

## Hatásvizsgálati Tanulmány

### SZEGHALOM

47 számú Debrecen – Szeged másodrendű főút és a 4212 jelű Püspökladány - Szeghalom összekötő út csomópontja,  
Ady E. – Széchenyi - Kinizsi utca és 47 sz. Debrecen – Szeged másodrendű főút 79+484 – 82+483 km sz. közötti útszakasz felújítása  
47 sz. Debrecen – Szeged másodrendű főút 79+484 – 82+483 km sz. közötti útszakasz teljes körű felújítása



Forrás: Aranyeták Kft.

Készítette: Aranyeták Kft.

Kutatásvezető: Szelei Antónia

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

2021

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

## Tartalom

|  |    |
|--|----|
| Vezetői összefoglaló .....   | 3  |
| 1. Bevezetés és a fejlesztési javaslat készítésének ismertetése..... | 4  |
| 2. Fogalom-meghatározások.....                                       | 6  |
| 3. A projekt háttérének bemutatása .....                             | 9  |
| 3.1. Jelenlegi infrastruktúra .....                                  | 9  |
| 3.2. Vonatkozó stratégiák bemutatása.....                            | 13 |
| 3.3. Gazdasági környezet .....                                       | 16 |
| 3.4. Társadalmi környezet .....                                      | 22 |
| 3.5. Környezeti alapadatok.....                                      | 26 |
| 4. Fejlesztési igény megalapozása.....                               | 28 |
| 4.1. Helyzetértékelés .....  | 28 |
| 4.2. Kereslet-kínálat elemzés .....                                  | 30 |
| 4.3. Célcsoport bemutatása.....                                      | 32 |
| 4.4. Korlátozó tényezők felmérése.....                               | 33 |
| 5. Helyzetértékelés, konklúziók .....                                | 38 |
| 6. Fejlesztési javaslatok.....                                       | 39 |
| 7. Projekt célkitűzései, elvárt eredmények, hatások.....             | 42 |
| 7.1. Gazdasági hatások.....  | 42 |
| 7.2. Társadalmi hatások.....   | 42 |
| 7.3. Környezeti hatások.....   | 44 |
| 7.4. Határon átnyúló hatások .....                                   | 45 |
| 7.5. Szinergia.....  | 46 |
| 7.6. Várható eredmények.....   | 46 |
| 7.7. Horizontális szempontok érvényesítése .....                     | 47 |
| 7.8. Módszertan.....   | 47 |
| Irodalomjegyzék.....   | 48 |
| Mellékletek.....   | 51 |

## Vezetői összefoglaló

Hatásvizsgálati tanulmányunk a 47. számú Debrecen – Szeged másodrendű főút és a 4212 jelű Püspökladány - Szeghalom összekötő út csomópontjait; az Ady E. – Széchenyi - Kinizsi utca és 47 sz. Debrecen – Szeged másodrendű főút 79+484 – 82+483 km sz. közötti útszakasz felújítását; valamint a 47 sz. Debrecen – Szeged másodrendű főút 79+484 – 82+483 km sz. közötti útszakasz teljes körű felújítását érinti (utóbbi útszakasz Szeghalom belterületén található, azonban a kezdő szelvény a Berettyó híd dilatációjától indul).

Szeghalom járási központ, ennek ellenére komoly infrastrukturális, gazdasági és társadalmi lemaradásban van. A két megyehatár – Békés és Hajdú-Bihar - közelében lévő település lemaradásának egyik oka a közlekedési szempontból nehezített elérése. Egyetlen gyorsforgalmi úton sem érhető el, kizárólag kétszámjegyű főútvonalon, melyek minősége sok helyen kihívással küzd útfelszínén és szélén történő töredezettsége kapcsán. E főutaknak sajnos nagyon rossz az alapja már kialakításuktól fogva, azok cseréje igen költségigényes.

A közlekedési nehézségek mellett a másik nehezítő tényező a város természeti adottságaiban jelenik meg. A Békés megyében sok helyen 30-40 aranykoronás földek értékteremtő képessége itt már korántsem jelenik meg. E mellett nem találunk olyan turisztikai attrakciót, mellyel érdemben növelhető lenne a vendéglátó-ipari, turisztikai, esetleg fürdőekkel kapcsolatos bevétel. A természeti adottságok hiánya miatt az építőipari, gépgyártásban megjelenő vállalkozások és a kereskedelem, a szolgáltató szektor jelenik meg a városban. A fenti ágazatok viszont nem biztosítanak valódi és sokszínű munkalehetőséget a szakképzettséggel rendelkező lakosságnak sem, főként a diplomával rendelkező értelmiségnek.

A hatásvizsgálati tanulmányunkban megjelenített útszakaszok és csomópontok fejlesztése segíti a helyben lévő lakosság elégedettségét, a helyi vállalkozások jobb megközelítését és a térségben lévő kisebb településeken élők számára a szolgáltatások és kereskedelmi egységek biztonságosabb elérését.

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

## 1. Bevezetés és a fejlesztési javaslat készítésének ismertetése

Békés megye Magyarország délkeleti részén fekszik, a Dél-Alföldi régióban. Észak felől Jász-Nagykun-Szolnok és Hajdú-Bihar megyékkel határos, míg nyugati oldalról Csongrád-Csanád megye mellett helyezkedik el, kelet felől pedig Románia határolja. Három országos jelentőségű főútvonal található a megyében: 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 utak/csomópontok tervezésére vonatkozó szükségesség bemutatása, a jövőben előrelátható hatások kielemezése.

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

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

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

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

A projekt hatáselemzése keretében bemutatjuk az elvárható eredményeket és hatásokat, elemezzük a jövőbeli gazdasági és társadalmi folyamatokat, környezetterhelési igénybevételre vonatkozó adatokat, a TEN-T útvonalakkal kapcsolatos illeszkedést, valamint a további regionális programokhoz való kapcsolódásokat.

Végezetül kifejtjük az alkalmazott módszertant (adatelemzés, trendelemzés, kockázatelemzés módszertanát, stb.), amelyet felhasználtunk a fejlesztési javaslatunkhoz, végül a hivatkozásainkkal, irodalomjegyzékünkkel és a területről készített felvételekkel zárjuk kutatásunkat.

## 2. Fogalom-meghatározások

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**TEN (Trans-European Networks - Transzeurópai Hálózatok):** „a Maastrichti Szerződésben lefektetett transzeurópai hálózatok programja a közlekedés, a távközlés és az energia hálózatának közös, a nemzeti határokon átnyúló fejlesztését szolgálja. A koncepció célja, hogy összekapcsolják egymással a meglévő nemzeti, regionális hálózatokat, kiépítsék a hiányzó vonalakat, szakaszokat, valamint felszámolják a periférikus régiók elszigeteltségét.” (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, futótüzek stb.” (Lechner Nonprofit Kft., 2021) (Council of Europe, 2007)

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

**Területfejlesztési program:** A területfejlesztési program (TP-t) a területfejlesztésről és a területrendezésről szóló 1996. évi XXI. törvény 5. § n) pontja értelmében a területfejlesztési koncepció alapján kidolgozott középtávú cselekvési terv. Ez lehet stratégiai és operatív program, de mindkettő tartalmaz célokat és eszközöket a megadott időtávra, a programok ütemezést és felelősöket is. (Botka, Pét, Szilágyi, Salamin, & Radvánszki, 2009)



### 3. A projekt háttérének bemutatása

#### 3.1. Jelenlegi infrastruktúra

Szeghalom a Dél-Alföldi Régióban található, agrármúlttal rendelkező Békés megyei település, Békés megye északi térségének lényeges oktatási, foglalkoztatási centruma, a Szeghalmi járás központja. Békéscsabától 50, míg Debrecentől 80 km távolságra van, a 47-es számú főúton 60 km-re található Nagyváradtól. A város népessége megközelít a 9.000 főt, agglomerációjában pedig közel 40.000 fő él. Fejlett a textilipara és a fémipara. A város fontosságát az utóbbi években növelte több jelentős ipari tőkebefektetés is. A város és vonzáskörzete az ipari fejlesztések színtere, míg távolabbi agglomerációja agrárfejlesztésekben érdekelt. A város földrajzi kvalitásai a magyar-román határon átnyúló együttműködést nagyban segítik. (Szeghalom Város Önkormányzata Helyi Esélyegyenlőségi Program, 2018)

Szeghalom elhelyezkedése az Európai Unió NUTS-nómenklatúrája szerint:

- NUTS 1: Országos szint Magyarország
- NUTS 2: Regionális szint Észak-Alföldi Régió
- NUTS 3: Megyei szint: Békés megye
- NUTS 4: Kistérségi szint: Szeghalmi kistérség

Szeghalom lakosságának száma 9228 fő, saját közigazgatási területe 21713 hektár, népsűrűsége pedig 42,50 fő/km<sup>2</sup>. Járásának illetékességi területébe a következő települések tartoznak bele: Bucsa, Füzesgyarmat, Kertészsziget, Körösladány, Körösújfalú, Szeghalom, Vésztő.

A Szeghalom környezetében fekvő jelentősebb városok közúton mérhető távolsága az alábbi:

- Budapest: 196 km,
- Szeged: 137 km,
- Békéscsaba: 48 km,
- Gyula: 51 km,
- Orosháza: 82 km,
- Sarkad: 44 km,
- Debrecen: 77 km. (LanFarm Kft., 2013)

Településszerkezete alapján Szeghalom a Kis- és Nagy-Sárrét közötti hátságon fekszik. Területe a hátság behatároltsága szerint korlátos, sűrűn beépített, bonyolult utcahálózat és halmazos településmag jellemzi. (ITS DA Konzorcium, 2016)

## 1. ábra: Szeghalom tervezési helyszíne

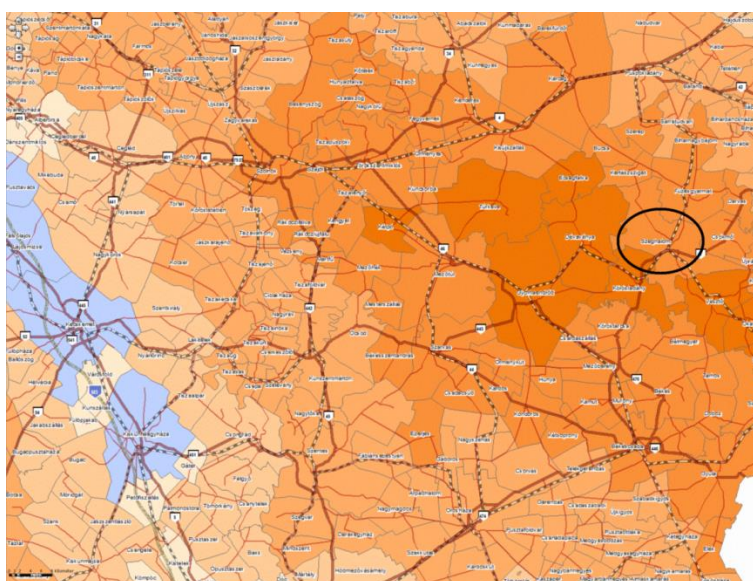


Forrás: Aranyetéták Kft.

A tervezés helyszínei:

- 47 Debrecen – Szeged másodrendű főút, és
- 4212 Püspökladány - Szeghalom összekötő út csomópontja.
- Ady E. – Széchenyi - Kinizsi utca és 47 sz. Debrecen – Szeged másodrendű főút 79+484 – 82+483 km sz. közötti útszakasz felújítása.
- Továbbá a 47 sz. Debrecen – Szeged másodrendű főút 79+484 – 82+483 km sz. közötti útszakasz teljes körű felújítása.

## 2. ábra: Szeghalom elérési ideje az autópálya csomópontig



Forrás: TEIR

## **Autóbusz közlekedés**

Autóbuszos utasforgalmát mind helyközi, mind pedig távolsági autóbusz-közlekedés biztosítja. A környező települések jól elérhetőek autóbuszos közlekedéssel.

