

Hatásvizsgálati Tanulmány

BÉKÉSCSABA

Békéscsaba város belterületén a 444-es jelű Békéscsaba tehermentesítő út 0+198 km szelvényben (Bajza utca) lévő csomópont és a 46196 jelű Mezőmegyer bekötőút 0+010 km szelvény és a 2+115 km szelvények közötti szakasz felújítása



Forrás: Aranypeták Kft.

Készítette: Aranypeták Kft.

Kutatásvezető: Szelei Antónia

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

2021

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

Tartalom

Vezetői összefoglaló	3
1. Bevezetés és a fejlesztési javaslat készítésének ismertetése.....	5
2. Fogalommeghatározások	7
3. A projekt háttérének bemutatása	10
3.1. Jelenlegi infrastruktúra	10
3.2. Vonatkozó stratégiák bemutatása.....	17
3.3. Gazdasági környezet	20
3.4. Társadalmi környezet	31
3.5. Környezeti alapadatok	34
4. Fejlesztési igény megalapozása.....	38
4.1. Helyzetértékelés	38
4.2. Kereslet-kínálat elemzés	39
4.3. Célcsoport bemutatása	40
4.4. Korlátozó tényezők felmérése.....	42
5. Helyzetértékelés, konklúziók	47
6. Fejlesztési javaslatok	48
7. Projekt célkitűzései, elvárt eredmények, hatások.....	52
7.1. Gazdasági hatások.....	52
7.2. Társadalmi hatások.....	52
7.3. Környezeti hatások.....	53
7.4. Határon átnyúló hatások	54
7.5. Szinergia.....	55
7.6. Várható eredmények.....	55
7.7. Horizontális szempontok érvényesítése	56
7.8. Módszertan.....	56
Irodalomjegyzék.....	57
Mellékletek.....	60

Vezetői összefoglaló

Hatásvizsgálati tanulmányunk a Békéscsaba város belterületén a 444-es jelű Békéscsaba tehermentesítő út 0+198 km szelvényben (Bajza utca) lévő csomópontot és a 46196 jelű Mezőmegyer bekötőút 0+010 km szelvény és a 2+115 km szelvények közötti szakasz felújítását érinti.

Békéscsaba városa a Modern Városok Programjában 19 olyan projektet folytat jelenleg, mely megalapozza hosszú távú fejlődését. A fejlesztési elemek szükségesek a város gazdasági életének fejlesztéséhez, a Budapest-Kecskemét-Arad közlekedési korridor megerősítéséhez és a lakosság helyben maradásához. Békéscsaba a gazdasági jelentésekben sorra elmarad a fejlett térségek gazdasági szerepétől, pedig kiváló mezőgazdasági, feldolgozóipari és gépészeti múlttal rendelkező településként remek adottságai vannak. A megvalósult és folyamatban lévő fejlesztések révén a településnek vissza kell szerezni gazdasági erejét, a lakosság bizalmát és a szolgáltató szektor minőségét.

Bár az M44-es út legkésőbb 2022-re megépül, és gyorsforgalmi úton lehet eljutni majd Békéscsabáról Kecskemétiig, e fejlesztés több évtizedes elmaradása a település szempontjából gazdaságilag és társadalmilag nagyon komoly lemaradásokat okozott. Békéscsaba városa most igyekszik eljutni a nyugat-európai városok szintjére és ehhez szükség van arra, hogy a belterületi úthálózata is jelentős fejlődésen essen át. 2021-2022-ben komoly belterületi útfejlesztések indulnak el és fejeződnek be mind a személygépjárművek, kerékpárutak és gyalogosjárdák tekintetében. Ettől függetlenül sok csomópont és közút a források korlátossága miatt nem fejleszthető. A Bajza utcai csomópont egy olyan egyetemi és középiskolai intézmények által használt terület, mely rendszeres áthaladást nyújt a lakosságnak a közeli szupermarket és az út túloldalán lévő Békéscsaba Városi Sportcsarnok között. Napi szinten több száz gyalogos és több ezer autós hajt át e kereszteződésen, mely szituációk sokszor balesetveszélyesek.

A mezőmegyeri bekötőút Békéscsaba egyik városrészét köti össze a belvárossal, mely mellett sok ipari területet, céget is találunk jelentős gépjárműforgalommal. Mind a lakossági, mind a gazdasági úthasználat olyan mértékben erodálta az útfelületet, hogy az balesetveszélyessé vált a közlekedés számára. E mellett Mezőmegyerről naponta több száz kerékpáros érkezik a belvárosba. Az útfelület felújítása elkerülhetetlen.

2015-2016-ban kidolgozásra került a „Fejlődő gazdasági központ - hagyomány és szakértelem Békéscsabán” elnevezésű program, amely szerint Békéscsaba Megyei Jogú Város Önkormányzatának célja, hogy e lehetőség célszerű felhasználásával a város megerősödjön, az ország infrastrukturális és gazdasági vérkeringésének, sport- és kulturális életének fontos központja legyen. A város számára a legfontosabb beavatkozás az M44-es gyorsforgalmi út megépítése, amely minden más fejlesztés szempontjából is alapvető fontosságú. E gyorsforgalmi út kecskeméti becsatlakozása 2021. év végén elkészül, így kevesebb, mint 2 óra

alatt el lehet jutni Budapestre. Amikor ez megvalósul, akkor határon belül és azon kívül jelentős gazdasági és turisztikai előnyökre számíthat Békéscsaba.

Az érintett terület átalakítása, közlekedési rekonstrukciója elengedhetetlen, hiszen mind az átmenő forgalom szempontjából, mind a helyi diákság szempontjából sokkal biztonságosabban lehet majd használni e városi csomópontot és a felújítandó útszakaszt. Amennyiben a Modern Városok Programjából elkészül a Gál Ferenc Egyetem épületének korszerűsítése, úgy még jelentősebb forgalomra számíthatunk.

Kutatásunk nem a 314/2005. (XII. 25.) Kormányrendelet hatására készült, mely az egységes környezethasználati engedélyezési eljárást szabályozza. (Korm. rendelet, 2021) Hatásvizsgálati tanulmányunk hatásvizsgálat, mely az érintett célcsoport számára történő hasznosságát igyekszik alátámasztani. Bemutatjuk továbbá azokat a hatásokat, melyek a térségben megjelennek a jövőben, illetve tendenciákat, melyek segíthetnek annak eldöntésében, hogy milyen forgalomtechnikai eszköz kialakítása a legideálisabb az adott közlekedési helyzetben.

1. Bevezetés és a fejlesztési javaslat készítésének ismertetése

Békéscsaba, mint Békés megye megyeszékhelye Magyarország délkeleti részén található a Dél-Alföldön. A megyét Jász-Nagykun-Szolnok, Hajdú-Bihar és Csongrád-Csanád megye határolja, keleten pedig Romániával szomszédos. A megyeszékhely egyben Békéscsaba járás járási székhelye is.

Az országon belüli kapcsolatrendszerét közúton három országos főút (44.sz. főút, 46.sz. főút, 47.sz. főút), a mellékutak és több vasútvonal teremti meg, melyek közül egy nemzetközi, egy pedig hazai fővonal.

Az M44-es gyorsforgalmi úton Kecskemét felé Lakitelekig autózhatunk, 2022-re várható az út teljes átadása, így nagyjából két óra alatt el lehet érni majd Békéscsabáról Budapestre. Még egy Békéscsabát érintő gyorsforgalmi út készül majd, ez pedig az M47-es. A keleti határ mellett Szegedtől Debrecenig vezető új gyorsforgalmi út kiviteli tervei elkezdődtek, várható építési munkálatai 2023-ban kezdődnek el, átadása 2025-2026 körül várható.

Békés megye jelenleg egy főúti és egy nemzetközi határátkelővel rendelkezik és sok kisebb településen tudunk még Románia felé jutni mellékutakon. Békéscsaba repülőtérének nemzetközi repülőtérre való fejlesztése folyamatban van, szintén 2025 körül várható. Jelenleg légi úton Temesvár, Szeged, Nagyvárad és Debrecen irányából lehet eljutni. (Békés Megyei Önkormányzat, 2011)

Békés megyének két természeti erőforrása van, mely meghatározóvá teszi nemzetközi viszonylatban is. Az egyik termásvíz, a másik a termőföld. A termásvíz hasznosítására több gyógyfürdő is berendezkedett, így nemzetközi szinten is jegyzett Gyula és Orosháza gyógyfürdője, de regionális szinten további hat gyógyfürdő kiemelkedő a helyiek számára. A mezőgazdasági adottságok mind talaj, mind éghajlati szinten alkalmassá teszik a megyét – és Békéscsabát is arra, hogy gabonaféléket, takarmánynövényeket, cukorrépát és egyéb kultúrákat termeljen, sajnos a feldolgozóipar az elmúlt évtizedekben leépült. (Békés Megyei Önkormányzat, 2011)

Az anyag célja, rövid felépítése

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

Munkánk során igyekeztünk figyelembe venni a feltárható adatbázisok segítségével minden olyan információt, mely a közlekedési csomópont fejlesztésével kapcsolatban hatást

gyakorolhat. Megjelentek gazdasági, társadalmi, turisztikai-idegenforgalmi, demográfiai, környezeti és baleseti szempontok is.

Tanulmányunkat azokkal a legfontosabb fogalmak tisztázásával, meghatározásával kezdtük, melyek elengedhetetlenül szükségesek ahhoz, hogy a szakértők számára egyértelműek legyenek anyagunk keretei, megfogalmazásai. E fogalmak többsége a környezet egyes elemeihez, a környezetterhelés köréhez kapcsolódnak. A csomópont megépülése nem csupán a környezettel kapcsolatos hatásokat vizsgálja, hanem gazdasági, társadalmi folyamatokra történő kihatását is, így térség- és területfejlesztési fogalmak is szerepelnek meghatározásaink között.

A projekt háttérének bemutatása fejezetben kifejtjük azokat a meglévő infrastrukturális elemeket, fejlesztés alatt lévő folyamatokat, melyek hatással lehetnek a csomópont esetleges kialakítására. Így meghatározzuk az integrált városfejlesztési stratégiákban lévő fejlesztési irányokat és a megyei koncepciók és településfejlesztési koncepciók jövőbeli irányait is. A gazdasági környezet magában foglalja a cégek, vállalkozások, mezőgazdasági termelők iránti elvárásokat, míg a társadalmi környezet kapcsán főként a lakosság mobilitási igényei jelennek meg a környező települések, térségi csomópontok felé. E mellett természetesen a környezeti hatásokat vizsgálva kitekintünk a meglévő természeti környezetre (talaj, víz, levegő) történő kihatásokra is. E részünket helyzetértékeléssel és konklúzióval, fejlesztési javaslatokkal zárjuk.

A projekt hatáselemzése kapcsán az elvárt eredmények és hatások a legfontosabb része munkánknak, hiszen az esetlegesen tervezett közlekedéstechnikai beruházás jövőbeli eredményeit vázoljuk fel. Megvizsgáljuk, hogy a következő évtizedekben milyen gazdasági, társadalmi folyamatoknak kell megfelelnie és milyen környezetterhelési igénybevételnek lesz kitéve. Bemutatjuk a TEN-T útvonalakkal kapcsolatos illeszkedését, a regionális programok (INTERREG) fejlesztése nyomán meghatározott hatásokat és a szinergiákat a többi folyamatban lévő projekttel. 2050-ig trendelemzéssel megvizsgáljuk, hogy e folyamatok milyen igényeket kell kielégítsenek a jövőben.

Végezetül kifejtjük a módszertanunk (adatelemzés, trendelemzés, kockázatelemzés módszertanát, stb.), melyet felhasználtunk a fejlesztési javaslatunkhoz, végül a hivatkozásainkkal és irodalomjegyzékünkkel, a területekről szóló fotódokumentációval zárjuk kutatásunkat.

2. Fogalommeghatározások

Célcsoport: „A célcsoport a fogyasztók, felhasználók azon csoportja, akiket a vállalkozás, termék vagy szolgáltatás, mint vásárlót, ügyfelet, igénybe vevőt elképzel, és akihez aktivitásait igazítja.” (Ujvári, 2013)

Hatásterület: Olyan terület, melyen az adott tevékenység nyomán változás áll be a környezeti elemek, rendszerek állapotában, mely lehet kedvező vagy kedvezőtlen. (Barótfi, Környezettechnika, 2021)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Településfejlesztés: „olyan döntések és tevékenységek együttese, amelyek közvetlenül irányulnak egy adott település gazdasága és társadalma térbeli szerkezetének megváltoztatására. Meghatározott a helyi közösség életfeltételeinek javítását szolgáló fejlesztési célok megvalósítása érdekében.” (László & Pap, 2007)

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

Természeti kockázat / Természeti veszély / Természeti katasztrófa: „Számos természeti esemény hordoz magában kockázatot az életre, az épített és természeti környezetre nézve, mivel veszélyezteti az emberek és állatok életét és komoly károkat okozhat a településekben. Éppen ezért az emberi településeket, amennyire csak lehet, el kell látni a megfelelő, természeti kockázatokkal szembeni védelemmel. Az intenzitásuknak, hatásuknak és kártételüknek megfelelően, ezek a természeti események (vagy veszélyek) természeti katasztrófának is minősülhetnek. Egy természeti katasztrófa éppen ezért a természeti veszély és az emberi aktivitás együttes meglétéből következik. A legfőbb természeti veszélyek: lavinák, aszályok, földrengések, árvizek, földcsuszamlások, vulkánkitörések, cunamik, tornádók, forgószelek, futótűzek, stb. A katasztrófa-megelőzésre és mérséklésre építve számos területen lehetséges a kockázat csökkentése. Mindezek a modern előrejelző technológiákra épülnek, mint például a korai jelzőrendszerek fejlesztése és a jobb területhasználati, településtervezési és biztonságosabb építési gyakorlat.” (Lechner Nonprofit Kft., 2021) (Council of Europe, 2007)

Térségfejlesztés: A területfejlesztés egy része, melynek célja egy konkrét térség vagy egység fejlesztése. E kisebb terület lehet régió, megye, járás, stb. (Wolters Kluwer, 1996) (Wolters Kluwer, 2005)

Területfejlesztési program: A területfejlesztési program (TP-t) a területfejlesztésről és a területrendezésről szóló 1996. évi XXI. törvény 5. § n) pontja értelmében a területfejlesztési koncepció alapján kidolgozott középtávú cselekvési terv. Ez lehet stratégiai és operatív program, de mindkettő tartalmaz célokat és eszközöket a megadott időtávra, a programok ütemezést és felelősöket is. (Botka, Pét, Szilágyi, Salamin, & Radvánszki, 2009)

3. A projekt háttérének bemutatása

3.1. Jelenlegi infrastruktúra

Békéscsaba megyeszékhelyi alapja már nagyon korán megjelent. Mezővárosként 1841-től működött, de a jelentősebb térségi szerepét a Nagyvárad-Fiume vasútvonalával nyerte el. Városi rangot csak 1919-ben, az első világháború után nyerte el. A hagyományos mezővárosi település egy nagy falu volt korábban, a mezőgazdasági kapcsolatait máig nem veszítette el. Végül megyeszékhely csak 1950-ben lett, jelentős iparosodása, fejlődése csak 1960-tól kezdődött. A rendszerváltás komoly törést jelentett a városnak, a feldolgozóipara nagy mértékben leépült, amit a mostani időkig sem sikerült újjáépíteni. A közlekedésben történő lemaradása főként az autópálya hiányában és a közlekedési úthálózat minőségében jelenik meg. (Selemoncsák, 2014)

Békéscsaba megye- és járási székhelyként a térség meghatározó települése, lakosság száma azonban már nem éri el a 60.000 főt. Az 1980-as években közel 70.000 fős lakosság elvándorlás és elöregedés miatt csökkent és nem segítette a szerény gyermekvállalási hajlandóság sem a várost. Sajnos a mai napig nem vezet ide autópálya, a M44 gyorsforgalmi út 2022-ben éri el Kecskemétet, mely meghatározó lesz fejlődésében. Itt keresztezi egymást a Budapest-Arad és a Nagyvárad-Szeged vasútvonal. Néhány éve sikerült fejleszteni a vasúti pályákat és a vasútállomást.

Környező települések megjelölése, átmenő forgalom

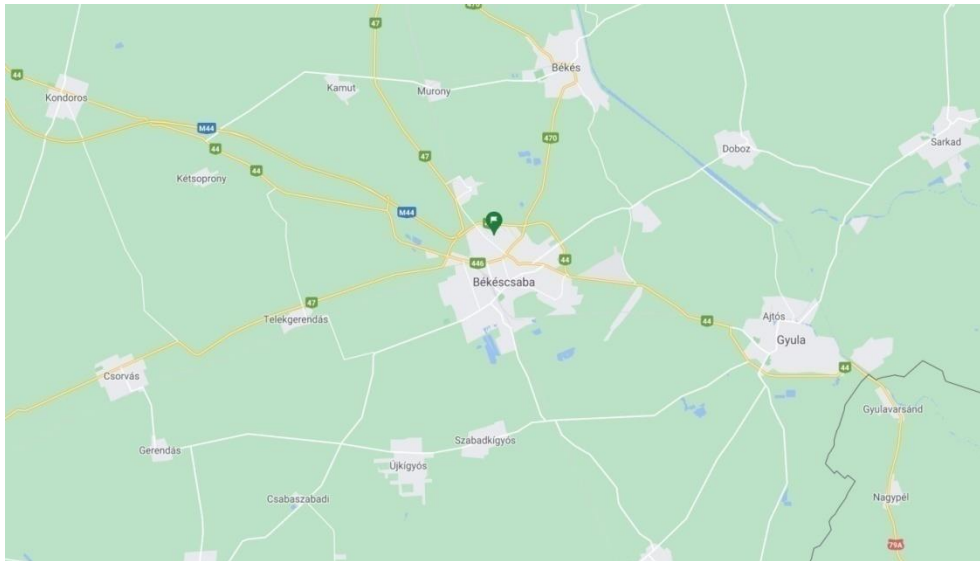
A környező településekkel az alábbi országos közutak kötik össze:

Mezőberény 4643 sz. út, Doboz 4239 sz. és a 4234 sz. utak, Szabadkígyós 4433 sz. és 4431 sz. utak, Csanádapáca 4432 sz. út.

