhetők, hanem együttműködésben, gyors ügyintézésben, önkormányzati döntésekben és a telephelyekkel kapcsolatos ellenőrzési eljárásokkal kapcsolatos közös folyamatokban. (Orosháza Város Önkormányzata ITS megalapozó vizsgálata véleményezési, 2015)

A járási székhely igen jelentős mértékben gyarapodik a vállalkozások által befizetett iparüzési adókból, melyből a lakosság életkörülményeit, a vállalkozásokkal kapcsolatos működésének gyorsaságát és a hagyományos iparágak versenyképességének támogatása a város kötelessége. Orosháza a megye egyik gazdasági központja Békéscsaba mellett, mely kiemelkedik a többi település közül a foglalkoztatottak számát tekintve. Ipari vállalatának jelentős része meghaladja árbevételében az 500 millió forintot. A sokszor külföldi beszállítókkal, tulajdonosi háttérrel rendelkező cégek remek alapot jelenthetnek további cégek betelepítésére is. (Orosháza Város Önkormányzata ITS megalapozó vizsgálata, 2016)

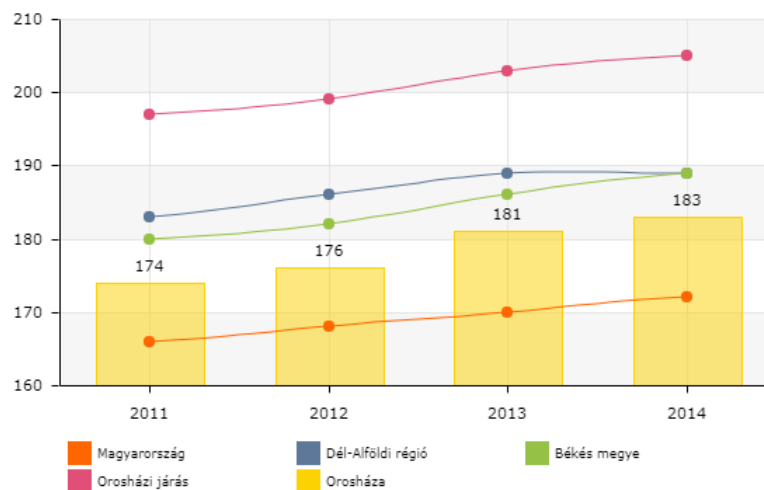
Agrár- és élelmiszergazdaság

A korábban megszűnt állami gazdasági központok és tsz-gazdaságok helyét géptelepek, kertészetek, állattenyésztő telepek, mezőgazdasági feldolgozóipar vették át. A járási székhely

körüli 2000 tanyából ma már csak 500 körüli maradt. Még az 1900-as években évente ezres számú szarvasmarha, ló és baromfi, míg tízezer fölötti sertés került hizlalásra, de a földek leválasztása után ezek a magántermelési ágak megszűntek és beintegrálódtak nagyobb családi vállalkozások, Kft-k területeihez. (Orosháza Város Önkormányzata ITS, 2016)

Orosháza elválaszthatatlan a termőföldtől. A természeti adottsága miatt emelkedett ki a mezővárosok közül és ha erre vigyáz, akkor még hosszú évszázadokon keresztül így is marad. A szántóföldi kultúráknak mind a föld, mind az éghajlat nagyon kedvez. Megtaláljuk itt a gabonaféléket, kukoricát, repcét, napraforgót és az egyéb minőségi termékeket. Egyedül a cukorrépa, burgonya és a gyümölcsök számára nem megfelelő a talaj. (Békéscsaba Város, 2019)

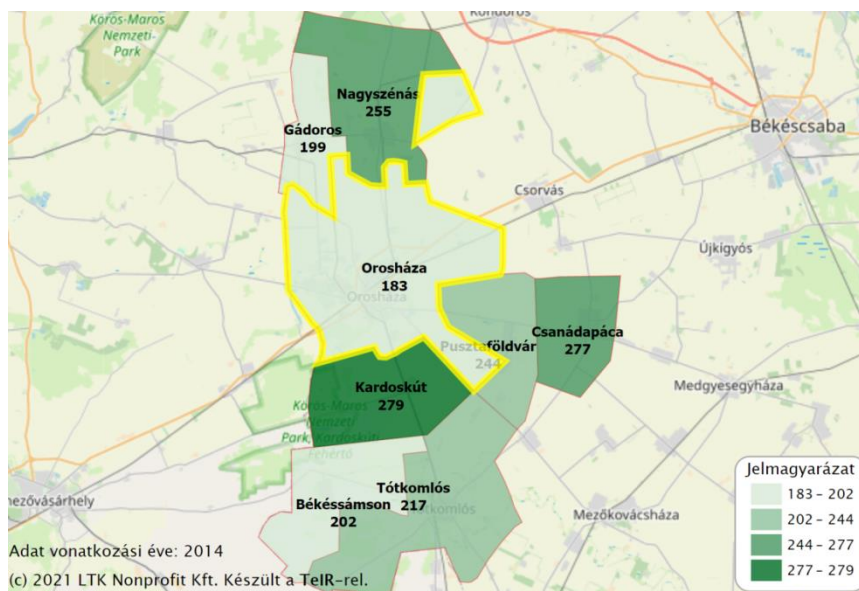
4. ábra: Regisztrált gazdasági vállalkozások száma ezer lakosra, 2011-2014. (db)



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

A vállalkozások száma lassú emelkedést mutat, de sajnos nem éri el a 20%-ot a társas vállalkozások aránya, ami sérülékenységet jelenthet a struktúrában és ők 10 fő alatti foglalkoztatotti számmal bírnak. A legnagyobb foglalkoztató a Linamar Hungary Autóipari és Gépgyártó Zrt, mely a békéscsabai telephellyel együtt 2500 fő fölötti munkavállalónak ad munkát. További 100 főt meghaladó vállalkozások: Guardian Orosháza Kft, Merian Foods Élelmiszeripari Kft, Pannon Fine Food Kft, Agro-M Zrt, AKG Zrt, O-I Manufacturing Kft, Doherty kft, OVM-KARSAI Zrt, Béke Agrár Kft, Uhrin Transport Kft. (Orosháza Város Önkormányzata ITS megalapozó vizsgálata véleményezési, 2015)

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

6. ábra: Orosháza - nyilvántartott munkanélküliek száma - 2019 év

Általános iskola 8 osztályánál kevesebb végzettséggel rendelkező nyilvántartott álláskereső, 2019 (fő)	25,
Általános iskolai végzettségű nyilvántartott álláskereső, 2019 (fő)	160,
Egy éven túl nyilvántartott álláskereső: férfi, 2019 (fő)	52,
Egy éven túl nyilvántartott álláskereső: nő, 2019 (fő)	77,
Egy éven túl nyilvántartott álláskereső összesen, 2019 (fő)	129,
Egyetemi végzettségű nyilvántartott álláskereső, 2019 (fő)	10,
Fizikai foglalkozású nyilvántartott álláskereső, 2019 (fő)	469,
Főiskolai végzettségű nyilvántartott álláskereső, 2019 (fő)	16,
Közfoglalkoztatottak, 2019 (fő)	162,
Nyilvántartott álláskereső: férfi, 2019 (fő)	265,
Nyilvántartott álláskereső: nő, 2019 (fő)	314,
Nyilvántartott álláskereső összesen, 2019 (fő)	579,
Nyilvántartott álláskereső: 0-18 éves, 2019 (fő)	8,
Nyilvántartott álláskereső: 19-20 éves, 2019 (fő)	22,
Nyilvántartott álláskereső: 21-25 éves, 2019 (fő)	79,
Nyilvántartott álláskereső: 26-30 éves, 2019 (fő)	64,

Nyilvántartott álláskeresők: 31-35 éves, 2019 (fő)	43,
Nyilvántartott álláskeresők: 36-40 éves, 2019 (fő)	58,
Nyilvántartott álláskeresők: 41-45 éves, 2019 (fő)	67,
Nyilvántartott álláskeresők: 46-50 éves, 2019 (fő)	60,
Nyilvántartott álláskeresők: 51-55 éves, 2019 (fő)	56,
Nyilvántartott álláskeresők: 51-60 éves, 2019 (fő)	49,
Nyilvántartott álláskeresők: 61-X éves, 2019 (fő)	73,
Nyilvántartott megváltozott munkaképességű álláskeresők, 2019 (fő)	68,
Nyilvántartott pályakezdő álláskeresők: férfi, 2019 (fő)	25,
Nyilvántartott pályakezdő álláskeresők: nő, 2019 (fő)	27,
Nyilvántartott pályakezdő álláskeresők, 2019 (fő)	52,
Szakiskolai végzettségű nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	18,
Szakközépiskolai, technikumi, gimnáziumi végzettségű nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	190,
Szakmunkás végzettségű nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	156,
Szellemi foglalkozású nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	110,
180 napon túli nyilvántartott álláskeresők: férfi, 2019 (fő)	91,
180 napon túli nyilvántartott álláskeresők: nő, 2019 (fő)	136,
180 napon túli nyilvántartott álláskeresők összesen, 2019 (fő)	227,
Aktív foglalkoztatáspolitikai eszközzel támogatottak, 2019 (fő)	322,
Álláskeresési ellátásban részesülő nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	188,
Ellátásban részesülő nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	292,
Szociális támogatásban részesülő nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	104,

Forrás: KSH és T-STAR adatok alapján saját szerkesztés

Orosháza megyei viszonylatban nem tartozik az álláskeresés szempontjából veszélyeztetett térségek közé. A nagyszámú mikro-, kis- és nagyvállalkozás bőséggel biztosítja a megfelelő számú álláshelyet. Manapság inkább a nem megfelelő számú munkavállaló jelent gondot az elvándorlások miatt. Sőt, a cégek kénytelenek saját buszjáratokat szervezni ahhoz, hogy reggelenként a vidéki munkavállalók időben be tudjanak érkezni a munkakezdésre. A vidéki munkaerő kiszolgálására munkásszállást épített Orosháza városa, mely 50 fő befogadására alkalmas. Emellett sokszor a határon túlról is kénytelenek munkaerőt toborozni a vállalkozások kapacitásaik kielégítésére.

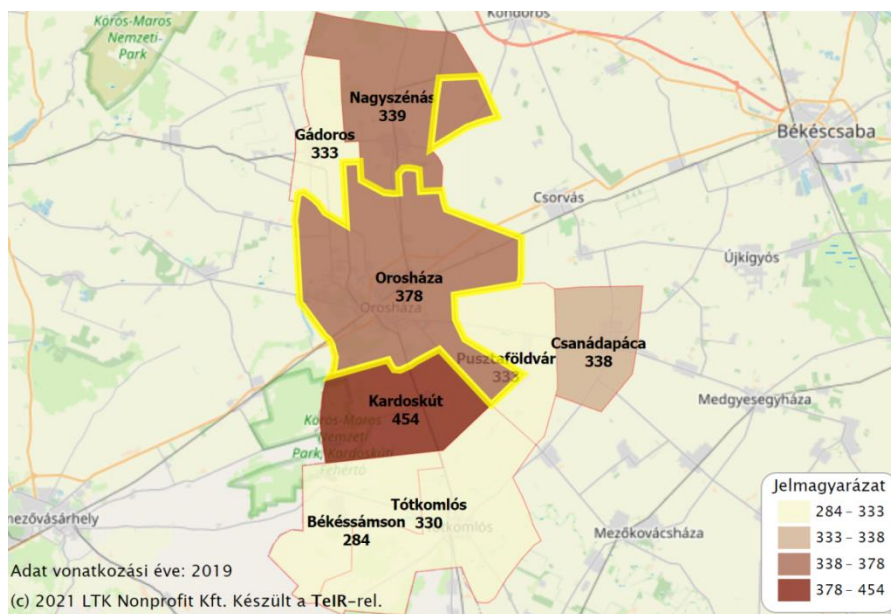
7. ábra: A járművek száma Orosházán (2019)

Áruszállító tehergépkocsik, 2019 (db)	1263,
Autóbuszok, 2019 (db)	12,
Benzinüzemű személygépkocsik, 2019 (db)	7214,
Benzinüzemű tehergépkocsik, 2019 (db)	49,

