

Hatásvizsgálati Tanulmány

CSORVÁS

Vasúti átjáró korrekciója Csorváson



Forrás: Aranypeták Kft.

Készítette: Aranypeták Kft.

Kutatásvezető: Szelei Antónia

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

2021

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

Tartalom

Vezetői összefoglaló	3
1. Bevezetés és a fejlesztési javaslat készítésének ismertetése.....	4
2. Fogalom meghatározások	6
3. A projekt háttérének bemutatása	9
3.1. Jelenlegi infrastruktúra	9
3.2. Vonatkozó stratégiák bemutatása	19
3.3. Gazdasági környezet	22
3.4. Társadalmi környezet	31
3.5. Környezeti alapadatok	34
4. Fejlesztési igény megalapozása.....	40
4.1. Helyzetértékelés	40
4.2. Kereslet-kínálat elemzés	41
4.3. Célcsoport bemutatása	42
4.4. Korlátozó tényezők felmérése.....	43
5. Helyzetértékelés, konklúziók	48
6. Fejlesztési javaslatok.....	49
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	56
7.6. Várható eredmények.....	56
7.7. Horizontális szempontok érvényesítése	56
7.8. Módszertan.....	57
Irodalomjegyzék.....	58
Mellékletek.....	62

Vezetői összefoglaló

AROHU-444-es kódszámú projekt keretében valósul meg Csorvás vasúti átjárója útkorrekciójának tanulmányterve. Ez a projekt a magyar-román határ menti térség közösségeinek TEN-T (transzeurópai közlekedési hálózat) infrastruktúrához való összekapcsolását célozza meg.

Csorvás lakosság száma folyamatosan csökkenő tendenciát mutat, 1949-ben 7799 fő volt a lakosság, 2019-ben 4906 fő. Csorváson a munkalehetőségek hiánya is hozzájárul a folyamatosan csökkenő lakosság számához, hiszen a környező nagy városok képesek csak folyamatos munkalehetőséget biztosítani a lakosság számára. A lakosság jelentős része Békéscsabára, Orosházára és Gyulára ingázik, ott találta meg megélhetésének lehetőségeit. A középiskolai tanulmányaikat befejező fiatalok közül csak kevesek maradnak Csorváson, a biztos megélhetés reményében inkább nagyobb városokban telepednek le. Ez a folyamat nem csak a lakosság szám csökkenéséhez járul hozzá, hanem a Csorváson élő lakosság elöregedéséhez is. 2005-ben nyerte el Csorvás település a városi rangot, de a város szolgáltatásaiban ez nem érzékelhető, emiatt a lakosság zöme a környező nagyvárosokban Orosházán és Békéscsabán veszi igénybe az egészségügyi, középiskolai, és kereskedelmi szolgáltatásokat. Csorvásról Orosháza és Békéscsaba a 47-es főúton kb. 20 perces utazással érhető el. Csorvás városában vasútállomás is található, a Csorváson áthaladó vonatközlekedés is biztosítja a lakosság mobilitását.

Hatásvizsgálati tanulmányunk a Csorvás településen lévő vasúti átjáró átépítésére vonatkozik, mely meghatározza a későbbi tervfázisokban tervezendő beavatkozásokat. A vasúti átjáró átépítése, korszerűsítése kapcsán vizsgálandó a vasúti épület elbontása, annak érdekében, hogy biztosítható legyen a vasúti átjáró időben történő észlelhetősége. A tervezési feladat a vasúti átjáró biztosítási módjának fényjelzőre történő megváltoztatása, a kerékpárosok külön jelzővel történő biztonságos átvezetése.

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

Fejlesztési javaslatunk szerinti település, Csorvás, Békés megyébentalálható, mely a Dél-Alföldi Régió része. Három főúttal kapcsolódik a megye a térségbe, melyen több vasútvonalat és egyéb mellékutat is találunk. Romániát a határ felől egy főúton és egy vasúti átkelőn érhetjük el. Kilenc járásból áll a megye, melyből Csorvás a Békéscsabai járáshoz tartozik. Az elmúlt évek lobbis tevékenységének és tervezési-kivitelezési folyamatainak eredménye, hogy 2019. év októberében elkészült és átadták a forgalomnak az M44 autópályát első szakaszát, mely 62 km hosszú útszakasz. 2020 decemberében pedig átadásra került az M44-es autópályát újabb 17,6 km hosszú szakasza Békéscsaba és Kondoros között, így összesen már közel 80 km hosszú útszakaszt használhatnak a közlekedők Békéscsabától Tiszakürtig. További szakaszok kivitelezése és átadása folyamatban van, a tervek szerint 2022-ben lesz a végleges átadása és ekkor éri el Kecskemétet.

Békés megyében három fontos természeti erőforrással találkozhatunk, a hévízzel, a jó minőségű termőfölddel és a szénhidrogén készlettel. A hévizek 70 C fok fölötti hőmérsékletűek szinte az egész térség alatt és országos hírű fürdők mellett a helyi lakosság igényeit is kielégítik. Csorváson nem találunk fürdőt, de a helyiek akár Békéscsabára, Gyulára vagy Orosházára is utazhatnak egy jó fürdőért. E mellett a magas aranykoronájú földek adják az értékét a térségnek, melyeket főként takarmánynövényekkel, étkezési búzával és árpával vetnek be a kukorica és a repce mellett. A szénhidrogén-lelőhelyeket a megye déli részén leljük meg, Kardoskúton komoly tárolókapacitást is kiépített a termelő cég. (Békés Megyei Önkormányzat, 2011)

Csorvás bekapcsolódása e folyamatba a Békéscsaba-Orosháza-Szeged tengelyen, illetve a mellette vonuló vasútvonalon érhető nyomon, mely egyik átkelőjének fejlesztése a jelen hatástanulmány célja is.

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 az érintett 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 keret 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. Emellett 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 mellékleteinkkel 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, 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, 2021)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TEN (Trans-European Networks - Transzeurópai Hálózatok): a Maastrichti Szerződésben lefektetett transzeurópai hálózatok programja 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: Sok esemény hordoz lehetőséget az épített és a természeti környezetre, így el kell látni a településeket amennyire lehet a természeti kockázatokkal szemben. Ezek a megelőző intézkedések felhasználhatnak számos modern előrejelző technológiát, jelzőrendszert, területhasználati és településtervezési gyakorlatot. (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)

Területfejlesztési tervek: A korábbi jogszabály a területfejlesztési koncepciót és programot azonosítja a területfejlesztési tervvel. A jogi kategóriákon felül ekként kezeljük a pályázati forrásból finanszírozott regionális és határ menti programokat is. E tervek a környezeti, társadalmi és gazdasági struktúrák jövőjével, térszerkezetével foglalkoznak és nem határoznak meg pontos területi lehatárolást vagy fizikai paramétereket. (Botka, Pét, Szilágyi, Salamin, & Radvánszki, 2009)

3. A projekt háttérének bemutatása

3.1. Jelenlegi infrastruktúra

Csorvás város a Békéscsabai járáshoz tartozó Békés megyei város. A város nevének jelentése: homok. A település a Tisza - Körös - Maros közötti területen a Békési-sík délnyugati határán, a 47-es főút mentén, Orosházától 16 km-re és a megyeszékhelytől 22 km-re található. A Szeged - Békéscsaba vasútvonal mentén található a város és ezen a vonalon vonat megállóhellyel, vasútállomással is rendelkezik. . (Csorvás, 2021)

Csorvás város lakossága kötődik a földhöz, mely a város címerében is megmutatkozik, a kézbe fogott búzalkalászkok képében

Csorvás 1970. január 1-től lett nagyközség és a városi rangot 2005. július 1-től nyerte el.

A város belterülete 4,45 km² és a közigazgatási területe pedig 90,18 km². Kb. 150 évvel ezelőtt volt lehetőség arra, hogy mérnöki tervezéssel alakítsák ki Csorvás településrajzát, mely saktáblához hasonló szerkezetű. Mérnökök tervezték meg a tereket és a középületek elhelyezkedését is. A város közvilágítással ellátott, melynek biztosításához 44 km hálózatra van szükség. Minden lakóházban biztosított a vezetékes ivóvíz, melynek hossza 43.3 km. Jó hír, hogy teljes kiépítésre került a szennyvízhálózat is, és csupán néhány ingatlan tulajdonos nem csatlakozott rá a hálózatra. A szennyvízhálózatba került szennyvíz megtisztítása a településen megtalálható szennyvíztisztító telepen történik, melynek kapacitása 500 m³/nap. A legtöbb utcában szilárd burkolatú út található, a szilárdburkolat hossza 34 km volt 2019-ben. A hulladékok elszállítása egy ideig nem volt kielégítő a településen, ezt a problémát intézményes hulladékszállítás keretében oldották meg a városban. Kerékpárút kiépítésére is sor került, melynek hossza 6 km, ehhez kapcsolódnak a külterületi kerékpárutak, melyek a szomszédos településekkel köti össze. A településen található kb. 2400 lakóházból sajnos egyre több a lakatlan lakóingatlan, ezek száma közel 300. A városban a családi kertes házakon kívül található sorház (6 db), illetve egy ifjúsági garzonház, az úgynevezett Fecskeház. (Csorvás város, 2015)

Környező települések megjelölése, átmenő forgalom

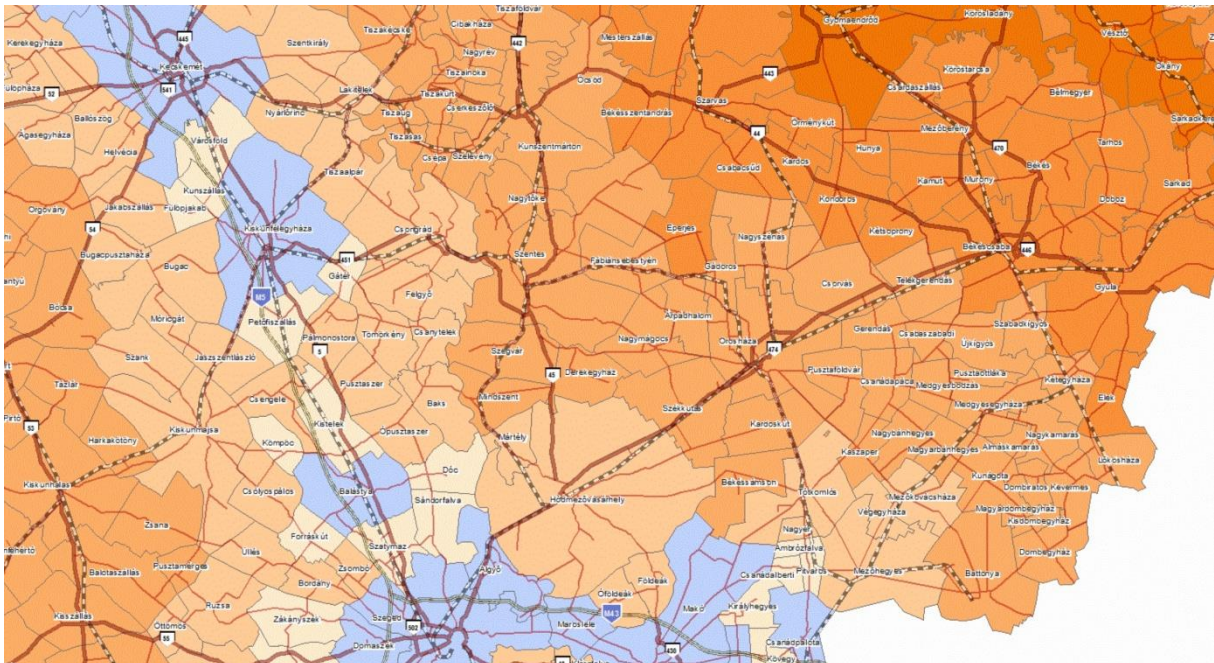
Békéscsabától 22 km, Orosházától 16 km, Szegedtől 73 km, míg Budapesttől pedig 210 km távolságra található Csorvás városa.

1. ábra: Csorvás és környező települései



Forrás: TEIR

2. ábra: Csorvás elérési ideje az autópálya csomópontig



Forrás: TEIR

Autóbusz közlekedés:

Szeged és Debrecen között a közlekedést közúton a 47-es főút biztosítja. Mivel a településen áthalad a 47-es főút, így naponta kb. 50 helyközi és távolsági autóbusz biztosítja az utasok szállítását. Csorvásról közvetlenül el lehet jutni Pécsre, Szegedre, Dunaújvárosba, de még Hajdúszoboszlóra is. Az autóbuszok menetrendjének kialakításánál szem előtt tartották az utasok igényeit, tehát alkalmazkodtak a vidékre munkába vagy iskolába járók igényeihez. A főút a település központján halad át, mely igen nagy forgalmú út, emiatt kiemelten balesetveszélyes útszakasz. A balesetek számának csökkentése céljából a településen áthaladó 47-es főút mentén forgalomcsillapító útszakaszok kerültek kiépítésre, illetve 40 km/h sebességkorlátozás került bevezetésre. Ennek hatására a balesetek száma csökkent a településen. A 47-es főút rehabilitációját hajtották végre 2015-ben. Ennek a felújításnak köszönhetően már az európai uniós normáknak megfelelő 11,5 tonna teherbírású úthálózat került átadásra. A főút mentén kiépítésre került egy új kerékpárút szakasz is, mely Békéscsabát - Csorvást - Orosházát köti össze, ezzel jelentősen javult a közlekedésbiztonság ezen az útszakaszon. (Csorvás város, 2017)

Vasúti közlekedés

Csorváson egy vasútállomás van, mely a város központjától viszonylag messze található. A vonat nem csak a városban, hanem Csorvás-alsó megállóhelyen is megáll, ami Gerendás település területén helyezkedik el, Telekgerendás határában. Békéscsaba és Szeged között szinte minden órában közlekedik vonat, így maximálisan ki tudja elégíteni az utazni vágyók igényeit. A vasútvonal is felújításra szorul, állapota nem a legjobb, emiatt az utazás ideje elég hosszú. (Csorvás város, 2017)

Orosháza és Békéscsaba közötti szakaszon lévő vasútvonal felújításának tervét jelentették be 2020. decemberében, melynek köszönhetően a megengedett sebesség 120 km/h-ra növekszik, ezzel lerövidítve az utazási időt. Az utas peronok áttervezését hajtják végre Kútvölgy, Telekgerendás és Szeged pályaudvarán, Orosháza állomáson pedig a peronokat kiszolgáló aluljáró is létesül. A Hódmezővásárhelyen lévő állomáson a régi épület elbontásra kerül, és új üzemi épület kerül megépítésre. A korszerűsítés keretében az érintett utakat, közműveket és a forgalomirányítást és biztosító berendezéseket is felújítják. (Wikipedia, 2021)

Repülőtér

Csorváson nem található repülőtér, csak a megyeszékhelyen, Békéscsabán, amit légcsavaros gépek vehetnek igénybe. A repülőtér 600 - 800 km távolságból érkező gépek fogadására alkalmas. A térségben a debreceni, az aradi és a temesvári repülőtér játszik fontos szerepet. A Békéscsabán lévő repülőtér inkább az áruszállításban, illetve a kisméretű személyforgalomban vesz részt. (Békéscsaba Megyei Jogú Város, 2010)

A Békéscsabán található közforgalmú repülőtéren 1300 méter hosszú és 30 méter széles kifutó található, mely 3 kisméretű és 1 nagyméretű gép számára biztosít parkolási lehetőséget egy időben. (Békés Airport, 2021)

Kerékpáros közlekedés

A kerékpárral való közlekedés egy biztonságos közlekedési lehetőség a megépített kerékpár úthálózatnak köszönhetően. Az utóbbi időben ez a közlekedési forma egyre divatosabbá vált, egyben biztonságos sportolási lehetőséget is biztosít.

