

## Hatásvizsgálati Tanulmány

### KÖRÖSLADÁNY

Körösladány, Dévaványai út - Lenkei u. - Lenkei tér -Nadányi út  
4205 j. Kisújszállás - Körösladány összekötő út  
39+815 - 42+553 km sz. közötti útszakasz felújítása



Forrás: Aranypeták Kft.

Készítette: Aranypeták Kft.

Kutatásvezető: Szelei Antónia

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

2021

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

## Tartalom

Vezetői összefoglaló .....	3
1. Bevezetés és a fejlesztési javaslat készítésének ismertetése.....	4
2. Fogalom-meghatározások.....	6
3. A projekt háttérének bemutatása .....	9
3.1. Jelenlegi infrastruktúra .....	9
3.2. Vonatkozó stratégiák bemutatása.....	14
3.3. Gazdasági környezet .....	17
3.4. Társadalmi környezet .....	26
3.5. Környezeti alapadatok .....	30
4. Fejlesztési igény megalapozása.....	35
4.1. Helyzetértékelés .....	35
4.2. Kereslet-kínálat elemzés .....	36
4.3. Célcsoport bemutatása.....	37
4.4. Korlátozó tényezők felmérése.....	38
5. Helyzetértékelés, konklúziók .....	43
6. Fejlesztési javaslatok.....	44
7. Projekt célkitűzései, elvárt eredmények, hatások.....	46
7.1. Gazdasági hatások.....	47
7.2. Társadalmi hatások.....	47
7.3. Környezeti hatások.....	48
7.4. Határon átnyúló hatások .....	49
7.5. Szinergia.....	51
7.6. Várható eredmények.....	51
7.7. Horizontális szempontok érvényesítése .....	52
7.8. Módszertan.....	52
Irodalomjegyzék.....	54
Mellékletek.....	58

## Vezetői összefoglaló

Jelen hatásvizsgálati tanulmány a Kisújszállást Körösladánnyal összekötő, 4205. számú országos összekötő út 39+815 és 42+533 km szelvények közötti útszakaszát érinti. A nevezett szakasz a megváltozott forgalmi igények, valamint a leromlott műszaki állapota miatt teljes körűen megújul. A hatáselemzés során minden olyan társadalmi, gazdasági, környezeti alapadat részét képezte az elemzésnek, ami alapján a fejlesztés a város életminőségére pozitív hatást gyakorol.

Körösladány mind gazdasági, mind pedig turisztikai szempontból komoly potenciállal rendelkezik, azonban az elérhetőségének minősége miatt ezek mind a mai napig rejtve vannak, így a közlekedési hálózatok fejlesztése ilyen szempontból kritikus fontosságú, akár az országos törzshálózathoz, akár a megyén belüli hálózathoz való kapcsolódását nézzük.

A fejlesztésből célcsoportok széles köre profitálhat, úgymint - a már jelen lévő vagy később megjelenő - gazdasági szereplők, a mezőgazdasági vállalkozások, a tanulók, a helyi lakosság, de tágabb értelemben véve a környező lakosság is, akik részére a fejlesztés gyorsabb, kényelmesebb és biztonságosabb közlekedést biztosít.

A fejlesztés várható gazdasági hatása az, hogy az elképzeléseknek megfelelően kiépülő M44-es gyorsforgalmi úthálózat hatására a térségben élénkülés várható, kiegészülve a jelen fejlesztéssel, további nagy volumenű gazdasági szereplő(k) megjelenési esélyei javulnak, illetve, mint turisztikai desztináció is jobban látótérbe kerül a település. Társadalmi szempontból hatással lehet az ingázás mértékére és ezáltal végső soron a vándorlási egyenlegre is. A fejlesztés által elért jobb közlekedésbiztonság miatt az egyre magasabb társadalmi elvárásoknak is meg tud felelni.

A hatáselemzés során természetesen az esetlegesen felmerülő kockázatok vizsgálata is megtörtént, legyen szó adminisztratív, műszaki, üzemgazdaságossági, technikai, biztonsági, ökológiai vagy akár politikai kockázatról.

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 a Dél-Alföldi Régió része, az ország délkeleti részén helyezkedik el, északról Jász-Nagykun-Szolnok és Hajdú-Bihar megyék, nyugatról pedig Csongrád-Csanád megye határolja, a szomszédos Romániával kelet felől határos.

Országos közúthálózati szempontból periférikus helyen található, autópálya nem érinti a megyét, a hálózati kapcsolatait a 44-es, 46-os és 47-es számú országos főutak adják. Mind nemzetközi, mind pedig belföldi vasúti törzshálózati elem érinti. A gyorsforgalmi országos közúthálózatba az M44 autópálya kapcsolja be a megyét, melynek első 62 km-es szakaszát Tiszakürt és Kondoros között 2019-ben adták át, a teljes autópálya átadása Kecskeméttig 2022-ben várható. Határátkelőket tekintve egy főúton, egy nemzetközi vasúton, ezeken felül több mellékúton található, biztosítva a belépést Románia területére. Léggözlekedés szempontjából ugyan a Békéscsabai Repülőtér fejlesztésére lenne lehetőség, azonban a regionális szerepű Temesvár légikikötője miatt a lehetőségek igen szűkösek Békéscsaba számára. (Békés Megyei Önkormányzat, 2011)

Komoly természeti erőforrásként van jelen a megyében az országhatáron is átnyúló szerepű termál- és gyógyvíz készlete, ugyanis az Alföld dél-keleti részén akár 70 Celsius fok feletti hévizek találhatóak. Az ezek kiaknázására épült, méltán híres fürdők találhatóak Gyula, Gyomaendrőd, Békéscsaba, Békés, Tótkomlós, Füzesgyarmat, Orosháza településein. További kiemelkedő természeti értéke a megyének a termőföld kiváló minősége, ugyanis a Körös-Maros köze egyike Magyarországnak legkiválóbb adottságú mezőgazdasági területeinek. A termőterületek a talajadottságoknak köszönhetően jellemzően szántóként vannak hasznosítva, így ezek aránya kiemelkedő a megyében, ahol elsősorban takarmánynövényeket, gabonaféléket, valamint egyéb szántóföldi kultúrákat termesztnek, komoly gazdasági potenciált biztosítva. (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 útszakasz tervezésének szükségességét, elemezze annak jövőbeni hatásait.

Munkánk során igyekeztünk figyelembe venni a feltárható adatbázisok segítségével minden olyan információt, mely a közlekedési útszakasz 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. Az útszakasz 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 az útszakasz esetleges kialakítására. Így meghatározzuk az integrált városfejlesztési stratégiában lévő fejlesztési irányokat és a megyei koncepciók és településfejlesztési koncepciók jövőbeli irányait is. A gazdasági környezet magában foglalja a cégek, vállalkozások, mezőgazdasági termelők iránti elvárásokat, míg a társadalmi környezet kapcsán főként a lakosság mobilitási igényei jelennek meg a környező települések, térségi csomópontok felé. Emellett természetesen a környezeti hatásokat vizsgálva kitekintünk a meglévő természeti környezetre (talaj, víz, levegő) történő kihatásokra is. E részünket helyzetértékeléssel és konklúzióval, fejlesztési javaslatokkal zárjuk.

A hatáselemzés a tervezett közúti beruházással szemben elvárt hatások és eredmények jövőbeli potenciálját igyekszik bemutatni. A beruházásnak meg kell felelnie a dokumentumban bemutatott társadalmi-gazdasági-környezeti folyamatok által támasztott igényeknek. Bemutatjuk a TEN-T útvonalakkal kapcsolatos illeszkedését, a regionális programok (INTERREG) fejlesztése nyomán meghatározott hatásokat és az egyéb szinergiákat. 2050-ig trendelemzéssel megvizsgáljuk, hogy e folyamatok milyen igényeket kell, hogy kielégítsenek a jövőben.

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



## 2. Fogalom-meghatározások

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Településfejlesztés:** olyan 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 veszélyezteti az emberek és állatok életét és komoly károkat okozhat a településekben. Éppen ezért az emberi településeket, amennyire csak lehet, el kell látni a megfelelő, természeti kockázatokkal szembeni védelemmel. Az intenzitásuknak, hatásuknak és kártételüknek megfelelően, ezek a természeti események (vagy veszélyek) természeti katasztrófának is minősülhetnek. Egy természeti katasztrófa éppen ezért a természeti veszély és az emberi aktivitás együttes meglétéből következik. A legfőbb természeti veszélyek: lavinák, aszályok, földrengések, árvizek, földcsuszamlások, vulkánkitörések, cunamik, tornádók, forgószelek, futótüzek 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-t) a területfejlesztésről és a területrendezésről szóló 1996. évi XXI. törvény 5. § n) pontja értelmében a területfejlesztési koncepció alapján kidolgozott középtávú cselekvési terv. Ez lehet stratégiai és operatív program, de mindkettő tartalmaz célokat és eszközöket a megadott időtávra, a programok ütemezést és felelősöket is. (Botka, Pét, Szilágyi, Salamin, & Radvánszki, 2009)



### 3. A projekt háttérének bemutatása

#### 3.1. Jelenlegi infrastruktúra

Körösladány városi jogállású település Békés megyében, azon belül pedig a Szeghalmi kistérség, illetőleg a Szeghalmi járás része. Területi statisztikai hierarchia szempontjából az Alföld és Észak nagyrégióhoz (NUTS1), illetve a Dél-Alföld régióhoz (NUTS2) tartozik. Közigazgatási szempontból saját polgármesteri hivatalt tart fenn.

A város alapadatai:

- területe: 12379 hektár,
- lakónépessége: 4476 fő,
- lakások száma: 1953 darab. (Magyarország Portál, 2021)

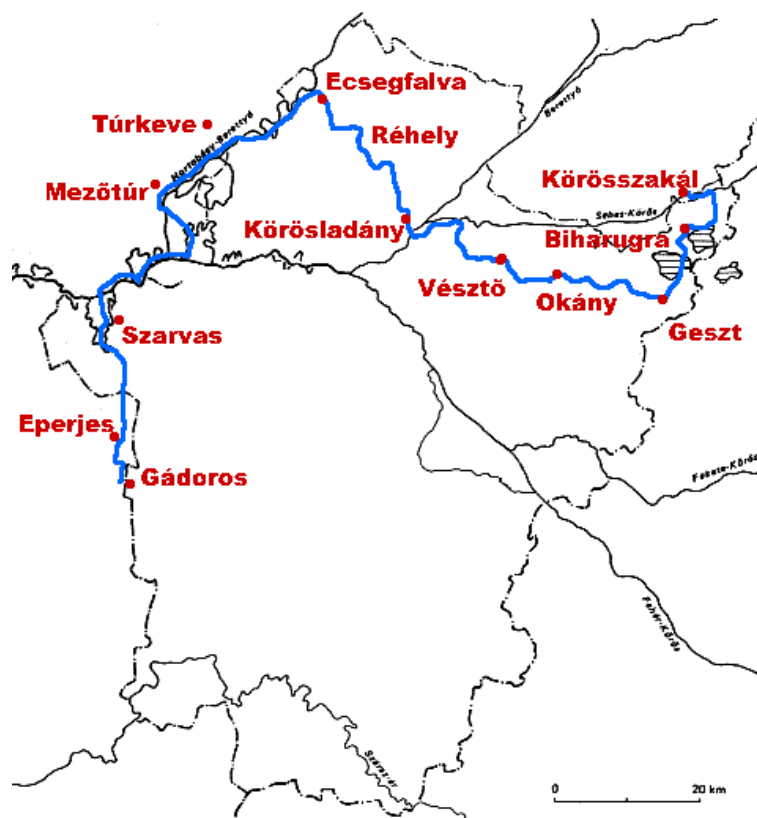
A város településszerkezetének kialakulása organikus képletből indult ki, aminek szervezője a Debrecenen keresztül Nagyvárad felé vezető, a mai 47-es másodrendű országos főút elődje volt, a belterületen közel párhuzamosan haladva a Sebes körössel. E fő tengelyre szerveződött rá az utcahálózat további eleme, ezek Gyomaendrőd és Dévaványa felé adnak kapcsolatot. Ezek között jellemzően lakó funkciójú utcák hálózata kap helyet. (Körösladány Város, 2018).

#### Környező települések megjelölése, átmenő forgalom

**A környező településekkel az alábbi országos közutak kötik össze:**

Amint az 1. ábra is mutatja, Körösladány települések gyűrűjében helyezkedik el, az óramutató járásának megfelelően, észak felől indulva ezek Szeghalom, Vésztő, Bélmegyer, Mezőberény, Köröstarcsa, Csárdaszállás, Gyomaendrőd, végül pedig Dévaványa. Az elsődleges megközelítési útvonal a 47-es számú másodrendű országos főút, kapcsolatot létesítve Szeghalom-Berettyóújfalun keresztül Debrecennel, valamint Békéscsabán keresztül Szeged irányába. Összekötő utakkal csatlakozik Dévaványához (4205 sz. út) és Gyomaendrődhez (4232 sz. út).

1. ábra: Körösladány és környező települései



Forrás: <https://www.kvte.hu/kvk/kvk.htm>

2. ábra: Körösladány elérése az autópálya csomópontig



Forrás: (Index.hu, 2017)

A város közötti közlekedési elérhetőségét alapjaiban határozza majd meg a Szegedet Debrecennel összekötő 2x2 sávú gyorsforgalmi hálózati elem (M9), ennek megvalósíthatósági tanulmánya 2021. év elején készült el és Békéscsabától Debrecenig két nyomvonalat javasol, az egyik a 47-es számú főúttal párhuzamosan, míg a másik a román határ mellett fut.

A település számára további közúthálózati fejlesztést jelent a Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény 2. mellékletében (távlati kiemelt szolgáltatást nyújtó főutak) található R47 névvel illetett Berettyóújfalui térsége (M4) - Békéscsaba - Hódmezővásárhely - Szeged (M43) közúthálózati elem. A nyomvonal jelenleg még nem ismert (ÚT-TEST Kft., 2020).

