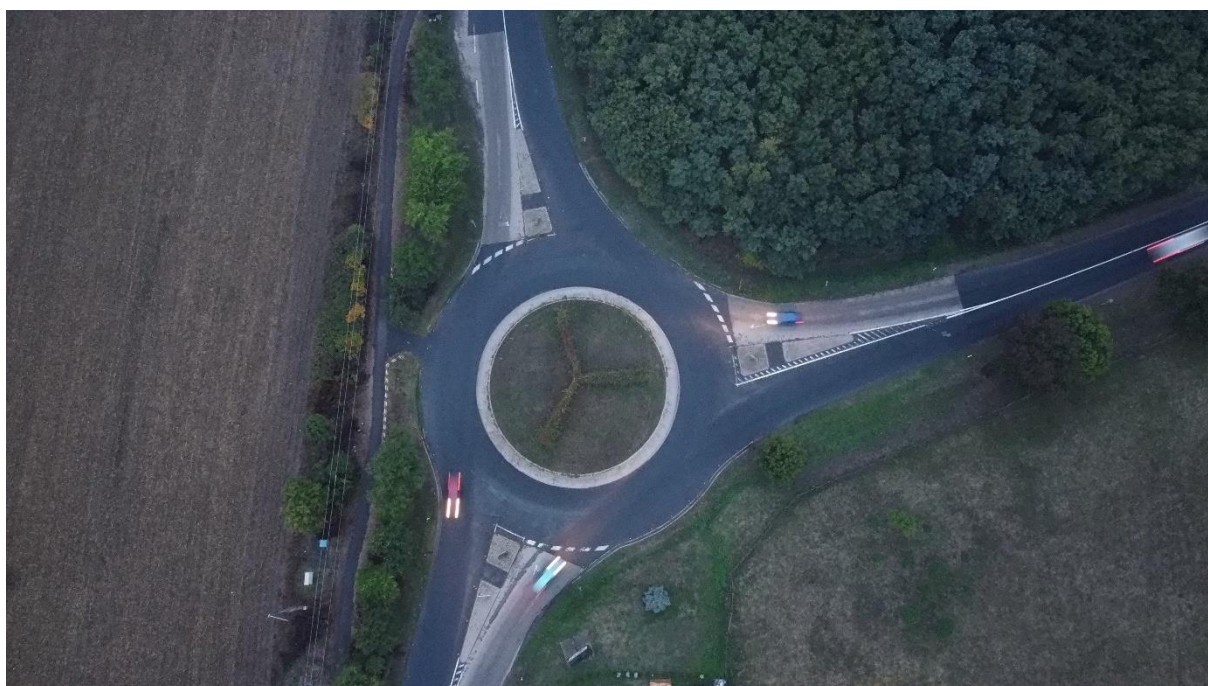


## Hatásvizsgálati Tanulmány

### SARKAD

4219 jelű út 58+228 km és a 4244 jelű út 0+000 km szelvényszám  
kereszteződéséhez Sarkad lakott területén kívül



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.....	6
3. A projekt háttérének bemutatása .....	8
3.1. Jelenlegi infrastruktúra .....	8
3.2. Vonatkozó stratégiák bemutatása.....	12
3.3. Gazdasági környezet .....	14
3.4. Társadalmi környezet .....	23
3.5. Környezeti alapadatok.....	28
4. Fejlesztési igény megalapozása.....	32
4.1. Helyzetértékelés .....	32
4.2. Kereslet-kínálat elemzés .....	33
4.3. Célcsoport bemutatása.....	35
4.4. Korlátozó tényezők felmérése.....	36
5. Helyzetértékelés, konklúziók .....	40
6. Fejlesztési javaslatok.....	42
7. Projekt célkitűzései, elvárt eredmények, hatások.....	45
7.1. Gazdasági hatások.....	45
7.2. Társadalmi hatások.....	45
7.3. Környezeti hatások.....	46
7.4. Határon átnyúló hatások .....	47
7.5. Szinergia.....	48
7.6. Várható eredmények.....	48
7.7. Horizontális szempontok érvényesítése .....	49
7.8. Módszertan.....	49
Irodalomjegyzék.....	50
Mellékletek.....	53

## Vezetői összefoglaló

Hatásvizsgálati tanulmányunk tárgyát képező közlekedési fejlesztés a 4219 jelű út 58+228 km, és a 4244 jelű út 0+000 km szelvényszámában található, Sarkad lakott területén kívül. A meglévő körforgalom 3 ággal rendelkezik, illetve egy negyedik ágként bekötésre került a Sarkad-Gyula között húzódó kerékpárút is. A körforgalom északi oldalán egy zöldség-gyümölcskereskedés található, amely jelentős forgalmat bonyolít le. A kereskedés megközelítése jelenleg közvetlenül a 4219 jelű út sarkadi úti ága után található útsatlakozáson keresztül történik. A forgalombiztonság növelése érdekében szükséges megtervezni a zöldség-gyümölcskereskedés külön ágon történő megközelítését a körforgalomból, valamint a meglévő útsatlakozás megszüntetését, amennyiben a körforgalmi ágon a kétirányú forgalom biztosítható.

Sarkad város az elmúlt évtizedekben sajnos nem tudott jelentős kitörési pontot biztosító fejlesztést megvalósítani. A lakosság népességszáma csökkenő tendenciát mutat. Bizakodnak abban, hogy az apróbb fejlesztések – szociális ellátórendszer, piac felújítása, zöld város program – meghozzák a kívánt hatást és a lakosság egyre kisebb arányban fog elvándorolni a településről. Nagy kihívás az előregedés, melyet tompít a roma származású lakosság gyermekvállalási hajlandósága, de ez egyben szociális feszültségeket is kelt. Amíg e kettő probléma nem kerül megoldásra, addig a nagyobb városokból folyamatosan Sarkadra fognak költözni a romák és nem lesz megoldva a munkanélküliségi arányból fakadó foglalkoztatási kihívás sem.

Sajnos a betelepülő cégek a rossz elhelyezkedés és a szerény szolgáltatási minőségek miatt nem igazán választják Sarkadot, ezen némileg lehetne tompítani a jelentősebb kapcsolatfelvétellel Románia felé. Nem várható rövidtávon elmozdulás, hanem a helyi környezeti erőforrásokra támaszkodva szükséges apró lépésekkel és uniós forrásokkal a településen minden létező lehetőséget megragadni a fejlesztésre. Ha ezek nem valósulnak meg, akkor annak ellenére, hogy a város a Sarkadi járás központja, el fognak menni az emberek, melyet magával vonz majd az oktatási rendszer szűkülése, a szociális ellátórendszer nehézkes működése és az egyéb negatív folyamatok.

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

## 1. Bevezetés és a fejlesztési javaslat készítésének ismertetése

Sarkad Békés megyében, az ország Dél-keleti részén helyezkedik el. Az országban Jász-Nagykun-Szolnok, Hajdú-Bihar megyékkel, valamint Csongrád-Csanád megyével határos, keleten Románia a szomszédja. Békés megyében kilenc járás található, ezek közül Sarkad a Sarkadi-járas központja.

Békés megyét az M44-es gyorsforgalmi út Békéscsabánál éri el, ennek első elkészült szakaszát 2019-ben adták át, végleges befejezése 2022-ben tervezett. Három közúton érhető el a megye, a 44-es, a 47-es és a 46-os főúton, a megye többi útja mellékút. Több vasútvonal húzódik a térségben, de sajnos nagyon sokat felszámoltak kihasználatlanság miatt. Nemzetközi útvonalak között egy vasútvonal húzódik Románia-Budapest relációban. Egy nemzetközi vasúti határátkelő, egy főúti vasúti határátkelő kapcsolódik szomszédainkhoz, vízi úttal, légi úttal nem rendelkezik Békés megye. A békéscsabai repülőtér szeretnék fejleszteni, hogy nagyobb gépeket tudjon fogadni nemzetközi szinten, de eddig nem volt erre forrás. Most úgy tűnik, hogy 2025-re elkészülhet a bővítés. Jelenleg Temesvár, Nagyvárad és Debrecen repülőtereit használhatjuk. (Békés Megyei Önkormányzat, 2011)

A határon túlnyúlik a megye alatt lévő termál- és gyógyvíz készlet, jelentős mennyiségű hévíz feltárására van lehetőség, hiszen ezek a hévizek 70 Celsius fok feletti. Ezek a vizek táplálják Gyula, Békéscsaba, Orosháza, Füzesgyarmat, Gyomaendrőd, Békés és Tótkomlós fürdőit. A másik kiváló természeti erőforrás a minőségi termőföld, melynek a Körös-Maros köze az alapja. Ennek köszönhetően a szántók aránya nagyon magas. A meleg és száraz éghajlatnak köszönhetően a monokultúrás gabonatermesztés, kukoricatermesztés és a takarmánynövények termelése a legjelentősebb. (Békés Megyei Önkormányzat, 2011)

### **Az anyag célja, rövid felépítése**

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

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

Tanulmányunkat azokkal a legfontosabb fogalmak tisztázásával, meghatározásával kezdtük, melyek elengedhetetlenül szükségesek ahhoz, hogy a szakértők számára egyértelműek legyenek anyagunk keretei és megfogalmazásai. E fogalmak többsége a környezet egyes elemeihez, a környezetterhelés köréhez kapcsolódik. A csomópont megépülése nem csupán a

környezettel kapcsolatos hatásokat vizsgálja, hanem gazdasági, társadalmi folyamatokra történő kihatását is, így térség- és területfejlesztési fogalmak is szerepelnek meghatározásaink között.

A projekt háttérének bemutatása fejezetben kifejtyük azokat a meglévő infrastrukturális elemeket, melyek relevánsak és hatással lehetnek a csomópont esetleges kialakítására. Ezen fejezetben továbbá, meghatározzuk az integrált városfejlesztési stratégiákban lévő fejlesztési irányokat és a vonatkozó stratégiákhoz való kapcsolódásokat. A gazdasági környezet magában foglalja a település gazdasági adottságait, míg a társadalmi környezet kapcsán főként a lakosság demográfiai adatai jelennek meg. E mellett természetesen a környezeti alapadatokat vizsgálva kitekintünk a meglévő természeti környezet bemutatására is.

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

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

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

## 2. 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, 2021)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

**TEN (Trans-European Networks - Transzeurópai Hálózatok):** „a Maastrichti Szerződésben lefektetett transzeurópai hálózatok programja a közlekedés, a távközlés és az energia hálózatának közös, a nemzeti határokon átnyúló fejlesztését szolgálja. A koncepció célja, hogy összekapcsolják egymással a meglévő nemzeti, regionális hálózatokat, kiépítsék a hiányzó vonalakat, szakaszokat, valamint felszámolják a periférikus régiók elszigeteltségét.” (Lechner Nonprofit Kft., 2021)

**Természeti kockázat / Természeti veszély / Természeti katasztrófa:** „Számos természeti esemény hordoz magában kockázatot az életre, az épített és természeti környezetre nézve, mivel veszélyezteteti az emberek és állatok életét és komoly károkat okozhat a településekben. Éppen ezért az emberi településeket, amennyire csak lehet, el kell látni a megfelelő, természeti kockázatokkal szembeni védelemmel. Az intenzitásuknak, hatásuknak és kártételüknek megfelelően, ezek a természeti események (vagy veszélyek) természeti katasztrófának is minősülhetnek. Egy természeti katasztrófa éppen ezért a természeti veszély és az emberi aktivitás együttes meglétéből következik. A legfőbb természeti veszélyek: lavinák, aszályok, földrengések, árvizek, földcsuszamlások, vulkánkitörések, cunamik, tornádók, forgószelek, futótűzek stb.” (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 hátterének bemutatása

#### 3.1. Jelenlegi infrastruktúra

Sarkad kicsivel több, mint 10.000 fős kisváros Békés megye északkeleti részén. A település 32 éve visel városi rangot, 30 km-re található a megyeszékhelytől, Békéscsabától.

A település 1950-ig Bihar vármegyéhez tartozott, annak délnyugati sarka volt, innen kapta a nevét. A Sarkadi járás központja Sarkad település, mely már több évtizede jó kapcsolatot ápol a szomszédos Nagyszalontával, Snagovval és Baróttal, illetve a német Niestetalal.

A település számos folyómederrel keresztezett, a fő folyója a Fekete-Körös, melyről elágazik a Kopolya, Barkás és Gyepes. Állóvízként az Éden-tavat találjuk, melyet 1997-ben újítottak meg, 2001-ben pedig kialakították az Éden-tó II-t, mely Sarkad belterületén van.

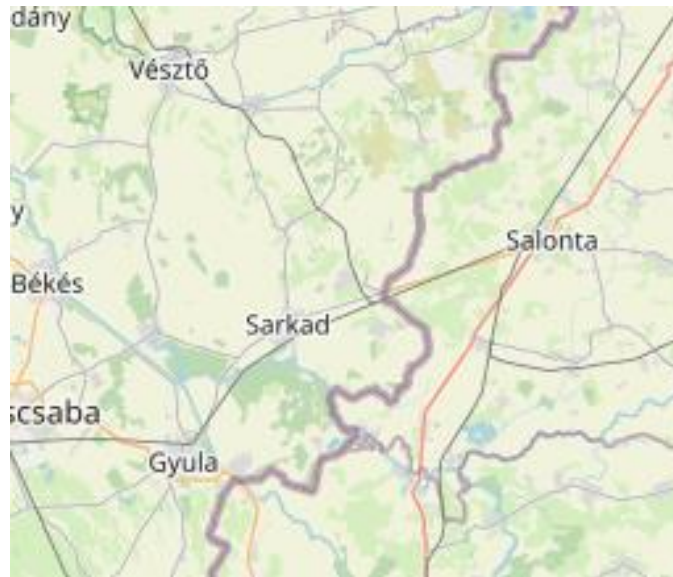
Közúton Sarkad Békéscsabáról Gyula vagy Doboz felé, esetleg Békés irányából érhető el, Debrecenből Sarkadkeresztúron juthatunk el. A határ felől Méhkeréken és Újszalontán keresztül tudunk eljutni Sarkadra. A határátkelők 24 órán keresztül elérhetők.

