

Hatásvizsgálati Tanulmány

KONDOROS

44. számú Kecskemét – Békéscsaba – Gyulai I. rendű főút 96+988 km sz. és a 4642. jelű Gyomaendrőd – Nagyszénás – Szentés összekötő út 19+670 km sz. csomópontjában körforgalmi csomópont és a 4642 jelű Gyomaendrőd – Nagyszénás – Szentés összekötő út 18+811 – 19+670 km sz. közötti szakasz felújítása



Forrás: Aranypeták Kft.

Készítette: Aranypeták Kft.

Kutatásvezető: Szelei Antónia

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

2021

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

Tartalom

Vezetői összefoglaló	3
1. Bevezetés és a fejlesztési javaslat készítésének ismertetése.....	4
2. Fogalommeghatározások	6
3. A projekt háttérének bemutatása	9
3.1. Jelenlegi infrastruktúra	9
3.2. Vonatkozó stratégiák bemutatása.....	12
3.3. Gazdasági környezet	14
3.4. Társadalmi környezet	25
3.5. Környezeti alapadatok	29
4. Fejlesztési igény megalapozása.....	32
4.1. Helyzetértékelés	32
4.2. Kereslet-kínálat elemzés	33
4.3. Célcsoport bemutatása.....	34
4.4. Korlátozó tényezők felmérése.....	36
5. Helyzetértékelés, konklúziók	41
6. Fejlesztési javaslatok	42
7. Projekt célkitűzései, elvárt eredmények, hatások.....	43
7.1. Gazdasági hatások.....	44
7.2. Társadalmi hatások.....	44
7.3. Környezeti hatások.....	45
7.4. Határon átnyúló hatások	46
7.5. Szinergia	48
7.6. Várható eredmények.....	48
7.7. Horizontális szempontok érvényesítése	49
7.8. Módszertan.....	49
Irodalomjegyzék.....	50
Mellékletek.....	53

Vezetői összefoglaló

Az érintett csomópont a Dél-Alföldi régióban, Békés megyében, Kondoros település belterületén található. A csomópont tervezési feladat a 44 sz. főút és a 4642 j. ök. út 4 ágú, szintbeli csomópontja, melyben az elsőbbségi viszonyok jelenleg jelzőtáblával szabályozottak. További feladat a jelenlegi geometriai kialakítás korrigálása. 44 sz. főút irányából a 4642 j. önkormányzati útra történő kanyarodás nyerges tehergépjárművel nem lehetséges, amit a tervezés feladat biztosítani fog. A 44 sz. főúton a meglévő forgalmi sávok 4,00m szélességűek.

Kondoros Békéscsaba és Szarvas városok között félúton helyezkedik el. Kondoros 2013-ban nyerte el a városi rangot, azóta, főként a kisvárosi funkciók erősítésével, a hagyományok jelentős ápolásával – pl. Kondorosi csárda – és a kulturális értékeinek megőrzésével egy valódi kisvárosi értéket képvisel. Kondoros lakossága – Békés megye többi településéhez hasonlóan – sajnos folyamatosan csökken, melynek oka a fiatalok elvándorlása és így a gyermekvállalási hajlandóság csökkenése. Az elöregedés vélhetően csökkenthető a megfelelő szolgáltatások megteremtésével, a minőségi kereskedelmi, vendéglátóipari és kulturális szolgáltatások irányába történő elmozdulással.

A pályázati forrásokat igyekszik a város kihasználni, hiszen az elmúlt 5 éves időszakban 13 olyan pályázatot nyert el, melyek útfelújításra, humán közszolgáltatások fejlesztésére, városi funkciók kialakítására, turizmusfejlesztésre, bölcsődei és óvodai férőhelybővítésre, stb. fordíthatók. A városvezetés innovatív és proaktív hozzáállása nagyban segítette a település fejlődését. A közlekedési szempontból előnyös településen a fő közlekedési út, a 44. számú főút áthaladt, azonban az M44-es gyorsforgalmi út megépülésével az átmenő forgalom lecsökkenő tendenciát mutat. Ez pozitív, hiszen a környezeti ártalmak csökkennek, de negatív is egyben, mivel az átutazók nehezebben térhetnek be a városba. Mindenképpen egy jó térszerkezeti helyzetben van Kondoros, hiszen Szarvas, Gyomaendrőd, Békéscsaba és Nagyszénás is könnyen elérhető, valamint a lakosai az M44-es gyorsforgalmi út kapcsán gyorsan tudnak Budapestre jutni.

A fejlesztendő csomópont megújult kialakítása hozzájárulhat a helybéli lakosok mobilitásához és a balesetveszély-mentes közlekedéshez is.

Kutatásunk nem a 314/2005. (XII. 25.) Kormányrendelet hatására készült, mely az egységes környezethasználati engedélyezési eljárást szabályozza. (Korm. rendelet, 2021) Hatásvizsgálati tanulmányunk hatásvizsgálat, mely az érintett célcsoport számára történő hasznosságát igyekszik alátámasztani. Bemutatjuk továbbá azokat a hatásokat, melyek a térségben megjelennek a jövőben, illetve tendenciákat, melyek segíthetnek annak eldöntésében, hogy milyen forgalomtechnikai eszköz kialakítása a legideálisabb az adott közlekedési helyzetben.

1. Bevezetés és a fejlesztési javaslat készítésének ismertetése

Az ország délkeleti részén a Dél-Alföldi régióban helyezkedik el Békés megye. A megye több megyével határos, így például Jász-Nagykun-Szolnok és Hajdú-Bihar megyével északi irányból, nyugati irányból Csongrád-Csanád megyével, keletről pedig Romániával szomszédos.

A megyében 8 kistérség található, ezek pedig a következők: Békéscsabai, Békési, Gyulai, Mezőkovácsházai, Orosházai, Sarkadi, Szarvasi, Szeghalomi kistérségek. A járásokat, mint közigazgatási egységeket tekintve 9 részre került felosztásra a megye, az alábbiak szerint: Békési, Békéscsabai, Gyomaendrődi, Gyulai, Mezőkovácsházai, Orosházi, Sarkadi, Szarvasi és Szeghalmi.

A megyét sajnos autópálya nem érinti és csak 2021. év végére várható az M44-es gyorsforgalmi út Kecskemétre való bekötése. Közúton a 44-es, a 46-os és a 47-es számú főutak biztosítják az országon belüli kapcsolatrendszert. A megye több határátkelővel rendelkezik a szomszédos Romániával, ebből egy - egy főúti, és egy nemzetközi határátkelővel, de vannak mellékúti határátkelő helyek is. A megye nemzetközi légikikötővel nem rendelkezik, ahogyan nemzetközi vízi úttal sem. A Békéscsabán lévő repülőtér fejlesztése egy nemzetközi kereskedelmi repülőtérre kiemelt fontosságú volna, mert a térség jelentős fellendüléséhez járulhatna hozzá. Békéscsaba lehetőségeit jelentősen bekorlátozza az, hogy Temesvár és Nagyvárad a romániai oldalon regionális szerepet tölt be a személyforgalom terén. (Békés Megyei Önkormányzat, 2011)

A megyében számos nagy hírű fürdő található, amely a megyében lévő természeti erőforrásra, azaz a termál és gyógyvíz készletre alapozta tevékenységét. 70 C fok feletti hőmérsékletű hévizek feltárására van lehetőség az Alföld DK-i részén. A megye több városában található termálfürdő, így például Orosházán, Gyulán, Tótkomlóson, Békéscsabán, Békésen és Füzesgyarmaton.

