

Hatásvizsgálati Tanulmány

VÉSZTŐ

4222 jelű Komádi - Körösújfalú - Vésztő összekötő út,
4234 jelű Vésztő - Szeghalom - Gyula összekötő út csomópontja



Forrás: Aranypeták Kft.

Készítette: Aranypeták Kft.

Kutatásvezető: Szelei Antónia

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

2021

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

Tartalom

Vezetői összefoglaló	3
1. Bevezetés és a fejlesztési javaslat készítésének ismertetése.....	5
2. Fogalom-meghatározások.....	7
3. A projekt háttérének bemutatása	10
3.1. Jelenlegi infrastruktúra	10
3.2. Vonatkozó stratégiák bemutatása.....	15
3.3. Gazdasági környezet	17
3.4. Társadalmi környezet	23
3.5. Környezeti alapadatok.....	27
4. Fejlesztési igény megalapozása.....	31
4.1. Helyzetértékelés	31
4.2. Kereslet-kínálat elemzés	33
4.3. Célcsoport bemutatása.....	34
4.4. Korlátozó tényezők felmérése.....	35
5. Helyzetértékelés, konklúziók	40
6. Fejlesztési javaslatok.....	41
7. Projekt célkitűzései, elvárt eredmények, hatások.....	46
7.1. Gazdasági hatások.....	46
7.2. Társadalmi hatások.....	46
7.3. Környezeti hatások.....	47
7.4. Határon átnyúló hatások	48
7.5. Szinergia.....	49
7.6. Várható eredmények.....	50
7.7. Horizontális szempontok érvényesítése	50
7.8. Módszertan.....	50
Irodalomjegyzék.....	52
Mellékletek.....	55

Vezetői összefoglaló

Hatásvizsgálati tanulmányunk a 4222 jelű Komádi- Körösújfalú-Vésztő összekötő út és 4234 jelű Vésztő- Szeghalom-Gyula összekötő út csomópontjának kialakítása. A tervezett beavatkozás a 4222 jelű állami kezelésű út (Vésztő, Kossuth Lajos utca) és a 4234 jelű állami kezelésű út (Wesselényi utca) csomópontját érinti. A nevezett szakasz a megváltozott forgalmi igények, valamint a leromlott műszaki állapota miatt teljes körűen megújul. A hatáselemzés során minden olyan társadalmi, gazdasági, környezeti alapadat részét képezte az elemzésnek, ami alapján a fejlesztés a város életminőségére pozitív hatást gyakorol.

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

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

Az említett csomópont háromágú, szintbeli, az elsőbbségi viszonyok jelenleg jelzőtáblával szabályozottak. A főirány a Kossuth Lajos utca, ennek van alárendelve a Wesselényi utca. A csomópontban jelenleg nincsen balra kanyarodó sáv kialakítva, így erre irányuló forgalomszámlálás adatai alapján meg kell vizsgálni ennek szükségességét (elsősorban a Kossuth Lajos utcáról a Wesselényi utcára hajtás esetén). Szükség esetén meg kell vizsgálni az esetleges balra kanyarodó sávval szembeni közlekedési kialakíthatóságát.

A Kossuth Lajos utcán parkolósáv van kialakítva, meg kell vizsgálni ezek szükségességét és megszüntethetőségét helybővítés miatt.

A főiránnyal párhuzamosan, annak keleti oldalán, illetve a Wesselényi utca déli oldalán önálló kerékpárút van kiépítve. A két kerékpárút kapcsolatát a csomópont déli részén lévő kerékpáros átvezetés teremti meg. Ez az átvezetés jelenleg kapubejáróval szemben helyezkedik el, így a tervezés során lehetőség szerint más helyszínen kell megoldani az átvezetést. Kijelölt-gyalogosátkelőhely jelenleg nincs a csomópontban, azonban készültek rá korábban tervek, amelyet a tervezés során figyelembe kell venni, a tervezővel és az Önkormányzattal egyeztetni kell. Balra kanyarodó sáv építése esetén kerékpáros – és gyalogos védősíziget építésének lehetőségét is vizsgálni kell.

A csomópont átépítése miatt a közvilágítási hálózat módosításának lehetőségét is ellenőrizni kell, főként a csomópont déli részén található elektromos oszlop miatt, ami elhelyezkedése miatt csökkenti a csomópont járhatóságát, beépíthetőségét.

A fenti vizsgálatok és ellenőrzések eredményeképpen amennyiben a megvizsgált elem megvalósítása lehetséges, úgy annak egyesített engedélyezési- kiviteli tervét el kell készíteni.

A megvalósult és folyamatban lévő fejlesztések révén a településnek vissza kell szerezni gazdasági erejét, a lakosság bizalmát és a szolgáltató szektor minőségi fejlődését. A közlekedési fejlesztés a városrész megújulását és ezáltal a minőségi, élhetőbb lakókörnyezet kialakítását hangsúlyozza.

Az érintett terület átalakítása, közlekedési rekonstrukciója elengedhetetlen, az átmenő forgalom szempontjából sokkal biztonságosabban lehet majd használni e városi csomópontotokat.

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 Románia határolja. Három országos jelentőségű főútvonal található a megyében: 44. számú főút, a 46. számú főút, valamint a 47. számú főút. A gyorsforgalmi országos közúthálózatba az M44 autótút kapcsolja be a megyét, melynek első 62 km-es szakaszát Tizsakürt és Kondoros között 2019-ben adták át, a teljes autótút végső átadása Kecskemétiig 2022-ben várható. 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 csomópont tervezésére vonatkozó szükségszerűség bemutatása, a jövőben előrelátható hatások kielemezése.

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

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

A projekt háttérének bemutatása fejezetben kifejtjük azokat a meglévő infrastrukturális elemeket, fejlesztés alatt lévő folyamatokat, melyek hatással lehetnek a csomópont esetleges kialakítására. Így meghatározzuk az integrált városfejlesztési stratégiákban lévő fejlesztési

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

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

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

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

2. Fogalom-meghatározások

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. A projekt háttérének bemutatása

3.1. Jelenlegi infrastruktúra

Vésztő Békés megyében fekszik, a román határ közelségében, a Szeghalomi járás részeként, a járásközponttól déli irányban. Peremvidéki jellegű város, közlekedési kapcsolataira az alsóbb rendbe sorolható út- és vasútvonal-hálózat jellemző. Ritkás településhálózata az országban az egyik legmarkánsabb, a megyeszékhely Békéscsaba központisége meghatározó, szerepökének száma miatt azonban Debrecen és Szeged funkciója is kimagasló.

Teljes közigazgatási területe 12 576 hektár, amely Szeghalommal, Körösladánnyal, Bélmegyerrel, Okánnyal, Körösújfaluvall, Sarkaddal és Újirázzal határos. A megyeszékhelytől mért távolsága közúton 35 km, a fővárostól pedig 220 km.

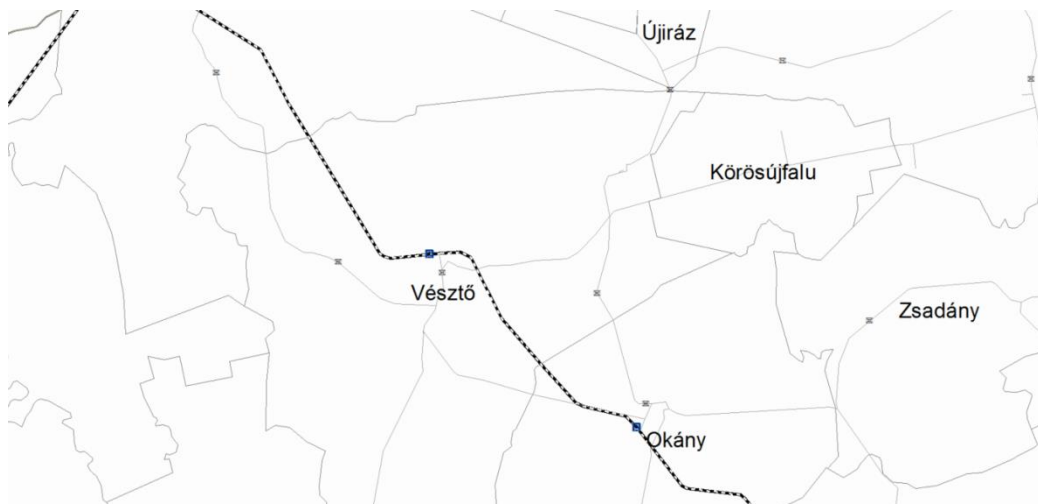
Magyarország infrastrukturális felépítése erősen centralizált, a fővárosközpontú térszerkezet ellensúlyozása a városok közötti, Budapesttől független kapcsolódások kiépítése, javítása révén képzelhető el. Békés megye tekintetében a Szeged–Békéscsaba-tengely ilyen értelemben kiépültebb, fontos városokat (Hódmezővásárhely, Orosháza) foglal magába, ám a Békéscsaba–Debrecen közötti város csoport, benne Vésztővel már sokkal kevésbé jelentőségteljes, köszönhetően Nagyvárad erejének és szerepének is. Az 1/2014. (I. 3.) OGY határozattal hatályosult Nemzeti Fejlesztés 2030 - Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió (OFTK), Békéscsaba irányába, Vésztő felé a kapcsolatok erősítését nem támogatja, amely előnytelenül érinti a térség fejlődésének jövőjét. (Vésztő Város, 2016)

A Szeghalomi járást összesen hét település alkotja:

- Szeghalom (város),
- Füzesgyarmat (város),
- Körösladány (város),
- Vésztő (város),
- Bucsa (község),
- Kertészsziget (község) és
- Körösújfaluvall (község).

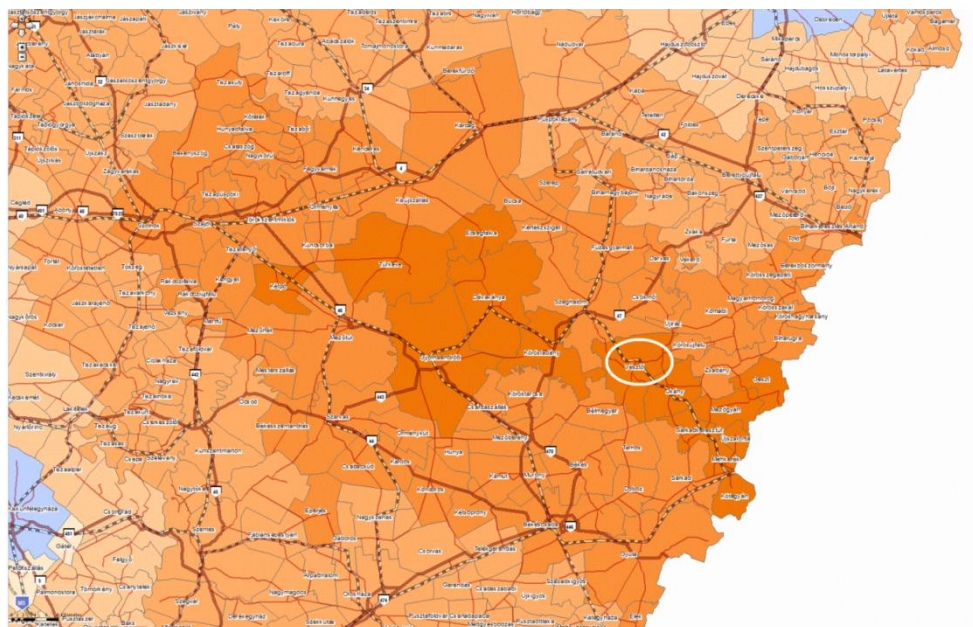
Környező települések megjelölése, átmenő forgalom

1. ábra: Vésztő és környező települései



Forrás: TEIR

2. ábra: Vésztő elérési ideje az autópálya csomópontig



Forrás: TEIR

Autóbusz közlekedés

Helyi buszjárat nincs a településen, ennek kialakítását tervezi Vésztő. A távolsági busszal történő közlekedést a térségben a DAKK Zrt. (Körös Volán Zrt.) és a Hajdú Volán Zrt. végzi.