Fontosabb elérési idők:

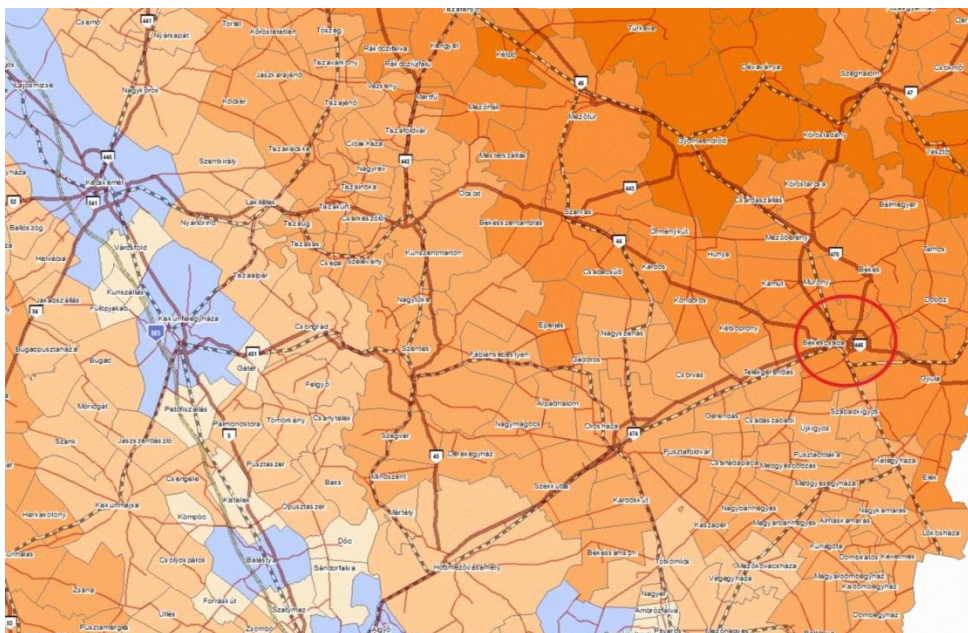
Budapest 2 óra 40 perc, Kecskemét 1 óra 45 perc, Szeged 1 óra 20 perc, Debrecen 1 óra 54 perc, Gyula 15 perc, Békés 12 perc, Arad 1 óra 30 perc (Békéscsaba Város, 2021)

1. ábra: Békéscsaba és környező települései



Forrás: TEIR

2. ábra: Békéscsaba elérési ideje az autópálya csomópontig



Forrás: TEIR

Autóbusz közlekedés

„Békéscsaba utasforgalmát a helyi autóbusz-közlekedés biztosítja, melyet a DAKK Zrt. lát el. A helyközi közlekedést szintén a DAKK Zrt. bonyolítja le, a távolsági közlekedés ellátásában részt vesznek további közlekedési központok autóbuszai. Úgynevezett távolsági körök szerint menetrendszerű járatok indulnak a következő városokba: Debrecen, Szolnok, Kecskemét,

Szeged, Miskolc, Eger, Budapest, Baja, Pécs, Zalaegerszeg, Siófok, Hajdúszoboszló.”
(Békéscsaba Város, 2021)

Vasúti közlekedés

Békéscsabán metszi egymást a Budapest-Lőkösháza-Arad IV. számú TEN korridor és a Szeged-Kötegyán-Nagyszalonta-Nagyvárad vasútvonal. A két vasútvonal Békéscsaba belterületén fekvő szakasza 5,24 km, illetve 4,47 km hosszú. (Békéscsaba Város, 2021)

Repülőtér

Békéscsaba repülőtere 1300 méter hosszú és 30 méter széles kifutóval rendelkezik és légszavaras gépek vehetik igénybe főként áruszállításban és kisgépes személyforgalommal. A váróterem befogadóképessége 50-60 fő. (Békés Airport Kft., 2021) Nemzetközi repülőtérként Arad, Nagyvárad és Debrecen reptere domináns a térségben. A jelenleg Gyulán gépgyártást indító Airbus Helicopters Hungary Kft. részvétele nagyban támogatja a békéscsabai repülőtér jövőbeni fejlesztési törekvéseit.

Kerékpáros közlekedés

Békéscsaba városa a kerékpárutak vonatkozásában össze van kötve a környező nagyvárosokkal, így Békéssel, Gyulával, Kondorossal, Dobozzal, bár az útminőség sok helyen kifogásolható. Kiemelkedik a kerékpárutak hosszából a Békéscsaba-Békésszentandás és a Békéscsaba-Orosháza közötti szakasz, hiszen ezek a 44-es és 47-es főutak mellett húzódnak és kiváló minőségben el lehet érni a jelentős turisztikai desztinációkat. Békéscsaba belvárosában 2019-ben jelentős kerékpárút fejlesztés indult el, melynek keretében több km út megújult vagy kiépítésre került és a Wenckheim kerékpárút is elkészül Doboz, Békéscsaba, Gyula, Szabadkígyós között így a népszerű kastélyokhoz kerékpáron is eljuthatunk.

Gyalogos közlekedés

A város területén a járdák hossza folyamatosan növekszik, jelenleg közel 400 km burkolt gyalogút és járda található, minőségük változó.

Vízi közlekedés

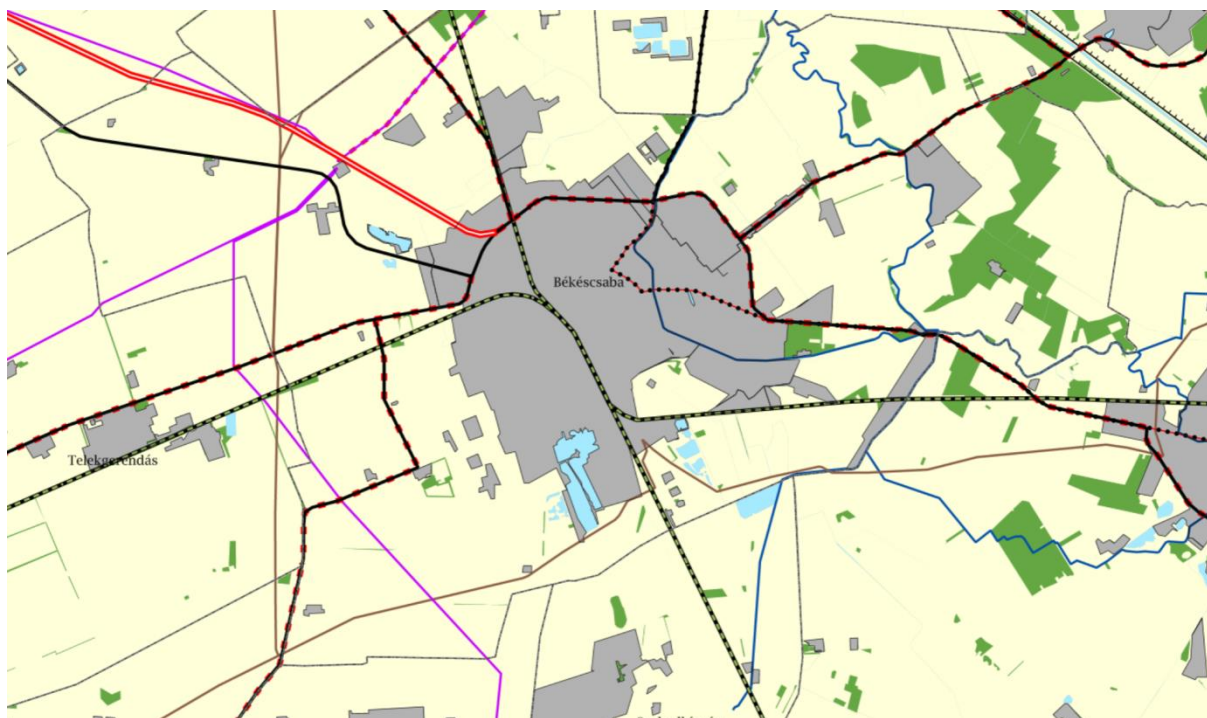
Vízi úti közlekedésről sajnos nem beszélhetünk, de Békéstől a Hármaskörös elvileg magában hordozza a vízi úton való megközelítés lehetőségét is. A Békéscsabán átívelő Élővíz-csatorna mesterséges, annak folyómedrét még a helyi lakosság ásta ki az 1770-es években. Sport és közösségi hajózásra teljes mértékben használható, kajakozásra alkalmas, az ehhez kapcsolódó kishajó-átemelőket pályázati forrásból a város kiépítette, így Békés-Doboz irányából egészen a

gyulai határig eljuthatunk evezve. Nagy forrásokat fordít minden város e folyó hajózhatóságára, hiszen turisztikai és lakossági célokra kiváló folyószakasz. (Selemoncsák, 2014)

Belső úthálózat

Békéscsabán 200 km fölötti közutat találunk, melynek 95%-a belterületi út, 8 km másodrendű út, 32 km gyűjtőút és 152 km kiszolgáló út és lakót. Szarvas irányából a 44-es főúton lehet Gyulára, míg Szegedről a 47-es főúton Debrecen felé tudunk haladni. (Selemoncsák, 2014) Megépült a város északi elkerülő útja, így északról Gyulára már a várost elkerülő úton tudunk haladni. 2021-ben átadásra kerül a déli elkerülő szakasza a Fürjesi útnak, mely a Dél-Békésből érkezőket vezet Keckskemét felé.

3. ábra: Országos Területrendezési Terv - Békéscsaba



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

4. ábra: Közúti balesetek száma Békéscsabán 2019-ben

Autóbusz által okozott balesetek, 2019 (eset)	4,
Gyalogos okozta balesetek, 2019 (eset)	1,
Halálos közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	3,

Ittas állapotban okozott összes közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	13,
Járművek okozta összes baleset, 2019 (eset)	137,
Járművezetők által ittasan okozott balesetek, 2019 (eset)	13,
Kerékpár által okozott balesetek, 2019 (eset)	32,
Könnyű sérüléssel járó közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	91,
Közúti közlekedési baleset során könnyen sérült személy, 2019 (fő)	117,
Közúti közlekedési baleset során meghalt, megsérült személy, 2019 (fő)	167,
Közúti közlekedési baleset során meghalt személy, 2019 (fő)	3,
Közúti közlekedési baleset során súlyosan sérült személy, 2019 (fő)	47,
Lakott területen kívül történt összes közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	43,
Lakott területen történt összes közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	96,
Motorkerékpár és segédmotoros kerékpár által okozott balesetek, 2019 (eset)	18,
Összes személyi sérüléssel járó közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	139,
Súlyos sérüléssel járó közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	45,
Személygépkocsi által okozott balesetek, 2019 (eset)	74,
Tehergépkocsi által okozott balesetek, 2019 (eset)	5,

Forrás: KSH és T-STAR adatok alapján saját szerkesztés

A közúti közlekedésbiztonsági helyzet értékelése a regisztrált közlekedési balesetek számával és a balesetek súlyosságával határozható meg.

A lakott területen belül történt összes közúti közlekedési baleset száma 2019 év folyamán igen magas volt, hiszen 96 esetben fordult elő ilyen esemény. Ezekben az esetekben mind a személyi (pl. figyelmetlenség), mind a közlekedési okok (közúti forgalom, közlekedési szabályok betartásának hiánya, úthibák stb.) szerepet játszottak. Mindenképp szükséges a közúti balesetek esélyét minimalizálni, és ezzel jelentősen csökkenteni a közúti balesetek számát.

Lehetséges vonzerők a városban

Az Élővíz-csatorna meghatározó sajátossága a megyeszékhelynek, összeköti Gyulával és Békés városával is. A legjelentősebb turisztikai attrakció a Csabai Kolbászfesztivál, mely nemzetközi szintű rendezvény, ehhez kapcsolódóan Csaba Park és Rendezvényközpont is épült. Még

kiemelkedő program a Csabai Sörfesztivál és Csülökparádé a városban. Kiemelkedő húzótermék a hagyományos pálinka, méz, szilvalekvár és természetesen a kolbász.

A Körösök és az Élővíz-csatorna remek adottságot teremt a lovaglás, túrázás, kerékpározás, kishajózás szerelmeseinek. A repülőtér városnézésre ad lehetőséget, itt ejtóernyőzésre, sárkányrepülésre és tandemugrásra is benevezhetnek a bátrak. A lovas sportokat hat egyesület szervezi, míg a kulturális turizmus szerelmesei is megtalálják a helyüket. A Munkácsy örökség kiemelkedő szerepet kapott a Munkácsy-negyedben, mely folyamatosan épül. Központi helyszíne a múzeum, a Csabagyöngye Kulturális Központ és a Jókai Színház. A helyiek kedvenc kirándulólhelye a Pósteleki kastély, míg a tervezett Weckheim kerékpárút a Wenckheim család kastélyait köti majd össze Gerlától Békéscsabán át Szabadkígyósig.

Turisztikai kereslet

A turisták szeretettel keresik fel az evangélikus nagytemplomot, a katolikus nagytemplomot, a Szlovák tájházat, a szoborsétányt és az Árpád fürdőt is. A vasúton érkezők a felújított békéscsabai vasútállomás épületét is megcsodálhatják. A városban két négycsillagos szálloda és két háromcsillagos hotel található, de ezek kihasználtsága a kolbászfesztiválon kívül igen szerény. (Első Magyar Önkormányzati Vagyon- és Adósságkezelő Kft., 2014)

Agrár- és élelmiszergazdaság

Békéscsaba legfontosabb és egyben legnagyobb bevételt hozó természeti kincse az agyag és a homok mellett a termőföld. A Körös-Maros köze kiváló adottsággal látta el e területet, melyek támogatják a szántóföldi kultúrák termesztését. A gabonatermesztés mellett a sertésenyésztésnek is évszázados hagyományai vannak. (Békéscsaba Megyei Jogú Város, 2019) A Békéscsabai István malom sok évtizeden keresztül szolgálta a helyi lakosságot, míg 2019-ben leégett és már csak a torzója tekinthető meg.

Természeti környezet

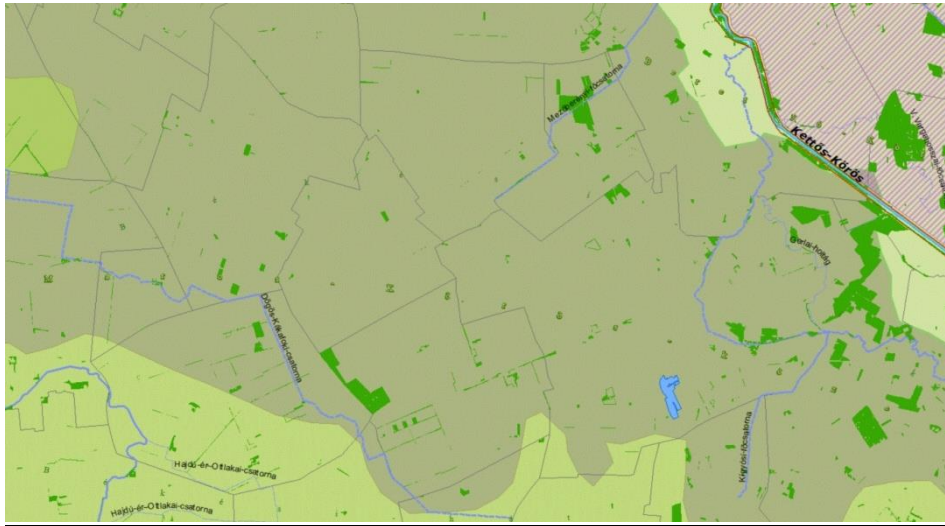
Békéscsaba hagyományos alföldi város, mely sík területen fekszik. Legjelentősebb vízfolyása az Élővíz-csatorna, mely a Gyulai úttól a Bajza utcáig terjed, vadgesztenyesor szegélyezi. A körülötte lévő ligetet 1912-ben ültették, mely tartalmaz kocsányos tölgyeket, feketefenyőt és magyar kőrist egyaránt. az Árpád fürdő a körülötte lévő parkkal szintén kiváló környezetet ad a pihenésre, fürdőjét hévíz táplálja, parkjában tölgyek, eperfák, szivarfák, császárfű és a közel százéves 320 törzsvastagságú platánfa található. (Önkormányzata, 2021)

Békéscsaba Élővíz csatorna két oldala Veszelytől Sikonyig

A 14 km-es Élővíz-csatornát a békéscsabai lakosok ásták ki 1770-1777-ig, amikor sikerült bekapcsolni a Kettős-Körösbe és hatalmas mocsarakat csapoltak le általa. Itt szállították az építkezéshez a faanyagokat Arad és Bihar megyéből. Mindkét oldalon gazdag növényvilággal

bír, mely gesztenyefákat, kocsányos tölgyfákat tartalmaz. Kifejezetten szeretik a helyiek a Veszelyig tartó 4 km-es szakaszt sportolási célból, hiszen mellette erdősáv húzódik. A terület madárvilága gazdag, míg a cserjékből kökény, som, mogyoró és veresgyűrűt találunk. (Önkormányzata, 2021)

5. ábra: Békéscsaba természeti környezete



Forrás: TEIR

Ásványkincsek

Békéscsaba körül, Békés megye számos helyén megtalálhatók a szénhidrogének, azonban Békéscsaba határában ilyen nincs. Ellenben nagyon nagy érték a hévízvagyon, melynek kihasználására felépítette a város az Árpád fürdőt és a hő hasznosítása a középületek fűtésében is megjelenik, hiszen több milliárdos beruházással, kútfúrással és visszasajtolással tervezi a város 2022-től a sportszarnokot, az középiskolai épületeit és egyéb komplexumait fűteni a gazdaságosság jegyében.

