

Hatásvizsgálati Tanulmány

MEZŐBERÉNY

A 47 számú főút 107+945 km és Jeszenszky utca, valamint Hunyadi utca csomópont, továbbá a 47. sz. Debrecen – Szegedi másodrendű főút 108+245 – 110+130 km sz. közötti, 46. sz. Törökszentmiklós – Gyomaendrőd – Mezőberény másodrendű főút 65+136-66+187 km sz. közötti, 46355 j. Mezőberény állomáshoz vezető út 0+000 – 0+456 km sz. közötti útszakasz teljes körű felújítása



Forrás: Aranypeták Kft.

Készítette: Aranypeták Kft.

Kutatásvezető: Szelei Antónia

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

2021

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

Tartalom

Vezetői összefoglaló	3
1. Bevezetés és a fejlesztési javaslat készítésének ismertetése.....	4
2. Fogalommeghatározások	6
3. A projekt háttérének bemutatása	9
3.1. Jelenlegi infrastruktúra	9
3.2. Vonatkozó stratégiák bemutatása.....	14
3.3. Gazdasági környezet	16
3.4. Társadalmi környezet	26
3.5. Környezeti alapadatok	29
4. Fejlesztési igény megalapozása.....	31
4.1. Helyzetértékelés	31
4.2. Kereslet-kínálat elemzés	34
4.3. Célcsoport bemutatása	36
4.4. Korlátozó tényezők felmérése.....	37
5. Helyzetértékelés, konklúziók	41
6. Fejlesztési javaslatok	43
7. Projekt célkitűzései, elvárt eredmények, hatások.....	46
7.1. Gazdasági hatások.....	46
7.2. Társadalmi hatások.....	46
7.3. Környezeti hatások.....	47
7.4. Határon átnyúló hatások	48
7.5. Szinergia.....	50
7.6. Várható eredmények.....	51
7.7. Horizontális szempontok érvényesítése	51
7.8. Módszertan.....	52
Irodalomjegyzék.....	53
Mellékletek.....	57

Vezetői összefoglaló

Hatásvizsgálati tanulmányunk a 47. számú főút 107+945 km és Jeszenszky utca, valamint Hunyadi utca csomópontot érinti, Mezőberény lakott területén belül. A 47. számú főút e szakaszán, alárendelt irányból - egymáshoz nagyon közel - 2 önkormányzati út csatlakozik a főúthoz. A jelenlegi kialakítás miatt nagy felületű aszfaltozott terület található a csomópontban, ahol nem egyértelmű a járművek mozgása. A csomópont elsőbbségi viszonyai jelzőtáblákkal szabályozottak.

Továbbá, még megtervezendő a 47. sz. Debrecen – Szegedi másodrendű főút 108+245 – 110+130 km sz. közötti, 46. sz. Törökszentmiklós – Gyomaendrőd – Mezőberény másodrendű főút 65+136-66+187 km sz. közötti, 46355 j. Mezőberény állomáshoz vezető út 0+000 – 0+456 km sz. közötti útszakasz teljes körű felújítása, mely útszakaszok Mezőberény belterületén találhatóak.

Mezőberény alapvetően Békéscsabához és a vasút útvonalakhoz közel eső település, mely nem tudta kihasználni a közlekedési útvonalak kapcsán megkapott előnyét. Mind a főútvonal, mind a vasúti útvonal – mindkettő az utóbbi években felújított – megadta számára azt a lehetőséget, hogy bekapcsolódjon a kereskedelem körforgásába, de nem igazán tudott ezzel élni.

A német és szlovák betelepítettek által alapított település értelmiségi „falu” volt, mely mindig büszke volt arra, hogy arányaiban sokkal több értelmiségi, diplomás származik a városból. A Petőfi Sándor Gimnázium a mai napig híres a tehetséggondozásáról és az oktatás minőségi feltételiről.

A kisváros ennek ellenére nem tudta megtalálni szerepét és erősödni a versenyben Gyomaendrőd és Békéscsaba között. Természeti erőforrásaiból az agyag a berényi téglakomoly alapanyaga, melyre az elmúlt évtizedekben sokat támaszkodott. Sajnos a vállalkozás veszített szerepéből. Jelenleg főként kisvállalkozásként működő fémipari vállalkozások (Fábfém Kft.) és egy jelentős száraztésztagyár található (Família Kft.), mely jelenleg 31 fő dolgozónak ad munkát 600 millió Ft fölötti árbevétellel. Sajnos a fentiek mellett jelentős vállalkozást nem találunk és a helyi Kálmán fürdő is csak nyáron van nyitva.

A városban a mezőgazdaság mellett húzóágazat nem található, a helyi lakosság számára főként Békéscsaba jelenti a vonzerőt. E cél érdekében és az átmenő forgalom erősítése miatt is célszerű a megjelölt csomópontokat erősíteni a kijelölt útvonalakat felújítani.

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

1. Bevezetés és a fejlesztési javaslat készítésének ismertetése

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

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

Az anyag célja, rövid felépítése

A hatásvizsgálat több jelentős célt fogalmazott meg, amelyek alapján bemutatja a jelenlegi állapotokat és előrejelzi a feltételezhető gazdasági, társadalmi és környezeti következményeket. Ilyen célok többek közt az infrastruktúra minőségi szempontból történő javítása, a regionális elérhetőség, illetve az összekapcsolhatóság, az átjárhatóság és a hozzáférhetőség növelése. További kitűzött cél a pályázatba bevont útszakasz és csomópont tervezésére vonatkozó szükségszerűség bemutatása, a jövőben előrelátható hatások kielemezése.

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

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

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

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

A 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 a hivatkozással, irodalomjegyzékkel és melléklettel zárjuk kutatásunkat.

2. Fogalommeghatározások

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Természeti kockázat / Természeti veszély / Természeti katasztrófa: „Számos természeti esemény hordoz magában kockázatot az életre, az épített és természeti környezetre nézve, mivel veszélyezteteti az emberek és állatok életét és komoly károkat okozhat a településekben. Éppen ezért az emberi településeket, amennyire csak lehet, el kell látni a megfelelő, természeti kockázatokkal szembeni védelemmel. Az intenzitásuknak, hatásuknak és kártételüknek megfelelően, ezek a természeti események (vagy veszélyek) természeti katasztrófának is minősülhetnek. Egy természeti katasztrófa éppen ezért a természeti veszély és az emberi aktivitás együttes meglétéből következik. A legfőbb természeti veszélyek: lavinák, aszályok, földrengések, árvizek, földcsuszamlások, vulkánkitörések, cunamik, tornádók, forgószelek, futótűzek stb..” (Lechner Nonprofit Kft., 2021) (Council of Europe, 2007)

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

Területfejlesztési program: A területfejlesztési program (TP-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

Mezőberény 11 852 hektáron, Magyarország dél-keleti részén, Békés megyében található. Vasúti és közúti összeköttetései miatt jól megközelíthető, komoly közlekedési centrumnak is tekinthető. (Mezőberény Város, 2015)

A Békés megye középső részén elterülő kisváros területe 118,53km², népessége 10.254 fő, átlagos népsűrűsége 87 fő/km², a 2020-as adatok szerint. Mezőberény része a Közép-békési Centrumnak Békéscsaba, Gyula és Békés mellett. Mezőberény a Békési járás tagja. Közlekedési helyzete előnyös, a városban megáll a Budapest-Békéscsaba-Lőkösháza vonal minden hazai és nagyszámú nemzetközi szerelvénye. (Mezőberény Város Önkormányzata, 2020)

Az M44-es út Modern Városok Programjába való bekerülése révén a térségre jelentős fejlődés vár, gyorsforgalmi útja több ütemben fog épülni, nagyjából 435 Mrd Ft-os költségvetéssel valósul meg Békéscsaba bekötése az országos és a nemzetközi gyorsforgalmi utak hálózatába.

Környező települések megjelölése, átmenő forgalom

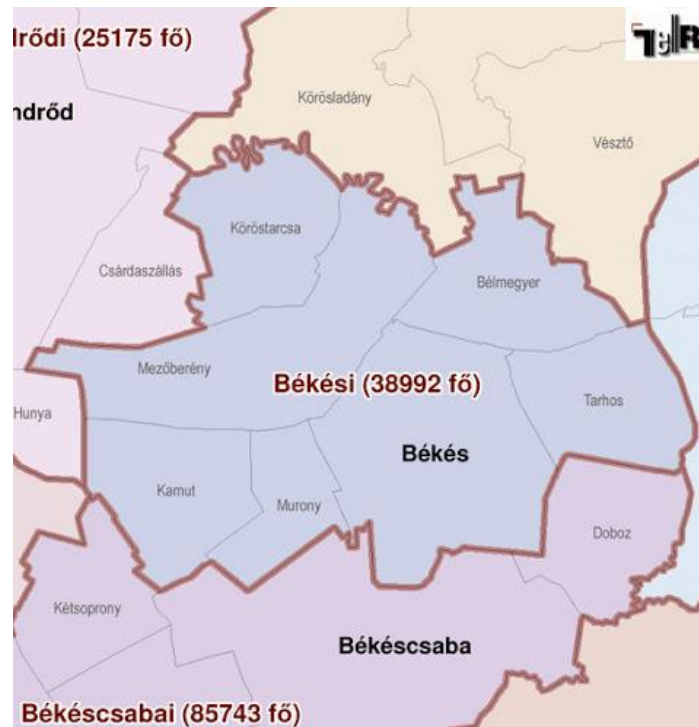
Országos főutak

- 46.sz. Törökszentmiklós–Gyomaendrőd–Mezőberény másodrendű főút
- 47sz. Debrecen - Szeged másodrendű főút

Országos mellékutak (összekötő utak)

- 470j. Békéscsaba–Békés–Mezőberény összekötő út
- 4641 j. Mezőberény-Szarvas összekötő út.
- 4237 j. Bélmegyer-Mezőberény összekötő út.
- 46355 j. Mezőberény állomáshoz vezető út: Vasút utca (Mezőberény Város, 2015)

1. ábra: Mezőberény és környező települései

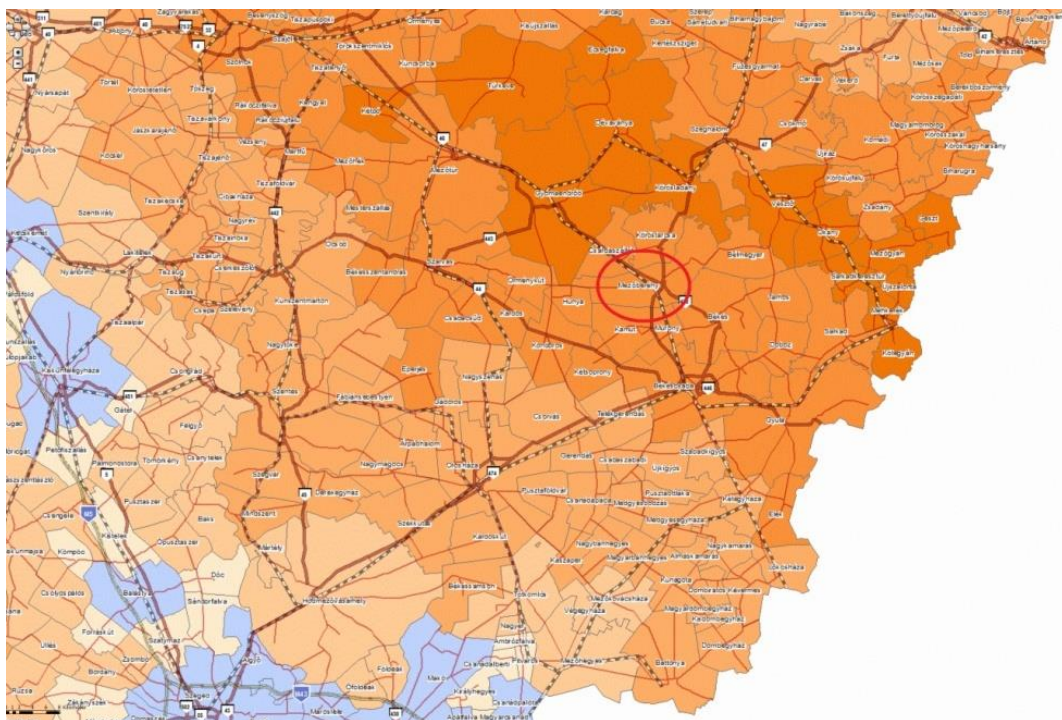


Forrás: TEIR

Testvérvárosi kapcsolatok

- Gronau (Németország)
- Münsingen (Németország)
- Gúta (Szlovákia)
- Szováta (Románia)
- Csantavér (Szerbia) (Mezőberény Város Önkormányzata, 2020)

2. ábra: Mezőberény elérési ideje az autópálya csomópontig



Forrás: TEIR

Autóbusz közlekedés

Mezőberény közvetlen autóbusz-közlekedési kapcsolatai összekötik a környező jelentősebb településekkel, így többek közt Békéscsabával, Békéssel, mint kistérségi központtal, Körösladánnyal, amely Henkel üzeme révén munkavállalók nagyobb tömegét vonzza. Közvetett eléréssel, Békéscsaba településen történő átszállás révén Gyula városa is be van csatornázva a település kapcsolataiba.

A mezőberényiek hivatalos ügyeiket két nagy térségi központban, Békéscsaba és Gyula településeken intézhetik, amelyek megosztva adnak otthont az állami szolgáltatások intézményeinek. Megközelíthetőség szempontjából kedvező módon érhető el Murony, Szeghalom, közvetetten Vésztő, Kondoros és utóbbi településen áthaladva Szarvas. Debrecen és Szeged átszállással közel azonos utazási időre található, Debrecen közvetlen (átszállás nélküli) elérhetősége az utazási időt némileg csökkenti. Mezőberény buszmegállóinak hálózata kiterjedt, összesen 41 db buszmegálló található a településen. (Mezőberény Város Önkormányzata, 2020)

Repülőtér

Mezőberényben nincs repülőtér, de a Békéscsabán lévő repülőtér 20 km-re található Mezőberénytől.

