

# TELEPÜLÉSFEJLESZTÉS BÉKÉSCSABÁN 2004-TŐL NAPJAINKIG

VESELICZ ADÉL

DEVELOPMENT OF BÉKÉSCSABA IN THE LAST YEARS

*Békéscsaba is located in the Great Plain in Hungary. The medieval Hungarian village of Csaba was established in the 13th century. Nowadays Békéscsaba is the most important city in the mid-Békés city collective and in Békés county and even the district. Unfortunately, however, the city is performing quite poorly in national and regional terms. It cannot be compared to the development of other better towns in the county. The rate of emigration from the city and its surroundings is very high. The area around the city has excellent agricultural potential. In the recent decades the city has significant transformations. Amounts of development have been completed in the city thanks to the European Union and the national developments. The developments include tourism, economic and municipal, transport, infrastructure development. In the last 15-16 years, these developments have put the city in a better position. The developments that have begun in recent years represent a promising future. A CLLD community has also been formed in the city in 2014, which also has great potential. The developments are not over yet, the road on which the settlement started will continue in the coming years. The study includes the developments considered by the city's residents to be the most significant.*

## BEVEZETÉS

Békéscsaba a Dél-Alföldön, Békés megyében helyezkedik el, melynek 1950 óta a székhelye, a megye gazdasági központja, egyben a közép-békési városeggyüttes<sup>1</sup> legmeghatározóbb települése. A város a Békéscsabai Járás központja, 1994-től Megyei Jogú Város címet.

A rendszerváltozást követően a város sok tekintetben elmaradt az országos átlagtól, ám az elmúlt években megindult a felzárkózása a többi megyei jogú város közé. Gazdasága dinamikusan fejlődik és folyamatosan átalakul, a leromlott városi területeket rehabilitálják, megindult a város modernizációja. A helyi források szűkösek ezért azokat igyekeznek állami és Európai Unió forrásokkal kibővíteni, mely jól látható módon sikeresen működik az utóbbi 5-6 évben. Békéscsabaiként örömmel látom, hogy a város fejlődése felgyorsult, a városvezetés és a térségi politikai szereplők sikeres lobbizásának köszönhetően.

---

<sup>1</sup> Közép-békési városeggyüttes: Békéscsaba, Gyula, Békés

## 1. A VÁROS RÖVID TÖRTÉNETE

A történészek szerint Békéscsaba a 13. század első felében jöhetett létre. Az Árpád-korban a település a Kastély-szőlők területén lehetett, ami a mai várostól délre található. Ekkoriban a falu még csak két utcából állt (KARÁCSONY 1896). A település kialakulására a helyzeti és helyi energiák együttesen hatottak. A tizenöt éves háborúban (1593-1606) óriási károkat szenvedett a terület, s később a felszabadító harcok (1685-1699) idején tűnt el a lakossága. 1716-ban már újra említik a települést, az úratelepítést Harruckern János György nevéhez fűződik, aki a török elleni harcok jutalmául Békés vármegyét kapta. 1777-ben megépült az Élővíz-csatorna, ami a települést a Körösökön keresztül a hegyvidékkel kötötte össze. Az Élővíz-csatornától dél - délnyugati irányba történt a házak építése (1. ábra).

1. ábra: Békéscsaba az I. katonai felérés idején (1763-1787)  
Figure 1. Békéscsaba during the First Military Ascent (1763-1787)



Forrás: <https://mapire.eu/hu/browse/country/firstsurvey/>

Evangélikus szlovákok telepedtek meg a területen, betelepülésük egészen a 18. századig tartott (ERDÉSZ 2010). 1840-ben a települést mezővárossá nyilvánították és vásárvárosi jogot is kapott (SOMFAI 2002). Ekkoriban indult a mezőgazdasággal foglalkozó lakosok tanyákra települése a város perem területeire. A terjeszkedés nyugati irányba történt, keleten az Élővíz-csatorna azonban határt szabott (2. ábra).