Békés megyében kiváló minőségű termőföld található, ez a megye legértékesebb természeti erőforrása. A termőföldeken főként szántóföldi kultúrák termesztése valósul meg. Ilyenek például a gabonafélék, takarmánynövények, és egyéb szántóföldi kultúrák, melyek Békés megye egyik legfontosabb természeti kincseit képezik és egyúttal gazdasági potenciálját is jelentik. Az ország legkiválóbb adottságú mezőgazdasági területe a Körös-Maros közötti terület. (Békés Megyei Önkormányzat, 2011)

Az anyag célja, rövid felépítése

A hatásvizsgálat célja, hogy az infrastruktúra minőségének javítása, a regionális mobilitás, illetve az összekapcsolhatóság, az átjárhatóság és a hozzáférhetőség növelése érdekében a fejlesztéssel érintett települések vonatkozásában bemutassa a jelenlegi helyzetet és feltárja a várható gazdasági, társadalmi és környezeti hatásokat. További cél, hogy a tanulmány bemutassa a pályázatba bevont út/csomópont tervezésének szükségességét, elemezze azok jövőbeni hatásait.

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, megfogalmazásai. E fogalmak többsége a környezet egyes elemeihez, a környezetterhelés köréhez kapcsolódik. A csomópont megépülése nem csupán a környezettel kapcsolatos hatásokat vizsgálja, hanem gazdasági, társadalmi folyamatokra történő kihatását is, így térség- és területfejlesztési fogalmak is szerepelnek meghatározásaink között.

A projekt háttérének bemutatása fejezetben kifejtjük azokat a meglévő infrastrukturális elemeket, fejlesztés alatt lévő folyamatokat, melyek hatással lehetnek az út/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 környező települések, térségi csomópontok felé. E mellett természetesen a környezeti hatásokat vizsgálva kitekintünk a meglévő természeti környezetre (talaj, víz, levegő) történő kihatásokra is. E részünket helyzetértékeléssel és konklúzióval, fejlesztési javaslatokkal zárjuk.

A projekt hatáselemzése kapcsán elvárt eredmények és hatások bemutatása is része munkánknak, hiszen az esetlegesen tervezett közlekedéstechnikai beruházás jövőbeli eredményeit vázoljuk fel. Megvizsgáljuk, hogy a következő évtizedekben milyen gazdasági, társadalmi folyamatoknak kell megfelelnie és milyen környezetterhelési igénybevételnek lesz kitéve. 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, irodalomjegyzékünkkel és a fejlesztendő területet bemutató fotókkal zárjuk kutatásunkat.

2. Fogalommeghatározások

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. A projekt háttérének bemutatása

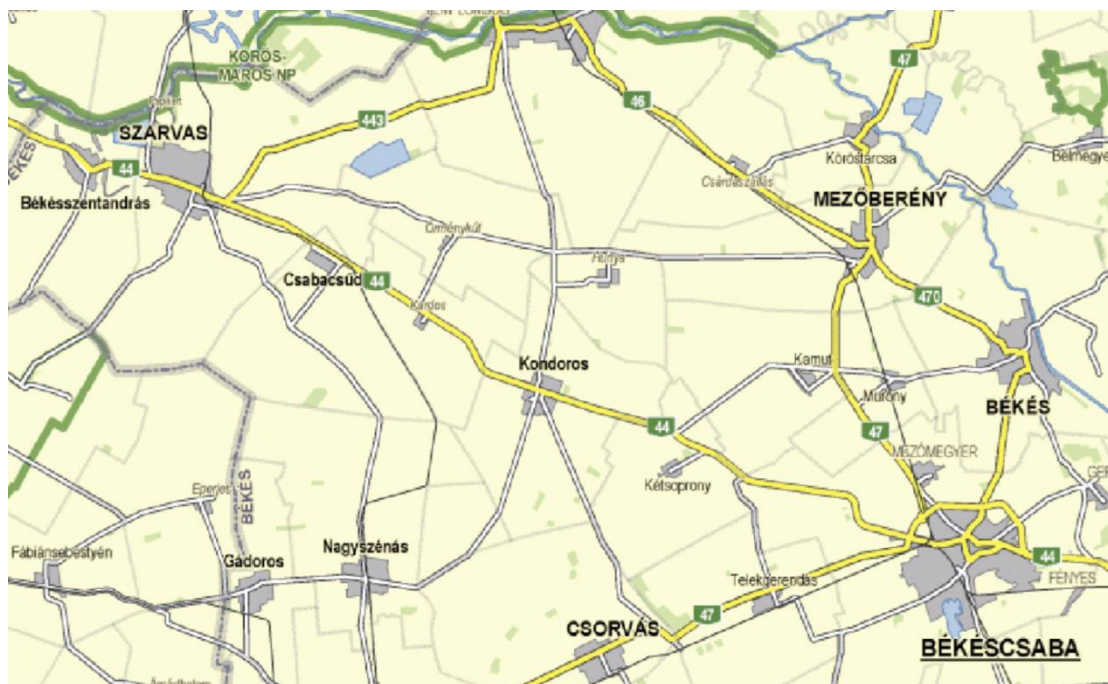
3.1. Jelenlegi infrastruktúra

Kondoros városa a Dél-Alföldi régióban, Békés megyében található, a Szarvasi járásban. Kondoros 2013-ban nyerte el a városi rangot. Városi viszonylatban igencsak kisvárosi jellegű, sajnos folyamatosan csökkenő népessége napjainkban már 5000 fő alatt van.

A település szerkezetét tekintve két fő pont: a csárda és a "zsandárszállás" épülete képezte a központi egységeket, ez a jelenlegi városszerkezet szempontjából napjainkban is meghatározó. A tanyákról idevezető utak metszéspontjában találhatóak ezek a központi épületek. Ez volt a bázis, amely köré a későbbiekben kiépítették az utcaszerkezetet. Jellemző a sakktáblaszerű merőleges utcaszerkezet, amely jól megtervezett munka bizonyítéka. (Ditzendyné Frank, 2016)