A Békéscsabán található közforgalmú repülőtér az alábbi paraméterekkel rendelkezik: aszfalt kifutó 1300m x 30m, repülőgép parkolási lehetőség egyidejűleg 3 kisgép és 1 nagygép számára (Békés Airport Kft., 2021)

Kerékpáros közlekedés

A város kerékpáros közlekedése – a többi alföldi városéhoz hasonlóan – élénk. Ezt tovább ösztönzik a jelentős főutak mellett kiépített kerékpárutak, amelyek hossza belterületen 5.421 méter, külterületen pedig 4.629 méter, így összesen több, mint 10 km kerékpárút áll rendelkezésre. (Mezőberény Város, 2015)

Vízi közlekedés

Tényleges vízi közlekedés a településen nincs, a Hármas-Körös közelsége azonban jövőbeni lehetőséget ad a vízi úton történő megközelítésre, ennek kiépítése azonban jelentősen forrásigényes.

Belső úthálózat

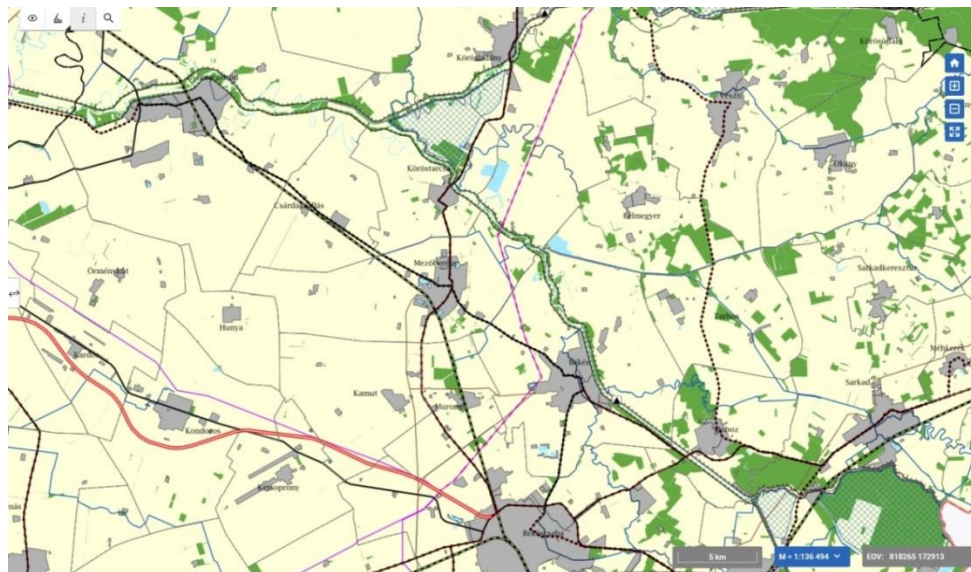
A város önkormányzati belterületi útjainak legnagyobb része aszfaltburkolattal rendelkezik. Az úthálózat problémáját az aszfaltburkolat minősége, forráshiány okán felújíthatatlansága jelenti. A város megközelíthetőségét jelentősen befolyásolja a Mezőberény–Szarvas (Hunyán keresztül vezető), valamint a Mezőberény-Bélmegyer útszakaszok alacsony minősége, amely napjainkra személygépkocsival történő megközelítésre alkalmatlanná vált. (Mezőberény Város Önkormányzata, 2020)

A belterületi úthálózat hossza 64.841 méter, ebből burkolt út 63.550 méter. A belterületi utakból állami közút: 10.473 méter, míg önkormányzati tulajdonú kiépített út 53.443 méter és önkormányzati tulajdonú kiépítetlen út mindösszesen 924 méter. Továbbá, a burkolt úthálózat hossza külterületen 12.835 métert tesz ki. (Mezőberény Város, 2015)

Mezőberény környező települései és azok távolsága (km):

Köröstarcsa (6 km), Murony (7.2 km), Kamut (8.3 km), Békés (9.7 km), Mezőmegyer (12.6 km), Bélmegyer (12.8 km), Hunya (14 km), Körösladány (15.5 km), Kétsoprony (15.9 km), Békéscsaba (17.5 km), Kondoros (19.3 km), Doboz (19.5 km), Gerendás (19.7 km), Telekgerendás (19.7 km), Gyomaendrőd (19.9 km), Póstelek (20.5 km), Vésztő (20.6 km), Szanazug (22.2 km), Dévaványa (23.2 km), Szeghalom (24.7 km), Szabadkígyós (25.2 km), Újkígyós (25.6 km), Okány (25.8 km), Csorvás (26 km), Sarkadkeresztúr (26.9 km), Nagylapos (27.4 km), Gyula (27.5 km), Sarkad (28.5 km), Csabacsúd (29 km). (utazitthon.hu, 2021)

3. ábra: Országos Területrendezési Terv - Mezőberény



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

4. ábra: Közúti balesetek száma Mezőberényben 2019-ben

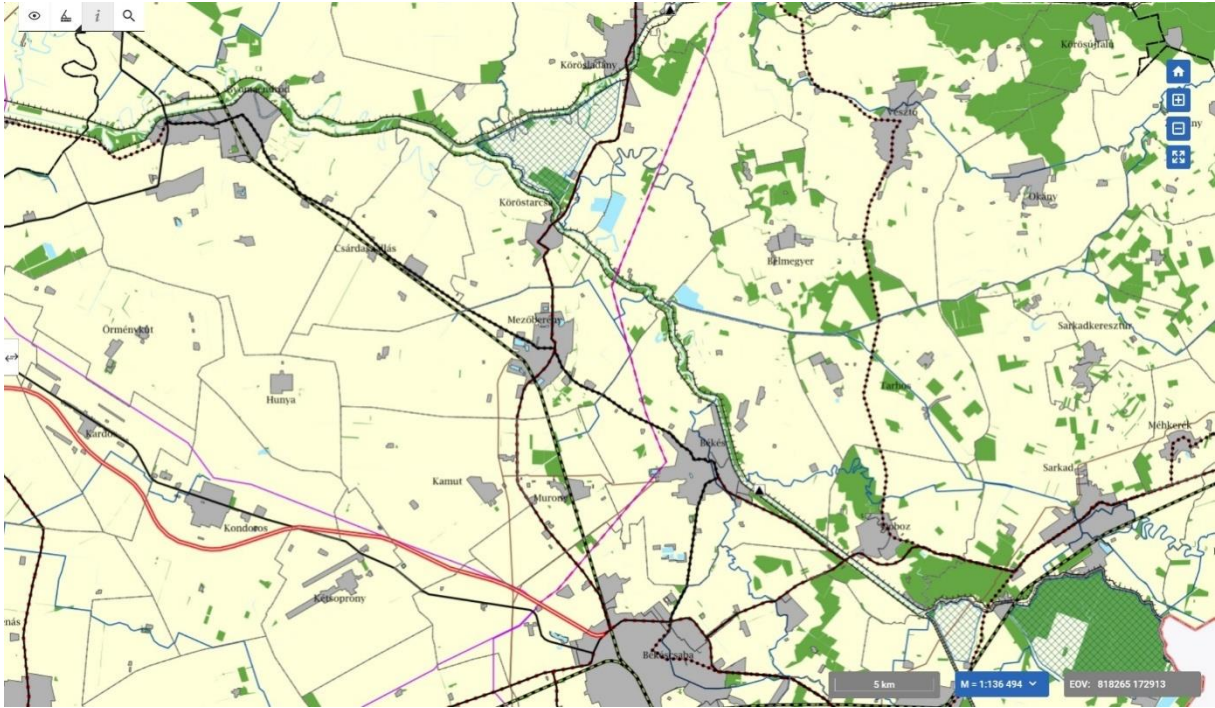
Ittas állapotban okozott összes közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	2,
Járművek okozta összes baleset, 2019 (eset)	17,
Járművezetők által ittasan okozott balesetek, 2019 (eset)	2,
Kerékpár által okozott balesetek, 2019 (eset)	2,
Könnyű sérüléses közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	14,
Közúti közlekedési baleset során könnyen sérült személy, 2019 (fő)	25,
Közúti közlekedési baleset során meghalt, megsérült személy, 2019 (fő)	28,
Közúti közlekedési baleset során súlyosan sérült személy, 2019 (fő)	3,
Lakott területen kívül történt összes közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	8,
Lakott területen történt összes közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	9,
Összes személyi sérüléssel járó közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	17,
Súlyos sérüléses közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	3,
Személygépkocsi által okozott balesetek, 2019 (eset)	15,

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 2019-es esztendőben a közlekedési baleset során meghaltak száma 28 fő volt, ami igen magas szám. 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.

1. ábra: Mezőberény térségi szerkezeti terve



Forrás: TEIR

3.2. Vonatkozó stratégiák bemutatása

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

„Átfogó célok:

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

Stratégiai célok:

- Fenntartható, a megye jövedelemtermelő képességét javító horizontális gazdaságfejlesztés
- A környezeti infrastruktúra átfogó, területileg kiegyensúlyozott fejlesztése
- A minőségi szolgáltatások elérhetőségének fejlesztése

- *Társadalmi- és gazdasági kohézió erősítése a komplex programmal fejlesztendő járásokban*” (EX ANTE Tanácsadó Iroda Kft., 2021)

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

1. Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia 2014-2030

A stratégia kiemelt alapelve, hogy új közlekedési infrastruktúrát nem lehet létesíteni a természeti területek és a termőtalaj kárára, illetve kerülendő az olyan gazdasági tevékenység ösztönzése, mely energia- és szállításigényes. 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 élıhetőség és egészségre nem káros környezeti lehetőségek megteremtése érdekében prioritásként kezelendő a környezeti zajterhelés minimalizálása és az okozta hatások elkerülése.

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

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

3.3. Gazdasági környezet

Agrár- és élelmiszergazdaság

Mezőberény termőföldjeinek minőségét aranykoronában kifejezett értékük mutatja, amely szerint az átlagos érték 33,4 aranykorona. A település mezőgazdasági területei jó talajadottságokkal rendelkeznek, részarányuk az összes területen belül magas, hozzávetőleg 65,28 %, ezen belül legnagyobb területen szántók találhatóak 7193 hektáron, gyep körülbelül 499 hektáron, kert 18 hektáron, erdő pedig 74 hektáron. (Duray, 2019)

2. ábra: Regisztrált vállalkozások száma Mezőberényben

Civil szervezetek (dec. 31.), 2019 (db)	55,
Megszűnt vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	54,
Nonprofit szervezetek összesen (dec. 31.), 2019 (db)	58,
Regisztrált agrárgazdasági szövetkezetek (dec. 31.), 2019 (db)	1,
Regisztrált betéti társaságok (dec. 31.), 2019 (db)	44,
Regisztrált egyéni vállalkozók (dec. 31.), 2019 (db)	420,
Regisztrált főfoglalkozású egyéni vállalkozók (dec. 31.), 2019 (db)	233,
Regisztrált főfoglalkozású önálló vállalkozók (dec. 31.), 2019 (db)	412,
Regisztrált gazdasági szervezetek (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	1595,
Regisztrált jogi személyiségű vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	206,
Regisztrált korlátolt felelősségű társaságok (dec. 31.), 2019 (db)	157,
Regisztrált költségvetési szerv és költségvetési rend szerint gazdálkodó szervek (dec. 31.), 2019 (db)	8,
Regisztrált közkereseti társaságok (dec. 31.), 2019 (db)	1,
Regisztrált mellékfoglalkozású egyéni vállalkozók (dec. 31.), 2019 (db)	158,
Regisztrált mellékfoglalkozású önálló vállalkozók (dec. 31.), 2019 (db)	537,
Regisztrált nonprofit és egyéb nem nyereségérdekelte szervezetek (GFO11, dec. 31.), 2019 (db)	78,
Regisztrált nonprofit gazdasági társaságok (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	1,
Regisztrált nyugdíjas egyéni vállalkozók (dec. 31.), 2019 (db)	29,

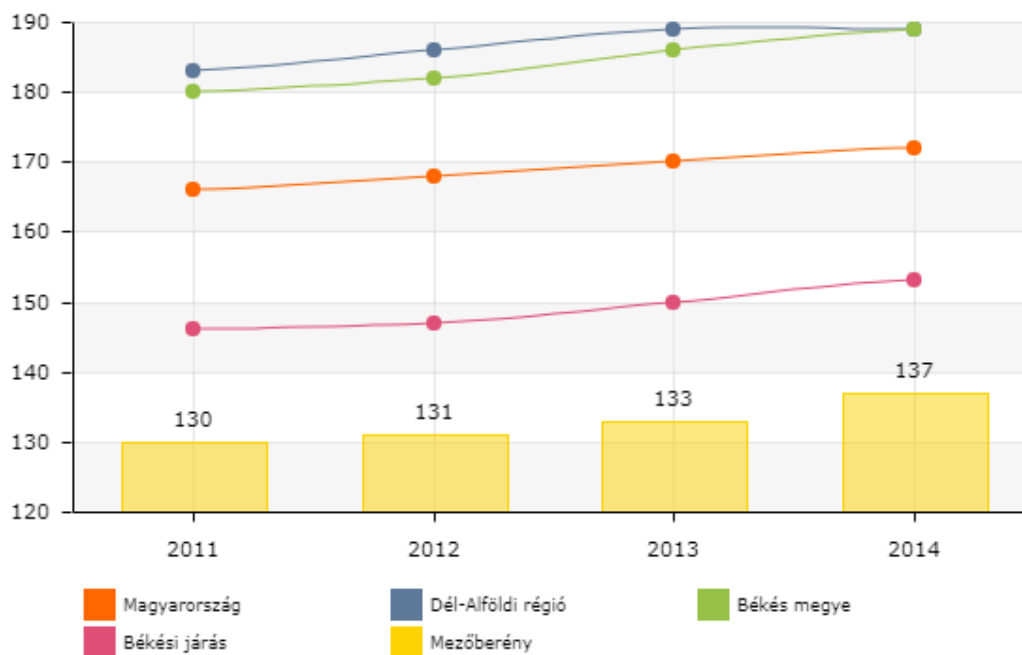
Regisztrált nyugdíjas önálló vállalkozók (dec. 31.), 2019 (db)	351,
Regisztrált önálló vállalkozók (dec. 31.), 2019 (db)	1300,
Regisztrált őstermelők (dec. 31.), 2019 (db)	432,
Regisztrált szövetkezetek (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	4,
Regisztrált társas vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	206,
Regisztrált vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	1506,
0 és ismeretlen fős regisztrált társas vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	51,
0 és ismeretlen fős regisztrált vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	180,
10-19 fős regisztrált társas vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	12,
10-19 fős regisztrált vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	17,
1-9 fős regisztrált társas vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	128,
1-9 fős regisztrált vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	1292,
20-49 fős regisztrált társas vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	7,
20-49 fős regisztrált vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	9,
50-249 fős regisztrált társas vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	8,
50-249 fős regisztrált vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	8,
Regisztrált társas vállalkozás; Adminisztratív és szolgáltatást támogató tevékenység (TEÁOR08: N)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	10,
Regisztrált társas vállalkozás; Bányászat, kőfejtés, feldolgozóipar, villamos energia-, gáz-, gőzellátás, légkondicionálás, vízellátás, szennyvíz gyűjtése, kezelése, hulladékgazdálkodás, szennyeződésmérséklés (TEÁOR08: B+C+D+E, GFO14), 2019 (db)	35,
Regisztrált társas vállalkozás; Egyéb szolgáltatás (TEÁOR08: S)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	3,
Regisztrált társas vállalkozás; Építőipar (TEÁOR08: F)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	28,
Regisztrált társas vállalkozás; Feldolgozóipar (TEÁOR08: C)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	34,
Regisztrált társas vállalkozás; Humán-egészségügyi, szociális ellátás (TEÁOR08: Q)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	14,
Regisztrált társas vállalkozás; Információ, kommunikáció (TEÁOR08: J)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	7,
Regisztrált társas vállalkozás; Ingatlanügyletek (TEÁOR08: L)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	6,
Regisztrált társas vállalkozás; Kereskedelem, gépjárműjavítás (TEÁOR08: G)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	46,
Regisztrált társas vállalkozás; Mezőgazdaság, erdőgazdálkodás, halászat (TEÁOR08: A)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	17,
Regisztrált társas vállalkozás; Művészet, szórakoztatás, szabadidő (TEÁOR08: R)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	2,
Regisztrált társas vállalkozás; Oktatás (TEÁOR08: P)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	3,