Ha vasúton szeretnénk Sarkadra eljutni, akkor a Békéscsaba-Kötegyán vonalon haladhatunk. Ha vasúton utazunk, akkor elérhető Vésztő, Szeghalom és a romániai Nagyszalonta. (Sarkad és Környéke Többcélú Kistérségi Társulás, 2011)

Népessége 2009-ben még 10 463 fő volt, de 2021-ben már csak 10 069 fő. Területe 571 km<sup>2</sup>, népsűrűsége 43 fő/km<sup>2</sup> körüli, alacsony az urbanizáltsági foka, Sarkad a járás egyetlen városa, kiemelkedő a lemaradottsága, minden statisztikában szinte az utolsó helyen szerepel. (Sarkad Város Önkormányzata, 2010)

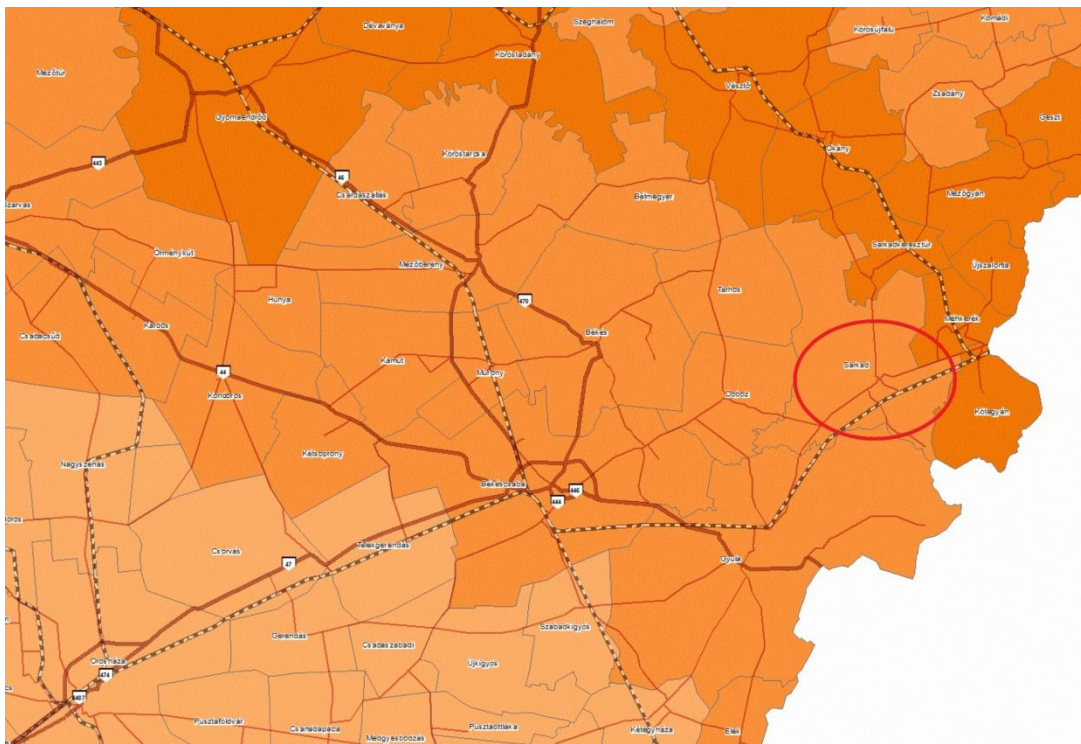


1. ábra: Sarkad és környező települései



Forrás: TEIR

2. ábra: Sarkad elérési ideje az autópálya csomópontig



Forrás: TEIR

## **Kerékpáros közlekedés**

A kerékpárosok több irányból el tudják érni a várost és Sarkadon belül is 26 kilométer úthálózattal találkozhatunk. A kerékpárút ki van építve a Városeredő szabadstrandjához, az erdei iskolához is több, mint 4 kilométer hosszan. A külterületeken a kerékpárút elég töredezett, a lakóhelyek megközelítése biztonságosabb és hasznos volna a kerékpáros közlekedési infrastruktúra fejlesztésével.

## **Gyalogos közlekedés**

A járdák és gyalogutak összes hossza több, mint 75 km-t tesz ki, kialakításuk főként egyoldali, de több utcában kétoldali kiépítettséget is találhatunk.

A városban többségében alkalmazkodott a járdák fejlesztése a lakosok igényeihez, de ezek töredezettsége, szélessége nagyon változó. Fejlesztésük nagyon lassú ütemben történik.

## **Autóbuszos közlekedés**

A buszos közlekedés terén minden szomszédos település elérhető, Sarkad e téren tényleg regionális alközpontnak tekinthető. Mind a helyi, mind pedig a helyközi járatok közlekedése biztosított a településen. Indulnak buszok közvetlenül Békéscsabára, Gyulára és található a településen 13 megálló is a buszos közlekedéshez való csatlakozásra.

## **Vasúti közlekedés**

Sarkadon a 135-ös számú Szeged –Békéscsaba –Kötegyán vasútvonalon közlekedik a vasúti forgalom, mind személy-, mind áruforgalom lebonyolítására. A város egy vasútállomással és két vasúti megállóhellyel: Sarkadi Cukorgyár és József Szanatórium rendelkezik. A járatszámok gyakoriságának és az átszállások jó összeköttetésének köszönhetően kedvező a vasúti közlekedés.

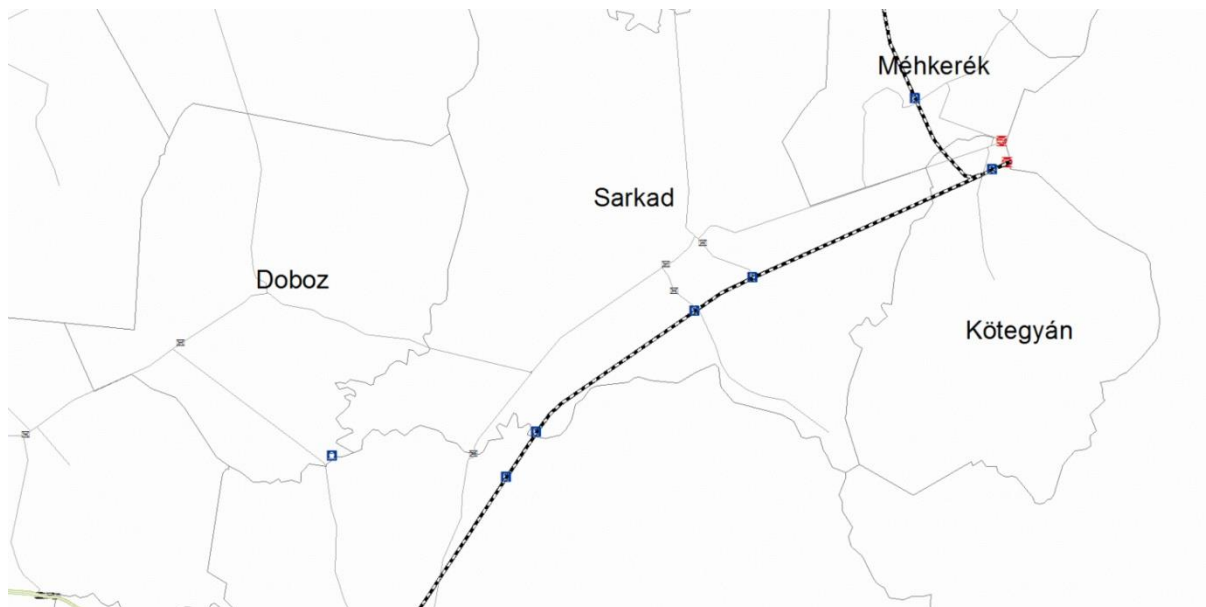
## **Belső úthálózat**

Sarkadnak nincs országos kapcsolata főúttal, a 44-es főút 17 kilométerre található. Makó felé érhető el az M43-as autópálya, illetve Békéscsabán érhető el az M44-es gyorsforgalmi út, de ez majd csak 2022-ben fog teljesen kiépülni. A fővárost 240 km-es utazással tudjuk elérni, Románia sokkal közelebb található, mivel 10 km-re érjük el a határt Méhkeréknél és 20 km-re található a legközelebbi román település. A sarkadi cukorgyár felől Méhkerék felé gyorsabban elérhetjük a határt, azonban ez az út nehezebben autózható.

Nagyjából 68 km belterületi út áll rendelkezésre, melyből 17,5 km kiépítetlen, a kiépítetlenség a külterületeken nagyon jelentős. A hagyományos hálós szerkezetű úthálózatot a főútca osztja ketté, ez a főút határozza meg Sarkad város közlekedését. Mivel a főút kivételével nincs átmenő forgalom, így nyugodt, csendes utcák találhatók jelentős mértékű szegregátumokkal.

A romániai Szalontára vezetnek a legjelentősebb átutazások, így az egyetlen országos közlekedési szakaszt a főúton találjuk, mely a Gyulai utat, a Kossuth utcát és a Sarkadkeresztúri utat érinti. (ITS DA KONZORCIUM, 2015)

3. ábra: Közlekedési hálózat Sarkad térségében



Forrás: TEIR

4. ábra: Közúti balesetek száma Sarkadon 2019-ben

Autóbusz által okozott balesetek, 2019 (eset)	,
Gyalogos okozta balesetek, 2019 (eset)	2,
Halálos közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	,
Ittas állapotban okozott összes közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	1,
Járművek okozta összes baleset, 2019 (eset)	11,
Járművezetők által ittasan okozott balesetek, 2019 (eset)	1,
Kerékpár által okozott balesetek, 2019 (eset)	2,
Könnyű sérüléssel közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	10,
Közúti közlekedési baleset során könnyen sérült személy, 2019 (fő)	11,
Közúti közlekedési baleset során meghalt, megsérült személy, 2019 (fő)	15,
Közúti közlekedési baleset során meghalt személy, 2019 (fő)	,
Közúti közlekedési baleset során súlyosan sérült személy, 2019 (fő)	4,
Lakott területen kívül történt összes közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	3,

Lakott területen történt összes közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	10,
Motorkerékpár és segédmotoros kerékpár által okozott balesetek, 2019 (eset)	1,
Összes személyi sérüléssel járó közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	13,
Súlyos sérüléses közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	3,
Személygépkocsi által okozott balesetek, 2019 (eset)	6,
Tehergépkocsi által okozott balesetek, 2019 (eset)	1,

Forrás: KSH és T-STAR adatok alapján saját szerkesztés

### 3.2. Vonatkozó stratégiák bemutatása

Sarkad Város Integrált Városfejlesztési Stratégiája (IVS) tartalmazza azon fejlesztési célok meghatározását, amelyet a település kitűzött magának. Az IVS 5.2 pontjában összefoglalt tematikus célok közé került besorolásra a közlekedésfejlesztés célja, az alábbi tartalommal: „Sarkad-Kötegyán közvetlen összekötő út megépítése, Sarkad-Ant közvetlen összekötő út megépítése, Helyi buszjárat vonalának bővítése, Buszmegállók akadálymentesítése, Buszöblök, buszfordulók építése, Gyulai út – Ipari park – Szalontai út – Sarkadkeresztúri út összekötése, Kerékpárút építése Vasút utcai és Ady utcai szakaszon., Kerékpárút építése Méhkerék-Nagyszalonta, Sarkadkeresztúr, Doboz-Békéscsaba irányokba, Gyűjtő- és lakóutak pormentesítése.” (Sarkad Város Önkormányzata, 2010)

Ezen cél eléréséhez illeszkedik a jelen tanulmány tárgyát képező közlekedési fejlesztés.

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

„Átfogó célok:

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

Stratégiai célok:

- Fenntartható, a megye jövedelemtermelő képességét javító horizontális gazdaságfejlesztés
- A környezeti infrastruktúra átfogó, területileg kiegyensúlyozott fejlesztése
- A minőségi szolgáltatások elérhetőségének fejlesztése

- *Társadalmi- és gazdasági kohézió erősítése a komplex programmal fejlesztendő járásokban*” (EX ANTE Tanácsadó Iroda Kft., 2021)

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

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

A stratégia kiemelt alapelve, hogy új közlekedési infrastruktúrát nem lehet létesíteni a természeti területek és a termőtalaj kárára, illetve kerülendő az olyan gazdasági tevékenység ösztönzése, mely energia- és szállításigényes. 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)

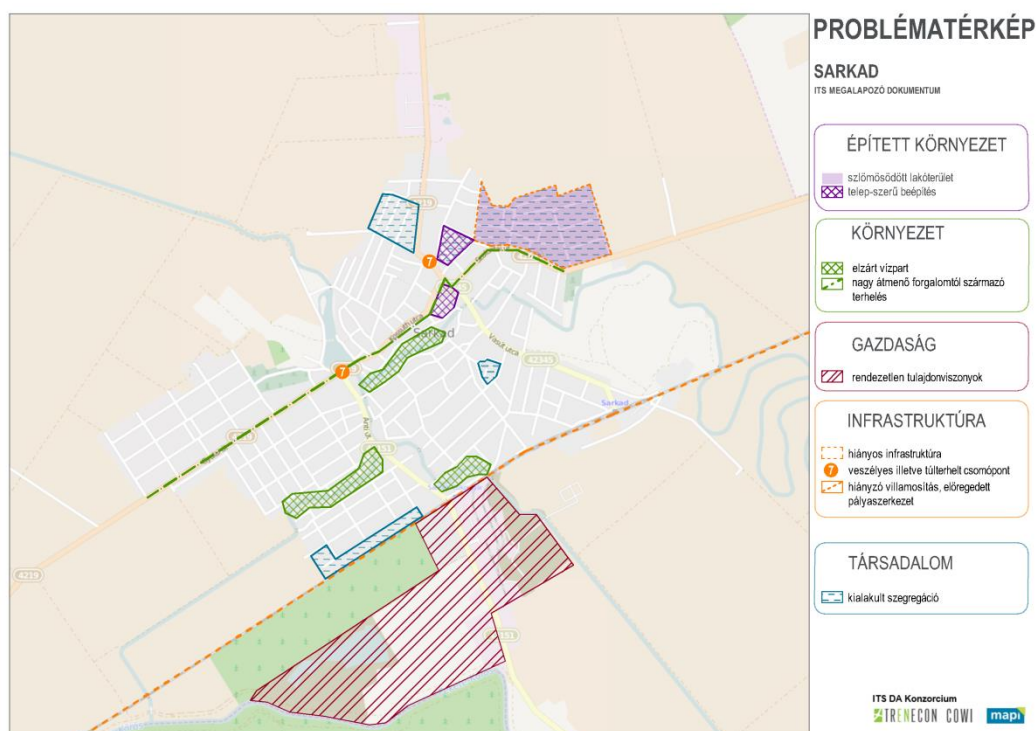
Ezen kívül a Környezetvédelmi Program alapján az élhetőség és egészségre nem káros környezeti lehetőségek megteremtése érdekében prioritásként kezelendő a környezeti zajterhelés minimalizálása és az okozta hatások elkerülése.



## 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)

## 5. ábra: Sarkad térségi szerkezeti terve



Forrás: TEIR

## 3.3. Gazdasági környezet

A járás a leghátrányosabb térségek egyike, Magyarország 176 járása közül a 170. a rangsorban. A fejlesztési programokban csak minimálisan van érintve a szerepe, helyzete és a megyei területfejlesztési programban is a Mezőkovácsházi járással együtt van említve, mint nehéz helyzetben lévő gazdaság. Az egy főre jutó vállalkozások száma nagyjából a kétharmada a megyei átlagnak. Igen gyenge a vállalkozási aktivitás, alacsony a képzettség, rossz a bekötőutak állapota és még ezt is tetézi, hogy az ivóvizek minősége is több tekintetben a határértéknek nem megfelelő.

Teljes mértékben hiányoznak a közepes- és nagyvállalatok, illetve csökkenő a mikrovállalkozások száma is. Összességében a cégek a megye gazdasági erejének 1-2 %-át



adják és ez nagyon kevés egy járásközponthoz képest. A mezőgazdasági profilú vállalkozások száma alacsony, a szolgáltató szektor viszont közel az 50%-át teszi ki a cégeknek, a külföldi tulajdon nem jellemző.

Érdekes tendencia, hogy a mezőgazdasági kisvállalkozói és őstermelő réteg lecsökkent, pedig az élelmiszergazdasági lehetőségek jelentősek. A földek minősége 15-25 aranykorona értékű, de a földek jellemzően néhány nagyvállalkozó kezében vannak.

Minimális az állattartással foglalkozók száma is, üzemméretük csak kettőnél haladja meg a 100 tehenet, míg csak egy juhászat működik Sarkadon. A monokultúrás növénytermesztés kapcsán a kukorica és a búza a domináns növény. A cukorrépára alapozott termelés a cukorgyár bezárásával csődbe jutott. Alacsony az érdekképviseleti rendszer és a felvásárlók viszik el a hasznot a terményeken.