Vasúti közlekedés

A vasúti közlekedés 1881-től van Vésztőn. Vésztő a mellékvonali vasúti forgalom egyik központi települése. A Lőkösháza, Békéscsaba, Szolnok, Budapest vasúti vonal a Békéscsaba, Kötegyán, Vésztő, Gyoma vonalon, Békéscsabán és Gyomán egyformán csatlakozik, ezen felül a Békéscsaba, Kötegyán, Vésztő, Szeghalom, Püspökladány vonal a Nyíregyháza, Debrecen, Budapest vonalhoz. (Vésztő Város, 2016)

Fontosabb távolságok Vésztőtől:

- Budapest 179.78 km.
- Debrecen 72.99 km.
- Hegyeshalom (osztrák határ) 377 km
- Kötegyán (román határ) 38 km
- Lőkösháza (román határ) 63 km
- Murakeresztúr (horvát határ) 403 km
- Rajka (szlovák határ) 384 km
- Sopron (osztrák határ) 416 km
- Szeged (szerb határ) 127 km
- Szob (szlovák határ) 261 km
- Záhony (ukrán határ) 203 km

(www.telepulesektavolsaga.hu)

Repülőtér:

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

Kerékpáros közlekedés

Vésztőn a kerékpáros közlekedésnek kulcsszerepe van azért, hogy a tömegközlekedési lehetőségek közül autóbusz-járat nem áll rendelkezésre, a távolsági buszjáratok menetrendje pedig nem biztosít elég járatot a rugalmas ingázásra. A kedvező domborzati viszonyok, valamint a jelentősebb kerékpáros útvonalak közelsége szintén segítik a kerékpáros közlekedés elterjedtségét.

A fontosabb kerékpáros vonalak közül Vésztőn kettő vezet át:

- Szarvas - Gyomaendrőd - Dévaványa - Körösladány - Szeghalom (Fokihíd) - Mágor - Vésztő Bélmegyer - Doboz - Békéscsaba.
- Vésztő - Okány - Zsadány - Bigarugra - Körösnagyharsány.

Alföldi kerékpárút: Tiszafüred - Karcag - Bucsa - Füzesgyarmat - Szeghalom - Vésztő - Doboz - Sarkad.

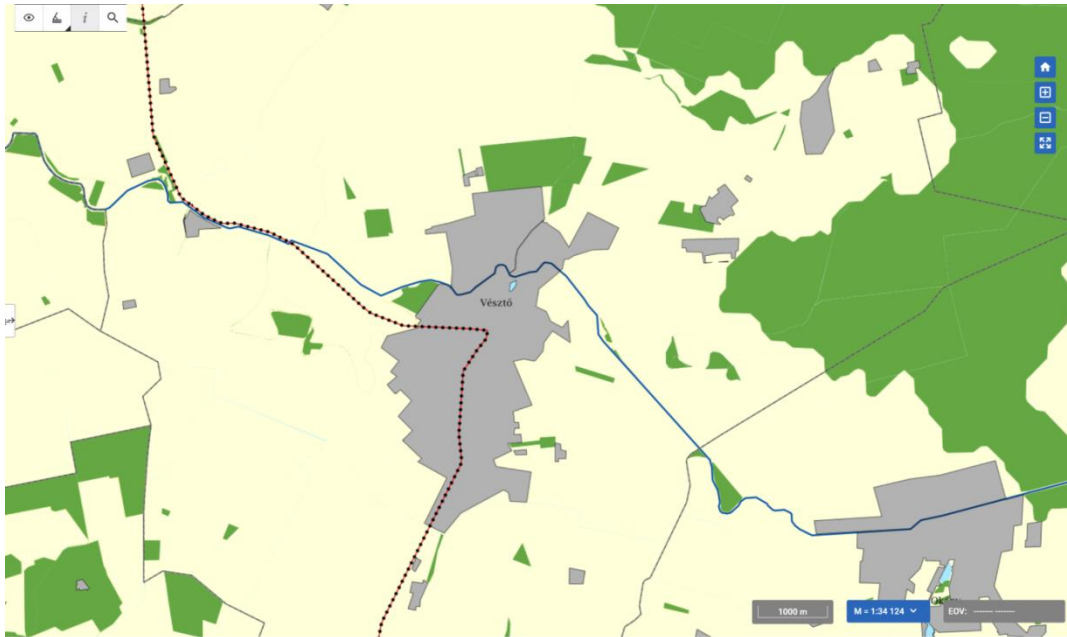
A kerékpáros közlekedés fontos eszköz a külterületi lakóhelyek megközelítésében és a környezetkímélőbb közlekedési kultúra megteremtésében is.

Belső úthálózat

Vésztő térségi központokkal való úthálózati kapcsolódása az alábbi útvonalak mentén megoldott.

- Szeghalom - Vésztő - Doboz (4234.j. összekötő út),
- Vésztő - Okány 4219.j. út (4235. és 4236.j. ök. úttal),
- Szeghalom - Körösladány - Gyomaendrőd - Szarvas (44-es főút),
- Gyomaendrőd - Mezőtúr - Törökszentmiklós (4-es számú főút).
(Vésztő Város, 2016)

3. ábra: Országos Területrendezési Terv - Vésztő



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

4. ábra: Közúti balesetek száma Vésztőn 2019-ben

Ittas állapotban okozott összes közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	2,
Járművek okozta összes baleset, 2019 (eset)	13,
Járművezetők által ittasan okozott balesetek, 2019 (eset)	2,
Kerékpár által okozott balesetek, 2019 (eset)	3,
Könnyű sérüléssel közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	8,
Közúti közlekedési baleset során könnyen sérült személy, 2019 (fő)	14,

Közúti közlekedési baleset során meghalt, megsérült személy, 2019 (fő)	19,
Közúti közlekedési baleset során súlyosan sérült személy, 2019 (fő)	5,
Lakott területen kívül történt összes közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	4,
Lakott területen történt összes közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	9,
Motorkerékpár és segédmotoros kerékpár által okozott balesetek, 2019 (eset)	2,
Összes személyi sérüléssel járó közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	13,
Súlyos sérüléses közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	5,
Személygépkocsi által okozott balesetek, 2019 (eset)	8,

Forrás: KSH és T-STAR adatok alapján saját szerkesztés

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

A lakott területen belül történt összes közúti közlekedési baleset száma 2019. év folyamán 9 esetben fordult elő ilyen esemény. Ezekben az esetekben mind a személyi (pl. figyelmetlenség), mind a közlekedési okok (közúti forgalom, közlekedési szabályok betartásának hiánya, úthibák stb.) szerepet játszottak. Mindenképp szükséges a közúti balesetek esélyét minimalizálni, és ezzel jelentősen csökkenteni a közúti balesetek számát.

5. ábra: Vésztfő természeti környezete



Forrás: Google

3.2. Vonatkozó stratégiák bemutatása

Vésztő városát tekintve a településrendezés céljait és eszközeit az alábbi dokumentumok tartalmazzák:

- településfejlesztési koncepció,
- településszerkezeti terv,
- szabályozási terv,
- helyi építési szabályzat.

Ezen dokumentumok elfogadása a helyi önkormányzat képviselő-testületének hatáskörébe tartozik. (Vésztő Város, 2016) Ezek mellett a legfontosabb helyi szintű stratégiai dokumentum Vésztő Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája (ITS). Az ITS-ben tematikus célok kerültek meghatározásra, melyek közül témánk szempontjából a legfontosabb „A szerethető város megteremtése” tematikus cél, mivel ezen cél része a közlekedés fejlesztése, amelyhez kapcsolódik a tervezendő útszakasz megvalósítása is. (ITS Vésztő Város 2016, 2016)

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

„Átfogó célok:

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

Stratégiai célok:

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

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

1. Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia 2014-2030

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

2. Nemzeti Fenntartható Fejlődési Keretstratégia 2012-2024:

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

3. Második Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia 2018-2030:

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

4. Nemzeti Tájstratégia 2017-2026:

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

5. Negyedik Nemzeti Környezetvédelmi Program 2015-2020:

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

- „Egyes békési járásokban az ivóvíz arzén és/vagy bór koncentrációja nem megfelelő.
- A megye településeinek jelentős része közepes vagy magas árvízi kockázatú.
- A megye területének legnagyobb része közepes vagy magas belvízi kockázatú.
- A megye jelentős része vízbázis-védelmi szempontból nitrát-érzékeny.” (EX ANTE Tanácsadó Iroda Kft., 2021)

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

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

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

3.3. Gazdasági környezet

Vésztő mezőgazdasági fókuszú település, azonban a foglalkoztatottak legnagyobb aránya mégis a harmadik szektorban dolgozik (kereskedelem, szolgáltatások, önkormányzati intézmények). A gazdaság egységeit a vállalkozások képezik, amelyek döntően kis vállalkozások, családi jellegűek, alacsony számú foglalkoztatottal. Az ágazatokat tekintve a helyi vállalkozások – 2013-as adatok alapján – elsősorban a mezőgazdaság, erdőgazdálkodás, halászat területén működnek, ezt követően a kereskedelem és a gépjárműjavítás, végül, de nem utolsó sorban pedig az építőipar a meghatározó.

A legnagyobb cégek közé az alábbiak sorolhatók: KERT-LAND Kft., VETAKER Kft., BORÁBA Kft., DRÁGULY SÁNDOR Kft. (legnagyobb mezőgazdasági társas vállalkozások), EEBA Kft. (sertésnevelő telep), KER-KÖZÉP Kft. (építőipari kivitelező és kereskedelmi tevékenység), ELEKTRAPLAN TERMELŐ Kft. (fémanyag megmunkálás), PASCAL Kft (fémlemez gyártás), TECHNO-SZER Kft. (gépészeti és csőszerelő szolgáltató cég), KUONI TRADE Kft. (szállítás, raktározás), EURO COMERCIAL Kft. (haszongépjármű felépítmény gyártás) és UMATO Kötöttáru gyártó Kft. (női, férfi, gyermek alsó- és felsőruházati termékek gyártása). (Vésztő Város, 2016)

A vállalkozások palettájára való tekintettel a gazdasági környezet fejlesztése szempontjából a település elsőrendű célja a helyi gazdaság fejlesztése, a vállalkozások céljainak elősegítése, befektetők és beruházás ösztönzése.

Agrár- és élelmiszergazdaság

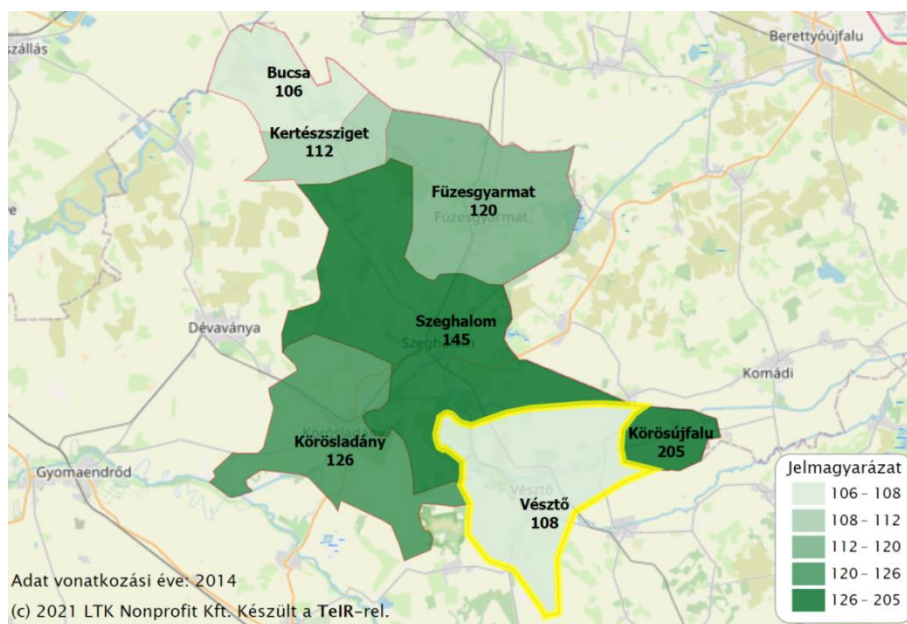
A Vésztő térségében található termőföldek minősége a megyei átlag alatt van, mindössze 9-25 aranykorona közé tehető értékük. Az ilyen minőségű föld nem a megszokott gabonafélék, hanem inkább olaj-, rost- és ipari alapanyagként szolgáló növények termesztésére felel meg. Az állattartást tekintve főként sertést és baromfit tartanak.