Regisztrált társas vállalkozás; Pénzügyi, biztosítási tevékenység (TEÁOR08: K)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	3,
Regisztrált társas vállalkozás; Szakmai, tudományos, műszaki tevékenység (TEÁOR08: M)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	19,
Regisztrált társas vállalkozás; Szálláshely-szolgáltatás, vendéglátás (TEÁOR08: I)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	7,
Regisztrált társas vállalkozás; Szállítás, raktározás (TEÁOR08: H)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	6,
Regisztrált társas vállalkozás; Vízellátás, szennyvíz gyűjtése, kezelése, hulladékgazdálkodás, szennyeződésmentesítés (TEÁOR08: E)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	1,
Regisztrált vállalkozás; Adminisztratív és szolgáltatást támogató tevékenység (TEÁOR08: N)(GFO14), 2019 (db)	27,
Regisztrált vállalkozás; Bányászat, kőfejtés, feldolgozóipar, villamos energia-, gáz-, gőzellátás, légkondicionálás, vízellátás, szennyvíz gyűjtése, kezelése, hulladékgazdálkodás, szennyeződésmentesítés (TEÁOR08: B+C+D+E)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	84,
Regisztrált vállalkozás; Egyéb szolgáltatás (TEÁOR08: S)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	38,
Regisztrált vállalkozás; Építőipar - GFO14 (TEÁOR08: F)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	93,
Regisztrált vállalkozás; Feldolgozóipar (TEÁOR08: C)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	83,
Regisztrált vállalkozás; Humán-egészségügyi, szociális ellátás (TEÁOR08: Q)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	24,
Regisztrált vállalkozás; Információ, kommunikáció (TEÁOR08: J)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	28,
Regisztrált vállalkozás; Ingatlanügyletek (TEÁOR08: L)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	152,
Regisztrált vállalkozás; Kereskedelem, gépjárműjavítás (TEÁOR08: G)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	120,
Regisztrált vállalkozás; Mezőgazdaság, erdőgazdálkodás, halászat (TEÁOR08: A)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	698,
Regisztrált vállalkozás; Művészet, szórakoztatás, szabadidő (TEÁOR08: R, GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	31,
Regisztrált vállalkozás; Oktatás (TEÁOR08: P)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	39,
Regisztrált vállalkozás; Pénzügyi, biztosítási tevékenység (TEÁOR08: K)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	21,
Regisztrált vállalkozás; Szakmai, tudományos, műszaki tevékenység (TEÁOR08: M)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	96,
Regisztrált vállalkozás; Szálláshely-szolgáltatás, vendéglátás (TEÁOR08: I)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	40,
Regisztrált vállalkozás; Szállítás, raktározás (TEÁOR08: H)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	15,

Regisztrált vállalkozás; Vízellátás, szennyvíz gyűjtése, kezelése, hulladékgazdálkodás, szennyeződésmentesítés (TEÁOR08: E)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	1,
---	----

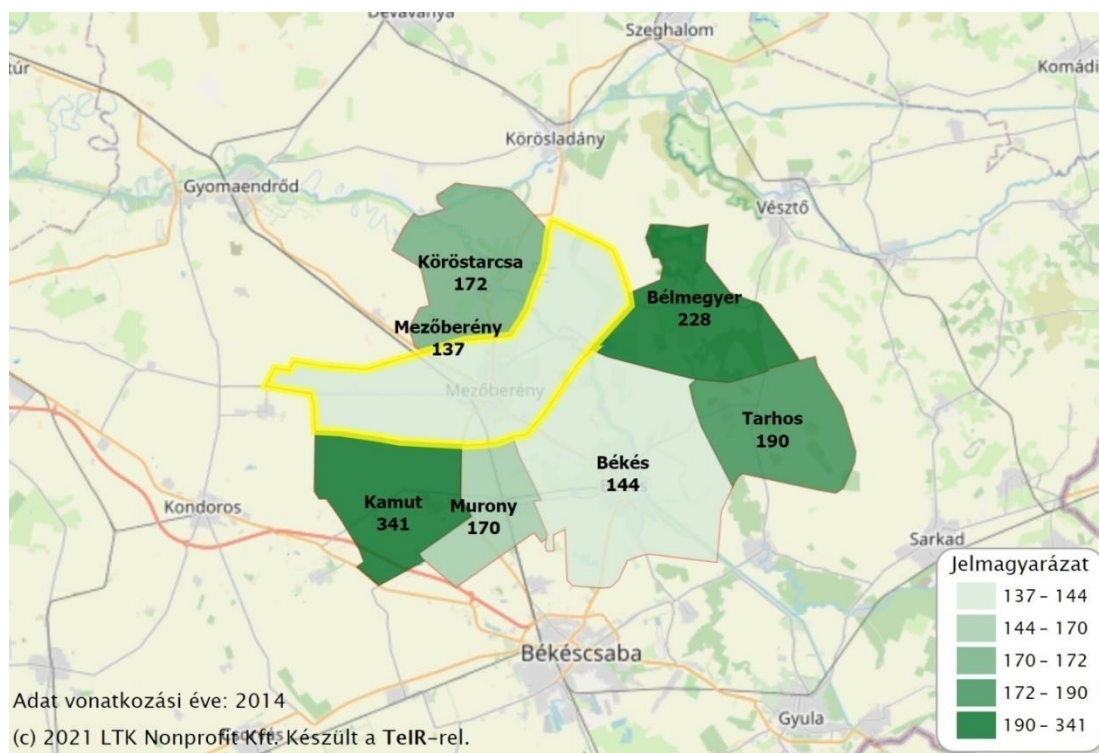
Forrás: KSH és T-STAR adatok alapján saját szerkesztés

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

5. ábra: Mezőberény - nyilvántartott munkanélküliek száma – 2019. év

Általános iskola 8 osztályánál kevesebb végzettséggel rendelkező nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	22,
Általános iskolai végzettségű nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	164,
Egy éven túl nyilvántartott álláskeresők: férfi, 2019 (fő)	64,
Egy éven túl nyilvántartott álláskeresők: nő, 2019 (fő)	67,
Egy éven túl nyilvántartott álláskeresők összesen, 2019 (fő)	131,
Egyetemi végzettségű nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	2,
Fizikai foglalkozású nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	395,
Főiskolai végzettségű nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	8,
Közfoglalkoztatottak, 2019 (fő)	212,
Nyilvántartott álláskeresők: férfi, 2019 (fő)	235,
Nyilvántartott álláskeresők: nő, 2019 (fő)	193,
Nyilvántartott álláskeresők összesen, 2019 (fő)	428,
Nyilvántartott álláskeresők: 0-18 éves, 2019 (fő)	15,

Nyilvántartott álláskeresők: 19-20 éves, 2019 (fő)	20,
Nyilvántartott álláskeresők: 21-25 éves, 2019 (fő)	53,
Nyilvántartott álláskeresők: 26-30 éves, 2019 (fő)	49,
Nyilvántartott álláskeresők: 31-35 éves, 2019 (fő)	42,
Nyilvántartott álláskeresők: 36-40 éves, 2019 (fő)	43,
Nyilvántartott álláskeresők: 41-45 éves, 2019 (fő)	50,
Nyilvántartott álláskeresők: 46-50 éves, 2019 (fő)	31,
Nyilvántartott álláskeresők: 51-55 éves, 2019 (fő)	34,
Nyilvántartott álláskeresők: 51-60 éves, 2019 (fő)	37,
Nyilvántartott álláskeresők: 61-X éves, 2019 (fő)	54,
Nyilvántartott megváltozott munkaképességű álláskeresők, 2019 (fő)	6,
Nyilvántartott pályakezdő álláskeresők: férfi, 2019 (fő)	24,
Nyilvántartott pályakezdő álláskeresők: nő, 2019 (fő)	29,
Nyilvántartott pályakezdő álláskeresők, 2019 (fő)	53,
Szakiskolai végzettségű nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	10,
Szakközépiskolai, technikumi, gimnáziumi végzettségű nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	106,
Szakmunkás végzettségű nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	116,
Szellemi foglalkozású nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	33,
180 napon túli nyilvántartott álláskeresők: férfi, 2019 (fő)	108,
180 napon túli nyilvántartott álláskeresők: nő, 2019 (fő)	98,
180 napon túli nyilvántartott álláskeresők összesen, 2019 (fő)	206,
Aktív foglalkoztatáspolitikai eszközzel támogatottak, 2019 (fő)	268,
Álláskeresési ellátásban részesülő nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	107,
Ellátásban részesülő nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	228,
Szociális támogatásban részesülő nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	121,

Forrás: KSH és T-STAR adatok alapján saját szerkesztés

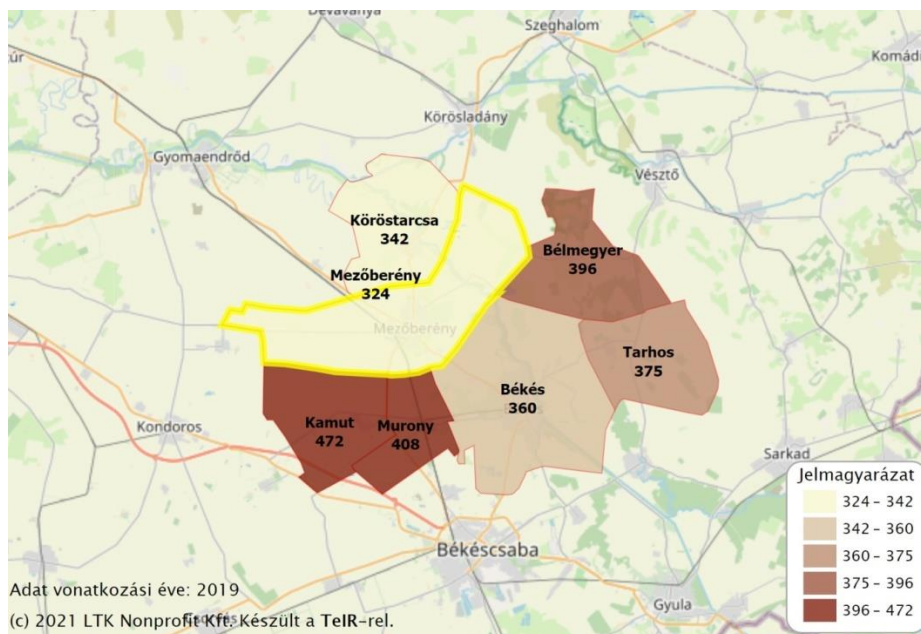
6. ábra: A járművek száma Mezőberényben (2019)

Áruszállító tehergépkocsik, 2019 (db)	487,
---------------------------------------	------

Autóbuszok, 2019 (db)	5,
Benzinüzemű személygépkocsik, 2019 (db)	2092,
Benzinüzemű tehergépkocsik, 2019 (db)	10,
Egyéb üzemű személygépkocsik, 2019 (db)	38,
Egyéb üzemű tehergépkocsik, 2019 (db)	1,
Gázolajüzemű személygépkocsik, 2019 (db)	1047,
Gázolajüzemű tehergépkocsik, 2019 (db)	481,
Lassú járművek, 2019 (db)	159,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett áruszállító tehergépkocsik, 2019 (db)	45,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett gépjárművek, 2019 (db)	229,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett személygépkocsik, 2019 (db)	163,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett személyszállító gépjárművek, 2019 (db)	179,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett tehergépkocsik (különleges célú gépkocsival együtt), 2019 (db)	45,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett teherszállító gépjárművek (különleges célú gépkocsikkal együtt), 2019 (db)	50,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett vontatók, 2019 (db)	5,
Motorkerékpárok, 2019 (db)	221,
Személygépkocsik (üzemeltető lakóhelye szerint, dec. 31.), 2019 (db)	3177,
Személyszállító gépjárművek összesen, 2019 (db)	3403,
Tehergépkocsik (különleges célú gépkocsival együtt), 2019 (db)	492,
Teherszállító gépjárművek (különleges célú gépkocsik nélkül), 2019 (db)	587,
Teherszállító gépjárművek (különleges célú gépkocsival együtt), 2019 (db)	592,
Természetes személy által üzemeltetett személygépkocsik, 2019 (db)	3073,
Vontatmányok összesen, 2019 (db)	610,
Vontatók, 2019 (db)	100,