A 19. század második felében a gabonakonjunktúra és a vasútépítések az urbanizálódás kezdetét jelentették a városban (NAGY - TIMÁR 2004). 1858-ban

indult meg a vasúti közlekedés a pest-aradi fővonalon, 1871-ben pedig elkészült a nagyváradi-fiumei vasút részeként a Békéscsabát Szegeddel és Nagyváraddal összekötő szakasz is. A környék terményeit keskeny nyomtávú vasúton szállították 1899-től Mezőkovácsházáról, 1904-től pedig már Vésztőről is. Csaba vasúti-forgalmi központtá válásához a helyiek támogatásán túl nagyban hozzájárult a korszak gabonakonjunktúrája is. A kiváló talajadottságoknak és a termelési hagyományoknak köszönhetően a gabonakonjunktúra egyik legjelentősebb térsége a Dél-Tiszántúl lett, ami Békéscsaba agrárgazdaságát is pozitívan érintette. A szántóföld aránya az 1870-es évekre elérte a 70%-ot, a búza mellett fellendült a kukoricatermesztés is, és ezzel egyidejűleg egyre többen foglalkoztak sertéstartással a helyiek közül. A birtokviszonyok kedvezően alakultak, a település határának több mint kétharmadában paraszti birtokokon dolgoztak. A mezőgazdaságból felszabaduló munkaerőt viszont az ipar még nem tudta teljes egészében foglalkoztatni, agrár-túlnépesedés alakult ki, amit a századelőn jelentkező agrármozgalmak is jeleztek.

2. ábra: Békéscsaba a II. katonai felmérés idején (1806-1869)  
Figure 2. Békéscsaba in the II. during the Military Survey (1806-1869)



Forrás: <https://mapire.eu/hu/browse/country/secondsurvey/>

A gyáripar a 19. század utolsó harmadában jelent meg a textiliparban, az építőanyag-iparban és nem utolsósorban, a malomiparban. A város jelképének mondott István malom korának egyik legkorszerűbb és legnagyobb malomüzeme volt az országban. A meginduló iparosodással párhuzamosan új, kőből épített polgári épületek váltották fel a falusias vályogházakat. Az 1870. évi közigazgatási reformmal Békéscsaba ugyanakkor elveszítette mezővárosi jogállását, így nagyközséggé és járási székhelyként funkcionált tovább.

A 19-20. század fordulójára nagyvonalakban már kialakult a mai településtest. Az agrárvárosból egyre inkább iparvárost formáló funkcionális átalakulás hatással volt a város belső szerkezetére is, ugyanis a nagyobb méreteket öltő iparforgalom egyre nagyobb területet követelt meg. A vasút a város nyugati szélén épült ki, az ipari üzemek pedig a korabeli beépített terület peremén kaptak helyet. Az 1930-as években 50000 főre duzzadó népesség számára újabb és újabb területeket parcelláztak ki és építettek be: Jaminában munkáslakások, az egykori lapályos Nagyszik téren vasutaslakások létesültek, s megépült az ONCSA-telep is. A város lakásállománya harmadával bővült 1920 és 1944 között (*CSAPÓ 2019*). A település expanziója egymástól eltérő alaprajzú városrészeket eredményezett. Az Élővíz-csatorna és a vasút közti terület halmazos, illetve szalagtelkes alaprajzú maradt. Benne a történelmi városaggal, az azon keresztül vezető észak-déli irányú úttal, ami a környező településekkel kapcsolta össze a várost. Ez a főút a központban, egy hármastérrendszerre szélesedett ki (Kossuth tér – Szent István tér – Szabadság tér), melyet az előkelő Andrassy út kötött össze a pályaudvarral. Hatással voltak az alaprajz növekedésére a Szarvasról és Orosházáról érkező utak is, melyek nyugatról torkollottak a városba. Befolyásolták az alaprajz alakulását, továbbá a település vízzel borított részeinek és a vízzel nem járt hátnak az elhelyezkedése is. Mindezek következtében a várostest az elmúlt száz évben nyugati és északi irányban, majd az Élővíz-csatornától keletre sakktábla alaprajzú városrészekkel bővült. A városkép is megváltozott a két világháború között. A belvárosnak nagyvárosias külsőt kölcsönöztek az új középületek, bérházak, banképületek. A „T” betűt formáló belvárost mezővárosi jellegű földszintes lakóövezet vette körül (*ENYEDI - HORVÁTH 2002*), az Élővíz-csatornán túl pedig villanegyed épült ki.