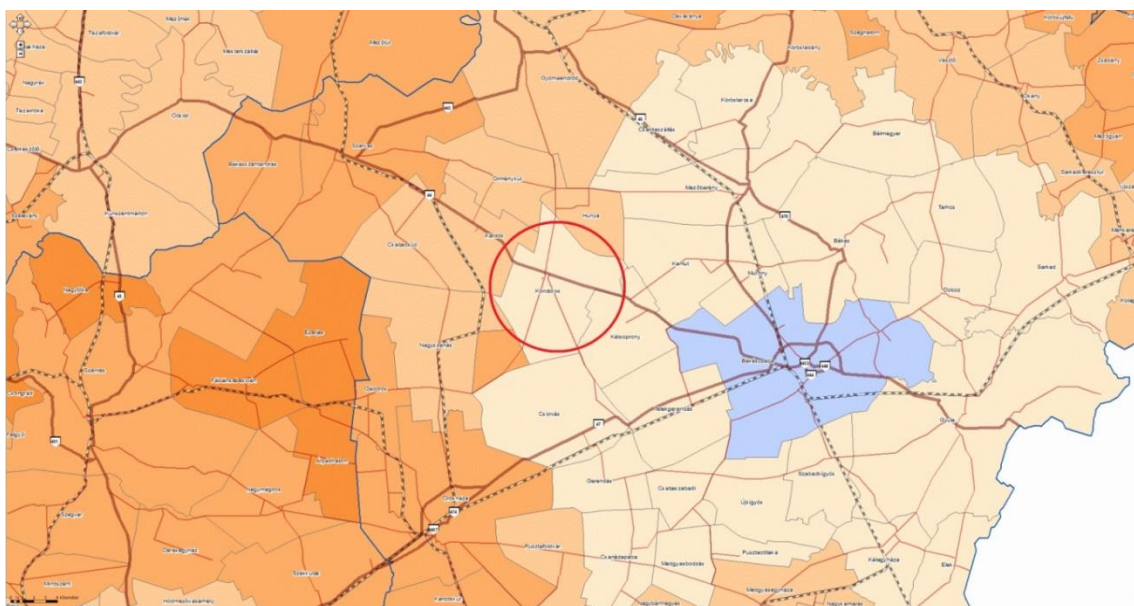
Környező települések megjelölése, átmenő forgalom

1. ábra: Kondoros és környező települései



Forrás: TEIR

2. ábra: Kondoros elérési ideje az autópálya csomópontig



Forrás: TEIR

Közlekedés

Kondoros város jól megközelíthető, a 44-es számú főútvonal révén és a megépítésre került M44-es gyorsforgalmi autópálya pedig nagy előrelépést jelentett, egyrészt az utazás időtartamának lerövidülésében, másrészt abban a vonatkozásban, hogy jelentősen csökkent a város nemzetközi forgalomból eredő terhelése. Az elkészült gyorsforgalmi autópályát a várost dél felől, kerüli meg. Noha az M44-es gyorsforgalmi út a Kecskemét, Budapest irányába való eljutást gyorsítani fogja, de emellett közúton továbbra is időigényes Kondorosról a környező nagyvárosokba eljutni, így például Békéscsabára, Kecskemétre, Budapestre vagy a romániai országhatárra. További nehézséget, gondot okoz az, hogy a közúti összeköttetések hiányosak, emiatt a közeli célpontok elérése is igen nehézkesnek mondható.

A kisebb rendű utak közül a 4409. sz. Kondoros–Csorvás összekötő út és a 4642. sz. Gyomaendrőd–Kondoros–Nagyszénás összekötő út halad át a településen.

Autóbusz közlekedés

Az autóbusz közlekedést tekintve csak távolsági járatok közlekednek a városban, helyi járatok nem. A leginkább jellemző az ingázás a környező nagyobb városokba: Békéscsabára, Szarvasra, Orosházára, Gyomaendrődre.

Vasúti közlekedés

Kötött pályán, azaz vasúton Kondoros nem érhető el közvetlenül.

Repülőtér

Kondoroson nincs repülőtér, csak legközelebb a megyeszékhelyen, Békéscsabán, illetve a térségben Aradon, Temesváron, Szegeden és Debrecenben.

Vízi közlekedés

Vízi úti közlekedésről sajnos nem beszélhetünk.

Belső úthálózat

A belső úthálózat állapota sajnos igen kedvezőtlen, nem minden út rendelkezik aszfalt burkolattal, számos szakasz felújításra, karbantartásra szorul.

A harmadrendű utak minősége is erősen kifogásolható, emiatt Mezőberény, Gyomaendrőd és Orosháza városokba való eljutás nehézkes és időigényes.

A városban sokan saját gépjárművet használnak közlekedésre, amit nagyban segít az, hogy Kondoroson van egy üzemanyagtöltő állomás. Kondorostól legközelebb csak Békéscsabán vagy Szarvason van lehetősége a lakosoknak gépjárműveiket megtankolni, de viszont ezek a városok több mint 20 km-re találhatók a várostól.

Kondoroson áthalad egy kerékpárút, amely a "Körös-völgyi Kerékpárút" része, és a 44-es számú főút mentén helyezkedik el. Ez a kerékpárút megkönnyíti a kerékpárral közlekedők részére Szarvas, Kétsoprony és Kardos településekre való eljutását. Fontos cél ennek a már meglévő kerékpárútnak a Békéscsabáig történő kiépítése, és ezáltal Kondoros kerékpárúttal történő összekötése a megyeszékhellyel, Békéscsabával.

Kondoros település útburkolatát folyamatosan javították a főútvonal mentén, hiszen a nagy megterhelés miatt rendszeres javításra szorult. (Ditzendyné Frank, 2016)

3. ábra: Közúti balesetek száma

KONDOROS	2008	2018
Közúti baleset lakott területen belül	4	6
Közúti baleset lakott területen kívül	10	6

Forrás: Magyar Közút Nonprofit Zrt.

Kondoroson a közúti balesetek száma lakott területen belül emelkedett, míg lakott területen kívül viszont csökkent a vizsgálat időszak tekintetében.

4. ábra: Közúti balesetek száma Kondoroson 2019-ben

Gyalogos okozta balesetek, 2019 (eset)	1,
Halálos közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	1,
Járművek okozta összes baleset, 2019 (eset)	7,
Kerékpár által okozott balesetek, 2019 (eset)	1,

Könnyű sérüléssel közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	4,
Közúti közlekedési baleset során könnyen sérült személy, 2019 (fő)	4,
Közúti közlekedési baleset során meghalt, megsérült személy, 2019 (fő)	8,
Közúti közlekedési baleset során meghalt személy, 2019 (fő)	1,
Közúti közlekedési baleset során súlyosan sérült személy, 2019 (fő)	3,
Lakott területen kívül történt összes közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	2,
Lakott területen történt összes közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	6,
Motorkerékpár és segédmotoros kerékpár által okozott balesetek, 2019 (eset)	1,
Összes személyi sérüléssel járó közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	8,
Súlyos sérüléssel járó közúti közlekedési baleset, 2019 (eset)	3,
Személygépkocsi által okozott balesetek, 2019 (eset)	4,
Tehergépkocsi által okozott balesetek, 2019 (eset)	1,

Forrás: KSH és T-STAR adatok alapján saját szerkesztés

3.2. Vonatkozó stratégiák bemutatása

A 2016-ban Kondoros város által elfogadott Integrált Településfejlesztési Stratégia kettő akcióterülettel rendelkezik. Az egyik fontos terület a közigazgatás, kereskedelem, közlekedés, közszolgáltatás, zöld felületek megerősítése a településen. Ennek keretében található meg az érintett tervezett körforgalom is. A másik fontos akcióterület a Batthyány - Gest Kastély és parkjának fejlesztése. (Ditzendyné Frank, 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 élıhetőség és egészségre nem káros környezeti lehetőségek megteremtése érdekében prioritásként kezelendı a környezeti zajterhelés minimalizálása és az okozta hatások elkerülése.