Egyéb üzemű személygépkocsik, 2019 (db)	227,
Egyéb üzemű tehergépkocsik, 2019 (db)	5,
Gázolajüzemű személygépkocsik, 2019 (db)	2725,
Gázolajüzemű tehergépkocsik, 2019 (db)	1247,
Lassú járművek, 2019 (db)	438,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett áruszállító tehergépkocsik, 2019 (db)	78,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett gépjárművek, 2019 (db)	747,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett személygépkocsik, 2019 (db)	615,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett személyszállító gépjárművek, 2019 (db)	650,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett tehergépkocsik (különleges célú gépkocsival együtt), 2019 (db)	78,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett teherszállító gépjárművek (különleges célú gépkocsikkal együtt), 2019 (db)	97,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett vontatók, 2019 (db)	19,
Motorkerékpárok, 2019 (db)	681,
Személygépkocsik (üzemeltető lakóhelye szerint, dec. 31.), 2019 (db)	10166,
Személyszállító gépjárművek összesen, 2019 (db)	10859,
Tehergépkocsik (különleges célú gépkocsival együtt), 2019 (db)	1301,
Teherszállító gépjárművek (különleges célú gépkocsik nélkül), 2019 (db)	1550,
Teherszállító gépjárművek (különleges célú gépkocsival együtt), 2019 (db)	1588,
Természetes személy által üzemeltetett személygépkocsik, 2019 (db)	9718,
Vontatmányok összesen, 2019 (db)	1466,
Vontatók, 2019 (db)	287,

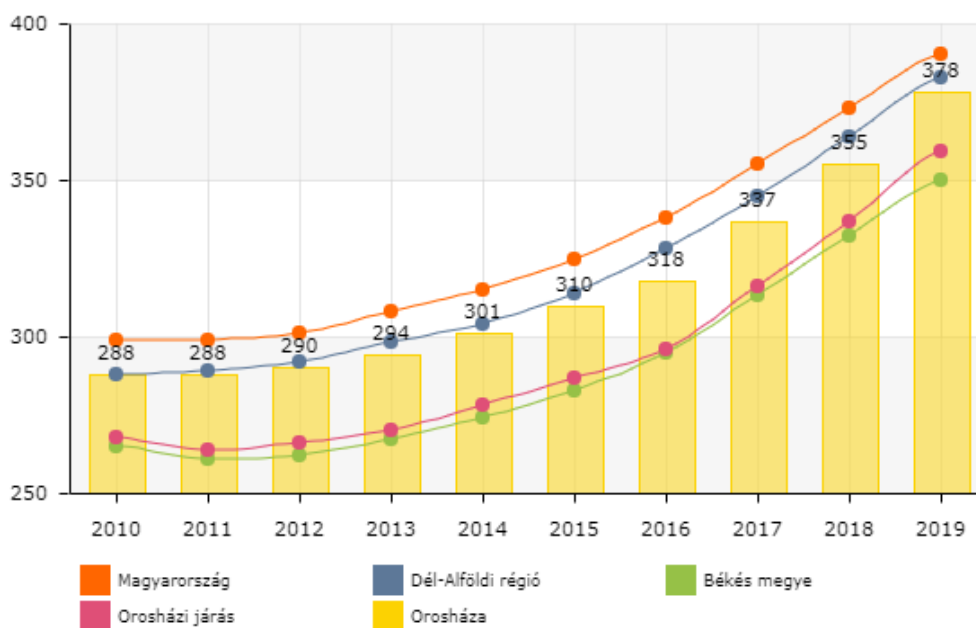
Forrás: KSH és T-STAR adatok alapján saját szerkesztés

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



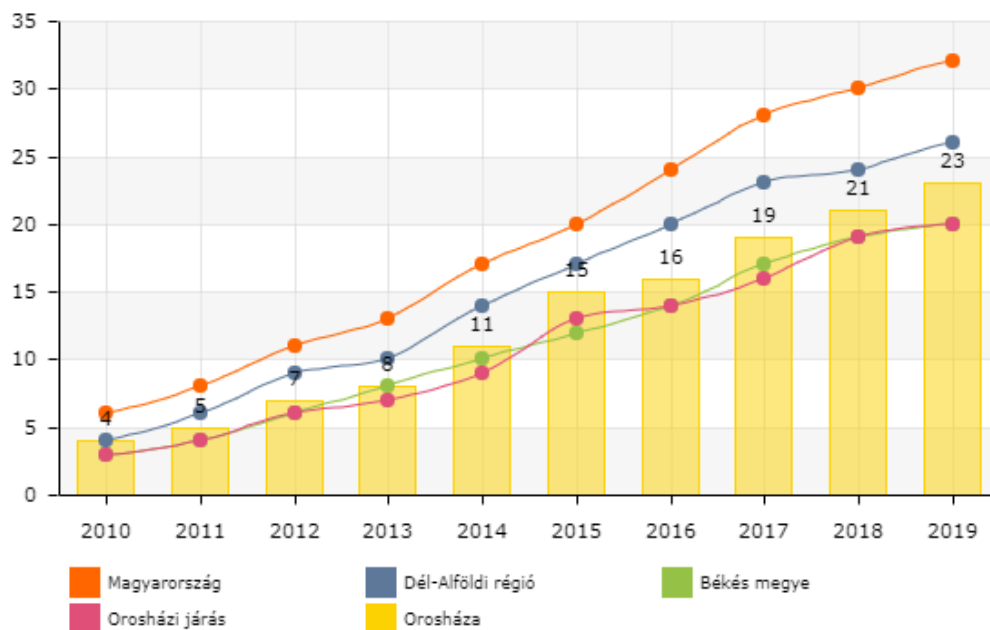
Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

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



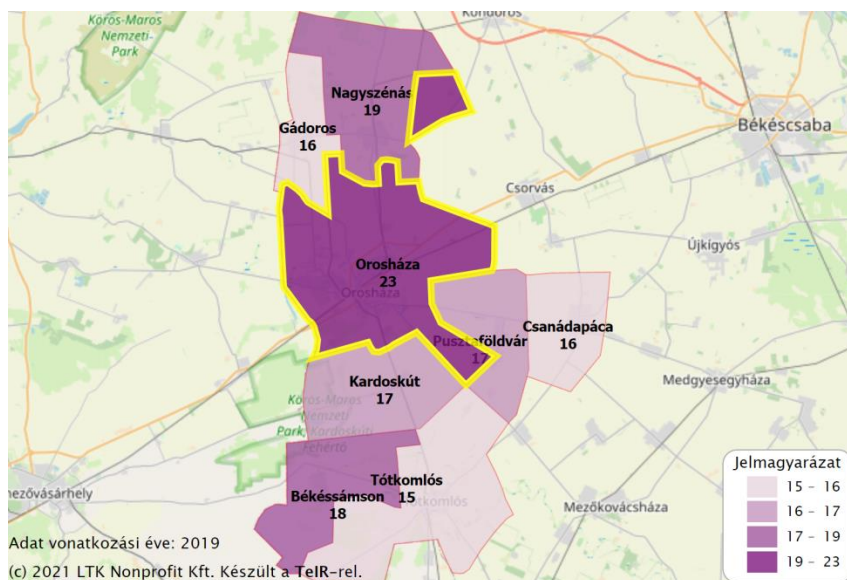
Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

11. ábra: Újonnan forgalomba helyezett személygépkocsik száma, ezer lakosra (db)

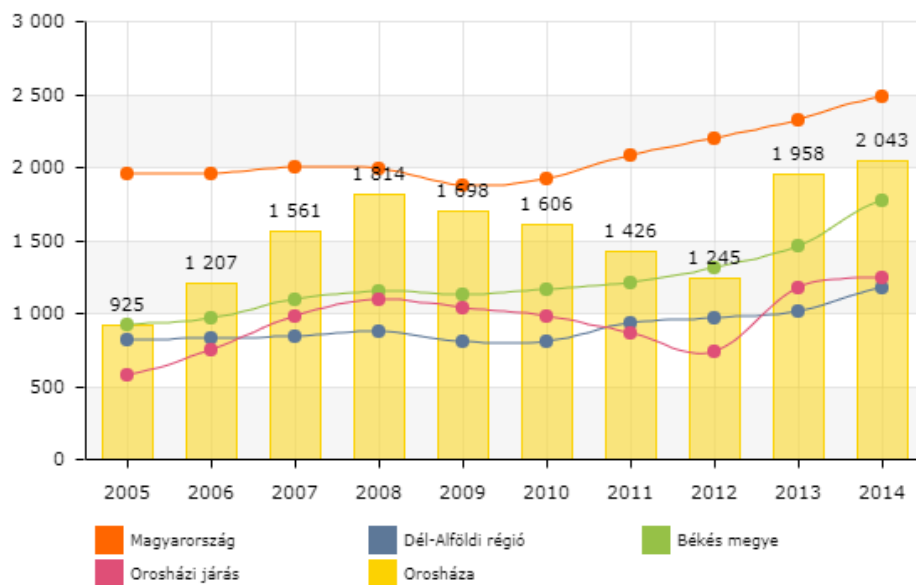


Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

Kereskedelmi szálláshelyek, falusi szálláshelyek férőhelyeinek száma

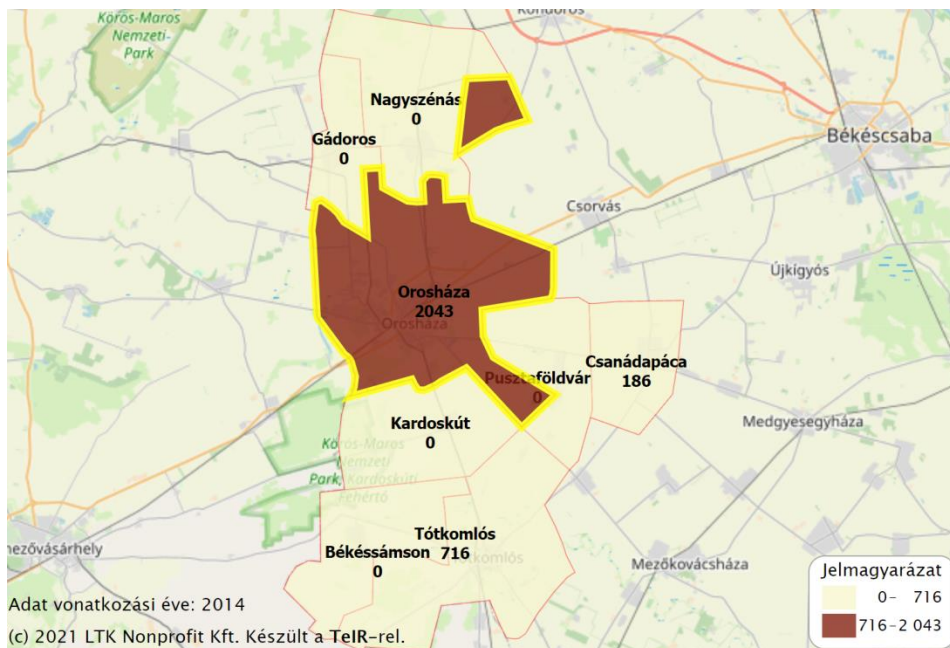
A szálláshelyet igénylőket öt szálloda, három panzió és két kemping tudja elszállásolni, melyből az Alföld Gyöngye Hotel önkormányzati tulajdonban van. A panziók változó számban nyitnak ki szezontól függően. Gyopáros városrészben számos vendégház, nyaraló és apartman is található. A turisztikai igény egyre jobban felfutóban van, főként a szerb és román vendégek veszik igénybe a szolgáltatásokat, illetve a kevésbé tehető, de utazni vágyó magyar vendégek. Az éttermek és cukrászdák száma erőteljesen lecsökkent 2000 óta, viszont az italüzletek száma megnőtt. Ettől függetlenül a lakosság kényelmi kiszolgálására szakosodott menüs vendéglátás erősödésével egyre több kifőzde segíti a háziasszonyokat a településen, ami támogatja az éttermek megmaradását. (Orosháza Város Önkormányzata ITS megalapozó vizsgálata véleményezési, 2015)

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

Turisztika

A turizmus a város életének meghatározó tényezője, Gyopárosfürdő szabadtéri- és élménymedencéit, bel- és külföldről is sokan keresik. Gyopárosfürdő Gyógy-, Park- és Élménzfürdő parkjában a város sok programot szervez, lehet például csónakázni vagy vízibiciklizni is. A belső élménymedencék felújítás alatt vannak ugyan, de a szaunaparkot, wellness szolgáltatásokat számos bel- és külföldi vendég használja. A betérők számára hosszú évekig az Orosházi Nyár, a Tavaszi Művészeti Fesztivál, a Sör-Virslis Fesztivál vonzotta, melyek a vírushelyzet miatt már két éve nem kerültek megrendezésre.