Az 1949-1989 közti időszakban a város fejlődésében két szakasz különíthető el (*NAGY - TIMÁR 2004*). Az 1960-as évekig stagnált, majd onnan kezdve mérsékelten fejlődött a város. 1950-ben Békés megye székhelye lett úgy, hogy a megyei egészségügyi ellátás és az igazságszolgáltatás központja továbbra is Gyula maradt. A megyei funkcióknak tehát csak egy részét szerezte meg. Területéből 1952-ben kivált két tanyaközség, Kétsoprony és Telekgerendás. A város termőterületének háromnegyedén szövetkezeteket szerveztek, ami eleinte a mezőgazdaság termelési színvonalának és mennyiségének visszaesésével járt. Később, az 1970-1980-as évektől kezdve változtattak a növénytermesztés szerkezetén: a gabonafélék mellett nagyobb mennyiségben kezdtek termelni ipari növényeket, zöldségféléket, takarmánynövényeket. Ezzel együtt korszerű szakosított állattartó telepeket építettek és egyre többen próbálták jövedelmüket kiegészíteni a háztáji gazdaságból is. Az ipari munkahelyek bővülésének köszönhetően 1949-1989 között a népességszám másfélszeresére nőtt, 44 ezer főről 66 ezer főre. A növekedést csak kismértékben befolyásolták a közigazgatási változások: Mezőmegyert 1973-ban, Gerlát 1984-

ben csatolták Békéscsabához, ugyanakkor Csabasabadi 1993-ban levált a városról.

A szocializmus korában a város az ország egyik legfontosabb élelmiszeripari központjává vált. A 20. század végén megkezdődött a város iparosítása ekkor lendült fel többek között a városban a nyomdaipar és baromfifeldolgozó ipar. A század legvégére a város többségét az iparban foglalkoztatták. Szellemi kisugárzását emelte az, hogy 1973-ban itt alakult meg az MTA Földrajzi Kutatóintézete békéscsabai csoportja. A főként betelepülésből származó népességnövekedés, az ezzel együtt járó lakásépítések tovább formálták a városszerkezetet. A jaminai városrész beépítésével és a József Attila (Lencsési) lakótelep felépítésével kibővült a belterület. A városközponthoz közeli utcákban pedig részben a korszakra jellemző sokemeletes lakótelepi építkezés (Bartók Béla út), részben pedig a kisvárosias sorházak megjelenése hozott változást. Távolabb, a város peremén egyre karakteresebbé formálódtak az ipari övezetek.

## 2. BÉKÉSCSABA A RENDSZERVÁLTOZÁST KÖVETŐEN

Békéscsaba az elmúlt harminc évben komoly fejlődésen ment át. Igaz, hogy több régi, hagyományos ipari ágazat és cég csődbement (konzerv-, tézsta-, malomipar), de helyettük új, elsősorban az elektronikai és autóiipari cégek telepedtek le a városban, s létrejött egy ipari park is. A város ma már Békés megye egyértelmű ipari és kereskedelmi központja. A modern iparágak, illetve a kereskedelmi és szolgáltatóegységek előre lépése figyelhető meg leginkább az utóbbi években, de a nagy tradícióval rendelkező élelmiszeripar is megőrizte jelentőségét. A gabonatermesztésnek, a sertés- és baromfitartásnak évszázados hagyományai vannak a város környékén, de a zöldségtermesztés is sok évtizedes múltra tekint vissza. A város és közvetlen környékének legfőbb természeti kincse a termőföld, amelynek minősége kedvezőbb az országos átlagnál (*ONDVÁRI 1983*). Összes földterülete nagyobb része még ma is termőterület, a város területének 15 százaléka belterület. A termőterület legnagyobb részét a mezőgazdaság hasznosítja, csak töredék rész erdő, nádas és halastó (*HTTP1*). Nyersanyaglelőhelyek tekintetében a város szegényes. Téglá- és cserépipara a folyóvízi üledékekből gazdaságilag kamatoztatott homok-, kavics és agyaglerakódásokra települt.

Komoly közlekedési fejlesztések történtek, elkészült a várost elkerülő négysávos gyorsforgalmi út, tavaly átadták az M44-es autópályát első szakaszát, felújították és átadták a város repülőterét jelentősen javítva a település elérhetőségét.

Közlekedéscsoporthalmozás és elérhetősége a 19. század végi vasútépítések óta napjainkig sokat javult. A kiegyezést követő ipari forradalom során azok a települések, amelyek vasúti csomóponti szerephez jutottak rendszerint gyorsabban fejlődtek, és egy idő után népességszámukat és gazdasági súlyukat tekintve lehagyták vetélytársaikat, s ez a jelenség a vasúti csomópontok helyzeti

