

Hatásvizsgálati Tanulmány

ELEK

A 4435 j. Kétegyháza – Elek összekötő út 1+300 – 4+365 km sz. közötti szakaszának teljes körű felújítása



Forrás: Aranypeták Kft.

Készítette: Aranypeták Kft.

Kutatásvezető: Szelei Antónia

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

2021

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

Tartalom

Vezetői összefoglaló	3
1. Bevezetés és a fejlesztési javaslat készítésének ismertetése.....	4
2. Fogalom meghatározások	6
3. A projekt háttérének bemutatása	8
3.1. Jelenlegi infrastruktúra	8
3.2. Vonatkozó stratégiák bemutatása.....	14
3.3. Gazdasági környezet	17
3.4. Társadalmi környezet	24
3.5. Környezeti alapadatok	28
4. Fejlesztési igény megalapozása.....	32
2.1. Helyzetértékelés	32
4.2. Kereslet-kínálat elemzés	33
4.3. Célcsoport bemutatása.....	34
4.4. Korlátozó tényezők felmérése.....	35
5. Helyzetértékelés, konklúziók	40
6. Fejlesztési javaslatok.....	41
7. Projekt célkitűzései, elvárt eredmények, hatások.....	44
7.1. Gazdasági hatások.....	44
7.2. Társadalmi hatások.....	44
7.3. Környezeti hatások.....	45
7.4. Határon átnyúló hatások	46
7.5. Szinergia.....	47
7.6. Várható eredmények.....	47
7.7. Horizontális szempontok érvényesítése	48
7.8. Módszertan.....	48
Irodalomjegyzék.....	49
Mellékletek.....	53

Vezetői összefoglaló

Hatásvizsgálati tanulmányunk a 4435 j. Kétegyháza – Elek összekötő út 1+300 – 4+365 km sz. közötti szakaszának teljes körű felújítását érinti.

Elek Város Esélyegyenlőségi programja (2018), illetve ennek felülvizsgálata (2020), valamint Elek Város Önkormányzata Képviselő-testülete Gazdasági programja (2015-2019) remek kiindulást jelent ahhoz, hogy megteremtsük hatásvizsgálati tanulmányunk alapját. Kijelenthető, hogy az Elek és Kétegyháza közötti útfejlesztés igénye megalapozott, mind társadalmi, gazdasági, környezetvédelmi, mind pedig turisztikai oldalról.

Vizsgálatunk alapján látható, hogy a demográfiai folyamatok kedvezőtlenek, az öregedés, ha lassan is, de folyamatosan végbemegy. A gazdasági folyamatok egy állandó, de alacsony szinten működő vállalkezési aktivitást mutatnak, mely folyamatok élénken kapcsolódnak a térségben lévő nagyobb városok folyamataihoz. Célként kell megjelölni, hogy Békés megye teljes elérhetőségét fejleszteni kell, beleértve természetesen Elek három irányból történő elérését. A lakosság jelentős része többségében Békéscsabán, Gyulán és más nagyobb városokban talál majd munkalehetőséget. Az útfejlesztés segíti a Kétegyháza, Békéscsaba irányába történő mobilitást, a társadalmi funkciók erősítését és a szolgáltatások könnyebb igénybevételeit.

Célszerű törekedni a korábban néhány esetben megnyitott ideiglenes nemzetközi határ megnyitására és a hiányos úthálózat pótlására annak érdekében, hogy a lecsökkent kapcsolatok újra megerősödjenek és szinergikus folyamatok elindulhassanak a határ két oldalán.

A dokumentum a projekt várható eredményeként a két település megújulását és ezáltal a minőségi, élhetőbb lakókörnyezet kialakítását hangsúlyozza. A leszakadó kisvárosok megújulása javítja a közérzetet, közmorált, egyúttal a közbiztonságot, csökkenti a bűnözést, hozzájárul a közösségi terek optimális kihasználásához. Az állam szempontjából kiemelt cél, hogy a következő generáció egy egészséges társadalomban, egészséges életkörülmények között szocializálódjon.

Az érintett terület átalakítása, közlekedési rekonstrukciója elengedhetetlen, hiszen az átmenő forgalom szempontjából sokkal biztonságosabban lehet majd használni ezt az útszakaszt.

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

Elek városa Békés megyében található, mely az ország délkeleti részén, a román határ mellett terül el. A megye határmegyei: Jász-Nagykun-Szolnok, Hajdú-Bihar, Csongrád-Csanád. A keleti részét a megyének Románia határolja, itt Bihar megyébe utazhatunk. A megyét kilenc járásra osztották, melyből Elek a Gyulai járáshoz tartozik.

Békés megyét három főútvonalon – 44-es, 46-os és 47-es – és egy gyorsforgalmi úton lehet elérni, mely az M44-es nevet viseli. Utóbbi első szakasza 2019-ben lett átadva a forgalomnak, jelenleg Lakitelekig lehet Békéscsabáról eljutni az úton, a Tisza-hidat a 2021-es évben, míg a végleges átadását 2022. tavaszára tervezik. Korábban autópályát terveztek ide, de a költségek és az engedélyezési eljárás elhúzódása miatt egy csökkentett tartalmú gyorsforgalmi út mellett döntött a kormány. A térség legnagyobb fejlesztésétől azt várják, hogy erőteljesen növeli majd a befektetők számát és képes lesz az elmúlt évtizedek gazdasági lemaradását enyhíteni.

A megye nem rendelkezik ugyan nemzetközi vízi úttal és légikikötővel, de elérhető egy főúti és egy nemzetközi vasúti átkelőn keresztül, illetve számos mellékúti határátkelő is rendelkezésre áll. Békéscsabán el tudnak érni az elekiek egy repülőteret, de az egyelőre nem képes kiszolgálni a nemzetközi forgalmat nagyobb gépek esetén. A békéscsabai repülőtér és a környező ipari övezet fejlesztéséről döntött a kormány, kivitelezése 2022-ben elkezdődhet és 2025-ben várható az első nagyobb nemzetközi gép landolása. Addig Nagyváradot, Temesvárt és Debrecen légtérét lehet használni. (Békés Megyei Önkormányzat, 2011)

Kiemelkedő természeti erőforrásból kettőt található a megyében. Egyrészt jelentős természeti kincs a megye alatt található termásvíz készlet, melyre hatalmas nemzetközi fürdők épültek Gyulán és Orosházán. E fürdők mellett regionális szinten fontos és helyi turisztikai attrakciót kínáló kisebb fürdők is települtek Füzesgyarmaton, Tótkomlóson, Békésen, Gyomaendrődön és Nagybánhegyesen. A második kiemelkedő természeti kincs a kiváló adottságú termőföld, mely Békés megyét Magyarország fő mezőgazdasági termőhelyévé teszi. A Körös-Maros köze jóvoltából igen magas a 40 aranykoronás és a 30-40 aranykoronájú földek aránya a térségben. A kedvező időjárásnak köszönhetően főként a monokultúrás haszonnövények (búza, árpa, zab, kukorica, napraforgó és repcé) termesztése jelentős, de sok helyen egyéb szántóföldi kultúrát is termesztenek. Az ország éléskamrájaként is tekinthetünk a megyére, de sajnos ennek feldolgozottságig szintjét és az élelmiszeriparra gyakorolt profitját nem tudja a térség itt tartani. (Békés Megyei Önkormányzat, 2011)

Az anyag célja, rövid felépítése

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

bemutassa a pályázatba bevont utak/csomópontok tervezésének szükségességét, elemezze azok jövőbeni hatásait.

Hatástanulmányunk kapcsán az összes figyelembe vehető információt, adatbázist megkerestük, mely az úthálózat fejlesztése kapcsán megjelenhet. Itt munkánk során gazdaságfejlesztési, társadalmi, turisztikai, szociológiai, környezeti és baleseti szempontokat is megvizsgáltunk.

Elsőként megnéztük a legjelentősebb fogalmakat a szakértők által és egy fogalmi keretet kerestünk anyagunk minél könnyebb megértéséhez. A csomópont természetesen nem csupán egy településföldrajzi elem, hanem hatást gyakorol a térség életére, a társadalmi-gazdasági folyamatokra is.

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 környezető települések, térségi csomópontok felé. E mellett természetesen a környezeti hatásokat vizsgálva kitekintünk a meglévő természeti környezetre (talaj, víz, levegő) történő kihatásokra is. E részünket helyzetértékeléssel és konklúzióval, fejlesztési javaslatokkal zárjuk.

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

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

2. Fogalom meghatározások

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

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

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

Környezeti fenntarthatóság: „A fenntartható fejlődés olyan fejlődés, amely kielégíti a jelen szükségleteit, anélkül, hogy veszélyeztetné a 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)

3. A projekt háttérének bemutatása

3.1. Jelenlegi infrastruktúra

Elek Békéscsabától 25 km-re, Gyulától 12 km-re található Békés megyében. A legkönnyebb megközelítése Budapestről az M44-es autóúton, a 44-es főút felől Gyula irányába valósulhat meg. Nincs vasútállomása, vasútról csak Kétegyházán keresztül tudunk eljutni, ami mintegy hat kilométerre található. Határ menti település, de nincs határátkelőhelye, azt leghamarabb Lőkösházán vagy Gyulán érhetjük el. A város lakossága nem éri el az 5000 főt, nemzetiségét tekintve négy nemzetiségű település, magyar 40%, román 26%, német 22%, szlovák 6%, de a nemzetiségek békésen megférnek egymás mellett. Az 5300 hektáros területéből 400 belterület, 4400 hektár szántó, a többi rét-legelő és zártkert. (Elek Város Önkormányzata, 2015)

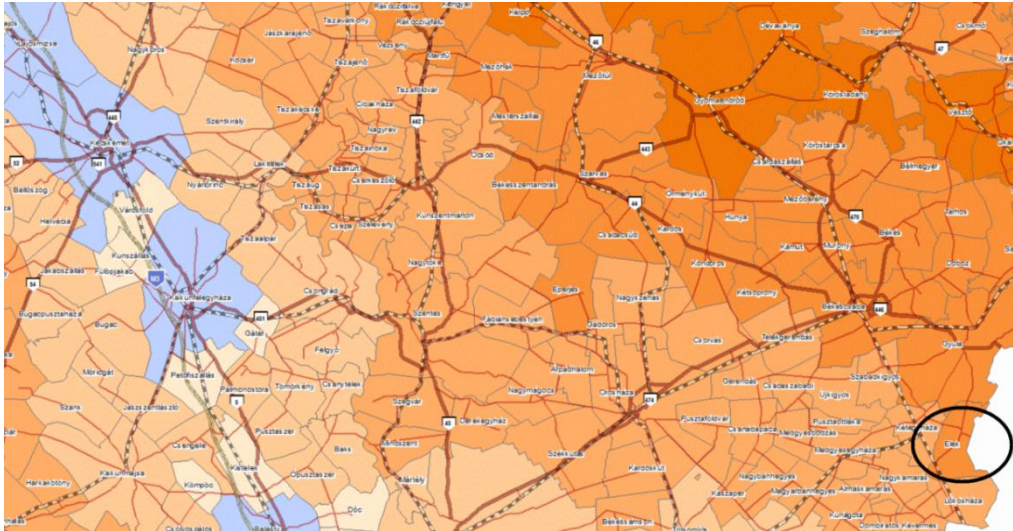
1996-ban lett város Elekből, de folyamatosan fejlődik és kiemelkedő a kulturális élete. Sem vízi, sem vasúti úton nem érhető el, kizárólag közúton Gyula, Kétegyháza és Lőkösháza irányából van csatlakozása, belterületi úthálózata 42 km, szilárd burkolattal közel 30 km rendelkezik. A tömegközlekedést buszokon keresztül tudjuk megtenni helyközi közlekedés útján. Mindössze 2,4 km kerékpárutat találunk, de a járdák kiépítettek a főutakon a mellékutak kapcsán pedig sokat dolgoznak ezek fejlesztésén. (Elek Város Önkormányzata, 2018)

A Modern Városok Programja keretében Békéscsaba városa folyamatos egyeztetést folytatott a környező városokkal és ezek szerepeivel a térségben, így kidolgozásra került a „Fejlődő gazdasági központ – hagyomány és szakértelem Békéscsabán” című program. E program kapcsán a megyeszékhely célja, hogy bekapcsolódjon az ország vérkeringésébe, a központja legyen a térségnek gazdaságilag, sport- és kulturális értelemben egyaránt. Természetesen Elek városa is részesévé kíván lenni e projektnek, melynek fókuszában az M44-es autótúttal való megvalósítása jelenik meg. (Békéscsaba Város, 2018)

Környező települések megjelölése, átmenő forgalom

Eleket a 4434-es és a 4444-es jelű úton lehet elérni. Az országos mellékút szintén Eleket köti össze Lőkösházával, ez az út teremti meg a kapcsolatot később Kétegyháza és Nagykamarás között is.