Békéscsaba már évtizedek óta kihasználja a jó minőségű agyagait. Jamina városrészben, illetve részben a kétegyházi út mellett kerül kitermelésre ez a kiváló építési agyag. A cserépgyártás és a téglaiipar alapanyaga, melyre több cég is felépítette működését. A kifejtés nyomán hatalmas bányagödrök keletkeztek, ezek horgászok számára kerülnek hasznosításra Jamina nyugati részén, illetve nagyon sokat visszafoglalt a természet és a nem felhasznált területet a madarak foglalták el.

Társadalmi jövőkép

Békéscsabára nagyon sokan jönnek a megye más településeiről dolgozni, több multinacionális vállalat ad munkalehetőséget, de a helyi vállalkozások is kiemelkednek a kisebb városok lehetőségeitől. Békéscsaba egyelőre minimálisan, de képes megtartani lakosságát, nagyon sok

fiatal máshol találja meg lehetőségét, de a gyermekvállalási kedv kompenzálja ezt a veszteséget. Bár megyeszékhely, de a szolgáltatások minősége alacsonyabb, mint Szegeden, Debrecenben vagy Budapesten. Ettől függetlenül ez a kulturálisan színes város egyre több vidéki számára kiváló élettér. A szlovák hagyományok, a kolbász szeretete és a felsőfokú oktatási központ büszkeséggel tölti el a lakosságot és egyre több – a fiatalok számára is fontos – élettér megújul a kalandparktól kezdve a Csaba parkon át a Munkácsy negyedig.

Gazdasági jövőkép

A multinacionális vállalatok főként kereskedelmi céllal érkeztek, ettől függetlenül vannak nagy foglalkoztatók – Mondi Packaging, Hirschman, Csaba-Metál Zrt, Linamar Hungary – akik jelentős számú munkavállalót felvesznek. Sajnos a feldolgozóipar nagyon alacsony szinten van a kiváló minőségű termőföldekhez képest és a hagyományos csabai kolbász sem itt kerül csomagolásra. Sokszínű iparágakkal rendelkezik a város: gépgyártás, csomagolóipar, turizmus, banki háttérműveletek, stb.

Sajnos az idegenforgalomhoz kapcsolódó infrastrukturális feltételek még most kezdenek kiépülni, mely jelenti a szálláskapacitást, az attrakciókat, illetve a tervezett ipari park és repülőtér fejlesztését.

Az ipari parkok többnyire rendelkezésre állnak, az inkubátorház teljesen megtelt, így Békéscsaba várja a betelepülő vállalkozásokat az M44-es gyorsforgalmi út megépítésével.

3.2. Vonatkozó stratégiák bemutatása

Békéscsabának hosszú távon érdeke, hogy megőrizze népességmegtartó képességét és a három város (Békéscsaba-Gyula-Békés) közül továbbra is kiemelkedjen. Fontos, hogy a városközösségek fejlesszék egymást és a források megszerzése közben szingergikus, versengő, de nem egymás elleni stratégiát alakítsanak ki. Az együttműködés, az egyes fejlesztési területek közötti szingergikus egyensúly megteremtése egyrészt a koordináló Békés Megyei Önkormányzat feladata, másrészt saját érdekük is. Így alakult ki például a Gyula-Békéscsaba TDM-Szövetség, illetve az is, hogy a gyulai Airbus Helicopters Hungary Kft.-hez kapcsolódó humán erőforrás jelentős része a Békéscsabai Szakképzési Centrumban kerül kiképzésre.

Békéscsaba Szegeddel, Kecskeméttel, Debrecennel és Araddal, Nagyváráddal csak együtt tud fejlődni, egy térségi kapcsolatrendszerrel és egy gazdasági rendszerben. Ennek figyelmen kívül hagyása súlyos hiba lenne. A város stratégiája a nyitottság és az együttműködés.

Stratégiáját tekintve a Városfejlesztési Konceptió része, hogy a húzóágazatnak tekintett építőanyag-ipart, élelmiszeripart, gépipart és nyomdaipart kiemelten fejlessze a város képzési formákkal és a szakértelem legszélesebb toborzásával. A másik kiemelt prioritás a közlekedési kapcsolatok fejlesztése, melynek legerősebb példái a már megvalósult vasútfejlesztések és a közútfejlesztés. A közutakat több irányban sikerült az elmúlt időszakban fejleszteni. Egyrészt a már több évtizede várt M44-es gyorsforgalmi út 2022-ben Kecskeméti elkészül és átadásra

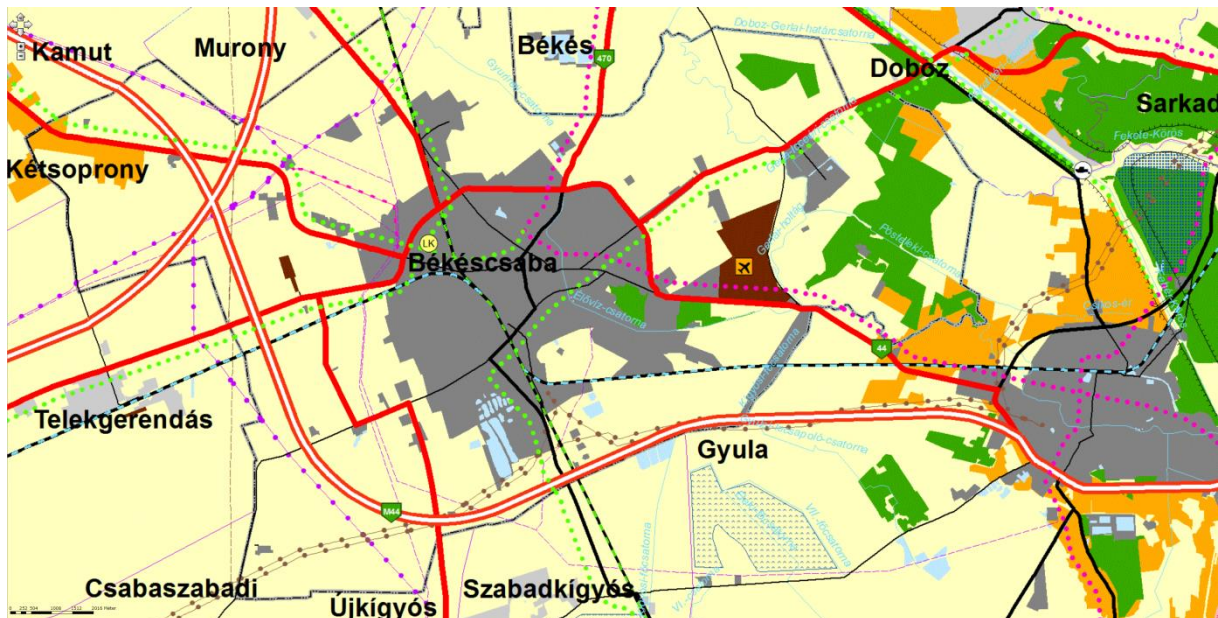
kerül, így két órán belül Budapestre lehet érni, másrészt a Dél-Békés felé haladó Fürjesi elkerülő út is elkészül, mely tehermentesíti a várost.

A város belterületi úthálózata is kiemelt fejlesztésnek lesz kitéve, hiszen több milliárd forintból megújulnak a belterületi rossz minőségű és esetleg eddig kiépítetlen utcák, kerékpár- és gyalogosútvonalai.

Az úthálózat és a vállalkozásfejlesztés mellett kiemelt prioritás a humán erőforrás és a turizmus. Humán tőkében a szakképzési centrumokkal és a felsőoktatási intézménnyel (Gál Ferenc Egyetem) nagyon komoly segítő kapcsolatokat ápol a város.

Turisztikai fejlesztések kapcsán igyekeznek pótolni az utóbbi évtized lemaradásait és megújult a Csaba Park, épül a Munkácsy-negyed és az elmúlt években két új négy csillagos hotelben is megszállhatnak a turisták. (Békéscsaba Megyei Jogú Város, 2014)

6. ábra: Békéscsaba térségi szerkezeti terve



Forrás: TEIR

Településfejlesztési Koncepció

Békéscsaba hosszú távú terveiben szerepel, hogy kerüljön kialakításra az M47-es gyorsforgalmi út Szeged és Debrecen között, mely Magyarország közútfejlesztéséhez is kapcsolódik – sajnos még a nyomvonalat 2021 első felében nem sikerült kijelölni. A déli elkerülő is jelentős prioritás, mely kapcsán az Építők útja (Lencsési út és Kétegyházi út közötti átkötő út) is megújul. E mellett a befektetés-ösztönzés alapja a határ menti kapcsolatok erősítése és a nagyvárosok közötti közúti, vasúti, légi közlekedés és egyéb logisztikai szolgáltatások javítása. (Békéscsaba Város, 2018)

A megyeszékhely helyzete igen kedvező, de szükséges javítani még a logisztikai szolgáltatásokat, a közlekedésből eredő szennyezések csökkentését és a régiót vonzóbbá kell tenni a tőkebeáramlás számára. E célokhoz a kapcsolatrendszer fejlesztése, a keresztirányú összeköttetések javítása és a belső integráció vezet. Be kell kapcsolni a környező településeket a városi szolgáltatásokba és segíteni kell a társadalmi innovációkat. (Békés Megyei Önkormányzat, 2012) (Nemzeti Jogszabálytár, 2020)

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

„Átfogó célok:

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

Stratégiai célok:

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

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

1. Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia 2014-2030

A stratégia kiemelt alapelve, hogy új közlekedési infrastruktúrát nem lehet létesíteni a természeti területek és a termőtalaj kárára, illetve kerülendő az olyan gazdasági tevékenység ösztönzése, mely energia- és szállításiigényes. Ez a stratégia nevesített társadalmi célja is, és a stratégia alapelve is, amely sérülhet, ha nem kerül figyelembevételre a közlekedésfejlesztési intézkedések tervezése során.

2. Nemzeti Fenntartható Fejlesztési Keretstratégia 2012-2024:

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

3. Második Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia 2018-2030:

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

4. Nemzeti Tájstratégia 2017-2026:

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

5. Negyedik Nemzeti Környezetvédelmi Program 2015-2020:

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

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

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

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

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

3.3. Gazdasági környezet

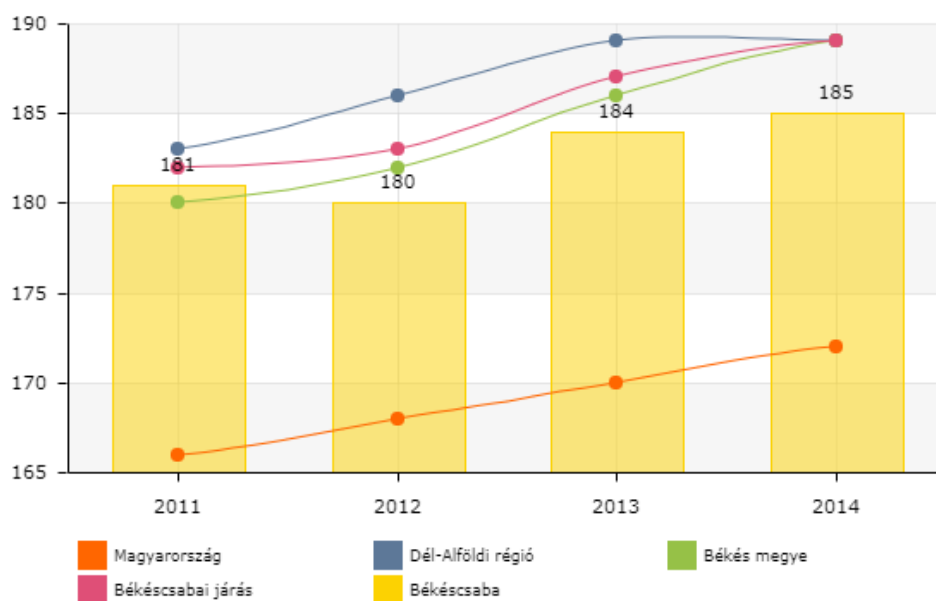
A megyeszékhelynek nem csupán a helyi lakosságot kell kiszolgálnia, hanem térségi, regionális szerepkört is ki kell elégíteni, hiszen a környező településekről itt veszik igénybe a szolgáltatásokat, munkahelyeket és kulturális lehetőségeket. Békéscsaba célja a gazdasági, oktatási, kereskedelmi és szolgáltató központ kialakítás hosszú távon, mely alkalmazza az IKT eszközöket, az e-szolgáltatásokat és élen jár a társadalmi és gazdasági innovációkban.

Tovább kell fejleszteni a helyi prosperáló vállalkozásokat és segíteni az újak betelepítését, a meglévő ágazatok mellett erősíteni kell a járműipar, az elektronikai ipar, stb. elindulását, mert ezek olyan magas hozzáadott értékű termelést képviselnek, mely igen magas iparüzési adót nyújtanak és munkahelyet a képzett szakembereknek.

A város az utóbbi évtizedekben elvesztette a feldolgozóipari kapacitásainak jelentős részét, melyet szeretne visszaszerezni, a gyümölcsfeldolgozás, a húsfeldolgozás és a gabonaipar mind olyan területek, melyekről nem mondhat le és ezt segítik az uniós támogatások is. (Békéscsaba Város, 2018)

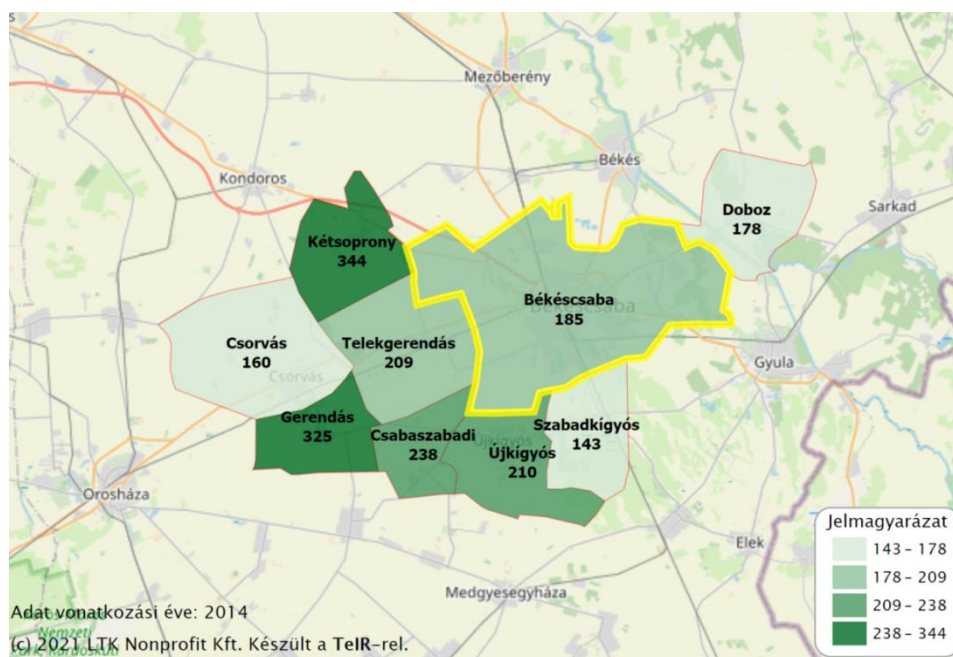
A város szolgáltatásaiban folyamatosan fejlődik, melynek legerősebb láncszeme a kereskedelem és a vendéglátás, utóbbi tíz év alatt megkétszereződött. A regisztrált vállalkozások számának jelentős része még mindig az 1-9 fő közötti foglalkoztató, míg 500 főnél többet mindössze csak két cég foglalkoztatott 2020-ban, a Linamar Hungary Zrt., a Budapest Bank és a Csaba Metál Zrt. (Békéscsaba Megyei Jogú Város Önkormányzata, 2019)

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

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

Egy éven túl nyilvántartott álláskeresők: nő, 2019 (fő)	211,
Egy éven túl nyilvántartott álláskeresők összesen, 2019 (fő)	426,
Egyetemi végzettségű nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	52,
Fizikai foglalkozású nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	1105,
Főiskolai végzettségű nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	113,
Közfoglalkoztatottak, 2019 (fő)	295,
Nyilvántartott álláskeresők: férfi, 2019 (fő)	765,
Nyilvántartott álláskeresők: nő, 2019 (fő)	794,
Nyilvántartott álláskeresők összesen, 2019 (fő)	1559,
Nyilvántartott álláskeresők: 0-18 éves, 2019 (fő)	19,
Nyilvántartott álláskeresők: 19-20 éves, 2019 (fő)	48,
Nyilvántartott álláskeresők: 21-25 éves, 2019 (fő)	171,
Nyilvántartott álláskeresők: 26-30 éves, 2019 (fő)	174,
Nyilvántartott álláskeresők: 31-35 éves, 2019 (fő)	139,
Nyilvántartott álláskeresők: 36-40 éves, 2019 (fő)	169,
Nyilvántartott álláskeresők: 41-45 éves, 2019 (fő)	191,
Nyilvántartott álláskeresők: 46-50 éves, 2019 (fő)	158,
Nyilvántartott álláskeresők: 51-55 éves, 2019 (fő)	152,
Nyilvántartott álláskeresők: 51-60 éves, 2019 (fő)	156,
Nyilvántartott álláskeresők: 61-X éves, 2019 (fő)	182,
Nyilvántartott megváltozott munkaképességű álláskeresők, 2019 (fő)	34,
Nyilvántartott pályakezdő álláskeresők: férfi, 2019 (fő)	65,
Nyilvántartott pályakezdő álláskeresők: nő, 2019 (fő)	83,
Nyilvántartott pályakezdő álláskeresők, 2019 (fő)	148,
Szakiskolai végzettségű nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	27,
Szakközépiskolai, technikumi, gimnáziumi végzettségű nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	647,
Szaktanácsos végzettségű nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	408,
Szellemi foglalkozású nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	454,
180 napon túli nyilvántartott álláskeresők: férfi, 2019 (fő)	356,
180 napon túli nyilvántartott álláskeresők: nő, 2019 (fő)	394,
180 napon túli nyilvántartott álláskeresők összesen, 2019 (fő)	750,
Aktív foglalkoztatáspolitikai eszközzel támogatottak, 2019 (fő)	690,
Álláskeresési ellátásban részesülő nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	400,
Ellátásban részesülő nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	793,
Szociális támogatásban részesülő nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	393,