### Autóbusz közlekedés

Utast forgalmát a helyközi autóbusz-közlekedés biztosítja, melyet a DAKK Zrt. lát el, a távolsági közlekedés ellátásában részt vesznek további közlekedési központok autóbuszai.

### Vasúti közlekedés

Körösladány vasútállomás a MÁV 127-es Körösnagyharsány-Vésztő-Gyoma vasútvonalán található, azonban személyszállítás csak Vésztő és Gyoma között történik. Az országos törzshálózatba közvetetten kapcsolódik, a főváros körülményesen, több átszállással közelíthető meg innen. A vasút fejlesztésével nem csak a személyforgalomban tudna vonzóbb alternatívát nyújtani, de a helyi üzemek áruszállítási igényeinek vasútra történő átterelésével a közúthálózat kapacitáskihasználtsága is csökkenne, amivel egyrészt az itt élők számára élhetőbbé válik a település, másrészt pedig a közutak állagromlása is lassabb ütemben történne (Kristály Tervező, Szolgáltató és Kereskedelmi Kft., 2019).

### **Fontosabb távolságok (a közúti- és az utazási távolság)**

Körösladány és Budapest: 198.73 km

Körösladány és Szeged: 127.92 km

Körösladány és Debrecen: 91.14 km

Körösladány és Kecskemét: 121.46 km

Körösladány és Gyula: 51.47 km

Körösladány és Orosháza: 71.36 km

Körösladány és Békéscsaba: 39.94 km

Körösladány és Szolnok: 86.17 km (tavolsagok.hu, 2021)

### **Repülőtér**

Körösladányban nincs repülőtér, az csak a megyeszékhelyen, Békéscsabán, illetve Debrecenben található legközelebb. A térségben további légikikötők találhatók, Szegeden, illetve Romániában Aradon és Temesváron. A békéscsabai repülőtér korlátozott üzemű, csak maximálisan 6-800 km távolságba induló, légcavaros repülőgépeket tud kiszolgálni. Szerepe az áruszállításban sürgősségi küldemények célba juttatása, személyszállításban kisméretű repülésekben lehet. A békéscsabai reptér főbb paraméterei az alábbiak: kifutója aszfalt, 1300x30 méter, kapacitása 3 kisméretű és egy nagyméretű egyidejűleg, fogadóképessége 50-60 utaslétszámú repülőgépek. (Békés Airport Kft., 2021)

### **Kerékpáros közlekedés**

A településen található kerékpárutak hossza 2,449 km. A 47. sz. főút mentén, a belterületi szakaszon megépült a párhuzamos kerékpárút. A jövőben kerékpárút hálózat fejlesztésére van szükség a településen belül, a Sebes-Körös mentén, illetve a szomszédos települések irányába.

### **Gyalogos közlekedés**

A település belterületén a gyalogutak és járdák összesített hossza közel 41 km, ennek 95%-a szilárd, pormentes burkolattal rendelkezik. Az összes közintézmény megközelíthető gyalogszerrel burkolt felületen (Körösladány Város, 2010).

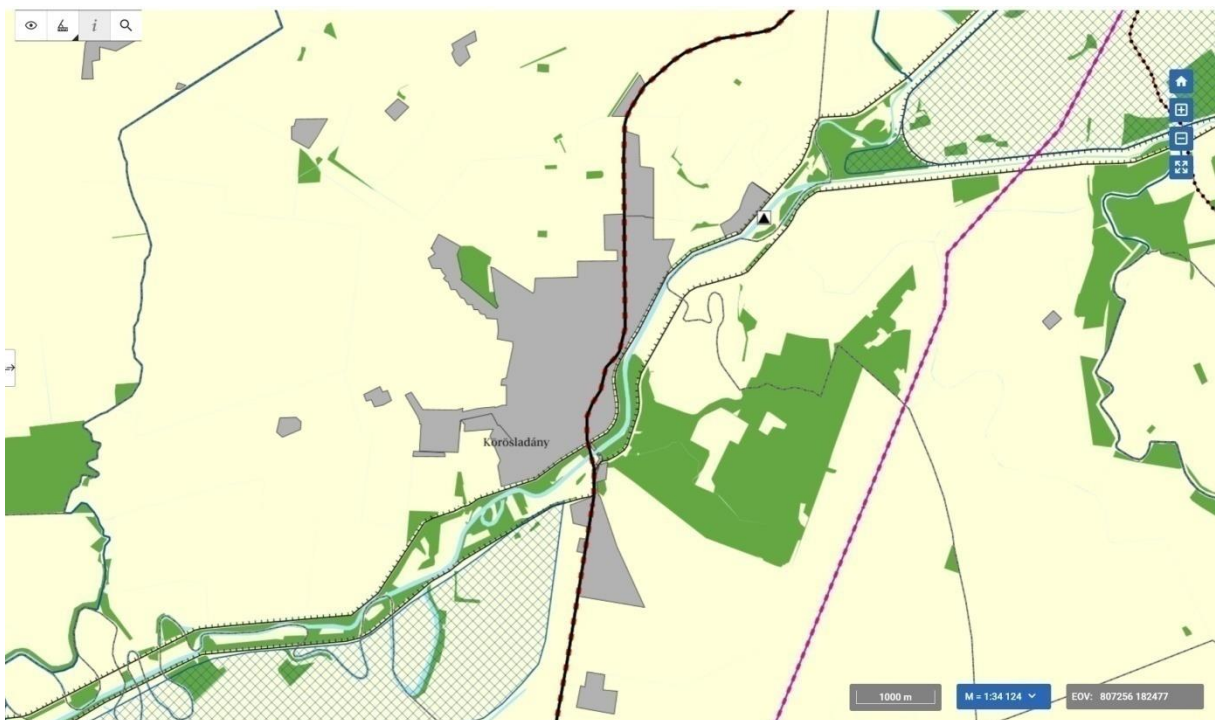
## Vízi közlekedés

A Sebes-Köröst a 47-es főút közúti hídon keresztezi. A település életében – annak közvetlen közelsége ellenére – a vízi közlekedés nem releváns. (Körösladány Város, 2010)

## Belső úthálózat

Körösladányon a közúthálózat jó belső kapcsolatokat ad a város különböző pontjai között, a fő (47-es) közút és gyűjtőút hálózat (Dózsa György út és Nadányi út-Lenkei tér-Dévaványai út) között lakóutcák alkotják a hálózatot. Az úthálózat ortogonális, közel sakktábla szerű. A vasútállomás a fő úthálózatról közvetlenül nem megközelíthető, oda a 42335 sz. vasútállomásra vezető országos közút vezet a Hunyadi utca – Kossuth Lajos utca útvonalon. A vasútvonalnak nincs érdemben elvágó hatása, a településtest attól délre helyezkedik el. A vasútvonalon az átkelés biztonságát sorompó szavatolja. Közúti műtárgyként említendő a Sebes-Körös fölött húzódó közúti híd (Kristály Tervező, Szolgáltató és Kereskedelmi Kft., 2019)

3. ábra: Országos Területrendezési Terv - Körösladány



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

4. ábra: Közúti balesetek száma Körösladányban 2019-ben

Autóbusz által okozott balesetek, 2019 (eset)	
---	--



Gyalogos okozta balesetek, 2019 (eset)	,
Halálos közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	,
Ittas állapotban okozott összes közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	,
Járművek okozta összes baleset, 2019 (eset)	5,
Járművezetők által ittasan okozott balesetek, 2019 (eset)	,
Kerékpár által okozott balesetek, 2019 (eset)	1,
Könnyű sérüléssel közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	1,
Közúti közlekedési baleset során könnyen sérült személy, 2019 (fő)	4,
Közúti közlekedési baleset során meghalt, megsérült személy, 2019 (fő)	8,
Közúti közlekedési baleset során meghalt személy, 2019 (fő)	,
Közúti közlekedési baleset során súlyosan sérült személy, 2019 (fő)	4,
Lakott területen kívül történt összes közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	3,
Lakott területen történt összes közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	2,
Motorkerékpár és segédmotoros kerékpár által okozott balesetek, 2019 (eset)	,
Összes személyi sérüléssel járó közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	5,
Súlyos sérüléssel járó közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	4,
Személygépkocsi által okozott balesetek, 2019 (eset)	2,
Tehergépkocsi által okozott balesetek, 2019 (eset)	2,

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 8 esetben fordult elő ilyen esemény. Ezekben az esetekben mind a személyi (pl. figyelmetlenség), mind a közlekedési okok (közúti forgalom, közlekedési szabályok betartásának hiánya, úthibák, stb.) szerepet játszottak. Mindenképp szükséges a közúti balesetek esélyét minimalizálni és ezzel jelentősen csökkenteni a közúti balesetek számát.

### 3.2. Vonatkozó stratégiák bemutatása

2019-ben fogadták el Körösladány Integrált Településfejlesztési Stratégiáját, amely akció- és operatív tervek mentén megfogalmazott intézkedéseket tartalmaz és összefoglalja a település jelenlegi helyzetét, a település fejlesztésének kritikus pontjait és tematikus programokat.

A megfogalmazott három cél nem más, mint:

1. Egy élhető város kialakítása
2. Több lábon álló, stabil gazdaság



3. A közösség aktivitásának erősítése (Kristály Tervező, Szolgáltató és Kereskedelmi Kft, 2019)

Szintén elkészült a település Helyi Esélyegyenlőség programja, melynek feladata a kisebbségben élő csoportok lehetőségeinek feltárása és esélyeik növelési potenciálja. Ez a 2018-2023-as időszakra készült el.

A 60/2021. (V.17.) számú közgyűlés elnökének határozatával elfogadott Békés Megyei Területfejlesztési koncepcióban megfogalmazott célok összhangban vannak Körösladány fejlesztési igényeivel. 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)

5. ábra: Körösladány térségi szerkezeti terve



Forrás: TEIR

### 3.3. Gazdasági környezet

Körösladány gazdaságát elsősorban annak ipara, másodsorban pedig a nagy múltra visszavezethető, ám mára jelentőségéből veszített mezőgazdasága adja. A fontos kereskedelmi célpontokat összekötő 47-es főút mentén épültek ki az ipari-gazdasági területek, a külsőbb településrészek pedig mezőgazdasági telephelyek. A betelepült cégek, mint nagyfoglalkoztatók vannak jelen a település életében, azok megtartása a település önkormányzatának határozott célja, amihez tevőlegesen is hozzá kíván járulni támogatások, önkormányzati beruházások, megrendelések formájában. A nagyfoglalkoztatók mellett természetesen kisebb, néhány fős cégek is jelen vannak, ezek jellemzően családi vállalkozások, amik a városban elérhető szolgáltatásokat nyújtják.

A gazdaság élénkítéséhez megfelelő környezet biztosítása szükséges, mind területileg (ipari parkok, területek kijelölése), mind kiszolgáló infrastruktúra tekintetében (úthálózat, közműhálózat), de nem elhanyagolható szempont a támogatások szerepe. A város még komoly tartalék területtel rendelkezik, amik ipari-gazdasági célra felhasználhatók, ezeket a település szabályozási tervében rögzítik. A vállalkozások megtelepedését, a már itt lévők bővülését azonban a krónikus szakemberhiány folyamatosan akadályozza. A képzési programokkal nem csak a vállalkozások számára lenne biztosítható a szellemi tőke, de a település népességmegtartó ereje is lényegesen javulna. (Kristály Tervező, Szolgáltató és Kereskedelmi Kft., 2019)

Alapvető cél a helyi gazdaság erősítése, elsősorban a már a városban működő, további fejlődésüket tervező, beruházásokat megvalósító vállalkozások céljainak támogatása, valamint a munkahelyteremtést eredményező újabb befektetők, beruházások vonzása a megfelelő infrastruktúrával ellátott ipari területek további kialakításával, az ügyintézés megkönnyítésével, vállalkozásbarát önkormányzat működtetésével.

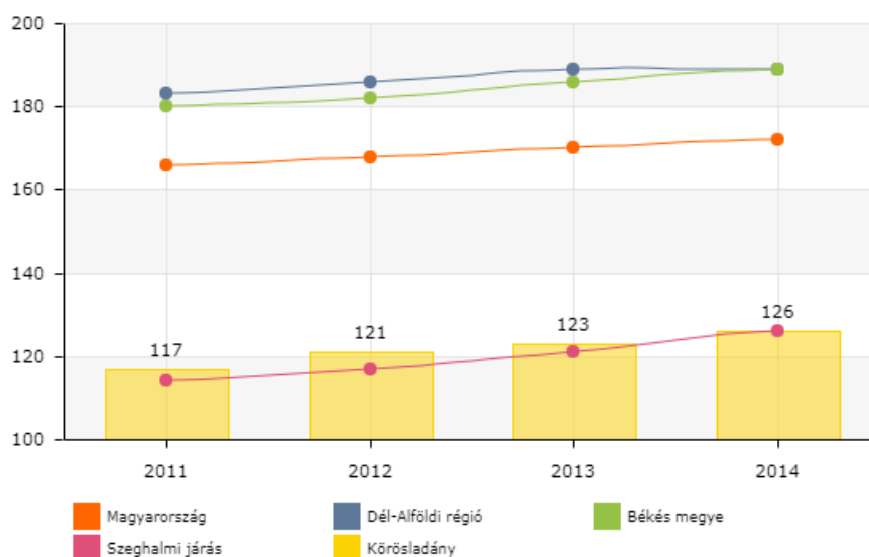
### Henkel Magyarország Kft.