Ipar

Az ipari termelés nem meghatározó, a textilipar a legfejlettebb iparág, az UMATO Kötöttáru gyártó Kft. foglalkozik textilipari tevékenységgel a városban.

Savanyító üzem létesült a településen a helyi szociális szervezet ellátásában, tervben van üvegházak építése, gyógynövények termesztése és gombatermesztés. Csalánt és kenderet termesztnek a településen az autóipar részére, nagy szerepe van még a gyümölcsstermesztésnek. (Vésztő Város, 2016)

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

7. ábra: Vésztő - nyilvántartott munkanélküliek száma - 2019 év

Általános iskola 8 osztályánál kevesebb végzettséggel rendelkező nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	12,
Általános iskolai végzettségű nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	106,
Egy éven túl nyilvántartott álláskeresők: férfi, 2019 (fő)	33,
Egy éven túl nyilvántartott álláskeresők: nő, 2019 (fő)	27,
Egy éven túl nyilvántartott álláskeresők összesen, 2019 (fő)	60,
Egyetemi végzettségű nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	2,
Fizikai foglalkozású nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	227,
Főiskolai végzettségű nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	2,
Közfoglalkoztatottak, 2019 (fő)	327,
Nyilvántartott álláskeresők: férfi, 2019 (fő)	148,
Nyilvántartott álláskeresők: nő, 2019 (fő)	98,
Nyilvántartott álláskeresők összesen, 2019 (fő)	246,
Nyilvántartott álláskeresők: 0-18 éves, 2019 (fő)	5,
Nyilvántartott álláskeresők: 19-20 éves, 2019 (fő)	11,
Nyilvántartott álláskeresők: 21-25 éves, 2019 (fő)	34,

Nyilvántartott álláskeresők: 26-30 éves, 2019 (fő)	29,
Nyilvántartott álláskeresők: 31-35 éves, 2019 (fő)	30,
Nyilvántartott álláskeresők: 36-40 éves, 2019 (fő)	21,
Nyilvántartott álláskeresők: 41-45 éves, 2019 (fő)	25,
Nyilvántartott álláskeresők: 46-50 éves, 2019 (fő)	25,
Nyilvántartott álláskeresők: 51-55 éves, 2019 (fő)	25,
Nyilvántartott álláskeresők: 51-60 éves, 2019 (fő)	15,
Nyilvántartott álláskeresők: 61-X éves, 2019 (fő)	26,
Nyilvántartott megváltozott munkaképességű álláskeresők, 2019 (fő)	3,
Nyilvántartott pályakezdő álláskeresők: férfi, 2019 (fő)	11,
Nyilvántartott pályakezdő álláskeresők: nő, 2019 (fő)	10,
Nyilvántartott pályakezdő álláskeresők, 2019 (fő)	21,
Szakiskolai végzettségű nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	9,
Szakközépiskolai, technikumi, gimnáziumi végzettségű nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	52,
Szaktanácsos végzettségű nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	62,
Szellemi foglalkozású nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	19,
180 napon túli nyilvántartott álláskeresők: férfi, 2019 (fő)	57,
180 napon túli nyilvántartott álláskeresők: nő, 2019 (fő)	49,
180 napon túli nyilvántartott álláskeresők összesen, 2019 (fő)	106,
Aktív foglalkoztatáspolitikai eszközzel támogatottak, 2019 (fő)	404,
Álláskeresési ellátásban részesülő nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	70,
Ellátásban részesülő nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	121,
Szociális támogatásban részesülő nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	51,

Forrás: KSH és T-STAR adatok alapján saját szerkesztés

A KSH adatai alapján a megye munkanélküliségi adatai az országos átlagtól negatív irányban tértek el. 2014-ben a munkanélküliségi ráta 8,7 százalék volt, ami 2,1 százalékponttal magasabb az országos átlagnál, valamint 0,8 százalékponttal magasabb a régió átlagánál. A regisztrált munkanélküliek 2008-as tetőzése óta markáns csökkenést mutat.

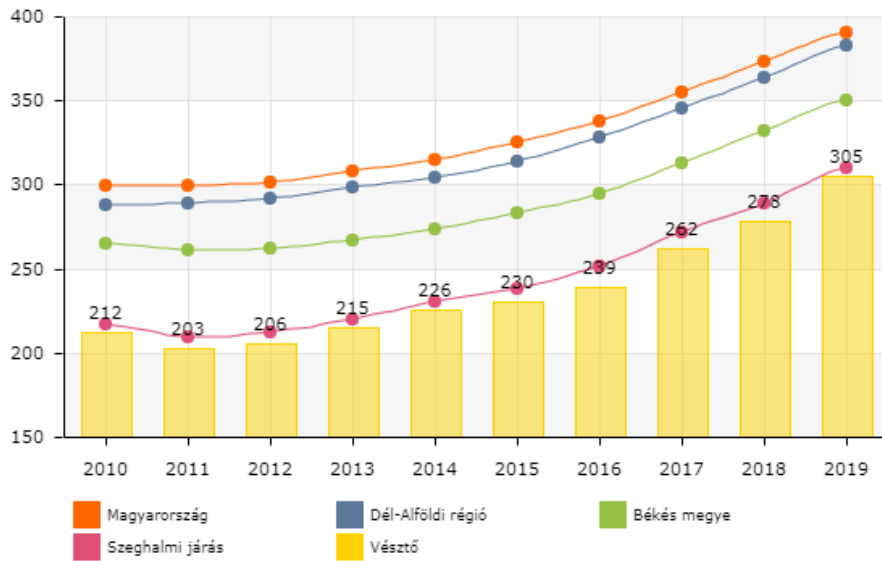
A regisztrált munkanélküliek aránya a megyei átlag háromszorosa, a foglalkoztatott személy nélküli háztartások száma 2001-ben 47,2% volt megyei szinten, Vésztőn magasabb, 54,4%. 2011-ben az érték megyei szinten 44%-ra, Vésztőn 48,1%-ra csökkent, vagyis a település háztartásainak közel felében nem volt aktív kereső. (Vésztő Város, 2016)

8. ábra: A járművek száma Vésztőn (2019)

Áruszállító tehergépkocsik, 2019 (db)	191,
Autóbuszok, 2019 (db)	6,
Benzinüzemű személygépkocsik, 2019 (db)	1238,
Benzinüzemű tehergépkocsik, 2019 (db)	6,
Egyéb üzemű személygépkocsik, 2019 (db)	14,
Egyéb üzemű tehergépkocsik, 2019 (db)	,
Gázolajüzemű személygépkocsik, 2019 (db)	696,
Gázolajüzemű tehergépkocsik, 2019 (db)	189,
Lassú járművek, 2019 (db)	158,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett áruszállító tehergépkocsik, 2019 (db)	17,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett gépjárművek, 2019 (db)	111,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett személygépkocsik, 2019 (db)	87,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett személyszállító gépjárművek, 2019 (db)	93,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett tehergépkocsik (különleges célú gépkocsival együtt), 2019 (db)	17,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett teherszállító gépjárművek (különleges célú gépkocsikkal együtt), 2019 (db)	18,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett vontatók, 2019 (db)	1,
Motorkerékpárok, 2019 (db)	77,
Személygépkocsik (üzemeltető lakóhelye szerint, dec. 31.), 2019 (db)	1948,
Személyszállító gépjárművek összesen, 2019 (db)	2031,
Tehergépkocsik (különleges célú gépkocsival együtt), 2019 (db)	195,
Teherszállító gépjárművek (különleges célú gépkocsik nélkül), 2019 (db)	263,
Teherszállító gépjárművek (különleges célú gépkocsival együtt), 2019 (db)	267,
Természetes személy által üzemeltetett személygépkocsik, 2019 (db)	1905,
Vontatmányok összesen, 2019 (db)	403,
Vontatók, 2019 (db)	72,

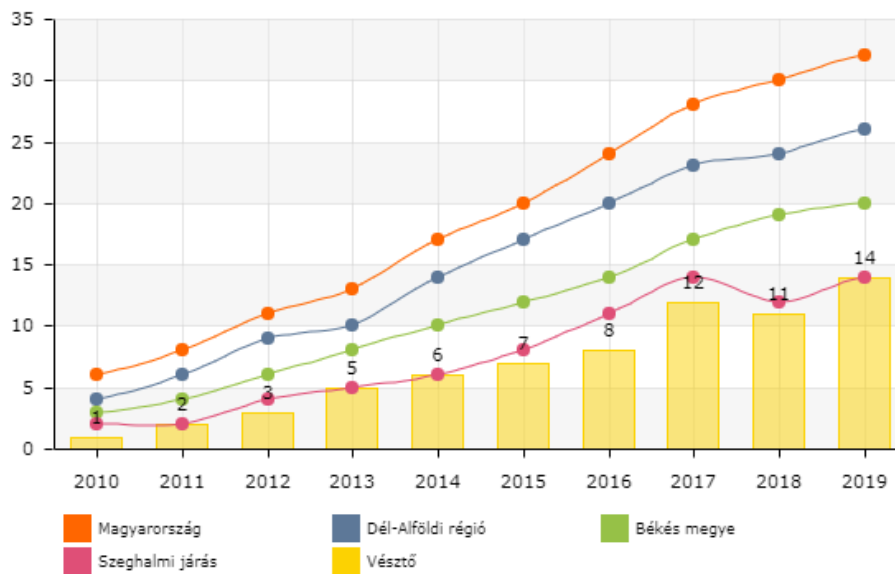
Forrás: KSH és T-STAR adatok alapján saját szerkesztés

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

Turisztika

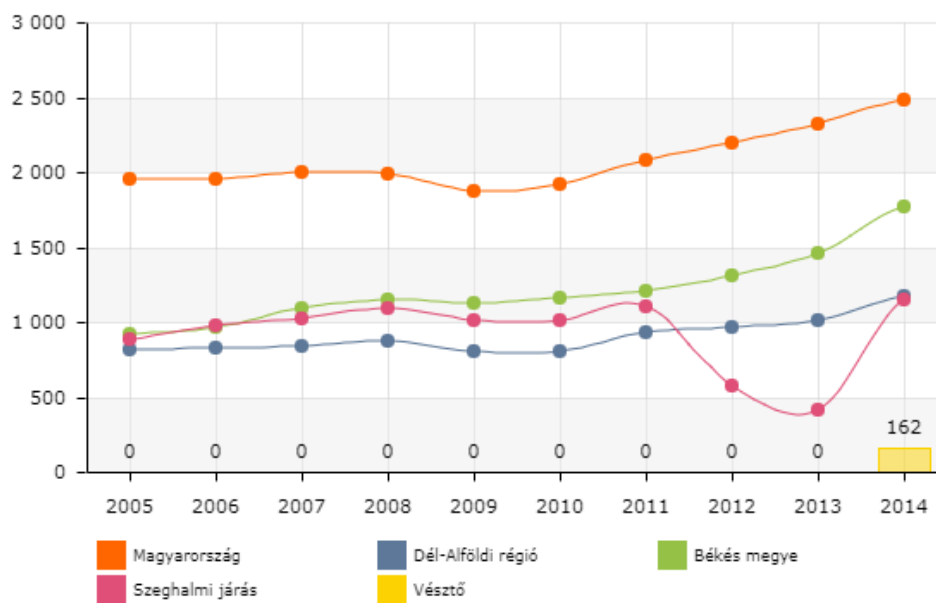
Lehetséges vonzerők a városban

Emlékhelyek: Csolt nemzetség Árpád-kori monostorának maradványa, Szent László lovas szobra, Népi Írók Szoborparkja.

