

OTDK-Dolgozat

Kladni Cecília

Kmetz Eszter

Perge Nándor

2013

**Többfókuszú fejlesztési terv az Encsi és az Abaúj-Hegyközi kistérség
tekintetében**

Multi-focus development plan for the Encsi and the Abaúj-Hegyközi
micro-regions

Kladni Cecília

Kmetz Eszter

Perge Nándor

Kézirat lezárva: 2012. március 25.

Tartalomjegyzék

Bevezetés	1
I. Fejezet (Kmetz Eszter).....	3
Abaúj-Hegyközi és az Encsi kistérség bemutatása	3
1.1. <i>Abaúj- Hegyközi kistérség</i>	3
<i>Földrajzi elhelyezkedés - Település áttekintés</i>	3
<i>Történelmi összefoglalás</i>	4
<i>Településszerkezet</i>	4
1.2. <i>Encsi kistérség</i>	4
<i>Földrajzi elhelyezkedés – Település bemutatás</i>	4
<i>Történelmi áttekintés</i>	6
<i>Településszerkezet</i>	6
II. Fejezet (Kmetz Eszter).....	8
Múlt és jelen programjai.....	8
2.1. <i>Politikai háttér a kistérségekben</i>	8
2.2. <i>Történelem - Phare Program és a Területfejlesztési Terv</i>	9
<i>LHH program a kistérségekben</i>	12
2.3. <i>Jelen - 2007- 2013 program</i>	12
<i>A program céljai</i>	13
III. Fejezet (Kladni Cecília)	15
A kistérségek munkaerő piacának elemzése.....	15
3.1 <i>Munkaerő</i>	15
3.2 <i>Jövedelmi viszonyok</i>	16
3.3 <i>Végzettség</i>	16
IV. Fejezet (Kladni Cecília).....	17
A kistérségek intézményi ellátottságának elemzése.....	17
4.1 <i>Oktatási intézmények</i>	17
<i>Encsi kistérség</i>	17
<i>Abaúj-Hegyközi kistérség</i>	17
4.2 <i>Kereskedelmi üzletek</i>	18
4.3 <i>Gyógyszertár</i>	18
4.4 <i>Háziorvosi és gyermekorvosi ellátás</i>	18

4.5 Szociális ellátás	19
V. Fejezet (Kladni Cecília)	20
A kistérségek vállalkozásainak bemutatása	20
5.1 Szektronkénti foglalkoztatottság	20
5.2 Működő és regisztrált vállalkozások	20
5.3 Vállalkozások létszám szerinti megoszlása	20
VI. Fejezet (Perge Nándor)	22
Közlekedési és környezetvédelmi infrastruktúra	22
6.1 Közlekedés	22
6.1.1. Közúti infrastruktúra	22
6.1.2. Vasúti közlekedés. A kistérségi központok elérhetősége Budapestről és a megyeszékhelyről	23
Encs elérhetősége	23
Gönc elérhetősége	25
6.1.3 Autóbusz-közlekedés	26
6.1.4 Kistérségi központok közötti közlekedés	28
6.1.5 Légiközlekedés	28
6.2 Környezetvédelmi infrastruktúra	29
Szennyvíz és hulladékgazdálkodás	29
VII. Fejezet (Kmetz Eszter)	32
Országos Területrendezési Terv	32
Hatályos Területrendezési Terv	32
VIII. Fejezet (Perge Nándor)	33
SWOT-analízis alkalmazása a kistérségekre	33
IX. Fejezet (Kmetz Eszter)	35
Kutatás bemutatása	35
Kutatás leírása	35
Kutatási módszertan	35
X. Fejezet (Kladni – Kmetz – Perge)	36
Mélyinterjú megkérdezés eredményei	36
10.1. Encs	36
10.2 Gönc	39
10.3. Felsőgagyi körjegyzőség	42
10.4. Hidasnémeti és Hernádszurdok körjegyzősége	46

XI. Fejezet (Kladni Cecília – Kmetz Eszter)	49
Lakossági kérdőívek eredményei	49
XII. Fejezet (Kladni – Kmetz – Perge).....	55
Fejlesztési Terv	55
12.1. Fejlesztési terv bevezetése	55
12.2. Közlekedésfejlesztés	56
Bemutató	56
Periférikus települések kiszolgálása	57
Kistérségi központ és megyeszékhely kapcsolata	58
Közlekedési szövetség létrehozása	59
Encsi kistérség	61
Abauj-Hegyközi kistérség	62
12.3. Mezőgazdasági fejlesztés	63
Problémák	63
Megoldások bemutatása	65
Feldolgozóipar	65
Biogazdálkodás	67
Együttműködés	68
Turisztikai fejlesztés	69
XIII. Fejezet (Kladni – Kmetz – Perge)	71
Pénzügyi Terv	71
13.1. Közlekedés- fejlesztés	71
13.2. Mezőgazdasági fejlesztés	74
Feldolgozóipar	74
Hűtőház	74
Biotakarmány üzem	75
Turizmus fejlesztése	76
Összegzés.....	77
Mellékletek	84

TÁBLÁZAT- ÉS ÁBRAJEGYZÉK

1. táblázat: Abaúj-Hegyköz településeinek népesség nagyság szerinti csoportosítása	4
2. táblázat: Kistérségi települések népességszám szerint, Encsi kistérség	6
3. táblázat: Választási eredmények alakulása az elmúlt években.....	8
4. táblázat: Jellemző menetidők és távolságok gépkocsival	23
5. táblázat: Járatszámok, indulások kistételepülésekre.....	27
6. táblázat: Encs városának infrastruktúrája.....	37
7. táblázat: Gönc városának infrastruktúrája	40
8. táblázat: Alsógagy, Csenyéte, Felsőgagy, Gagyapáti infrstruktúrája	43
9. táblázat: Hidasnémeti és Hernádszurdok infrastruktúrája.....	46
10. táblázat: Encsi és Abaúj-Hegyközi kistérség termesztett növényei.....	64
11. táblázat: Ipari park létesítésének becsült költségei.....	74
1. ábra: Encsi és Abaúj-Hegyközi kistérség elhelyezkedése Magyarországon és Borsod-Abaúj-Zemplén megyében	5
2. ábra: Encsi kistérség.....	5
3. ábra: A települések átlagos népességszáma kistérségenként (2005 január 1.).....	7
4. ábra: Encsi kistérség munkanélküliségi ráta alakulása	15
5. ábra: Abaúj-Hegyközi kistérség munkanélküliségi ráta alakulása	16
6. ábra: Regisztrált és működő vállalkozások száma Encsi és Abaúj-Hegyközi kistérségben	20

Bevezetés

Dolgozatunk témájául egy olyan térséget választottunk, mely gazdag természeti és kulturális kincsekkel rendelkezik, melynek jelentős történelme és hagyományai vannak, egy olyan fejlesztendő területet jelent, mely minden területfejlesztőnek kihívást jelent, a maga szépségeivel együtt.

Az Encsi és az Abaúj-Hegyközi kistérségek Magyarország leghátrányosabb kistérségei közé tartoznak, rengeteg problémával küzdenek, így mielőbbi fejlesztésük indokolt. Azonban mi a problémákban igyekeztünk meglátni a lehetőséget, kihasználni az erőforrásokat és felszámolni a gyengeségeket.

Célunk a két kistérség mai helyzetének átfogó bemutatása, és egy olyan lehetséges és reális fejlesztési terv alapjainak kidolgozása, amely épít a két kistérség közt jelenleg is meglévő együttműködésre. Ennek a fejlesztési tervnek a megvalósítása véleményünk szerint lehetővé teheti a két kistérség számára a felzárkózást, a hazánk gazdasági vérkeringésébe való erőteljesebb bekapcsolódást.

Írásunk első része egy helyzetelemzés, melyet további fejezetekre bontottunk. A két kistérség földrajzi és történelmi bemutatása után, szót ejtünk a politikai háttérrel és a közelmúlt fejlesztési programjairól, beruházásairól. Szintén az első részben olvasható a munkaerőpiac és az intézményi ellátottság bemutatása, valamint a kistérség vállalkozásaira vonatkozó adatok szemléltetése. A közlekedési infrastruktúráról viszonylag részletesen szólnunk, hiszen ennek javítása lesz fejlesztési tervünk egyik sarokköve. A rész a környezetvédelmi infrastruktúra, a kistérségek természetvédelmi és egyéb védett területeinek bemutatásával, az Országos Területrendezési Terv két kistérségre vonatkozó adataival és egy SWOT elemzéssel zárul.

A dolgozat második részében kap helyet kutatásunk bemutatása. Tettünk egy látogatást Abaújban, melynek során sikerült polgármesterekkel és jegyzőkkel interjúkat készítenünk. Ezek az interjúk meggyőztek minket arról, hogy a jelenlegi nehéz helyzet ellenére a két kistérségnek – illetve a belőlük kialakításra kerülő járásoknak – lehet jövője. Rengeteg panaszt hallottunk ugyan, de az optimizmus sehol sem hiányzott, és minden általunk meglátogatott előjárón láthattuk, hogy szívvel-

lélekkel dolgozik a településéért, kistérségéért, ismeri és tiszteli is az ott élőket. A lakosság körében is igyekeztünk tájékozódni, mi a véleményük a saját településük és kistérségük helyzetéről, és bár ez a formája megkérdezésnek nem vezetett reprezentatív eredményre, munkánkban sokat segített a helyiekkel való beszélgetés.

Szintén a második részben olvasható a fejlesztési tervünk, mely a közlekedés, a mezőgazdaság és a turizmus fejlesztésével foglalkozik. A fejlesztési tervhez kapcsolódóan egy pénzügyi fejezetet is kapcsoltunk, melyben kifejtjük, hozzávetőlegesen mekkora költséggel járna az általunk elképzelt fejlesztés, valamint milyen pályázati forrásokat lehetne igénybe venni a fejlesztések megvalósításához. Célunk, hogy bemutassuk, az ötleteink kivitelezése ugyan sok pénzbe kerülne, de van esély a megfelelő források bevonására.

Végezetül bevezetésünket egy mondattal záránk az olvasó számára. Reméljük Ön is élvezni fogja ezt a rövid kirándulást a térségben - Üdvözljük Abaújban!

I. Fejezet (Kmetz Eszter)

Abaúj-Hegyközi és az Encsi kistérség bemutatása

A két kistérség Borsod-Abaúj-Zemplén megyében, annak északi területén helyezkedik el. Általánosságban elmondható, hogy Magyarország leghátrányosabb helyzetű kistérségeihez tartoznak. Megannyi természeti csodája és turisztikai látványossága mellett a legfőbb ismertetőjegye a szegénység és a kilátástalan helyzet, mely rányomja a bélyegét az ott élők helyzetére. Jelen fejezet megismerteti az olvasót a földrajzi elhelyezkedéssel, a történelmi múlttal, és azon alapvető információkkal, melyek elengedhetetlenek ahhoz, hogy megkezdhessük a térség elemzését.

1.1. Abaúj- Hegyközi kistérség

Földrajzi elhelyezkedés - Település áttekintés

A kistérség a szlovákiai határ mentén, Észak-Magyarország legészakibb pontján helyezkedik el, tőle délre az Encsi kistérséget találjuk. A központja Gönc. A KSH 2010. évi adatai alapján 2212 fő az ott élők száma. A kistérség 24 települése 44.100 hektáron fekszik.

A térséghez számos település tartozik, mely turisztikai szempontból vonzó az ide látogató számára. A települések listája a későbbiekben részletesen bemutatásra kerül. A következőekben a számunkra fontos településeket mutatjuk be.

Boldogkőváralja, a nevében található boldogkővári várról kapta a nevét. Történetét tekintve számos nép birtokolta, s mai szerepét vizsgálva elmondható, hogy a környező települések kulturális életében kap jelentőséget, a minden évben megrendezésre kerülő várnapiak által. Népessége meghaladja az 1000 fős lélekszámot.

Regéc, egy törpefalunak számító község ad helyet a jelentős történelmű Regéci-várnak. A település történelmében a Rákocziak jelentős szerepet töltöttek be.

Vizsolyban található a Károli Biblia. Károli Gáspár ugyanis 1590-ben a teljes bibliafordítást a vizsolyi nyomdában nyomtattatta ki, melyet azóta is itt, a református templomban őriznek.

Történelmi összefoglalás

A terület történelmét elnézve kijelenthető, hogy talán földrajzi elhelyezkedése miatt, talán a politikai viszályok révén, helyzete állandóan változott. 1782-ig a mai kistérség önállóan működött, majd hozzacsatolták Tornát. Ezt követően még kétszer vált le Torna és ismételten csatolták hozzá. Vagyis a mai Abaúj-Hegyköz kisebb-nagyobb megszakításokkal az Abaúj-Torna vármegyéhez tartozott, melynek központja Kassa volt. A vármegyéhez 80 település tartozott, ma 24 település található a kistérségben. A területet az I. világháború után a Trianoni-békeszerződés értelmében kettéosztották, egyrészét Szlovákiához csatolták.¹

Településszerkezet

A kistérségre jellemző az aprófalvas szerkezet, a korábban említett Gönc mellett Abaújszántó rendelkezik városi címmel.

Népesség	Település
1000 fő feletti	Abaújszántó, Boldogkőváralja, Gönc, Hidasnémeti
1000 fő alatti	Abaújvár, Arka, Baskó, Boldogkőújfalu, Fony, Göncruszka, Hejce, Hernádcéce, Hernádszurdok, Kéked, Korlát, Regéc, Telkibánya, Tornyosnémeti, Vilmány, Vizsoly, Zsujta
100 fő alatti	Mogyoróska, Pányok, Sima

1.táblázat: Abaúj-Hegyköz településeinek népesség nagyság szerinti csoportosítása

Forrás:Országos Területfejlesztési és Területrendezési Információs Rendszer 2012

1.2. Encsi kistérség

Földrajzi elhelyezkedés – Település bemutatás

A kistérség határos Szlovákiával. A kistérség központja Encs, mely az egyetlen városnak számít a térségben. Mikrorégiókra kell tovább osztanunk a területet:Belső-Cserehát, Kegyetlen és Hernád-völgyi vagy más néven Encsi mikrorégió.

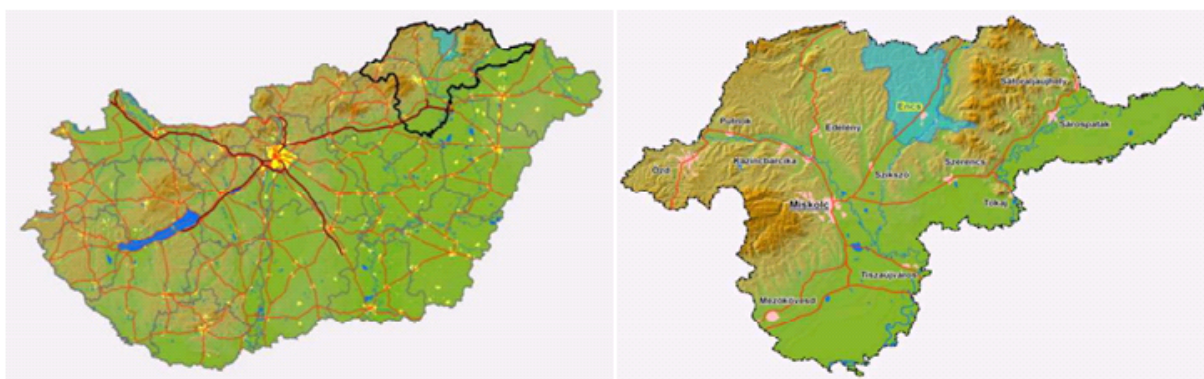
Encs, a kistérség egyetlen városa, a megyeszékhelytől megközelítőleg 40 kilométerre fekszik. Közlekedését tekintve jól megközelíthető, hiszen a Miskolc-Kassa főútvonalon fekszik.

¹Tolnai Világlexikona

A kistérség legszegényebb települése Csenyété, mely nemcsak megyei, de országos viszonylatban is a legszegényebb települések közé tartozik. A településen a KSH 2010.évi adatai alapján 541 fő él, s a lakosságról elmondható, hogy a roma kisebbséghez tartoznak.

Hernádszentandrás a közelmúltban került a köztudatba egy Európai Unió projekt megnyerésével, melynek révén a biogazdálkodás oktatásához kaptak pályázati pénzt, ezzel próbálják a térségre jellemző magas munkanélküliséget visszaszorítani.

A következő képekkel a kistérség országos elhelyezkedését, a megyei illetve kistérségi elhelyezkedését szemléltetjük.



1.ábra: Encsi és Abaúj-Hegyközi kistérség elhelyezkedése Magyarországon és Borsod-Abaúj-Zemplén megyében
Forrás: Encsi kistérség honlapja



2.ábra: Encsi kistérség
Forrás: Encsi kistérség honlapja

Történelmi áttekintés

Történelmét tekintve a Trianoni békeszerződésig az Abaúj-Torna vármegye részét képezte. Éles különséget a két kistérség történelme között nem tudunk tenni. Kijelenthető azonban, hogy az Encsi kistérség járásként nagyobb hatáskörrel bírt. Gazdaságát tekintve mindig a mezőgazdaság jelentette a fő irányt az itt élők számára, mely azóta sem változott.

Településszerkezet

Borsod-Abaúj-Zemplén megyére jól jellemző aprófalvas településszerkezet itt is megfigyelhető. A kistérség egyetlen városa, a központ, azaz Encs. A 36 település 45.000 hektáron helyezkedik el.

A következő táblázat jól szemlélteti ezt.

Népesség szám	Település
1000 fő feletti	Encs, Forró, Ináncs, Méra, Novajidrány, Szalaszend
1000 fő alatti	Abaújkér, Alsógagy, Baktakék, Beret, Büttös, Csenyété, Csobád, Detek, Fáj, Fancsal, Felsőagy, Fulókércs, Garadna, Gibárt, Hernádbüd, Hernádpetri, Hernádszentandrás, Hernádvécse, Krasznokvajda, Pere, Pusztaradvány, Szászfá, Szemere
100 fő alatti	Abaújalpár, Gagyapáti, Kány, Keresztéte, Litka, Pamlény, Percse

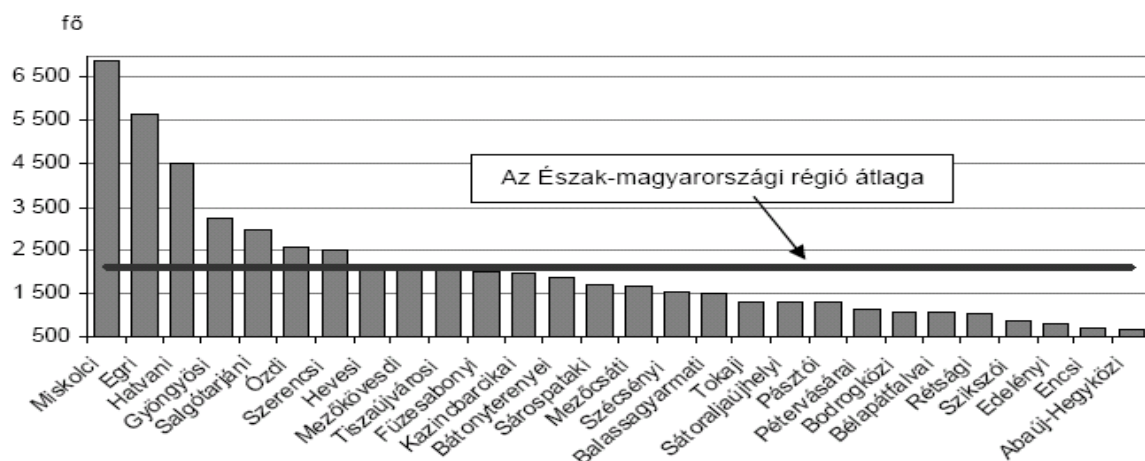
2. táblázat: Kistérségi települések népességszám szerint

Forrás: Encsi kistérség honlapja saját szerkesztés

A KSH felmérése alapján a megyében jelentős a törpefalvas szerkezet, látható, hogy a kistérség településeinek 69 százaléka sorolható a kategóriába. ²

A következő ábra jól szemlélteti a kistérség népességszámának alakulását. A KSH tanulmányában talált diagram jól mutatja, hogy az általunk vizsgált területek átlagos népességszáma egész Észak-Magyarországon a legalacsonyabb lélekszámú kistérségeit jelenti.

² Központi Statisztikai Hivatal Miskolci Igazgatósága (2006)



3. ábra: A települések átlagos népességszáma kistérségenként (2005 január 1.)
 Forrás: Központi Statisztikai Hivatal Miskolci Igazgatósága

A kistérség népsűrűségét a következőképpen lehet jellemezni; 53,92 fő/km², mely a fent látható táblázat és a statisztikai adatok (megyei adat: 108 fő/km²) alapján is egyértelműen a megyei átlag alatt van.

A későbbi fejezetekben részletesebben foglalkozunk a demográfiai változásokkal és népesség megoszlásával is.

A következő fejezetek a kistérségek helyzetének bemutatására szolgálnak, mind a gazdaságot (vállalkozások jelenléte, összetétele), mind az infrastruktúrát tekintve, ezen belül is külön elemezzük az intézményi ellátottságot, a közlekedés helyzetét és a kistérségekben az eddigi fejlesztési terveket, programokat, azok eredményeit, hatásait. A kutatás leírását megelőzve egy helyzetértékeléssel zárjuk ezt a részt.

II. Fejezet (Kmetz Eszter)

Múlt és jelen programjai

Ezen fejezetben a térségek történelmére és jelenére helyezzük a hangsúlyt. A múltban történt hatásokat, mind a politikát, mind az eddigi fejlesztési programokat ideértve vizsgáljuk a kistérségek jelenbeli helyzetét.

2.1. Politikai háttér a kistérségekben

A politikai előzményekre nem akarunk nagy hangsúlyt helyezni, ugyanakkor fontosnak látjuk megemlíteni, hogyan alakultak a választási eredmények, s van-e hatása a kistérség fejlődésére.

A 2002. évi választások eredményeit a következőképpen lehet jellemezni. A választások tekintetében hosszabb fejtegetésekbe nem akarunk bocsátkozni, mégis említést kell tenni a részvételi arányról. E tekintetben a két kistérség egy országgyűlési egyéniválasztóközrét, s ez pedig Borsod-Abaúj-Zemplén megye 9. számú választási körzete, Encs központtal.

A következő táblázat szemlélteti a választással kapcsolatos általános információkat.

Információ	Első forduló 2002. Április 07.	Első forduló 2006. Április 09.	Első forduló 2010. Április 11.
Részvételi arány	67,03 százalék	65,70 százalék	62,60 százalék
OEVK mandátumot szerzett képviselő	Dr. Ódor Ferenc (Fidesz-MDF) 53,05 százalék	Dr. Ódor Ferenc (Fidesz-KDNP) 54,06 százalék	Dr. Ódor Ferenc (Fidesz-KDNP) 59,54 százalék
Pártok területi listájára adott szavazatok aránya (megyei adatok):	MSZP: 47,86 százalék Fidesz-MDF: 37,80 százalék	MSZP: 50,94 százalék Fidesz-KDNP: 38,18 százalék	MSZP: 18,90 százalék Fidesz-KDNP: 45,87 százalék

3. táblázat: Választási eredmények alakulása az elmúlt években, saját szerkesztés

Forrás: Országos Választási Bizottság

A táblázatból jól kivehető, hogy a Fidesz-MDF többségi eredménnyel nyerte a választásokat 2002-ben. Az encsi választókörizet egyike volt a 10 választókörizetnek, ahol ilyen magas aránnyal nyert a párt. A választás végeredményét tekintve 95 választókerületében nyert a Fidesz-MDF és 78-ban az MSZP, míg háromban az SZDSZ. Ezzel szemben a Fidesz országos választási arányai visszaestek a 2006. évi választásokon, az encsi választókörizetben ugyanakkor ez nem érhető tetten, továbbra is Dr. Ódor Ferenc a választókörizet képviselője a törvényhozásban. A 2010-es országgyűlési választásokon tapasztalt magas Fidesz-KDNP előny a két kistérség által alkotott választókörizetben is megmutatkozott.

Önkormányzati választások

A választásokról készített összefoglaló táblázatok,- kistérségekre lebontva - a 2002. évi majd a 2006. és 2010. évi önkormányzati választások eredményeit mutatják, az 1-3. számú mellékletekben találhatóak.

Jól mutatják, hogy elsődlegesen független színekben indult polgármesterek vezeték az önkormányzatok munkáját. A 2002. évi, 2006. évi és 2010.évi önkormányzati választások eredményei tükrében látható, hogy nagy arányban ugyanazok a polgármesterek kaptak bizalmat, s csak néhány település esetében változott az előző évhez képest az eredmény. Megfigyelhető, hogy a változások esetében volt, amikor csak a párthoz tartozás változott és a jelölt megmaradt. Ez különösen igaz a 2010. évi választásokra, ahol még kevesebb a párt színekben indult polgármester. Abaúj-Hegyköz tekintetében csak független polgármesterekről beszélhetünk, míg az Encsi kistérségben, három Fidesz-KDNP polgármestert és két MSZP-s polgármestert választottak meg.

Mindezek tekintetében kijelentjük, hogy a politika és a politikai hovatartozás a kistérségek esetében nem játszanak döntő szerepet.

2.2. Történelem - Phare Program és a Területfejlesztési Terv³

A kistérségekről, a már múltban elkészült vizsgálatok és kutatások alapján is kijelenthető, hogy az Encsi és Abaúj-Hegyközi kistérség is az elmaradott, leszakadó vagy leghátrányosabb helyzetű térségek sorához tartozik. Mindezek tekintetében vizsgáltuk, mi történt a múltban, hogy ezt a címet azóta sem bitorolták el tőlük.

³Ezen rész irodalmául Némethi 2006: 99-102 szolgál alapul

A kistérségek területfejlesztési tervének elemzése esetében, a megyei területfejlesztési tervet kell alapul venni a 1994 és 2006 közötti időszakra vetítve. Ezt az időszakot különösen az EU-csatlakozásra való felkészülésünk (2004. május 1.) révén kell tárgyalni.

A rendszerváltás után jelentős feszültség alakult ki Magyarországon, s ez különösen érzékelhető volt a vidéki mezőgazdasági területeken. Borsod-Abaúj-Zemplén megyét különösen hátrányosan érintette az újonnan fellépő helyzet, hiszen történelmét és ipari szerkezetét tekintve a nehézipar központjaként lehetett jellemezni. Az 50-es, 60-as, 70-es években végbement iparosodás eredményeként a térség a bányászatból és a kohászatból élt. Mindez gazdasági élénkséget, stabil munkalehetőséget és fejlődést hozott magával. Ez a stabilitás a rendszerváltás és a Szovjetunió bukása után rendkívül gyorsan összeomlott, s hatalmas munkanélküliséget és megoldandó problémákat hagyott maga után.

Ezek tudatában nem csodálkozunk a felelősség mértékén, mely az akkori kormányzatra hárult. A területfejlesztési terv kidolgozása és alkalmazása előtt először a PHARE-programról kell szót ejteni.

A megyében indították el elsőként, az úgynevezett területfejlesztési Phare Programot, - 1992-ben, tíz millió ECU értékkel. A célja, ahogyan az a VÁTI által kidolgozásra került háttéranyagból kiderül, „a rendszerváltás utáni területfejlesztési rendszer kiépítése.”⁴

A PHARE-Program az Európai Unió által nyújtott olyan támogatási program, mely elsődlegesen Európa közép és keleti országainak kínál vissza nem térítendő támogatásokat. A program keretében támogatást ad a társadalmi-gazdasági reformok végrehajtásának elősegítésére és az integrációs felkészülésre.⁵

Mindemellett komoly előkészületet jelentett ez a program a területfejlesztési terv kidolgozására, a megyében megalakították a Területfejlesztési Tanácsot és annak munkaszervezetét a Fejlesztési Ügynökséget. Ezen szervezetek 1994-1995-ös időszakban kidolgozták a Borsod-Abaúj-Zemplén megyei integrált szerkezetátalakítási és válságkezelési programot. Maga a végrehajtási időszak,

⁴ VÁTI Területfejlesztési Igazgatóság 2002

⁵ Süli-Zakar 2003:362. oldal

hosszabbítással 1996-1998 közé tehető. A program sikereként könyvelhető el, hogy Magyarországon elsőként ebben a megyében alkalmazták az Európai Unió által meghatározott területfejlesztési alapelveket, s képesek voltak összehangolni a program nyújtotta forrásokat az állam által nyújtott forrásokkal. A programnak köszönhetően nemcsak jelentős projekteket hívtak életre, de sikerült egy átlátható rendszert kialakítani a források kezelésére.

A problémát a 2000. év hozta meg. A jól működő program életébe a politika szólt közbe. Senki nem vitatja, s azóta sem, hogy Borsod-Abaúj-Zemplén megye a leghátrányosabb helyzetű területekhez tartozik, - érthető oknál fogva az általunk vizsgált két kistérség a leghátrányosabb helyzetű kistérségekhez sorolt – mégis az állami támogatások megoszlása, s azok kezelésére a megyének adott jog korlátozódott, s jellemzően a központi előírások alapján került elosztásra, mely az eddigi fejlődést visszahúzta.

A program értékelése során, ha csak a csupasz gazdasági mutatókat vesszük alapul, azt kell mondani, hogy a kilátástalan és hátrányos helyzet változatlan maradt. Ugyanakkor, ha a megkapott támogatásokat említjük, mely 1994 és 2005 között mintegy 45 milliárd visszatérítendő, és nagyobb részben nem visszatérítendő támogatások, akkor kijelenthető, hogy derengeni kezdett némi fény az alagút végén. Ennek köszönhetően egyértelműen kijelenthető, hogy a megye a rendkívül magas munkanélküliségi ráta, az alacsony GDP érték mellett mégis képes volt megőrizni működőképességét. A felzárkózási időszakot nyilvánvalóan nem vehetjük a területfejlesztési terv időszaka alá, hiszen ennél jóval több időre van szüksége egy súlyos helyzetben lévő területnek.

A programnak köszönhetően amerikai, francia, német, japán és spanyol befektetők jelentek meg a térségben. Az infrastruktúra kiépítése is ekkor kezdődött meg. Ezen időszak során a beérkezett pályázatok száma 12.000 darabra tehető, melyből 8000 pályázatot ítétek megvalósíthatónak. Ez az adat az időszak utolsó évében 1000 db pályázatot jelentett, melyből 930 pályázat 58 milliárd forintnyi támogatásban részesült.⁶A 4. számú mellékletben megtalálható a táblázat, mely részletezi a Phare-támogatáshoz jutott kis-és középvállalkozásokat a kistérségekben.

⁶ Phare támogatáshoz jutott kis- és középvállalkozások Észak-Magyarországon, Észak-Alföldön és Dél-Alföldön 2003:39.o

További adatokat szolgáltatnak az 5. számú mellékletben megtalálható táblázatok, mely a vidékfejlesztési célleírányzatra beadott támogatást elnyert pályázók és pályázatok listáját tartalmazza.⁷

LHH program a kistérségekben

Az LHH mozaikszókból a leghátrányosabb helyzetű kistérségekre vonatkozó programokra asszociálhatunk. Célja, ezen kistérségek felzárkóztatásának elősegítése. A program magában foglalja a gazdasági, társadalmi fejlődés előmenetelét. A programot a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség koordinálja.