1. ábra: Elek elérési ideje az autópálya csomópontig



Forrás: TEIR

Autóbusz közlekedés

A várost az autó és a kerékpár kivételével valójában csak tömegközlekedéssel tudjuk elérni távolsági autóbuszokon keresztül, de a menetrendek sajnos nem igazán segítik a munkába járást egy nagyobb település – Gyula vagy Békéscsaba – felé. Célszerű volna a jövőben jobban összehangolni a járatokat a vasúttársaságok és a tömegközlekedési vállalatok között. Sokan ingáznak más településekre tanulni vagy dolgozni. Nagyon kényelmetlen a tömegközlekedés, mivel ha valaki Szegedre szeretne eljutni, akkor Kétegyházaán keresztül átmenő járaton tudják megtenni, ami háromórás utat jelent. A leggyorsabb az átszállás Kétegyházaán vonatra és így a 121-es mellékvonalon eljuthatnak Szegedre.

Ha Budapestre szeretnénk eljutni, akkor szintén Kétegyháza vagy Békéscsaba irányába van átszállási lehetőség és a lőkösházi vonatra felülve viszonylag gyorsan 2,5 óra alatt a fővárosban lehetünk. Autóval Békéscsaba felé, majd az M44-es úton Lőkösházaig visz az út és egy 44-es főutas kiterő után az M5-ös úton tudunk ismét Kecskeméttől autózni.

A város a romániai Otlaka településsel évszázadokon keresztül kiváló kapcsolatokat folytatott. 1920 előtt még volt vasúti és közúti közlekedés is, mely kapcsolat a világháború után megszakadt. A rendszerváltozás után több alkalommal volt ideiglenes határnyitás és testvérvárosi kapcsolat is létesült. A román oldalon a közút teljesen kiépített, de sajnos a magyar oldalon 800 méter aszfaltozott út hiányzik az államhatár felé. (Elek Város Önkormányzata, 2018)

Vasúti közlekedés

Eleknek nincs vasútállomása, vasúttal nem megközelíthető, Kétegyháza, Gyula és Békéscsaba a legközelebbi helyszín. Békéscsabán keresztezi egymást az északnyugat-délkelet irányú és a délnyugat-északkelet irányú vasútvonal.

Repülőtér

Eleken nincs még mezőgazdasági repülőtér sem, azt egyedül a legközelebb Békéscsabán találjuk, melyet a 6-800 kilométerről érkező légszavaras gépek tudják csak igénybe venni. Tervben van ennek a reptérnek a fejlesztése, de az csak 2025-re várható. Jelenleg 1,3 km-es aszfaltozott kifutóval és 3 kisgép parkolásával számolhatunk itt. A legközelebb nemzetközi repülőtér Aradon, Temesváron, Szegeden és Debrecenben elérhető. (Békéscsaba Város, 2010) (Békés Airport Kft., 2021)

Kerékpáros közlekedés

A kerékpáros közlekedés Eleken inkább az egészséges életmód része, mint a közlekedés céljára hasznosítható eszköz. Sajnos kicsivel haladja meg a kerékpárút hálózata a 2 km-t, ami a Kétegyházi és a Lőkősházi utakat érint. A sportturisták Békéscsabáról Gyulán keresztül az elkerülő úton

A kerékpározás ma már nem csak egy közlekedési forma, hanem egyfajta életmód, sportolási lehetőség. A kerékpáros közlekedés fontos a külterületi lakóhelyek biztonságosabb megközelítése szempontjából és a környezetkímélőbb közlekedési kultúra megteremtése mellett fontos infrastrukturális alapot jelent a zöldturizmus megjelenéséhez és elterjedéséhez. (Selemoncsák, 2014)

Gyalogos közlekedés

A város területén jelentős hosszúságú gyalogos járda van, ami jól biztosítja a gyalogosok számára a közlekedést, de ezek minősége még fejleszthető.

Vízi közlekedés

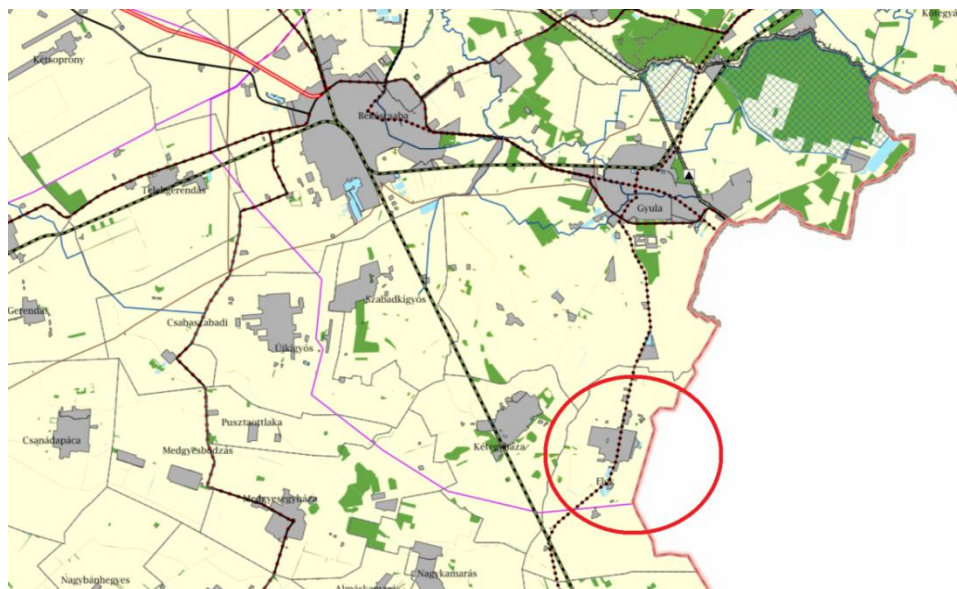
Vízi úti közlekedésről sajnos nem beszélhetünk, de Békéstől a Hármas-Körös elvileg magában hordozza a vízi úton való megközelítés lehetőségét is.

Belső úthálózat

A városban az úthálózat 44 km hosszú és 70%-ban aszfaltozott. Több út fel lett újítva, de még kihívásokkal küzd több belterületi út. Gyűjtőutak: Mátyás király, Kazinczy, Arany, Petőfi, Táncsics, Szt. István, Kossuth, Erkel, Vécsey, Kisfaludy utcák, valamint a Vasút sor és az

Ottlakai út. Ezek kiépítettek, azonban keresztmetszetük több utca esetében igen szűk. (Elek Város Önkormányzata, 2018)

2. ábra: Országos Területrendezési Terv - Elek



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

3. ábra: Közúti balesetek száma Eleken 2019-ben

Ittas állapotban okozott összes közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	1,
Járművek okozta összes baleset, 2019 (eset)	6,
Járművezetők által ittasan okozott balesetek, 2019 (eset)	1,
Kerékpár által okozott balesetek, 2019 (eset)	2,
Könnyű sérüléssel közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	5,
Közúti közlekedési baleset során könnyen sérült személy, 2019 (fő)	10,
Közúti közlekedési baleset során meghalt, megsérült személy, 2019 (fő)	11,
Közúti közlekedési baleset során súlyosan sérült személy, 2019 (fő)	1,
Lakott területen kívül történt összes közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	3,
Lakott területen történt összes közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	3,
Összes személyi sérüléssel járó közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	6,
Súlyos sérüléssel járó közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	1,
Személygépkocsi által okozott balesetek, 2019 (eset)	3,
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.

A lakott területen belül történt összes közúti közlekedési baleset száma szerencsére csekély, 2019 év folyamán mindössze 3 esetben fordult elő ilyen esemény. Ezekben az esetekben mind a személyi (pl. figyelmetlenség), mind a közlekedési okok (közúti forgalom, közlekedési szabályok betartásának hiánya, úthibák stb.) szerepet játszottak. Mindenképp szükséges a közúti balesetek esélyét minimalizálni, és ezzel jelentősen csökkenteni a közúti balesetek számát.

Lehetséges vonzerők a városban

A településen a legszembevetőbb a római katolikus templom és a település főutcáin megjelenő polgári házak. Német nemzetiségű településként a németek kiűzetésének emlékére 2001-ben állítottak szoborkompozíciót. Emellett található még egy II. világháborúban és a munkatáborokban elesettek számára készült emlékmű, ami Mladonyiczki Béla keze alkotása, a Hősök kertje. A római katolikus temetőben találjuk a felújított kálváriát, ahol a világháborús emlékműveken olvasható az elesettek névsora. Kiemelendő, hogy román, német és cigány nemzetiségiek is emelhetek tájházat, melyeket az önkormányzat tartós tulajdonba adott számukra. Végül kiemeljük a Reibel Mihály nevét viselő Művelődési Központot, aki a civilek életében meghatározó szervező személy volt. (Elek Város, 2021)

Agrár- és élelmiszergazdaság

Eleken, mint Békés megye nagyon sok településén a termőföld a legjobb minőségű az országban. Főként a géppel művelhető monokultúrás termények a kedveltek a gazdák körében, illetve korábban még az állattenyésztés is kiemelkedő volt a sertés, nyúl, baromi és a szarvasmarha kapcsán mára az állattenyésztés egyre jobban visszaszorult. (Elek Város, 2021)

Természeti környezet

Elek viszonylag nehezen megközelíthető település. 1884-1970 között vasútja is volt, de Trianon elzárta a román határral a várost Otlaka irányába, 1971-től a vasút is megszűnt és a szárnyvonal felszámolásra került. (Elek Város Önkormányzata, 2018)

4. ábra: Elek természeti környezete



Forrás: Elek város honlapja

Ásványkincsek

Békés megyében a szénhidrogének és az építőipari anyagok jelentik a legnagyobb hányadát az ásványkincseknek. A szénhidrogén lelőhelyek jelentős része Tótkomlós, Szarvas, Füzesgyarmat, Szeghalom, Battonya, Csanádapáca, Sarkadkeresztúr és Kaszaper alatt található. A korábban nagyon domináns téglaipar az agyagra építette fel tevékenységét. Békéscsabán és Mezőberényben még mindig működik az téglagyár. Ezek mellett helyi szinten fontos a homok- és kavicsbányászat. A turisztikai szereplők miatt kiemelendő a gyógy- és termálkészlet, ami országos és regionális fürdők számára is meghatározó.

Társadalmi jövőkép

Elek város népességét megtartani nehezen képes, a lakosság számát tekintve fogyó tendenciát mutat. A fiatalok számára kevésbé vonzó település, a bizonytalan megélhetési lehetőségek miatt. Az itt élők képzettségének megfelelő munkalehetőség igen csekély, a családok jó színvonalú megélhetése nehezen biztosítható. Sokan a környező településekre, vagy a megyeszékhelyre, Békéscsabára ingáznak munka, illetve tanulási céllal. Új munkahelyek létrehozásával, befektetők Elekre való vonzásával az ott élő lakosság megtartása, életszínvonalának emelése lenne elérhető. Ez az infrastruktúra fejlesztése nélkül nem valósítható meg.

Gazdasági jövőkép

Sajnos Eleken nem lehet arra számítani, hogy jelentősen változna a helyben működő cégek száma radikálisan, így a város elérhetőségét, tőkevonzó képességét kell erősíteni. Emellett pedig szükséges a közlekedési feltételek radikális változtatása, a nagyobb városok gyorsabb és dinamikusabb elérése és a digitális technológiák elérésének megteremtése nagy sávszélességű rendszereken keresztül, esetleg az 5G technológia feltételeinek kiépítése.

A falusi turizmus iránt érdeklődők részére a szálláshelyet és vendéglátást biztosító lehetőségeket bővíteni szükséges Eleken, kihasználva Gyula és Békéscsaba közelségét és turisztikai vonzerejét.

Környezeti jövőkép

A gyenge gazdasági adatok miatt a szennyező források valójában minimálisak, de a porszennyezés és a károsanyag-kibocsátást adó szén- és fatüzelésű kazánok csökkentését kellene elérni. Együtt kell működni a megélhetést lehetővé tevő tájgazdálkodási módok kapcsán és csökkenteni kell a természeti örökségben megjelenő károsító eszközöket. Egy olyan városmarketing szükséges a fentiek mellett, mely megmutatja Elek kulturális sokszínűségét, hagyományrendszerét és így egy idegenforgalom számára elérhető településsé válik.