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

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

3.3. Gazdasági környezet

Kondoros gazdasági szerepkörét érintıen a Szarvasi Járásban Kardost, Csabacsúdöt és Békésszentandrást megelőzve, Szarvas és Örménykút mögött a harmadik helyen áll.

A környezı városok gazdasági vonzása a Kondoros város gazdasági és munkaerı piaci helyzetét nagymértékben befolyásolja. A város fı gazdasági tevékenységét a mezıgazdasági ágazat határozza meg.

Kondoros közlekedési adottságai hatással vannak a település munkavállalóinak mozgási irányaira. A munkaképes lakosság fıként Szarvas, Békéscsaba, Orosháza irányába ingázik.

A környezı nagyvárosok némileg elvonják el a helyi munkaerıt, de a vállalkozások számában a 2000-es évek elején hatalmas növekedés volt tapasztalható, ez napjainkra mérséklıdött, de mondhatni stabilan áll. „A helyben dolgozó munkavállalók a helyi vállalkozásokon kívül az önkormányzatnál, annak intézményeinél találnak helyet, de jelentıs a közmunka igénybe vétele is.” (Ditzendyné Frank, 2016)

Kondoros ipari tevékenységgel nem rendelkezik. Az ipar területén munkát vállaló kondorosi munkavállalók túlnyomó része iparosodottabb településekre jár dolgozni.

Az idegenforgalom fejlesztése fontos lenne a városban, hiszen vannak még kiaknázatlan lehetıségek. (Ditzendyné Frank, 2016).

5. ábra: Regisztrált vállalkozások számának változása Kondoroson

Civil szervezetek (dec. 31.), 2019 (db)	32,
Megszűnt vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	61,

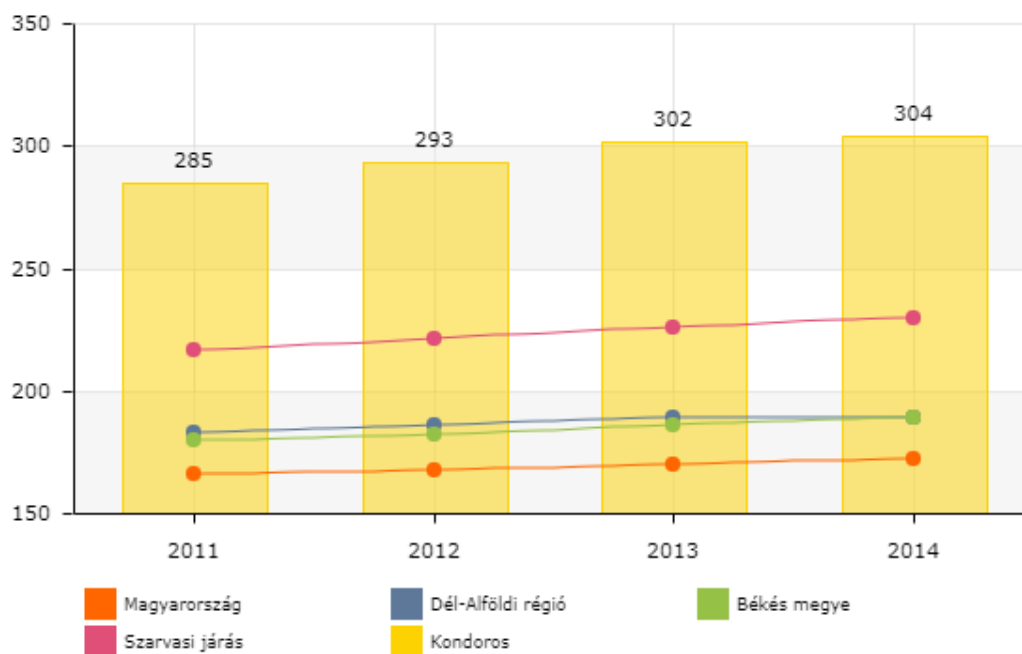
Nonprofit szervezetek összesen (dec. 31.), 2019 (db)	35,
Regisztrált betéti társaságok (dec. 31.), 2019 (db)	25,
Regisztrált egyéni vállalkozók (dec. 31.), 2019 (db)	227,
Regisztrált főfoglalkozású egyéni vállalkozók (dec. 31.), 2019 (db)	134,
Regisztrált főfoglalkozású önálló vállalkozók (dec. 31.), 2019 (db)	307,
Regisztrált gazdasági szervezetek (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	1386,
Regisztrált jogi személyiségű vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	87,
Regisztrált korlátolt felelősségű társaságok (dec. 31.), 2019 (db)	56,
Regisztrált költségvetési szerv és költségvetési rend szerint gazdálkodó szervezetek (dec. 31.), 2019 (db)	6,
Regisztrált közkereseti társaságok (dec. 31.), 2019 (db)	1,
Regisztrált mellékfoglalkozású egyéni vállalkozók (dec. 31.), 2019 (db)	79,
Regisztrált mellékfoglalkozású önálló vállalkozók (dec. 31.), 2019 (db)	519,
Regisztrált nonprofit és egyéb nem nyereségérdekelte szervezetek (GFO11, dec. 31.), 2019 (db)	41,
Regisztrált nonprofit gazdasági társaságok (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	2,
Regisztrált nyugdíjas egyéni vállalkozók (dec. 31.), 2019 (db)	14,
Regisztrált nyugdíjas önálló vállalkozók (dec. 31.), 2019 (db)	423,
Regisztrált önálló vállalkozók (dec. 31.), 2019 (db)	1249,
Regisztrált őstermelők (dec. 31.), 2019 (db)	575,
Regisztrált részvénytársaságok (dec. 31.), 2019 (db)	5,
Regisztrált társas vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	87,
Regisztrált vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	1336,
0 és ismeretlen fős regisztrált társas vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	23,
0 és ismeretlen fős regisztrált vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	113,
10-19 fős regisztrált társas vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	8,
10-19 fős regisztrált vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	9,
1-9 fős regisztrált társas vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	49,
1-9 fős regisztrált vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	1207,
20-49 fős regisztrált társas vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	7,
20-49 fős regisztrált vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	7,