## **Vasúti közlekedés**

Vonattal a MÁV 127-es számú Körösnagyharsány – Vésztő – Gyoma vasútvonalon és a 128-as számú Békéscsaba – Kötegyán – Vésztő – Püspökladány vasútvonalon közelíthető meg. A két vasútvonal Vésztő és Szeghalom között közös nyomvonalon fut. (LanFarm Kft., 2013)

## **Repülőtér**

Szeghalom nem rendelkezik saját repülőtérrel, legközelebbi légi közlekedésre alkalmas helye a megyeszékhelyen, Békéscsabán található, amelynek repülőtérét légszavaras repülőgépek használják. Meghatározó még a térségben Arad, Temesvár, Szeged és Debrecen repülőtere. (Békéscsaba Város, 2010)

## **Kerékpáros közlekedés**

A kerékpárral való közlekedés ma már nem csak egy közlekedési forma, hanem egyfajta életmód, sportolási lehetőség is. A település belterületén folyamatos kerékpárút hálózat került kialakításra. Szeghalom és Füzesgyarmat között megvalósult beruházás keretében megépült mintegy 7,2 kilométernyi kerékpárút, amely az érintett települések lakosai aktívan használnak.

Alföldi kerékpárút: Tiszafüred - Karcag - Bucsa - Füzesgyarmat - Szeghalom - Vésztő-Okány - Doboz - Sarkad településeket érintve. (LanFarm Kft., 2013)

## **Gyalogos közlekedés**

A járdák kiépítettsége a településen teljes, hosszuk több mint 70 km. (ITS DA Konzorcium, 2016)

**Kikötő:** nincs

## **Belső úthálózat**

A belső úthálózatot tekintve a fő útvonal a 47-es út mellett, amelyen Békéscsaba - Szeged, illetve Berettyóújfalu - Debrecen irányokba lehet eljutni.

A város forgalmi és gyűjtő úthálózata teljes mértékben kiépült. Az önkormányzati úthálózat mintegy 40 km-es hosszúságú, kiépített része 25 km-t tesz ki, burkolatlan része 18 km-es. (LanFarm Kft., 2013)

Szeghalom településszerkezetet elsősorban a 47-es számú főút, a Füzesgyarmat felől Vésztő és Füzesgyarmatot és Körösladányt összekötő települési utak határolják. Hagyományos halmazos

felépítésű településként két központja a Szabadság tér és a Kossuth tér. A két központ közötti összeköttetést a Tildy Zoltán utca biztosítja. Szeghalom zöldfelületi rendszerének lényeges egysége a Berettyó folyó, illetve a Szeleskerti-csatorna zöldfelületei. Fontos karakterképző a sportpályák, szabadidős, rekreációs célra feltárt területek, valamint a kerékpárutak zöldfelületi korridorszerepe is fontos. Szeghalom magánterületi zöldfelületeinek kiterjedése és aránya nagy. A térszerkezetet alakító legfontosabb közlekedési tengely 47-es főút Szeghalom déli települési átkelő szakasza. (ITS DA Konzorcium TRENCON COWI Tanácsadó és Tervező Kft., 2015)

### 3. ábra: Országos Területrendezési Terv - Szeghalom



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

### 4. ábra: Közúti balesetek száma Szeghalmon 2019-ben

|   |     |
|---|-----|
| Ittas állapotban okozott összes közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)       | 1,  |
| Járművek okozta összes baleset, 2019 (eset)                                   | 15, |
| Járművezetők által ittasan okozott balesetek, 2019 (eset)                     | 1,  |
| Kerékpár által okozott balesetek, 2019 (eset)                                 | 2,  |
| Könnyű sérüléssel közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)                     | 11, |
| Közúti közlekedési baleset során könnyen sérült személy, 2019 (fő)            | 14, |
| Közúti közlekedési baleset során meghalt, megsérült személy, 2019 (fő)        | 18, |
| Közúti közlekedési baleset során súlyosan sérült személy, 2019 (fő)           | 4,  |
| Lakott területen kívül történt összes közúti közlekedési baleset, 2019 (eset) | 2,  |

|   |     |
|---|-----|
| Lakott területen történt összes közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)     | 13, |
| Motorkerékpár és segédmotoros kerékpár által okozott balesetek, 2019 (eset) | 3,  |
| Összes személyi sérüléssel járó közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)     | 15, |
| Súlyos sérüléssel járó közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)              | 4,  |
| Személygépkocsi által okozott balesetek, 2019 (eset)                        | 9,  |
| Tehergépkocsi által okozott balesetek, 2019 (eset)                          | 1,  |

Forrás: KSH és T-STAR adatok alapján saját szerkesztés

A közúti közlekedésbiztonsági helyzet értékelése a regisztrált közlekedési balesetek számával és a balesetek súlyosságával határozható meg.

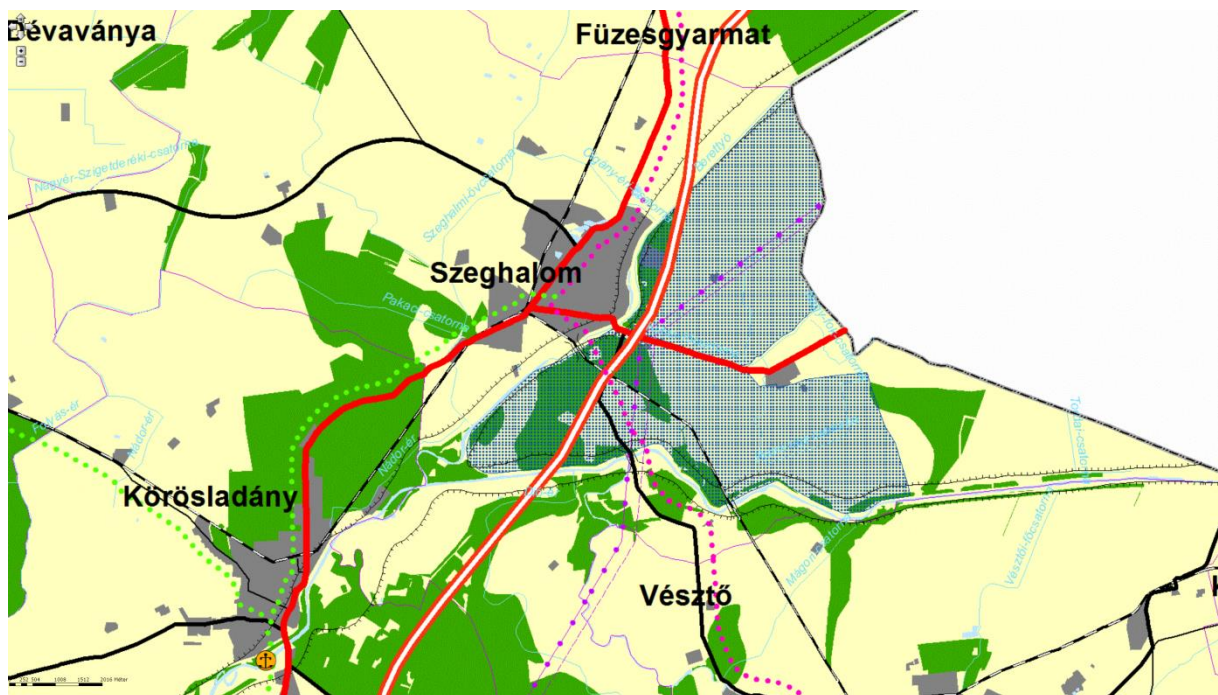
A lakott területen belüli közúti közlekedési balesetek száma 2019-ben magas volt, a 13 eset – amelyeknek személyi (pl. figyelmetlenség) és közlekedési okai (közúti forgalom, közlekedési szabályok betartásának hiánya, úthibák, stb.) egyaránt voltak – azt mutatja, hogy elengedhetetlen a közúti balesetek esélyének csökkentése, mivel ezzel jelentősen csökkenne a közúti balesetek száma.

2011-2013. évi statisztikai adatok szerint baleseti sűrűsödési zónák az Ady Endre utca és Széchenyi utca. A fejlesztési tervek – Békés megye Területrendezési terve, országos közúthálózat fejlesztési program – tartalmazzák a Szeghalmot Dévaványával összekötő út kiépítésének igényét, mert az észak-békési rész 4. sz. elsőrendű főúthoz való kapcsolatot ez az út tudja a leggyorsabban biztosítani. (ITS DA Konzorcium, 2016)

### 3.2. Vonatkozó stratégiák bemutatása

Szeghalom Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája tartalmazza azon stratégiai fejlesztési célok meghatározását, amelyet a település kitűzött magának. Ezek két csoportra kerültek felosztásra, egyrészt a városi szintű tematikus célokra, másrészt pedig a városrészi szintű területi célokra. A városi szintű területi célok közül a T3 tematikus cél, azaz a *Fenntartható közlekedési infrastruktúra* eléréséhez illeszkedik a jelen tanulmány tárgyát képező közlekedési fejlesztés. (ITS DA Konzorcium, 2016)

5. ábra: Szeghalom térségi szerkezeti terve



Forrás: TEIR

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

„Átfogó célok:

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

Stratégiai célok:

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

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

### 1. **Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia 2014-2030**

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

### 2. **Nemzeti Fenntartható Fejlesztési 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

A helyi vállalkozási tevékenység elenyésző része, mintegy 8,7%-a működik az agrárium területén, jelentősége tehát folytonosan esik a terület gazdasági szerkezetében. A szántóföldi művelés 80%-át teszi ki a növénytermesztés (búza: 38-40%; kukorica: 12-15%; napraforgó: 12-30%; takarmánynövények: 10%), 13%-át a gyepgazdálkodás. A térségi mezőgazdaság alapját adó cukorrépa elvesztette jelentőségét a sarkadi cukorgyár megszűnésével, emellett a gyümölcsstermesztés jelentéktelen 0,28%-os részesedésű.

A földek átlagban 19 aranykorona értékűek, a birtok méretének átlaga 15 hektár, a külterületi földeknek viszont 36%-a a 100 hektárt is meghaladja. Az állattenyésztés szerepe kiemelt jelentőségű, mintegy 4000 juh, 2000 sertés, 1600 szarvasmarha tízezres nagyságrendű szárnyas állomány nevelése történik a térségben. A város tárolókapacitása kielégítő mértékű, viszont a helyi feldolgozóipar ehhez mérten nem kellő kiterjedtségű, túltermelés jellemzi. Ipari tevékenység hozzávetőleg 31 hektár területen folyik a város déli iparterületén. A legnagyobb – építőipari – létesítmény 3000 m<sup>2</sup>-nél is nagyobb raktárterülettel rendelkezik. A szektor vállalkozásainak részaránya 23,7% az összes vállalkozáson belül.

A szervezetek és vállalkozók működése területe legfőképpen az alábbi szektorokban jellemző:

- építőipar,
- élelmiszeripar,
- háztartási,- vegyipari termékek,
- ipari termékek,
- termelő eszközök,
- fogyasztási cikkek.

A tevékenységük lefedi az értékesítési lánc teljes területét a gyártástól a fejlesztésen át az értékesítésig.

A vállalkozások legnagyobb része hazai tulajdonban van, emellett kisebb arányban a külföldi tulajdon és tőke is feltűnt a település gazdaságában, például a Felina Hungária Kft. által, amely német-magyar vállalkozásként végzi tevékenységét. Szeghalmon a legnagyobb árbevétellel és legkiterjedtebb alkalmazotti létszámmal rendelkező munkáltató a textilgyártás területén tevékenykedő Billerbeck Kft., a járműalkatrészek gyártásával foglalkozó Csaba-Metál Zrt., valamint a Felina Hungária Kft. alsóruha-gyártó. (ITS DA Konzorcium TRENECON COWI Tanácsadó és Tervező Kft., 2015)

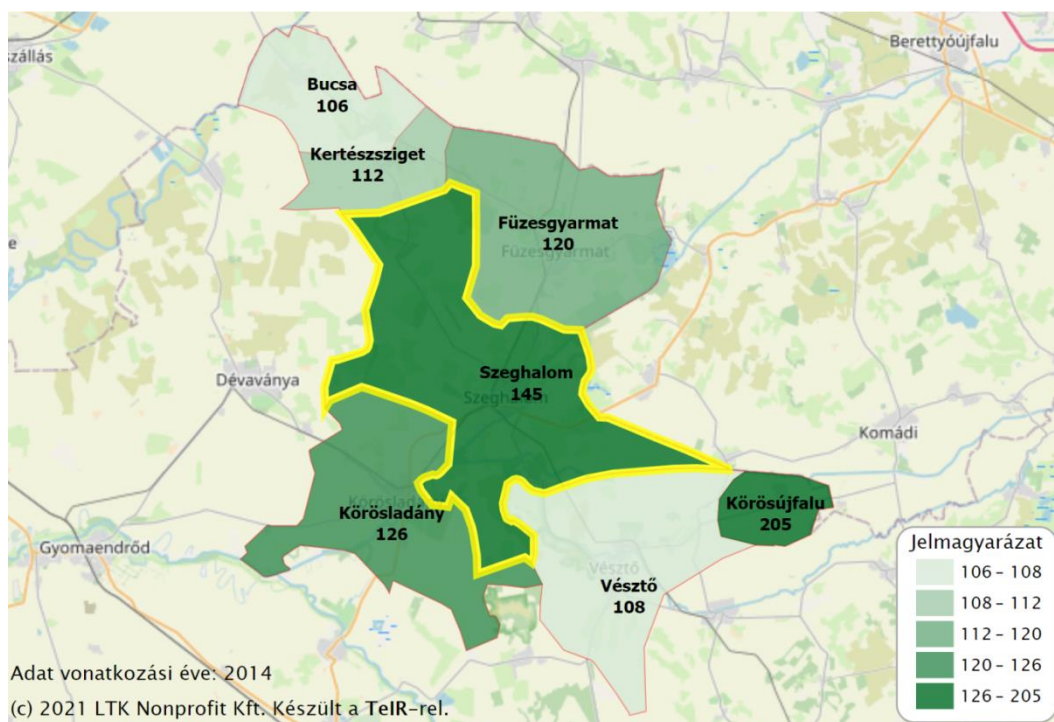


Vállalkozói aktivitás tekintetében a kistérség a megye alacsonyabb aktivitású térségei közé tartozik, Szeghalmon azonban tíz év alatt csaknem 30 százalékkal gyarapodott a regisztrált vállalkozások száma, amely nagyfokú vállalkozói aktivitásra utal.