Kiemelkedő események, rendezvények: Drámafesztivál, Bartók-hét, Hagyományörző Juniális, Városnapok, Sárréti ízek és hagyományok ünnepe, Sárréti Birkapörkölt-főző verseny és a Sziki ételek fesztiválja; Körös-Sárréti Hagyományörző Íjászverseny, Sinka-hét, Szüreti Mulatság, felvonulás és Bál, Vésztői Népdal és 1848-as Katona-dal Fesztivál.

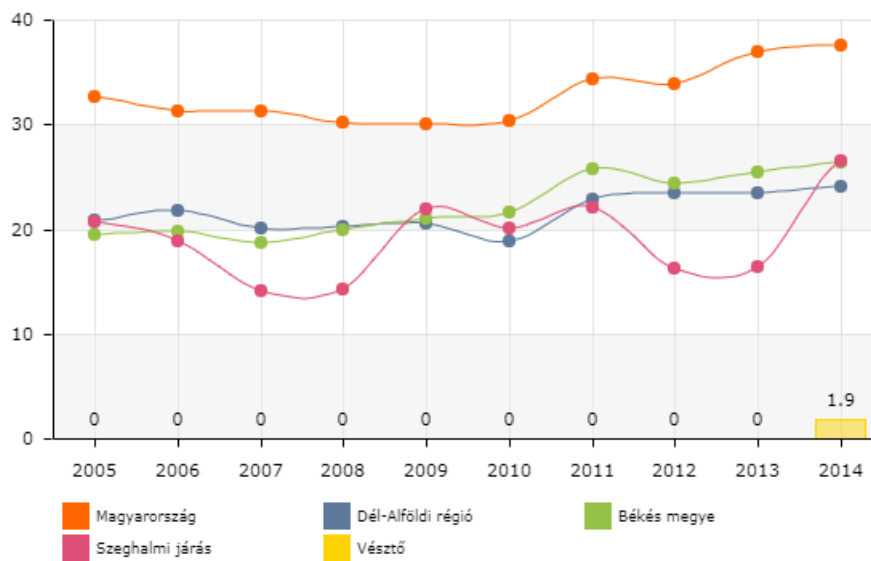
Építészeti értékek: Vésztői Bagolyvár, Faksz házak, Református templom, Wesselényi u. 30 sz. alatti tipikus „parasztház”, Sinka István egykori lakóháza (Sinka u. 10.).
(Vésztő Város, 2016)

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

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



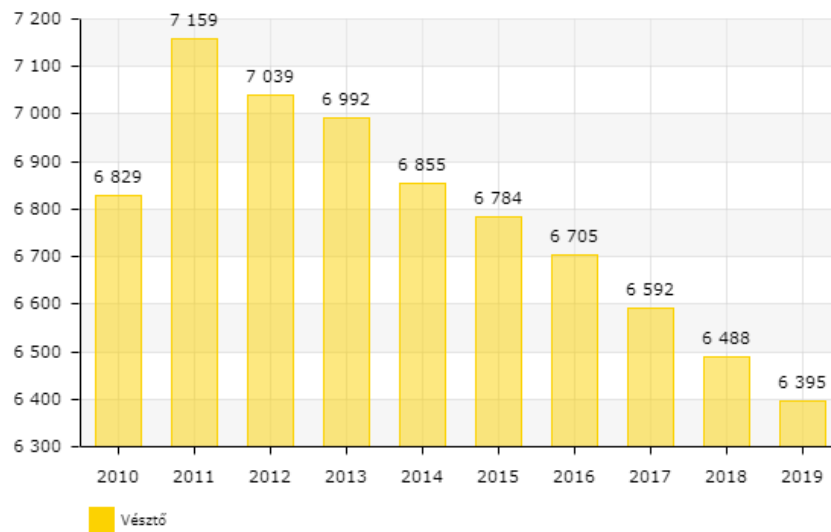
Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

Az ITS-ben megfogalmazottak alapján jól összefoglalható a város gazdasági helyzete: „Vésztő gazdasági növekedésének egyik legnagyobb akadálya a település perifériális helyzete és a helyi közlekedési hálózat térszerkezete. A vasúthálózat leépítése, valamint a közúthálózat hiányossága és állapota miatt Vésztő kiesik a megye és a térség gazdasági vérkeringéséből. A közlekedési hálózat — kiemelten a térségi turizmus és a helyi lakosság mobilitása szempontjából is jelentős kerékpárút-hálózat — fejlesztése elengedhetetlen a térség társadalmi és gazdasági helyzetének javítása érdekében.” (10. o. (ITS Vésztő Város 2016, 2016)

3.4. Társadalmi környezet

A nemzetiségek tekintetében a 2011-es népszámláláskor Vésztőn 488 fő vallotta magát cigánynak, 53 fő németnek; mindkét csoport érdekeiben helyi kisebbségi önkormányzat jár el. Vésztőn a cigányság száma enyhén magasabb, a tágabb térséget tekintve nem kiemelkedő. A cigány és a német nemzetiségűeken kívül kisebb számban élnek a településen románok, oroszok és szlovákok is. (Vésztő Város, 2016)

13. ábra: Vésztő város lakónépessége (2021)

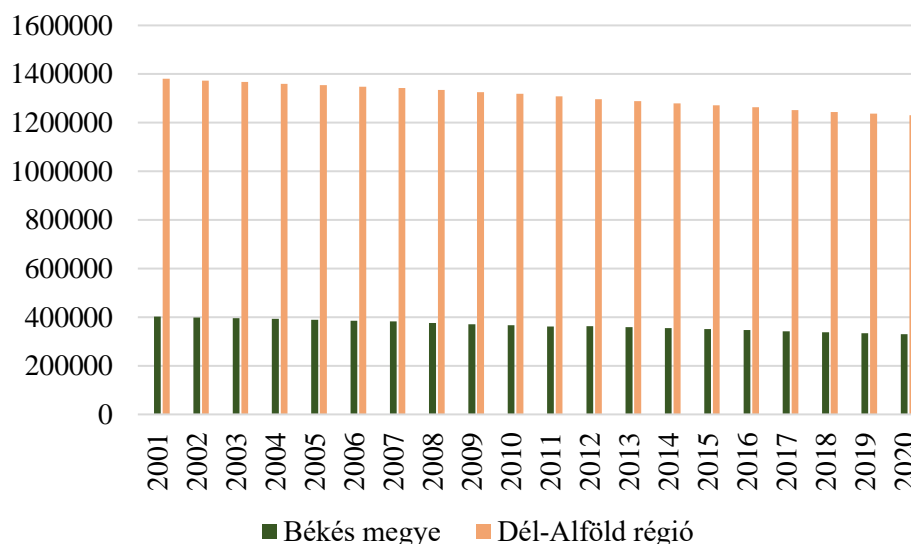


Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

Vésztő lakosságszámának alakulására sajnos a népességfogyás a jellemző.

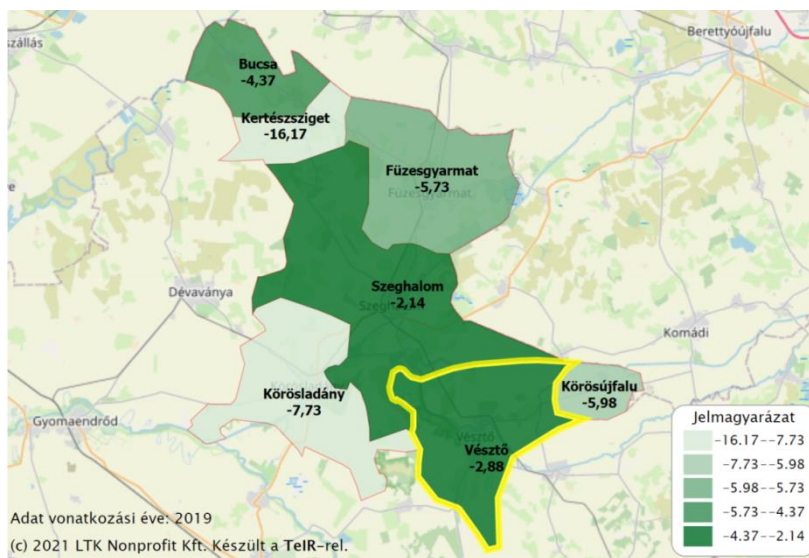
Az élve születések száma kapcsán elmondható, hogy az 1980-as évtől rendelkezésre álló adatok szerint drasztikus visszaesés következett be 2001 és 2011 között. (Vésztő Város, 2016) Ennek napjainkig tartó kihatása érezhető és emellé társulnak az egyéb népesség csökkenést előidéző okok is, amelyek az alábbiakban kerülnek szemléltetésre.

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



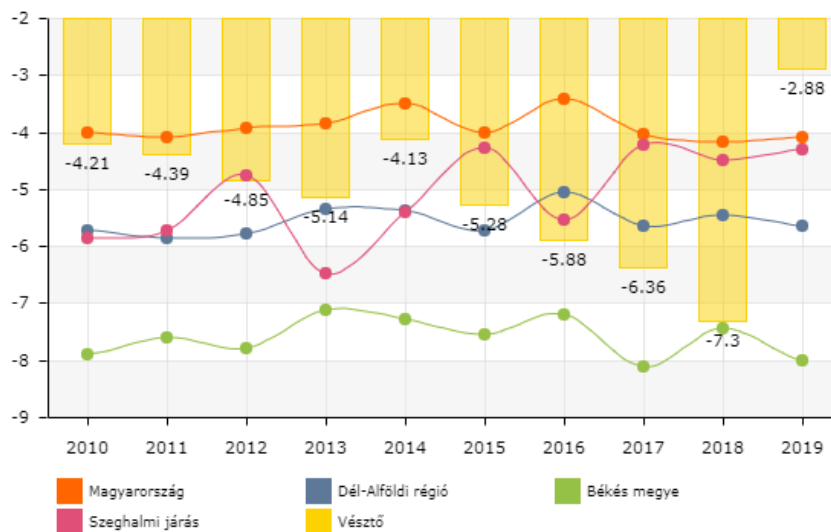
Forrás: KSH adatok alapján saját szerkesztés

15. ábra: Természetes szaporodás és fogyás (ezrelék)



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

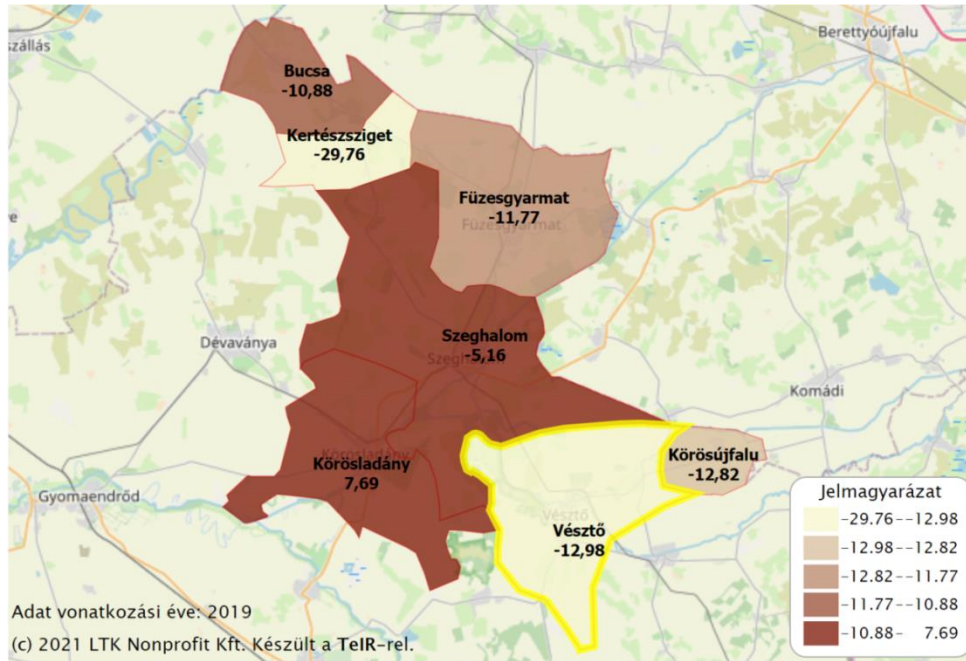
16. ábra: Vésztő város öregedési mutatója



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

Az öregedési index minden évben 100% feletti, tehát Vésztő lakossága folyamatosan elöregedő.