250-499 fős regisztrált társas vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	,
250-499 fős regisztrált vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	,
500 és több fős regisztrált társas vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	,
500 és több fős regisztrált vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	,
50-249 fős regisztrált társas vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	,
50-249 fős regisztrált vállalkozások (GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	,
Regisztrált társas vállalkozás; Adminisztratív és szolgáltatást támogató tevékenység (TEÁOR08: N)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	1,
Regisztrált társas vállalkozás; Bányászat, kőfejtés, feldolgozóipar, villamos energia-, gáz-, gőzellátás, légkondicionálás, vízellátás, szennyvíz gyűjtése, kezelése, hulladékgazdálkodás, szennyazódesmentesítés (TEÁOR08: B+C+D+E, GFO14), 2019 (db)	9,
Regisztrált társas vállalkozás; Építőipar (TEÁOR08: F)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	11,
Regisztrált társas vállalkozás; Feldolgozóipar (TEÁOR08: C)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	8,
Regisztrált társas vállalkozás; Humán-egészségügyi, szociális ellátás (TEÁOR08: Q)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	1,
Regisztrált társas vállalkozás; Információ, kommunikáció (TEÁOR08: J)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	2,
Regisztrált társas vállalkozás; Ingatlanügyletek (TEÁOR08: L)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	1,
Regisztrált társas vállalkozás; Kereskedelem, gépjárműjavítás (TEÁOR08: G)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	25,
Regisztrált társas vállalkozás; Mezőgazdaság, erdőgazdálkodás, halászat (TEÁOR08: A)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	15,
Regisztrált társas vállalkozás; Művészet, szórakoztatás, szabadidő (TEÁOR08: R)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	3,
Regisztrált társas vállalkozás; Oktatás (TEÁOR08: P)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	2,
Regisztrált társas vállalkozás; Pénzügyi, biztosítási tevékenység (TEÁOR08: K)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	1,
Regisztrált társas vállalkozás; Szakmai, tudományos, műszaki tevékenység (TEÁOR08: M)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	7,
Regisztrált társas vállalkozás; Szálláshely-szolgáltatás, vendéglátás (TEÁOR08: I)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	2,
Regisztrált társas vállalkozás; Szállítás, raktározás (TEÁOR08: H)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	7,
Regisztrált társas vállalkozás; Villamos energia-, gáz-, gőzellátás, légkondicionálás (TEÁOR08: D)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	1,

Regisztrált vállalkozás; Adminisztratív és szolgáltatást támogató tevékenység (TEÁOR08: N)(GFO14), 2019 (db)	10,
Regisztrált vállalkozás; Bányászat, kőfejtés, feldolgozóipar, villamos energia-, gáz-, gőzellátás, légkondicionálás, vízellátás, szennyvíz gyűjtése, kezelése, hulladékgazdálkodás, szennyeződésmérsítés (TEÁOR08: B+C+D+E)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	28,
Regisztrált vállalkozás; Egyéb szolgáltatás (TEÁOR08: S)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	15,
Regisztrált vállalkozás; Építőipar - GFO14 (TEÁOR08: F)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	60,
Regisztrált vállalkozás; Feldolgozóipar (TEÁOR08: C)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	27,
Regisztrált vállalkozás; Humán-egészségügyi, szociális ellátás (TEÁOR08: Q)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	10,
Regisztrált vállalkozás; Információ, kommunikáció (TEÁOR08: J)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	9,
Regisztrált vállalkozás; Ingatlanügyletek (TEÁOR08: L)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	160,
Regisztrált vállalkozás; Kereskedelem, gépjárműjavítás (TEÁOR08: G)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	65,
Regisztrált vállalkozás; Mezőgazdaság, erdőgazdálkodás, halászat (TEÁOR08: A)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	857,
Regisztrált vállalkozás; Művészet, szórakoztatás, szabadidő (TEÁOR08: R, GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	16,
Regisztrált vállalkozás; Oktatás (TEÁOR08: P)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	18,
Regisztrált vállalkozás; Pénzügyi, biztosítási tevékenység (TEÁOR08: K)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	13,
Regisztrált vállalkozás; Szakmai, tudományos, műszaki tevékenység (TEÁOR08: M)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	44,
Regisztrált vállalkozás; Szálláshely-szolgáltatás, vendéglátás (TEÁOR08: I)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	21,
Regisztrált vállalkozás; Szállítás, raktározás (TEÁOR08: H)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	10,
Regisztrált vállalkozás; Villamos energia-, gáz-, gőzellátás, légkondicionálás (TEÁOR08: D)(GFO14, dec. 31.), 2019 (db)	1,

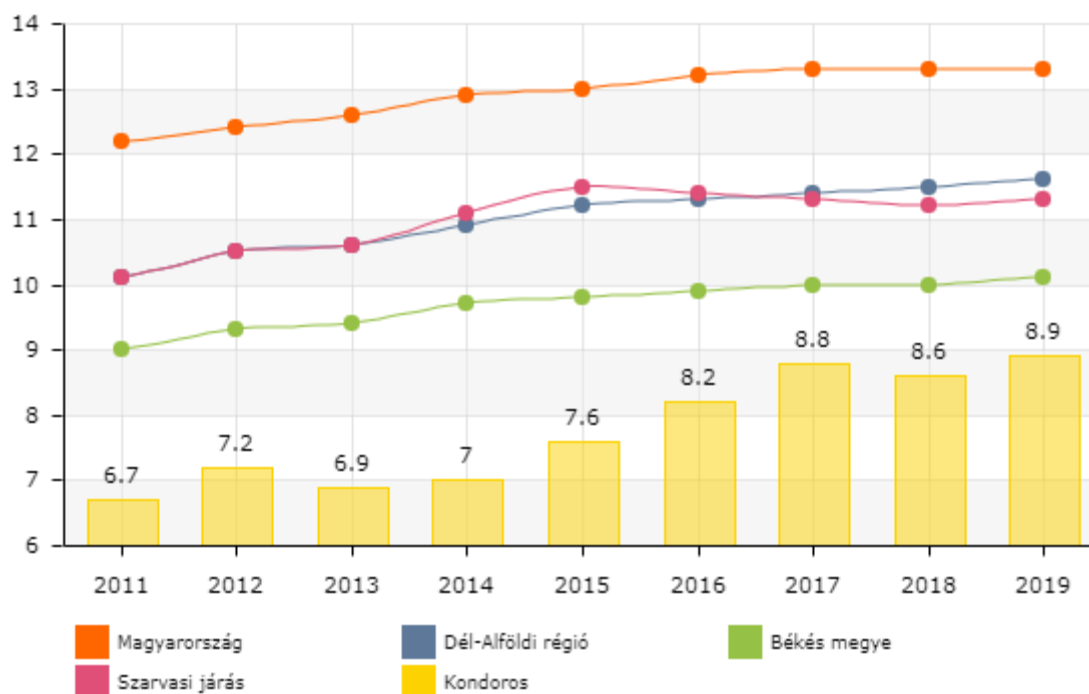
Forrás: KSH és T-STAR adatok alapján saját szerkesztés

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

7. ábra: Regisztrált nonprofit szervezetek ezer lakosra jutó száma, 2011-től (db)



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

8. ábra: Turisztikai kereslet

Látnivalók	Szarvas	Kondoros	Békésszentandrás
egyházi épület	3	3	2
emlékmű	15	6	7
fürdő	1	-	-
ipartörténeti emlékek	2	-	1
kastély, kúria	5	2	1
kiállítóhely	7	-	-
könyvtár	1	1	1
lovak turizmus	1	-	-
park	2	-	-
síremlék	1	-	-
sport	7	-	1
szálláshely	45	3	46
természeti attrakció	4	-	-
vendéglátóhely	25	2	4
vízi attrakció	1	-	-

Forrás: (Glózik, 2013)

9. ábra: A Kondorosi csárda



Forrás: www.fesztiválnaptar.hu

Turizmus és vendéglátás

A település vonzerejének, népességmegtartó erejének erősítése szempontjából meghatározó az igényes, minőségi lakókörnyezet, ápolts és rendezett településképmegléte.