A kistérség munkaereje legfőképpen az ipari szektorban helyezkedett el, arányuk itt 42,2%. A helyi gazdaság a mezőgazdasági nyersanyagok feldolgozásán és az élőkommunikációs igényes ipari tevékenységek folytatásán alapul. Szeghalmon ad otthont a Sárréti Ipari Parknak, ahol több számottevő ipari vállalkozás investíciója is valóra vált az utóbbi években.” (LanFarm Kft., 2013)

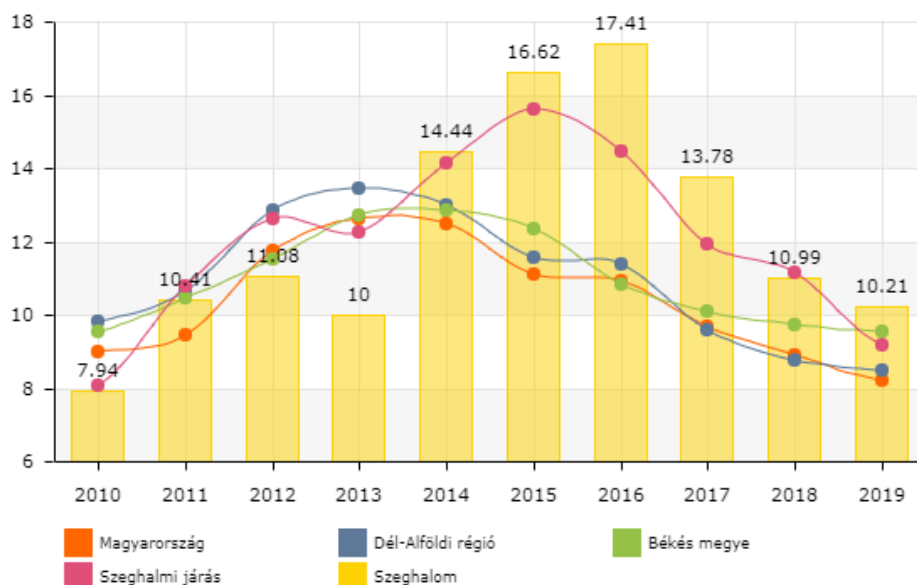
Szeghalom mindemellett az egyik legnagyobb közfoglalkoztató önkormányzat; a közfoglalkoztatás célja az önkormányzat hitvallása alapján az elsődleges munkaerőpiacra való visszailleszkedés. (Szeghalom Város Önkormányzata Helyi Esélyegyenlőségi Program, 2018)

6. ábra: Regisztrált gazdasági vállalkozások száma ezer lakosra (db)



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

7. ábra: Pályakezdő munkanélküliek aránya Szeghalmon



Forrás: TEIR

A helyi munkanélküliség legfőbb okaként az alacsonyabb szintű iskolai végzettség, ennek következményeként pedig a kisebb esélyű munkaerőpiaci érvényesülés jelölhető meg. Szeghalmon az álláskeresőknél mintegy kétharmada nem rendelkezett 8 általános magasabb végzettséggel 2006-ban. (Hat Penna Tanácsadó és Fejlesztő Kft., 2008)

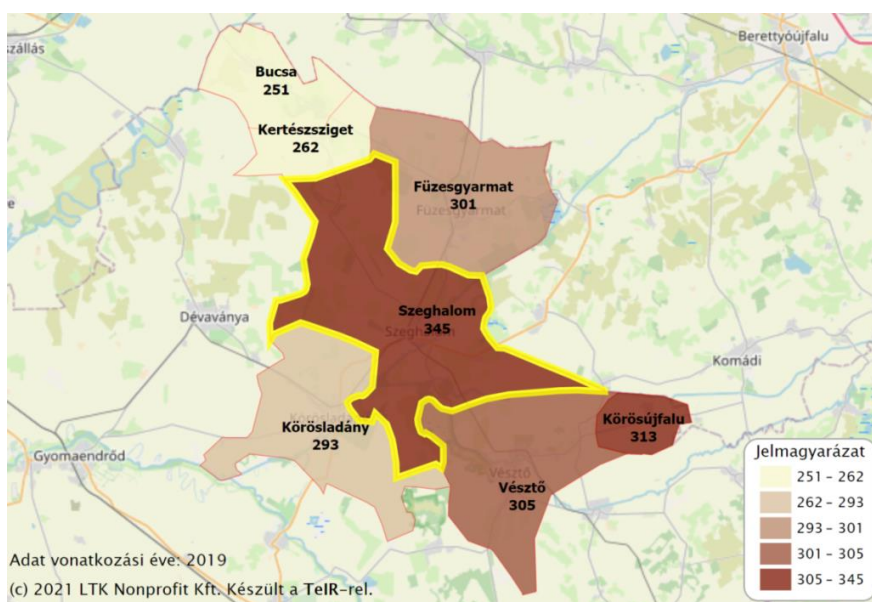
8. ábra: A járművek száma Szeghalmon (2019)

|   |       |
|---|-------|
| Áruszállító tehergépkocsik, 2019 (db)   | 580,  |
| Autóbuszok, 2019 (db)   | 34,   |
| Benzinüzemű személygépkocsik, 2019 (db)   | 2020, |
| Benzinüzemű tehergépkocsik, 2019 (db)   | 25,   |
| Egyéb üzemű személygépkocsik, 2019 (db)   | 29,   |
| Egyéb üzemű tehergépkocsik, 2019 (db)   | 1,    |
| Gázolajüzemű személygépkocsik, 2019 (db)  | 890,  |
| Gázolajüzemű tehergépkocsik, 2019 (db)  | 562,  |
| Lassú járművek, 2019 (db)   | 232,  |
| Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett áruszállító tehergépkocsik, 2019 (db) | 38,   |
| Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett gépjárművek, 2019 (db)                | 187,  |
| Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett személygépkocsik, 2019 (db)           | 125,  |

|  |       |
|--|-------|
| Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett személyszállító gépjárművek, 2019 (db)                                     | 138,  |
| Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett tehergépkocsik (különleges célú gépkocsival együtt), 2019 (db)             | 38,   |
| Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett teherszállító gépjárművek (különleges célú gépkocsikkal együtt), 2019 (db) | 49,   |
| Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett vontatók, 2019 (db)  | 11,   |
| Motorkerékpárok, 2019 (db)   | 193,  |
| Személygépkocsik (üzemeltető lakóhelye szerint, dec. 31.), 2019 (db)   | 2939, |
| Személyszállító gépjárművek összesen, 2019 (db)  | 3166, |
| Tehergépkocsik (különleges célú gépkocsival együtt), 2019 (db)   | 588,  |
| Teherszállító gépjárművek (különleges célú gépkocsik nélkül), 2019 (db)  | 802,  |
| Teherszállító gépjárművek (különleges célú gépkocsival együtt), 2019 (db)  | 810,  |
| Természetes személy által üzemeltetett személygépkocsik, 2019 (db)   | 2852, |
| Vontatmányok összesen, 2019 (db)   | 679,  |
| Vontatók, 2019 (db)  | 222,  |

Forrás: KSH és T-STAR adatok alapján saját szerkesztés

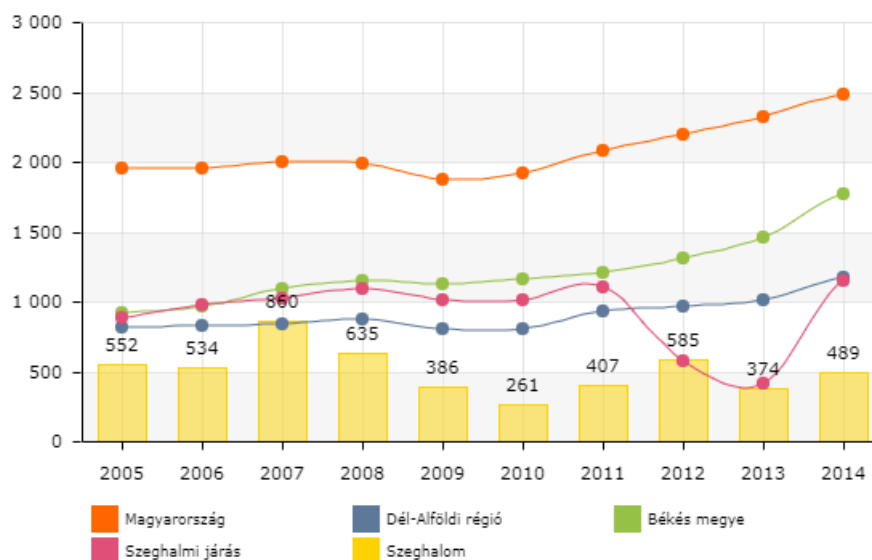
### 1. ábra: Személygépkocsik száma, ezer lakosra (db)



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

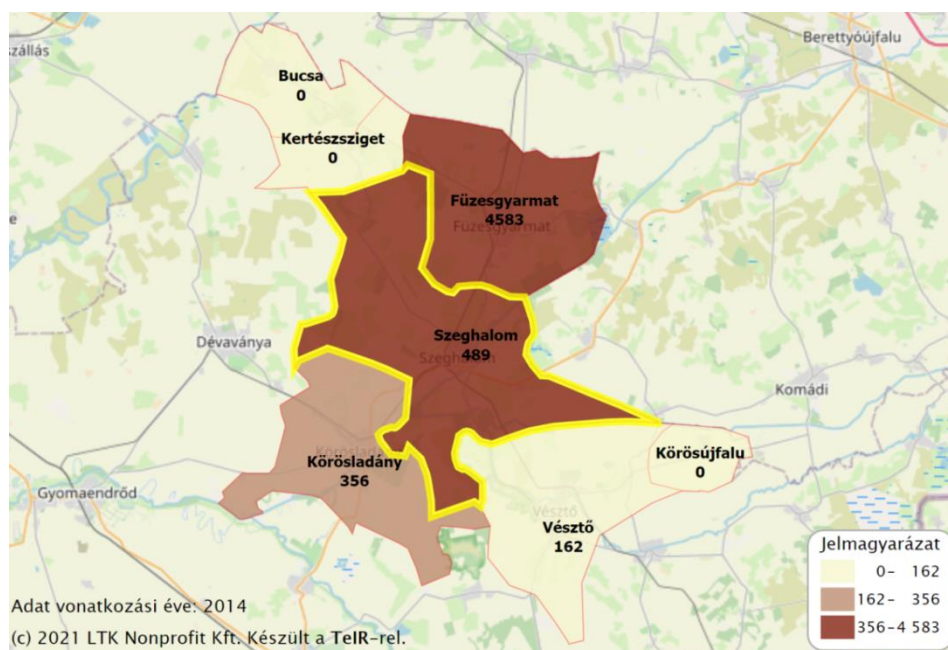
## Kereskedelmi szálláshelyek, falusi szálláshelyek férőhelyeinek száma

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.