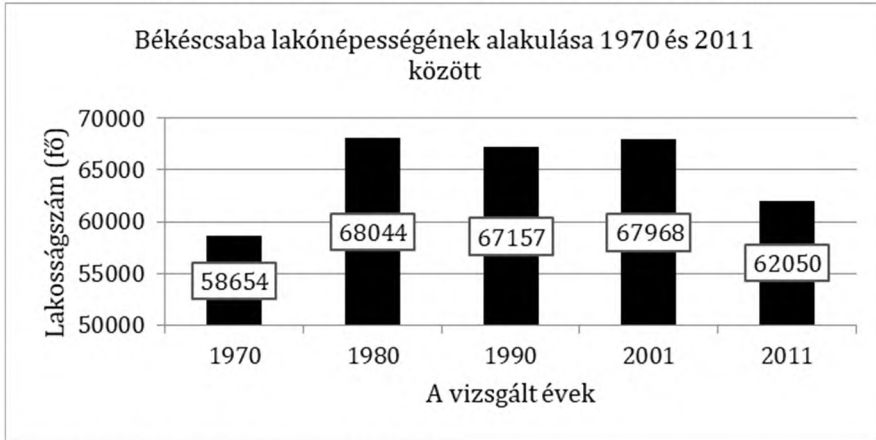
energiáját jól jelzi. Egyebek között ezzel hozható összefüggésbe Békéscsaba kiemelkedése a környezetéből (KOVÁCS 2010). Békéscsabán napjainkban három vasútvonal található. A 120-as vonal Nemzetközi vasúti fővonal közvetlen összeköttetést biztosít a megye és a főváros között, illetve Ausztria, Németország, Csehország és Románia felé. Szolnok-Mezőtúr-Békéscsaba-Lőkösháza vasúti vonal, 125 km hosszúságú, villamosított vonal. Békéscsabánál két közúti főútvonal keresztezi egymást, a 44-es, és a 47-es, amelyek Kecskemét és Debrecen felé vasúthiányos területeken haladnak. A település közlekedésföldrajzi helyzete éppen a közútfejlesztések révén javult a leginkább (lásd. később). A város és környéke a legegyszerűsebb domborzatú területei közé tartozik, majdnem tökéletes síkság ezért is volt lehetőség többek között tekintélyes hosszúságú bicikliúthálózat kiépítésére a városon belül és a városból indulva is szinte minden szomszédos településre, közkedvelt a településen a kerékpáros közlekedési forma. A kerékpáros fejlesztések által a gazdasági területei jobban megközelíthetők, a munkahelyek gyorsabban elérhetőek, és a városon belüli közlekedés is felgyorsult.

A város népessége, csakúgy, mint a legtöbb megyei jogú városé az elmúlt évtizedekben csökkent. Legtöbben 1980-ban éltek Békéscsabán (68044 fő). Ez a rendszerváltozásig alig változott (67157 fő), de azt követően egyre gyorsabban csökken. A 2011-es népszámláláskor már csak 60250 fő volt, 2019-ben már 60 ezer fő alá csökkent (58996 fő) (3. ábra). A népesség a rendszerváltozás óta 12,2 százalékkal csökkent, ami kicsit nagyobb mértékű, mint a megyei jogú városok átlaga, de kilenc város (Dunaújváros, Eger, Hódmezővásárhely, Kaposvár, Miskolc, Nagykanizsa, Pécs, Salgótarján és Szekszárd) népessége nagyobb mértékben csökkent az elmúlt három évtizedben. A népességcsökkenésért a természetes fogyás és a negatív vándorlási egyenleg egyaránt felelős. A Békéscsabai nagyvárosi településegység<sup>2</sup> a 2014. évi lehatárolás szerinti kilenc település képezi melyekből öt település városi rangú, s ez a nagyvárosi településegység a harmadik legkisebb Magyarország területén a mintegy 926 km<sup>2</sup>-nyi területével, csak a kecskeméti és a dunaújvárosi településegységeket előzi meg a sorban a településszám tekintetében. Magyarország 15 nagyvárosi településegysége közül a békéscsabai az egyetlen, ahol a központ mellett két másik település – Békés és Gyula – társközponti funkciókat lát el. A népességszám tekintetében a 9. legnépesebb településegység az országban, melynek 2013. január 1-jén 136 ezer fő lakosa volt.

