



JÁNOSHALMA VÁROS ÖNKORMÁNYZATÁNAK KÖRNYEZETI FENNTARTHATÓSÁGI TERVE

Készítette: dr. Benda Dénes, címzetes főjegyző

Tartalomjegyzék

I. Bevezető	3 oldal
II. Az önkormányzat szerepe a helyi környezeti fenntarthatóságban	4 oldal
III. Helyzetelemzés	5 oldal
III. 1. Környezet	5 oldal
III. 1.1. Épített környezet	5 oldal
III. 1.2. Természeti környezet	6 oldal
III. 2. Infrastruktúra	6 oldal
III. 2.1. Közlekedés	6 oldal
<i>Közúti közlekedés</i>	6 oldal
<i>Településen belüli utak</i>	7 oldal
<i>Parkolási feltételek</i>	7 oldal
<i>Vasúti közlekedés</i>	8 oldal
<i>Közforgalmú autóbusz közlekedés</i>	8 oldal
<i>Kerékpáros közlekedés</i>	9 oldal
<i>Gyalogos közlekedés</i>	9 oldal
III. 2.2. Vízi-közművek	9 oldal
<i>Ivóvízellátás</i>	9 oldal
<i>Szennyvízelvezetés- és kezelés</i>	9 oldal
<i>Csapadékvíz-elvezetés</i>	10 oldal
III. 3. Levegő	10 oldal
III. 4. Hulladékkezelés	10 oldal
IV. Fenntarthatósági célok és tervek	11 oldal
IV. 1. SWOT analízis	11 oldal
IV. 2. Épített környezet védelme	12 oldal
IV. 3. Természeti környezet védelme	12 oldal
IV. 4. Közlekedésfejlesztés	13 oldal
IV. 5. Energiagazdálkodás	14 oldal
V. Egyéb intézkedése	14 oldal

I. BEVEZETŐ

Az utolsó pár dekádunk egyik legtöbbet vitatott kérdése környezetünk állapota. A társadalom minden szintjén és tényezőjének képviselői között nagy az egyetértés abban, hogy az emberiség számára a 21. század legnagyobb kihívása a környezeti probléma.

A Földet veszélyeztető környezeti válság hatására az ENSZ Közgyűlése 1983-ban Gro Harlem Brundtland asszonyt, az akkori norvég miniszterelnököt egy, a szükséges változás irányait kijelölő, átfogó program kidolgozására kérte fel. A Brundtland asszony vezette bizottság (World Commission on Environment and Development) 1987-ben „Közös Jövők” címmel készítette el jelentését, amelyben rögzítik azokat az elveket és követelményeket, amelyek betartása esetén a Föld megmenthető volna a jövő generációk számára. Ezek az elvek azóta a fenntartható fejlődés elveiként váltak ismertté a világban.

A fenntartható fejlődés röviden olyan fejlődés, amely biztosítja a jelen szükségleteinek a kielégítését anélkül, hogy lehetetlenné tenné a jövő generációk szükségleteinek a kielégítését. („Közös Jövők” 1987)

A világ multinacionális cégeinek vezetői sokszor idézik a nálunk is jól ismert Persil egyik német professzor szakértőjének a kijelentését: "A környezetvédelem túlságosan fontos ahhoz, hogy a környezetvédőkre bizzuk." E mondat értékelhető őszinte aggódásként éppúgy, mint az ipari lobby cinikus megnyilvánulásaként. Bárhogy értelmezzük is, annyi tanulsággal mindesetre kell, hogy szolgáljon számunkra, hogy ideje komolyan foglalkoznunk a problémával. (Kerekes Sándor: A környezet-gazdaságtan alapjai)

Ezt kívánja tenni Jánoshalma Város Önkormányzata is a jelen környezeti fenntarthatósági tervével – felismerve azt, hogy a kötelező és nem kötelező önkormányzati feladatok ellátását biztosító intézmények felelősek a humán erőforrásaikért, a szolgáltatásokat igénybevevő lakosságért, együttműködő partnereikért, azaz a szűkebb és szélesebb társadalmi környezetéért.

Jánoshalma Város Önkormányzatának Képviselő-testülete a jelen fenntarthatósági terv elfogadásával kifejezi szándékát és vállalja, hogy működésében figyelembe veszi és érvényesítésre juttatja – lehetőségeihez mérten – a fenntarthatósági szempontokat és irányelveket.



A fenntartható fejlődés vázlata

II. AZ ÖNKORMÁNYZAT SZEREPE A HELYI KÖRNYEZETI FENNTARTHATÓSÁGBAN

Az önkormányzat, illetve önkormányzati szervek szerepét a környezeti fenntarthatóságban alapvetően az alábbi jellemzők teszik indokolttá:

- Az önkormányzat a helyi közösséghez közel van, könnyebben elérhető, mint a központi kormányzat vagy a nemzetközi szervezetek, így érzékenyebb a helyi problémákra (szubszidiaritás elve);
- **Kiterjedt szolgáltató-rendszer működtetője.** Az önkormányzatok jelentős befolyással rendelkeznek a helyi infrastruktúra (tömegközlekedés, csatornarendszer, vízszolgáltatás stb.) felett;
- **Az erőforrások egyik legnagyobb felhasználója.** A legtöbb közösségben az önkormányzat messze a legnagyobb munkáltató és erőforrás-felhasználó. Éppen ezért a hatékonyság növelését, a hulladék mennyiségének csökkentését célzó intézkedések és egyéb, a fenntarthatóságot szem előtt tartó belső akciói direkt módon is nagy hatással vannak;
- **A piacot befolyásoló erő.** Mint az áruk és szolgáltatások egyik legnagyobb szervezeti fogyasztója a településen, az önkormányzat jelentős befolyást gyakorolhat beszállítóira. A beszállítói lánc tagjainak szigorú követelményeket szabó „tisztá” beszerzési eljárások pozitív hatásai jóval a közösség keretein túl is érezhetőek lehetnek;
- **Példakép más szervezetek számára.** A környezetmenedzsment javuló gyakorlatával kapcsolatban szükség van a megfelelően tanulmányozott és jól dokumentált példákra. Az önkormányzat saját tapasztalatainak továbbadása ösztönzőleg hathat mások számára. Lehet, hogy a tapasztalatok egy része kifejezetten technikai jellegű – pl. egy új technológia energiahatékonyságának piaci tesztelése, vagy a hosszú távú környezeti költségeket is kezelő számviteli rendszer bevezetése. A legnehezebb feladat az, hogy a magasabb szintű környezeti teljesítményt egy szervezet integráns részévé tegyünk, ezért az ezen a téren elért sikerek továbbadása felbecsülhetetlen értékkel bír és ritkán követel nagy tőkebefektetést;
- **Információszoigálató.** Mindennapi életünk során folyamatosan hatalmas információtömegnek vagyunk kitéve komplex környezetünkkel kapcsolatban. Ebből a halmazból csak kevés szervezet és egyén képes kiszűrni a számára fontos tényeket, ezért az önkormányzat, mint „tolmács”, „szerkesztő” és „nevelő” fontos szerepet vállalhat. Egyre több helyen felismerik, hogy a információ könnyű elérésének lehetővé tétele nagyban támogatja a helyi közösséget;
- **Támogató.** A környezeti teljesítmény javítását sokszor csak kollektív cselekvésen keresztül lehet megvalósítani. Az önkormányzat kezében számos eszköz van arra, hogy stratégiai keretet biztosítson a polgárok személyes környezeti teljesítményének javításához. Sőt, számos nagy szervezet hagyatkozhat még a központi gondoskodásra: tömegközlekedés, hulladékfeldolgozás, oktatás.

- **Hálózatműködtető.** Amennyiben a közösség teljes erőforrásbázisát mozgósítani akarjuk, akkor az üzleti szektor, az önkéntes szektor és az állami szektor erőit egyesíteni kell és ebben nagy szerepe lehet, van a helyi önkormányzatnak. Képesnek kell lennie, hogy az együttműködések és társulások különböző formáin keresztül bevonja az említett csoportokat a folyamatba, ezzel biztosítva a nagyobb fenntarthatóságot;

- **Lobbizó és az általános megegyezést segítő fél.** Az önkormányzat szócsőként is kell, hogy működjön, ami eljuttatja a közösség reményeit és törekvéseit nemzeti és nemzetközi szintre.

III. HELYZETELEMZÉS

III. 1. Környezet

III.1.1. Épített környezet

A település belterülete jellegzetes alföldi, kisvárosias jegyeket mutat. A település központi része Rákóczi Ferenc u. – Dózsa György u. – Béke tér által határolt terület, a városközpontot tágabban értelmezve a központi részekhez az ezen határok melletti tömbök is hozzátartoznak. Itt jellemző a kisvárosias zárt sorú, hézagos zárt sorú beépítés, amelyek jellemzően megőrizték tradicionális jegyeiket, védelmük fontos feladat. Ettől eltérő, az 1950-70-es években épült sorházas beépítéssel is találkozunk; ezen épületek alapvetően nem tisztelik a kialakult városi hagyományokat, a városi szövetbe csak részbe tudtak integrálódni. Az 1950-es évek „terméke” még a volt laktanya, amelynek az akkori katonai igényeknek megfelelően kiépített területe már évek óta pusztul, hasznosítása megoldatlan. A városközponti részének szerves része a Béke tértől északnyugati irányban húzódó tömb, ahol több oktatási intézmény, a piac és a vásárcsarnok is helyet kap, melyek minősége miatt már nem tudja megfelelően szolgálni a kiskereskedelmi igényeket.

A városközponti részének egyik legértékesebb része a Béke téren található, kisvárosi léptékben igen nagy kiterjedésű park – a volt piactér –, amely azonban kiépítésében és minőségében nem támogatja kellően a pihenési, közösségi és rekreációs funkciókat. A park igen fontos objektuma az 1788-ban felszentelt Szent Anna Római Katolikus Templom, amely a város szimbóluma, a Szent-János szobor, a Hősi Emlékmű, illetve a szökőkút. A parkban játszótér is található.