Forrás: KSH és T-STAR adatok alapján saját szerkesztés

Békés megye foglalkoztatotti adatai rendre rosszabbak az országos átlagnál. Ennek oka egyrészt a gazdasági fejlettség alacsony szintje, másrészt az alacsony végzettségi mutatókban keresendő. A megye termelési mutatói elmaradnak az országostól és az elöregedés, elvándorlás is fokozottan érinti a megyét és a várost egyaránt. A Békéscsabai járásban az országos és a megyei arányt is meghaladja az álláskeresőkön belül az egy évnél hosszabb ideig nyilvántartottak aránya. Ezek az „álláskeresők” többnyire nem is keresnek munkaviszonyt, a részükre felajánlott munkát nem fogadják el és főként a szociális ellátórendszerre hagyatkoznak némi szezonális munkával kiegészítve a jövedelmüket a mezőgazdaságból. (Békéscsabai Városfejlesztési Nonprofit Kft., 2016)

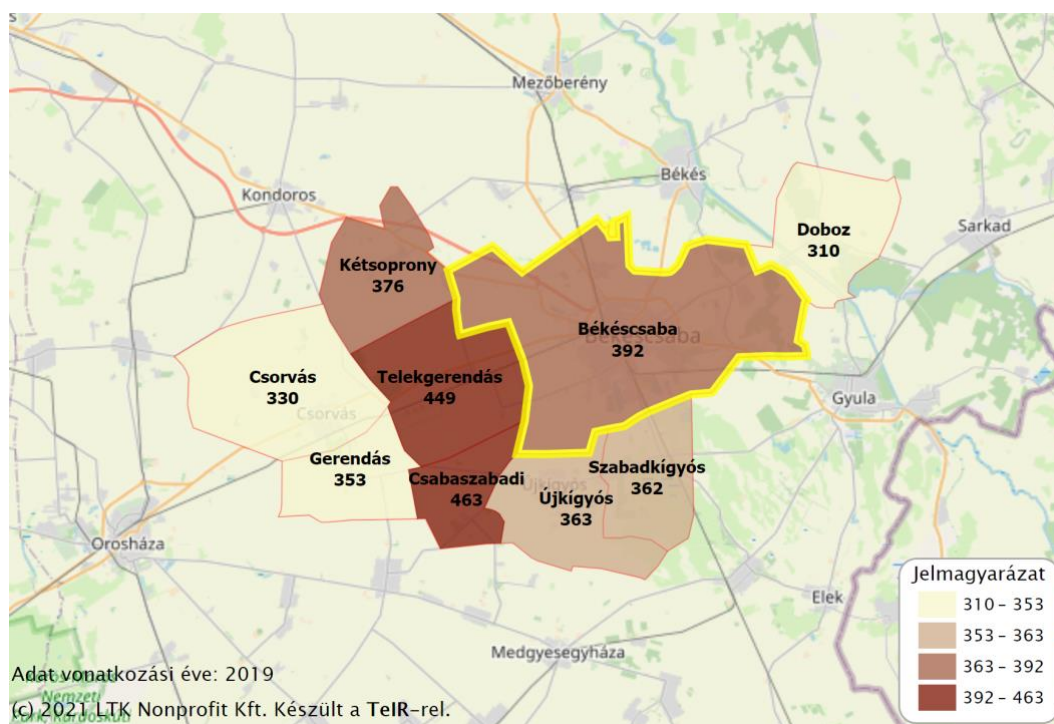
10. ábra: A járművek száma Békéscsabán (2019)

Áruszállító tehergépkocsik, 2019 (db)	3487,
Autóbuszok, 2019 (db)	557,
Benzinüzemű személygépkocsik, 2019 (db)	15620,
Benzinüzemű tehergépkocsik, 2019 (db)	123,
Egyéb üzemű személygépkocsik, 2019 (db)	332,
Egyéb üzemű tehergépkocsik, 2019 (db)	9,
Gázolajüzemű személygépkocsik, 2019 (db)	7048,
Gázolajüzemű tehergépkocsik, 2019 (db)	3454,
Lassú járművek, 2019 (db)	610,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett áruszállító tehergépkocsik, 2019 (db)	301,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett gépjárművek, 2019 (db)	2053,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett személygépkocsik, 2019 (db)	1611,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett személyszállító gépjárművek, 2019 (db)	1718,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett tehergépkocsik (különleges célú gépkocsival együtt), 2019 (db)	302,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett teherszállító gépjárművek (különleges célú gépkocsikkal együtt), 2019 (db)	335,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett vontatók, 2019 (db)	33,
Motorkerékpárok, 2019 (db)	1304,
Személygépkocsik (üzemeltető lakóhelye szerint, dec. 31.), 2019 (db)	23000,
Személyszállító gépjárművek összesen, 2019 (db)	24861,

Tehergépkocsik (különleges célú gépkocsival együtt), 2019 (db)	3586,
Teherszállító gépjárművek (különleges célú gépkocsik nélkül), 2019 (db)	3836,
Teherszállító gépjárművek (különleges célú gépkocsival együtt), 2019 (db)	3935,
Természetes személy által üzemeltetett személygépkocsik, 2019 (db)	20987,
Vontatmányok összesen, 2019 (db)	2590,
Vontatók, 2019 (db)	349,

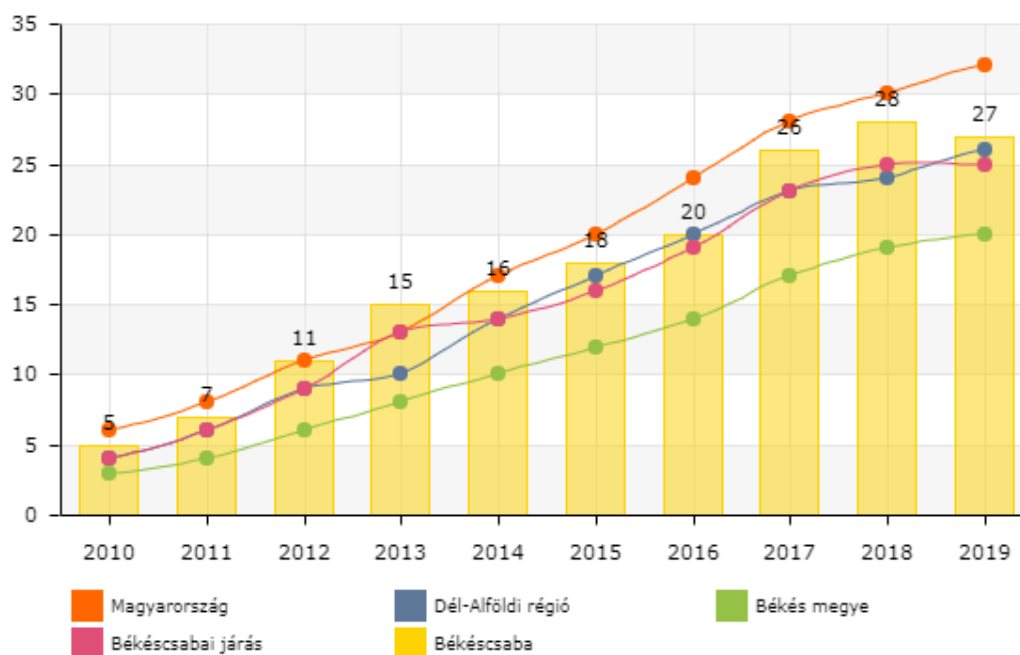
Forrás: KSH és T-STAR adatok alapján saját szerkesztés

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

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

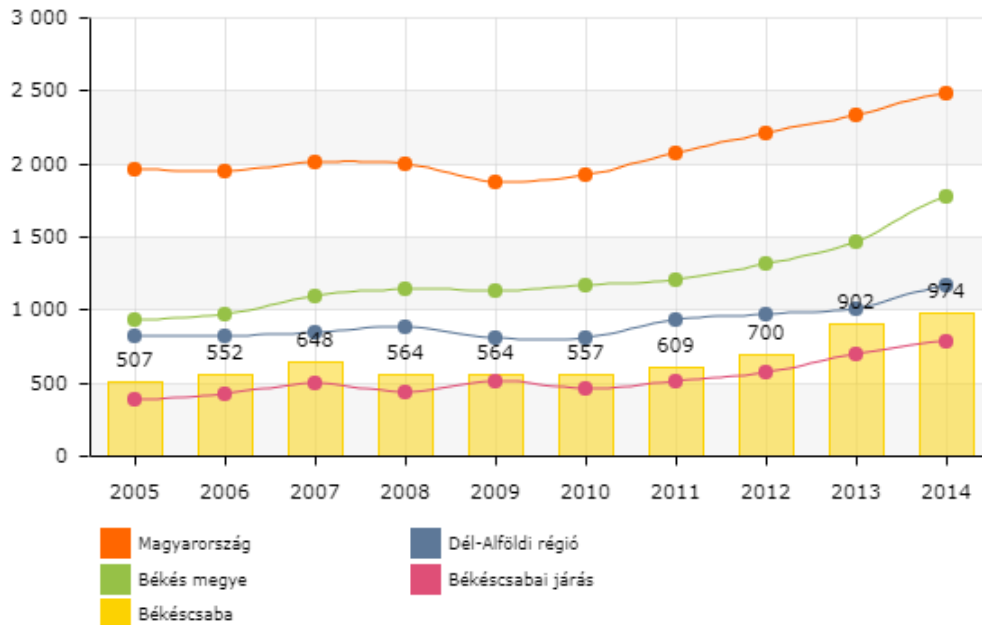


Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

A közúthálózat folyamatosan fejlődik, melynek legerősebb példája a belterületi közútfejlesztése, az M44-es út megépítése és a Fürjesi út közeli átadása. E mellett tervezés alatt van a Szeged-Debrecen közötti M47-es gyorsforgalmi út kialakítása és a Békéscsabát Araddal összekötő 2x2 sávós gyorsforgalmi út elkészítése is. (Békéscsaba Megyei Jogú Város Önkormányzata, 2020)

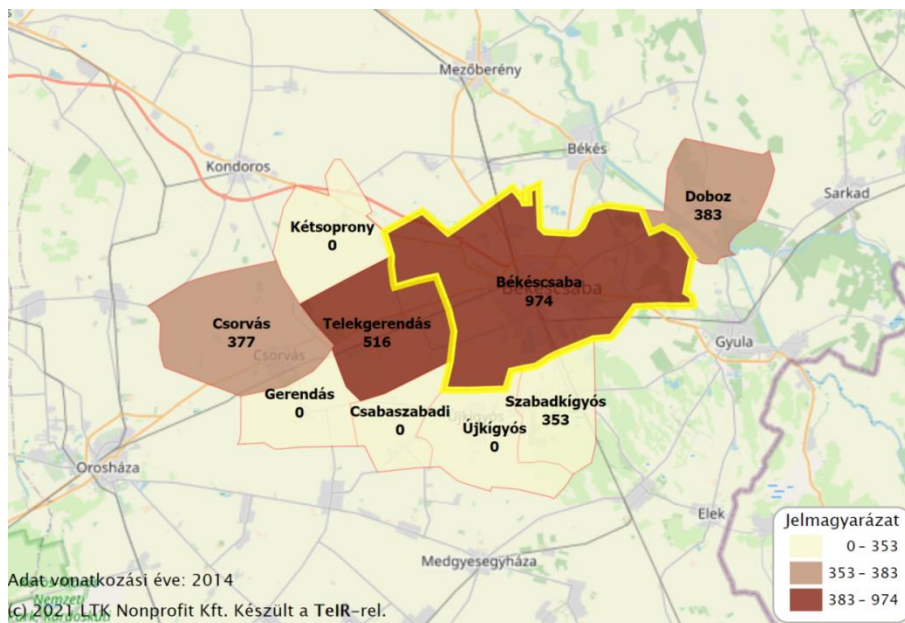
Kereskedelmi szolgáltatások, turisztika

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

Békéscsaba városát egyelőre a hungarikumként megjelenő csabai kolbászról ismerik, melyhez kapcsolódik a Csabai Kolbászfesztivál, mely a vírushelyzet előtti időszakban az ország

legnagyobb turisztikai eseménye volt. Emellett kiemelkedik a Munkácsy Mihályhoz kapcsolódó emlékek sora. 2007-2013-ig a város felújította a városmagot, mely kapcsán megújult a Csabagyöngye Kulturális Központ is és a közeljövőben elkezdődik az elhanyagolt egykori Körös Szálló elbontása is. Az elmúlt időszakban a Csaba Park jött létre a helyiek és a környékeliek legnagyobb öröme, illetve elkezdődött és a 2022-es évben befejeződik a Munkácsy-negyed kialakítása számos épület és közterület megújításával. Sajnos a kolbászfesztiválon kívül más nagyobb turisztikai attrakció nem köthető Békéscsabához.

Gasztronómia

Békéscsaba turisztikai stratégiája szerint leginkább a gasztroturizmusra szeretne nagy hangsúlyt fektetni. Kiemelt prioritás még a magyar és szlovák néphagyományok bemutatása, a népművészet, a lovas hagyományok sokasága és a település egyéb tradíciói.

Nemzetközileg is vonzóak lehetnek a hagyományos magyar és szlovák ételek, italok és a kapcsolódó legendák. Be kell mutatni a feldolgozott sertéstermékeket, a kolbászt, hurkát és cigánykát. A város kezdeményezése a Csabagyöngye szőlő ültetvénye, mely szintén teremthet egy hagyományt, ha megmutatják a szőlőápolást és a belőle készített italok készítését, a csabai pálinkafőzési tradíciókat.

Egészségturizmus

Egészségturisztikai attrakcióban nem bővelkedik a város. Rendelkezik egy kedvező gyógy- és termálvízzel bíró fürdővel, de inkább helyi és regionális igényeket elégít ki. A magas szintű nemzetközi igények kielégítéséhez szükséges ennek magas szintű fejlesztése és a turisztikai attrakciók kialakítása.

Konferenciaturizmus

Kezd kialakulni a konferenciaturizmus igénye és infrastruktúrája, de ez a turisztikai termék még fejlesztendő azért is, mert a határmentiség segítené ennek kialakulását. Kiváló rendezvényhelyszínek vannak a Csabagyöngye Központban, a Csaba Parkban és számos egyéb szálláslehetőség is támogatja a törekvéseket. A helyszínek és szolgáltatók összehangolása, a közös marketing létrehozása még várat magára.

Sportturizmus

A sport- és szabadidősport infrastruktúrájának kialakítása folyamatban van. A szabadidőhöz megfelelő helyszín a Csaba Park és nagyon sok játszóteret, szabadtéri sportegységet teremtett a város az elmúlt években, de a turisztikai igényeket még nem elégíti ki. A sportturizmus még szintén kihasználatlan terepe a fejlesztéseknek.