A 47-es főút felújítása során, egy teljesen új kerékpárút került kiépítésre, melyen közlekedve eljuthatunk Csorvásról Telekgerendásra, Békéscsabára és Orosházára is. (Békéscsaba MJV, 2014)

Gyalogos közlekedés

Csorvás legtöbb utcájában a régi balesetveszélyes járdák felújításra kerültek, betonból készült járdák kerültek kiépítésre. Sajnos ezek a járdák is már sok helyen megrongálódtak, felújításra szorulnak. Az önkormányzat támogatásával történt a járdák korrekciója, az önkormányzat biztosította a szükséges anyagokat, így például a homokot, kavicsot, cementet, és a lakosság ezáltal megépíthette a saját ingatlana előtti járdaszakaszt. Ennek köszönhetően 2018-ban 491 folyóméter járda felújítása valósult meg, míg 2019-ben újabb 342 folyóméter járda került felújításra. (Csorvási Szolgáltató Nonprofit Kft., 2019)

Vízi közlekedés

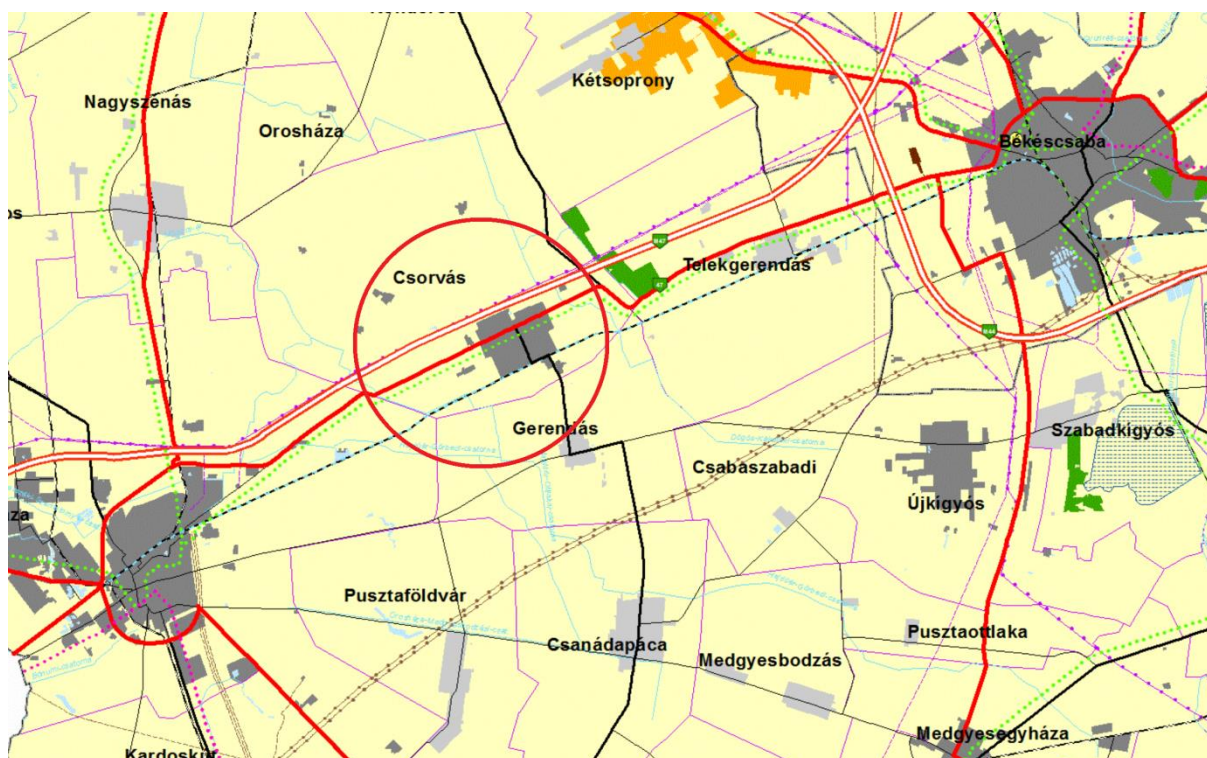
Vízi úti közlekedésről sajnos nem beszélhetünk, de a Csorvástól 32,21 km-re lévő Békéstől a Hármas-Körös elvileg magában hordozza a vízi úton való közlekedés lehetőségét is.

Belső úthálózat

Csorvás Város Önkormányzata már korábban fejlesztette az útkarbantartáshoz és építéshez szükséges gépparkját, ami komoly előrelépést jelentett a város szilárd burkolatú útjainak növelésében. Az aszfalt burkolat jelentősen csökkenti a porterhelést, ezért törekednek arra, hogy minél több pormentes, szilárd burkolatú út legyen, a város közútjainak több, mint 75%-a esetében ezt már sikerült elérni..

Az önkormányzat karbantartásában vannak a külterületi utak, melyben nagy előrelépést jelent, hogy az önkormányzat saját földmunkagépekkel rendelkezik. A külterületi utak karbantartásában részt vesznek a mezőgazdasági munkagépekkel rendelkező gazdálkodók is, így például a Csorvási Gazdák Zrt. is gondoskodik az általuk használt földutak folyamatos karbantartásáról. (Csorvás város, 2020)

3. ábra: Országos Területrendezési Terv - Csorvás



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

4. ábra: Közúti balesetek száma Csorváson 2019-ben

Autóbusz által okozott balesetek, 2019 (eset)	,
Gyalogos okozta balesetek, 2019 (eset)	1,
Halálos közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	1,
Ittas állapotban okozott összes közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	,
Járművek okozta összes baleset, 2019 (eset)	7,
Járművezetők által ittasan okozott balesetek, 2019 (eset)	,
Kerékpár által okozott balesetek, 2019 (eset)	1,
Könnyű sérüléssel közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	4,
Közúti közlekedési baleset során könnyen sérült személy, 2019 (fő)	4,
Közúti közlekedési baleset során meghalt, megsérült személy, 2019 (fő)	8,
Közúti közlekedési baleset során meghalt személy, 2019 (fő)	1,
Közúti közlekedési baleset során súlyosan sérült személy, 2019 (fő)	3,
Lakott területen kívül történt összes közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	2,

Lakott területen történt összes közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	6,
Motorkerékpár és segédmotoros kerékpár által okozott balesetek, 2019 (eset)	1,
Összes személyi sérüléssel járó közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	8,
Súlyos sérüléses közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	3,
Személygépkocsi által okozott balesetek, 2019 (eset)	4,
Tehergépkocsi által okozott balesetek, 2019 (eset)	1,

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.

Lehetséges vonzerők a városban

Csorvás városban - kis lélekszáma ellenére - három templom és egy imaház is található.

A három templomból az egyik evangélikus, a másik katolikus és a harmadik pedig református. A templomok közelében található park a város lakosságának több szabadtéri rendezvény, illetve ünnepség megtartására biztosít lehetőséget.

A parkban több látványosság is fellelhető, így például az I. Világháborús Emlékmű is, ami az I. Világháborúban elesett katonák méltó emlékhelye.

A parkban még megtalálható a Trianoni Emlékmű, amely a lakosságot és a városba érkezőket az ország szétszabdolására emlékezteti. Említésre méltó még a Bartók Emlékmű is ami szintén megtekinthető. A városban több jelkép, díszlámpa is fellelhető. A Szent István Millenniumi Díszkúttal az ország alapításáról kívántak megemlékezni.

Érdeemes még megtekinteni a Weinckheim kastélyt, illetve a Reck kúriát is, amelyek vonzóak lehetnek a városba látogatók számára. (Csorvás város, 2021)

Rudolf majori Wenckheim-kastély

Csorvás külterületén az 1940-es években 4 Wenckheim kastély állt. 1925 - 1928 között épült a Rudolf majori kastély vadászkastélyként. 1945-ig gróf Wenckheim Matild volt a kastély állandó lakója. Jelenleg ez a kastélyépület a termelőszövetkezet központja és irodaépülete, és nem is látogatható. (Kartográfia Kft., 2021)

Kis majori Wenckheim-kastély

Ezt a kastélyt Ybl Miklós tervei alapján Reck József földbirtokos építtette 1880-ban, amely teljesen megegyezett az 1950-es években lebontásra kerülő Csorvási Kis majori kastéllyal. Ebben a kastélyban megfordult Munkácsy Mihály festőművész is, de voltak más nevezetes

vendégei is a kastélynak, így például járt ott gróf Apponyi Albert, és József főherceg is. Jelenleg a kastély magántulajdonban van, és sajnos nem látogatható. Munkácsy Mihály a Búsuló Betyár című munkájához a zenész alakokat a Csorvási vendéglőben mintázta meg. (Kartográfia Kft., 2021)

Károly-majori magtárépületek

A kastély tetőszerkezetét vörösfenyőből készítették, ami az egyik legértékesebb fafajta. 1920-ban építették a kisebb épületet tejháznak. Ez a hely volt az egykori kisvasút kiindulási pontja is és innen szállították a terményt az uradalomból a községbe. Gróf Wenckheim Károly volt a major tulajdonosa, és az egykori kastély parkjában található meg fekete márvány síremléke is. (Kartográfia Kft., 2021)

Városháza

1912-ben épült épület községházának, melynek díszített a homlokzata, 10 ovális ablaka van, 3 méteres szárazkapu bejárata. A romantikus stílusjegyű épület meghatározó a településen. Az ovális tetejű ablakok még megtalálhatóak a Művelődési ház, a virágbolt és a vendéglő épületein is. (Kartográfia Kft., 2021)

Perneczki csárda

Ez az épület kb. 270 évvel ezelőtt épült, a törökök kiűzése után elsőként épített épület a településen. Több tárgyi emléket találtak itt, így például a betyárvilágból is. Ez a helyszíne a betyárvilágból jól ismert híres Babály Gyurka betyár lelövésének is. Építéskor még nádtetővel fedték, majd az 1900-as évek elején kapott az épület cserépfedést. 2008-ban emlékoszlopot helyeztek el a csárda mellé, "Magyar marhahajtó út" felirattal. (Kartográfia Kft., 2021)

Petőfi pusztai kiskastély

A kastély 1880-ban épült, ez a kastély a legrégebbi. Itt lakott a gróf a Nagy-majori Wenckheim kastély elkészüléig, később pedig intézőház lett belőle. Tíz hektáros park veszi körül a kastélyt, melyben több védett fafajta található. (Kartográfia Kft., 2021)

Gróf Wenckheim Matild tulajdona volt az épület, ami 1920 és 1922 között épült. (Kartográfia Kft., 2021)

Ger-Vik tanya (Szlovák tájjellegű tanya)

Az épület több mint száz éves, felújított. Bemutatja a tótok, és a Tótkomlósi szlovákok életformáját. Mindenképp érdemes a Békés megyébe érkezőknek megtekinteni a tanyavilágban megtalálható Ger-Vik Tanyát. Itt lehetőség nyílik megtanulni a tarhonyakészítés, a

szappangyártás, bodzaszőrp készítés, szilvalekvár főzés fortélyait is elsajátítani. Kézműves foglalkozásokra is van mód, így például mézeskalács készítésére is. Ez a tanya volt a betyár világból jól ismert Rózsa Sándor kedvelt búvóhelye is az alföldön. (Kartográfia Kft., 2021)

Stojanovits Szilárd szobra

A szobor bronzból készült, ami az 1848-as nemzetőrkapitányt ábrázolja. Ő földbirtokos volt, aki részt vett a település alapításában is. A szobrot 1998-ban Mihály Gábor készítette. (Kartográfia Kft., 2021)

Bartók Béla emlékhely

Bartók Béla zeneszerző Csorváson eltemetett családtagjainak állít emléket ez az emlékhely. (Kartográfia Kft., 2021)

Egyéb látnivalók

Érdemes megemlítenünk a Szent István Millenniumi Dísz kutat, a Bartók Béla Emlékművet, az I. Világháborús Emlékművet, az Emlékpark és Helytörténeti Tanösvényt, a Holokauszt Emlékművet, a régi elő tornácos lakóházakat, a Csorvási Misszió egyházközség templomot, a Csorvási Evangélikus Templomot. (Kartográfia Kft., 2021)

Csorvásnak jelenleg három testvértelepülése van. A város rendezvényein gyakran szerepelnek e településekről és a Csorvásiak is rendszeresen meghívást kapnak Tőlük. Mindhárom településen nagy számban élnek magyar nemzetiségű lakosok.

A testvértelepülések az alábbiak:

Uzon (Erdély, Székelyföld)

Diószeg (Felvidék)

Felsőhegy (Délvidék, Vajdaság) (Csorvás, 2021)

Agrár- és élelmiszergazdaság

A kiváló minőségű termőföld a Csorvási gazdaság alapja. A Békés-Csanádi löszháthoz tartozik Csorvás területe, amely az Ős-Maros hordalékkúpján alakult ki. A talaj jó vízgazdálkodású talaj, a mélyben elhelyezkedő talajvíz a megyei átlagnál is jobb, így jobb termelési adottságot eredményeznek. Felszínét egységes földtani felépítés jellemzi.

A termőföldek magas aranykorona értékűek, átlagosan 37,7 Ak/ha. Az éghajlat is kedvez az agrártermelésnek, a tenyészidőszak éghajlata viszont eléggé szeszélyes, ami aszályban, vagy esetleg túl sok csapadékban nyilvánul meg. Magas az évi napsütéses órák száma (évi 2000), ez kedvez a napfényigényes kultúrák termesztésének. A csapadék éves szinten kiszámíthatatlan és ez a legnagyobb bizonytalansági faktor a mezőgazdasági termelés szempontjából.

A rendszerváltást követően (1990 után) a termőterület kb. 4000 ha-ra zsugorodott, mely megrendítette a nagyüzemi gazdálkodást. A változó körülmények ellenére a szövetkezet a mai napig működik, eredményesen gazdálkodik, és igyekszik meghatározó nagyüzem maradni.

1994-ben alakult a TUPAG-Holding AG csoport két magyar magánszemély közreműködésével. Ez az üzem a folyamatos fejlesztéseknek köszönhetően a dél-alföldi régió egyik legnagyobb gyümölcsstermesztő üzeme. A cég frisspiaci és konzervipari cégeknek szállít az EU-s országokba, illetve Oroszország területére. 90 hektáros saját, és 60 hektáros integrált területen gazdálkodik a társaság. Évente kb. 1000 tonna almát, 400 tonna szilvát, 40-50 tonna cseresznyét, és 1000 tonna meggyet (étkezési és konzervipari) takarítanak be. Napi 2-3 kamion frisspiaci meggyet tudnak kínálni az országban egyedülállóan. A gyümölcsös teljes területe öntözhető. A cégnek rendelkezésére áll egy 830 tonna kapacitású "Ultra Low Oxygen" technológiájú hűtőház.