---

<sup>2</sup> Békéscsabai nagyvárosi településegység: Békéscsaba, Békés, Csabasabadi, Doboz, Gyula, Murony, Sarkad, Szabadkígyós, Újkígyós

3. ábra: Békéscsaba lakónépességének alakulása az elmúlt évtizedekben  
 Figure 3: The population in Békéscsaba (1970-2011)



Forrás: Saját szerkesztés a KSH adatai alapján

A városban jelentős a szlovák, roma, román, lengyel és német nemzetiségek jelenléte, kisebbségi önkormányzatot is működtetnek Békéscsabán (KSH, 2014). A városban, a történelemben történt szlovák betelepítéseknek köszönhetően igen nagy számban élnek evangélikus vallásúak, akik ápolják a hagyományokat, gyakorolják vallásukat, iskolát és óvodát tartanak fenn. A legtöbben katolikus vallást gyakorolnak, de élnek a városban reformátusok is.

1. kép: Békéscsaba központja  
 Photo 1. Centre of Békéscsaba



Forrás: HTTP2.

A városkép napjainkban még mindig kevésbé városias, ami főképp a beépítés kisebb horizontális zártságában és alacsonyabb szintű vertikális tagolódásában érhető tetten (1. kép). A hazai megyei jogú városok közül Hódmezővásárhely mellett Békéscsabán a legnagyobb a fésűs, falusias beépítés mértéke. A város funkcionális szerkezete centrálisan övezetes. A kisebb méretű, azonban az utóbbi pár évtizedben lényegesen megnövekedett „city-t” körül öleli a jókora nagyságú belső lakóöv, kívül pedig a széttagolt, kisebb külső lakóöv. A két lakóöv között található a megnövekedett és szerkezetileg jelentősen átalakult ipari terület (CSAPÓ *et al*, 2019).

### 3. FŐBB FEJLESZTÉSEK AZ EZREDFORDULÓT KÖVETŐEN

2004-ben elkészült Békéscsaba Megyei Jogú Város városfejlesztési koncepciója. Az Unió csatlakozás után számtalan beruházás valósult meg a városban, ennek köszönhetően a település kinézete jelentősen átalakult, modernizálódott. A város arra törekedett, hogy a lassú növekedési pályáról kilendüljenek, ugyanis a rendszerváltás óta igen kevés központi fejlesztési forrásban részesültek (NAGY *et al*. 2004).

A 2004-es időszaktól kezdődően a 2020-as év elejéig közel 100, Európai Unió forrásból megvalósult fejlesztésen esett át a város, melynek a kedvezményezettje a város Önkormányzata volt. A fejlesztések igen nagy súllyal hatottak a város mostani képének, helyzetének a kialakulásra, rendkívül színes skálán mozogtak azok a projektek, amelyek megvalósultak az Unió csatlakozás óta. Megemlítendő tény, hogy a Modern Városok Program keretében is igen jelentős területei fejlődtek a városnak, a Program keretén belül több mint tíz igen jelentős szegmense fejlődött a városnak a Magyar Kormányval kötött megállapodás keretein belül. A fejlesztés tehát több forrásból, ám egy előre meghatározott, jól kitervelt úton haladt előre, s a mai napig fejlődik a város, köszönhetően a legnagyobb mértékben a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program finanszírozásában megvalósult projekteknek. A település egyik legnyilvánvalóbb problémája a fővárostól való távolság és elszigeteltség, amely több egymásba fonódó problémát okoz.

A békéscsabai lakosság körében készített online felmérésben az alábbi fejlesztéseket jelölték meg, mint legjelentősebb fejlesztések: (sorrendben haladva fentről lefelé a lakosság által a legjelentősebbnek ítélttől kiindulva)

- Vásárcsarnok megújítása
- M44-es autópálya építése
- Belváros rehabilitációja, amely több ütemben valósult meg
- kerékpárút hálózat bővítése
- Óvodák, iskolák korszerűsítése
- Csapadékvíz és belvízhálózat fejlesztése
- Csaba Park létrehozása



- Vasútállomás felújítása
- Munkácsi Mihály Múzeum fejlesztése
- Munkácsy negyed létrehozása
- Turisztikai fejlesztések, beruházások
- Kulturális központ korszerűsítése

A vásárcsarnok megújítását nem meglepő, hogy sokan előkelő helyre sorolták, hiszen a város és a környező településeken élőknek is sokat számító fejlesztés történt, ami a következő években még tovább fog folytatódni 2000-2023 között.

Az egyik legfontosabb, a város lakói által is nagyon várt hazai forrásból finanszírozott fejlesztés, amely nem csak Békéscsabát hanem az egész megyét érinti az az M44 autópályát, amely az M8-as autópályát köti össze Nagykőrös mellől kiindulva Békéscsabával. Elsődleges célja az igen forgalmassá vált 44-es főút tehermentesítése, valamint a biztonságos és gyors eljutási lehetőség megteremtése Békés megye irányába. A várakozások igen nagyok az új autópályával szemben, a helyiek új befektetőket, nagyobb cégek megtelepedését várják nem csak Békéscsaba városába, de az egész megyében. Ez a beruházás mondhatni az egyik legjelentősebb és legjobban várt a megye életében.

