

Hatásvizsgálati Tanulmány

GYOMAENDRŐD

Bajcsy-Zsilinszky út 46. sz. főút 45+594–46+500 km sz. közötti szakaszának felújítása

46. sz. főút 45+120 - 45+594 km sz. közötti szakaszának teljes körű felújítása

Fő út - Bajcsy Zs. út csomópontjába tervezendő körforgalmú csomópont

Fő út 4232 j. Körösladány - Gyomaendrőd összekötő út 19+820 - 20+622 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. Fogalommeghatározások	6
3. A projekt háttérének bemutatása	9
3.1. Jelenlegi infrastruktúra	9
3.2. Vonatkozó stratégiák bemutatása.....	15
3.3. Gazdasági környezet	18
3.4. Társadalmi környezet	29
3.5. Környezeti alapadatok	34
4. Fejlesztési igény megalapozása.....	38
4.1. Helyzetértékelés	38
4.2. Kereslet-kínálat elemzés	42
4.3. Célcsoport bemutatása	43
4.4. Korlátozó tényezők felmérése.....	44
5. Helyzetértékelés, konklúziók	49
6. Fejlesztési javaslatok.....	50
7. Projekt célkitűzései, elvárt eredmények, hatások.....	53
7.1. Gazdasági hatások.....	53
7.2. Társadalmi hatások.....	53
7.3. Környezeti hatások.....	54
7.4. Határon átnyúló hatások	55
7.5. Szinergia.....	56
7.6. Várható eredmények.....	57
7.7. Horizontális szempontok érvényesítése	57
7.8. Módszertan.....	57
Irodalomjegyzék.....	59
Mellékletek.....	63

Vezetői összefoglaló

Hatásvizsgálati tanulmányunk a megtervezendő Bajcsy-Zsilinszky út 46. sz. főút 45+594–46+500 km sz. közötti szakaszának felújítása, 46. sz. főút 45+120 - 45+594 km sz. közötti szakaszának teljes körű felújítása, Fő út - Bajcsy Zs. út csomópontjába tervezendő körforgalmú csomópont kialakítása és a Fő út 4232 j. Körösladány - Gyomaendrőd összekötő út 19+820 - 20+622 km sz. közötti szakaszának teljes körű felújítása, melyek Gyomaendrőd belterületén helyezkednek el.

Gyomaendrőd egy hajdani jelentős iparral, viszonylag kedvező mezőgazdasági környezettel és természeti környezettel megáldott mezőváros az Alföldön. Lakónépessége folyamatosan fogyatkozik annak ellenére, hogy a város idegenforgalmi látnivalói, a fürdő jelenléte és az ipari termeléshez kapcsolódó múltja, gyáregységei egy prosperáló és dinamikus kisvárost vizionálnak. A városban mind a kereskedelmi egységek, mind a szolgáltató szektor egységei élhető környezetet teremtenek a lakosságnak, ennek ellenére a településben rejlő lehetőségek nincsenek kihasználva.

A Körös körülöleli a települést, az Erzsébet liget lombkorona sétány és kilátó, a Bárka látogatóközpont megannyi attrakciót kínálhatna, ráadásul a kézműipara, a méltán híres Enci cipő és más cipőkészítők műhelyei kiállítások tömegét nyújthatnák. A városban azonban – talán az elérhetősége miatt - nem igazán találunk jelentős számú turistát. Szükséges erősíteni az attrakciók számát, a marketinget és leginkább az ide vezető utak minőségét. Szarvasról, Mezőberényből egyaránt nagyon rossz a 46-os és a 443-as út minősége, pedig a Szarvasra érkező turisták számára Gyomaendrőd is potenciális desztináció lehetne.

Összefoglalva, Gyomaendrőd gazdasági és társadalmi életének fejlődéséhez elengedhetetlen a jó minőségű úthálózat. A tervezett fejlesztés alá vont csomópont egy olyan ütőere a térségnek, melyen a helyi és a környező városok, községek lakosai napi szinten áthaladnak. Minőségi felújítása, fejlesztése csökkenti a balesetveszélyt és növeli a helyi és az átutazó lakosok biztonságérzetét egyaránt.

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

Békés megye Magyarország délkeleti részén fekszik, a Dél-Alföldi régióban. Észak felől Jász-Nagykun-Szolnok és Hajdú-Bihar megyékkel határos, míg nyugati oldalról Csongrád-Csanád megye mellett helyezkedik el, kelet felől pedig Románia határolja. Három országos jelentőségű főútvonal található a megyében: 44. számú főút, a 46. számú főút, valamint a 47. számú főút. A megye határátkelői közül említést érdemel a 44-es főútvonalon elhelyezkedő (Gyula-Gyulavarsánd), valamint a nemzetközi vasúti, emellett mellékutakon is számos átkelővel rendelkezik Románia felé. (Békés Megyei Önkormányzat, 2011)

Exkluzív erőforrása az a termál- és gyógyvízkészlet, amelyre a megye híres fürdői építenek. További hévizek feltárása lehetséges a rendelkezésre álló kutatási adatok alapján, amelyet jelenleg többek közt Gyula, Orosháza, Gyomaendrőd, Békés, Békéscsaba, Tótkomlós, Füzesgyarmat fürdői hasznosítanak. Legértékesebb erőforrása azonban a jeles minőséggel rendelkező termőföld-állomány, amelyet bizonyít a megyében, országos viszonylatban nagyarányú szántómennyiség. (Békés Megyei Önkormányzat, 2011)

Az anyag célja, rövid felépítése

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

Munkánk során igyekeztünk figyelembe venni a feltárható adatbázisok segítségével minden olyan információt, mely a közlekedési csomópont fejlesztésével kapcsolatban hatást gyakorolhat. Megjelentek gazdasági, társadalmi, turisztikai-idegenforgalmi, demográfiai, környezeti és baleseti szempontok is.

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

A projekt háttérének bemutatása fejezetben kifejtjük azokat a meglévő infrastrukturális elemeket, fejlesztés alatt lévő folyamatokat, melyek hatással lehetnek a csomópont esetleges kialakítására. Így meghatározzuk az integrált városfejlesztési stratégiákban lévő fejlesztési irányokat és a megyei koncepciók és településfejlesztési koncepciók jövőbeni irányait is. A gazdasági környezet magában foglalja a cégek, vállalkozások, mezőgazdasági termelők iránti

elvárásokat, míg a társadalmi környezet kapcsán főként a lakosság mobilitási igényei jelennek meg a környező települések, térségi csomópontok felé. Emellett természetesen a környezeti hatásokat vizsgálva kitekintünk a meglévő természeti környezetre (talaj, víz, levegő) történő kihatásokra is. E részünket helyzetértékeléssel és konklúzióval, fejlesztési javaslatokkal zárjuk.

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

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

2. Fogalommeghatározások

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Természeti kockázat / Természeti veszély / Természeti katasztrófa: „Számos természeti esemény hordoz magában kockázatot az életre, az épített és természeti környezetre nézve, mivel veszélyezteteti az emberek és állatok életét és komoly károkat okozhat a településekben. Éppen ezért az emberi településeket, amennyire csak lehet, el kell látni a megfelelő, természeti kockázatokkal szembeni védelemmel. Az intenzitásuknak, hatásuknak és kártételüknek megfelelően, ezek a természeti események (vagy veszélyek) természeti katasztrófának is minősülhetnek. Egy természeti katasztrófa éppen ezért a természeti veszély és az emberi aktivitás együttes meglétéből következik. A legfőbb természeti veszélyek: lavinák, aszályok, földrengések, árvizek, földcsuszamlások, vulkánkitörések, cunamik, tornádók, forgószelek, futótűzek stb.” (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) 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

Gyomaendrőd északnyugat-Békésben fekszik, a Dél-alföldi régió része. A település teljes közigazgatási területe 30.394 km², belterületi kiterjedése 1.120 km². Lakosságának száma 2018. január 1-jén 13.561 fő volt, népsűrűsége 12,11 fő/km². A mai település Gyoma és Endrőd nagyközségek egyesülésével alakult 1982-ben.

A régió településhálózata kettős struktúrával rendelkezik: egyrészt az ország legritkább hálózatosodása tapasztalható a régióban, ami a települések ritkasságát jelenti; másrészt ezen települések legnagyobb része, összesen 47 település városi rangú, ezzel pedig a leginkább városias régióknak tekinthető az országban. Gyomaendrőd Szarvassal, Mezőberénnyel és Sarkaddal azonos méretkategóriába sorolható, 10 ezer fő feletti város, területén csaknem valamennyi közép fokú ellátási intézmény megtalálható, így ezekhez a város lakosságának közvetlen, helyi hozzáférése van. 16-20 közötti városi funkciót lát el a település az összesen 25 azonosított kategóriából.

Testvérvárosi kapcsolatrendszere négy várost foglal magában:

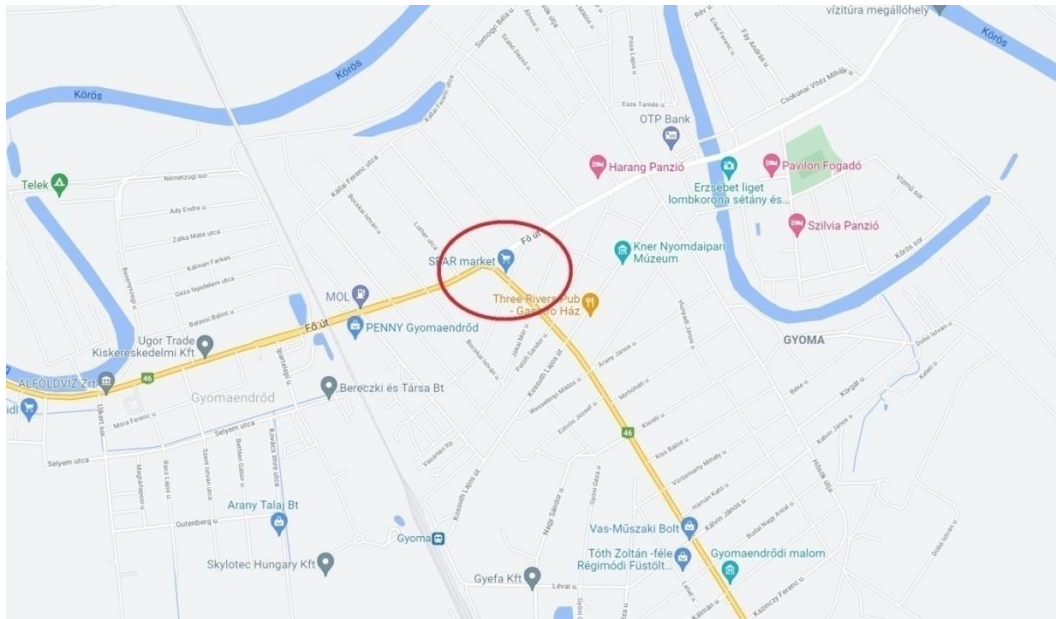
- Nagyenyed (Románia),
- Schöneck (Németország),
- Vrútky (Szlovákia),
- Pilzno (Lengyelország).

Járásának és kistérségének határai egymással nincsenek átfedésben. A Gyomaendrődi járás települései közé tartozik Gyomaendrőd, Dévaványa, Csárdaszállás, Ecsegfalva és Hunya. A járási központ Gyomaendrőd, a legnagyobb járási város, amely igazgatási, oktatási, egészségügyi, turisztikai, gazdasági, közlekedési és kereskedelmi központ szerepet tölt be. (ITS DA Konzorcium, 2015)

3.1. Jelenlegi infrastruktúra

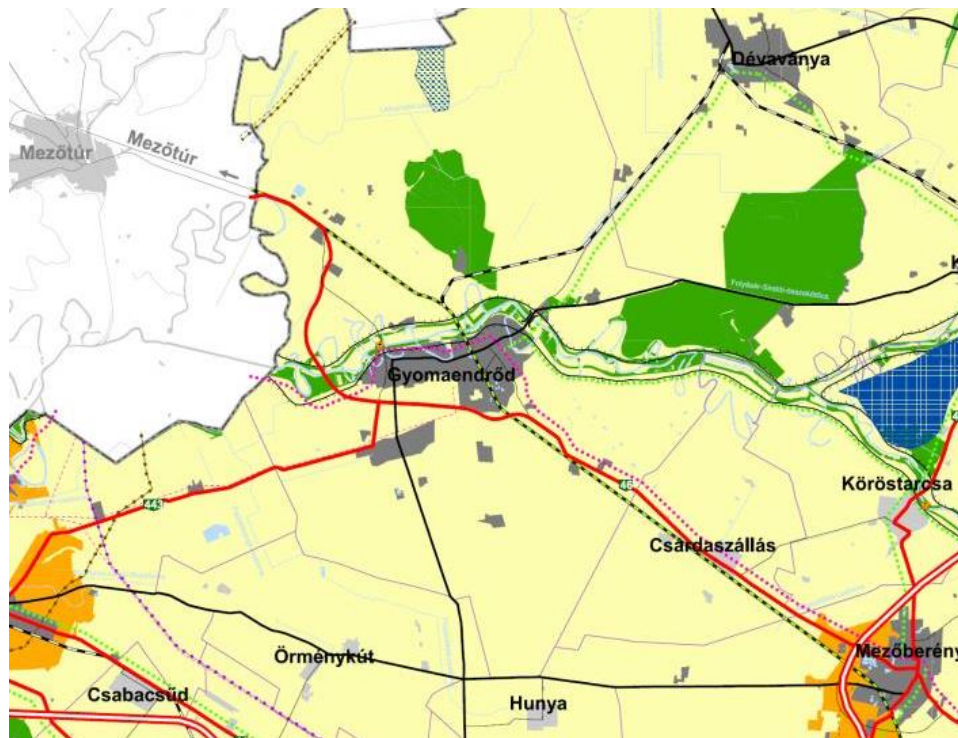
Gyomaendrőd közvetlen kapcsolódással nem rendelkezik a főbb országos közlekedési folyosókhoz, a település csak további közvetítő települések (Mezőberény, Békéscsaba, Mezőtúr, Szavas) és útvonalak (46. sz. főút, 443 sz. főút) érintésével érhető el. Kötött pályán, pontosabban vasúton a 120-as számú fővonal köti össze szélesebb települési környezetével. Ezt a vonalat főleg a Békéscsaba és Dévaványa felé ingázók veszik igénybe. (ITS DA Konzorcium, 2015)

1. ábra: Az érintett csomópont térképi elhelyezkedése



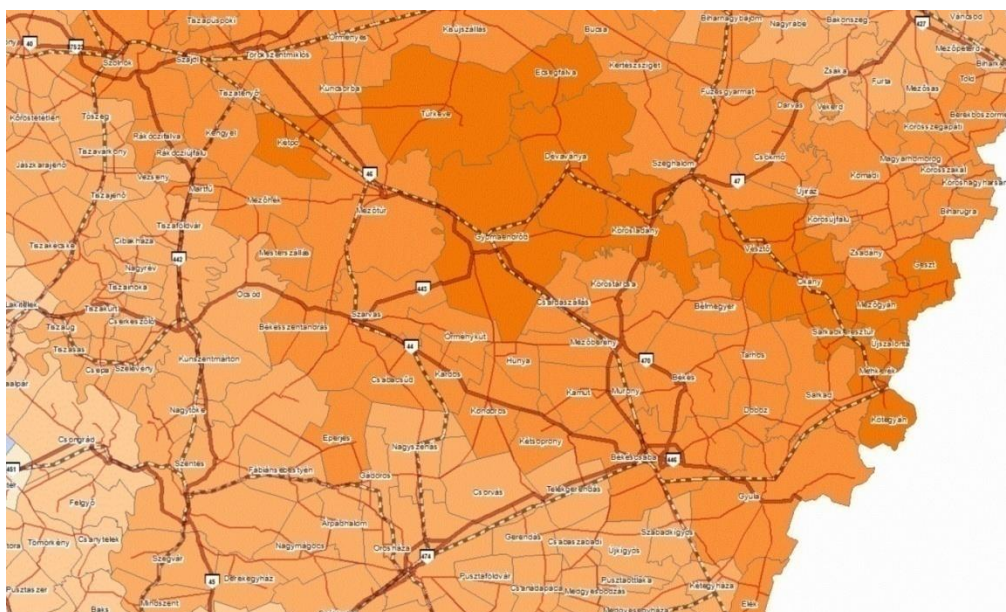
Forrás: Google Maps fotóból saját szerkesztés

2. ábra: Gyomaendrőd és környező települései



Forrás: TEIR

3. ábra: Gyomaendrőd elérési ideje az autópálya csomópontig



Forrás: TEIR

Közúti közlekedés

A város közúton való megközelítése a Mezőtúr és Mezőberény felől érkezők a 46. számú főúton, Szarvas felől a 44. számú főúton, illetve Kisújszállás, Dévaványa irányából a 4-es főúton lehetséges. A közúti infrastruktúra minősége és szolgáltatási szintje sajnos nem megfelelő, ezért a közúti hálózat javítása alapvető célkitűzés a település vonatkozásában. Kisebbségi utak közül az alábbi utakkal rendelkezik: 443. sz. főút (Gyomaendrőd-Szarvas), 4231. sz. mellékút (Gyomaendrőd-Dévaványa), 4232. sz. mellékút (Gyomaendrőd-Körösladány) és a 4642.sz. mellékút (Gyomaendrőd- Kondoros). (Gyomaendrőd Város Önkormányzata, 2011)

A 3. ábrán szereplő térképen látható, hogy az M5 autópálya elég nagy távolságra, pontosítva kicsit több, mint 100 km-re van a várostól.