Átfogó cél

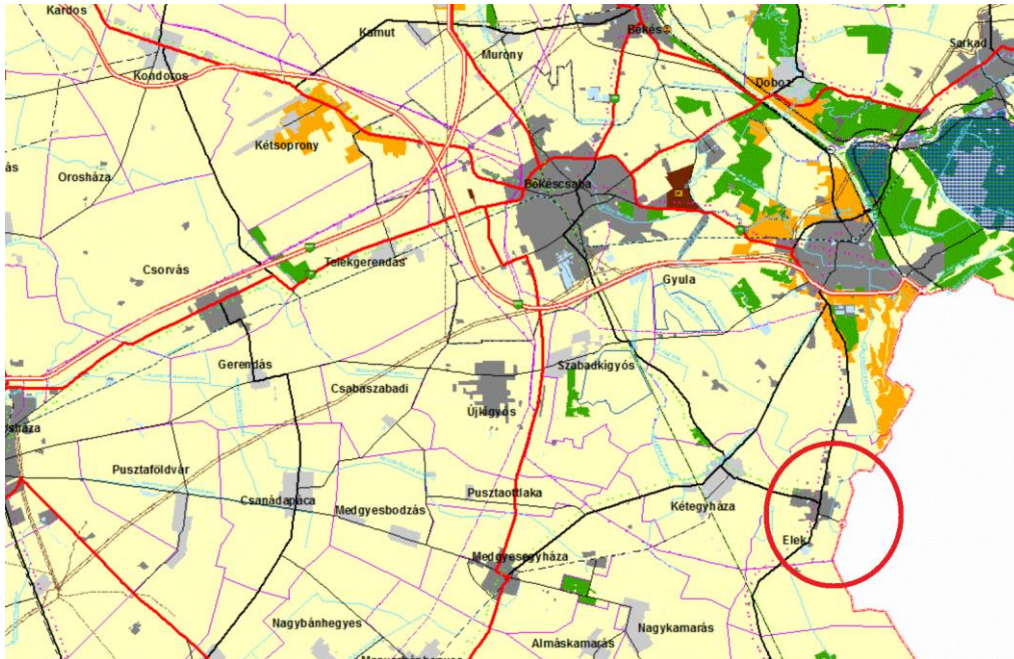
A megye több évtizedig közlekedési szempontból egy nagyon nehezen elérhető megye volt, mely kimagasló minőségű termőföldekkel, a feldolgozóiparban rejlő lehetőségekkel, az élelmiszeripari kapacitásaival mégis kiválóan eltartotta magát. A fentieket kiegészítette az építőanyag-ipar, textilipar, gépipar és a nyomdaipar. Ezek az ágazatok mára már egy kicsit megkoptak, de újraindulásukhoz, a befektetések ösztönzéséhez mindenki összefogására szükség van. Az M44-es autótút és a jövőbeli M47-es autótút kiépítése új dinamikákat teremthet. (Békéscsaba Megyei Jogú Város, 2014)

3.2. Vonatkozó stratégiák bemutatása

A legfontosabb, hogy közlekedési úthálózat tekintetében Elek egy gyorsan megközelíthető kisváros legyen, mely a Békéscsaba-Gyula vonalról, Kétegyháza irányából és Lőkösháza irányából is jó minőségű utakon elérhető. A település elemi érdeke, hogy Békéscsaba és Gyula egyre fejlettebb településsé váljon, hiszen Elek, mint alvóváros kiválóan ki tudja aknázni a közelségében lévő nagyobb városok foglalkoztatás teremtő képességét. Arra kell vigyázni, hogy képes legyen olyan szolgáltatásokat nyújtani, melyek segítik a helyben maradók minőségi életkörülményeinek megteremtését. Kiemelendő a húzóágazatok fejlesztése, az ezzel kapcsolatos képzési formák erősítése és bővítése, valamint a befektetés- és vállalkozásösztönzés. A városnak és a térségének elérhetőségét jelentősen javítja majd az M44-

es gyorsforgalmi út elkészülte, a repülőtér fejlesztése Békéscsabán és a Gyulán épülő Airbus gyárhoz kapcsolódó infrastrukturális fejlesztések sora. Ezek a munkalehetőségek megjelennek az eleki és a környékbeli lakosok számára is. (Békéscsaba Megyei Jogú Város, 2014)

5. ábra: Elek térségi szerkezeti terve



Forrás: TEIR

Településfejlesztési Konceptió

Elek Békés megye Gyulai kistérségében található, határ menti település, a román határ túloldalán Otlaka település határolja, délnyugatról Nagykamarás is érinti, de az út nincs kiépítve. 30 km szilárd úthálózattal rendelkezik, de ezek minősége nagyon eltérő, sok utca felújításra szorul. A legfontosabb főút két sávval rendelkezik, 6 méter széles és állami út. Nagy előrelépés volna, ha egy gyorsforgalmi M47-es számú út segítené a Szegedről Debrecen felé közlekedőket, mert ez Elek szempontjából is támogatná a cégek letelepedését és a szolgáltatások elérését. A befektetés-ösztönzés infrastrukturális feltételeinek alapköve a térség egésze közúti, vasúti és légi elérhetőségének, ezért is kerül fejlesztésre a békéscsabai repülőtér, az M44-es út kiépítése és az M47-es út tervezése. (Békéscsaba Város, 2018)

A határmentiség csak akkor lesz előny a település számára, ha a közúthálózat és a logisztikai kapcsolat megerősödik. Ha a termelési minőség, logisztika, úthálózat fejlődik, akkor garantálható az, hogy a határ megnyitásával a tőke – gazdasági, szellemi – nem fog átmenni egy fejlettebb régióba. A határmentiség mellett a térség fejlesztése szükséges, hogy közelebb kerüljön az ország centrumához, ami egy belső integrációt jelent. Az úthálózat megfelelő kiépítettsége a járáások elérése miatt is fontos, mert a kisvárosok népességmegtartó képessége csak akkor fejlődhet, ha képesek gyorsan és gördülékenyen elérni a magasabb szintű

szolgáltatási környezetet és munkahelyeket. (Békés Megyei Önkormányzat, 2012) (Nemzeti Jogszabálytár, 2020)

A 60/2021. (V.17.) számú közgyűlés elnökének határozatával elfogadott Békés Megyei Területfejlesztési koncepcióban megfogalmazott célok összhangban vannak a város fejlesztési igényeivel is. Az agrárhagyományok megőrzése melletti térségfejlesztés és a helyben élők magas színvonalú életkörülményeinek biztosítását célozza meg a koncepció, ezáltal Békés megye jövőképe - hogy nemzetközileg is elérhető mintatérséggé 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)

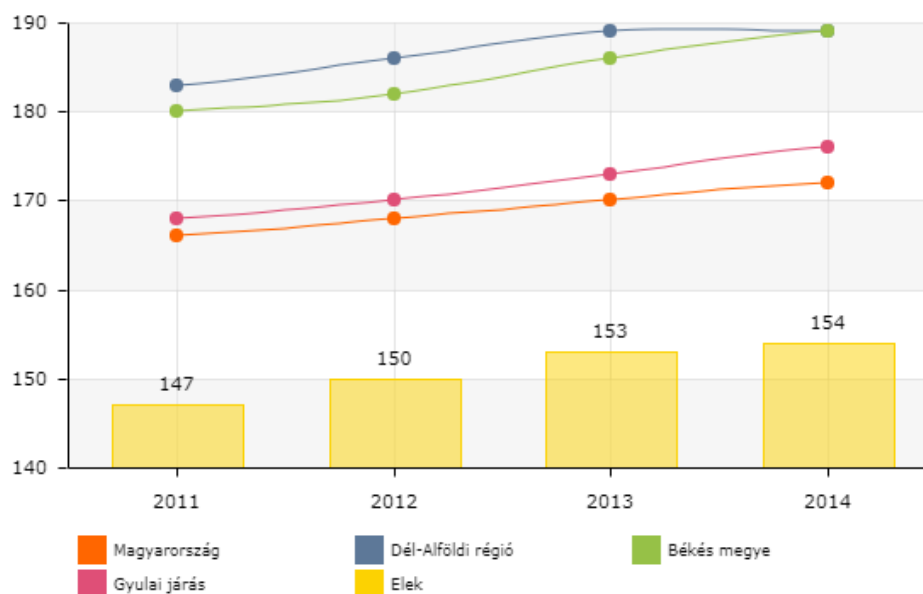
3.3. Gazdasági környezet

A városban a 20-25 fős vállalkozások terjedtek el és összefoglalva a következő tevékenységi körökkel foglalkoznak: varroda, csiszolópapír-üzem, összeszerelő üzem, sütőipar, bútorrestaurálás, építőanyag kereskedés, asztalosipari szolgáltatások, gépgyártás, fűtéstechnikai eszközök forgalmazása, fémforgácsolás, teher- és személyfuvarozás, földmunkák, növényajtolás.

Célja a településnek, hogy a helyi vállalkozásokat segítse és újabb cégeket is támogasson a munkahelyteremtésben, befektetéseik Elekre hozásában. Fontos volna az élelmiszeripari termékek feldolgozóipari kapacitásainak kiépítése, fejlesztése. Ez a folyamat segítené a magas hozzáadott értékű munkafolyamatok révén a helyi gazdaság fejlesztését és az adóbevételek helyben történő hasznosítását. (Elek Város, 2021)

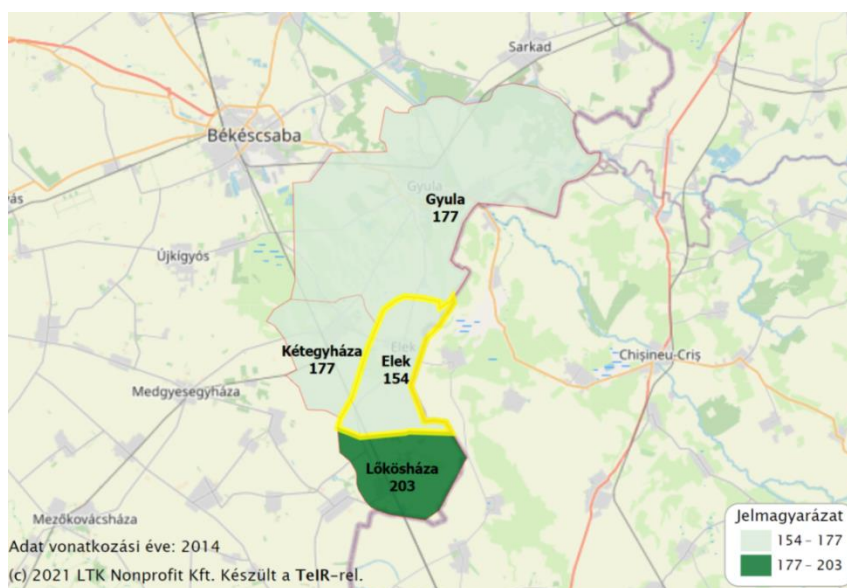
Nagyon magas Eleken az egyéni vállalkozók aránya, illetve a kényszervállalkozások száma, amit a magas fluktuáció is mutat. A szolgáltatások elérése szempontjából a hiányszakmák jelentik a legnagyobb gondot, például nem található szabó, órás és cipész sem Eleken. A vállalkozók nagyon fontosak a településnek, mert 2015-ben a munkanélküliek aránya meghaladta a 18%-út és a helyi cégek jobban tudnak reagálni és felvenni helyi lakosokat, könnyebb a kisebb gyermekeket helyben ellátni, mint ha folyamatosan nagyobb városokba kellene utazni. (Elek Város Önkormányzata, 2015)

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

Elek a munkanélküliek száma miatt kifejezetten hátrányos helyzetű település annak ellenére, hogy a Gyulai járásban a munkanélküliek aránya nem kifejezetten negatív. A munkanélküliség főként az alacsony iskolai végzettségűek között jelentős. Mint minden kisebb városban – pl. Sarkadon – az önkormányzat a legnagyobb foglalkoztató, illetve annak intézményrendszerei. A városnak nincs önereje a fejlesztésekhez, hogy facilitátor szerepet tudna betölteni a pályázatok tekintetében, vagyis a teljes mértékben támogatott pályázatok előkészítésében, megvalósításában lehet partner. (Elek Város Önkormányzata, 2015)

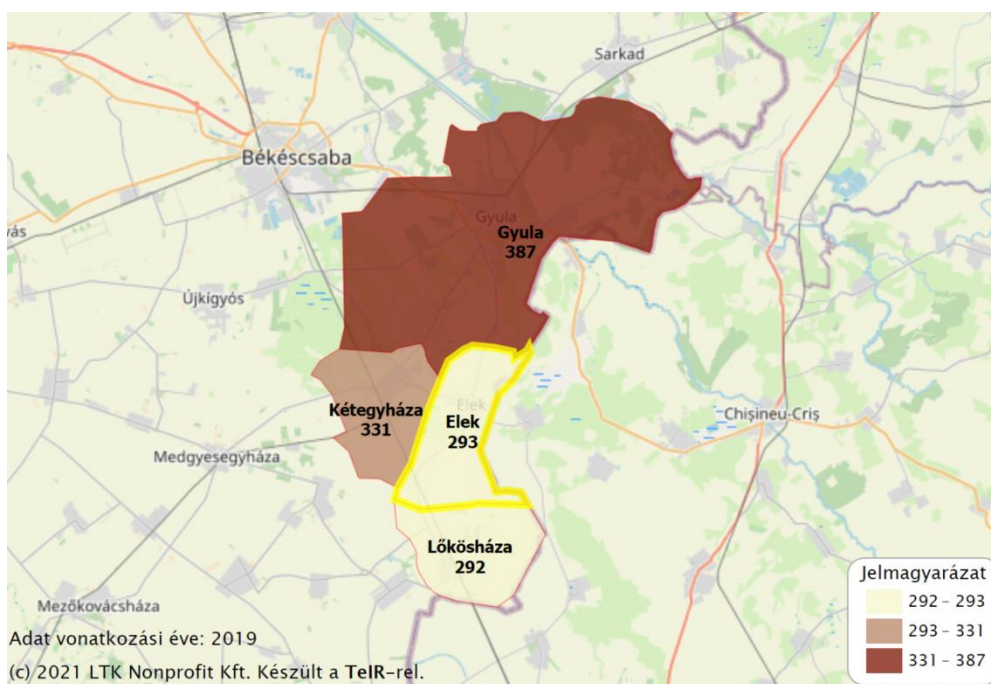
8. ábra: A járművek száma Eleken (2019)