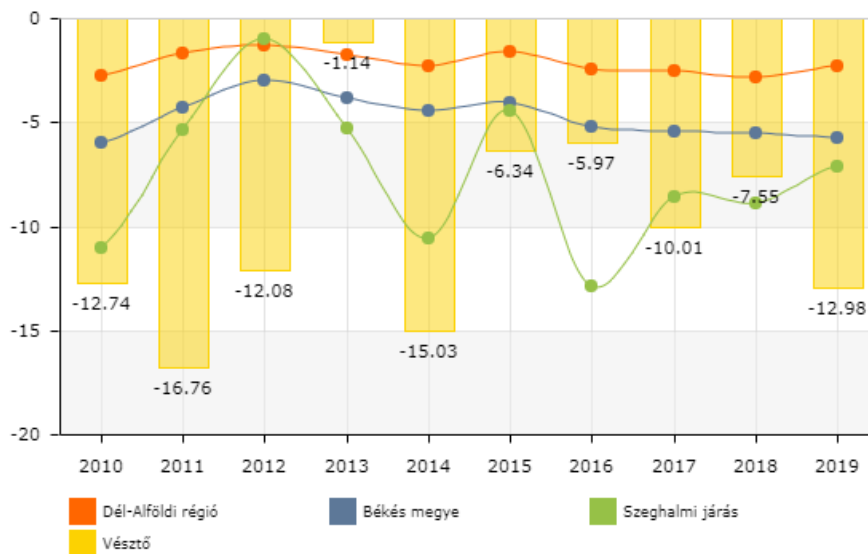
17. ábra: Vándorlási egyenleg (ezrelék)



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

Az el- és odavándorlások negatív vándorlási különbözetet mutatnak, 2008 és 2012 között megyei átlag felett; 2013-ban már mérséklődve. (Vésztő Város, 2016)

18. ábra: Vándorlási egyenleg (ezrelék)



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

3.5. Környezeti alapadatok

A terület természeti környezete

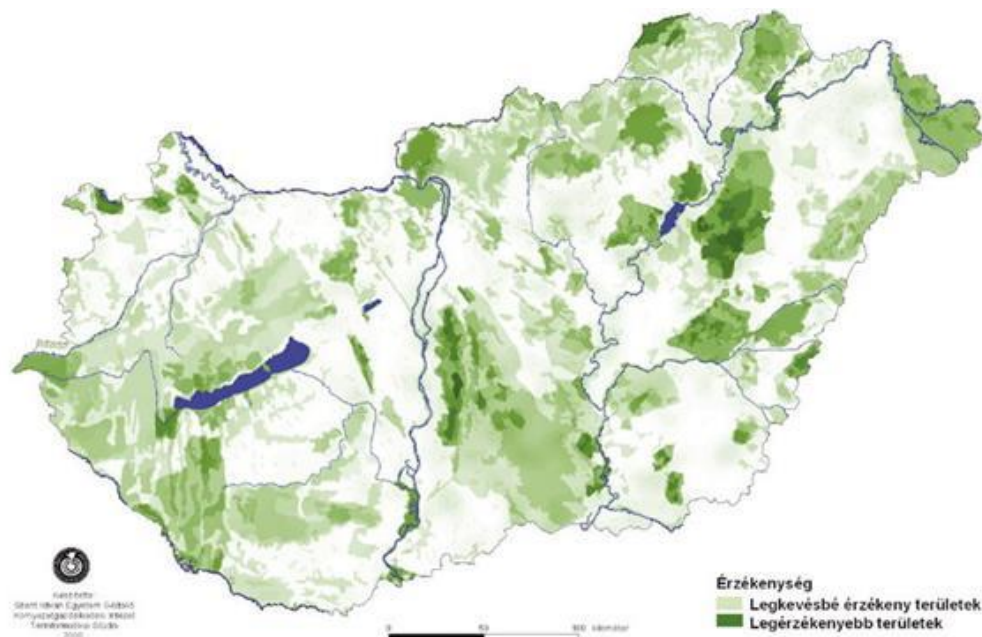
Vésztő a Kis-Sárrét és a Körös menti-sík határain elhelyezkedő település, teljes területe 12 576 hektár, belterületi besorolású területe 680 hektár. A település és környezete már az újkőkortól lakott volt: a Körös-kultúra tagjai után, a török uralom alatt a terület elnéptelenedett, majd a 18. században újratelepítették. A mai város hamar mezővárosi címet érdemelt ki, később pedig község, majd nagyközség, végül város lett. A vízrendezések folyamán az ősi erdők eltűntek, a mocsaras részek kiszáradtak, helyükre szárazságtűrő fajok kerültek az eredeti élővilágból.

A város határának legnagyobb részét réti talaj borítja, a mocsárlecsapolást követően szikes talaj a legjellemzőbb. Kisebb foltokban mezőségi talaj is előfordul. A talaj termőképessége hazai összevetésben gyengének mondható (9-25 aranykorona). (Vésztő Város, 2016)

Éghajlat

A térség éghajlata száraz kontinentálisnak mondható; éves szinten a napfényes órák száma 2000, a középhőmérséklet 10,2-10,3 °C, a télen és nyáron jellemző hőmérsékelt-ingadozás mellett. Az éves csapadék átlagosan 560-590 mm. Északi és déli szél jellemző a térségben. (Vésztő Város, 2016)

19. ábra: Környezeti érzékenység az élővilág szempontjából



Forrás: Ángyán József (Ángyán, 2003)

Az Országos Településrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. törvény rendelkezései alapján, Vésztőn több kiemelten kezelendő terület található. Ilyen például a település északi részén a Sebes-Körös, Holt-Sebes-Körös és partvonalaik mentén elterülő területek.

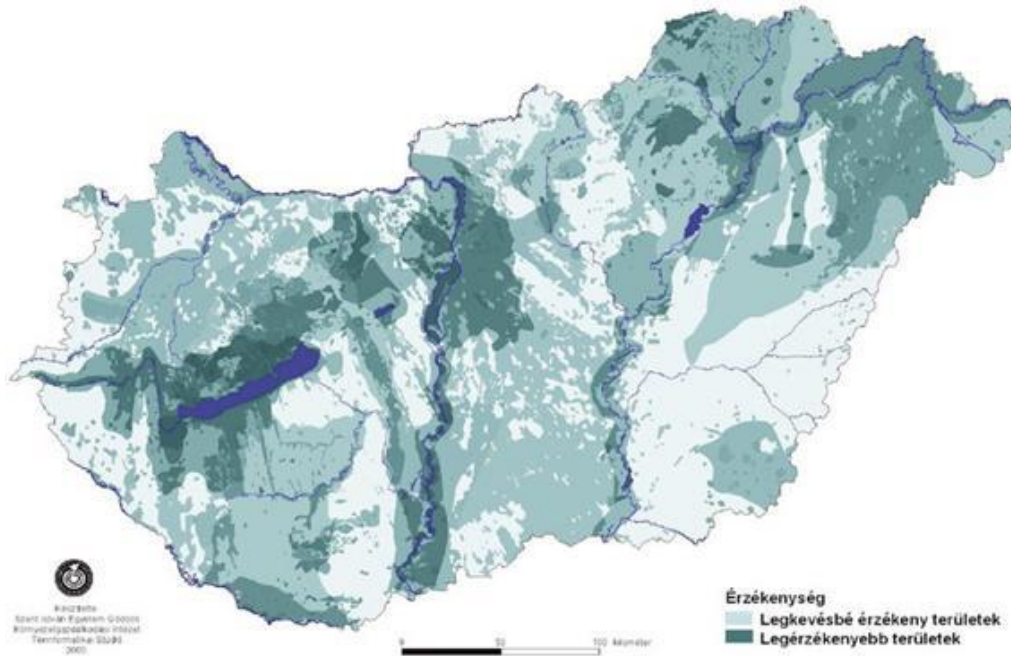
Nemzeti és nemzetközi természetvédelmi oltalom alatt álló vagy védelemre tervezett terület, érték, emlék

- Mágor domb és közvetlen környezete (védettséget kapott 1978-ban, ma 949 hektáros terület, 5 tanösvénnyel);
- Bélmegyeri Fás-pusztá, Dévaványai környéki gyepek, Sebes-Körös és Holt-Sebes Körös partvonalá (Natura 2000 SCI területi besorolás);
- Vésztő-Szeghalom környéke (Érzékeny Természeti Terület);
- kunhalmok (egykori temetkezési helyek, településhelyek, őrhelyek vagy határjelzők);
- Református templomkert platánfája, Kossuth utcai Általános Iskola udvarán található platán és tölgy (Helyi jelentőségű természetvédelmi emlék);
- szikes puszták, holtágak, ligeterdők növénytakarsulásai;
- erdélyi útifű (*Plantago schwarznbergiana*), sárma (*Ornitholagnum pyramidale*), réti őszirózsa (*Astersedifolius*) (védett növényfajok);
- európai könyves sulyom (*Trapanatans*), bölömbika (*Botaurus stellaris*), szürke gém (*Ardeacinerea*), bakcsók (*Nycticorax nycticorax*), kiskócsag (*Egretta garzetta*), haris (*Crex crex*), fűj (*Coturnix coturnix*), túzok (*Otistarda*) (Balázs, 2011) (Vésztő Város, 2016)

Kunhalmok

A kunhalmok kiemelt természetvédelmi oltalmat élveznek a természet védelméről szóló 1996. évi LIII. törvény (Tvt.) 23. § (2) bekezdése alapján. A jogszabály a védett természeti területek kategóriáján belül ezeket a természeti emléket a természetvédelmi emlékek kategóriájába helyezi el. A kunhalom olyan, a földvonulatból kiemelkedő földmű, amely számos – kultúrtörténeti, kulturális örökségi, tájképi, illetve élővilág védelmi – nézőpont szerint jelentőséggel bír, meghatározó tájképi elem. (Állami Természetvédelem Hivatalos honlapja, dátum nélk.) A törvény erejénél fogva védelem alatt áll, hasonlóan valamennyi forráshoz, láphoz, barlanghoz, víznyelőhöz, szikes tóhoz és földvárhoz. Országos jelentőségüknel fogva védendő, kialakulásuk az idősámításunk kezdete előtti időkre nyúlik vissza és a középkorig folyt. Vésztő közigazgatási területén is találhatóak kunhalmok, melyek megléte jelentősebb kiemelés, illetve védelmet igényelne. (Vésztő Város, 2016)

20. ábra: Környezeti érzékenység a vízbázis szempontjából



Forrás: Ángyán József (Ángyán, 2003)

A település területe a csatornákkal gazdagon ellátott Sebes-körös vízgyűjtő területéhez sorolható. A település déli részén lévő csatornák a vizet a Kettős-Körös, Dió-ér, Holt-Sebes-Körös, Cigány-foki főcsatorna és Mágori csatorna irányá szerint a Sebes-Köröshöz irányítják.