Autóbusz közlekedés

Gyomaendrőd saját autóbusz-állomással rendelkezik, biztosított mind a távolsági, mind pedig a helyközi autóbusz közlekedés. A környező települések a közúti hálózaton elérhetők autóbusz közlekedéssel. Közvetlen járatok közlekednek a megyeszékhely Békéscsaba, Szegedre és a legközelebbi nagyobb település, Szarvas irányába. A helyközi közlekedést tekintve a város 26 helyközi megállóval rendelkezik. (ITS DA Konzorcium, 2015)

Vasúti közlekedés

Gyomaendrőd a 120-as számú, Budapest - Szolnok - Békéscsaba - Lőkösháza vasútvonal mellett fekszik. A lakosoknak 2 vasúti megállóhely is kialakításra került, Gyoma állomáson és Nagylapos megállóhelyek. Gyoma állomáson felszállhatnak a 120-as vonalból kiágazó 127-es számú, Gyoma - Szeghalom/Vésztő –Körösnagyharsány vasútvonalra is.

Témánk szempontjából fontos megemlíteni, hogy a 120-as számú vasútvonal az Európai Unió TEN-T törzshálózatának része, Kelet-Magyarország legfontosabb vasútvonala mind személy, mind áruforgalom szempontjából. (ITS DA Konzorcium, 2015)

Repülőtér

Gyomaendrődön nincs repülőtér, csak legközelebb a megyeszékhelyen, Békéscsabán. Repülőtéri kapcsolat szempontjából az Airport Debrecen 110 km, a Liszt Ferenc nemzetközi repülőtér 150 km távolságban érhető el. (ITS DA Konzorcium, 2015)

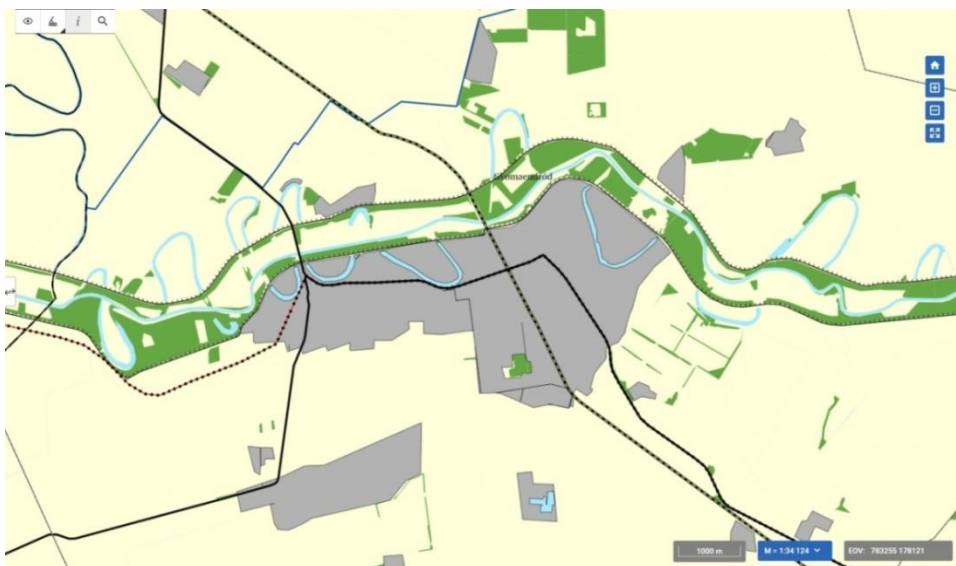
Gyalogos közlekedés

A településen összességében 113 km járda, illetve gyalogút van kiépítve, ami 100%-os kiépítettség. Több helyen az utca két oldalán is találunk, néhol a minősége még fejleszthető.

Belső úthálózat

A város történelmi kialakulása, azaz a Gyoma és Endrőd települések különállósága jelenleg is meghatározza a belső úthálózat rendszerét. Míg a gyomai városrész hálós jellegű, addig az endrődi városrész gyűrűs jellegű úthálózattal rendelkezik. A városon belüli főútvonalak forgalma igen nagy. A belterületi úthálózat hossza 107 km. (ITS DA Konzorcium, 2015)

4. ábra: Országos Területrendezési Terv - Gyomaendrőd



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

5. ábra: Közúti balesetek száma Gyomaendrődön 2019-ben

Ittas állapotban okozott összes közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	3,
Járművek okozta összes baleset, 2019 (eset)	21,
Járművezetők által ittasan okozott balesetek, 2019 (eset)	3,
Kerékpár által okozott balesetek, 2019 (eset)	6,
Könnyű sérüléssel közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	15,
Közúti közlekedési baleset során könnyen sérült személy, 2019 (fő)	16,
Közúti közlekedési baleset során meghalt, megsérült személy, 2019 (fő)	22,
Közúti közlekedési baleset során meghalt személy, 2019 (fő)	,
Közúti közlekedési baleset során súlyosan sérült személy, 2019 (fő)	6,
Lakott területen kívül történt összes közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	5,
Lakott területen történt összes közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	16,
Motorkerékpár és segédmotoros kerékpár által okozott balesetek, 2019 (eset)	1,
Összes személyi sérüléssel járó közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	21,
Súlyos sérüléssel járó közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	6,
Személygépkocsi által okozott balesetek, 2019 (eset)	11,
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 2019 év folyamán igen magas volt, hiszen 22 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. „Közlekedésbiztonsági szempontból veszélyesebb útszakasznak minősül a 46. sz. főút és a 4232. j. összekötő út gyomai Fő úti szakasza, valószínűleg a városban itt tapasztalható legnagyobb forgalmi terhelés okán.” (ITS DA Konzorcium, 2015)

Mindenképp szükséges a közúti balesetek esélyét minimalizálni, és ezzel jelentősen csökkenteni a közúti balesetek számát.

Lehetséges vonzerők a városban

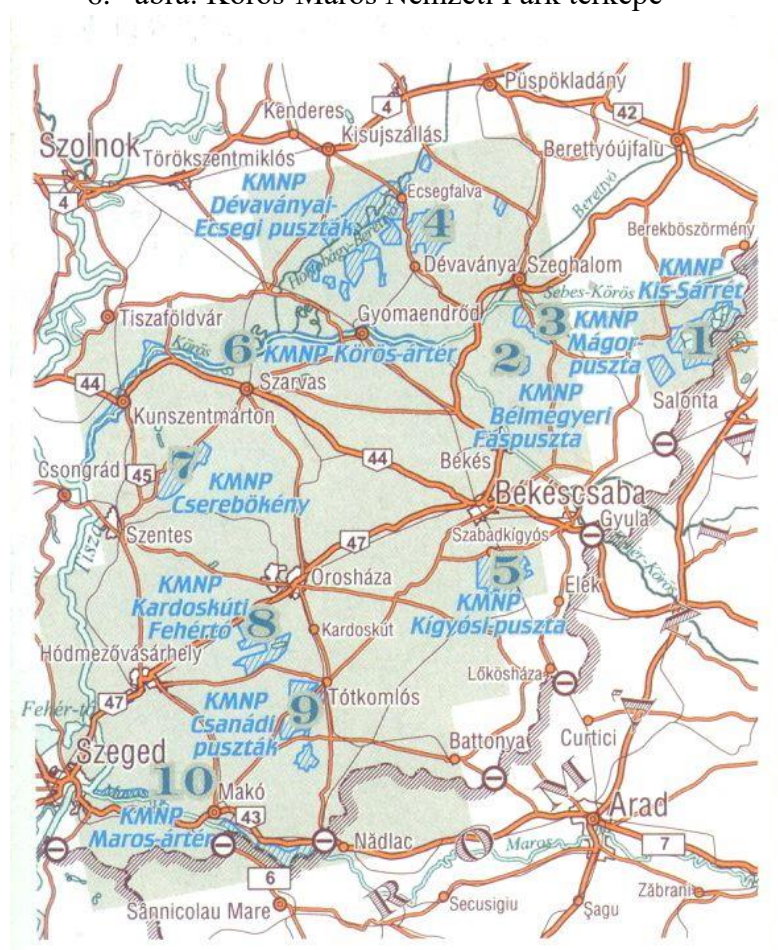
- Nemzetközi Sajt- és Túrófesztivál,
- Nemzetközi Halfőző verseny,
- „Bogrács Napja” Paprikáskrumpli-főző Verseny,
- Gyomaendrődi Disznótoros és Böllér Pálinka Verseny,
- Nemzetközi Volkswagen "BOGÁR" Találkozó,
- Viharsarok Kupa országos kajakverseny,

- Fogathajtó-verseny,
- Szent István-napi lovas felvonulás,
- Suttymba Népzenei Fesztivál.
(ITS DA Konzorcium, 2015)

Természeti környezet

Gyomaendrőd a Hármaskörös bal partján terül el. Természetföldrajzi szempontból a város egy része a Békési-sík kistájhoz, nagyobb része a Körösmenti-sík kistájhoz tartozik. (ITS DA Konzorcium, 2015)

6. ábra: Körös-Maros Nemzeti Park térképe



Forrás: map.hu

Társadalmi jövőkép

Gyomaendrőd által alkotott általános jövőkép szerint: „A város népességmegtartó erejének növelése a lakosság életkörülményének, életszínvonalának javításával, a kulturális és természeti értékek, különösen a holtágrendszer megőrzését szem előtt tartó stabil gazdasági

háttérben.”

(ITS DA Konzorcium, 2015) A város által vázolt jövőkép a legfőbb társadalmi problémát, a népességfogyást hivatott javítani vagy legalábbis a meglévő népesség számát szinten tartani. A népesség helyben maradásához az életkörülmények és életszínvonal fejlesztése szükséges.

Gazdasági jövőkép

Az általános jövőkép gazdasági vonatkozása az Integrált Településfejlesztési Stratégia 1. átfogó céljaként jelenik mely szerint *„a helyi gazdaság versenyképességének fokozása, értékteremtő foglalkoztatás és az aktivitás növelése”* az elérendő cél a jövőre nézve. A jövőkép eléréséhez több szegmens fejlesztése is szükséges, mint ilyen például a foglalkoztatás, a vállalkozói szektor és a turizmus. (ITS DA Konzorcium, 2015)

Környezeti jövőkép

A társadalmi jövőkép gazdasági vonatkozása az Integrált Településfejlesztési Stratégia 3. átfogó céljaként jelenik mely szerint *„a természeti környezet megőrzése, a környezettudatosság fejlesztése, az energiahatékonyság javítása”* az elérendő cél a jövőre nézve. (ITS DA Konzorcium, 2015)

A környezet felértékelődő tényező, mivel a települési környezet befolyásolja az emberek életminőségét, kihat teljesítőképességükre és fontos szerepe van abban, hogy minőségével vonzza a lakosságot, amely nemcsak munkaerőt, de adóbevételt és a helyi vállalkozások számára piacot is jelent. A természeti és az épített környezet kiemelt elemei (műemlékek, a kulturális örökség tényezői) a turisztikai potenciál szempontjából fontosak.

3.2. Vonatkozó stratégiák bemutatása

Gyomaendrőd Város Önkormányzata az Integrált Területfejlesztési Stratégiáját (ITS) úgy alkotta meg, hogy annak fejlesztési céljai összhangban legyenek mind a település egyéb programjaival (például Gazdaságfejlesztési Program), mind pedig a megyei és országos programok (például Békés Megye Területfejlesztési Programja, Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió, OFTK) tartalmával. Tekintettel arra, hogy az ITS-ben kitűzött stratégiai célok között az 1. számú tematikus cél, azaz *„a helyi gazdaság infrastrukturális környezetének fejlesztése, a makroszintű közlekedési kapcsolatok kialakítása, a mezőgazdaság fejlesztése öntözési lehetőség kialakításával”* magába foglalja az infrastrukturális fejlesztések körében a közlekedés fejlesztését is. (ITS DA Konzorcium, 2015)

Tehát a tanulmányunk tárgyát képező közlekedési fejlesztések mind magával ITS-el, mind pedig az ITS-el összhangban álló egyéb dokumentumokkal illeszkedést mutatnak.

7. ábra: Gyomaendrőd térségi szerkezeti terve



Forrás: TEIR

Településfejlesztési Koncepció

Gyomaendrőd elérhetősége kedvezőtlen a megye általános elérhetőségéhez hasonlóan. Perifériális elhelyezkedése alapján nem halad át rajta autópálya, ez pedig hátrányosan érinti a hazai és nemzetközi tőkebeáramlást is. (ITS DA Konzorcium, 2015)

A Településfejlesztési Koncepció egyértelműen tartalmazza azt, hogy a közlekedési peremhelyzet mérséklése, illetve a közlekedési infrastruktúra rendszer fejlesztése szükséges. (GYOMAENDRŐD VÁROS Településfejlesztési koncepció III. kötet -Településfejlesztési stratégia)

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

„Átfogó célok:

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

Stratégiai célok:

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

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

1. Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia 2014-2030

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

2. Nemzeti Fenntartható Fejlődési Keretstratégia 2012-2024:

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

3. Második Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia 2018-2030:

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

4. Nemzeti Tájstratégia 2017-2026:

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

5. Negyedik Nemzeti Környezetvédelmi Program 2015-2020:

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

- *„Egyes békési járásokban az ivóvíz arzén és/vagy bór koncentrációja nem megfelelő.*
- *A megye településeinek jelentős része közepes vagy magas árvízi kockázatú.*
- *A megye területének legnagyobb része közepes vagy magas belvízi kockázatú.*

- *A megye jelentős része vízbázis-védelmi szempontból nitrát-érzékeny.*” (EX ANTE Tanácsadó Iroda Kft., 2021)

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

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

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

3.3. Gazdasági környezet

A gazdasági környezetet tekintve a gazdasági szereplők közül elsősorban a mikro vállalkozások dominálnak. Az ágazatokat tekintve a legjelentősebb a kereskedelem, gépjárműjavítás, ezt követően pedig az ipar, építőipar, mezőgazdaság is jelen van.

1999-ben nyílt Ipari Park a városban, a 46. számú főút mellett, egy majdnem 40 hektáros területen. Itt elérhetőek az ipari fogyasztók számára szükséges közműszolgáltatások, továbbá jelentős szempont, hogy 60 vagon rakodási kapacitású ipari vágány is kialakításra került. (FÓKUSZ-2 Gazdaságfejlesztési Központ Kft. és Gyomaendrőd Város Önkormányzata, 2007) Az Ipari Parkot követően, 2011-ben Inkubátorház is nyílt a városban, amely egy csarnokkal és irodaépülettel áll a vállalkozások szolgálatára.

A gazdasági környezet fontos eleme a helyi munkaerő képzettsége, illetve annak időbeli alakulása. Végzettség tekintetében az érettségizettek és a felsőfokú végzettségűek aránya is elmarad az országos átlagtól és a Békés megyei járásközpontok átlagától Gyomaendrődön. Ezzel összefüggésben a legfeljebb általános iskolai végzettségűek aránya magasabb az országos és megyei átlagoknál. (ITS DA Konzorcium, 2015)

8. ábra: Regisztrált vállalkozások száma Gyomaendrődön

Civil szervezetek (dec. 31.), 2019 (db)	87,
Megszűnt vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	131,
Nonprofit szervezetek összesen (dec. 31.), 2019 (db)	98,
Regisztrált agrárgazdasági szövetkezetek (dec. 31.), 2019 (db)	1,
Regisztrált betéti társaságok (dec. 31.), 2019 (db)	61,
Regisztrált egyéni vállalkozók (dec. 31.), 2019 (db)	650,
Regisztrált főfoglalkozású egyéni vállalkozók (dec. 31.), 2019 (db)	389,

Regisztrált főfoglalkozású önálló vállalkozók (dec. 31.), 2019 (db)	714,
Regisztrált gazdasági szervezetek (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	2464,
Regisztrált jogi személyiség nélküli társas vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	1,
Regisztrált jogi személyiségű vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	294,
Regisztrált korlátolt felelősségű társaságok (dec. 31.), 2019 (db)	220,
Regisztrált költségvetési szerv és költségvetési rend szerint gazdálkodó szervek (dec. 31.), 2019 (db)	13,
Regisztrált közkereseti társaságok (dec. 31.), 2019 (db)	4,
Regisztrált mellékfoglalkozású egyéni vállalkozók (dec. 31.), 2019 (db)	219,
Regisztrált mellékfoglalkozású önálló vállalkozók (dec. 31.), 2019 (db)	775,
Regisztrált nonprofit és egyéb nem nyereségérdekelte szervezetek (GFO11, dec. 31.), 2019 (db)	128,
Regisztrált nonprofit gazdasági társaságok (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	6,
Regisztrált nyugdíjas egyéni vállalkozók (dec. 31.), 2019 (db)	42,
Regisztrált nyugdíjas önálló vállalkozók (dec. 31.), 2019 (db)	533,
Regisztrált önálló vállalkozók (dec. 31.), 2019 (db)	2022,
Regisztrált őstermelők (dec. 31.), 2019 (db)	727,
Regisztrált részvénytársaságok (dec. 31.), 2019 (db)	3,
Regisztrált szövetkezetek (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	5,
Regisztrált társas vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	295,
Regisztrált vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	2317,
0 és ismeretlen fős regisztrált társas vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	71,
0 és ismeretlen fős regisztrált vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	253,
10-19 fős regisztrált társas vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	25,
10-19 fős regisztrált vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	29,
1-9 fős regisztrált társas vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	186,
1-9 fős regisztrált vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	2022,
20-49 fős regisztrált társas vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	7,
20-49 fős regisztrált vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	7,
50-249 fős regisztrált társas vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	6,
50-249 fős regisztrált vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	6,
Regisztrált társas vállalkozás; Adminisztratív és szolgáltatást támogató tevékenység (TEÁOR08: N)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	8,
Regisztrált társas vállalkozás; Bányászat, kőfejtés, feldolgozóipar, villamosenergia-, gáz-, gőzellátás, légkondicionálás, vízellátás, szennyvíz gyűjtése, kezelése, hulladékgazdálkodás, szennyeződésmentesítés (TEÁOR08: B+C+D+E, GFO14), 2019 (db)	57,