A 2009-2013-as időszakra elkülönített összeg megközelítőleg 100 milliárd forint, a regionális és humán erőforrás-fejlesztési forrásokból. Mindezt a következőképpen osztották fel: 75 százaléka beruházások, 25 százaléka képzési, foglalkoztatási és egészségfejlesztési programok támogatására szolgál.⁸

A következőekben a kistérségek által beadott pályázatokat vizsgáltuk meg, melyet táblázat formájában foglaltunk össze (ezek a 6. számú mellékletben találhatóak meg). A kistérségek esetében megállapítható, hogy a legtöbb pályázat az Önkormányzatok által került benyújtásra, s a legalapvetőbb szükségletek megvalósítására szolgálnak. Az Abaúj-Hegyközi kistérség esetében ezen pályázatok száma tíz, általuk megnyert támogatás összege pedig 225 588 528 Ft. Az Encsi kistérség tekintetében két részre kell osztani a megítélt támogatásokat. Az első táblázat tekintetében az Önkormányzatok részére megítélt támogatásokról esik szó, jelen esetben 13 pályázatról és 2516,9 millió Forintról. A második táblázat a kis-, és középvállalkozások által beadott pályázatokat mutatja, hat település vállalkozója által, 2999,5 millió Forint értékben.

2.3. Jelen - 2007- 2013 program⁹

A kistérségekre vonatkozó jelenleg hatályos fejlesztési tervet az Észak-Magyarországi Operatív Program mutatja be.

⁷Regionális vidékfejlesztési politikák 2001:41.o

⁸Észak-Magyarország Operatív program 2007-2013 (2007)

⁹Észak-Magyarország Operatív program 2007-2013 (2007)

A program a problémákat és fejlesztésre szánt területeket a következőként mutatja be. Az egyik legjelentősebb problémát az ivóvíz ellátottság jelenti. A megyére jellemző arány, mely a vízhálózatba bekapcsolt lakások számát jelzi, a legalacsonyabb az országos viszonylatban. A leginkább érintett területek az általunk vizsgált két kistérség. Ehhez szorosan kapcsolódik a csatornahálózat kiépítettsége, mely a legalacsonyabb arányt az Abaúj-Hegyközi kistérségben mutatja, ez pedig 3,3 százalék. Természetesen a munkanélküliségi arányt is itt kell kiemelni, mely jelentős terhet ró a kistérségek egyébként sem stabil gazdaságára. E tekintetben meg kell említeni, hogy az Encsi kistérség pályakezdő fiataljainak a száma a legmagasabb a megyében, akik jelenleg munkanélkülinek számítanak. Abaúj-Hegyköz esetében azonban az aluliskolázottságot kell kiemelni, mely a munkahelyteremtést gátolja. Ugyanakkor a kívánt képzettség elérését nehezíti, hogy a kistérségben nem található gimnázium. A munkanélküliség tekintetében itt kell megemlíteni a szociális segélyben részesülők arányát, mely országos szinten a megyében a legmagasabb. Ez alapján azt kell mondani, hogy Abaúj-Hegyközben 1000 lakosra 93 szociális segélyben részesülő jut. Az Encsi kistérségben ez az érték ugyan alacsonyabb, de még mindig meghaladja az átlagos szintet. A rossz gazdasági helyzet maga után vonzza a lakóterek komfortjának alacsony színvonalát is.

A megyében jellemzően magas a roma népesség aránya, s az integráció hiánya. Az Encsi kistérségben különösen nagy problémát jelent a roma lakosság aluliskolázottsága, mely jelentős terhet vet fel, s akadályozza az integrációt. A népességfogyás jellemző országos szinten, de különösen megfigyelhető ez a két kistérségben, habár az elveszületések száma a legmagasabb Abaúj-Hegyköz esetében, mely a roma problémát bizonyítja.

A program céljai

A program átfogó célját a következőképpen lehet olvasni; „A régió gazdasági versenyképességének javítása, figyelemmel a régió belüli területi, társadalmi-gazdasági különbségek mérséklésére”.¹⁰

¹⁰ Észak-Magyarország Operatív program 2007-2013 (2007):48.o

Mindezt a térségeink tekintetében a következőképpen lehetne megfogalmazni. A rossz gazdasági helyzetű, s a leghátrányosabb helyzetű kistérségek cím elnyerése után az egyik legfontosabb célja az elkövetkezendő éveknek, hogy megállítsa ezen kistérségek társadalmi-gazdasági leszakadását.

Az átfogó cél megvalósulását a specifikus célok teszik elérhetővé. Ennek érdekében több pontban fogalmazzák meg, hogyan érhető el a gazdasági növekedés és stabilitás. Elsőként a versenyképesség javítását célozzák meg. Mindezt az új munkahelyek teremtésével kívánják elérni, különösen érintettek és kiemelték az általunk vizsgált kistérségek. Mindezek tekintetében ösztönözni akarják a vállalkozások alapítását, s a betelepülő tőkét, hogy új munkahelyeket legyenek képesek teremteni. Fontos kiemelni a kistérségek gazdasági szereplői közötti együttműködések megteremtését és motiválását.

Második pontként a turizmusból származó előnyök kihasználása, s a turisztikailag fontos célpontok fejlesztési lehetőségeinek kihasználását fogalmazták meg.

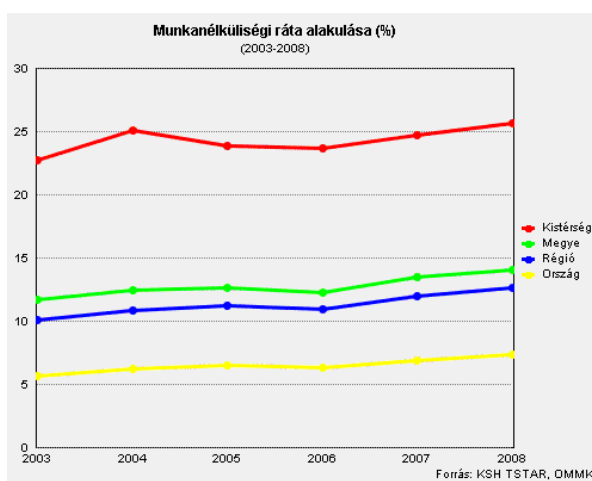
Harmadik célként a társadalmi kohézió erősítése, vonzó gazdasági, - lakókörnyezet kialakítása szerepel. Idetartozik az üzleti és lakossági infrastruktúra kialakítása.

III. Fejezet (Kladni Cecília)

A kistérségek munkaerő piacának elemzése

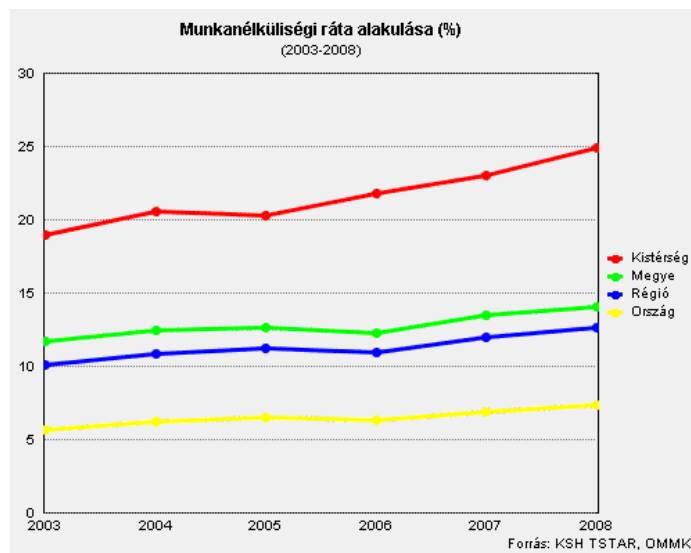
3.1 Munkaerő

Az Encsi kistérség nyilvántartott munkanélküliségi aránya 22,2 százalék, míg az Abaúj-Hegyközi kistérség munkanélküliségi rátája 2010-ben 24,7 százalék volt. Az országos 11,2 százalékhoz és a megyei 17,3 százalékhoz képest mindkét kistérség esetében ez magas arányt mutat. Súlyosbítja a helyzetet, hogy a nyilvántartott munkanélküliek közül az Encsi kistérség esetében a fele, míg az Abaúj-Hegyközi kistérség esetén a munkanélküliek kétharmada tartós munkanélküli (180 napon túli), azaz a többség nem talál hosszabb ideje munkát.



4.ábra: Encsi kistérség munkanélküliségi ráta alakulása

Forrás: Országos Területfejlesztési és területrendezési
Információs Rendszer



5. ábra: Abaúj-Hegyközi kistérség munkanélküliségi ráta alakulása

Forrás: Országos Területfejlesztési és területrendezési Információs Rendszer

3.2 Jövedelmi viszonyok

A személyi jövedelmek nagysága összefügg az adott terület gazdasági-társadalmi fejlettségével, munkaerőpiaci lehetőségeivel, a foglalkoztatás szintjével.

3.3 Végzettség

Az alábbi ábrákon (lásd 7. és 8. számú melléklet) látható, hogy a 7 évesnél idősebb népesség végzettség szerinti állapota hogyan oszlik meg az országos átlaghoz képest. A csak általános iskolai végzettséggel rendelkezők száma meghaladja az országos átlagot, a lakosság kétharmada rendelkezik maximum 8 általános elvégzésével mindkét kistérség esetében. A középiskolát végzett, de érettségivel nem rendelkezők az országos átlagot hozzák, ám azok száma, akik érettségivel és egyetemi végzettséggel rendelkeznek, jócskán elmarad az országos átlaghoz képest. Egyetemi diplomával átlagosan minden 20. ember rendelkezik.

IV. Fejezet (Kladni Cecília)

A kistérségek intézményi ellátottságának elemzése

4.1 Oktatási intézmények

Az oktatási helyzetet tekintve az Encsi kistérségben 17 településen van biztosítva az óvoda, melyek közül Fulókércs és Méra aki önállóan tartja fenn, a többi településen az önkormányzatok együttműködve, társulások formájában.

Encsi kistérség

A kistérségben 1052 gyermek vesz részt az óvodai nevelésben. A 36 településéből 16 településen van általános iskola, 3150 tanulóval. Egy önkormányzat – Méra – önállóan tartja fenn, míg a többi település intézményfenntartó társulásban gondoskodik az általános iskolai feladatok ellátásáról. A kistérségben települési önkormányzati fenntartású iskola egy működik, az Aba Sámuel Szakiskola. Az egyetlen megyei fenntartású intézmény a Váci Mihály Gimnázium és Szakközépiskola. Egy kollégium található Encsen, mely a kistérség tanulóit fogadja. Felnőttképzést egy általános iskola sem indít. (lásd 9.számú melléklet)

Szakszolgáltatások: nevelési tanácsadás, továbbtanulási, pályaválasztási, gyógypedagógiai tanácsadás, korai fejlesztés.¹¹

Az intézmények fizikai állapota változó. Az elmúlt években az európai uniós pályázatoknak köszönhetően számos nagyobb település intézménye került felújításra.¹²

Abaúj-Hegyközi kistérség

A kistérség esetén a 24 településből 13 településen nincsen óvodai ellátás, vagyis a települések többségén nem található, így az önkormányzatok intézményfenntartó társulás keretében oldják azt meg. Az óvodák korúak száma 605 fő.

Általános iskola a települések kétharmadán (16 településen) nincsen. A kistérségben önkormányzati fenntartású középiskola nincsen, megyei fenntartásban

¹¹Encsi kistérség tervdokumentum „I.”verzió módosításai (2009)

¹²Encsi kistérség tervdokumentum „I.”verzió módosításai (2009)

egyetlen ilyen intézmény az Abaújszántói Mezőgazdasági Szakképző Iskola és Kollégium. (lásd 10.számú melléklet)

A kistérségben felsőfokú oktatási intézmény nem található és egyetlen általános iskolája sem indít felnőttképzést.¹³

Szakszolgáltatás: nevelési, továbbtanulási, pályaválasztási, gyógypedagógiai tanácsadás, korai fejlesztés.¹⁴

Az intézmények fizikai állapota változó, többségük felújításra szorul.

4.2 Kereskedelmi üzletek

Az Encsi kistérség esetében a települések hatodán (Abaújalpár, Alsógagy, Gagyapáti, Kány, Keresztéte, Litka, Perecse) nem található élelmiszer üzlet. Az Abaúj-Hegyközi kistérségben arányait nézve ugyanez a helyzet, négy település, ahol nem található élelmiszer bolt (Arka, Mogyoróska, Pányok, Sima). (lásd 11. és 12. számú melléklet)

4.3 Gyógyszertár

Gyógyszertár az Encsi kistérségben hat darab található, ennek fele Encs városában lelhető fel, a további három Forrón, Garadnán és Krasznokvajdán. (lásd 13. számú melléklet)

Abaúj-Hegyköz kistérség esetében mindössze három darab gyógyszertár van, Göncön, Abaújszántón és Vizsolyon. (lásd 14. számú melléklet)

4.4 Háziiorvosi és gyermekorvosi ellátás

Háziiorvosok és gyermekorvosok számát tekintve Abaúj-Hegyköz esetében öt településen (Gönc, Abaújtúr, Boldogkőváralja, Hidasnémeti és Vilmány) van lehetőségük a kistérség lakóinak orvoshoz menniük. Ezek közül Gönc, ahol helyileg két orvost is felkereshetnek. Kistérségi szinten egy orvosra 2344 lakos jut, ez a

¹³Abaúj-Hegyköz kistérség tervdokumentum „I.” verzió (2008)

¹⁴Abaúj-Hegyköz kistérség tervdokumentum „I.” verzió (2008)

megyei, de az országos átlaghoz képest is másfélszeres terhelést jelent az orvosoknak. (lásd 13.számú melléklet)

Az Encsi kistérségben a háziorvosok és gyermekorvosok száma jóval magasabb, legalább egy orvost találhatunk hét településen (Baktakék, Encs, Forró, Garadna, Ináncs, Krasznokvajda, Méra, Szalaszend). A kistérség orvosainak fele Encs városában praktizál. Ebben a kistérségben az egy főre eső orvosok száma megközelíti a megyei és az országos átlagot.

Kijelenthetjük, hogy az Encsi kistérség esetében a város a kistérség egészségügyi központja. (lásd 14.számú melléklet)

4.5 Szociális ellátás

Rendszeres szociális segélyben részesítettek átlagos száma alapján Abaúj-Hegyköz kistérség a megyei szinthez képest 10 százalékkal jobb helyzetet mutat, de mégis másfélszer több ember van rászorulva rendszeres szociális segélyekre az országos átlaghoz viszonyítva. (lásd 15.számú melléklet)

Az Encsi kistérségben a rendszeres szociális segélyben részesítettek száma 40 százalékkal rosszabb, mint Borsod-Abaúj-Zemplén megyében, az országos átlaghoz viszonyítva pedig három és félszeres a rendszeres segélyre szorulóak száma. (lásd 16.számú melléklet)

V. Fejezet (Kladni Cecília)

A kistérségek vállalkozásainak bemutatása

5.1 Szektronkénti foglalkoztatottság

Foglalkoztatottság alapján mindkét kistérség esetén a mezőgazdaságban dolgozók a legnagyobb számban foglalkoztatottak, ez a foglalkoztatottak egyharmadát érinti. Ezután a gazdasági szolgáltatás szektorban dolgozók következnek, a foglalkoztatottak egyötöde áll ebben a foglalkoztatási viszonyban. (lásd 17. és 18. számú melléklet)

5.2 Működő és regisztrált vállalkozások

A két kistérségben az 1000 lakosra jutó vállalkozások száma 28 illetve 31 darab, ami lényegesen kisebb a megyei és főként az országos átlagnál. Ha az alábbi táblázatot megnézzük, láthatjuk, hogy a regisztrált vállalkozások közül mindössze azok hatoda működik társas vállalkozás formájában, a többi egyéni vállalkozó. A működő vállalatok tekintetében pedig elmondhatjuk, hogy közel a felük társas vállalkozás mindkét kistérség esetében.

Kistérség	Regisztrált vállalkozások száma						Működő vállalkozások száma		
	mezőgazdaság	ipar, építőipar	szolgáltatás	összesen	ebből: társas	ezer lakosra	összesen	ebből: társas	ezer lakosra
	ágban								
	2010						2009		
Abaúj-Hegyközi	1 237	152	513	1 902	353	135	445	206	31
Encsi	1 340	189	843	2 372	440	102	661	246	28

6.ábra: Regisztrált és működő vállalkozások száma Encsi és Abaúj-Hegyközi kistérségben, KSH adatok (2010) alapján saját szerkesztés

Mind a regisztrált, mind a működő vállalkozások esetén magas az egyéni vállalkozók aránya, ami nagyban a kényszervállalkozások jelenlétére utal. Különösképpen a mezőgazdasági szektorban, ahol sok az őstermelő. (lásd 19. és 20. számú melléklet)

5.3 Vállalkozások létszám szerinti megoszlása

Jól mutatja ezt a helyzetet egy további másik táblázat, ugyanis a vállalkozások nagysága jelzi, hogy Abaúj-Hegyköz kistérség esetén összesen három darab cég van, ami 50-250 főt foglalkoztat. 500 főnél többet foglalkoztató cég egyáltalán nincsen ebben a kistérségben. (lásd 21. és 22. számú melléklet)

Az Encsi kistérség esetében talán jobb a helyzet, ott öt darab 50-250 főt foglalkoztató vállalat található és egy, ami 250 főnél többet foglalkoztat. A kistérségben egy darab ipari park működik.

Országos szinten hasonló arányt láthatunk a foglalkoztatottak számát illetően a vállalkozások terén. A foglalkoztatott nélkül működő vállalkozások körülbelül 20 százalékot tesznek ki, 1 és 9 főt foglalkoztató vállalat az összes 70 százaléka, míg a fennmaradó rész a kilencnél több alkalmazottal rendelkező vállalkozásokra jut.

5.4 Működő vállalkozások

A legtöbb működő vállalkozás mindkét kistérség esetében a kereskedelem, gazdasági szolgáltatás és mezőgazdaság területén működik. (lásd 23. és 24. számú melléklet)

Az önkormányzatok egyik árbevételét az iparüzési adók adják. Számos település van, ahonnan nincs az önkormányzatoknak bevétele adóból, ebből az is látszik, hogy mely településeken működnek vállalkozások. Encsi kistérség esetében ez 13 települést jelent (Abaújalpár, Abaújkér, Alsógagy, Csenyété, Detek, Fáj, Felsőgagy, Fulókércs, Hernádbüd, Kány, Litka, Novajdrány, Szemere).

Abaúj-Hegyközi kistérség esetén 10 település van, ahonnan nem származik az önkormányzatnak bevétele iparüzési adóból (Abaújvár, Baskó, Boldogköűjfalu, Fony, Hernádcéce, Korlát, Pányok, Regéc, Sima, Vizsoly).

VI. Fejezet (Perge Nándor)

Közlekedési és környezetvédelmi infrastruktúra

Ebben a fejezetben részletesen bemutatjuk a két kistérség közúti, kötött pályás és légiközlekedési helyzetét, elérhetőségét a megyeszékhelyről és a fővárosból. Kitérünk a környezetvédelmi infrastruktúrára és a kistérségek területén található védett területekre, természeti értékekre.

6.1 Közlekedés

6.1.1. Közúti infrastruktúra

Encs település a 3-as számú főút közvetlen közelében fekszik, az út a város peremén halad. A kistérségi központ gépkocsival mind Miskolcra, mind Budapestre jól megközelíthető. Az egész régió megközelíthetőségében óriási szerepe van annak, hogy napjainkban már Miskolcig (M3, majd M30) autópályán lehet haladni. Az autópálya jelenlegi végpontja a 3-as főút Miskolc és Felsőzsolca közti csomópontjánál van, így Encsre tartva Miskolc belvárosa kikerülhető. Az autópályát egészen a magyar-szlovák határig tervezik kiépíteni, a forgalom ezt véleményünk szerint indokolja is. A 3-as főút Miskolctól északra eső része kifogástalan állapotban van. Bizonyos szakaszokon a fél útpálya kétsávosra bővül, erre a nagy teherforgalom és az emelkedők miatt van szükség. A főút állapota lehetővé tette, hogy a hatóságok engedélyezzék a 110 km/órás sebességet egyes szakaszokon.

Gönc megközelítése hasonlóképpen a 3-as számú főúton lehetséges, ám a település jóval északabbra fekszik, mint Encs, és nem közvetlenül a főút mellett található, arról Hidasnémetinél letérve lehet eljutni Göncre. A Hidasnémeti és Gönc közötti útszakasz nagy része jól járható, Gönc határában a terep és ívviszonyok némileg lassítják a haladást.

Összeköttetés	Távolság	Menetidő	Útvonal
Budapest-Encs	215 km	2:14h	M3-M30-3
Budapest-Gönc	240 km	2:36h	M3-M30-3-3708
Miskolc-Encs	38 km	0:41h	3
Miskolc-Gönc	63 km	1:04h	3-3708
Encs-Gönc	27km	0:27h	3-3708
Budapest-Encs (autópályahasználat nélkül)	222 km	3:51h	3

4. táblázat: Jellemző menetidők és távolságok gépkocsival

Forrás: viamichelin.com és maps.google.com alapján saját szerkesztés

A települések közötti további utak állapota nagyon változó, egyes települések megfelelő állapotú utakon megközelíthetőek, míg rengeteg olyan út is van, amely azonnali felújításra szorulna. Ékes példája ennek, hogy a Felsőgagy és Krasznokvajda közötti út több, mint egy éve járhatatlan.

6.1.2. Vasúti közlekedés. A kistérségi központok elérhetősége Budapestről és a megyeszékhelyről

Encs elérhetősége¹⁵

Az Encsi kistérség központja vasúton megközelíthető. Forró-Encs vasútállomás a 90-es számú Miskolc-Hidasnémeti vasútvonalon található. A vasútállomás elhelyezkedése megfelelő, a település belterületén található, központinak mondható helyen. A 90-es vasútvonal fizikailag Felsőzsolca állomáson ágazik ki a 80-as számú Budapest-Miskolc-Nyíregyháza vasútvonalból. A vasútvonalon villamos vontatással közlekednek a vonatok. A villamosítás 1997-ben, hazai szabványnak megfelelően, 25kV 50 Hz-es rendszerrel történt. A pályasebesség 100 km/óra, helyenként 60-80 km/óra sebességkorlátozással. Forró-Encs Budapest Keleti pályaudvartól díjszabásilag 222 km-re, míg Miskolc Tiszai pályaudvartól 40 km-re fekszik.

Budapest és Encs között minden nap két pár közvetlen, gyors eljutást biztosító, Budapest Keleti pu. – Kassa viszonylatú nemzetközi EuroCity vonat

¹⁵ Az alfejezet az Elvira vasúti menetrendi adatbázis, a MÁV-Start 2011/12-es „Menetrend” című kiadványa és a vasútvonalon történő utazás alapján készült.

közlekedik. Ezekkel a vonatokkal 2 óra 38 perces menetidő alatt érhető el Encs Budapestről, Miskolcra pedig 34 perc alatt.

Budapestről Encsre tömegközlekedéssel a legkorábban 9:08-ra lehet megérkezni, a Budapest Keleti pályaudvarról 6:30 perckor induló Rákóczi EuroCity vonattal. Encsről legkésőbb 18:53 perckor kell elindulni, hogy még aznap Budapestre eljuthassunk, szintén a Rákóczi EuroCity vonattal, melyre mindkét irányban a menetdíjon felül pótjegy megváltása kötelező. Hajnalban Encsről indulva 8 órakor érkezhetünk a Keleti pályaudvarra.

Miskolcra Encsre a legelső vonat pár perccel hajnali 4 óra után, míg az utolsó járat 23 óra után pár perccel indul. Encsről Miskolcra reggel 5 óra előtt lehet megérkezni a legkorábban, a legutolsó vonat Encsről Miskolcra 22 óra után indul.

Összességében megállapítható, hogy Encs elérhetősége közösségi közlekedéssel mind Budapestről, mind Miskolcra - utóbbi megyeszékhely és régióközpont is egyben – megfelelő. A kistérségi központ hazai viszonylatban kimondottan jó elérhetősége a nemzetközi vasútvonalon való fekvésének, az ütemes, kínálati vasúti menetrendnek és a nemzetközi IC/EC vonatok pár éve bevezetett encsi megállásának köszönhető. Negatívumként említhető az utolsó fővárosi eljutási lehetőség korai mivolta, de ez országos probléma, hiszen van olyan megyeszékhelyünk, ahonnan az utolsó járat korábban indul Budapestre, mint Encsről. (Összefoglaló táblázat található a 25. számú mellékletben.)

Az Encsi Kistérség települései közül még Novajdrány, Méra, Ináncs és Abaújkér rendelkezik vasúttal. Ezek a települések Abaújkér kivételével szintén a Hidasnémeti-Miskolc vasútvonalon találhatóak, így jó közlekedési kapcsolattal rendelkeznek a megyeszékhely irányába (csúcsidőben óránként, azon kívül kétóránkénti járatok). Abaújkér a Szerencs-Hidasnémeti vonal felső szakaszán található, így a lentiekben Göncnél részletezendő menetrendi és eljutási adatok vonatkoznak rá. A kistérség vasúttal el nem látott településeiről a kistérségi központba és a megyeszékhelyre autóbusszal, vagy autóbusról vonatra történő átszállással lehet eljutni.

Gönc elérhetősége¹⁶

Az Abaúj-Hegyközi kistérség központja, Gönc kevésbé szerencsés helyen található hazánk vasúti térképén. A 98-as számú, Szerencs-Hidasnémeti vasútvonalon található Gönc, Hidasnémetitől mindössze 7 kilométerre. A vasútállomás a település délnyugati szélén található. A vasútvonal forgalma a kistérség másik városának vasútállomásán, Abaújszántón ketté van vágva, így Szerencs felé utazva át kell szállni. Miskolc megközelítése vasúton díjszabásilag és eljutási idő tekintetében is Hidasnémetin át célszerűbb. Gönc és Hidasnémeti közt naponta mindössze hat pár vonat közlekedik, ezekhez a járatokhoz az ütemes menetrendnek köszönhetően minden alkalommal van azonnali csatlakozás Miskolc felé, így 1 óra 19 perces menetidővel lehet eljutni a megyeszékhelyre. Ellenkező irányban hasonlóan gördülékeny eljutást naponta mindössze 4 alkalommal biztosít a vasút. Szerencsen át, két átszállással utazva is hasonló gyakorisággal juthatunk el Miskolcra, jellemzően két órás menetidővel, a díjszabási távolság miatt némileg drágábban.

Göncről Miskolcra legkorábban 6:19-re lehet megérkezni, míg a napi utolsó eljutási lehetőség Göncről pár perccel este fél tíz után van. Göncről hajnalban a fővárosba indulva fél kilencre lehet a Keleti pályaudvarra érni, Miskolcra a pótgjegyköteles InterCity vonattal utazva. Az utolsó budapesti eljutás Göncről fél hatkor van, így 22 órára lehet megérkezni Budapestre. A fővárosból Göncre az első vonattal elutazva 10:25-kor lehet megérkezni. (Összefoglaló táblázat a 26. számú mellékletben található.)

Az Abaúj-Hegyközi kistérség további települései közül Hidasnémeti és Hernádszurdok a 90-es vasútvonalon fekszik, így megfelelő közvetlen közlekedési kapcsolatokkal rendelkezik Miskolcra. A 98-as számú, Hidasnémeti-Szerencs vasútvonal felső szakaszának egyetlen kivételével (Abaújkér) minden megállóhelye a kistérséghez tartozik: Zsujta, Göncruszka, Hejce, Vilmány, Fony, Korlát, Vizsoly, Boldogkőváralja, Abaújszántó. Abaújszántóról Szerencs felé is indulnak vonatok, a többi településen viszont csak a kistérségi központban is megálló napi hat pár vonat közlekedik. A kistérség vasúttal el nem látott településéről a kistérségi központba és a megyeszékhelyre autóbusszal, vagy autóbusról vonatra történő átszállással lehet eljutni.

¹⁶ Az alfejezet az Elvira vasúti menetrendi adatbázis, a MÁV-Start 2011/12-es „Menetrend” című kiadványa alapján készült.

Jelen ismereteink szerint 2012. április 15-étől a MÁV-Start vonalain 10 százalékos kapacitáscsökkentést fognak végrehajtani. A konkrét menetrendet még nem végleges, de feltételezhető, hogy a két kistérséget a változások hátrányosan érintik majd. A nyilvánosságra került tervezet szerint a Gönc városát kiszolgáló 98-as számú vasútvonal felső szakaszán várható igen komoly szolgáltatáscsökkentés, ami a kistérség központjának közlekedési szempontból periferikus helyzetét tovább rontaná.

6.1.3 Autóbusz-közlekedés¹⁷

Sem Encsnek, sem Göncnek nincsen közvetlen autóbuszos kapcsolata Budapesttel. Úgy gondoljuk, ez nem probléma, hiszen a főváros megközelítése mindkét kistérségből megoldott, vasúton.

Az autóbuszos közlekedésnek leginkább a megyén belüli és a kistérségeken belüli utazásokban van szerepe. Vannak települések, amelyeknek az autóbuszos kiszolgálása megfelelőnek mondható. Vannak ugyanakkor olyan, rossz elhelyezkedésű, hátrányos helyzetű települések is, ahol a közösségi közlekedés gyakorlatilag minimális. Van ahol mindössze napi 2-3 buszjárat közlekedik, nem ritkán ezekkel is csak átszállással lehet eljutni a kistérség központjába, Miskolcra nem is beszélve. Ez természetesen megnehezíti a munkavállalók helyzetét, amennyiben másik településen adódik munkalehetőség. A településszerkezet miatt ezek a járatok a viszonylag kis távolságokat hosszú menetidővel teszik meg, hiszen sorra végig kell járniuk a zsákfalvakat. Véleményünk szerint teljességgel elfogadhatatlan, hogy egy csenyétéi lakos nem tud egy Encsen lévő boltban eladóként dolgozni, ha nincsen autója, mert az utolsó busz Encsről Csenyétére délután 5 után elmegy. Az alábbiakban néhány kisebb település autóbuszos menetrendi adatai láthatóak a fent említett probléma megvilágítása érdekében:

¹⁷ Az alfejezet a www.menetrendek.hu honlap alapján készült.