Már a '80-as évek vége óta, 1987-ben települt Magyarországra a bécsi székhelyű Henkel Central Eastern Europe leányvállalata, a Henkel Magyarország Kft. jogelődje, amelynek jelentős ellátóközpontja lett a körösladányi gyár, ahol Közép-Kelet-Európa legismertebb márkájú mosó- és tisztítószerait gyártják, a teljesség igénye nélkül például: Pril, Pur, Clin, Sofix, Bref, Somat, Persil, Biopon, stb. Nem véletlen, hogy kiemelt szerepet tölt be az anyavállalat életében is, hiszen több, mint kétszáz féle terméket gyárt az Európai piacra a körösladányi gyár. Számos innovációs beruházással és gyártócsarnokok építésével éri el, hogy tovább növelhesse kapacitását és csökkentse a környezetet károsító technológiákat. Közel 500 főnek ad munkát a gyár, melyből 3-400 fő kölcsönzött munkaerő (Körösladány Város, 2021).

### Cipker '96 Kft.

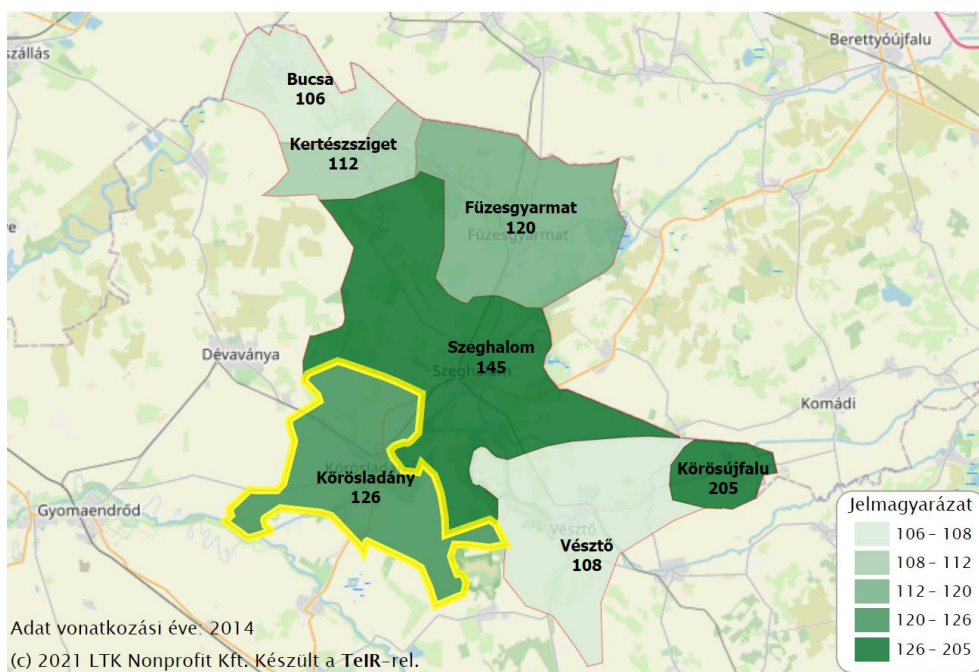
Az 1996-ban alakult a Cipker '96 Kft., mely a műtrágya, mezőgazdasági termények, élelmiszeripari termékek kereskedelme mellett tésztagyártással foglalkozik. Körösladányban fontos logisztikai raktárbázisa található.

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

## Ipar

Az elmúlt fél évszázadban Körösladány agrár-ipari szerkezetűvé vált a korábbi jellemzően agrár tevékenységek után, hiszen mára már a lakosság közel 50%-a az iparban dolgozik – döntően a korábban bemutatott Henkel Magyarország Kft. munkavállalójaként. De nem kizárólag, hiszen több szereplő is ad megélhetést a településen élőknek, de nincs jelentős KKV réteg a településen, így a legfontosabbak:

- Meta Vasipari Kft.: fém öltözőszekrények gyártása
- Alpla Kft.: műanyag flakon gyártása
- Politer-Mix Kft.: műanyag hulladék feldolgozása
- Box Print Bt.: nyomda
- Helvécia Protein Trade: tápkeverő vállalat

A mezőgazdaságot támogató nyersanyagfeldolgozó ipar nem alakult ki a településen, jellemzőbb inkább az eladásra, exportra termelés, melyet támogat a jó megközelítés vasúton, valamint a 47-es főúton. (Körösladány Város, 2010)

## Agrár- és élelmiszergazdaság

Békés megye az ország éléskamrájaként elhíresült termesztési terület, melynek mérete az országos átlag felett van. Bár a földek minősége 17,7 aranykorona értékű, ami gyenge-közepes minőségűnek számít, de a gabonatermesztés hagyományai sok évtizedes múltra tekintenek



vissza. Leginkább napraforgót, búzát, árpát, tritikálét, kukoricát és zabot termesztenek, ezek súlya a mezőgazdaságon belül stagnál, lassú emelkedés figyelhető meg. Az öntözést az 1978-ban elkészült Körösladányi duzzasztógát segíti, a takarmány- és gabonafeldolgozást pedig malmok segítik, melyek már 1853 óta jelen vannak és folyamatosan korszerűsödnek és adaptálódnak a változó igényekhez. Az első gőzmalom az ország legnagyobb malma volt.

A gabonatermesztés mellett az állattartásnak, azon belül is a sertés- és baromfitartásnak évszázados hagyományai vannak, amelynek köszönhetően igen fejlett feldolgozóipar is települt a városba és környékére. Így megtalálható a baromfi-, konzerv-, hús-, és hűtőipar is, amelyek mind segítik, hogy nem csak a környező települések igényeit elégítse ki, hanem erős exportra termelés is megvalósulhat, különösen a napraforgó és a fénymag esetében.

Az integrált mezőgazdasági termelést jelenleg a több ezer hektárt magába foglaló Körösladányi Barátság Mezőgazdasági Szövetkezet szervezi.

Az ágazat igyekszik lépést tartani a legmodernebb elvárásokkal és törekszik a fenntartható és környezetbarát állat- és növénytartási formák meghonosítására, melyhez folyamatos fejlesztések és beruházások szükségesek. Ezek olyan igények, amelyek elengedhetetlenek a versenyképesség megőrzése érdekében. Folyamatosan kontrollálni kell a művelés alól kivett területek számát, hogy ne szűküljenek be a lehetőségek, valamint olyan anyagokat és technológiákat kell alkalmazni, amelyek kímélik a természeti erőforrásokat, ezáltal egy általánosan fenntartható megoldást eredményez az agrár- és élelmiszergazdaságban. (Körösladány Város, 2010), (Békéscsaba Város, 2019), (MTA RKK ATI Békéscsabai Osztály, 2005)

8. ábra: Körösladány - nyilvántartott munkanélküliek száma - 2019 év

Általános iskola 8 osztályánál kevesebb végzettséggel rendelkező nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	7,
Általános iskolai végzettségű nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	48,
Egy éven túl nyilvántartott álláskeresők: férfi, 2019 (fő)	4,
Egy éven túl nyilvántartott álláskeresők: nő, 2019 (fő)	10,
Egy éven túl nyilvántartott álláskeresők összesen, 2019 (fő)	14,
Egyetemi végzettségű nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	1,
Fizikai foglalkozású nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	88,
Főiskolai végzettségű nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	4,
Közfoglalkoztatottak, 2019 (fő)	92,
Nyilvántartott álláskeresők: férfi, 2019 (fő)	55,
Nyilvántartott álláskeresők: nő, 2019 (fő)	49,
Nyilvántartott álláskeresők összesen, 2019 (fő)	104,



Nyilvántartott álláskeresők: 0-18 éves, 2019 (fő)	1,
Nyilvántartott álláskeresők: 19-20 éves, 2019 (fő)	2,
Nyilvántartott álláskeresők: 21-25 éves, 2019 (fő)	21,
Nyilvántartott álláskeresők: 26-30 éves, 2019 (fő)	8,
Nyilvántartott álláskeresők: 31-35 éves, 2019 (fő)	10,
Nyilvántartott álláskeresők: 36-40 éves, 2019 (fő)	12,
Nyilvántartott álláskeresők: 41-45 éves, 2019 (fő)	12,
Nyilvántartott álláskeresők: 46-50 éves, 2019 (fő)	5,
Nyilvántartott álláskeresők: 51-55 éves, 2019 (fő)	9,
Nyilvántartott álláskeresők: 51-60 éves, 2019 (fő)	10,
Nyilvántartott álláskeresők: 61-X éves, 2019 (fő)	14,
Nyilvántartott megváltozott munkaképességű álláskeresők, 2019 (fő)	3,
Nyilvántartott pályakezdő álláskeresők: férfi, 2019 (fő)	2,
Nyilvántartott pályakezdő álláskeresők: nő, 2019 (fő)	6,
Nyilvántartott pályakezdő álláskeresők, 2019 (fő)	8,
Szakiskolai végzettségű nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	8,
Szakközépiskolai, technikumi, gimnáziumi végzettségű nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	21,
Szakmunkás végzettségű nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	14,
Szellemi foglalkozású nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	16,
180 napon túli nyilvántartott álláskeresők: férfi, 2019 (fő)	20,
180 napon túli nyilvántartott álláskeresők: nő, 2019 (fő)	25,
180 napon túli nyilvántartott álláskeresők összesen, 2019 (fő)	45,
Aktív foglalkoztatáspolitikai eszközzel támogatottak, 2019 (fő)	124,
Álláskeresési ellátásban részesülő nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	31,
Ellátásban részesülő nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	46,
Szociális támogatásban részesülő nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	15,

Forrás: KSH és T-STAR adatok alapján saját szerkesztés

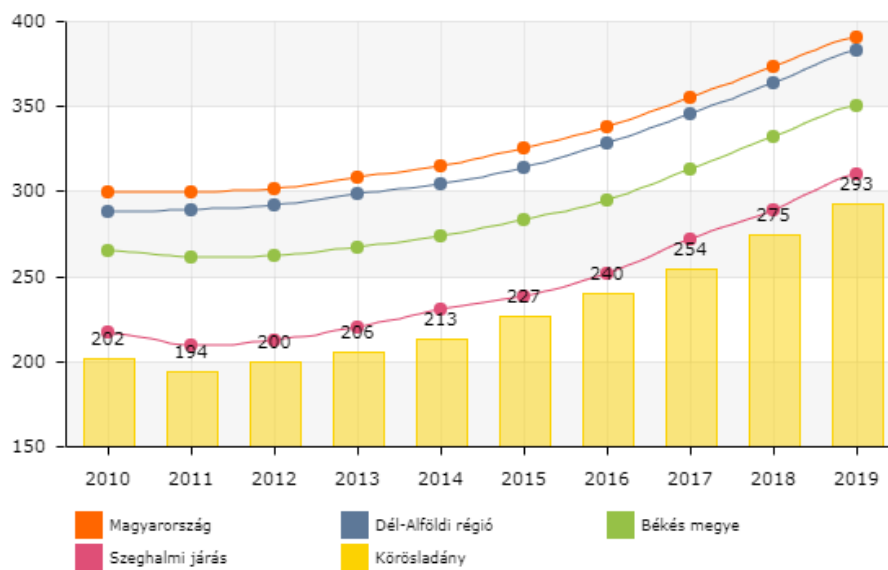
Foglalkoztatási viszonylatban a KSH adatai alapján a Dél-Alföldi régió megyéi 2015-ben negatívan tértek el az országos átlagtól. 2014 évben Békés megye munkanélküliségi rátája 8,7 százalék volt, mindez 2,1 százalékponttal magasabb, mint az országos átlag, illetve 0,8 százalékponttal magasabb, mint a régió átlaga.

9. ábra: A járművek száma Körösladányban (2019)

Áruszállító tehergépkocsik, 2019 (db)	160,
Autóbuszok, 2019 (db)	4,
Benzinüzemű személygépkocsik, 2019 (db)	719,
Benzinüzemű tehergépkocsik, 2019 (db)	4,
Egyéb üzemű személygépkocsik, 2019 (db)	4,
Gázolajüzemű személygépkocsik, 2019 (db)	533,
Gázolajüzemű tehergépkocsik, 2019 (db)	157,
Lassú járművek, 2019 (db)	154,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett áruszállító tehergépkocsik, 2019 (db)	9,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett gépjárművek, 2019 (db)	76,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett személygépkocsik, 2019 (db)	58,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett személyszállító gépjárművek, 2019 (db)	64,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett tehergépkocsik (különleges célú gépkocsival együtt), 2019 (db)	9,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett teherszállító gépjárművek (különleges célú gépkocsikkal együtt), 2019 (db)	12,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett vontatók, 2019 (db)	3,
Motorkerékpárok, 2019 (db)	91,
Személygépkocsik (üzemeltető lakóhelye szerint, dec. 31.), 2019 (db)	1256,
Személyszállító gépjárművek összesen, 2019 (db)	1351,
Tehergépkocsik (különleges célú gépkocsival együtt), 2019 (db)	161,
Teherszállító gépjárművek (különleges célú gépkocsik nélkül), 2019 (db)	226,
Teherszállító gépjárművek (különleges célú gépkocsival együtt), 2019 (db)	227,
Természetes személy által üzemeltetett személygépkocsik, 2019 (db)	1221,
Vontatmányok összesen, 2019 (db)	344,
Vontatók, 2019 (db)	66,

Forrás: KSH és T-STAR adatok alapján saját szerkesztés

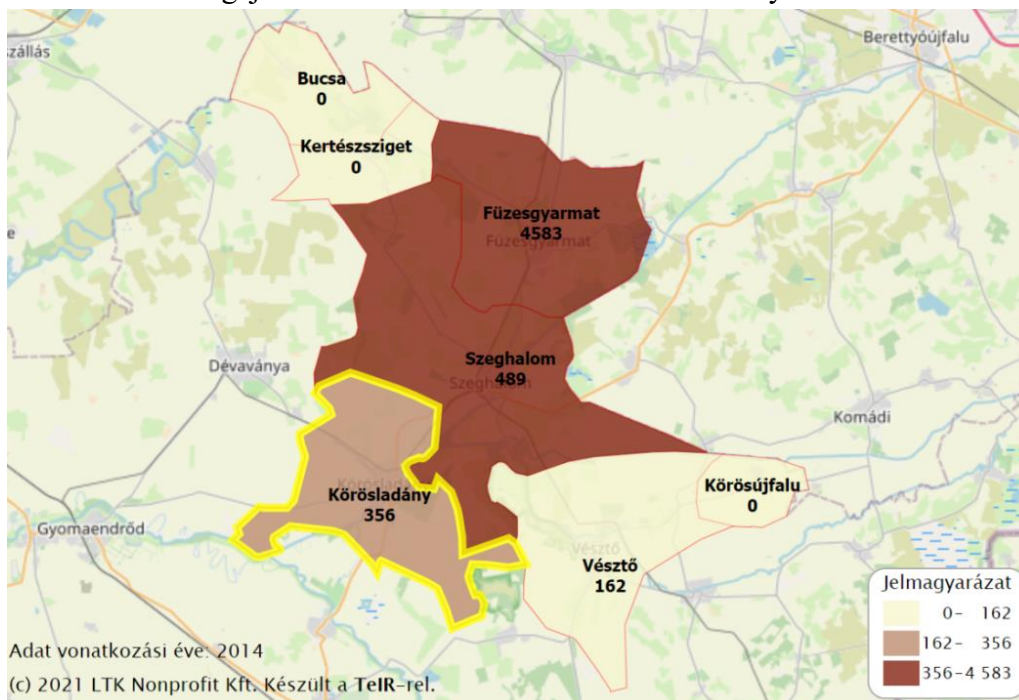
10. ábra: Újnanon forgalom helyezett személygépkocsik száma, ezer lakosra (db)



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

## Kereskedelmi szolgáltatások

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

## Turisztika

A település identitását nagyban befolyásolja a néhai bárói Wenckheim család, hiszen a legtöbb nagy épület építésében közreműködtek, kezdve a **Körösladányi Nadányi-Wenckheim-Merán-kastéllyal**, melyet a család építtetett, id. Czizler Antal tervezésében az 1800-as évek elején klasszicista stílusban. Az U alaprajzú kastélyépület mellett megtalálható több 18. századi uradalmi épület, többek között vendégfogadó és egy sörház is.