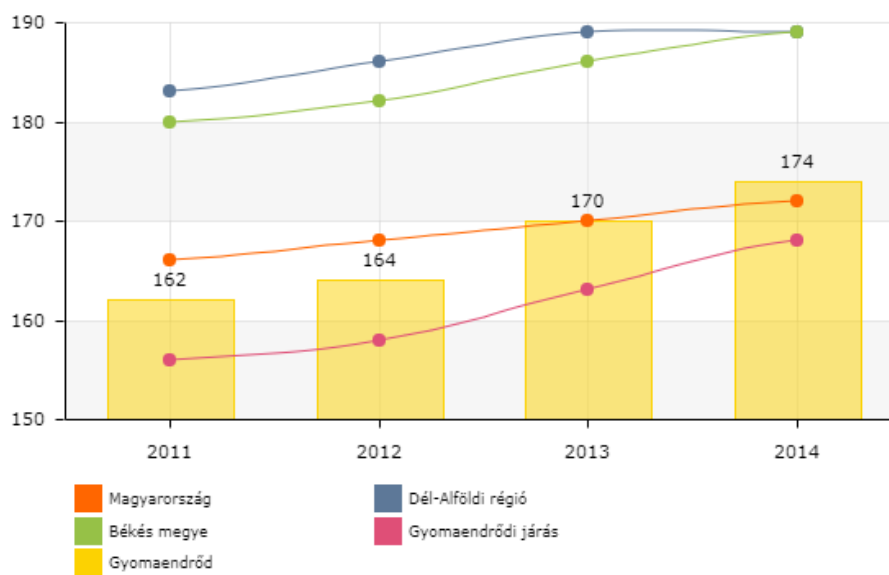
Regisztrált társas vállalkozás; Bányászat, kőfejtés (TEÁOR08: B)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	2,
Regisztrált társas vállalkozás; Egyéb szolgáltatás (TEÁOR08: S)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	4,
Regisztrált társas vállalkozás; Építőipar (TEÁOR08: F)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	50,
Regisztrált társas vállalkozás; Feldolgozóipar (TEÁOR08: C)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	50,
Regisztrált társas vállalkozás; Humán-egészségügyi, szociális ellátás (TEÁOR08: Q)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	6,
Regisztrált társas vállalkozás; Információ, kommunikáció (TEÁOR08: J)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	6,
Regisztrált társas vállalkozás; Ingatlanügyletek (TEÁOR08: L)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	15,
Regisztrált társas vállalkozás; Kereskedelem, gépjárműjavítás (TEÁOR08: G)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	69,
Regisztrált társas vállalkozás; Mezőgazdaság, erdőgazdálkodás, halászat (TEÁOR08: A)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	20,
Regisztrált társas vállalkozás; Művészet, szórakoztatás, szabadidő (TEÁOR08: R)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	2,
Regisztrált társas vállalkozás; Oktatás (TEÁOR08: P)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	5,
Regisztrált társas vállalkozás; Pénzügyi, biztosítási tevékenység (TEÁOR08: K)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	2,
Regisztrált társas vállalkozás; Szakmai, tudományos, műszaki tevékenység (TEÁOR08: M)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	21,
Regisztrált társas vállalkozás; Szálláshely-szolgáltatás, vendéglátás (TEÁOR08: I)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	22,
Regisztrált társas vállalkozás; Szállítás, raktározás (TEÁOR08: H)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	8,
Regisztrált társas vállalkozás; Villamosenergia-, gáz-, gőzellátás, légkondicionálás (TEÁOR08: D)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	4,
Regisztrált társas vállalkozás; Vízellátás, szennyvíz gyűjtése, kezelése, hulladékgazdálkodás, szennyeződésmentesítés (TEÁOR08: E)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	1,
Regisztrált vállalkozás; Adminisztratív és szolgáltatást támogató tevékenység (TEÁOR08: N)(GFO14), 2019 (db)	62,
Regisztrált vállalkozás; Bányászat, kőfejtés, feldolgozóipar, villamosenergia-, gáz-, gőzellátás, légkondicionálás, vízellátás, szennyvíz gyűjtése, kezelése, hulladékgazdálkodás, szennyeződésmentesítés (TEÁOR08: B+C+D+E)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	120,
Regisztrált vállalkozás; Bányászat, kőfejtés (TEÁOR08: B)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	2,
Regisztrált vállalkozás; Egyéb szolgáltatás (TEÁOR08: S)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	58,

Regisztrált vállalkozás; Építőipar - GFO14 (TEÁOR08: F)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	149,
Regisztrált vállalkozás; Feldolgozóipar (TEÁOR08: C)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	113,
Regisztrált vállalkozás; Humán-egészségügyi, szociális ellátás (TEÁOR08: Q)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	20,
Regisztrált vállalkozás; Információ, kommunikáció (TEÁOR08: J)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	22,
Regisztrált vállalkozás; Ingatlanügyletek (TEÁOR08: L)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	134,
Regisztrált vállalkozás; Kereskedelem, gépjárműjavítás (TEÁOR08: G)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	188,
Regisztrált vállalkozás; Mezőgazdaság, erdőgazdálkodás, halászat (TEÁOR08: A)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	1198,
Regisztrált vállalkozás; Művészet, szórakoztatás, szabadidő (TEÁOR08: R, GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	32,
Regisztrált vállalkozás; Oktatás (TEÁOR08: P)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	65,
Regisztrált vállalkozás; Pénzügyi, biztosítási tevékenység (TEÁOR08: K)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	15,
Regisztrált vállalkozás; Szakmai, tudományos, műszaki tevékenység (TEÁOR08: M)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	137,
Regisztrált vállalkozás; Szálláshely-szolgáltatás, vendéglátás (TEÁOR08: I)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	87,
Regisztrált vállalkozás; Szállítás, raktározás (TEÁOR08: H)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	30,
Regisztrált vállalkozás; Villamosenergia-, gáz-, gőzellátás, légkondicionálás (TEÁOR08: D)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	4,
Regisztrált vállalkozás; Vízellátás, szennyvíz gyűjtése, kezelése, hulladékgazdálkodás, szennyeződésmentesítés (TEÁOR08: E)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	1,

Forrás: KSH és T-STAR adatok alapján saját szerkesztés

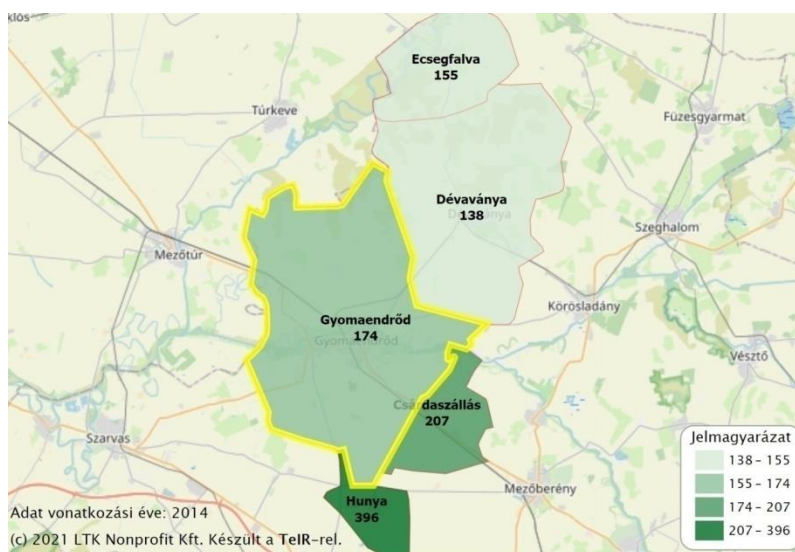
Mezőgazdasági túlsúlyú településként az ipar és az építőipar részaránya kisebb, mint a megye átlagában. Azonban sajnos a tudásra épülő tevékenységek átlagtól való elmaradása is szembetűnő. (ITS DA Konzorcium, 2015)

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

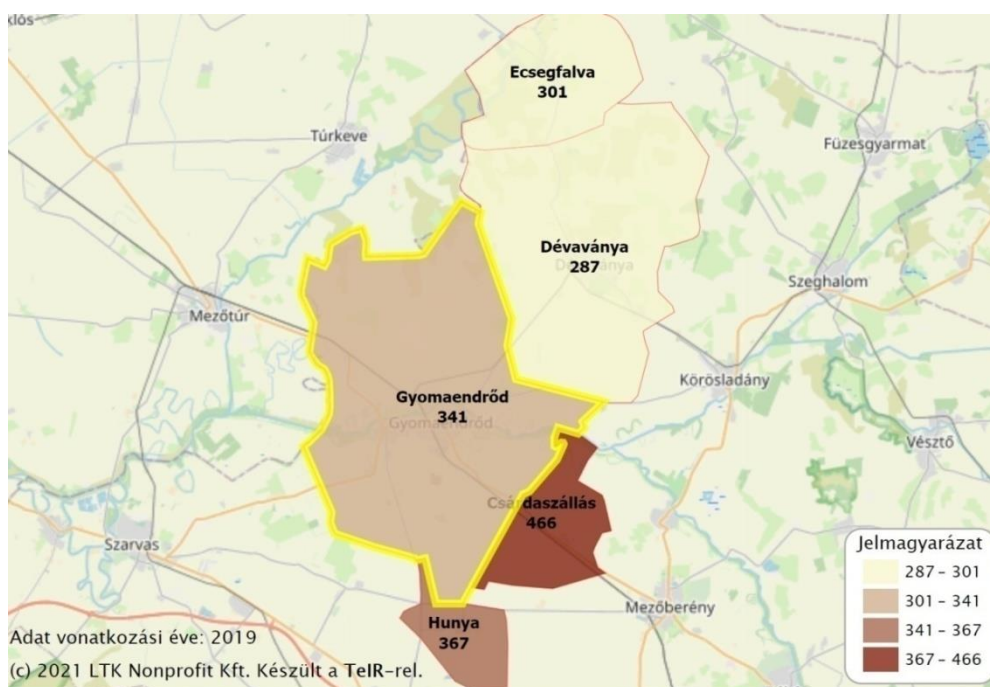
11. ábra: A járművek száma Gyomaendrődön (2019)

Áruszállító tehergépkocsik, 2019 (db)	594,
Autóbuszok, 2019 (db)	10,
Benzinüzemű személygépkocsik, 2019 (db)	2939,
Benzinüzemű tehergépkocsik, 2019 (db)	21,
Egyéb üzemű személygépkocsik, 2019 (db)	46,
Egyéb üzemű tehergépkocsik, 2019 (db)	,
Gázolajüzemű személygépkocsik, 2019 (db)	1330,
Gázolajüzemű tehergépkocsik, 2019 (db)	591,
Lassú járművek, 2019 (db)	308,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett áruszállító tehergépkocsik, 2019 (db)	55,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett gépjárművek, 2019 (db)	300,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett személygépkocsik, 2019 (db)	216,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett személyszállító gépjárművek, 2019 (db)	239,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett tehergépkocsik (különleges célú gépkocsival együtt), 2019 (db)	55,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett teherszállító gépjárművek (különleges célú gépkocsikkal együtt), 2019 (db)	61,

Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett vontatók, 2019 (db)	6,
Motorkerékpárok, 2019 (db)	312,
Személygépkocsik (üzemeltető lakóhelye szerint, dec. 31.), 2019 (db)	4315,
Személyszállító gépjárművek összesen, 2019 (db)	4637,
Tehergépkocsik (különleges célú gépkocsival együtt), 2019 (db)	612,
Teherszállító gépjárművek (különleges célú gépkocsik nélkül), 2019 (db)	777,
Teherszállító gépjárművek (különleges célú gépkocsival együtt), 2019 (db)	795,
Természetes személy által üzemeltetett személygépkocsik, 2019 (db)	4134,
Vontatmányok összesen, 2019 (db)	1009,
Vontatók, 2019 (db)	183,

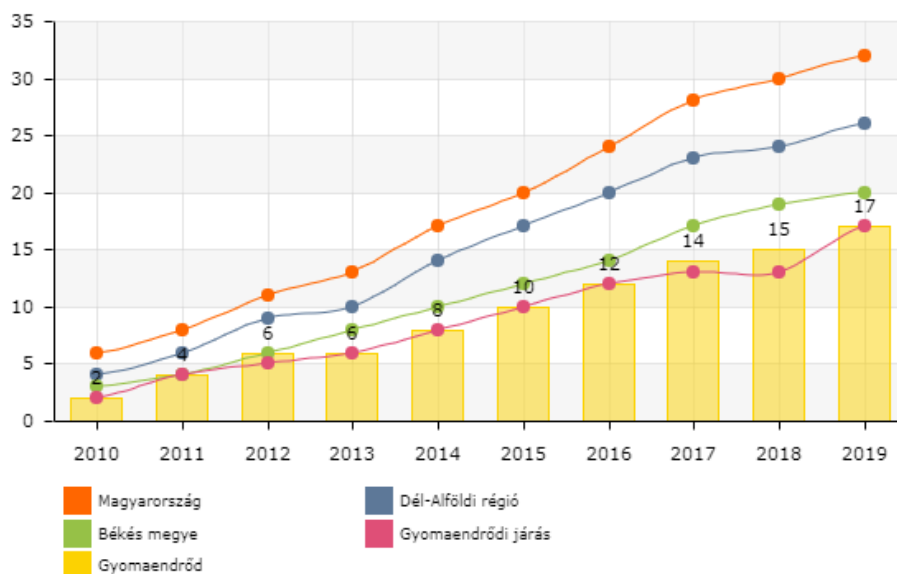
Forrás: KSH és T-STAR adatok alapján saját szerkesztés

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

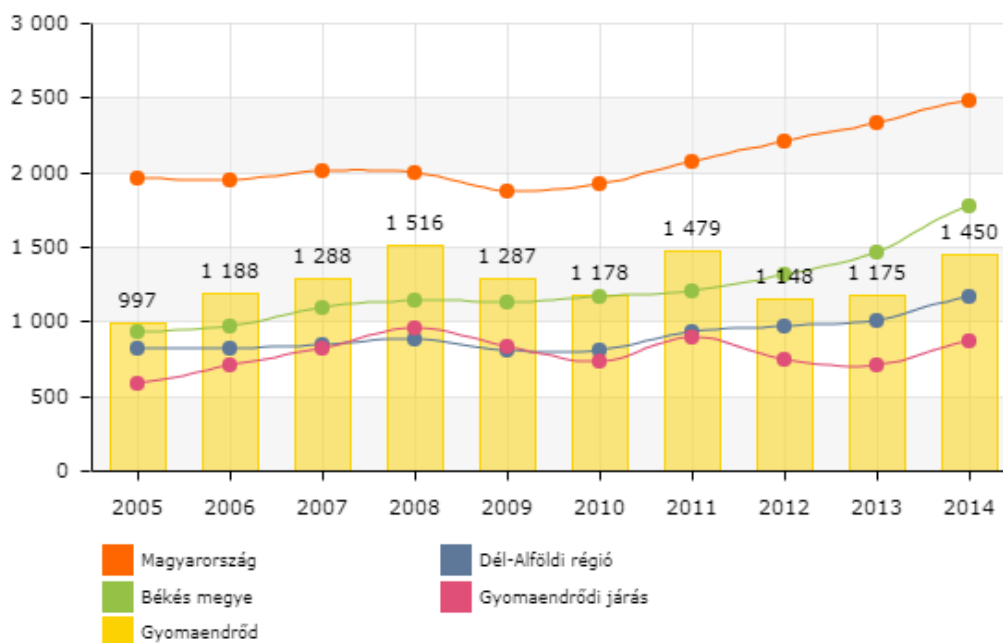
13. ábra: Újonnan forgalom helyezett személygépkocsik száma, ezer lakosra (db)



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

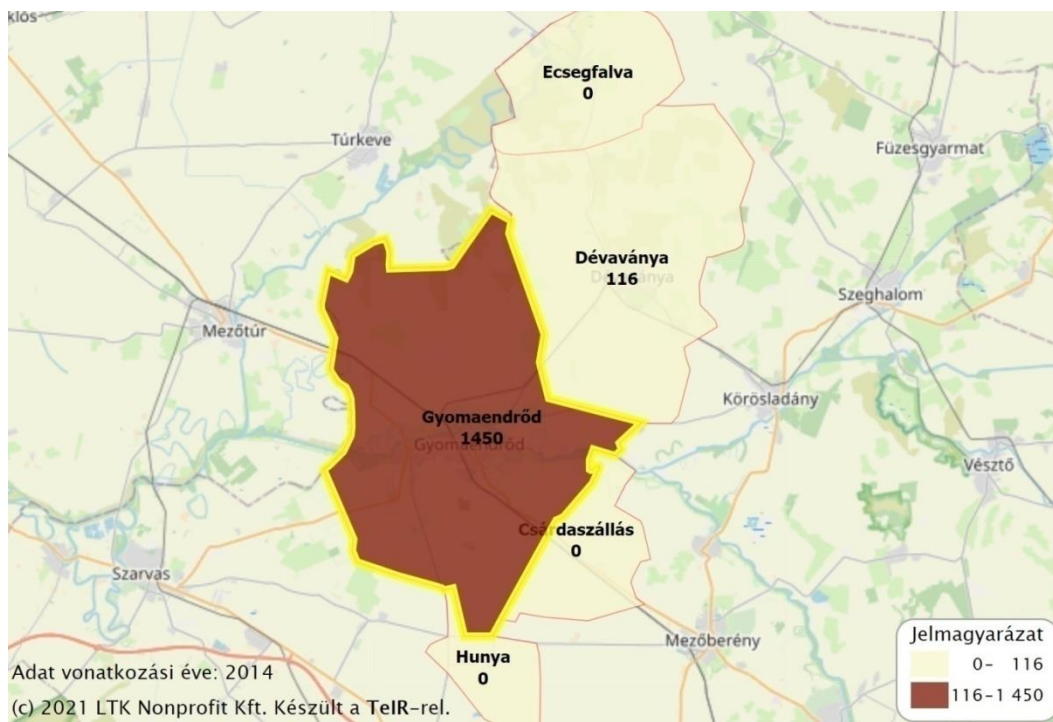
Kereskedelmi szolgáltatások

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

Turisztika

A turizmus fontos szerepet tölt be a város életében, hiszen jelentős számú turisztikai vonzerejű adottsággal rendelkezik. Ezek közül a legfontosabbak:

- a Hármas-Körös holtágai (16 db) a horgászok és természetre vágyók kedvelt desztinációi, mivel sok szabadstrand is kijelölésre került a holtágakon;
- Liget gyógyfürdő és kemping;
- múzeumok (pl. Endródi Tájház és Helytörténeti Gyűjtemény, Gyomai Tájház és Alkotóház, Halászati és Történelmi Élmény Park, Kner Nyomdaipari Múzeum, Vidovszky Béla Városi Képtár, Vidovszky Béla Városi Képtár, stb.);
- templomok: Szent Imre Katolikus Templom, Jézus Szíve Katolikus Templom, Gyomai Református Templom, Gyomai Evangélikus Templom;
- műemlékek (pl. Városháza épülete, Hősök emlékműve, Kner emléktér, „Tudás kútja” csobogókút, stb.);
- hidak: Erzsébet híd, Közúti híd (Endrőd), Közúti híd (Gyoma), Vasúti híd, Sójajók hídja;
- Vízisínpad. (Gyomaendrőd Város Önkormányzata, 2021)

Az turizmusi célpontokhoz illeszkedő programok elsősorban csoportosan érkezők számára kínálnak lehetőséget.