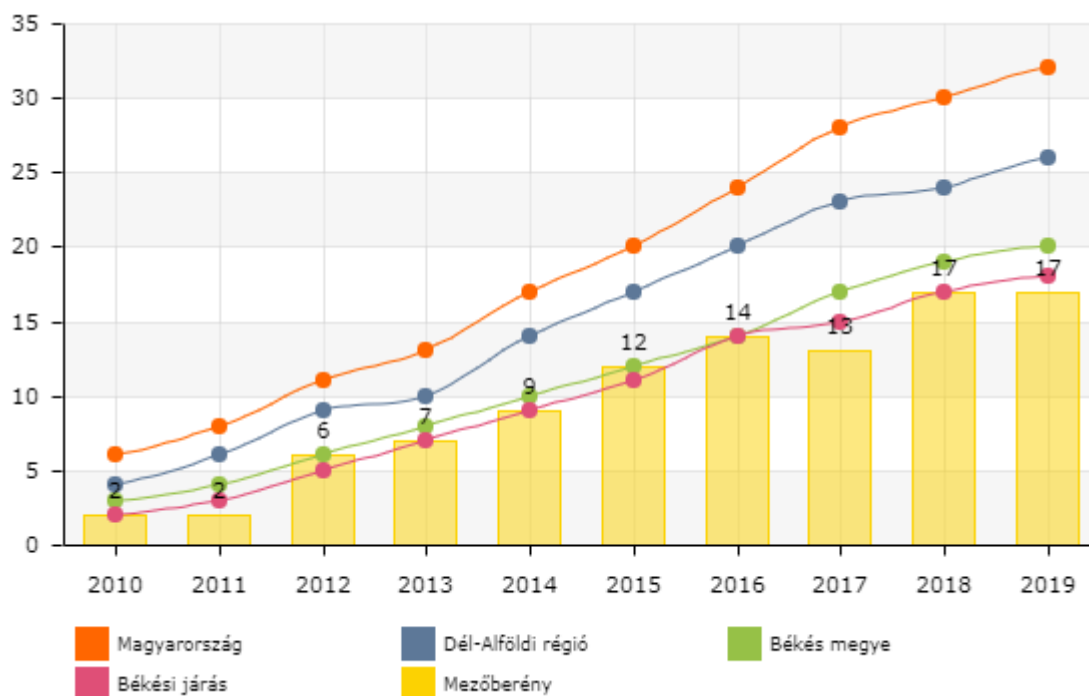
Forrás: KSH és T-STAR adatok alapján saját szerkesztés

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



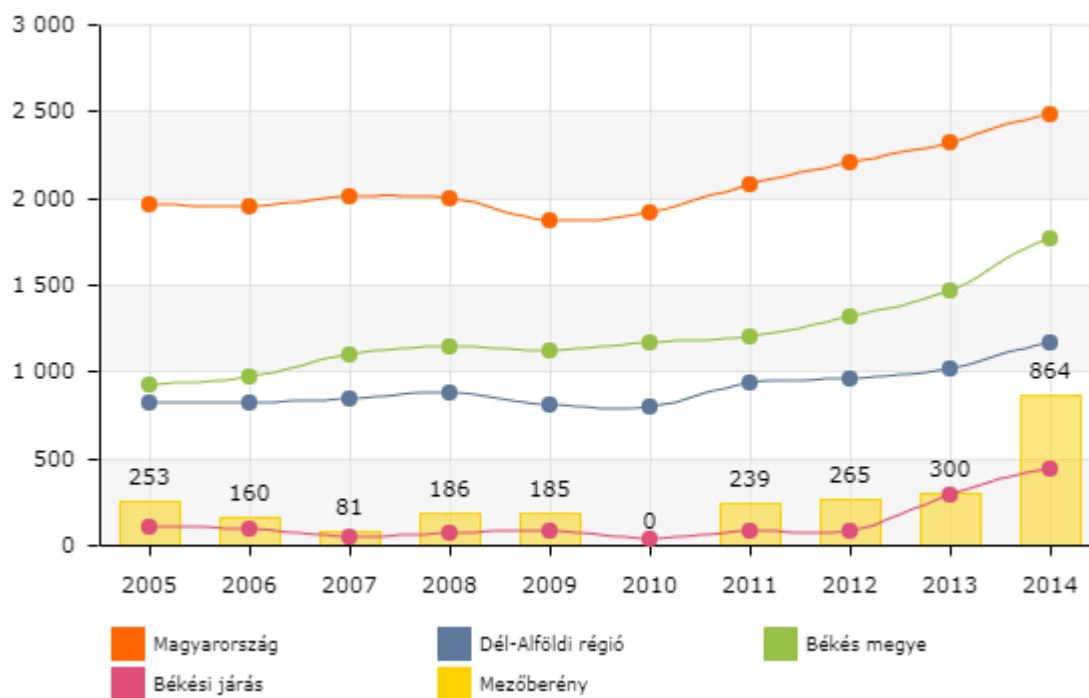
Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

8. ábra: Újonnan forgalomba helyezett személygépkocsik száma, ezer lakosra (db)



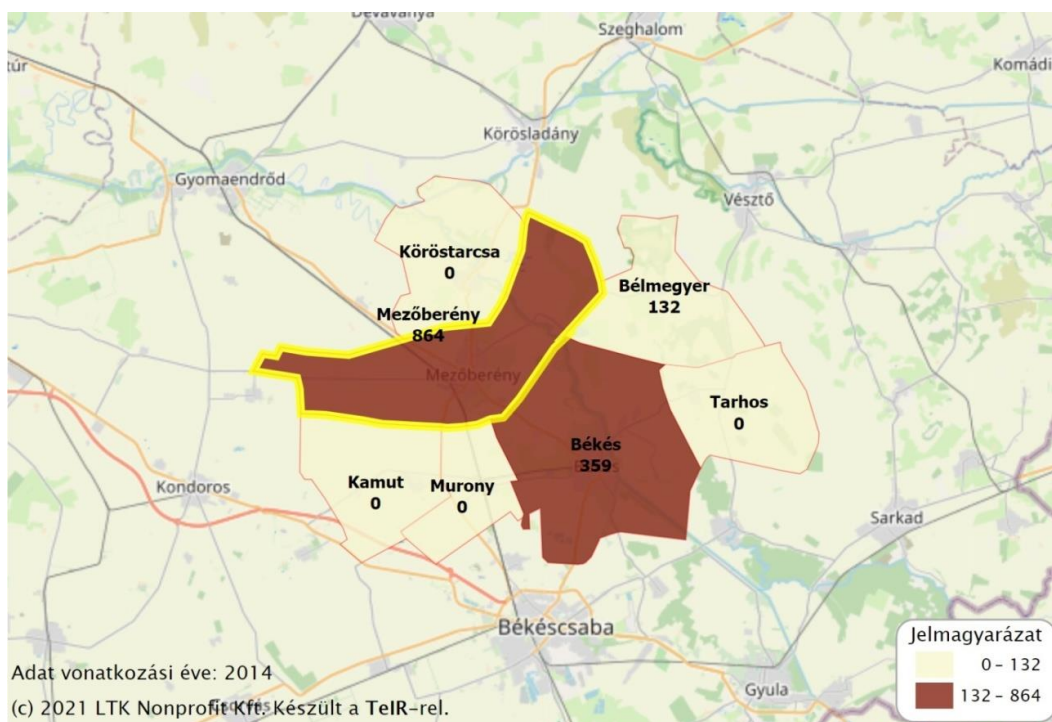
Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

Turisztika

A város turisztikai kínálatának legnagyobb részét a szervezett programok teszik ki. Ezek az események a civil szervezetekhez és a nemzetiségi szervezetekhez kapcsolódnak, bemutatva a település kulturális életébe, illetve a civil élet és aktivitás egyes területeibe és jelentősebb eredményeibe. A nemzetiségi szervezetek programjai nagy részben a hagyományőrzés céljával kerülnek megrendezésre, a szórakoztató formában bemutatott hagyományok a település jelentős vonzerejét adják a tágabb térségeket tekintve is.

A település turisztikai programjainak száma viszonylag magas, jellegük szerteágazó. Évente megrendezett fontosabb események:

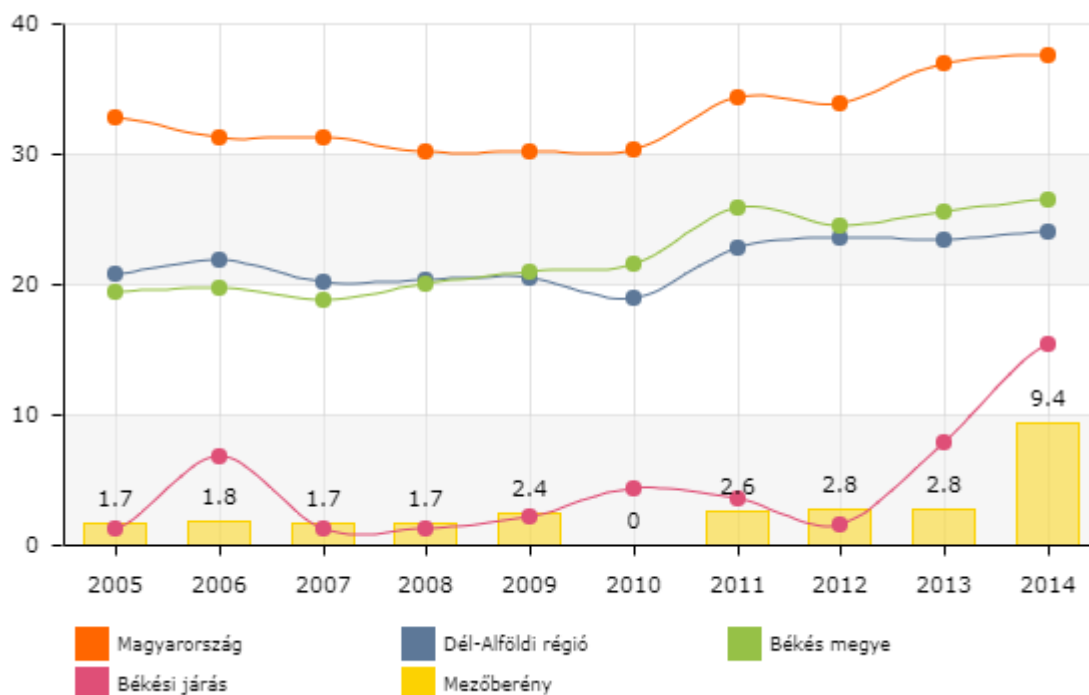
- Civil majális (családi főzőparti, kistérségi bor-, kolbász-, pogácsa-, lekvár- és savanyúság verseny),
- Múzeumok Éjszakája,
- Berényi Napok rendezvénysorozat,
- Hosszú-tavi sárkányhajó verseny,
- Töltött Káposzta Fesztivál,
- Streetfighter Nap,
- Márton-napi lampionos felvonulás,
- Adventi gyertyagyújtás. (Mezőberény Város Önkormányzata, 2020)

Lehetséges vonzerők a városban

- a település természeti környezetére épülő aktív turizmus (vízi turizmus, kerékpáros turizmus, gyalogos turizmus, horgászturizmus és vadászturizmus);
- termál- és gyógyfürdő-turizmus.

A terület kedvező adottságai ellenére erőforrásai nagyrészt kihasználatlanok, a turizmus nem épült be a helyi gazdaság húzóágazatai közé. Hiányoznak a magasabb minőségű kategóriájú szállás-, étkezés- és programlehetőségek, a vállalkozásoknak csak kis része tevékenykedik az idegenforgalom területén. A helyi programok ismertsége korlátozott, országosan ismert programmal nem rendelkeznek. (Mezőberény Város, 2015)

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

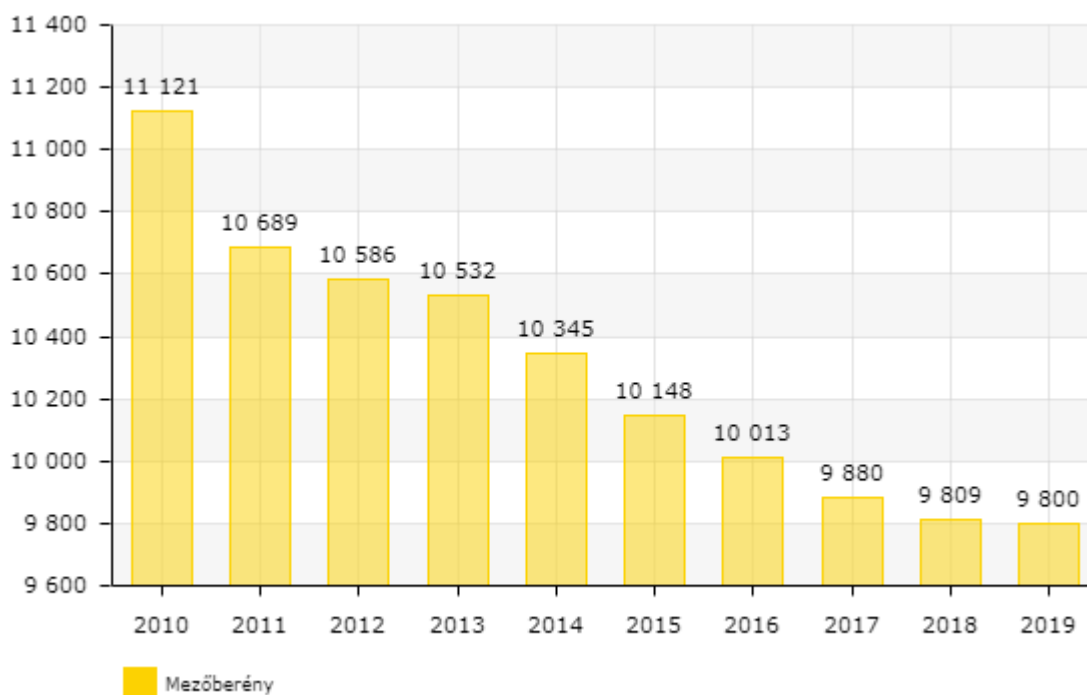
Az elmúlt 20 évben nem változott a szállásférőhelyek száma, csupán kereskedelmi szállások vannak. A vendégforgalom száma szerény, a külföldi fizetővendégek vendégéjszakáinak száma elenyésző, pedig a német és a szlovák testvértelepülésekkel jó a kapcsolatuk. A turisztikai vonzerő szerény. (Mezőberény Város, 2015)