A település idegenforgalmi szálláshelyeit döntő részben belföldi illetőségűek veszik igénybe, a külföldiekhez köthető vendégéjszakák mintegy ötvened részét teszik ki az összes vendégéjszakának. (Hat Penna Tanácsadó és Fejlesztő Kft., 2008)

## Turisztika

Szeghalom aktív turisztikai lehetőségekben gazdag, úgy mint vízi-, kerékpáros-, gyalogos-, öko-, lovas-, horgász- és vadászturizmus. (ITS DA Konzorcium, 2016)

### Lehetséges vonzerők a városban:

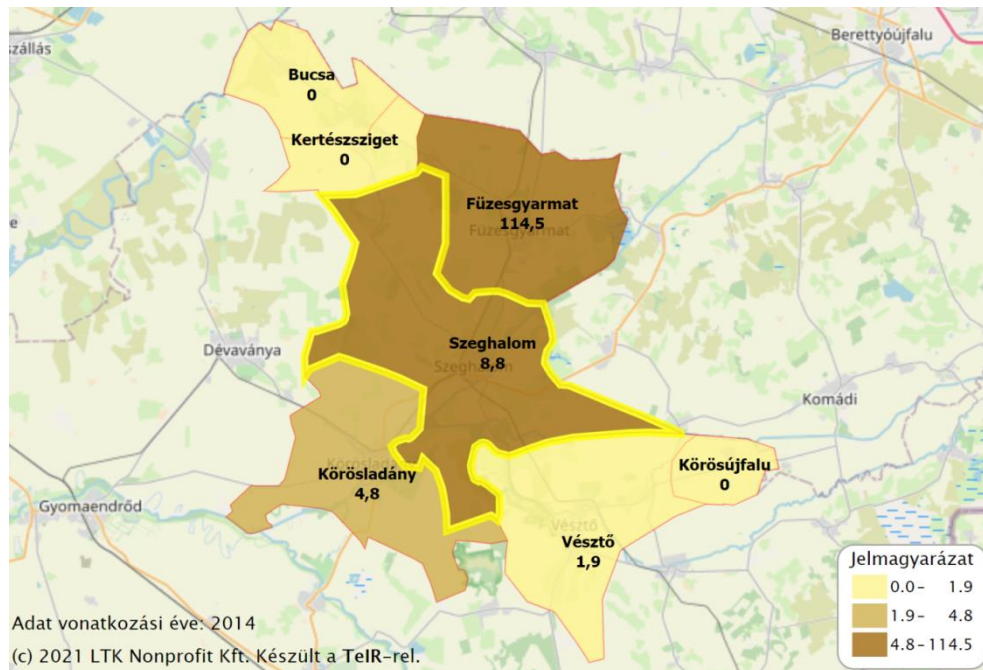
- Sinka István Szavalóverseny
- Szeghalmi Majális; XVI. Sárreai Könyvzenei Fesztivál;
- VIII. Pörkölt- és GulyásfőzőVerseny; Utcabál
- Nostalgia Péter András Kosárlabda Torna
- FIA Autocross Közép-európai Zóna Kupa
- Szisz Ferenc Emlékverseny
- Autocross Országos Bajnokság IV. futama
- Körös-Sárreai HagyományőrzőÍjász-horgász Tábor
- Országos Ifjúsági Mazsorett Fesztivál
- Harcművészeti Tábor
- Történelmi nap - Szeghalom újratelepülésének fordulója
- Körös - Sárreai Ízek és Hagyományőrző Fesztivál
- Sárreai Boszorkányfesztivál
- Szisz Ferenc Kupa
- Autós Ügyességi Verseny
- WUAP Erőemelő és Fekve nyomó Világkupa
- Népdalkörök, Népzenei Együttesek Országos Minősítő Hangversenye
- Péter András Napok
- Városi Karácsony (Szeghalmi Kistérség, 2011)

Szeghalom városában fontos szerepet játszanak a kerékpáros útvonalak, amelyek a települést összekötik a szomszédos településekkel, és amelyeket rekreációs céllal gyakran használnak a települések lakosai. Fontos turisztikai érték még a Szeghalmi Kék-tó, amely országos jelentőségű természetvédelmi területi címe révén szélesebb földrajzi környezetben is érdeklődésre tart számot.

A település legismertebb vendéglátóhelyei az Alma Mater Étterem, a Pusztá Csárda, illetve a Vasúti Kisvendéglő. Szálláshelyek a Hídi Panzió és a Vállalkozói Központ. A Körösök és a Berettyó kiváló környezetet biztosítanak a halászati és vadászati célú turizmus számára.

A város rendezvényei közül kiemelkedik az országos népzenei minősítő verseny, valamint a Körös - Sárreai Ízek és Hagyományőrző Fesztivál, Boszorkány fesztivál, Amink van találkozó. (LanFarm Kft., 2013)

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

Szeghalom turisztikai vonzereje egyértelműen elmarad a környékbeli Gyula vagy Orosháza vonzerejétől, ezzel összhangban a településen a kereskedelmi- vagy magánszálláshelyeken eltöltött vendégéjszakák száma folyamatosan csökken. (LanFarm Kft., 2013)

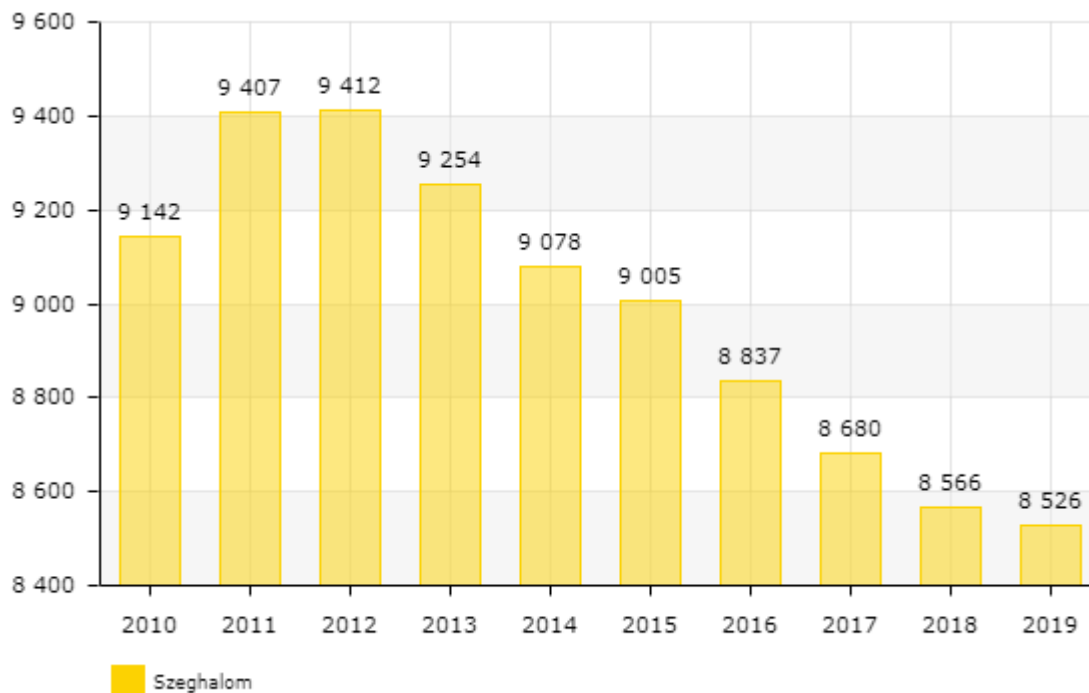
### 3.4. Társadalmi környezet

A város nemzetiségeit és számukat, arányukat a 2011. évi népszámlálás az alábbiak szerint mérte fel:

- cigány (a lakosság 3,55%, tehát 330 fő),
- német (32 fő),
- román (7 fő),
- szlovák (3 fő).

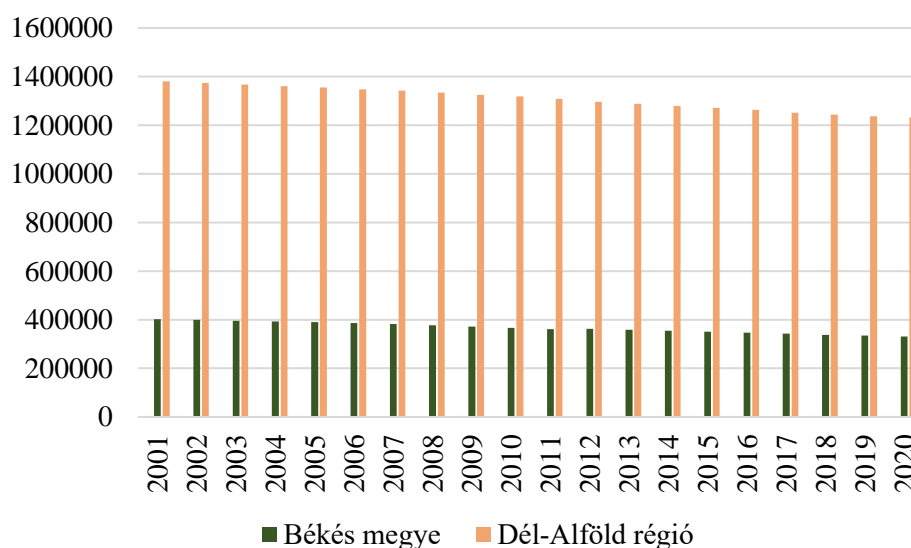
A romák a város északnyugati részén, illetve a 47. sz. főút déli részén fekvő szegregátumokban laknak. (LanFarm Kft., 2013)

12. ábra: Szeghalom város lakónépessége (2021)



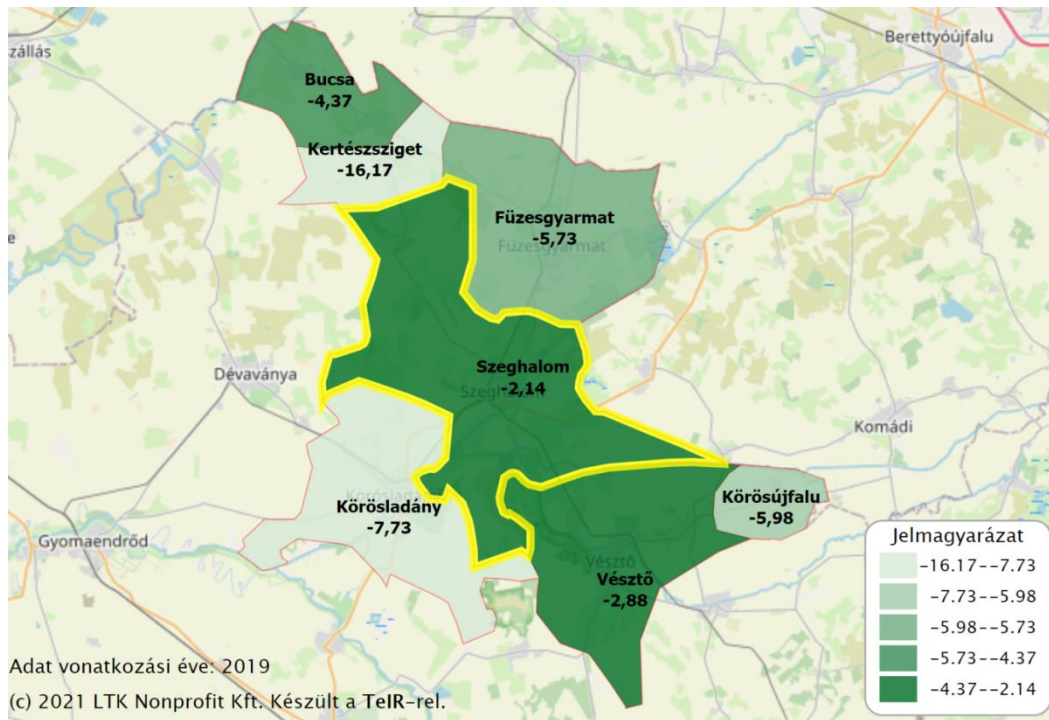
Forrás: TEIR

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



Forrás: KSH adatok alapján saját szerkesztés

13. ábra: Természetes szaporodás és fogyás (ezrelék)