A gyomaendrődi turisztika az alábbi területeket fedi le:

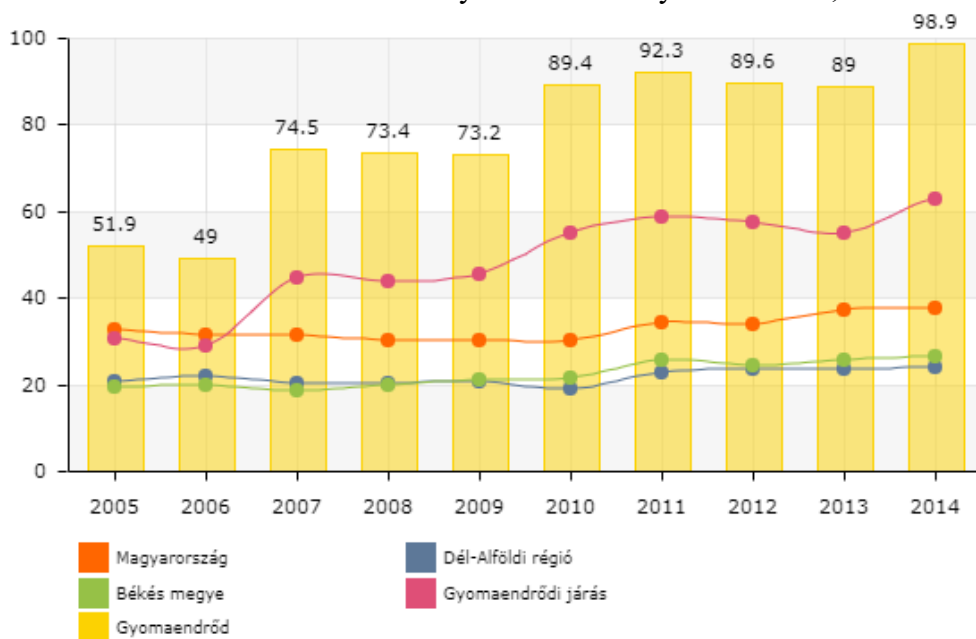
- egészségturizmus: a Liget-fürdőre épülő termál- és gyógyturizmus gyógyászati-, fürdő- és egyéb szolgáltatásokat kínál egész évben;
- természeti turizmus: a Körös-Maros Nemzeti Park közelsége és gazdag természeti értékei a Hármas-Körössel együtt kitűnő lehetőségeket nyújt a természetbe vágyó turistáknak (pl. gyalogos- és vízi túrák);
- kulturális- és örökségturizmus: számos fesztivál kötődik a város nevéhez pl. Pünkösdi Rock Fesztivál, múzeumok, kulturális rendezvények, kézműves szakmák, stb.
lovasturizmus: lovas oktatás, lovagoltatás, lovas kocsikázás, íjászat, stb.
- üzleti-, kongresszusi és konferencia turizmus: a város Ipari Parkja képez jelentősebb üzleti központot, emellett több helyszínjük is alkalmas kongresszusok, konferenciák tartására;
- gasztroturizmus: gasztronómiai fesztiválok pl. Sajt- és Túrőfesztivál, Nemzetközi Halfőző Verseny, a Bogrács Napja, stb.
- szabadidő, sport- és hobby turizmus: a város rendelkezik sportcsarnokkal, uszodával, Ifjúsági- és Sporttáborral, ezekben különböző rendezvényeket szerveznek rendszeresen, illetve időszakosan is;
- falusi és tanyasi turizmus: több kisebb falusi szálláshely és egy lovastanya is található;
- egyéb turizmus: kisebb mértékben jelen van a vadászturizmus is, illetve erdei iskolák és táborok szervezésére is készülnek programcsomagok.

Gyomaendrőd igyekszik a határokon túl is jó kapcsolatokat kialakítani és fenntartani, ennek köszönhetően testvérvárosi kapcsolatrendszere négy települést foglal magában:

- Nagyenyed (Aiud - Románia),
- Schönek (Németország),
- Pilzno (Lengyelország).

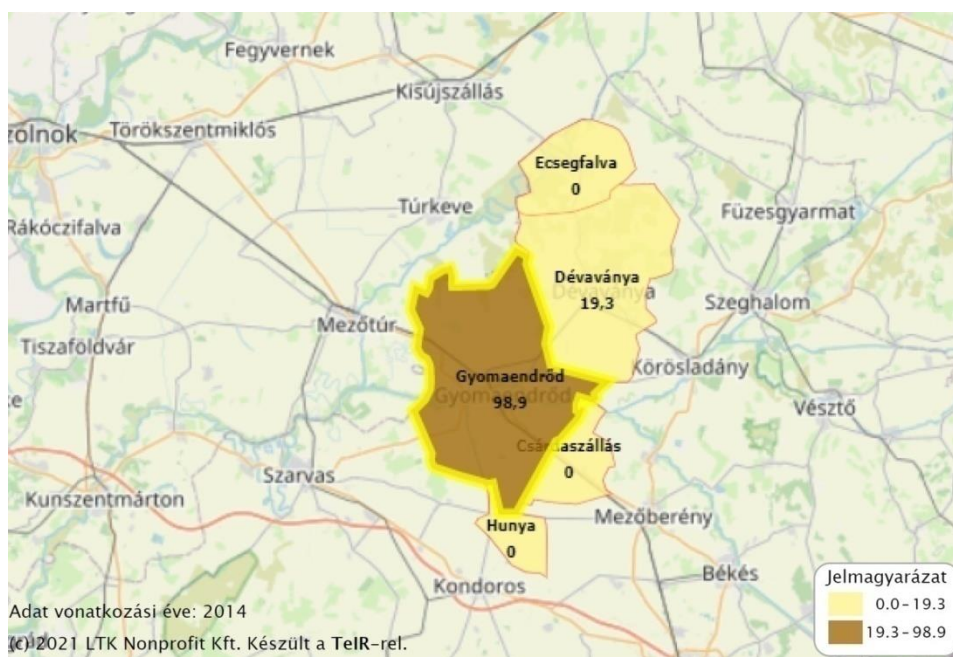
(FÓKUSZ-2 Gazdaságfejlesztési Központ Kft. és Gyomaendrőd Város Önkormányzata, 2007)

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

3.4. Társadalmi környezet

Gyomaendrőd demográfiai helyzete sajnos igen kedvezőtlen. Népesszámának alakulása csökkenő tendenciát mutat, a korösszetételt tekintve a fiatalok aránya csökken, az idősek aránya nő, tehát ez a folyamat rosszabbodni látszik.

A 2011. évi népszámlálás alapján, Gyomaendrődön az alábbi etnikai kisebbségek és nemzetiségek vannak jelen:

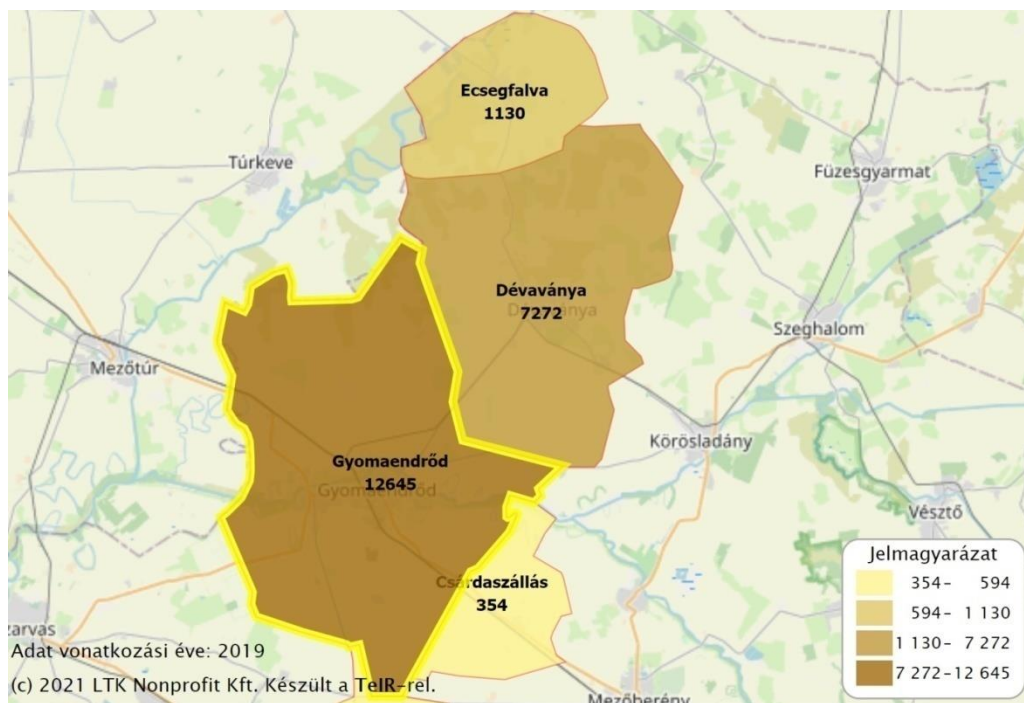
- cigány
- német
- szlovák
- román
- bolgár
- horvát
- ukrán
- örmény

(ITS DA Konzorcium, 2015)

Lakosságszám alakulása az elmúlt években

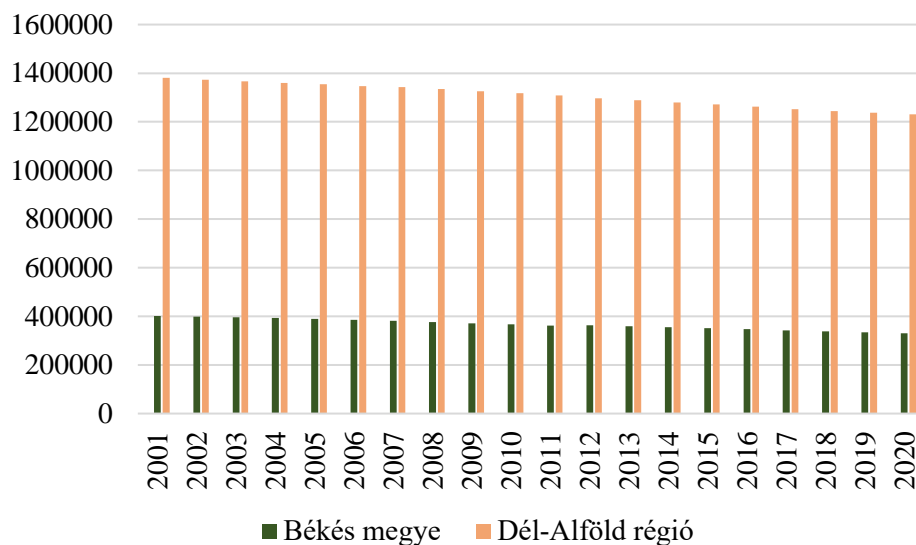
Gyomaendrőd lakosainak számára a fogyás jellemző, amelynek okaként a természetes fogyás és a vándorlási különbözet említhető, a nagyobb létszámú elvándorlást kisebb létszámú bevándorlás egészíti ki, másrészt a természetes fogyás, vagyis az élve születések száma alacsonyabb, mint a halálozásoké. A lakosság száma 2015 elején 13 390 fő volt. (Gyomaendrőd Város Önkormányzata, 2011)

17. ábra: Gyomaendrőd város lakónépessége (2021)



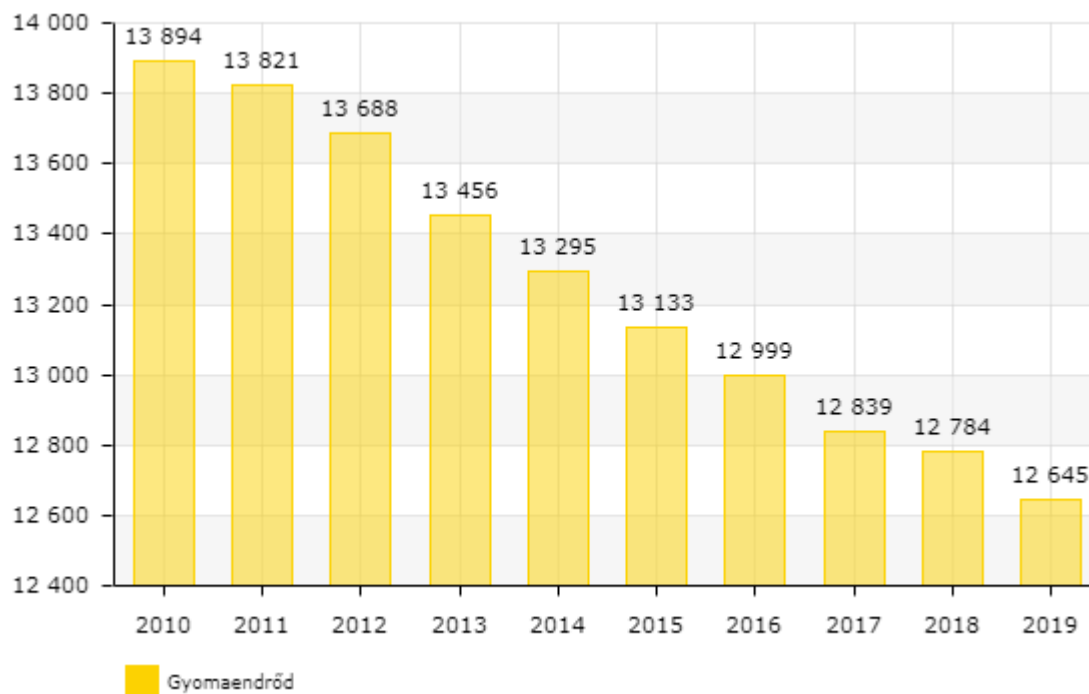
Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

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



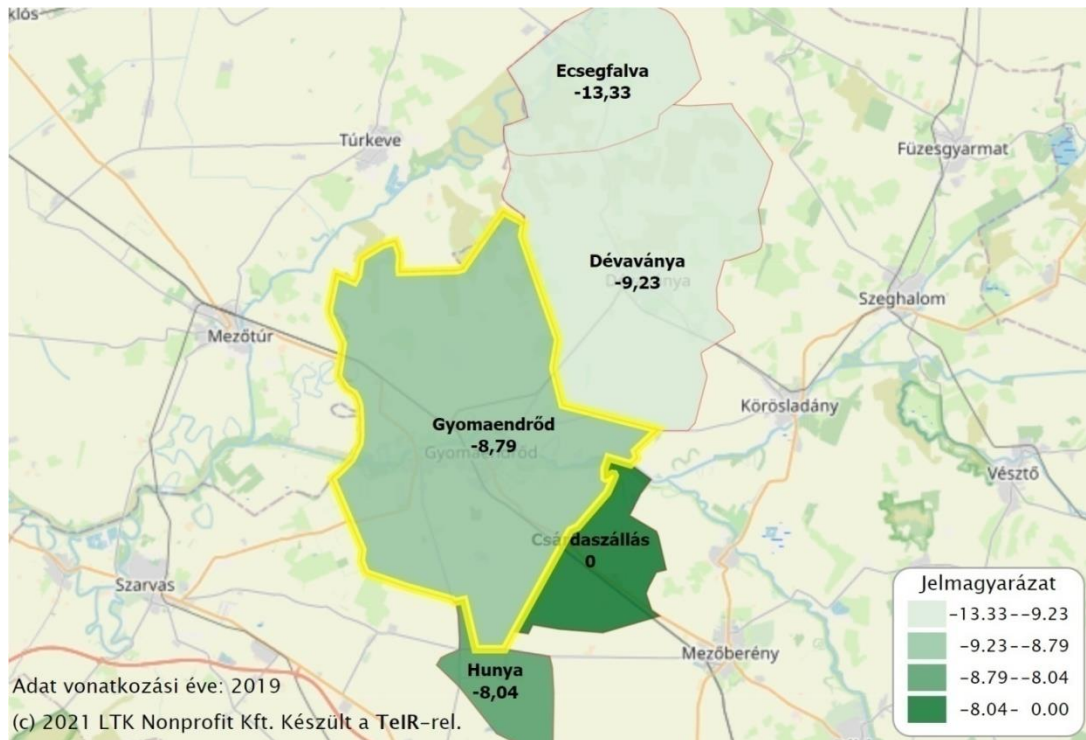
Forrás: KSH adatok alapján saját szerkesztés