3.4. Társadalmi környezet

Mezőberény többnemzetiségű és többfelekezetű település, nemzetiségi gyökereiket a berényiek szívesen vállalják, amit a 2011. évi népszámlálás során immár emelkedett nemzetiségi létszámok is bizonyítanak. A német, szlovák és cigány nemzetiségek helyi nemzetiségi önkormányzatai megtalálhatók Mezőberényben, illetve emellett számos civil szervezettel is rendelkeznek a nemzetiségek. (Mezőberény Város Önkormányzata, 2020)

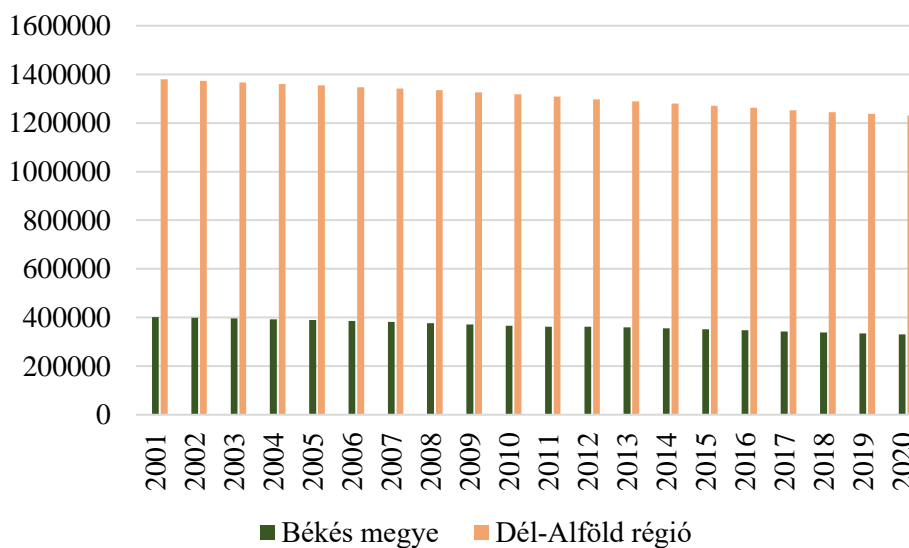
A város demográfiai folyamatait illetően a népesség csökkenése és öregedése két olyan meghatározó folyamat, amely az országos tendenciához hasonlóan komoly kihívások elé állítja a gazdasági és turisztikai szempontból.

12. ábra: Mezőberény város lakónépessége (2021)



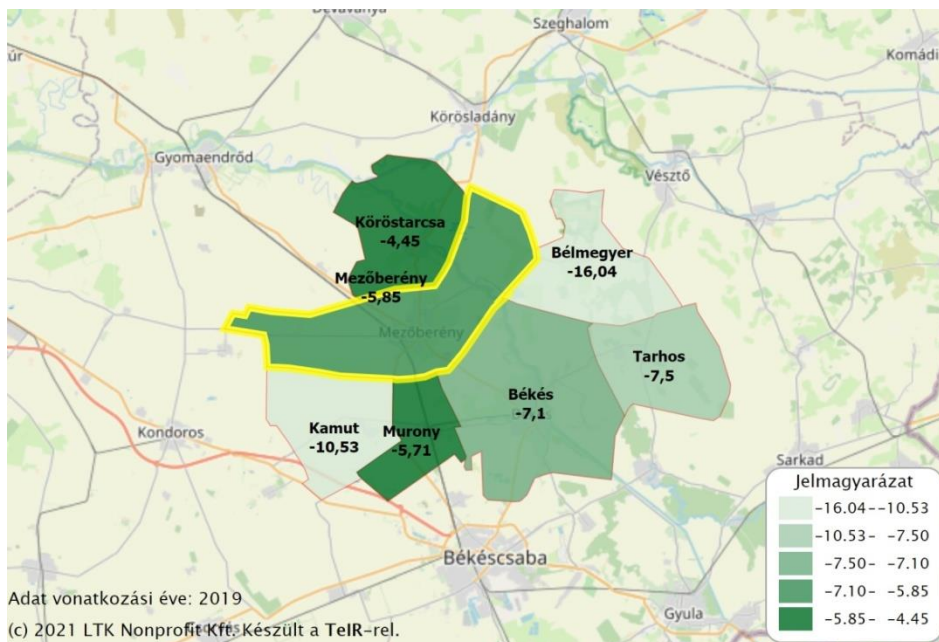
Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

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



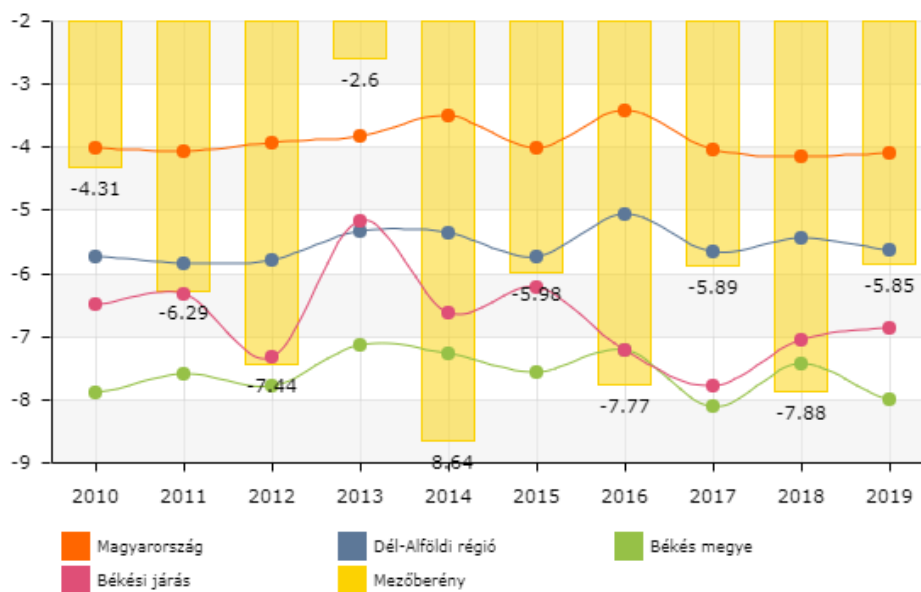
Forrás: KSH adatok alapján saját szerkesztés

14. ábra: Természetes szaporodás és fogyás (ezrelék)



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

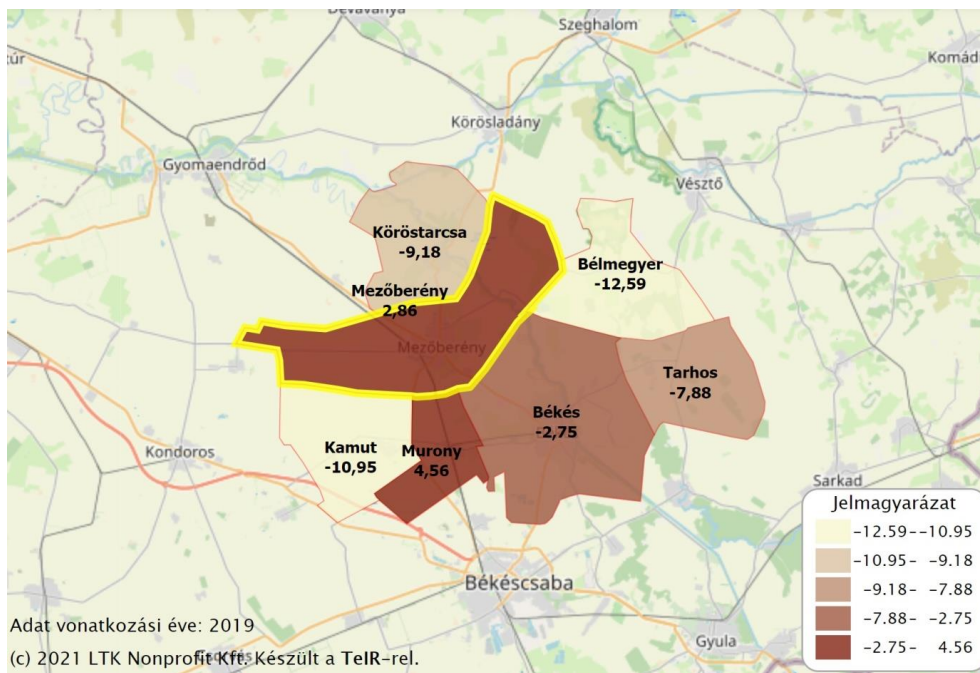
15. ábra: Mezőberény város öregedési mutatója



Forrás: Lechner Nonprofit Kft..

Mezőberény korfáját tanulmányozva megállapítható, hogy öregedő képet mutat a település lakosságának korszerinti összetétele. A középkorú férfi lakosság száma meghaladja a nők létszámát, addig a 70 év fölöttiek között már a női lakosok kerülnek többségbe. (Mezőberény Város Önkormányzata, 2020)

16. ábra: Vándorlási egyenleg (ezrelék)



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

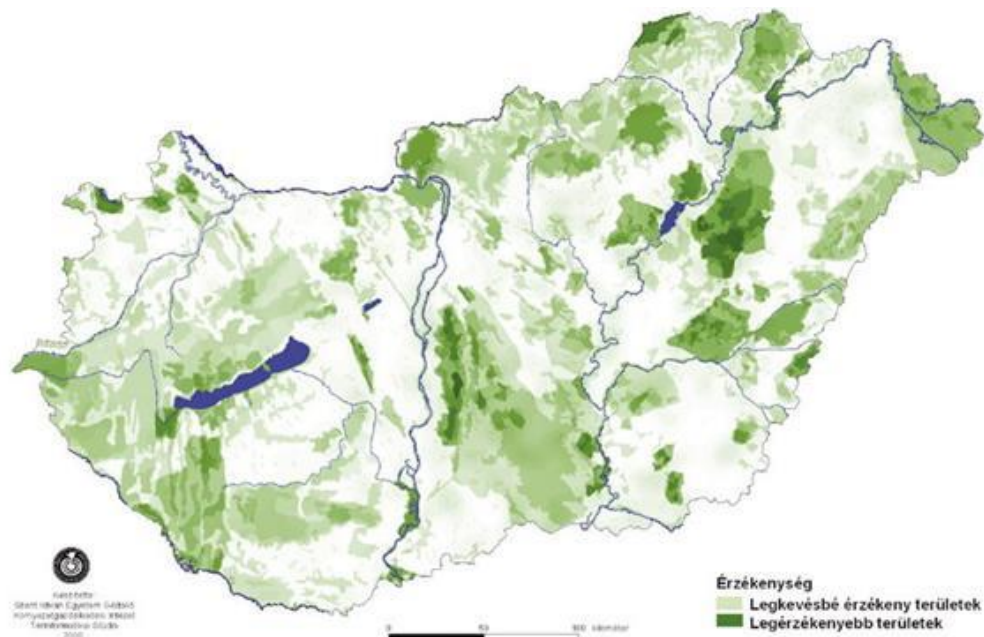
3.5. Környezeti alapadatok

Mezőberény városa a Kettős-Körös bal partján fekszik. Ebből adódóan a vízgazdálkodásban meghatározó szerepet játszanak a Körös vidék adottságai. A Körös holtágak közül Mezőberényben a Boldisháti és a Nagyzugi holtágakat találjuk meg

A megye jelentős termálvíz készletének köszönhetően a város területén 2 hévízforrás is megtalálható.

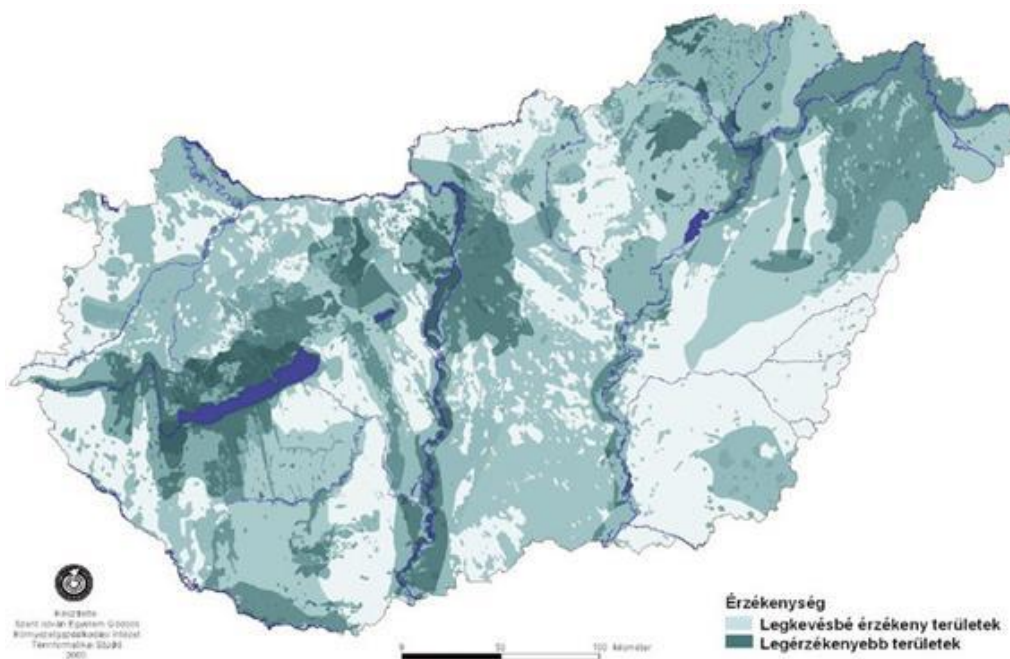
A természeti értékek közül helyi és országos védelemmel érintettek egyaránt megtalálhatók a településen. Helyi védelem alá a Városi Liget és a vasútállomáson lévő 2 kocsányos tölgy került besorolásra. Országos védelem alatt pedig a Szikes tó és a kunhalmok (például Tücsök-halom, Rókás-halom) állnak. (Békés Megyei Környezet- és Természetvédelmi Kft., 2006)

17. ábra: Környezeti érzékenység az élővilág szempontjából



Forrás: Ángyán József (Ángyán, 2003)

18. ábra: Környezeti érzékenység a vízbázis szempontjából



Forrás: Ángyán József (Ángyán, 2003)

A vizek vonatkozásában fontos megemlíteni, hogy a településen mezőgazdasági vízhasznosítás is történik, mivel rendelkezik – a Kettős-Körös csatornáiból és holtágaiból biztosított - öntözőrendszerrel.