Aktív turizmus

Igen széles az aktív turisztikai termékpaletta, mely magában foglalja a kalandparki turizmust, vízi- és kerékpáros turizmust, találunk hat lovardát, sok álló- és folyóvíz áll a horgászok rendelkezésére és a vadászok is megtalálják számításukat. A repülés szerelmesei pedig a

Békéscsabai repülőtéren élhetik ki szenvedélyüket. (Békéscsaba Megyei Jogú Város Önkormányzata, 2020)

Csaba Park

A korábbi mocsaras terület lecsapolásával kiépítésre került az 51 hektáros erdőben egy komplex szórakoztató- és rendezvényközpont. A területen tematikus játszóterek és célépületek mutatják be a csabai kolbász hagyományát. Itt találunk egy éttermet, pálinkával kapcsolatos kiállítóteret. Tervek szerint a fesztiváloknak, nagyrendezvényeknek lesz a jövőben megvalósítási helyszíne. (Selemoncsák, 2014)

A Csabagyöngye szőlő

A helyi nemesítésű szőlőfajta, nemesítője Stark Adolf Békéscsabán született és szeretne a város méltó emléket állítani neki. A hungarikumra építve ültetvényt hozott létre a város és megtalálható a pálinka kínálatában is a törkölypálinka. A szőlőhöz kapcsolódó attrakciók kiépítése folyamatban van és javasolt rendezvényekhez is kötni a hagyományt. (Selemoncsák, 2014)

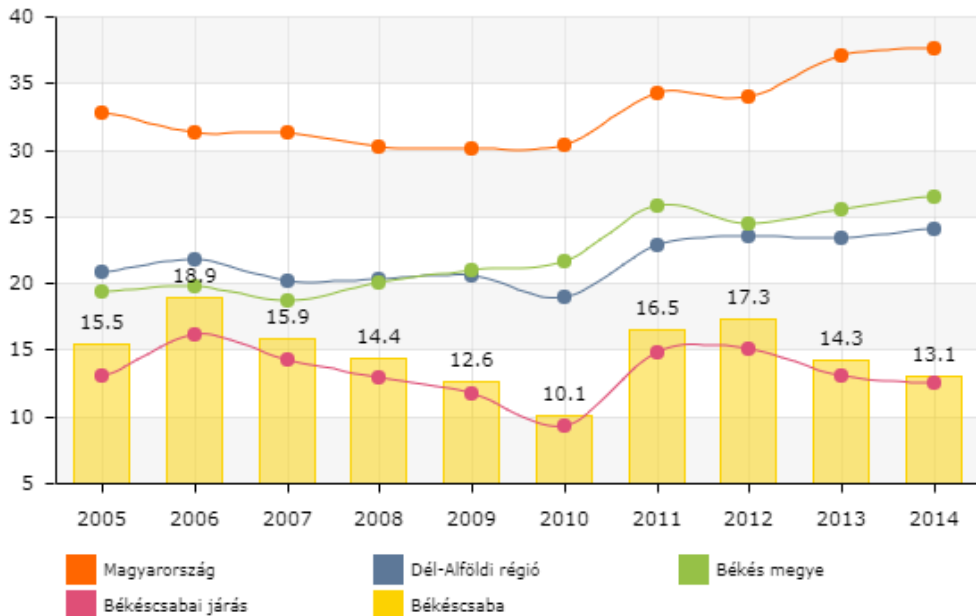
Munkácsy Mihály

A festőgéniusz Békéscsabáról indult és mára nagy megbecsülés ötvözi hírnevét. Számos épület és szobor őrzi emlékét. Itt található a legnagyobb gyűjteménye és használati tárgyait, asztalos munkáit, díjait is meg lehet tekinteni a Munkácsy Emlékházban és múzeumban. (Selemoncsák, 2014)

A termálvíz hasznosítása

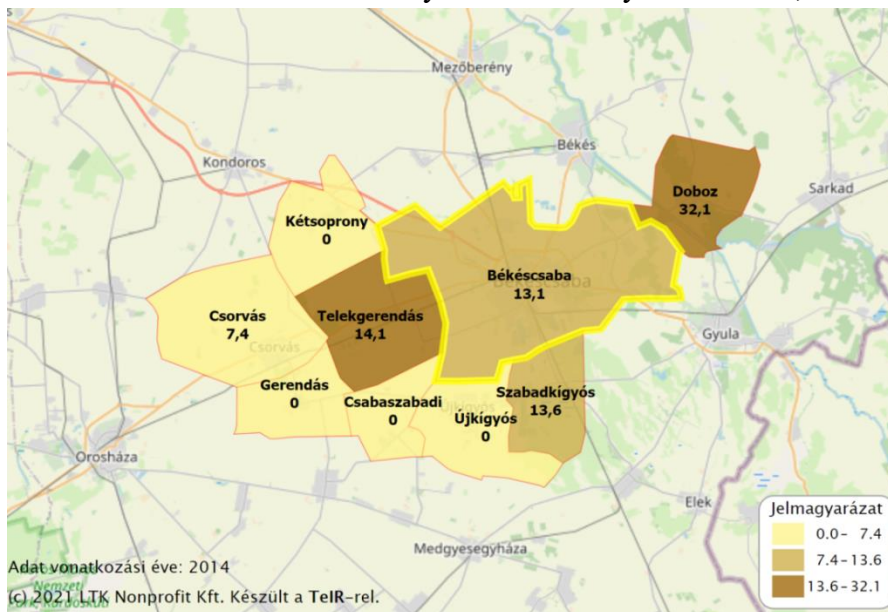
A termálvíznek többféle hasznosítási lehetősége van. Az 1974-ben felépült Békéscsabai Árpád Gyógy- és Strandfürdő alkáli hidrogén-karbonátos gyógyvizű fürdő, vizét 2006-ban nyilvánították gyógyvízzé. Mozgásszervi betegségeket, és reumatikus betegségeket egyaránt gyógyít a jó minőségű víz. A fürdő területe sajnos a nemzetközi igényeket nem elégíti ki. A hőenergiát a város tervezi a középületeinek fűtésére fordítani, mely fejlesztés már folyamatban van. (Selemoncsák, 2014)

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

A 2000-es években a turisztikai ágazat nem volt fénykorában, de 2012-ben elindult a kereskedelmi szálláshelyek jelentősebb értékesítése. Több hotel és egyéb szálláshely épült. A gazdasági válság után megerősödött turizmus új irányokat vett. A folyamatos turisztikai fejlesztéseknek köszönhetően és a kb. 70.000 fős kolbászfesztiválnak köszönhetően kiegészítő települése lett Gyulának Békéscsaba. Tovább kell erősíteni a csabai kolbászra épített

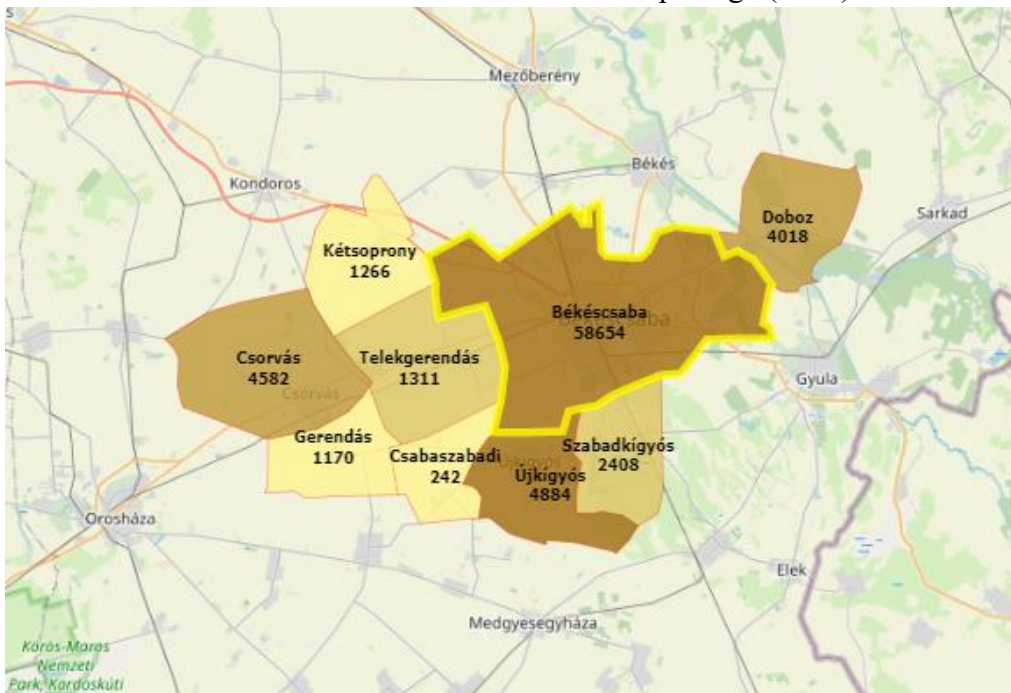
hagyományok ápolását, mely összetételéből, népszerűségéből nem veszített semmit az évszázadok során. (Békéscsaba Megyei Jogú Város, 2014)

3.4. Társadalmi környezet

Békés megyében a nemzetiségek viszonylag alacsony számúak a 2011-es népszámlálás adatai szerint. Ettől függetlenül a szlovákság Békéscsabán nagy számmal bír, és nagy lelkesedéssel közvetíti hagyományait. A város a török hódoltság után főként szlovák és román lakosokkal települt be, több tucat megyei település őrzi a szlovákság nemzetiségi hagyományait.

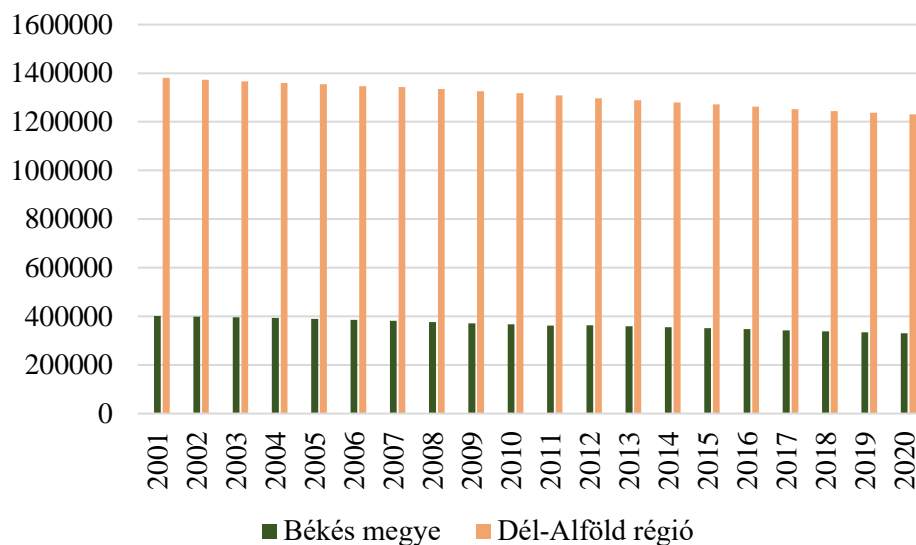
A várost lassan fogyó lakosság szám jellemzi, aminek oka az elvándorlás és a természetes fogyás. Utolsó mért népessége 2019-ben valamivel hatvanezer fő alatt van. A megyeszékhely népessége idősebb, mint más megyei jogú városoké. Az öregedési index viszonylag magas, melynek oka a gyermekvállalási hajlandóság alacsony szintje. Reményeik szerint a jelenlegi kormányzati intézkedések megfordítják ezt a tendenciát és Békéscsaba újra elérheti a 70000 fő körüli népességét. (Békéscsaba Megyei Jogú Város, 2019) (Békéscsaba Megyei Jogú Város, 2014)

17. ábra: Békéscsaba város lakónépessége (2021)



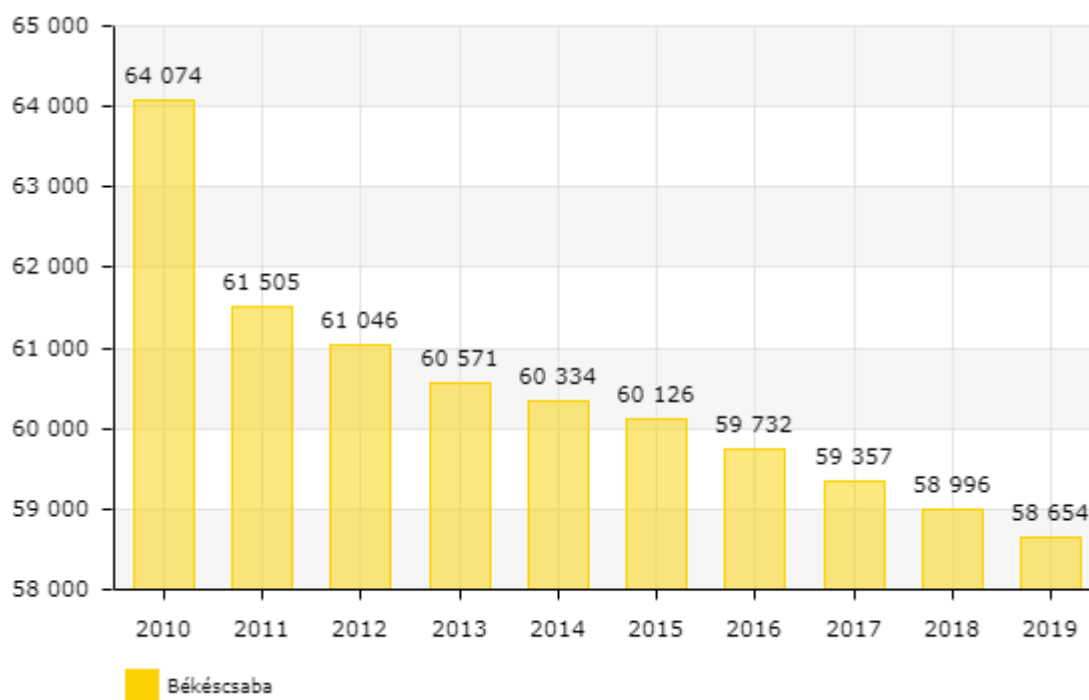
Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

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



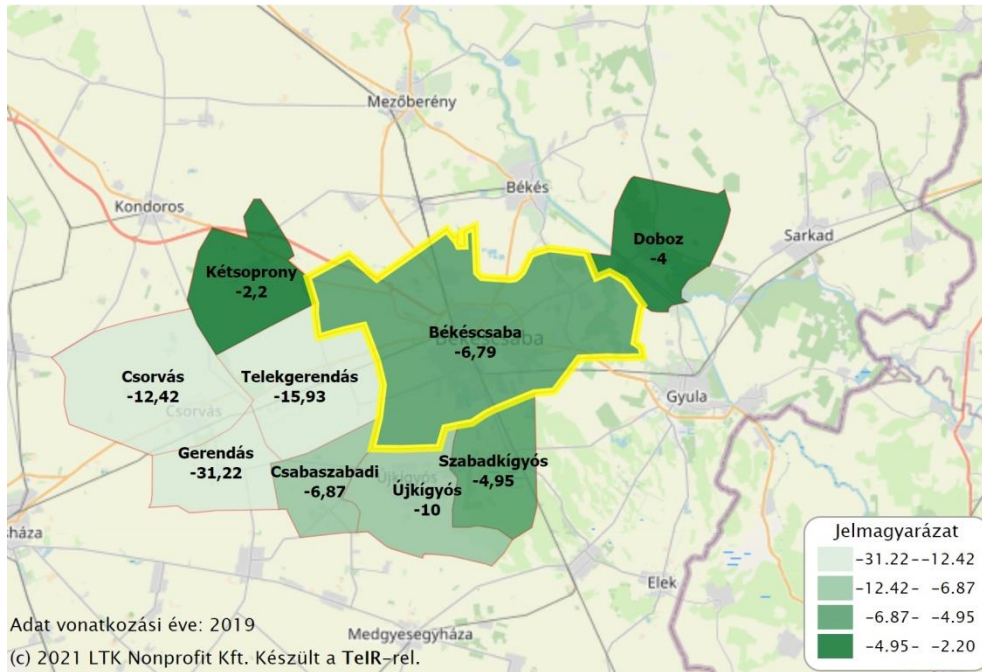
Forrás: KSH adatok alapján saját szerkesztés

19. ábra: Békéscsaba város lakosságszáma (2010-2019)



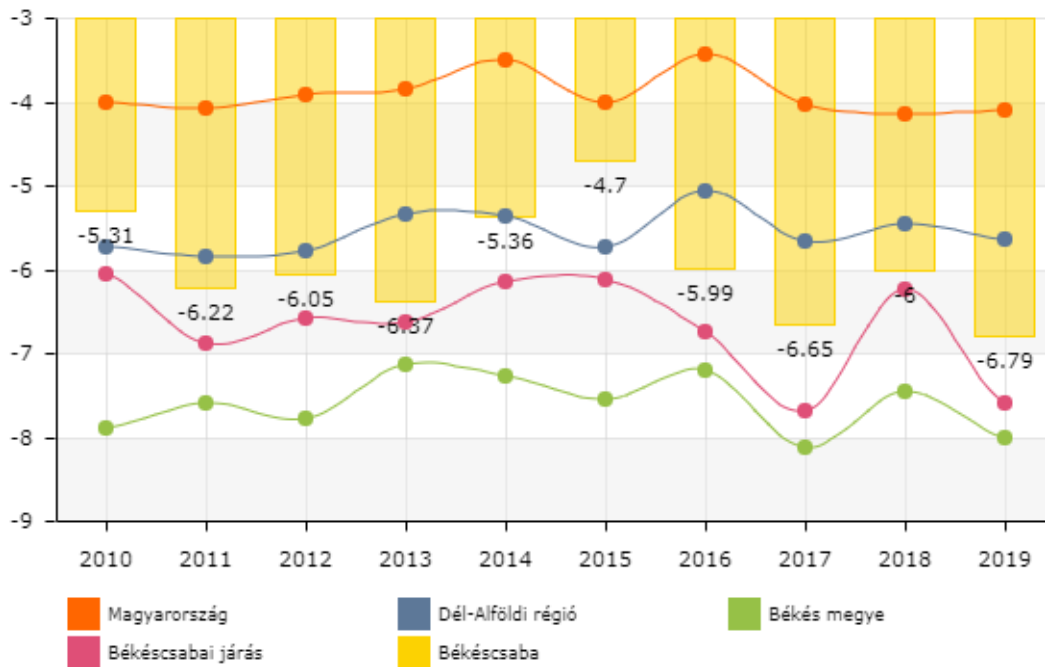
Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

20. ábra: Természetes szaporodás és fogyás (ezrelék)



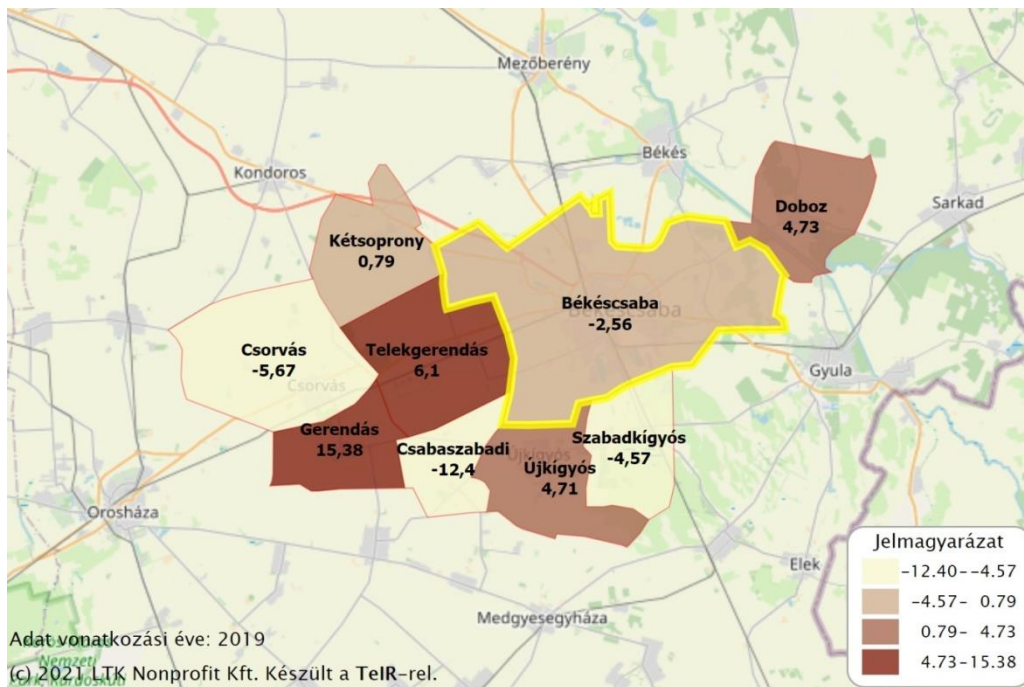
Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

21. ábra: Békéscsaba város öregedési mutatója



Forrás: Lechner Nonprofit Kft..