19. ábra: Gyomaendrőd város lakosságának alakulása (2010-2019)



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

20. ábra: Természetes szaporodás és fogyás (ezrelék)

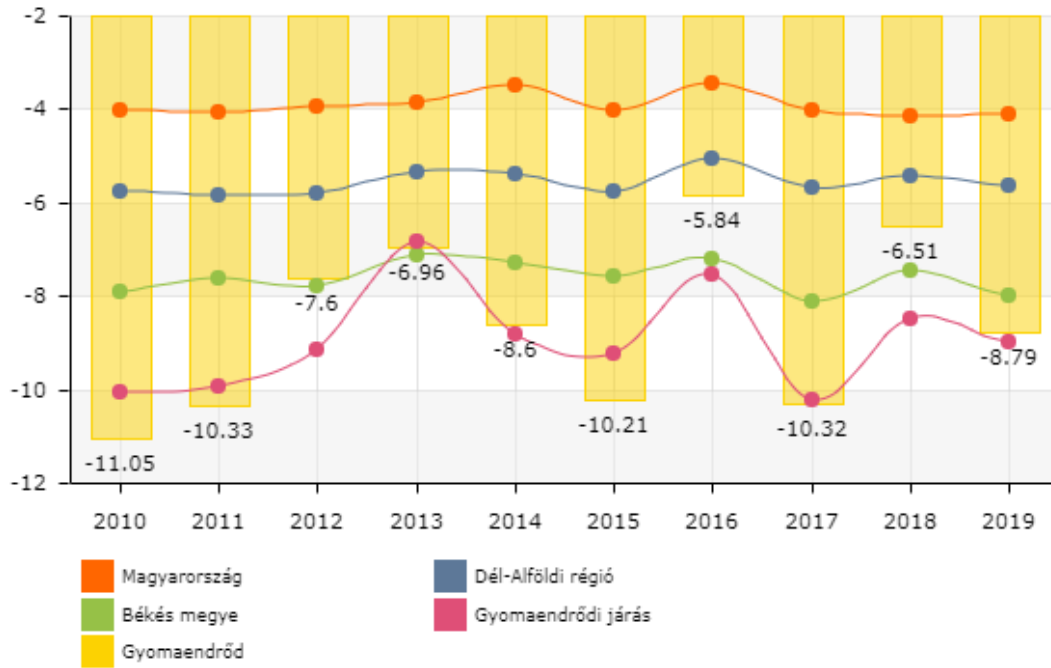


Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

A lakónépesség dinamikájának megállapítása komplex vizsgálati fókusz igényel, amelyben a születés és halálozás – mint természetes népességváltozási tényezők – és az elvándorlás és bevándorlás – mint mesterséges népességváltozást előidéző tényezők – együttes vizsgálata szükséges. A mutatók vizsgálatának természetesen elkülönítetten is van relevanciája, az idősoros adatok figyelembe vétele szintén kiemelt fontosságú, ahogyan az egyes részterületek szerinti vizsgálatok is hasznos információkkal szolgálhatnak. (Békéscsaba Megyei Jogú Város Önkormányzata, 2019)

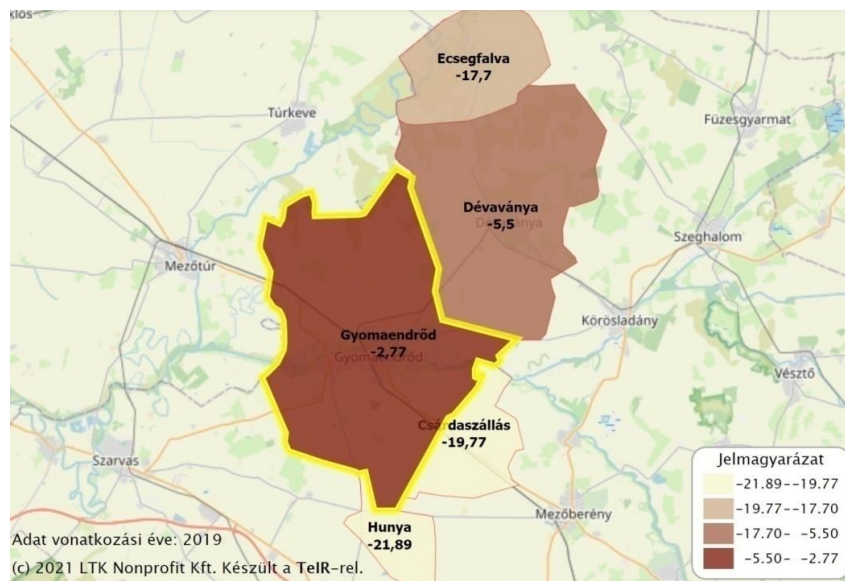
Gyomaendrőd demográfiai helyzete a megyei átlaghoz igazodva előnytelen, az egyre romló tendencia a település népességszámának csökkenésében mutatkozik meg, mind a természetes fogyás, mind az elvándorlás képében. Gyomaendrőd népességfogyása a megyei átlagnál gyorsabb, amelynek oka az ország többi részétől egyre jobban leszakadó gazdasági és foglalkoztatási adottságok. (ITS DA Konzorcium, 2015)

21. ábra: Gyomaendrőd város öregedési mutatója



Forrás: Lechner Nonprofit Kft..

22. ábra: Vándorlási egyenleg (ezrelék)

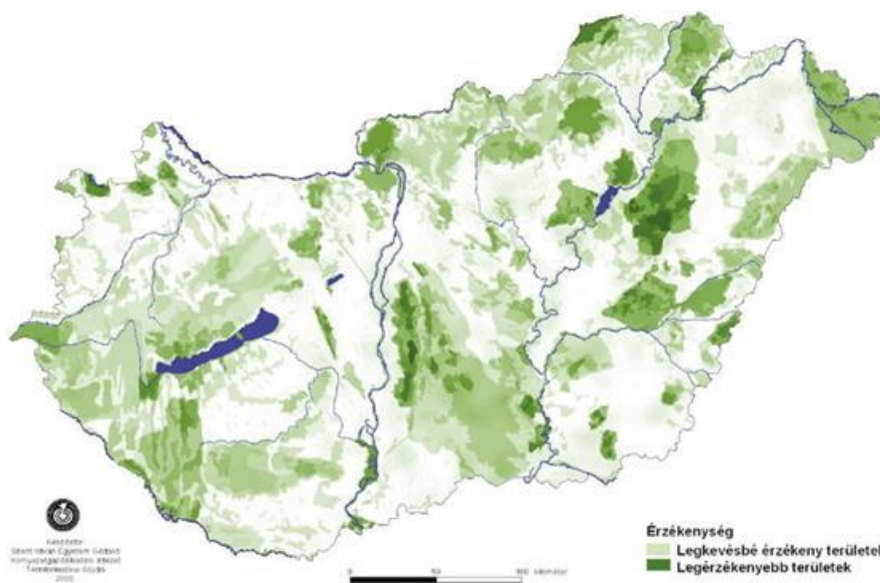


Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

A lakosságszám alakulásában jelentős szerepet játszik még az el- és bevándorlás. A település külterületeire (Öregszőlő, Nagylapos, Kocsorhegy) figyelhető meg nagyobb arányú bevándorlás az alacsony ingatlanárak miatt. Az ide beköltözők nagy része anyagilag és szociálisan rászoruló. (ITS DA Konzorcium, 2015)

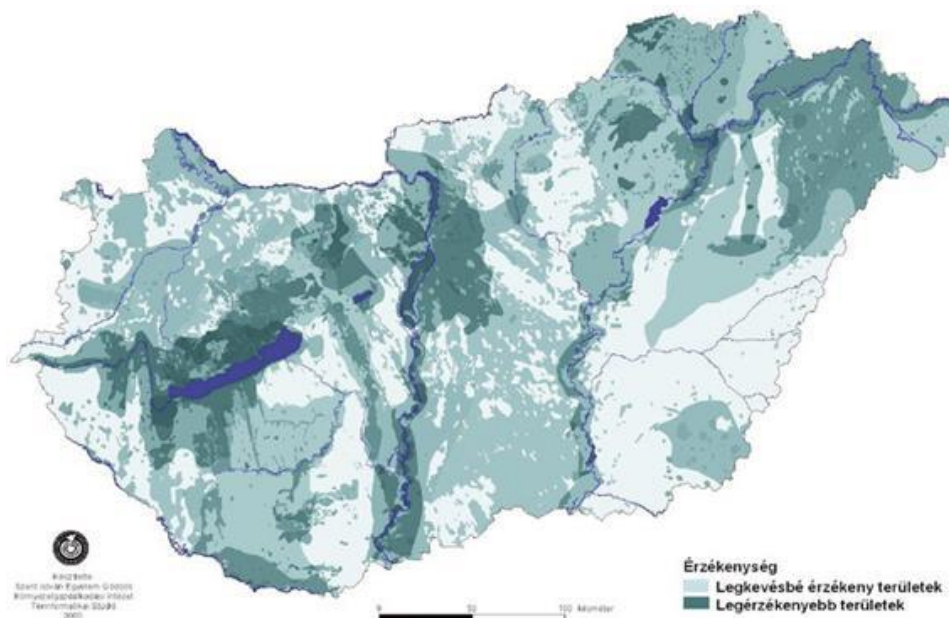
3.5. Környezeti alapadatok

23. ábra: Környezeti érzékenység az élővilág szempontjából



Forrás: Ángyán József (Ángyán, 2003)

24. ábra: Környezeti érzékenység a vízbázis szempontjából



Forrás: Ángyán József (Ángyán, 2003)

A város a Hármas-Körös partján fekszik, a folyó közelsége meghatározó szerepet tölt be. Gyomaendrőd területén 17 db holtág halad át. A Körösök által jelentett folyamatos árvízi veszélyhelyzet mellett a terület vízrendszere a holtágaknál és északon sűrűbb, míg délen ritkásabb. (ITS DA Konzorcium, 2015)

Természeti értékek

Natura 2000

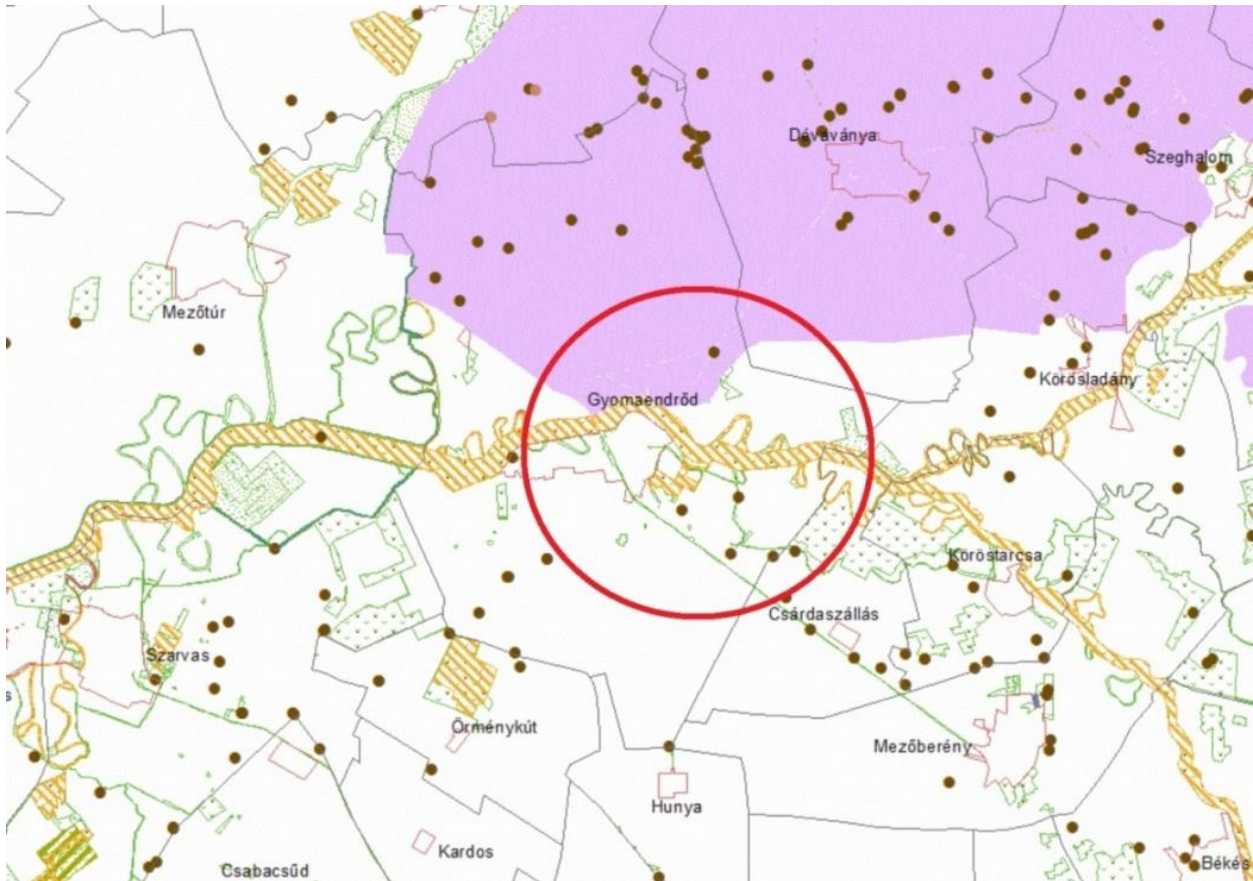
A város közigazgatási területét három Natura 2000 terület érinti, az alábbiak szerint: a Hármas-Körös folyó ártere (HUKM20017), a Dévaványa környéki gyepek (HUKM20014) és a Dévaványai-sík (HUKM10003) különleges madárvédelmi terület. (ITS DA Konzorcium, 2015)

Kunhalmok

A kunhalmok kiemelt természetvédelmi oltalmat élveznek a természet védelméről szóló 1996. évi LIII. törvény (Tvt.) 23. § (2) bekezdése alapján. A jogszabály a védett természeti területek kategóriáján belül ezeket a természeti emléket alkategóriába helyezi el. A kunhalom olyan, a földvonulatból kiemelkedő földmű, amely számos – kultúrtörténeti, kulturális örökségi, tájképi, illetve élővilág védelmi – nézőpont szerint jelentőséggel bír, meghatározó tájképi elem. (Állami Természetvédelem Hivatalos honlapja, dátum nélkül.) A törvény erejénél fogva védelem alatt áll, hasonlóan valamennyi forráshoz, láphoz, barlanghoz, víznyelőhöz, szikes tóhoz és földvárhoz. Országos jelentőségüknel fogva védendők, kialakulásuk az időszámításunk kezdete előtti időkre nyúlik vissza és a középkorig folyt. Gyomaendrőd közigazgatási területén 30 db

kunhalom található. A település közigazgatási területén belül elhelyezkedő kunhalmok országos jelentőségű védettségek. (FÓKUSZ-2 Gazdaságfejlesztési Központ Kft. és Gyomaendrőd Város Önkormányzata, 2007)

25. ábra: Gyomaendrőd természetvédelmi területei



Forrás: TEIR

Környezetvédelem

Gyomaendrőd városa sajnos több környezetvédelmi problémával is küzd. Az egyik ilyen jellegű probléma a talajszennyezés, amit a szennyvízhálózat okoz. Ennek veszélye abban rejlik, hogy a szennyvízgyűjtők sajnos nem zártak, ezért az üdülőterületeken keresztül a holtágak vizeibe juthat a szennyezés. A holtágak további szennyezésnek vannak kitéve azért, hogy az elhasznált termásvíz ezekbe kerül kivezetésre.

A másik jelentős környezetvédelmi problémát – a zaj- és porterhelést - a közlekedés generálja. A város belterületén végighaladó 46. számú főút nagy zajhatással terheli a lakóingatlanokat, emellett noha aszfalt burkolata van, de a közlekedés porterhelést is juttat a levegőbe.

A gyomai városrészben, a vasúthoz közeli térségben a vasútvonal is zajterhelést okoz. (ITS DA Konzorcium, 2015)

Környezetvédelem az építés ideje alatt

A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény preambulumban foglaltaknak megfelelően *„a természeti örökség és a környezeti értékek a nemzeti vagyoni részei, amelyeknek megőrzése és védelme, minőségének javítása alapfeltétel az élővilág, az ember egészsége, életminősége szempontjából, e nélkül nem tartható fenn az emberi tevékenység és a természet közötti harmónia, elmulasztása veszélyezteti a jelen generációk egészségét, a jövő generációk létét és számos faj fennmaradását.”*

Az említett törvény 4. § 13. pontja alapján amennyiben a környezethasználat során *„a környezetben, illetve valamely környezeti elemekben közvetlenül vagy közvetve jelentős, mérhető kedvezőtlen változás következik be, illetve valamely környezeti elem által nyújtott szolgáltatás közvetlen vagy közvetett, mérhető módon jelentősen leromlik”,* akkor környezetkárosodásról beszélünk.

Az építés ideje alatt fokozott figyelmet szükséges fordítani – a speciális szabályok alkalmazásával - az általános védelem betartására.