A seprűk készítésébe Csorvás Város Önkormányzata a közfoglalkoztatásban résztvevőket is bevonta egy 3-5 fővel működő kis műhellyel, ezzel olyan embereknek nyújt lehetőséget a foglalkoztatás szempontjából, akik hátrányos helyzetűek. (Csorvás város, 2021)

Természeti környezet

Az évi napsütéses órák száma eléri a 2000 órát, és az évi középhőmérséklet pedig 11,08 fok. A csapadék eloszlása kiszámíthatatlan, szeszélyes. A csapadék mennyiségének éves átlaga kb. 561 mm.

Csorvás területén kettő időszakos vízfolyás van, ez a Dögös - Kákafoki - főcsatorna ami a város keleti oldalán található, illetve a Hajdúvölgyi - csatorna ami pedig a város nyugati oldalán helyezkedik el. (Csorvás, 2021)

5. ábra: Csorvás természeti környezete



Forrás: TEIR

Csorvás a Békési sík nagytáján a Maros hordalékkúp központi részén helyezkedik el. A lösz alatt folyó vízi homokok található. Az Alföldnek ez a része süllyedt, a Maros elvesztve szállítóképességét ide rakta le hordalékát.

A hordalékkúp ennek hatására alakult ki. A homokrétegben jó minőségű ivóvíz kincs található. (Csorvás város, 2021)

Ásványkincsek

Az ásványkincsek közül a szénhidrogének és az építőipari nyersanyagok a kiemelkedőek. Szénhidrogén készletet találtak a megye több településén, így például Füzesgyarmaton, Szeghalmon, Battonya-Végegyháza, Kaszaper-Pusztaföldvár, Csanádapáca, Sarkadkeresztúr, Endrőd-Szarvas, Tótkomlós területén.

Az agyagra alapozott a megye téglaipara.

A megyében jelentős 70 fok feletti hőmérsékletű termálvíz, így kiemelkedő Gyula, Orosháza (Gyopárosfürdő), Tótkomlós, gyógyvizei is. (Békés Megyei Önkormányzat, 2021)

Jövőkép

Társadalmi jövőkép

A népességmegtartó képesség rendkívül sok tényezőtől függ. A társadalmi-gazdasági folyamatokat leképező program nem képes arra, hogy a helyi társadalmi, gazdasági élet minden elemére olyan pozitív hatást gyakoroljon, ami ahhoz kell, hogy a Csorváson élők a várost ne

lakhelynek, hanem otthonnak lássák. Az életminőséget befolyásolja a környező terek minősége és a szolgáltatások elérhetősége is. Csorvás népesség megtartó képessége fejlesztendő, a fiatalok számára is vonzóvá kell tenni a települést, melyet a szolgáltatások fejlesztésével, a munkalehetőségek biztosításával lehet a leginkább elérni. A családok jó színvonalú megélhetése, ellátási és szolgáltatási feltételei és tartalmas kikapcsolódási, sportolási, szórakozási és művelődési lehetősége egyaránt hozzájárul a város népesség megtartásához, növeléséhez.

Gazdasági jövőkép

Csorváson az agrár tevékenység kiemelkedő, de a vállalkozási aktivitás alacsony. A városban lévő kevés munkalehetőség miatt sokan más településen keresik és találják meg megélhetésük forrását, így sokan napi szinten ingáznak lakóhelyük és a munkahelyük között, vagy a biztos megélhetés reményében inkább elköltöztek/nek egy jobb megélhetést biztosító településre.

Ez a település lakosságának elöregedését, illetve a munkaképes lakosság számának csökkenését eredményezte. A város gazdaságának és lakosságmegtartó képességének növekedését a munkahelyek, a megélhetés biztosításával lehet elérni. Fontos cél Csorvás város vonzóvá tétele a cégek, munkáltatók számára. Továbbá, a falusi turizmus fejlesztése is jelentős potenciált jelentene. (Csorvás város, 2021)

3.2. Vonatkozó stratégiák bemutatása

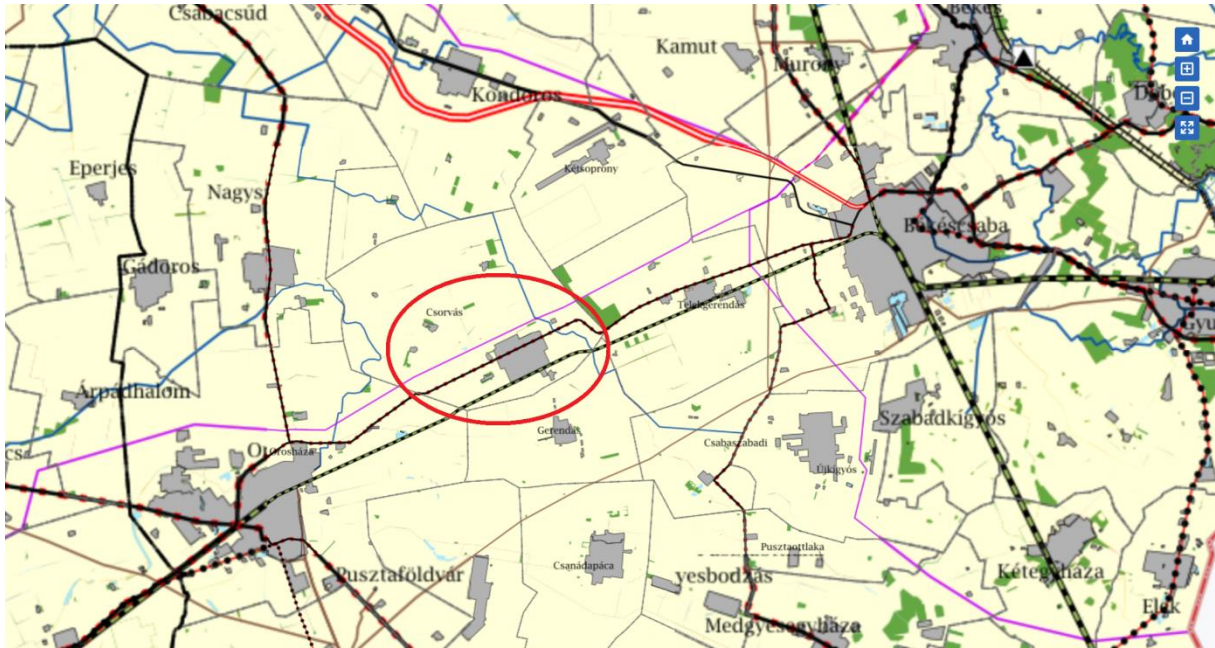
Csorvás 92,1%-ban a mezőgazdaságban érintett település és csupán csak 1,6%-ban érintett az erdőgazdaságban. A Csorvást érintő hatályos területrendezési terv meghatározza a település infrastrukturális elemeit és rendelkezik az egyedi építményekkel kapcsolatosan is. Szükséges meghatározni a tájvédelmi területek mellett a termőterületeket, továbbá a tanyás és turisztikai területeket is. Meg kell határozni a gazdaságfejlesztési és innovációs övezeteket.

A megyei önkormányzat rendelkezik egy komplex felzárkóztatást segítő módszertani dokumentummal, ami hatással van a gazdaságfejlesztésre, de ezen kívül kihat az egészségügyi alapellátásra, és az egészségtudatosságra is.

Integrált Területi Programmal Békés megye rendelkezik a 2021-2027-es évre. Ez a program vizsgálja a települések és a megye kapcsolatrendszerét is.

Csorvás városa rendelkezik Településképi Arculati Kézikönyvvel, Településszerkezeti Terv dokumentációval és Helyi Esélyegyenlőségi Programmal.

6. ábra: Csorvás térségi szerkezeti terve



Forrás: TEIR

Településfejlesztési Koncepció

A település szerkezetét mérnöki tervezés alapján sakktábla szerűen alakították ki több mint 150 évvel ezelőtt. Ennek során szabályozták a középületek elhelyezkedését. A széles egyenes utcák, és a tágas terek a mai napig is megmaradtak.

A település csaknem kétharmada szilárd útburkolattal rendelkezik. Vezetékes ivóvíz biztosítja minden háztartás számára a biztonságos ivóvizet. A településen kiépítésre került a szennyvízhálózat is, csak néhány ingatlan tulajdonos nem csatlakozott rá a hálózatra. A településen keletkező szennyvizet a településen lévő szennyvíztisztító telepen tisztítják meg, amelynek a napi kapacitása 500 m³/nap.

A településen a hulladékszállítása megoldott, korábban voltak e téren hiányosságok, de mára már a szolgáltatás a városban jónak mondható.

A településen belül és kívül is kiépítésre került a kerékpárút hálózat, ami a kerékpárral közlekedő személyek biztonságos közlekedést biztosítja.

Kerékpárúton elérhetővé váltak Csorvás környező települései, így például Telekgerendás, Békéscsaba és Orosháza is. (Csorvás város, 2021)

Csorvás városon áthalad a 47-es főút, amely kedvező lehetőséget teremt a logisztikai és termelési egységek hatékonyságának növeléséhez. A nemzetközi kapcsolatok javítása és áramlások felgyorsításával pozitív hatást gyakorol a város fejlődésére.

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 Fejlődési Keretstratégia 2012-2024:**

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

3. **Második Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia 2018-2030:**

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

4. Nemzeti Tájstratégia 2017-2026:

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

5. Negyedik Nemzeti Környezetvédelmi Program 2015-2020:

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

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

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

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

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

3.3. Gazdasági környezet

Csorvás 2004-ben munkahelyteremtés és esélyegyenlőség témában egy Európai Unió pályázatát nyert, amit 2005-ben el is indított. A település 75 millió forintot nyert, melyet a biotégla meghonosítására fordítottak. Ezt a téglát főleg roma családok házáinak felújítására adta az önkormányzat alapanyagként. De ebből építettek egy buszmegállót, a Fecskeház kerékpártárolóját és a Hérics szálló hátsó falát is.

A településen családi vállalkozásként működik a Hudák Józsefné népi iparművész és lánya Hudák Mariann műhelye, ahol egyedi szöttesek, vásznak, és ezekből készített ruhák és természetes alapanyagú öltözeteket készítenek. Műhelyükben egyedi zsúri számmal ellátott termékek is készülnek. Ezen kívül zsinóros magyar díszruhákat, Bocskai öltönyöket, díszmentéket és esküvői összeállításokat is készítenek, amelyek készítéséhez brokátot és francia bársonyt használnak.

7. ábra: Regisztrált vállalkozások száma Csorváson

Civil szervezetek (dec. 31.), 2019 (db)	21,
Megszűnt vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	46,
Nonprofit szervezetek összesen (dec. 31.), 2019 (db)	24,
Regisztrált betéti társaságok (dec. 31.), 2019 (db)	12,
Regisztrált egyéni vállalkozók (dec. 31.), 2019 (db)	203,
Regisztrált főfoglalkozású egyéni vállalkozók (dec. 31.), 2019 (db)	117,
Regisztrált főfoglalkozású önálló vállalkozók (dec. 31.), 2019 (db)	217,
Regisztrált gazdasági szervezetek (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	805,
Regisztrált jogi személyiségű vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	61,
Regisztrált korlátolt felelősségű társaságok (dec. 31.), 2019 (db)	46,
Regisztrált költségvetési szerv és költségvetési rend szerint gazdálkodó szervek (dec. 31.), 2019 (db)	6,
Regisztrált közkereseti társaságok (dec. 31.), 2019 (db)	1,
Regisztrált mellékfoglalkozású egyéni vállalkozók (dec. 31.), 2019 (db)	73,
Regisztrált mellékfoglalkozású önálló vállalkozók (dec. 31.), 2019 (db)	287,
Regisztrált nonprofit és egyéb nem nyereségérdekelte szervezetek (GFO11, dec. 31.), 2019 (db)	28,
Regisztrált nonprofit gazdasági társaságok (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	1,
Regisztrált nyugdíjas egyéni vállalkozók (dec. 31.), 2019 (db)	13,
Regisztrált nyugdíjas önálló vállalkozók (dec. 31.), 2019 (db)	204,
Regisztrált önálló vállalkozók (dec. 31.), 2019 (db)	708,
Regisztrált őstermelők (dec. 31.), 2019 (db)	290,
Regisztrált részvénytársaságok (dec. 31.), 2019 (db)	1,
Regisztrált szövetkezetek (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	1,
Regisztrált társas vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	61,
Regisztrált vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	769,
0 és ismeretlen fős regisztrált társas vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	10,
0 és ismeretlen fős regisztrált vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	69,
10-19 fős regisztrált társas vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	5,
10-19 fős regisztrált vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	7,

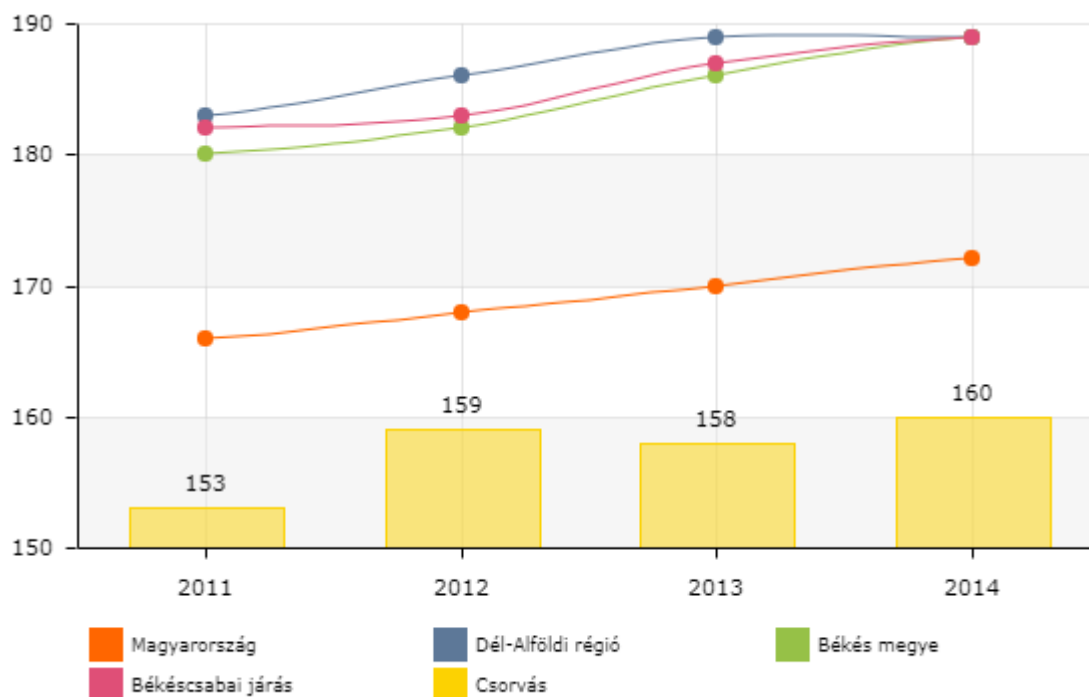
1-9 fős regisztrált társas vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	41,
1-9 fős regisztrált vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	688,
20-49 fős regisztrált társas vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	4,
20-49 fős regisztrált vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	4,
50-249 fős regisztrált társas vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	1,
50-249 fős regisztrált vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	1,
Regisztrált társas vállalkozás; Adminisztratív és szolgáltatást támogató tevékenység (TEÁOR08: N)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	1,
Regisztrált társas vállalkozás; Bányászat, kőfejtés, feldolgozóipar, villamosenergia-, gáz-, gőzellátás, légkondicionálás, vízellátás, szennyvíz gyűjtése, kezelése, hulladékgazdálkodás, szennyeződésmegelőzés (TEÁOR08: B+C+D+E, GFO14), 2019 (db)	11,
Regisztrált társas vállalkozás; Egyéb szolgáltatás (TEÁOR08: S)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	1,
Regisztrált társas vállalkozás; Építőipar (TEÁOR08: F)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	3,
Regisztrált társas vállalkozás; Feldolgozóipar (TEÁOR08: C)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	10,
Regisztrált társas vállalkozás; Humán-egészségügyi, szociális ellátás (TEÁOR08: Q)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	4,
Regisztrált társas vállalkozás; Információ, kommunikáció (TEÁOR08: J)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	1,
Regisztrált társas vállalkozás; Ingatlanügyletek (TEÁOR08: L)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	2,
Regisztrált társas vállalkozás; Kereskedelem, gépjárműjavítás (TEÁOR08: G)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	18,
Regisztrált társas vállalkozás; Mezőgazdaság, erdőgazdálkodás, halászat (TEÁOR08: A)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	9,
Regisztrált társas vállalkozás; Művészet, szórakoztatás, szabadidő (TEÁOR08: R)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	3,
Regisztrált társas vállalkozás; Pénzügyi, biztosítási tevékenység (TEÁOR08: K)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	1,
Regisztrált társas vállalkozás; Szakmai, tudományos, műszaki tevékenység (TEÁOR08: M)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	1,
Regisztrált társas vállalkozás; Szálláshely-szolgáltatás, vendéglátás (TEÁOR08: I)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	4,
Regisztrált társas vállalkozás; Szállítás, raktározás (TEÁOR08: H)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	2,
Regisztrált társas vállalkozás; Villamosenergia-, gáz-, gőzellátás, légkondicionálás (TEÁOR08: D)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	1,
Regisztrált vállalkozás; Adminisztratív és szolgáltatást támogató tevékenység (TEÁOR08: N)(GFO14), 2019 (db)	18,