A város a központi területeket körülölelő része falusias jelleget mutat, a beépítés intenzitása a város határa felé haladva folyamatosan csökken, a hézagos zárt sorú beépítést fokozatosan felváltja a fésűs, oldalhatáron álló beépítés. A városi szövetbe több különleges terület is ékelődik, ilyenek, pl. a már említett laktanya tömbje, a felújításra szoruló vasútállomás és környezete, a Vásártér és a Sport- és Szabadidőközpont területe, a már szintén említett mély fekvésű részeken található pusztuló tavak. A város iparterületei a két fő közlekedési tengely (Baja, Kiskunhalas, továbbá kisebb részben Hajós felé vezető utak) mentén találhatók a városszéli területeken, illetve a városszéli, falusias szövetbe ékelődve a vasútállomástól délre található területen. A város külső területei felé haladva az épületállomány, a zöldszegélyek, utak és járdák minősége egyre romlik, a zöldfelületi ellátottságok általában a magánkertek biztosítják, közfunkciókkal bíró zöldfelületek megfelelő nagyságban nincsenek.

A város védett értékei az érvényes településszerkezeti terv alapján:

- Feltáratlan régészeti lelőhely az Öregsemlyék dűlőben
- Szent Anna Római Katolikus Templom
- Orczy kastély
- „Múmalom”
- Szélmalom

III.1.2. Természeti környezet

Jánoshalma a Bácskai löszös sík és az Illancs kistájak határán fekszik, északi része tehát a Homokhátság, déli része Bácska földrajzi-kulturális tájegységekhez tartozik. A város kialakulásában és fejlődésében ezen „táji határmenti” elhelyezkedés fontos szerepet játszott, Jánoshalma a különböző jellegű mezőgazdasági termékek (Homokhátság: gyümölcs, szőlő, zöldségfélék; Bácska: szántóföldi növények) termelésével és kereskedelmével emelkedhetett ki a környező települések közül.

A Jánoshalmát övező táj régóta kultúrtáj, arculatát a mezőgazdasági termelés jelentősen átalakította. A bácskai részek kiváló adottságú mezőgazdasági területein jellemzően a szántóföldi növénytermesztés, míg az északi, homokos talajokkal borított területeken a szőlő- és gyümölcsstermesztés, kisebb részt a szántóföldi növények termesztése, a rosszabb termőhelyeken az erdészeti hasznosítás jellemző. A város határának erdősültsége az országos átlagot (19%) messze meghaladja (24%), az erdőállományok főfaja általában a mérsékelt ökológiai és gazdasági értékkel bíró akác. Jánoshalma megmaradt természetes és természetszerű társulásai a Kiskunsági Nemzeti Park kezelésében a Terézhalmi erdők területére Kéleshalom felől átnyúló „Kéleshalmi buckák”, illetve a közigazgatási terület keleti határán a „Kunfehértói holdrutás erdő”.

A táj arculatát a területhasználaton túl a tanyák nagy aránya is jellemzi. A tanyasi életforma, a tanyasi gazdálkodás sajnálatos módon visszaszorulóban van, a tanya sok esetben a szociálisan hátrányos helyzetű népesség lakóhelyévé válik; a külterületre történő szociális migráció mellett növekvő számban találhatunk a térségben „hobbitalanyákat”, és a tanyák idegenforgalmi jelentősége is növekvőben van, ezen folyamatok azonban nem egyenlítik ki a tanyavilágban érvényesülő negatív tendenciákat.

III.2. Infrastruktúra

III.2.1. Közlekedés

Közúti közlekedés

A település – megközelítőleg – észak-déli irányú kapcsolatát az 5312 j. út biztosítja a Kalocsa – Hajós – Jánoshalma – Mélykút - Bácsalmás-országhatár útvonalon. Az északkelet-délnyugati kapcsolatot pedig 5412 j. út adja a Kiskunhalas – Jánoshalma – Csávoly útvonalon, mely egyben nyugat felé Baja elérhetőségét jelenti az 55 sz. főút révén. További Jánoshalmát érintő közút az 5414 j. alsórendű út, mely szomszédos Borota község elérését biztosítja, illetve az 5416 j. közút, mely Kiszállással ad szilárd burkolat nélküli összeköttetést (földút).

A 5312 j. út belterületi szakaszának nyomvonala jelenleg kedvezőtlen, mert két derékszögű kanyar is nehezíti a forgalomáramlást, ráadásul egy szintbeni vasúti kereszteződés is van rajta. A nyomvonal kialakulása még a XX. század eleji vasútvonal és állomásépület kiépítésének a közvetlen következménye.

A tervezett városközpont rehabilitáció közlekedési vonatkozásai (sétáló út, forgalomcsillapított övezet, stb.) Jánoshalmán új szemléletű, az igényeket korszerű módon kiszolgáló forgalomszervezési beavatkozásokat tesz szükségessé, melybe beletartozik a csomópont-korszerűsítéstől kezdve, az új kapcsolati irányok kijelölésén át, a közlekedésbiztonság fokozását adó elemek telepítéséig számos fejlesztés, miközben különösen figyelemmel kell lenni a majdani M9 gyorsforgalmi út forgalom átalakító hatására is.