Az építés ideje alatt az érvényes környezetvédelmi előírások betartása szükséges. A környezetkárosodás elkerülése érdekében a bontott anyagok és hulladékok kezelésére az alábbi jogszabályok előírásai vonatkoznak:

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

4. Fejlesztési igény megalapozása

4.1. Helyzetértékelés

A helyzetértékelés keretében azonosításra kerülnek a település adottságait meghatározó erősségek, gyengeségek, lehetőségek és veszélyek (SWOT analízis), annak érdekében, hogy biztosított legyen a rálátás a fennálló helyzet kereteire nézve.

Gyomaendrőd város Fenntartható Fejlődésének Programja (FFP) társadalmi, környezeti és gazdasági elemzést, valamint a fenntartható fejlődés céljait és eszközeit tartalmazza, több területre lebontott SWOT analízis bemutatásával együtt. (Gyomaendrőd Város Önkormányzata)

26. ábra: Gyomaendrőd város SWOT-analízise

(forrás: (ITS DA Konzorcium - TRENECON COWI Kft., 2015) és saját kiegészítés)

Erősség	Gyengeség
<ul style="list-style-type: none"> - csaknem valamennyi városi funkció megtalálható a településen - nemzetközi vasút melletti elhelyezkedés - térségi összehasonlításban vonzó vállalkozói környezet: Ipari Park, Inkubátorház - Ipari Parkban van szabad terület - nagy hagyománnyal rendelkező szántóföldi kultúra - a közfoglalkoztatás keretein belül értékteremtő munka folyik - értékes természeti erőforrások (holtágak, termálvíz, apróvad állomány) - védett gyepek - magas napfénytartam - tiszta levegő - helyi hulladéklerakó - egészséges ivóvíz - a holtág-rendszer a teljes belterületen végigvonul - számos helyi védett érték - magas minőségű szántóföldek - mezőgazdasági öntözésre alkalmas vizek - termálvízkészlet jelenléte - megfelelő autóbuszos ellátottság, - kedvező külső vasúti kapcsolatok - vasúthálózati szempontból előnyös helyzet megfelelő a helyi, városi úthálózat szerkezetére; - sokrétű, egymást kiegészítő idegenforgalmi vonzerőelemek 	<ul style="list-style-type: none"> - megyei átlagnál is jelentősen nagyobb mértékű öregedési index - alacsony születésszám - fiatal, magasan képzett munkavállalók elvándorlása, - az alacsony státuszú lakosság aránya folyamatosan növekszik, - K+F szektor csaknem teljes hiánya mikro- és kisvállalkozások nem elég tőkeerősek, - kevés a nagyobb foglalkoztatást jelentő termelőüzem, - alacsony bérek, - csökkent vásárlóerő, - alacsony innovációs képesség - K+F hiánya, tudásalapú vállalatok alacsony száma - hagyományos iparágak megszűntek vagy jelentős mértékben visszafejlődtek (nyomdaipar, cipőipar) - a város természeti, kulturális értékeinek a helyi turizmusban való „kamatoztatás” hiánya. - torz gazdaságszerkezet: a hagyományos iparágak korlátozott túlélése, logisztikai szolgáltatások alacsony színvonala. - munkaerő-megtartó képesség alacsony a magasabban kvalifikáltak esetében - a holtágak és környezetük nem megfelelően rendezett állapota korlátozza azok turisztikai hasznosíthatóságát - az erőforrások, az adottságok, lehetőségek

<ul style="list-style-type: none"> - a város tudatosult idegenforgalmi elkötelezettsége - jelentős vadászati hagyományok - kulturális hagyományok és történelmi múlt - a város vasúti csomóponti jellege - korszerűsített szennyvíztisztító - élővíz jelenléte - védett vagy oltalom alatt álló növény- és állatfajok - magas a kerékpárosok részaránya a helyi forgalomban, közlekedési feltételeik jellemzően jók, ami segít a helyi gépjárműforgalom mérsékelten tartásában - országos közúthálózaton főúti kapcsolattal rendelkezik, mely biztosítja az országos és a térségi közúti kapcsolatait - környezetvédelem iránt elkötelezett helyi civil egyesületek és csoportok jelenléte - a környezettudatosság és a környezetvédelmi magatartás iránti növekvő helyi igény - a turizmusnak a városban betöltött településfejlesztő szerepe van - mobilellátás teljes lefedettsége 	<p>kihasználtsága nem minden esetben megfelelő</p> <ul style="list-style-type: none"> - a turisztikai kínálatból hiányoznak a komplex turisztikai programok - hiányzik egy jól működő befektetés-és pályázat segítő ügyintézői rendszer, a gazdasági szereplők és az önkormányzat gyakori párbeszéde - közúti közlekedés peremhelyzet - a KKV-k működési gyengeségei klaszteralapú együttműködés hiánya - infrastruktúra rossz állapota - bizonyos autóbusszmegállóknak alacsony minőségű kiépítettsége, felszereltsége (pl. utas várók hiánya) gyenge, kevésbé vonzó, a megállóhelyek további fejlesztésre szorulnak - a földrajzi elhelyezkedés miatt a fő közlekedési áramlatokból való kiesés - a külterület úthálózata nagyrészt burkolatlan, - a járdák kiépítettsége és állapota helyenként rossz - a vasútállomás, és az utasforgalmi létesítmények műszaki állapota nem felel meg a kor elvárásainak - egyenetlen csapadékeloszlás - lakótelepek felújítási deficitje - a főutca beépítésében megjelent sebhelyek - kialakulatlan Endrőd és Gyoma fizikális összeépítése - kétpólusú városmag - sok üresen álló épület - a belterületi burkolt utak minősége sok helyen rossz, a kiépítetlen belterületi utak állapota időjárás függő, - a városkörnyék országos alsórendű útjainak állapota kedvezőtlen - gyalogos és kerékpáros közlekedést jobban segítő műtárgyak, utcabútorok hiánya - kevés a parkolóhely - helyi tőkehiány az alacsony nyereség miatt kicsi a visszaforgatás - a turisták átlagos tartózkodási ideje és fajlagos költsége alacsony - szociális ágazat túlterheltsége - a gazdasági környezet nem stabil - árvízveszély - a települési elkerülő főútszakasz hiánya - egyes belterületi közúti csomópontok, gyalogos/kerékpáros keresztezések forgalmi, közlekedésbiztonsági szempontból fejlesztésre szorulnak, kiemelten az országos
--	--

	<p>utakon az ipari park megközelítése nagyobb részt a város főutcáján keresztül lehetséges</p> <ul style="list-style-type: none"> - a regionális kerékpáros infrastruktúra még nem készült el, ami a városkörnyék kerékpározhatóságára és a turizmusra van elsősorban negatív hatással - vizeket veszélyeztető szennyező források - megújuló energiák használata elenyésző - energetikai szempontból korszerűtlen lakásállomány - a természeti környezet elmaradó „karbantartása” - a város tökevonzó képessége kicsi, alacsony a befektetői érdeklődés, illetve korlátozott a pályázati önrész vállalás lehetősége
--	---

Lehetőség	Veszély
<ul style="list-style-type: none"> - helyi specifikumok, kézműves termékek, hungarikumok iránt megnő az érdeklődés - öntözési lehetőségek szélesítése - Uniós forrásból a helyi gazdák fejlesztései (korszerű géppark kialakítása) - turizmus globális erősödése - együttműködés a Körös-Maros nemzeti Parkkal - önkormányzatok számára új pályázati lehetőségek - közfoglalkoztatás nyújtotta lehetőségek kihasználása - a geotermikus és más megújuló energiaforrások emelkedő arányú hasznosítását erősítő programok, intézkedések, támogatások. - nyitottság környezetkímélőbb szállítási és közlekedési formák felé - termálvíz többcélú hasznosítása - más megyei, illetve a régióban található települések önkormányzataival való közös gazdálkodási, költségvetési együttműködés bizonyos közös érdekek, célok elérése végett (pl. közös pályázat) - közlekedési infrastruktúra fejlesztése - közmunkaprogram hatékonyságának javítása - termálvíz többcélú hasznosítása - védett területek látogathatósága, beépülés a turisztikai kínálatba - szabad strandok fejlesztése - ökoturizmus bővítése - helyi környezetvédelmi akciók fokozódása 	<ul style="list-style-type: none"> - a közösségi közlekedés az állami szolgáltatóktól függ - a közlekedés finanszírozásának bizonytalanságai kihathatnak a tömegközlekedési szolgáltatásokra (volán és vasút is) - a helyi specifikumok jó marketing nélkül eladhatatlanok - a felkészült, szakképzett szakemberek további elvándorlása - munkanélküliségi arány növekedése (versenyszférában) - érdekellentét az idegenforgalomban a különböző szektorok között - a turisztikai lehetőségek kihasználása elmarad - a termálvíz kitermelésében és kihasználásában jelentkező akadályok - más területekről származó szennyeződések kihatása a helyi természeti környezetre - utcaképi sebek növekvő száma - eltűnő helyi értékek - az ipar és mezőgazdaság csak csekély mértékben függ a település irányítóitól - a tőkebefektetéseknél erősödik a pénzügyi befektetői szemlélet a szakmai befektetők rovására. - önkormányzatok önállósága tovább gyengül - helyi adóbevétel nem nő tovább - minden önkormányzati tevékenység tartalék nélkül működik - a pályázatokhoz szükséges önrész hiánya - pályázati lehetőségek elmaradnak - hálózatfejlesztéssel párhuzamosan nem nő a

<ul style="list-style-type: none"> - a környezetvédelmi tevékenységeket és a környezettudatosságot erősítő kezdeményezések, pályázatok - az országos közúthálózat lokális fejlesztése / felújítása (település - település útkategória cél) javítja a város külső kapcsolatait az országos forgalom igényei szerint épült közlekedési területek városi igényeknek megfelelő átalakítása - a kerékpárutak és - tárolók bővítése a térségi kerékpárút hálózat részeként a szomszédos településekig illetve turisztikai, természeti szempontból érdekesebb területekkel való összefüggő kiépítés - vízi közlekedés lehetőségének kialakítása - intézmények korszerűsítése - illeszkedési szabályok fokozott érvényesítése - pályázati lehetőségek kihasználása - támogatott képzési lehetőségek - országosan és megyei szinten is csökkenő munkanélküliség - a kerékpáros turizmus erősödése - erősödő mikrotérségi, kistérségi, szerepkör - iparvágány létesítése helyi járatrendszer bővítése- munkaerő-piaci alapon nyugvó szakképzés - civil szervezetek növekvő aktivitása - a lakosság összetétele sokszínű - hiányzó funkciók kialakítása - megújuló energiaforrások kihasználásának lehetőségei - energiaracionalizálás az Önkormányzat fenntartásában működő intézményeknél - E-közigazgatás fejlesztése - Liget Fürdő és kapcsolódó szállásférőhelyek fejlesztése - a kistérségi együttműködés erősödése - Önkormányzati intézmények, gazdasági társaságok működésének átszervezése - a belföldi turizmus - ezen belül a gyógyturizmus erősítése - a nemzetközi turizmus és együttműködés feltételeinek javítása 	<ul style="list-style-type: none"> rákötések száma - ellátásra, gondozásra szoruló idősök, növekvő száma (kapacitáshiányok) - tájidegen mezőgazdasági kultúrák fennmaradása - tájidegen fafajták megmaradása, telepítése - holtágak elszennyeződése, túlterhelése - az állami közútkezelő forráshiánya miatt a fenntartási tevékenységek és a fejlesztések csúszása - Ár/érték arány további romlása - folytatódik a lakosság elöregedése és létszámbeli csökkenése - elmaradó közlekedési fejlesztések - nemzetközi válságok ismételt megjelenése - a meglévő átmenő közúti közlekedési infrastruktúrán a forgalom, ezáltal a baleseti veszélyeztetettség és a környezetszennyezés növekedése - a népesség fokozódó elöregedése - magasan képzettek elvándorlásának fennmaradása - alacsony társadalmi státuszú lakosság számának és arányának további növekedése - fennmarad a településrészek elkülönülése - etnikai konfliktusok megjelenése - a növekvő közúti forgalom miatt csökken a kerékpározási kedv és növekvő parkolási problémák jelentkeznek - a megújuló energiaforrásokat továbbra is főleg az Önkormányzat használja a magas beruházási költségek miatt - a nem megújuló energiaforrások elapadása - a természeti erőforrások degradációja - ár- és belvízveszély, - erősödhet a közlekedési periféria helyzet, emiatt a térség vonzóereje nem nő sem a tőke sem az idegenforgalom számára - mellékutak állapota tovább romlik karbantartás nélkül
---	---

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 öszkeresét 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 javaslunk 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

A hatásvizsgálattal érintet fejlesztés célcsoportját az alábbi szereplők képezik:

Gazdasági szereplők: a körforgalom és az útfejlesztés kialakításának legnagyobb nyertesei a térségben működő gazdasági vállalkozások, melyek nem elsősorban Gyomaendrődöt látják el, hanem a környező településeket is. A keresztirányú forgalom igen jelentős Békéscsaba, Mezőberény, Körösladány, Hunya, Békés és Vésztő felé induló tehergépjárművek kapcsán.

Mezőgazdasági vállalkozások: a mezőgazdasági vállalkozások működéséből adódóan jelentős célcsoportot képeznek a mezőgazdasági gépjárművek, amelyek a forgalom szempontjából lassan haladó tehergépjárművek. A mezőgazdasági munkák időszakos végzése során nagyban befolyásolják a forgalom alakulását, főként lassítva azt. A körforgalom és az útfejlesztés kialakítása számukra is előnyös lenne, mivel haladásuk egyenletesen és biztonságosan biztosítható lenne.

Tanulók: a közép- és felsőfokú oktatásban résztvevő tanulók egyrészt a buszközlekedés által, másrészt a kerékpáros forgalom miatt kiemelkedő szereplők. Egyre többen látogatják meg a térséget kerékpárral, így az úthálózat kialakítását úgy kell megvalósítani, hogy a biztonságos kerékpárforgalom is megvalósulhasson.

Lakosság: a lakossági forgalom napi szinten folyamatosan megjelenő, jelentős célcsoportot képez. Számukra a körforgalom és az útszakasz vonatkozásában az a legfontosabb, hogy jó minőségű utat biztonságosan, kényelmesen, gyorsan és gördülékenyen tudjanak használni.

27. ábra: Stakeholder analízis

Érdekeltek	Jellemzők	Közvetlen hatás	Közvetett hatás	Fontosság	Motiváció / sikerkritérium
Külső érdekeltek (környező települések lakossága, turisták, külső gazdasági szereplők, megyei önkormányzat, stb.)	Lakosság szám, vállalkozók száma, stb.	Balesetveszély elkerülése, menetidő lerövidül	Turizmus, gazdaság fejlődik	Kiemelkedő	Kevesebb baleset, csökkenő menetidő

Belső érdekeltek (helyi lakosság, helyi gazdasági szereplők, önkormányzat)	Lakosság szám, vállalkozók száma, stb.	A gyorsabb, könnyebb, biztonságosabb közlekedés	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.

28. 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)

29. 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: le hívása) 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

Gyomaendrőd az elmúlt években jelentős fejlesztéseket hajtott végre, melyek főként a középületei energetikai korszerűsítéseiben, infrastrukturális fejlesztéseiben, kerékpárutak építésében és turisztikai attrakcióinak fejlesztéseiben valósult meg. E fejlesztések szükségesek ahhoz, hogy a lakosság szolgáltatási minősége fejlődjön, javuljon.

A Modern Városok Programjában olyan jelentős fejlesztések várhatók megyei vonatkozásban, melyek egyrészt a gazdaság fejlesztését, fejlődését (iparterületek fejlesztése, úthálózat fejlesztése), másrészt pedig a lakosság szolgáltatási minőségének fejlődését szolgálják.

Látható azonban, hogy még jelentős erőforrások szükségesek ahhoz, hogy a város a jövőképeiben vázolt helyzet eléréséhez szükséges fejlesztéseket megvalósítsa. A közlekedési infrastruktúra fejlesztésével lehetőség lesz a lakosság magasabb szintű minőségi szolgáltatásainak biztosítására és nagyobb befektető, foglalkoztató vonzására.

A város által tervezett gazdasági fejlesztések jelentős gépjármű-forgalommal is fognak járni, ezért a tanulmány tárgyát képező közlekedési fejlesztés erre vonatkozóan pozitív hatást gyakorol. Továbbá, a megvalósítandó közlekedési csomópont és a felújítandó úthálózat olyan oktatási intézmények közelében helyezkedik el, melyek meghatározó jelentőségűek lesznek a jövőben a népességmegtartás szempontjából.

Gyomaendrőd sokak szempontjából egy nagyobb mezővárosnak tekinthető, azonban a városban lévő mezőgazdasági jellegű középiskola és a feldolgozóüzemek betelepítésével egy minőségi szolgáltatásokat nyújtó, jó megélhetést adó alföldi város válhat belőle. Ehhez szükség van jelentős tőkevonzó képességre, a meglévő - elsősorban szolgáltatóipari vállalkozások - fejlesztésére és a turizmus, vendéglátás magasabb szintű támogatásra, hogy más térségekből is látogassák meg a települést. Kutatásunkban bemutattuk azokat a hatásokat, melyekkel számolni szükséges a fenntarthatóság és a biztonság megtartása érdekében a kivitelezés során.

6. Fejlesztési javaslatok

Gyomaendrőd az elmúlt tíz évben megvalósult fejlesztései révén jelentős fejlődést produkált. Turisztikai attrakciói és az elmúlt időszak folyamatosan egy irányba ható városfejlesztési akciói nyomán a gasztronómia, turizmus, egészségturizmus fejlesztését támogatta a szolgáltatóipar mellett.