22. ábra: Vándorlási egyenleg (ezrelék)



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

3.5. Környezeti alapadatok

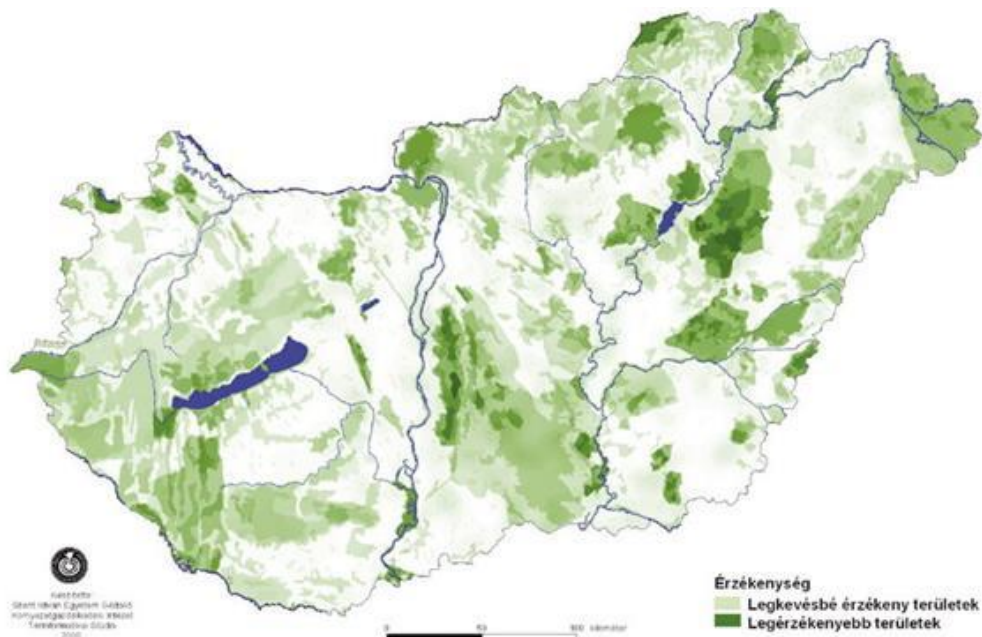
Békéscsaba a Körös-Maros közén a Kettős-Köröstől 8 km-re fekszik, a megyeszékhely Gyulától 16, Orosházától 36 km-re található. A román határ 20 km-re helyezkedik el és itt éri el a 44-es és 47-es főút metszete egymást.

A város legalacsonyabb pontja Jamina városrészben található, míg a legmagasabb pontja az evangélikus nagytemplomnál van, mely 89 méter tengerszint feletti magasságot jelent. Talaja lösz, agyag és folyami hordalék keveréke, átlagos aranykorona érték 25 körüli. (Wikipédia, 2021)

Éghajlat

A megyeszékhely mérsékelt éghajlatú, kontinentális zónában található átlagos csapadékkal. A tengerektől távol fekszik, a medencejelleg érvényesül. Az évi középhőmérséklet 11 fok, az átlagos éves hőingás 24 fok, a hőösszeg 3300 fok feletti, mely a mezőgazdaság számára kedvező. A napfénytartam 1940 óra körüli, az átlagos uralkodó szélirány északkeleti. A városban a csapadékmennyiség 550 mm körüli, Szarvason már az 500 mm-t sem éri el, míg az év nagyjából 120 napjában esik az eső vagy hó. (Wikipédia, 2021)

23. ábra: Környezeti érzékenység az élővilág szempontjából



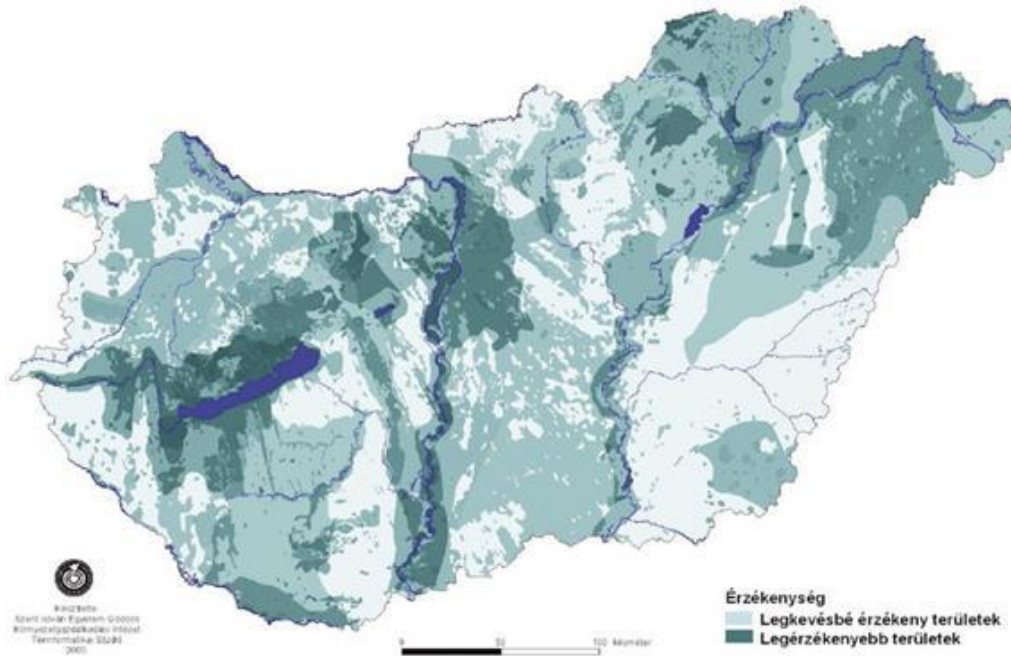
Forrás: Ángyán József (Ángyán, 2003)

Békéscsaba közigazgatási területe 19.393,2746 ha, melyből - belterület: 3.082,2427 ha, - külterület: 16.057,8963 ha, - zártkert: 253,1356 ha. (Selemoncsák, 2014)

NATURA 2000 területek

Békéscsaba közel 20 ezer hektár területtel rendelkezik, melyből kicsivel háromezer hektár fölötti a belterület. Községi természetvédelmi rendeltetésű terület a különleges madárvédelmi területként nyilvántartott Kígyósi puszta és a kiemelt jelentőségű természet megőrzési területként megjelenő Gyula-Szabadkígyósi gyepek területe. (Selemoncsák, 2014)

24. ábra: Környezeti érzékenység a vízbázis szempontjából



Forrás: Ángyán József (Ángyán, 2003)

Békés megye és Békéscsaba vízrendszere

Békés megyében a Körös vízrendszer a legjelentősebb, melynek a következő elemeit találjuk: Fehér-Körös, Fekete-Körös, Sebes-Körös, Kettős-Körös, Hármaskörös, Berettyó, Hortobágy-Berettyó. A legjelentősebb csatornák, melyek Békéscsabát érintik: Gerlai-holtág, Élővíz-csatorna.

A megyébe érkező valamennyi folyó Romániából ered és a Körösök és a Berettyó vízrendszere összeadódik áradás esetén, így kiemelten kell kezelni a határon túli csapadékos időszakokat. A vízbázisok védelme a talajvíz miatt is fontos, hiszen a szennyvízkezelés szempontjából és az édesvízkészlet megóvása szempontjából is a határon túli partnerekkel közösen a célok, közös a vízbázis. (Békés Megyei Önkormányzat, 2021)

Környezetvédelem

Az Élővíz-csatorna hozzájárul a helyi lakosság életminőségéhez, mikroklímájához és a városkép kialakításához egyaránt. A vízpótlása kiemelt jelentőségű, környezetrendezéssel a rekreációs funkciói erősíthetők. A város déli részén található a Fás-tó és a Csaba-tó, melyek az agyagbánya lelőhelyein alakultak ki, sok horgász számára fontos pihenési forrást jelentenek. A felszín alatti vizek megőrzése további kiemelt cél, mert Békéscsaba érzékeny a felszín alatti vizek minőségére. A megvalósult szennyvízberuházás miatt a talajterhelés minimális, de még

mindig sok háztartásban van összegyűjtött szennyvíz, melyet nem szállítanak el. (Selemoncsák, 2014)

Környezetvédelem az építés ideje alatt

Mind a természeti örökség, mind a környezeti értékek megőrzése, védelme és javítása elemi érdekünk az egészségünk megőrzése és az életminőségünk szempontjából. Meg kell előzni minden környeztkárosítást és minden olyan kedvezőtlen változást, mely a környezethasználat során jelentkezhet.

Országos védettséggű természeti terület Békéscsabán nincs, csupán két kunhalom: az egyik a Pósteleki-halom, a másik a Veszei-halom. Ezek a természeti képződmények gondoskodást igényelnek. Minden védett tájrészlet, tájmaradvány felbecsülhetetlen, azokat óvni, védeni kell. Védett az Élővíz-csatorna, a Széchenyi liget, a Gabonamúzeum környezete, a Deák utcai fasor és a Gyulai út déli oldalán lévő erdősor. (Békéscsaba Megyei Jogú Város, 2014)

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

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

Az útépités során kikerülő bontott anyagok és hulladékok kezelése során az alábbi előírásokat szigorúan be kell tartani.

- 1995 évi LIII. tv. és módosításai (Környezetvédelem általános szabályai)
- 2016. évi CL. törvény a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól
- 2012. évi CLXXXV. törvény (a hulladékról) 225/2015. (VIII. 7.) kormányrendelet a veszélyes hulladékkal kapcsolatos tevékenységek végzésének feltételeiről
- 309/2014 (XII. 11.) kormányrendelet a hulladékkal kapcsolatos nyilvántartási és adatszolgáltatási kötelezettségekről
- 318/2013. (VIII.28.) Korm. rendelet a hulladéklerakási járulék megfizetéséről és felhasználásának céljairól
- 45/2004. (VII.26.) BMKvVM rend. (Építési és bontási hulladékok)
- A hulladékjegyzékről szóló 72/2013. (VIII. 27.) VM rendelet (Aranypeták Kft., 2021)

4. Fejlesztési igény megalapozása

4.1. Helyzetértékelés

Békéscsaba város fejlesztési igényei nem csupán a település lakói és településvezetői elképzeléseinek eredményeiből adódnak össze. Békéscsaba, mint megyeszékhely és járási központ sokkal több és mélyebb funkcióval rendelkezik, mint csupán a nagyjából 60.000 fős lélekszám kiszolgálására alkalmas tér fejlesztése. Sok olyan kereskedelmi, szolgáltató, pénzügyi, közigazgatási, stb. terület megjelenik, ami miatt a városba érkeznek a térségből. Emellett nemzetközi viszonylatban is szeretne felkerülni a térképre a megyeszékhely, többek között az ipari területeinek fejlesztése, a repülőtérfejlesztés és a Munkácsy-negyed fejlesztése is e célból indult el. A most megjelenő közlekedési fejlesztésnek, ami az iskolaközpont felé, illetve a Mezőmegyer településrész fejlesztése felé irányul az a célja, hogy minél többen elérhessék a térséget megyén belül és kívül egyaránt. Az egyetem és az iskolacentrum kereszteződését járási szinten használja a térség, így e fejlesztés mindenkinek érdeke.

A fenntartható fejlesztés célja, hogy a társadalom, a környezet és a gazdaság egyensúlyban, egymást erősítve fejlődjön figyelve a természeti erőforrásokra és a megvalósítók egészségére is. A sikeres megvalósítás nem csupán politikai döntés kérdése, hanem társadalmi, gazdasági szereplők együttes gondolkodásának eredménye, amit a jogszabályok segíthetnek vagy gátolhatnak. (Szarvas Város, 2019)

25. ábra: Békéscsaba város SWOT-analízise (Békéscsaba Város, 2018)

Erősség	Gyengeség
<ul style="list-style-type: none"> - erős közigazgatás - stabilizálódó felsőoktatás - jó az egészségügyi és szociális ellátás - hagyománya van a gépiparnak, nyomdaiparnak, mezőgazdaságnak - kellemes, élhető környezet - kedvező vasúttelátottság - kulturális örökség - jó termőföld - barna és zöldmezős beruházásra is alkalmas területek - termálvízkinccs - határmentiség - határon átnyúló kapcsolatok - térségi központi szerep - Csabai kolbász, Munkácsy örökség - Javul a lakosság iskolázottsága - Meghatározó az egyházi szerep az oktatásban 	<ul style="list-style-type: none"> - a fővárostól nehezen megközelíthető - kedvezőtlen demográfiai folyamatok, öregedő társadalom, alacsony vitalitás, növekvő fogyás - elmennek a fiatalok - növekvő munkaerőhiány - a nagyobb végzettségű fiatalok elmennek - a válságban lévő szektorok megújulása lassú - elmaradnak a zöldmezős beruházások - kevés iparterület - tőkehiány, kevés a pályázatokhoz az önerő - kevés bérlakás - nincs nemzetközi színvonalú turisztikai kínálat - gyakori belvíz - belső infrastruktúra egyes elemi fejletlenek

<ul style="list-style-type: none"> - Fejlődnek a zöldfelületek - Erős a kerékpáros közlekedés 	<ul style="list-style-type: none"> - rossz az erdőszültség - külterületi infrastruktúra nem megfelelő - a vasút éjszaka zavaró zajjal jár - tanyavilág problémái
Lehetőség	Veszély
<ul style="list-style-type: none"> - M44 gyorsforgalmi útfejlesztés - Repülőtér fejlesztése - Logisztikai fejlesztés - Fiatalok helyben maradásának támogatása - Munkahelyteremtés - Gépipari cégek, elektronikai vállalatok fejlesztése - Ipari területek hasznosítása - Munkácsy negyed turisztikai lehetőségei - Szakképzés fejlesztése - Termásvíz, napenergia potenciáljának kihasználása - Csabai kolbászra és Munkácsyra épülő turisztikai attrakciók - Vállalkozásösztönzés, innovációs potenciál fejlesztése - Nagyobb hozzáadott értékű termelés, élelmiszeripari feldolgozás - Mezőgazdasági feldolgozóipar fejlesztése - Kistérségi identitás fejlesztése, MVP fejlesztése 	<ul style="list-style-type: none"> - nem fejlődnek a húzóágazatok a várt mértékben - csökken a szakképzett munkaerő száma - az infrastruktúra fejlesztésével, fenntartásával kapcsolatos kockázatok - degradálódó barna mezős területek - tőkebefektetések elmaradnak, máshova települnek - lakóépületek állaga romlik - fiatalok elvándorolnak - belvízgondok - csökkenő bevételek, kedvezőtlen állami allokáció - nem vonzó a település építészetileg - peremterületek leszakadnak, szegregálódó városrészek - növekvő belvíz és porszennyezés

4.2. Kereslet-kínálat elemzés

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

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

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

Kínálati oldal

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

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

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

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

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

A kínálati oldal részéről biztosítandó kommunikáció

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

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

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

4.3. Célcsoport bemutatása

Gazdasági szereplők: a csomópont kialakításának legnagyobb nyertesei e területen lévő felsőoktatási intézmény dolgozói, hallgatói, illetve a középfokú oktatási intézmény résztvevői, partnerei. A csomópont átalakítását szükségessé teszi a Nyomdaipari Tudásközpont gazdasági

aktivitása is. A 46169-es jelű út felújítása a lakosság és a nagyfokú teherforgalom szempontjából fontos.

Tanulók: a közép- és felsőfokú oktatásban részt vevő tanulók egyrészt a buszközlekedés által, másrészt a kerékpáros forgalom miatt kiemelkedő szereplői e térségben. A kiváló minőségű kerékpárút - fejlesztés alatt van a Weinckheim kerékpárút - miatt egyre többen látogatják meg a térséget kerékpárral Gyula, Szarvas irányából, így e csomópont kialakítását úgy kell megvalósítani, hogy a biztonságos kerékpárforgalom is megvalósulhasson. A legfontosabb mégis a tanulók, hallgatók szempontjából a csomópont gyalogos és autós biztonságos megközelítése. A megyeri út kapcsán szintén egy városrész teljes lakosságának, tanulóinak körét érinti az útfelújítás

Turisztikai szereplők: a város Békés megye egyik legnagyobb forgalmat lebonyolító turisztikai körzete. Az időszakosan megrendezendő Kolbászfesztivál, a gyakori kézilabdameccsek, a Csabapark rendezvényei és a Sportcsarnok körül megvalósítandó fejlesztések mind-mind igénylik a fejlesztést. A Gyulára irányuló turisztikai potenciál szintén megnöveli a csomóponton történő áthaladások számát

Környező lakosság: korábban jeleztük, hogy mind a hipermarketek felé vásárlási igénnyel, mind a környező cégek felé munkavállalói igénnyel jelentős a lakossági forgalom. A csomópont túloldalán lévő ALDI bevásárlóközpontba gyakran látogatnak hallgatók és kollégisták egyaránt, illetve a buszöblök megközelítése is így lehetséges. A nagymértékű gyalogosforgalom, a kerékpáros forgalom, illetve az áthaladó gépjárműforgalom indokolja a csomópont fejlesztését.