Áruszállító tehergépkocsik, 2019 (db)	169,
Autóbuszok, 2019 (db)	10,
Benzinüzemű személygépkocsik, 2019 (db)	851,
Benzinüzemű tehergépkocsik, 2019 (db)	7,
Egyéb üzemű személygépkocsik, 2019 (db)	9,
Egyéb üzemű tehergépkocsik, 2019 (db)	1,
Gázolajüzemű személygépkocsik, 2019 (db)	449,
Gázolajüzemű tehergépkocsik, 2019 (db)	162,
Lassú járművek, 2019 (db)	76,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett áruszállító tehergépkocsik, 2019 (db)	12,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett gépjárművek, 2019 (db)	83,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett személygépkocsik, 2019 (db)	68,

Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett személyszállító gépjárművek, 2019 (db)	70,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett tehergépkocsik (különleges célú gépkocsival együtt), 2019 (db)	12,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett teherszállító gépjárművek (különleges célú gépkocsikkal együtt), 2019 (db)	13,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett vontatók, 2019 (db)	1,
Motorkerékpárok, 2019 (db)	52,
Személygépkocsik (üzemeltető lakóhelye szerint, dec. 31.), 2019 (db)	1309,
Személyszállító gépjárművek összesen, 2019 (db)	1371,
Tehergépkocsik (különleges célú gépkocsival együtt), 2019 (db)	170,
Teherszállító gépjárművek (különleges célú gépkocsik nélkül), 2019 (db)	217,
Teherszállító gépjárművek (különleges célú gépkocsival együtt), 2019 (db)	218,
Természetes személy által üzemeltetett személygépkocsik, 2019 (db)	1274,
Vontatmányok összesen, 2019 (db)	206,
Vontatók, 2019 (db)	48,

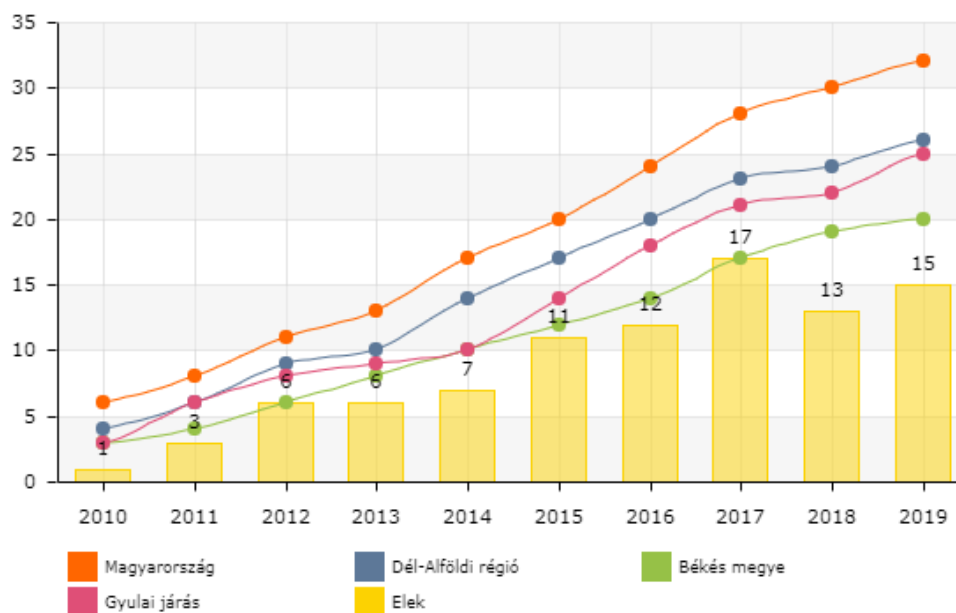
Forrás: KSH és T-STAR adatok alapján saját szerkesztés

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

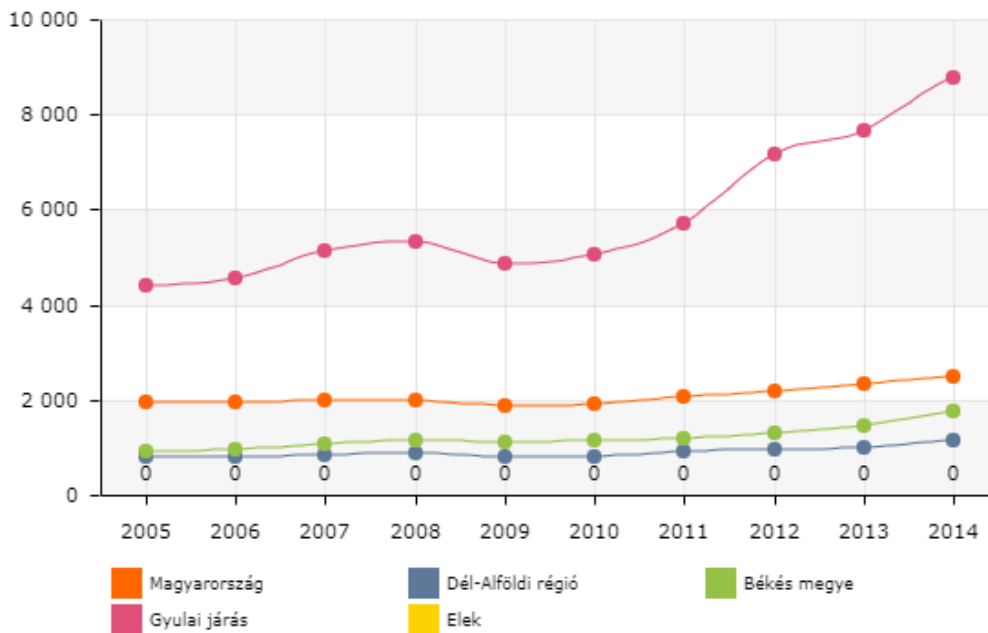
Az adatokból jól látható, hogy az évente újonnan forgalomba helyezett gépjárművek száma igen alacsony Elek város lakossága körében. Ez magyarázható a lakosság bizonytalan megélhetési lehetőségeivel, az anyagi források hiányával és a munkanélküliség magas számával.

Kereskedelmi szálláshelyek, falusi szálláshelyek férőhelyeinek száma

Mindössze két szálláshelyet találunk, egyrészt a Vajdaságért Alapítvány, másrészt az „Eleki Vendégház” várja vendégeit, de nem haladja meg az elhelyezhető létszám a 20 főt összesen. . (Elek Város, 2021)

Kereskedelmi szolgáltatások

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

Turisztika

Elek város elsősorban a nemzetiségi, kulturális élethez kapcsolódó rendezvényekről ismert. Ilyen például a Maszkafelvonulás minden év februárjában vagy a nemzetiségi bálak (német, román, cigány) és magyar bál vagy az Elekiek Világtalálkozója (1990-től rendszeresen, 1994-től két évente kerülnek megrendezésre, augusztus első hétvégéjén). Hagyományos programok a kiállítások, bálak, lovasbemutatók főzőversenyek.

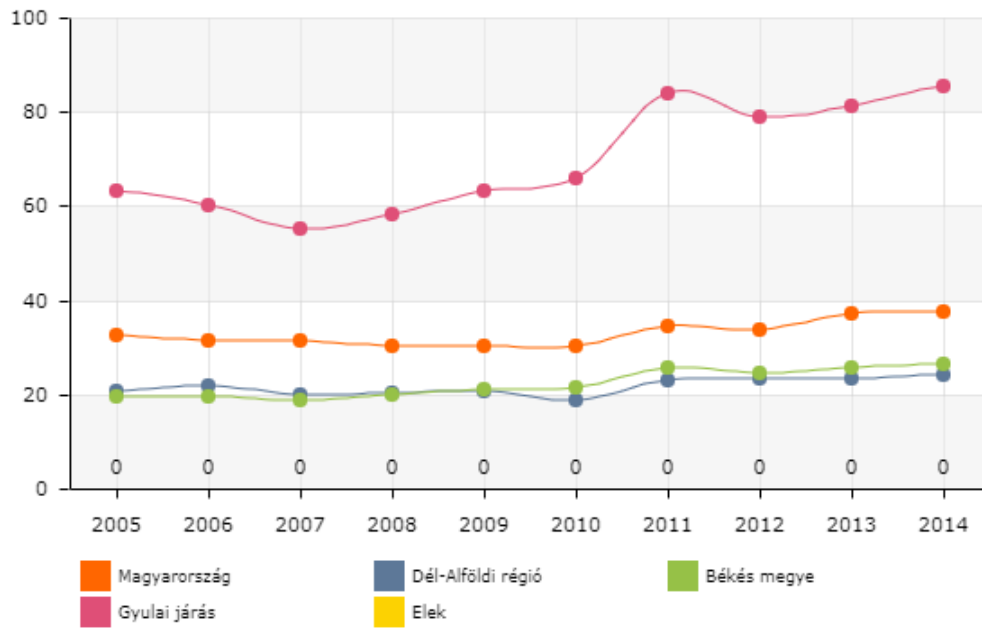
Egészségturizmus

30 km-en belül két jelentős fürdő is található. A nemzetközi szinten is jegyzett fürdőhely Gyulán, míg a szerényebb szolgáltatással rendelkező fürdőhely Békéscsabán áll a turisták rendelkezésére. Mindkét helyet megtalálják a külföldi fürdőzők, de nagyobb attrakciót a gyulai jelent, mert több szolgáltatást nagyobb helyen tud nyújtani. Gyulán sokkal több a szálláshely is, mely kifejezetten a fürdő mellett érhető el. Egyre bővítik a szolgáltatásaikat és komplex turisztikai kínálatot nyújtanak minden korosztály számára.

Aktív turizmus

Mind Békéscsaba, mind Gyula fejleszti az aktív turisztikai attrakcióit. Mindkét városban megtalálhatók a vízi, kalandparki, kerékpáros, lovas, vadász, horgászturizmus elemi és Békéscsabán ez kiegészül a sportrepüléssel is. (Békéscsaba Megyei Jogú Város Önkormányzata, 2020) Sajnos Eleken nem beszélhetünk turisztikai attrakciókról.

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

Szálloda, hotel nem működik, falusi vendéglátás jelenik meg, mint kiemelt vendéglátási lehetőség a helyi középiskolában tudnak még e mellett szállást igényelni a betérők. (Elek Város, 2021)

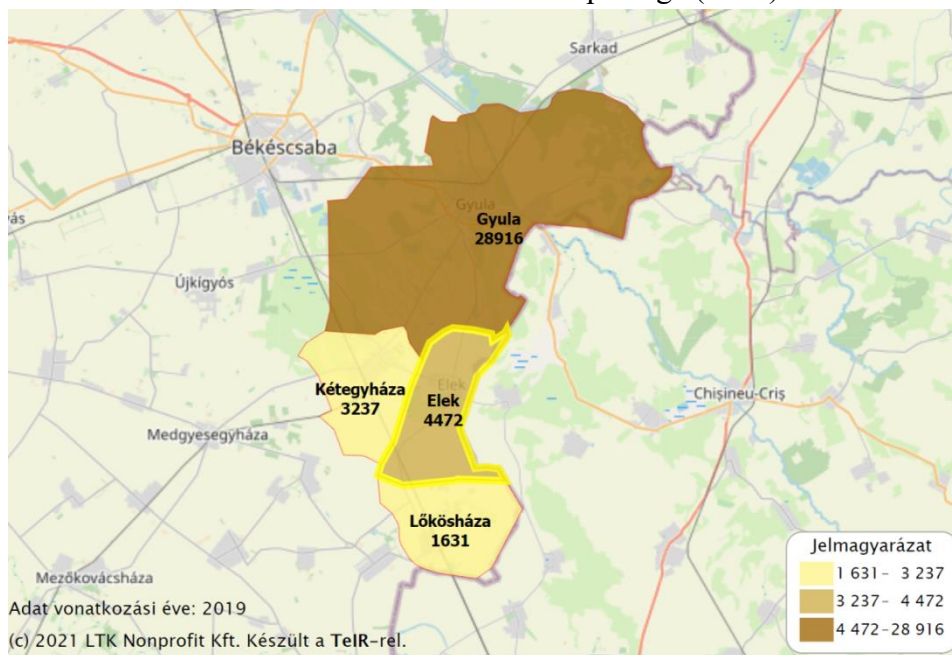
3.4. Társadalmi környezet

Eleken a cigány, német, román, szlovák nemzetiségek vannak jelen. Ebből a szempontból a település kuriózum és mindig nagy nyilvánosság övezi azt, amikor a nemzetiségek összegyűlnek a városban. (Elek Város Önkormányzata, 2018)