Az önkormányzat gazdasági szerepét tekintve 350 hektár földterülettel rendelkezik, mely kiváló alap lehet arra, hogy elindítsák újra a helyi, térségi élelmiszergazdaságot és fellendítsék a sarkadi Ipari Parkot. A kisvállalkozások jelentős része az ipari parkban üzemel és alkalmas mind zöld-, mind barnamezős beruházásokra. Az ipari zónában 160 hektáron 22 szektorra osztott zónát találunk, kihasználtsága alacsony fokú, a legnagyobb beruházás egy prés-, egy bioetanol és egy gázolaj üzem. (ITS DA KONZORCIUM, 2015)

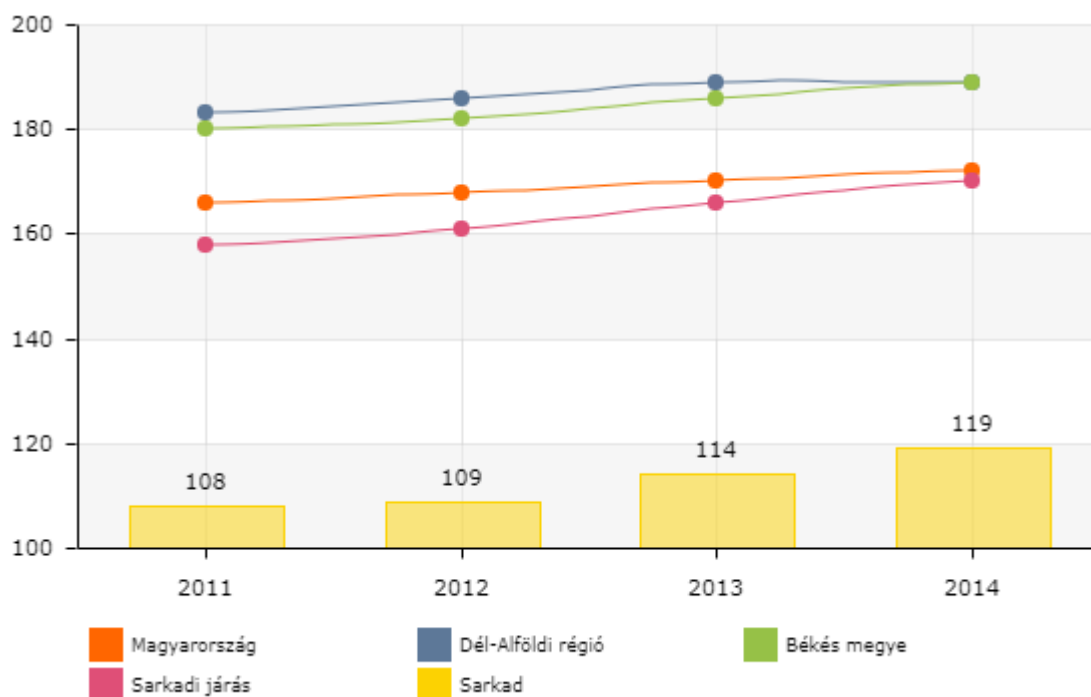
A munkavállalók közel kétharmada a szolgáltató szektorban dolgozik, mindössze a szolgáltatások 20%-a jelenik meg a turizmusban.

A városban lévő cégeknek főként segédmunkásokra és betanított munkásokra van szüksége. Az önkormányzat 200 fő körüli munkavállalóval bír és a közfoglalkoztatásban is domináns. A kendergyár területén elindult egy cipzárgyártásra specializálódott cég, de itt is csak 150 főt foglalkoztattak 2015-ben. (ITS DA KONZORCIUM, 2015)

## **Agrár- és élelmiszergazdaság**

A sarkadi lakosok legnagyobb vesztesége a cukorgyár bezárás a rendszerváltás idején. Sajnos ennek helyét nem tudta pótolni a főként raktározási funkcióval rendelkező Sarkadi Ipari Park. A járásban Sarkad járásközpontban található a mikro- és kisvállalkozások többsége. A kisváros mellett érdemi termelő tevékenység csak Kötegyánban és Méhkeréken. Előbbi vasúti átkelőhelye miatt, utóbbi a zöldségtermesztés és a határátkelő megléte miatt fontos pont. A járás legnagyobb foglalkoztatója a Zsadányban lévő Zsadányi Malom Kft, de e cég is mindössze 50 fő körüli munkavállalóval és a nagyjából egymilliárd forintos árbevétellel rendelkezik. A térségben az agrárium tartja el a foglalkoztatottak több, mint felét annak ellenére, hogy nem igazán jó minőségűek a termőföldek, itt is a növénytermesztés a domináns. Az elaprózódott birtokszerkezet tulajdonosai főként nem a járásban élnek. (MTA KRITK, 2014)

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

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

Általános iskola 8 osztályánál kevesebb végzettséggel rendelkező nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	38,
Általános iskolai végzettségű nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	308,
Egy éven túl nyilvántartott álláskeresők: férfi, 2019 (fő)	67,
Egy éven túl nyilvántartott álláskeresők: nő, 2019 (fő)	61,
Egy éven túl nyilvántartott álláskeresők összesen, 2019 (fő)	128,
Egyetemi végzettségű nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	4,
Fizikai foglalkozású nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	544,
Főiskolai végzettségű nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	7,
Közfoglalkoztatottak, 2019 (fő)	319,
Nyilvántartott álláskeresők: férfi, 2019 (fő)	339,
Nyilvántartott álláskeresők: nő, 2019 (fő)	234,
Nyilvántartott álláskeresők összesen, 2019 (fő)	573,

Nyilvántartott álláskeresők: 0-18 éves, 2019 (fő)	22,
Nyilvántartott álláskeresők: 19-20 éves, 2019 (fő)	26,
Nyilvántartott álláskeresők: 21-25 éves, 2019 (fő)	87,
Nyilvántartott álláskeresők: 26-30 éves, 2019 (fő)	69,
Nyilvántartott álláskeresők: 31-35 éves, 2019 (fő)	62,
Nyilvántartott álláskeresők: 36-40 éves, 2019 (fő)	55,
Nyilvántartott álláskeresők: 41-45 éves, 2019 (fő)	60,
Nyilvántartott álláskeresők: 46-50 éves, 2019 (fő)	49,
Nyilvántartott álláskeresők: 51-55 éves, 2019 (fő)	48,
Nyilvántartott álláskeresők: 51-60 éves, 2019 (fő)	43,
Nyilvántartott álláskeresők: 61-X éves, 2019 (fő)	52,
Nyilvántartott megváltozott munkaképességű álláskeresők, 2019 (fő)	8,
Nyilvántartott pályakezdő álláskeresők: férfi, 2019 (fő)	25,
Nyilvántartott pályakezdő álláskeresők: nő, 2019 (fő)	24,
Nyilvántartott pályakezdő álláskeresők, 2019 (fő)	49,
Szakiskolai végzettségű nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	11,
Szakközépiskolai, technikumi, gimnáziumi végzettségű nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	92,
Szakmunkás végzettségű nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	113,
Szellemi foglalkozású nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	29,
180 napon túli nyilvántartott álláskeresők: férfi, 2019 (fő)	146,
180 napon túli nyilvántartott álláskeresők: nő, 2019 (fő)	113,
180 napon túli nyilvántartott álláskeresők összesen, 2019 (fő)	259,

Forrás: KSH és T-STAR adatok alapján saját szerkesztés

A sarkadi térség általában 2%-kal rosszabb a munkanélküliségi rátája a dél-alföldinél úgy, hogy Békéscsaba foglalkoztatási helyzete is lényegesen elmarad a megyeszékhelyek átlagától. A határmentiség negatív hatásai fokozottan érzékeltetik erejüket, így a járásban a munkanélküliségi ráta az országos átlag kétszerese. (MTA KRTK, 2014)

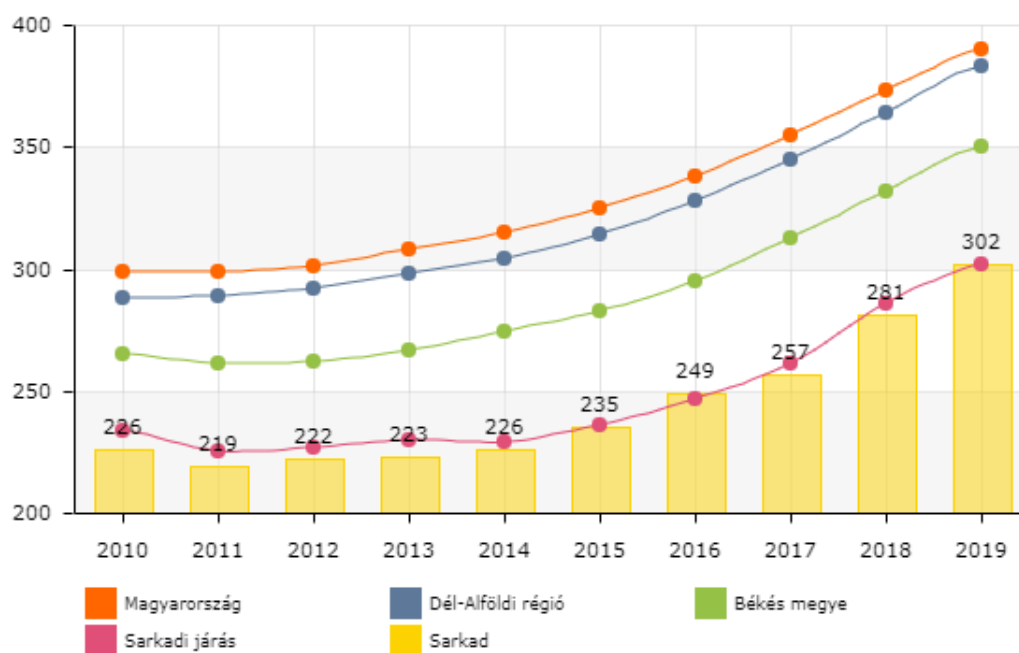
#### 8. ábra: A járművek száma Sarkadon (2019)

Áruszállító tehergépkocsik, 2019 (db)	274,
Benzinüzemű személygépkocsik, 2019 (db)	1871,
Benzinüzemű tehergépkocsik, 2019 (db)	12,

Egyéb üzemű személygépkocsik, 2019 (db)	29,
Gázolajüzemű személygépkocsik, 2019 (db)	960,
Gázolajüzemű tehergépkocsik, 2019 (db)	273,
Lassú járművek, 2019 (db)	158,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett áruszállító tehergépkocsik, 2019 (db)	22,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett gépjárművek, 2019 (db)	175,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett személygépkocsik, 2019 (db)	144,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett személyszállító gépjárművek, 2019 (db)	152,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett tehergépkocsik (különleges célú gépkocsival együtt), 2019 (db)	22,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett teherszállító gépjárművek (különleges célú gépkocsikkal együtt), 2019 (db)	23,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett vontatók, 2019 (db)	1,
Motorkerékpárok, 2019 (db)	91,
Személygépkocsik (üzemeltető lakóhelye szerint, dec. 31.), 2019 (db)	2860,
Személyszállító gépjárművek összesen, 2019 (db)	2951,
Tehergépkocsik (különleges célú gépkocsival együtt), 2019 (db)	285,
Teherszállító gépjárművek (különleges célú gépkocsik nélkül), 2019 (db)	328,
Teherszállító gépjárművek (különleges célú gépkocsival együtt), 2019 (db)	339,
Természetes személy által üzemeltetett személygépkocsik, 2019 (db)	2804,
Vontatmányok összesen, 2019 (db)	409,
Vontatók, 2019 (db)	54,

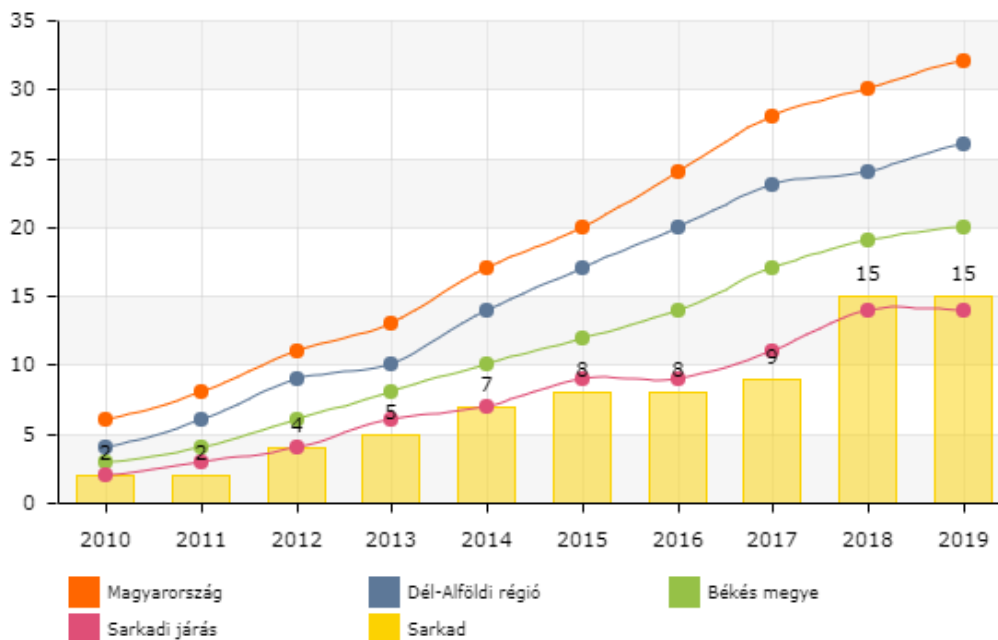
Forrás: KSH és T-STAR adatok alapján saját szerkesztés

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

Az M44-es gyorsforgalmi út 2019-es elindulása és a 2022-es becsatlakozása az M5-ös autópályába, a város közúti elérhetőségében jelentős javulást hozhat. Kiemelt beruházásként – ha a települési önkormányzatok meg tudnak egyezni a nyomvonal helyéről – akkor az M47-es gyorsforgalmi út is komoly értéket képvisel majd a Sarkadon élők számára.

### **Turisztikai kereslet**

A turisztikát alapvetően a két Éden tó, a gyalogos és túraútvonalak, a horgászturizmus és az ökörmény szabad strand határozza meg, illetve található még egy erdei tornapálya is.

### **Szobrok, emlékművek**

2000-ben lett felállítva Szent István mellszobra a Szent István téren, előtte négy évvel Árpád fejedelem lovasszobra az Árpád fejedelem téren és találunk még egy emlékművet, az Aradi vértanúk emlékművét, ami a rendszerváltás évében lett felavatva. Ady Endre mellszobrát találjuk még a helyi középiskolában, illetve az iskola udvarában József Attila, Arany János, Kiss József és Váczi Mihály költők mellszobrait. A település Kossuth-kertjében még Kossuth Lajos mellszobrát is megtalálhatjuk, illetve a rendezvénytéren Kónya Sándor mellszobrát. A II. világháborúban elesettekre a templomtéren gondolhatunk Búza Barna szobrászművész keze nyomán, míg az I. világháború áldozatainak emlékműve Kallós Ede alkotása.

### **Lehetséges vonzerők a városban**

Az elmúlt években Sarkadon a két Éden-tó közé öteemeletes kilátót építettek, illetve egy rendezvénycsarnokot 150 főre tervezve. Kiemelt fejlesztésnek számít Sarkadon a tó köré épített térköves sétány, filagória és parkoló rendszer. E mellett az ökörményi szabad strandnál szociális épületet építettek mobil színpaddal és lelátóval.