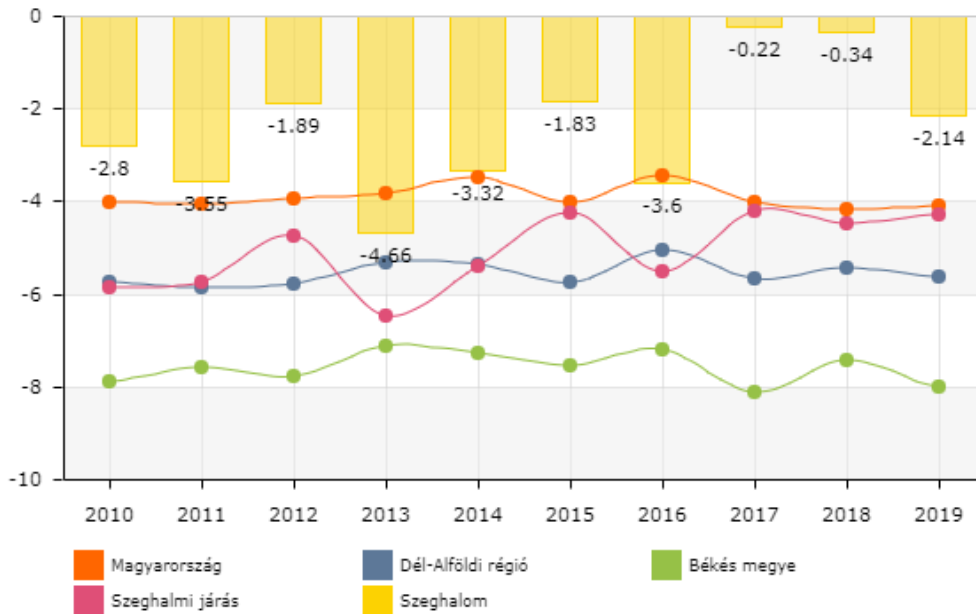
Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

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

Szeghalom népszaporulata negatív, azaz egy adott évben a halálozások száma magasabb, mint az élve születéseké. Az élve születések száma 2016-tól csökken, ekkortól minden vizsgált évben magasabb a halálozások száma. (Szeghalom Város Önkormányzata Helyi Esélyegyenlőségi Program, 2018)

14. ábra: Szeghalom város öregedési mutatója

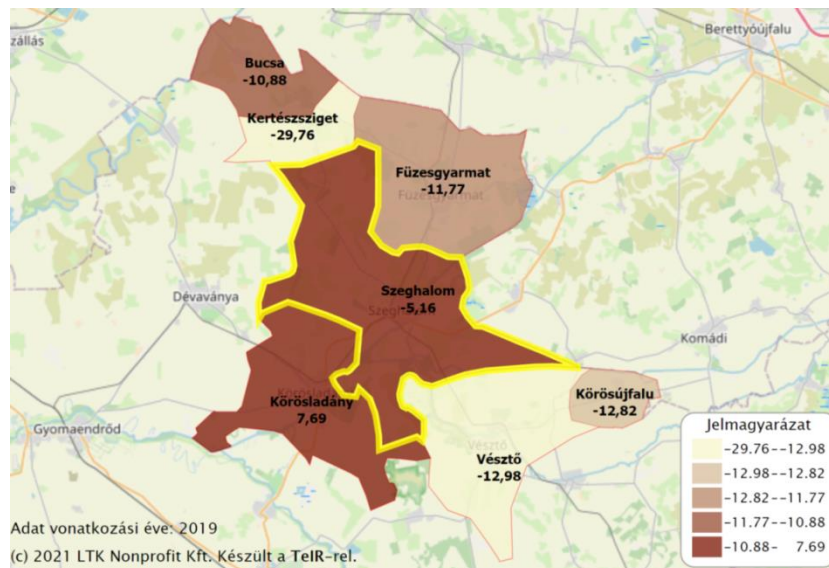




Forrás: Lechner Nonprofit Kft..

Szeghalom népességére az öregedési index minden évben 100% feletti értéket mutat, vagyis a 65 év felettek többen vannak, mint a 18 év alattiak, Szeghalom lakossága tehát folyamatosan előregedő.

15. ábra: Vándorlási egyenleg (ezrelék)



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

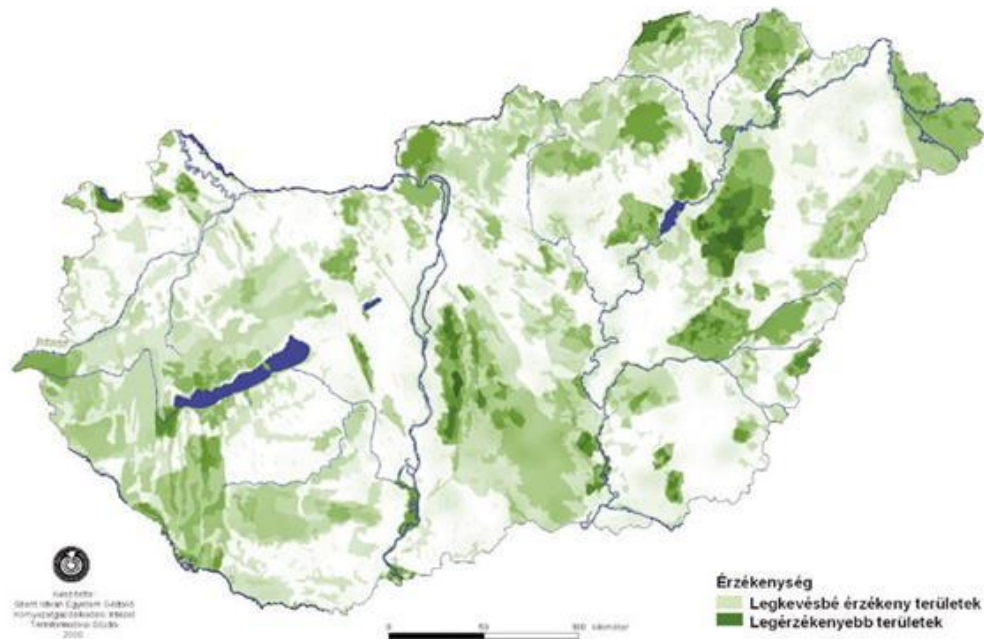
Szeghalom lakosságmegtartó ereje alacsony a munkahelyhiány és az ennek következtében fennálló elvándorlás miatt. (Szeghalom Város Önkormányzata Helyi Esélyegyenlőségi Program, 2018)

### 3.5. Környezeti alapadatok

Szeghalom délkelet-alföldön helyezkedik el, a Békéscsabát és Debrecent összekötő főútvonal mellett, a Berettyó folyó partján, a Dévaványai sík kistáján.

A Hajdúság folytatásaként elterülő táj fekvése mély, a jelen korban is süllyedő térség. A felszínen 20-50 méter vastagságú folyóvízi üledék található szikes foltokkal. (LanFarm Kft., 2013)

16. ábra: Környezeti érzékenység az élővilág szempontjából

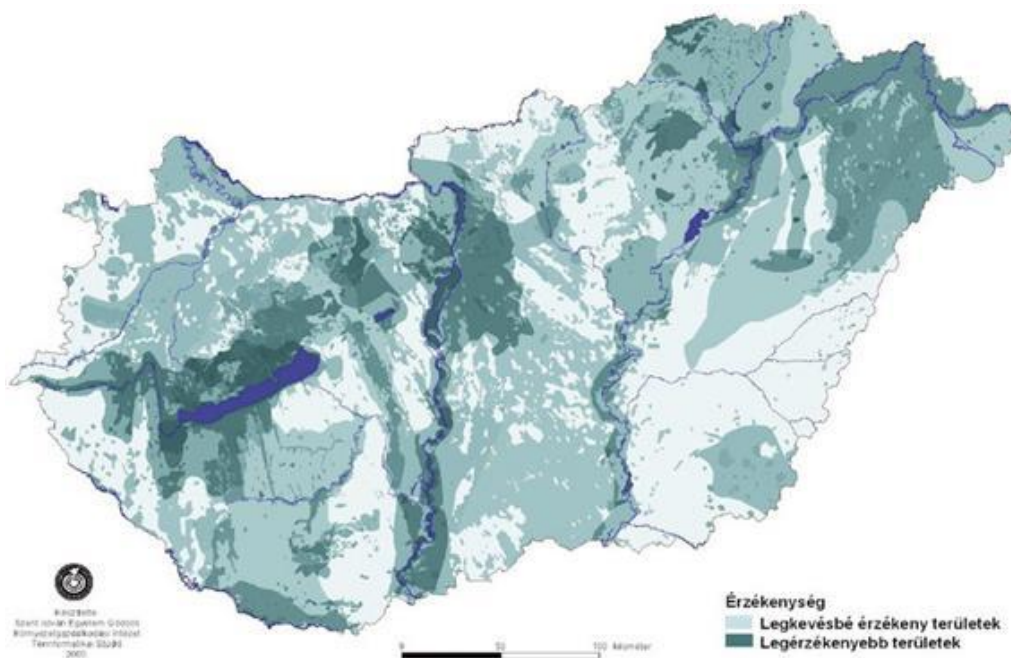


Forrás: Ángyán József (Ángyán, 2003)

### Kunhalmok

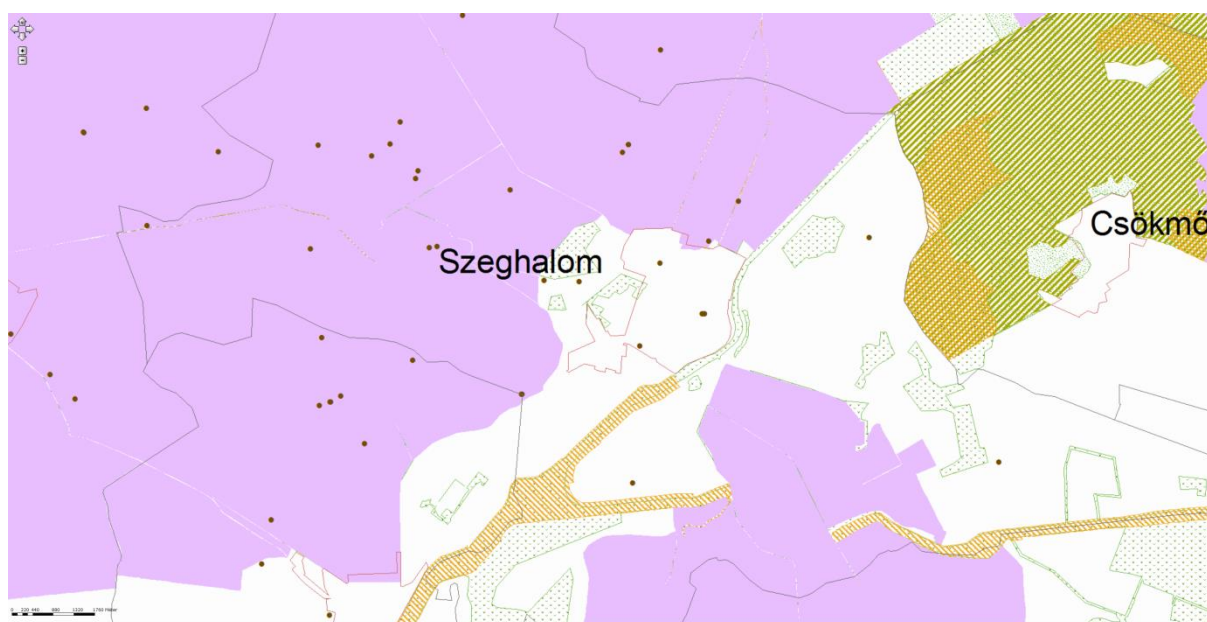
A kunhalmok kiemelt természetvédelmi oltalmat élveznek a természet védelméről szóló 1996. évi LIII. törvény (Tvt.) 23. § (2) bekezdése alapján. A jogszabály a védett természeti területek kategóriáján belül ezeket a természeti emlék alkategóriába helyezi el. Ilyen fontos természeti emlékek, azaz kunhalmok Szeghalom területén is vannak, mint ilyen például a Bálint-halom. (LanFarm Kft., 2013)

17. ábra: Környezeti érzékenység a vízbázis szempontjából



Forrás: Ángyán József (Ángyán, 2003)