Orosháza belterületén és környékén számos olyan tó található, ami horgásztóként üzemel. Kiemelkedik közülük a természetes kialakulású Gyopárosi tórendszer, de a közelben bányatavak is találhatóak. A fürdő központi épülete a Középső-tóhoz kapcsolódik, az Északitavat üdülők és lakóházak övezik. (Orosháza Város Önkormányzata ITS megalapozó vizsgálata véleményezési, 2015)

A városban az aktív szabadidő eltöltését a sportpályák és kalandparkok is szolgálják, az egészségmegőrzés kapcsán fontos megemlíteni a három hektáros Rágyánszky Arborétum, melyet Rágyánszky János kertész alapított. Korábban sportfogadások és lóversenyek helyszínéül szolgált a Bogárzói lóversenypálya 25 hektár területen, azonban a létesítmény mára sajnos felújítandó állapotban van. A homokkitermelésnek köszönhetően jött létre a Szentesi út mellett a mesterséges tízhektáros horgásztó, ahol rendezvény- és halórház, fedett pihenőpadok és asztalok is szolgálják a kikapcsolódókat. (Orosháza Város Önkormányzata ITS, 2016)

A város területén 200 hektár fölötti erdőt találunk, melyek egy része védelmi, gazdasági és csak 65 hektár szolgálja a közjót, de ezek az erdősávok nagyon fontosak a város ökológiai egyensúlyában és a lakosság pihenési igényeinek kielégítésében.

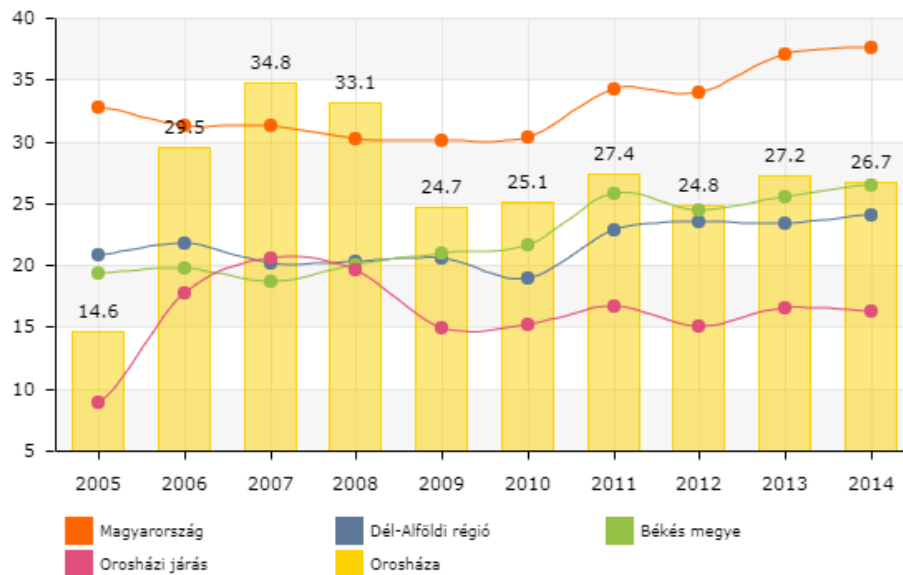
A gasztronómiai értékek közül kiemelkedik az orosházi langalló, a búzacsíra málé, illetve az orosházi libamáj. (Ruszinkó, 2017)

Vonzerők a városban

Ma Orosháza több épülete őrzi a több száz éves múltat, hiszen a 18. században épült az evangélikus nagytemplom vagy a Monori Csárda, de kiemelkedik a Geist Gáspár vadászkastély is. A műemléki épületek mellett igen sok helyi védettségű épület is van kezdve a Táncsics Mihály Gimnáziumtól a Járási Bíróságon át az Állami Zeneiskola épületén keresztül a Tűzoltóság épületéig.

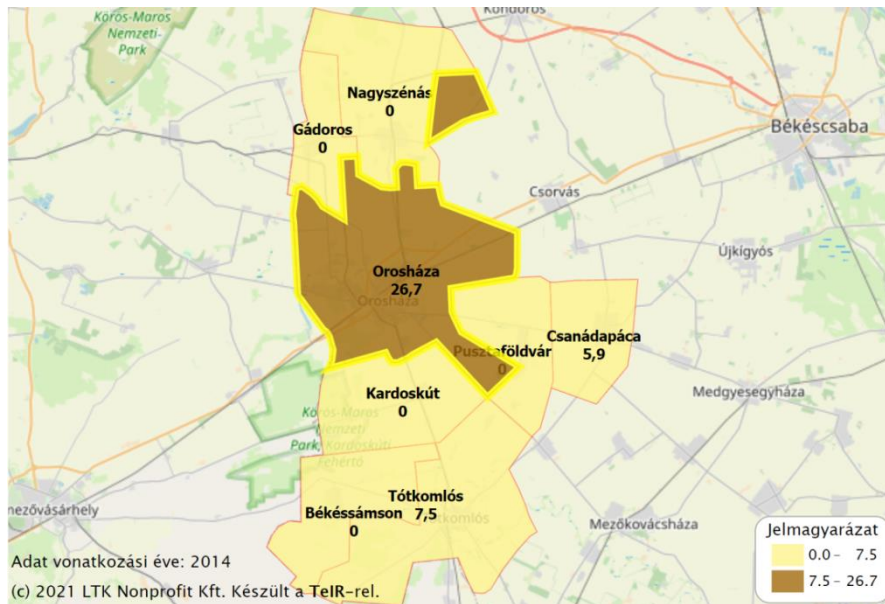
Fontos kulturális szempontból a Nagy Gyula Területi Múzeum, mely elvileg magánház volt, melyet kiegészít a vízellátás történeti gyűjtemény a Könd utcában. Rekreációs szempontból három kert számottevő a településen: az evangélikus templom kertje, valamint a római és a református templomok kertje. Kiemeljük még a Geist Gáspár kastély parkját, mely Kiscsákó területén épült vadászkastély és Ybl Miklós tervei alapján épült. A telek magántulajdonban van, nem látogatható. Sajnos a kastély elhanyagolt, jelentős faállomány és bokor található a telken. (Orosháza Város Önkormányzata ITS megalapozó vizsgálata, 2016)

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

Orosháza kereskedelmi szálláshelyeinek több, mint 10, a szállások nagy része Gyopárosfürdőn van, gyógy-szálloda sajnos nincs. A panziókkal együtt ezer alatti létszámot tud a város befogadni. Négycsillagos minősítésű szállodája a Hotel Corvus Aqua. (Ruszinkó, 2017)

3.4. Társadalmi környezet

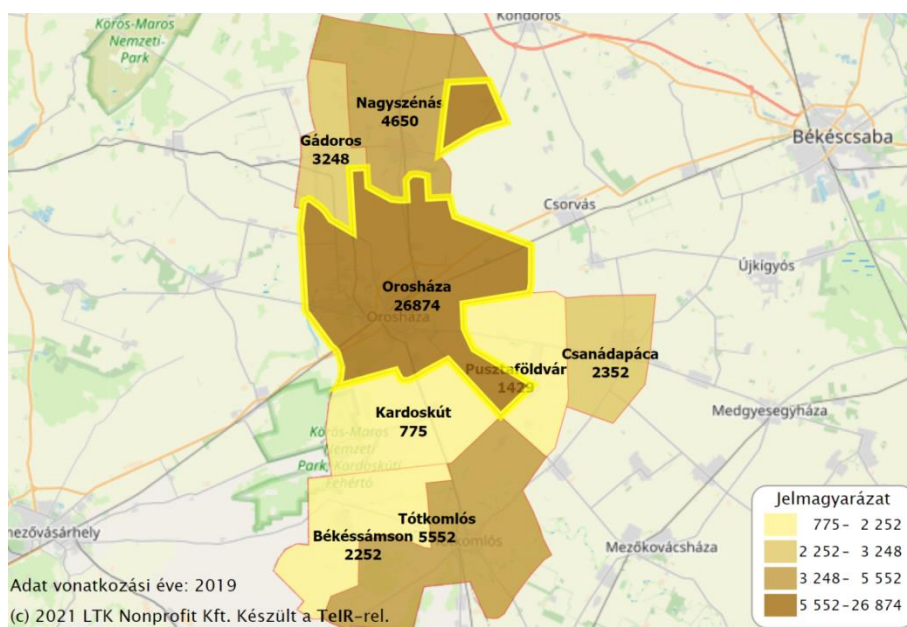
Orosháza többnemzetiségű város, a magyarok aránya 82%, nagyobb nemzetiség még a cigány, a német és a szlovák. Alapvetően a szlovákok népesítették be a várost a török hódoltság után a 18. században. Lélekszámuk a második világháborút követően lecsökkent. Ma a szlovákok főként Békéscsabán, Szarvason, Tótkomlóson, Medgyesegyházán és Mezőberényben élnek.

A járási székhely lakosságszáma folyamatosan csökken, a 2000-es évek óta közel 10%-nyi lakosságot veszített el a település, melynek oka az elvándorlás, az alacsony bevándorlás és a természetes fogyás. Évente a vándorlási veszteség 100-200 fő. Hosszú távon nagy munkával sikerülhet stabilizálni a lakosságszámot 25.000 főben, ha a kormányzati intézkedések is partnerek e folyamatban. (Orosháza Város Önkormányzata ITS megalapozó vizsgálata véleményezési, 2015)

A város az 1980-as évi csúcshoz képest közel tízezer fővel alacsonyabb lakosságszámmal bír. Alapvetően a fiatal népesség számára vonzó életteret mutat a város a honlapján és fontos számára az itt élők képzettségének megfelelő munkalehetőség, a családok jó színvonalú megélhetése és a megfelelő szolgáltatások, szórakozási és művelődési lehetőségek. Az oktatási központként is működő város valójában az elmúlt időszakban sok szakmát elveszített. Elsőként

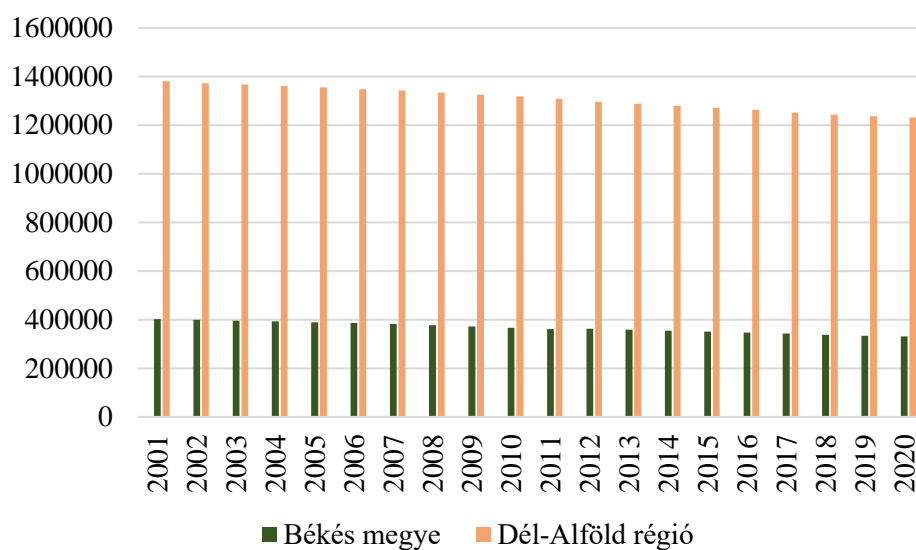
a mezőgazdasági képzések Mezőhegyesre, a gazdasági képzések pedig a Gyulai Szakképzési Centrum profiltisztításának köszönhetően Gyulára kerültek. Azonban az üvegiparhoz kapcsolódó képzések felkerültek a palettára. A Kodolányi János Egyetem helyben lévő kampusza, főként gazdaságtudományi képzéseket indít. Figyelnie kell a településnek arra, hogy a 14-18 év közöttiek ne menjenek más nagyvárosokba és a felnőttek maradjanak Orosházán. Bár több munkáltató és nagyobb vállalat működik a városban, állításuk szerint igen nehéz munkavállalót toborozni szinte bármilyen szakmára. Ennek oka a nem megfelelő bérezés és a helyben lévő kevés munkavállaló. A fiatalok sokszor választják inkább Szegedet, Békéscsabát vagy Budapestet és így az előregedés néhány évtized múltán komoly hátrányt fog jelenteni.