Lehetséges vonzerők a városban

Kiemelkedő turisztikai értéként mindenképp ki kell emelni a Batthyány - Geist kastélyt, ami romos állapota ellenére is impozáns épület. A kastély parkjában található a legendás Batthyány-fa ami Kondoros legidősebb fái közé tartozik, melyet még 1848-ban ültetett el gróf Batthyány Lajos az első miniszterelnök. A kastély kertjének helyreállítása 2015-ben valósult meg egy parkfelújítási projekt keretében.

Kondoroson a sok védett műemlék található, amelyek közül is kiemelkedik a városközpontban lévő csárdaépület. Emellett régészeti lelőhelyekben is bővelkedik a város.

A kulturális és szabadidős tevékenységekhez rendelkezésre állnak közösségi terek, mint például a Dérczy Ferenc Könyvtár és Közművelődési Intézmény, a Magyar-Szlovák Táj és Alkotóház, az IKSZT (Integrált Közösségi- és Szolgáltató Tér), Lovaspálya, Sportszarnok, Grundfoci pálya és Sporttelep. Igyekeznek ezen közösségi terek kihasználásával javítani az életminőséget annak érdekében, hogy az elvándorlás esetlegesen mérséklődjön. (Ditzendyné Frank, 2016)

Mezőgazdaság

Kondoros gazdasági életét – mind hagyományaira, mind pedig a jó földekre alapozva - nagymértékben meghatározza a mezőgazdasági szektor erős jelenléte. A gazdálkodók főként búzát, kukoricát, repcét, lucernát és napraforgót termelnek. Emellett kukorica és napraforgó vetőmagot is készítenek. A zöldségtermesztésben a burgonya, a fűszerpaprika, valamint a mák jellemző. (Ditzendyné Frank, 2016)

10. ábra: Kondoros - nyilvántartott munkanélküliek száma - 2019 év

Általános iskola 8 osztályánál kevesebb végzettséggel rendelkező nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	,
Általános iskolai végzettségű nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	50,
Egy éven túl nyilvántartott álláskeresők: férfi, 2019 (fő)	12,
Egy éven túl nyilvántartott álláskeresők: nő, 2019 (fő)	15,
Egy éven túl nyilvántartott álláskeresők összesen, 2019 (fő)	27,
Egyetemi végzettségű nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	,
Fizikai foglalkozású nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	114,

Főiskolai végzettségű nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	2,
Közfoglalkoztatottak, 2019 (fő)	89,
Nyilvántartott álláskeresők: férfi, 2019 (fő)	73,
Nyilvántartott álláskeresők: nő, 2019 (fő)	54,
Nyilvántartott álláskeresők összesen, 2019 (fő)	127,
Nyilvántartott álláskeresők: 0-18 éves, 2019 (fő)	3,
Nyilvántartott álláskeresők: 19-20 éves, 2019 (fő)	7,
Nyilvántartott álláskeresők: 21-25 éves, 2019 (fő)	11,
Nyilvántartott álláskeresők: 26-30 éves, 2019 (fő)	17,
Nyilvántartott álláskeresők: 31-35 éves, 2019 (fő)	11,
Nyilvántartott álláskeresők: 36-40 éves, 2019 (fő)	18,
Nyilvántartott álláskeresők: 41-45 éves, 2019 (fő)	9,
Nyilvántartott álláskeresők: 46-50 éves, 2019 (fő)	9,
Nyilvántartott álláskeresők: 51-55 éves, 2019 (fő)	10,
Nyilvántartott álláskeresők: 51-60 éves, 2019 (fő)	14,
Nyilvántartott álláskeresők: 61-X éves, 2019 (fő)	18,
Nyilvántartott megváltozott munkaképességű álláskeresők, 2019 (fő)	6,
Nyilvántartott pályakezdő álláskeresők: férfi, 2019 (fő)	7,
Nyilvántartott pályakezdő álláskeresők: nő, 2019 (fő)	3,
Nyilvántartott pályakezdő álláskeresők, 2019 (fő)	10,
Szakiskolai végzettségű nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	4,
Szakközépiskolai, technikumi, gimnáziumi végzettségű nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	36,
Szakmunkás végzettségű nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	35,
Szellemi foglalkozású nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	13,
180 napon túli nyilvántartott álláskeresők: férfi, 2019 (fő)	27,
180 napon túli nyilvántartott álláskeresők: nő, 2019 (fő)	25,
180 napon túli nyilvántartott álláskeresők összesen, 2019 (fő)	52,
Aktív foglalkoztatáspolitikai eszközzel támogatottak, 2019 (fő)	119,
Álláskeresési ellátásban részesülő nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	42,
Ellátásban részesülő nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	59,
Szociális támogatásban részesülő nyilvántartott álláskeresők, 2019 (fő)	17,

Forrás: KSH és T-STAR adatok alapján saját szerkesztés

A 2019. évi adatokat tekintve a nyilvántartott álláskeresők száma összesen 127 fő volt, ebből pedig igen nagy számot tett ki, pontosan 114 főt a fizikai foglalkozású álláskeresők száma. Ebből is láthatjuk, hogy jelentős a fizikai munkát végző lakosok aránya és emellett kevés a szakképzett, szellemi munkát végző munkavállaló.

11. ábra: A járművek száma Kondoroson (2019)

Áruszállító tehergépkocsik, 2019 (db)	136,
Benzinüzemű személygépkocsik, 2019 (db)	933,
Benzinüzemű tehergépkocsik, 2019 (db)	3,
Egyéb üzemű személygépkocsik, 2019 (db)	20,
Gázolajüzemű személygépkocsik, 2019 (db)	558,
Gázolajüzemű tehergépkocsik, 2019 (db)	136,
Lassú járművek, 2019 (db)	132,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett áruszállító tehergépkocsik, 2019 (db)	6,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett gépjárművek, 2019 (db)	80,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett személygépkocsik, 2019 (db)	67,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett személyszállító gépjárművek, 2019 (db)	73,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett tehergépkocsik (különleges célú gépkocsival együtt), 2019 (db)	6,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett teherszállító gépjárművek (különleges célú gépkocsikkal együtt), 2019 (db)	7,
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett vontatók, 2019 (db)	1,
Motorkerékpárok, 2019 (db)	107,
Személygépkocsik (üzemeltető lakóhelye szerint, dec. 31.), 2019 (db)	1511,
Személyszállító gépjárművek összesen, 2019 (db)	1618,
Tehergépkocsik (különleges célú gépkocsival együtt), 2019 (db)	139,
Teherszállító gépjárművek (különleges célú gépkocsik nélkül), 2019 (db)	175,
Teherszállító gépjárművek (különleges célú gépkocsival együtt), 2019 (db)	178,