18. ábra: Szeghalom védett természeti értékei



Forrás: TEIR

## 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: Szeghalom város SWOT-analízise (LanFarm Kft., 2013)

| Erősség   | Gyengeség  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- 47-es főút, nemzetközi tranzit út</li> <li>- Vasút hálózat</li> <li>- Nagyvárad (Románia) közelsége</li> <li>- Ipari parkok</li> <li>• a talajok szennyezettsége csekély,</li> <li>• a helyi környezetvédelmi jogszabály alkotás a környezetvédelem valamennyi területét átfogja</li> <li>• rendelkezésre álló szakképzett munkaerő,</li> <li>• ipartelepítés feltételei adottak,</li> <li>• családi gazdaságok megléte.</li> <li>• kommunális és szelektív hulladékszállítás</li> <li>• kiváló mikroklíma</li> <li>• termálvízkezelés</li> <li>- Zöldmezős beruházások</li> <li>- Turisztikai és szállás lehetőségek</li> <li>- Sportlétesítmény</li> <li>• jól szervezett szociális ellátás</li> <li>• évenként tartott közösségi rendezvények</li> <li>• közbiztonság megfelelő szintje</li> <li>- Foglalkoztatási centrum rendelkezésre állása</li> <li>• a védett és műemlék jellegű épületek száma magas,</li> <li>• környezettudatos oktatás az iskolákban</li> <li>• értékes műemléki és régészeti emlékek</li> <li>• ipar jelentősebb kisebb – nagyobb</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• csökkenő gyermekvállalási hajlandóság</li> <li>• segélyezésre szorulóknak növekvő száma</li> <li>• szórakozási és kulturális kapcsolódási lehetőségek nem megfelelő száma.</li> <li>• kevés a biztonságos játszótér és kerékpárút a gyerekek számára</li> <li>• a város beépítettségének magas aránya, differenciált lakóövezetek</li> <li>• csapadékvíz-elvezető árkok állapota csak részben megfelelő, a nagy intenzitású csapadékesemények terheléscsökkentése nem elégséges,</li> <li>- Alacsony a mezőgazdasági termékek feldolgozottság foka</li> <li>- Szakképzett munkaerő hiánya</li> <li>- Befektetők érdektelensége (autópálya hiánya)</li> <li>• részben kihasználatlan ipari és turisztikai lehetőségek,</li> <li>• meglévő szálláshelyek csekély száma,</li> <li>• a kunhalmok védelme</li> <li>• beruházási tőke hiánya</li> <li>- Kihasználatlan Ipari Park terület</li> <li>- Pályakezdő elvándorlása</li> <li>• az infiltráció egyes területeken magas, így különösen nagy esőzésekkor jelentős mennyiségű csapadékvíz kerül a</li> </ul> |

|   |   |
|---|---|
| <p>vállalkozásokkal</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• az infrastrukturális ellátottság - víz, gáz, villamos energiaellátás- megfelelő, - Oktatási Centrum rendelkezésre állása</li> <li>- Orvosi centrum rendelkezésre állása</li> <li>- Járási központ szerepkör</li> <li>- Fejlett fém, könnyű, textil és ruhaipari területi rang</li> <li>• civil szervezetek nagy száma</li> <li>• lokálpatriotizmus</li> <li>• együttműködési készség a lakosság részéről</li> <li>- Agglomeráció, 15-20km-en belül megközelíthető</li> <li>• továbbtanulási lehetőségek Békéscsabán és Szarvason</li> <li>• környezeti elemek kielégítő állapota,</li> <li>• termelő és szolgáltató szektor környezetterhelése alacsony,</li> <li>• a védett természeti területek biológiai sokfélesége jelentős,</li> <li>• a táji és geomorfológiai adottságok kedvezőek,</li> </ul> | <p>szennyvízcsatornába,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• belvárosi zöldfelületek aránya csekély</li> <li>• városvédő erdők hiánya</li> <li>• a Város földrajzi elhelyezkedése</li> <li>• egyes városrészek hiányos szolgáltatási ellátottsága</li> <li>- Úthálózat minősége gyenge</li> <li>- Vasút infrastruktúra gyenge</li> <li>• csapadékvíz-elvezető árkok állapota csak részben megfelelő, a nagy intenzitású csapadékesemények terheléscsökkentése nem elégséges,</li> <li>• a fő közlekedési utak forgalmából származó zajterhelés értéke magas,</li> <li>• illegális hulladéklerakó helyek száma és kiterjedése jelentős,</li> <li>• szennyvízhálózat hiánya</li> <li>• nem megfelelő ivóvíz</li> <li>- alacsony képzettség</li> <li>• a belterületi zöldterületi fejlesztésekhez szükséges területek hiánya, a hagyományos rekreációs területek feltáratlansága.</li> <li>• a műemléki épületek a legtöbb esetben felújításra szorulnak,</li> </ul> |
|---|---|

| Lehetőség   | Veszély   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• csatornázás-fejlesztési beruházások (Szeghalom és Térsége Szennyvíz elvezetési- és Szennyvíztisztítási Projekt),</li> <li>• külső források (EU, hazai) bevonása a környezet és természetvédelmi fejlesztésekbe,</li> <li>• helyi jelentőségű védett területek arányának növelése,</li> <li>- úthálózat fejlesztése, javítása</li> <li>- Vasúthálózat nagyobb kihasználása</li> <li>- Pályakezdők helyben tartása</li> <li>- KKV szektor erősítése</li> <li>• fiatalok szórakozási lehetőségeinek bővítése,</li> <li>• környezettudatosság növelése,</li> <li>• szakképzés, fiatalok képzése a helyi, térségi igényeknek megfelelően,</li> <li>• környezetbarát közlekedés-fejlesztés (pl. kerékpárutak, hatékonyabb</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erős átmenő kamion tranzit forgalom</li> <li>• környezeti káresemények kockázata,</li> <li>• a közlekedés okozta környezet szennyezés megnövekedése,</li> <li>• a városi terjeszkedés kedvezőtlen tájképi hatása,</li> <li>- Környezeti károsodás, légszennyezettség</li> <li>- Elvándorlás veszélye</li> <li>• globalizáció hatása, identitástudat csökkenése,</li> <li>• hagyományörzés háttérbe szorulása,</li> <li>• életszínvonal romlása.</li> <li>• környezetterhelő tevékenységek betelepülése a Városba,</li> <li>• szelektív gyűjtőszigetekkel kapcsolatos lakossági ellenállás,</li> <li>- Fokozódó gépjármű forgalom</li> <li>- Úthálózat túlzott terhelése</li> </ul> |

|   |  |
|---|--|
| <p>tömegközlekedés),</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• speciális turizmuságak fejlesztése,</li> <li>• gyümölcsstermesztés szempontjából kiemelkedő jelentőségű terület.</li> <li>• megújuló energiaforrások alkalmazása helyi szinten (szélenergia, napenergia, biogáz-üzem stb.),</li> <li>• védett természeti területek fejlesztése (Natura 2000)</li> <li>• munkahelyteremtés,</li> <li>• háztáji termékek piaci pozíciójának erősödése</li> <li>• kerékpáros turizmus népszerűsítése</li> <li>• szakképzett munkaerő rendelkezésre állása,</li> <li>• gyümölcsstermesztésre, bortermelésre alapozott feldolgozó ipar.</li> <li>• jól kihasználható közösségi terek kialakítása,</li> <li>- Regionális feldolgozó üzemek létesítése</li> <li>- Mezőgazdaság fejlesztése</li> <li>- Adózás barát környezet megteremtése a kis és középvállalkozások számára</li> <li>• új társadalmi szereplők megjelenése, új civil szervezetek alakulása, lakossági összefogás</li> <li>• természeti és táji adottságok turisztikai szempontú érvényesítése,</li> <li>• magasabb fokú környezeti nevelés az óvodákban és az iskolákban</li> <li>• külterületeken erdősítés, gyepesítés az eredeti természeti állapot visszaállítása</li> <li>• gyerekbarát környezet kialakítása</li> <li>• külső források (EU, hazai) bevonása a gazdasági fejlesztésekbe,</li> <li>• figyelemfelhívó rendezvények</li> <li>• kistérségi, természetvédelmi, fejlesztési együttműködés kialakításának megszervezése</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• légszennyezettség növekedése (mezőgazdasági idényben porszennyezés)</li> <li>• levegő allergén pollenmennyiségének növekedése</li> <li>• erőforráskészletek csökkenése,</li> <li>• talajszennyezettség növekedése, talajok fizikai és kémiai romlása,</li> <li>• a gazdasági válság hatása sokáig érezhető,</li> <li>• hosszú távú finanszírozási problémák,</li> <li>• területi különbségek fokozódása,</li> <li>- Az átmenő forgalom miatti bűnözés</li> <li>• elvándorlási ráta növekedése,</li> <li>• népességfogyás,</li> <li>• vállalkozási önerő hiánya</li> <li>• ipari nagyüzemek közelségének várható negatív hatásai</li> <li>• mezőgazdasági túlhasznosításból adódóan talajok kimerülése, a védett területek vissza fejlődése</li> <li>• természeti értékek pusztulása.</li> <li>• fiatalok elköltözése,</li> <li>• munkanélküliség növekedése,</li> <li>• felszín alatti vizek szennyezettségének növekedése</li> <li>• az öregedési index növekedése,</li> <li>• lokálpatriotizmus háttérbe szorulása,</li> <li>• társadalmi elidegenedés</li> </ul> |
|---|--|

#### 4.2. Kereslet-kínálat elemzés

Jelen projekt kapcsán a kereslet-kínálat elemzés közgazdaságtani szemlélete oly módon vizsgálható, hogy egy aggregált - azaz az azonosított csoporthoz tartozó szereplők öszkeresletét 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 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.

Beszállítók: mind termékek, mind szolgáltatások terén tudniuk kell előre a területek időbeli igényeit, elvárásait, minőségi kritériumait.

### **A keresleti oldal kommunikációt érintő elemzése**

A kivitelezés előtt 2-3 hónappal javasoljuk a 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 során célszerű a helyi újságban, televízióban és szórólap által az érintettek folyamatos tájékoztatása, a környező települések lakóit is, akik áthaladnak ezen a csomóponton, hogy mire számítsanak a kivitelezés során. Például forgalmi rend, menetidő változása az építkezés időtartamára vonatkozóan, ezzel elkerülve az esetleges kellemetlenségeket, vagy baleseteket.

A beruházás végén információ nyújtása a gazdasági szereplők és minden érintett településen élő lakosság felé, az áthaladó forgalmat is figyelmet véve, a megyeszékhelyen megyei és regionális szinten (megyei televízió, rádió, közösségi média).

### 4.3. Célcsoport bemutatása

**Gazdasági szereplők:** a fejlesztés kialakításának legnagyobb nyertesei a térségben működő gazdasági – főként mezőgazdasági – vállalkozások. A keresztirányú forgalom igen jelentős egyrészt Békéscsaba, Gyomaendrőd felé, másrészt a környező települések felé induló tehergépjárművek kapcsán.

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

**Tanulók:** a településen lévő középfokú intézménybe a térségi központba jelentős számú diák jár, így a közép- és felsőfokú oktatásban részt vevő tanulók egyrészt a buszközlekedés által, másrészt a kerékpáros forgalom miatt kiemelkedő szereplői e térségben. Egyre többen látogatják meg a térséget kerékpárral, így az úthálózat kialakítását úgy kell megvalósítani, hogy a biztonságos kerékpárforgalom is megvalósulhasson.

**Környező lakosság:** Szeghalom, bár városi rangban áll, mégis sok szolgáltatás eléréséhez a környező települések elérése szükséges. Így autóval szükséges elérni a kórházakat, a felsőoktatási intézményeket és a nagyobb munkáltatókat is. A fejlesztendő úthálózat olyan korridorként működik, mely megkerülhetetlen, így a legfontosabb, hogy ennek biztonságossá tételével mindenki kényelmesen, gyorsan és gördülékenyen tudja megközelíteni a várost.

20. ábra: Stakeholder analízis

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



|  |  |                          |  |  |                      |
|--|--|--------------------------|--|--|----------------------|
|  |  | biztonságosabbá<br>válík |  |  | csökkenő<br>menetidő |
|--|--|--------------------------|--|--|----------------------|

Forrás: saját szerkesztés

#### 4.4. Korlátozó tényezők felmérése

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)

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.

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<br>51–100%          | 5            | 10    | 20      | 35    | 50           |
|                              | 4 | Valószínű<br>26–50%                | 4            | 8     | 16      | 28    | 40           |
|                              | 3 | Közepes<br>valószínűségű<br>16–25% | 3            | 6     | 12      | 21    | 30           |
|                              | 2 | Nem valószínű<br>6–15%             | 2            | 4     | 8       | 14    | 20           |
|                              | 1 | Ritka<br>1–5%                      | 1            | 2     | 4       | 7     | 10           |
|                              |   |                                    | 1            | 2     | 4       | 7     | 10           |
|                              |   |                                    | Nagyon kicsi | Kicsi | Közepes | Magas | Nagyon magas |
| <b>Következmény hatása</b>   |   |                                    |              |       |         |       |              |

Forrás: GANTT.HU (GANTT, 2021)

22. ábra: A projekt kockázati típusai és értékelésük

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

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

Forrás: saját szerkesztés

## 5. Helyzetértékelés, konklúziók

Szeghalom helyzete Észak-Békésben kiemeltnek számít. Járási központként összefogja a térségben élők számára a térség szolgáltatásait. Termőföldjei, mezőgazdasági termelői biztosítják a térségben élők számára azt a megélhetési lehetőséget, mely a foglalkoztatottak meghatározó létszámát tartja. A termőföldekből nagy terület közepes vagy gyenge minőségű, ettől függetlenül a foglalkoztatottak 47%-a ebben az ágazatban dolgozik.