16. ábra: Orosháza város lakónépessége (2021)



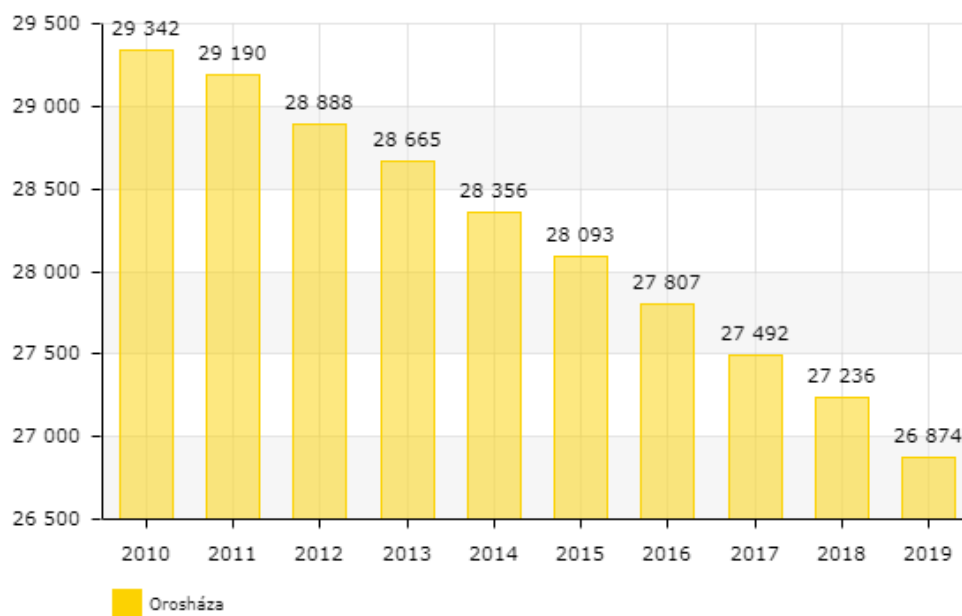
Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

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



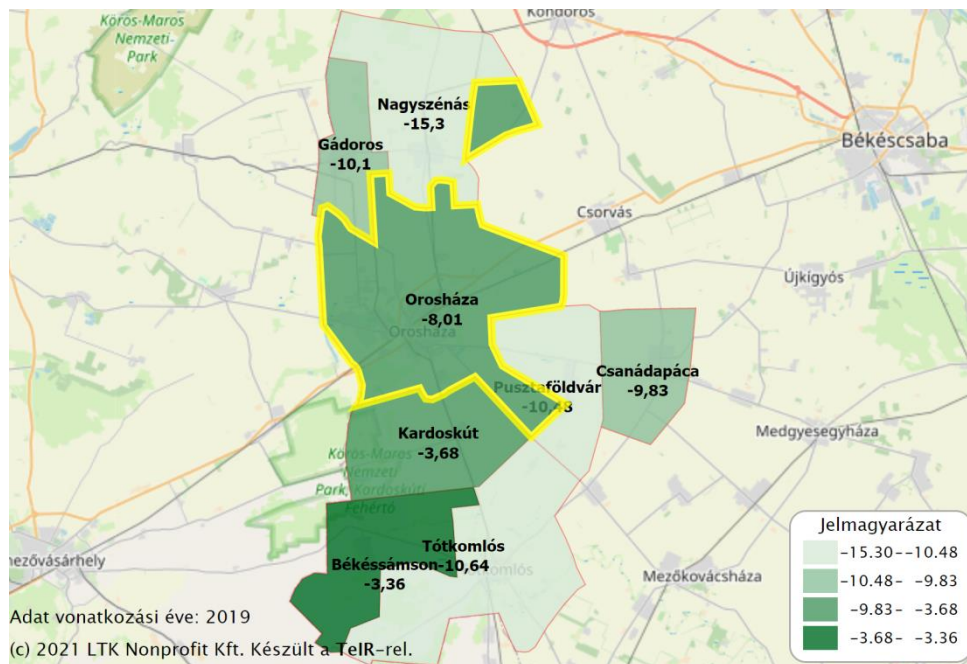
Forrás: KSH adatok alapján saját szerkesztés

18. ábra: Orosháza város lakosság száma (2010-2019)



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

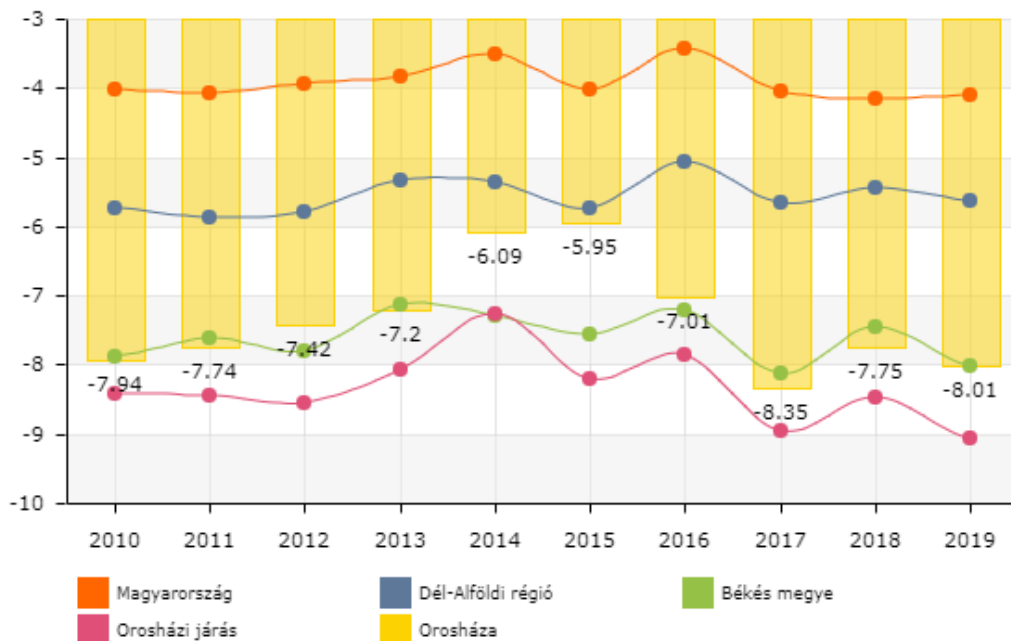
19. ábra: Természetes szaporodás és fogyás (ezrelék)



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

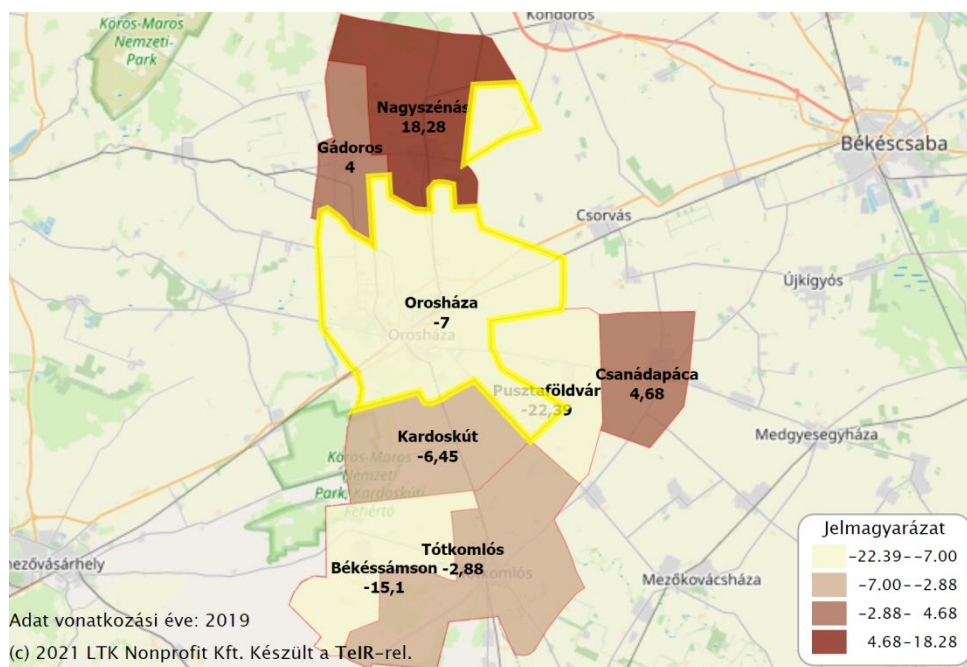
A népességfogyás már az 1980-as évektől kiemelkedő probléma. A lakosságvesztésnek több oka is van. Egyrészt egyre kevesebb gyermek jön világra a térségben, másrészt a lakosságból a fiatalok máshol találnak boldogulást. Sokan a felsőoktatási tanulmányaik alatt hagyják el a térséget, míg mások a hitelállományuk fedezése céljából kényszerülnek távol a családtól megélhetést keresni. E mellett az elöregedés komoly tényező, hiszen itt a halálozási ráta igen magas és egy idősebb társadalomban a népességcsökkenés jelentősebb. A lakosságszám csökkenése egyben kevesebb gazdasági bevételt, nagyobb szociális kiadást is jelent. Orosházán konkrétan a munkavállalók alacsony száma miatt nem tudnak a cégek fejleszteni, mert nincs kivel megtölteniük a gyáracsarnokokat, gyártósortokat. A Linamar Hungary Nyrt. az új gyáregységét is inkább Békéscsabán építette fel, mely könnyebben elérhető és munkavállalási szempontból képzett szakembereket bocsájt ki a közel 8000 fővel bíró Békéscsabai Szakképzési Centrum.

20. ábra: Orosháza város öregedési mutatója



Forrás: Lechner Nonprofit Kft..

21. ábra: Vándorlási egyenleg (ezrelék)



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

Az idősek aránya meghaladja a 27%-ot, míg a fiatalok aránya mindössze 13%. Ez egy igen kedvezőtlen korfát feltételez. Sajnos leginkább a fiatalok aránya csökken, hiszen a 20 év

fölöttiek vándorolnak el munkahely-teremtési vagy tanulási szándékkal. A helyi hagyományokat, gazdasági mesterfogásokat nincs kinek átadni és az ingatlanokat is sok esetben elhagyják. A fiatalok alacsony száma miatt az oktatási intézmények is nehéz helyzetbe kerülnek és a szociális intézményrendszer is nagy terhet jelent majd a város számára. Az értéktermelő fiatalság fennmaradásának és a városban maradásának záloga a helyi minőségi oktatás, a minőségi szolgáltatások és kulturális rendezvények fennmaradása és üzemeltetése és a fizetőképes munkahelyek – diplomás jól fizető munkahelyek számának növelése. Emellett erősíteni szükséges a felsőoktatási intézményekkel való kapcsolatot is. (Orosháza Város Önkormányzata ITS, 2016)

3.5. Környezeti alapadatok

Orosháza a Békési-hát kistáj része, mely a Maros hordalékkúp magyarországi területén található. Talajviszonyai miatt alkalmas növénytermesztésre. Időjárása meleg, száraz, vizeit tekintve inkább vízhiányos a terület; sok a sekély, szikes tó. A térségben nagyhőmérsékletű hévízkészlet található, mely 95 fokos. Sajnos a geotermia nincs kihasználva, hasznosítása minimális. Talaját tekintve folyóvízi és szélhordta üledékekkel fedett ártéri szintű vagy alacsony ármentes síkság. Legnagyobb része megművelt, szántó művelési ágú terület.