A katolikus vallású Wenckheim család idetelepülése - az egyébként zömében református lakosság mellett – magával hozta az igényt egy római katolikus templom építésére, szintén id. Czeigler Antal tervei alapján, 1822-ben, melyet a Szeplőtlenül fogantatott Szűz tiszteletére szenteltek fel.

A Wenckheim kápolna és kriptá 2 kilométerre a kastélytól található, amely a római Pantheon egy kicsinyített mása, hiszen négyoszlopos, kör alaprajzú épület, kerek kupolával. A kriptában 15 felnőtt és 4 gyermekkoporsót temettek el, köztük a Körösladányban született Wenckheim Béla bárót is, aki a kiegyezés utáni Magyarország miniszterelnöke is volt átmeneti ideig. (wenckheim.hu, 2007)

A lakosság egy jó része református vallású, régi hagyományokkal, a jelenlegi református templom 1776-ban épült újjá, a középkori épületmaradványok felhasználásával, a Nadányi család által.

I. világháborús emlékmű: az emlékmű 1929-es avatási ünnepségén József főherceg is dísz vendég volt. Kallós Ede alkotta meg Körösladány számára.

### **Lehetséges vonzerők a városban (nevezetességek)**

„- Csörsz árka ma is jól kivehető, négy kilométer hosszú Körös-menti sánc, amely 352 körül épülhetett.

- Református templom (1776)
- Wenckheim-Merán-Kastély (1805) - ma általános iskola
- Katolikus templom (1822)
- A Wenckheim család kriptája (1830)
- I. világháborús emlékmű - Hősök szobra avatása: 1929. május 5.
- Tüköry Lajos emlékmű (1956)
- Sebes-Körösi Duzzasztómű (1977)
- II. világháborús emlékmű
- helytörténeti gyűjtemény - falumúzeum (2003)
- 56-os emlékmű (2006)
- Körösladányi Nadányi Társaság
- Körös Művészeti Egyesület
- Körösladányi Népdalkör (1991)
- Körösladányi "CUHÁRÉ" Citerazenekar (1979)” (Wikipediia, 2021)

### **Gasztronómia**

A helyiek már több, mint két évtizede szervezik meg a „Népi ételek főzőversenyét”, ahol tradicionális ételek és házi sütemények elkészítését díjazzák a verseny szervezői (bekesjarasok.hu, 2016)

### **Gyógyturizmus**

Körösladányhoz legközelebb Gyomaendrődön, Dévaványán és Mezőberényben érhető el gyógyfürdő.

### **Aktív turizmus**

A település földrajzi elhelyezkedésének köszönhetően elsősorban a vízi sportok dominálnak az aktív turizmus tekintetében. A Körösök rendszere karnyújtásnyira van, a Körös-Maros Nemzeti Park területének köszönhetően. A holtágak birodalma igen különleges látványosság, a

folyószabályozás által itt kialakult új, illetve az ősi növény- és állatvilág egyedülálló. A turistákat közepesen kiépült szolgáltatások várják, lehetőség van kempingezésre, csónakbérlésre. (Túrabarát, 2021)

### **Kereskedelmi szálláshely szállásférőhelyeinek száma**

Megyei szinten a vendéglátóhelyek száma a 2010-2014 közötti időszakban ötödével csökkent, 2466-ról 1982-re, ezzel az országos rangsorban Békés megye a 12. helyet foglalja el. A vállalkozások száma kistérségenként eltérő, ez összefügg a kistérségi központ méretével, így a legtöbb a Békéscsabai, Orosházi, Gyulai járásban található. A lista másik végén, ahol a legkevesebb ilyen jellegű vállalkozás működik, azok a Sarkadi, Gyomaendrődi, Szeghalmi járások. Az idegenforgalom fejlesztésének legnagyobb hátráltató tényezője a nehéz elérhetőség, a távolság és a nem megfelelő közlekedési kapcsolatok, akár közúton, akár közösségi közlekedéssel. Ezen probléma nem csak az ország többi részéhez való kapcsolódást, de a belső hálózatokat is érinti. Probléma továbbá, az itteni vállalkozások alacsony innovációs szintje, az önkormányzatok forráshiánya, az informatikai infrastruktúra kezdetlegessége, de a szálláshelyek kapacitáshiánya, illetve az attrakciók megközelítésének kiépítetlen infrastruktúrája is. (KSH, Békés megyei turisztikai stratégia, 2016)

### **3.4. Társadalmi környezet**

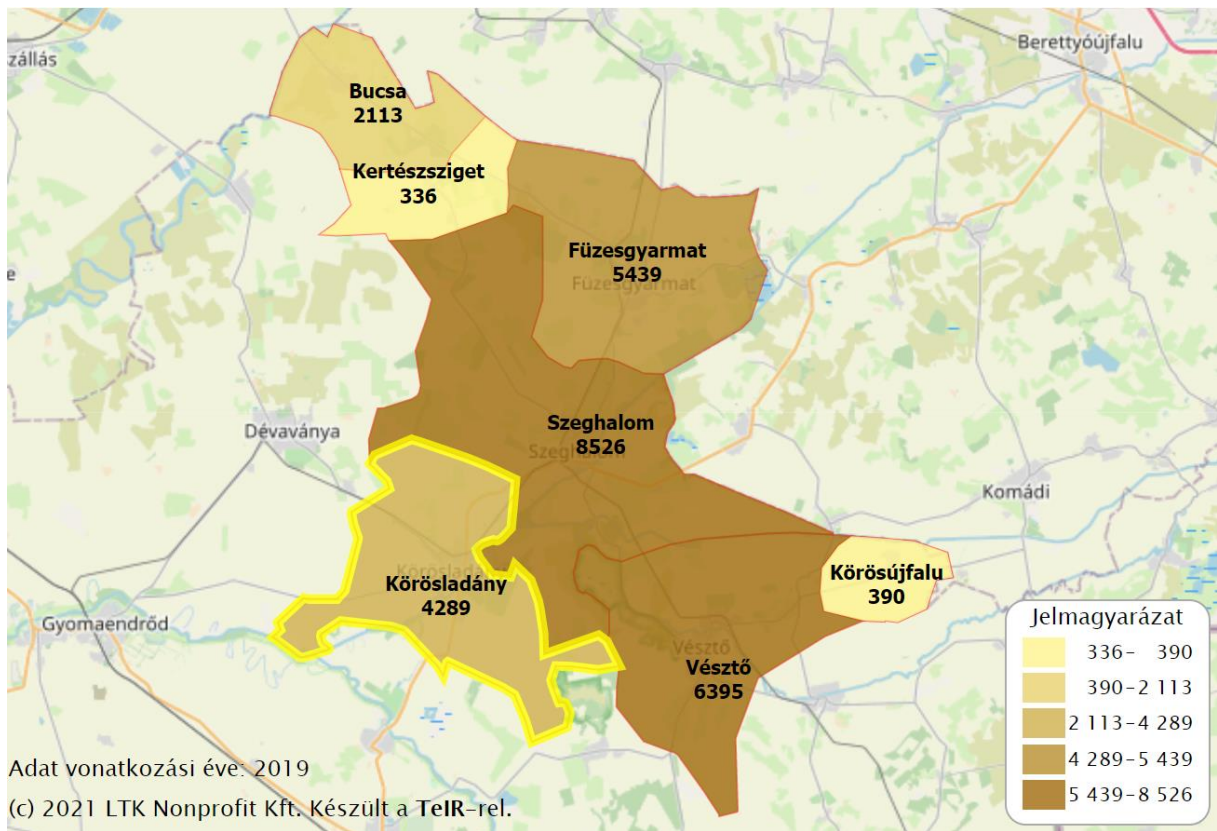
#### **Lakosság szám alakulása az elmúlt években**

A város lakossága 2019-ben 4538 fő volt, ez Békés megye 1,34%-a. Népsűrűsége 37 fő/km<sup>2</sup>, a településen található kb. 2000 lakást figyelembe véve az átlagos háztartás mérete 2,3 fő. 2018 és 2019 között a természetes fogyás mértéke 1,22%/év volt, így ez alapján 2021-ben Körösladány lakossága 4428 főre projektálható. (Belügyminisztérium, 2021)

Ahogy fentebb is látni lehet, a lakosságot a fogyás jellemzi, ami egyfelől a természetes fogyásból, illetve a be- és elvándorlási mérlegből tevődik össze. E demográfiai folyamatok az ország sok hasonló helyzetben lévő önkormányzatához hasonlóan, komoly kihívások elé állítják a várost, nem csak társadalmi, de gazdasági szempontból is.

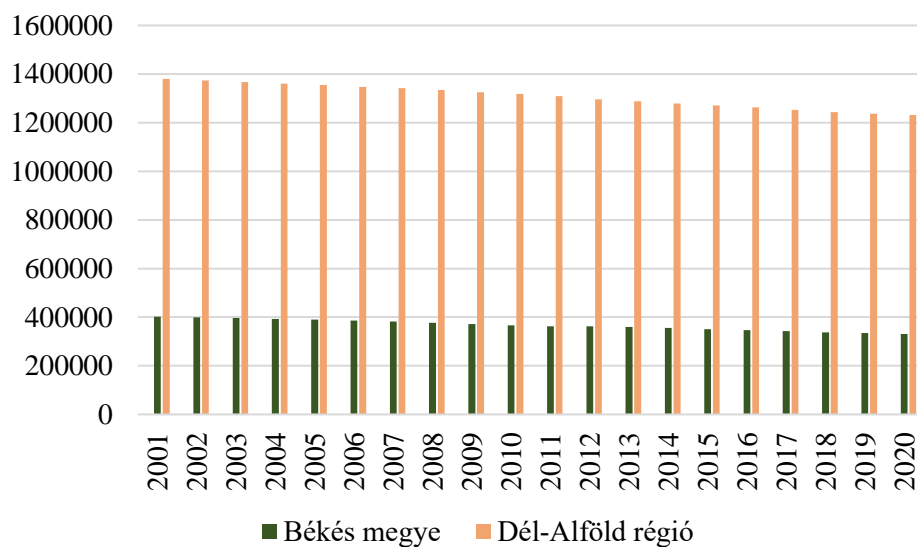


12. ábra: Körösladány város lakónépessége



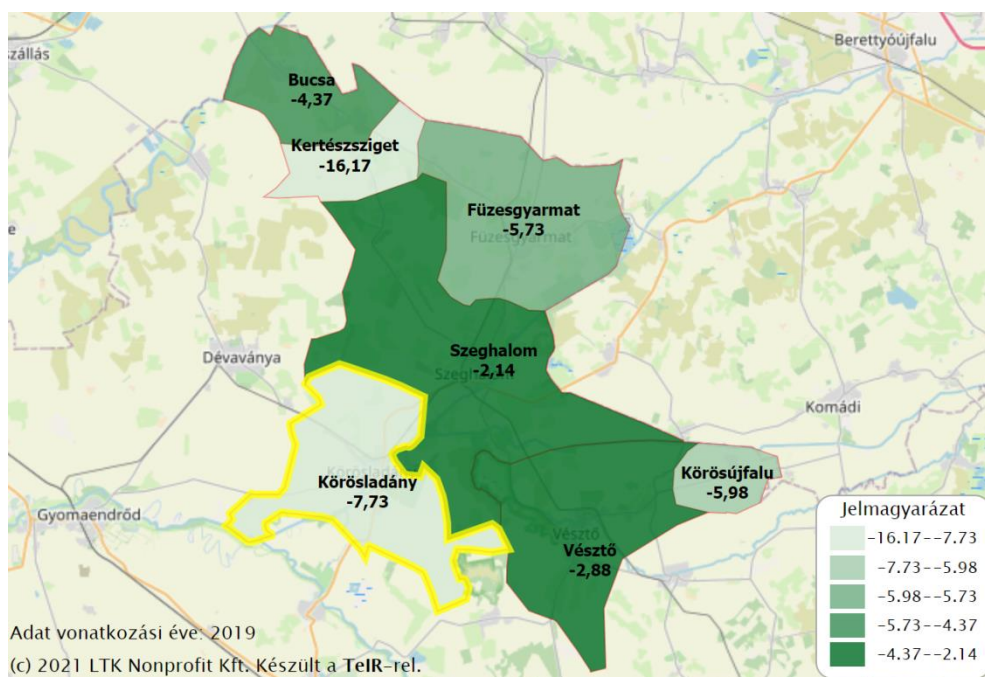
Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