Lakosságszám alakulása az elmúlt években

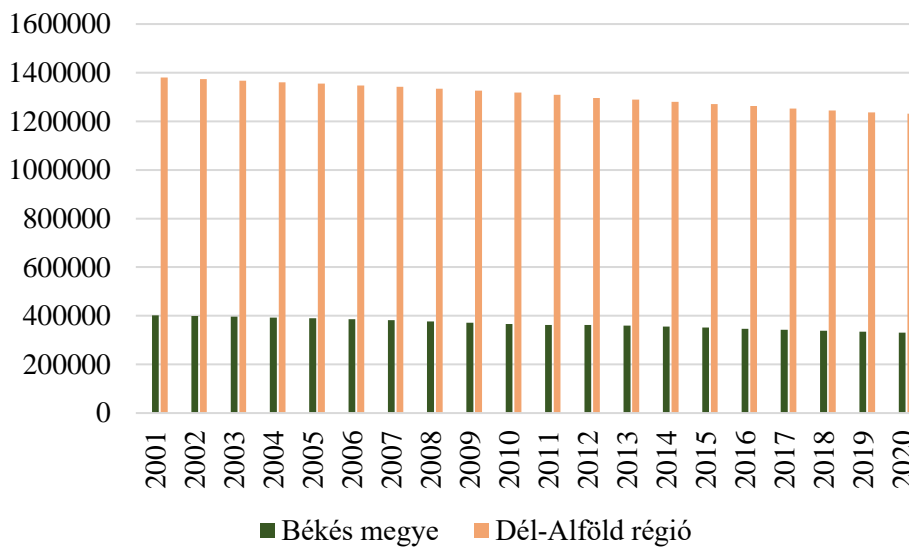
A város népessége lassan csökken az elvándorlás magas és a bevándorlás alacsony. Emellett az élve születések száma alacsonyabb, mint a halálozásoké. Az öregedés tekintetében lassan öregszik Elek, a 60 év feletti lakosok 23%-ban, a 19 évesnél fiatalabbak 20,9%-ban találhatók. A folyamat lassú, de biztos, talán a vidékfejlesztési politika a nagyobb városokból Elek felé is tereli a fiatalabb családokat és így a demográfiai és a gazdasági folyamatok is pozitívabb irányban fejlődhetnek. (Elek Város Önkormányzata, 2015)

14. ábra: Elek város lakónépessége (2021)



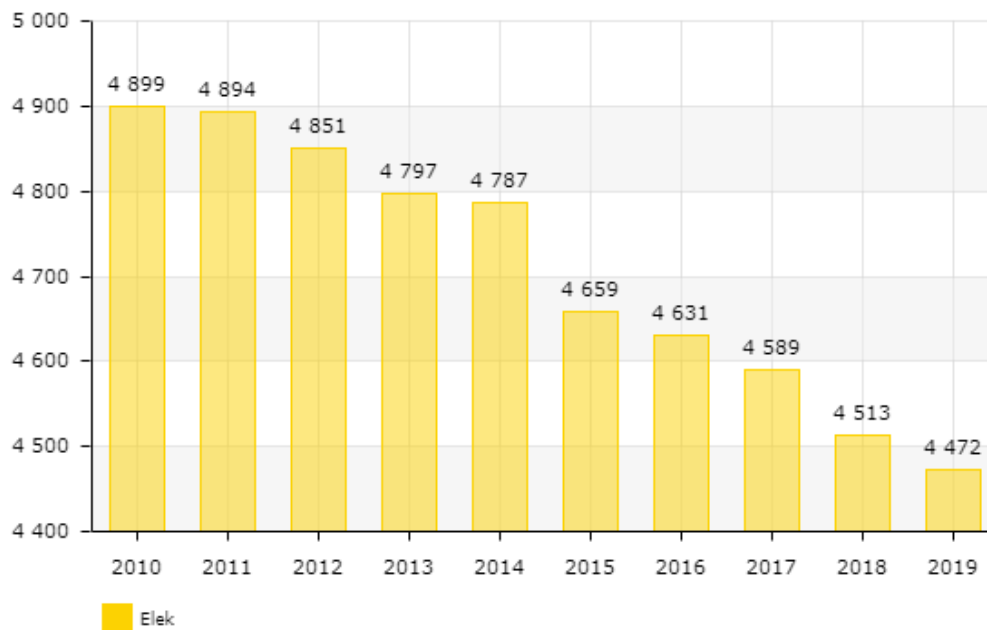
Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

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



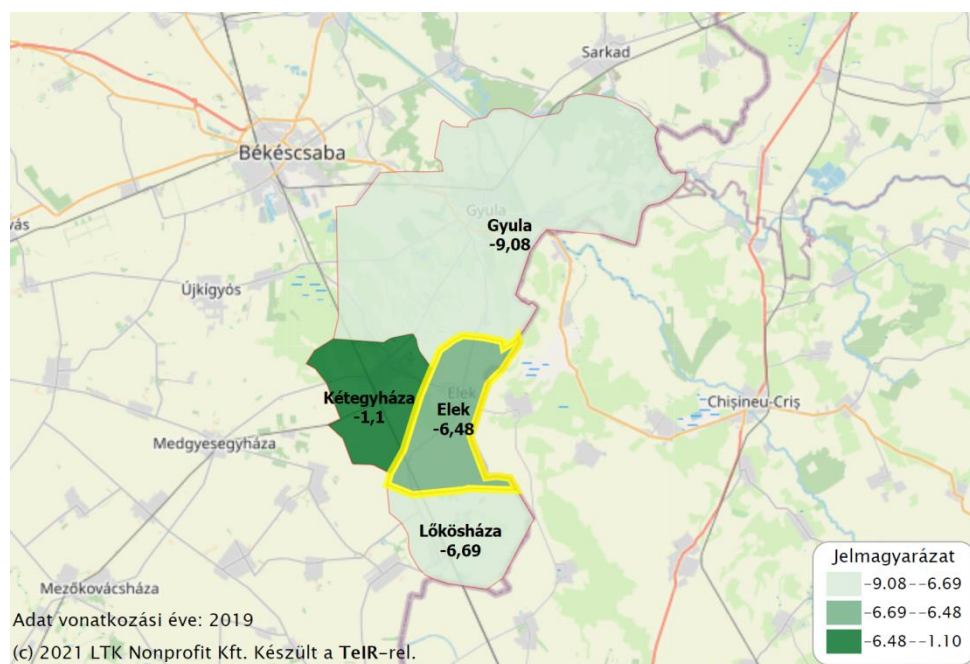
Forrás: KSH adatok alapján saját szerkesztés

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

17. ábra: Természetes szaporodás és fogyás (ezrelék)

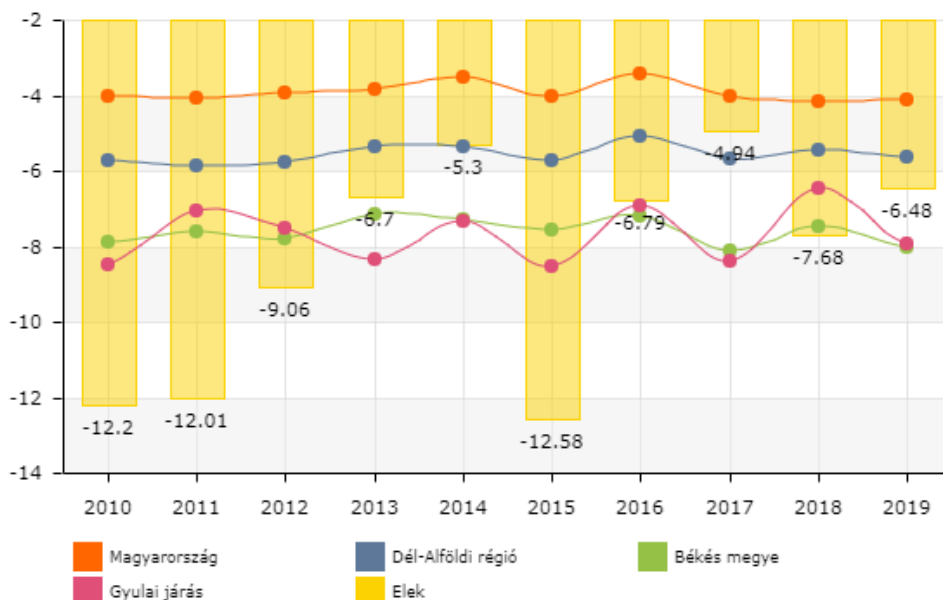


Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

Elek demográfiai adatait is csak összefüggésében célszerű vizsgálni, ami azt jelenti, hogy a korcsoport-kategóriákat, a bevándorlók és elvándorlók arányát és a munkaviszonnyal

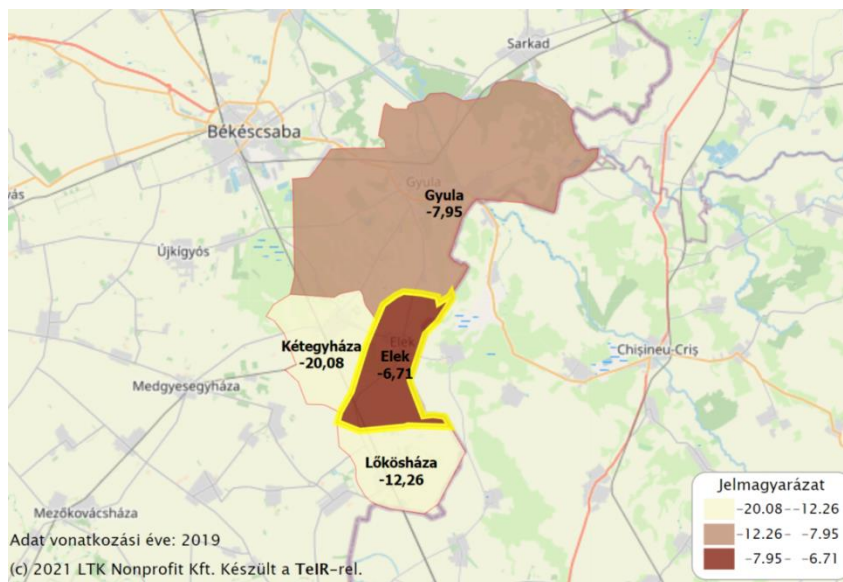
kapcsolatos mutatókat is vizsgáljuk a születéssel és a halálozással együtt. A népességszám fogyása a nyolcvanas évek óta tartó folyamat és sajnos évről-évre csökken Békés megye lakosságszáma. (Békéscsaba Megyei Jogú Város Önkormányzata, 2019)

18. ábra: Elek város öregedési mutatója



Forrás: Lechner Nonprofit Kft..

19. ábra: Vándorlási egyenleg (ezrelék)



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

A fiatalok egyre nagyobb számban hagyják el a várost, melyben egyre kevesebb oktatási típusú szolgáltatás érhető el. A Békéscsabára, Gyulára, Orosházára járó középiskolások még sok

esetben visszajönnek ebbe a kisvárosba, de a Szegedre, Budapestre, Kecskemétre járó egyetemisták már a tanulmányaik helyszínén találják meg kapcsolataikat, munkaviszonyaikat, jövőjüket. (Elek Város Önkormányzata, 2015)

3.5. Környezeti alapadatok

A terület természeti környezete

A város környezeti látnivalókban viszonylag szerény. A Körös-Maros köze és a Békés-Csanádi löszhát a Körös folyók süllyedékének területén található. A városka területe 5300 hektár, 450 hektár legelővel és 4400 hektár szántóval. (Elek Város Önkormányzata, 2015)

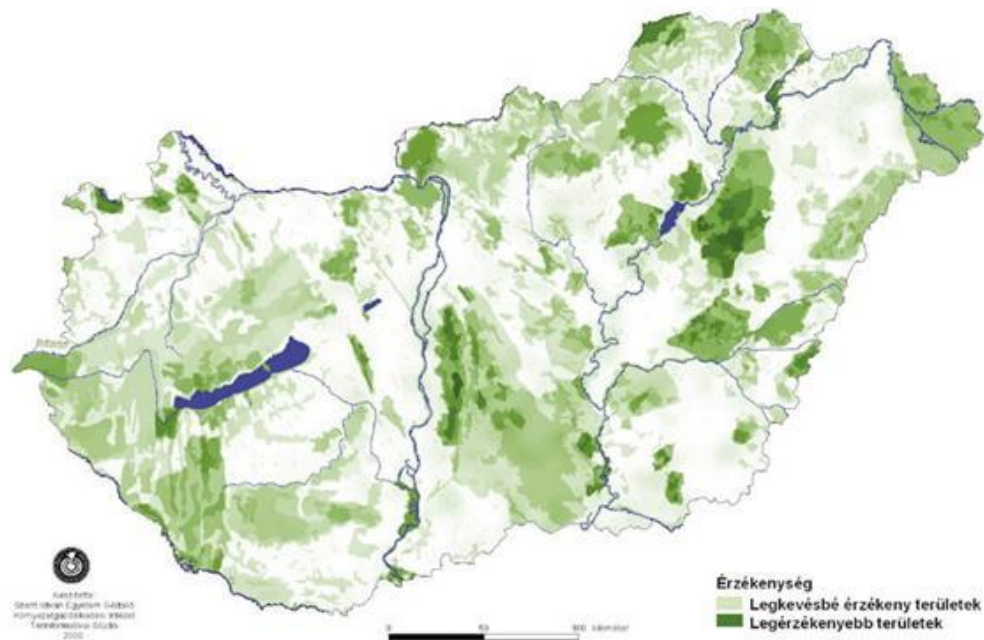
Békés megyének nagy része mezőgazdasági terület, melyen a monokultúrás növénytermesztés a mérvadó és alacsony a gyümölcsstermő terület, kevés az erdők aránya. Földjeinek nagy része csernozjom talaj, ami a szántóföldi kultúrának kedvez.