Kifejezetten meleg és száraz az éghajlata 2000 óra napsütéssel évente, átlaghőmérséklete 10,5 fok, a csapadék sokéves átlaga 570 mm körüli. (Orosháza Város Önkormányzata ITS megalapozó vizsgálata, 2016)

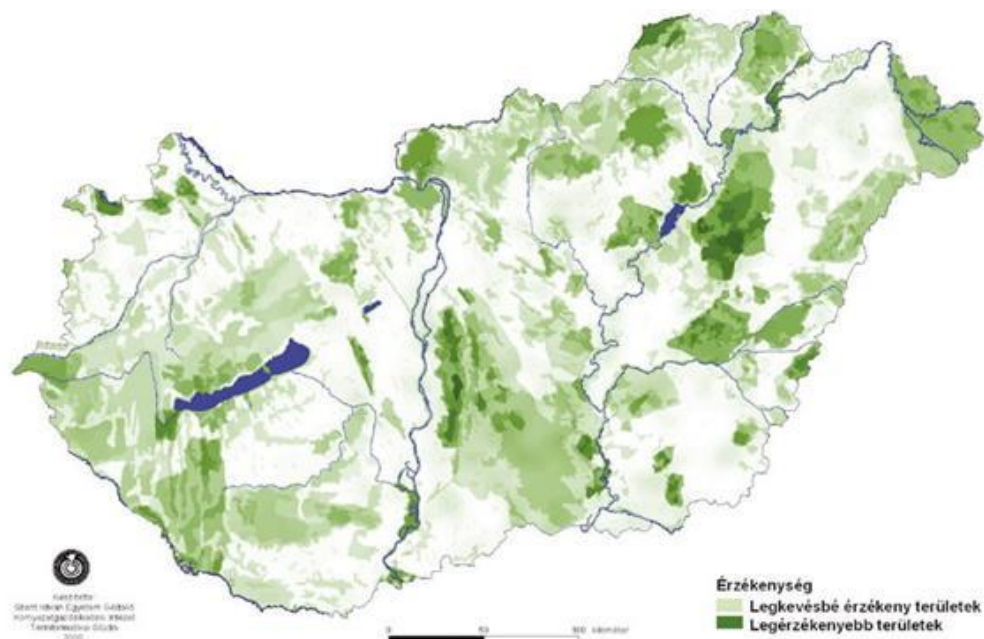
Természeti környezet, ásványkincsek

A legfontosabb ásványkincs a térségben a kőolaj és a földgáz, itt található két gázvezeték Százhalombatta-Battonya és Szeged-Sarkad irányába. Kardoskúton ki is alakítottak egy gáztárolót a stratégiai készletek felé. E mellett még az agyagkészletek kiemelkedők, melyre a térség téglai para alapozhat.

Az ásványkincsek mellett a hévízi források emelhetők ki, amire nemzetközi fürdőket építettek. Jó minőségű termásvízre alapított fürdő kapcsán a következő településeket kell megemlíteni: Dévaványa, Füzesgyarmat, Gyomaendrőd, Gyula, Mezőberény, Mezőkovácsháza, Orosháza (Gyopárosfürdő), Szarvas, Tótkomlós. E településeken többségében gyógyvizeket is találunk a medencékben.

Orosháza kiemelkedő a szénhidrogén lelőhelyek kapcsán, melyre az üveggyártás is épült. A feltárása lelőhelyek Orosháza-Kardoskút-Battonya vonalon valósult meg. (Orosháza Város Önkormányzata ITS megalapozó vizsgálata, 2016)

22. ábra: Környezeti érzékenység az élővilág szempontjából



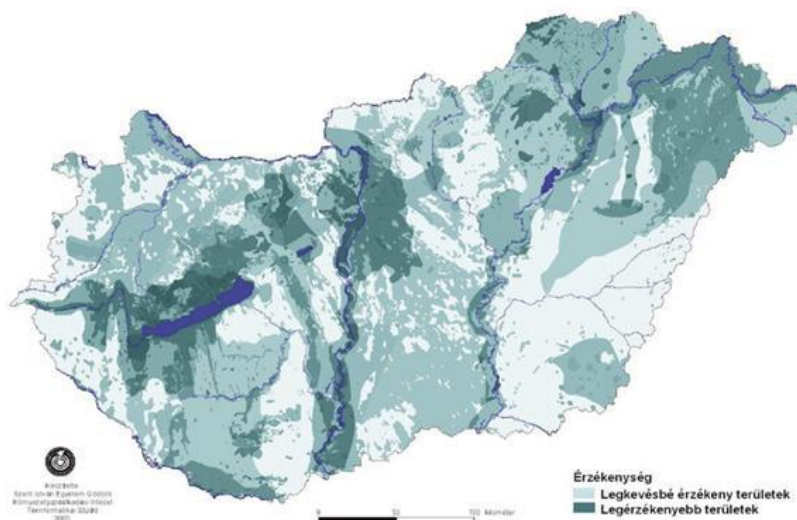
Forrás: Ángyán József (Ángyán, 2003)

Környezetvédelem

Három kiemelő terület van Oroszában és környékén: a Hódmezővásárhely környéki és Csanádi-háti puszták, a Mágocs-ér és a Vásárhelyi és Csanádi-puszták különleges madárvédelmi területe. A város dél-keleti részén találjuk a Nemzeti Ökológiai Hálózat további elemeként kijelölt ökológiai folyosó néhány szakaszát. (Oroszába Város Önkormányzata ITS megalapozó vizsgálata, 2016)

Ex lege védett természeti területek például a kunhalmok, melyekből egy, az Oroszába város közigazgatási területét is érintő országos jelentőségű védett természeti terület, a Mécses-halom. E kunhalom az Oroszábai Értéktár részévé vált Dr. Rákóczi Attila felterjesztése nyomán. (Oroszába Város Önkormányzata ITS megalapozó vizsgálata, 2016)

23. ábra: Környezeti érzékenység a vízbázis szempontjából

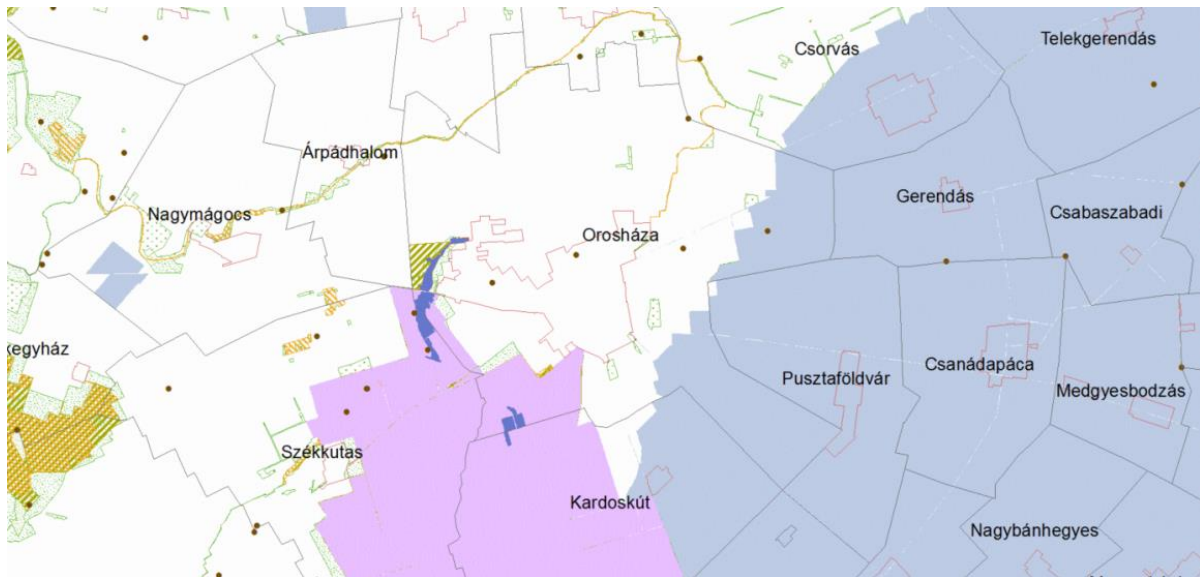


Forrás: Ángyán József (Ángyán, 2003)

A felszíni vizeket elsősorban a csatornák vezetik el. A Bónumi-csatorna vezeti el az orosházi szennyvíztisztító telep elfolyó vizét, mely minőségromlást eredményez. A vízelvezető csatornák eltérő mennyiségű vízhozammal bírnak, melyek hatékonyságát a sok illegális hulladék elhelyezése rontja le. A Gyopárosi tórendszerbe bekerül a parti termálfürdő elhasznált vize, mely rontja a minőségét. A tervekben szerepel a tavak rehabilitációja, mely fejlesztené a tavak vízminőségét. A jó vízáteresztésű Maros hordalékkúp talajvíz-tükre nagyobb, mint 100 km átmérőjű, ezeket a mezőgazdasági eredetű nitrátszennyezéstől meg kell védeni.

Orosházán a Szabadság utca 4. szám alatt helyeztek el olyan mérőeszközt, mellyel mérhető a levegőben található kéndioxid, a nitrogén-oxid, az üledő por és a nitrogén-oxid mennyisége. A szennyezést főként a fűtésből és közlekedésből származó nitrogén-oxidok, szénmonoxid és a por adja, az ipari termelésből származó gázok határérték feletti szennyezést nem okoznak. (Orosháza Város Önkormányzata ITS megalapozó vizsgálata, 2016)

24. ábra: Védett természeti területek



Forrás: TEIR

A város közelében található a Körös-Maros Nemzeti Park Kardoskúti Fehértó területegysége, mely a legmagasabb szintű természetvédelmi kategóriájú, természetvédelmi oltalom alatt álló terület. Tavasszal és ősszel a Kárpát-medence átvonuló madarai, darvak, vadludak, récék, partimadarak óriási számban láthatók a területen. A terület természetközeli állapotban maradt. A Vásárhelyi pusztán található a Dél-Alföld legszikesebb tava a Fehér-tó. A Vásárhelyi-pusztta egykor Hódmezővásárhely külső legelője volt, a 5229 hektár nagyságú területből 263 hektár fokozottan védett. A Körös-Maros Nemzeti Park Igazgatóság által jelölt kiemelt jelentőségű természet megőrzési élőhelyei: a Pannon szikes sztyeppék és mocsarak, a síksági pannon löszgyepek és a folyóvölgyek mocsárrétjei. (Orosháza Város Önkormányzata ITS megalapozó vizsgálata, 2016)

4. Fejlesztési igény megalapozása

4.1. Helyzetértékelés

Orosháza városa az elmúlt évtizedekben komoly fejlődésen ment át, de az elmúlt évek nem a fejlődésről szóltak, hiszen a városban működő jelentősebb vállalkozások munkaerő-hiánnyal küzdenek és ennek kielégítése a legfontosabb feladata a városnak. E mellett nagy gondot okoz a szociális rendszernek az idősek ellátása, melyet csak az érintett helyi társadalmi szereplőkkel és a gazdasági erőforrások bevonásával lehet megoldani. A város nem tudta kihasználni jelentős mértékben a 2013-2020-as időszak EU-s forrásait. Ennek ellenére a közlekedés fejlesztése, az úthálózat minőségének javítása kiemelt prioritást kell, hogy élvezzen, hiszen az elszállítandó árukat mind a gépjármű, mind a mezőgazdaság más módon nem tudja megoldani és a lakossági közlekedés számára is nagyon fontos a megfelelő mobilitás. A település belterületi úthálózata kulcsfontosságú, mert segítenie kell a környező településeken élők szolgáltatásokhoz való hozzáférését is.

A következőkben bemutatjuk a város elemzését, mely magában foglalja a fejlesztési igények megalapozását is:

25. ábra: Orosháza város SWOT-analízise (forrás: (Orosháza Város Önkormányzata ITS megalapozó vizsgálata véleményezési, 2015) saját kiegészítéssel)

Erősség	Gyengeség
<ul style="list-style-type: none"> - egyetemi képzés - olcsó munkaerő - szorgalmas helyi emberek - mezőgazdasági tudás - hagyományok továbbadásának igénye - erős vallási közösségek - fejlett oktatási rendszer - színes oktatási intézményhálózat - kórház, fürdő jelenléte - erős ipari cégek - széles termelő és szolgáltatószektor - Gyopárosfürdő, mint attrakció - jó minőségű termőföldek - termásvíz, gyógyvíz, tavak, erdők - minőségi fűtő - műemlékvédelmi értékek - jó közmű- és vízellátás - 47-es út közelsége 	<ul style="list-style-type: none"> - csökkenő népesség, fiatal és aktív lakosok elvándorlása - alacsony bérek - szegregátumok megjelenése - bizalom a közéletben, együttműködési hajlandóság hiánya - rendezvények nincsenek összehangolva - monokultúras mezőgazdaság - nem megfelelő térségmarketing - városüzemeltetés finanszírozása - kevés pályázati önerő - degradált K-i tájrész - szélsőséges időjárás - kevés zöldterület, hiányos erdősávok - déli elkerülő hiánya - termásvíz felhasználásának hiánya - sok barnamezős terület - Kiscsákó külső zárványa - Gyopáros, Szentetornya, Rákóczi telep elszakított a belvárostól - közintézmények korszerűtlen energetikája

Lehetőség	Veszély
<ul style="list-style-type: none"> - helyi értékek, identitástudat erősítése - jövedelmi helyzet fejlesztése - tanyasi életmód támogatása - tanulási igény növekedése - intézményrendszer szabályozásának kiszámíthatóvá válása - beruházásösztönző foglalkoztatáspolitikai - iparfejlődést támogató pályázatok - helyi élelmiszertermelés - biotechnológia fejlődése a településen - turizmus erősödése - forráshiány mérséklődése - közösségi zöldfelületek kialakításának támogatása - városrészek átjárhatóságának erősítése - déli elkerülő út megépülése - repülőtér használhatóvá tétele - alternatív energia előállítási technikák elterjedése 	<ul style="list-style-type: none"> - szakemberek elvándorlása - a lakosság a nagyvárosokba költözik - a vidéki életforma ellehetetlenül - hagyományok devalválódnak - igénytelen közösségi szemlélet - intézményrendszer finanszírozhatósága - az oktatási rendszer nem tart lépést a piaci igényekkel - nem épülnek meg a gyorsforgalmi utak - ipari park betelepülése elmarad - multik csökkentik a helyi piacot - csökken a turisztikai igény - tartós forráshiány az önkormányzatnál - vízhiány - aluljárók megépítésének elmaradása - repülőtér nem kerül használatba - úthálózat nem fejlődik - környezeti tényezők ellehetetlenítik a mezőgazdasági termelést

4.2. Kereslet-kínálat elemzés

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

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

Kínálati oldalról azokat a partnereket tudjuk megjeleníteni, akik segítségével, 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 javaslunk lakossági igényfelmérést polgármesteri lakossági meghallgatással. Itt megjelenhetne, hogy milyen közlekedésszervezési igényei vannak a lakosoknak, figyelembe véve a mezőgazdasági lassú járműveket és a tömeges lakossági igényeket is.