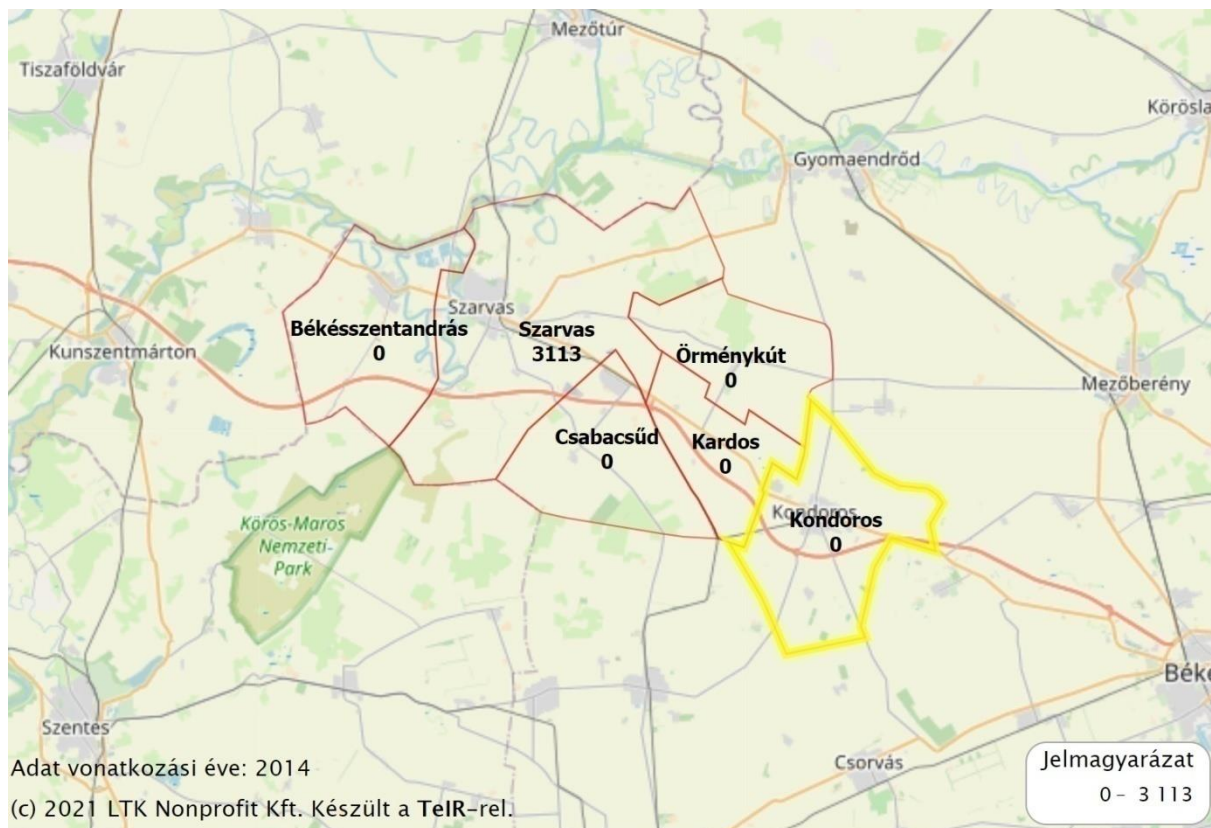
Természetes személy által üzemeltetett személygépkocsik, 2019 (db)	1495,
Vontatmányok összesen, 2019 (db)	350,
Vontatók, 2019 (db)	39,

Forrás: KSH és T-STAR adatok alapján saját szerkesztés

Kereskedelmi szálláshelyek, falusi szálláshelyek férőhelyeinek száma

A kereskedelmi egységek száma a település nagyságához és a lakosságszámhoz képest elegendő, a lakosságot kiszolgálja. Magasabb szintű szolgáltatásokat, bankokat, bevásárlóközpontokat nem találunk, ezen igényüket a lakosok a munkába járással Szarvason vagy Békéscsabán elégítik ki. Sajnos a vendéglátó ipari egységek száma alacsony és főként italboltokra, dohányboltokra korlátozódik, cukrászda három, míg étterem kettő található a településen, melyek főként kiszállítós étkeztetést biztosítanak a vendégek számára. A helyi éttermi igény elenyésző, a turisztikai attrakciók szerény száma miatt az átutazó vendégforgalom sem elegendő arra, hogy a la carte étkezéssel fenn tudja tartani magát a vendéglátó ipari egység. Bejelentett fizetett szálláshely a településen nincs, így a vendégéjszakák száma nem értelmezhető.

12. ábra: Vendégéjszakák száma



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

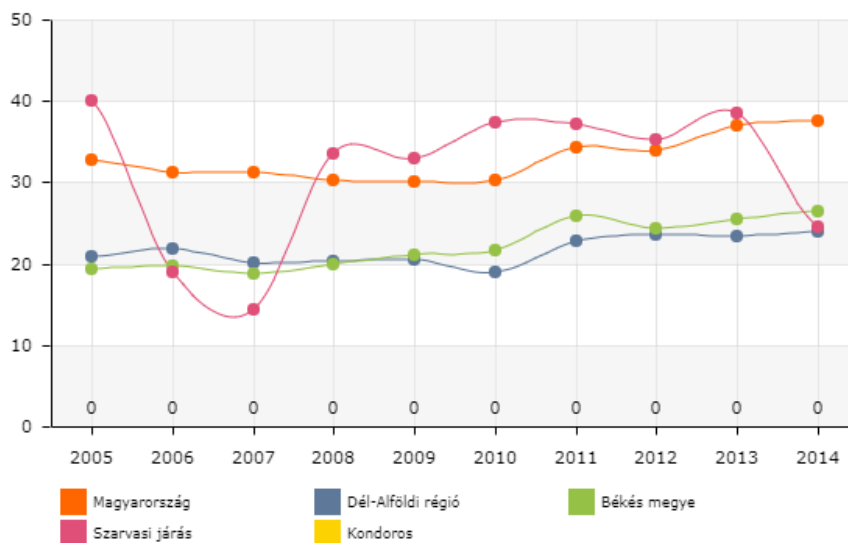
Turisztika

Az idegenforgalom területén a városban vannak még kiaknázatlan lehetőségek. Sok látnivaló található a városban, így például a Kondorosi Csárda, Betyár Napok rendezvény, Lovas pálya, Csárda Múzeum, Batthyány Geist Kastély, kápolna és kert. Szükséges volna a szolgáltatások fejlesztésére, valamint városmarketingre, amely a város értékeit komplexen mutatja be.

A település építészeti értékei: a római katolikus és az evangélikus templom, a híres Kondorosi csárda, a Városháza, a Batthyányi - Geist kastély, a kastélykertben található kápolna, a kastélypark és a Magyar – Szlovák Táj és Alkotóház.

Neves személyei: Csernus Mihály festőművész; Kepenyés Pál szobrászművész; Balczó András többszörös olimpiai bajnok öttusázó; Ónodi Henrietta olimpiai bajnok; Sasváriné Paulik Ilona paralimpiai olimpiai bajnok. (Sulinet.hu, dátum nélk.)

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



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

3.4 Társadalmi környezet

Kondoros városában több nemzetiség él együtt. A 2011-es népszámlálás adatai szerint a településen lakók etnikai megoszlása az alábbi: magyarok (4596 fő), szlovákok (346 fő), németek (26 fő), románok (19 fő), cigányok (6 fő) és egyéb nemzetiség (41 fő).