26. ábra: Stakeholder analízis

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

Forrás: saját szerkesztés

4.4. Korlátozó tényezők felmérése

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

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

a) Adminisztratív jellegű kockázat

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

b) Műszaki kockázat

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

c) Fenntartási kockázat

1. Kockázat: a közlekedési csomópont üzemeltetője nem gondozza megfelelően a létesítményt.

A kockázat kezelése: folyamatos kontroll és időközönként szakértői vélemények kérése.

d) Technikai, biztonsági kockázatok

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

A kockázat kezelése:

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

2. Kockázat: nem megfelelő lakossági tájékoztatás.

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

e) Ökológia kockázat

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

A kockázat kezelése:

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

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

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

f) Politikai kockázat

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

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

2. Kockázat: a politikai szereplők negatívan értékelik, támadják a közlekedési csomópont megépítését, annak költségeit, a kivitelezés ütemezését, sebességét és módját.

A kockázat kezelése: a megfelelő szereplők bevonása a projekt előkészítésébe, illetve a kommunikációs tervnek megfelelő kommunikáció biztosítása.

27. ábra: Kockázatmenedzsment mátrix

Kockázatmenedzsment mátrix							
A bekövetkezés valószínűsége	5	Majdnem biztos 51–100%	5	10	20	35	50
	4	Valószínű 26–50%	4	8	16	28	40
	3	Közepes valószínűségű 16–25%	3	6	12	21	30
	2	Nem valószínű 6–15%	2	4	8	14	20
	1	Ritka 1–5%	1	2	4	7	10
			1	2	4	7	10
			Nagyon kicsi	Kicsi	Közepes	Magas	Nagyon magas
Következmény hatása							

Forrás: GANTT.HU (GANTT, 2021)

28. ábra: A projekt kockázati típusai és értékelésük

A kockázat megnevezése	Bekövetkezés valószínűsége	A projektre gyakorolt hatása	Összesítésben
Adminisztratív jellegű kockázat			
A szükséges hatósági eljárások nagymértékben lassíthatják a kivitelezés idejét	5	4	20
A közbeszerzési eljárások sikertelensége gátolhatja a határidők teljesítését.	3	10	30
A források nem megfelelő időben és ütemezésben történő kifizetése (pályázat esetén: lehívása) lassíthatja a megvalósítást.	2	4	8
Műszaki kockázat			
Nem megfelelő minőségű előkészítésből származó kockázatok	3	7	21
A műszaki feladatok tervezési, kivitelezési hibáiból adódóan a tervezés/kivitelezés kockázatai.	4	7	28
Gépek, eszközök meghibásodásai.	1	4	4

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

Forrás: saját szerkesztés

5.. Helyzetértékelés, konklúziók

Békéscsaba az elmúlt években jelentős fejlesztéseket hajtott végre, melyek főként a középületei energetikai korszerűsítéseiben, infrastrukturális fejlesztéseiben, kerékpárutak építésében és turisztikai attrakcióinak fejlesztéseiben valósult meg. E fejlesztések szükségesek ahhoz, hogy a lakosság szolgáltatási minősége fejlődjön, javuljon. A piac fejlesztésével, a közösségi terek kialakításával, modernizálásával a megjelenése, környezete 21. századivá vált.

A Modern Városok Programjában olyan jelentős fejlesztések várhatók, melyek egyrészt a gazdaság fejlesztését, fejlődését (iparterületek fejlesztése, úthálózat fejlesztése) és a lakosság szolgáltatási minőségének fejlődését szolgálják (vásártér, CsabaPark továbbfejlesztése, Munkácsy Negyed fejlesztése, sportlétesítmények fejlesztése).

Látható azonban, hogy még jelentős erőforrások szükségesek ahhoz, hogy a diverzifikált termelési és gazdasági potenciállal rendelkező város fókuszot találjon. Szükséges egy olyan húzóágazat - ami korábban a feldolgozóipar volt - mely a lakosságnak stabil munkalehetőséget biztosít, a fiataloknak jövőképet ad, a városnak pedig stabil gazdasági bevételt generál. Jelenleg a Linamar Hungary Zrt., a Csaba Metál Zrt. és a Mondi cégcsoport foglalkoztatja a legtöbb munkavállalót a városban.

A jelenlegi és a jövőbeli fejlesztések azt a célt szolgálják, hogy a kiszolgálják azt a várható gazdasági fejlődésből eredő humán erőforrást, mely jelentős gépjármű-forgalommal is fog járni. A megvalósítandó közlekedési csomópont olyan oktatási centrum közelében helyezkedik el, mely a jövőben nem csupán oktatási központ lesz, hanem az oktatási központ mellett sportközpont és rekreációs központ funkcióit is felveszi. 2023-ra elkészül a sportcélú uszoda és a sportcsarnok funkciója is átalakul. Amennyiben a Csaba Park teljes aktivitásában kialakul, az egyetem épülete megújul, és a fejlesztések megvalósulnak a térség közlekedése jelentősen megváltozik.

A jövőben nem csak a közlekedési csomópont kanyarodóággal történő kiegészítése válik szükségessé, hanem jelzőlámpás forgalomkorlátozás és egyéb forgalomtechnikai beavatkozás is. Kutatásunkban bemutattuk azokat a hatásokat, melyekkel számolni szükséges a fenntarthatóság és a biztonság megtartása érdekében a kivitelezés során.

6. Fejlesztési javaslatok

Békéscsaba része a Közép-békési Centrumnak. E Békéscsaba, Békés, Gyula hármából Békéscsaba a Modern Városok Program révén, illetve az elmúlt tíz évben megvalósult fejlesztései révén jelentős fejlődést produkált. Gyula a turisztikai attrakciói és az elmúlt 30 év folyamatosan egy irányba ható városfejlesztési akciói nyomán a gasztronómiát, a turizmust, az egészségturizmust támogatta (jelenleg a gépgyártás is fellendülőben van). Békés egy-egy akcióponton fejlődik, de jelentősen elmaradt a másik két településtől. Békéscsaba és Gyula egyre inkább összeolvad, a cégek egyre jobban terjeszkednek a másik irányába, 2030-2040 között várható, hogy a még meglévő mezőgazdasági területeket ipari övezetek fogják felváltani. Mind Gyulán, mind Békéscsabán érdemes megvizsgálni, hogy milyen fejlesztési faktorok segítségével lehet e funkciókat összehangolni és ezek milyen közlekedéstechnikai eszközöket igényelnek.

Munkaerő

Békéscsaba a szolgáltató és gépgyártó szektor révén viszonylag jól felszívja az aktív munkavállalókat, így az országos átlag körüli a foglalkoztatottság. A nyilvántartott álláskeresők száma és aránya egyaránt a legalacsonyabb Békés megyében. A pozitív helyzet a munkáltatók részéről megoldandó feladat, hiszen a munkáltatói igényeket nem, vagy csak nehezen tudják kielégíteni. A nagyobb munkáltatók kénytelenek munkaerő-kölcsönzőket, diákszövetkezeteket igénybe venni a kapacitásaik megőrzéséhez. Ezt a jövőben munkásszállások kialakításával, megfelelő lakástámogatási rendszerrel lehet orvosolni, melyet természetesen a cégekkel történő együttműködésben lehetséges lefinanszírozni. A munkásszállások kialakítására meglévő épületek rendelkezésre állnak, a település csupán befektetőt vagy uniós forrást vár a finanszírozásra.

Tőke

Csak úgy, mint az országban jellemzően az önkormányzatoknak, Békéscsaba Város Önkormányzatának sincs jelentős befolyása a vállalkozások tőkeállományának növelésére, pedig a tapasztalat azt mutatja, hogy a településen és körzetében lévő vállalkozásoknak folyamatosan szükségük lenne tőkebevonásra. Ebből kifolyólag szükséges a közvetítő intézményekkel (KVAOSZ, HIPA, stb.) való jó kapcsolatok ápolása, a tájékozottság biztosítása, annak érdekében, hogy az érdeklődőket és a gazdasági szereplőket helyi szinten megfelelő információkkal tudják ellátni. Ugyanilyen fontos, hogy folyamatosan épülni, terjeszkedni tudjanak a vállalkozások, ehhez pedig az kell, hogy a helyi építési szabályozás jól reagáljon vállalkozások építési, beruházási igényeire.

Föld

A földhasználati kérdés Békéscsabán valójában az ipari létesítmények természeti erőforrásainak birtoklását jelenti, hiszen sokszor olyan helyen szeretnének építkezni, ahol értékes termőföld található. A termőföld hasznosítása, a magas hozzáadott értékű termények termesztése irányába volna célszerű orientálni a gazdálkodókat, de ehhez a feldolgozóipart fejleszteni szükséges.

Szellemi tőke

Békéscsaba megyeszékhelyen minden olyan kiemelkedő szakmát oktatnak, ami a helyi vállalkozóknak szükséges, bár állandó feladat a cégek igényeinek való folyamatos megfelelés a szakképzési rendszer viszonylagosan lassú változása miatt. A felsőoktatási szakok még nem követik a piaci igényeket és fontos volna a pedagógus képzés visszatelepítése a megyeszékhelyre és kooperáció kezdeményezése a mérnökképzés kapcsán. Fontos, hogy a településfejlesztés menedzsmentje segítse a feladatokat és a feladatokat megoldani képes szakemberek összetalálkozását elsősorban a lakosság és a vállalkozások igényeinek figyelembe vételével. E folyamatban segítséget jelenthetnek a megyében működő felsőoktatási intézmények (Kodolányi János Egyetem, Gál Ferenc Egyetem).

Technológia

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

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

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

Információ

A települések, kisvárosok számára az internet - mint információ közvetítési csatorna - alkalmazása ma már nélkülözhetetlen a hatékony és gördülékeny gazdasági folyamatokhoz. Mára az információ rendkívül gyors terjedése egyaránt fontos a lakosság és a vállalkozások számára is, hiszen ezáltal minőségi szolgáltatásokat (pl. online időpont foglalási rendszer) és

naprakész tájékoztatást biztosíthat az önkormányzat. Az önkormányzat részéről ezt a fejlesztést célszerű erősíteni, míg az emberek egymáshoz való kapcsolatát rendezvényekkel, szociális programokkal célszerű támogatni. (OetU Kft., 2016)

Környezetminőség

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

29. ábra: Szarvas, Békéscsaba és Gyula elérhető szolgáltatásai

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

Forrás: KSH és saját kutatás

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

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

Megoldási javaslatunk a veszélyes csomópontra

Javasoljuk a keresztező utak csomópontjának áttervezését, mely kapcsán az elsőbbségi viszonyok jelenleg jelzőtáblával szabályozottak. Az útburkolatok szélessége az osztályozó sávoknak köszönhetően szélesek, 10-12 méter között mozognak.

Meg kell valósítani a közlekedési csomópont csomóponti ágain a gyalogos és a gyalogos-kerékpáros forgalom átvezetését.

Át kell alakítani a meglévő közvilágítási hálózatot és a kijelölt gyalogos-átkelőhelyeknél eltérő színű megvilágítást kell alkalmazni.

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

A fejlesztést úgy kell megvalósítani, hogy a NIF Zrt.-nek a 44-es számú főút jövőbeni fejlesztésére vonatkozó igényeit vegyék figyelembe a tervezésnél.

A közlekedési csomópont kialakítása előtt célszerű egyeztetni a terület mellett működő kereskedelmi egységgel és az oktatási intézményekkel. (Aranypeták Kft., 2021)

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

Megoldási javaslatok a 46169 jelű útfelújításra:

A tervezési szakaszhatár a 446 j és a 470 j. út csomópontjának széle 0+010 km szelvény, valamint megközelítőleg a 2+115 km szelvény, melyet a követő szakasz tervével összhangban pontosítani kell.

A szakaszon a süllyesztett, és kiemelt szegély tervezését, a meglévő vízelvezetési rendszerhez igazítva, annak szükség szerinti módosításával.

Ahol a jelenlegi burkolat szélessége lehetővé teszi párhuzamos parkolók létesítését, ott a parkolókat is meg kell majd tervezni.

A Frühwald Kft. telepénél kanyarodó sávok tervezését, az ezzel járó közmű kiváltásokkal, vízelvezetés módosításával együtt.

A kezdő csomópontnál a lassítási, és felállási szakaszok tekintetében beton burkolat tervezése szükséges, egyéb helyeken burkolat felújítási munkákat kell tervezni.

A tervezés során figyelembe kell venni az ugyan erre a szakaszra vonatkozó kerékpárút átvezetési, és egyéb terveket.

7. Projekt célkitűzései, elvárt eredmények, hatások

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

7.1. Gazdasági hatások

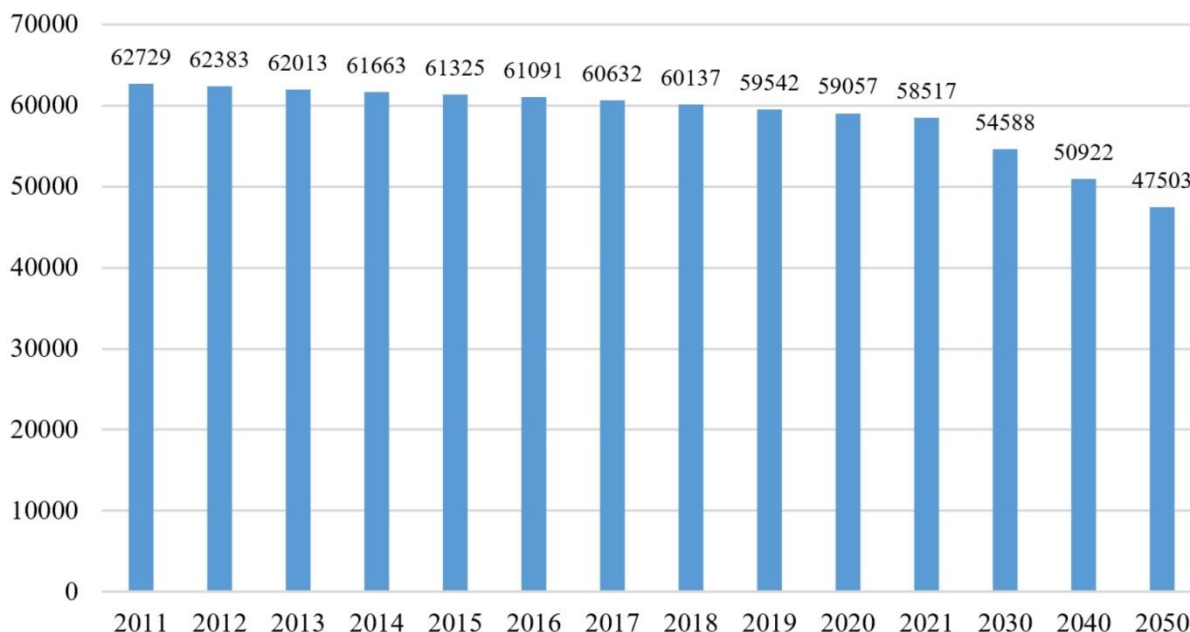
Elvárt eredmények tekintetében biztosak vagyunk abban, hogy a térségben lévő gépjárműforgalom erősödni fog. Az M44-es út megépülése jelentősen javítja a térség gazdasági lehetőségeit. A térségben lévő fejlesztések (sportcsarnok, uszoda, egyetemi épület, Csaba Park, stb.) a lakosság nagyobb mértékű jelenlétét fogják eredményezni és nem csak egy-egy nagyobb fesztivál és sportrendezvény kapcsán, hanem hosszabb időszávokban és területeken. A diákok, hallgatók mobilitása egyre nagyobb mértéket ölt és Kecskemét-Arad közlekedésének felgyorsulása, Békéscsaba turisztikai életbe való jövőbeli bekapcsolódása vélhetően szintén ezt a célt fogja eredményezni. A központ ki fogja szolgálni a jövőben az oktatási, sport és rekreációs célokat egyaránt.