A belváros rehabilitációja által egy igen impozáns városközpont alakult ki, amely a városba érkező turistáknak is kedvelt helye, de a helyben élők is szívesen töltik itt délutánjaikat főképp a tavaszi, nyári hónapokban.

Az óvodák, iskolák, közintézmények folyamatosan megújulnak az utak, közterületek. Sokan örülünk az egyre bővülő kerékpárút-hálózatnak, a megszüpült, korszerűbb vasútállomásnak. Az előzőekben felsorolt fejlesztések azok, amelyek a legjelentősebbnek mondhatók a város kulturális és gazdasági életében. Hatással lehetnek, s felvirágoztathatják a település turizmusát és a város gazdasági életére is.

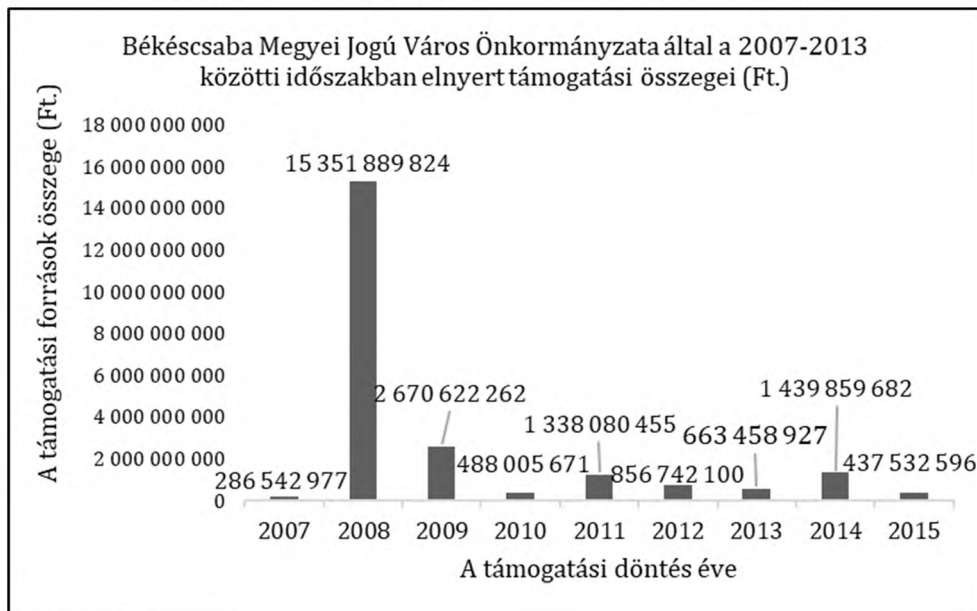
Sajnálatos, hogy a város nem rendelkezik jelentős felsőoktatási intézménnyel, az utóbbi években a városban a felsőoktatás mondhatni „ide-oda tologatással” működött. Az 1986-ban indult tanítóképzőnek mára nyoma sincs a városban (*JÁROLI 2014*), jelenleg a gazdaságtudományok és a műszaki képzési területeken tanulhatnak azok, akik Békéscsabán tanulnának tovább a felsőoktatás keretein belül. Nagy hátrány ez a város számára, ez igen csekély merítési lehetőség a város fiataljai számára, ha más területen szeretnének továbbtanulni akkor el kell hagyniuk Békéscsabát, és sajnos manapság nem az a jellemző, hogy azok a fiatalok, akik a felsőoktatás miatt elhagyják Békéscsabát azok a diploma megszerzése után nem térnek vissza, ez óriási űrt hagy maga után a városban.

A 2020-as év a fejlesztések éve volt Békéscsabán, folytatódott a Modern Városok Program, további óvodák szépülnek meg, megvalósul a védőnői centrum, bicikliutak és ipari területek épülnek. A közeljövőben komplex energetikai projektet hajtanak majd végre, a város lép a környezettudatos,

okosváros irányába. A békéscsabai önkormányzat részt vesz a Zöld Busz Program mintaprojektjében. Mind ezek által Békéscsaba egy modern, innovációkban gondolkodó és újításokat végrehajtó városnak mondható, mely folyamatosan zöldebbé és zöldebbé válik és ahol érdemes élni.