A település tradicionális, turisztikai-, gasztronómiai, kulturális eseményei közül kiemelkedő a Viharsarki Vágta, mely egy megyei kettős fogathajtó verseny. Sokan horgásznak a Sarkad Dénesmajori tavon, illetve az Éden tavon, ahol csónakázni is lehet és a lakosok nagyon élvezik a közel 30 hektáros vízfelületet.

1987-ben alapították a Márki Sándor Múzeumot, ahol néprajzi történeti gyűjtemény is látogatható. Itt találjuk meg a tájegység emlékeit, a népvándorlásokról szóló emlékeket és a honfoglalás- és török korok emlékeit. A múzeumot Márki Sándor Sarkadon született történetíróról nevezték el.

A sarkadiak legismertebb nevezetessége a református templom, ami 1867-ben újjáépült, kilenc fatoronnyal rendelkezik, a faragott szószéke a város jelképe is egyben. Még kiemelkedik a Városi Képtár és a Kónya-emlék. Utóbbi az operaénekes életmű kiállítása, az emlékszoba 1997-ben nyílt meg és méltó emléket állít a világhírű operaénekesre emlékezve. (Kirándulástervező, 2021)



## **Kulturális örökség Sarkad városában**

A Harruckernek a térség legnagyobb megmentői, a gyulai uradalmat 1723-ban nyerte el Harruckern János György, ekkor kezdte el a kastélyt építtetni. A várban volt pálinkaház, cselédlakás és várbörtön is. Harruckern János György telepítette be a megyébe a svábokat, románokat és a szlovákokat, valójában egy elhagyatott vidéket épített újjá. Az 1801-es tűzvészt követően még Wenckheim Ferenc újjáépítette, ekkor kapta a második tornyát, kupoláját és a melléképületeit. A sarkadi Almásy-kastély kimagasló történeti hagyaték. (utazzitthon.hu, 2021)

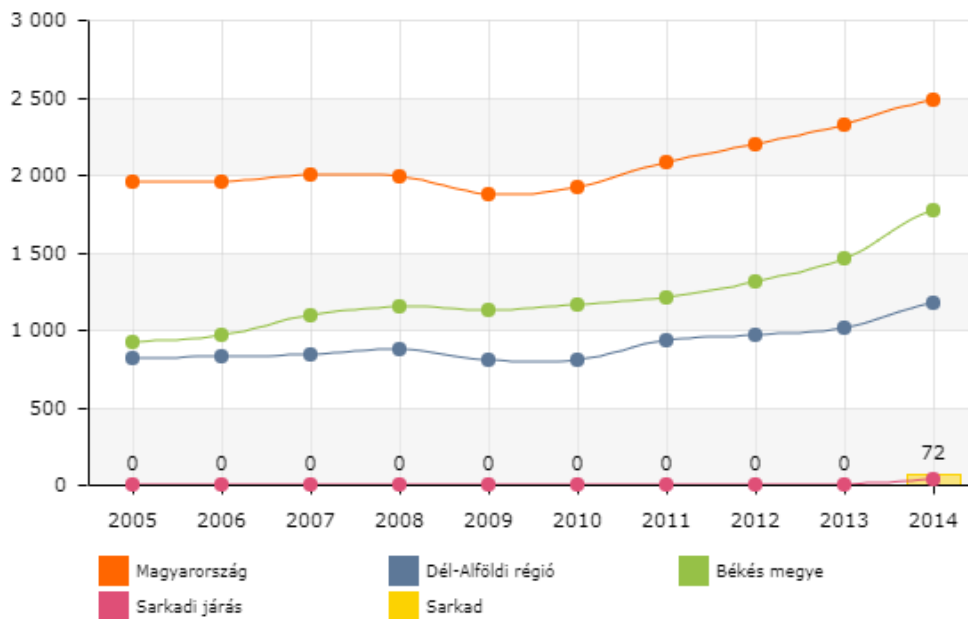
## **Kereskedelmi szálláshelyek, falusi szálláshelyek férőhelyeinek száma**

Sarkadon a turizmus és az abból fakadó bevétel minimális mértéket ölt, a szolgáltatások 20%-a jelenik meg ebben a szegmensben. Idegenforgalmi kitörési lehetőség a falusi, horgász, kerékpáros és a vadász turizmus előtt van, a település épített öröksége nem kiemelkedő. Két kiemelkedő attrakciója van: a klasszicista stílusú Almásy-kastély, illetve a kilencornyú belvárosi református templom. A város hangulatát az agrárkapitalista, modernista szocialista építészet dominálja. Kevés a szálláshely és külföldiek - néhány romántól eltekintve - nem jönnek a városba. Az Arany János Kollégiumban elérhető 104 db négyágyas szoba, illetve egy 8 szobás vendégház illetve az Édentavak partján lévő táborban 38 sátorhelyet használhatnak a táborozók.

A horgászok paradicsoma az Éden tavak, illetve a Fekete-Körös, ami alkalmas a fürdőzésen túl evezős túrákra is. (ITS DA KONZORCIUM, 2015)

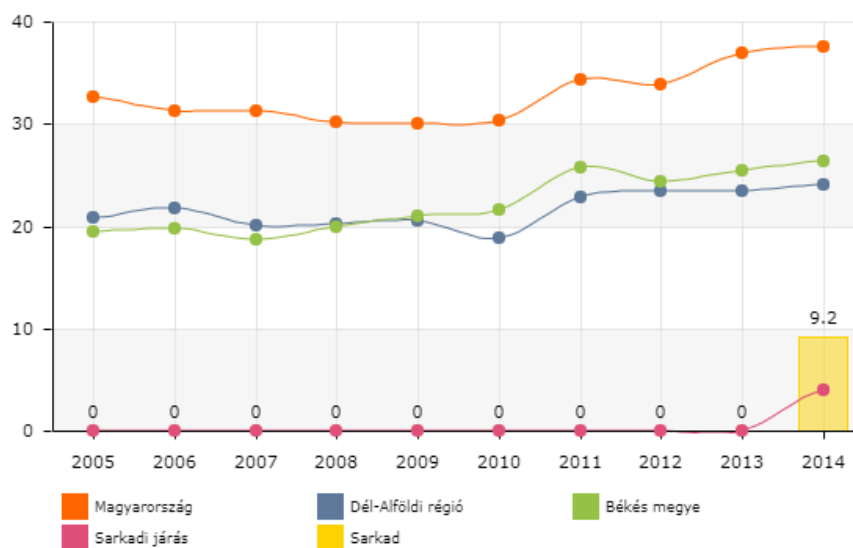
További egyedi turisztikai attrakciónak számít a térségben a Sarkad-Remetei vadászház, mely egy vadspark közepén található Gyula és Sarkad között. Itt kiváló családi rendezvényeket, vadász összejöveteleket lehet tartani és közel 20 fő szálláslehetőségét tudja megoldani. A dámvad legjobb minőségű egyedei jelennek meg itt minden évben és lehet kerékpározni, erdei fogatos élményeket szerezni. Ritka és védett növény- és állatfaj közül kiemeljük a vadmacskát, a rétisast, az őszi kikericsset és a sárga nőszirmot. (DALERD, 2021) A városerdő szintén helyt ad sok magán szállásadónak is. Itt főként nyaralók, vendégházak találhatók, de vannak állandó lakók is. Kiválók horgászoknak és átutazóknak is. (magyarszallashely.hu, 2021)

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



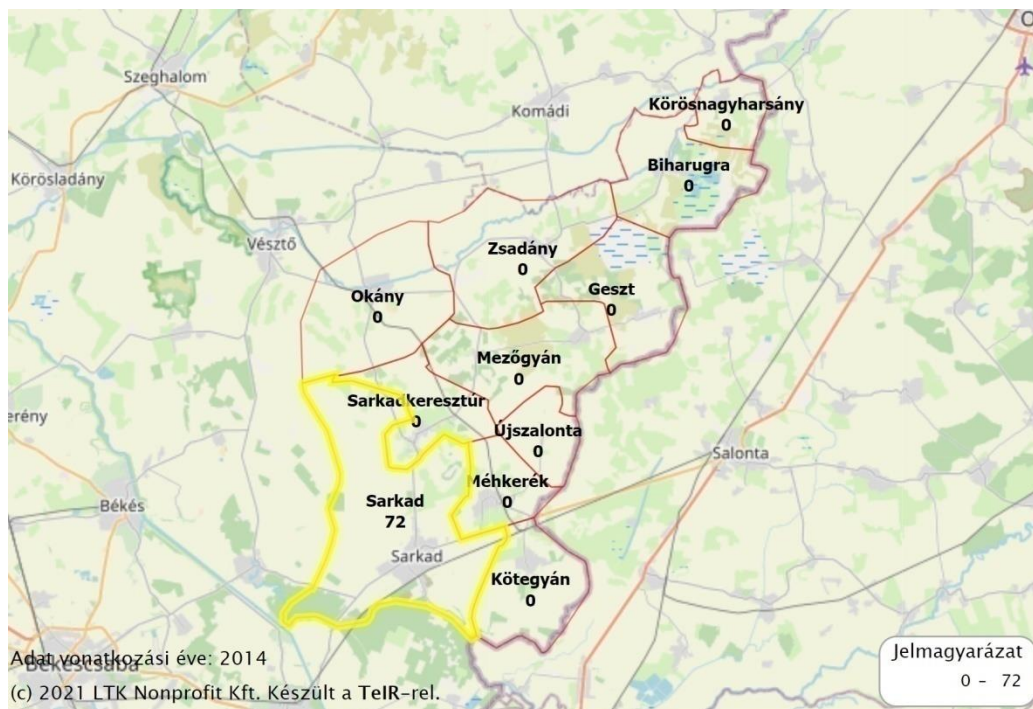
Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

13. ábra: Kereskedelmi szálláshelyek száma a Sarkadi kistérségben



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

### 3.4. Társadalmi környezet

A településen román és cigány nemzetiségi önkormányzat található, ők gondoskodnak a nemzetiségek nyelvi és kulturális hagyományainak megőrzéséről és érdekvédeleméről. E mellett a civil szervezetek száma harminc körüli, melyek többnyire megyei és országos szervezetek helyi tagszervezetei. Kiemelendő a Sarkadi Nyugdíjasok Érdekvédelmi Egyesülete és a Lovas és Fogathajtó Szabadidős Egyesület. Sajnos a városnak nincs civil koncepciója, de támogatja az alulról jövő közösségeket, kezdeményezéseket és célja a civil élet erősítése. (ITS DA KONZORCIUM, 2015)

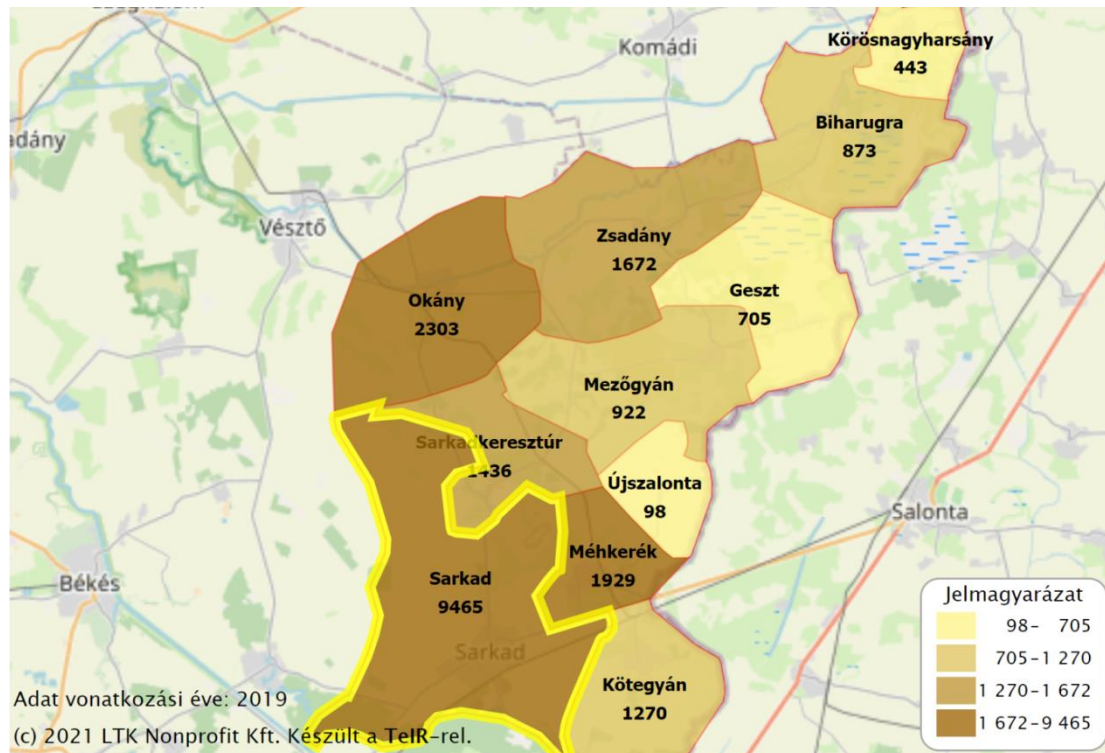
#### Lakosságszám alakulása az elmúlt években

Sarkad lakossága az elmúlt évtizedekben folyamatosan csökkent, ugyanúgy, mint a legtöbb megyei település. Néhány év kivételével a házassági és gyermekvállalási kedv csökkent, a válások száma nőtt. (Sarkad Város Önkormányzata, 2010) Az elmúlt időszakban mind a házassági kedv, mind a gyermekvállalási hajlandóság a kormányzati politika hatására megerősödött.