Eleken változó a földek minősége, általában 20-40 aranykorona érték közé teszik, így a növénytermesztés és az állattenyésztés hagyományos munkalehetőség generációk óta. (Elek Város Önkormányzata, 2009)

Éghajlat, vízrajz

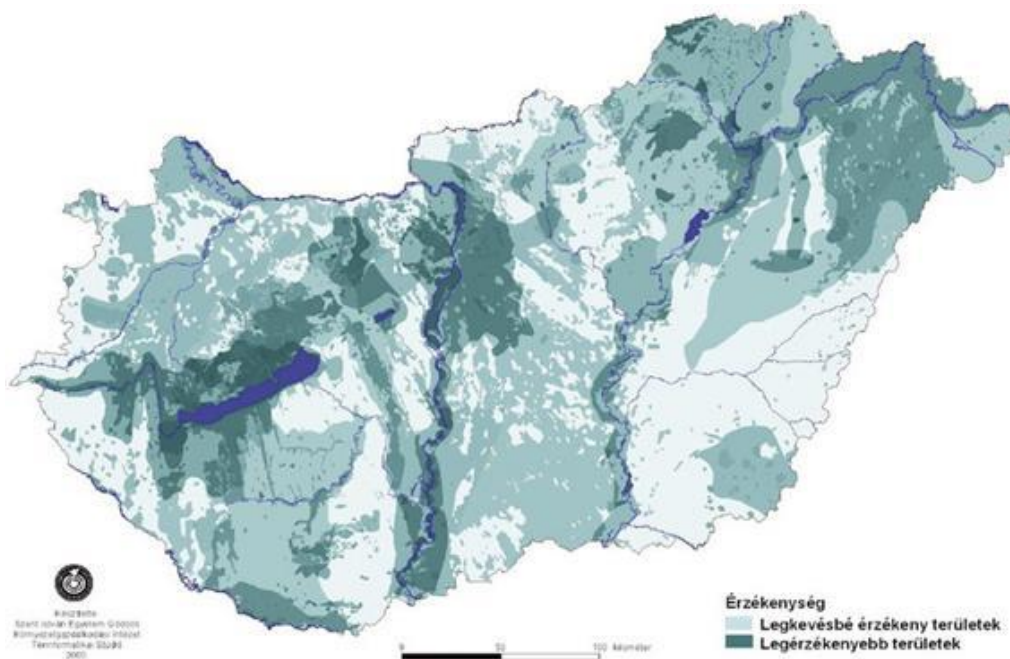
Mint a legtöbb alföldi városban, Eleken is száraz az éghajlat, de itt a csapadék eloszlása egyenetlen. Az időjárás támogatja a gabonafélék termesztését, így főként búza, árpa, zab, kukorica és a napraforgó az ami termesztésre kerül. (Elek Város Önkormányzata, 2009)

20. ábra: Környezeti érzékenység az élővilág szempontjából



Forrás: Ángyán József (Ángyán, 2003)

21. ábra: Környezeti érzékenység a vízbázis szempontjából



Forrás: Ángyán József (Ángyán, 2003)

A megyében a Körösök és a Berettyó folyó található. A Békési-sík egyéb vízfolyásokkal nem rendelkezik, veszélyforrásként gyakran tapasztalható belvíz, ami a hóolvadás után megjelenik és hetekig, hónapokig fennáll. Mivel minden folyó határon túlról ered, így romániai esőzések után az árvizek mennyisége összeadódhat és jelentős árvízi védelemre lehet szükség. A Bihar megyei vízbázis egy a földfelszín alatt is, így a felszín alatti vizekre, rétegvizekre legalább annyira kell vigyáznunk, mint a felszín felettiekre. (Békés Megyei Önkormányzat, 2021)

Környezetvédelem

„Magyarország levegőminőségi helyzete – az utóbbi évtizedekben, a nagy mennyiségben kibocsátott „hagyományos” légszennyező anyagok emissziójának csökkenése ellenére – sok területen még mindig nem kielégítő.” – olvasható az Országgyűlés 83/1997. (IX. 26.) OGY határozatában, mely a Nemzeti Környezetvédelmi Programot írja le. A levegő minőségét a természeti tényezők mellett (talajviszonyok, uralkodó szélirány, csapadék, stb.) elsősorban a mezőgazdálkodás, a szolgáltatóipar, a közlekedés, valamint a lakossági tüzelés határozza meg. A mezőgazdaság főleg a gyér növény - borított időszakában zajló kiporzással és az állattartó telepek szag- és bűzhatásával szennyezi a levegőt. A légszennyezés csökkentése érdekében, légszennyezés tűró és nagy levegő szűrő fák ültetése folyamatban van Békés megyében.

Levegőtisztaság-védelmi követelmények

A levegő tisztaságára a következő rendelet immisziós határértékei a mérvadók: 14/2001.(V.9.)KöM-EüM-FVM együttes rendelet. A településen immiszió mérő állomás nem működik.

A közlekedés okoz minimális légszennyezést, melyben a legfontosabb kibocsátó a 4444-es Gyula-Lökösháza és a 4435-ös Elek-Kétegyháza út forgalmában átmenő járművek által felvert por. Nincs nagyobb kibocsátást mutató üzem és a külterületi állattartó telepek kapcsán is csak a trágyából származó bűz keletkezik.

A megyében a szálló és ülepedő por koncentrációja lehet magas, ennek oka főként közlekedési és mezőgazdasági eredetű. Sok a burkolatlan út, kevés az erdőterület és nagy a szántóföldek aránya. A másik jelentős szennyező forrás a szilárd tüzelésből fakadó légszennyező anyagok füstszennyezése. Sokan a gáz árának növekedése miatt még mindig égetik a szenet és a háztartási hulladékokat.

Elek belterületein a fásítás, külterületi közlekedési és dűlőutak mentén a fasorok helyreállítása segíthet a szálló por koncentrációjának csökkentésén. Ki kell építeni az út mentén újra a fasorokat, erdősávokat és a meglévőket óvni kell. (Elek Város Önkormányzata, 2009)

Felszíni vizek védelme: A Maros hordalékkúpjára épült ivóvíz kutak védőterülete Elek területén található és kiemelten érzékeny felszín alatti vízminőség-védelmi területbe tartozik, így fokozottan védett. (Elek Város Önkormányzata, 2009)

Környezetvédelem az építés ideje alatt

A nemzeti vagyok részeként kell kezelni a természeti örökség és a környezeti értékek teljes egészét és kiemelten fontos védelmük, minőségének javításuk az élővilág és az ember egészsége miatt is. Ha a környezethasználatban közvetlenül vagy közvetve negatív változás következik be, akkor környezetkárosításról beszélünk, így csökken az ember és a körülötte lévő fajok életminősége, jövőbeli fennmaradásának lehetősége.

Természet- és élővilág védelem, tájvédelem

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 (Aranypeták Kft., 2021)

4. Fejlesztési igény megalapozása

2.1. Helyzetértékelés

Elek fenntartható fejlődése úgy érhető el, ha a gazdasági, társadalmi és környezeti feltételeket egyaránt figyelembe vesszük. Elek helyzetét tekintve periférikus település, melyről Gyulára, Békéscsabára járnak át dolgozni és főként egy nyugodt, kiegyensúlyozott alvóvárosként tekintenek a településre. Ennek a funkciónak kellene a leginkább megfelelnie úgy, hogy a lehetőségéhez képest a legmagasabb szolgáltatási színvonalát elérje. E cél érdekében mindent meg kell tennie a településnek, hogy az elérhetősége a legjobb legyen, a pályázati forrásokat kihasználja és a helyi közösségekből származó igényeket megvalósítsa.

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

Erősség	Gyengeség
<ul style="list-style-type: none"> - 4 nemzetiségű város - Kiemelkedő kerékpáros közlekedés - Határon átnyúló kapcsolatok - Békéscsaba, mint térségi központ jól megközelíthető - Kedvező természeti adottságok a mezőgazdasági termeléshez - Jó ivóvíz- és szennyvízellátottság - Kreatív lakosság és vezetés - Jó minőségű földek - Magas kulturáltsági szint - Emelkedő életszínvonal - Helyi szinten jó minőségű szolgáltatások - Hagyományörzés - Egészséges környezet 	<ul style="list-style-type: none"> - A fővárostól nehezen megközelíthető - Több hiányszakma és szolgáltatás van a településen - Kedvezőtlen demográfiai folyamatok, elvándorlás, előregedés, a fiatalabb, aktívabb korcsoport a nagyobb városokba megy - Gyenge az együttműködés a gazdasági szereplők között - Tőkehiány - Pályázati önerő hiánya - Nincs nagyobb turisztikai attrakció - Szálláshelyek nincsenek - Rossz belső infrastruktúra - Kevés műemléki épület - Öregedett lakásállomány, sok a vályog építésű ház

Lehetőség	Veszély
<ul style="list-style-type: none"> - M44, M47-es utak fejlesztései - A megyeszékhely közelsége - Fiatalok helyben tartása munkalehetőségekkel - Vállalkozásösztönzés, innovációfejlesztés - Feldolgozóipar fejlesztése 	<ul style="list-style-type: none"> - Peremterületek leszakadása - Szegregátumok létrejötte - Növekvő környezeti kockázatok, klímaváltozás - Lakóépületek fejlesztése nem valósul meg - Hiányos mezőgazdasági infrastruktúra

<ul style="list-style-type: none"> - Kistérségi identitás, együttműködés fejlesztése - Tanyasi területek fejlesztése - Egészséges, környezetbarát város - Kulturális programok fejlesztése 	<ul style="list-style-type: none"> - Csökkenő állami adóbevételek - Csökkenő források a helyi bevételek szempontjából - Öregedő lakosság, elvándorló fiatalok - Hiányszakmák alakulnak ki - Elszegényedő település - Magas munkanélküliség - Szakképzetlen lakosság - Kisvállalkozások elterjedése
--	--

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 segítsége, illetve közreműködése szükséges a közlekedéstechnikai objektum megvalósításához. E területen bemutatjuk a célcsoport felé történő megfelelő kommunikációs eszközöket és elvárásokat is.

Kínálati oldal

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

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

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

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

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

A kínálati oldal részéről biztosítandó kommunikáció

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

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

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

4.3. Célcsoport bemutatása

Gazdasági szereplők: a közútfejlesztés kialakításának legnagyobb nyertesei e területen lévő cégek, vállalkozók és azok partnerei. Elek és Kétegyháza között évszázadokon átívelő kereskedelmi kapcsolatok léteznek, és szívesen átlátogatnak egyik településről a lakosok a másikra. A mezőgazdasági vállalkozók szintén hosszú hagyományokkal bírnak, így ha egy-egy piacra kell elmenni, vagy beszerezni a másik településről valamit, akkor sokkal könnyebben és biztonságosabban megtehető a távolság.

Tanulók: mind Elek, mind Kétegyháza településekről az alap- és középfokú intézményekbe nagyon sokan viszik át gyermekeiket Gyulára, Békéscsabára, mivel középfokú iskola nincs a térségben. E közlekedés sokszor autóval, tömegközlekedéssel valósul meg. Mivel ez az útszakasz igen veszélyes volt eddig, így hosszabb időbe, korábbi indulással telt. Emellett, ha bármilyen közösségi tevékenységet szeretnének megvalósítani, akkor a jövőben kerékpárral megoldható lesz.

Turisztikai szereplők: a két település többnemzetiségű. Megtalálhatók a román és a német hagyományok. Ha egészséges úton elérhető, megközelíthető lesz mindkettő, akkor közös programokat, rendezvényeket tarthatnak és fellendülhet a vidéki gasztroturizmus, mely kiegészülhet a Békéscsabáról és Gyuláról odalátogatókkal is

Környező lakosság: a Békés megyei vidéki lakosok nagyon szívesen közlekednek kerékpárral – akár települések között is. Egy ilyen mértékű útfejlesztés meghatározó a térségben, csökkenti

az autóra fordítandó költségeket és erősíti a baráti, rokoni kapcsolatokat. E mellett munkába ingázásra is igénybe vehetik a kerékpárt. Vélelmezhető, hogy akár turisztikai, egészségügyi, balesetvédelmi és gazdasági fellendülés várható a térségben az útfejlesztés eredményeként.