4. ábra: Békéscsaba Megyei Jogú Város Önkormányzata által Uniós forrásból megvalósított fejlesztések 2007-2014 között

Figure 4. Developments implemented by the Local Government of the City of Békéscsaba from European Union sources between 2007-2013



Forrás: Saját szerkesztés

A 2007-2013 közötti tervezési időszakban a város önkormányzata több mint 23 milliárd Ft értékben valósított meg projekteket a Dél-Alföldi Operatív Program, a Környezet és Energia Operatív Program, a Közlekedés Operatív Program, a Társadalmi Infrastruktúra Operatív Program, a Társadalmi Megújulás Operatív Program és az Államreform Operatív Program keretein belül (4. ábra).

A 2014-2020-as tervezési időszakban a Terület- és településfejlesztési Operatív Program (továbbiakban TOP), a Környezeti és Energiahatékonysági Operatív Program, valamint a Közigazgatás- és Közszolgáltatás-fejlesztés Operatív Program keretein belül 2020. év végéig összesen több mint 15 milliárd Ft értékben valósított meg az Önkormányzat fejlesztéseket városszerte (5. ábra). Ebben az időszakban a TOP projektjei voltak a leghangsúlyosabban az Önkormányzatnál, összesen 48 projektből 46 ezen operatív program keretein

belül valósult meg, s ezáltal jól látható, hogy a város milyen nagy hangsúlyt fektet a településfejlesztésre.

5. ábra: Békéscsaba Megyei Jogú Város Önkormányzata által Európai Uniós forrásból megvalósított fejlesztések 2014-2020 között

Figure 5. Developments implemented by the Local Government of the City of Békéscsaba from European Union sources between 2014-2020



Forrás: Saját szerkesztés

Békéscsaba életében is megjelentek a közösség vezérelt helyi fejlesztések, a CLLD program. Ennek a kezdeményezésnek köszönhetően is gyarapodott a fejlesztések száma Békéscsabán. A Békéscsabai Helyi Közösség, mint CLLD szervezet (továbbiakban CLLD HACS) 2016. május 19-én alakult meg 11 konzorciumi taggal. Mivel a Körösök Völgye Vidékfejlesztési

Közhasznú Egyesület (LEADER HACS) akcióterületébe tartozik Békéscsaba külterülete, ezért a CLLD HACS csak a város közigazgatási területét tudta az akcióterületek néven megnevezni, ugyanis a TOP-7.1.1-16 felhívása 3.4.1.1. e, pontjának értelmében az akcióterület, amelyre a Fejlesztési Stratégia készül, nem fedhet át másik olyan akcióterülettel, amelyre a Vidékfejlesztési Program alapján LEADER Helyi Fejlesztési Stratégia készül.

A Békéscsabai Helyi Közösség átfogó célja a következőképpen hangzik: „A különböző korosztályok aktívabb városi együttműködése és a városrészek közötti kapcsolatok megerősítése a kulturális és kreatív ipar eszközeivel, a közösségi programok kínálatának bővítésével – ezáltal Békéscsaba lakosságmegtartó erejének javítása.” Feladatukként jelölik meg, hogy a Területfejlesztési Operatív Program (továbbiakban: TOP) céljainak megvalósulásához hozzájáruljanak. A stratégiában megvalósítani kívánt

projektek számát 65 darabban határozzák meg, melyek keretében a következő négy specifikus célokat kívánják elérni:

- Korszerű közösségi terek hálózatának kialakítása a város szövetében;
- Városi és városrészi szinten is együttműködő, aktív közösség megteremtése;
- Kulturális értékek megőrzése, újak teremtése a kreatív ipar eszközeivel;
- A fiatal lakosság megtartása és aktivizálása (HTTP3).

A fenn meghatározott négy specifikus célt, hat beavatkozási terület támogatja, melyek a következők:

- Közösségek szabad tereken - A szabadtéri közösségi terek számának és minőségének növelése, többfunkciós terek kialakítása;
- Bővülő terek, építkező közösségek - a kreatív ipar fellendítése Békéscsabán: Általános és speciális igényeket is kielégítő fedett közösségi terek fejlesztése és létrehozása;
- A közösségi programok kínálatának megújítása a kreatív ipar eszközeivel és a civil szervezetek városrész-specifikus ötleteivel;
- A helyi, közösségi alapú gazdaságfejlesztés támogatása;
- Képzők képzése - Közösségfejlesztő és kulturális programszervező szakemberek és önkéntesek képzése;
- Épülő közösségek - A közösség fejlesztése és védelme érdekében létrejövő önszerveződő csoportok speciális (eszköz) szükségleteinek biztosítása (HTTP3).