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



Forrás: KSH adatok alapján saját szerkesztés

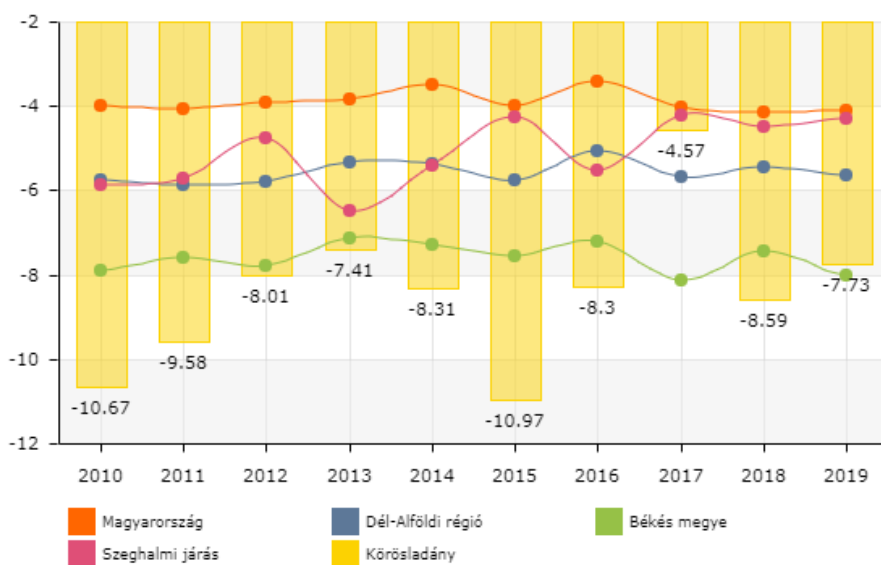
14. ábra: Természetes szaporodás és fogyás (ezrelék)



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

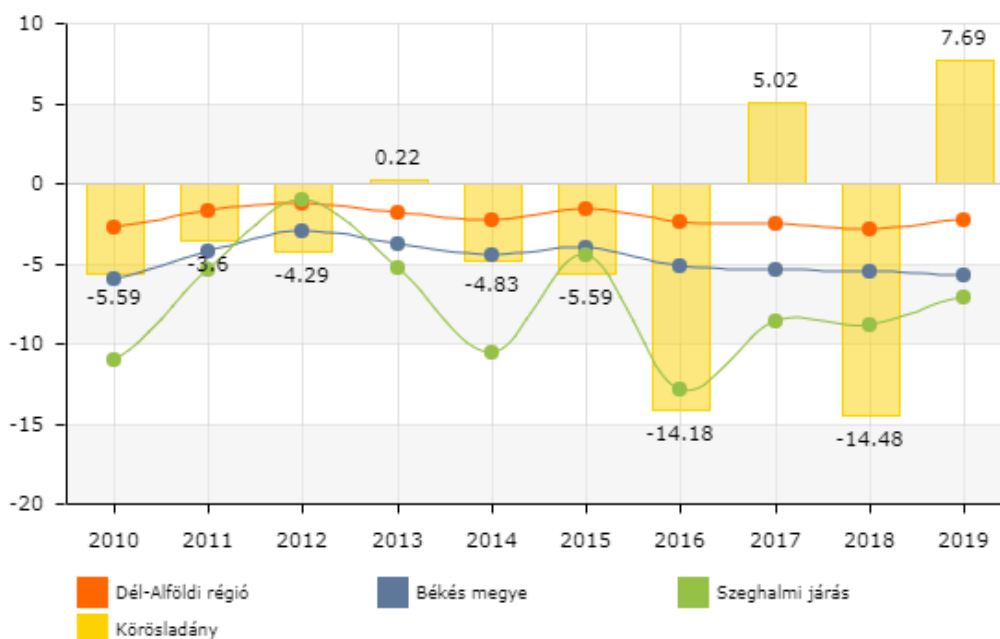
Egy település lakónépességének számát több mutató együttes vizsgálatával lehet meghatározni. A leggyakoribb vizsgálati szempont a születés, a halálozás számának alakulása, az elvándorlás és a bevándorlás közötti egyenleg vizsgálata. Ez a mutató Körösladány esetében erősen meghaladja az országos átlagot (kb. 4%), de még a Békés megyei átlagnál is nagyobb természetes fogyást mutat. (Békéscsaba Megyei Jogú Város Önkormányzata, 2019)

15. ábra: Körösladány város öregedési mutatója



Forrás: Lechner Nonprofit Kft..

16. ábra: Vándorlási egyenleg (ezrelék)



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

A népesség alakulására hatást gyakorló másik mutató a vándorlási különbözet, amelyre nézve a bevándorlás helyett inkább az elvándorlás a jellemző.

### 3.5. Környezeti alapadatok

Körösladány földrajzi szempontból a Hortobágy-Berettyó-Körösök közötti síkság, a Nagy-Sárrét déli szélén helyezkedik el, a Tiszántúl Berettyó-vidéknek nevezett részéhez tartozik. Közigazgatási területén keresztül folyik a Sebes-Körös. Határoló települések Szeghalom, Bélmegyer, Mezőberény, Köröstarcsa, Gyomaendrőd, valamint Dévaványa. Az Alföldnek a laposabb, mélyebben fekvő területéhez tartozik, ennek köszönhetően rendszeresen vízjárta terület volt a folyószabályozás időszaka előtt. Békés megye déli részére jellemző feketeföld itt nem található meg, kevésbé termékeny talaj borítja, mezőgazdasági szempontból kisebb hozamú, így az elsődleges tájhasznosítás a rét- és legelőgazdálkodás volt. A település határának közelében húzódik a Körös-Maros Nemzeti Park, az általa védett területen halban gazdag vizek, vadban gazdag erdők és mezők találhatók, ami a komoly idegenforgalmi vonzerőt jelent, elsősorban az aktív és ökoturizmus számára. (Körösladány Város , 2021)

#### Természeti környezet

A 80,8 és 107,6 méter között fekvő megye az Alföld legmélyebben fekvő területe, azon belül a legkisebb tengerszint feletti magasság a Körösök menti táj, ahol az átlagmagasság átlagosan 85-95 méter között terül el. Körösladány ennek az északi peremén található, a Kis-Sárrét és a Dévaványai-sík mentén, a Hortobágy–Berettyó–Körösök közötti síkság – Nagy-Sárrét déli szélén. Folyója a Sebes-Körös, melynek korábbi erős kanyarulatait szabályozások levágták és lerövidítették. (Körösladány Város Hivatalos Honlapja, 2021) A szabályozásokra azért is volt szükség, mivel az előtt időszakosan víz borította a települést. A Sebes-Körös nagyban befolyásolja a település képét, mindemellett idegenforgalmi célpont is, mely többfajta pihenésnek ad lehetőséget.

Környezetének látképét a termőföldek és a mezőgazdaság erősen befolyásolják, ahol – bár nem kifejezetten magas minőségűek – mégis tradicionálisan eredményes munka zajlik. Ezt különböző energetikai növények hasznosításával továbbfejleszthetővé lehet tenni.



17. ábra: Körösladány természeti környezete



Forrás: [www.korosladany.hu](http://www.korosladany.hu)

## Ásványkincsek

A különféle építőiparban használatos nyersanyagok mellett harmadidőszaki szénhidrogének fordulnak elő a megye területén, amelyek országos szinten is jelentős mennyiségben találhatóak meg. A téglaiipar igen jelentős a megyében, köszönhetően – leginkább a Békési-síkon megtalálható - agyagnak, amely nagyobb mennyiségben fordul elő. A folyóvizek munkájának köszönhetően képződő jelentős mennyiségű homok- és kavicsfordalék szintén jó forrásai az építőipari alapanyagoknak.

Ezenkívül fontos és hasznos nyersanyag a környéken nagy számban megjelenő termál és gyógyvíz, amely determinálja a környék strandolási és gyógyítási potenciálját, de igen jó geotermikus alternatívája a fa- vagy széntüzeléssel való fűtésnek is. (Békés Megyei Önkormányzat, 2014)

## A terület természeti környezete

A város táji adottságai kiemelkedő értékkel bírnak. A Sebes-Körös, annak holtágai, ártere a helyi lakosok rekreációján túl idegenforgalmi potenciált is magában rejtnek. Körösladány a természeti adottságok felelősségteljes kihasználásával komplex turisztikai szolgáltatást tudna nyújtani, egyfelől a természeti szépséget és nyugalmat kereső ökoturizmus, de a vízi sportok, illetve a kerékpározás kedvelői számára is, ami így a szezonális hatásait jelentősen mérsékelve, akár egész évben vonzó célponttá tehetné. A turisztikai fejlesztések kapcsán rendszeresen előkerül, mint ellenérv, a természetes közeg bolygatása, így csak olyan

beavatkozás képzelhető el, ami megfelelő tisztelettel nyúl a természeti értékekhez. További fontos szempont, hogy a turisztikai szolgáltatások nyújtásában a környező településeknek együtt kell működni, az infrastruktúra kiépítése, a népszerűsítés csak közös erővel sikerülhet. (Kristály Tervező, Szolgáltató és Kereskedelmi Kft., 2019)

### **Éghajlat**

Az Alföldön jellemzően meleg és – magas napsütéses órászámmal - száraz éghajlat jellemző Körösladány térségére is, ugyanakkor a légvonalban közel lévő 1800 m tengerszint feletti magasságú Erdélyi-szigethelység láncainak köszönhetően a csapadékháztartás jobb az alföldi átlagnál, ami 550-600 mm-re esik. Jellemző a klasszikus kontinentális éghajlat hideg téllal és meleg nyárral. (Wikipédia, 2021)

### **Kunhalmok**

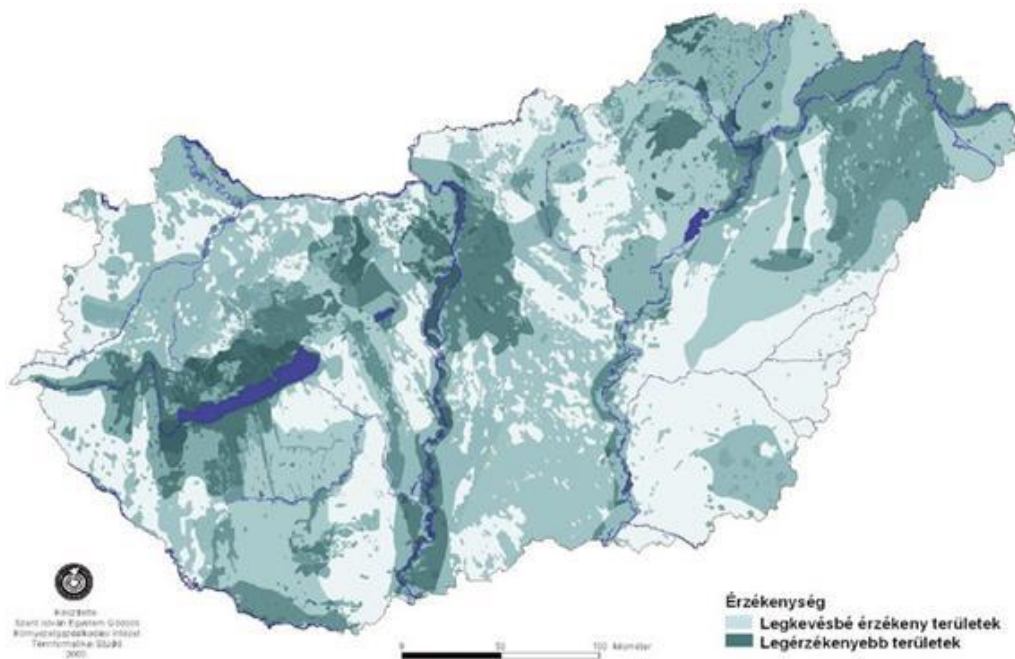
A leginkább vizek közelében épített, régi korokat idéző kúp vagy félgömb alakú képződmények temetkezési, őrhely vagy határjelző célokat szolgáltak, melyeket a Körösladányi Önkormányzat rendelettel egyedi tájértékké nyilvánított, de a természetvédelmi törvény alapján a kunhalmok országos jelentőségű védettséget is élveznek. Sokféleképpen hasznosították az elmúlt időkben, ma földmérési pontokként hasznosítják (Körösladány Város Önkormányzata, 2009).