Regisztrált vállalkozás; Bányászat, kőfejtés, feldolgozóipar, villamos energia-, gáz-, gőzellátás, légkondicionálás, vízellátás, szennyvíz gyűjtése, kezelése, hulladékgazdálkodás, szennyeződésmentesítés (TEÁOR08: B+C+D+E)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	18,
Regisztrált vállalkozás; Bányászat, kőfejtés (TEÁOR08: B)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	,
Regisztrált vállalkozás; Egyéb szolgáltatás (TEÁOR08: S)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	21,
Regisztrált vállalkozás; Egyéb tevékenység (TEÁOR08: T+U)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	,
Regisztrált vállalkozás; Építőipar - GFO14 (TEÁOR08: F)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	32,
Regisztrált vállalkozás; Feldolgozóipar (TEÁOR08: C)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	17,
Regisztrált vállalkozás; Humán-egészségügyi, szociális ellátás (TEÁOR08: Q)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	10,
Regisztrált vállalkozás; Információ, kommunikáció (TEÁOR08: J)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	17,
Regisztrált vállalkozás; Ingatlanügyletek (TEÁOR08: L)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	30,
Regisztrált vállalkozás; Kereskedelem, gépjárműjavítás (TEÁOR08: G)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	56,
Regisztrált vállalkozás; Mezőgazdaság, erdőgazdálkodás, halászat (TEÁOR08: A)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	475,
Regisztrált vállalkozás; Művészet, szórakoztatás, szabadidő (TEÁOR08: R, GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	15,
Regisztrált vállalkozás; Oktatás (TEÁOR08: P)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	17,
Regisztrált vállalkozás; Pénzügyi, biztosítási tevékenység (TEÁOR08: K)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	6,
Regisztrált vállalkozás; Szakmai, tudományos, műszaki tevékenység (TEÁOR08: M)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	32,
Regisztrált vállalkozás; Szálláshely-szolgáltatás, vendéglátás (TEÁOR08: I)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	17,
Regisztrált vállalkozás; Szállítás, raktározás (TEÁOR08: H)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	5,
Regisztrált vállalkozás; Villamos energia-, gáz-, gőzellátás, légkondicionálás (TEÁOR08: D)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	1,

Forrás: KSH és T-STAR adatok alapján saját szerkesztés

8. ábra: Regisztrált gazdasági vállalkozások száma Csorváson ezer lakosra, 2011-2014.

(db)



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

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

Általános iskolai végzettségű nyilvántartott álláskereső, 2019 (fő)	50,
Egy éven túl nyilvántartott álláskereső: férfi, 2019 (fő)	12,
Egy éven túl nyilvántartott álláskereső: nő, 2019 (fő)	15,
Egy éven túl nyilvántartott álláskereső összesen, 2019 (fő)	27,
Fizikai foglalkozású nyilvántartott álláskereső, 2019 (fő)	114,
Főiskolai végzettségű nyilvántartott álláskereső, 2019 (fő)	2,
Közfoglalkoztatottak, 2019 (fő)	89,
Nyilvántartott álláskereső: férfi, 2019 (fő)	73,
Nyilvántartott álláskereső: nő, 2019 (fő)	54,
Nyilvántartott álláskereső összesen, 2019 (fő)	127,
Nyilvántartott álláskereső: 0-18 éves, 2019 (fő)	3,
Nyilvántartott álláskereső: 19-20 éves, 2019 (fő)	7,
Nyilvántartott álláskereső: 21-25 éves, 2019 (fő)	11,
Nyilvántartott álláskereső: 26-30 éves, 2019 (fő)	17,

Nyilvántartott álláskeresők: 31-35 éves, 2019 (fő)	11,
Nyilvántartott álláskeresők: 36-40 éves, 2019 (fő)	18,
Nyilvántartott álláskeresők: 41-45 éves, 2019 (fő)	9,
Nyilvántartott álláskeresők: 46-50 éves, 2019 (fő)	9,
Nyilvántartott álláskeresők: 51-55 éves, 2019 (fő)	10,
Nyilvántartott álláskeresők: 51-60 éves, 2019 (fő)	14,
Nyilvántartott álláskeresők: 61-X éves, 2019 (fő)	18,
Nyilvántartott megváltozott munkaképességű álláskeresők, 2019 (fő)	6,
Nyilvántartott pályakezdő álláskeresők: férfi, 2019 (fő)	7,
Nyilvántartott pályakezdő álláskeresők: nő, 2019 (fő)	3,
Nyilvántartott pályakezdő álláskeresők, 2019 (fő)	10,
Szakiskolai végzettségű nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	4,
Szakközépiskolai, technikumi, gimnáziumi végzettségű nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	36,
Szakmunkás végzettségű nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	35,
Szellemi foglalkozású nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	13,
180 napon túli nyilvántartott álláskeresők: férfi, 2019 (fő)	27,
180 napon túli nyilvántartott álláskeresők: nő, 2019 (fő)	25,
180 napon túli nyilvántartott álláskeresők összesen, 2019 (fő)	52,

Forrás: KSH és T-STAR adatok alapján saját szerkesztés

2014-ben 210 regisztrált munkanélkülit tartottak nyilván Csorváson, ami 2019. végére 127 főre csökkent. A 127 regisztrált munkanélküliből a 365 napnál hosszabb ideje regisztrált személyek száma 27 fő. (Csorvás város, 2021)

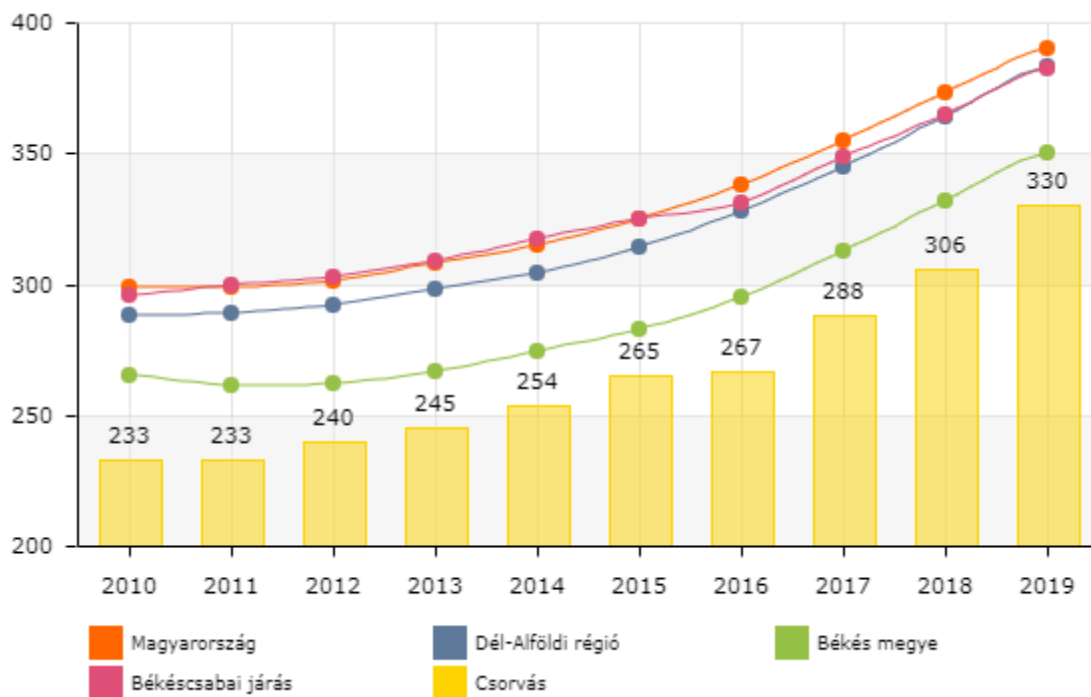
10. ábra: A járművek száma Csorváson (2019)

Áruszállító tehergépkocsik, 2019 (db)	136,
Benzinüzemű személygépkocsik, 2019 (db)	933,
Benzinüzemű tehergépkocsik, 2019 (db)	3,

Egyéb üzemű személygépkocsik, 2019 (db)	20,
Gázolajüzemű személygépkocsik, 2019 (db)	558,
Gázolajüzemű tehergépkocsik, 2019 (db)	136,
Lassú járművek, 2019 (db)	132,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett áruszállító tehergépkocsik, 2019 (db)	6,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett gépjárművek, 2019 (db)	80,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett személygépkocsik, 2019 (db)	67,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett személyszállító gépjárművek, 2019 (db)	73,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett tehergépkocsik (különleges célú gépkocsival együtt), 2019 (db)	6,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett teherszállító gépjárművek (különleges célú gépkocsikkal együtt), 2019 (db)	7,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett vontatók, 2019 (db)	1,
Motorkerékpárok, 2019 (db)	107,
Személygépkocsik (üzemeltető lakóhelye szerint, dec. 31.), 2019 (db)	1511,
Személyszállító gépjárművek összesen, 2019 (db)	1618,
Tehergépkocsik (különleges célú gépkocsival együtt), 2019 (db)	139,
Teherszállító gépjárművek (különleges célú gépkocsik nélkül), 2019 (db)	175,
Teherszállító gépjárművek (különleges célú gépkocsival együtt), 2019 (db)	178,
Természetes személy által üzemeltetett személygépkocsik, 2019 (db)	1495,
Vontatmányok összesen, 2019 (db)	350,
Vontatók, 2019 (db)	39,

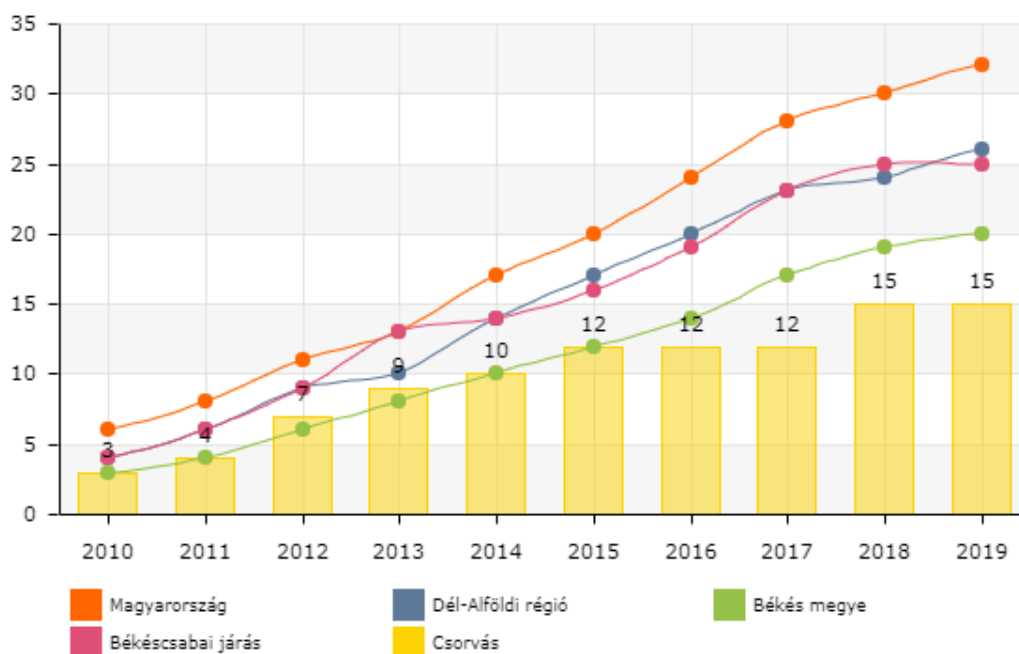
Forrás: KSH és T-STAR adatok alapján saját szerkesztés

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.