Szeghalom járási központ státusza ellenére komoly infrastrukturális, gazdasági és társadalmi lemaradásban van. A két megyehatár – Békés és Hajdú-Bihar - közelében lévő település lemaradásának egyik oka a közlekedési szempontból nehezített elérése. Egyetlen gyorsforgalmi úton sem érhető el, kizárólag kétszámjegyű főútvonalon, melyek minősége sok helyen kihívással küzd útfelszínén és szélén történő töredezettsége kapcsán. E főutaknak sajnos nagyon rossz az alapja már kialakításuktól fogva, azok cseréje igen költségigényes.

A közlekedési nehézségek mellett a másik nehezítő tényező a város természeti adottságaiban jelenik meg. A Békés megyében sok helyen 30-40 aranykoronás földek értékteremtő képessége itt már korántsem jelenik meg. E mellett nem találunk olyan turisztikai attrakciót, mellyel érdemben növelhető lenne a vendéglátó-ipari, turisztikai, esetleg fürdőekkel kapcsolatos bevétel. A természeti adottságok hiánya miatt az építőipari, gépgyártásban megjelenő vállalkozások és a kereskedelem, a szolgáltató szektor jelenik meg a városban. A fenti ágazatok viszont nem biztosítanak valódi és sokszínű munkalehetőséget a szakképzettséggel rendelkező lakosságnak sem, főként a diplomával rendelkező értelmiségnek.

A mezőgazdasági termelés és a ráépülő feldolgozó iparfelélénkítése elsősorban akkor lehetséges, ha egyrészt a termelők közvetlenül bevonásra kerülnek az élelmiszer feldolgozásba, másrésztől magas minőségű élelmiszeripari termék kerül létrehozásra, és ennek piacra kerülését valamint marketingjét az uniós támogatások elősegítik.

Az úthálózat fejlődése segíti a fenti folyamatot és támogatja a lakosság betelepülését is a térségbe. Kiemelt jelentősége lehet még a helyben működő oktatási intézményeknek, hiszen a fiatalok nélkül nem valósítható meg hosszú távon minőségi humán erőforrás-utánpótlás és így a feldolgozóipari cégek sem terveznek a járási központban majd telephelyet nyitni.

## 6. Fejlesztési javaslatok

Szeghalom, mint járási székhely meghatározó szerepet tölt be Békés megye északi településeinek funkcióiban. E térség – mint Békés megye majdnem minden térsége – demográfiai kihívásokkal küzd, melyben szerepet játszik az elöregedés, a munkaképes korú lakosság jelentős számú elvándorlása. Szeghalom alapvetően főként mezőgazdasági jellegű település, melyen vannak ipari jellegű munkáltatók is. Hasznos volna a feldolgozóipari cégek irányában a toborzás, hiszen a magas hozzáadott értékű tevékenységek révén a helyben maradó adóbevétel is jelentősebb lehet, amennyiben a cég fejlesztésekre és helyben költi ezt el. Az élők munkát igénylő tevékenységek mellett az automatizált munkafolyamatok támogatása alapvető volna. A település alapvetően célként kell tekintsen a humántőke megtartására, a gazdaságilag produktív vállalkozások erősítésére, bevonzására és a munkaintenzív ágazatok számra a marketingfolyamatok erősítésére.

### Munkaerő

Szeghalom viszonylag kevés olyan vállalkozással rendelkezik, melyek vonzóak lehetnek a helyben lévő fiatalok számára, míg a szakmai képzéssel rendelkezők és betanított munkavállalók viszonylag hamar találnak munkát. A demográfiai folyamatok kapcsán látható, hogy vonzóvá kell tenni a települést alapvetően a szolgáltatási vonalon, illetve olyan munkahelyeket célszerű támogatni, akik nem kihasználják a bértámogatást és az alacsony béreket, hanem segítik a tudásintenzív technológiák letelepítését.

### Tőke

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

### Technológia<sup>1</sup>

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

---

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

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

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

### Információ

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

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

23. ábra: Szeghalom, Békéscsaba és Gyula elérhető szolgáltatásai

|                        | Szeghalom | Békéscsaba | Gyula |
|------------------------|-----------|------------|-------|
| Lakosság (fő; 2021)    | 8526      | 58517      | 29854 |
| Szórakozási lehetőség  | van       | van        | van   |
| Kulturális intézmények | van       | sok        | van   |
| Étterem és kávézó      | van       | van        | van   |
| Szálláshelyek          | van       | van        | van   |
| Középiskola            | van       | van        | van   |



Forrás: KSH és saját kutatás

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 helyi alapanyagokból készült ételek bemutatása vagy a termelő mezőgazdasági üzemekbe tervezett gyárlátogatások attrakcióvá fejlesztése. Ezek az alapok később továbbfejleszthetőek és például a turizmust is rájuk lehet építeni.

## **Infrastruktúra**

Megoldási javaslatunk a veszélyes csomópontra

Javasoljuk az érintett utak csomópontjának áttervezését, melyek kapcsán az elsőbbségi viszonyok jelenleg jelzőtáblával szabályozottak. Meg kellene valósítani a közlekedési csomópont csomóponti ágain a gyalogos és a gyalogos-kerékpáros forgalom átvezetését. Át kellene alakítani a meglévő közvilágítási hálózatot és a kijelölt gyalogos-átkelőhelyeknél eltérő színű megvilágítást kellene alkalmazni. Ki kellene váltani az átalakítás során megjelenő nagymennyiségű közművet, ezt meg kellene tervezni.

A fejlesztést úgy javasolt megvalósítani, hogy a NIF Zrt. jövőbeni fejlesztésére vonatkozó igényeit vegyék figyelembe a tervezésnél.

Az útfelület kialakítása előtt célszerű egyeztetni a terület mellett működő kereskedelmi egységgel és a lakossággal. Javasoljuk, hogy kerüljön kiépítésre az említett útvonalon egy olyan forgalomtechnikai megoldás, ami mind az autósokat, mind a kerékpárosokat, mind a gyalogosforgalmat biztonságosan meg tudja oldani. Fontos, hogy a kereszteződés előrejelzését táblákkal, veszélyt jelző villogó lámpákkal oldják meg.

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

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

A jelenlegi és a jövőbeli fejlesztések azt a célt szolgálják, hogy kiszolgálják azt a várható gazdasági fejlődésből eredő humán erőforrást, mely jelentős gépjármű-forgalommal is fog járni. A közútfejlesztések eredményeként a terület olyan mértékben fejlődik belterületi úthálózatában, mely alkalmassá teszi, hogy egy sokkal erősebb központként működjön és alkalmassá váljon nemzetközi piacok kielégítésére, a feldolgozóipar megteremtésére és a lakossági szolgáltatások magasabb szinten történő megvalósítására is.

### **7.1. Gazdasági hatások**

Elvárt eredmények tekintetében biztosak vagyunk abban, hogy a térségben lévő gépjármű-forgalom erősödni fog. Az M44-es út és a jövőbeli M47-es út megépülése jelentősen javítja majd a térség gazdasági lehetőségeit.

Gazdasági hatásként biztosak vagyunk abban, hogy a térség úthálózatának fejlesztése erősíteni és emelni fogja a térségben lévő ingatlanok megközelíthetőségét, értékét. E mellett gazdasági hatásként megjelenik a helyi kereskedelmi forgalom élénkülése. Az útfejlesztés hatásaként elvárható, hogy a térségben lévő települések összeköttetései fejlődnek, a térségi folyamatok, gazdasági kapcsolatok, társadalmi együttműködések erősödnek.

### **7.2. Társadalmi hatások**

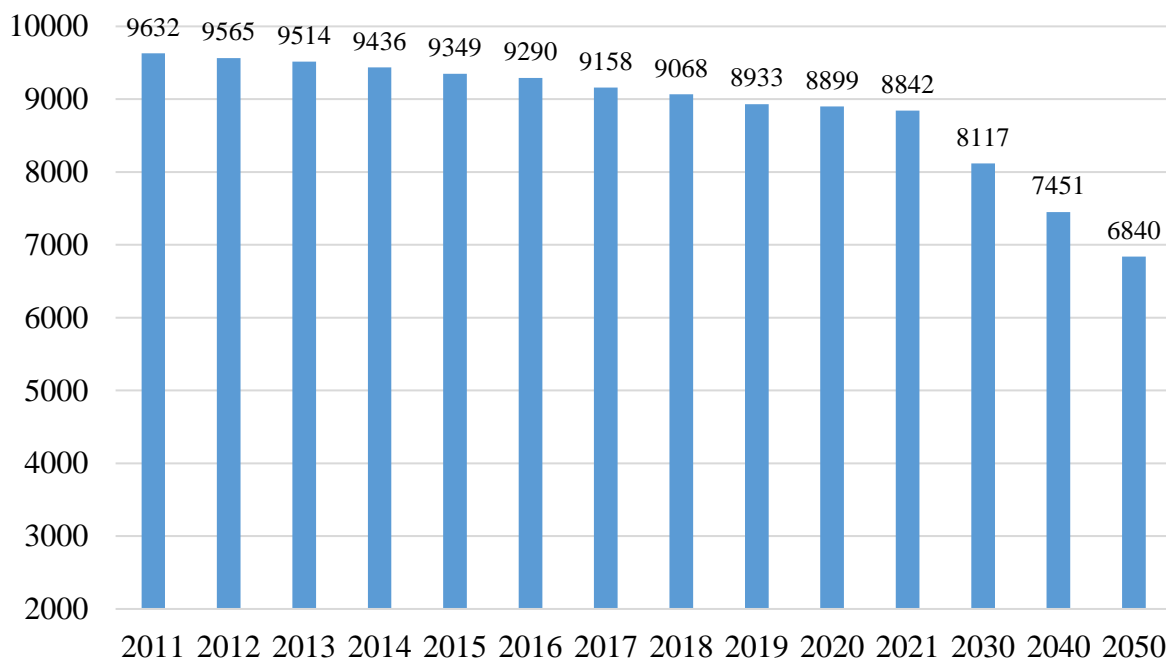
E közlekedési csomópont tekintetében az elvárás szerint egy biztonságosabb és átláthatóbb úthálózat jön létre. A demográfiai trendek szerint a lakosság szám alakulása csökkenő tendenciát mutat. Reményeink szerint e trend megfordul, de ennek ellenére a két ország közötti gazdasági folyamatok és a négy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

A gazdasági hatásként társadalmi folyamatok is elindulhatnak, melynek keretében a helyben maradó lakosság gyermekvállalási hajlandósága emelkedik, így a hosszú távon a településre hozzáadott érték emelkedik.