### **Natura 2000 területek**

Az uniós irányelvek az Európai Unióhoz való csatlakozással hazánkra is kötelező érvényűvé váltak, aminek része a növény- és állatvilág, az élőhelyek előfordulásának dokumentálása. Az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekről szóló 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet, illetve a Körös-Maros Nemzeti Park adatszolgáltatása alapján Körösladány közigazgatási határa különleges madárvédelmi, illetve különleges természet-megőrzési területeket foglal magában, továbbá jelentős számú – sajnos mára igen leromlott állapotú – kunhalmot foglal magában, amik ex lege védelem alatt állnak. Körösladány Önkormányzat Képviselő-testületének 10/2002 (IX.17.) sz. rendelete rögzíti a helyi védelem alatt álló természeti értékeket. (Körösladány Város, 2010)

18. ábra: Környezeti érzékenység a vízbázis szempontjából





Forrás: Ángyán József (Ángyán, 2003)

A Körösök és a Berettyó a megye legfőbb folyóvizei, amelyek a megyét nem érintő fővízgyűjtőbe, a Tiszába és a Marosba torkollnak bele. A vízben lévő foszfor és nitrogén túl nagy mennyisége miatt elalgásodásnak köszönhetően a Sebes-Körös holtágai a korábbi élővízű gazdag élővilágú szakaszai javarészt feltöltődtek és eliszaposodtak. Ezek kikotrásával, valamint zsiliprendszerrel történő feltöltésével újra élővé válhatnak, amely nem csak a halzaporításnak kedvezne, hanem a mezőgazdasági területek vízellátását, öntözését is segíthetné. A kubikgödörök hasznosításával további terület válna bevonhatóvá a halgazdálkodásba. Mindezek mellett a település idegenforgalmi célpontjait is bővíteni lehetne az élővizek jelenlétével. (Kristály Tervező, Szolgáltató és Kereskedelmi Kft., 2019)

### A megye fontosabb folyóvizei

Körös vízrendszer jelentősebb folyói: Fehér-Körös, Fekete-Körös, Sebes-Körös, Kettős-Körös, Hármaskörös, Berettyó, Hortobágy-Berettyó; Körös vízrendszerhez tartozó jelentősebb csatornák: Kutas-főcsatorna; Holt-Sebes-Körös; Hosszúfok-Határér-Kölesér-főcsatorna, Köles-ér, Gyepes-főcsatorna, Gerlai-holtág, Élővíz-csatorna, Kígyósi-főcsatorna, Eleki-főcsatorna. (Békés Megyei Önkormányzat, 2014)

A vízrajz egyedi vonása, hogy magas talajvízszint és a mély fekvésnek köszönhetően csapadékos, hóolvadási időszakokban fokozott a belvíz általi veszélyeztetettség, amely főként a mezőgazdasági termőföldeken, de a lakott területek egy részén is komoly problémákat tud okozni. Havária esetén a talajvíz szennyeződhet, de a tervezett útpálya mentén épülő árok védelmet tud nyújtani az esetleges szennyezés ellen.

A felszíni vizek esetében az esetleges szennyezések a tervezett út nyomvonala alatti mederszakaszt, illetve területeket érinthetik. A vízgyűjtő terület a közvetett hatásterület része,

ugyancsak a közvetett hatásterület a felszíni lefolyási viszonyokban okozott változás által érintett terület is. (ÚT-TEST Kft., 2020)

Országos védelem alatt álló műemléki építmény összesen kilenc található Körösladányban, amihez ex lege védett műemléki terület lett kijelölve, ezen kívül a településen 137 db. nyilvántartott régészeti lelőhely és 11 archivált régészeti objektum található. A kulturális örökség védelméről helyi szinten a Helyi Építési Szabályzat rendelkezik, az egyedi, védendő objektumok három kategóriában találhatók. (Kristály Tervező, Szolgáltató és Kereskedelmi Kft., 2019)

## 4. Fejlesztési igény megalapozása

### 4.1. Helyzetértékelés

Jelen fejezetben a helyzetértékelés során – a korábbi fejezetekben bemutatott - a társadalom, a gazdaság és a környezet által alkotott komplex rendszer olyan szempontból kerül elemzésre, hogy az milyen módon tudna hozzájárulni a fenntartható fejlődéshez, a hozzá tartozó célokat milyen eszközrendszeren keresztül tudja elérni.

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.

19. ábra: A helyzetértékelés SWOT-analízise (Körösladány Településfejlesztési Koncepció, 2019)

Erősség	Gyengeség
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Országos közúti törzshálózathoz közvetlenül kapcsolódik (47. sz. főút)</li> <li>- közvetlen vasúti kapcsolat (127. számú Gyoma - Vésztő - Körösnagyharsány - Nagyvárád vasútvonal)</li> <li>- Magas ipari jelenlét, a kistérségen belüli gazdasági szerepnek köszönhetően helyben lévő munkalehetőségek</li> <li>- Központi városrész kompakt, de lakóterületeknek tartalékterületek rendelkezésre állnak</li> <li>- Burkolt közutak magas aránya</li> <li>- Kerékpárral közlekedők magas részaránya</li> <li>- Belterületen a közművesítés teljeskörű</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- A térség útjai rossz minőségűek, a környező nagyobb városok elérhetősége nehézkes, gyorsforgalmi úti kapcsolat hiányában a többi országrész és a főváros megközelítése kedvezőtlen</li> <li>- Alacsony vasúti szolgáltatási szint, közösségi közlekedéssel körülményes a főváros elérése</li> <li>- Kedvezőtlen demográfiai folyamatok (csökkenő népesség, elöregedés, elvándorlás)</li> <li>- A település gazdasági szerepe a kistérség határánál megáll</li> <li>- Az elsőrendű főút áthalad a városon, magas az átmenő forgalom részaránya</li> <li>- Hiányzó kerékpárforgalmi kapcsolatok a városon belül és annak környezetében</li> <li>- Környezeti problémák (csapadékvíz, iparterületek kibocsájtása)</li> </ul>

Lehetőség	Veszély
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vasúti szolgáltatási szint fejlesztése</li> <li>- A gazdasági szerepének növelése, új gazdasági területek kiépülésével, új befektetők bevonásával</li> <li>- Lakossági szemléletformálás a környezettudatosság javítása érdekében</li> <li>- Közúthálózat színvonalának javítása (burkolatok, közlekedésbiztonság stb.)</li> <li>- Gyalogos és kerékpáros közlekedés feltételeinek javítása</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- A gazdasági szerepe megreked a kistérség határán belül, iparterületi és egyéb gazdasági fejlesztések elmaradása miatt</li> <li>- Nem következik be demográfiai fordulat</li> <li>- Korszerű technológiák megjelenése helyett hagyományos, környezetszennyező telepek környezetterhelése</li> <li>- A helyi és átmenő forgalom növekedése miatt romló környezeti adatsorok</li> <li>- A közúthálózat elmaradó felújításai miatt tovább romló állag</li> </ul>

#### 4.2. Kereslet-kínálat elemzés

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

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

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

#### Kínálati oldal

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

Projektmenedzsment, projektadminisztráció: a vállalkozói (tervezői és kivitelezői) oldalról minőségi teljesítést, az önkormányzati és hivatali oldalról gyors 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 fejlesztés kialakításának legnagyobb nyertesei a térségben működő gazdasági - főként mezőgazdasági - vállalkozások. A keresztirányú forgalom igen jelentős Békéscsaba, Gyomaendrőd, Hunya, Békés és Vésztő felé induló tehergépjárművek kapcsán. A Henkel, mint legnagyobb adófizető és gazdasági szereplő jelentős gépjárműforgalommal bír mind személy, mind tehergépjárművek kapcsán. Számukra a minőségi úthálózat anyagi potenciállal is bír.

**Mezőgazdasági vállalkozások:** Körösladányban jelentős a földhasználat, mellyel kapcsolatos vállalkozások mindegyike használja és terheli az úthálózatot. E mellett az ország jó minőségű termőföldjei kapcsán látható, hogy a vegetációs időszakban teherautók és mezőgazdasági járművek sora használja a felújítandó úthálózatot.

**Tanulók:** a közép- és felsőfokú oktatásban részt vevő 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:** Körösladány, bár városi rangban áll, mégis sok szolgáltatás eléréséhez a környező települések elérése szükséges. Így autóval szükséges elérni a kórházakat, a járási központot, a felsőoktatási intézményeket és a nagyobb munkáltatókat is. A fejlesztendő úthálózat olyan korridorként működik, mely megkerülhetetlen, így a legfontosabb, hogy ennek biztonságossá tételével mindenki kényelmesen, gyorsan és gördülékenyen tudja megközelíteni a várost.

20. ábra: Stakeholder analízis

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

Forrás: saját szerkesztés

#### 4.4. Korlátozó tényezők felmérése

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

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

##### a) Adminisztratív jellegű kockázat



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

#### **b) Műszaki kockázat**

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

#### **c) Fenntartási kockázat**

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

#### **d) Technikai, biztonsági kockázatok**

1. Kockázat: A kivitelezési fázisban nem tartják be a megfelelő balesetek elkerülését biztosító védelmi rendszerekre vonatkozó biztonsági előírásokat.  
A kockázat kezelése:  
- 60 cm mélységű figyelmeztető jelzés elhelyezése;

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

2. Kockázat: nem megfelelő lakossági tájékoztatás.

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

#### e) **Ökológia kockázat**

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

A kockázat kezelése:

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

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

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

#### f) **Politikai kockázat**

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

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

2. Kockázat: a politikai szereplők negatívan értékelik, támadják a közlekedési csomópont megépítését, annak költségeit, a kivitelezés ütemezését, sebességét és módját.  
A kockázat kezelése: a megfelelő szereplők bevonása a projekt előkészítésébe, illetve a kommunikációs tervnek megfelelő kommunikáció biztosítása.

21. 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)

22. ábra: A projekt kockázati típusai és értékelésük

A kockázat megnevezése	Bekövetkezés valószínűsége	A projektre gyakorolt hatása	Összegeben
<b>Adminisztratív jellegű kockázat</b>			
A szükséges hatósági eljárások nagymértékben lassíthatják a kivitelezés idejét	5	4	20
A közbeszerzési eljárások sikertelensége gátolhatja a határidők teljesítését.	3	10	30

A források nem megfelelő időben és ütemezésben történő kifizetése (pályázat esetén: lehívása) lassíthatja a megvalósítást.	2	4	8
<b>Műszaki kockázat</b>			
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
<b>Fenntartási kockázat</b>			
A közlekedési csomópont üzemeltetője nem gondozza megfelelően a létesítményt.	3	4	12
<b>Technikai, biztonsági kockázatok</b>			
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
<b>Ökológiai kockázat</b>			
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
<b>Politikai kockázat</b>			
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

Körösladány jellegéből adódóan mezőgazdasági település. Jelentős ipari bevétellel az elmúlt 30-40 évben rendelkezik és ha nem lenne a Henkel, mint komoly foglalkoztató, akkor igen szerény foglalkoztatási statisztikával rendelkezne a város.

Az ipari és mezőgazdasági funkciók mellett hasznos volna több nagyobb, több száz főt foglalkoztató vállalkozás betelepítése, de erre vélhetően a humánerőforrás minősége miatt nem alkalmas a település. Annak ellenére, hogy komoly ipari területekkel rendelkezik, mégsem volt képes az elmúlt évtizedekben másik nagy foglalkoztatót bevonni.

Környezeti, turisztikai, vendéglátó ipari kapacitásai rendelkezésre állnak, azonban jelentős külföldi vagy hazai vendégforgalomra nem tudott szert tenni az elmúlt évtizedekben. A szolgáltatás minősége, a marketing hiánya és a szervezettség alacsony szintje nem segítette a vendéglátóipar fellendülését.

Látható azonban, hogy jelentős erőforrások szükségesek ahhoz, hogy a diverzifikált termelési és gazdasági potenciállal rendelkező város fókuszot találjon. Szükséges egy olyan húzóágazat - ami korábban a mezőgazdaság volt - mely a lakosságnak stabil munkalehetőséget biztosít, a fiataloknak jövőképet, a városnak pedig stabil gazdasági bevételt. Jelenleg a Henkel és a META Vasipari Kft. foglalkoztatja a legtöbb munkavállalót a városban.

A jelenleg megvalósuló útfejlesztés csak részben szolgálja ki a fejlesztési irányokat. Nagyon sok szolgáltatási, idegenforgalmi és marketing eszközt szükséges bevetni ahhoz, hogy egy valóban prosperáló kisváros alakuljon ki Körösladányból a térségben. Kutatásunkban bemutattuk azokat a hatásokat, melyekkel számolni szükséges a fenntarthatóság és a biztonság megtartása érdekében a kivitelezés során.

A helyzetértékelés konklúziójaként az mondható el, hogy a település fejlesztési dokumentumaiban megfogalmazott célokat, a jövőképet csak részben szolgálja ki a tervezett útfejlesztés, azonban, ahogy arra korábban már utaltunk, a további fejlesztések alapvető feltétele az elérhetőség javítása települési és térségi szinten.

## 6. Fejlesztési javaslatok

Körösladány a mezőgazdasági vállalkozói mellett nagy hangsúlyt kell fektessen a feldolgozóipari fejlesztésére és a beérkező adóbevétele minél jobb visszaforgatására ahhoz, hogy hosszú távon megtarthassa a befektetőit és bevonzza azokat a cégeket, melyek a következő 30-40 évben is ilyen minőségben meg tudják tartani. A demográfiai folyamatok egy öregedő település képét mutatják, így nem csupán a középkorúaknak és a betanított munkakörökben célszerű fejlesztést végrehajtani, hanem az értelmiségieknek és a fiatal felnőtteknek is. A település kiváló környezeti adottságokkal bír, mégsem tudja kihasználni a turisztikai potenciált, mely a kerékpáros, vízi és a nyugdíjas turizmusnak is teret adhatna. Falusi vendéglátásban, szállásoltatásban, csillagtúrák szervezésében, Bélmegyeryrel, Dévaványával való összefogásban nagyok még a tartalékok.

### Munkaerő

Körösladány a legnagyobb cégek, a Henkelnek köszönhetően viszonylag jól ellátott foglalkoztatásban, viszont ez el is kényelmesítette a települést. Több évtizede nem jelent meg jelentősebb foglalkoztató, a képzési kínálat a környéken viszonylag szegény, a fiatalok Gyomaendrődre, Békéscsabára, Gyulára, Kisújszállásra vándorolnak. A képzési kínálat fejlesztésével, helyi munkalehetőségekkel, az innovációs potenciál fejlesztésével, önfoglalkoztatással, a feldolgozóipari cégek számára befektetési lehetőségekkel célszerű támogatni a munkaerő helyben maradását.

### Tőke

Csak úgy, mint az országban jellemzően az önkormányzatoknak, Körösladány 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.

### Technológia<sup>1</sup>

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.