23. ábra: Stakeholder analízis

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

Forrás: saját szerkesztés

4.4. Korlátozó tényezők felmérése

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

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

a) Adminisztratív jellegű kockázat

1. Kockázat: a szükséges hatósági eljárások nagymértékben lassíthatják a kivitelezés idejét
A kockázat kezelése: a projektmenedzsment részéről az egyes tevékenységek megfelelő ütemezése.
2. Kockázat: a közbeszerzési eljárások sikertelensége gátolhatja az előre tervezett határidők teljesítését.

A kockázat kezelése: a közbeszerzési eljárások megfelelő időben történő meghirdetése, a dokumentáció teljes körű átvizsgálása és a potenciális pályázók meghívása, tájékoztatása.

3. Kockázat: a források nem megfelelő időben és ütemezésben történő kifizetése (pályázat esetén: lehívása) lassíthatja a megvalósítást.
A kockázat kezelése: megfelelő likviditási keret (esetlegesen hitelkeret) függőben tartása az átmeneti likviditási problémák kezelésére.

b) Műszaki kockázat

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

c) Fenntartási kockázat

1. Kockázat: a közlekedési csomópont üzemeltetője nem gondozza megfelelően a létesítményt.
A kockázat kezelése: folyamatos kontroll és időközönként szakértői vélemények kérése.

d) Technikai, biztonsági kockázatok

1. Kockázat: A kivitelezési fázisban nem tartják be a megfelelő balesetek elkerülését biztosító védelmi rendszerekre vonatkozó biztonsági előírásokat.
A kockázat kezelése:
 - 60 cm mélységű figyelmeztető jelzés elhelyezése;
 - az „Állj! Veszélyforrás következik” jelentésű figyelmeztető jelzés kihelyezése;
 - 4/2001. sz. (I.31) KöViM rendelet és e-UT 04.02.12 -e-UT 04.02.33. sz. előírások szerinti jelzőtáblák kihelyezése a 4/2001. (I.31.) KöViM rendelet szerinti műszaki előírással;
 - „Veszélyt jelző” tábla, „Forgalmi rend változás” kiegészítő tábla elhelyezése;
 - 4/2001. (I.31.) KöViM rendelete alapján jelzőtáblák méretének meghatározása.

- a munkaterület elkorlátozása, éjszakai megvilágítása, burkolatjelek felfestése,
- közúti és gyalogos forgalom átvezetése,
- dúcolat 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.

24. ábra: Kockázatmenedzsment mátrix

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

Forrás: GANTT.HU (GANTT, 2021)

25. ábra: A projekt kockázati típusai és értékelésük

A kockázat megnevezése	Bekövetkezés valószínűsége	A projektre gyakorolt hatása	Összesítésben
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

Elek kiváló helyen fekszik, hiszen Gyulától 12, Békéscsabától 25 km-re található. Mély történelmi hagyományokkal bír, az első írásos emlék 1232-ből származik. A Harruckern János György által németekkel betelepített falu lakosságának nagy részét a II. világháború után kényszermunkára elhurcolták, akiket a Felvidékről betelepített magyar lakossággal pótoltak. A városi rangját 1996-ban nyerte el.

Jelentős nemzetiségi hagyományokra épít az óvoda és a magyar, román általános iskola egyaránt. A városban igen nagy az elvándorlás és a lakosság öregedő aránya egyre kilátástalanabb helyzetbe sodorja. A korábban magas munkanélküli arányt Békéscsaba, Gyula felé történő átmeneti ingázással igyekeznek enyhíteni a lakosok. Nincs meghatározó vállalkozás, a legtöbb vállalkozó kényszervállalkozó, akik körében igen nagy a fluktuáció – több szakma évek óta hiányzik és így a szolgáltatás is (cipész, órás, szabó, stb.).

Az otthonteremtés kérdésében korábban kevés új lakást építettek, a falusi CSOK és az egyéb kormányzati támogatások segítségével egyre több a felújítás és az új lakás is. Kezdenek a fiatalok a településre visszatérni a viszonylag olcsó ingatlanárak miatt, de a munkalehetőségeiket még mindig sokszor más településen találják meg – alvóvárosként használják a települést.

Eleken igen sok a háztáji gazdálkodó, aki más településen árulja a felesleges megtermelt áruját és sokszor a szomszédos Kétegyházára szállítja. A Gyula felé vezető út hamarosan új aszfaltburkolatot kap, így az átjárás a két település között megoldható. A Békéscsabára, Kétegyházára vezető út kb. 4 km-en jelentős problémákat okozott, illetve a Kétegyházáról Szabadkígyós felé vezető szakasz is.

A jelenlegi hatástanulmányunk célja, hogy e fejlesztés létjogosultságát, hatásait elemezze. Biztosak vagyunk abban, hogy a két település lakossága, mely nagyjából 5-6000 fő, illetve a környező lakosok, akik hetente használják azt az útszakaszt (15-20.000 fő) mind kulturálisan, gazdaságilag és közlekedési szempontból is üdvözölni fogják e fejlesztés megvalósulását.

6. Fejlesztési javaslatok

Elek lakossága sajnos az ifjúságpolitikai beavatkozások ellenére is csökken, idősödik és a munkanélküliek száma igen magas – mely főként az etnikum körében jelenik meg. A jövőbeli tendenciák alapján várható, egy egyre többen költöznek ki vidéki településekre és mindenképpen hasznos a közöttük lévő közlekedési hálózatok erősítése, fejlesztése annak érdekében, hogy a mobilitás gördülékeny maradjon. Elekről sokan járnak ingázni más városokba munkalehetőség, bevásárlás, a szolgáltatások elérése miatt, így e célból is szükséges a megcélzott útszakasz fejlesztése.

Munkaerő

A munkaerő ingázása napi szinten eléri a 30-40%-ot. E lakosok sokszor autóval, de nem egy esetben, főként nyáron szezonmunka miatt kerékpárral teszik meg az 5-15 km-es távolságokat. Az útfejlesztés segíti a mobilitásukat és a biztonságos közlekedésüket, hiszen ez az útszakasz kiemelten veszélyes a közlekedő autók és a mezőgazdasági járművek miatt.

Föld

A természeti kincs minél hatékonyabb felhasználására az önkormányzatnak csak áttételes hatása van, tájékoztatási lehetőségekkel bír. Ennek ellenére 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.

Tőke

Csak úgy, mint az országban jellemzően az önkormányzatoknak, Elek 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 tájékoztatás biztosítása, annak érdekében, hogy az érdeklődőket és a gazdasági szereplőket helyi szinten megfelelő információkkal tudják ellátni. Ugyanilyen fontos, hogy folyamatosan épüljen, terjeszkedjen tudjanak a vállalkozások, ehhez pedig az kell, hogy a helyi építési szabályozás jól reagáljon vállalkozások építési, beruházási igényeire.

Szellemi tőke

Növelni kell a helyi munkalehetőségeket kínáló vállalkozások számára a szükséges végzettségek oktatását és az igényfelmérések után egyeztetést célszerű folytatni az oktatási intézményekkel ennek ügyében. 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 munkája igény, ugyanakkor nőnek az alkalmazott munkaerővel szemben támasztott képzettségi igények. Fontos, hogy a településfejlesztés menedzsmentje segítse a feladatokat és a feladatokat megoldani képes szakemberek összetételalkozását elsősorban a lakosság és a vállalkozások igényeinek figyelembevételével.

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 stábjá 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

Eleken a lakosság szempontjából fontos a környezet minősége, de az élővizek, holtágak és a termőföld megóvása is. A természeti környezet könnyítheti a helyben élők rekreációs tevékenységét, másrészt komoly bevétellel kecsegtethet a gazdaság, az önkormányzat szempontjából. Ennek megóvását az ITS-ben is célszerű rögzíteni, mivel ez a fenntartható városfejlődés alapja. (OetU Kft., 2016)

26. ábra: Elek, Békéscsaba és Gyula elérhető szolgáltatásai

	Elek	Békéscsaba	Gyula
Lakosság (fő;2021)	4472	58517	29854
Szórakozási lehetőség	kevés	van	van
Kulturális intézmények	van	sok	van
Étterem és kávézó	kevés	van	van
Szálláshelyek	egy	van	van
Középiskola	nincs	van	van

Forrás: KSH és saját kutatás

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

Szükség van továbbá, 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 útszakaszra

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

Meg kell valósítani az úthálózat csomóponti ágain a gyalogos és a gyalogos-kerékpáros forgalom átvezetését. Át kell alakítani a meglévő közvilágítási hálózatot és a kijelölt gyalogos-átkelőhelyeknél eltérő színű megvilágítást kell alkalmazni. Ki kell váltani az átalakítás során megjelenő nagymennyiségű közművet, ezt meg kell tervezni.

A fejlesztést úgy kell megvalósítani, hogy a NIF Zrt.-nek az utak jövőbeni fejlesztésére vonatkozó igényeit vegyék figyelembe a tervezésnél.

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

Kerüljön kiépítésre az említett útfejlesztéshez 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

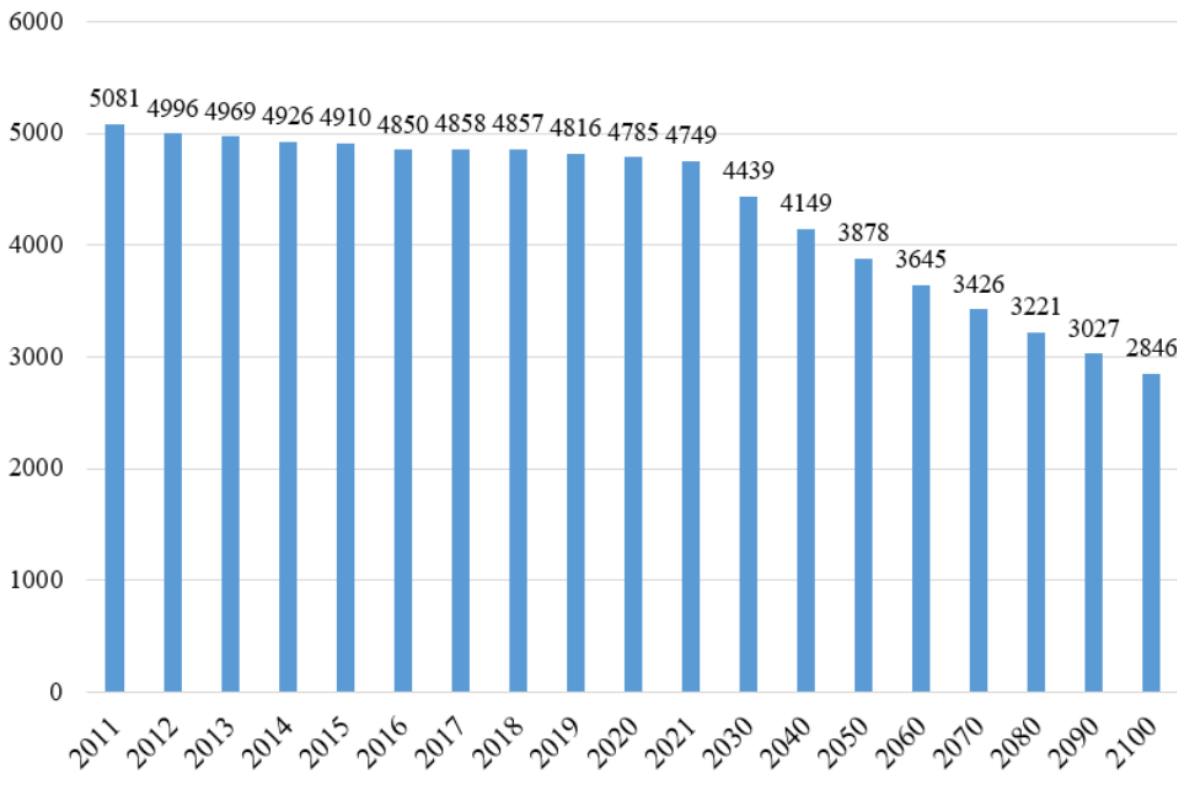
A két település határán lévő útszakasz nem csupán a két település gazdasági kapcsolataiban fog jelentkezni, hanem az egész járás, az egész térség szempontjából megjelenik. A mezőgazdasági termelők, a kerékpáros turizmus és a bakancsos turisták szempontjából kiemelkedő, hiszen kerékpárút nem épült. A térségben lévő gépjárműforgalom erősödni fog akár az M44, M47-es utak megépítésével. A megépítendő 4 km-es útszakasz a csillagtúra szerű turisztikai tevékenységeket is támogatja. Javasolt a nagyobb városokhoz kapcsolódó vállalkozások beszállítóival történő egyeztetés, hogy mind képzettségben, mind beszállítói körben milyen módon tudnak kapcsolódni a térség kisebb városai. Ki kell alakítani egy saját arculatot, melyet mind gazdasági profi, mind turisztikai attrakciók szempontjából célszerű menedzselni a városvezetésnek.

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.