Viszonylat (távolság)	Napi járatszám (ebből közvetlen)	Utolsó járat indul (munkanapokon)
Encs-Csenyéte (19 km)	4 (2)	17:18
Encs-Pamlény (21 km)	2 (1)	15:10
Encs-Csobád (10 km)	16 (16)	17:30
Miskolc-Krasznokvajda (54 km)	6 (4)	16:40
Encs-Garadna (13 km)	3 (1)	13:45
Abaújszántó-Baskó (16 km)	1 (1)	10:00
Gönc-Regéc (19 km)	2 (0)	14:26

5. táblázat: Járatszámok, indulások kistelepülésekre, www.menetrendek.hu alapján saját szerkesztés

A hazai tömegközlekedés egyik másik nagy problémája, a térségi közlekedési szövetségek hiánya itt is tetten érhető. (Hazánkban csak Budapest vonzáskörzetében működik közlekedési szövetség, funkcionalitását tekintve az is elmarad a nyugat-európai példáktól.) Nem csak a menetrendek összehangolatlansága gond, hanem az is, hogy nincsen közös tarifarendszer a MÁV-Start és a helyi volántársaságok járataira. Ez komoly problémát jelent a két vizsgált kistérségben élőknek is, erre tökéletes példa az Abaúj-Hegyközi kistérségi központ és a megyeszékhely közötti út: Miskolcra Hidasnémétin át Göncre a teljes árú vonatjegy 1300 forint, de ugyanennyibe kerül a jegy, ha az utas csak Hidasnémétiig utazik. Amikor nincsen Hidasnémétiből Gönc felé vasúti csatlakozás, és busszal utazik tovább az illető, akkor a Borsod Volán járatára újabb jegyet kell váltania. Az ingázók dolgát rendkívül megnehezíti, hogy közös bérlet sincsen, így a vasúti bérlettel rendelkező utasok csak a napi hat pár vonatot használhatják, amennyiben Göncről busszal szeretnének eljutni Hidasnéméti vasútállomásáig, további költséget kell viselniük. Ugyanez a buszbérlettel rendelkezők számára még kellemetlenebb, hiszen az esti órákban Göncre már csak vonattal lehet eljutni, autóbusz nincsen. A menetrendi és tarifális összehangoláson túl szükség volna egy egyéges menetrendi keresőre is, ami a MÁV-Volán átszállásokat is meg tudja jeleníteni.

6.1.4 Kistérségi központok közötti közlekedés¹⁸

Az Encsi kistérséggel szomszédos kistérségek a következők: Edelényi, Szikszói, Abaúj-Hegyközi. Encsről Szikszóra könnyen és gyorsan el lehet jutni vonattal, hiszen Szikszó is a 90-es vasútvonalon található. Személyautóval a 3-as úton gyorsan teljesíthető a 22 km-es távolság. Encsről Edelénybe vonattal Miskolcon át kicsivel több, mint másfél óra alatt lehet eljutni, gépkocsival nem kell Miskolc felé kerülni, így ez egy órás út, közvetlen autóbusz nem közlekedik. Encs és Gönc között Hidasnémetin át lehet utazni vonattal, viszonylag gyorsan, naponta hatszor. Gépkocsival a 3-as úton hozzávetőleg fél óra az út.

Az Abaúj-Hegyközi kistérség szomszédos kistérségei: Encsi, Sátoraljaújhelyi, Sárospataki, Szerencsi, Tokaji, Szikszói. Sárospatak és Sátoraljaújhely egyaránt a 37-es úton közelíthető meg Göncről, nagyjából egy óra alatt. Autóbusszal mindkét település naponta két járáttal elérhető, ésszerű idő alatt. Vonattal 2 óra 30 perc és 3 óra közti a menetidő, Szerencsen át. Szerencsre közúton kevesebb, mint egy óra az út, vonattal és autóbusszal is naponta többször lehet utazni a két kistérség között, a menetidő kevesebb, mint 2 óra. Tokajra gépkocsival 1 óra 10 perc alatt lehet eljutni, közösségi közlekedés esetében a vonatot érdemes választani, 1 óra 45 perc a menetidő. Szikszó gépkocsival a 3-as úton gyorsan elérhető, vonattal pedig Hidasnémeti átszállással a 90-es vonalon.

6.1.5 Légit közlekedés

A két kistérséghez legközelebb eső (Göncről 33, míg Encstől 50 km-re található), közforgalmú, menetrendszerinti járatokat indító repülőtér Kassán van (Kosice Barca International, KSC). Az Austrian Airlines bécsi és a CSA cseh légitársaság prágai járataival Európa legfontosabb városaiba egyetlen átszállással el lehet jutni, és rengeteg Európán kívüli célállomás is mindössze egy átszállással elérhető. Indulnak közvetlen járatok Pozsonyba is, mivel a Szlovák Köztársaságnak nincsen nemzeti légitársasága, ezeket a Danubewings nevű légitársaság üzemelteti. Pozsonyba és Bécsbe heti 10 járat, míg Prágába napi 2-4 járat indul. A legtöbb

¹⁸ Az alfejezet a www.viamichelin.com, www.maps.google.com, www.elvira.mav-start.hu, www.menetrendek.hu honlapok alapján készült

járatmenetrendje az üzleti utasoknak kedvez (hajnali indulás, esti érkezés lehetősége, akár egy napon belül).¹⁹

Kicsit távolabb, de még ésszerű közelségben van a debreceni repülőtér, ahol a menetrendszerinti járatokat idén nyáron tervezik újraindítani (első lépésként Londonba, egy Magyarországon évek óta jelen lévő „fapados” cég járataival).²⁰

A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér Encstől 218, míg Göncről 243 kilométerre fekszik.

6.2 Környezetvédelmi infrastruktúra

Szennyvíz és hulladékgazdálkodás²¹

Az Encsi kistérségben a háztartások 72 százaléka van csatlakoztatva a vezetékes ivóvízhálózatra, a csatornahálózatra pedig 37 százalék csatlakozik, így a közműolló 35 százaléka, ami a megye 28 százalékos átlagánál jóval rosszabb. Tovább rontja ezt a képet, hogy a kisebb településeken nincsen szennyvíz-elvezető hálózat. Az ivóvíz szolgáltatásra csatlakozott háztartások aránya a megye kistérségei közül itt a legrosszabb, köszönhetően többek között a leghátrányosabb helyzetben lévő falvakban élők szegénységének, hiszen sokan ezt a komfortot sem engedhetik meg maguknak. (2005-ös adatok szerint Csenyétén mindössze 6 lakásba volt bevezetve az ivóvíz, (7,2 százalék!))

Az Abaúj-Hegyközi kistérség esetében a közüemi ivóvízvezeték-hálózatba a lakások 80 százaléka van csatlakoztatva, ami majdnem eléri a megyei átlagot (84 százalék). Ugyanakkor, a csatornahálózatra mindössze a lakások 14 százaléka van bekötve a kistérségben, a közműolló értéke így majdnem eléri a 66 százalékot, amivel a kistérség e szempontból a megyében a legrosszabbul teljesít.

Mindkét kistérség összes településén van rendszeres szilárdhulladék-szállítás. A szemét elszállítása és tárolása megoldott, az ártalmatlanítás vagy a hasznosítás nem. Az Encsi kistérségben problémás a hulladéklerakók helyzete, ezeket bővíteni kell, továbbá növelni az újrahasznosítás arányát, például szelektív hulladékgyűjtés

¹⁹ www.airportkosice.sk

²⁰ Júniustól a WizzAir már Debrecenből is repül 2012. február 13.

http://wizzair.com/about_us/news/?language=HU#wizhu033

²¹ KSH, 2005, 2010

bevezetésével (információink szerint Encsen ez már megtörtént.) 2009-ben a kistérségben 26 illegális hulladéklerakóról volt tudomás.²²

2007-ben jött létre a Hernád Völgye és Térsége Szilárdhulladék-kezelési Önkormányzati Társulás, melynek tagja a két kistérség legtöbb települése. A társulás feladata, hogy a szabályoknak és az elvárt szolgáltatási színvonalnak megfelelően, megfizethető áron lássa el az érintett települések szilárdhulladékkal kapcsolatos teendőit.²³

Tájvédelmi körzetek és egyéb védett területek a két kistérségben²⁴

Borsod-Abaúj-Zemplén megye, és azon belül a vizsgált két kistérség komoly természeti értékekkel rendelkezik. A két kistérségben található védett területek az Aggteleki Nemzeti Park Igazgatóság alá tartoznak. Az Igazgatóság területén elhelyezkedő két tájvédelmi körzet közül az egyik, a Zempléni Tájvédelmi Körzet (TK) jelentős részben az Abaúj-Hegyközi kistérség területén fekszik. A tájvédelmi körzetet 1984 végén alakították, jelenlegi területe 27.783 hektár. Növényvilágát tekintve a hegyekben lombdöfekkel találkozunk, a terület lágyszárú növényzete rendkívül változatos. Jelentős nagyvadállománnyal bír a terület (pl. kárpáti gímszarvas), változatos a madárvilág, (az összes hazai bagolyfaj képviselteti magát) valamint rengeteg olyan faj él a tájvédelmi körzetben, amely hazánkban máshol nem, ezzel is emelve a terület természeti értékét. Kultúrtörténeti szempontból az Árpád-kori várromokat érdemes kiemelni a terület kapcsán, Boldogkő, Füzér és Regéc várromjai egyaránt a Zempléni Tájvédelmi Körzetben találhatóak.

Az Encsi kistérség területére esik további két természetvédelmi területünk (TT). Az Abaúj-Sóstói-legelő TT és az Abaújkér-Aranyos-völgy TT egyaránt a madárvilág szempontjából fontos, főként gyepes, néhol bokros-erdős terület. Mind az itt élő, főként ragadozó madarak, mind a költöző madárfajok védelme érdekében került sor a területek védetté nyilvánítására.

Natura 2000 területek is találhatóak az érintett kistérségek területén. A Natura 2000 területeknek két típusa létezik, a madárvédelmi területek és a

²² Encsi Kistérség Tervdokumentum, Regionális Fejlesztési Holding Rt, 2009 pp. 9.
http://www.encsikisterseg.hu/lhh_hirek/encsi_kistersegi_tervdokumentum.pdf

²³ Hernád Völgye és Térsége Szilárdhulladék-kezelési Önkormányzati Társulás – Társulási megállapodás, 2007, www.encs.hu

²⁴ Az alfejezet a <http://anp.nemzetipark.gov.hu/> honlap alapján készült.

természetmegőrzési területek. Az Abaúj-Hegyközi kistérség teljes területe madárvédelmi terület, a Zempléni TK kistérségbe eső területe pedig Natura 2000 természetmegőrzési terület is. A Hernád völgye szintén madárvédelmi terület, teljes hosszában, a folyó és partja pedig Natura 2000 természetmegőrzési terület is.

Regéc és Telkibánya települések körzetében található hazánk egyik erdőrezervátuma, a Nagy-sertéshegy Erdőrezervátum. Az erdőrezervátumok magterületein az erdő érintetlen állapotban való megőrzése a cél, a legszükségesebb esetektől eltekintve emberi beavatkozás nem engedélyezett a területen.

VII. Fejezet (Kmetz Eszter)

Országos Területrendezési Terv

Jelen fejezet a kistérségek helyzetét mutatja be az Országos Területrendezési Tervben. Kétféle szempontból vizsgáljuk, egyfelől a hatályos terv alapján, mely 2003.-ban készült el, illetve a korábbi tervek alapján.

Hatályos Területrendezési Terv

Az országos területfejlesztésről és területrendezésről szóló 1996. évi XXI. törvény rendelkezik a területfejlesztés kedvezményezett térségeiről.

Fogalmat a törvény három kategória által rendezve tisztázza. Ez alapján területfejlesztési szempontból kedvezményezett térségeknek számítanak, melyek társadalmi-gazdasági szempontból elmaradott térségek, ipari szerkezetátalakítás térségei illetve vidékfejlesztési térségek.²⁵

Abaúj-Hegyközi és az Encsi kistérség a 91/2001.(VI.15.) kormányrendelet alapján a területfejlesztési támogatásra szoruló területekhez sorolandók, mind társadalmi-gazdasági szempontból mutat elmaradásokat, mind vidékfejlesztés szempontjából.

Az Országos Területrendezési Tervről a 2003.évi XXVI. törvény rendelkezik, melyet 2008-ban módosítottak. Ennek értelmében a terv célja a következőképpen van megfogalmazva.

„...1. § E törvény célja, hogy meghatározza az ország egyes térségei terület felhasználásának feltételeit, a műszaki infrastrukturális hálózatok összehangolt térbeli rendjét, tekintettel a fenntartható fejlődésre, valamint a területi, táji, természeti, ökológiai es kulturális adottságok, értékek megőrzésére, illetve erőforrások védelmére....”²⁶

A törvény mellékletei rendelkeznek a 27. számú mellékletben megtalálható alfejezetekről.

²⁵Az Agrár- és Vidékfejlesztési Operatív Program (AVOP) (2006)

²⁶Országos Területrendezési Tervről 92003)

VIII. Fejezet (Perge Nándor)

SWOT-analízis alkalmazása a kistérségekre

Erősségek: • Ipari park Encsen, ami szabad kapacitással bír • Munkaképes korú lakosság magas aránya • Mezőgazdasági történelmi múltja, hagyományok (pl. gönci barackpálinka) • Természetvédelmi területek, kulturális örökség • A 3-as számú főút közelsége • Kistérségek közti összefogás megléte	Gyengeségek: • Tőkeszegény magán és vállalati szektor • Periférikus elhelyezkedés, Budapesttől való távolság • Rossz tömegközlekedés • Nagy arányú munkanélküliség • Szakképzett munkaerő hiánya • Oktatási rendszer hiányos • Roma népesség magas aránya - kulturális különbségek • Együttműködés hiánya a gazdák között • Nagyok ellehetetlenítik a kisebb gazdák helyzetét • Az emberek egyszerűen elfogadják helyzetüket (attitűd) nincs akarat a változtatásra • Kevés helyi adóbevétel
Lehetőségek: • megújuló energia használat elterjedése (biomassza, napenergia) • kihasználatlan területek, területrendezés alapján már behatárolt ipari park létesítésére alkalmas területek • szlovák határ közelsége (közös EU-s projektek lehetősége, tervezett M30-as autópálya, kassai repülőtér) • feldolgozóipar létrehozása után export lehetősége • biogazdálkodáshoz rendelkezésre álló adottságok • turizmusban rejlő jövőbeni lehetőségek	Veszélyek: • egyes önkormányzatok eladósodottsága, forráshiányossága lehetetlenné teszi a projektek finanszírozását • fiatalok elvándorlása • közúti infrastruktúra romló helyzete, még jobban ellehetetleníti a lakosság munkalehetőségeit a környező településeken • Radikális politikai erők előretörése (pl. Jobbik)

Úgy gondoljuk, a SWOT elemzés néhány pontja magyarázatra szorul. Azt írtuk, hogy a két kistérség rengeteg közlekedési problémával küszködik, a 3-as út közelségét viszont az **erősségek** közt tüntettük fel. Hangsúlyoznunk kell, hogy itt nincsen ellentmondás, a két kistérség közlekedési problémái elsősorban az alsóbbrendű utakon jelentkeznek, valamint a tömegközlekedésben. A Budapesttől való nagy távolság ugyan adott, és hátrányt jelent, de mind Miskolc, mind Kassa közelsége, és megközelíthetősége előnyt jelent. A munkaképes korú lakosság magas

aránya sok fiatalot jelent, az ő megfelelő képzésük, és a munkahelyteremtés lehet a jövő záloga.

A **gyengeségek** közül számunkra némileg meglepő volt az, hogy az általunk megszólított emberek egy igen jelentős részének lényegében nincsen igénye a fejlődésre, a változásra. Ebből adódóan nehezebben is hajlandóak tenni érte, idegenkednek az új dolgoktól, és nehéz őket bevonni a projektekbe. Jobban végiggondolva ezen emberek helyzetét nyilvánvaló, hogy erre számíthattunk volna, hiszen a lakosok többsége egész eddigi életét ott élte le, ahol most is él, számára azok a nehézségek, amikből a kistérségek legtöbb problémája származik, születésétől fogva természetes dolog. A roma lakosság átlagtól magasabb arányával járó jellegzetes problémák jelen vannak a kistérségekben, ezek közül kiemelnénk a kulturális különbségeket. A roma kisebbségi közösségekkel nem mindig könnyű megtalálni a közös hangot, de volt olyan városi előljáró, aki őszintén megosztotta velünk azon tapasztalatait, hogy vannak erre is jó példák, a feszültségek mögött pedig nem mindig a kisebbségi lakosok viselkedése áll.

A térségben a mezőgazdasági termelés jelentős, hiszen a múltban is mindig ez volt a fő megélhetési forrás. Ebből adódik, hogy az lenne a legtermészetesebb a környék gazdasági fejlődésében, ha sikerülne a mezőgazdaság által helyben megtermelt alapanyagokra építve feldolgozóipart telepíteni a térségbe. Mindezt persze napjaink, és a közeljövő igényeknek megfelelően részben a biogazdálkodásra építve érdemes véghezvinni, a bio termékek iránti igény nagy **lehetőség** a térség számára. Már ma is vannak tervek a megújuló energiák használatára. A turizmus lassú, fokozatos fejlesztése is hozzájárulhat Abaúj jövőjéhez, de ez mindig is csak egy kis szelete lesz a helyi gazdaságnak.

A **veszélyek** legtöbbje abból adódik, hogy a két vizsgált kistérséghez hasonló helyzetű térségek lakói nem véletlenül érzik úgy, hogy elhanyagolják őket, az állam elengedi a kezüket. Látszik ez az infrastruktúrán, a tömegközlekedésen, az önkormányzatok napi gondjain, a közbiztonságon, az oktatáson és az egészségügyi ellátáson egyaránt. Ilyen körülmények mellett nem csoda, hogy a fiatalok, amint megtehetik, elköltöznek, máshol próbálnak szerencsét. Nem meglepő fejlemény a radikális jobboldal térnyerése sem, az ilyen politikai erők számára ez a környezet ideális a kisebbségekkel kapcsolatos problémák túlzó és káros megközelítésére.

IX. Fejezet (Kmetz Eszter)

Kutatás bemutatása

Az első részben a kistérségeket az általunk felhasznált irodalmak segítségével alaposan körbejártuk. Bemutatásra került a gazdasági helyzet, infrastruktúra, jelenlegi és múltbeli fejlesztési programok, illetve tervek. Az első részt egy átfogó helyzetelemzéssel zártuk, keretében SWOT analízist készítettünk, melynek fejlesztési tervünk elkészítése során nagy hasznát vettük. Jelen részben bemutatjuk, hogyan végeztük el a kutatást, milyen módszerekkel, milyen kistérségi tapasztalatokra tettünk szert, végül pedig a fejlesztési tervünket részletezzük.

Kutatás leírása

A kutatásunk elkészítését alaposan megterveztük. Előzetesen egyeztettünk az általunk kiválasztott térségi települések vezetőivel, rögzítettük az interjú kérdéseinket, s megszerkesztettük a kérdőívünket a lakosság részére. Kutatásunk során feltételezzük, hogy a kistérség fejlesztését együttműködésben lehet a leghatékonyabban megvalósítani.

Kutatói módszertan

Nyilvánvalóvá vált számunkra, hogy a leghasznosabb információkat a kistérségekről a helyi vezetőkön keresztül kaphatunk. Néhány rész esetében jelentős forrás utáni kutatást kell megemlítenünk, s ennek révén egyértelművé vált, hogy mélyinterjú megkérdezést kell beiktatnunk.

A mélyinterjú megkérdezést öt fővel végeztük el, mely reprezentatívnak tekinthető. A kistérségek központjain kívül, mint Encs és Gönc, körjegyzőségeket kerestünk meg. Abaúj- Hegyköz tekintetében Hidasnémeti és Hernádszurdok jegyző asszonyát, Encs esetében Alsó, -Felsőgagy, Csenyété és Gagyapáti jegyző asszonyát kérdeztük meg.

A mélyinterjú megkérdezés mellett, lakossági kérdőíves megkérdezést is terveztünk, azonban a kitöltött kérdőívek száma nem érte el a száz főt, így nem mondható reprezentatívnak. Ugyanakkor a lakossági véleményeket fel tudjuk használni a kistérségekben megtapasztalt mentalitás tárgyalásánál.

X. Fejezet (Kladni – Kmetz – Perge)

Mélyinterjú megkérdezés eredményei

Ezen részben a négy település vezetővel, jegyzővel készített interjút mutatjuk be, ezek eredményeit összegezzük, illetve az általunk tapasztaltakat részletezzük.

A térségi látogatásunk során, az időszűkössége okán, alaposan meg kellett választanunk a településeket, melyek vezetőit meg akartuk kérdezni. A szempontok, melyeket felállítottunk elsődlegesen a települések gazdasági helyzetét vették alapul választásunk során. A kistérségi központok, mint Encs és Gönc adottak voltak.

A kérdések, mind a polgármesterek, mind a jegyzők tekintetében a mellékletben megtalálhatóak. A kérdések összeállítása során elsődlegesen olyan témaköröket hangsúlyoztunk, melyek a fejlesztési tervünk készítése során segítséget jelentettek. (lásd 28. számú melléklet)

10.1. Encs

Encsen a nemrég EU-s források felhasználásával felújított Városháza épületében fogadtak minket, utunk első állomásán. A következő táblázat mutatja a legfontosabb adatokat a településről.

	Encs
Terület	2600 ha
Népesség	6620 fő
Polgármester	Bratu László
Infrastruktúra	Iskola, Óvoda, Posta, Ügyészség, Bíróság, Földhivatal, Bankfiók, Tűzoltóság, Mentőállomás, Szakrendelő, Uszoda, Sportcsarnok, Könyvtár
Távolság Miskolctól	megközelítőleg 38 km
- Tömegközlekedés gyakorisága	1-2 óránként
- Tömegközlekedés menetideje	34-45 perc

6. táblázat: Encs városának infrastruktúrája saját szerkesztés

Az épületet bármelyik budapesti kerület megirigyelhetné hasonló célra. Encsen a polgármesterrel, Bratu László úrral tudtunk beszélni, aki jelenleg a harmadik ciklusát tölti polgármesterként. Encsen született, jelenleg is ott él, végzettségét tekintve pedig mérnök, és településfejlesztési diplomával is rendelkezik, korábban a város főmérnöke volt.

A polgármester szerint Encs a hatvanas években kezdődött nagymértékű fejlődése, iparosodása (bútorgyár, volán-telep, kereskedelmi láncok megjelenése, stb.) a közelében fekvő többi város számára nem volt előnyös, így Gönc és Abaújszántó fejlődését is befolyásolta. Encsnek a fejlődésbeli előnye a mai napig tetten érhető, Encsen található az ügyészség, bíróság, földhivatal és ma már öt bankfiók is üzemel.

Eddig elért eredményei közül a polgármester a városfejlesztést emelte ki, a középületek felújítását, az infrastrukturális beruházásokat, utak építését, javítását, a városi piac fejlesztését, a sportcsarnok és az oktatási intézmények átépítését-felújítását. További tervei között szerepel a művelődési központ továbbfejlesztése, a vasút másik oldalán található településrészek fejlesztése. Jelenleg folyamatban van a

hulladékkezelési projekt, amely magában foglalja a lerakó bővítését, a hulladék feldolgozásának megoldását és a szelektív gyűjtés kialakítását. Egészen a közelmúltig a kistérségben csak Encsnek volt könyvtára, sikerült néhány települési könyvtárat újraindítani, és sikeres a mozgó-könyvtár program is. A különböző, EU által társfinanszírozott projektekhez a megfelelő önerő rendelkezésre áll.

A város költségvetése az idei évben némileg tágabb mozgásteret nyújt, mint a 2010-11-es évek költségvetései, melyek a válság miatt igen szűkösek voltak. A helyzet javulásában komoly szerepe van egy intézményrendszeri átalakításnak (többek között összevonták egy igazgatóság alá a város oktatási intézményeit), ami jelentős megtakarításokat eredményezett költségoldalon. A városnak lényegében nincsen adóssága, csak néhány millió forint hosszú lejáratú kamatmentes hitelállománya.

A város és a térség helyzetéről elmondta a polgármester, hogy a helyzet nem túl biztató. Véleménye szerint egy olyan térséget, ami mindig is a mezőgazdaságból élt, napjainkban nem lehet komolyabb állami szerepvállalás, beavatkozás nélkül fejleszteni. A jelenlegi mezőgazdasági termelési gyakorlat, az üzemméretek nem megfelelőek. A gazdák nehezen szövetkeznek egymással, gazdálkodásuk nem hatékony, értelmetlen beruházásokat visznek véghez. A felvásárlókkal szembeni alkupozíciójuk igen gyenge. A kiutat talán az önkéntes szövetkezetek és a feldolgozóipar térségbe telepítése jelenthetné. A nem mezőgazdasági vállalkozások közül a polgármester a kisebb építőipari vállalkozásokat emelte ki, nagyobb beruházások során is lehet rájuk alvállalkozóként számítani, rendre jó munkát végeznek. Sajnálatos módon ők is tőkeszegények, akárcsak a gazdák. Általánosságban a helyi vállalkozók és az önkormányzat kapcsolata jónak mondható.

A kistérségek közötti együttműködés kapcsán megemlítsre került, hogy Szikszóval nem túl jó a kapcsolat, viszont az Abaúj-Hegyközi kistérséggel hagyományosan jó viszonyt ápol Encs. Bizonyos feladatokat régóta közösen látnak el, bizonyos oktatásvezetési szolgáltatásokat Encs nyújt a Hegyköznek, hosszú múltra tekintenek vissza a közös turisztikai és kulturális együttműködések.

A közlekedés szempontjából a polgármester kettősségről beszélt. A 3-as út és a vasútvonal Encs számára nagyon jó, minden lehetőséget biztosít. A kistérség úthálózata nagyjából megfelelőnek mondható. A buszközlekedés ugyanakkor

menetrendileg problémás, Encs tekintetében főleg napközben. A kisebb települések esetében a Volán kritikán aluli szolgáltatást nyújt.

Az önkormányzat a közösségi programok szervezéséből évről-évre kiveszi a részét. Táncos esteket, zenés rendezvényeket, nyáron főzőversenyt rendeznek. Általában évente öt rendezvény megrendezésére van lehetőség, melyből legalább kettő ingyenes szokott lenni. Encs megjelenik az Abaúji Összművészeti Fesztiválon is, a két kistérség együttműködése tehát a kulturális rendezvényekre is kiterjed. A polgármester megosztotta félelmét, hogy a járások bevezetése után, a kistérségi társulások hiányában az ilyen rendezvények megrendezése adott esetben veszélybe kerülhet.

Az oktatás terén nagy a bizonytalanság a jövő évben esedékes törvényi változtatások miatt, nem lehet tudni, hogy csak az intézmények, vagy az épületek fenntartása is állami feladattá válik-e. A gyermekétkeztetés költségei igen magasak a városban, hiszen a diákok 70 százaléka rászorulóként ingyen étkezik.

10.2 Gönc

Gönc városa volt a második település, amit Encs után felkerestünk. Gönc, az Abaúj-Hegyközi kistérség központjaként kutatásunknak fontos állomása. A következő táblázatban összefoglaltuk a település fontos információit.

	Gönc
Terület	3700 ha
Népesség	2212 fő
Polgármester	Sivák János
Infrastruktúra:	Iskola, Könyvtár, Uszoda, Szakrendelő, Mentőállomás, Gyógyszertár
Távolság Miskolctól - Tömegközlekedés gyakorisága - Tömegközlekedés menetideje	megközelítőleg 63 km 2-3 óránként 1 óra 18 perc – 1 óra 56 perc között

7. táblázat: Gönc városának infrastruktúrája saját szerkesztés

Az encsi épülethez képest a gönci hivatal sokkal szerényebb méreteiben és külsőségeiben egyaránt, a célnak viszont szerintünk megfelel. A polgármester úrral és a jegyző asszonnyal egyaránt sikerült egy-egy interjút készítenünk. Sivák János, 2011 júliusa óta viseli hivatalát Göncön, időközi polgármester választás útján választották meg. A választás kiírására azért volt szükség, mert az előző képviselő-testület feloszlatta magát, a város ellehetetlenült helyzete miatt. Az adósságállomány óriási volt, az új polgármester legelső feladata így az adósságrendezés volt. Egyben ez az első sikere is, elmondása szerint a közel egy milliárdos adósságállományt két éven belül sikerül leküzdeni 30 millió forintra, a tartozások átütemezése mellett jelen állás szerint az önkormányzat folyamatosan tudja fizetni esedékessé váló adósságait. A polgármester ambícióiról annyit mondott el, hogy felelősséget érez a település iránt, és ha kudarcot vallana, akkor a település kerülne rossz helyzetbe. Az adósságrendezésen kívül néhány apró sikerről is be tudott számolni a város polgármestere, sikerült megrendezni néhány helyi rendezvényt, valamint újraindult a település honlapja.

A jelenlegi helyzetben a település nem tud fejlődni a polgármester szerint, hiszen még mindig tart a stabilizálás időszaka, egyelőre ki kell várni, mit hoz a jövő. Ennek megfelelően a tavalyi, 2011-es költségvetést válságköltségvetésnek lehet

nevezni, míg a jelenlegi költségvetésben is csak a minimálisan kötelező kiadások szerepelnek. Ugyanekkor megemlítette, hogy a kistérségi rendszer átalakításával, a járások bevezetésével kapcsolatos bizonytalanság nagyon nehezíti a tervezést. A település fejlődését az is hátráltatja, hogy több projektet is le kellett állítani a Jógazda Takarékszövetkezet csődje miatt, ahol az önkormányzatnak bennragadt majdnem 30 millió forintja, amelyre önerőként komoly szükség lett volna. Jelenleg így az egyik legnagyobb feladat az önerő összegyűjtése, hogy a projektek újraindulhassanak.

A városban, és jellemzően az egész kistérségben is kevés a vállalkozás, a vállalkozó. Ezek a vállalkozók viszont jól ismerik egymást, és az önkormányzattal is jó kapcsolatot ápolnak, a polgármester elmondása szerint nekik köszönhető, hogy újra működik a település internetes honlapja, a tél során pedig egy vállalkozó nagyobb mennyiségű burgonyát adományozott az önkormányzatnak, a rászorulóknak megsegítése érdekében. De nemcsak a vállalkozókkal jó az önkormányzat viszonya, hanem a lakossággal is. Sivák polgármester a nyitott ajtók elvét követi, - ezt magunk is tapasztaltuk, amikor megérkeztünk – bárki elmondhatja a véleményét, javaslatot tehet. A képviselőtestületi üléseket a lakosság egy része is látogatja. Az átláthatóság nagyon fontos a város működésében, hiszen „az önkormányzat maga a város, egyébként közösségi összefogás nélkül amúgy sem mennénk semmire.” Az ilyen jellegű összefogásokhoz az önkormányzat ma nem tud pénzt adni, de minden más segítséget megad hozzájuk.

A kistérségek közötti összefogást mindenképpen jó dolognak tartja a polgármester és a jegyző asszony is, az Encsi kistérséggel nagyon jó viszonyt ápolnak, amiben lehet, összefognak, említésre került a szociális ellátás, az egészségügy, a gyermekvédelem és a turizmus is. Nyilván idő kell hozzá, hogy kialakuljon, miben érdemes összefognia a kistérségeknek, és mi az, amiben nem érdemes, mert már a hatékonyság rovására menne. Göncön a határon átnyúló kezdeményezéseket is pártolandónak tartják a jövőben.