Az ÁKMI 2006. évi forgalomszámlálási adatai szerint az 5412 j. úton átlagosan 2971 egységjármű/nap volt az átlagos napi forgalom, ezen belül Jánoshalma és Kiskunhalas közötti szakaszán magasabb. A napi 2593 járműszámon belül 12% volt a nehézgépjárművek aránya. A 2000. évi adatokhoz mérten, amikor is átlagosan 2125 egységjármű/nap volt az átlagos napi forgalom, kisebb növekedés történt, de a forgalom jelen mértékében sem mondható jelentős nagyságúnak.

Az 5312 j. út teljes megyei szakaszán, átlagosan 1585 egységjármű/nap volt az átlagos napi forgalom, ezen belül Mélykút és Bácsalmás közötti szakaszán 4230 egységjármű/nap, míg Jánoshalma térségében nem érte el a 2000 egységjármű/nap értéket. A napi 1479 járműszámon belül 10% alatti volt a nehézgépjárművek aránya. A 2000. évi adatokhoz mérten, amikor is átlagosan 993 egységjármű/nap volt az átlagos napi forgalom, nagy növekedés történt, de a forgalom jelen mértékében sem mondható jelentős nagyságúnak.

Településen belüli utak

Jánoshalma közigazgatási területén – fentebb részletezett - négy állami kezelésű közút halad keresztül, melyek egyben a város fő, gyűjtő-elosztó útjai is. A Dózsa Gy. (5312 j.) és a Rákóczi út (5412 j.) utak kereszteződése a város legterheltebb csomópontja, és a rossz beláthatósága miatt a legbaleset-veszélyesebb is. A közlekedésbiztonsági szempontok szem előtt tartásával szükséges a kereszteződés átalakítása, körforgalmú csomóponttá.

Az állami közutak mellett vannak önkormányzati tulajdonú és kezelésű belterületi utak, melyek kb. 85 %-ban szilárd burkolattal ellátottak, miközben burkolatállapotuk is tűrhető, megfelelő. A belterületi utak burkolatának korszerűsítését, illetve a meglévő földutak szilárd burkolattal való ellátását a közeljövőben tervezett csatornaépítési programhoz illeszkedve szükséges megvalósítani.

A település külterületét jellemzően földutak hálózák be, biztosítva környező tanyasi térségek és mezőgazdasági területek elérését. A jövőben néhány kiemelt irányban szükséges lehet a földutak stabilizációja, elsősorban az idegenforgalmi célterületek, gazdasági telephelyek, illetve tanyák elérésének javítása érdekében.

Parkolási feltételek

A településen belül jelenleg nincsenek kiemelt parkolási problémák. A településközpontban összpontosuló intézményi, szolgáltatási egységek megközelítéséhez biztosított a szükséges mennyiségű parkolóhely. A településközpontban két nagyobb parkoló található, illetve több kijelölt parkolóhely. Az új egészségügyi központ mellett új parkolók kerültek kialakításra, melynek bővítése a közeljövőben várható. A városközpont rehabilitációjához kapcsolódóan szintén új, rendezett parkolóhelyek kerültek kialakításra. A városban jelenleg ingyenes a parkolás.

Vasúti közlekedés

Jánoshalmán halad keresztül - a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 1. számú mellékletében az országos törzshálózati vasúti pályákon belül az egyéb országos törzshálózati vasúti pályákhoz tartozó - Bátaszék–Baja-Kiskunhalas (154) egyvágányú, nem villamosított vasútvonal. A vonalon engedélyezett sebesség 100 km/h. Budapestről a 155 km-es távolságot leggyorsabban 3 óra alatt lehet megtenni (50 km/h átlagsebesség) a menetrend szerint, míg autóbuszsal hasonló relációban rosszabbak a menetidők. A magas menetidő jelentősen csökkenti a vasút személygépkocsival szembeni versenyképességét.

A Jánoshalmán három szintbeni, fénysorompóval ellátott, félsorompó nélküli vasúti-közúti kereszteződés van, melyekben az útburkolat elfogadható minőségű. (A közúti-vasúti kereszteződésnél a vágánytól mért 8-8 m-es távolságig terjedő terület MÁV kezelés alatt van, így az esetlegesen felmerülő útburkolat felújítás is MÁV feladat.) A vasútállomás és környezete leromlott állapota, állaga miatt sürgős korszerűsítésre, felújításra szorul. A vasút elvágja a város délkeleti lakóterületeit a városközponttól, ennél fogva a központi kereskedelmi-szolgáltató egységek elérhetősége innen elég körülményes, hiszen a vasúti területen csupán a Dózsa Gy. úton és a Pacsirta utcában van átjárási lehetőség. E két átjáró között található a vasútállomást és a Téglagyári utcát összekötő gyalogos, kerékpáros aluljáró, melynek felújítása sürgető feladat.

Közforgalmú autóbusz közlekedés

A településen csak iskolaidőben üzemel helyi „Iskola”járat (pl. az Egészségügyi központ – Borpince u. – Egészségügyi központ viszonylaton), ezért a napi utazási igényeket elsősorban a helyközi és távolsági járatok elégítik ki. Ennek megfelelően a megállók sűrűsége, elhelyezkedése nem illeszkedik a városlakók mobilitási szokásaihoz, miközben a város egyes területeiről jelentős gyaloglási távolsággal érhető csak el a legközelebbi megálló.