7.2. Társadalmi hatások

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

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

30. ábra: Békéscsaba demográfiai helyzetének alakulása (2011-2050, fő)



Forrás: Belügyminisztérium adatai alapján provizórikus becslés

7.3. Környezeti hatások

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

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

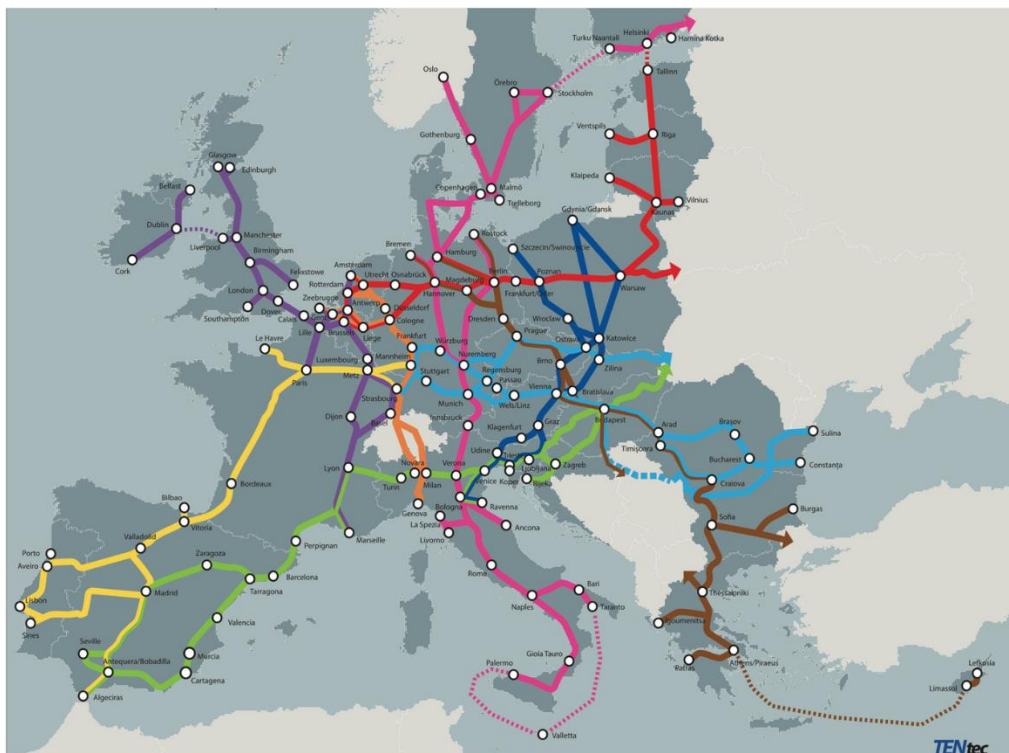
7.4. Határon átnyúló hatások

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

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

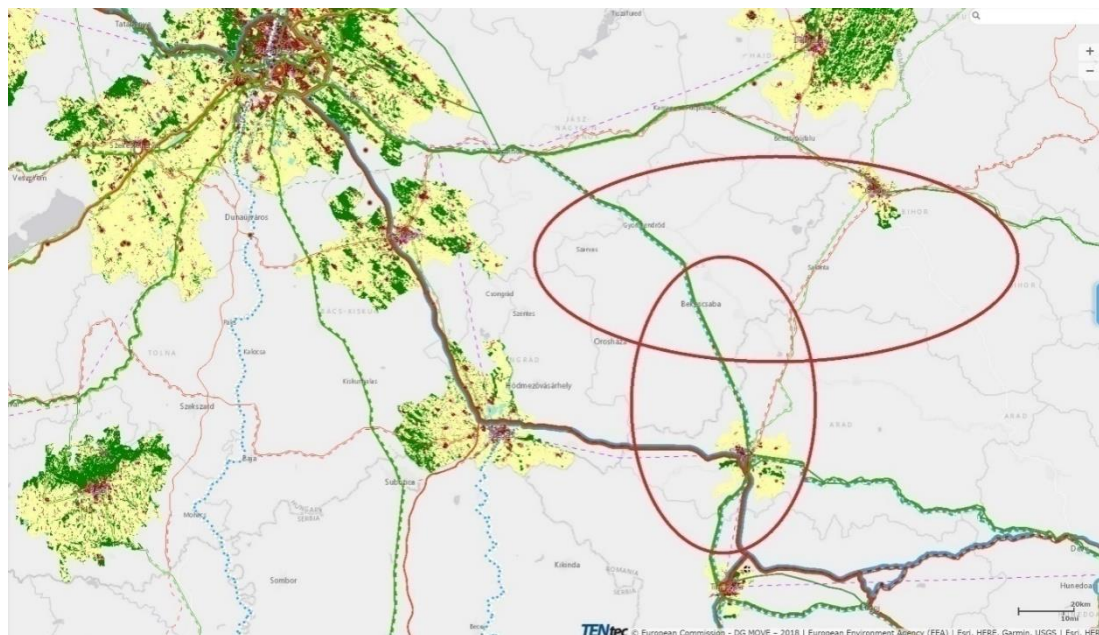
A trendeket vizsgálva látszik, hogy a mobilitási igény mindkét országban nőni fog, akár a közúti közlekedést, akár a kerékpáros közlekedést nézzük, így azt magas színvonalon tudja kiszolgálni e fejlesztés, valamint a határt átlépő fenntartható közlekedési módot választó utasok aránya is növekedhet a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

31. ábra: TEN-T hálózatok Európában



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

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



Forrás: European Commission (European Commission, 2021)

7.5. Szinergia

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

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

7.6. Várható eredmények

Hosszú távú eredményként Magyarország és Románia közötti erősebb gazdasági és társadalmi együttműködést várunk el, melynek nyomán a megnövekedett gépjárműforgalom által a térség úthálózata képes kiszolgálni az igényeket.

Gazdasági értelemben a cégek közötti nagyobb együttműködést, a térségbe nagyobb számú betelepülő céget, míg munkaerő szempontjából rugalmasabb, átjárhatóbb és mobilabb humán erőforrást várunk.

7.7. Horizontális szempontok érvényesítése

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

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

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

7.8. Módszertan

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

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

A fejlesztés céljára a közlekedési csomópont közelében lévő település SWOT elemzését használtuk, mivel e település fejlesztése szorosan kihat a közlekedési környezetre, míg a közlekedési lehetőségek befolyásolják a térség társadalmi, gazdasági, folyamatait. A fejlesztés kockázatainak elemzéséhez a közgazdaságtanban használt kockázatelemzési mátrixot dolgoztuk át a környezeti hatásvizsgálat szempontjainak megfelelően és adaptáltuk a meglévő kutatási anyaghoz.

Irodalomjegyzék

- Ángyán, J. (2003). *Digitális Tankönyvtár*. Forrás: Védett és érzékeny természeti területek mezőgazdálkodásának alapjai: <https://regi.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tkt/vedett-erzekeny/ch08s03.html#id727878>
- Aranypeták Kft. (2021). Engedélyezési terv tervezet. Budapest.
- Aranypeták Kft. (2021). Kiviteli terv tervezet.
- Barótfi, I. (2021). *Környezettechnika*. Letöltés dátuma: 2021. 07 19, forrás: Digitális tankönyvtár: <https://regi.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tkt/kornyezettechnika-eloszo/ch10.html#id798992>
<https://regi.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tkt/kornyezettechnika-eloszo/ch10.html#id798992>
- Békés Airport Kft. (2021). *Rólunk*. Forrás: Békés Airport Kft. honlapja: www.bekesairport.hu
- Békés Megyei Önkormányzat. (2011. június). *Békés Megye Területrendezési terve*. Letöltés dátuma: 2021. 06 30, forrás: Békés Megyei Önkormányzat honlapja: http://www.terport.hu/webfm_send/1817
- Békés Megyei Önkormányzat. (2012. 07 27). *Dokumentumok*. Forrás: Békés megye területrendezési terve: <http://www.bekesmegye.hu/onkormanyzat/bekes-megyei-onkormanyzati-hivatal/osztalyok/teruletfejlesztési-es-teruletrendezési-osztaly/teruletrendezés/dokumentumok/>
- Békés Megyei Önkormányzat. (2014). *Békés megye területfejlesztési programja 2014-2020 - Stratégiai program*. Forrás: http://www.bekesmegye.hu/wp-content/uploads/2015/11/TFO_Teruletfejlesztés_Program__Bekes_megye_tf_program_14_20_strategia_i_prg.pdf
- Békés Megyei Önkormányzat. (2021). *Békés Megye Területfejlesztési Konceptiója*. Forrás: BMÖ honlapja: https://www.bekesmegye.hu/wp-content/uploads/2021/03/BMTFK_Helyezetelemzés_Helyzetertekeles.pdf
- Békéscsaba Megyei Jogú Város. (2014. szeptember). *Békéscsaba Megyei Jogú Város Fenntartható Városfejlesztési Programok előkészítése*. Forrás: BMJV honlapja: <https://docplayer.hu/38471406-Bekescsaba-megyei-jogu-varos-fenntarthato-varosfejlesztési-programok-elokészítése.html>
- Békéscsaba Megyei Jogú Város. (2014). *Békéscsaba Megyei Jogú Város Fenntartható Városfejlesztési Programok előkészítése Városfejlesztési Konceptiót megalapozó Vizsgálat*. Forrás: adoc.pub: <https://adoc.pub/bekescsaba-megyei-jogu-varos-fenntarthato-varosfejlesztési-p.html>
- Békéscsaba Megyei Jogú Város. (2019. 03 28). *BMJV Önkormányzata Szociális Szolgáltatástervezési Konceptiója 2019-2021*. Forrás: Békéscsaba Város honlapja: https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKewiS3sm3-eHyAhXQ_rsIHY0KAFgQFnoECAyQAQ&url=https%3A%2F%2Fbekescsaba.hu%2Fdownload%2F98%2Fbekescsaba-megyei-jogu-varos-szocialis-szolgaltatastervezési-konceptioja-2019-2
- Békéscsaba Megyei Jogú Város Önkormányzata. (2019). *Békéscsaba Megyei Jogú Város Önkormányzata Szociális Szolgáltatástervezési Konceptiója*. Letöltés dátuma: 2021. 06 30, forrás: <https://docplayer.hu/126290086-Bekescsaba-megyei-jogu-varos-onkormanyzata-szocialis-szolgaltatastervezési-konceptioja.html>
- Békéscsaba Megyei Jogú Város Önkormányzata. (2020). *Gazdasági Program 2014-2024*. Forrás: Békéscsaba Város honlapja: <https://bekescsaba.hu/letoltheto-tervek-konceptiok-kozep-es-hosszutavu-programok>
- Békéscsaba Város. (2018. november). *BMJV Önkormányzata - Gazdasági Program 2014-2020*. Forrás: Békéscsaba Város honlapja: <https://bekescsaba.hu/gazdasagi-program>

- Békéscsaba Város. (2021). *Infrastruktúra*. Forrás: Békéscsaba Város honlapja:
<https://bekescsaba.hu/infrastruktura>
- Békéscsabai Városfejlesztési Nonprofit Kft. (2016. 12 30). *Békéscsaba Járás Foglalkoztatási Stratégiája 2016-2020*. Forrás: paktumbekescsaba.hu: http://paktumbekescsaba.hu/download/TOP-682_FoglalkoztatasiStrategia.pdf
- Botka, M., Pét, M., Szilágyi, G., Salamin, G., & Radvánszki, Á. (2009). *Kézikönyv a területi kohézióról*. NFGM, VÁTI Nonprofit Kft.
- Council of Europe. (2007). Spatial development glossary (bilingual edition):European Conference of Ministers responsible for Regional/Spatial Planning (CEMAT). *Territory and Landscape Series No. 2*, 76.
- Első Magyar Önkormányzati Vagyon- és Adósságkezelő Kft. (2014. 02 04). *Békéscsaba Város Turizmusfejlesztési Stratégiája*. Forrás: docplayer.hu: <https://docplayer.hu/2559168-Bekescsaba-varos-turizmusfejlesztési-strategiaja.html>
- ENSZ. (1987). Forrás: "Közös jövőnk" jelentése.
- Építési jog. (2013. 04 22). *Integrált településfejlesztési stratégia*. Letöltés dátuma: 2021. 06 30, forrás: Építési jog - pontosan, egyszerűen, közérthetően: <https://epitesijog.hu/fogalmak/442-integralt-telepulesfejlesztési-strategia>
- ESZA. (2005. 08 12). *Magyarország célba ér*. Forrás: Horizontális szempontok: http://eu.esza.hu/filedb/rendezvenyek/utolagos/354_2005/060517_moninfo/13_horizontalis_szempontok_peldak.pdf
- Európai Regionális Fejlesztési Alap. (2021). Forrás: Prioritási tengelyek: <https://interreg-rohu.eu/hu/prioritási-tengelyek/>
- European Commission. (2021). Forrás: <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>
- EX ANTE Tanácsadó Iroda Kft. (2021. január). *Békés Megyei Önkormányzat*. Forrás: Békés Megye Területfejlesztési Konceptiójának Területi Hatásvizsgálata 2021-2027: http://www.bekesmegye.hu/wp-content/uploads/2021/06/tfk_területi_hatásvizsgálata_2021-27.pdf
- GANTT. (2021). *GANTT.HU*. Forrás: Kockázatelemzés és kockázatmenedzsment folyamata: <https://gantt.hu/kockazatelemzes-es-kockazatmentedzsment-folyamata/>
- HRporta. (2021). *HRporta*. Forrás: Szinergia: <https://www.hrportal.hu/jelentese/szinergia.html>
- KSH. (2013. augusztus). *A közúti közlekedés területi jellemzői*. Forrás: <https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/regiok/debgyorkozutikozl.pdf>
- László, M., & Pap, N. (2007). Területfejlesztés a gyakorlatban. In N. Pap, *Területfejlesztés* (old.: 193). Pécs: Lomart Kiadó.
- Lechner Nonprofit Kft. (2021). *TÉRPORT*. Forrás: Települések - Általános információk: <http://www.terport.hu/telepulesek/altalanos-informaciok>
- Lechner Nonprofit Kft. (2021). *TÉRPORT*. Forrás: TEN (Transzeurópai Hálózatok): <http://www.terport.hu/fogalomtar/ten-transzeuropai-halozatok>
- Lechner Nonprofit Kft. (2021). *TÉRPORT*. Forrás: Természeti kockázat / Természeti veszély / Természeti katasztrófa: <http://www.terport.hu/fogalomtar/természeti-kockázat-természeti-veszely-természeti-katasztrófa>

Nemzeti Fejlesztési Ügynökség. (2008. július). Forrás: Útmutató megvalósíthatósági tanulmány:
<https://www.palyazat.gov.hu/download.php?objectId=14810>

Nemzeti Jogszabálytár. (2020. 05 05). Forrás: 1/2014. (I. 3.) OGY határozat: <https://njt.hu/jogszabaly/2014-1-30-41.3>

OetU Kft. (2016. 11 18). *Komárom város honlapja*. Forrás: Megalapozó javaslatok terület- és településfejlesztési tervek készítéséhez:
<http://mail.komarom.hu/varostervek/V%C3%81ROSTERVEK/02%20V%C3%81ROSFEJLESZT%C3%89S/01%20TELEP%C3%9CL%C3%89SFEJLESZT%C3%89SI%20KONCEPCI%C3%93/Megalapoz%C3%B3%20dokumentumok/Megalapoz%C3%B3%20Javaslatok.pdf>

Önkormányzata, B. M. (2021). *Békés megye helyi jelentőségű védett természeti értékei*. Forrás:
<https://docplayer.hu/17655002-Bekes-megye-helyi-jelentosegu-vedett-termeszeti-ertekei.html>

Selemoncsák, F. (2014). *BMJV Környezetvédelmi Programja*. Forrás: Békéscsaba Város honlapja:
<https://bekescsaba.hu/download/15/28983-0-2-koernyezetvedelmi-program-2014-2019>

Szarvas Város. (2019). *Szarvas Város Fenntartható Fejlődésének Programjának Felülvizsgálata Local Agenda 21*. Forrás: http://www.szarvas.hu/doc/2019-05-1534_0.pdf

Ujvári, M. (2013. 06 26). *Célcsoport meghatározás. Mi az a célcsoport és miért fontos?* Letöltés dátuma: 2021. 06 30, forrás: Sikermarketing - honlaptervezés és marketing: <https://www.sikermarketing.hu/celcsoport-meghatározas-mi-az-a-celcsoport-es-miert-fontos/>

Wikipédia. (2021). Forrás: <https://hu.wikipedia.org/wiki/B%C3%A9k%C3%A9scsaba#%C3%89ghajlata>

Wolters Kluwer. (1996). *Hatályos jogszabályok*. Forrás: 1996. évi XXI. törvény a területfejlesztésről és a területrendezésről: <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=99600021.tv>

Wolters Kluwer. (2005. 12 25). *Törvények és OGY határozatok*. Forrás: 97/2005. (XII. 25.) OGY határozat: <https://mkogy.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a05h0097.OGY>

Projekt cím: ROHU 444 - A magyar-román határmenti térség közösségeinek TEN-T infrastruktúrához való összekapcsolása

Felelős kiadó: Békés Megyéért Vállalkozásfejlesztési Alapítvány

Megjelenés dátuma: 08/2021

A projektet az Európai Unió támogatja, az Európai Regionális Fejlesztési Alap által, Románia és Magyarország társfinanszírozásával.

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

Mellékletek

A vizsgált csomópont légi és földi felvételei



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



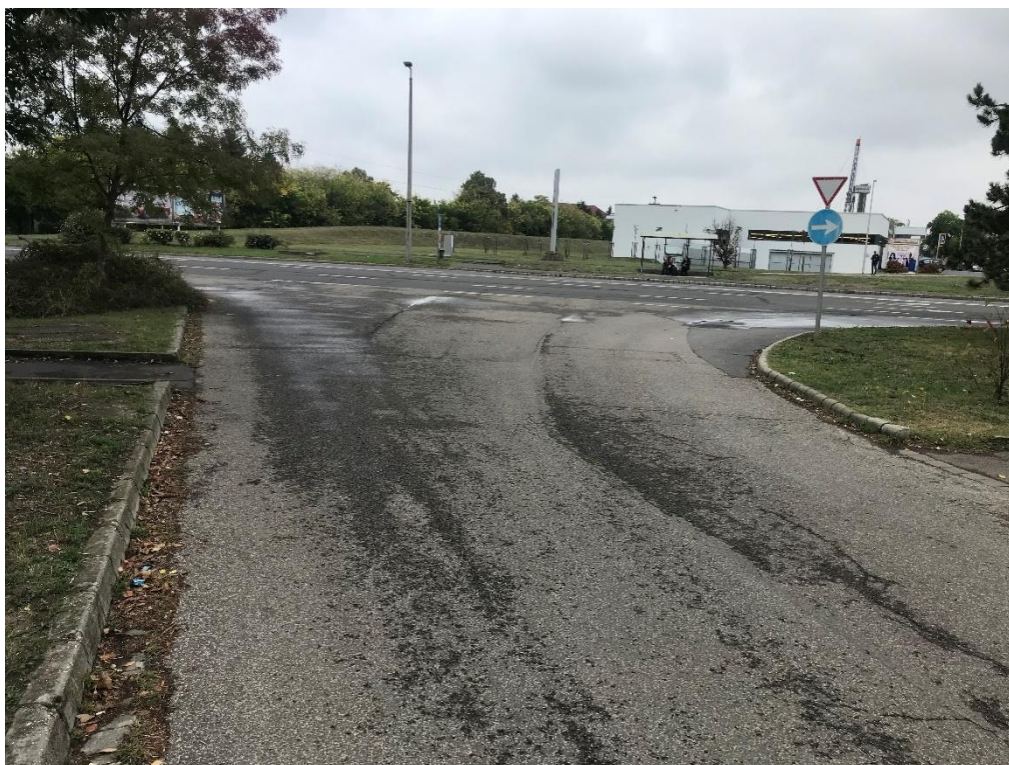
Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.