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

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

4.3. Célcsoport bemutatása

Gazdasági szereplők: a csomópontot számos gazdasági szereplő használja. A térségben a legjelentősebb a mezőgazdasági és az ipari termelés. E mellett a turisztikai ágazat résztvevői is érintettjei a forgalomnak. Az ipari termelésben kamionok, teherautók, míg a mezőgazdaságban munkagépek, traktorok, kombájnok és szállítójárművek egyik elengedhetetlen kereszteződése.

Tanulók: a közép- és felsőfokú oktatásban részt vevő tanulók egyrészt a buszközlekedés által, másrészt a kerékpáros forgalom miatt kiemelkedő szereplői e térségnek. A kerékpáron és gyalogos forgalomban egyaránt jelentős a közlekedők száma. Óvodák, általános iskolák, középiskolák szép számmal vesznek részt a forgalomban, így nagyon fontos a biztonságos átkelés.

Turisztikai szereplők: a város Békés megye egyik legnagyobb forgalmat lebonyolító turisztikai körzete. A Gyopárosi Fürdő, a térségi szálláshelyszolgáltatók résztvevői előszeretettel közlekednek Orosházán, de az átmenő forgalomban megjelenő Makóra, Békéscsabára, Gyulára induló lakosoknak is fontos a biztonságos kereszteződés.

Környező lakosság: Orosháza lakosságszáma közel 30.000 fő, ettől függetlenül a térségben még legalább ilyen létszámú lakosság megjelenik a városban rendszeresen, mivel térségi központként nem elhanyagolható a vásárlási célú (Tesco, Penny, Lidl) közlekedés. Orosháza olyan térségi központ, ahol a kulturális szolgáltatások jelentős része megtalálható a közösségi háztól a múzeumig, könyvtárig, így a környező lakosság számára fontos, hogy minőségi és biztonságos közlekedési környezet fogadjon.

26. ábra: Stakeholder analízis

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

Forrás: saját szerkesztés

4.4. Korlátozó tényezők felmérése

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

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

a) Adminisztratív jellegű kockázat

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

b) Műszaki kockázat

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

c) Fenntartási kockázat

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

d) Technikai, biztonsági kockázatok

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

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

2. Kockázat: nem megfelelő lakossági tájékoztatás.

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

e) **Ökológia kockázat**

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

A kockázat kezelése:

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

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

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

f) **Politikai kockázat**

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

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

2. Kockázat: a politikai szereplők negatívan értékelik, támadják a közlekedési csomópont megépítését, annak költségeit, a kivitelezés ütemezését, sebességét és módját.
 A kockázat kezelése: a megfelelő szereplők bevonása a projekt előkészítésébe, illetve a kommunikációs tervnek megfelelő kommunikáció biztosítása.

27. 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)

28. ábra: A projekt kockázati típusai és értékelésük

A kockázat megnevezése	Bekövetkezés valószínűsége	A projektre gyakorolt hatása	Összességében
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 gondolja megfelelően a létesítményt.	3	4	12
Technikai, biztonsági kockázatok			
A kivitelezési fázisban nem tartják be a megfelelő balesetek elkerülését biztosító védelmi rendszerekre vonatkozó biztonsági előírásokat.	3	10	30
A lakosság nem kap megfelelő tájékoztatást a közlekedési csomópont kialakítása és elkészülte után a megfelelő forgalomtechnikai tudnivalókról.	2	2	4
Ökológiai kockázat			
A kivitelezés és üzemeltetés során nem a kivitelező és üzemeltető nem helyez hangsúlyt a környezetterhelés csökkentésére	4	2	8
Ökológiai kockázatok jelenhetnek meg a térségben élő flóra és fauna tekintetében	2	4	8
Politikai kockázat			
A térségben élők negatívan értékelik, esetlegesen támadják a közlekedési fejlesztést, mivel a munkálatok az átépítés alatt növelik a település megközelítésének idejét vagy esetleg más kivitelezési megoldást tartottak volna célszerűnek.	2	4	8
A politikai szereplők negatívan értékelik, támadják a közlekedési csomópont megépítését, annak költségeit, a kivitelezés ütemezését, sebességét és módját.	4	4	16

Forrás: saját szerkesztés

5. Helyzetértékelés, konklúziók

Orosháza az elmúlt években jelentős fejlesztéseket hajtott végre, melyek főként a középületei energetikai korszerűsítéseiben, infrastrukturális fejlesztéseiben, kerékpárutak építésében és turisztikai attrakcióinak fejlesztéseiben valósult meg. E fejlesztések szükségesek ahhoz, hogy a lakossági szolgáltatások minősége fejlődjön, javuljon. A központi tér elkészültével, a közösségi terek kialakításával, modernizálásával a megjelenése, környezete 21. századivá vált.

Orosházán kialakítás alatt van egy városi fürdő, fejlődnek a közösségi terek és a belterületi úthálózat is a város erejéhez mérten fejlődik. Emellett kiemelkedő, hogy tömegek érkeznek a városba a környező ipari cégek munkavállalóiként (Linamar Zrt, O-I Hungary Zrt, Guardian Orosháza Kft, Cerlux Kft, Orosháza GLAS Term. és Szolg. Ker. Kft, Orostherm Kft, Szkaliczki és Társai Műanyag feldolgozó Kft, Pannon Fine Food, stb) akik biztonságos közlekedése engedhetetlen. Az érintett csomópontot lakosok ezrei a nap 24 órájában használják.

Orosháza nem csupán egy 30.000 főt kiszolgáló város, hanem egy 100.000 főt kiszolgáló térségi központ, melynek erre az igényre kell felépítenie a közútjait, tereit és kiszolgáló funkcióit.

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 megvalósítandó közlekedési csomópont olyan oktatási intézmények közelében helyezkedik el, mely a jövőben nemcsak térségi központ lesz, hanem egyéb funkciókat is felvesz majd. A környező ipari cégekhez történő Dél-Békésből származó közlekedés megerősödik és a jelzőlámpás kereszteződés kialakítása egyre indokoltabbá válik.

A jövőben Orosháza városának igen komoly fejlesztési forrásokra lesz szüksége, melyek érintik a vasútvonalból eredő városrészek bevonását a közlekedésbe és a belterületi közutak minőségének fejlesztését egyaránt. Kutatásunkban bemutattuk azokat a hatásokat, melyekkel számolni szükséges a fenntarthatóság és a biztonság megtartása érdekében a kivitelezés során. A csomópont fejlesztése a lakosság támogatását fogja élvezni és pozitív lesz a gazdasági szereplők oldaláról is.

6. Fejlesztési javaslatok

Orosháza része Dél-Békés közlekedési centrumának, olyan térségformáló tényezője, melyet megalapoz három bevételi ág: az ipar, a mezőgazdaság és a turizmus. E három termelési ág mindegyike indokolná a közlekedési csomópont fejlesztését. Orosháza városának a környező települések szolgáltatásait is meg kell valósítani, hiszen nagyon sokan jönnek be vásárlási, művelődési, pihenési céllal a településre és 21. századi körülményeket várnak el. A város jelenlegi demográfiai trendjei nem pozitívak, de a vonzáskörzetével együtt már nem elhanyagolható nagyságú lakosságszámot kell kiszolgáljon.

Munkaerő

Orosháza a szolgáltató és gépgyártó szektor révén viszonylag jól felszívja az aktív munkavállalókat, így az országos átlag körüli a foglalkoztatottság. A pozitív helyzet a munkáltatók részéről megoldandó feladat, hiszen a munkáltatói igényeket nem, vagy csak nehezen tudják kielégíteni. A nagyobb munkáltatók kénytelenek munkaerő-kölcsönzőket, diákszövetkezeteket igénybe venni a kapacitásaik megőrzéséhez, sőt határokon túlról is toboroznak munkavállalókat. Ezt a jövőben munkásszállások kialakításával, megfelelő lakástámogatási rendszerrel lehet orvosolni, melyet természetesen a cégekkel történő együttműködésben lehetséges finanszírozni. A munkásszállások kialakítására meglévő épületek rendelkezésre állnak, a település csupán befektetőt vagy uniós forrást vár a finanszírozásra. Elindult a munkásszállások építése, de ez a folyamat csupán kezdet. Ha ilyen nagymértékű lesz az elvándorlás, akkor sokkal nagyobb számú munkás ideszállítására és szállásigényének kielégítésére lesz szükség.

Tőke

Orosháza városa tőkeerőben viszonylag szerény annak ellenére, hogy igen jelentős adófizető cégek is megtalálhatók a településen. Sajnos a bevételek jelentős részét a közszolgáltatások kielégítésére fordítják, mely egyrészt a közintézmények fenntartását, másrészt a saját tulajdonú ingatlanok felújítását szolgálja. Igen magas a város közintézményeinek a dolgozói állománya, mely a feladat arányában kimagasló a térségben. A város erőforrásainak minimális részét fordítja az infrastruktúra fejlesztésére, az ipari területek kialakítására és az oktatás minőségi feltételeinek javítására.

Föld

A termőföld Orosházán jelentős érték. A jó minőségű föld nincs kihasználva. A megtermelt gabonát feldolgozatlanul szállítják el és minimális az intenzív kultúra a térségben. Törekedni kell a földhasználat során keletkező nitrogénfelhasználás csökkentésére és a talajvizek minőségének megőrzésére. A jó minőségű termőföld megőrzése országos jelentőséggel is bír, hiszen Békés megye az ország éléskamrája, ha itt nem megfelelő a termelés minősége, az az ország egész működésére kihat.

Szellemi tőke

A szellemi tőke megóvása a város elemi érdeke. Nagyon sok fiatal hagyja el a települést és végzi a középfokú tanulmányait Békéscsabán, Gyulán annak ellenére, hogy meg lehetne erősíteni a helyi szakképzési centrum oktatási kapacitáit. Az érdekérvényesítő képesség hiánya miatt több komoly szakma sem tanulható az orosházi középfokú oktatási intézményben, melyekből leginkább a mezőgazdasági képzések területei hiányoznak. A középfokú oktatási kapacitás erősítése mellett célszerű volna városi szinten is nagyobb marketing eszközöket fordítani a helyi Kodolányi János Egyetem oktatási kapacitásaira, hiszen az egyetemi város nem él az intézmény adta lehetőségekkel.

Környezetminőség

A környezet minősége Orosházán a cégek és a turisztikai lehetőségek miatt is kiemelkedő fontosságú. Az élővizek, holtágak, a természeti környezet megőrzése olyan eszköz, mely könnyítheti a helyben élők rekreációs tevékenységét, másrészt komoly bevétellel kecsegtethet a gazdaság, az önkormányzat szempontjából. Ennek megóvását az ITS-ben is célszerű rögzíteni, mivel ez a fenntartható városfejlődés alapja. (OetU Kft., 2016)

29. ábra: Orosháza, Békéscsaba és Gyula elérhető szolgáltatásai

	Orosháza	Békéscsaba	Gyula
Lakosság (fő; 2021)	26874	58517	29854
Szórakozási lehetőség	van	van	van
Kulturális intézmények	van	sok	van
Étterem és kávézó	van	van	van
Szálláshelyek	van	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, hogy olyan kezdeményezések szülessenek, amelyek a város jó pozícionálását szolgálják. Ilyen lehet például a turisztikai szereplők hálózatának összekapcsolása, a helyi alapanyagokból készült ételek bemutatása vagy a termelő mezőgazdasági üzemekbe tervezett gyárlátogatások attrakcióvá fejlesztése. Ezek az alapok később továbbfejleszthetőek és például a turizmust is rájuk lehet építeni.