A terület jellegéből fakadóan kettős veszélynek van kitéve, egyrészt a belvíznek, másrészt a jelentősen csapadékhiányos időjárás esetén aszálynak van kitéve. A talajvíz és a rétegvíz mennyisége egyaránt alacsony, az artézi kutak emiatt átlagosan több, mint 200 méteres mélységűek. (Balázs, 2011) (Vésztő Város, 2016)

A megye területének vizeit három vízgyűjtőhöz tartozó vízfolyások juttatják el. A Tisza és a Maros a megye területén kívül található, így a megye fő folyói a Körösök és a Berettyó. A Békési-sík a megye vizekkel kevésbé behálózott területe.

Környezetvédelem

A talaj tekintetében a birtokszerkezet felaprózódása a tereprendezéssel járó munkálatok miatt a talajviszonyokat negatívan érinti. A szikes gyepek feltörése és az egyébként is alacsony termést hozó földek nem megfelelő felhasználása a talaj struktúráját és mikrobiológiáját is veszélyesen érintette. Az állattartás visszaszorulásával a műtrágya is környezetre veszélyes felhasználású. (Balázs, 2011)

Felszíni és felszín alatti vizek: Vésztő megfelelő minőségű ivóvízzel közel három évtizede rendelkezik. A víz átmeneti tárolása két víztározóban megoldott, a víznyomást a település

víztornya biztosítja. A szétosztó vezetékrendszer nagymértékben elavult, nyomvonala számos helyen ismeretlen. Előregedettség és a földmunkák balesetei miatt rendszerint megsérül. A csatornák szintén alkalmatlan állapotban vannak. A növényzettel való benőttség a fenntartás hiányát mutatja, az iszaposodás és a partvonalig történő beszántás ezt a jelenséget tovább erősítik.

Levegőtisztaság és védelme: Vésztőn a levegőtisztaságot fokozottabban érintő tevékenység nem folyik, forgalmasabb utak belterületen nem találhatóak, a működő telephelyek ilyen hatású komolyabb tevékenységet nem fejtenek ki. A legjelentősebb terhelést így a kipufogógáz és az üledék- és szállópor jelentik. A mezőgazdasági munkából kifolyólag ez a terhelés szezonális mutató. A fűtésből származó légszennyezésben a vegyes tüzelésű háztartási berendezéseknek van a legnagyobb felelőssége. A vegyes tüzelési mód várhatóan jobban el fog terjedni a településen, a szilárd tüzelőanyagok égetése során keletkező melléktermékek így előreláthatólag nagyobb terhelést fognak eredményezni. (Balázs, 2011)

Zaj-és rezgésterhelés: Veszélyes mértékű zaj- és rezgésterhelést okozó aktivitás nem azonosítható a településen. Az utak és a vasút nyomvonalának terhelése a nyomvonalak közvetlen környezetében érvényesül.

Árvízvédelem: A várost körülölelő védmű egyes helyeken magasításra szorul. A Sebes-Körös baloldali árvízvédelmi töltésére ez nem jellemző, a városnak jó védeltséget biztosít. (Vésztő Város, 2016)

Természet- és élővilág védelem, tájvédelem

Vésztőn számos ökológiai folyosót találunk, mind folyamatos, mind pedig megszakított szakaszokkal, az alábbiak szerint: Holt-Sebes-Körös 0,05 ha és 36,83 ha (folytonos), Sebes-Körös ártér 72,91 ha (folytonos), Földház-zug 247,84 ha (megszakított folyosó), Kertmeg 132,69 ha (megszakított folyosó), Szilad 297,16 ha (megszakított folyosó), Vadas 497,74 ha (megszakított folyosó), Vésztő erdő 102,34 ha (megszakított folyosó). (Vésztő Város, 2016)

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.

21. ábra: Vésztő város SWOT-analízise (Vésztő Város, 2016)

Erősség	Gyengeség
<ul style="list-style-type: none"> • az infrastrukturális ellátottság víz, gáz, villamos energiaellátás-megfelelő, • testvér települési összeköttetés • közbiztonság jó szintje • a talajok szennyezettsége csekély, • a helyi környezetvédelmi jogszabály alkotás a környezetvédelem valamennyi területét átfogja • a táji és geomorfológiai adottságok előnyösek, • a védett és műemlék jellegű épületek száma magas, • kommunális és szelektív hulladékszállítás • kiváló mikroklíma termelési tapasztalat a mezőgazdaságban • civil szervezetek mennyisége • hagyományápolás • kooperációs készség • ipar jelentősebb kisebb és közepesebb vállalkozásokkal • környezeti elemek elfogadható állapota • rostonövényeknek megfelelő talajok • termelő és szolgáltató szektor környezetterhelése alacsony, • a védett természeti területek biológiai sokfélesége jelentős, 	<ul style="list-style-type: none"> • a kunhalmok védelmének hiánya • a Város földrajzi elhelyezkedése • az infiltráció egyes területeken magas, így különösen nagy esőzésekkor jelentős mennyiségű csapadékvíz kerül a szennyvízcsatornába, • a környezetbarát infrastruktúra fejlettsége mérsékelt • a belterületi zöldterületi fejlesztésekhez szükséges területek hiánya, a hagyományos rekreációs területek feltáratlansága. • a település beépítettségének magas aránya, leromlott lakóövezetek • csökkenő gyermekvállalási hajlandóság • segélyezésre szorulóknak növekvő száma • csapadékvíz-elvezető árkok állapota csak részben megfelelő, a nagy intenzitású csapadékesemények terheléscsökkentése nem elégséges, • vállalkozás letelepedését segítő létesítmény hiánya • meglévő szálláshelyek elenyésző száma, • beruházási tőke hiánya • véderdők hiánya • nem minden korosztály számára van megfelelő kikapcsolódási lehetőség • kevés a biztonságos játszótér és kerékpárút • kevés közösségi tér a szociális kapcsolatok ápolására

	<ul style="list-style-type: none"> • a műemléki épületek túlnyomó többségben felújításra szorulnak, • belvárosi zöldfelületek aránya csekély
--	--

Lehetőség	Veszély
<ul style="list-style-type: none"> • források bevonása a környezet és természetvédelmi fejlesztésekbe, • lokális jelentőségű védett területek arányának növelése, • szakképzés, fiatalok képzése a helyi, térségi igényeknek megfelelően • új munkahelyek megteremtése, • háztáji termékek piaci pozíciójának erősödése • kerékpáros turizmus reklámozása • fiatalok szórakozási lehetőségeinek bővítése, • kulturális élet felvirágzása, • jól kihasználható közösségi és játszóterek kialakítása, • gyerekbarát környezet kialakítás jelentőségű terület. • természeti és táji lehetőségek turisztikai szempontú érvényesítése, • védett természeti területek fejlesztése (Natura 2000) • szakképzett munkaerő rendelkezésre állása, • gyümölcsstermesztésre, bortermelésre alapozott feldolgozó ipar • csatornázás-fejlesztési beruházások, • megújuló energiaforrások alkalmazása helyi szinten (szélenergia, napenergia, biogáz-üzem stb.), • külterületeken erdősítés, gyepesítés az eredeti természeti állapot visszaállítása • környezetbarát közlekedés fejlesztés (pl. kerékpárutak), • kistérségi, természetvédelmi, fejlesztési együttműködés kialakításának megszervezése, • a lakosság környezettudatosságának emelése, magasabb fokú környezeti oktatás az óvodákban és az iskolákban. 	<ul style="list-style-type: none"> • ipari nagyüzemek közelségének várható negatív hatásai • a városi terjeszkedés kedvezőtlen tájképi hatása, • továbbtanulási lehetőségek Békéscsabán és Szarvason • az öregedési index növekedése, • környezetterhelő aktivitás betelepülése a Városba, • területi különbségek fokozódása, • vállalkozási önerő hiánya • légszennyezettség gyarapodása • elvándorlási ráta emelkedése, • népességfogyás, • szelektív gyűjtőszigetekkel kapcsolatos lakossági ellenállás, • környezeti káresemények kockázata, • a közlekedés okozta környezetszennyezés megnövekedése, • munkanélküliség növekedése, • a gazdasági válság hatása sokáig érezhető, • hosszú távú finanszírozási problémák, • erőforráskészletek csökkenése, • életszínvonal hanyatlása. • nem megfelelő ivóvíz • levegő allergén pollenmennyiségének növekedése • természeti értékek pusztulása • fiatalok elvándorlása, • szociális elidegenedés, • hagyományápolás és település szeretete csökkenése.

4.2. Kereslet-kínálat elemzés

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

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

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

Kínálati oldal elemzése

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

Projektmenedzsment, projektadminisztráció: a vállalkozói (tervezői és kivitelezői) oldalról minőségi teljesítést, az önkormányzati és hivatali oldalról 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 csomópont fejlesztése szempontjából a legfontosabb, hogy az átutazók, illetve a helyben lévők egyaránt ki tudják használni a minőségi közlekedés előnyeit. A helyben lévő gazdasági szereplők számára elengedhetetlen, hogy az ő elérésük, illetve az ő közlekedésük biztosított legyen.

Tanulók: Vésztőről jelentős számú fiatal jár át Szeghalomra, Sarkadra, Békéscsabára tanulni. Ha nem tudják a vasutat, buszvárókat megközelíteni megfelelő módon, akkor a komfortérzetük hiánya miatt nem szívesen maradnak a városban.

Környező lakosság: a településen igen sok a nyugdíjas és a nyugdíjszerű ellátásban lévő, akik számára a kiszámítható, minőségi közlekedés, a gépjárműforgalommal való együttélés elengedhetetlen. A tervezett csomóponton naponta több száz kerékpáros halad át, így az ő biztonságuk, nyugodt áthaladásuk befolyásolja a mindennapi közérzetüket.

22. ábra: Stakeholder analízis

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

Belső érdekeltek (helyi lakosság, helyi gazdasági szereplők, önkormányzat)	Lakosságszám, vállalkozók száma, stb.	Az oktatási intézmények megközelíthetősége könnyebbé, biztonságosabbá válik	Könnyebb bejárás	Kiemelkedő	Kevesebb baleset, csökkenő menetidő
---	---------------------------------------	---	------------------	------------	-------------------------------------

Forrás: saját szerkesztés

4.4. Korlátozó tényezők felmérése

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

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

23. ábra: Kockázatmenedzsment mátrix

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

Forrás: GANTT.HU (GANTT, 2021)

24. ábra: A projekt kockázati típusai és értékelésük

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

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

Forrás: saját szerkesztés

5. Helyzetértékelés, konklúziók

Vésztő az elmúlt évtizedekben viszonylag szerény fejlődésen ment keresztül.

A város helyzetét nagymértékben meghatározza az, hogy a megyén, illetve járáson belül kieső, perifériális az elhelyezkedése. Ez az adottság az elérhetőségét nehezíti meg és ezzel együtt valamennyi funkciójára kihatást gyakorol.

A kevésbé jó minőségű termőföldjei ellenére elsősorban mezőgazdasági profillal rendelkezik, e vonatkozásban a talaj adottságainak megfelelő típusú növények termesztésére állt rá az utóbbi időben, ez egy hatékony erőforrás kihasználást jelez. Az állattenyésztés is jellemző mezőgazdasági termelési ág. Főként szarvasmarhát és birkát tartanak, de megmaradt még több helyen a sertésenyésztés is.

Több gazdasági ágazatban is működnek vállalkozások, mint például az építőipar vagy a textilipar, méretüket tekintve ezek inkább kis- és középvállalkozások.

Az UMATO Kft. a textilipar területén az alacsony munkabéreknek köszönhetően tud jelen lenni. A településen számos társas és egyéni vállalkozás, östermelő fejt ki tevékenységét a mezőgazdaságban.