A népesség csökkenése és az öregedés komoly nehézségek elé állítja a települést, hiszen a helyi adóbevétel és a turisztikai lehetőségek is csökkennek. Ha a szolgáltatások száma csökken, akkor egyre nehezebb lesz erősíteni a turisztikai életet. Az elvándorlás főként az értelmiségi,

anyagilag tehetősebb réteget érinti, hiszen ők megtehetik, hogy Gyulán, Békéscsabán vagy Budapesten vegyenek ingatlant céljaikhoz. Az értelmiségi réteg elvándorlása érthető, hiszen a helyi közigazgatás nem tudja olyan mértékben felszívni a diplomásokat, mint amennyire szükség volna. A térség vállalkozói inkább termékfeldolgozásra, gépipari munkákra az alacsonyabb végzettségű, betanított réteget szeretné felvenni. (ITS DA KONZORCIUM, 2015)

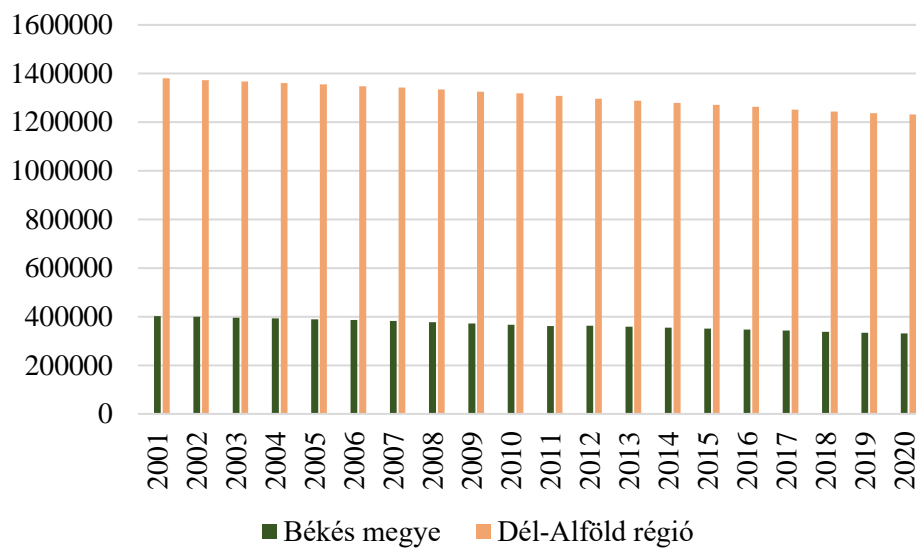
14. ábra: Sarkad város lakónépessége



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

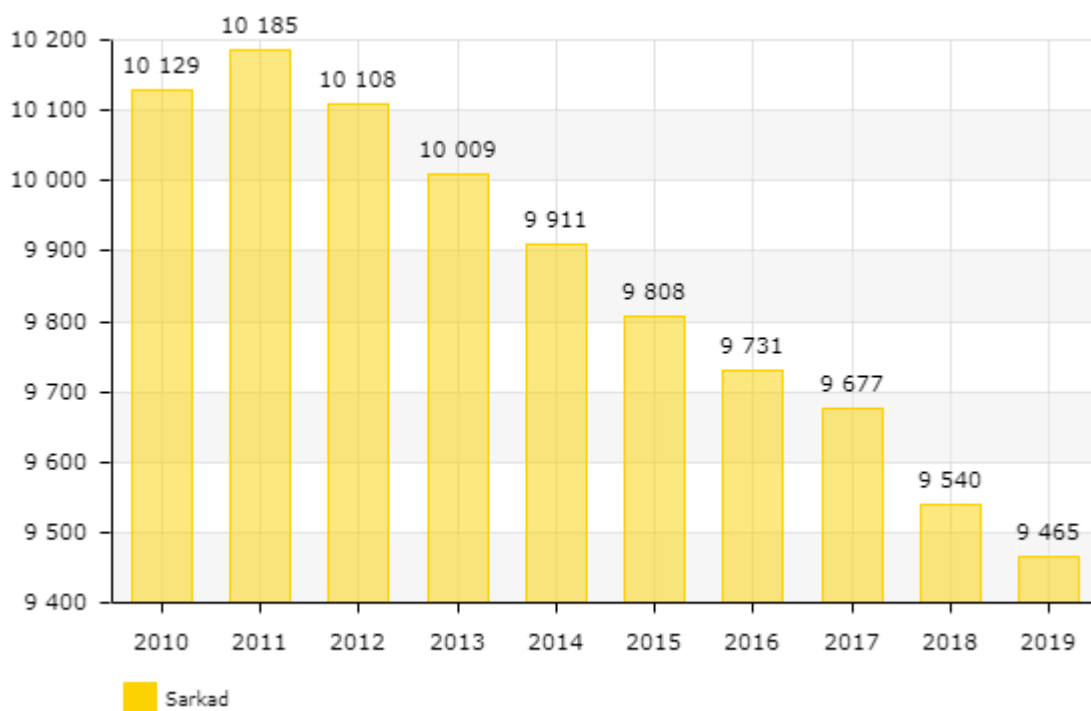
Sarkad Békés megye nyolcadik legnépesebb települése, mind a város, mind a járás csökkenő számú lakosságszámmal bír, mely mutatja a helyi súlyos konfliktusokat is. A helyi cigányság aránya egyre nagyobb, a termékenységi mutatóik kimagaslóak, az ő mutatóik csökkentik a tényleges fogyás számait. Ettől függetlenül a város öregedik az eltartottak aránya kifejezetten magas a fiatalok elvándorlása miatt és nagyon nagy strukturális problémákat okoz az idős arányú népesség. A városban lévő cigány nemzetiségűek aránya meghaladja a 25%-ot. A városban lévők képzettsége országos szinten a legrosszabb, 17%-uk 2011-ben nem rendelkezett iskolai végzettséggel, a diplomások aránya 5,2%, ami igen alacsony a megyei és országos 15%-os arányokkal összevetve. (ITS DA KONZORCIUM, 2015)

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



Forrás: KSH adatok alapján saját szerkesztés

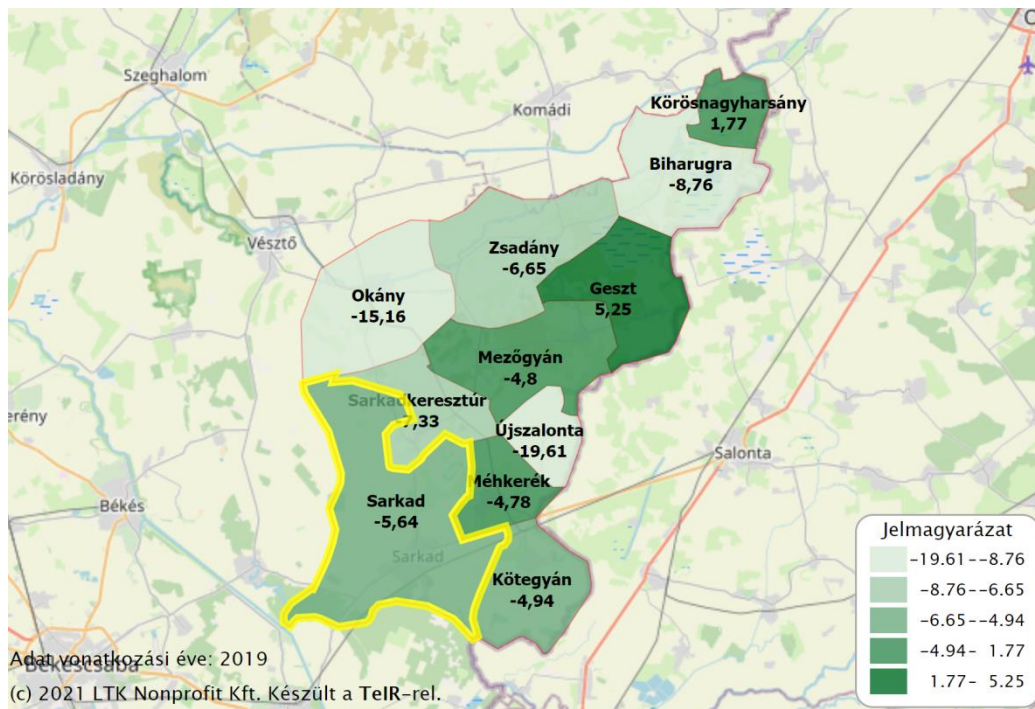
16. ábra: Sarkad város lakosság száma (2010-2019)



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.



17. ábra: Természetes szaporodás és fogyás (ezrelék)

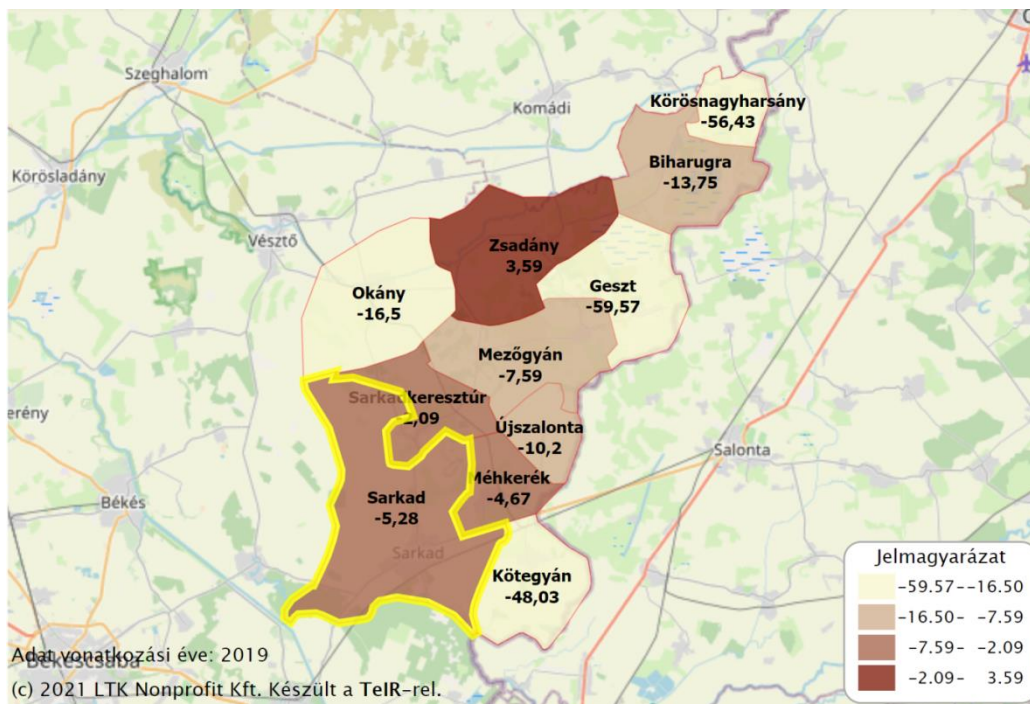


Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

A 60 éves kor feletti lakosság aránya folyamatosan emelkedik. Látható, hogy a lakosság fogyása a térség egyéb településein is megjelenik, van olyan település, ahol az előző évhez képest 20 ezrelék a fogyás. A fiatalok aránya nagyobb arányban csökken, de nem olyan mértékben, mint az időseké. (Sarkad és Környéke Többcélú Kistérségi Társulás, 2011)

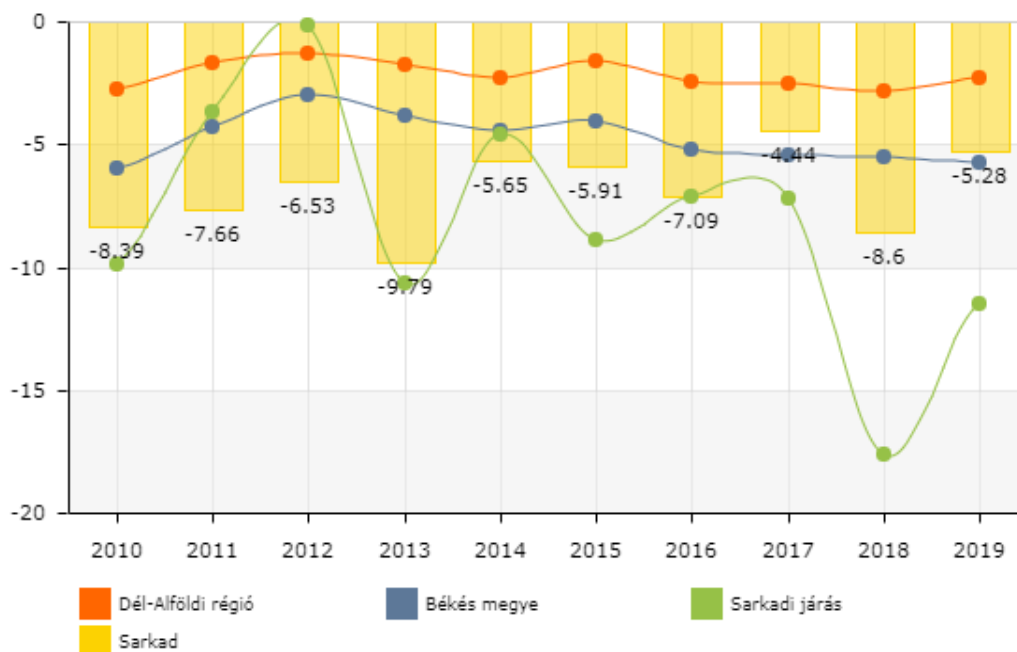


18. ábra: Vándorlási egyenleg (ezrelék)



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

19. Vándorlási egyenleg Sarkadon



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

### 3.5. Környezeti alapadatok

Sarkad a román határ mentén, a Fekete-Körös jobb oldalán található, tökéletes ármentes síkságon. A folyó vonalától északra iszapos, agyagos a talaj, a településtől északra vannak tőzeges felszínek is, délre főként lösziszap és lösz borítja a területet. Helyileg találunk egy-egy helyen téglagyagot is. A terület legnagyobb kiterjedése réti talaj, mely általában 3-4% szerves anyagot tartalmaz. Vannak szolonyeces réti talajok, melyeken lehetséges a szántóföldi művelés, de általában legelőként hasznosulnak. Sok száz hektár inkább legelőként, kaszálóként jelenik meg a termelésben. A mélyebb vízjárású réti szolonyecsek a kémiai talajjavítás után használhatók, ha a sót a felszínükről csökkenteni tudjuk, akkor a talaj termékenysége javul. (ITS DA KONZORCIUM, 2015)

#### Természeti környezet

Sarkad térségében a közigazgatási területet 9500 hektár szántó alkotja, a másik része a területnek gyep és legelő, de ezek állapota sok helyen romlott. A szántóföldi területeken monokultúrában búzát és kukoricát termesztenek, néhány helyen hüvelyesek is megfigyelhetők. Ma már csak elvétve találunk tanyákon rendszeresen kint élő családokat. A belterületen a nagyobb telkeken a családi házas övezetekben rendszerint találunk fóliaházakat és kertészeti kultúrákat, de mennyiségük egyre kisebb.

Az erdőállomány a legtöbb térségben nem éri el az Alföldön az 5%-ot, a megmaradt erdős területeken puha és keményfa ligetek jelentek meg. A Fekete-Körös gátakon kívül van egy árvízmentes rész, mely üdülőterületet idéz. Szerencsére nagyon sok családnál folyik még növénytermesztés, de a gazdasági épületek nagy része már hétvégi házzá vagy üdülővé lett alakítva. A korábbi mocsaras területeken gyeppek maradtak, melyek sajnos a művelés szempontjából értéktelenek. Természetvédelmi oltalom alatt állnak a ligeterdők maradványai és a gyeppek is. (ITS DA KONZORCIUM, 2015)

A város teljes területe 11.700 hektár, belterülete közel 80 hektár, magassága a tengerszinthez képest 90 méter felett található. Csapadékmennyisége nagyjából 800 milliméter évente, középhőmérséklete 11 fok. Sarkadon sokszor tavasszal belvíz jelenik meg, de sajnos nyáron több hónapig is tapasztalható aszályos időszak. Korábban a területen sok folyó volt a térségben, melyek mellett holtágak és erek is megjelentek. Mára azonban a korábbi nagy mocsári erdők sajátos növény- és állatvilága szinte teljesen eltűnt. A 21. századra nem maradt más élővíz, mint a Fekete-Körös, ami viszont az ország legtisztább vizű folyója. E folyóban őshonos és telepített halfajok rendkívül gazdag egyedszámban megjelennek.

Sarkad talaját tekintve változatos, hiszen mezőgazdasági talajok, öntésföldek és szikes területek egyaránt fellelhetők.

Felszíni vizeit a csapadékvizek, a Fekete-Körös vize és a Bártás, Kopolya csatorna vizei biztosítják. A kutak sajnos nem hasznosíthatók magas vas- és nitráttartalmuk miatt, a

mélyfúrású kutak vizei is csak korlátozottan fogyaszthatók. Faállományában főként a fűz, nyár, tölgy és kőris jelenik meg, míg cserjéit a kökény és a bodza alkotja. Vízínövényekben a nád, gyékény, sás, fűfélék a legjelentősebbek. Nem gondolnánk, de az erdők csapadékos időjárás esetében a gombászok kedvelt helyei. (Sarkad és Környéke Többcélú Kistérségi Társulás, 2011)

### **Sarkad védett természeti területei**

A Körös-Maros Nemzeti Park része az a 117 hektáros erdőterület, melyben a természetes erdő eléri a 98%-ot, a többi telepített. Itt fellelhető a vörös hasú unka és a hegyes orrú denevér is.