Infrastruktúra

Megoldási javaslataink a veszélyes csomópontra

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

Meg kellene valósítani a közlekedési csomópont csomóponti ágain a gyalogos és a gyalogos-kerékpáros forgalom átvezetését. Át kellene alakítani a meglévő közvilágítási hálózatot és a kijelölt gyalogos-átkelőhelyeknél eltérő színű megvilágítást kellene alkalmazni.

Ki kellene váltani az átalakítás során megjelenő nagymennyiségű közművet, ezt meg kellene tervezni.

A fejlesztést úgy kell megvalósítani, hogy a NIF Zrt-vel az úthálózat jövőbeni fejlesztésére vonatkozó igényeit vegyék figyelembe a tervezésnél.

- egyetemi képzés

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 előrejelzését táblákkal, veszélyt jelző villogó lámpákkal oldják meg.

7. Projekt célkitűzései, elvárt eredmények, hatások

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

7.1. Gazdasági hatások

Elvárt eredmények tekintetében biztosak vagyunk abban, hogy a térségben lévő gépjárműforgalom erősödni fog. Az M44-es és a jövőbeli M47-es út megépülése jelentősen javítja majd a térség gazdasági lehetőségeit.

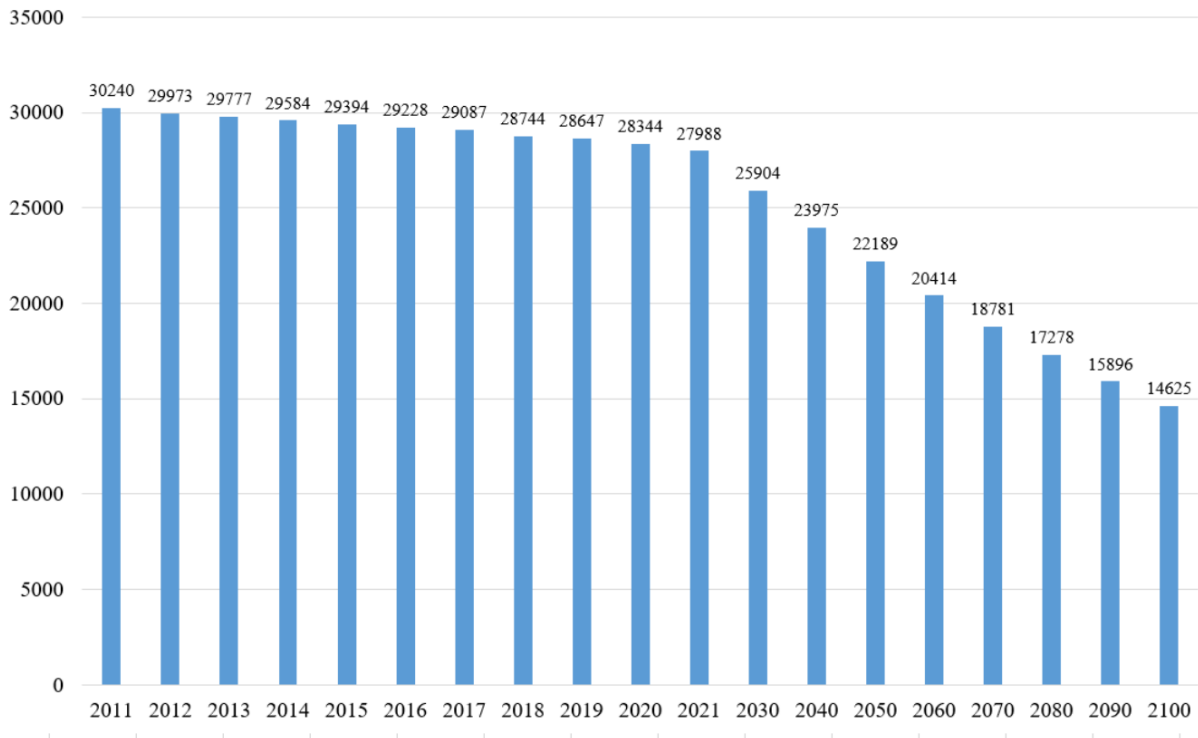
A térségben zajló fejlesztések (fürdőfejlesztés, városfejlesztés, stb.) a lakosság nagyobb mértékű jelenlétét fogja eredményezni és nem csak egy-egy nagyobb fesztivál és sportrendezvény kapcsán, hanem hosszabb időszakokban és területeken. A diákok, hallgatók mobilitása egyre nagyobb mértéket ölt, nagyon sokan járnak Békéscsabára, Gyulára, Szegedre iskolába és Orosháza turisztikai életbe való jövőbeli bekapcsolódása vélhetően szintén ezt a célt fogja eredményezni. A közlekedési csomópont ki fogja szolgálni a jövőben az oktatási, sport és rekreációs célokat, valamint a munkavállalási célú mobilitást egyaránt.

7.2. Társadalmi hatások

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

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

30. ábra: Orosháza demográfiai helyzetének alakulása (2011-2100, fő)



Forrás: Belügyminisztérium adatai alapján provizórikus becslés

7.3. Környezeti hatások

Orosháza városában a megye arányait tekintve jelentős mennyiségű ipari termelés folyik. E mellett a levegő minőségére hatással van még a közlekedés, a lakossági fűtés és a mezőgazdasági termelés által megjelenő szálló por. A környék közútjai szintén nagy légszennyező hatást gyakorolnak és sajnos ezek mellett egyre kevesebb az utakat szegélyező erdősáv. A gyomok terhelése az allergiások szempontjából egyre nagyobb kihívások elé állítja a lakosságot.

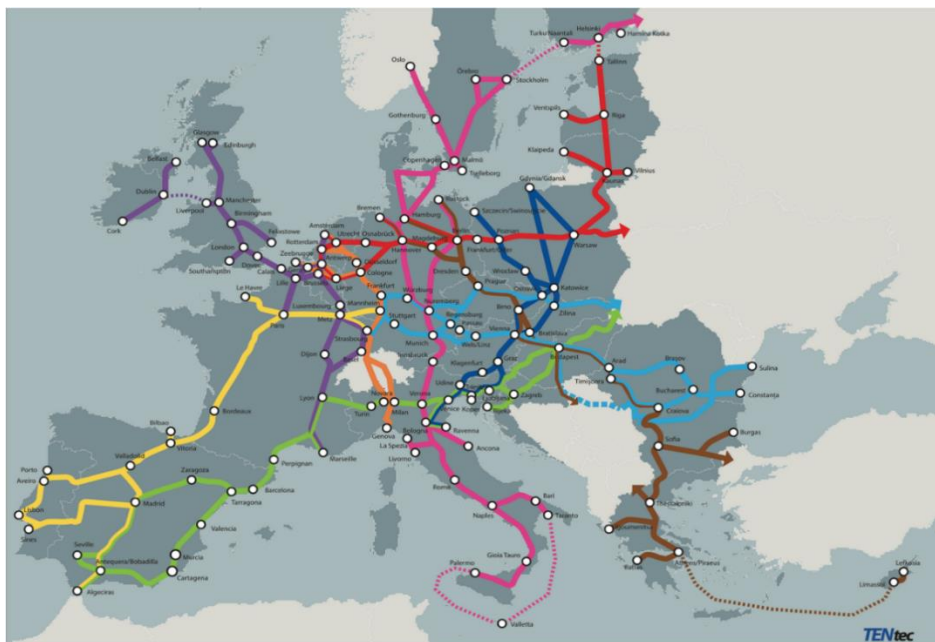
A vízbázis szempontjából sajnos a szennyvíztisztító üzem vízelvezetése és a Gyopárosfürdőhöz kapcsolódó vizek elvezetése nem megnyugtató a földfelszíni vizek kapcsán. A tervezet csomópont környezetterhelése kapcsán a járművek emissziója érdemben nem változik, a földterhelés nem lesz meghatározó lényeges 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. A közúti hálózat mellett a vasúti hálózat bizonyos részeit, a hajózásra alkalmas belvízi útvonalakat, valamint a jelentősebb repülőtereket, folyami és tengeri kikötőket tartalmazza (KSH, 2013).

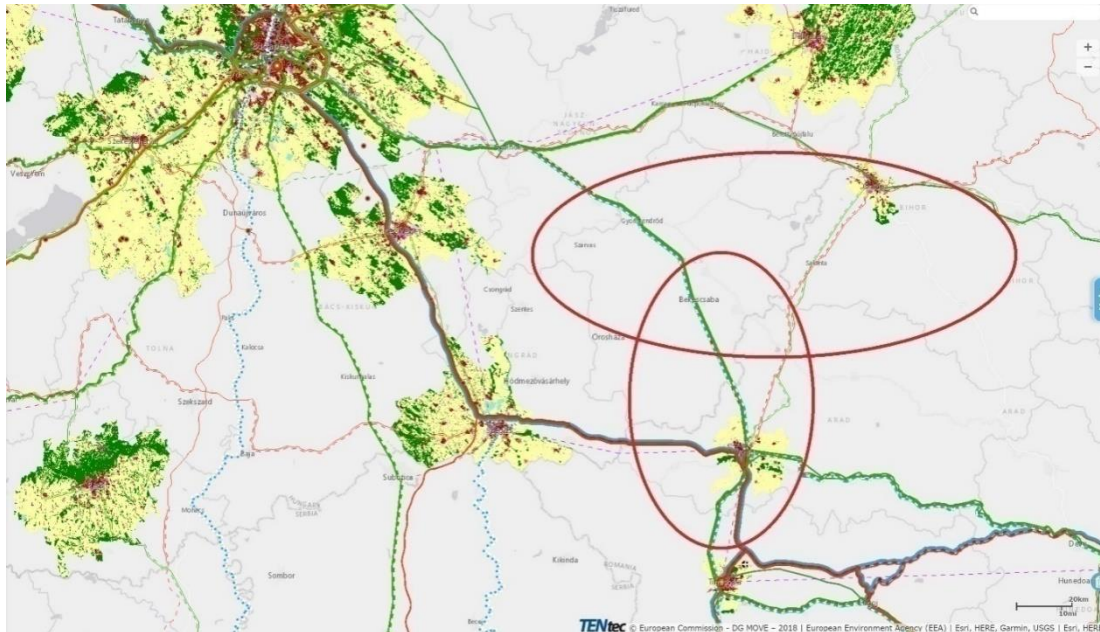
Az Interreg V-A Románia-Magyarország Program megvalósítása alapvetően 2014-2020 között kerül sor, aminek elsődleges célkitűzése, hogy a határ mindkét oldalán, annak közelében lévő szervezetek és az ott élők számára jobb életkörülményeket biztosítson, az Európai Regionális Fejlesztési Alap finanszírozásával,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

31. ábra: TEN-T hálózatok Európában



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

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



Forrás: European Commission (European Commission, 2021)

7.5. Szinergia

A fejlesztés összhangban van az Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepcióval és a Békés Megyei Önkormányzat Békés Megye Integrált Területi Programjával. Mindemellett főként a következő jogszabályi kötelezettségek vonatkoznak a tervezett infrastrukturális fejlesztésre:

- 2003. évi XXVI. törvény az Országos Területrendezési Tervről (OTrT);
- 218/2009. (X.6.) Korm. rendelet a területfejlesztési koncepció, a területfejlesztési program és a területrendezési terv tartalmi követelményeiről, valamint illeszkedésük, kidolgozásuk, egyeztetésük, elfogadásuk és közzétételük részletes szabályairól;
- 27/2004. (XII. 25.) KvVM rendelet a felszín alatti víz állapota szempontjából érzékeny területeken levő települések besorolásáról;
- 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekről;
- 14/2010. (V. 11.) KvVM rendelet az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekkel érintett földrészekről;
- 2/2002. (I. 23.) KöM-FVM együttes rendelet az érzékeny természeti területekre vonatkozó szabályokról;
- 1222/2011. (VI. 29.) Korm. határozat a gyorsforgalmi- és a főúthálózat hosszú távú fejlesztési programjáról és nagytávú tervéről. (Békés Megyei Önkormányzat, 2014);

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 férfiak és nők közötti egyenlőség három fő horizontális elv, amelyek az EU politikájának szerves részét képezik. E szempontok közül a fenntartható fejlődés horizontális elve illeszkedik szervesen a projektünkhöz. A projekt során figyelmet kell fordítani a tevékenységek nyomon követésére, jelentésére a program megvalósítási jelentésekben a vonatkozó eljárásoknak megfelelően.