Az ivóvízellátást a Közép-Békési Regionális Vízellátó rendszer biztosítja. (Békés Megyei Környezet- és Természetvédelmi Kft., 2006)

Az épített környezet műemlék védelem alatt álló épületekben gazdag. Mezőberényben országos védelem alatt álló műemlék épületek az alábbiak: Szlovák Evangélikus Templom, Német Evangélikus Templom, Református Templom, Helytörténeti Gyűjtemény és a Bodoky Károly Vízügyi Múzeum.

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: Mezőberény város SWOT-analízise (Mezőberény Város, 2015)

Erősség	Gyengeség
<ul style="list-style-type: none"> • Holtágak vízi-, horgász- és ökoturizmus kedvező feltételei; • Térség népi, gasztronómiai, nemzetiségi hagyományai, amelyek ápolásában számos civil szervezet vesz részt; • A térségben a Körösök vízszintje a duzzasztó rendszernek köszönhetően nem ingadozik szélsőségesen; • Országos jelentőségű és védettségű természeti és építészeti értékek; találhatóak a kistérség területén és a szomszédos térségekben; 	<ul style="list-style-type: none"> • Alacsony munkahelyteremtő képesség; • Erős kitettség a globális konjunktúrának és a lokális gazdaság szerkezeti problémái; • Turisztikai infrastruktúra fejlesztésigényes, a kapcsolódó szolgáltatások bővítésével; • Melegkonyhás vendéglátóhely-kínálat térségi szinten szűkös; • A szálláshely-kínálat a felső és közép kategóriákban hiányos; • Az idegenforgalom gyenge munkahely- és értéktermelő képessége; • Egyedi arculat, jellemző attrakció nem azonosítható;

- Jelentős termálvíz-vagyon, ezek többsége minősített gyógyvíz kategóriájú;
- A térségben értékes ipari műemlékek találhatóak;
- A termál- és gyógyvíz gyógyászati és turisztikai hasznosítása megindult, infrastruktúrája fejlesztés alatt áll;
- 44, 47-es utak közelsége;
- Bejáratott csatornák a társadalmi konfliktusok kezelésére;
- A térségben értékes az apróvadállomány, jelentősek a vadászati hagyományok;
- Gazdag természeti, kulturális és építészeti örökség;
- A Körösök vidékén bejáratott vízi, kerékpáros, és gyalogos túraútvonalak találhatóak;
- Számos, országos hírű kulturális (elsősorban zenei), sport és gasztronómiai rendezvény van a térségben;
- A kistérségből jó a regionális turisztikai központok (Békéscsaba, Gyula, Szarvas) elérhetősége;
- Versenyképes nyelvi (német, angol) és informatikai képzést biztosító középiskola anyanyelvi tanárokkal, jelentős számú kollégiumi férőhellyel;
- Széleskörű testvérvárosi kapcsolatok, uniós és Kárpát-medencei kitekintés;
- Viszonylag kedvező vállalkozási aktivitás, így a város helyi gazdasága csak részben függ egy-két nagy cég konjunkturális helyzetétől;
- Jelentős számú újjépítésű önkormányzati bérlakás;
- A lakosság etnikai összetételéből adódó nyitottság, a nemzetiségi önkormányzatok és szervezetek (német, szlovák) intenzív kapcsolata anyanemzetükkel;
- Jelentős mértékű önkormányzati vagyon;
- Minőségi oktatást, tehetséggondozást és felzárkózást megvalósító oktatási hálózat az óvodától a középiskoláig részben kistérségi igényekre is alapozva;
- odafigyelést kívánó településközpont;
- A településért tenni akaró civilszervezetek, a Berényből elszármazottakkal való

- A kistérség turisztikai menedzsmentjének térségi szervezeti feltételei hiányosak;
- Turisztikai marketing nem kielégítő intenzitású;
- Egyes turisztikai vonzerők megközelíthetősége rossz;
- Hiányzó gazdasági (válság) stratégia, csak elszigetelt lépéseket látunk a problémák lokális kezelésére, a kitörési pontok definiálása hiányzik;
- Alacsony foglalkoztatási mutatók az aktív korú népesség körében;
- Városi vonzáskörzet kiterjedése csekély;
- Mezőgazdasági feldolgozóipar jelentéktelen mértékben van jelen;
- A feldolgozó-ipar leépülése következményeként a korábbi termelési tradíciók;
- A turisztikai szolgáltatók között nem jellemző az együttműködés;
- A kapacitások kihasználtsága a nyári szezonra koncentrálnak;
- elvesztése, a munkakultúra erodálódása;
- Szegregáció és helyi társadalmi feszültségek növekedése, társadalmi esélyek romlása;
- A térség közúton történő gyorsforgalmi megközelíthetőségének hiánya hátráltatja a turizmus fejlődését
- A holtágak és környezetük elhanyagolt állapota korlátozza azok turisztikai hasznosíthatóságát;
- (Boldishát Mezőberény esetében ennek ellentéte);
- A turisták átlagos tartózkodási ideje és fajlagos költsége alacsony;
- A Békési Gyógy- és strandfürdő és a Mezőberényi Strandfürdő infrastruktúrája több tekintetben is korszerűtlen, a minőségi turizmust nem szolgálja;
- A kistérség turisztikai kínálatából hiányoznak a komplex turisztikai programok.

<p>folyamatos kapcsolattartás, „lobbizás”;</p> <ul style="list-style-type: none"> • A befektetők vonzására alkalmas ipari park(ok) megléte; • Turisztikai lehetőséget rejtő természeti adottságok. • Hosszú távon kiegyensúlyozott költségvetés; • Kiforrott projekttervek a további fejlesztésekre; • Kiemelkedő értékfeltáró, értékőrző munka, (Értéktár bizottság működik) • Kedvező megközelíthetőség: felújított vasúti közlekedés, elkerülő utakban rejlő lehetőségek; • Elindított programok a fiatalok megtartására, a képzett munkaerő vonzására, pályázati lehetőségek; • Informatikai infrastruktúra kiépült, ingyenes internet-használati lehetőség; • Internet is nagyrészt kiépült a belterületen; • Viszonylag jól kiépített részben kistérségi feladatokat is ellátó intézményhálózat (igazgatás, szociális ellátás, egészségügy); 	
--	--

Lehetőség	Veszély
<ul style="list-style-type: none"> • A belföldi turizmus növekszik • Az egészségturisztikai, illetve az aktív és alternatív turisztikai termékek iránt a nemzetközi és hazai kereslet növekszik • A turisztikai befektetések iránt növekszik a tőke érdeklődése • A kistérség turisztikai kínálata jól kapcsolódik a környező térség turisztikai kínálatához • Az élőkommunikációs igényes természetes termelés meghonosítása, a hozzá kapcsolódó termelési és értékesítési mechanizmus kiépítése; • A korábban prosperáló helyi feldolgozó-ipar legalább részleges újjáélesztése a válság utáni időszak gazdasági lehetőségeinek figyelembe vételével; • Turisztikai investíció, fürdőfejlesztés, holtág-rehabilitáció 	<ul style="list-style-type: none"> • Az EU regionális és kohéziós politikájának folytatódó átalakítása, a versenyképesség elsődlegessé válása a kohéziós elvek felett; • A bel- és külterületi lakásállomány és a gazdasági épületek egy részének lepusztulása, elértéktelenedése; • A koronavírus válság lokális szintű következményeinek megjelenése, a munkahelyek számának csökkenése helyben és az ingázás által elérhető távolságban; • Az M44-es gyorsforgalmi út kiépülésének késése esetén a térség elérhetősége a továbbiakban is kedvezőtlenül alakul • A képzett fiatal munkaerő elvándorlása, a népesség kedvezőtlen demográfiai összetételének állandósulása a városban nyíló karrierpályák elégtelensége, a külső centrumok erősebb vonzása következtében; • A megye életében a Közép-Békés három települése (Békéscsaba, Békés, Gyula)

<ul style="list-style-type: none"> • Az európai integráció előrehaladtával a határok névlegessé válnak, a nemzetközi turizmus és együttműködés korlátozásai javulnak • Folyamatosan nő a Romániából Békés megye fürdőibe érkező betegek száma • A térséget két, az országos tervekben szereplő törzshálózati kerékpárút is érinti • A felfejlesztett Békéscsabai repülőtérnek köszönhetően várhatóan megnő a térségbe látogató külföldi vendégek száma • A gazdaságpolitika irányváltása: KKV-centrikus, a munkahely-teremtést és megtartást preferáló támogatási rendszerek megerősödése; • A város kistérségi szerepének erősítése a vasúti közlekedésben rejlő lehetőségek kihasználásával (csatlakozó buszjáratok) és további munkahelyteremtő beruházásokkal; • A mezőgazdasági termelés számára nagyobb biztonságot jelentő öntözőhálózat további kiépítése; • Együttműködési lehetőségek kihasználása; • A meglévő együttműködés a Békési Többcélú Kistérségi Társuláson belül; • A több településre kiterjedő funkciók ellátása erősíti a város centrális funkcióit, növeli kvalifikált munkahelyek számát; • A potenciális pályázati források a város fejlődése érdekében történő minél optimálisabb felhasználása; 	<p>kiemelt prioritást élvez, amely a többi településtől vehet el lehetőségeket.</p> <ul style="list-style-type: none"> • A magyar gazdasági és pénzügy-politikai válság lokális megjelenése, elsősorban a közszolgáltatások finanszírozása, az önkormányzati gazdálkodás forrásainak szűkítésén keresztül; • Kohéziót szolgáló források részleges áttelése a dunántúli válságtérségek irányába, valamint a főváros és a regionális centrumok kiemelt fejlesztése a kisvárosok és községek rovására; • Az önkormányzati politika átalakulása, a térségi szint erősítése, a lokális kompetenciák csökkentése révén; • A Romániából érkező esetleges szennyezés veszélyezteti a Körösökhöz kötődő turizmust • A megyei fürdők nem kellően összehangolt fejlesztései éles versenyhelyzetet eredményeznek
---	---

4.2. Kereslet-kínálat elemzés

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

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

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

Kínálati oldal elemzése

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

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

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

Kínálati oldal

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

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

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

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

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

A kínálati oldal részéről biztosítandó kommunikáció

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

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

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

4.3. Célcsoport bemutatása

Gazdasági szereplők: a fejlesztés kialakításának legnagyobb nyertesei a térségben működő gazdasági – főként mezőgazdasági – vállalkozások. A térség egyik gazdasági központja Mezőberény város e térsége. A keresztirányú forgalom igen jelentős Gyomaendrőd, Szarvas, Békéscsaba és Vésztő felé induló tehergépjárművek kapcsán.

Mezőgazdasági vállalkozások: Mezőberényben közel 65%-os a földhasználat, mellyel kapcsolatos vállalkozások mindegyike használja és terheli az úthálózatot. E mellett az ország legjobb 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 szereplőik. Egyre többen látogatják meg a térséget kerékpárral, így az úthálózat kialakítását úgy kell megvalósítani, hogy a biztonságos kerékpárforgalom is megvalósulhasson.

Környező lakosság: a lakosság részéről többféle társadalmi és gazdasági célú igénybevétel okán jelentős a lakossági forgalom. A fejlesztendő csomópont és úthálózat egy 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
Külső érdekeltek (környező települések lakossága, turisták, külső gazdasági szereplők, megyei önkormányzat, stb.)	Lakosságszám, vállalkozók száma, stb.	Balesetveszély elkerülése, menetidő lerövidül	Turizmus, gazdaság fejlődik	Kiemelkedő	Kevesebb baleset, csökkenő menetidő
Belső érdekeltek (helyi lakosság, helyi gazdasági szereplők, önkormányzat)	Lakosságszám, vállalkozók száma, stb.	Az oktatási intézmények megközelíthetősége könnyebbé, biztonságosabbá válik	Könnyebb bejárás	Kiemelkedő	Kevesebb baleset, csökkenő menetidő

Forrás: saját szerkesztés

4.4. Korlátozó tényezők felmérése

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

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

a) Adminisztratív jellegű kockázat

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

A kockázat kezelése: megfelelő likviditási keret (esetlegesen hitelkeret) függőben tartása az átmeneti likviditási problémák kezelésére.

b) Műszaki kockázat

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

c) Fenntartási kockázat

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

d) Technikai, biztonsági kockázatok

1. Kockázat: A kivitelezési fázisban nem tartják be a megfelelő balesetek elkerülését biztosító védelmi rendszerekre vonatkozó biztonsági előírásokat.
A kockázat kezelése:
 - 60 cm mélységű figyelmeztető jelzés elhelyezése;
 - az „Állj! Veszélyforrás következik" jelentésű figyelmeztető jelzés kihelyezése;
 - 4/2001. sz. (I.31) KöViM rendelet és e-UT 04.02.12 -e-UT 04.02.33. sz. előírások szerinti jelzőtáblák kihelyezése a 4/2001. (I.31.) KöViM rendelet szerinti műszaki előírással;
 - „Veszélyt jelző” tábla, „Forgalmi rend változás” kiegészítő tábla elhelyezése;
 - 4/2001. (I.31.) KöViM rendelete alapján jelzőtáblák méretének meghatározása.
 - a munkaterület elkorlátozása, éjszakai megvilágítása, burkolatjelek felfestése,
 - közúti és gyalogos forgalom átvezetése,
 - dúcolat naponkénti ellenőrzésére, továbbá ezen túlmenően is szükség szerint, pl. nagyobb záporokat követően,
 - dúcolat rendszeres felülvizsgálata szünetelés esetén is,

- létrák elhelyezésének, állékonyságának és rögzítésének ellenőrzése,
- munkahelyek lezárása és kivilágítása.
- műszaki ellenőr megbízása.