---

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



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)

23. ábra: Körösladány, Békéscsaba és Gyula elérhető szolgáltatásai

	Körösladány	Békéscsaba	Gyula
Lakosság (fő;2021)	4289	58517	29854
Szórakozási lehetőség	van	van	van
Kulturális intézmények	van	sok	van
Étterem és kávézó	van	van	van
Szálláshelyek	van	van	van
Középiskola	nincs	van	van

Forrás: KSH és saját kutatás

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

Szükség van továbbá, hogy olyan kezdeményezések szülessenek, amelyek a város jó pozícionálását szolgálják. Ilyen lehet például a turisztikai szereplők hálózatának összekapcsolása, a helyi alapanyagokból készült ételek bemutatása vagy a termelő

mezőgazdasági üzemekbe tervezett gyárlátogatások attrakcióvá fejlesztése. Ezek az alapok később továbbfejleszthetőek és például a turizmust is rájuk lehet építeni.

### **Vasúti közlekedés**

A vasút fejlesztésével nem csak a személyforgalomban tudna vonzóbb alternatívát nyújtani, de a helyi üzemek áruszállítási igényeinek vasútra történő átterelésével a közúthálózat kapacitáskihasználtsága is csökkenne, amivel egyrészt az itt élők számára élhetőbbé válik a település, másrészt pedig a közutak állagromlása is lassabb ütemben történne (Kristály Tervező, Szolgáltató és Kereskedelmi Kft., 2019).

### **Kerékpárút**

Tekintettel arra, hogy a városhoz tartozó kiépített kerékpárút igen rövid, a jövőben kerékpárút hálózat fejlesztésére van szükség a településen belül, a Sebes-Körös mentén, illetve a szomszédos települések irányába.

### **Megoldási javaslataink a veszélyes csomópontra**

A fejlesztés tervezési fázisában a konzultálni szükséges a NIF Zrt.-vel, hogy figyelembe vehetők legyenek a jövőbeli érintett közúthálózati fejlesztések, ezekkel összhangban készüljön el a tervezési dokumentáció. Egyeztetés szükséges továbbá az érintett ingatlantulajdonosokkal, kereskedelmi egységekkel, illetve minden egyéb érintett féllel.

Mínthogy a településen az alternatív közlekedési módok használatának részaránya magas, a tervezett beruházás során kiemelt fontossággal bír a gyalogosok, kerékpárosok védelme, illetve az érintett szakaszon az ott élők életminőségének megóvása. Ennek érdekében a keresztező utak csomópontjai felülvizsgálandók, az elsőbbségi viszonyok tisztázandók, a gyalogos és kerékpáros átvezetések kialakításáról és megfelelő megvilágításáról gondoskodni szükséges. A kiemelt táji értékek védelme érdekében a munkavégzés, illetve az üzemeltetés során különleges gonddal kell eljárni, az erre vonatkozó jogszabályi előírások betartása a kivitelező, és a majdani üzemeltető feladata lesz.

## **7. Projekt célkitűzései, elvárt eredmények, hatások**

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

## 7.1. Gazdasági hatások

A fejlesztés várható gazdasági hatása az, hogy az elképzeléseknek megfelelően kiépülő M44-es, illetve M43-as gyorsforgalmi úthálózat hatására a térségben élénkülés várható, kiegészülve a jelen fejlesztéssel, további nagy volumenű gazdasági szereplő(k) megjelenési esélyei javulnak, illetve, mint turisztikai desztináció is jobban látótérbe kerül a település. Társadalmi szempontból hatással lehet az ingázás mértékére és ezáltal végső soron a vándorlási egyenlegre is. A fejlesztés által elért jobb közlekedésbiztonság miatt az egyre magasabb társadalmi elvárásoknak is meg tud felelni.

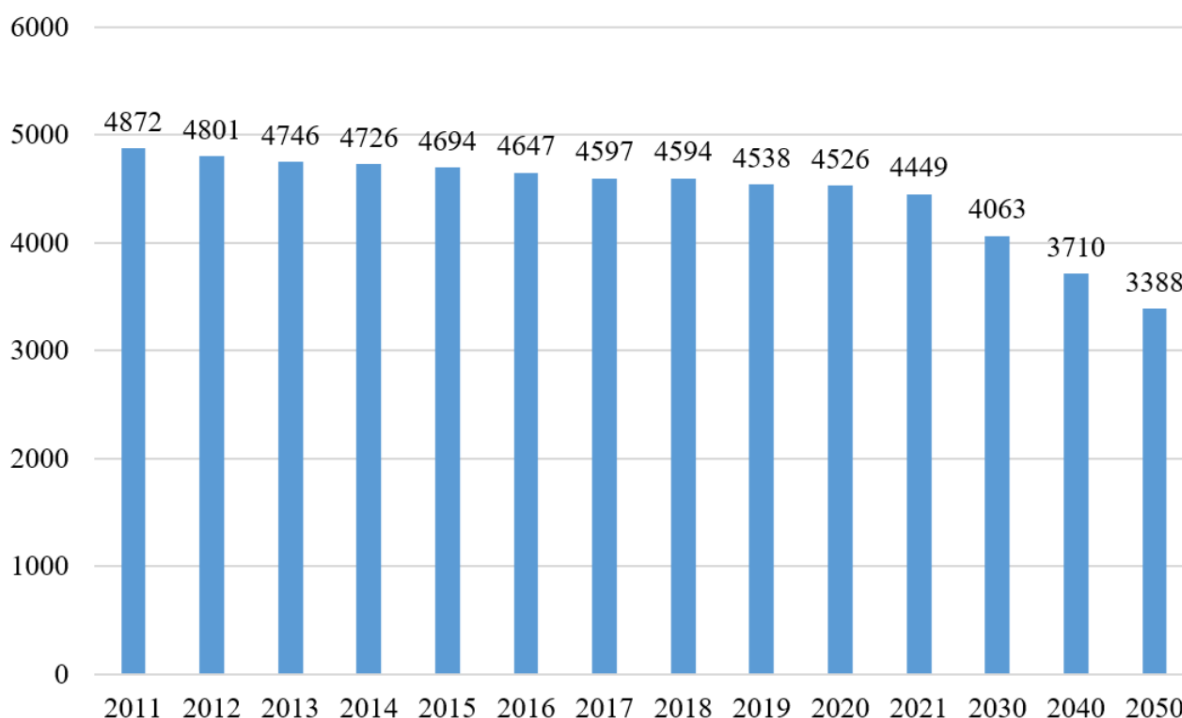
Elvárt eredmények tekintetében biztosak vagyunk abban, hogy a térségben lévő gépjármű-forgalom erősödni fog. Az M44-es út megépülése jelentősen javítja a térség gazdasági lehetőségeit. A jövőben megvalósuló Békéscsaba-Debrecen közötti gyorsforgalmi útfejlesztéssel mind Románia, Ukrajna felé, mind észak-dél irányú országon belüli mobilitás megvalósulhat. A diákok, hallgatók mobilitása egyre nagyobb mértéket ölt és a Kecskemét-Arad közlekedésének felgyorsulása, Körösladány turisztikai életbe való jövőbeli bekapcsolódása vélhetően szintén ezt a célt fogja eredményezni. A fejlesztés nyomán gazdasági elvárás a Henkelen és a Meta Vasipari Kft-n kívüli befektetők megjelenése, a lakossági igények és szolgáltatások jobb minőségű kielégítése és a biztonságos közlekedés feltételeinek megteremtése.

## 7.2. Társadalmi hatások

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

A nagyobb településekre történő napi mozgás (Békéscsaba, Gyomaendrőd, Kunszentmárton, Orosháza) mindenképpen erősödni fog, míg Románia felé 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 az úthálózat minősége felé történő társadalmi elvárás a kevesebb baleset, gyorsabb átkelés a közúton, biztonságosabb kerékpáros, motoros, személy-, teher- és mezőgazdasági jármű forgalom.

24. ábra: Körösladány demográfiai helyzetének alakulása (2011-2050, fő)



Forrás: Belügyminisztérium adatai alapján provizórikus becslés

### 7.3. Környezeti hatások

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

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

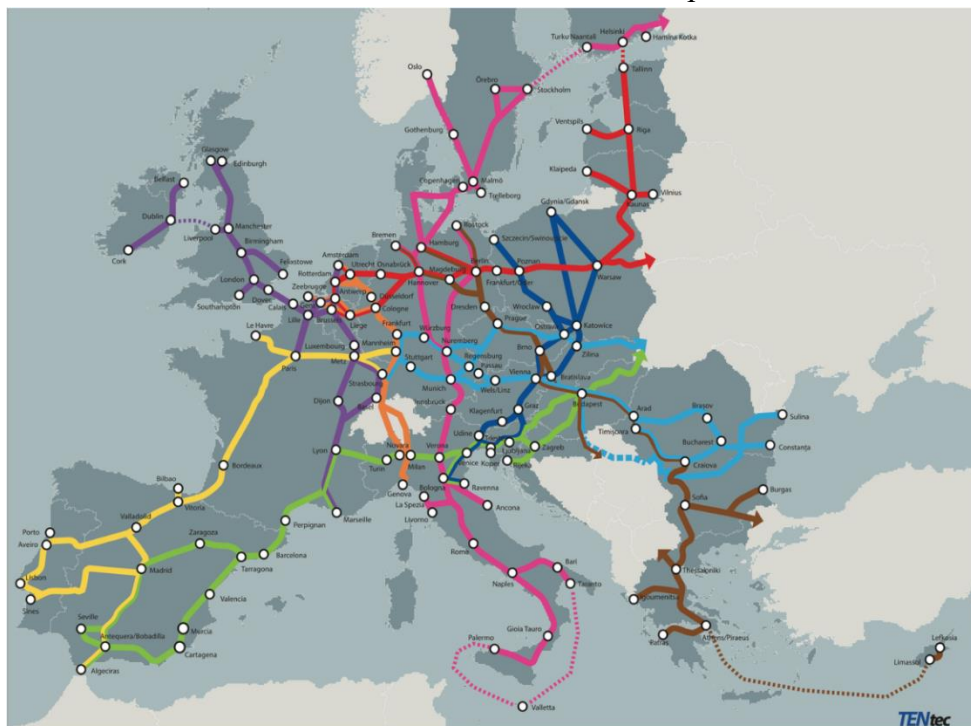
#### **7.4. Határon átnyúló hatások**

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

Az Interreg V-A Románia-Magyarország Program megvalósítása alapvetően 2014-2020 között kerül sor, aminek elsődleges célkitűzése, hogy a határ mindkét oldalán, annak közelében lévő szervezetek és az ott élők számára jobb életkörülményeket biztosítson, az Európai Regionális Fejlesztési Alap finanszírozásával, valamint a két tagállam társfinanszírozásával kiegészülve. A Program összesen hat prioritástengelyt határoz meg, ebből a második prioritás köthető közvetlenül jelen projekthez, amiben a „Fenntartható határon átnyúló mobilitás fejlesztése és a szűk keresztmetszetek megszüntetése”, mint hosszútávú cél jelenik meg. A trendeket vizsgálva látszik, hogy a mobilitási igény mindkét országban nőni fog, akár a közúti közlekedést, akár a kerékpáros közlekedést nézzük, így azt magas színvonalon tudja kiszolgálni e fejlesztés; valamint a határt átlépő fenntartható közlekedési módot választó utasok aránya is növekedhet a fejlesztés hatására. (Európai Regionális Fejlesztési Alap, 2021)

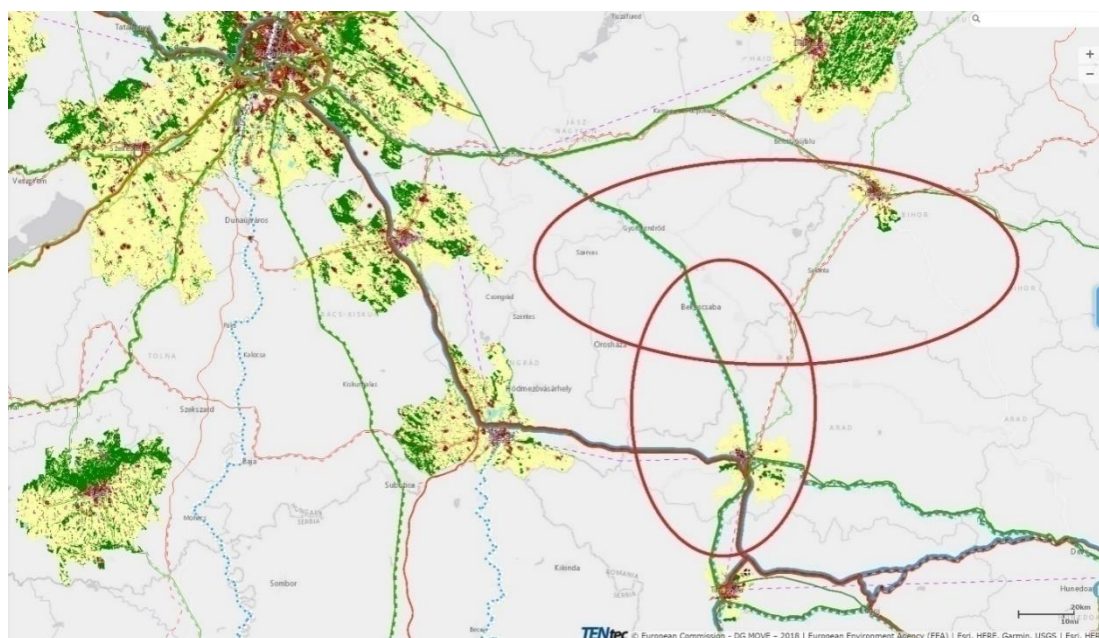


25. ábra: TEN-T hálózatok Európában



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

26. 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 földrészekről.
- 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 Önkormányzat, 2014)

Továbbá, a fejlesztés összhangban van a 2007-ben elfogadott Új Magyarország Fejlesztési Tervének 5. területfejlesztés kérdéskörével foglalkozó prioritásával, ami szerint *„az ország általános versenyképességének alapja, hogy a területi struktúra kiegyenlítettebb és hatékonyabb legyen. A társadalmi és gazdasági kohézió - amely a regionális egyenlőtlenségek csökkentését és az elmaradott területek felzárkózását jelenti - a régiók hatékonyságának és versenyképességének növelésével, egyben a foglalkoztatás bővítésével érhető el.”* (ÚMFT, p. 107). Az azonosított beavatkozás csoportok közül kiemelkedő fontosságú a fenntartható városfejlesztés, amelynek része az integrált környezeti tervezés, a biztonságos közúti infrastruktúra.