Az oktatási helyzet jelenleg eléggé bizonytalan. Nem tisztult még le, hogy a jövő évtől az állam átveszi-e az önkormányzatoktól az iskolákat, ha igen, csak az oktatási tevékenységet, vagy az épületeket is, azok minden költségével együtt? A gyermekétkeztetés annak ellenére megoldott, hogy az eddig azt ellátó cég felmondta a szerződést, idén sikerült elérni, hogy a közétkeztetésben zöltségek terén önellátó

legyen a település, részben a közmunkaprogramnak köszönhető ez. Vannak tervek arra vonatkozóan, hogy a felhasznált tejtermékek és a húsok is helyben kerüljenek előállításra, az önkormányzatnak vannak saját földterületei, ami ezt lehetővé teszi.

A közlekedési helyzet kapcsán megemlítésre került, hogy a vasútvonal újrainyítása üdvözlendő dolog, de a menetrend nem megfelelő, és annak javításáról szó sincs, sőt, hamarosan kevesebb vonat fog közlekedni. A Volán érdemben nem hajlandó tárgyalni a település vezetőivel, mindig arra hivatkoznak, hogy nem kihasználtak a járatok. A buszok ritkán járnak, a csatlakozások rosszak. Ez különösen annak fényében fájó dolog, hogy „nemrég készült el a szép szakrendelő, de a betegek közlekedése nem megoldott.” Megfelelően közlekedni csak az tud a térségben, akinek van saját gépkocsija.

A jegyző asszony (Barcsák-Nagy Beáta Dóra) elmondta, hogy véleménye szerint a dolgok rossz irányba haladnak, minden szempontból. A kiadások nőnek, az önkormányzatnak egyre kevesebb a forrása. Beszédes, hogy arra a kérdésünkre, hogy mi lenne az első dolog, amire költenének, ha a költségvetésben hirtelen felszabadulna egy nagyobb összeg, a polgármester és a jegyző asszony egybehangzó válasza az volt: „kifizetnénk a gázszámlát”. A lakosság helyzete sem sokkal jobb, az adóerőképesség gyakorlatilag nulla. A járások jövőre esedékes kialakítása miatt nagy a bizonytalanság, a jegyzőnek jelenleg elképzelése sincsen arról, hogy egy év múlva mekkora hivatalt fog vezetni, a helyi közigazgatásból mekkora szerep hárul majd a hivatalára, lesz-e munkája a jelenlegi beosztottjainak. Ugyanez a bizonytalan helyzet az iskolák esetében is több, mint nyugtalanító.

10.3. Felsőgagy körjegyzőség

Az úti tervünk utolsó állomásaként szerepelt a település és a jegyző asszony, Varga-Jancsó Réka. A körjegyzőséghez négy település tartozik: Alsógagy, Csenyété, Felsőgagy és Gagyapáti.

A következő saját szerkesztésű táblázatban néhány fontos információt gyűjtöttünk össze a településekről.

	Alsógagy	Csenyété	Felsőgagy	Gagyapáti
Terület	600 ha	1000 ha	1400 ha	300 ha
Népesség	114 fő	541 fő	206 fő	28 fő
Polgármester	Takács László	Kéri Zoltánné	Bogoly János	Afonyi László
Infrastruktúra				
- Óvoda	-	Óvoda	-	-
- Iskola	-	-	-	-
- Gyógyszertár	-	-	-	-
- Háziorvos	-	-	-	-
Távolság Encstől	megközelítőleg 15,41 km	megközelítőleg 21,4 km	megközelítőleg 18,7 km	megközelítőleg 16,9 km
- Tömegközle- kedés	2 +3 járat*	1 +3 járat*	2 + 3 járat*	1+ 1 járat*
gyakorisága	30 perc	42 perc	34 perc vagy	32 perc vagy
- Tömegközle- kedés	vagy 39- 1:15perc*	vagy 50- 1:38perc*	43-1:11 perc*	1:08 perc
menetideje				

8.táblázat: Alsógagy, Csenyété, Felsőgagy, Gagyapáti infrastruktúrája,saját szerkesztés (*=átszállással)

A jegyzői hivatal a felsőgagyai önkormányzati épületben található. Egy rendkívül egyszerű épület néhány szobával, azok egyszerű kialakításával, érzékeltetve a települések gazdasági helyzetét. A négy település polgármestere egy épületben végzi napi munkáját, természetesen van olyan eset, amikor helyszínre kell menni. A településeken található önkormányzati hivatal, melyek azonban kihasználatlanul állnak.

A körjegyzőség helyzetét a jegyző asszony meglehetősen problémásnak látja. A problémát pedig abban, hogy nem kapják meg a normatívát. Véleménye szerint nem lenne olyan nehéz a helyzet, ha a megfelelő normatívát rendelkezésükre bocsátanák. Mindezekből következik, hogy a falugondnoki autókat sem képesek használni. Egyfelől műszaki probléma miatt meg kellene azokat javíttatni, azonban a két autóra eső költség meghaladja az egy millió forintot, melyet nem tudnak kigazdálkodni. Másfelől a faluszolgálatra kapott normatíva megközelítőleg két-három

havi benzinre elegendő. Mindezek révén több akadály áll a falugondnokság ellátása elé.

Az önkormányzati hivatal esetében nincsen ügyfélfogadási rend, mert egyfelől az emberek nem akarják, vagy nem tudják betartani, másfelől azt vallják, hogy mindenkinek segíteni akarnak. A polgármesterek között meglehetősen jó kapcsolat alakult ki, melyet legjobban a szoros együttműködéssel lehet jellemezni. Ezt a legegyszerűbben úgy lehet bemutatni, hogy amikor bármilyen tervet vagy dokumentumot kell kidolgozni, egymást segítve addig dolgoznak rajta, míg mindenki el nem készül vele.

A jegyző asszony a helyiekkel szintén jó kapcsolatot épített ki. Egyfelől ezt azzal indokolja, hogy arra törekszik, hogy mindenki problémáját megoldja, amennyiben az lehetséges. A beszélgetésünk során különösen hangsúlyozta, hogy a térségben nem lehet származás alapján különbséget tenni. Nem lehet éles ellentétet tenni a roma és a magyar lakosok között. Ez különösen igaz az iskoláztatás tekintetében. A származástól függetlenül, amennyiben az önkormányzat nem biztosítja a gyerekek számára a bérletet, nem hajlandóak iskolába menni. Ezt elmagyarázni, s megértetni velük egyszerűen képtelenség.

Az iskolák helyzetét említve, a közoktatást társulásban látják el Baktakékkal. Csenyétén óvoda működik. A gyerekékeztetést az önkormányzat képes kigazdálkodni, a diákok hátrányos helyzete révén ingyen étkezést biztosítanak, emellett tankönyvet is ingyenesen bocsátanak a rendelkezésükre.

A települések hagyomány tisztelete esetében a romákat emelte ki a jegyző asszony. A kultúrájuk egyfelől közösségi összetartó erőként működik, másfelől akadályozza őket a fejlődésben. Az egyik legnagyobb problémát az jelenti, hogy a fiatal, 12-13 éves lányok már szülnek. Itt ki kell emelni, hogy véleménye szerint nem a segélyért szülnek, hanem a gyerekvállalás a kultúrájuk része, ugyanakkor a gyereknevelés nem. Ennek kapcsán jelentős problémát jelent, hogy nemcsak nem kapnak megfelelő nevelést a szüleiktől, de ennek a mentalitásnak a révén azt sem értik, miért kellene iskolába járniuk. Az oktatás és a nevelés hiánya pedig hozzájárul ennek az ördögi körnek a további folytatódásához.

A jegyző asszony az általa elért eredményekről meglehetősen szerényen beszélt. Elsődlegesen kiemelte, hogy számára mindennapos eredmény, ha elő tudják teremteni a segílyt, hogy elérték az emberek között a lakások és az udvarok rendben tartását, ápolását. Másfelől megemlítette, hogy bűnözés tekintetében a legnagyobb problémát az uzsorások jelentik. Ennek érdekében hozott egy olyan döntést azon családok körében, ahol látja a gyerek életminőségének romlását, elveszi a segílyt, és mindent az önkormányzat vásárol meg, majd bocsát a család rendelkezésére. Ennek kapcsán megvalósították, hogy ezen családoknál nincs készpénz, nem tudnak az uzsorásokkal, „üzletelni”, s azok sem tudnak mit elvenni tőlük. Ezt az intézkedést a családok meglehetősen pozitívan fogadták, sőt voltak, akik külön kérték.

A jelen helyzetet azonban egyértelműen kilátástalannak ítélte. Egyenlőre nem lát kiutat, s azt érzékeli, hogy minden esélyüket elvették arra, hogy valamilyen módon kilábaljanak ebből a hátrányos helyzetből. Ezt egyfelől a költségvetésükkel indokolja. Az idei ugyan jobb, mint a tavalyi, mégis a bérek és a segílyek kifizetésén felül másra nem elég. Eladósodottság Alsógagyon és Felsőgagyon van, Csenyété e tekintetben próbálja utolérni magát, míg Gagyapátiban nincs adósság. Ugyan fejlesztési tervekről nem lehet jelentős beszámolót adni, mégis Csenyétén a tavalyi évben játszóteret adtak át. A játszótér fából készült, s a hátrányos helyzetű lakosságból kiindulva, olyan anyaggal kenték be, mely megakadályozza, hogy el tudják égetni. Ennek ellenére ellopták, s az elemeket a patakban találták meg.

A térségek közötti együttműködést meglehetősen negatívan látja. Véleménye szerint nincs együttműködés, inkább rivalizálást lát.

A gazdasági helyzetük mutatja, hogy vállalkozói rétegről nem beszélhetünk. Egyedül Gagyapátinak van két vállalkozója, a többi településről szinte adó sem folyik be. Kijelenthető, hogy esélyük sincs semmilyen pályázatra, hiszen nem rendelkeznek önerővel. Ugyanakkor, amennyiben rendelkezne egy bizonyos összeggel, azt is munkahelyteremtésre fordítaná, hiszen ez az elsődleges probléma. A fiatalok számára egyszerűen nem lát kiutat. Vagy itt maradnak, vagy költözik az egész család, ezzel próbálva lehetőséget adni a fiatalok számára.

Az egyik legjelentősebb problémát a közlekedés képezi. Problémát jelent, hogy ritkán járnak a buszok, másfelől a zsákfalvas településszerkezet, illetve a tavalyi árvíz során a Krasznokvajda felé menő út burkolata beszakadt, amit különböző okoknál fogva a

Közútkezelő képtelen megjavítani. Még egy akadályt kell legyőzniük, hogy kiléphessenek ebből a helyzetből.

10.4. Hidasnémeti és Hernádszurdok körjegyzősége

Az encsi látogatásunk után Hidasnémeti és Hernádszurdok jegyző asszonyával beszéltünk, Tóthné Kotány Beátával.

A településre beérve azonnal láthattuk, hogy fejlesztések történtek a közelmúltban. Egy kis parkosított tér fogadott minket. Az iskola előtt egy Új Magyarország tábla mutatta ugyanezt. A polgármesteri hivatal egy két szintes épület, lényegesen nagyobb, mint amit a Felsőgagy körjegyzőségben tapasztaltunk. A jegyző asszony fogadott minket a polgármesteri szobában.

A jegyző asszony két településért felelős, a fent említett Hidasnémeti és Hernádszurdok tartozik jegyzősége alá. A következő táblázat szemlélteti az adatokat.

	Hernádszurdok	Hidasnémeti
Terület	400 ha	1600 ha
Népesség	207 fő	1154 fő
Polgármester	Varga Józsefné	Becse Csaba
Infrastruktúra		
- Óvoda	-	Óvoda
- Iskola	-	Általános iskola
- Gyógyszertár	-	-
- Háziorvos	-	Háziorvos
Távolság Göncről	megközelítőleg 8,2 km	megközelítőleg 5,3 km
- Tömegközlekedés gyakorisága	2járat*	13 járat
- Tömegközlekedés menetideje	28 perc	8 - 10 perc

9.táblázat: Hidasnémeti és Hernádszurdok infrastruktúrája,saját szerkesztés

(*=átszállással)

A körjegyzősége helyzetét meglehetősen képlékenyen látja. Elsődlegesen az új törvényi változások révén. Ez alatt a járások kialakítását kell érteni, illetve az alá

tartozó körjegyzőséget. Az ügyfélfogadási rend itt sem működik, ezért az emberek itt is bármikor fordulhatnak problémájukkal a jegyzőhöz. Mind a helyiekkel, mind a polgármesterekkel megfelelőnek ítéli a kapcsolatát.

Az iskolahelyzete tekintetében tart az összevonásoktól. Jelenleg kétszáz tanulója van, 14 pedagógussal. Az összevonást nem gondolja, hogy eredményes lenne, egyfelől a tanulók számára, másfelől az iskolai étkeztetés szempontjából. Az étkeztetés tekintetében a tanulók közel fele hátrányos helyzetű, ennek révén ingyenesen étkeznek. A tankönyv és füzetcsomagokat azonban ingyen kapják a gyerekek.

A lakosságra jellemző a hagyománytisztelet. Abaújnak van ugyanis hagyományőrző egyesülete, színházi-köre illetve helytörténeti háza. A lakosság véleménye és igényei rendkívüli fontossággal bírnak az önkormányzat számára. Két fajta fórumon jelezhetik véleményüket. A hagyományos falugyűlésen, ahol rendszeresen 50-60 fő képviselteti magát. Emellett kérdőíveket küldenek szét a lakosság körében, melyek közül közel 50-60 darab érkezik vissza. A lehetőség adott számukra, hogy ki is használják-e őket az már más kérdés.

A jelen helyzetet a bizonytalansággal jellemezte. A megoldást egyedül a munkahelyteremtésben látja, aminek azonban jelentős akadályai vannak. A település határában a rendezési tervben szerepel egy ipari park, melynek közművesítése és beruházó biztosítása, egyelőre a jövőre marad. A lehetőség adott, azonban ezt mind az infrastruktúra, mind a beruházói kedv hiánya megakadályozza. Az idei évet költségvetés tekintetében pozitívnak ítéli meg, a tavalyihoz képest ugyan rosszabb, de ha az idei forrásokat év végéig fel tudják használni, akkor nem okoz nekik problémát az idei év sem. Emellett elmondható, hogy nincsenek adósságaik. Hidasnémeti tekintetében egyedül folyószámla hitelük van, de a jól szervezett pénzügyüknek köszönhetően ezzel nincsen problémájuk. Hernádszurdok munkabér hitellel rendelkezik. A fejlesztésekre mindig rövid lejáratú hiteleket vesznek fel, melyeket időben tudnak rendezni.

A települések illetve a kistérségek közötti együttműködést nagyon jónak ítéli, a polgármesterek mind a két település tekintetében szoros kapcsolatot ápolnak a többi település vezetővel.

A helyi vállalkozókkal nagyon jó kapcsolatot alakítottak ki. Bármilyen projekt esetében igyekeznek az ő segítségüket igénybe venni. Mindezek mellett a vállalkozók is aktívak. Figyelik a pályázatokat, s az önkormányzattal együttműködve pályáznak. Mindezt segítette egy nemrég megszervezett olyan fórum, ahol közösség fejlesztők tartottak előadást, hogyan írjanak meg pályázatokat, hogyan léphetnek piacra. Jelen esetben az iskola biomasszával történő fűtését, illetve napelemekkel való felszerelését kívánják pályázat útján megvalósítani.

A pályázatok említése során a folyamatban lévő pályázatok a következők:

- Szennyvíz beruházás- KEOP (májusig megvalósításra kerül)
- Kazánok beszerzése (az említett megújuló energiaforrásokkal történő fűtéshez)- KEOP
- Orvosi rendelő kialakítása- ÉMOP

Nagyobb közösségi kezdeményezésként a TESZE programot említette meg. „Tegyünk együtt a szegénység ellen” elnevezésű program, melynek bölcsője Hidasnémeti. Ennek a programnak a keretében kilenc település működik együtt.

Arra a kérdésre, milyen projekt lenne a legfontosabb, természetesen a munkahelyteremtéssel válaszolt. Az Agrár Logisztikai Központot valósítaná meg, amelyre eddig forrás hiányában nem volt lehetőségük.

A közösségi közlekedésről egyértelműen negatívan nyilatkozott. Göncre rendkívül nehéz a bejutás, melyet iskolabuszsal próbálnak segíteni. Az iskolabusz, mint a helyiek szállítóeszköze is felmerült ötletként, azonban a képviselőtestület elvetette az ötletet, mert féltek, hogy nem tudnak mindenki kedvére tenni, mely későbbiekben problémát okozna. Természetesen megkeresték a Borsod Volán Zrt.-t is a problémájukkal, akik a járatok kihasználatlansága révén, sajnálatosan nem tudnak segíteni. Az már más kérdés, hogy a járatok azért kihasználatlanok, mert nem megfelelő időpontban járnak.

XI. Fejezet (Kladni Cecília – Kmetz Eszter)

Lakossági kérdőívek eredményei

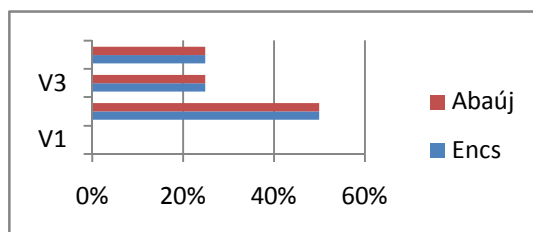
A kérdőíves megkérdezés során egyaránt használtunk nyílt és zárt típusú kérdéseket. A megkérdezés mindkét kistérségben lezajlott, ugyanakkor nem tekinthető reprezentatívnak. A minta elemszáma 25 fő, mely az Encsi kistérségben 17 főt és az Abaúj-Hegyközi kistérségben 8 főt jelent. Látható, hogy a minta nem éri el a 100 főt, számunkra fontos azonban, hogy átlássuk, mennyire egyezik a vezetők elmondása a lakosság szemléletmódjával.

A megkérdezésben 22 nő és 3 férfi vett részt. A válaszadók 60 százaléka korcsoport szerint az első kategóriába (14- 25 év) tartozik, a további 40 százalék pedig arányosan oszlik meg a 2.-3-4.korcsoport között.A megkérdezettek 15százaléka 8 általános iskola végzettséggel rendelkezik, legtöbbjük középiskolát végzett, mindkét térségben 45 százalék érettségit is szerzett. Abaújban azonban nulla százalék volt a diplomás válaszadó.

A következőekben láthatjuk a kérdőív kiértékelt eredményeit, a teljes kérdőív megtekinthető a mellékletben.

1. Milyennek ítéli meg a lakóhelye helyzetét? – Kérjük, karikázza be a választ!

1.Kiváló 2. Elfogadható 3. Rossz 4. Kilátástalan

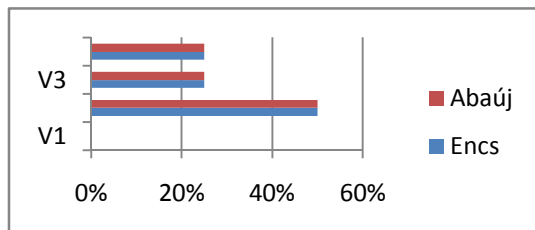


Mindkét kistérségben a válaszadók több, mint 50 százaléka ítéli rossznak vagy kilátástalannak a helyzetet a lakóhelyükkel kapcsolatban. Mindössze 50százalék gondolja elfogadhatónak azt.

Kiválónak senki nem nevezte.

2. Hogyan éri el a kistérségi központot? –Kérjük, jelölje választát!

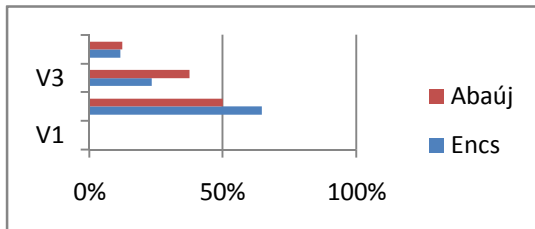
1. Tömegközlekedés 2. Személygépkocsi 3. Egyéb:.....



A válaszadók közel fele közlekedik tömegközlekedéssel mindkét kistérségben. A személygépkocsival a válaszadók közel 25 százaléka rendelkezik. A harmadik kategóriát választottak kerékpárral, gyalogosan járnak.

3. Milyenek tartja a közlekedést? – Karikázással jelölje választát!

1.Kiváló 2. Elfogadható 3. Hiányos 4. Rendkívül rossz
minőségű



A válaszadók többsége elfogadhatónak tartja a közlekedést, ugyanakkor közel fele hiányosnak vagy rendkívül rossznak ítéli meg. Az Encsi kistérségben némileg jobb a helyzet, mint Abaúj-Hegyközben.

4. Mennyi időbe telik a szomszédos településre való átjutás? – Kérjük, írja be választát!

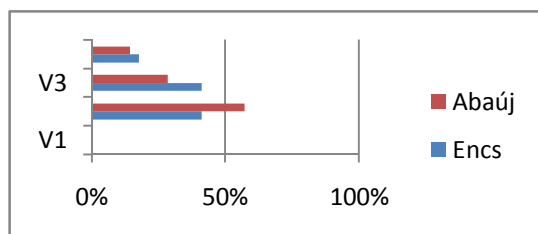
Mindkét kistérségben az átlagos idő 12-13 perc.

**5. Mennyi időbe telik hivatalos ügyeinek elintézése utazással együtt?-
Kérjük, írja be választát!**

A hivatalos ügyek intézése tekintetében a kistérségi központokat vettük alapul. Ennek tekintében Encsre vonatkozóan átlagosan másfél óra, míg Göncön közel 4 órát vesz átlagosan igénybe.

6. Hogyan látja a közösség együttműködését lakhelyén? – Karikázással jelölje választát!

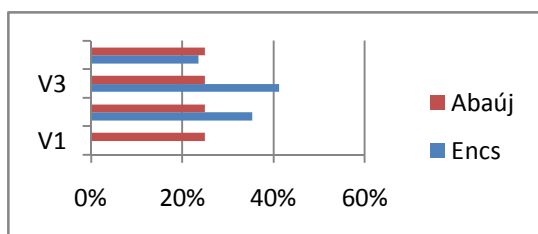
1. Kiváló minőségű 2. Elfogadható 3. Hiányos 4. Rendkívül rossz



A legtöbben elfogadhatónak tartják az együttműködést, de a válaszadók közel fele választotta a harmadik és negyedik kategóriát, azaz itélt hiányosnak vagy rendkívül rossznak. Abaúj-Hegyközben némileg jobb a helyzet, mint az Encsi kistérségben.

7. Hogyan ítéli meg a településén az elérhető szolgáltatásokat? – Kérjük, karikázza be a választát!

1. Kiváló minőségű 2. Elfogadható 3. Hiányos 4. Rendkívül rossz



A szolgáltatások színvonaláról megoszlanak a vélemények. Összességében elmondhatjuk, hogy az Encsi kistérségben elégedettebbek az emberek, ugyanakkor a többség mindkét kistérségben hiányosnak vagy rendkívül rossz minőségűnek tartja.

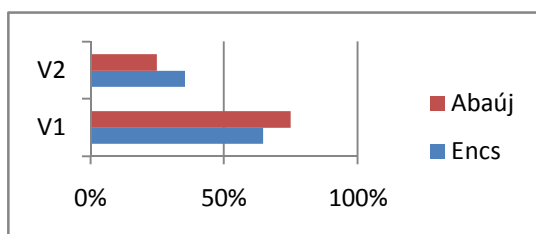
8. Mit gondol a kistérség helyzetéről? – Kérjük, írja a vonalra véleményét!

Mindkét kistérségben a legtöbbet említett problémák az alábbiak voltak: szegénység, kisebbségi életmód, bűnözés, nincs sportlehetőség és nincsen az emberek között összetartás. A legtöbb válasz a munkanélküliségre vonatkozott.

9. Elégedett a kistérség vezetőinek munkájával? – Kérjük, jelölje meg választát!

1. Igen

2. Nem



Az emberek megközelítőleg 60 százaléka elégedett a kistérség vezetőinek munkájával. Abaúj-Hegyközben az arány magasabb, 75 százalékos értéken mozog.

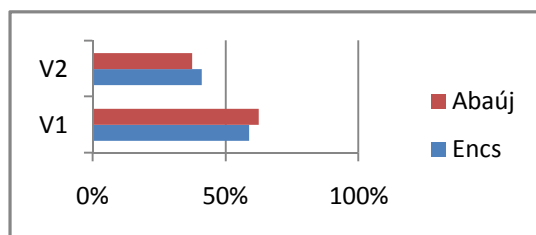
10. Amennyiben nem elégedett, miért? (Igen válasz esetén: ugorjon a 12. kérdésre)

A megkérdezettek különféle válaszokat adtak a vezetőség hozzá nem értésétől, a munkahely hiányáról, a falu esztétikai fejlesztéséről, több pályázatra tartanak igényt, valamint, hogy a romák számára kötelezővé tegyék a munkát.

11. Ismerik a vezetők a lakosság igényeit? –Kérjük, jelölje meg választát!

1.Igen

2. Nem



Az emberek kicsivel több, mint 50százaléka látja úgy, hogy a vezetők ismerik a lakosság igényét. Ez mindkét kistérségre egyaránt igaz.

12. Soroljon fel három olyan fejlesztést, mely az elmúlt években az Ön településén, települése közelében történtek!

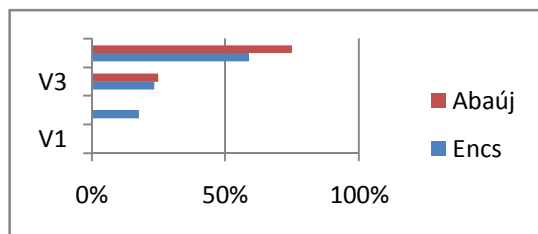
A legtöbben említették; a parkosítást, játszóterek építését, középületek felújítását. A legtöbb fejlesztés az Encsi kistérségben valósult meg.

13. Mit fejlesztené, ha javaslatot tehetne? – Kérjük, válaszát a vonalra írja!

Az Encsi kistérségben a legtöbben a szórakozási lehetőségeket választották, azonban ez következik a válaszadók életkorából is. Második helyen szerepel csak a munkahelyteremtés. A Hegyközben a munkahely lenne a lakosságnak a legfontosabb fejlesztés.

14. Milyennek ítéli a fiatalok lehetőségeit a munkára? – Kérjük, karikázza be a választ!

1. Kiváló 2. Elfogadható 3. Rossz 4. Kilátástalan

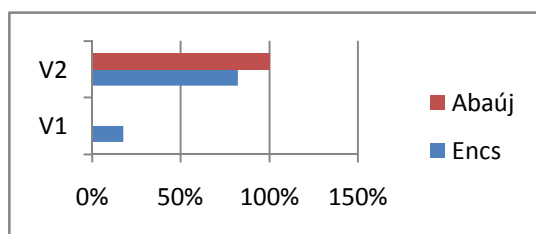


A fiatalok munkalehetőségeit nagyon rossznak ítélik a válaszadók. Különösen igaz ez az Abaúj-Hegyköz kistérségben, ahol az emberek 75 százaléka rossznak, 25 százaléka pedig kilátástalannak ítéli a helyzetet. Az Encsi kistérségben a megkérdezettek 55 százaléka lát reményt.

15. Lát arra lehetőséget, hogy a fiatalok itt maradjanak?

1. Igen

2. Nem



A 15. kérdéshez hasonlóan Abaúj-Hegyközben mindenki úgy gondolja, hogy a fiatalok nem maradnak itt, az Encsi kistérségben a megkérdezettek 20 százaléka lát még reményt.

XII. Fejezet (Kladni – Kmetz – Perge)

Fejlesztési Terv

Ezen fejezetben bemutatjuk az általunk készített fejlesztési tervet. A terv egyfelől alapul az első részben felhasznált irodalomra, másfelől a kistérségi tapasztalatainkra. Az elsődleges célunk az volt, hogy egy racionális és ésszerű fejlesztési tervet dolgozzunk ki.

12.1. Fejlesztési terv bevezetése

Az előző részekben bemutattuk, hogy két jelentős területet vehetünk alapul. Természetesen láthattuk, hogy a legjelentősebb probléma a munkanélküliség, melyről egyértelműen kijelenthető, hogy sok esetben ez több generációs. Mindezek tudatában az első pontként a munkahelyteremtés szerepel listánkon. A munkahelyteremtéshez meg kellett vizsgálnunk, ennek milyen akadályai, milyen feltételei vannak.

A munkahelyteremtés szempontjából az egyik legfontosabb tényező az infrastruktúra. Nyilván nem kell kiemelni, hogy munkaerő rendelkezésre áll, beépítendő terület szintén a beruházókra vár. A problémát a következőképpen jártuk körül. Az egyik leghiányzóbb eleme a piramisnak, hogy az emberek egyszerűen nem tudnak eljutni a munkavégzés helyére. A tömegközlekedés egyre jobban ellehetetleníti a helyiek lehetőségeit a munkára, a kilábalásra. Erről azonban részletesebben szó esett az előző részekben.

Második lépésként meg kellett találni azon tényezőket, melyek fejlesztésével munkahelyeket teremthetünk. A térséget feltárva láthatjuk, hogy a lakosság számára a mezőgazdaság mindig szerves részét képezte a gazdaságuknak. Ezt egyfelől a kistérség fekvése, másfelől a domborzati adottságok igazolják.

Nyilvánvaló, hogy a turizmus egy hátrányos helyzetű kistérséget nem fog megváltani, nem építhetünk erre, mégis lehetőséget látunk benne, feltételekkel. Egyfelől látni kell, hogy ez egy rendkívül lassú folyamat. Nem néhány év alatt érhető el olyan jelentős fejlődés, mely turisták százait vonzza a körzetbe, s amely felrázza a kistérségek anyagi helyzetét. Mindezek révén először azt feltételezzük, hogy lassú léptekkel elsőként a lakosság számára indítunk turisztikai fejlesztéseket.

A kistérségek közötti együttműködést az előzőekben már láthattuk, hogy rendkívül szoros, természetesen vannak olyan települések, melyek nem voltak képesek ilyenemű együttműködést kialakítani. Mindennek eredményeképpen fejlesztési tervünk során is ezt hangsúlyoznánk, s erre építünk, különös tekintettel a turizmus szekcióra.

12.2. Közlekedésfejlesztés

Bemutató

A közlekedés, ezen belül is a közösségi közlekedés helyzete a két kistérségben településenként nagyon különböző, ahogyan ezt a vonatkozó fejezetben korábban kifejtettük. Ahhoz, hogy a két kistérség periférikusan elhelyezkedő települései, és legfőbbképpen az ott élő emberek is kapjanak esélyt arra, hogy kitörjenek az elszigeteltségből, a jelenleginél mindenképpen jobb közlekedési viszonyokat kell teremteni. A közösségi közlekedés javításának természetesen költsége van, azt üzemeltetni pedig veszteséges, de ha sikerül valamelyest fellendíteni a kistérségben a gazdaságot – ennek egyik feltétele és pillére a közlekedésfejlesztés –, akkor hosszabb távon ez a veszteség is csökkenni fog. Ezzel a veszteséggel áll szemben a versenyképes közösségi közlekedés biztosította társadalmi haszon.