Kereskedelmi szálláshelyek, falusi szálláshelyek férőhelyeinek száma

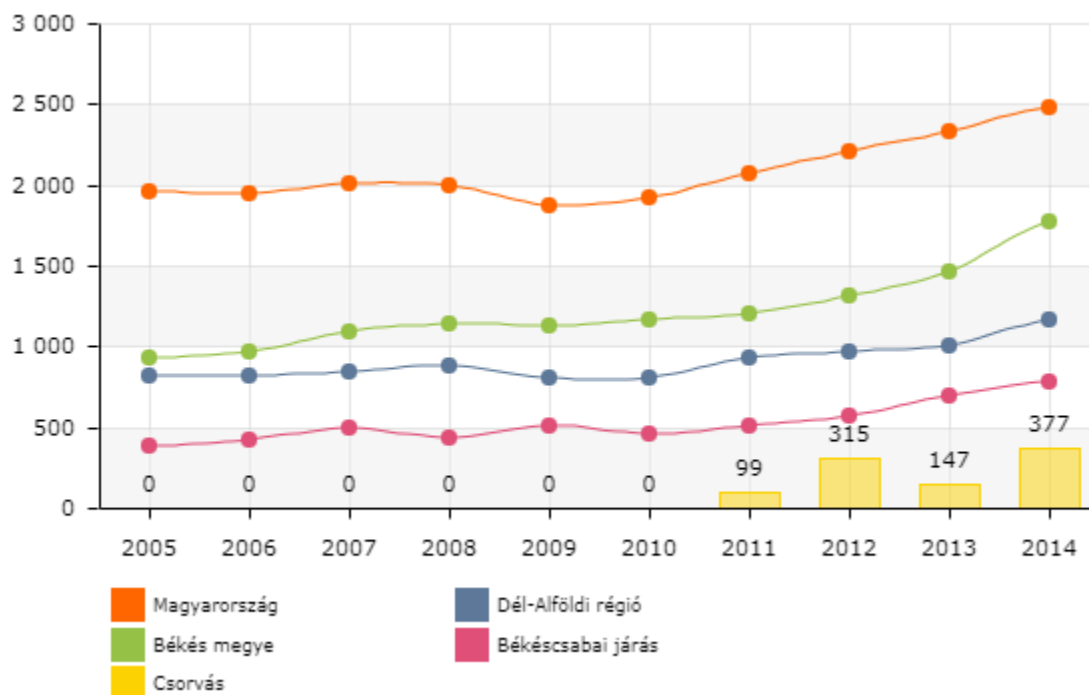
Csorváson az idegenforgalmi lehetőségek korlátozottak. Csorvás idegenforgalmi vonzerejét turisztikai beruházásokkal lehetne növelni. Csorvás város jó elhelyezkedéssel bír, közel található Orosházához és Gyulához is. Csorváson közel 100 szálláshely áll a városba érkezők rendelkezésére.

Szálláshelyként a Hérics Szálló, a Rudolf major, és a Római Katolikus Egyházközség tulajdonában lévő zárandokszálló és az Eszter tanya áll rendelkezésre. A szálláshelyek kihasználtsága azonban alacsony mértékű. (Csorvás város, 2021)

Kereskedelmi szolgáltatások

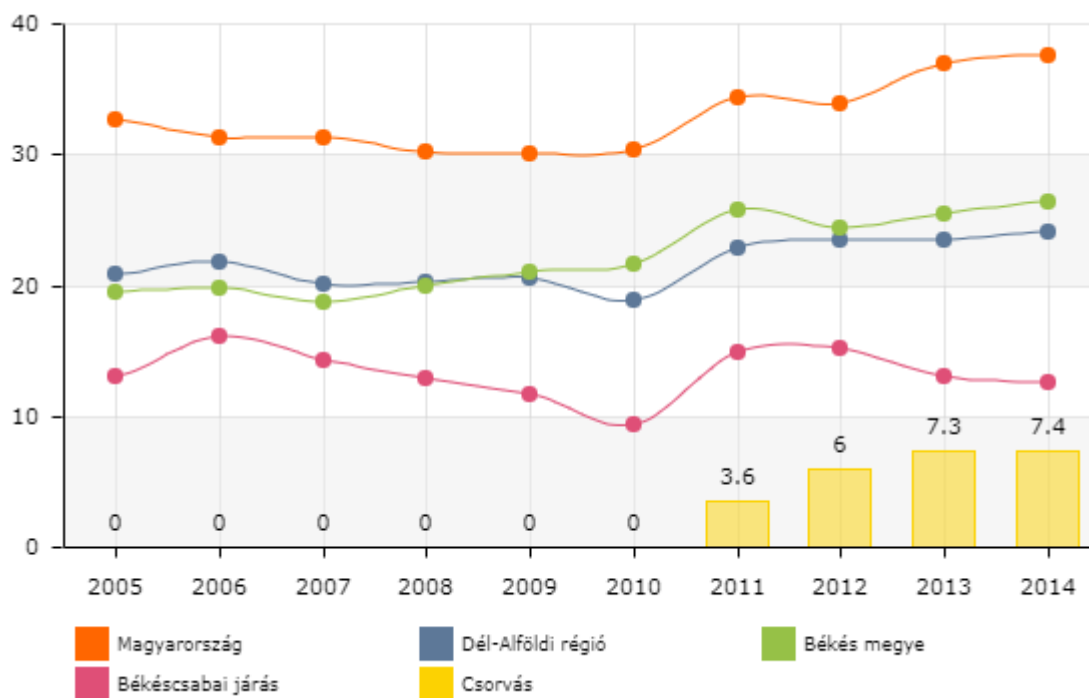
A vendéglátás sokat fejlődött az elmúlt évek során a településen. Azonban még vannak hiányosságok e téren. Csorvás lakossága a nagyobb bevásárlásait a közelben lévő nagy városokban oldja meg Orosházán, illetve Békéscsabán. A kereskedelmi szolgáltatásokat mindenképp bővíteni szükséges a településen, és a lakosság nagyobb bevásárlásait is helyben volna célszerű megoldani, ezzel támogatva a település vállalkozóit. (Csorvás város, 2021)

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

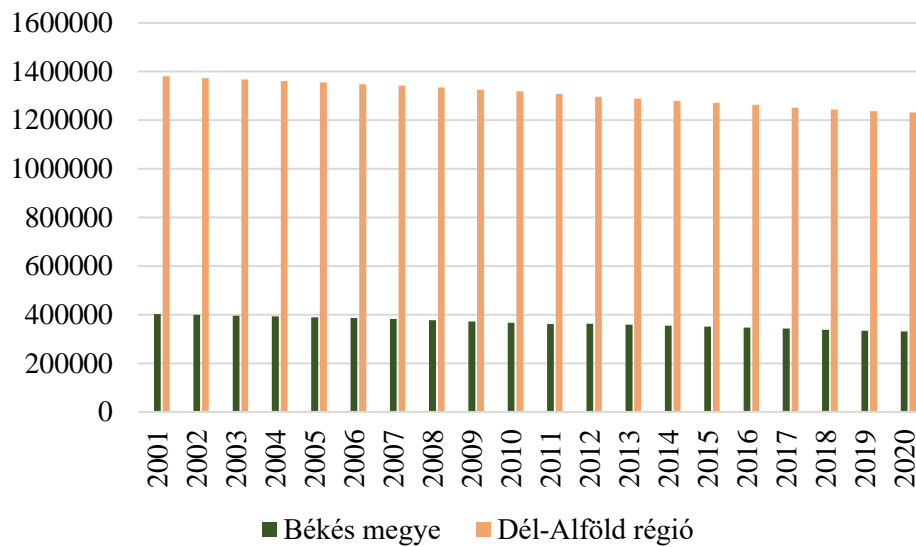
3.4. Társadalmi környezet

Békés megye községei közül Csorvás volt a harmadik legnépesebb község mielőtt várossá nyilvánították. A városok közül Csorvást csak Elek előzte meg. Az 1870. évi népszámlálás idején volt a legkevesebb Csorvás lakosságszáma, akkor 2265 főt regisztráltak. Ezt követően viszont a lakosságszám jelentős növekedés következett be, 1949-ben már 7800 főt számoltak. Azóta sajnos viszont ismét csökkenő tendencia figyelhető meg, a város lakossága fogyó és előregedő, idősebbnek mondható a megyei átlagnál. 1979-től Csorváson többen halnak meg, mint ahányan születnek. 1970 és 2001 között a lakosság száma kb. ezer fővel lett kevesebb. Ehhez a lakosságszám csökkenéshez a településről történő elvándorlás is hozzájárult. (Békés megye kézikönyve, 1997)

Lakosságszám alakulása az elmúlt években

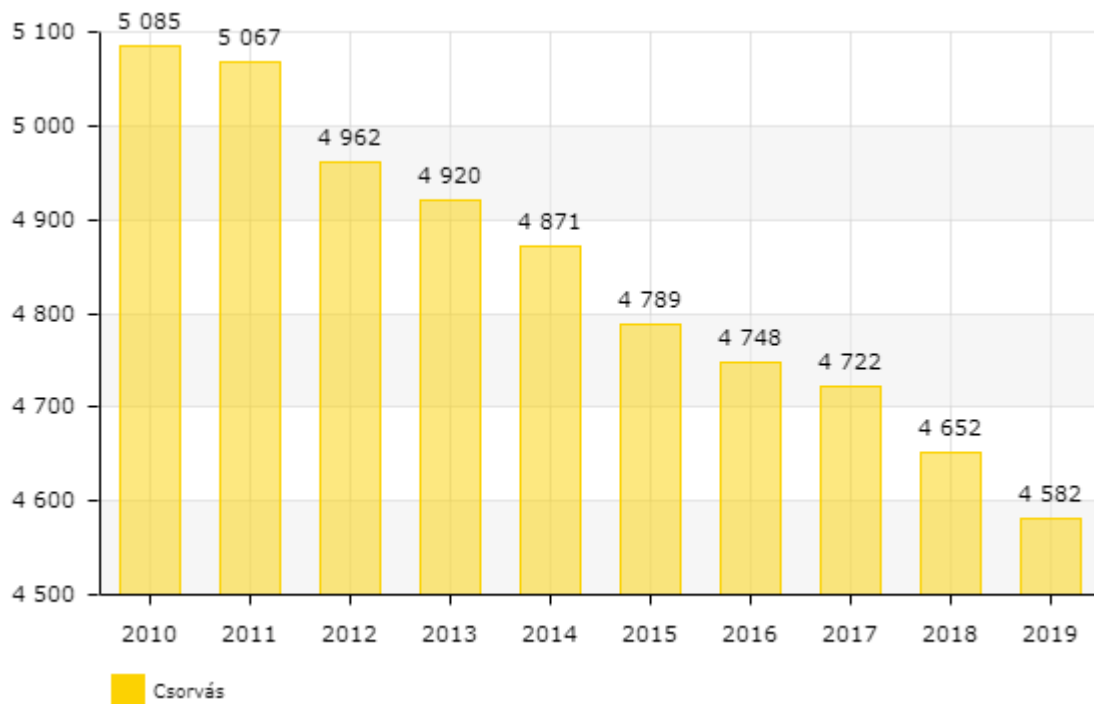
Csorvás lakosságát folyamatosan fogyó lakosságszám jellemzi. Többen halnak meg és vándorolnak el, mint ahányan születnek, illetve a településre költöznek. Többen vannak olyanok is, akik életvitelszerűen nem élnek Csorváson, de a lakcímkártyájuk szerint Csorvás a tartózkodási vagy lakóhelyük. (Csorvás város, 2021)

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



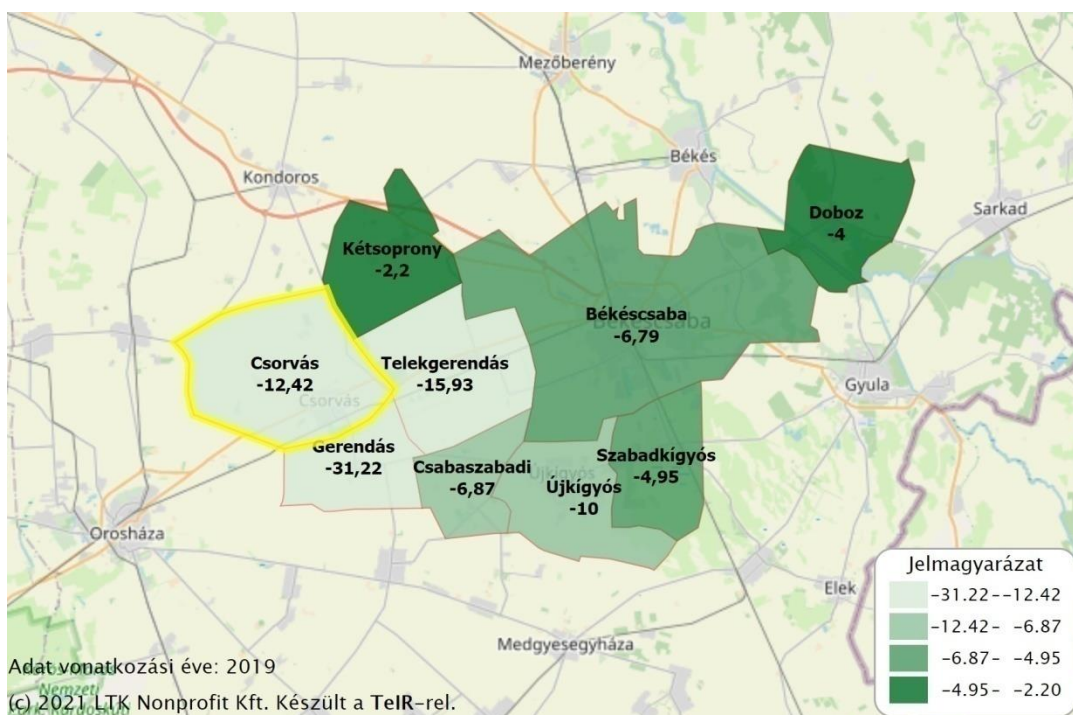
Forrás: KSH adatok alapján saját szerkesztés

21. ábra: Csorvás város lakosságának alakulása (2010-2019)



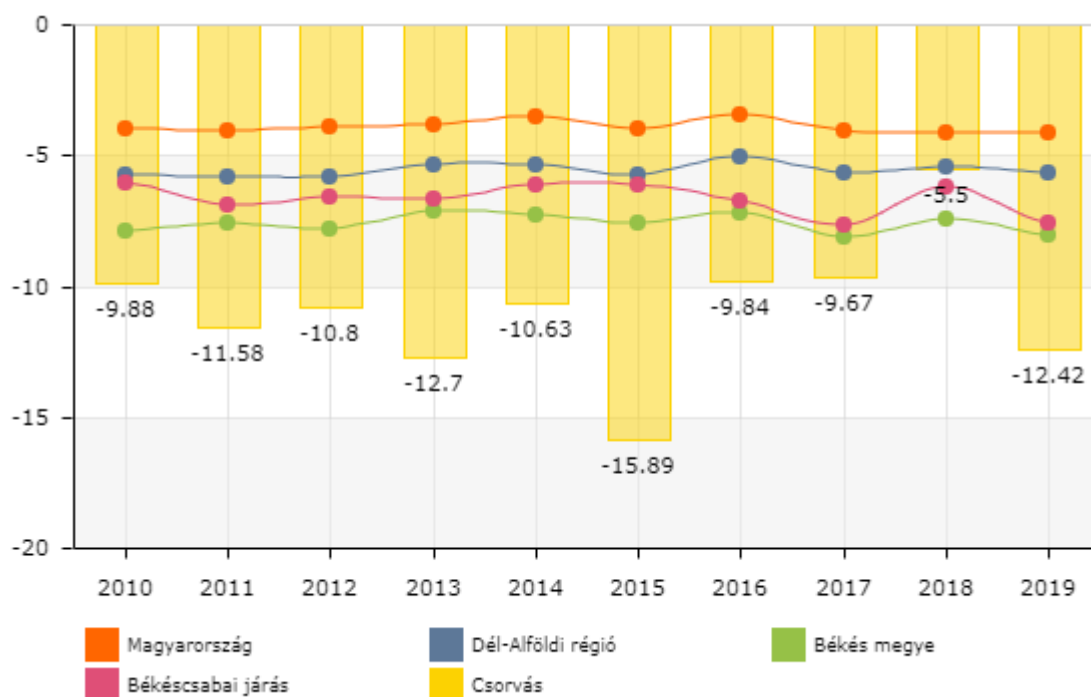
Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

16. ábra: Természetes szaporodás és fogyás (ezrelék)