2. Kockázat: nem megfelelő lakossági tájékoztatás.

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

e) **Ökológia kockázat**

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

A kockázat kezelése:

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

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

Forrás: saját szerkesztés

5. Helyzetértékelés, konklúziók

Mezőberény társadalmi helyzetét tekintve egy csökkenő népességű tendenciát mutató város, ahol az aktív korúak számára drasztikus - kb. 10%-os – csökkenés jellemző és a nyugdíjas korúak számát tekintve körülbelül ugyanilyen százalékos növekedés mondható el. (Duray, 2019)

Gazdaságát tekintve, a 2008. évi gazdasági világválság igen negatívan érintette a várost, hiszen a válság hatására az akkori több, mint 500 főt foglalkoztató legnagyobb cég abbahagyta tevékenységét. Ezáltal a foglalkoztatottság jelentősen csökkent, a helyi gazdasági potenciál nagy erőforrást veszített el. Ezt követően fejlődési hullám érte el a várost, számos pályázati fejlesztést sikerült elnyernie a településnek és ezáltal vissza nem térítendő forrásokat tudott felhasználni. (Duray, 2019)

A vállalkozások közel fele a mezőgazdasági ágazatban működik. Iparát tekintve jelentős előrelépés, hogy 2019-ben ipari parkot nyitottak a városban, az ebben rejlő potenciál a következő években fog remélhetőleg eredményeket hozni. (Pmh Titk, 2019)

A fejlesztések pozitív hatásokat idéznek elő, de látható, hogy még jelentős erőforrások szükségesek ahhoz, hogy a város népesség csökkenése stabilizálódjon és újabb gazdasági befektetőket vonzzon be. Ehhez szükséges lenne egy olyan húzóágazat, mely a lakosságnak stabil munkalehetőséget biztosít, a fiataloknak jövőképet, a városnak pedig stabil gazdasági bevételt.

A tervezett közlekedési fejlesztés azt a célt szolgálja, hogy kiszolgálja a várható gazdasági fejlődésből eredő humán erőforrást, mely jelentős gépjármű-forgalommal is fog járni. A megvalósítandó közlekedési útvonal és csomópont olyan oktatási intézmények és a lakosság számára szükséges szolgáltatások elérését teszi lehetővé, melyek nagymértékben javítják a lakosság életkörülményeit és segítik a gazdaság fejlődését.

A jövőben nem csupán a megjelölt útvonal és csomópont fejlesztése szükséges, hanem további utak felújítása is ahhoz, hogy az elvándorlás csökkenjen, az élhetőség javuljon. Kutatásunkban bemutattuk azokat a hatásokat, melyekkel számolni szükséges a fenntarthatóság és a biztonság megtartása érdekében a kivitelezés során.

6. Fejlesztési javaslatok

Békés megye demográfiai mutatóihoz hasonlóan Mezőberény demográfiai helyzete is előnytelen, a település népességmegtartó ereje erősen korlátozott, e képesség megőrzése, erősítése a helyi kötődés, identitás, kulturális, közösségi tevékenységek révén lenne fokozható. A megye sokszínű nemzetiségi identitása a szlovák, román, német, szerb, nemzetiségek hagyományain keresztül él. (Békés Megyei Önkormányzat, 2021) Ez jellemző Mezőberényre is, ahol több nemzetiség él békésen egymás mellett, érdekképviseleti szerveiket fenntartva. A nemzetiségek fennmaradásának támogatása szükséges mind a kormányzati, mind pedig a helyi vezetés részéről.

Mezőberény főként feldolgozóipari és mezőgazdasági jellegű cégeknek ad munkát. Jelentős számú dolgozó jár Békéscsabára dolgozni, de a kiemelkedő civil közösségei miatt még mindig nagyon sokan maradnak a városban. Hasznos volna kiemelkedő nagyobb vállalkozás betelepülése, mert a fémipari és élelmiszeripari vállalkozások a kereskedelmi tevékenységen kívül szerény lehetőséget adnak helyben történő munkavállalásra.

Munkaerő

Békéscsaba a termelő és szolgáltató szektor révén viszonylag jól felszívja az aktív munkavállalókat, így az országos átlag körüli a foglalkoztatottság. Aki szeretne munkát vállalni, annak helyben vagy Békéscsabán van lehetősége. Ettől függetlenül a helyben történő munkavállalás fejlesztésére még volna igény. A helyben lévő általános és gimnáziumi oktatás magas színvonalú, a szakképzés és technikai képzés miatt viszont Békéscsabára vagy Gyulára szükséges utazniuk a diákoknak.

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 tájékoztatás 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.

Technológia¹

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

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

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

Információ

A települések, kisvárosok számára az internet - mint információ közvetítési csatorna - alkalmazása ma már nélkülözhetetlen a hatékony és gördülékeny gazdasági folyamatokhoz. Mára az információ rendkívül gyors terjedése egyaránt fontos a lakosság és a vállalkozások számára is, hiszen ezáltal minőségi szolgáltatásokat (pl. online időpont foglalási rendszer) és naprakész tájékoztatást biztosíthat az önkormányzat. Az önkormányzat részéről ezt a fejlesztést célszerű erősíteni, míg az emberek egymáshoz való kapcsolatát rendezvényekkel, szociális programokkal célszerű támogatni. (OetU Kft., 2016)

23. ábra: Mezőberény, Békéscsaba és Gyula elérhető szolgáltatásai

	Mezőberény	Békéscsaba	Gyula
Lakosság (fő; 2021)	9800	58517	29854
Szórakozási lehetőség	van	van	van
Kulturális intézmények	van	sok	van
Étterem és kávézó	van	van	van
Szálláshelyek	van	van	van
Középiskola	van	van	van

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

Forrás: KSH és saját kutatás

Egy város lakóinak elégedettsége a város jó működését, alkalmas vezetését tükrözi, e két tényező egymásra oda- és visszahatással van.

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

Infrastruktúra

Megoldási javaslataink a veszélyes csomópontra

Az útfelújítás során figyelembe kell venni a meglévő forgalmat, helyi közlekedési igényeket. Teljes felújítás szükséges a balesetmentes használat érdekében. A csomópontri ágakat alkalmassá kell tenni a gyalogos és a gyalogos-kerékpáros forgalom átvezetésére.

A meglévő közvilágítási hálózat felújítása és a közművek kiváltása szükséges, a kijelölt gyalogos-átkelőhelyeknél eltérő színű megvilágítást alkalmazásával.

Ajánlott egyeztetni a területen érintett intézményekkel, vállalkozásokkal.

A meglévő közvilágítási hálózat felújítása és a közművek kiváltása szükséges, a kijelölt gyalogos-átkelőhelyeknél eltérő színű megvilágítás alkalmazásával, illetve a kereszteződések előjelzésére táblákkal és lámpákkal.

7. Projekt célkitűzései, elvárt eredmények, hatások

Célunk, hogy egy olyan jó minőségű csomópont és 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

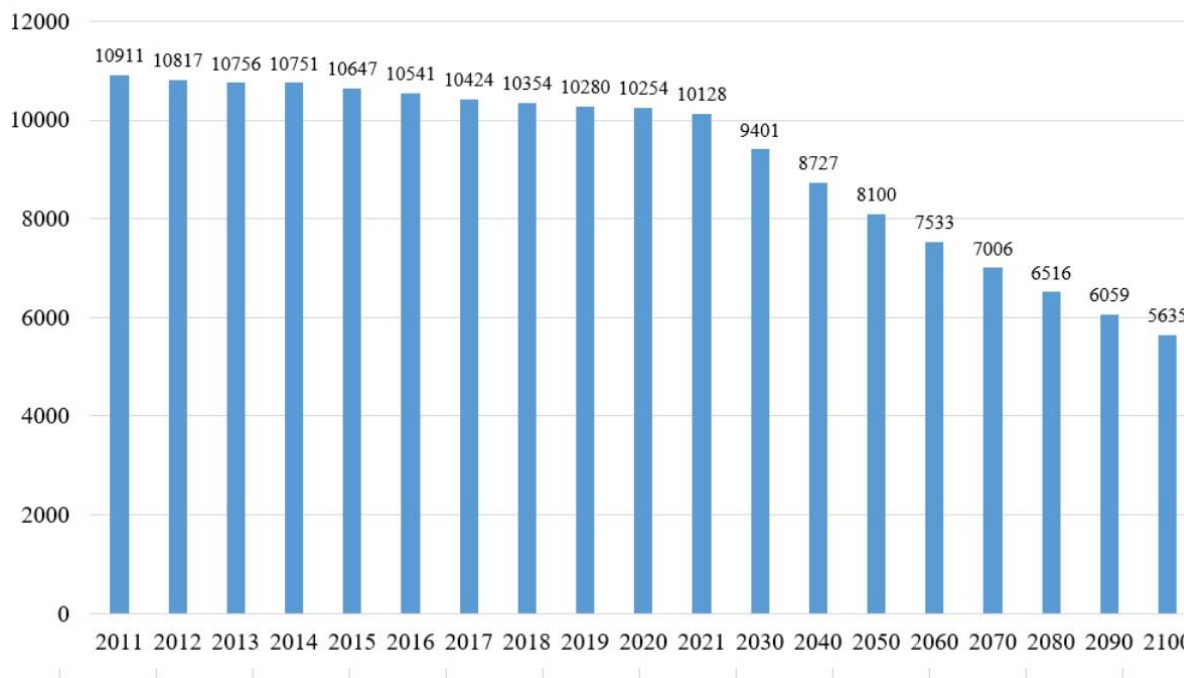
Elvárt eredmények tekintetében biztosak vagyunk abban, hogy a térségben lévő gépjármű-forgalom erősödni fog. Az M44-es út megépülése jelentősen javítja a térség gazdasági lehetőségeit. A térségben lévő fejlesztések a lakosság nagyobb mértékű jelenlétét fogják eredményezni és nem csak egy-egy nagyobb fesztivál és sportrendezvény kapcsán, hanem hosszabb időszavokban és területeken. Az útfelújítási program ki fogja szolgálni a jövőben az oktatási, sport és rekreációs célokat egyaránt.

7.2. Társadalmi hatások

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

A nagyobb településekre történő napi mozgás (Békéscsaba, Gyomaendrőd, 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 a közlekedési csomópont felé történő társadalmi elvárás a kevesebb baleset, gyorsabb átkelés a csomóponton, biztonságosabb kerékpáros, motoros, személy-, teher- és mezőgazdasági jármű forgalom.

24. ábra: Mezőberény demográfiai helyzetének alakulása (2011-2100, fő)



Forrás: Belügyminisztérium adatai alapján provizórikus becslés

7.3. Környezeti hatások

A környezeti hatások közül témánk kapcsán a legveszélyesebb a levegő szennyezésének kérdése, hiszen a levegő minőségét főként a közlekedés, (időszakosan) a lakossági fűtés és az ipari tevékenységek szennyezései befolyásolják. A település környezetében légszennyező forrásként a környék közútjai, elsősorban a települést érint. számú közút vehető számba.

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

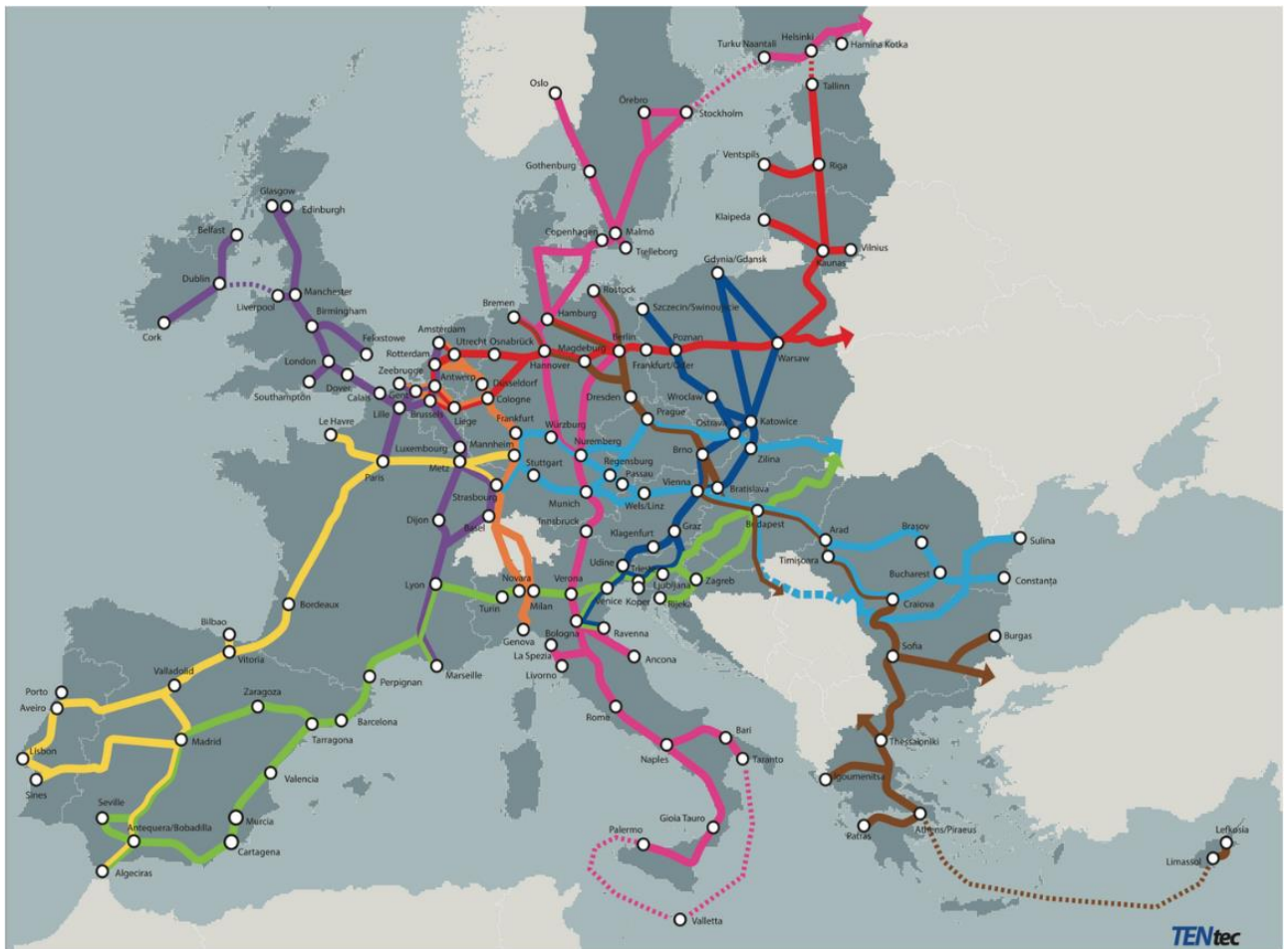
A környezeti hatások tekintetében - az élővilág, vízbázis, talajterhelés szempontjából - elmondható, hogy a fejlesztendő közlekedési útszakasz és csomópont csökkenti a környezetterhelést, mivel a gépjárműveknek nem szükséges a korábbi mértékre lelassítania és így az indulásból származó légköri terhelés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