A helybéli lakosság azonban nem tud aktívan bekapcsolódni a város gazdasági működésébe, elég nagy az inaktív lakosság aránya és a munkanélküliek aránya is. Sajnos igen nagy a népességcsökkenés mutatója is.

A városnak komplex fejlesztésre lenne szüksége ahhoz, hogy gazdasági fejlődés induljon el és ezáltal a társadalmi problémák és egyéb negatív körülmények is javulni tudjanak.

6. Fejlesztési javaslatok

Vésztő a Szeghalmi járás egyik legszegényebb települése, mely városi rangban van ugyan, de nagyon kevés olyan funkcióval rendelkezik, mely alkalmassá teszi arra, hogy aktív gazdasági, oktatási, turisztikai, egészségügyi, közművelődési funkciókat lásson el. A település számára nagyon aktív forrásbevonásra volna szükség ahhoz, hogy kihasználja a román határ relatív közelségét. E források bevonására a jövőben megépülő M47-es gyorsforgalmi út megépítése után számíthatnak. Addig célszerű megállítani a népesség nagyarányú elvándorlását annak érdekében, hogy megfelelő munkaerővel tudják majd ellátni az esetlegesen betelepülő cégeket. Volna lehetőség még a helyi piacok bevonása és megteremtése után a feldolgozóipar, illetve a könnyűipar számára is.

Munkaerő

Vésztő öregedő település, a fiatal és képzett munkaerő főként Gyulára, Szeghalomra és Békéscsabára utazik annak érdekében, hogy bérben megfelelő állást találjon. A munkalehetőségek 8-10 cégre korlátozottak. A lakosok többsége családi vállalkozásokban, helyi gazdaságokban, östermelőként látja el magát munkával. A munkaképes korú lakosság más településeken, vagy kisebb vállalkozásokban dolgozik a településen főként szolgáltató szektorban.

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.

Turisztika

Vésztő viszonylag szerény turisztikai attrakciókban, azonban a helyi termékek, a helyi falusi életforma bemutatása kiemelt jelentőségű lehet a jövőben. Fontos volna koordinálni a csillagturizmust, illetve a kerékpárost turizmusban rejlő lehetőségeket is.

Technológia¹

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

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

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

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

Információ

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

Környezetminőség

A környezet minősége Vésztőn a cégek és a lakosság miatt is kiemelkedő fontosságú. A természeti környezet megőrzése olyan eszköz, mely könnyítheti a helyben élők rekreációs tevékenységét, másrészt komoly bevétellel kecsegtethet a gazdaság, az önkormányzat szempontjából. (OetU Kft., 2016)

25. ábra: Vésztő, Békéscsaba és Gyula elérhető szolgáltatásai

	Vésztő	Békéscsaba	Gyula
Lakosság (fő; 2021)	6395	58517	29854
Szórakozási lehetőség	kevés	van	van
Kulturális intézmények	van	sok	van
Étterem és kávézó	kevés	van	van
Szálláshelyek	kevés	van	van
Középiskola	nincs	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 javaslataink a veszélyes csomópontra

A tervezés, illetve a beavatkozás során a forgalombiztonság növelése érdekében különös figyelmet kell fordítani a burkolatjel festésre, KRESZ táblák cseréjére, oszlopok cseréjére.

Meg kell tervezni a közútkezelővel történő egyeztetés alapján a részletes forgalomtechnikai kialakítást, illetve a kivitelezés előtt 30 nappal ideiglenes forgalomtechnikai terv benyújtása szükséges.

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

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

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

A közlekedési csomópont kialakítása előtt célszerű egyeztetni a terület mellett működő kereskedelmi egységgel és az oktatási intézményekkel.

Kerüljön kiépítésre az említett csomópontba egy olyan forgalomtechnikai megoldás, ami mind az autósokat, mind a kerékpárosokat, mind a gyalogosforgalmat biztonságosan meg tudja oldani. Fontos, hogy a kereszteződés előrejelzését táblákkal, veszélyt jelző villogó lámpákkal oldják meg.

Az építés ideje alatt a hatályos környezetvédelmi előírásokat be kell tartani. A kivitelezés ideje alatt zaj, por és káros anyag emisszió hatástényezőkkel kell számolni. A hatásviselők a tervezési területen és a környezetében élő növényzet, állatvilág, lakosság, illetve a talaj és levegő. Az egyes munkafolyamatok során a megfelelő kivitelezési technológia és korszerű, jó állapotú munkagépek megválasztásával törekedni kell a hatások mértékének csökkentésére. A kivitelezés során keletkező hulladékokat veszélyes és egyéb fajtákra osztályozva kell kezelni. Az építés alatt keletkezett hulladékokat dokumentálni kell. A hulladékok elhelyezésére vonatkozólag a kivitelezőnek a Megbízóval kell egyeztetnie.

Az útépités során kikerülő bontott anyagok és hulladékok kezelése során az alábbi előírásokat szigorúan be kell tartani.

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

A Kossuth Lajos utcán parkolósáv van kialakítva, meg kell vizsgálni ennek szükségességét és megszüntethetőségét helybővítés miatt.

A főiránnyal párhuzamosan, annak keleti oldalán, illetve a Wesselényi utca déli oldalán önálló kerékpárút van kiépítve. A két kerékpárút kapcsolatát a csomópont déli részén lévő kerékpáros átvezetés teremti meg. Ez az átvezetés jelenleg kapubejáróval szemben helyezkedik el, így a tervezés során lehetőség szerint más helyszínen kell megoldani az átvezetést. Kijelölt-gyalogosátkelőhely jelenleg nincs a csomópontban, azonban készültek rá korábban tervek, amelyet a tervezés során figyelembe kell venni, a tervezővel és az Önkormányzattal egyeztetni kell. Balra kanyarodó sáv építése esetén kerékpáros – és gyalogos - védősíziget építésének lehetőségét is vizsgálni kell.

A csomópont átépítése miatt a közvilágítási hálózat módosításának lehetőségét is ellenőrizni kell, főként a csomópont déli részén található elektromos oszlop miatt, ami elhelyezkedése miatt csökkenti a csomópont járhatóságát, beépíthetőségét.

A fenti vizsgálatok és ellenőrzések eredményeképpen amennyiben a megvizsgált elem megvalósítása lehetséges, úgy annak egyesített engedélyezési- kiviteli tervét el kell készíteni.

7. Projekt célkitűzései, elvárt eredmények, hatások

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

7.1. Gazdasági hatások

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

Elvárt eredmények tekintetében biztosak vagyunk abban, hogy a térségben lévő gépjármű-forgalom erősödni fog. Az M44-es út megépülése és a jövőbeli M47-es út jelentősen javítja a térség gazdasági lehetőségeit. Vésztő periferián lévő település, melyből az elmozdulás sok munkával és jelentős pályázati források bevonásával lehetséges. A helyi vállalkozások jelentős közlekedési és szállítási költséggel terheltek és e költségvonzat a szolgáltatásaikra és termékeik árára rányomja a bélyegét. A közlekedési fejlesztés képes kis mértékben segítséget nyújtani a helyi vállalkozások számára, illetve a lakosság szívesebben veszi majd igénybe a szolgáltatásaikat.

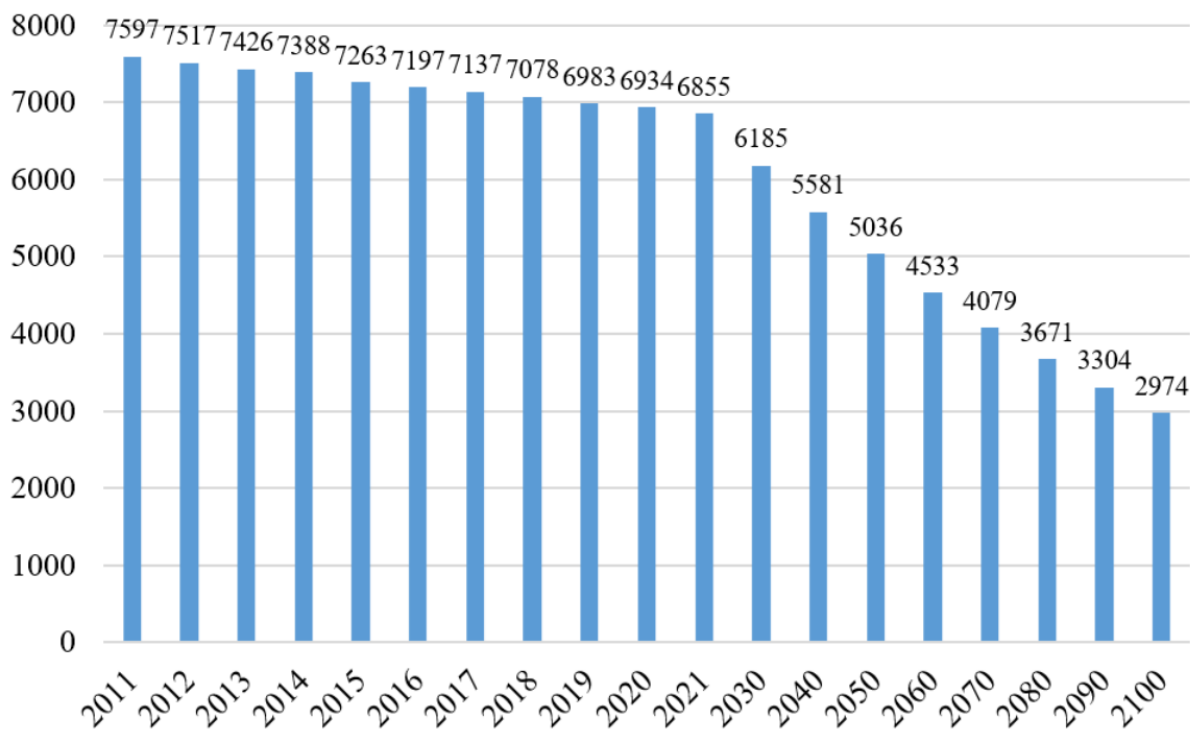
7.2. Társadalmi hatások

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

A nagyobb településekre történő napi mozgás (Békéscsaba, Szeghalom, Sarkad) mindenképpen erősödni fog, míg Románia irányába, Arad, Nagyvárad, Kolozsvár felé, illetve felől érkező forgalom szintén erősödik. Amennyiben integrálódik a gazdasági-társadalmi tér, úgy van egyre nagyobb szükség a gyors forgalmi megoldásokra. Lokális igényeket tekintve a közlekedési

csomópont felé történő társadalmi elvárás a kevesebb baleset, gyorsabb átkelés a csomóponton, biztonságosabb kerékpáros, motoros, személy-, teher- és mezőgazdasági jármű forgalom.

26. ábra: Vésztő demográfiai helyzetének alakulása (2011-2100, fő)



Forrás: Belügyminisztérium adatai alapján provizórikus becslés

7.3. Környezeti hatások

A környezeti hatások közül témánk kapcsán a legveszélyesebb a levegő szennyezésének kérdése, hiszen a levegő minőségét főként a közlekedés, (időszakosan) a lakossági fűtés és az ipari tevékenységek szennyezései befolyásolják. A település környezetében légszennyező forrásként a környék közútjai, elsősorban a települést érintő 4222 jelű Komádi - Körösújfalú - Vésztő összekötő út, illetve a 4234 jelű Vésztő - Szeghalom- Gyula összekötő út vehető számba.