Az autóbusz közlekedés minőségi színvonalában a menetrendi sajátosságok mellett meghatározó a kiszolgáló háttér-infrastruktúra (megállók, buszfordulók, buszöblök, utastájékoztató) helyzete is. A településen található, a helyközi és távolsági járatok által érintett buszmegállók kialakítása igen különböző, hiszen előfordul néhány, egységes megjelenésű esőbeállóval, szemetes kosárral, információs táblával ellátott megálló, ugyanakkor van esőbeálló nélküli, de buszöblözzel ellátott (Rákóczi-Dózsa sarok), illetve olyan is, ahol csupán egy megállóhelyet jelző tábla van kihelyezve a fűbe. Szükséges egy buszmegálló korszerűsítési program kidolgozása és ütemezett végrehajtása partnerségben a volántársasággal és a közútkezelővel.

Kerékpáros közlekedés

A településen jelenleg kiépített, kijelölt kerékpárút az 5412 j. út (Halasi út) mellett van a belterületi határtól az Agip benzinkútig, valamint a Bajai út (5412 j. út) mellett a Szemere utcától a laktanyáig. Más a járdából vagy útfelületből leválasztott kerékpársáv nincs kijelölve a településen.

Gyalogos közlekedés

A gyalogos közlekedést kiszolgáló járdahálózat jól kiépült, csak rövidebb szakaszokon hiányos. A járdahálózat állapota tűrhető, de folyamatos karbantartásuk szükséges, tekintettel a közműberuházások általi felbontásukra. A közlekedésbiztonsági szempontból fontosak a kijelölt gyalogos átkelők, melyek a városközpont megközelítésében segítik a gyalogosokat, ugyanakkor közlekedési lámpa nincs telepítve a városban.

III.2.2. Vizi-közművek

Ivóvízellátás

A vízellátás szolgáltatója az önkormányzati tulajdonú Városgazda Kft. A település vezetékes ivóvízzel teljesen ellátott, még a külterületi lakott helyek (Oncsa-sor, Kiserdő, Terézhalmi major) is. Három fúrt kút biztosítja a vízellátást, illetve a 2x250 m³-es alacsony tározók és 400 m³-es magastározó töltését. A kiépült kapacitás (mintegy 3000 m³/nap) elegendő a jelenlegi igények kiszolgálására. A napi átlagos vízfogyasztás 1400-1500 m³/nap, ami a nyári csúcsideőben megnőhet akár 2500-2600 m³/nap mennyiségre is.

Az ivóvíz minősége jelenleg megfelelő, bár a mostani 20 µg/l arzéntartalmat – az EU előírás szerint – 10 µg/l alá kell szorítani, azaz a tisztítási technológia továbbfejlesztése, kétlépcsős víztisztítási technológia bevezetése szükséges.

Jánoshalmán a kiépült ivóvízhálózat hossz mintegy 62 km (belterületen kb. 55 km), melynek kb. 55-60%-a azbesztcement cső, a többi műanyag (PVC). A hálózat állapota általánosságban kielégítő, ugyanakkor a régi AC csövek időnkénti törése, a műanyagcsövek illesztésénél alkalmazott ragasztós technológia avultsága, illetve a rendszerbe épített tolózárok meghibásodása miatt folyamatos, szakaszos rekonstrukciót igényel a hálózat. A kiépült ivóvíz-hálózatban több ágvezeték található, ami a pangó vizek megjelenésével, minőségromlást eredményez. Ennek elkerülése miatt szükséges az ágvezetékek megszüntetése (a végpontok összekötése, körhálózat kialakítása) szükséges.

Jánoshalmán 85 db közkifolyó és 169 tűzcsap üzemel. A tűzcsapok esetében a tűzoltóság írja elő újabb telepítését, amennyiben a meglévő hálózaton nincs 100 m-en belül elérhető tűzcsap egy beruházás környezetében. A városi vízdíj jelenleg 230 Ft/m³.

Szennyvízelvezetés és -kezelés

A kizárólag a városközponti területen épült ki 1984-ben, 7,2 km hosszban zárt, gravitációs rendszerű szennyvízcsatorna. A csatornázottság aránya ennek megfelelően igen alacsony, csupán 10%-os. A kiépült hálózatra is csak 80%-os a rákötési arány, mert az önkormányzat nem tette azt kötelezővé. A hálózaton összegyűjtött kommunális szennyvíz egy átemelő segítségével jut el, a város délnyugati határában lévő szennyvíz-tisztítóba. A tisztító kapacitása 500 m³/d (d=nap), oxidációs tisztítású, árkos rendszerű. Nyáron a naponta

keletkező, átlagos szennyvíz mennyiség 250 m^3 , míg tanítási időszakban ez elérheti a $300\text{-}350 \text{ m}^3$ -t is, így a tisztító terhelése $50\text{-}60\%$ között mozog. A tisztítóban alkalmazott technológia elavult, korszerűtlen, különösen a szippantott szennyvíz tisztítása terén, mert nincs előkezelésre lehetőség.