A Vezető Kedvezményezett elkészíti az esélyegyenlőségre és megkülönböztetés-mentességre vonatkozó kérdőívet, továbbá a környezetvédelmi kérdőívet. A projekt során teljes mértékben betartásra kerülnek a környezetvédelemre vonatkozó határokon átnyúló jogszabályok és bemutatják miként járultak hozzá a fenntartható fejlődéshez.

A projekt eredményeként mind a jelenlegi, mind a jövőbeli generációk igényeinek kielégítésére törekszünk és a jobb életminőségre. Figyelembe vesszük a döntések gazdasági, ökológiai és társadalmi hatásait. Előnyben részesítjük a „zöld megoldásokat” a „szürke megoldásokkal” szemben, a biodiverzitás, zöld infrastruktúra, az ökoszisztéma-szolgáltatások és a NATURA 2000 területek kapcsán.

7.8. Módszertan

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

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

A fejlesztés céljára a közlekedési csomópont közelében lévő település SWOT elemzését használtuk, mivel e település fejlesztése szorosán kihat a közlekedési környezetre, míg a közlekedési lehetőségek befolyásolják a térség társadalmi, gazdasági, folyamatait. E technika képes és alkalmas a település és a projekt életképességének vizsgálatára, a stratégiaalkotás egyik lépése. (ProMan Consulting, 2019)

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

Irodalomjegyzék

- Ángyán, J. (2003). *Digitális Tankönyvtár*. Forrás: Védett és érzékeny természeti területek mezőgazdálkodásának alapjai: <https://regi.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tkt/vedett-erzekeny/ch08s03.html#id727878>
- Barótfi, I. (2021. 05 19). *Környezettechnika*. Letöltés dátuma: 2021. 06 30, forrás: Digitális tankönyvtár: <https://regi.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tkt/kornyezettechnika-eloszo/ch10.html#id798992>
- Barótfi, I. (2021. 05 19). *Környezettechnika*. Letöltés dátuma: 2021. 07 19, forrás: Digitális tankönyvtár: <https://regi.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tkt/kornyezettechnika-eloszo/ch10.html#id798992>
- Békés megye Területrendezési terve - Térségi szerkezeti terv. (2021). *Békés megye Területrendezési terve - Térségi szerkezeti terv*. Letöltés dátuma: 2021. 06 30, forrás: http://gis.teir.hu/rendezes_bekes_trt/
- Békés Megyei Önkormányzat. (2011. június). *Békés Megye Területrendezési terve*. Letöltés dátuma: 2021. 06 30, forrás: Békés Megyei Önkormányzat honlapja: http://www.terport.hu/webfm_send/1817
- Békés Megyei Önkormányzat. (2014). *Békés megye területfejlesztési programja 2014-2020 - Stratégiai program*. Forrás: http://www.bekesmegye.hu/wp-content/uploads/2015/11/TFO_Teruletfejlesztes_Program__Bekes_megye_tf_program_14_20_strategia_i_prg.pdf
- Békéscsaba Város. (2010). *BMJV Közlekedési Terve - Közlekedési koncepció*. Forrás: [docplayer.hu: https://docplayer.hu/1495798-Bekescsaba-megyei-jogu-varos-kozlekedesfejlesztési-terve.html](https://docplayer.hu/1495798-Bekescsaba-megyei-jogu-varos-kozlekedesfejlesztési-terve.html)
- Békéscsaba Város. (2019. 03 28). *BMJV Önkormányzata Szociális Szolgáltatástervezési Koncepciója 2019-2021*. Forrás: Békéscsaba Város honlapja: https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEWiS3sm3-eHyAhXQ_rsIHY0KAFgQFnoECAyQAQ&url=https%3A%2F%2Fbekescsaba.hu%2Fdownload%2F98%2Fbekescsaba-megyei-jogu-varos-szocialis-szolgaltatastervezesi-koncepcioja-2019-2
- 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. 05 19, forrás: Építési jog - pontosan, egyszerűen, közérthetően: <https://epitesijog.hu/fogalmak/442-integralt-telepulesfejlesztési-strategia>
- ESZA. (2005. 08 12). *Magyarország célba ér*. Forrás: Horizontális szempontok: http://eu.esza.hu/filedb/rendezvenyek/utolagos/354_2005/060517_moninfo/13_horizontalis_szemponk_peldak.pdf
- Európai Regionális Fejlesztési Alap. (2021). Forrás: Prioritási tengelyek: <https://interreg-rohu.eu/hu/prioritasi-tengelyek/>
- European Commission. (2021). Forrás: <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>

- EX ANTE Tanácsadó Iroda Kft. (2021. január). *Békés Megyei Önkormányzat*. Forrás: Békés Megye Területfejlesztési Konceptiójának Területi Hatásvizsgálata 2021-2027: http://www.bekesmegye.hu/wp-content/uploads/2021/06/tfk_teruleti_hatasvizsgalata_2021-27.pdf
- GANTT. (2021). *GANTT.HU*. Forrás: Kockázatelemzés és kockázatmenedzsment folyamata: <https://gantt.hu/kockazatelemzes-es-kockazatmentedzsment-folyamata/>
- HRporta. (2021). *HRporta*. Forrás: Szinergia: <https://www.hrportal.hu/jelentes/szinergia.html>
- IBM. (2021). Forrás: Kínálat és kereslet elemzése: <https://www.ibm.com/docs/hu/tririga/10.5.0?topic=planning-supply-demand-analysis>
- Korm. rendelet. (2021. 05 19). *314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet*. Forrás: Wolters Kluwer: <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a0500314.kor>
- KSH. (2015). *Fókuszban a megyék - 2015. I-IV. negyedév*. Forrás: Közlekedési balesetek: <http://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/megy/154/index.html>
- László, M., & Pap, N. (2007). Területfejlesztés a gyakorlatban. In N. Pap, *Területfejlesztés* (old.: 193). Pécs: Lomart Kiadó.
- Lechner Nonprofit Kft. (2021). *TÉRPORT*. Forrás: Települések - Általános információk: <http://www.terport.hu/telepulesek/altalanos-informaciok>
- Lechner Nonprofit Kft. (2021). *TÉRPORT*. Forrás: TEN (Transzeurópai Hálózatok): <http://www.terport.hu/fogalomtar/ten-transzeuropai-halozatok>
- Lechner Nonprofit Kft. (2021). *TÉRPORT*. Forrás: Természeti kockázat / Természeti veszély / Természeti katasztrófa: <http://www.terport.hu/fogalomtar/termeszeti-kockazat-termeszeti-veszely-termeszeti-katasztrofa>
- Lechner Tudásközpont. (2021). *Dokumentációs Központ*. Forrás: Településrendezési fogalmak: <https://www.e-epites.hu/dokumentacios-kozpont/fogalmak>
- 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>
- Orosháza Város Önkormányzata ITS. (2016). *Orosháza Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája 2016-2023*. Forrás: Orosháza város honlapja: <http://ujleptekbt.hu/tervanyag/oroshaza/hatalyos/strategia.pdf>
- Orosháza Város Önkormányzata ITS megalapozó vizsgálata. (2016). *Orosháza város Településfejlesztési Konceptiójának, Integrált Településfejlesztési Stratégiájának és Településrendezési Eszközeinek megalapozó vizsgálata*. Forrás: Orosháza város honlapja: http://ujleptekbt.hu/tervanyag/oroshaza/hatalyos/megalapozo_vizsgalat.pdf
- Orosháza Város Önkormányzata ITS megalapozó vizsgálata véleményezési. (2015). *Orosháza város területfejlesztési koncepciójának, integrált településfejlesztési stratégiájának és területrendezési eszközeinek megalapozó vizsgálata - Véleményezési dokumentáció*. Forrás: Orosháza város honlapja: <https://www.oroshaza.hu/wp-content/uploads/kepviseლოimunka/eloterjeszesek/20151030kepviseლოetesulet/3%20-%20k%C3%A9sz%C3%BCI%C5%91%20telep%C3%BCI%C3%A9sfejl.%20dok.%201.%20mell%C3%A9klet%20megalapoz%C3%B3%20vizsg..pdf>

- ProMan Consulting. (2019. 10 31). *SWOT elemzés: jelentése, lényege, elkészítése – konkrét példákkal!* Letöltés dátuma: 2021. 05 19, forrás: ProMan Consulting: <https://promanconsulting.hu/swot-elemzes/>
- Ruszinkó, Á. (2017. május). *Gyopáros Gyógy-, Park- és Élmenyfürdő fejlesztési koncepciója*. Forrás: Orosháza város honlapja: <https://www.orosshaza.hu/wp-content/uploads/kepviseleoimunka/eloterjesztesek/20170928kepviseletestulet/1.pdf>
- Távolság.hu. (2021). *Települések távolsága*. Forrás: www.tavolsag.hu: <https://www.telepulesektavolsaga.hu/tavolsagmeres.php>
- Új-Lépték Tervező Iroda. (2017. február). *Orosháza - Településrendezési eszközök 2017 - Alátámasztó szöveges munkarészek*. Forrás: Új-Lépték Tervező Iroda honlapja: http://www.ujleptekbt.hu/tervanyag/oroshaza/hatalyos/telepulesrendezesi_eszkozok/alatamaszto_szoveges_munkaresz.pdf
- Ujvári, M. (2013. 06 26). *Célcsoport meghatározás. Mi az a célcsoport és miért fontos?* Letöltés dátuma: 2021. 06 30, forrás: Sikermarketing - honlaptervezés és marketing: <https://www.sikermarketing.hu/celcsoport-meghatározás-mi-az-a-celcsoport-es-miert-fontos/>
- 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



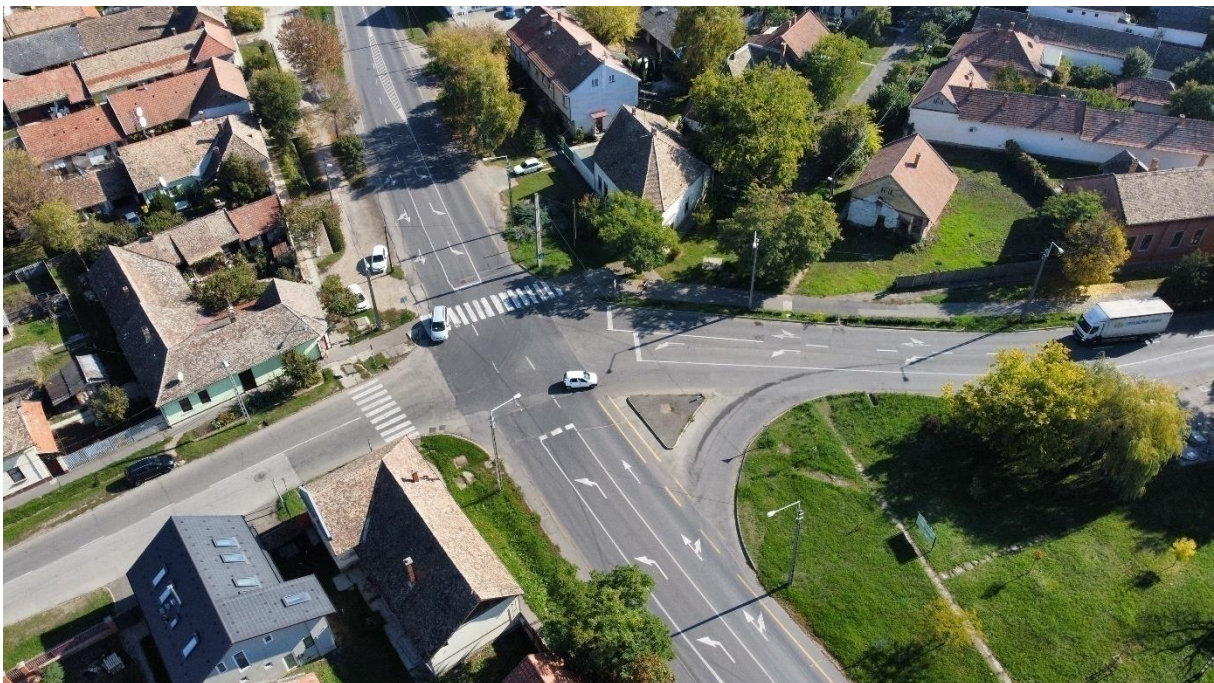
Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.