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

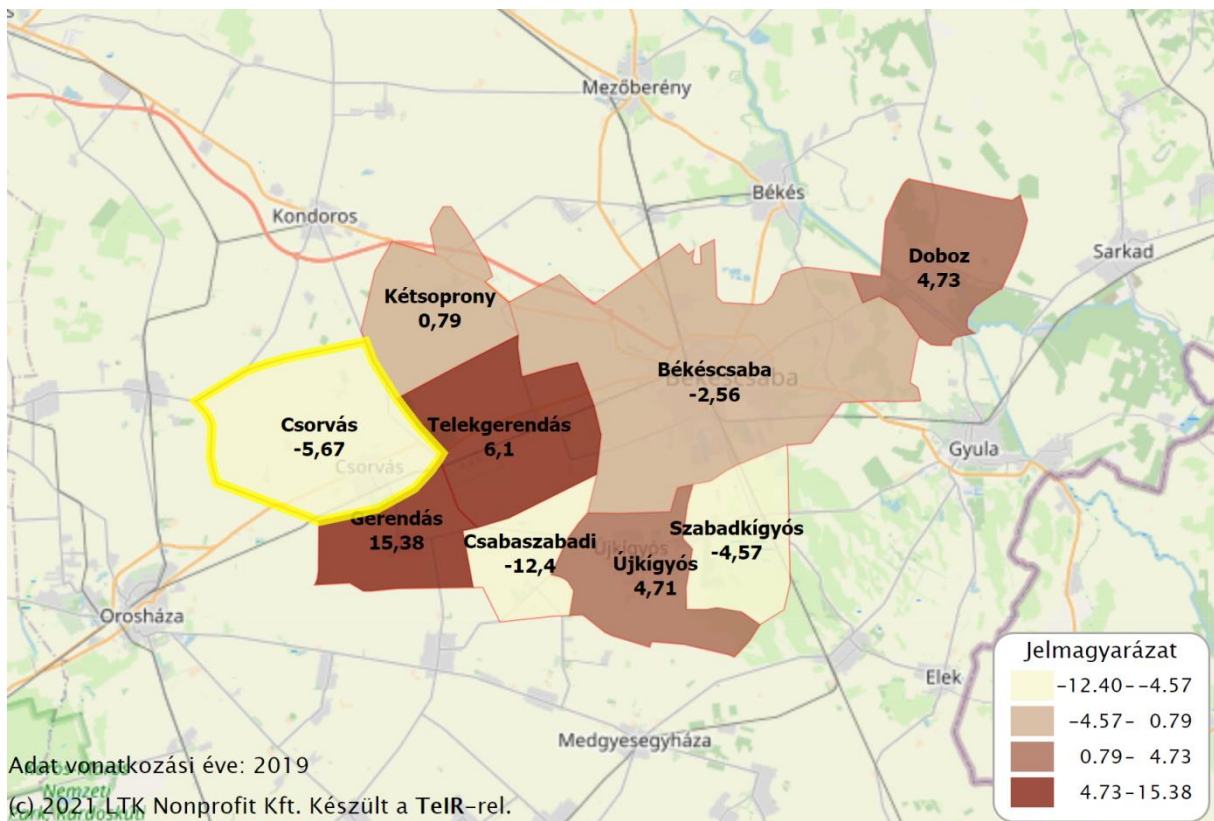
17. ábra: Csorvás város öregedési mutatója - Természetes szaporodás és fogyás



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

Mivel Csorvás lakossága 5000 fő alá csökkent, így Csorvás bekerült a Falusi CSOK elnevezésű programba. Ennek köszönhetően több új fiatal család telepedett le Csorváson. A településen az ingatlan árak igen kedvezőek, ezért is vonzó lehet az ingatlant vásárolni szándékozók számára. A Magyar Államtól az ingatlantulajdonosok a felújításhoz is jelentős támogatást tudnak igénybe venni. Csorvás Város Önkormányzata is hozzájárul a fiatalok első lakásvásárlásához kamatmentes lakásvásárlási kölcsön formájában, ezzel is segítve azt a célt, hogy a település elöregedésének folyamatát csökkentse.

18. ábra: Vándorlási egyenleg (ezrelék)



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

3.5. Környezeti alapadatok

Elérhetőség

Csorvás város Orosháza és Békéscsaba között Békés megyében található, Budapesttől mintegy 210 km-re. A város sík területen fekszik. Tájvédelmi szempontból különleges értéket képviselnek a kunhalmok. A város település szerkezetére jellemző a sakkárta szerű utcahálózat, melyet mérnökök terveztek meg. A város központján halad át a 47-es számú főút.

Csorvás belterülete 1952-1966 közötti időszakban 84 ha-ral, 1967-75 között 31 ha-ral, 1976-ban pedig 11 ha-ral bővült. (Csorvás város, 2017)

A terület természeti környezete

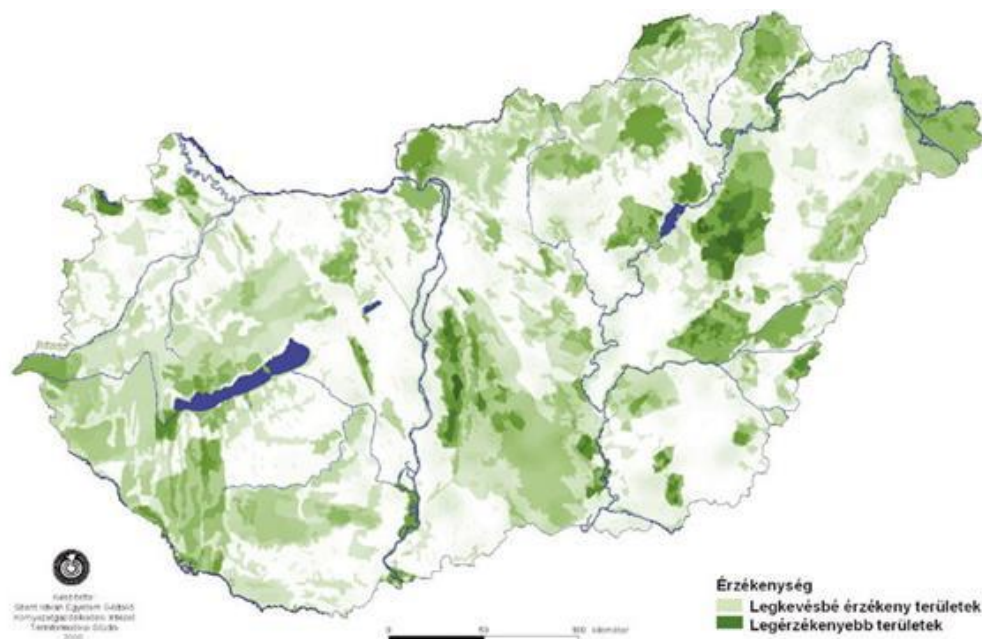
Csorvás jellemzően sík terület, csak néhány enyhe lejtésű dombszerű képződmény (halom) teszi kissé változatosabbá a tájat. Értékes geomorfológiai elem a Rudolf major területe. A térségben sok halom épült vízfolyások magas partján. Legismertebbek a tell-ek (neolit ill. bronzkori lakóhalmok), a kurgánok (réz-, korabronz-, honfoglalás kori sírdombok), és az őrhalmok amiket jelző funkcióval, illetve a határhalmok amiket a határmegjelölés céljából emeltek.

Sajnos a kunhalmok zöme kb. 50-70%-a eltűnt az Alföldről, felszántották, vagy megsemmisítették ezeket a halmokat. Az utóbbi 20-30 évben volt a legkiemelkedőbb kunhalmok pusztulása. Nagyon fontos kiemelt figyelmet fordítani ezeknek a természetvédelmi területeknek a megóvására. A 1996. évi LIII. törvény 23. §-a, minden kunhalmot és földvárát, mint természeti emléket védetté nyilvánított. A településen a talajvíz nagy mélységben helyezkedik el. A talaj jellemzője, hogy főleg kalciumban gazdag. (Csorvás város, 2021)

Éghajlat

Az éghajlat kontinentális éghajlati jellegzetességet mutatnak. Az éghajlat az agrártermelésnek kedvez, de a tenyészidőszak éghajlatát a szeszélyesség is jellemezi. Az éves napsütéses órák száma igen magas a térségben eléri a 2000 órát éves szinten, ami kedves a napfényigényes kultúrák termesztésének. Az éves csapadék mennyisége bizonytalan, kiszámíthatatlan, ez a mezőgazdasági termelés rizikófaktora. A hőmérséklet sokévi átlaga: 10,5-10,6 C fok. (Csorvás város, 2021)

19. ábra: Környezeti érzékenység az élővilág szempontjából

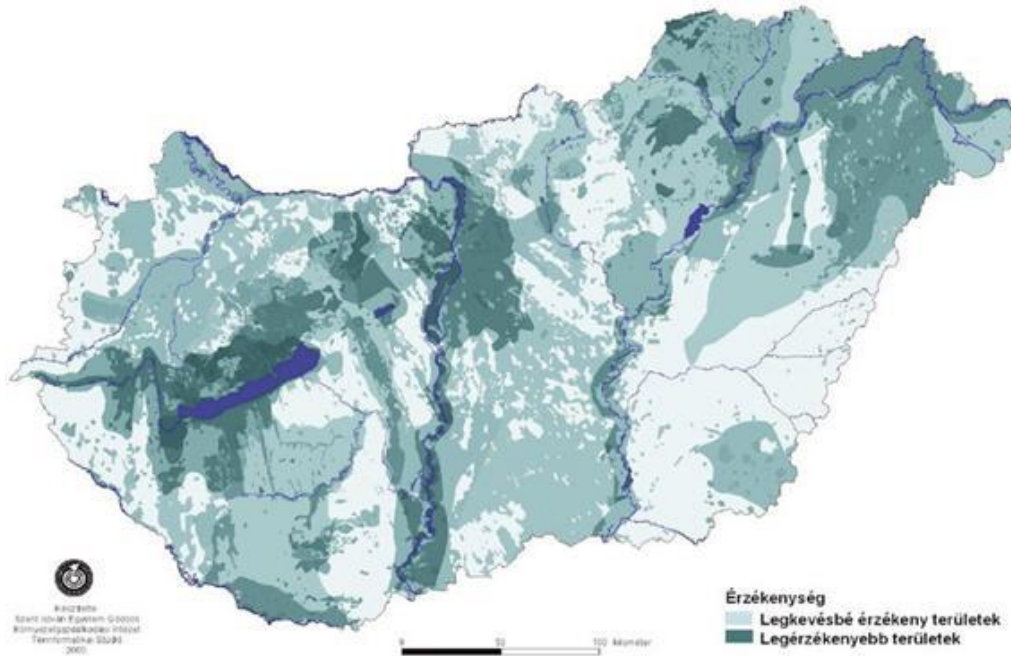


Forrás: Ángyán József (Ángyán, 2003)

A 20/1993. (X.8.) önkormányzati rendelet 16 külterületi objektum védelméről rendelkezik, melyek Csongrád településen az alábbiak:

- Rudolf major faállománya
- Petőfi pusztai park 9,6 ha-os parkja
- Sarkadi dűlő akácosa
- Brucella majori liget (mint élőhely)
- Hankó-gyep
- Kondorosi határ menti törpemandulák
- Sztojanovics nyárfasor
- Vasút melletti „makkos” kiserdő
- Vasúti töltés ősgyepe az orosházi határig
- „Almádi tó” partjának faállománya
- „Gubján forrás” nádas
- Mágocs-ér
- Szikes-dűlő- Csárda dűlő szórvány nádasai
- Homokbánya-tó vegetációja
- Bíró J. tanya jegenye nyárfái
- Károly majori vadgesztenyefa

20. ábra: Környezeti érzékenység a vízbázis szempontjából



Forrás: Ángyán József (Ángyán, 2003)

Csorvás település közigazgatási területét több csatorna szeli át, a Dögös - Kákafoki csatorna, illetve a Mágocs-ér természetes mederben felújított csatornák.

Az alföld sík volta miatt vízi energiával nem lehet számolni a településen.

A település ivóvízkészletét a Maros hordalékkúp ivóvízbázisából nyeri, saját kutakkal és saját vízművel rendelkezik. Tilos a vízáadó réteg megfúrása, és új kutak engedély nélküli létesítése a településen a vízkészlet védelme érdekében. Jó vízáadó képességű rétegek kb. 500 m mélységig találhatóak a térségben. Vízálló agyagréteg hiánya miatt az ivóvízbázis a felszín felől nagyon sérülékeny, ezért a felszíni szennyeződéstől fokozottan védendő. A településen kiépítésre került a zárt csatornahálózatot történő szennyvíz elvezetése a településen lévő szennyvíz tisztító telepre, ez jelentős előrelépést jelent a felszín alatti vizek védelme érdekében. A szennyvíz hálózatra Csorvás lakossága rácsatlakozott.

Az ivóvíz arzén tartalma magas, 40 µg/l, ami az Európai Unió szabványának már nem felel meg.

Három állattartó telepen felszámolták a hígtrágya szikkasztásos rendszerű elhelyezését, ami hozzájárult a talajvíz terhelés csökkenéséhez.

A belvíz nem jellemző Csorvás területére, különösen nem a belterületre. A belvízi védekezés során kiépült 1900 fm belvízelvezető csatorna, a Dögös - Kákafoki főcsatornába vezeti el a belvizet. (Csorvás város, 2017)

Környezetvédelem

Levegőtisztaság-védelem: A településen legfőbb légszennyező forrás a közlekedésből, a fűtésből és a mezőgazdaságból ered. Közlekedési eredetű levegőszennyezést a 47-es főközlekedési úton áthaladó forgalom okoz.

A földutakon a portterhelés jelentős. A fűtési szezonban kiemelkedő légszennyezés nem keletkezik, mert a teljes településen ki van építve a vezetékes gáz hálózat, és a rácsatlakozottak aránya csaknem 80 % körüli.

Víz: Csorvás teljes belterületén kiépült a szennyvízcsatorna hálózat, és a lakosság rácsatlakozott a hálózatra. A 2004-ben a törvényi előírásoknak megfelelően bevezetésre került a vízterhelési és a talajterhelési díj a településen, ezzel az önkormányzat a műszakilag rendelkezésre álló szennyvízcsatorna hálózat mentén élő lakosságot kívánja ösztönözni a hálózatra való rákötésre.

A város helyben fellelhető egészséges ivóvízzel van ellátva, ami nagy és féltett kincs.

A település talajvíz terhelése az utóbbi időben csökkent, mivel három állattartó telepen felszámolták a hígrágya szikkasztásos rendszerű elhelyezését.

Föld: A talaj megfelelő tápanyag visszapótlására nagy figyelmet szükséges fordítani, mert a talajok tápanyagkészlete kimerülőben van. (Csorvás város, 2021)

Környezetvédelem az építés ideje alatt

A a környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény 1. § (1) bekezdése szerint a törvény célja:

"az ember és környezete harmonikus kapcsolatának kialakítása, a környezet egészének, valamint elemeinek és folyamatainak magas szintű, összehangolt védelme, a fenntartható fejlődés biztosítása."