A periférikusan elhelyezkedő települések közlekedésének elhanyagolásával az állam valamennyit spórol ugyan, de eközben aránytalanul rossz helyzetbe hozza az ezen településeken élőket. Ékes példája ennek a 2012 áprilisára tervezett vasúti teljesítménycsökkentés, ami 10 százalékos kapacitáscsökkentésként híresült el. Az Abaúj-Hegyközi kistérség nemrég újraindított vasútvonalán, Hidasnémeti és Abaújszántó között a jelenleg közlekedő napi hat pár vonat helyett irányonként mindössze két vonat közlekedne naponta. Völner Pál államtitkár kijelentette, hogy „a kapacitáscsökkentés nem jár lényeges létszámleépítéssel”²⁷. Összességében elmondható tehát, hogy a napi 2 pár vonat miatt az infrastruktúrát továbbra is fent kell tartani, a vasutasok bérét továbbra is fizetni kell. Azaz az állandó költségek megmaradnak, a változó költségeknek pedig csak egy részét sikerül megspórolni (a motorkocsi által fogyasztott gázolajról van szó, semmi egyébéről!), miközben a nyújtott szolgáltatás kétharmada eltűnik, ha matematikailag tekintjük a helyzetet. Ugyanakkor, ha a közlekedés azon sajátosságát is figyelembe vesszük, hogy aki

²⁷ Muck 2012

elutazik, az általában szeretne visszaúton is utazni, a két pár vonatról elmondható, hogy gyakorlatilag semmit sem ér. Ebből adódóan a jegybevétel a vasútvonalon még kisebb lesz, és nem lennének meglepve, ha a végén kiderülne, hogy ezzel az egészszel egy árva forintot sem sikerül majd megtakarítani. Úgy gondoljuk, hogy egy vasútvonalat vagy használni kell, megfelelő gyakoriságú közlekedést biztosítva a térség közlekedési gerincévé tenni, vagy ha a vasútvonal erre nem alkalmas, akkor be kell zárni, a közösségi közlekedést pedig autóbuszokkal megoldani. Naponta két pár vonat közlekedtetéséért fenntartani a drága infrastruktúrát a legnagyobb pazarlás, amit hazánknál lényegesebben gazdagabb országok sem engedhetnek meg maguknak.

Az vitathatatlan, hogy a szabad helyváltoztatás joga minden állampolgárt megillet. Az előkészítés alatt álló személyszállítási törvény a minimális közszolgáltatást napi három járatpárban határozza meg.²⁸ Véleményünk szerint ez nem elegendő, nem teszi lehetővé a más településen való munkavállalást, ügyintézés, az egészségügyi szolgáltatások igénybevételét. Az alábbiakban felsoroljuk, véleményünk szerint melyek a minimális követelményei egy olyan közösségi közlekedési rendszernek, ami a hasonló helyzetű kistérségek előrelépéséhez hozzájárulhat:

Periférikus települések kiszolgálása

Ezen települések esetében is naponta legalább öt járatpárnak kell közlekednie, amelyek közül:

- a legelső járat a kistérségi központba meg lehet érkezni a reggel 6 órai munkakezdésre; átszállással, vagy közvetlenül elérhető a megyeszékhely reggel 7 és 8 óra közötti érkezéssel, valamint a kistérségi központban vagy a megyeszékhelyen csatlakozás biztosított Budapest felé, a lehető legkorábbi oda történő megérkezés érdekében.
- egy járat olyan időben közlekedik, amellyel a reggel nyolc órás iskola és munkakezdés a kistérségi központban elérhető
- egy járat napközben, mely hivatali ügyintézéshez igénybevehető, és melynek visszaúti párja 14 és 15 óra között indul vissza a kistérségi központból, ezzel a

²⁸ T/6044 törvényjavaslat a Személyszállítási szolgáltatásokról (2012)

diákok, részmunkaidőben dolgozók illetve a 6-14 óráig dolgozók rendelkezésére áll.

- egy-egy járat, ami a kistérségi központból a település felé rendre 16 és 20 óra után indul, melyek kiszolgálják a munkából hazautazók igényeit, továbbá ezekre a járatokra a kistérségi központban a megyeszékhely felől preferált közlekedési eszközről át lehet szállni. Az esti utolsó járat lehetővé teszi, hogy Budapestről délután indulva, vagy a megyeszékhelyről 18 óra után indulva haza lehessen térni a kistelepülésekre.

Szükséges továbbá az utasáramlás jellemző irányainak figyelembevétele, amennyiben igény mutatkozik a kistérségi központtól eltérő települések (pl. másik város a kistérségben, lásd Abaújszántó) elérésére, továbbá figyelembe kell venni, hogy a megyeszékhely elérése nem mindig a kistérségi központban való átszállással optimális.

Természetesen, amennyiben a közösségi közlekedés javarészt közúton zajlik, a megfelelő eljutási idők kialakítása érdekében az úthálózatnak el kell érnie egy szükséges minimális minőségi szintet, ez fokozottan igaz akkor, ha a kistérségi központ és a megyeszékhely kapcsolatát is autóbuszokkal oldják meg.

Kistérségi központ és megyeszékhely kapcsolata

Meg kell határozni, hogy a kistérségi központ és a megyeszékhely között mi a preferált közösségi közlekedési eljutási mód. Ezzel a közlekedési eszközzel az egész napot tekintve legalább kétóránkénti ütemes (főszabályként mindig az óra ugyanazon percében induló járatok) eljutást kell biztosítani. Csúcsidőszakban minimum óránkénti közlekedés szükséges, ha kell, akár alapütemtől eltérő menetrendű járatokkal). Ki kell építeni a megfelelő átszállási lehetőségeket. Amennyiben a vonat az alapértelmezett közlekedési eszköz, az autóbuszoknak be kell térni a vasútállomáshoz a kistérségi központban, hosszabb távon pedig át kell telepíteni az autóbusz-állomást a vasútállomás mellé, ezzel intermodális átszállóközpontot létrehozva. Megoldást kell találni a rövid, gördülékeny átszállások kivitelezésére a kistérségi központban. Ez a csatlakozási rendszer hasonlít az Integrált Ütemes Menetrendben ismert ún. pókra.²⁹ Fontos, hogy forgalmi zavar esetén a csatlakozó autóbusznak vagy vonatnak a technológiai és menetrendi lehetőségek

²⁹ Integrált Ütemes Menetrend Magyarországon

figyelembevételével meg kell várnia a kistelepülésekről beérkező buszjáratokat. A csatlakozásra várási idők kialakítása és betartatása a közlekedési szövetség (ld. lentebbi pontban) feladata.

Megjegyzés: Mivel csak a kistérségi központ és a megyeszékhely között lenne ütemes közlekedés, a települési járatokon a napi minimum öt pár, igényeknek megfelelően közlekedő járat járna, így nem minden esetben lenne biztosított, hogy a kistelepülésről beérkező járatról át lehet szállni a kistérségi központban egy másik kistelepülésre közlekedő buszra, de reggel és napközben egy-egy alkalommal biztosítható ilyen, valódi póknak minősülő csatlakozási rendszer is.

A vasúti és az autóbuszos közlekedés közötti párhuzamosságok felszámolása a közlekedéspolitika egyik kedvenc témája napjainkban. Ha egy adott viszonylat utasaiért nem verseng egymással az egyaránt állami pénzből finanszírozott vasút és Volán, az összességében olcsóbb és hatékonyabb közösségi közlekedési rendszert eredményezhet. Éppen ezért a kistérségi központok és a megyeszékhelyek közötti közlekedésben is rendszerben kell gondolkodni, kerülni kell a felesleges párhuzamosságokat. Természetesen csak a ténylegesen ugyanazt a funkciót ellátó párhuzamosságokat kell felszámolni, a párhuzamosság teljesüléséhez nem elég az, ha mindkét járat el lehet jutni A-ból B-be.

Közlekedési szövetség létrehozása

Szükség lenne tarifaközösségre és összehangolt menetrendre a vasúti és az autóbuszos közlekedésben, ez alapvető feltétele az általunk felvázolt javaslatnak. Magyarországon a budapesti BKSZ-en kívül nem működik hasonló szövetség.

A tarifaközösség lényege az, hogy a közlekedési szövetség területén belüli utazásokra egységes jegyet vagy bérletet kellene váltani, függetlenül attól, hogy ki a tényleges szolgáltató, azaz csak egyetlen jegyet kellene váltani akkor is, ha a MÁV-Start vonatáról az utas átszáll a Borsod Volán vagy a közlekedési szövetséghez tartozó szerződött magánvállalkozó buszára. A kilométer távolságok összeadódnának, így átszálláskor nem kellene újabb jegyet váltani, (könnyebb az átszállásokat tervezni, kevesebb a sorbanállás) és nem fordulhatna elő az sem, hogy pl. Miskolcra Göncre utazni drágább, ha Hidasnémetiben buszra száll át az utas, nem pedig vonatra. A menetjegyekből, bérletekből származó bevétel, az állam által adott támogatás

egyaránt a közlekedési szövetségnél realizálnódna, aki a szolgáltatóknak teljesíti a szerződések szerinti kifizetést.

A menetrendek összehangolása, a közszolgáltatás megrendelése is a közlekedési szövetség feladata volna, így a regionális menetrendről nekik kellene tárgyalni az állammal, a települési önkormányzatokkal és a közlekedési szolgáltatókkal. Természetesen ott, ahol a kistérségi központ és a megyeszékhely között a vasút a preferált közlekedési mód, ott a vasúti menetrendben a járatok gyakoriságába beleszólhat a közlekedési szövetség, a konkrét menetrendi adatok esetében ugyanakkor bizonyos fokú kötöttségekkel kell számolni, hiszen az országos menetrendi struktúrába illeszkednie kell a helyi menetrendnek is.

Lehetővé kell tenni, hogy a közlekedési szövetség, amennyiben más cégtől jobb ajánlatot kap, az autóbuszos személyszállítási szolgáltatást ne a Volántól rendelje meg. Természetesen a magánvállalkozásoknak szigorú rendelkezésre állási, forgalom- és utasbiztonsági, továbbá egyéb feltételeknek kell megfelelni ahhoz, hogy elnyerhessék a szerződéseket, ezek közül az egyik legfontosabb, hogy az autóbuszaikon a megfelelő informatikai háttér biztosítva legyen a menetjegykiadáshoz és a GPS alapú járatkövetéshez (utóbbi a csatlakozásra várás miatt szükséges).

Hosszabb távon, a vasúti személyszállítás liberalizációjával ezt a lehetőséget a vasút esetében is figyelembe kell venni. Ily módon az állami vasút keretein belül működtetni nem kívánt mellékvonalak egy részének üzemeltetése is megoldódhat. (Regionális vasutak, teljesen, vagy részben magánkézben működő, hatékonyabban gazdálkodó üzemeltetővel, a szolgáltatás megrendelője a helyi közlekedési szövetség, a finanszírozó továbbra is az állam.)

Egy közlekedési szövetség véleményünk szerint akkor lehet működőképes, ha legalább egy teljes megyére kiterjed a területe. Annak megítélése, hogy a közlekedési szövetségek létrehozása megyénként, régióként vagy ettől eltérő területi egységenként lenne optimális, dolgozatunknak nem témája.

A következőkben áttekintjük, hogy a két vizsgált kistérség szempontjából mit jelentene egy ilyen jellegű közösségi közlekedésfejlesztés.

Encsi kistérség

Mint azt a közlekedésről szóló korábbi fejezetben kifejtettük, Encs nagyon jó helyen fekszik vasúti elérhetőség szempontjából. A Miskolc-Hidasnémeti vasútvonal egyik fontos állomása a kistérségi központ, a vasútvonal jelenlegi menetrendje is megfelel az általunk fentebb leírt követelményeknek. Ebből adódóan kétség sem férhet ahhoz, hogy az Encs-Miskolc viszonylaton a vasútnak kell az elsődleges közlekedési szolgáltatónak lennie. Ebből adódóan a kistérség más településeire kijáró autóbuszoknak a városközpont érintése után Forró-Encs vasútállomáson kell kijelölni a végállomást, ahol a Miskolc felé közlekedő vonatokhoz csatlakozást biztosítanak. A Miskolc és Encs között jelenleg közlekedő buszjáratok esetében meg kell vizsgálni, hogy szükség van-e rájuk valójában. Az autóbusz a vonattal ellentétben egy településen belül több helyen is megállhat, biztosíthatja a vasúttól messze eső területek elérhetőségét. Amennyiben ezek az autóbuszok nagy mértékű helyi, településeken belüli közlekedési forgalmat is bonyolítanak, tehát lényegében különálló helyi járatok szerepét is betöltik egy Miskolc-Encs járatra felfűzve, akkor a párhuzamosság indokolt. Viszont ha ezeket a buszokat jellemzően településközpontok közti utazásokra használják, akkor a ritkításuk szükséges.

Encsen a vasútállomás mellett egy megfelelő kapacitású autóbusz végállomás már ma is üzemel, itt tehát megoldható, hogy a kistérségekről egyszerre beérkező járatokról át lehessen szállni a vonatra. A létrehozandó közlekedési szövetségnek köszönhetően már a buszra felszállva meg tudnák venni az utasok a jegyüket akár Miskolcig, így az átszálláskor a vasúti pénztárban nem kellene feleslegesen az időt tölteni. Ebből adódóan az átszállásra maximum tíz percet kell szánni a menetrendek kialakításakor.

A kistérség településeinek elhelyezkedése valamint a köz- és vasúthálózat adottságai miatt vannak olyan települések, ahonnan az autóbuszokat nem feltétlenül a kistérségi központba kell közlekedtetni. Hernádpetriből vagy Pusztaradványból például célszerűbb csak Novajidrányig közlekedtetni az autóbuszokat, és ott vasúti csatlakozást biztosítani Encs felé. Ez esetben ugyan nem érhető el közvetlenül a kistérségi központ, de a közlekedési szövetség keretein belül az átszállás már nem jelent komoly problémát.

A polgármesterekkel, jegyzőkkel folytatott beszélgetéseink során visszatérő panasz volt, hogy a Volán azért nem indít új járatokat, azért nem módosít a menetrenden, mert kihasználatlanok a buszok. Ami a Volán szemszögéből kihasználatlanság, az egy másik nézőpontból nem megfelelő eszközválasztás. Nincsen ugyanis előírva, hogy közszolgáltatást csak normál méretű buszokkal lehet végezni, a járatok legtöbbször nyilván elegendő volna egy kisebb kapacitású, ezáltal kisebb fogyasztású, gazdaságosabban üzemeltethető jármű. És itt kerülhetnek be a rendszerbe a magánvállalkozások. Elképzelhető ugyanis, hogy egy jelenleg napi három járatot ellátott autóbusz-vonal kiszolgálása olcsóbban megoldható napi öt járatot, melyből csak egy járatot kell nagy kapacitású autóbuszsal a Volántól megrendelni, a többi időpontban pedig elegendő mini, vagy mikrobuszt közlekedtetni.

Abaúj-Hegyközi kistérség

Ennek a kistérségnek az esetében már nem egyértelmű, hogy a kistérségi központot érintő vasútvonalat érdemes-e a kistérség közlekedésének gerincévé tenni. Lehet a vasút elsődleges szerepe mellett érvelni, hiszen a kistérség két városi rangú települését (Abaújszántó és a központ, Gönc) köti össze, ráadásul a vonal északi végén a 90-es vonalon Miskolc felé lehet versenyképes csatlakozást kialakítani, Abaújszántótól pedig Szerencs felé továbbutazva közelíthetők meg a megye más fontos települései, valamint gyors vagy IC vonatra átszállva Miskolc és Budapest is. Ugyanakkor probléma, hogy a vasútvonal vonalvezetése miatt a kisebb településektől a saját vasúti megállóhelyük adott esetben akár 1-2 kilométerre helyezkedik el. Göncön és Abaújszántón a város szélén van a vasútállomás, ez sem ideális helyzet. Szintén probléma a menetrend, hiszen a jelenleg közlekedő napi 6 pár személyvonat is kevésnek mondható, nem is beszélve a tervezett ritkításról. Az általunk megkövetelt kétóránkénti, csúcsidőben óránkénti eljutás a megyeszékhely felé a 98-as vasútvonalon nehezen elképzelhető. Amennyiben a vasútvonalon nincsen esély infrastrukturális fejlesztésekre, nyomvonalkorrekcióra (a közeljövőben egyértelműen nincsen), akkor a mérleg nyelve Gönc kiszolgálása esetében inkább az autóbuszos közlekedés felé hajlik. A 98-as vasútvonal Hidasnémeti-Abaújszántó szakasza bezárható abban az esetben, ha a közúti tömegközlekedés jelentősen fejlesztésre kerül a kistérségben.

Az Abaúj-Hegyközi kistérségben Gönc szerepe nem olyan hangsúlyos, mint az Encsi kistérségben Encsé. Ez köszönhető az ellenpólusként funkcionáló Abaújszántónak, valamint Gönc elhelyezkedésének. Ebből, és a közvetlen Gönc-Miskolc vasúti eljutás hiányából is adódik, hogy a kistérségben nem olyan egyszerű a kisebb települések autóbuszos kiszolgálásának megszervezése, mint az Encsi kistérségben. Ráadásul a kistérség déli részén számos településről Gönc távolabb esik, mint Encs. Az autóbusz-menetrend megalkotásakor tehát a kistérségi központ megközelíthetőségén kívül figyelembe kell venni a többi jellemző utasáramlási irányt. Ez azt jelenti, hogy bizonyos településekről az autóbuszokat inkább Abaújszántóra kell közlekedtetni, ahonnan átszállással lehetne továbbutazni Göncre. Sőt, megfontolandó, hogy a Novajdrányhoz közel eső településekről naponta többször közlekedjen a miskolci vonathoz csatlakozó autóbusz. A kistérség felülvizsgált autóbusz közlekedésének, menetrendjének konkrét megalkotása tehát nem triviális feladat még közlekedésmérnökök számára sem. Annyi mindenképpen elmondható, hogy Miskolc megközelítésében kiemelt szerepe lesz az Abaújszántó-Gönc-Hidasnémeti vasútállomás és az Abaújszántó-Encs vasútállomás viszonylatú autóbuszoknak, és ezek köré kell felépíteni a kistelepülésekre kijáró autóbuszok menetrendjét.

12.3. Mezőgazdasági fejlesztés

Problémák

Az előző részekben láthattuk, hogy a lakosság nagy hányada a mezőgazdaságban dolgozik. Ezen tény nem meglepő, hiszen mindig is a mezőgazdaság képezte a kistérségben élők megélhetését. A következő táblázat szemlélteti, hogy mit termesztene a kistérségekben.

	Abaúj-Hegyköz	Encs
Növénytermesztés		
Gabonafélék	búza, tavaszi árpa, kukorica	
Gyökér, gyökérgumósok	cukorrépa, burgonya	
Olajnövények	napraforgó, repce, olajtök	
Pillangós szálastakarmányok	lucerna, vörös,- fehérhere	
Bodzafélék	bodza	-
Gyümölcstermesztés		
Almatermésűek	alma	alma
Csonthéjasok	kajszibarack, szilva (kiemelten), meggy	meggy, szilva, kajszibarack
Bogyógyümölcsűek	málna, szeder, ribizli	málna, szeder, ribizli
Héjasgyümölcsű	dió	dió

10.táblázat: Encsi és Abaúj-Hegyközi kistérség termesztett növényei saját szerkesztés

Az elemzéséhez meg kellett vizsgálnunk, mi jelenti a problémát, miért nem látunk előrehaladást ebben az ágazatban. Nyilvánvaló volt a számunkra, hogy a mezőgazdaság hagyományának illetve a munkaerőnek a hiányát kizárhatjuk. A gazdálkodási terület adott, a munkaerő és az eszközök szintén rendelkezésre állnak, vagyis a piacra jutás jelenti a legnagyobb problémát. A piacra jutás akadályát egyfelől a feldolgozóipar hiánya, másfelől a szövetkezés, az együttműködés hiánya jelenti.

A régi idők termelőszövetkezeteinek a megszűnésével az együttműködés hiánya lépett fel. Nincs egy olyan szervezet, mely ténylegesen összefogná a gazdákat, képviselné az érdekeiket, és segítené őket a sikeres piaci működésnél. Jelen esetben úgy kell elképzelni a kistérségekben a mezőgazdasági működést, hogy a sok számú magángazdálkodó elsődlegesen saját használatra termel, jó esetben képes azt piacra vinni, de annak az esélye, hogy költségei megtérüljenek, rendkívül alacsony.

A következő problémát a feldolgozóipar hiánya jelenti. Ha képesek is többet termelni, fellép egy újabb akadály, hogy azt hol dolgozzák fel, vagy kinek adják el. A

gazdák piaci helyzete nemcsak a kistérségekben mondható nehéznek, hanem az egész ország területén hasonló problémákat és akadályokat láthatunk. A gazdák, ha el tudják adni a terményeiket, még mindig jelentős problémát jelent a felvásárlók alkupozíciója. A legnagyobb felvásárló erőt a multinacionális vállalatok jelentik, akiknek a legfontosabb szempont az alacsony ár. Mindezek révén az árakat egyre lejjebb szorítják, hiszen magas a kínálat, s ennek révén képesek uralni a piacot.

Ennek eredményeképpen a kistérségi gazdák egyre jobban felhagynak a piacra való termeléssel, s nem eladják terményeiket, hanem pálinkát vagy bort készítenek belőle saját felhasználásra.

Megoldások bemutatása

Feldolgozóipar³⁰

Az egyik megoldást tehát a feldolgozóipar kialakítása jelenti. Az Agrár Logisztikai Központ kialakítása már évek óta napirenden van az Abaúj-Hegyközi kistérségben. A területről már beszámoltunk a Hidasnémeti körjegyzőség tekintetében. A fejlesztési terv elkészült, mégis, a beruházók hiányoznak. A projekt célja, hogy egyaránt jelentsen a gazdáknak lehetőséget terményeik feldolgozására és értékesítésére.

A területet tekintve megfelelő fekvéssel rendelkezik ahhoz, hogy a térség mezőgazdaságát képes legyen fellendíteni és munkahelyteremtő hatást érvényesíteni. Miskolc, mint megyeszékhely 58 kilométerre fekszik a településtől, Encs 22 kilométerre és Gönc 5,2 kilométerre. Nem utolsó sorban, ez egy tiszta terület, hiszen ipari tevékenységet régóta nem folytattak a térségben, melynek kapcsán mentes a földterület a környezeti szennyezésektől.

Fontos említést tenni, a határmenti együttműködésről. A kistérségnek meglehetősen szoros kapcsolatot sikerült kiépíteni a szlovákiai településekkel. A Logisztikai központ egyfelől a gazdáknak lehetőséget ad, hogy terményeiket legyen hol feldolgozni és piacra tudják vinni, másfelől egy újabb lehetőség a jelentős szerepet betöltő gönci kajszibaracknak. A gönci barackról tudni kell, hogy hungaricumként jegyzett, s a kistérségben mintegy 200 hektáron folyik a termesztése.

³⁰ Borsod-Abaúj-Zemplén megye (2011)

Ennek eredményeképpen különösen nagy hangsúlyt kell fektetni a határontúli értékesítésére. Természetesen itt nemcsak a pálinkára kell gondolni, hiszen a gyümölcsnek ennél jóval nagyobbak a felhasználhatósági lehetőségei. Kassa a jó megközelíthetősége révén megfelelő felvevő piacot jelenthet.

A logisztikai központhoz szorosan lehet kapcsolni a Göncre tervezett Hűtőházat. A hűtőház tervét a következőképpen fogalmazták meg: "A tervezett beruházás három fő eleme: Hűtőház a friss gyümölcs hosszabb ideig történő tárolására. Gyümölcsfeldolgozó létrehozása a rostos ivólé, lekvár, gyümölcsíz termékek előállítására. Gönci barackpálinka, mint levédett végtermék minősítési rendszerének kidolgozása és működtetése."³¹

Ennek tükrében egy tároló-hűtőházatjavaslunk építeni, mely alkalmas lesz a beérkező termények hosszú távú tárolására. A kapacitást 1000 tonnában határoztuk meg, hiszen megközelítőleg a két kistérségben a mezőgazdasági egyéni vállalkozók száma 400, melyet saját számítás alapján határoztunk meg.(30. számú melléklet)

A tároló-hűtőház kizárólag hűtési céllal működne, manipulációs térrel kiegészítve. A hűtési funkciót versenyelőnyként fogalmazhatjuk meg, hiszen a térség nem rendelkezik még egy olyan tároló-hűtőházzal, mely képes a temperálási hőfoknál alacsonyabban tartani a hőmérsékletet. A térségben megtalálható egyéb logisztika központok, mint Debrecen – Delta Logisztikai központ, mely temperált és fűtött rakterekkel rendelkezik. Záhonyi Logisztikai központ, mely jelentős logisztikai szereppel rendelkezik határmenti elhelyezkedése révén, s amelyet most fejlesztenek. Miskolc szintén rendelkezik logisztikai központtal, mely raktározásra lett elsődlegesen kialakítva, habár most fejlesztik.³²

Elsődlegesen nem az a célunk, hogy megyei szintű kapacitást biztosítsunk, hiszen az általunk megbecsült gazdákra építünk, s a két kistérséget akarjuk kiszolgálni.

Mindezek mellett a térség egyik legjelentősebb egyesülete az „Együtt a Megújuló Energiáért Egyesület”, mely szlovákiai társulással kíván egy erőművet megépíteni, és ez hőenergiával látná el az aszalóüzemek és üvegházak fűtését. Adódik

³¹Új Magyarország Fejlesztési Terv:

³²Logsped Logisztika, Szállítmányozás és fuvarozás, Transsped cégcsoport (2007)

a lehetőség, hogy az új Logisztikai központ fűtését is ily módon lássák el a későbbiekben.

Biogazdálkodás

A mezőgazdasági hagyományokra építve, az alternatív termelésben is látunk lehetőséget. A biogazdálkodás nem új keletű, hiszen már a nyolcvanas évektől folyik Magyarországon, mégsem terjedt el, s ennek eredményeképpen jelentős bevétel érhető el vele. Ugyanakkor jelezni kell az export lehetőséget. Elsődlegesen biotakarmány termelésére fektetjük a hangsúlyt, melynek tekintetében egy olyan üzemet kell kialakítani, ami rendelkezik az úgynevezett KAT-minősítéssel. Ezzel jelentős versenyelőnyre tehet szert az üzem, hiszen Magyarország esetében nem találunk még egy ilyen üzemet, holott igény lenne rá. Mindezek keretében a magyar biogazdának külföldről kell importálniuk a takarmányt.

Természetesen az üzem létrehozása azt jelenti, hogy ott kizárólag biotakarmányt lehet előállítani, hiszen a hagyományos mezőgazdaságból származó terménnyel nem keveredhet. Kockázata ugyan megvan, hiszen magas költségekkel jár az előállítása, azonban az egyik legjelentősebb lépés lehetne a kistérség gazdaságának fellendítésében.

A költségeket elemezve látni kell azt, hogy a biotakarmány előállításához először egy két éves átállási idővel kell számolni, melynek ideje alatt is fellepnek költségek, amit azonban az állam bizonyos százalékban támogat.

Az üzem helyét az Encsi kistérségben, Hernádszentandrás község határában határoznánk meg, ahol már elindult a biogazdálkodás támogatása. Egy Európai Unió pályázat keretében ugyanis 28 millió forintot nyertek, hogy harminc résztvevő sajátíthassa el a biogazdálkodás elméleti illetve gyakorlati alapjait. Ennek keretében mintakertet hoztak létre. A 18 hónapos program végén a résztvevők képesek lesznek önállóan is gazdálkodni, s nemcsak saját fogyasztásra, de piacra is termelni. A mintakertet tovább működtetik a program befejeztével is, mégpedig az igények függvényében. A mintakert mellett kialakítottak egy konyhát is, ahol a megtermelt zöldségeket, gyümölcsöket dolgozzák fel.³³

³³ m70.hu-MTI (2011)

A szakképzett munkaerő, és a már elkezdett piaci bevezetés, a megfelelő közlekedési feltételek révén logikusnak tűnik, hogy az üzemet idehelyezzük el.

Együttműködés

Az együttműködés a gyár építésénél kezdődik. A kistérségek önkormányzatainak egyértelműen össze kell fogniuk, máskülönben mindig csak terv marad, s nem tudnak előre haladni. A feldolgozó ipar megvalósításához szükség van egy pályázathoz, melynek önerejét a kistérségek önkormányzatai finanszíroznák. Az önkormányzati törvény ugyanis nem tiltja az önkormányzatok számára a gazdasági tevékenység folytatását. Ennek kapcsán egy gazdasági társaság megalapítása lenne az első lépés. A gazdasági társaság jogi formáját tekintve pedig a Zrt. lenne a legideálisabb. A gazdasági társaságba belépő önkormányzatok azonos szavazati joggal rendelkeznenek. Ennek keretében olyan önkormányzatok csatlakoznának, akiknek van lehetőségük a szükséges önerőt kigazdálkodni, s emellett a gazdákat is egy csoport alatt tudnák foglalkoztatni, s a jogaikat képviseltetni. A társaság előnye az önkormányzatok számára, hogy ennek révén képesek lennének bevételre szert tenni, mégsem merítené ki a kockázatvállalás fogalmát. A működési költségek tekintetében meg kell jegyezni, hogy az önkormányzatok az alaptőkéen felül nem biztosíthatnak többet, így az esetleges működési hiányt a gazdáknak kell kigazdálkodniuk. A társulás nemcsak az önkormányzatoknak jelentene előrelépést, de a gazdák számára is megélhetést biztosítana. A társulás révén képesek lennének megépíteni a logisztikai központot és a hűtőházat. Ugyanakkor nem látjuk értelmét a két egység különválasztásának. Az építésnél nyilvánvalóan a kistérségek vállalkozóinak segítségét kell igénybe venniük. Az önkormányzatok és a helyi vállalkozók között meglehetősen szoros kapcsolat alakult ki. Ilyen jelentős méretű beruházás esetén pedig egyértelmű, hogy a munkalehetőség teremtés a számukra is szerepet játszik. Természetesen a munkalehetőség nemcsak a vállalkozókat érinti, hanem a helyi lakosságnak is nagy segítséget jelent, még ha egyelőre csak ideiglenesen is.

Ugyanakkor nem elég egy gyárat odatenni, s hagyni, hogy a gazdák jelentősen alacsonyabb költségekért feldolgoztassák a terményeiket, s azután azt eladásra kínálják. A probléma még mindig jelen van, ki fogja megvenni a termékeiket. A kistérségekben a lakosság anyagi helyzetét tekintve egyértelmű, hogy elsődlegesen az alacsony árú termékeket fogják elsődlegesen választani. Vagyis a gazdáknak még

mindig a multinacionális vállalatok alacsony árkategóriájú termékeivel kell versenyeznie.