A csatornázottság alacsony volta miatt a városi lakosság többsége helyi derítőkben gyűjti a szennyvizet, melyet szippantós kocsik szállítanak a tisztítótelepre. Viszont a helyi derítők kialakítása jellemzően nem felel meg az alapvető előírásoknak, azaz a szennyvíz jórészt elszikkad a talajban, így a szippantási gyakoriság és költség is jóval elmarad a valóságostól. A talaj jó szikkasztó képességéből következik, hogy a háztartások nem érdekeltek a csatornahálózatba való bekötésben, főként, ha belekalkuláljuk a csatornahálózat kiépítéséhez való szükségszerű hozzájárulás mértékét is.

A csatornahálózat és a tisztítótelep fejlesztésével kapcsolatosan az önkormányzat a beruházás megvalósításának a küszöbén áll.

Csapadékvíz-elvezetés

A település központi területén kiépült az elválasztó rendszerű, zárt csapadékvíz elvezető csatorna, melybe a közeli utcák nyílt árkai csatlakoznak. Település többi részén azonban nyílt, szikkasztó árkos a csapadékvíz elvezetés. Befogadó a Kígyós csatorna. A csatornahálózat műszaki állapota megfelelőnek mondható, azonban a rendszer (árkok, átteresek) folyamatos karbantartásra és időszakos rekonstrukcióra szorul. Zárportározó jelenleg nincs a településen, de az önkormányzat részéről már megvizsgálásra kerültek a telepítési lehetőségek.

III. 3. Levegő

Jánoshalma Város Önkormányzatának közigazgatási területén jelenleg nem található határérték feletti káros emissziójú légszennyező forrás.

Az ipari tevékenység nem nevezhető számottevőnek a településen. A levegő szennyezettségét főként a fűtésből és kisebb arányban a közlekedésből adódó emissziók határozzák meg. Ezekhez társul a homokos talajadottságokból származó, transzmisszió útján jelentkező természetes por- és pollenszennyezés. A település lakossága jellemzően a földgáz mellett továbbra is vegyes tüzeléssel oldja meg a fűtését. A gázhálózat kiépítése körülbelül 90% -osnak mondható, így a teli fűtési szezonban a szén- és fatüzelésből származó légszennyezőanyag kibocsátások hatással vannak a levegőminőség alakulására.

Összességében, a település levegőtisztaság-védelmi szempontból nem tartozik a kedvezőtlen adottságokkal rendelkező területek közé.

III. 4. Hulladékkezelés

A települési szilárd hulladék gyűjtésére, elszállítására vonatkozóan – összhangban az EU irányelveivel – az önkormányzat által kidolgozott és megalkotott szabályozás az irányadó. Jánoshalma város közigazgatási területén szervezett szilárd, lakossági hulladékszállítás történik. A feladatokat a Homokhátsági Hulladékgazdálkodási Kft végzi és a hulladékot a kiskunhalasi regionális telepre szállítja. Szelektív hulladékgyűjtő sziget a település belterületének 12 pontján került kialakításra. Lomtalanítás eseti jelleggel történik a településen.

IV. FENNTARTHATÓSÁGI CÉLOK ÉS TERVEK

IV. 1. SWOT analízis

A stratégiai tervezés egyik módszere, eszköze a SWOT analízis. Segítségével feltérképezhetjük egy piac, iparág, üzlet, termék, szolgáltatás stb. piaci életképességét, illetve megismerhetjük, hogy mely feladatok a legfontosabbak stratégiai szempontból. Egy település helyi fenntarthatósági terve stratégiai elemeinek meghatározásához éppúgy használhatjuk, mint az üzleti életben.

Erősségek	Gyengeségek
<ul style="list-style-type: none"> • Értékes természeti környezet • Hasznosítható barnamezős létesítmény • Jó minőségű termőföld • Termálfvíz-forrás található a város közelében • Kiépült, jelentős kapacitástartalékkal rendelkező energiarendszerek (vezetékes gáz, elektromos áram) • Teljes körű a korszerű infó-kommunikációs technológiákhoz való hozzáférhetőség • A városi úthálózat kiépítettsége és minősége jó • Korszerű hulladékgyűjtési feltételek • Jelentős civil aktivitás 	<ul style="list-style-type: none"> • Infrastrukturálisan előkészített kizárható iparterület hiánya • A magasabb hozzáadott értéket termelő vállalkozások alacsony szerepe • Alacsony gazdasági potenciál • Az agráriumot érintő erős területi és szervezeti fragmentálódás • Turisztikai adottságok kihasználatlansága • Kedvezőtlen közlekedési-földrajzi fekvés és elérhetőségi viszonyok • A szennyvízelvezetés-, és tisztítás megoldatlansága, alacsony csatornázottság, korszerűtlen tisztító • A vasút és térségének rendezetlensége, városszerkezeti problémák hordozója • A közlekedésbiztonságot fokozó, turizmust erősítő kerékpárutak hiánya • Illegális szemétkukák a településen • Csapadékvíz-elvezetés nem mindenhol kielégítő
Lehetőségek	Veszélyek
<ul style="list-style-type: none"> • A tervezett M9 gyorsforgalmi út város közelében való kiépítése által a regionális kapcsolatok kiszélesedése • Az Új Széchenyi Terv központi, ágazati és regionális pályázati forrásainak rendelkezésre állása az infrastrukturális fejlesztésekre • A szennyvíz-csatornázási- és tisztítási beruházás megvalósításával javul a település környezet minősége • Az ipari terület (volt laktanya) közművesítésével javulhat a gazdasági szektor fejlődése • Kihasztnatlan területek gondozása, hasznosítása • Helyi geotermikus és más alternatív energetikai források kihasználása 	<ul style="list-style-type: none"> • A várost érintő vasútvonalon a személyszállítás szüneteltetése • Az M9 gyorsforgalmi út kiépítése hosszabb távon valósul meg, elmarad • A fejlesztésekhez szükséges pályázati források elérésének sikertelensége • A kiépülő csatornahálózatra való lakossági rácsatlakozás nehézsége, alacsony bekötési arány • A dinamikusabban fejlődő térségek, városok vonzásának hatására nagyobb elvándorlás • A globális válság elhúzódása és annak hatása