## 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 várunk. Cél a térségi erőforrásokra támaszkodó mezőgazdasági alapú feldolgozóipar fejlesztése és a helyi és térségi értékekre alapuló turisztikai attrakciók jobb kihasználása.

## 7.7. Horizontális szempontok érvényesítése

A fenntartható fejlődés, az esélyegyenlőség és a megkülönböztetés-mentesség, valamint a 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 Kondoros város meglévő adataiból dolgoztuk fel.

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

A fejlesztés céljára a közlekedési csomópont közelében lévő település SWOT elemzését használtuk, mivel e település fejlesztése szorosan kihat a közlekedési környezetre, míg a közlekedési lehetőségek befolyásolják a térség társadalmi, gazdasági, folyamatait. E technika képes és alkalmas a település és a projekt életképességének vizsgálatára, a stratégiaalkotás egyik lépése. (ProMan Consulting, 2019).

A fejlesztés kockázatainak elemzéséhez a közgazdaságtanban használt kockázatelemzési mátrixot dolgoztuk át a környezeti hatásvizsgálat szempontjainak megfelelően és adaptáltuk a meglévő kutatási anyaghoz.

## Irodalomjegyzék

1995. évi LIII. törvény a környezet védelmének általános szabályairól. (dátum nélk.).  
<https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=99500053.tv>.
- Ángyán, J. (2003). *Digitális Tankönyvtár*. Forrás: Védett és érzékeny természeti területek mezőgazdálkodásának alapjai: <https://regi.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tkt/vedett-erzekeny/ch08s03.html#id727878>
- Aranypeták Kft. (2021). Engedélyezési terv. Budapest. (tervezet)
- Aranypeták Kft. (2021). Kiviteli terv.(tervezet)
- Barótfi, I. (2021. 05 19). *Környezettechnika*. Letöltés dátuma: 2021. 06 30, forrás: Digitális tankönyvtár:  
<https://regi.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tkt/kornyezettechnika-eloszo/ch10.html#id798992>
- Békés Airport Kft. (2021). *Rólunk*. Forrás: Békés Airport Kft. honlapja: [www.bekesairport.hu](http://www.bekesairport.hu)
- Békés Megyei Önkormányzat. (2011. június). *Békés Megye Területrendezési terve*. Letöltés dátuma: 2021. 06 30, forrás: Békés Megyei Önkormányzat honlapja: [http://www.terport.hu/webfm\\_send/1817](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 Konceptiója*. Forrás: BMÖ honlapja:  
[https://www.bekesmegye.hu/wp-content/uploads/2021/03/BMTFK\\_Helyezetelemzes\\_Helyzetertekeles.pdf](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 30, forrás:  
<https://docplayer.hu/126290086-Bekescsaba-megyei-jogu-varos-onkormanyzata-szocialis-szolgaltatastervezesi-konceptioja.html>
- Békéscsaba Város. (2019. 03 28). *BMJV Önkormányzata Szociális Szolgáltatástervezési Konceptiója 2019-2021*. Forrás: Békéscsaba Város honlapja:  
[https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiS3sm3-eHyAhXQ\\_rsIHY0KAFgQFnoECAyQAQ&url=https%3A%2F%2Fbekescsaba.hu%2Fdownload%2F98%2Fbekescsaba-megyei-jogu-varos-szocialis-szolgaltatastervezesi-konceptioja-2019-2](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiS3sm3-eHyAhXQ_rsIHY0KAFgQFnoECAyQAQ&url=https%3A%2F%2Fbekescsaba.hu%2Fdownload%2F98%2Fbekescsaba-megyei-jogu-varos-szocialis-szolgaltatastervezesi-konceptioja-2019-2)
- bekesjarasok.hu. (2016). *A hagyomány folytatódott Körösladányban*. Forrás: Békés megyei járási hivatalok:  
<https://www.bekesjarasok.hu/szeghalmi-jaras/hirek/a-hagyomany-folytatodott-korosladanyban>
- Béláné, D. (2010. 01). <http://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/terstat/2010/01/takacs.pdf>. Forrás:  
<http://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/terstat/2010/01/takacs.pdf>
- Botka, M., Pét, M., Szilágyi, G., Salamin, G., & Radvánszki, Á. (2009). *Kézikönyv a területi kohézióról*. NFGM, VÁTI Nonprofit Kft.
- Council of Europe. (2007). Spatial development glossary (bilingual edition):European Conference of Ministers responsible for Regional/Spatial Planning (CEMAT). *Territory and Landscape Series No. 2*, 76.
- 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\\_k\\_peldak.pdf](http://eu.esza.hu/filedb//rendezvenyek/utolagos/354_2005/060517_moninfo/13_horizontalis_szempontok_k_peldak.pdf)
- 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](http://www.bekesmegye.hu/wp-content/uploads/2021/06/tfk_teruleti_hatasvizsgalata_2021-27.pdf)
- GANTT. (2021). *GANTT.HU*. Forrás: Kockázatelemzés és kockázatmenedzsment folyamata:  
<https://gantt.hu/kockazatelemzes-es-kockazatmentedzsment-folyamata/>
- Glózik, K. (2020). Békés megye turizmusának elemzése 2008-2018 közötti időszakban. In A. Kosztópulosz, & É. Kuruczleki, *Társadalmi és gazdasági folyamatok elemzésének kérdései a XXI. században* (old.: 16). Szeged: Szegedi Tudományegyetem Gazdaságtudományi Kar.
- HRporta. (2021). *HRporta*. Forrás: Szinergia: <https://www.hrportal.hu/jelentes/szinergia.html>
- IBM. (2021). Forrás: Kínálat és kereslet elemzése: <https://www.ibm.com/docs/hu/tririga/10.5.0?topic=planning-supply-demand-analysis>
- Index.hu. (2017). *Képzletben már végigmehtünk az M44-esen Tiszakürt és Kondoros között*. Forrás: Index:  
[https://index.hu/mindekozben/poszt/2017/01/19/m44\\_bekescsaba\\_tizsakurt\\_kondoros\\_nif/](https://index.hu/mindekozben/poszt/2017/01/19/m44_bekescsaba_tizsakurt_kondoros_nif/)
- István, d. B. ( dátum nélkül.). <https://regi.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tkt/kornyezettechnika-eloszo/ch10.html#id798992>. Forrás: <https://regi.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tkt/kornyezettechnika-eloszo/ch10.html#id798992>: <https://regi.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tkt/kornyezettechnika-eloszo/ch10.html#id798992>
- Körösladány Településfejlesztési Konceptió. (2019). <http://www.korosladany.hu/letoltes/korosladany-telepulesfejlesztési-konpcioja.pdf>.
- Körösladány Város . (2021). *Körösladány*. Forrás: Körösladány város honlapja:  
<https://www.korosladany.hu/index.php/korosladany>
- Körösladány Város. (2010). *Körösladány Fenntartható Fejlődésének Programja 2010-2015*. Forrás: Körösladány város honlapja: <http://www.korosladany.hu/index.php/onkormanyzat/letolthetodokumentumok>
- Körösladány Város. (2018. 08). *Körösladány településképi arculati kézikönyv*. Forrás: Körösladány város honlapja: <https://www.korosladany.hu/dokumentumok/fooldal/tak-tervezet.pdf>
- Körösladány Város. (2021). *Károly Vendégház*. Forrás: Körösladány város honlapja:  
<https://www.korosladany.hu/index.php/szallas-lehetosegek>
- Körösladány Város. (2021). *Mi a teendő súlyos ipari baleset esetén?* Forrás: Körösladány város honlapja:  
<https://www.korosladany.hu/dokumentumok/fooldal/lakossagi-tajekoztatas-korosladany.pdf>
- Körösladány Város Hivatalos Honlapja. (2021). *Körösladány Város Hivatalos Honlapja*. Forrás:  
<http://www.korosladany.hu/index.php/korosladany>
- Körösladány Város Önkormányzata. (2009. december). *Körösladány város önkormányzat környezeti állapot elemzése és értékelése*. Forrás: Körösladány város honlapja: <http://korosladany.hu/letoltes/kornyezeti-jelentesek/kornyezeti-informacio.doc>

- Kristály Tervező, Szolgáltató és Kereskedelmi Kft. (2019. október). *KÖRÖSLADÁNY INTEGRÁLT TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA*. Forrás: Körösladány Város Honlapja: <http://www.korosladany.hu/index.php/onkormanyzat/letoltheto-dokumentumok>
- Kristály Tervező, Szolgáltató és Kereskedelmi Kft. (2019). *Körösladány Településfejlesztési Konceptió*. Forrás: Körösladány város honlapja: <https://www.korosladany.hu/letoltes/korosladany-telepulesfejlesztesi-konceptioja.pdf>
- KSH. (2015). *Fókuszban a megyék - 2015. I-IV. negyedév*. Forrás: Közlekedési balesetek: <http://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/megy/154/index.html>
- KSH. (2016). *Békés megyei turisztikai stratégia*. Forrás: ksh: <https://adoc.pub/bekes-megyei-turisztikai-strategia.html>
- László, M., & Pap, N. (2007). Területfejlesztés a gyakorlatban. In N. Pap, *Területfejlesztés* (old.: 193). Pécs: Lomart Kiadó.
- Lechner Nonprofit Kft. (2021). *TÉRPORT*. Forrás: TEN (Transzeurópai Hálózatok): <http://www.terport.hu/fogalomtar/ten-transzeuropai-halozatok>
- Lechner Nonprofit Kft. (2021). *TÉRPORT*. Forrás: Települések - Általános információk: <http://www.terport.hu/telepulesek/altalanos-informaciok>
- Lechner Nonprofit Kft. (2021). *TÉRPORT*. Forrás: Természeti kockázat / Természeti veszély / Természeti katasztrófa: <http://www.terport.hu/fogalomtar/termeszeti-kockazat-termeszeti-veszely-termeszeti-katasztrofa>
- Lechner Tudásközpont. (2021). *Dokumentációs Központ*. Forrás: Településrendezési fogalmak: <https://www.e-epites.hu/dokumentacios-kozpont/fogalmak>
- Magyar Turisztikai Ügynökség. (2021). *Egészségturizmus*. Forrás: MTÜ honlapja: <https://mtu.gov.hu/cikkek/egeszsegturizmus>
- Magyarország Portál. (2021). *Körösladány város és Paphalom településrészének összefoglaló bemutatása*. Letöltés dátuma: 2021. 08 01, forrás: Magyarország Portál © 2016 - 2021 [hunmix.hu](https://hunmix.hu/telepules/korosladany.html): <https://hunmix.hu/telepules/korosladany.html>
- Mária, U. (2013.. 06. 26.). Letöltés dátuma: 2021.. 06. 30., forrás: <https://www.sikermarketing.hu/celcsoport-meghatározás-mi-az-a-celcsoport-es-miert-fontos/>
- MTA RKK ATI Békéscsabai Osztály. (2005. április). *Kutatási beszámoló - Békés megye élelmiszergazdasági és vidékfejlesztési pozíciói javításának lehetőségei az EU-csatlakozás idején*. Forrás: [alfoldinfo.hu](http://www.alfoldinfo.hu/bekes/agrarkonceptio.pdf): <http://www.alfoldinfo.hu/bekes/agrarkonceptio.pdf>
- 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). *Komarom 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>
- ProMan Consulting. (2019. 10 31). *SWOT elemzés: jelentése, lényege, elkészítése – konkrét példákkal!* Letöltés dátuma: 2021. 06 30, forrás: ProMan Consulting: <https://promanconsulting.hu/swot-elemzes/>
- Rechnitzer, J. (2007.). *Település és fejlesztés*. Budapest: Magyar Közigazgatási Intézet.
- szabályairól, 1. é. (dátum nélk.). Forrás: 1995. évi LIII. tv a környezet védelmének általános szabályairól

tavolsagok.hu. (2021). *Körösladány és nagyobb települések távolságai*. Forrás: tavolsagok.hu:  
<https://www.tavolsagok.hu/magyarorszag/korosladany>

Túrabarát. (2021). *A Hármas-Körös*. Forrás: turabarat.hu: <https://www.tura-baratok.hu/turak/a-harmas-koros-korostarcsa-gyomaadrod-evezes>

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

ÚT-TESZT Kft. (2020. 12 18). *Debrecen - Békéscsaba új közúti összeköttetés tanulmányterv, környezeti hatásvizsgálat elkészítése, valamint közreműködés a hatósági engedélyek megszerzésében*. Forrás: Körösladány város honlapja:  
[https://www.korosladany.hu/dokumentumok/fooldal/autopalya/E\\_01.01\\_T\\_V01\\_v.pdf](https://www.korosladany.hu/dokumentumok/fooldal/autopalya/E_01.01_T_V01_v.pdf)

wenckheim.hu. (2007). *Körösladányi Nadányi-Wenckheim-Merán-kastély*. Forrás: [www.wenckheim.hu](http://www.wenckheim.hu):  
<https://www.wenckheim.hu/korosladany.htm>

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

Wikipediia. (2021). *Körösladány*. Forrás: Wikipedia:  
<https://hu.wikipedia.org/wiki/K%C3%B6r%C3%B6slad%C3%A1ny#Nevezetess%C3%A9gek>

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

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

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

**Felelős kiadó:** Békés Megyéért Vállalkozásfejlesztési Alapítvány

**Megjelenés dátuma:** 08/2021

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

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



## Mellékletek

A vizsgált csomópont légi és földi felvételei



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.





Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.





Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.





Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.





Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranyeták Kft.