A megoldás egyértelműen az együttműködésben rejlik. Az együttműködésnek pedig túl kell lépnie egy szövetkezet létrehozásán. Egyszerűen a gazdáknak mindent együtt kell szervezniük, tekintve a gépek vásárlásait, azok együttes használatát, és a legfontosabbat egy márka alatt piacra vonulni.

Turisztikai fejlesztés

A két kistérségnek vitathatatlanul komoly turisztikai vonzereje van, elég ha a Hernád völgyére, a Zempléni Tájvédelmi Körzetre vagy a várromokra gondolunk. A 29. mellékletben található táblázatban röviden összefoglaljuk ezen nevezetességeket.

A turizmus fejlesztését nem szabad elhanyagolni, ugyanakkor a helyén kell kezelni. A turizmus önmagában minden bizonnyal nem alkalmas arra, hogy kitörési pont legyen az ilyen helyzetben lévő kistérségek számára. A kistérségek bizonyos részein fontos szerepet játszhat az emberek egy részének megélhetésében, de a leghátrányosabb helyzetű területek ebből semmit sem érzékelnének.

A helyi vezetőkkel folytatott beszélgetéseink során mi is megbizonyosodhattunk arról, a térségben nem a turizmustól várják a megváltást. Nem építenek légvárakat, nem költenek el komoly összegeket a csak álom szintjén létező turistákra várván. A turizmus fejlesztésével foglalkoznak, a lehetőségekkel tisztában vannak, de korábbi események és máshol látott kudarcok okán a fokozatosság az elsődleges elv a turizmus kapcsán, amivel mi is egyetértünk.

A két kistérségben a turisztikai fejlesztések során véleményünk szerint az alábbi szempontokat és alapelveket kell figyelembe venni:

- A turisztikai infrastruktúra kiépítése nagyrészt magántőkéből kell, történjen. Vannak természeti és kulturális örökségnek számító értékek, amelyekre lehet építeni, de a kockázatot a vállalkozóknak kell vállalniuk.
- Fokozatosság. Első körben az is siker, ha a helyi látványosságokat a helyiek keresik fel, a megyén belüli turizmusból is lehet profitálni. Ez a helyi lakosság öntudatára is jó hatással van, valamint a turisztikai fejlesztésének sikerességének első fokmérője is egyben.

- A települési önkormányzatok szerepe a fejlesztésekben nagyrészt a vállalkozók nem anyagi jellegű támogatása, a turisztikai helyszínek promótálása, és legfőbbképpen a rendezvények megszervezésében nyújtott segítség, a rendezvények védnöksége lehet (pl. kulturális fesztiválok, turisztikai napok esetében).

Az önkormányzatoknak fontos szerepe a lakosság orientálása, felkészítése az esetleges turisták fogadására. Amint reális esély van rá, hogy egy idegenforgalmi látványosság, célpont kapcsán esély nyílik munkahelyek teremtésére, az önkormányzatoknak ösztönöznie, támogatnia kell az ilyen jellegű munkák iránt érdeklődő lakosok képzését.

Az Encsi-kistérség kezdeményezése révén már megfogantak a tervek, hogyan lehetne hasznosítani a Hernád folyót turisztikai szempontból. Felvetődik a kérdés, miért csak most jutott eszükbe ennek a tervnek a megvalósítása, kiépítése. Ezt a Hernádot ért szennyezésekkel lehet indokolni, mely jelentős környezet pusztítást végzett, s ennek eredményeképpen nem tudtak a folyóra építeni. Ugyanakkor 2000-től elmondható, hogy a folyó állapota normalizálódik, s azóta szerepel újra a turisztikai tervezésben. A projekt célja a Hernád-holtág megismerése lenne. Ennek tekintetében egy négy pontból álló hajókikötőt hoznának létre, ez pedig érintené Gibártot is, melyen található egy azóta ipari műemléknek nyilvánított vízi erőmű.

XIII. Fejezet (Kladni – Kmetz – Perge)

Pénzügyi Terv

A fejlesztési tervünket egy pénzügyi tervvel zárjuk. Ezen rész tartalmazza az általunk gyűjtött pályázatokat. Az általunk meghatározott három ágazat fejlesztésére vonatkozó költségek bemutatására is itt kerül sor.

13.1. Közlekedés- fejlesztés

A fejlesztési tervünkkel kapcsolatban a közlekedésfejlesztésnél felmerülő komolyabb beruházási költségeket a következőképpen lehet csoportosítani:

- közutak állapotjavításának költségei
- a közlekedési szövetség, ezen belül is a közös jegy és bérletrendszer megteremtésének, informatikai hátterének költsége
- az esetlegesen hiányzó megállóhelyi infrastruktúra megépítése
- a fejlesztés során a projektvezetés költségei

A vasúti infrastruktúrára jelen fejlesztések kapcsán jellemzően nem kell költeni, a jelenlegi pályaoldali és menetrendi adottságok a 90-es vasútvonalon megfelelőek. Hosszabb távon a vasúttal kapcsolatban sem kerülhetők el az infrastrukturális kiadások, ám ezek rendre nagyberuházások részeként készülnek el hazánkban, így itt nem szükséges ezzel foglalkoznunk. Tervünk egyik fontos pontja, hogy a kisebb településeken az autóbuszközlekedés a jelenleginél kisebb kapacitású járművekkel lenne megoldva, annak érdekében, hogy az egy utasra jutó költség közelebb kerüljön az optimumhoz. Mint azt már kifejtettük, ezeket az autóbuszokat magáncégek üzemeltetnék, a közlekedési szövetséggel kötött szerződések alapján. A vállalkozók számára így biztosított lenne a költségeik megtérítése, és egy bizonyos mértékű haszon is. Emiatt a tervünknek nem kell számolnia az új járművek beszerzésével, ez a feladat az üzemeltetést végző magánvállalkozókra hárulna.

A közutak tényleges állapotáról részletes információkkal nem rendelkezünk. Nem ismerjük, hogy egy-egy útszakaszon teljes átépítésre van-e szükség, vagy elegendő a legrosszabb állapotú részeket kátyúmentesíteni, újraaszfaltozni. Először

egyértelműen a legrosszabb útszakaszokkal kell foglalkozni. Az általunk tervezett autóbuszok menetrendi tervének elkészítése után lenne érdemes dönteni a második lépésben konkrétan felújítandó útszakaszokról, ezzel biztosítható, hogy a tervezett maximális menetidőt tartani lehessen, és a kialakított közlekedési rendszer menetrendje ne boruljon fel (a busszal ténylegesen el lehessen érni a vonatot pl. Encsen). Létezik olyan pályázati lehetőség, amelyből az érintett alsóbbrendű utak rekonstrukciója megoldható:

A közúti elérhetőség javítása az Észak-magyarországi régióban: „A program a kistérségi központok és a nehezen megközelíthető térségek közúti elérhetőségének a javítását, a munkahelyek, közszolgáltatások könnyebb elérésének a megteremtését támogatja.

Pályázni lehet a 4 és 5 számjegyű kül- és belterületi utak burkolatának és alépítményeinek felújítására, útburkolatának szélesítésére, korszerűsítésére, amelybe beleértendő az útberuházáshoz kapcsolódóan a nyitott és zárt csapadékvízvezető-rendszer szükséges mértékben történő helyreállítása, korszerűsítése, támfal építése, rézsű megtámasztása, mederkorrekció, nyomvonalas infrastruktúra helyreállítása, kapcsolódó infrastrukturális elemek korszerűsítése. Támogatással az útberuházáshoz kapcsolódóan autóbuszöblök felújítása, kiépítése, a balesetveszélyes ívek korrekciója, a meglévő közlekedésbiztonsági elemek korszerűsítése és új, a közlekedésbiztonságot szolgáló elemek kiépítése is megtörténhet.”³⁴

Ennél a pályázatnál az önkormányzatok nem pályázhatnak, csak a Magyar Közút NZrt., a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő NZrt. és a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ. Emiatt a közlekedésfejlesztési projektben ezen szervezeteknek kell a létrehozandó megyei közlekedési szövetség egyik legfontosabb partnerévé válni. Ugyanennek a pályázatnak a magasabb rendű (egy, két és háromszámjegyű utakra vonatkozó) párja is elérhető a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő NZrt. számára. (Térségi elérhetőség javítása címen) Ennél a két pályázatnál lehetőség van buszöblök, buszmegállók létesítésre, ami szempontunkból fontos.

A Városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése név alatt futó, összesen 63 milliárd forintos támogatási pályázat keretein belül lehet pályázni többek között

³⁴ Az összes pályázat a www.nfu.hu weboldalon tekinthető meg.

kötött pályás elővárosi közlekedési fejlesztésre, így a vázolt elképzeléseink vasúttal kapcsolatos költségeit (kisebb részfeladatokról van szó, nem vasúti nagyberuházásról) finanszírozni tudná a közlekedési szövetség. Ugyanebben a pályázatban lehet projektmenedzsment költségeket is finanszírozni. Egy másik pályázat, a *Közösségi közlekedés fejlesztése az Észak-Magyarországi Régióban*, összesen több, mint 600 millió forintos forrással került meghirdetésre. A közlekedési szövetség informatikai és jegykiadó infrastrukturális költségeit ebből részben lehetne finanszírozni, hiszen a pályázat megengedi az utastájékoztatási, forgalomirányítási (esetünkben a szükséges GPS alapú rendszer) fejlesztéseket, valamint a “szolgáltatási színvonal erősítése” kategóriába vélhetően besorolható a tarifaközösség megteremtése, a jegykiadás modernizálása is. A tarifaközösség informatikai hátterének és a közlekedési szövetség létrehozásának, működési feltételeinek megteremtéséhez megítélésünk szerint ezek a pályázati források nem elegendők, vélhetően további forrásokra volna szükség. Egy ilyen jellegű szervezet létrehozásának költségeit nem tudjuk konkrétan megbecsülni, hiszen még hasonlóra sem volt példa Magyarországon megyei szinten, de nagyságrendileg mindenképpen többmilliárdos tételről van szó. Az informatikai költségeket egy tényező miatt lejjebb lehet szorítani, ugyanis a működési költségeket mind a vasút esetében, mind a Volán által végzett, mind a magáncégek által végzett autóbuszos közszolgáltatás esetében végül az állam finanszírozza. Ezért nincsen szükség fillérre pontos elszámolásra – és az ezt lehetővé tevő drága informatikai háttérre –, a közlekedési szolgáltatók között, hanem a közlekedési szövetség által kötött szerződések alapján fizetnek a szolgáltatóknak.

A működési költségek véleményünk szerint a vasút esetében nem emelkednek, sőt, a Hidasnémeti-Abaújszántó vonatok leállításával egy keveset lehet spórolni is, bár meg kell jegyezni, hogy a vasúti mellékvonalak üzemeltetése nem olyan költséges, mint ahogyan azt a közlekedéspolitika láttatja, hiszen itt még az állagmegóvásra sem igazán költ a vasút. Az autóbuszos közlekedési rendszer működési költségei a jelenleginél magasabbak lesznek, egyrészt a nagyobb teljesítmény miatt, másrészt azon egyszerű oknál fogva, hogy a magánvállalkozók felé mindenképpen ki kell fizetni a szerződött díjat, míg napjainkban a Volán nem minden esetben kapja meg a kedvezményes jegyek után járó árkiegészítést. Összességében elmondható, hogy a közlekedési rendszer működési költségei magasabbak lesznek, de ez a költségnövekedés véleményünk szerint mindenképpen megéri, ha az új rendszer közvetlen és közvetett hasznaival vetjük össze. (Ezen közvetett hasznok egy része

igen nehezen forintosítható, de ennek ellenére tagadhatatlanul létező jelenség.)

13.2. Mezőgazdasági fejlesztés

Feldolgozóipar

Jelen esetben a költségek megbecsülése rendkívül nehéz, hiszen pontosan nem határoztuk meg, mekkora helyet szeretnék, milyen felszereltséggel. Mindezt azonban megelőzi azon fontos szempont, hogy az önkormányzatok kizárólag abban az esetben tudnak bármilyen konkrét tervben gondolkodni, ha találnak olyan pályázatot, ahol az önerő mértéke nem haladja meg az 5-12 százalékos határt. Az általunk talált pályázat támogatási mértéke 60 százalék, mely egyértelműen ellehetetleníti a beruházást. Ebben az esetben befektető segítségével valósulhatna meg egyedül a projekt.

Az Agrár és Vidékfejlesztési Operatív Program tekintetében lehetőség volt (jelen pillanatban is a pályázat státusza felfüggesztett) mezőgazdasági beruházások pályázati pénzből történő finanszírozására.³⁵

Hűtőház

Költségvetés	Millió Ft
Hűtőház	300
Feldolgozóüzem	400
Pálinkafőzde	120
Raktár	140
Központi iroda	80
Telek	50
Összesen	1090

11. táblázat: Ipari park létesítésének becsült költségei

Már elkészült és működő referenciák alapján azért megpróbáltuk megbecsülni az Agrár Logisztikai Központ megépítésének költségeit, ez körülbelül összesen 1090 millió Forint lenne, melyben lenne a hűtőház, pálinkafőzde, feldolgozóüzem, raktár, központi iroda és a telek megvásárlása.

Ennek a pályázatnak a keretében lehetőségük lenne a hiányzó alapinfrastruktúra kiépítésére, az új épületek felhúzására, a szükséges gépezetek

³⁵ Pályázati felhívás – Forrás:

http://www.fvm.gov.hu/doc/upload/200512/1_1_mezogazdasagi_beruhazasok_0512.pdf

beszerzésére. (lásd: 31. számú melléklet). Erre jelenleg is van lehetőség pályázni, vissza nem térítendő támogatás keretében, maximálisan 400 millió Forint értékű támogatást elnyerve, de mint említettük, egyedül befektető segítségével valósulna meg a projekt.

Biotakarmány üzem

Két részre kell osztani a tervezésünket. Egyfelől az üzem felépítésére másfelől az átállási költségekkel kell számolni. A mezőgazdasági gépek beszerzése esetünkben nem képezi a pénzügyi terv részét, hiszen a gazdák rendelkeznek megfelelő eszközökkel.

Az üzem felépítése tekintetében pontos adatokkal nem tudunk szolgálni, hiszen ehhez meg kellene határozni a pontos méretét, a beérkező és feldolgozott termény mennyiségét. Mindezek révén olyan jelenlegi pályázatokat kerestünk, melyek hasonlítanak a mi elképzeléseinkhez.

Az első ilyen beruházás, mely nemcsak az épület építését, de annak technológiai felszerelését is, közút kiépítését is magában foglalja. Ennek a beruházásnak a költsége 182 969 780 Ft.³⁶

A következő projekt esetében egy három hektáron elterülő üzemet kívánnak létrehozni, mely éves szinten 130 millió tonna takarmányt lesz képes előállítani. Egy átlagos, nagy mennyiségben piacra termelő tyúktartó üzem esetében (18.000 tyúk) az állatok etetéséhez évi 800-900 tonna takarmány szükséges³⁷.

A beruházás teljes költsége 1,7 milliárd Ft, melyből az Európai Unió által támogatott rész mértéke 406 millió Ft.³⁸ Az általunk leírt üzem ennél jóval kisebb forgalmat bonyolítana le, főleg a kezdetekben, ennek kapcsán nem szükséges ekkora üzemnek a létrehozása.

A következő beruházás, ami Uniós pénzekből lett megvalósítva a Zalaszentgróti Zala-Celealia takarmányüzeme. Ennek költsége 310 millió Ft volt,

³⁶EMVA Tanácsadó iroda

³⁷Agrárgazdák közössége

³⁸Szentesi Mozaik

melyből 60 millió Ft jelentette a támogatást. Az új üzem kapacitása 10.000 tonna éves szinten.³⁹

A rendelkezésre álló adatok segítségével képesek vagyunk költségszámítást végezni. Ez alapján egy kisebb üzem építési költségeit határozzuk meg 200 millió Forintban.

Turizmus fejlesztése

A turizmus fejlesztése terén, mint írtuk, az infrastruktúra magántőkéből kell kiépülni. Amiben a kistérségek, önkormányzatok segíteni tudnak a turizmus fejlesztése során, a következők: a közlekedés fejlesztése a látványosságok elérhetősége miatt, a helyi lakosok képzésének támogatása, hogy legyen megfelelően képzett munkaerő a turisztikai vállalkozások számára, a vállalkozók nem pénzügyi segítése (pályázatfigyelés, hitelek felkutatása, stb.) és az eddig is megszervezett közösségi programok további szervezése, új rendezvények támogatása, megszervezése. Ezen a téren tehát jelenleg beruházási igény nincsen, az önkormányzatok, kistérségi társulások jelenlegi turizmussal kapcsolatos munkájának továbbfolytatása a fontos.

³⁹Takarmány üzem avatás

Összegzés

Dolgozatunk során alaposan elemeztük a térséget, megvizsgáltuk a gazdaságát, intézményi ellátottságát, történelme alakulását, jelenlegi és lezárt fejlesztési programjait, közlekedési – infrastruktúrális –, és környezetvédelmi helyzetét. Ennek eredményeképpen pontos képet kaphattunk a térség jelenlegi erősségeiről, melyekre építeni kell a jövőben, gyengeségeiről, melyeket mihamarabb orvosolni kell. Meghatároztuk a térség nyújtotta lehetőségeket, melyek kihasználatlanul fekszenek a döntéshozók kezei előtt, és felmértük a veszélyeket, melyek a jövőben komoly problémákat jelenthetnek.

Kutatási módszerül a megkérdezést választottuk. Ennek keretében a kistérségi központok elöljáróival és a két körjegyzőség jegyzőasszonyával beszélgettünk részletesebben a kistérségek, települések helyzetéről, jövőjéről. Nem titkoljuk, hogy az interjú során nem azt hallhattuk, milyen jövedelmező és virágzó a települések helyzete. Ugyanakkor számos alkalommal meggyőződhattunk róla, hogy az elkötelezettség, az emberek bizalma és támogatása segít, hogy a kistérségek számára is legyen kiút. A kistérségek hátrányos helyzetét lépten nyomon észleltük utunk és kutatásunk során, azonban az akarat és a tenni akarás ott jár szorosan mögötte.

A fejlesztési tervünk elkészítését alapos kutatás és felkészülés alapozta meg. Három támpillére van, mely a közlekedés, a történelmi hagyományokkal rendelkező mezőgazdaság, és a vidék természeti értékeinek kihasználása révén, a turizmus fejlesztése.

A fejlesztési tervünk kidolgozása során azon cél lebegett előttünk, hogy ténylegesen segítse a gazdaság fejlődését, munkahelyteremtő hatása legyen, együttműködésen alapuljon, s talán a legfontosabb szempont az volt, hogy reális legyen. Túl sok olyan tervet olvashattunk, amely olyan megoldásokat kínál, ami egy hátrányos helyzetű kistérség számára kivitelezhetetlen. Mi nem kínálunk gyors és egyszerű megoldást. Arra építettünk, ami létezik, amire lehetősége van a kistérségeknek. Arra alapoztunk, hogy azt használjuk ki, amiben a kistérség erős. Említhetnénk a híres gönci barackot és abból készült a termékeket, de itt kell megemlíteni az együttműködést, mely a kistérségekben példás és rendkívül szoros vagy akár a szlovák kapcsolatok fenntartását.

Ezen részben egy pénzügyi tervet is összeállítottunk. Ennek keretében számokkal fejeztük ki, hogyan és milyen források igénybevételével lehet megvalósítani a fejlesztési tervet. Hangsúlyoznunk kell, hogy mindezt a kistérség lehetőségeihez mérten állítottuk fel.

Kutatásunk során egy olyan térséget tártunk fel, mely rengeteg problémával küzd, hátrányos helyzete nem kétséges, megannyi veszély fenyegeti, mely nemcsak az elvándorlásban, a munkanélküliségi ráta növekedésében rejlik, de egy olyan kistérség elvesztésében is, mely történelme során fontos részét képezte az országunknak. Azonban számos lehetőség és kiút áll a kistérségek előtt, melyet rátermett vezetők segítenek útjukon, és azon példás magatartás, mely a települések, kistérségek összefogásában, együttműködésében rejlik, s nem pedig a rivalizálásban.

Felhasznált irodalom

Központi Statisztikai Hivatal kiadvány (2010): Területi statisztikai évkönyv 2010. [CD melléklet], Budapest, KSH kiadó

Abaúj-Hegyköz kistérség tervdokumentum „I.” verzió (2008)

In: http://www.abaujhegykoz.hu/_docs/abauj-hegykoz_kistersegi_tervdokumentum_2008-12-01_v1.pdf, 2012.03.08. 14:01

Encsi kistérség tervdokumentum „I.”verzió módosításai (2009)

In: http://www.encsikisterseg.hu/lhh_hirek/encsi_kistersegi_tervdokumentum.pdf

Letöltés ideje: 2012.03.07. 15:43

Országos Területfejlesztési és területrendezési Információs Rendszer (2012),

Kistérségi Információs Modul

In:

https://teir.vati.hu/rqdist/main?rq_app=kister_info_09&rq_proc=alap&kell_vissza=I&xterkod=3512, 2012.03.02. 11:13

Encsi kistérség weboldala (2010)

In: www.encsikisterseg.hu, 2012. 03.01. 14:15

Encsi kistérség weboldala (2010)

In: http://www.encsikisterseg.hu/telep_foldrajzi_helyzet.html, 2012.02.24. 10:18

Központi Statisztikai Hivatal Miskolci Igazgatósága (2006): A kistérségek társadalmi, gazdasági helyzete Észak Magyarország, 15.p

In: <http://portal.ksh.hu/pls/ksh/docs/hun/xftp/idoszaki/regiok/miskolckisterseg.pdf>

2012.02.24. 9:03

Országos Választási Bizottság (2010): Önkormányzati választások

In: http://www.valasztas.hu/hu/ovb/43/43_0.html, 2012.03.13. 21:48

Süli-Zakar István: In A terület és településfejlesztés alapjai (szerk: Süli-Zakar István)

Budapest-Pécs, Dialóg Campus Kiadó, 2003. 362. oldal

Phare támogatáshoz jutott kis- és Középvállalkozások Észak-Magyarországon, Észak-Alföldön és Dél-Alföldön (2003) In: Falu, város, régió folyóirat, 3 szám 39. p

Regionális vidékfejlesztési politikák (2001) In: Falu, város, régió- folyóirat, 2 .szám 32.-39. p

Sebestyén Attila (2002) Településfejlesztés három emgye határán. In: Falu, város, régió- folyóirat, 6. szám 41. oldal

Abaúj-Hegyközi Többcélú Kistérségi Társulás (2010): LHH nyertesek.

In:

http://www.abaujhegykoz.hu/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=45&Itemid=95, 2012.03.02. 12:19

Encsi kistérség Honlapja (2010): LHH hírek.

In: <http://www.encsikisterseg.hu/LHHhirek.html>, 2012.03.02. 12:11

Központi Statisztikai Hivatal Miskolci Igazgatósága (2006): A kistérségek társadalmi , gazdasági helyzete Észak- Magyarország

In: <http://portal.ksh.hu/pls/ksh/docs/hun/xftp/idoszaki/regiok/miskolckisterseg.pdf>,

2012.02.24. 8:43

Tolnai Világlexikona: Abaúj-Torna vármegye

In: http://www.nagylexikon.info/Aba%C3%BAj-Torna_v%C3%A1rmegye,

2012.02.24. 9:52

Némethi Lajos (2006) Területfejlesztés Borsod-Abaúj-Zemplén megyében (1994 - 2006) In: Comitatus – Önkormányzati szemle XVI. évfolyam 11-12 száma, 99-102. p

Észak-Magyarország Operatív program 2007-2013 (2007)

In: www.nfu.hu/download/1765/EMOP_20070705.pdf, 2012.03.02. 12:56

Észak-Magyarország Operatív program 2007-2013 (2007), 48.oldal

In: www.nfu.hu/download/1765/EMOP_20070705.pdf, 2012.03.02. 13:44

Romhányi Tamás (2006): Torony a Kánya hegyen

In: <http://www.nol.hu/archivum/archiv-387888>, 2012.03.20. 17:28

Magyarország Kormánya (2012): T/6044 törvényjavaslat a Személyszállítási szolgáltatásokról

In: <http://www.parlament.hu/irom39/06044/06044.pdf>, 2012.03.16. 00:01

Integrált Ütemes Menetrend Magyarországon

In: http://itf.hu/index.php?option=com_content&view=article&id=53&Itemid=59,
2012.03.03. 22:17

Borsod-Abaúj-Zemplén megye (2011): Abaúj- Hegyközi Agrárlogisztikai Központ, Hidasnémeti

In: http://www.studiosimple.hu/send/baz/fejlesztési_projektek/agrarlogisztikai-kozpont-es-pirolizis-eromu, 2012.03.18. 13:57

Új Magyarország Fejlesztési Terv: Hűtőház, gyümölcsfeldolgozó és a levédett végtermék minősítési rendszerének kidolgozása, Gönc Város Önkormányzata

In: www.nfu.hu/download/17812/7-Gönc-%20Abaújh-%20Molnár.ppt, 2012.03.18. 11:21

Logsped Logisztika, Szállítmányozás és fuvarozás: Logisztikai szolgáltató központok helyzete Magyarországon

In: <http://www.logsped.hu/lshk.htm>, 2012.03.22. 15:47

Transsped cégcsoport (2007)

In: <http://www.delog.hu/?page=30>, 2012.03.22. 16:12

m70.hu-MTI (2011): Konyha épül a biokertre Hernádszentartáson

In: http://www.m70.hu/hu/cikk/hernadszentandras_biokonyha/, 2012.03.20. 11:05

Az Agrár- és Vidékfejlesztési Operatív Program (AVOP) Irányító Hatóságának pályázati felhívása az Európai terv „A vidék és a mezőgazdaság fejlesztéséért” részprogramja keretében (2006):

In:

http://www.fvm.gov.hu/doc/upload/200512/1_1_mezogazdasagi_beruhazasok_0512.pdf, 2012.03.23. 16:22

EMVA Tanácsadó iroda

In: <http://www.emva.hu/index.php?id=referenciak&lk=3>, 2012.03.22. 16:33

Agrárgazdák közössége: Bio tyúk, aranytojás?

In: <http://www.agroline.hu/hir/bio-tyuk-aranytojas>, 2012.03.22. 17:58

Szentesi Mozaik: Új takarmánykeverő telep alapköletétele

In: <http://www.szentesinfo.hu/mozaik/2011/9/tak.htm>, 2012.03.23. 18:17

Takarmány üzem avatás

In:

<http://www.fvm.hu/main.php?folderID=1867&articleID=4245&ctag=articlelist&iid=1>, 2012.03.22. 19:19

VÁTI Területfejlesztési Igazgatóság (2002):Háttéranyag A Magyarországi

Területfejlesztési Phare Programokról

In:

http://www.google.hu/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CCYQFjAA&url=http%3A%2F%2Fevonon.hu%2Fkulugy%2Fupload%2FM_29%2Fek5%2F15.doc&ei=hJ1vT9SmII_HtAb-psiHAg&usg=AFQjCNFeST9RftlJX6rTt1eA71VGe9NdXQ&sig2=O3Vjr6wSq4EN-7ddeazlVw, 2012.03.04. 20:12

www.viamichelin.com, 2012.03.13. 12:01

www.menetrendek.hu, 2012.03.13. 21:05

Google Maps

In: www.maps.google.com, 2012.03.14. 10:22

Máv start

In: www.elvira.mav-start.hu, 2012.03.10. 16:44

Kosice International Airport (2012)

In: www.airportkosice.sk, 2012.03.08. 11:56

Júniustól a Wizz Air már Debrecenből is repül (2012)

In: http://wizzair.com/about_us/news/?language=HU#wizhu033, 2012.03.09. 22:45

Hernád Völgye és Térsége Szilárdhulladék-kezelési Önkormányzati Társulás –
Társulási megállapodás (2007)

In:

<http://www.google.hu/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&ved=0CDQQFjAC&url=http%3A%2F%2Fwww.encs.hu%2F%3Fmodule%3Dinstitutes%26action%3Dgetfile%26aid%3D1465&ei=57BvT-e7IJHgtQbtr4iqAg&usg=AFQjCNG0-6QoMmUIPbfKrlmbaPrFHg2Vlw&sig2=9UVMakPIc4P9zU4i0PXlag>, 2012.03.01.