7.4. Határon átnyúló hatások

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

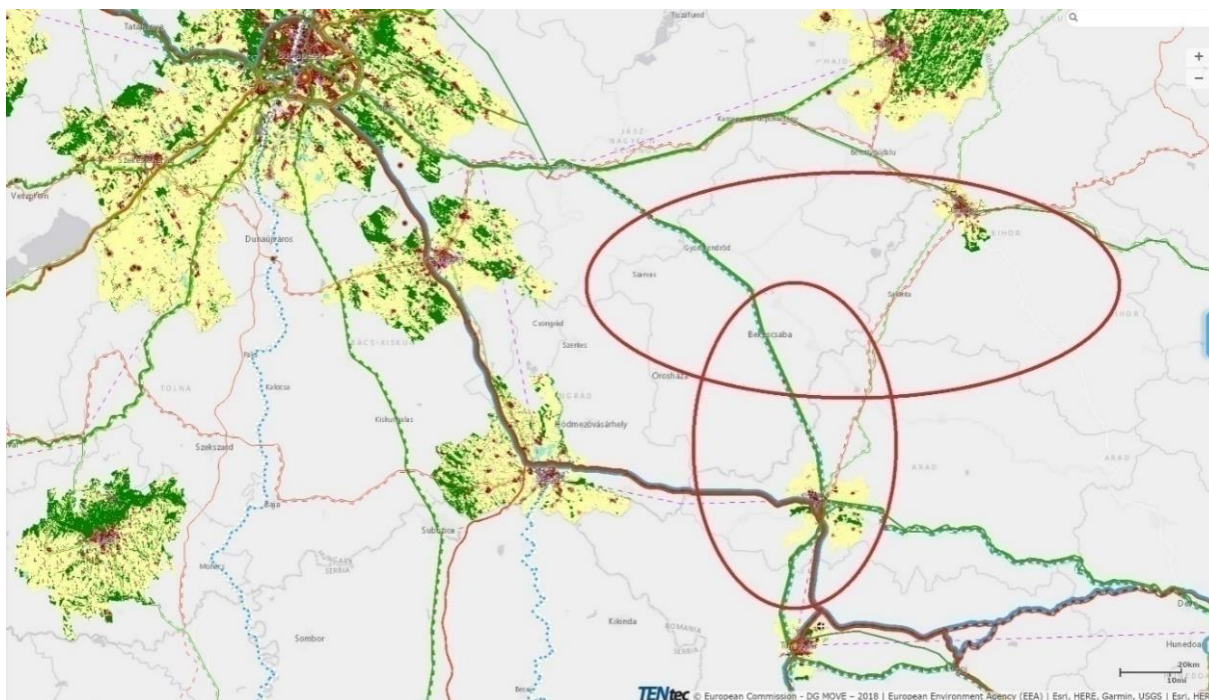
Az Interreg V-A Románia-Magyarország Program megvalósítása alapvetően 2014-2020 között kerül sor, aminek elsődleges célkitűzése, hogy a határ mindkét oldalán, annak közelében lévő szervezetek és az ott élők számára jobb életkörülményeket biztosítson, az Európai Regionális Fejlesztési Alap finanszírozásával, 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 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 Területfejlesztési Koncepció (Elfogadva a 60/2021 (V. 17.) sz. közgyűlés elnökének határozatával). (Békés Megyei Önkormányzat, 2014)

7.6. Várható eredmények

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

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

7.7. Horizontális szempontok érvényesítése

A fenntartható fejlődés, az esélyegyenlőség és a megkülönböztetés-mentesség, valamint a 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 Mezőberény 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 2100. évi időtávban generáltunk provizórikus adatsorokat, melyeket segítséget nyújtottak a trendelemzés számára.

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

Irodalomjegyzék

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

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

Barótfi, I. (2021. 05 19). *Környezettechnika*. Letöltés dátuma: 2021. 07 19, forrás: Digitális tankönyvtár: <https://regi.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tkt/kornyezettechnika-eloszo/ch10.html#id798992>

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

Békés megye Területrendezési terve - Térségi szerkezeti terv. (2021). *Békés megye Területrendezési terve - Térségi szerkezeti terv*. Letöltés dátuma: 2021. 06 30, forrás: http://gis.teir.hu/rendezes_bekes_trt/

Békés Megyei Kormányhivatal. (2013. 01 14). *Geotermikus energiahasznosítás Mezőberényben*. Forrás: BMKH honlapja: <https://www.kormanyhivatal.hu/hu/bekes/hirek/geotermikus-energiahasznositas-mezoberenyben>

Békés Megyei Környezet- és Természetvédelmi Kft. (2006). *Mezőberény Város Környezetvédelmi Programja*. Forrás: Mezőberény város honlapja: https://mezobereny.hu/adattar/PMH/Kornyezetvedelmi_program.PDF

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

Békés Megyei Önkormányzat. (2012. 07 27). *Dokumentumok*. Forrás: Békés megye területrendezési terve: <http://www.bekesmegye.hu/onkormanyzat/bekes-megyei-onkormanyzati-hivatal/osztalyok/teruletfejlesztési-es-teruletrendezési-osztaly/teruletrendezés/dokumentumok/>

Békés Megyei Önkormányzat. (2014. 02 14). *Békés Megye Területfejlesztési Konceptiója*. Forrás: Békés Megyei Önkormányzatának honlapja: https://www.bekesmegye.hu/wp-content/uploads/2015/11/TFO_Teruletfejlesztés_Konceptio_Helyzetelemzés.pdf

Békés Megyei Önkormányzat. (2014). *Békés megye területfejlesztési programja 2014-2020 - Stratégiai program*. Forrás: http://www.bekesmegye.hu/wp-content/uploads/2015/11/TFO_Teruletfejlesztés_Program__Bekes_megye_tf_program_14_20_strategia_i_prg.pdf

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

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

Botka, M., Pét, M., Szilágyi, G., Salamin, G., & Radvánszki, Á. (2009). *Kézikönyv a területi kohézióról*. NFGM, VÁTI Nonprofit Kft.

Council of Europe. (2007). Spatial development glossary (bilingual edition):European Conference of Ministers responsible for Regional/Spatial Planning (CEMAT). *Territory and Landscape Series No. 2*, 76.

Duray, B. (2019). *Mezőberény Fenntartható Fejlődésének Programja Local Agenda 21 - Felülvizsgálati dokumentáció*. Forrás: Mezőberény város honlapja: https://mezobereny.hu/adattar/Kozerdeku/mezobereny_la21_felulvizsgalat2019_30-341951pdf.pdf

ENSZ. (1987). Forrás: "Közös jövőnk" jelentése.

Építési jog. (2013. 04 22). *Integrált településfejlesztési stratégia*. Letöltés dátuma: 2021. 06 30, forrás: Építési jog - pontosan, egyszerűen, közérthetően: <https://epitesijog.hu/fogalmak/442-integralt-telepulesfejlesztési-strategia>

ESZA. (2005. 08 12). *Magyarország célba ér*. Forrás: Horizontális szempontok: http://eu.esza.hu/filedb//rendezvenyek/utolagos/354_2005/060517_moninfo/13_horizontalis_szemponto_k_peldak.pdf

Európai Regionális Fejlesztési Alap. (2021). Forrás: Prioritási tengelyek: <https://interreg-rohu.eu/hu/prioritasi-tengelyek/>

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

EX ANTE Tanácsadó Iroda Kft. (2021. január). *Békés Megyei Önkormányzat*. Forrás: Békés Megye Területfejlesztési Konceptiójának Területi Hatásvizsgálata 2021-2027: http://www.bekesmegye.hu/wp-content/uploads/2021/06/tfk_teruleti_hatasvizgalata_2021-27.pdf

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

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

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

Kormányhivatal. (2013. 10 25). *Mezőberény kincsestára*. Forrás: Békés Megyei Kormányhivatal honlapja: <https://www.kormanyhivatal.hu/hu/bekes/hirek/mezobereny-kincsestara>

KSH. (2013. augusztus). *A közúti közlekedés területi jellemzői*. Forrás: <https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/regiok/debgyorkozutikozl.pdf>

KSH. (2015). *Fókuszban a megyék - 2015. I-IV. negyedév*. Forrás: Közlekedési balesetek: <http://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/megy/154/index.html>

László, M., & Pap, N. (2007). Területfejlesztés a gyakorlatban. In N. Pap, *Területfejlesztés* (old.: 193). Pécs: Lomart Kiadó.

Lechner Nonprofit Kft. (2021). *TÉRPORT*. Forrás: Települések - Általános információk: <http://www.terport.hu/telepulesek/altalanos-informaciok>

Lechner Nonprofit Kft. (2021). *TÉRPORT*. Forrás: TEN (Transzeurópai Hálózatok): <http://www.terport.hu/fogalomtar/ten-transzeuropai-halozatok>

Lechner Nonprofit Kft. (2021). *TÉRPORT*. Forrás: Természeti kockázat / Természeti veszély / Természeti katasztrófa: <http://www.terport.hu/fogalomtar/termeszeti-kockazat-termeszeti-veszely-termeszeti-katasztrofa>

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

Mezőberény Város. (2015). *Mezőberény Város Idegenforgalmi Stratégiája*. Forrás: Mezőberény város honlapja: <https://mezobereny.hu/adattar/Kozerdeku/mezobereny-varos-idegenforgalmi-strategiája-328810.pdf>

Mezőberény Város. (2015). *Mezőberény Város Közlekedési Konceptiója - tervezet*. Forrás: Mezőberény város honlapja: https://mezobereny.hu/adattar/Kepviselo_testulet/kozlekedesi-koncepcio-tervezete-275226.pdf

- Mezőberény Város Önkormányzata. (2020). *Mezőberény város integrált településfejlesztési stratégiájának felülvizsgálata a 314/2012. (XI.8.) kormányrendelet vonatkozó szabályozása alapján*. Forrás: Mezőberény város honlapja: https://mezobereny.hu/assets/img_feltoltott/files/Integr%C3%A1lt%20Telep%C3%BCI%C3%A9sfejleszt%C3%A9si%20Strat%C3%A9gia%20Mez%C5%91ber%C3%A9ny%202020%2011%2021.pdf
- MTA RKK ATI. (2010). *Mezőberény Város Integrált Városfejlesztési Stratégiája*. Forrás: Mezőberény város honlapja: https://mezobereny.hu/adattar/Kozerdeku/mezobereny_varos_integralt_varosfejlesztési_strategiaja-527865.pdf
- Nemzeti Fejlesztési Ügynökség. (2008. július). Forrás: Útmutató megvalósíthatósági tanulmány: <https://www.palyazat.gov.hu/download.php?objectId=14810>
- OetU Kft. (2016. 11 18). *Komárom város honlapja*. Forrás: Megalapozó javaslatok terület- és településfejlesztési tervek készítéséhez: <http://mail.komarom.hu/varostervek/V%C3%81ROSTERVEK/02%20V%C3%81ROSFEJLESZT%C3%89S/01%20TELEP%C3%9CL%C3%89SFEJLESZT%C3%89SI%20KONCEPCI%C3%93/Megalapoz%C3%B3%20dokumentumok/Megalapoz%C3%B3%20Javaslatok.pdf>
- Önkormányzata, B. M. (2021). *Békés megye helyi jelentőségű védett természeti értékei*. Forrás: <https://docplayer.hu/17655002-Bekes-megye-helyi-jelentosegu-vedett-termeszeti-ertekei.html>
- Pmh Titk. (2019. 07 03). *Mezőberény Város Hivatalos Honlapja*. Forrás: <https://mezobereny.hu/s/cikk/3603/Atadtak-az-ipari-parkot>
- ProMan Consulting. (2019. 10 31). *SWOT elemzés: jelentése, lényege, elkészítése – konkrét példával!* Letöltés dátuma: 2021. 05 19, forrás: ProMan Consulting: <https://promanconsulting.hu/swot-elemzes/>
- Selemoncsák, F. (2014). *BMJV Környezetvédelmi Programja*. Forrás: Békéscsaba Város honlapja: <https://docplayer.hu/1203147-Bekescsaba-megyei-jogu-varos-kornyezetvedelmi-programja.html>
- 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/>
- utazzitthon.hu. (2021). *Mezőberény környéke szállás program és látóivalók bemutatása*. Forrás: [utazzitthon.hu](https://www.utazzitthon.hu/program-latnivalo-szallas-ajanlo/mezobereny): <https://www.utazzitthon.hu/program-latnivalo-szallas-ajanlo/mezobereny>
- Wellnes Centar. (2021). *Kálmán Fürdő*. Forrás: <https://wellness-centar.com/>: <https://wellness-centar.com/hu/banje/kalman-furdo-mezobereny/>
- 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: Aranytéták Kft.



Forrás: Aranytéták Kft.



Forrás: Aranyeták Kft.



Forrás: Aranyeták Kft.



Forrás: Aranyeták Kft.



Forrás: Aranyeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.