Ezen cél elérése érdekében 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 útépítés 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

4. Fejlesztési igény megalapozása

4.1. Helyzetértékelés

Csorvás város helyzete a romló demográfiai mutatók ellenére is prosperáló. A magas aranykoronás földek, a községi szinten magas lakosság szám, a szolgáltatások száma hosszú távon biztosítja a lakosság megmaradását. Feladata a szolgáltatási szint emelése, az elővárosi funkciók kiépítése és a közlekedés biztonságának megteremtése. A vasúti csomópont felújításával, átépítésével lehetőség lesz a Gádoros-Csorvás reláció biztonságos megközelítésére és így a meglévő cégek elérésére.

21. ábra: Csorvás város SWOT – analízise (BMJV Gazdasági Programja 2014-2020)

Erősség	Gyengeség
<ul style="list-style-type: none"> - nyugodt kisváros - kedvező vasúthálózat - kerékpáros közlekedési kultúra - határmentiség - városi és térségi vezetés közös gondolkodása - termásvíz kincs rendelkezésre áll - alkalmas a zöld- és barna mezős beruházásra - kedvező természeti és társadalmi adottságok a mezőgazdasági termeléshez - megújult kulturális intézményi kör a városi életet működteti - közműellátottság jelentősen javult - kellemes az épített környezet és zöldfelület aránya 	<ul style="list-style-type: none"> - nagy az elvándorlás - kedvezőtlen demográfiai folyamatok, rossz vándorlási egyenleg - kevés iparterület - tőkehiány - jó egészségügyi és szociális ellátottság - előregedett lakásállomány - alacsony a műemlék épületek száma - erdőszomszéd szegényes - belső infrastruktúra fejletlen, az utak rossz állapotban vannak - közintézmények rossz energiahatékonysága - tanyavilág problémái

Lehetőség	Veszély
<ul style="list-style-type: none"> - M44 gyorsforgalmi útfejlesztés - Elérhetőség javítása, logisztikai fejlesztések - Fiatalok helyben maradásának támogatása - Nagyobb vállalkozások betelepítése - Pályázati lehetőségek kihasználása - Gasztronómiai, turisztikai lehetőségek erősítése 	<ul style="list-style-type: none"> - Állami támogatások, EU-s források elapadása - Képzett munkaerő elvándorlása - Tőkebefektetések máshova vándorolnak - Nem fejlődnek a húzó ágazatok - A fiatalok, aktív korúak lakhatási problémái támogatják az elvándorlást

<ul style="list-style-type: none"> - Infrastruktúra fejlesztése EU és MVP támogatásával - Tanyasi területek felértékelődése - Feldolgozóipar fejlesztése 	<ul style="list-style-type: none"> - A mezőgazdasági infrastruktúra csökken - Folyamatos belvíz gondok - Szegregálódó városrészek alakulnak ki - 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 öszkeresetét mutató - keresletet feltételezünk, illetve a kínálati oldalon is hasonlóan aggregált összkínálatot vizsgálunk. A vizsgálat tárgyát képező „piaci szolgáltatás” a hatásvizsgálattal érintett közlekedési csomópont kialakítása

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

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

Kínálati oldal

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

Projektmenedzsment, projektadminisztráció: a vállalkozói (tervezői és kivitelezői) oldalról minőségi teljesítést, az önkormányzati és hivatali oldalról gyors ügyintézkést, 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, tervekkel 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 térségben lévő kevés számú gazdasági szereplőből a legjelentősebbek a mezőgazdasági vállalkozások. A regionális kapcsolatok szempontjából kiemelkedő, hogy megfelelő módon legyen elérhető Gádoros, Csanádapáca és Dél-Békés. Az érintett területen a legjelentősebb szervezet a HUNAPFEL Mezőgazdasági Kft, mely alma, cseresznye és meggy termelésével foglalkozik, élő kapcsolatához alapvető, hogy e kereszteződés biztonságos legyen.

Mezőgazdasági vállalkozások: Csorvason a HUNAPFEL Mezőgazdasági Kft.-n kívül igen sok szántóföldi kultúrával foglalkozó vállalkozás jelenik meg főként mikro- és kisvállalkozói területen, de az östermelők száma is több száz. A számukra és munkagépeik számára nem elhanyagolható a biztonságos átkelés.

Turisztikai szereplők: Csorvás turisztikailag nem a legfrekvenciáltabb település, de a kerékpáros forgalom Csorvás és Gádoros, illetve Csanádapáca között fejlesztendő, e mellett a falusi turizmus is lehet kiemelkedő, amennyiben a térségben lévő háztáji gazdaságokat megerősítik és a falusi vendéglátásra jelentős forrásokat fordítanak.

22. 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.	Mezőgazdasági gépek útszennyező hatása csökken	Könnyebb bejárás	Kiemelkedő	Kevesebb baleset, csökkenő menetidő
--	---------------------------------------	--	------------------	------------	-------------------------------------

Forrás: saját szerkesztés

4.4. Korlátozó tényezők felmérése

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

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

a) Adminisztratív jellegű kockázat

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

b) Műszaki kockázat

1. Kockázat: a nem megfelelő minőségű előkészítésből származó kockázatok.
A kockázat kezelése: megfelelő jogosultságokkal, referenciákkal és szakértelemmel rendelkező műszaki ellenőr megbízása.
2. Kockázat: a műszaki feladatok tervezési, kivitelezési hibáiból adódóan a tervezés/kivitelezés kockázatai.

A kockázat kezelése: megfelelő jogosultságokkal, referenciákkal és szakértelemmel rendelkező műszaki szakemberek (tervező, kivitelező, ellenőr) megbízása.

3. Kockázat: Gépek, eszközök meghibásodásai.

A kockázat kezelése: erre vonatkozóan garanciákat és biztonsági intézkedéseket tartalmazó kivitelezési szerződések megkötése a kivitelezővel.

c) Fenntartási kockázat

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

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

d) Technikai, biztonsági kockázatok

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

A kockázat kezelése:

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

2. Kockázat: nem megfelelő lakossági tájékoztatás.

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

e) Ökológia kockázat

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

A kockázat kezelése:

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

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

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

f) Politikai kockázat

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

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

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

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

23. 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)

24. 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

Mint minden alföldi kistelepülés, Csorvás is inkább egy nagy falu, mely olyan funkciókat is magáénak tudhat, mely a városokra jellemző. A sakktábla-szerű, hagyományosan megtervezett település nem segíti azt, hogy egy valódi központja alakuljon ki organikusan, így tudatosan szükséges e térbe betervezni azokat a szolgáltatókat, melyek biztosítják a lakosság ellátását. Csorváson a település fejlesztéséhez szükséges ipari terület nem különül el. A nagyobb vállalkozások feldolgozó és kereskedelmi üzemeiket, üzleteiket a főút mellett helyezték el, a mezőgazdasági vállalkozások pedig a település külső területén. A település közlekedési helyzete is korlátozott, hiszen a főút forgalmának elterelése jelentős költségvonzattal bírna, míg időben nem segítené a helyzet megoldását.

Gazdaságilag a településnek több lehetősége van. A legfontosabb, hogy a nagyobb városokkal történő kapcsolatai révén segíthet a csillagtúrák megvalósításában. A Békéscsabáról és Orosházáról szervezendő csillagtúrák lehetőséget nyújtanak a helyi kuriózumok megismerésében. E funkció megerősítése akkor életszerű, ha a falusi szolgáltatók, vendéglátók minőségi attrakciókat, helyi termékeket, régi hagyományőrző szolgáltatásokat tudnak kínálni. Minden vidéki városban megjelenik 5-10 olyan falusi vendéglátó a tanyákon, aki falusi szálláshelyet, helyi ételeket és hagyományos falusi kultúrát mutat a nagyvárosi embereknek. E mellett nagyon fontos a modern technológiák (QR kódos tájékoztatók, interaktív táblák, stb.) használata, hogy az idegenforgalom számára elérhetőek legyenek e szolgáltatások. A másik irány a helyi mezőgazdasági termékek feldolgozóiparának fejlesztése, melyhez az értékesítési oldalon jelentős támogatást tudnak nyújtani a nemzetközi kereskedelmi szervezetek, kamarák, ügynökségek.

A fenti funkciók megerősítésével várható az, hogy akár kerékpárral, autóval vagy vonattal megjelenik egy olyan réteg, mely meg szeretné ismerni Csorvást és így vonzóvá válik akár a fiatalok számára is. A jelenlegi tervezett csomópont biztonságossá tétele segíti ezt a folyamatot.

6. Fejlesztési javaslatok

Egy kistelepülés életében a közlekedés mindig meghatározó elem volt. A kapcsolat a környező településekkel, bekapcsolódás a vérkeringésbe, a kerékpáros és autós forgalom bekapcsolása a város életébe meghatározó. A HUNPAFEL Kft. szezonálisan több, mint 100 dolgozója folyamatosan használja a kerékpárral a kereszteződést Gádorosról, míg a környező tanyák megközelítése is csak így lehetséges. Csorvás egyetlen közút-vasút kereszteződése eddig jelentős biztonsági kockázatokkal járt, de fejlesztésével több száz ember napi bejárása megoldhatóvá válik. Javasoljuk a csomópont beláthatóvá tételét, a kereszteződés átalakítását.

Munkaerő

Csorvás városában a munkaerő jelentős része Békéscsabán, Orosházán dolgozik. E munkavállalók helyben tartása alapvető érdeke az önkormányzatnak, hiszen a szolgáltatásokat akkor itt veszik igénybe. Nagyon sokan a munkahelyük településén vásárolnak be, fodrászhoz, kozmetikushoz járnak, így nem maradnak a források helyben. Sajnos így a helyi szolgáltatók egyre szerényebb minőséget tudnak majd nyújtani és egyre inkább kiürül a település. A cél, hogy minél több nagyobb céget vonzzanak be Csorvásra és a működési feladataikban támogassák őket.

Tőke

Csak úgy, mint az országban jellemzően az önkormányzatoknak, Csorvás 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

Tovább kell erősíteni az együttműködést az érintett tulajdonosokkal a barna mezős, illetve alulhasznosított iparterületek újrahasznosítása érdekében. Csak megfelelő infrastrukturális beruházásokkal előkészített ingatlanokat szabad lakótelekként értékesíteni. A magántulajdonú ingatlanfejlesztések terület-előkészítését befektetői pályázatok alapján nyújtott közműfejlesztési hozzájárulásokkal kell segíteni a megfelelő színvonalú városi környezet eléréséhez.

Szellemi tőke

A gazdaság fejlődésére általánosan jellemző a gépesítés és automatizálás, az IKT eszközök széleskörű alkalmazása. Mindezen folyamatok csökkentik a termelési folyamatok munkaerő

igényét, sőt egyes szolgáltatási területeken is csökken az élők munkai igény, ugyanakkor nőnek az alkalmazott munkaerővel szemben támasztott képzettségi igények. Fontos, hogy a településfejlesztés menedzsmentje segítse a feladatokat és a feladatokat megoldani képes szakemberek összetalálkozását elsősorban a lakosság és a vállalkozások igényeinek figyelembe vételével.

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 stábjai 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 Csorváson a cégek és a turisztikai lehetőségek miatt is kiemelkedő fontosságú. 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 városfejlesztés alapja. (OetU Kft., 2016)

25. ábra: Csorvás, Békéscsaba és Gyula elérhető szolgáltatásai

	Csorvás	Békéscsaba	Gyula
Lakosság (fő; 2021)	4795	58517	29854
Szórakozási lehetőség	van	van	van
Kulturális intézmények	van	sok	van
Étterem és kávézó	van	van	van
Szálláshelyek	van	van	van
Középiskola	van	van	van

Forrás: KSH és saját kutatás

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

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

Megoldási javaslataink a veszélyes csomópontra

Javasoljuk a jelenleg nehezen belátható vasúti-közúti csomópont áttervezésének tanulmányozását, a közlekedési helyzet biztonságos megoldását.

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

7. Projekt célkitűzései, elvárt eredmények, hatások

Célunk, hogy egy olyan jó minőségű csomópont kerüljön kialakításra, mely minden érintett igényeit maximálisan kielégíti és évtizedekig az úthálózat meghatározó részévé válik. A 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 gépjármű-forgalom erősödni fog. Az M44-es út megépülése jelentősen javítja a térség gazdasági lehetőségeit. A közúti forgalomból Kecskemét bekapcsolásával egy jelentős szerepet átvész, mely magával fogja hozni, hogy a gazdasági szereplők - főként a feldolgozóipar szereplői - egyre inkább megjelennek Csorváson. Az érintett terület Gádoros-Csorvás között jelentős hatással bír, mely főként a helyi mezőgazdasági vállalkozásokat és a két településen lévő kerékpáros és autóforgalmat érinti.

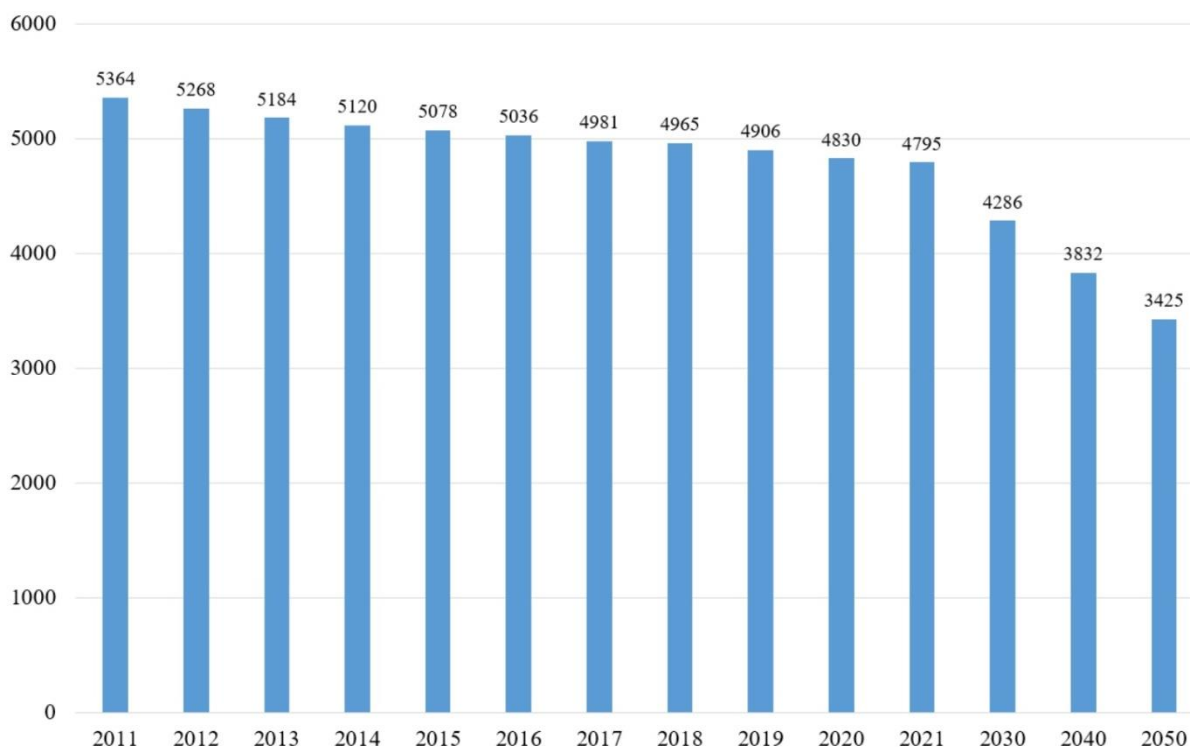
Gazdasági hatásként megjelenik, hogy a két település közötti élet erősödik, az egymás számára is igénybe vehető attrakciók könnyebben elérhetővé válnak és lassan a két település közeledik majd egymáshoz.