15:47

Aggteleki Nemzeti Park

In: <http://anp.nemzetipark.gov.hu>, 2012.02.29. 23:04

2003. évi XXVI: törvény Az országos területrendezési tervről

In: http://www.vati.hu/files/articleUploads/7552/hatalyos_2003_xxvitv.pdf,

20012.02.28. 15:25

Muck Tibor (2012): Példátlan ritkítások a vasúti közlekedésben, költségcsökkentési tervek. In: Heti Világgazdaság, 11. szám

Mellékletek

1. számú melléklet - 2002.évi választások eredményei

TELEPÜLÉS	POLGÁRMESTER	PÁRT
ENCSI KISTÉRSÉG		
ABAÚJALPÁR	ZINGER ZSOLT	FÜGGETLEN
ABAÚJKÉR	PALKÓ JÓZSEF	FÜGGETLEN
ALSÓGAGY	LIPUSZ GYÖRGY	FÜGGETLEN
BAKTAKÉK	DOBOS DÉNES	FÜGGETLEN
BERET	GULYÁS KÁROLY	FÜGGETLEN
BÜTTÖS	GYURCSÓ ANDRÁS	FÜGGETLEN
CSENYÉTE	KÉRI ZOLTÁNNÉ	FÜGGETLEN
CSOBÁD	BUKOVENSZKI ISTVÁN	FÜGGETLEN
DETEK	SZIKORA CSABA	MSZP
ENCS	BRATU LÁSZLÓ	FÜGGETLEN
FÁJ	BRODA LAJOSNÉ	FÜGGETLEN
FANCSAL	VARGA ISTVÁN	FÜGGETLEN
FELSŐGAGY	BOGOLY JÁNOS	FÜGGETLEN
FORRÓ	GERGELY ZSOLT	FIDESZ
FULÓKÉRCES	PECSENYE LÁSZLÓ	FÜGGETLEN
GAGYAPÁTI	RAKACZKI JÓZSEF	FÜGGETLEN
GARADNA	ABKOROVICS LÁSZLÓ	FÜGGETLEN
GIBÁRT	Encs része	
HERNÁDBÚD	DANKÓ SÁNDOR	FÜGGETLEN
HERNÁDPETRI	URBÁN JÁNOS	FÜGGETLEN
HERNÁDSZENTANDRÁS	SZŰCS JÓZSEFNÉ	FÜGGETLEN
HERNÁDVÉCSE	KOVÁCSNÉ OROSZ ZSUZSANNA	FÜGGETLEN
KRASZNOKVAJDA	BUJNÓCZKI SÁNDOR	FÜGGETLEN
LITKA	KARDOS JÓZSEF	FÜGGETLEN
MÉRA	SASVÁRI LÁSZLÓNÉ	FÜGGETLEN
NOVAJIDRÁNY	JÁNOSIK LÁSZLÓ	FÜGGETLEN
PAMLÉNY	ZSARNAI GYULA	FÜGGETLEN
PERE	BÁRTFAI PÁL ISTVÁN	FÜGGETLEN
PERECSE	BERNÁTH JÁNOS	FÜGGETLEN
PUSZTARADVÁNY	K. HORVÁTH GYULA	FÜGGETLEN
SZALASZEND	VERPECZ ISTVÁN	FÜGGETLEN

TELEPÜLÉS	POLGÁRMESTER	PÁRT
ABAÚJ- HEGYKÖZI KISTÉRSÉG		
ABAÚJSZÁNTÓ	SOLTÉSZ ZOLTÁN	FÜGGETLEN
ABAÚJVÁR	CSUHA PÁL	FÜGGETLEN
ARKA	VARANAI LÁSZLÓ	FÜGGETLEN
BASKÓ	HEGEDŰS SZILÁRD	FÜGGETLEN
BOLDOGKŐÚJFALU	OROSZ ZOLTÁN	FÜGGETLEN
BOLDOGKŐVÁRALJA	KÓCZIÁN GYULA	FÜGGETLEN
FONY	IVANCSÓ JÁNOS SÁNDOR	FÜGGETLEN
GÖNC	MOLNÁR JÁNOS	FÜGGETLEN
GÖNCRUSZKA	URBÁN JÓZSEF	FÜGGETLEN
HEJCE	LÉVAI CSABA	FÜGGETLEN
HERNÁDCÉCE	DÉVAI LÁSZLÓ	FÜGGETLEN
HERNÁDSZURDOK	VARGA JÓZSEFNÉ	FÜGGETLEN
HIDASNÉMETI	BECSE CSABA	FÜGGETLEN
KÉKED	WESZELOVSZKY MÁRIUS	FÜGGETLEN
KORLÁT	KOVÁCS MIKLÓSNÉ	FÜGGETLEN
MOGYORÓSKA	HEGEDŰS ZOLTÁN	FÜGGETLEN
PÁNYOK	TÓTH ISTVÁN	FÜGGETLEN
REGÉC	KORMOS ISTVÁN	FÜGGETLEN
SIMA	TAKÁCS VINCÉNÉ	FÜGGETLEN
TELKIBÁNYA	MESTER LÁSZLÓNÉ	FÜGGETLEN
TORNYOSNÉMETI	BORTNYÁK NÁNDOR	FÜGGETLEN
VILMÁNY	MONDREÁNNÉ LENGYEL MÁRIA	MSZP

VIZSOLY	BIHI MIKLÓS	FÜGGETLEN
ZSUJTA	ERDŐDI JÓZSEF	FÜGGETLEN

A 2002. évi Encsi és Abaúj-Hegyközi kistérség településeinek önkormányzati

választások eredménye saját szerkesztés

Forrás: Országos Választási Bizottság

2. számú melléklet - 2006. évi választások eredményei

TELEPÜLÉS	POLGÁRMESTER	PÁRT
ENCSI KISTÉRSÉG		
ABAÚJALPÁR	ZINGER ZSOLT	FÜGGETLEN
ABAÚJKÉR	PALKÓ JÓZSEF	FÜGGETLEN
ALSÓGAGY	TAKÁCS LÁSZLÓ*	MSZP *
BAKTAKÉK	DOBOS DÉNES	FÜGGETLEN
BERET	GULYÁS KÁROLY	FÜGGETLEN
BÜTTÖS	GYURCSÓ ANDRÁS	FIDESZ *
CSENYÉTE	KÉRI ZOLTÁNNÉ	Mszp *
CSOBÁD	BUKOVENSZKI ISTVÁN	FÜGGETLEN
DETEK	SZIKORA CSABA	MSZP
ENCS	BRATU LÁSZLÓ	FÜGGETLEN
FÁJ	BRODA LAJOSNÉ	FÜGGETLEN
FANCSAL	VARGA ISTVÁN	FÜGGETLEN
FELSŐGAGY	BOGOLY JÁNOS	FÜGGETLEN
FORRÓ	GERGELY ZSOLT	FIDESZ-KDNP
FULÓKÉRC	ZOLTAI LÁSZLÓ*	FÜGGETLEN
GAGYAPÁTI	RAKACZKI JÓZSEF	FÜGGETLEN
GARADNA	ABKOROVICS LÁSZLÓ	FÜGGETLEN
GIBÁRT	MATKOVICS LAJOS*	FÜGGETLEN*
HERNÁDBÚD	DANKÓ SÁNDOR	FÜGGETLEN
HERNÁDPETRI	URBÁN JÁNOS	FÜGGETLEN
HERNÁDSZENTANDRÁS	ÜVEGES GÁBOR*	FÜGGETLEN
HERNÁDVÉCSE	KOVÁCSNÉ OROSZ ZSUZSANNA	FÜGGETLEN
KRASZNOKVAJDA	BUJNÓCZKI SÁNDOR	MSZP*
LITKA	KARDOS JÓZSEF	FÜGGETLEN

MÉRA	HORVÁTH LÁSZLÓ*	FÜGGETLEN
NOVAJIDRÁNY	SÜVEGESNÉ SARLAY ZSUZSANNA*	FÜGGETLEN
PAMLÉNY	ZSARNAI GYULA	FÜGGETLEN
PERE	BÁRTFAI PÁL ISTVÁN	FÜGGETLEN
PERECSE	ARADINÉ GARAI ERIKA*	FIDESZ *
PUSZTARADVÁNY	TOMKÓ SÁNDOR*	FÜGGETLEN
SZALASZEND	VERPECZ ISTVÁN	FÜGGETLEN

A 2006. évi Encsi kistérség településeinek önkormányzati választások eredménye
saját szerkesztés

Forrás: Országos Választási Bizottság

TELEPÜLÉS	POLGÁRMESTER	PÁRT
ABAÚJ- HEGYKÖZI KISTÉRSÉG		
ABAÚJSZÁNTÓ	MADÁR GYÖRGY*	FÜGGETLEN
ABAÚJVÁR	CSUHA PÁL	FÜGGETLEN
ARKA	VARANAI LÁSZLÓ	FÜGGETLEN
BASKÓ	HEGEDŰS SZILÁRD	FÜGGETLEN
BOLDOGKŐÚJFALU	OROSZ ZOLTÁN	FÜGGETLEN
BOLDOGKŐVÁRALJA	ZAVODNI FERENC*	FIDESZ-KDNP*
FONY	IVANCSÓ JÁNOS SÁNDOR	FÜGGETLEN
GÖNC	MOLNÁR JÁNOS	FIDESZ-KDNP*
GÖNCRUSZKA	URBÁN JÓZSEF	FÜGGETLEN
HEJCE	ROHÁLY GÉZA*	FÜGGETLEN
HERNÁDCÉCE	POLYEFKÓ ISTVÁN*	FIDESZ*
HERNÁDSZURDOK	VARGA JÓZSEFNÉ	FÜGGETLEN
HIDASNÉMETI	BECSE CSABA	FÜGGETLEN
KÉKED	HUNKÁR SÁNDOR LÁSZLÓ*	FÜGGETLEN

KORLÁT	TAKÁCS PÉTER GYÖRGY*	FIDESZ-KDNP*
MOGYORÓSKA	HEGEDŰS ZOLTÁN	FÜGGETLEN
PÁNYOK	TÓTH ISTVÁN	FÜGGETLEN
REGÉC	KORMOS ISTVÁN	FÜGGETLEN
SIMA	TAKÁCS VINCÉNÉ	FÜGGETLEN
TELKIBÁNYA	MESTER LÁSZLÓNÉ	FÜGGETLEN
TORNYOSNÉMETI	BORTNYÁK NÁNDOR	FÜGGETLEN
VILMÁNY	MONDREÁNNÉ LENGYEL MÁRIA	MSZP
VIZSOLY	BIHI MIKLÓS	FÜGGETLEN
ZSUJTA	ERDŐDI JÓZSEF	FÜGGETLEN

A 2006. évi Abaúj-Hegyközi kistérség településeinek önkormányzati választások
eredménye saját szerkesztés

Forrás: Országos Választási Bizottság

3. számú melléklet - 2010. évi választások eredményei

TELEPÜLÉS	POLGÁRMESTER	PÁRT
ABAÚJ- HEGYKÖZI KISTÉRSÉG		
ABAÚJSZÁNTÓ	MADÁR GYÖRGY	FÜGGETLEN
ABAÚJVÁR	CSUHA PÁL	FÜGGETLEN
ARKA	VARANAI LÁSZLÓ	FÜGGETLEN
BASKÓ	HEGEDŰS SZILÁRD	FÜGGETLEN
BOLDOGKŐÚJFALU	OROSZ ZOLTÁN	FÜGGETLEN
BOLDOGKŐVÁRALJA	KÓCZIÁN GYULA*	FÜGGETLEN*
FONY	IVANCsó JÁNOS SÁNDOR	FÜGGETLEN
GÖNC	BÁNSZKYNÉ SZEPESI ÉVA*	FÜGGETLEN*

GÖNCRUSZKA	URBÁN JÓZSEF	FÜGGETLEN
HEJCE	ROHÁLY GÉZA	FÜGGETLEN
HERNÁDCÉCE	CSATÓ ISTVÁN*	FÜGGETLEN*
HERNÁDSZURDOK	VARGA JÓZSEFNÉ	FÜGGETLEN
HIDASNÉMETI	BECSE CSABA	FÜGGETLEN
KÉKED	HUNKÁR SÁNDOR LÁSZLÓ	FÜGGETLEN
KORLÁT	KOVÁCS MIKLÓSNÉ*	FÜGGETLEN*
MOGYORÓSKA	HEGEDŰS ZOLTÁN	FÜGGETLEN
PÁNYOK	KIS ERZSÉBET*	FÜGGETLEN
REGÉC	KORMOS ISTVÁN	FÜGGETLEN
SIMA	TAKÁCS VINCÉNÉ	FÜGGETLEN
TELKIBÁNYA	MESTER LÁSZLÓNÉ	FÜGGETLEN
TORNYOSNÉMETI	BORTNYÁK NÁNDOR	FÜGGETLEN
VILMÁNY	MELEGH KÁROLY*	FÜGGETLEN*
VIZSOLY	BIHI MIKLÓS	FÜGGETLEN
ZSUJTA	KONCSOL JÓZSEF SÁNDOR*	FÜGGETLEN

A 2010. évi Abaúj-Hegyközi kistérség településeinek önkormányzati választások
eredménye saját szerkesztés

Forrás: Országos Választási Bizottság

TELEPÜLÉS	POLGÁRMESTER	PÁRT
ENCSI KISTÉRSÉG		
ABAÚJALPÁR	ZINGER ZSOLT	FÜGGETLEN
ABAÚJKÉR	PALKÓ JÓZSEF	FÜGGETLEN
ALSÓGAGY	TAKÁCS LÁSZLÓ	MSZP
BAKTAKÉK	SOLTÉSZ JÁNOS*	FÜGGETLEN
BERET	GULYÁS KÁROLY	FÜGGETLEN

BÜTTÖS	GYURCSÓ ANDRÁS	FIDESZ
CSENYÉTE	KÉRI ZOLTÁNNÉ	Mszp
CSOBÁD	BUKOVENSZKI ISTVÁN	FÜGGETLEN
DETEK	DR. VISZLAI BÉLA SÁNDOR*	FÜGGETLEN*
ENCS	BRATU LÁSZLÓ	FÜGGETLEN
FÁJ	DÁVID JÓZSEF*	FÜGGETLEN
FANCSAL	VARGA ISTVÁN	FÜGGETLEN
FELSŐGAGY	BOGOLY JÁNOS	FÜGGETLEN
FORRÓ	RAKACZKI ZOLTÁN*	FÜGGETLEN*
FULÓKÉRC	PECSENYE LÁSZLÓ*	FÜGGETLEN
GAGYAPÁTI	AFONYI LÁSZLÓ*	FÜGGETLEN
GARADNA	PAULÓ TIBORNÉ*	FÜGGETLEN
GIBÁRT	MATKOVICS LAJOS	FÜGGETLEN
HERNÁDBÚD	TAKÁCS LÁSZLÓ*	FÜGGETLEN
HERNÁDPETRI	URBÁN JÁNOS	FÜGGETLEN
HERNÁDSZENTANDRÁS	ÜVEGES GÁBOR	FÜGGETLEN
HERNÁDVÉCSE	KOVÁCSNÉ OROSZ ZSUZSANNA	FÜGGETLEN
KRASZNOKVAJDA	CSIZMADIA KÁROLY SÁNDOR*	FIDESZ-KDNP*
LITKA	KARDOS ENDRE*	FÜGGETLEN
MÉRA	TÍMÁR HERBERT*	FÜGGETLEN
NOVAJIDRÁNY	SÜVEGESNÉ SARLAY ZSUZSANNA	FÜGGETLEN
PAMLÉNY	ZSARNAI GYULA	FÜGGETLEN
PERE	BLASKÓ ISTVÁN*	FÜGGETLEN
PERECSE	ARADINÉ GARAI ERIKA	FIDESZ-KDNP
PUSZTARADVÁNY	TOMKÓ SÁNDOR	FÜGGETLEN
SZALASZEND	VERPECZ ISTVÁN	FÜGGETLEN

A 2010. évi Encsi kistérség településeinek önkormányzati választások eredménye
saját szerkesztés

Forrás: Országos Választási Bizottság

4. számú melléklet – Phare-támogatáshoz jutott kis-és középvállalkozások a kistérségekben

Település	Pályázó	Pályázat	Támogatás (Eur)
Encs	Eudora Kft.	Magas műszaki színvonalú betontermékek előállítása	164 897
Abaújszántó	Hegedüs Szilárdné	A fakitermeléstől a bútorgyártásig	76 789
Abaújszántó	Aba Rt.	Minőségi húsipari termékek előállítása	157 200

Phare-támogatáshoz jutott kis-és középvállalkozások a kistérségekben

Forrás: Phare támogatáshoz jutott kis- és középvállalkozások Észak-Magyarországon, Észak-Alföldön és Dél-Alföldön

5. számú melléklet - Vidékfejlesztési Célelőirányzatra beadott támogatást elnyert pályázók és pályázatok listája

Abaúj- Hegyközi kistérség

Év	Település	Pályázó	Pályázat címe	Összköltség (eFT)	Támogatás összege (eFT)
2001	Abaújszántó	Abaújszántó Község Önkormányzata	Kistérségi piac, elárusító pavilon fejlesztése	17,238	8,619
2001	Arka	Arka Község Önkormányzata	Emlékmű-park felújítása, átalakítása	3,494	2,000
2001	Gönc	Papp Miklós	Kovácsműhely eszközellátásának fejlesztése	1,677	838
2001	Hejce	Vécsi Jánosné	Falusi	3,697	2,033

			vendéglátás feltételeinek javítása		
2001	Hejce	Alapítvány az Iskoláért	ifjúsági tábor átalakítása, bővítése	10,029	5,000
2001	Hejce	Rohály Géza	falusi szálláshely szolgáltatás- bővítése	4,014	2,007
2001	Telkibánya	Hernádvölgyi építőipari kereskedelmi szolgáltató bt.	Komplex falufejlesztési program	39,970	15,000
2002	Abaújszántó	Abaújszántó Község Önkormányzata	Mezőgazdasági utak fejlesztése	26 094	19 571
2002	Abaújszántó	Bittó Mariann	falusi szálláshely korszerűsítése	7 244	3 984
2002	Arka	Pleszkó Józsefné	Működő szálláshely fűtőkorszerűsítés	2 193	1 096
2002	Baskó	Takács Attiláné	Falusi szálláshely korszerűsítése	3 400	1 870
2002	Boldogkőújfalu	Boldogkőújfalu Község Önkormányzata	Boldogkőújfalu többfunkciós közösségi ház	29 845	19 845
2002	Boldogkőváralja	Boldogkőváralja Község Önkormányzata	Mezőgazdasági út létesítése	25 533	19 149
2002	Boldogkőváralja	Boldogkőváralja Község Önkormányzata	Faluház korszerűsítése	6 021	4 515
2002	Göncruszka	Göncruszka	Római Katolikus	4 416	3 312

		Római Katolikus egyházközség	Templom homlokzat felújítása		
2002	Hejce	Hejce Község Önkormányzata	Utcakép fejlesztése és főtér kialakítása	16 536	12 402
2002	Hejce	Kormos Péter Pál	Falusi vendéglátás feltételeinek javítása	3 906	2 146
2002	Mogyoróska	CORYLUS Várhegy Bt.	Várhegy alkotóház	7 772	5 052

Vidékfejlesztési Céllelőirányzatra beadott támogatást elnyert pályázók és pályázatok
listája az Abaúj-Hegyközi kistérség esetében
Regionális vidékfejlesztési politikák

Encsi - kistérség

Év	Település	Pályázó	Pályázat	Össz- költség (eFT)	Támogatás összege (eFT)
2001	Hernádpetri	Urbán János	Magyar Szürke szarvasmarha beszerzése	5,535	3,044
2001	Krasznokvajda	Krasznokvajda Községi Önkormányzat	Közösségi ház kialakítása	21,940	16,454
2001	Szalaszend	Szalaszend Községi Önkormányzat	Közösségi épület megvalósítása	7,542	5,656
2002	Abaújalpár	Ács Károly	Erdei szálláshely bővítése, fejlesztése	4 883	2 440
2002	Abaújkér	ABA Plusz Kft.	Bioterménytároló	21 600	10 000

2002	Encs	Burkus Balázs	Táj és környezetkímélő tevékenység a Csereháton	13 477	5 443
2002	Hernádvécse	Rozmán Imréné	Falusi vendégfogadó korszerűsítése	10 661	4 000
2002	Méra	Méra Önkormányzat	Méra Kultúrház külső felújítása	2 803	2 102

Vidékfejlesztési Célelőirányzatra beadott támogatást elnyert pályázók és pályázatok listája azEncsi kistérség esetében
Regionális vidékfejlesztési politikák

6. számú melléklet –LHH program nyertes pályázatai

Abaúj- Hegyközi kistérség

Pályázó	Kedvezményezett	Operatív program	Támogatás összeg (mFT)
A Fonyi Körjegyzőség épületének felújítása, bővítése	Fony Község Önkormányzat	ÉMOP 3.1.3/B-09	22, 950
Művelődési Ház kialakítása Hejcéen	Hejce Község Önkormányzat	ÉMOP 3.1.3/B-09	23,000
A Polgármesteri Hivatal épületének felújítása és bővítése Mogyoróskán	Mogyoróska Község Önkormányzat	ÉMOP 3.1.3/B-09	20, 646 250
Sima község 9 és 44 hrsz-ú utcák útburkolat megerősítés és csapadékvíz elvezetés	Sima Község Önkormányzat	ÉMOP 3.1.3/B-09	10,000

Abaúji Szervezetfejlesztési és Innovációs Központ az Abaúj-Hegyközi kistérségben	Abaújrakezdés Közhasznú Egyesület	TÁMOP 5.1.1-09/5	28 457 861
Ilosvai Selymes Péter Általános Iskola és Alapfokú Művészetoktatási Intézmény informatikai eszközfejlesztése	Abaújszántó Város Önkormányzata	TIOP 1.2.5- 09/1	30,000
Informatikai fejlesztés a Boldogkőváralja-Boldogkőújfalu-Arka intézményfenntartó társulás közoktatási intézményeiben	Boldogkőváralja Község Önkormányzata	TIOP 1.2.5- 09/1	7,000
Sajátos nevelési igényű tanulók oktatását támogató informatikai eszközök beszerzése a gönci Károlyi Gáspár Általános Iskola és Óvodában	Gönc Város Önkormányzata	TIOP 1.2.5- 09/1	24,000
Gönc város könyvtári szolgáltatásainak fejlesztése, az Abaúj-Hegyközi kistérségben	Gönc Város Önkormányzata	TIOP 1.2.5- 09/1	45, 498 273
Rákóczi Zsigmond Általános Iskola és Napközi Otthonos ÓvodaKompetenciafejlesztés a hálózat segítségével a vizsolyi Rákóczi Zsigmond	Vizsoly Község Önkormányzata	TIOP 1.2.5- 09/1	14, 036 144

Abaúj-Hegyközi kistérség településeinek LHH nyertesei 2010. Május –

Forrás:Abaúj-Hegyköz kistérség tervdokumentum „I.” verzió

Encsi – kistérség

Pályázó	Kedvezményezett	Operatív program	Összeg (mFT)	Státusz
Encs Város polgármesteri Hivatal felújítása, szolgáltatási funkciók bővítése piacfelújítás	Encs város Önkormányzat	ÉMOP 3.1.2/D	296,9	Megkezdve
Szalaszend- Garadna- Novajidrány szennyvízhálózat	Szalaszend Önkormányzat	ÉMOP 3.2.1/A	500,0	Támogatás nyert, szerződés kötés zajlik. Novajirány megkötött Tám.szrz.-el rendelkezik, Garadna nem adta be a pályázatot
Detek-Beret- Baktakék- Felsőgagy szennyvízhálózat	Baktakék község Önkormányzat	ÉMOP 3.2.1/A	300,0	Támogatást nyertek. Felsőgagy tévedésből került a címbe, a pályázat nem

				tartalmazza.
Szalaszend orvosi rendelő felújítása és belső korszerűsítése	Szalaszend község Önkormányzat	ÉMOP 4.1.1/C	30,0	Támogatást nyert.
Az óvodai nevelés és alapfokú oktatás feltételeinek korszerűsítése Ináncon	Ináncs község Önkormányzat	ÉMOP 4.3.1/B	240,0	Pályáztatás alatt
A krasznokvajdai Béres F. Általános Iskola felújítás,	Krasznokvajda község Önkormányzat	ÉMOP 4.3.1/B	160,0	Pályázat újra benyújtásra került
Óvodaépület felújítása és tetőcseréje, Pere	Pere község Önkormányzat	ÉMOP 4.3.1/B	20,0	Benyújtás alatt
Humán erőforrás fejlesztése, bővítése (Esély a tanuláshoz, esély a szakma- szerzéshez, esély a jobb élethez komplex program része)	Encsi Többcélú Kistérségi Társulás	TÁMOP 3.	100,0	Bírálat alatt
Tanoda program beindítása (Esély a tanuláshoz, esély a szakma- szerzéshez, esély a jobb élethez komplex program része)	Encsi Többcélú Kistérségi Társulás	TÁMOP 3.	80,0	Bírálat alatt

Óvodai integráció feltétel rendszerének megteremtése, Encsi kistérség (Esély a tanuláshoz, esély a szakmaszerzéshez, esély a jobb élethez komplex program része)	Encsi Többcélú Kistérségi Társulás	TÁMOP 3.	50,0	Bírálat alatt
Térségi biogazdálkodó szervezet beindítása Hernádszentandrás központtal	Hernádszentandrás Község Önkormányzat	TÁMOP 5.	30,0	Megvalósítás alatt
Encsi kistérség 5 mikrotérségében a minőségi nevelés és oktatás feltételeinek megteremtése a modern digitális és interaktív táblák beszerzésével	Encsi Többcélú Kistérségi Társulás	TIOP 1.	150,0	Megvalósítás alatt
Baktakék Község Óvodájának csoportbővítéssel egybekötött felújítása	Baktakék község Önkormányzata	ÉMOP 4.3.1/B	100,0	Megvalósítás alatt
Előzetesen jóváhagyott projektek összesen (mFT)			2516,9	

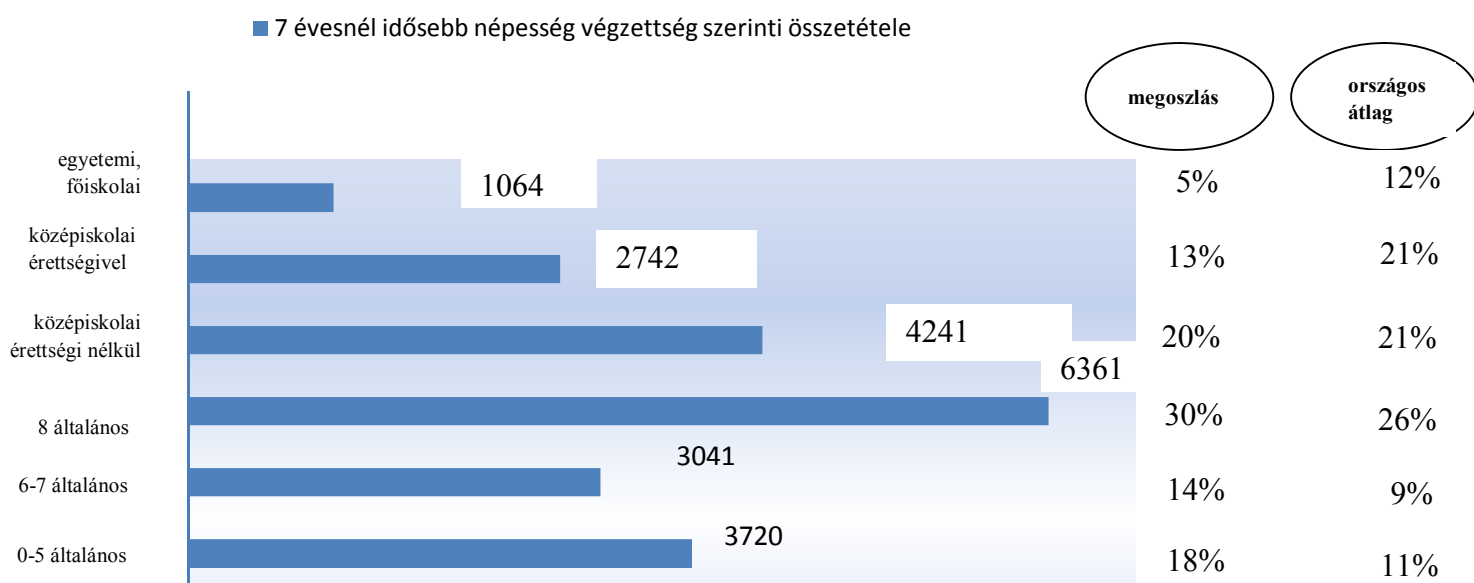
Az Encsi-kistérség LHH projektjeinek aktuális állása, saját szerkesztés

Forrás: Encsi kistérség tervdokumentum „I.”verzió módosításai

Kis,- és középvállalkozások - Gazdaságfejlesztés

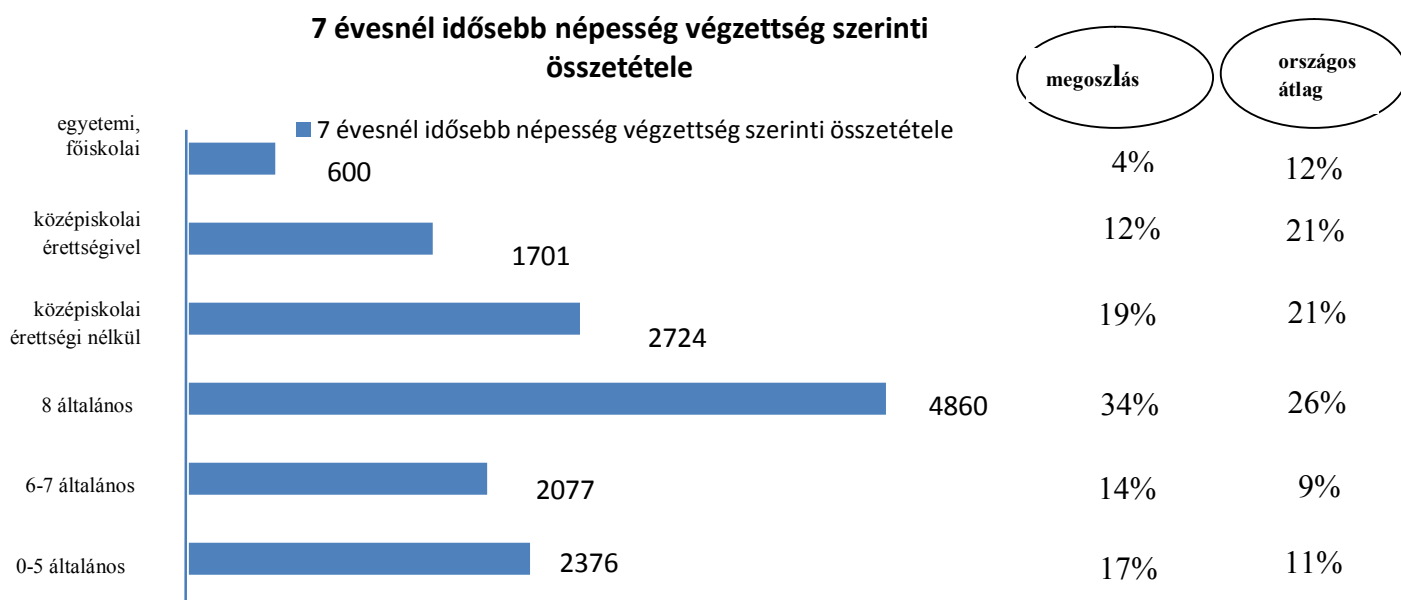
Település	Kedvezményezett	Operatív program	Támogatás (mFT)	Státusz
Encs	Eudóra Kft.	ÉMOP 1.1.1/G	20,9	Megvalósítás alatt
Encs	Polgári Építőipari, Szolgáltató és Kereskedelmi Kft.	ÉMOP 1.1.1/G	21,0	Megvalósítás alatt
Encs	Zsiga Zoltán egyéni vállalkozó	ÉMOP 1.1.1/G	21,0	Megvalósítás alatt
Forró	ABAÉPKER,	ÉMOP 1.1.1/G	13,8	Megvalósítás alatt
Forró	Autós Bázis	ÉMOP 1.1.1/G	18,8	Megvalósítás alatt
Szalaszend	EDUKO 2000 Kft.	ÉMOP 1.1.1/G	47,0	Megvalósítás alatt
Kisléptékű településfejlesztés 3.1.3/B		ÉMOP	140,0	
Előzetesen jóváhagyott forrás mindösszesen (MFT)			2999,5	

7. számú melléklet-Encs kistérség népesség összetétele végzettség alapján



KSH adatok (2010) és NFÜ LHH adatbázis (0905) alapján saját szerkesztés

8. számú melléklet-Abaúj-Hegyköz kistérség népesség összetétele végzettség alapján



KSH adatok (2010) és NFÜ LHH adatbázis (0905) alapján saját szerkesztés

9.számú melléklet- Encs kistérség óvoda és általános iskolai ellátottsága településenként tanulók száma szerint

	óvodás gyermekek	általános iskolai tanulók
Abaújalpár	–	–
Abaújkér	29	114
Alsógagy	–	–
Baktakék	60	197
Beret	–	–
Büttös	–	–
Csenyéte	56	58
Csobád	20	18
Detek	–	–
Encs	273	1 252
Fáj	–	43
Fancsal	12	–
Felsőgagy	–	–
Forró	109	245
Fülökércs	30	33
Gagyapáti	–	–
Garadna	–	20
Gibárt	13	–
Hernádbúd	–	–
Hernádpetri	–	–
Hernádszentandrás	14	–
Hernádvécse	83	198
Ináncs	55	216
Kány	–	–
Keresztéte	–	–
Krasznokvajda	33	109
Litka	–	–
Méra	63	175
Novajdrány	81	181
Pamlény	–	–
Pere	22	–
Perecse	–	–
Pusztaradvány	–	–
Szalaszend	51	180
Szászfá	–	–
Szemere	48	111
Összesen	1 052	3150