Turisztika

A turizmus fejlesztésében igen nagy potenciál rejtőzik Gyomaendrőd számára. Már rövid távon a foglalkoztatás tekintetében az új munkahelyek létesítését generálja, gazdasági szempontból pedig bevételeket növel mind az adott vállalkozás, mind az önkormányzat számára. Hosszú távon pedig a turisztikai fejlesztés népességmegtartó hatást is kivált. A városban a turizmus a leginkább fejlesztendő terület, infrastruktúra, eszközök, képzett munkaerő és marketing tekintetében is.

A Liget Gyógyfürdő közkedvelt és híres fürdőnek minősül mind belföldi, mind pedig külföldi viszonylatban. A fürdő infrastruktúrájának és a szolgáltatások színvonalának megtartására, illetve további fejlesztésére nagy szükség van. Ez jelentős potenciált, mondhatni kitörési pontot képez Gyomaendrőd fejlesztésében.

Munkaerő

Gyomaendrőd a mezőgazdasági, szolgáltató és turisztikai szektor révén viszonylag jól felszívja az aktív munkavállalókat, így az országos átlag körüli a foglalkoztatottság. A negatív demográfiai helyzet, a fiatalok elvándorlása, az időskorú lakosság mind nagyobb száma igényli, hogy az idősök számára szükséges szolgáltatásokat fejlessze a település, másrészt olyan cégek betelepítésén dolgozzon, mely vonzerőt jelenthet a Kecskemét, Budapest, Szeged irányú elvándorlásban.

Gyomaendrőd életében a legfontosabb a minél magasabb végzettséggel rendelkező lakosok helyben tartása, akik vállalkozói gondolkodásmódjukkal, innovatív szemléletükkel képesek a település adottságaiból működőképes rendszereket létrehozni. A településen lévő szakképző intézmény intézményegysége lehetőséget ad, de korántsem elegendő ahhoz, hogy a célokat elérje a település, ennek fejlesztése megkerülhetetlen.

Tőke

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

terjeszkedni tudjanak a vállalkozások, ehhez pedig az kell, hogy a helyi építési szabályozás jól reagáljon vállalkozások építési, beruházási igényeire.

Mezőgazdaság

Tekintettel arra, hogy a mezőgazdaság Gyomaendrőd vonatkozásában egy meghatározó jelentőségű húzóágazat, ennek fejlesztése érdekében tovább kell erősíteni az együttműködést az érintett szereplőkkel (gazdálkodókkal) a barna mezős, alulhasznosított területek hasznosítása, illetve újrahasznosítása érdekében.

Technológia¹

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)

¹ definíció: *eljárások és módszerek összessége, amellyel egy cél mindig egységes sikerrel elérhető, egy termék elkészíthető, szolgáltatás nyújtható*

Környezetminőség

A környezet minősége Gyomaendrődön a cégek és a turisztikai lehetőségek miatt is kiemelkedő fontosságú. Az élővizek, holtágak, a természeti környezet megőrzése olyan eszköz, mely könnyítheti a helyben élők rekreációs tevékenységét, másrészt komoly bevétellel kecsegtethet a gazdaság, az önkormányzat szempontjából.

30. ábra: Gyomaendrőd, Békéscsaba és Gyula elérhető szolgáltatásai

	Gyomaendrőd	Békéscsaba	Gyula
Lakosság (fő: 2021)	13362	58517	29854
Szórakozási lehetőség	van, kevés	van	van
Kulturális intézmények	van	sok	van
Étterem és kávézó	van, kevés	van	van
Szálláshelyek	van	van	van
Középiskola	van	van	van

Forrás: KSH és saját kutatás

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

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

Megoldási javaslataink a fejlesztendő csomópontra és úthálózatra

Javasoljuk a keresztező utak csomópontjának áttervezését, mely kapcsán az elsőbbségi viszonyok jelenleg jelzőtáblával szabályozottak.

Meg kellene valósítani a közlekedési csomópont csomóponti ágain a gyalogos és a gyalogos-kerékpáros forgalom átvezetését. Át kellene alakítani a meglévő közvilágítási hálózatot és a kijelölt gyalogos-átkelőhelyeknél eltérő színű megvilágítást kellene alkalmazni.

Ki kellene váltani az átalakítás során megjelenő nagymennyiségű közművet, ezt meg kellene tervezni is előtte. A fejlesztést úgy kell megvalósítani, hogy a NIF Zrt. részéről a 46-os és 443-as számú utak jövőbeni fejlesztésére vonatkozó igényeket vegyék figyelembe a tervezésnél.

A közlekedési csomópont kialakítása előtt célszerű egyeztetni a terület mellett működő kereskedelmi egységekkel és egyéb intézményekkel. Javasoljuk, hogy kerüljön kiépítésre az említett csomópontba egy olyan forgalomtechnikai megoldás, ami mind az autósokat, mind a

kerékpárosokat, mind a gyalogosforgalmat biztonságosan meg tudja oldani. Fontos, hogy a kereszteződés előrejelzését táblákkal, veszélyt jelző villogó lámpákkal oldják meg.

7. Projekt célkitűzései, elvárt eredmények, hatások

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

7.1. Gazdasági hatások

Elvárt eredmények tekintetében biztosak vagyunk abban, hogy a térségben lévő gépjárműforgalom erősödni fog. Az M44-es út megépülése jelentősen javítja a térség gazdasági lehetőségeit. A térségben lévő fejlesztések, a turisztikai szolgáltatások fejlesztései egyre inkább elterelik a tömegszállások irányából a fókuszot. Mind többen fognak családi, baráti társaságokkal elvonulni a tömegtől és felerősödik a Gyomaendrőd holtágainak, folyóvizének környezetében rejlő potenciál. A Kecskemét-Arad közlekedés felgyorsulása, Gyomaendrőd turisztikai életbe való jövőbeli bekapcsolódását fogja eredményezni. E folyamat előbb-utóbb megerősíti a térségben lévő szolgáltatások iránti igényt, mely gazdasági fejlődési lehetőséget fog hozni a turisztikában és vendéglátásban lévő szereplőknek. A jelen tanulmányban szereplő fejlesztéseink e folyamat elé kívánnak menni és kiszolgálni azt a közlekedésben bekövetkező úthálózat fejlesztésével.

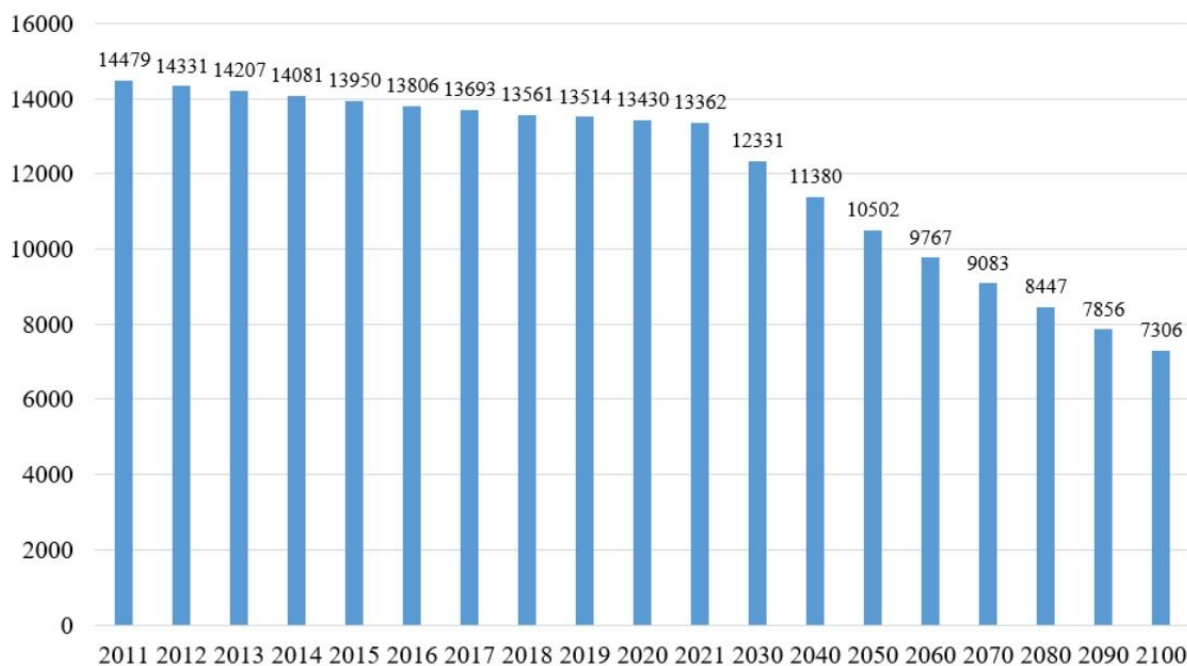
7.2. Társadalmi hatások

E közlekedési csomópont tekintetében az elvárás szerint egy biztonságosabb és átláthatóbb közlekedési csomópont jön létre. A demográfiai trendek alapján a lakosságszám 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 településekre 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.

31. ábra: Gyomaendrőd 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. E tekintetben Gyomaendrőd vonatkozásában a térség közútjai közül elsősorban a 46. sz. főút vehető számba. A mezőgazdasági munkák miatt időszakosan nagyobb lehet a por terhelés is, illetve az allergén gyomnövények pollenterhelést is okozhatnak, szintén időszakosan.

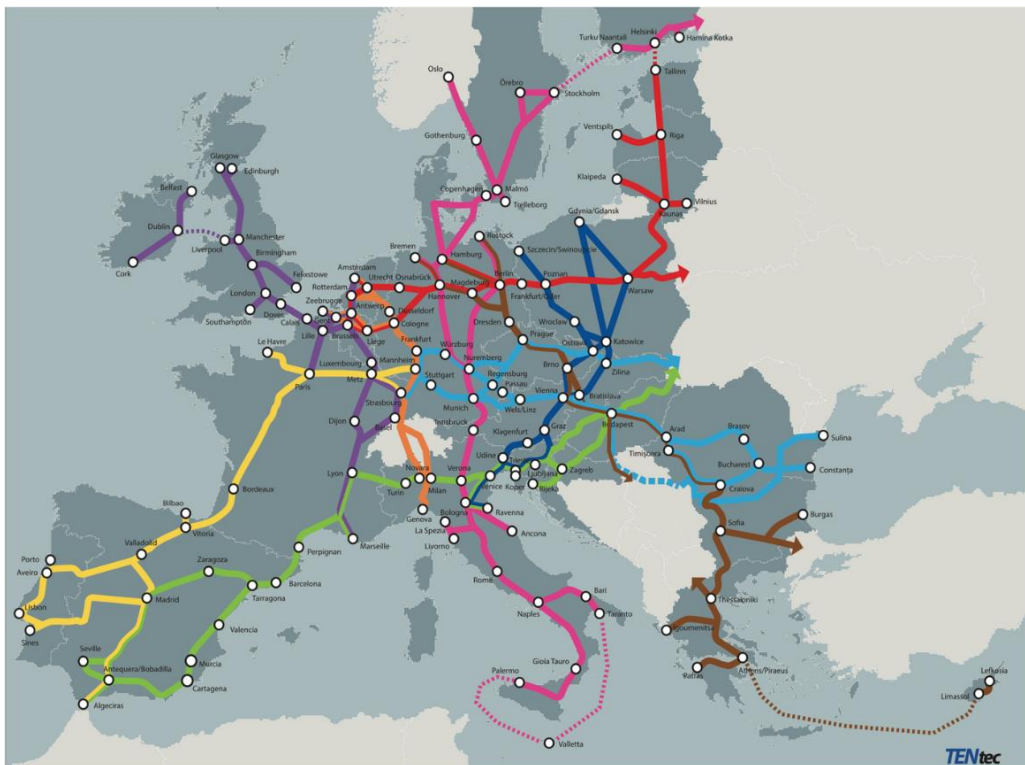
A környezeti hatások tekintetében - az élővilág, vízbázis, talajterhelés szempontjából - elmondható, hogy a megépítendő közlekedési csomópont csökkenti a környezetterhelést, mivel a gépjárműveknek nem szükséges a korábbi mértékre lelassítania és így az indulásból származó légköri terhelés csökken. Amennyiben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

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

7.4. Határon átnyúló hatások

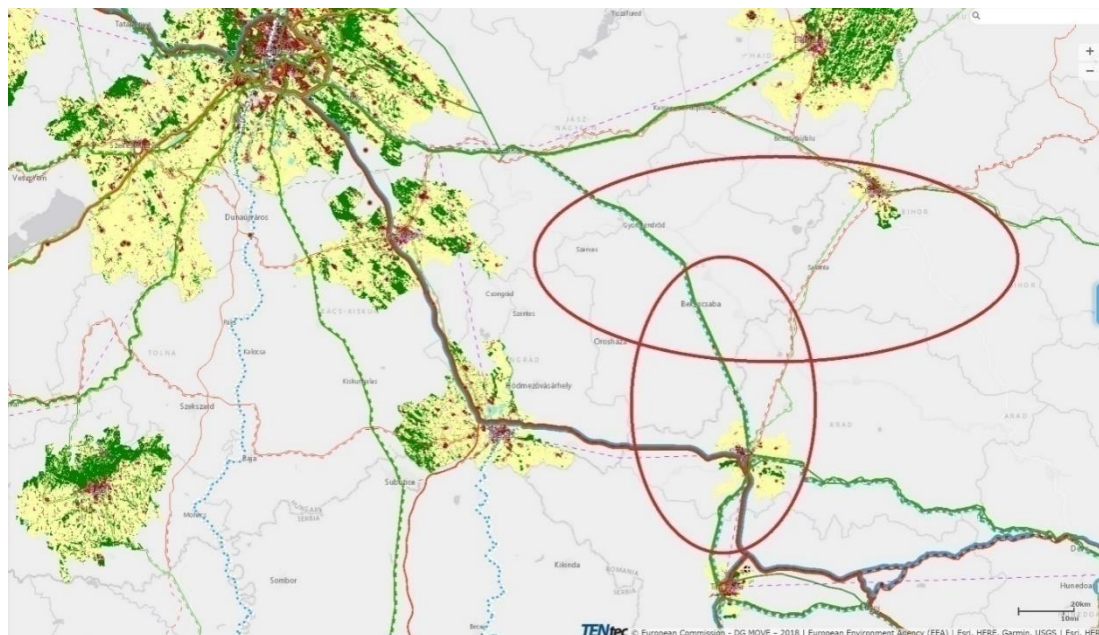
Az Interreg V-A Románia-Magyarország Program 2014-2020 között valósul meg, fő törekvése a határ menti övezet szervezeteinek és lakosságának támogatása. A programot az Európai Regionális Fejlesztési Alap finanszírozza, amelyhez a tagállamok (Magyarország és Románia) társfinanszírozással járulnak hozzá. A Programban lévő hat prioritási tengely közül a második: A fenntartható határon átnyúló mobilitás fejlesztése és a szűk keresztmetszetek megszüntetése hosszú távú cél eléréséhez járul hozzá a jelen hatásvizsgálati tanulmány tárgyát képező közlekedési fejlesztés. (Európai Regionális Fejlesztési Alap, 2021)

32. ábra: TEN-T hálózatok Európában



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

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



Forrás: European Commission (European Commission, 2021)

7.5. Szinergia

A fejlesztés összhangban van az Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepcióval és a Békés Megyei Önkormányzat Békés Megye Integrált Területi Programjával. Mindemellett – területfejlesztési vonatkozásban - a következő jogszabályi kötelezettségek vonatkoznak:

- 2003. évi XXVI. törvény az Országos Területrendezési Tervről (OTrT)
- 218/2009. (X.6.) Korm. rendelet a területfejlesztési koncepció, a területfejlesztési program és a területrendezési terv tartalmi követelményeiről, valamint illeszkedésük, kidolgozásuk, egyeztetésük, elfogadásuk és közzétételük részletes szabályairól.(Hatályos 2011.01.01-től)
- 27/2004. (XII. 25.) KvVM rendelet a felszín alatti víz állapota szempontjából érzékeny területeken levő települések besorolásáról,
- 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekről
- 14/2010. (V. 11.) KvVM rendelet az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekkel érintett földrészelekről.
- 2/2002. (I. 23.) KöM-FVM együttes rendelet az érzékeny természeti területekre vonatkozó szabályokról
- 1222/2011. (VI. 29.) Korm. határozat a gyorsforgalmi- és a főúthálózat hosszú távú fejlesztési programjáról és nagytávú tervéről. (Békés Megyei Önkormányzat, 2014)
- 1/2014. (I.3.) OGY határozat a Nemzeti Fejlesztés 2030 - Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepcióról

- Békés Megyei Területfejlesztési Konceptió (Elfogadva a 60/2021 (V. 17.) sz. közgyűlés elnökének határozatával)

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 humánerőforrást prognosztizálunk. További várható eredmény, hogy a térségi erőforrásokra támaszkodó mezőgazdasági alapú feldolgozóipar fejlődik és a helyi és térségi értékekre alapuló turisztikai attrakciók jobb kihasználásra kerülnek.

7.7. Horizontális szempontok érvényesítése

A fenntartható fejlődés, az esélyegyenlőség és a megkülönböztetés-mentesség, valamint a férfiak és nők közötti egyenlőség képezi a három fő horizontális elvet, amelyek az EU politikájának szerves részét képezik. E szempontok közül a fenntartható fejlődés horizontális elve illeszkedik szervesen a projektünkhöz. A projekt során figyelmet kell fordítani a tevékenységek nyomon követésére, jelentésére a program megvalósítási jelentésekben a vonatkozó eljárásoknak megfelelően.