A nagyobb településekre történő napi mozgás (Békéscsaba, Gyomaendrőd, Kunszentmárton, Orosháza) mindenképpen erősödni fog, míg Románia felé Arad, Nagyvárad, Kolozsvár irányába, 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: Szeghalom demográfiai helyzetének alakulása (2011-2050, fő)



Forrás: Belügyminisztérium adatai alapján provizórikus becslés

### 7.3. Környezeti hatások

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

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

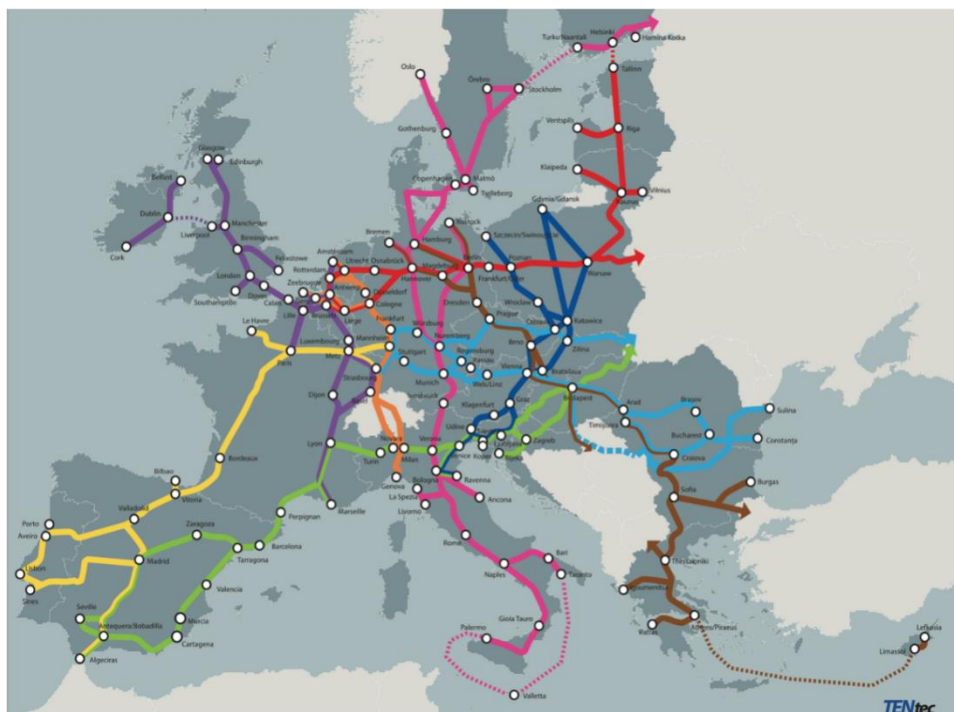
## 7.4. Határon átnyúló hatások

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

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

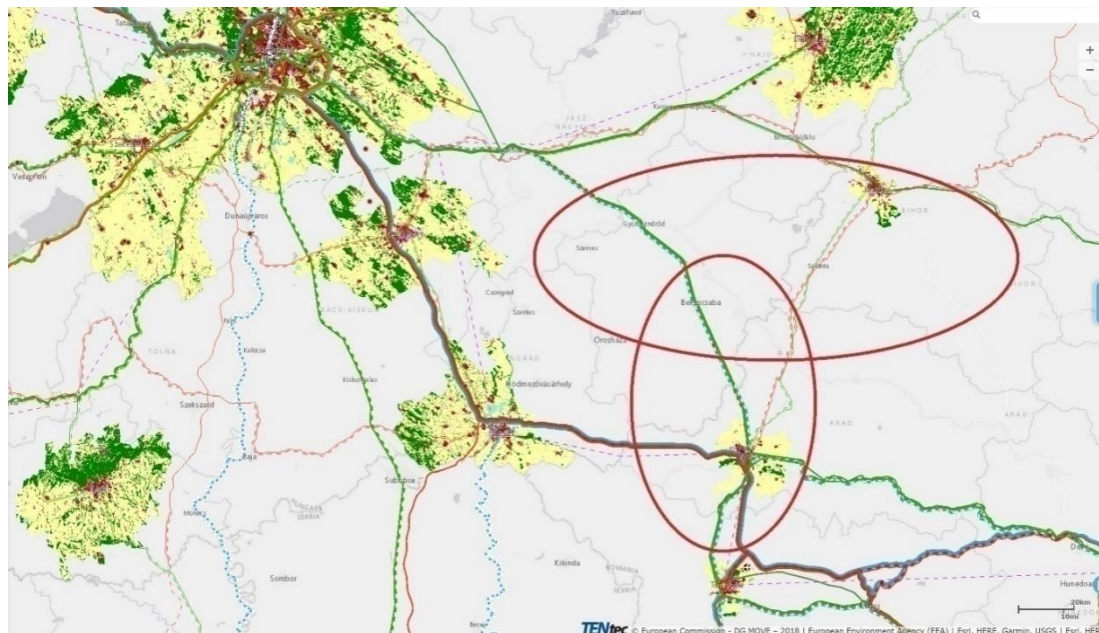
A trendeket vizsgálva látszik, hogy a mobilitási igény mindkét országban nőni fog, akár a közúti közlekedést, akár a kerékpáros közlekedést nézzük, így azt magas színvonalon tudja kiszolgálni e fejlesztés, valamint a határt átlépő fenntartható közlekedési módot választó utasok aránya is növekedhet a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

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

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

## 7.6. Várható eredmények

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

Gazdasági értelemben a cégek közötti nagyobb együttműködést, a térségbe nagyobb számú betelepülő céget, míg munkaerő szempontjából rugalmasabb, átjárhatóbb és mobilabb humán erőforrást várunk. Várható eredmény - mind a jelenlegi, mind a jövőbeli generációk igényeinek kielégítésére törekszünk és a jobb életminőségre.

### **7.7. Horizontális szempontok érvényesítése**

A fenntartható fejlődés, az esélyegyenlőség és a megkülönböztetés-mentesség, valamint a nemek közötti egyenlőség három fő horizontális elv, amelyek az EU politikájának szerves részét képezik. E szempontok közül a fenntartható fejlődés horizontális elve illeszkedik szervesen jelen fejlesztéshez. Ezen elv megvalósításának része, hogy a környezeti hatások - azaz a levegő-, zaj- és talajterhelés – a 7.3 pontban kifejtettek alapján várhatóan csökkennek, minimalizálódnak. Továbbá, a hulladékkezelésnek is szükséges kiemelt figyelmet kapnia a fejlesztés megvalósítása során, annak érdekében, hogy a fenntartható fejlődés biztosított legyen. A közlekedési fejlesztés során szükséges, hogy teljes mértékben betartásra kerüljenek a környezetvédelemre vonatkozó jogszabályok.

A döntések során vizsgálni szükséges és figyelembe kell venni azok gazdasági, ökológiai és társadalmi hatásait. Előnyben kell részesíteni a „zöld megoldásokat” a biodiverzitás, a zöld infrastruktúra kialakítása, az ökoszisztéma-szolgáltatások és a NATURA 2000 területek kapcsán.

Az esélyegyenlőség, a megkülönböztetés-mentesség, valamint a nemek közötti egyenlőség vonatkozásában a fejlesztés a társadalom minden tagja számára teljes és korlátlan hozzáférést biztosít az érintett fejlesztéshez.

### **7.8. Módszertan**

Helyzetelemzésünkhöz többféle módszertant használtunk. Az elérhető dokumentációk elemzését főként a Békés Megyei Önkormányzat és Szeghalom város meglévő adataiból dolgoztuk fel. A településre vonatkozó adatokat főként a KSH, TEIR, T-STAR és a Belügyminisztérium adatbázisaiban összehasonlító elemzéssel dolgoztuk fel a rendelkezésre álló legfrissebb információk alapján. A meglévő adatokból 2050. évi időtávban generáltunk provizórikus adatsorokat, melyeket segítséget nyújtottak a trendelemzés számára.

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

## Irodalomjegyzék

- 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 Megyei Önkormányzat. (2011. június). *Békés Megye Területrendezési terve*. Letöltés dátuma: 2021. 06 30, forrás: Békés Megyei Önkormányzat honlapja: [http://www.terport.hu/webfm\\_send/1817](http://www.terport.hu/webfm_send/1817)
- Békéscsaba Város. (2010). *BMJV Közlekedési Terve - Közlekedési koncepció*. Forrás: docplayer.hu: <https://docplayer.hu/1495798-Bekescsaba-megyei-jogu-varos-kozlekedesfejlesztési-terve.html>
- Botka, M., Pét, M., Szilágyi, G., Salamin, G., & Radvánszki, Á. (2009). *Kézikönyv a területi kohézióról*. NFGM, VÁTI Nonprofit Kft.
- Council of Europe. (2007). Spatial development glossary (bilingual edition):European Conference of Ministers responsible for Regional/Spatial Planning (CEMAT). *Territory and Landscape Series No. 2*, 76.
- ENSZ. (1987). Forrás: "Közös jövőnk" jelentése.
- Építési jog. (2013. 04 22). *Integrált településfejlesztési stratégia*. Letöltés dátuma: 2021. 06 30, forrás: Építési jog - pontosan, egyszerűen, közérthetően: <https://epitesijog.hu/fogalmak/442-integralt-telepulesfejlesztési-strategia>
- ESZA. (2005. 08 12). *Magyarország célba ér*. Forrás: Horizontális szempontok: [http://eu.esza.hu/filedb//rendezvenyek/utolagos/354\\_2005/060517\\_moninfo/13\\_horizontalis\\_szempontok\\_peldak.pdf](http://eu.esza.hu/filedb//rendezvenyek/utolagos/354_2005/060517_moninfo/13_horizontalis_szempontok_peldak.pdf)
- Európai Regionális Fejlesztési Alap. (2021). Forrás: Prioritási tengelyek: <https://interreg-rohu.eu/hu/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 Koncepciójának Területi Hatásvizsgálata 2021-2027: [http://www.bekesmegye.hu/wp-content/uploads/2021/06/tfk\\_teruleti\\_hatasvizsgalata\\_2021-27.pdf](http://www.bekesmegye.hu/wp-content/uploads/2021/06/tfk_teruleti_hatasvizsgalata_2021-27.pdf)
- GANTT. (2021). *GANTT.HU*. Forrás: Kockázatelemzés és kockázatmenedzsment folyamata: <https://gantt.hu/kockazatelemzes-es-kockazatmentedzsment-folyamata/>
- Hat Penna Tanácsadó és Fejlesztő Kft. (2008. május). *Szeghalom Város Integrált Városfejlesztési Stratégiája*. Forrás: [terport.hu](http://www.terport.hu): [http://www.terport.hu/webfm\\_send/3691](http://www.terport.hu/webfm_send/3691)
- HRporta. (2021). *HRporta*. Forrás: Szinergia: <https://www.hrportal.hu/jelentese/szinergia.html>
- ITS DA Konzorcium. (2016. február). *Szeghalom Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája*. Forrás: Szeghalom város honlapja: [https://szeghalom.hu/gazdasag/integralt\\_telepules/ITS\\_DA\\_Szeghalom\\_Strategia\\_0219\\_kuld.pdf](https://szeghalom.hu/gazdasag/integralt_telepules/ITS_DA_Szeghalom_Strategia_0219_kuld.pdf)
- ITS DA Konzorcium TRENCON COWI Tanácsadó és Tervező Kft. (2015. június). *SZEGHALOM VÁROS INTEGRÁLT TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIÁJÁNAK MEGALAPOZÓ VIZSGÁLATA*. Forrás: <https://adoc.pub/szeghalom-varos-integralt-telepulesfejlesztési-strategiajanak.html>
- KSH. (2015). *Fókuszban a megyék - 2015. I-IV. negyedév*. Forrás: Közlekedési balesetek: <http://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/megy/154/index.html>



- LanFarm Kft. (2013. november). *Szeghalom Város LOCAL AGENDA 21 Fenntartható Fejlődés Helyi Programja*.  
Forrás: Szeghalom város honlapja: [https://szeghalom.hu/kozerdeku/fenntarthato\\_fejlodes.pdf](https://szeghalom.hu/kozerdeku/fenntarthato_fejlodes.pdf)
- 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>
- Magyar Közút. (2021). *Nő a forgalombiztonság*. Forrás: Magyar Közút honlapja:  
<https://internet.kozut.hu/hirek/no-a-forgalombiztonsag-a-megujult-4234-es-jelu-szeghalom-veszto-gyula-osszekoto-uton/>
- 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>
- Rechnitzer, J. (2007.). *Település és fejlesztés*. Budapest: Magyar Közigazgatási Intézet.
- Szeghalmi Kistérség. (2011). *A Szeghalmi Kistérség Kulturális Stratégiája (2011-2014)*. Forrás: [docplayer.hu: https://docplayer.hu/17694048-A-szeghalmi-kisterseg-kulturalis-strategiája-2011-2014.html](https://docplayer.hu/17694048-A-szeghalmi-kisterseg-kulturalis-strategiája-2011-2014.html)
- Szeghalom Város. (2020). *Szeghalom Város Önkormányzat Gazdasági Programja 2020-2025*. Forrás: Szeghalom város honlapja: <https://szeghalom.hu/wp-content/uploads/GAZDAS%C3%81GI-program-2020-2025.pdf>
- Szeghalom Város Önkormányzata Helyi Esélyegyenlőségi Program. (2018). *Helyi Esélyegyenlőségi Program*.  
Forrás: Szeghalom Város Önkormányzatának honlapja: <https://szeghalom.hu/kozerdeku/hep2018.pdf>
- 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/>
- 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: Aranyeták Kft.





Forrás: Aranyeták Kft.



Forrás: Aranyeták Kft.



Forrás: Aranyeták Kft.



Forrás: Aranyeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranyeták Kft.



Forrás: Aranyeták Kft.





Forrás: Aranypeták Kft.