KSH adatok (2010) alapján saját szerkesztés

10. számú melléklet - Abaúj-Hegyköz óvoda és általános iskolai ellátottsága településenként tanulók száma szerint

	óvodás gyermek	általános iskolai tanuló
Abaújszántó	121	392
Gönc	91	261
Abaújvár	–	–
Arka	–	–
Baskó	–	–
Boldogkőújfalu	46	–
Boldogkőváralja	35	189
Fony	26	19
Göncruszka	33	–
Hejce	–	–
Hernádcéce	–	–
Hernádszurdok	–	–
Hidasnémeti	54	230
Kéked	–	–
Korlát	–	–
Mogyoróska	–	–
Pányok	–	–
Regéc	–	–
Sima	–	–
Telkibánya	24	72
Tornynosnémeti	17	–
Vilmány	89	211
Vizsoly	69	163
Zsujta	–	–
Összesen	605	1 537

KSH adatok (2010) alapján saját szerkesztés

11. számú melléklet - Abaúj-Hegyköz kistérség élelmiszer üzlet ellátottsága

	kiskereskedelmi és járműüzlet	ebből élelmiszerüzlet és áruház összesen
Abaújszántó	46	13
Gönc	21	10
Abaújvár	3	3
Arka	–	–
Baskó	3	2
Boldogkőújfalu	3	2
Boldogkőváralja	10	7
Fony	3	3
Göncruszka	4	4
Hejce	1	1
Hernádcéce	1	1
Hernádszurdok	2	2
Hidasnémeti	12	6
Kéked	2	2
Korlát	2	2
Mogyoróska	–	–
Pányok	–	–
Regéc	1	1
Sima	–	–
Telkibánya	9	6
Tornyosnémeti	4	3
Vilmány	12	10
Vizsoly	7	6
Zsujta	1	1

KSH (2009) adatok alapján saját szerkesztés

12.számú melléklet - Encs kistérség élelmiszer üzlet ellátottsága

	kiskereskedelmi és járműüzlet	ebből élelmiszerüzlet és áruház összesen
Abaújalpár	–	–
Abaújkér	8	5
Alsógagy	–	–
Baktakék	5	4
Beret	1	1
Büttös	3	3
Csenyéte	2	2
Csobád	2	1
Detek	2	2
Encs	143	32
Fáj	2	2
Fancsal	1	1
Felsőgagy	1	1
Forró	27	10
Fulókércs	2	1
Gagyapáti	–	–
Garadna	4	2
Gibárt	1	1
Hernádbúd	1	1
Hernádpetri	1	1
Hernádszentandrás	2	2
Hernádvécse	2	2
Ináncs	10	4
Kány	–	–
Keresztéte	–	–
Krasznokvajda	5	3
Litka	–	–
Méra	14	7
Novajidrány	16	8
Pamlény	2	2
Pere	3	2
Perecse	–	–
Pusztaradvány	1	1
Szalaszend	10	6
Szászfa	1	1
Szemere	4	3

KSH (2009) adatok alapján saját szerkesztés

13. számú melléklet - Abaúj-Hegyköz kistérség gyógyszerár és orvosi ellátottsága településenként

	gyógyszertár	házi orvos és gyermekorvos
Abaújszántó	1	–
Gönc	1	2
Abaújvár	–	1
Arka	–	–
Baskó	–	–
Boldogkőújfalu	–	–
Boldogkőváralja	–	1
Fony	–	–
Göncruszka	–	–
Hejce	–	–
Hernádcéce	–	–
Hernádszurdok	–	–
Hidasnémeti	–	1
Kéked	–	–
Korlát	–	–
Mogyoróska	–	–
Pányok	–	–
Regéc	–	–
Sima	–	–
Telkibánya	–	–
Tornyosnémeti	–	–
Vilmány	–	1
Vizsoly	1	–
Zsujta	–	–

KSH adatok (2009) alapján saját szerkesztés

14.számú melléklet - Encs kistérség gyógyszerár és orvosi ellátottsága településenként

	gyógyszertár	házi orvos és házi gyermekorvos
Abaújalpár	–	–
Abaújkér	–	–
Alsógagy	–	–
Baktakék	–	1
Beret	–	–
Büttös	–	–
Csenyété	–	–
Csobád	–	–
Detek	–	–
Encs	3	6
Fáj	–	–
Fancsal	–	–
Felsőgagy	–	–
Forró	1	1
Fulókércs	–	–
Gagyapáti	–	–
Garadna	1	1
Gibárt	–	–
Hernádbúd	–	–
Hernádpetri	–	–
Hernádszentandrás	–	–
Hernádvécse	–	–
Ináncs	–	1
Kány	–	–
Keresztéte	–	–
Krasznokvajda	1	1
Litka	–	–
Méra	–	1
Novajidrány	–	–
Pamlény	–	–
Pere	–	–
Perecse	–	–
Pusztaradvány	–	–
Szalaszend	–	1
Szászfa	–	–
Szemere	–	–

KSH adatok (2009) alapján saját szerkesztés

15.számú melléklet - Abaúj-Hegyköz kistérség településein élők szociális étkeztetésben és rendszeres szociális segélyben részesülők száma

	szociális étkeztetésben részvevők	rendszeres szociális segélyben részesítettek száma
Abaújszántó	66	41,1
Gönc	84	9,1
Abaújvár	30	4,9
Arka	3	–
Baskó	25	0,1
Boldogkőújfalu	14	3,6
Boldogkőváralja	16	5,1
Fony	30	1,0
Göncruszka	39	7,5
Hejce	2	3,0
Hernádcéce	–	4,2
Hernádszurdok	14	9,0
Hidasnémeti	39	22,0
Kéked	30	2,0
Korlát	–	4,4
Mogyoróska	13	–
Pányok	19	1,0
Regéc	9	–
Sima	–	–
Telkibánya	48	7,6
Tornyosnémeti	71	6,2
Vilmány	5	22,7
Vizsoly	41	9,5
Zsujta	24	3,4

KSH adatok (2009) alapján saját szerkesztés

16.számú melléklet - Encs kistérség településein élők szociális étkeztetésben és rendszeres szociális segélyben részesülők száma

	szociális étkeztetésben részesülők	rendszeres szociális segélyben részesítettek átlagos száma
Abaújalpár	–	2,0
Abaújkér	54	8,3
Alsógagy	4	2,0
Baktakék	45	4,0
Beret	10	2,0
Büttös	8	1,0
Csenyéte	19	25,0
Csobád	23	7,3
Detek	10	5,0
Encs	100	35,0
Fáj	4	26,5
Fancsal	17	–
Felsőagy	9	3,5
Forró	34	8,9
Fulókércs	12	5,4
Gagyapáti	–	–
Garadna	13	2,3
Gibárt	32	1,0
Hernádbúd	–	2,4
Hernádpetri	12	5,0
Hernádszentandrás	15	27,1
Hernádvécse	15	9,0
Ináncs	40	10,0
Kány	7	–
Keresztéte	6	0,6
Krasznokvajda	27	4,2
Litka	9	–
Méra	89	43,8
Novajdrány	31	4,0
Pamlény	–	0,3
Pere	–	3,7
Perecse	–	0,3
Pusztaradvány	2	1,0
Szalaszend	36	6,3
Szászfa	–	3,9
Szemere	8	2,0

KSH adatok (2009) alapján saját szerkesztés

17.számú melléklet- Encsi kistérség foglalkoztatási megoszlása szektoronként

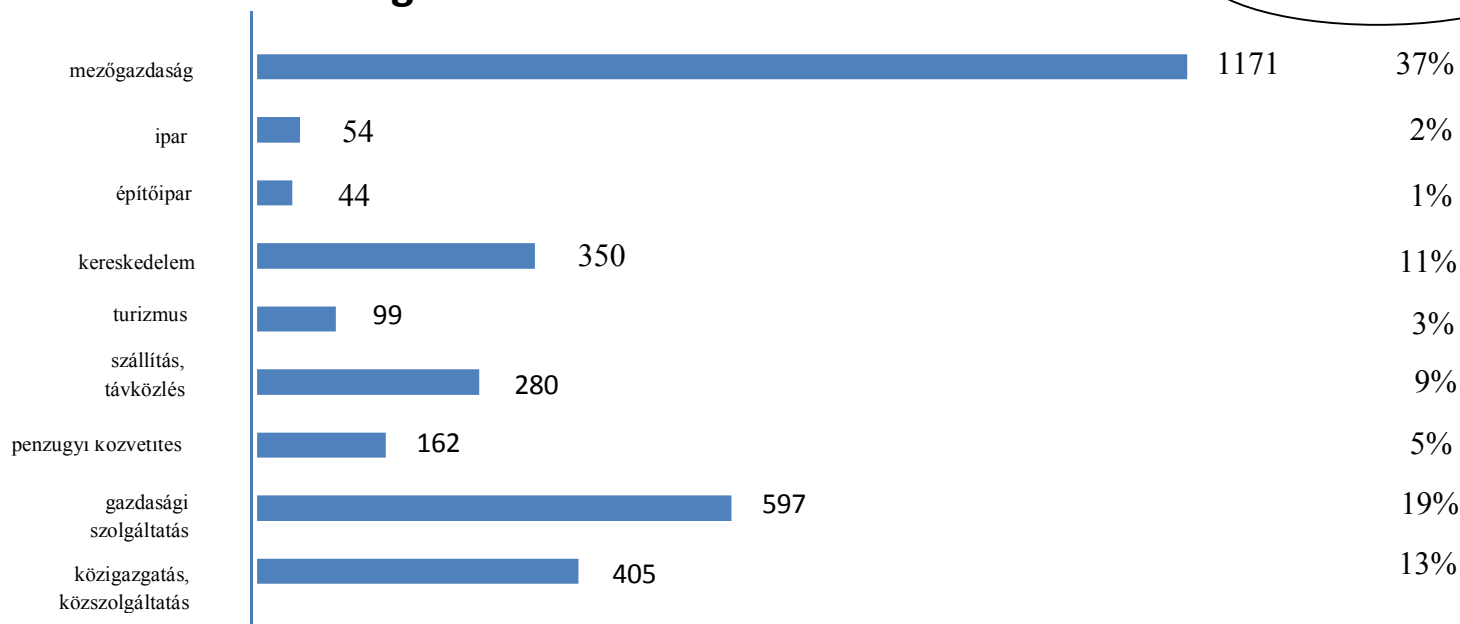


NFÜ LHH adatbázis (0905) alapján saját szerkesztés

18.számú melléklet- Abaúj-Hegyközi kistérség foglalkoztatási megoszlása szektoronként

foglalkoztatottak száma szektoronként

szektorok
részesedése



NFÜ LHH adatbázis (0905) alapján saját szerkesztés

19.számú melléklet - Abaúj-Hegyköz kistérség vállalkozások száma

regisztrált vállalkozás	korlátolt felelősségű társaság	betéti társaság	egyéni vállalkozás
1902	202	109	1549

NFÜ adatok alapján saját szerkesztés

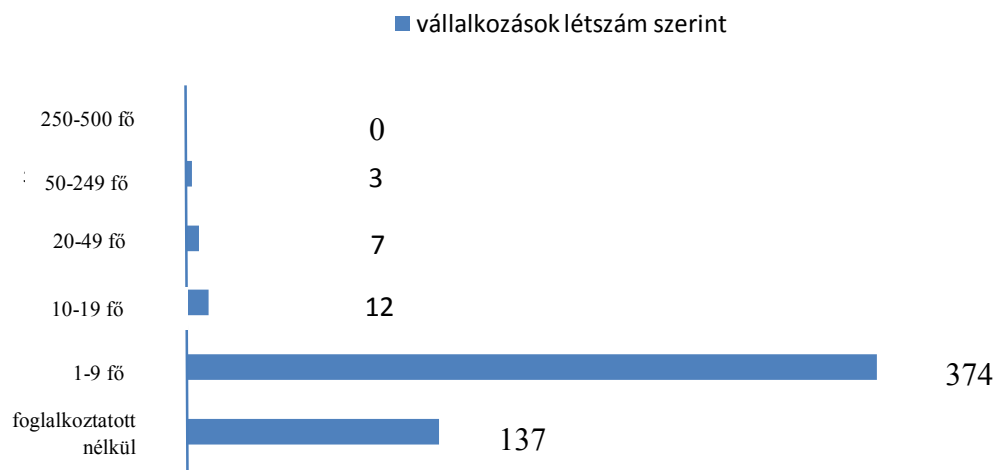
20.számú melléklet - Encs kistérség vállalkozások száma

regisztrált vállalkozás	korlátolt felelősségű társaság	betéti társaság	egyéni vállalkozás
2372	242	150	1939

NFÜ adatok alapján saját szerkesztés

21. számú melléklet- Abaúj-Hegyközi kistérség vállalkozások foglalkoztatottak száma szerint

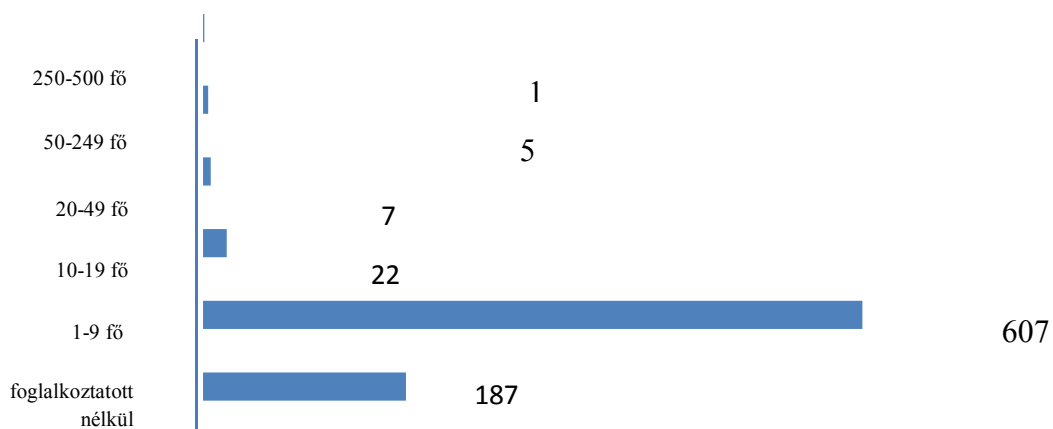
vállalkozások létszám szerint



NFÜ LHH adatbázis (0905) alapján saját ábra

22. számú melléklet- Encsi kistérség vállalkozások foglalkoztatottság szerint

vállalkozások létszám szerint



NFÜ LHH adatbázis (0905) alapján saját ábra

23. számú melléklet- Abaúj-Hegyköz kistérség működő vállalkozásainak megoszlása szektoronként



LHH adatbázis (0905) alapján saját ábra

24. számú melléklet- Encsi kistérség működő vállalkozásainak megoszlása szektoronként



LHH (0905) adatbázis alapján saját ábra

Viszonylat	Vonatpárok száma	Menetidő	Gyakoriság	Komfortfokozat	Átszállás
Budapest-Encs és ellenkező irány	Naponta 2	2:38	-	Emelt komfortfokozat, pótjegy fizetendő	Közvetlen
Budapest-Encs és ellenkező irány	Naponta 7-8 vonatpár	3:22	Jellemzően kétóránként	Miskolcig InterCity, pótjegy fizetendő	1 átszállás, Miskolcon (vagy Füzesabonyban)
Budapest-Encs és ellenkező irány	Naponta 7-8 vonatpár	3:22	Jellemzően kétóránként	Miskolcig InterCity, pótjegy fizetendő	1 átszállás, Miskolcon (vagy Füzesabonyban)
Budapest-Encs és ellenkező irány	Napi 10-12 vonatpár	3:49 – 3:52	Kétóránként, csúcsidőben óránként	Normál komfort, gyorsvonat	1 átszállás, Füzesabony vagy Miskolc
Miskolc-Encs és ellenkező irány	Naponta 17 vonatpár, ebből 2 EC	33-45 perc	Kétóránként, csúcsidőben óránként	Normál, a két pár EC vonatra pótjegy fizetendő	Nincs, közvetlen személyvonatok Füzesabonyig
Encs-Kassa és ellenkező irány	Naponta 2 pár EC	39-49 perc	-	Nemzetközi menetjegy váltandó	Közvetlen

25. számú melléklet - Vasúti jellemzők, Encs. www.elvira.mav-start.hu alapján saját szerkesztés

Viszonylat	Gyakoriság	Menetidő	Átszállás
Miskolc-Hidasnémeti-Gönc és ellenkező irány	Napi 4-6 járat	1:19	Hidasnémeti
Miskolc-Szerencs-Gönc és ellenkező irány	Napi 5-6 járat	1:56	Szerencs, Abaújszántó
Budapest-Gönc és ellenkező irány	8-10 járat	3:55-4:04 (IC)	Hidasnémeti (és Miskolc) vagy Abaújszántó és Szerencs

26. számú melléklet - Vasúti jellemzők, Gönc www.elvira.mav-start.hu alapján saját szerkesztés

27. számú melléklet - Országos Területrendezési Terv mellékletei

8.1.1. Szerkezeti Terv

A szerkezeti terv alapján a két kistérség a következőképpen jellemezhető. Elsődlegesen erdőgazdálkodási és mezőgazdasági területként van jelölve a két kistérség.

8.1.2. Ökológiai hálózat övezete

Nem jelentős része tartozik az ökológiai hálózathoz a kistérségek tekintetében.

8.1.3. Kiváló termőhelyi adottságú szántóterület övezete

A terv alapján a kistérségek nem tartoznak ezen övezethez.

8.1.4. Kiváló termőhelyi adottságú erdőterület övezete

A terv alapján a kistérségek nem tartoznak ezen övezethez.

8.1.5. Országos komplex tájrehabilitációt igénylő terület övezete

A terv alapján a kistérségek nem tartoznak ezen övezethez.

8.1.6. Országos jelentőségű tájképvédelmi terület övezete

A kistérségek északi része tartozik ezen területekhez. Elsődlegesen Abaúj-Hegyközi kistérség tartozik ide.

8.1.7. Kulturális örökség szempontjából kiemelten kezelendő terület övezete

A kistérségek nem jelentős része tartozik ide. Nem mondható számottevőnek ezen területek nagysága.

8.1.8. Kiemelten érzékeny felszín alatti vízminőség-védelmi terület övezete

A kistérségek területén ugyan elvétve fellelhető felszín alatti vizek, mely ezen kategória részei, mégsem jelentős azok mennyisége.

8.1.9. Felszíni vizek vízminőség-védelmi vízgyűjtő területének övezete

Egyértelműen látható a terv alapján, hogy mindkét kistérség területén jelentősek ezen vízminőség-védelmi vízgyűjtők. Megfigyelhető, hogy az ország egész területét alapul véve, csak Pest megye a Balaton környéke, mint Zala megye és Somogy megye, valamint Békés megye illetve Bács-Kiskun megye egy része rendelkezik ilyen jelentős méreteket öltő területtel.

8.1.10. Ásványi nyersanyag-gazdálkodási terület övezete

A terv alapján látható az övezethez tartozó terület, ám annak mértéke nem mondható jelentősnek, vagy a terület szempontjából fontossággal bírónak.

8.1.11. Együtt tervezhető térségek övezete

A terv alapján a kistérségek nem tartoznak ezen övezethez.

8.1.12. Kiemelt fontosságú meglévő honvédelmi terület övezete

Ezen övezethez egyetlen egység tartozik, mégpedig a Kánya-Hegyi lokátor, mely Telkibánya határában fekszik. Hivatalosan a lokátor megnevezése „légtérrezonancia-figyelő, katonai híradás-technikai objektum”.

Megépülte meglehetősen nagy vízhangot keltett a sajtóban. Egyfelől a helyi lakosok az ellen tiltakoztak, hogy ők mit sem tudtak az építkezésről, s nem értesítették őket arról sem, hogy milyen jelentős méreteket fog öltetni a lokátor. Másfelől

rendkívüli mértékben megváltoztatta az addig érintetlen tájvédelmi területet, nem is beszélve a két hektárnyi zempléni erdőterület mintegy hirtelen eltűnéséről.⁴⁰

28. számú melléklet:

Interjú kérdések-Jegyző

1. Milyen települések tartoznak Önhöz?

.....

2. Hogyan látja a körjegyzősége helyzetét?

.....

.....

3. Egy átlagos napja, hogyan telik?

.....

.....

4. Milyen a kapcsolata a polgármesterekkel?

.....

.....

5. Milyen a kapcsolata a helyiekkel?

.....

.....

6. Hogyan látja az iskolák helyzetét/ jövőjét - gyerekétkeztetés (óvoda/
bölcsőde)?

.....

.....

7. Hagyomány tisztelet, mennyire jellemző a településen, kistérségben?

.....

.....

⁴⁰Romhányi 2006

8. A helyi igényeket, a lakosság véleményét hogyan és hol lehet megismerni és hogyan tudják hasznosítani?

.....

.....

.....

.....

9. Mi az, ami eddig megvalósított?

.....

.....

10. Hogyan látja a jelen helyzetet?

.....

.....

11. Hogyan ítéli meg az idei költségvetést? Milyenek az arányok az előző évekhez képest?

.....

.....

12. Milyen mértékű az eladósodottság?

.....

.....

13. Milyen fejlesztési terveket készítettek a 2007-2013-as időszakra?

.....

.....

14. Reálisnak látja a térségek közötti együttműködést, illetve volt-e példa rá a múltban?

.....

.....

15. Milyennek ítéli meg a helyi vállalkozók kapcsolatát az önkormányzatokkal?

.....

.....

16. Folyamatban lévő projektek, EU-s projektekhez, képesek-e az önerőt biztosítani, és hogyan?

.....

.....

17. Milyen nagyobb közösségi kezdeményezések történtek az elmúlt években és ezeknek milyen eredményei lettek?

.....

.....

18. Milyen olyan kezdeményezés volt, ami a helyi vállalkozásokat összefogta és segítette?

.....

.....

19. Ha meglenne a szükséges költségvetés hozzá, melyik projekt lenne a legfontosabb, amibe fektetné?

.....

.....

20. Mi a véleménye a közösségi közlekedési helyzetről, elfogadhatónak tartja-e azt az egész kistérséget tekintve?

.....

.....

Interjú kérdések-Polgármester

1. Mi a végzettsége?

.....

2. Végez más tevékenységet e mellett?

.....

3. Hányadik ciklusát tölti?

.....

4. Miért indult el?

.....
.....

5. Miért fontos ez Önnek?

.....
.....

6. Mit kíván megvalósítani? Milyen tervei, céljai vannak?

.....
.....

7. Mit az, amit eddig megvalósított?

.....
.....

8. Mi történne, ha mindezt nem tudná megvalósítani?

.....
.....

9. Hogyan látja a jelen helyzetet?

.....
.....

10. Hogyan ítéli meg az idei költségvetést? Milyenek az arányok az előző évekhez képest?

.....
.....

11. Milyen mértékű az eladósodottság?

.....
.....

12. Milyen fejlesztési terveket készítettek a 2007-2013-as időszakra?

.....
.....

13. Reálisnak látja a térségek közötti együttműködést, illetve volt-e példa rá a múltban?

.....

.....

14. Milyennek ítéli meg a helyi vállalkozók kapcsolatát az önkormányzatokkal?

.....

.....

15. Hogyan látja az iskolák helyzetét/ jövőjét - gyerekétkeztetés (óvoda/ bölcsőde)?

.....

.....

16. Hagyomány tisztelet, mennyire jellemző a településen, kistérségben?

.....

.....

17. A helyi igényeket, a lakosság véleményét hogyan és hol lehet megismerni és hogyan tudják hasznosítani?

.....

.....

.....

.....

18. Folyamatban lévő projektek, EU-s projektekhez, képesek-e az önerőt biztosítani, és hogyan?

.....

.....

19. Milyen nagyobb közösségi kezdeményezések történtek az elmúlt években és ezeknek milyen eredményei lettek?

.....

.....

20. Milyen olyan kezdeményezés volt, ami a helyi vállalkozásokat összefogta és segítette?

.....
.....

21. Ha meglenne a szükséges költségvetés hozzá, melyik projekt lenne a legfontosabb, amibe fektetné?

.....
.....

22. Mi a véleménye a közösségi közlekedési helyzetről, elfogadhatónak tartja-e azt az egész kistérséget tekintve?

.....
.....

29. melléklet – Encsi és Abaúj-Hegyközi kistérség nevezetességeinek állapota

Település	Nevezetesség	Állapot
Abaúj- Hegyköz		
Abaújszántó	Ceke-kastély	kihasználatlan
Abaújvár	Csáky-kastély	használatban
Arka	Tóhegy őskori vár	rom
Boldogkőváralja	Boldogkővári vár	rom
	Péchy-Zichy kastély	műemlék
Gönc	Huszita-ház	műemlék
	Pálffy-kastély	megőrzött
Hejce	Hejcei-kastély	megőrzött
Hernádcéce	Cecedi kúria	megőrzött
Kéked	Melczer-kastély	kastélyszálló
Korlát	Domokos-Téglássy kúria	megőrzött
	Domokos-Hercor kúria	
	Szepessy-kúria	
Regéc	Regéci-vár	rom
Telkibánya	Károlyi-vadászkastély	kastélyszálló
Encsi kistérség		
Hernádbüd-Gibárt	Gata-völgyi Földvár	rom
Méra-Novajdrány	Mérai földvár	rom
Encs	Fügödi földvár	rom
Abaújkér	Bárczay-kastély	megőrzött
Pere	Bárczay-kúria	megőrzött
Fáj	Fáy-kastély	megőrzött
Szalaszend	Hönig-kastély	megőrzött
Fancsal	Joób-kúria	megőrzött
Abaújalpár	Kapy-kúria	megőrzött
Pusztaradvány	Palavicini-kastély	felújítva
Szemere	Pallavicini-kastély	megőrzött
Méra	Puky-kúria	megőrzött
Hernádvécse	Sardagna-kastély	megőrzött
Krasznokvajda	Szentimrey-kastély	megőrzött

Saját szerkesztés

30. számú melléklet:

Kistérség	mezőgazdaság	ipar, építőipar	szolgáltatás	összesen
Abaj-Hegyköz	65%	8%	27%	100%
Encs	56%	8%	36%	100%

A fenti táblázat a regisztrált vállalkozások százalékos arányát mutatja a két kistérség esetében. Hiányzó adatok következtében ezt az arányt használtuk fel az ágazatok százalékos megoszlásának meghatározásához a működő egyéni vállalatokra lebontva.

Működő vállalkozások száma		
összesen	ebből: társas	egyéni
	2009	
445	206	239
661	246	415

Tehát mivel a regisztrált vállalkozások közül a mezőgazdasággal foglalkozók 65% és 56%-ot mutatnak, ezért Abaúj-Hegyköz esetében 155 és Encs kistérség esetén 235 egyéni gazdálkodó van, róluk feltételezzük, hogy belépnének a szövetkezetbe.

31. számú melléklet:

Alapadatok

Támogatás megnevezése: Az üzleti infrastruktúra és a befektetési környezet fejlesztése- ipari parkok, iparterületek és inkubátorházak támogatása az Észak-Magyarországi Régióban **Támogatás formája:** vissza nem térítendő

Támogatás elnyerésének módja: pályázat

Forrás összege: 3 500 000 000 .- HUF

Beadás kezdete: 2012.01.05. **Beadási határidő:** 2012.06.29.

Elérhetőség: [Pályázati dokumentáció](#)

Támogatás célja: Jelen pályázati felhívás célja, hogy a regionális operatív programok gazdaságfejlesztési eszközzel a régiók versenyképességének megőrzése szempontjából kiemelt fontossággal bíró vonzó befektetési környezet kialakítását segítse elő, melynek fontos elemei a befektetési környezet infrastrukturális fejlesztése,

valamint az innovációt és magas hozzáadott értékű gazdasági tevékenységet elősegítő szolgáltatások elindítása.

Kedvezményezették köre:

1. *Jogi személyiséggel rendelkező vállalkozás* (Gazdálkodási forma szerinti osztályozási kód: 113, 114, 115, 127, 129, 139)
2. *Jogi személyiség nélküli vállalkozás* (Gazdálkodási forma szerinti osztályozási kód: 211, 212, 213, 226, 227, 229, 231, 232)
3. *Jogi személyiséggel rendelkező nonprofit szervezet* (Gazdálkodási forma szerinti osztályozási kód: 541, 572, 573)
4. *Egyéb vállalat* (Gazdálkodási forma szerinti osztályozási kód: 721)
5. *Alapítvány* (Gazdálkodási forma szerinti osztályozási kód: 569) Támogatási feltételek/

A támogatható tevékenységek köre:

1. rész cél esetén:

- A termelő és szolgáltató tevékenységekhez kapcsolódó új épület építése, létesítése, a szükséges épületgépészeti beruházások végrehajtása.
- A termelő és szolgáltató tevékenységekhez kapcsolódó meglévő épületek átalakítása, bővítése, korszerűsítése, helyreállítása, felújítása, a szükséges épületgépészeti beruházások végrehajtása.
- Alapinfrastruktúra kiépítése, bővítése, korszerűsítése, helyreállítása, felújítása ahol az alapinfrastruktúra hiánya, ill. nem megfelelő állapota akadálya a vállalkozások betelepülésének, működésének, illetve továbbfejlődésének.

2. rész cél esetén:

- A termelő és szolgáltató tevékenységekhez kapcsolódó új épület építése, létesítése, a szükséges épületgépészeti beruházások végrehajtása.
- A termelő és szolgáltató tevékenységekhez kapcsolódó meglévő épületek átalakítása, bővítése, korszerűsítése, helyreállítása, felújítása, a szükséges épületgépészeti beruházások végrehajtása.
- Alapinfrastruktúra kiépítése, bővítése, korszerűsítése, helyreállítása, felújítása ahol az alapinfrastruktúra hiánya, ill. nem megfelelő állapota akadálya a vállalkozások betelepülésének, működésének, illetve továbbfejlődésének.

3. rész cél esetén:

- A termelő és szolgáltató tevékenységekhez kapcsolódó új épület építése, létesítése, a szükséges épületgépészeti beruházások végrehajtása.
- A termelő és szolgáltató tevékenységekhez kapcsolódó meglévő épületek átalakítása, bővítése, korszerűsítése, helyreállítása, felújítása, a szükséges épületgépészeti beruházások végrehajtása.

Támogatás mértéke (%): 60 Támogatás minimum összege: 50 000 000.- HUF

Támogatás maximum összege: 400 000 000.- HUF

Támogatható projektek száma: 1 – 20

Kiíró szervezet:: Neve: Nemzeti Fejlesztési Ügynökség

Címe: 1077 Budapest, Wesselényi u. 20-22

Tel.: 474-9560

Közreműködő szervezet: Neve: Észak-Magyarországi Regionális Fejlesztési
Ügynökség Közhasznú Nonprofit Kft.

Címe: 3525 Miskolc, Széchenyi u. 107.

Tel.: 0646504481

Fax: 46561389

Honlap: www.norda.hu

E-mail: emopinfo@norda.hu