A Vezető Kedvezményezett (Arad Megyei Önkormányzat) elkészíti az esélyegyenlőségre és megkülönböztetés-mentességre vonatkozó kérdőívet, továbbá a környezetvédelmi kérdőívet. A projekt során teljes mértékben betartásra kerülnek a környezetvédelemre vonatkozó határokon átnyúló jogszabályok és bemutatják miként járultak hozzá a fenntartható fejlődéshez.

A projekt eredményeként mind a jelenlegi, mind a jövőbeli generációk igényeinek kielégítésére és a jobb életminőségre szükséges törekedni. Figyelembe vesszük a döntések gazdasági, ökológiai és társadalmi hatásait. Előnyben kell részesíteni a „zöld megoldásokat” a „szürke megoldásokkal” szemben, a biodiverzitás, a zöld infrastruktúra, az ökoszisztéma-szolgáltatások és a NATURA 2000 területek kapcsán.

7.8. Módszertan

Helyzetelemzésünkhöz többféle módszertant használtunk. Az elérhető dokumentációk elemzését főként a Békés Megyei Önkormányzat és Gyomaendrőd 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 kockázatainak elemzéséhez a közgazdaságtanban használt kockázatelemzési mátrixot dolgoztuk át a környezeti hatásvizsgálat szempontjainak megfelelően és adaptáltuk a meglévő kutatási anyaghoz.

Irodalomjegyzék

- Állami Természetvédelem Hivatalos honlapja.* (dátum nélk.). Forrás: <https://termeszetvedelem.hu/ex-lege-vedett-kunhalom/>
- Ángyán, J. (2003). *Digitális Tankönyvtár.* Forrás: Védett és érzékeny természeti területek mezőgazdálkodásának alapjai: <https://regi.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tkt/vedett-erzekeny/ch08s03.html#id727878>
- Barótfi, I. (2021. 05 19). *Környezettechnika.* Letöltés dátuma: 2021. 05 19, 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 06, forrás: http://gis.teir.hu/rendezes_bekes_trt/
- Békés Megyei Önkormányzat. (2011. június). *Békés Megye Területrendezési terve.* Letöltés dátuma: 2021. 06 30, forrás: Békés Megyei Önkormányzat honlapja: http://www.terport.hu/webfm_send/1817
- Békés Megyei Önkormányzat. (2012. 07 27). *Dokumentumok.* Forrás: Békés megye területrendezési terve: <http://www.bekesmegye.hu/onkormanyzat/bekes-megyei-onkormanyzati-hivatal/osztalyok/teruletfejlesztési-es-teruletrendezési-osztaly/teruletrendezés/dokumentumok/>
- Békés Megyei Önkormányzat. (2014). *Békés megye területfejlesztési programja 2014-2020 - Stratégiai program.* Forrás: http://www.bekesmegye.hu/wp-content/uploads/2015/11/TFO_Teruletfejlesztés_Program__Bekes_megye_tf_program_14_20_strategia_i_prg.pdf
- Békés Megyei Önkormányzat. (2021). *Békés Megye Területfejlesztési Konceptiója.* Forrás: BMÖ honlapja: https://www.bekesmegye.hu/wp-content/uploads/2021/03/BMTFK_Helyezetelemzes_Helyzetertekeles.pdf
- Békéscsaba Megyei Jogú Város Önkormányzata . (2019). *Békéscsaba Megyei Jogú Város Önkormányzata Szociális Szolgáltatástervezési Konceptiója.* Letöltés dátuma: 2021. 06 07, forrás: <https://docplayer.hu/126290086-Bekescsaba-megyei-jogu-varos-onkormanyzata-szocialis-szolgaltatastervezesi-konceptioja.html>
- Botka, M., Pét, M., Szilágyi, G., Salamin, G., & Radvánszki, Á. (2009). *Kézikönyv a területi kohézióról.* NFGM, VÁTI Nonprofit Kft.
- Council of Europe. (2007). Spatial development glossary (bilingual edition):European Conference of Ministers responsible for Regional/Spatial Planning (CEMAT). *Territory and Landscape Series No. 2*, 76.
- ENSZ. (1987). Forrás: "Közös jövőnk" jelentése.
- Építési jog. (2013. 04 22). *Integrált településfejlesztési stratégia.* Letöltés dátuma: 2021. 06 30, forrás: Építési jog - pontosan, egyszerűen, közérthetően: <https://epitesijog.hu/fogalmak/442-integralt-telepulesfejlesztési-strategia>
- ESZA. (2005. 08 12). *Magyarország célba ér.* Forrás: Horizontális szempontok: http://eu.esza.hu/filedb/rendezvenyek/utolagos/354_2005/060517_moninfo/13_horizontalis_szempontok_peldak.pdf
- Európai Regionális Fejlesztési Alap. (2021). Forrás: Prioritási tengelyek: <https://interreg-rohu.eu/hu/prioritási-tengelyek/>

European Commission. (2021). Forrás: <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>

EX ANTE Tanácsadó Iroda Kft. (2021. január). *Békés Megyei Önkormányzat*. Forrás: Békés Megye Területfejlesztési Konceptiójának Területi Hatásvizsgálata 2021-2027: http://www.bekesmegye.hu/wp-content/uploads/2021/06/tfk_teruleti_hatasvizsgalata_2021-27.pdf

FÓKUSZ-2 Gazdaságfejlesztési Központ Kft. és Gyomaendrőd Város Önkormányzata. (2007). *Gyomaendrőd Város idegenforgalmi (turisztikai) koncepciója*. Forrás: Gyomaendrőd város honlapja: <https://www.gyomaendrod.hu/file/170428/VWP6g93DBc2o83fE>

GANTT. (2021). *GANTT.HU*. Forrás: Kockázatelemzés és kockázatmenedzsment folyamata: <https://gantt.hu/kockazatelemzes-es-kockazatmentedzsment-folyamata/>

gyomaendrod.com. (2021). *Körös-Maros Nemzeti Park*. Forrás: gyomaendrod.com: <https://www.gyomaendrod.com/koros-maros-nemzeti-park>

gyomaendrod.com. (2021). *Természeti értékek*. Forrás: gyomaendrod.com: <https://www.gyomaendrod.com/latnivalok/termeszeti-ertek>

Gyomaendrőd Város Önkormányzata. (2011). *Gyomaendrőd Város Önkormányzata Gazdasági Programja*. Forrás: Gyomaendrőd város honlapja: <https://docplayer.hu/16111819-Gyomaendrod-varos-onkormanyzata-gazdasagi-progrmj.html>

Gyomaendrőd Város Önkormányzata. (2013). *Gyomaendrőd Város Fenntartható Fejlődés Helyi Programja Local Agenda 21*. Forrás: Gyomaendrőd város honlapja: <https://adoc.pub/keszitette-gyomaendrd-varos-nkormanyzata-gyomaendrd-marcus.html>

Gyomaendrőd Város Önkormányzata. (2017). *Gyomaendrőd Város Lakásgazdálkodási Konceptió Tervezet*. Forrás: Gyomaendrőd város honlapja: <https://hatarozatok.hu/publikacio/baafd4d4c50a9f993441e19e049583e0/ules/40774/753878/melleklet/1275689>

Gyomaendrőd Város Önkormányzata. (2018). *Helyi Esélyegyenlőségi Program*. Forrás: Gyomaendrőd város honlapja: <https://www.gyomaendrod.hu/file/244951/FKpIckJRkrtdMIJg>

Gyomaendrőd Város Önkormányzata. (2021). *Gyomaendrőd Város Hivatalos Honlapja*. Forrás: <https://www.gyomaendrod.com/latnivalok>

Gyomaendrőd Város Önkormányzata. (dátum nélk.). *GYOMAENDRŐD VÁROS FENNTARTHATÓ FEJLŐDÉS HELYI PROGRAMJA LOCAL AGENDA 21*. Forrás: 2013: <https://hatarozatok.hu/publikacio/baafd4d4c50a9f993441e19e049583e0/ules/39838/737490/melleklet/1239383>

GYOMAENDRŐD VÁROS Településfejlesztési koncepció III. kötet -Településfejlesztési stratégia. (dátum nélk.). Forrás: <https://docplayer.hu/1936786-Gyomaendrod-varos-telepulesfejlesztési-koncepcio-iii-kotet-telepulesfejlesztési-strategia.html>

HRporta. (2021). *HRporta*. Forrás: Szinergia: <https://www.hrportal.hu/jelentes/szinergia.html>

<https://regi.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tkt/kornyezettechnika-eloszo/ch10.html#id798992>. (dátum nélk.).

IBM. (2021). Forrás: Kínálat és kereslet elemzése: <https://www.ibm.com/docs/hu/tririga/10.5.0?topic=planning-supply-demand-analysis>

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>

eloszo/ch10.html#id798992: <https://regi.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tkt/kornyezettechnika-eloszo/ch10.html#id798992>

ITS DA Konzorcium - TRENECON COWI Kft. (2015. 06 11). *FENNTARTHATÓ TELEPÜLÉSFEJLESZTÉS A KIS-ÉS KÖZÉPVÁROSOKBAN (FŐVÁROSI KERÜLETEKBEN) -INTEGRÁLT TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIÁK ELKÉSZÍTÉSE*. Forrás: <https://docplayer.hu/31789306-Fenntarthato-telepulesfejleszt-es-a-kis-es-kozepvarosokban-fovarosi-keruletekben-integralt-telepulesfejlesztési-strategiak-elkeszítése.html>

ITS DA Konzorcium. (2015). *Gyomaendrőd város integrált településfejlesztési stratégiájának megalapozó vizsgálata*. Forrás: Gyomaendrőd város honlapja: https://www.gyomaendrod.hu/eloterjzesetek/ktulesek/its_da_gyomaendrod_megalapozo_vizsgalat_vegleges.pdf

ITS DA Konzorcium. (2015). *Gyomaendrőd Város Hivatalos Honlapja*. Forrás: GYOMAENDRŐD VÁROS INTEGRÁLT TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIÁJA: https://www.gyomaendrod.hu/hu/integralt_telepulesfejlesztési_strategia

Korm. rendelet. (2021. 05 19). *314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet*. Forrás: Wolters Kluwer: <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a0500314.kor>

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-katasztrófa>

Lechner Tudásközpont. (2021). *Dokumentációs Központ*. Forrás: Településrendezési fogalmak: <https://www.e-epites.hu/dokumentacios-kozpont/fogalmak>

Mária, U. (2013.. 06. 26.). Letöltés dátuma: 2021.. 06. 30., forrás: <https://www.sikermarketing.hu/celcsoport-meghatározas-mi-az-a-celcsoport-es-miert-fontos/>

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>
- ProMan Consulting. (2019. 10 31). *SWOT elemzés: jelentése, lényege, elkészítése – konkrét példával!* Letöltés dátuma: 2021. 06 30, forrás: ProMan Consulting: <https://promanconsulting.hu/swot-elemzes/>
- 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>
- Termál Online. (2021). *Békés Megye Legnépszerűbb termálfürdős Települései 2020-ban*. Letöltés dátuma: 2021. 06 30, forrás: <https://termalonline.hu/termal-hirek/bekes-megye-legnepszerubb-termalfurdos-telepulesei-2020-ban>: <https://termalonline.hu/termal-hirek/bekes-megye-legnepszerubb-termalfurdos-telepulesei-2020-ban>
- TermálOnline. (2021). *Liget Gyógyfürdő*. Forrás: TermálOnline: <https://termalonline.hu/furdok/gyomaendrod-liget-gyogyfurdo>
- 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-meghatarozas-mi-az-a-celcsoport-es-miert-fontos/>
- Város, B. M. (2014. szeptember). *Békéscsaba Megyei Jogú Város Fenntartható Városfejlesztési Programok előkészítése*. Forrás: BMJV honlapja: <https://docplayer.hu/38471406-Bekescsaba-megyei-jogu-varos-fenntarthato-varosfejlesztési-programok-elokészítése.html>
- Wolters Kluwer. (1996). *Hatályos jogszabályok*. Forrás: 1996. évi XXI. törvény a területfejlesztésről és a területrendezésről: <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=99600021.tv>
- Wolters Kluwer. (2005. 12 25). *Törvények és OGY határozatok*. Forrás: 97/2005. (XII. 25.) OGY határozat: <https://mkogy.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a05h0097.OGY>

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

Felelős kiadó: Békés Megyéért Vállalkozásfejlesztési Alapítvány

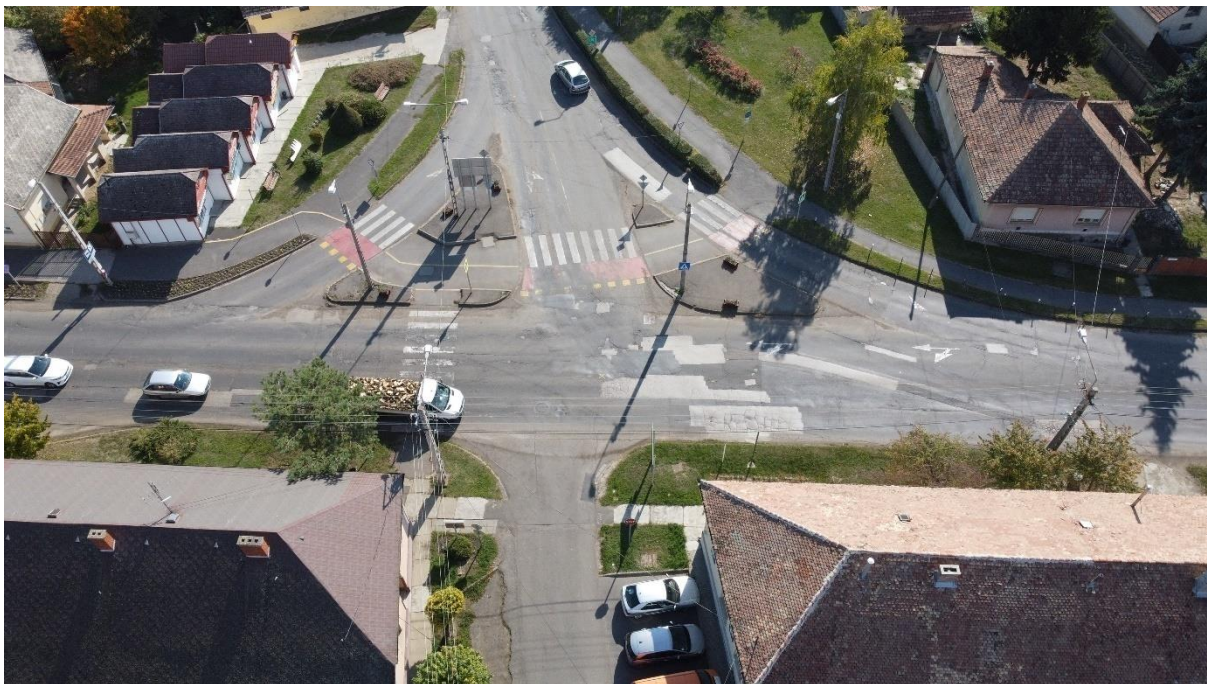
Megjelenés dátuma: 08/2021

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

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

Mellékletek

A vizsgált csomópont légi és földi felvételei



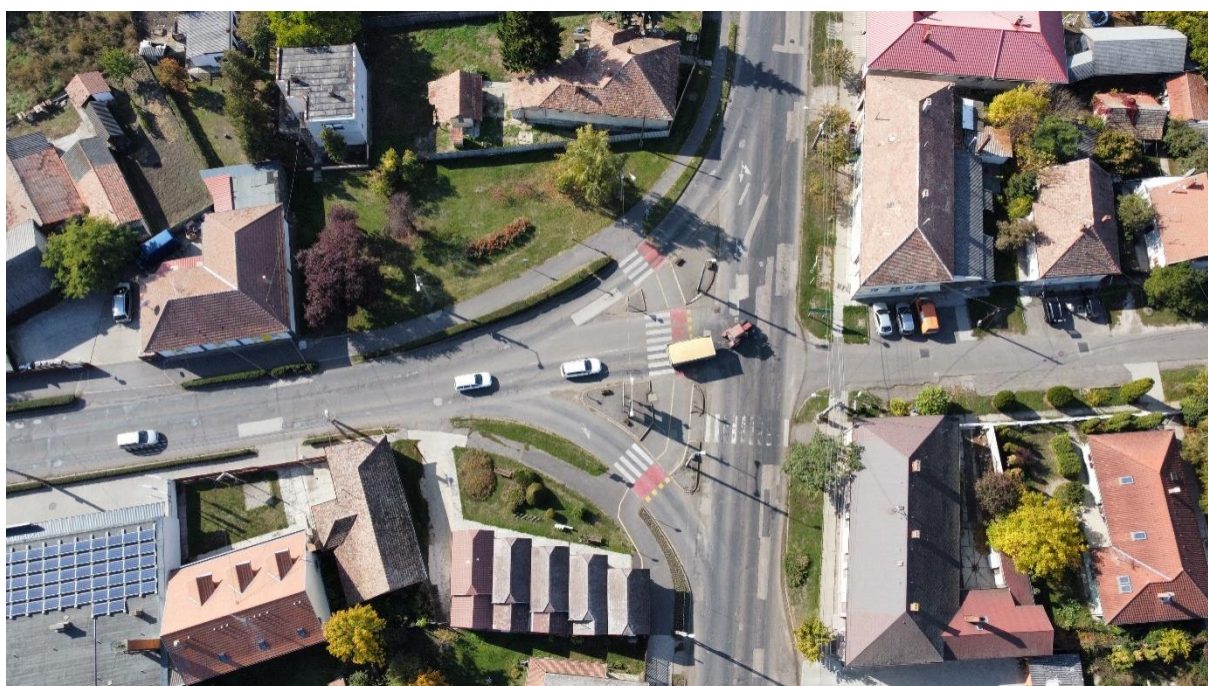
Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranyeták Kft.



Forrás: Aranyeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.