IV. 2. Épített környezet védelme

Cél:

Kisebbségi mértékű környezeti stressz hatást eredményező, illetve minőségesebb környezeti állapotjellemzőkkel rendelkező települési környezet kialakítása és fenntartása.

Tervezett intézkedések:

- a nemzeti erőforrás miniszter, az egyes ingatlanok műemlékké nyilvánításáról, valamint műemléki jelentőségű területté nyilvánításáról, illetve műemléki védettségének megszüntetéséről szóló 53/2011. (VIII. 25.) NEFMI rendelet 176. § alapján, a rendelet 10. számú mellékletében szereplő térképen ábrázolt, és a 11. számú mellékletében felsorolt ingatlanokat műemléki jelentőségű területnek nyilvánította, melynek célja a településmag 18. századi eredetű szerkezetének, településképének, valamint 19. századi és 20. század eleji, jellemzően historizáló stílusú épületállományának megőrzése kapcsán felül kell vizsgálni az Általános Rendezési Tervet, az Integrált Városfejlesztési Stratégiát és egyéb önkormányzati dokumentumokat;
- az elhagyott lakóépületek és létesítmények településképbe illeszkedő kezelése;
- új beépítéseknél kerülni kell a település arculatától idegen építészeti formák és anyagok használatát;

IV. 3. Természeti környezet védelme

Cél:

A térségi és helyi jelentőségű természeti értékek állagának megóvása, illetve fejlesztése.

Tervezett intézkedések:

- folytatni kell azon törekvéseket, hogy a város közigazgatási területén a mezőgazdasági tevékenységekben a GMO-mentes politika megvalósuljon tekintettel arra, hogy Jánoshalma Város Önkormányzatának Képviselő-testülete a 204/2009 (VI. 23.) számú határozatával csatlakozott a Bács-Kiskun Megyei Közgyűlés 73/209 (IV. 29.) számú határozatához, és megtiltotta a génmódosított termények forgalmazását és termesztését;
- Jánoshalma Város Képviselő-testülete a város lakói életminőségének fenntartása és a környezeti és természeti értékek megóvása érdekében – ismerve a település környezeti és természeti állapotának helyzetét, 2009-ben elfogadta a Környezet védelméről szóló 15/2009 (V. 01.) számú rendeletét. A rendelet kitér a levegőtisztaság-védelmi, föld- és vízvédelmi, zajvédelmi és természetvédelmi feladatokra. Szükséges megalkotni a környezetvédelmi programot is, melynek feladata az említett területeken az okok és körülmények feltárása, valamint a szükséges tennivalók meghatározása. A feladat elvégzése jelentősen hozzájárulhat a város környezeti állapotának fejlesztéséhez és a környezetvédelmi tevékenységek megszervezéséhez, mindenképp a lakosság egészségügyi állapotának a javításához.
- A belvíz által okozott károk és problémák felszámolása, valamint annak jövőbeni veszélyének megelőzése érdekében átfogó, védekezési tervet kell

készíteni, és meg kell valósítani a szükséges belvíz-védekezési műtárgyak megépítését;

- A város megnyerte a kivitelezéshez szükséges közel 2,5 milliárd forintos támogatást a KEOP-1.2.0/2F/09 pályázat keretében, amelynek megépítését a próbaüzemmel együtt a ciklus végéig be kell fejezni. Ez a beruházás a legnagyobb beruházás városunk történetében, amelynek sikeres megvalósítása érdekében szükség van az önkormányzat minden szervezetének és szervének a szoros együttműködésére, ahogyan egymással, úgy a lakossággal is;
- Jánoshalma Város Önkormányzata az egészséges ivóvíz ellátás érdekében 2006-ban csatlakozott a Dél-alföldi Ivóvíz-minőségjavító Konzorciumhoz, amely keretében elkészült a településre vonatkozó részletes megvalósíthatósági tanulmány. Településünk a szomszédos Mélykút városával közösen az ivóvíz-minőségi program megvalósítása érdekében 2010-ben önkormányzati társulást hozott létre, amely keretében nyújtottunk be sikeres közös pályázatot melynek realizációjával a projekt keretében megvalósuló fejlesztés biztosítani tudja az uniós, illetve hazai ivóvíz-minőségi szabványok teljesülését.