27. ábra: Elek demográfiai helyzetének alakulása (2011-2100, fő)



Forrás: Belügyminisztérium adatai alapján provizórikus becslés

7.3. Környezeti hatások

A környezeti hatások közül témánk kapcsán a legveszélyesebb a levegő szennyezésének kérdése, hiszen a levegő minőségét főként a közlekedés, (időszakosan) a lakossági fűtés és az ipari tevékenységek szennyezései befolyásolják.

A mezőgazdasági munkák miatt időszakosan nagyobb lehet a por terhelés is, illetve az allergén gyomnövények pollenterhelést is okozhatnak, szintén időszakosan.

A környezeti hatások tekintetében - az élővilág, vízbázis, talajterhelés szempontjából - elmondható, hogy a 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.

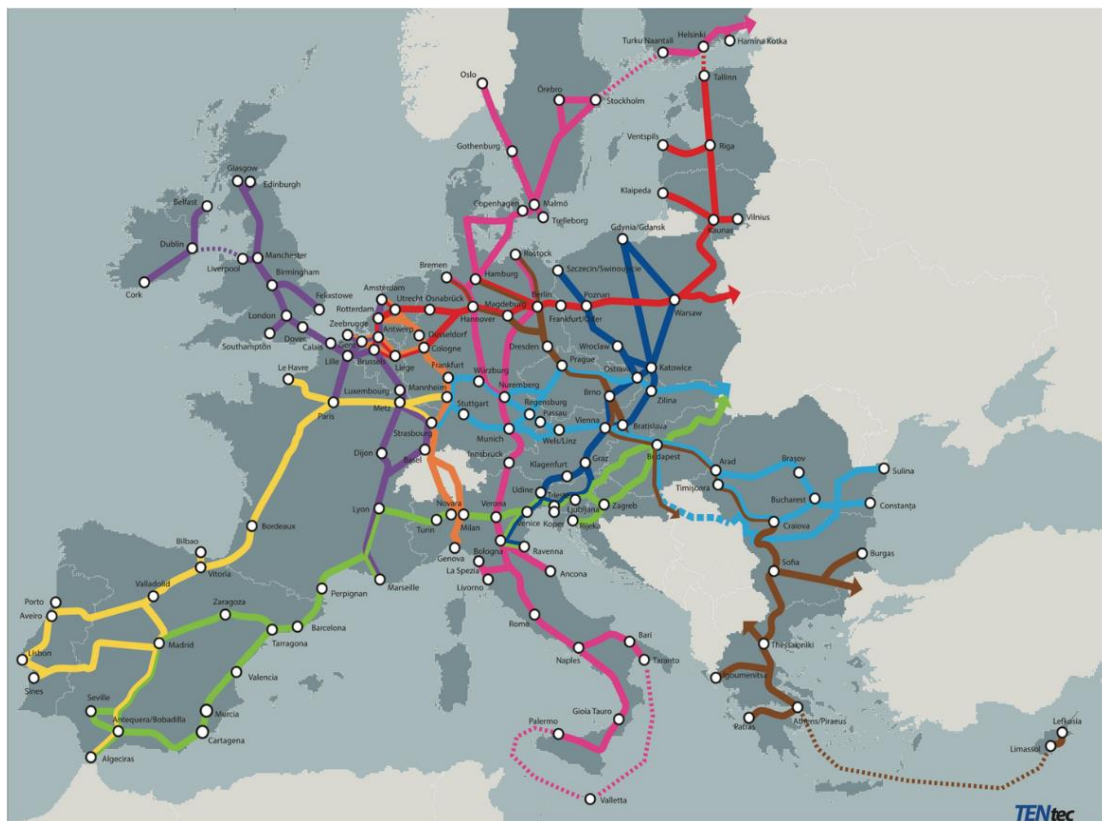
7.4. Határon átnyúló hatások

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.

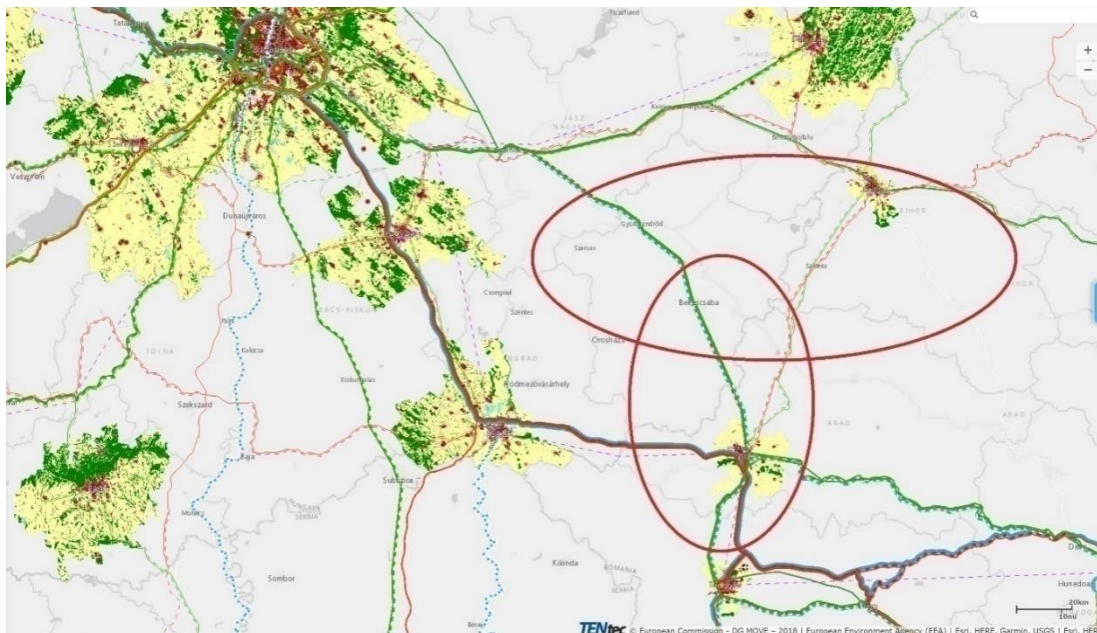
A trendeket vizsgálva látszik, hogy a mobilitási igény mindkét országban nőni fog, akár a közúti közlekedést, akár a kerékpáros közlekedést nézzük, így azt magas színvonalon tudja kiszolgálni e fejlesztés, valamint a határt átlépő fenntartható közlekedési módot választó utasok aránya is növekedhet a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

28. ábra: TEN-T hálózatok Európában



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

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



Forrás: European Commission (European Commission, 2021)

7.5. Szinergia

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

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

7.6. Várható eredmények

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

Gazdasági értelemben a cégek közötti nagyobb együttműködést, a térségbe nagyobb számú betelepülő céget, míg munkaerő szempontjából rugalmasabb, átjárhatóbb és mobilabb humán erőforrást várunk. Cél a térségi erőforrásokra támaszkodó mezőgazdasági alapú feldolgozóipar fejlesztése és a helyi és térségi értékekre alapuló turisztikai attrakciók jobb kihasználása.

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 Elek 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>

Aranypeták Kft. (2021). Engedélyezési terv tervezet. Budapest.

Aranypeták Kft. (2021). Kiviteli terv tervezet.

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 Kft. (2021). *Rólunk*. Forrás: Békés Airport Kft. honlapja: www.bekesairport.hu

Békés megye Területrendezési terve - Térségi szerkezeti terv. (2021). *Békés megye Területrendezési terve - Térségi szerkezeti terv*. Letöltés dátuma: 2021. 06 30, 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_Teruletfejlesztési_Program__Bekes_megye_tf_program_14_20_strategia_i_prg.pdf

Békés Megyei Önkormányzat. (2021). *Békés Megye Területfejlesztési Konceptiója*. Forrás: BMÖ honlapja: https://www.bekesmegye.hu/wp-content/uploads/2021/03/BMTFK_Helyezetelemzés_Helyzetertekeles.pdf

Békéscsaba Megyei Jogú Város. (2014. szeptember). *Békéscsaba Megyei Jogú Város Fenntartható Városfejlesztési Programok előkészítése - Városfejlesztési Konceptió*. Forrás: <https://docplayer.hu/38471406-Bekescsaba-megyei-jogu-varos-fenntarthato-varosfejlesztési-programok-elokeszítése.html>

Békéscsaba Megyei Jogú Város Önkormányzata. (2019). *Békéscsaba Megyei Jogú Város Önkormányzata Szociális Szolgáltatástervezési Konceptiója*. Letöltés dátuma: 2021. 06 30, forrás: <https://docplayer.hu/126290086-Bekescsaba-megyei-jogu-varos-onkormanyzata-szociális-szolgáltatástervezési-konceptioja.html>

Békéscsaba Megyei Jogú Város Önkormányzata. (2020). *Gazdasági Program 2014-2024*. Forrás: Békéscsaba Város honlapja: <https://bekescsaba.hu/letoltheto-tervek-konceptiok-kozep-es-hosszutavu-programok>

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

Békéscsaba Város. (2018. november). *BMJV Önkormányzata - Gazdasági Program 2014-2020*. Forrás: Békéscsaba Város honlapja: <https://bekescsaba.hu/gazdasagi-program>

Békéscsaba Város. (2021). *Infrastruktúra*. Forrás: Békéscsaba Város honlapja: <https://bekescsaba.hu/infrastruktura>

- 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.
- Elek Város. (2021). *Látnivalók, nevezetességek*. Forrás: Elek város honlapja:
<https://elek.hu/index.php?p=tartalom&id=6>
- Elek Város. (2021). *Nyilvántartás*. Forrás: www.elek.hu:
https://elek.hu/qb/qb_letoltes/letoltheto_anyagok/szallashelyek.pdf
- Elek Város Önkormányzata. (2009). *Környezeti Fenntarthatósági Terv*. Forrás: Elek város honlapja:
https://elek.hu/qb/qb_letoltes/letoltheto_anyagok/fennt_terv_.doc
- Elek Város Önkormányzata. (2015). *Elek Város Önkormányzata Képviselő-testülete Gazdasági Programja*. Forrás: Elek város honlapja: https://elek.hu/qb/qb_letoltes/letoltheto_anyagok/gazd_prog2015_2019.pdf
- Elek Város Önkormányzata. (2018). *Helyi Esélyegyenlőségi Program*. Forrás: Elek város honlapja:
https://elek.hu/qb/qb_letoltes/letoltheto_anyagok/hEP_2020.zip
- ENSZ. (1987). Forrás: "Közös jövőnk" jelentése.
- Építési jog. (2013. 04 22). *Integrált településfejlesztési stratégia*. Letöltés dátuma: 2021. 06 30, forrás: Építési jog - pontosan, egyszerűen, közérthetően: <https://epitesijog.hu/fogalmak/442-integralt-telepulesfejlesztési-strategia>
- ESZA. (2005. 08 12). *Magyarország célba ér*. Forrás: Horizontális szempontok:
http://eu.esza.hu/filedb//rendezvenyek/utolagos/354_2005/060517_moninfo/13_horizontalis_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_hatasvizsgalata_2021-27.pdf
- GANTT. (2021). *GANTT.HU*. Forrás: Kockázatelemzés és kockázatmenedzsment folyamata:
<https://gantt.hu/kockazatelemzes-es-kockazatmenedzsment-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 nélk.).
- Hunmix. (2021). *Elek város összefoglaló bemutatása*. Forrás: <https://hunmix.hu/>:
<https://hunmix.hu/telepules/elek-varos.html>
- István, d. B. (dátum nélk.). <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>
- 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>
- Önkormányzata, B. M. (2021). *Békés megye helyi jelentőségű védett természeti értékei*. Forrás: <https://docplayer.hu/17655002-Bekes-megye-helyi-jelentosegu-vedett-termeszeti-ertekei.html>
- Rechnitzer, J. (2007.). *Település és fejlesztés*. Budapest: Magyar Közigazgatási Intézet.
- Selemoncsák, F. (2014). *BMJV Környezetvédelmi Programja*. Forrás: Békéscsaba Város honlapja: <https://docplayer.hu/1203147-Bekescsaba-megyei-jogu-varos-kornyezetvedelmi-programja.html>
- Telepulesektavolsaga.hu. (2021). *Online távolságmérés*. Forrás: www.telepulesektavolsaga.hu: <https://www.telepulesektavolsaga.hu/km.php>
- Ujvári, M. (2013. 06 26). *Célcsoport meghatározás. Mi az a célcsoport és miért fontos?* Letöltés dátuma: 2021. 06 30, forrás: Sikermarketing - honlaptervezés és marketing: <https://www.sikermarketing.hu/celcsoport-meghatározas-mi-az-a-celcsoport-es-miert-fontos/>
- Wolters Kluwer. (1996). *Hatályos jogszabályok*. Forrás: 1996. évi XXI. törvény a területfejlesztésről és a területrendezésről: <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=99600021.tv>
- Wolters Kluwer. (2005. 12 25). *Törvények és OGY határozatok*. Forrás: 97/2005. (XII. 25.) OGY határozat: <https://mkogy.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a05h0097.OGY>

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

Felelős kiadó: Békés Megyéért Vállalkozásfejlesztési Alapítvány

Megjelenés dátuma: 08/2021

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

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

Mellékletek

A vizsgált útszakasz légi és földi felvételei



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.