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

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

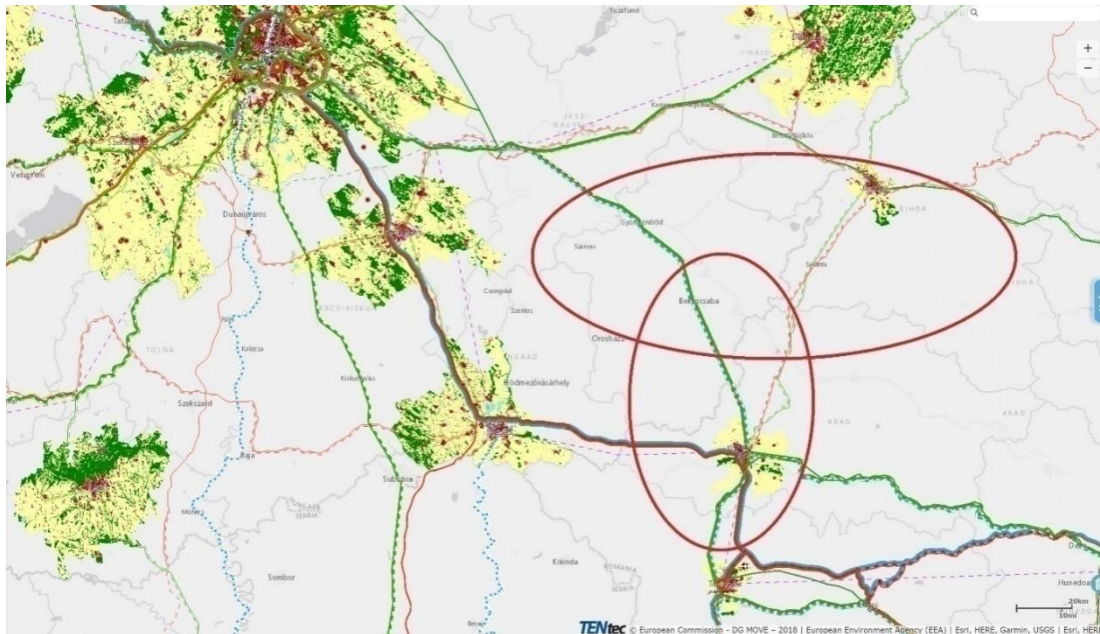
minimális termőföld-elvonás történik a térségben, de lényeges környezeti károsodás nem valósul meg.

7.4. Határon átnyúló hatások

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

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

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



Forrás: European Commission (European Commission, 2021)

7.5. Szinergia

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

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

7.6. Várható eredmények

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

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

7.7. Horizontális szempontok érvényesítése

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

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

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

7.8. Módszertan

Helyzetelemzésünkhöz többféle módszertant használtunk. Az elérhető dokumentációk elemzését főként a Békés Megyei Önkormányzat és Vésztő város meglévő adataiból dolgoztuk fel.

A településre vonatkozó adatokat főként a KSH, TEIR, T-STAR és a Belügyminisztérium adatbázisaiban összehasonlító elemzéssel dolgoztuk fel a rendelkezésre álló legfrissebb

információk alapján. A meglévő adatokból 2100. évi időtávban generáltunk provizórikus adatsorokat, melyeket segítséget nyújtottak a trendelemzés számára.

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

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

Irodalomjegyzék

- Állami Természetvédelem Hivatalos honlapja.* (dátum nélk.). Forrás: <https://termeszetvedelem.hu/ex-lege-vedett-kunhalom/>
- Ángyán, J. (2003). *Digitális Tankönyvtár.* Forrás: Védett és érzékeny természeti területek mezőgazdálkodásának alapjai: <https://regi.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tkt/vedett-erzekeny/ch08s03.html#id727878>
- Balázs, D. (2011). *Vésztő Város Környezeti állapota 2010.* Forrás: <https://adoc.pub/veszt-varos-krnyezeti-allapota-2010.html>
- Barótfi, I. (2021. 05 19). *Környezettechnika.* Letöltés dátuma: 2021. 07 19, forrás: Digitális tankönyvtár: <https://regi.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tkt/kornyezettechnika-eloszo/ch10.html#id798992>
- Békés Airport Kft. (2021). *Rólunk.* Forrás: Békés Airport Kft. honlapja: www.bekesairport.hu
- Békés megye Területrendezési terve - Térségi szerkezeti terv. (2021). *Békés megye Területrendezési terve - Térségi szerkezeti terv.* Letöltés dátuma: 2021. 06 30, forrás: http://gis.teir.hu/rendezes_bekes_trt/
http://gis.teir.hu/rendezes_bekes_trt/
- Békés Megyei Önkormányzat. (2011. június). *Békés Megye Területrendezési terve.* Letöltés dátuma: 2021. 06 30, forrás: Békés Megyei Önkormányzat honlapja: http://www.terport.hu/webfm_send/1817
- Békés Megyei Önkormányzat. (2012. 07 27). *Dokumentumok.* Forrás: Békés megye területrendezési terve: <http://www.bekesmegye.hu/onkormanyzat/bekes-megyei-onkormanyzati-hivatal/osztalyok/teruletfejlesztési-es-teruletrendezési-osztaly/teruletrendezés/dokumentumok/>
- Békés Megyei Önkormányzat. (2014). *Békés megye területfejlesztési programja 2014-2020 - Stratégiai program.* Forrás: http://www.bekesmegye.hu/wp-content/uploads/2015/11/TFO_Teruletfejlesztési_Program__Bekes_megye_tf_program_14_20_strategiai_prg.pdf
- Békés Megyei Önkormányzat. (2021). *Békés Megye Területfejlesztési Konceptiója.* Forrás: BMÖ honlapja: https://www.bekesmegye.hu/wp-content/uploads/2021/03/BMTFK_Helyezetelemzes_Helyzetertekeles.pdf
- Békéscsaba Város. (2010). *BMJV Közlekedési Terve - Közlekedési koncepció.* Forrás: [docplayer.hu: https://docplayer.hu/1495798-Bekescsaba-megyei-jogu-varos-kozlekedesfejlesztési-terve.html](http://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_szemponok_peldak.pdf
- Európai Regionális Fejlesztési Alap. (2021). Forrás: Prioritási tengelyek: <https://interreg-rohu.eu/hu/prioritási-tengelyek/>

- European Commission. (2021). Forrás: <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>
- EX ANTE Tanácsadó Iroda Kft. (2021. január). *Békés Megyei Önkormányzat*. Forrás: Békés Megye Területfejlesztési Konceptiójának Területi Hatásvizsgálata 2021-2027: http://www.bekesmegye.hu/wp-content/uploads/2021/06/tfk_teruleti_hatasvizgalata_2021-27.pdf
- GANTT. (2021). *GANTT.HU*. Forrás: Kockázatelemzés és kockázatmenedzsment folyamata: <https://gantt.hu/kockazatelemzes-es-kockazatmenedzsment-folyamata/>
- HRporta. (2021). *HRporta*. Forrás: Szinergia: <https://www.hrportal.hu/jelentese/szinergia.html>
- IBM. (2021). Forrás: Kínálat és kereslet elemzése: <https://www.ibm.com/docs/hu/tririga/10.5.0?topic=planning-supply-demand-analysis>
- István, d. B. (dátum nélkül.). <https://regi.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tkt/kornyezettechnika-eloszo/ch10.html#id798992>. Forrás: <https://regi.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tkt/kornyezettechnika-eloszo/ch10.html#id798992>: <https://regi.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tkt/kornyezettechnika-eloszo/ch10.html#id798992>
- ITS Vésztő Város 2016. (2016). *Vésztő Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája II. STRATÉGIA MUNKARÉSZ*. Forrás: <http://81.2.251.5/e-onkormanyzat/>
- Korm. rendelet. (2021. 05 19). *314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet*. Forrás: Wolters Kluwer: <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a0500314.kor>
- KSH. (2013. augusztus). *A közúti közlekedés területi jellemzői*. Forrás: <https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/regiok/debgyorkozutikozl.pdf>
- KSH. (2015). *Fókuszban a megyék - 2015. I-IV. negyedév*. Forrás: Közlekedési balesetek: <http://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/megy/154/index.html>
- László, M., & Pap, N. (2007). Területfejlesztés a gyakorlatban. In N. Pap, *Területfejlesztés* (old.: 193). Pécs: Lomart Kiadó.
- Lechner Nonprofit Kft. (2021). *TÉRPORT*. Forrás: Települések - Általános információk: <http://www.terport.hu/telepulesek/altalanos-informaciok>
- Lechner Nonprofit Kft. (2021). *TÉRPORT*. Forrás: TEN (Transzeurópai Hálózatok): <http://www.terport.hu/fogalomtar/ten-transzeuropai-halozatok>
- Lechner Nonprofit Kft. (2021). *TÉRPORT*. Forrás: Természeti kockázat / Természeti veszély / Természeti katasztrófa: <http://www.terport.hu/fogalomtar/termeszeti-kockazat-termeszeti-veszely-termeszeti-katasztrofa>
- Lechner Tudásközpont. (2021). *Dokumentációs Központ*. Forrás: Településrendezési fogalmak: <https://www.e-epites.hu/dokumentacios-kozpont/fogalmak>
- Nemzeti Fejlesztési Ügynökség. (2008. július). Forrás: Útmutató megvalósíthatósági tanulmány: <https://www.palyazat.gov.hu/download.php?objectId=14810>
- Nemzeti Jogszabálytár. (2020. 05 05). Forrás: 1/2014. (I. 3.) OGY határozat: <https://njt.hu/jogszabaly/2014-1-30-41.3>
- OetU Kft. (2016. 11 18). *Komárom város honlapja*. Forrás: Megalapozó javaslatok terület- és településfejlesztési tervek készítéséhez: <http://mail.komárom.hu/varostervek/V%C3%81ROSTERVEK/02%20V%C3%81ROSFEJLESZT%C3%89S/01%20TELEP%C3%9CL%C3%89SFEJLESZT%C3%89SI%20KONCEPCI%C3%93/Megalapoz%C3%B3%20dokumentumok/Megalapoz%C3%B3%20Javaslatok.pdf>

- Önkormányzata, B. M. (2021). *Békés megye helyi jelentőségű védett természeti értékei*. Forrás: <https://docplayer.hu/17655002-Bekes-megye-helyi-jelentosegu-vedett-termeszeti-ertekei.html>
- ProMan Consulting. (2019. 10 31). *SWOT elemzés: jelentése, lényege, elkészítése – konkrét példával!* Letöltés dátuma: 2021. 05 19, forrás: ProMan Consulting: <https://promanconsulting.hu/swot-elemzes/>
- Rechnitzer, J. (2007.). *Település és fejlesztés*. Budapest: Magyar Közigazgatási Intézet.
- Selemoncsák, F. (2014). *BMJV Környezetvédelmi Programja*. Forrás: Békéscsaba Város honlapja: <https://docplayer.hu/1203147-Bekescsaba-megyei-jogu-varos-kornyezetvedelmi-programja.html>
- Ujvári, M. (2013. 06 26). *Célcsoport meghatározás. Mi az a célcsoport és miért fontos?* Letöltés dátuma: 2021. 06 30, forrás: Sikermarketing - honlaptervezés és marketing: <https://www.sikermarketing.hu/celcsoport-meghatározas-mi-az-a-celcsoport-es-miert-fontos/>
- Vésztő Város. (2016). *Vésztő Város Integrált Településfejlesztési Stratégiájának megalapozó vizsgálata*. Forrás: Vésztő város honlapja: <https://adoc.pub/veszt-varos-integralt-telepulesfejlesztési-strategiajanak-meg.html>
- Wolters Kluwer. (1996). *Hatályos jogszabályok*. Forrás: 1996. évi XXI. törvény a területfejlesztésről és a területrendezésről: <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=99600021.tv>
- Wolters Kluwer. (2005. 12 25). *Törvények és OGY határozatok*. Forrás: 97/2005. (XII. 25.) OGY határozat: <https://mkogy.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a05h0097.OGY>
- www.telepulesektavolsaga.hu. (dátum nélkül). *Online távolságmérés*. Forrás: <https://www.telepulesektavolsaga.hu>: <https://www.telepulesektavolsaga.hu/km.php>

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

Felelős kiadó: Békés Megyéért Vállalkozásfejlesztési Alapítvány

Megjelenés dátuma: 08/2021

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

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

Mellékletek

A vizsgált csomópont légi és földi felvételei



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.