A hangsúlyt szemmel láthatóan a kulturális fejlődés irányába helyezi a HACs. 2020. év végéi a CLLD program jóvoltából 12 projekt valósult meg és 311,5 millió forint támogatást osztottak szét a pályázók között.

## ÖSSZEZGÉS

A város az utóbbi évek jelentős fejlesztéseken esett át, főképp az Európai Unió forrásokból elnyert támogatásoknak köszönhető, ám ezek mellé jelentős mennyiségű hazai forrás is társult. A fejlesztések hatására sokkal vonzóbbá vált a település. Remélhetőleg a nagyobb vállalkozások is kedvet kapnak hozzá, hogy Békéscsabán telepedjenek le, a fejlesztések többek között gyorsabban és könnyebben elérhetővé tették a várost. A fejlesztése minden bizonnyal folytatódni fognak az elkövetkezendő években, reményeim szerint a fejlesztések hatásai a soron következő években, évtizedekben a lakosság szám alakulásán is meg fog mutatkozni, bízom benne, hogy azok, akik egyetemi tanulmányaik miatt

elhagyják a várost azok a tanulmányaik befejeztével egyre nagyobb számban térnek majd, haza.

## IRODALOM

- CSAPÓ T. – KOVÁCS G. – LENNER T.** (2019): Békéscsaba morfológiája. In: Farkas Jenő Zsolt - Kovács András Donát - Perger Éva - Lennert József - Hoyk Edit - Gémes Tünde (szerk.) Alföldi kaleidoszkóp: A magyar vidék a XXI. században: Tanulmányok a 70 éves Csatári Bálint köszöntésére. MTA KRTK Kecskemét, pp. 46-59.
- DÖVÉNYI Z.** (2010): Magyarország Kistájainak Katasztere. MTA Földrajztudományi Kutatóintézet, Budapest, pp. 274-289.
- ENYEDI GY. - HORVÁTH GY.** (szerk.) (2002): Táj, település, régió. MTA Társadalomkutató Központ, Kossuth Kiadó, Budapest. (Magyar Tudománytár; 2. kötet)
- ERDÉSZ Á.** (2010): Békés megye története, Békéscsaba Önkormányzata megbízásából Typografika Kft., Békéscsaba, 88 p.
- JÁROLI J.** (2014): Békéscsaba rövid története a kezdetektől napjainkig. Békéscsabai Városvédő és Városszépítő Egyesület, Békéscsaba, 84 p.
- KARÁCSONY J.** (1896): Békés vármegye története I.-III. kötet, Békéscsaba.
- KOVÁCS Z.** (2010): Népeesség és településföldrajz. ELTE Eötvös Kiadó, Budapest, 122 p.
- KÖZPONTI STATISZTIKAI HIVATAL** (2014), Magyarország településhálózata I. Agglomerációk, településeggyüttesek, Budapest, pp. 104-113.
- NAGYE. - TIMÁRJ.** (szerk.) (2004): Békéscsaba megyei jogú város városfejlesztési koncepciója. Vitaanyag. MTA RKK Alföldi Tudományos Intézet, Békéscsaba, 58 p.
- ONDVÁRI Á.** (1983): Kiinduló helyzetkép természeti erőforrásainkról, MTA FKI, Budapest, 60 p.
- SOMFAI A.** (2002): Kisalföldi és alföldi mezővárosok különbözősége, kisvárosi értékek védelme. Tér és Társadalom, 2002/1. szám, Pécs-Budapest, pp. 59-97.

## INTERNETES LETÖLTÉSEK

HTTP1:[http://www.takarnet.hu/pls/tknet/hivatalok\\_p.kozseg\\_adat?kozsegkod=1493](http://www.takarnet.hu/pls/tknet/hivatalok_p.kozseg_adat?kozsegkod=1493) (2020.11.30.)

HTTP2: <https://magyarepitok.hu/mi-epul/2017/11/15-milliardos-fejleszt-es-bekescsaban-a-megujulo-energiara-fele-fordul-a-varos> (2020.11.30)

HTTP3:[http://clldbekescsaba.hu/wpcontent/uploads/2018/06/Bekescsaba\\_HKFS\\_2018.pdf](http://clldbekescsaba.hu/wpcontent/uploads/2018/06/Bekescsaba_HKFS_2018.pdf) (2020.11.30.)