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

26. ábra: Csorvás 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. E tekintetben a település környezetében légszennyező forrásként elsősorban a települést érintő 47. számú főút vehető számba.

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 megépítendő 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 csomópont kiépítése szempontjából minimális termőföld-elvonás történik a térségben, de lényeges környezeti károsodás nem valósul meg.

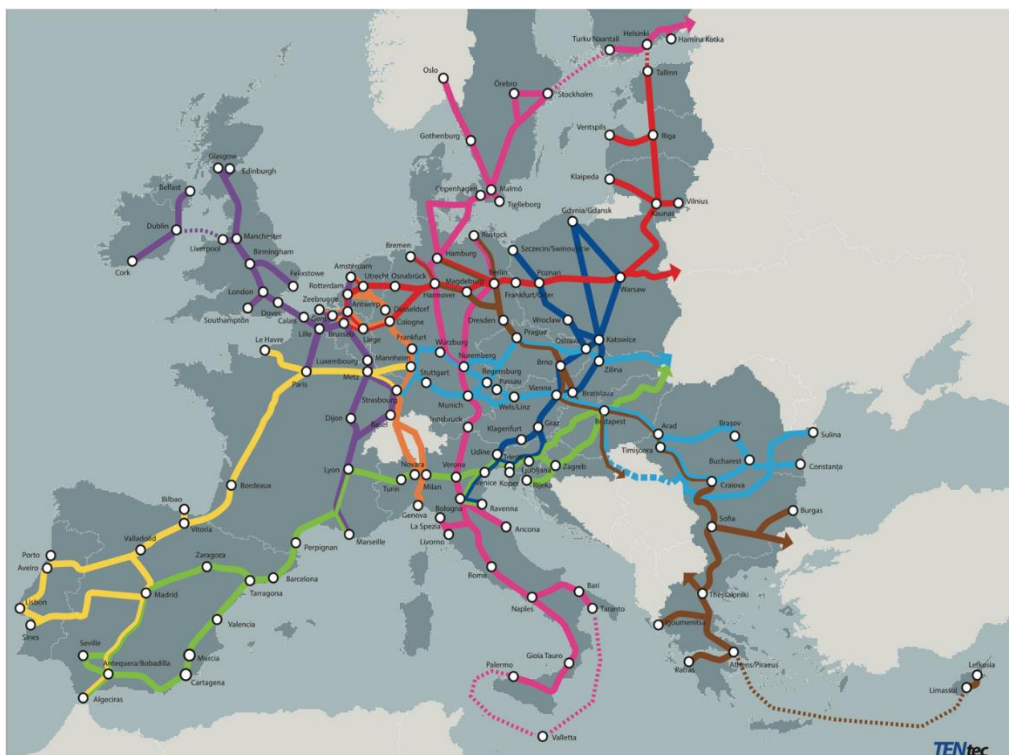
7.4. Határon átnyúló hatások

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

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

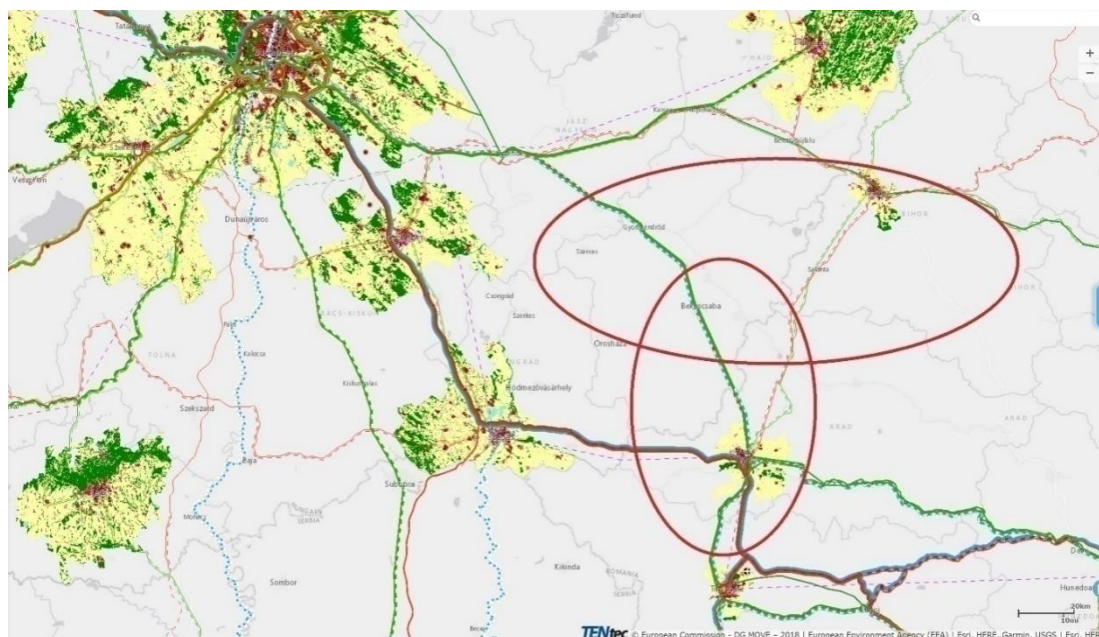
A trendeket vizsgálva látszik, hogy a mobilitási igény mindkét országban nőni fog, akár a közúti közlekedést, akár a kerékpáros közlekedést nézzük, így azt magas színvonalon tudja kiszolgálni e fejlesztés, valamint a határt átlépő fenntartható közlekedési módot választó utasok aránya is növekedhet a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

27. ábra: TEN-T hálózatok Európában



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

28. 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 Csorvás 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

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

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

Barótfi, I. (2021. 05 19). *Környezettechnika*. Letöltés dátuma: 2021. 06 30, forrás: Digitális tankönyvtár: <https://regi.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tkt/kornyezettechnika-eloszo/ch10.html#id798992>

Békés Airport. (2021). *Technikai információk*. Forrás: Békés Airport honlapja: <https://bekesairport.hu/technikai-informaciok/>

Békés megye kézikönyve. (1997). Budapest: CEBE Kiadó.

Békés megye Területrendezési terve - Térségi szerkezeti terv. (2021). *Békés megye Területrendezési terve - Térségi szerkezeti terv*. Letöltés dátuma: 2021. 06 06, forrás: http://gis.teir.hu/rendezes_bekes_trt/
http://gis.teir.hu/rendezes_bekes_trt/

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

Békés Megyei Önkormányzat. (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). *Helyzetelemzés, helyzetértékelés*. Forrás: BMÖ honlapja: https://www.bekesmegye.hu/wpcontent/uploads/2021/03/BMTFK_Helyzetelemzes_Helyzetertekeles.pdf

Békéscsaba Megyei Jogú Város. (2010). *Békéscsaba Megyei Jogú Város Közlekedésfejlesztési Terve - Közlekedési koncepció*. Forrás: docplayer.hu: <https://docplayer.hu/1495798-Bekescsaba-megyei-jogu-varos-kozlekedesfejlesztési-terve.html>

Békéscsaba MJV. (2014). *BMJV Környezetvédelmi programja*. Forrás: BMJV honlapja: <https://bekescsaba.hu/download/15/28983-0-2-koernyezetvedelmi-program-2014-2019>

Békéscsaba MJV. (2021). *Békéscsaba Megyei Jogú Város Fenntartható Városfejlesztési Programok előkészítése*. Forrás: BMJV honlapja: <https://docplayer.hu/38471406-Bekescsaba-megyei-jogu-varos-fenntarthato-varosfejlesztési-programok-elokeszítése.html>

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.

Csorvás. (2021). *Bemutakozás*. Forrás: Csorvás város értékei: https://www.sulinet.hu/oroksegtar/data/telepulesek_ertekei/Csorvas/index.htm

- Csorvás város. (2015). *Csorvás Város Önkormányzata képviselő-testületének (5/2015. (III.20.) önkormányzati rendelete*. Forrás: Csorvás város honlapja:
https://csorvas.hu/files2/rendeletek/SZMSZ_rendelet_2015_05_egyseges_2020_VI_26.pdf
- Csorvás város. (2017). *Csorvás város települési környezetvédelmi programja*. Forrás: Csorvás város honlapja:
https://csorvas.hu/images/kornyved_program_2017.doc
- Csorvás város. (2020). *Csorvás Város települési környezetvédelmi programjának időszakos áttekintése*. Forrás: Csorvás város honlapja:
https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwjvn8-0wunyAhU7gf0HHSiiDiAQFnoECAMQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.csorvas.hu%2Ffiles2%2Fanyagok%2F20200930_3B_Lakohelyi_kornyezet_alakulasa.docx&usg=AOvVaw2VWq-r-RFN2hbiu8jecZgo
- Csorvás város. (2021). *Csorvás Város Önkormányzata Képviselő-testületének és szerveinek Szervezeti és Működési Szabályzatáról*. Forrás: Csorvás város honlapja:
https://csorvas.hu/files2/rendeletek/SZMSZ_rendelet_2015_05_egyseges_2020_VI_26.pdf
- Csorvás város. (2021). *Csorvás város települési értéktára*. Forrás: Csorvás város honlapja:
https://www.csorvas.hu/files2/Csorvasi_tel_ertektar_2015.pdf
- Csorvás város. (2021). *Helyi nevezetességek*. Forrás: Csorvás város honlapja:
<https://www.csorvas.hu/index.php/helyi-nevezetessegek>
- Csorvás város. (2021). *Környezetvédelem*. Forrás: Csorvás város honlapja:
<https://www.csorvas.hu/anyagok/Kornyezetvedelem.pdf>
- Csorvás város. (2021). *Természeti értékek*. Forrás: Csorvás város honlapja:
https://www.csorvas.hu/anyagok/Termeszeti_ertekek.pdf
- Csorvási Polgármesteri Hivatal. (2021). *Csorvás Város Települési Környezetvédelmi Programja 2017-2022 tervzet*. Forrás: Csorvás város honlapja: https://csorvas.hu/images/kornyved_program_2017.doc
- Csorvási Szolgáltató Nonprofit Kft. (2019). *Csorvási Híradó 2019 november*. Forrás: Csorvás város honlapja:
<https://www.csorvas.hu/files2/hirado/2019november.pdf>
- ENSZ. (1987). Forrás: "Közös jövőnk" jelentése.
- Építési jog. (2013. 04 22). *Integrált településfejlesztési stratégia*. Letöltés dátuma: 2021. 06 30, forrás: Építési jog - pontosan, egyszerűen, közérthetően: <https://epitesijog.hu/fogalmak/442-integralt-telepulesfejlesztesi-strategia>
- ESZA. (2005. 08 12). *Magyarország célba ér*. Forrás: Horizontális szempontok:
http://eu.esza.hu/filedb//rendezvenyek/utolagos/354_2005/060517_moninfo/13_horizontalis_szemponto_k_peldak.pdf
- Európai Regionális Fejlesztési Alap. (2021). Forrás: Prioritási tengelyek: <https://interreg-rohu.eu/hu/prioritasi-tengelyek/>
- European Commission. (2021). Forrás: <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>
- EX ANTE Tanácsadó Iroda Kft. (2021. január). *Békés Megyei Önkormányzat*. Forrás: Békés Megye Területfejlesztési Konceptiójának Területi Hatásvizsgálata 2021-2027: http://www.bekesmegye.hu/wp-content/uploads/2021/06/tfk_teruleti_hatasvizgalata_2021-27.pdf
- GANTT. (2021). *GANTT.HU*. Forrás: Kockázatelemzés és kockázatmenedzsment folyamata: <https://gantt.hu/kockazatelemzes-es-kockazatmentedsment-folyamata/>

- HRporta. (2021). *HRporta*. Forrás: Szinergia: <https://www.hrportal.hu/jelentese/szinergia.html>
<https://regi.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tkt/kornyezettechnika-eloszo/ch10.html#id798992>. (dátum nélkül.).
- István, d. B. (dátum nélkül.). <https://regi.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tkt/kornyezettechnika-eloszo/ch10.html#id798992>. Forrás: <https://regi.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tkt/kornyezettechnika-eloszo/ch10.html#id798992>: <https://regi.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tkt/kornyezettechnika-eloszo/ch10.html#id798992>
- Kartográfia Kft. (2021). *Csorvás*. Forrás: Funiq: <https://funiq.hu/1524-csorv%C3%A1s>
- KSH. (2013. augusztus). *A közúti közlekedés területi jellemzői*. Forrás: <https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/regiok/debgyorkozutikozl.pdf>
- KSH. (2015). *Fókuszban a megyék - 2015. I-IV. negyedév*. Forrás: Közlekedési balesetek: <http://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/megy/154/index.html>
- László, M., & Pap, N. (2007). Területfejlesztés a gyakorlatban. In N. Pap, *Területfejlesztés* (old.: 193). Pécs: Lomart Kiadó.
- Lechner Nonprofit Kft. (2021). *TÉRPORT*. Forrás: Települések - Általános információk: <http://www.terport.hu/telepulesek/altalanos-informaciok>
- Lechner Nonprofit Kft. (2021). *TÉRPORT*. Forrás: TEN (Transzeurópai Hálózatok): <http://www.terport.hu/fogalomtar/ten-transzeuropai-halozatok>
- Lechner Nonprofit Kft. (2021). *TÉRPORT*. Forrás: Természeti kockázat / Természeti veszély / Természeti katasztrófa: <http://www.terport.hu/fogalomtar/termeszeti-kockazat-termeszeti-veszely-termeszeti-katasztrofa>
- Lechner Tudásközpont. (2021). *Dokumentációs Központ*. Forrás: Településrendezési fogalmak: <https://www.e-epites.hu/dokumentacios-kozpont/fogalmak>
- Nemzeti Fejlesztési Ügynökség. (2008. július). Forrás: Útmutató megvalósíthatósági tanulmány: <https://www.palyazat.gov.hu/download.php?objectId=14810>
- 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>
- Rechnitzer, J. (2007.). *Település és fejlesztés*. Budapest: Magyar Közigazgatási Intézet.
- Ujvári, M. (2013. 06 26). *Célcsoport meghatározás. Mi az a célcsoport és miért fontos?* Letöltés dátuma: 2021. 06 30, forrás: Sikermarketing - honlaptervezés és marketing: <https://www.sikermarketing.hu/celcsoport-meghatározás-mi-az-a-celcsoport-es-miert-fontos/>
- Wikipedia. (2021). *Szeged-Békéscsaba-vasútvonal*. Forrás: Wikipédia: https://hu.wikipedia.org/wiki/Szeged%E2%80%93B%C3%A9k%C3%A9scsaba-vas%C3%BAtvonal#Tervek_a_vas%C3%BAt_%C3%A9p%C3%ADt%C3%A9s%C3%A9re
- 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>

www.wenckheim.hu. (dátum nélk.). Forrás: <https://www.wenckheim.hu/csorvas.htm#2>

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: Aranyeták Kft.



Forrás: Aranyeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.