### **A település Natura 2000 hálózat által kijelölt területei**

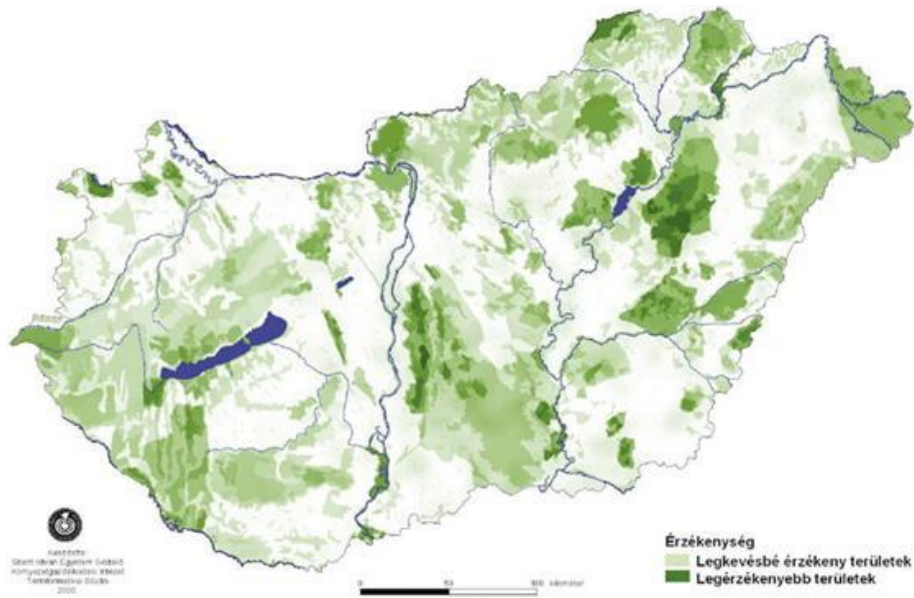
A Fekete-, Fehér- és Kettős-Körös jóváhagyott kiemelt jelentőségű természet megőrzési terület. A legfontosabb cél ezen folyók közelében, hogy a fajokat és az élőhelyeiket megóvjuk, helyzetüket fenntartsuk vagy helyreállítsuk.

Ilyen természetes élőhelyek a tavak és azok körüli növényzet, az iszapos partú folyók és növényzeteik, a folyóvölgyek és mocsárréteik, a ligeterdők. (ITS DA KONZORCIUM, 2015)

### **Éghajlat**

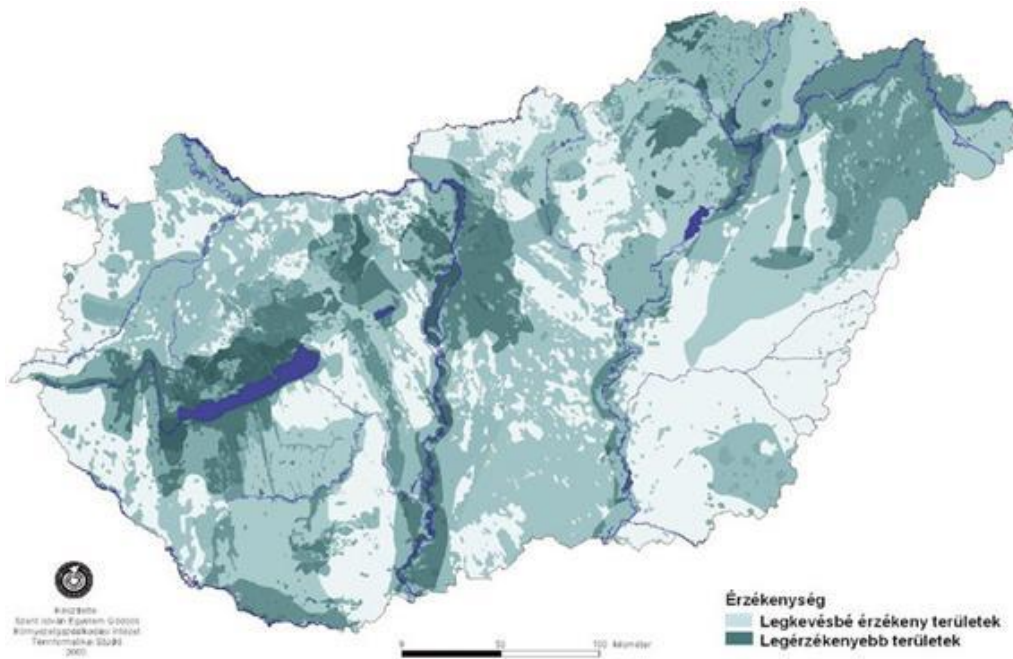
Sarkadon az éghajlat meleg és száraz, tavasszal számítani kell belvízre, nyáron több hónapos aszályra. 2000 óra körüli az éves napfénytartam, nyáron 800 óra, télen 180 óra körüli a napsütés. Az év nagyjából 200 napjában 10 fok fölötti a napi középhőmérséklet és kicsivel kevesebb a fagymentes napok száma. A maximumok átlaga 34 fok körüli, a minimumok átlaga -18 fok. 560 mm körüli a csapadék évi összege, a hótakarós napok száma átlagosan 35 nap, a maximális hóvastagság átlagban 17 cm. (ITS DA KONZORCIUM, 2015)

20. ábra: Környezeti érzékenység az élővilág szempontjából



Forrás: Ángyán József (Ángyán, 2003)

21. ábra: Környezeti érzékenység a vízbázis szempontjából



Forrás: Ángyán József (Ángyán, 2003)

## **Környezetvédelem**

Sarkadon és környékén a légszennyező anyagok kibocsátása folyamatosan csökkent. Egyrészt a cukorgyár bezárása kapcsán, másrészt az ipari és lakossági energiafelhasználás is korszerűbbé vált. Bár még mindig nagyon sokan fűtenek fával és nem egy esetben vegyes hulladékkal, de ennek mértéke egyre csökken. Sajnos nem jellemzőek a nagyobb gyárak és üzemek, melyek kibocsátása rontaná a légszennyezettségi értékeket, így a levegő minősége jó, esetleg esténként, a fűtési időszakban romlik a füstszennyezettség miatt.

A közúti közlekedés növeli leginkább az utak melletti porterhelést és a levegőben található por mennyiségét. A gázhálózatra ugyan rácsatlakoztak a lakosok – legalábbis többsége – de a gáz árának emelkedése előtérbe helyezi a vegyes fűtési módokat, a széntüzelésű kazánok újbóli beüzemelését is, mely káros anyagok kibocsátásával jár.

Ki kell még emelni a fóliázást, mely nagy hulladéktermelő tevékenység és sok helyen nem megoldott még a gumiabroncs, háztartási hulladék elhelyezése sem.

A szelektív hulladékgyűjtés érdekében 11 helyen működik a településen szelektív hulladékgyűjtő pont, melyben a papír, üveg, műanyag palackok gyűjthetők és a termékek Békéscsabára kerülnek. Helyben is működik egy regranoló üzem, ahol a műanyag hulladékok válogatását és hasznosítását teremtik meg.

Az állati hulladék megfelelő elhelyezése biztosított.

Az árvízvédelmi töltések és szükségeltározók karbantartása, fejlesztése folyamatos feladat, a Mályvádi szükségeltározó a két Körös folyó jobb és bal partján áll a szakemberek rendelkezésére. (ITS DA KONZORCIUM, 2015)



## 4. Fejlesztési igény megalapozása

### 4.1. Helyzetértékelés

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

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

22. ábra: Sarkad város SWOT-analízise (ITS DA KONZORCIUM, 2015)

Erősség	Gyengeség
<ul style="list-style-type: none"> <li>- a lakosságfogyás mértéke kisebb a megyei átlagnál</li> <li>- nagyszámú munkaerő</li> <li>- helyi szakképző intézmény</li> <li>- ipari területek rendelkezésre állnak</li> <li>- nagy hagyományú szántóföldi termesztés és állattartás</li> <li>- öntözésre alkalmas folyóvizek</li> <li>- nagy tárolókapacitás</li> <li>- vizekben gazdag terület</li> <li>- termálvízkészlet</li> <li>- védett erdők, szikesek</li> <li>- kerékpáros és gyalogos forgalom kiépítettsége</li> <li>- magas kiépített utak aránya</li> <li>- megfelelő vasúti kapcsolat</li> <li>- nincs ipari szennyező forrás</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- öregedő népesség</li> <li>- rossz egészségi állapotú lakosság</li> <li>- magas HH-s és SNI gyermeklétszám</li> <li>- nagyszámú képzetlen és alacsonyan képzett munkaerő</li> <li>- alacsony foglalkoztatás</li> <li>- elmennek a fiatalok külföldre</li> <li>- magas tartós munkanélküliség</li> <li>- lokálpatriotizmus alacsony szintje</li> <li>- deviáns magatartásformák</li> <li>- fedett tanuszoda hiánya</li> <li>- innovatív iparágak hiánya</li> <li>- kevés iparüzési adó</li> <li>- alacsony erdőszűltség</li> <li>- hiányos lakóterületi infrastruktúra</li> <li>- belterületi utak rossz burkolata</li> <li>- vasútállomás és utasforgalmi épületek rossz állapota</li> <li>- lakásállomány elöregedett</li> <li>- alacsony szintű kereskedelmi szolgáltatások</li> <li>- elhanyagolható külföldi látogató</li> <li>- alacsony fizetőképes kereslet</li> <li>- „alternatív” lakossági tüzelési módok környezetszennyezése</li> </ul>
Lehetőség	Veszély
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Az aktív népesség helyben tartása</li> <li>- EU-s támogatások kihasználása</li> <li>- Szakképző intézmény fejlesztése</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Folytatódó elvándorlás</li> <li>- Képzett fiatalok az ország más részeiben helyezkednek el</li> </ul>



<ul style="list-style-type: none"> <li>- Megújuló energiák felhasználása</li> <li>- Román határ közelsége</li> <li>- Hungarikumok iránti növekvő kereslet</li> <li>- Termőföld hatékonyabb használata</li> <li>- Erdősítés ütemének növelése</li> <li>- Turisztikai attrakciók fejlesztése</li> <li>- Termálvíz hasznosítása</li> <li>- Szálláshelyek létesítése</li> <li>- Ökoturizmus fejlesztése</li> <li>- Biomassza hasznosítás</li> <li>- Marketingtevékenység erősítése</li> <li>- A szolgáltató szektor erősítése</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Deviáns magatartásformák erősödése</li> <li>- Térség leszakadásának veszélye</li> <li>- Földrajzi kirekesztődés</li> <li>- Gyomosodás, intenzív vegyszerhasználat</li> <li>- Növekvő munkanélküliség</li> <li>- Fekete- és szürkegazdaság erősödése</li> <li>- Szegénység, szegregálódó területek</li> <li>- Magas szinten megáll a szociális ellátottak köre</li> <li>- Elszegényedő helyi vásárlók</li> <li>- Kihasztnátlan lesz a helyi fürdő</li> <li>- Tönkremennek a turisztikai vállalkozások</li> <li>- A közlekedés finanszírozhatatlanná válik.</li> <li>- Nem lesz a pályázatokhoz önrész</li> <li>- Elmaradnak az utcafásítások</li> <li>- Romló környezeti feltételek</li> </ul>
--	--

A helyzetfeltárás alapján megállapítható, hogy Sarkad kedvezőtlen és kedvező adottságokkal is rendelkező város. Hagyományosan rendelkezik ugyan térségi funkciókkal, de ezek szolgáltatási minőségben nagyon szegényese. A természeti környezet kedvező, de ennek kihasználása, turisztikai adottságai erősítése várat magára. Az ipari park elkészült, de alacsony a cégek száma és teljesítménye.

Társadalmi értelemben, demográfiailag hanyatló település, hiszen a népességi adatai rendre romlanak és a támogatásai nem biztosítják a gazdasági fejlődéshez szükséges feltételek fejlesztését. A várost nehéz megközelíteni közúton, vasúton. A lakosság jelentős része szegregátumokban él, magas a hátrányos szociális helyzetben élők aránya.

#### 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 öszkeresét mutató - keresletet feltételezünk, illetve a kínálati oldalon is hasonlóan aggregált összkínálatot vizsgálunk. A vizsgálat tárgyát képező „piaci szolgáltatás” a hatásvizsgálattal érintett közlekedési csomópont kialakítása.

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

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

### **Kínálati oldal elemzése**

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

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

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

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

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

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

### **A kínálati oldal részéről biztosítandó kommunikáció**

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

A kivitelezés előtt és annak során célszerű a helyi újságban, televízióban vagy akár szórólap által az érintettek folyamatos tájékoztatása a munkálatokra vonatkozóan (pl. kivitelezés ideje, kivitelező cég neve, biztonsági előírások, stb.), a környező települések lakóit is beleértve, akik áthaladnak ezen a csomóponton. Ezzel 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 csomóponton jellegzetesen áthalad a legtöbb Békéscsabára és Gyulára haladó vállalkozó. Jelentős a forgalom a méhkeréki határátkelőn áthaladó nemzetközi forgalom kapcsán. Sajnos az úthálózat nem igazán megfelelő a csomópont és Gyula között, illetve Doboz irányába. Ettől függetlenül több száz vásárló használja a csomópont kereskedelmi egységét naponta, illetve jelentős a tehergépjármű-forgalom is.

**Mezőgazdasági vállalkozások:** mind Doboz, mind Gyula esetében igen jelentős a mezőgazdasági forgalom. Sarkad és környéke főként szikes, addig Gyula kapcsán csernozjom talajok találhatók. E mezőgazdasági forgalom mellett az erdőgazdálkodás is jelentős a térségben, mivel a Póstelek-Doboz-Gyula-Sarkad négyszögben igen komoly erdőgazdálkodás folyik.

**Tanulók:** a csomóponton a Sarkadi kistérségből Gyulára, Békéscsabára utazó tanulók napi szinten áthaladnak. A tömegközlekedés és a személyautó forgalom is igen kiemelkedő napi szinten. A zöldség-gyümölcs kereskedőtől kimenő autók folyamatosan okoznak kisebb koccanásos baleseteket, így e forgalom átalakítása elengedhetetlen.

**Turisztikai szereplők:** Sarkad város turisztikai jelentősége elhanyagolható. Az áthaladó külföldiek Gyula irányába szeretnének eljutni vagy az ország fejlettebb térségeibe. Ettől függetlenül a turisztikai forgalom mind áthalad e csomóponton. A kerékpáros turisták ritkán használják a töredezett kerékpárút miatt a Gyula-Méhkerék szakaszt, azonban az ő közlekedésüket is meg kell oldani. Napi szinten sokan ingáznak Sarkad és Doboz, illetve Gyula felé.

**Környező lakosság:** Sarkadon egy nagyobb bevásárló központ létezik és egy kisebb. E mellett a körforgalomban lévő zöldség-gyümölcs kereskedő jelentős forgalmat bonyolít le nagy volumenű készlete és alacsony árai miatt. Itt a helyi lakosság harmada vásárol heti szinten, melyet a tehergépjármű-forgalommal ki kell szolgálni és így havi szinten több ezer autó megfordul. E forgalom kiszolgálására, az ingázás kezelésére és a kereskedő szempontjaira szükséges megoldást találni.