IV 4. Közlekedésfejlesztés

Cél:

Városunk hosszú távú fejlődése nem nélkülözheti a népességmegtartó képesség javítását, és ezzel együtt a városban keletkező jövedelmek megtartását, bővítését. Ennek egyik eszköze a helyi gazdaság fejlesztése, a működésre és a fejlesztésre fordítható források helyes arányának megteremtése. Az infrastruktúra fejlesztése alapvető szempontja, hogy legyen tere a gazdaság, a kereskedelem és a szolgáltatások fejlődésének.

Tervezett intézkedések:

- Az országos, regionális és megyei területfejlesztési koncepciókkal összhangban közreműködünk az országos közúthálózat településkörnyéki fejlesztések előkészítésében. Továbbra is aktívan kell képviselni városunk érdekeit abban, hogy a település megközelíthetőségének feltételeit javítsuk, elsősorban hangsúlyt fektetve az M9 gyorsforgalmi út megépítésére;
- Városunk (és térségének is) jelentős érdeke, hogy az előző ciklusban megvalósult 5412 jelű út Kiskunhalas – Jánoshalma szakaszának felújítása tovább folytatódjon nyugat irányába, és elkészüljön a Jánoshalma – Csávolyi szakasza is, ahol az út kapcsolódik az 55-ös főúthoz. Jánoshalma kistérségi szerepének erősödése (egészségügy, közigazgatás, oktatás, kultúra) is megköveteli az úthálózat további fejlesztését a már jelzett nyugati irányba (Rém, Borota) de észak – dél irányába is (Hajós, Mélykút). Ehhez a célkitűzéshez kapcsolódik a DAOP-3.2.1/B jelű pályázat realizációja, azaz a jánoshalmi korszerű, fűtéssel és egészségügyi helyiségekkel ellátott buszmegálló megépítése;

- Folytatni kell a DAOP- 3.1.2/B pályázat keretében megvalósult kerékpárút szakasz további építését pályázati források lehetőségei szerint, összhangban Jánoshalma Város Önkormányzatának Általános Rendezési Tervével;
- A vasúti forgalom újabb területrendezési feladatot nem támaszt, elsődleges célkitűzés a MÁV által nyújtott szolgáltatás szinten-tartása, illetve az utas szállítás minőségének javítása.

IV. 5. Energiagazdálkodás

Cél:

Megújuló energiaforrások telepítése, kihasználása a lakossági és önkormányzati célokra

Tervezett intézkedések:

- A megújuló energiaforrások, a környezetipar, a kistérségekre alapozott decentralizált zöldenergia-termelés és az egyéb kapcsolódó területek a jövő alternatív iparágát és kitörési pontját jelentik az egész nemzetgazdaság számára. A megújuló energiaforrásokon belül az erdőszetből és mezőgazdaságból származó biomassa, a biogáz, a mezőgazdasági alapú bioüzemanyagok, a geotermikus energia, a nap-, a szél- és a vízenergia egyaránt a megújuló energiaforrások pilléreit jelentik. Önkormányzatunknak fontos feladata, hogy szakmai felméréseket, tanulmányokat készítsen a város közigazgatási területén, illetve térségében fellelhető alternatív energiaforrások kihasználására (termálvíz, szélenergia, napenergia, geotermikus energia) mint lakossági, mint önkormányzati intézmények energiával való ellátása szempontjából;
- Az intézményi világítás- és fűtőkorszerűsítés fejlesztéseit ebben az önkormányzati ciklusban meg kell valósítani.
- Meg kell valósítani a már elnyert Jánoshalmi Sportcsarnok energetikai felújítás című KEOP-4.9.0/11-2011-0069 kódszámú, valamint a Hunyadi János Általános Iskola napelemes rendszer kiépítése című, KEOP-4.2.0/A/11-2011-0260 kódszámú projekteket, valamint a lehetséges Művelődési Központ napelemes rendszer telepítése című, KEOP-4.2.0/A/11-2011-0639 kódszámú projektet.

V. EGYÉB INTÉZKEDÉSEK

A környezeti fenntarthatósági terv végrehajtása érdekében a feladatok koordinációjára és folyamatos figyelemmel kísérésére fenntarthatósági megbízottat kell kijelölni.

A megbízottnak kötelezettsége, hogy évente 1 alkalommal az önkormányzati tisztségviselőkkel, önkormányzati intézményvezetőkkel konzultációt tartson a jelen tervben foglaltak megvalósításáról. A konzultációba lehetőség szerint be kell kapcsolni az érdeklődő gazdasági szereplők, valamint a civil szféra képviselőit is.

Jelen környezeti fenntarthatósági tervet szükségszerűen, de legalább két évente egyszer felül kell vizsgálni.

Jánoshalma, 2012. április 26.

Czeller Zoltán sk.
polgármester

Jánoshalma Város Képviselő-testülete Jánoshalma Város Önkormányzatának Környezeti Fenntarthatósági Tervét a 136 (IV. 26.) Kt. számú határozatával hagyta jóvá.

Dr. Benda Dénes sk.
címzetes főjegyző