23. ábra: Stakeholder analízis

Érdekeltek	Jellemzők	Közvetlen hatás	Közvetett hatás	Fontosság	Motiváció / sikerkritérium

<b>Külső érdekeltek (környező települések lakossága, turisták, külső gazdasági szereplők, megyei önkormányzat, stb.)</b>	Lakosságszám, vállalkozók száma, stb.	Balesetvesztély elkerülése, menetidő lerövidül	Turizmus, gazdaság fejlődik	Kiemelkedő	Kevesebb baleset, csökkenő menetidő
<b>Belső érdekeltek (helyi lakosság, helyi gazdasági szereplők, önkormányzat)</b>	Lakosságszám, vállalkozók száma, stb.	Mezőgazdasági gépek útszennyező hatása csökken	Könnyebb bejárás	Kiemelkedő	Kevesebb baleset, csökkenő menetidő

Forrás: saját szerkesztés

#### 4.4. Korlátozó tényezők felmérése

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

A korlátozó tényezők egyfajta kockázati tényezők, melyek megvalósulása, bekövetkezése pusztán lehetséges, de általában a bekövetkezés negatív hatást gyakorol és ennek kezelésére célszerű bizonyos megoldási javaslatok kidolgozása. A közlekedési csomópont 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 fűvesítés 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.



24. 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)

25. ábra: A projekt kockázati típusai és értékelésük

A kockázat megnevezése	Bekövetkezés valószínűsége	A projektre gyakorolt hatása	Összesítésben
<b>Adminisztratív jellegű kockázat</b>			
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
<b>Műszaki kockázat</b>			
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
<b>Fenntartási kockázat</b>			

A közlekedési csomópont üzemeltetője nem gondozza megfelelően a létesítményt.	3	4	12
<b>Technikai, biztonsági kockázatok</b>			
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
<b>Ökológiai kockázat</b>			
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
<b>Politikai kockázat</b>			
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

Sarkad városa és a Sarkadi kistérség az elmúlt évtizedekben folyamatosan a periferián volt. Hátrányos és halmozottan hátrányos térségként szerepelt minden gazdasági jelentésben, felosztásban, kategóriában. E szerep még a trianoni határozással köthető össze. Erdély lezárása e térségtől komoly kereskedelmi, gazdasági és társadalmi kapcsolatokat zárt el.

A termőföldek minősége nem alkalmas arra, hogy az állattartáson kívül más jelentős tevékenységet folytassanak, hiszen a közepes, alacsony aranykorona-értékű földeken nem termelhető gazdaságosan haszonnövény. A gyors érésű napraforgóval többen próbálkoznak, de az felét, kétharmadát adja a szerencsésebb térségben termeltnek. Az állattenyésztés jelentős takarmányigénnyel bír, így annak megvásárlása és a takarmány költsége szinte e tevékenységet is lehetetlenné teszi. A helyben megtermelt széna és takarmánynövény feletetésével, legeltetéssel a költségszintek részben kezelhetők, de a hatékonyság igen szerény.

Sarkadról, illetve a Sarkadi kistérségben lévő településekről az országban talán a leghosszabb idő alatt lehet elérni egy autópályát, kiemelt főútvonalat. A közlekedési hálózat kiépítetlensége, az úthálózat gyengesége, a nagyobb városok fél órán belüli elérhetetlensége miatt a

kereskedelem és a szolgáltató szektor nagyon szerény szinten működik. Főként azok a szolgáltatási tevékenységek találhatók meg, melyért nem érdemes Berettyóújfaluba, Békéscsabára, Gyulára elmenni és azok is főként az alacsony szintű szolgáltatási és kereskedelmi termékeket nyújtják. Egy-egy áruház megtalálható (Tesco, Penny), de azok áruészlete sem éri el Békéscsabáét, Gyuláét, főleg nem Debrecenét.

A humánerőforrás minősége évtizedek óta alacsony. A képzettségi, érettségi szint - és főleg a diplomások aránya - elmarad a megyei és országos átlagtól és ez a hátrány újratermelődik térségi és családi szinten egyaránt. A térség folyamatosan öregszik és a meglévő munkaképes korú lakosság végzettségi szintje is alacsony. Ennek következtében igen kevés termelő és szolgáltató üzem telepedik le a térségben. A legnagyobb motivációjuk az alacsony munkabér és a betanított tevékenységgel ellátható tevékenységek ellátása. A legnagyobb szolgáltató az önkormányzat, mely mellett a szociális ellátó rendszerek jelentenek komoly felvevőpiacot. A hátrányos helyzetű térségben lévő szolgáltatások (étkezés, házi segítségnyújtás, idősgondozás) komoly összegeket emésztnek fel. Míg a Gyulai Szakképzési Centrum középfokú oktatási intézményt és Sarkad Város Önkormányzata gimnáziumot is működtet Sarkadon, addig látható az, hogy nagyon sok fiatal Gyulára és Békéscsabára jár át tanulni, mivel az átadott tudás minőségét ott látják garantálva a szülők.

Mivel a határok nagyon szerényen átjárhatók a Sarkadi kistérségben - valójában Méhkeréken van csak működő határátkelő - így Gyulára, Békéscsabára jár át az értelmiség szolgáltatást igénybe venni, dolgozni és vásárolni. Ez a helyi hátrány meghatározza a térség gazdasági jövőjét is.

Sarkadon nincs olyan szerep, mely vonzóvá tenné Békés megye számára és a járásszékhely szerepéhez is hiányoznak funkciók, így a lakosság több szolgáltatás eléréséhez Gyulára vagy Békéscsabára utazik. Sarkad nincs rajta a fő közlekedési hálózati térszerkezeti elemeken és kulturális örökség szempontjából sem jelentős.

A várost érintő egyik legfontosabb vasútvonal a Szeged-Békéscsaba-Kötegyán-Románia relációban a törzshálózat része maradt, de korábban alacsonyabb kategóriába volt sorolva. A 470-es főút nem kerüli el a települést, hanem azon belterületi részén halad. (ITS DA KONZORCIUM, 2015)

Sarkad versenyképességét alapvetően befolyásolja, hogy megközelíthetősége rendkívül kedvezőtlen közúton és vasúton egyaránt. Sajnos a jelentősebb fejlesztési koncepciók alapján perifériális helyzete nem változik és mind a személy-, mind az áruszállítás kapcsán konzerválódik az állapot. Változást az hozhat, ha az M47-es új útvonal Szeged és Debrecen között 2x2 sávban felépül és így rácsatlakozhat a térség erre az útvonalra viszonylagosan hamar, néhány éven belül. Már az M44-es relatív könnyű elérése is segítette Sarkad helyzetén, de még mindig legalább 2,5-3 óra időtávba telik Budapest elérése, bármelyik irányba induljanak is el a sarkadiak.

## 6. Fejlesztési javaslatok

Sarkad város az M47-es út megépítéséig nem nagyon számíthat jelentős gazdasági fejlődésre. A település vezetőinek egy koncentrált helyi marketing stratégiával kellene segítenie a turisztikai attrakciók fejlesztését pályázati forrásból és a saját forrásból egyidejűleg. Ezek fejlesztésével lehetne elérni azt, hogy a település egyre jobban ismertté váljon a lakosság és a befektetői oldalról egyaránt. Hasznos volna Románia felé bemutatni azokat az erősségeket, melyekkel rendelkezik ahhoz, hogy az ottani fejlettebb vállalkozói szféra fantáziát láthasson a kihasználatlan Sarkadi Ipari Parkban és működésében fenntartható módon képes legyen a város felé bevételt termelni a helyi adókból.

A lakosság helyben maradásának ösztönzéséhez a helyi szolgáltatásokat volna hasznos fejleszteni, olyan helyi mikroattrakciókat, ami miatt nem Békéscsabán és Gyulán veszik igénybe azokat a szolgáltatásokat, hanem a helyi munkahelyteremtést támogatják. A helyben maradáshoz még minőségi oktatási szolgáltatást célszerű biztosítani, ami nem fog tudni versenyezni a 30-60.000 fős településekkel. Olyan speciális, a térséghez köthető szakokat kell erősíteni speciális szakemberekkel – erdőmérnök, turisztika, stb. – ami helyben hasznosítható és nem fognak elmenni a fiatalok a szakmai végzettség megszerzése után. Az Éden tavak fejlesztése jó irány, de ehhez még szükséges egy minőségi park, egy nagy gyerekparadicsom, egy roller vagy quadpálya, stb. fejlesztése, hogy egy-két napot egy turista el tudjon tölteni és nyugodtan megszállhasson valamelyik csendes erdei pihenőhelyen. Alternatívát kellene kínálni Gyula ellenében, hogy legalább néhány nap alatt megismerjék a természeti szépségeket.

### Munkaerő

Sarkadon és térségében a munkaerő igen komoly problémákkal küszködik. Sarkad városa a térségben szinte egyedülálló, mert attól függetlenül, hogy járási székhely még nagyon alacsony a foglalkoztatottság. A lakosságszámhoz képest igen magas az inaktívak és az álláskereső aránya. A helyi érettségivel rendelkező lakosok főként a nagyobb városokban helyezkednek el, míg a szakmunkásokat buszokkal szállítják dolgozni a megye többi részébe. Nagyon sokan külföldön vagy Nyugat-Magyarországon dolgoznak. A helyben maradó lakosság vásárlásait, a szolgáltatásokat ritkán végzi a saját településén, így a tőke nem marad helyben. Ennek oka részben az alacsony minőségű termékek elérhetősége, másrészt az anyagilag tehető rétegek hiánya. A munkaerő egy része az idénymunkában helyezkedik el a felvett szociális támogatás mellett.

A Sarkadi járás az ország leginkább hátrányos része, mely adódik a történelmi és jelenlegi helyzetéből, térszerkezetéből. Sajnos az elmúlt évtizedekben sem javult a helyzet és a térség várja a társadalmi-gazdasági megújulást. Szükséges a megtartó képesség fejlesztése, a lakossági elvándorlás megállítása és egy olyan munkahelyteremtő program elindítása, mely hosszú távon megalapozná a helyi lakosság jövőjét. Sarkad város vagyona folyamatosan nő, létesülnek felépítmények – jelenleg uszoda épül – és a térség egyéb településeihez képest kimagasló a

fejlődés. Sajnos ennek ellenére a lakosság – a munkalehetőségek és a szolgáltatások hiánya miatt – főként Békéscsabára, Gyulára jár át dolgozni, de sokan mezőgazdasági szezonban a román térségekben találták meg a munkalehetőségeiket.

## **Tőke**

Sarkad önkormányzata nem tudja a helyi bevételekből támogatni a betelepülő cégek egyéb igényeit, így arra kell törekedni, hogy saját erőforrásból teremtsenek a cégek felé marketinget, ami a vezetésnek extra munkával jár. Az önkormányzatnak nincs számottevő befolyása a vállalkozások tőkeellátására, ugyanakkor a tapasztalat azt mutatja, hogy a helyi fejlődő, növekedő vállalkozások mellett még mindig jelentős a város tőkeimport igénye. Ebből kifolyólag szükséges a közvetítő intézményekkel (KVAOSZ, HIPA, stb.) való jó kapcsolatok ápolása, a tájékozottság biztosítása, annak érdekében, hogy az érdeklődőket és a gazdasági szereplőket helyi szinten megfelelő információkkal tudják ellátni. Ugyanilyen fontos, hogy folyamatosan épülni, terjeszkedni tudjanak a vállalkozások, ehhez pedig az kell, hogy a helyi építési szabályozás jól reagáljon vállalkozások építési, beruházási igényeire. (OetU Kft., 2016)

## **Föld**

Sarkadon jelentős területek vannak, azonban ezek minősége, tőkeáttéte, jövedelmezősége szerény. A szikes területeken hasznos volna nagyobb - több száz fős - legeltető állattartás, de ennek felvásárló piaca egyre szűkül, a helyi feldolgozóipar pedig valójában érezhető szinten nem működik.

## **Szellemi tőke**

A helyi szakképzés rendszerét úgy célszerű alakítani, hogy kielégítse a helyi vállalkozók minimális képzettségi igényeit. A nagyszámú roma népességgel is meg kell találni a hangot, hogy ők is bevonhatóak legyenek a termelési vagy szolgáltatási folyamatokba.

## **Környezetminőség**

A környezet minősége Sarkadon viszonylag jó a termelő cégek és a természet közelsége miatt. Sajnos a településen átutazók gépjárműforgalma miatt a főút kifejezetten terhelt és a Gyulára és egyéb településekre utazók minden reggel és este megterhelik porterheléssel az ott élők életét. Törekedni kell a meglévő tóhálózat fejlesztésére, a természeti környezet megóvására, az ipari park környezetének fejlesztésére.

A fejlesztendő terület valójában Gyula és Békéscsaba felé közlekedésben rejlik, hiszen a magasabb szintű szolgáltatásokat így tudják elérni. Az egészségügyi és szociális rendszer egyes elemei is csak a nagyobb városokban elérhetők. A fenntartható fejlődéshez szükséges az, hogy Sarkad elérhetősége is fejlődjön, melynek egyik eleme, hogy a város biztonságosan megközelíthető legyen. A társadalom és a környezet megóvásával tud a környezet csak fejlődni. Sajnos Sarkad gazdaságilag igen elmaradott, ami azt is jelenti, hogy a környezeti terhelése alacsony a szálló por és a légszennyezettség kapcsán. Fontos, hogy a fenntartható fejlődés eszméjét ne csak a gazdasági fejlődésben mérjük, hanem legyen a fejekben, átszője a

társadalmat és a politikai kultúrát egyaránt. A helyi vezetőknek hatást kell ennek érdekében gyakorolni a jogalkotásra is.

26. ábra: Sarkad, Békéscsaba és Gyula elérhető szolgáltatásai

	Sarkad	Békéscsaba	Gyula
Lakosság (fő; 2021)	10069	58517	29854
Szórakozási lehetőség	kevés	van	van
Kulturális intézmények	van	sok	van
Étterem és kávézó	kevés	van	van
Szálláshelyek	kevés	van	van
Középiskola	van	van	van

Forrás: KSH és saját kutatás

### Környezetvédelem az építés ideje alatt

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

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

### Megoldási javaslataink a veszélyes csomópontra

A sok baleset a körforgalom környékén abból adódik, hogy a zöldség-gyümölcs kereskedőtől való kikanyarodást nem figyelik. Az átalakítás után meg kell valósítani, hogy fizikailag meg se próbálhassanak más módon kijutni a parkolóból, mint a körforgalom felé, így biztosan nem lesz baleset és csökkennek a személyi sérülések is.

Javasoljuk a keresztező utak áttervezését, melyek kapcsán meg kell valósítani a körforgalom csomóponti ágain a gyalogos és a gyalogos-kerékpáros forgalom átvezetését. Továbbá, át kellene alakítani a meglévő közvilágítási hálózatot és a kijelölt gyalogos-átkelőhelyeknél eltérő színű megvilágítást kell alkalmazni. Ki kellene váltani az átalakítás során megjelenő nagymennyiségű közművet, ezt meg kellene tervezni.

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



## 7. Projekt célkitűzései, elvárt eredmények, hatások

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

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

### 7.1. Gazdasági hatások

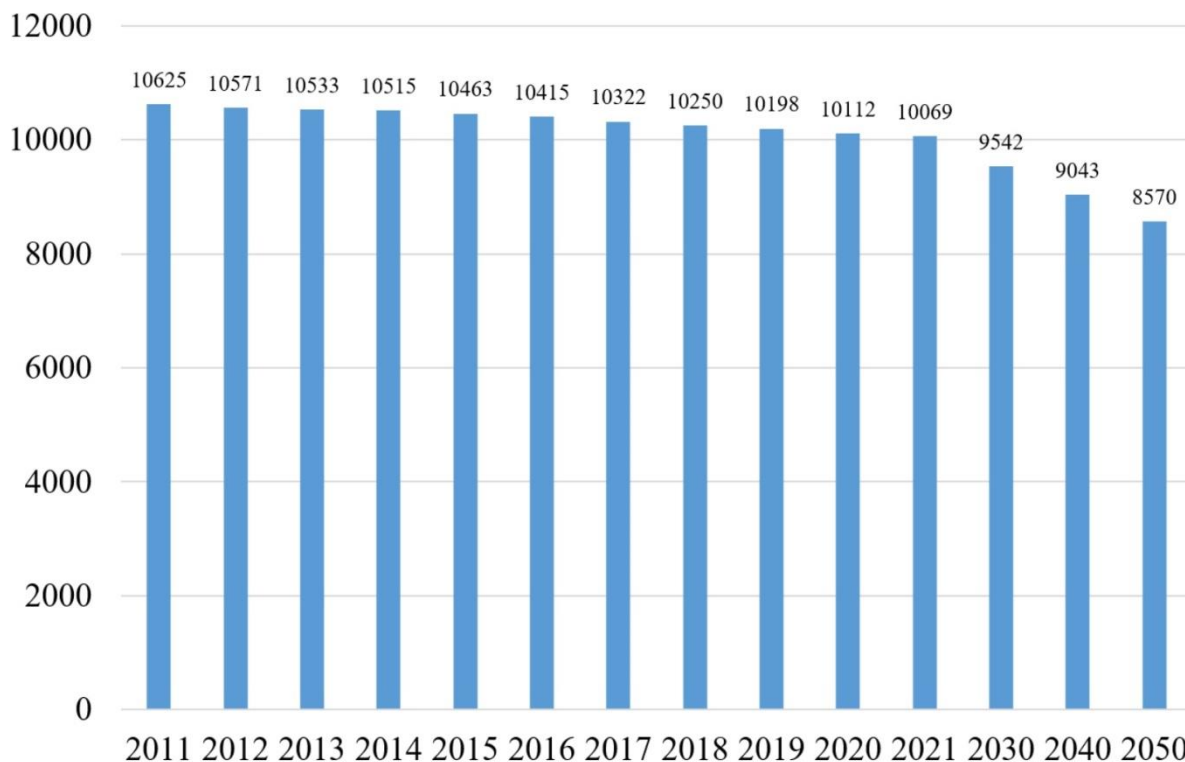
A csomópont átalakításával jelentős gazdasági hatásra nem számíthatunk csupán arra, hogy a körforgalomból és a kereskedelmi egységből kijövő forgalom biztonsággal tud majd továbbhaladni. A helyi szempontból a legfontosabb, hogy a napi szintű árumozgatás megfelelően megvalósulhasson. Lehetséges még a területen (zöldség-gyümölcs kereskedelem mellett) működő állatpark fejlesztése, mely kapcsán Gyuláról, Békéscsabáról el lehet indítani egy turisztikai attrakciót. A csomópont jelentős mértékben segíti majd a Romániából Gyulára induló forgalom áthaladását, illetve az ingázókat a nagyobb településekre.

### 7.2. Társadalmi hatások

E körforgalmi csomópont tekintetében az elvárás szerint egy biztonságosabb és átláthatóbb közlekedési csomópont jön létre. A nagyszámú vásárló elégedettebb lesz és minden remény szerint csökken a személyi sérüléssel járó balesetek száma is. A demográfiai trendek szerint a lakosság szám alakulása csökkenő tendenciát mutat. Reményeink szerint e trend megfordul, de ennek ellenére a két ország – Magyarország és Románia - közötti gazdasági folyamatok és a négy szabad elv szerinti munkavállalók szabad mozgása miatt is várható, hogy mind a munkaerőt, mind a turisztikai célokat érintő vándorlás, közlekedés fel fog erősödni.

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

27. ábra: Sarkad demográfiai helyzetének alakulása (2011-2050, fő)



Forrás: Belügyminisztérium adatai alapján provizórikus becslés

### 7.3. Környezeti hatások

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

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

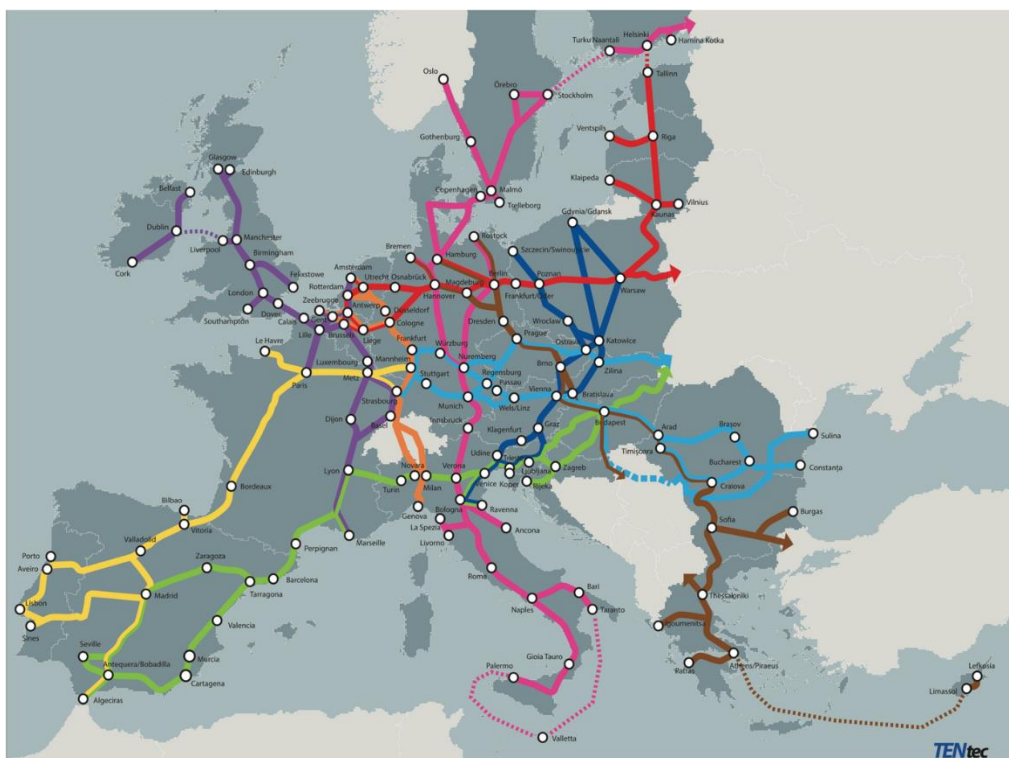
## 7.4. Határon átnyúló hatások

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

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

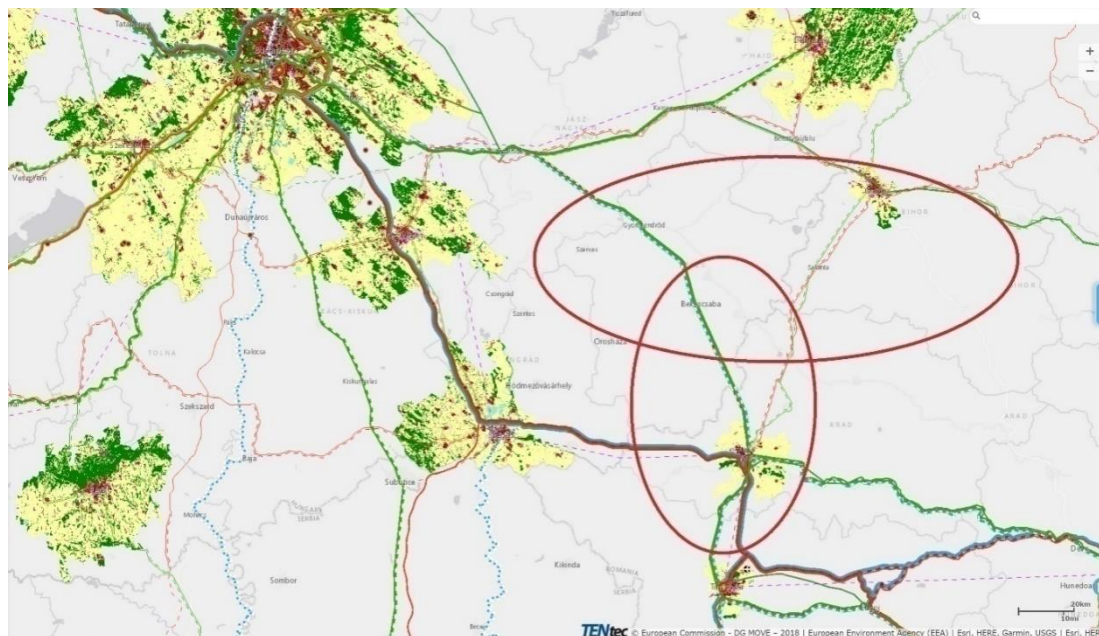
A trendeket vizsgálva látszik, hogy a mobilitási igény mindkét országban nőni fog, akár a közúti közlekedést, akár a kerékpáros közlekedést nézzük, így azt magas színvonalon tudja kiszolgálni e fejlesztés, valamint a határt átlépő fenntartható közlekedési módot választó utasok aránya is növekedhet a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

28. ábra: TEN-T hálózatok Európában



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

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



Forrás: European Commission (European Commission, 2021)

## 7.5. Szinergia

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

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

## 7.6. Várható eredmények

Hosszú távú eredményként Magyarország és Románia közötti erősebb gazdasági és társadalmi együttműködést várunk el, melynek nyomán a megnövekedett gépjárműforgalom által a térség

úthálózata képes kiszolgálni az igényeket. Gazdasági értelemben a cégek közötti nagyobb együttműködést, a térségbe nagyobb számú betelepülő céget, intenzívebb turisztikai forgalmat, míg munkaerő szempontjából rugalmasabb, átjárhatóbb és mobilabb humán erőforrást várunk.

### **7.7. Horizontális szempontok érvényesítése**

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

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

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

### **7.8. Módszertan**

Helyzetelemzésünkhöz többféle módszertant használtunk. Az elérhető dokumentációk elemzését főként a Békés Megyei Önkormányzat és Sarkad város meglévő adataiból dolgoztuk fel. A településre vonatkozó adatokat főként a KSH, TEIR, T-STAR és a Belügyminisztérium adatbázisaiban összehasonlító elemzéssel dolgoztuk fel a rendelkezésre álló legfrissebb információk alapján. A meglévő adatokból 2050. évi időtávban generáltunk provizórikus adatsorokat, melyeket segítséget nyújtottak a trendelemzés számára.

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

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



## Irodalomjegyzék

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

Ángyán, J. (2003). *Digitális Tankönyvtár*. Forrás: Védett és érzékeny természeti területek mezőgazdálkodásának alapjai: <https://regi.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tkt/vedett-erzekeny/ch08s03.html#id727878>

Barótfi, I. (2021. 05 19). *Környezettechnika*. Letöltés dátuma: 2021. 07 19, forrás: Digitális tankönyvtár: <https://regi.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tkt/kornyezettechnika-eloszo/ch10.html#id798992>

Békés Megyei Önkormányzat. (2011. június). *Békés Megye Területrendezési terve*. Letöltés dátuma: 2021. 06 30, forrás: Békés Megyei Önkormányzat honlapja: [http://www.terport.hu/webfm\\_send/1817](http://www.terport.hu/webfm_send/1817)

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.

DALERD. (2021). *SZÁLLÁSHELYEINK - Elvárásolt helyek a Dél-Alföldön*. Forrás: [www.dalerd.hu: http://www.dalerd.hu/szallashelyeink.html](http://www.dalerd.hu/szallashelyeink.html)

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

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

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

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

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

EX ANTE Tanácsadó Iroda Kft. (2021. január). *Békés Megyei Önkormányzat*. Forrás: Békés Megye Területfejlesztési Konceptiójának Területi Hatásvizsgálata 2021-2027: [http://www.bekesmegye.hu/wp-content/uploads/2021/06/tfk\\_teruleti\\_hatasvizgalata\\_2021-27.pdf](http://www.bekesmegye.hu/wp-content/uploads/2021/06/tfk_teruleti_hatasvizgalata_2021-27.pdf)

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

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

ITS DA KONZORCIUM. (2015. 08). *Sarkad Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája - Megalapozó vizsgálat*. Forrás: [www.docplayer.hu](http://www.docplayer.hu): <https://docplayer.hu/4204816-Sarkad-varos-integralt-telepulesfejlesztesi-strategiaja-megalapozo-vizsgalat-projekt-azonosito-daop-6-2-1-13-k-2014-0002.html>

Kirándulástervező. (2021). *Sarkad látnivalói*. Forrás: [www.kirandulastervezo.hu](http://www.kirandulastervezo.hu): <https://www.kirandulastervezo.hu/latnivalok/telepules/Sarkad>

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>
- magyarszallashely.hu. (2021). *Sarkadi Magán szálló*. Forrás: magyarszallashely.hu: <https://www.magyarszallashely.hu/index.php?p=reszletek&id=2329>
- MTA Gyerekszegénység Elleni Program. (2008). *Sarkad kistérség - Dél-Alföldi régió/Békés megye*. Forrás: [gyerekesely.tk.hu](https://gyerekesely.tk.hu): [https://gyerekesely.tk.hu/uploads/files/vegl\\_Sarkadi\\_kisterseg\\_tukor\\_11maj23.pdf](https://gyerekesely.tk.hu/uploads/files/vegl_Sarkadi_kisterseg_tukor_11maj23.pdf)
- MTA KRTK. (2014). *Jól-lét deficittek és társadalmi konfliktusok hátrányos helyzetű vidéki térségekben - Sarkadi esettanulmány*. Forrás: [www.kodolanyi.hu](http://www.kodolanyi.hu): [https://www.kodolanyi.hu/jol-let/images/tartalom/File/tanulmanyok/3-sarkad\\_esettanulmany\\_final.pdf](https://www.kodolanyi.hu/jol-let/images/tartalom/File/tanulmanyok/3-sarkad_esettanulmany_final.pdf)
- Nemzeti Fejlesztési Ügynökség. (2008. július). Forrás: Útmutató megvalósíthatósági tanulmány: <https://www.palyazat.gov.hu/download.php?objectId=14810>
- OetU Kft. (2016. 11. 18). *Komarom 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>
- Sarkad és Környéke Többcélú Kistérségi Társulás. (2011. 11. 24). *Sarkad Város Egészségterve*. Forrás: [www.docplayer.hu](http://www.docplayer.hu): <https://docplayer.hu/949584-Egeszsegeterv-keszitette-sarkad-es-kornyeke-tobbcelu-kistersegi-tarsulas-a-dr-hanusz-es-tarsai-szanitarius-bt-szakmai-kozremukodesevel.html>
- Sarkad Város Önkormányzata. (2010). *Integrált Városfejlesztési Stratégia*. Forrás: [terport.hu](http://www.terport.hu): [http://www.terport.hu/webfm\\_send/3720](http://www.terport.hu/webfm_send/3720)
- 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-meghatarozas-mi-az-a-celcsoport-es-miert-fontos/>
- utazzitthon.hu. (2021). *volt Almásy-kastély, Sarkad*. Forrás: [www.utazzitthon.hu](http://www.utazzitthon.hu): <https://www.utazzitthon.hu/latnivalo/sarkad/volt-almasy-kastely-17119>
- 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.