A 2000-es évek elején Kondoros lakosságának az iskolázottsági mutatói javultak, de még mindig gyengébbek az országos és a megyei átlagnál. (Ditzendyné Frank, 2016)

Lakosságszám alakulása az elmúlt években

Kondoros népessége folyamatosan csökkenő tendenciát mutat. A csökkenés mértéke gyorsabb az országos átlagnál. Napjainkban a településen élők száma már nem éri el az 5.000 főt sem.

A népességszökkenés egyik legfőbb oka, az elöregedés mértéke, amely Kondoroson jóval gyorsabb az országos és a megyei átlagnál. (Ditzendyné Frank, 2016)

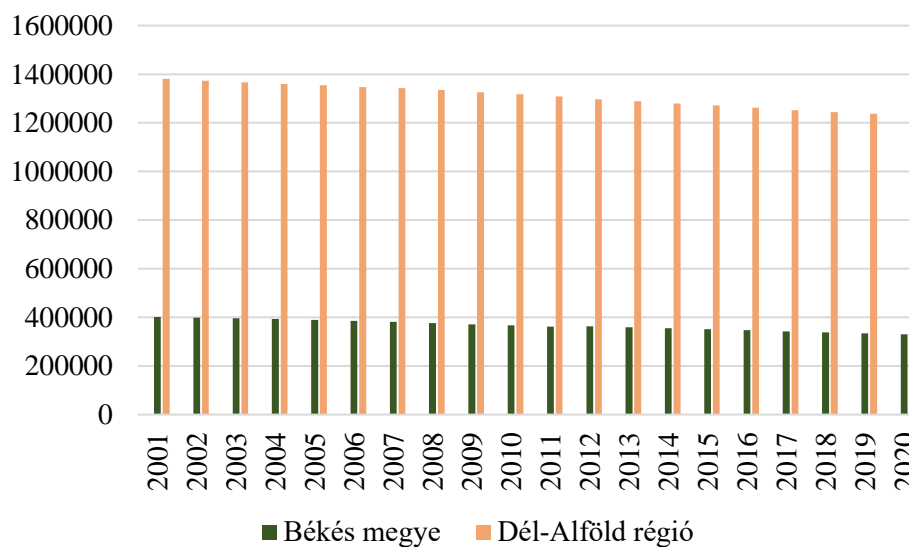
A fogyó lakosságszám további oka részben az elvándorlás és bevándorlás különbözetéből adódó veszteség, részben a természetes fogyás, miszerint a halálozások meghaladják az élve születések számát.

14. ábra: Állandó népesség korcsoportok és életkor szerint (2021.01.01.)

Kondoros	Fő		
2021.Január	Férfi	Nő	Összesen
	2334	2506	4840

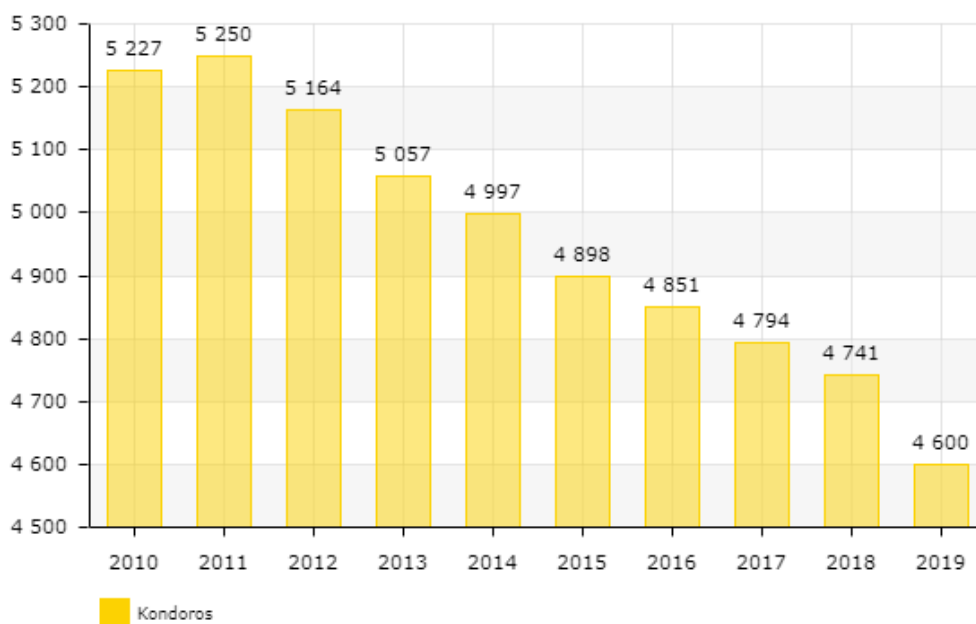
Forrás: KSH - saját szerkesztés

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



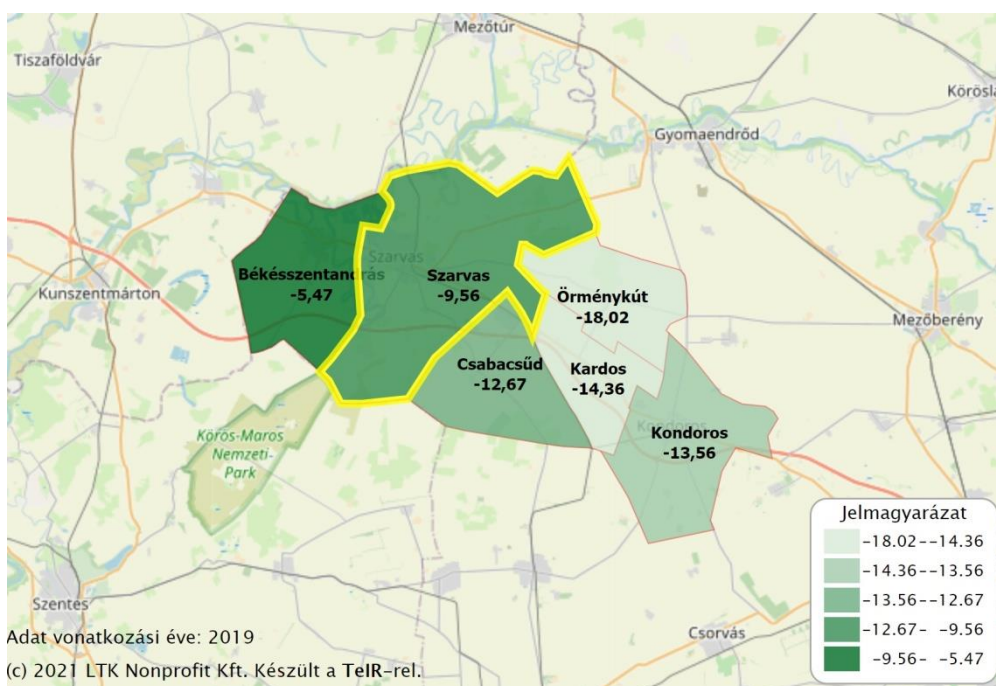
Forrás: KSH adatok alapján saját szerkesztés

16. ábra: Kondoros város lakosságszáma (2010-2019)



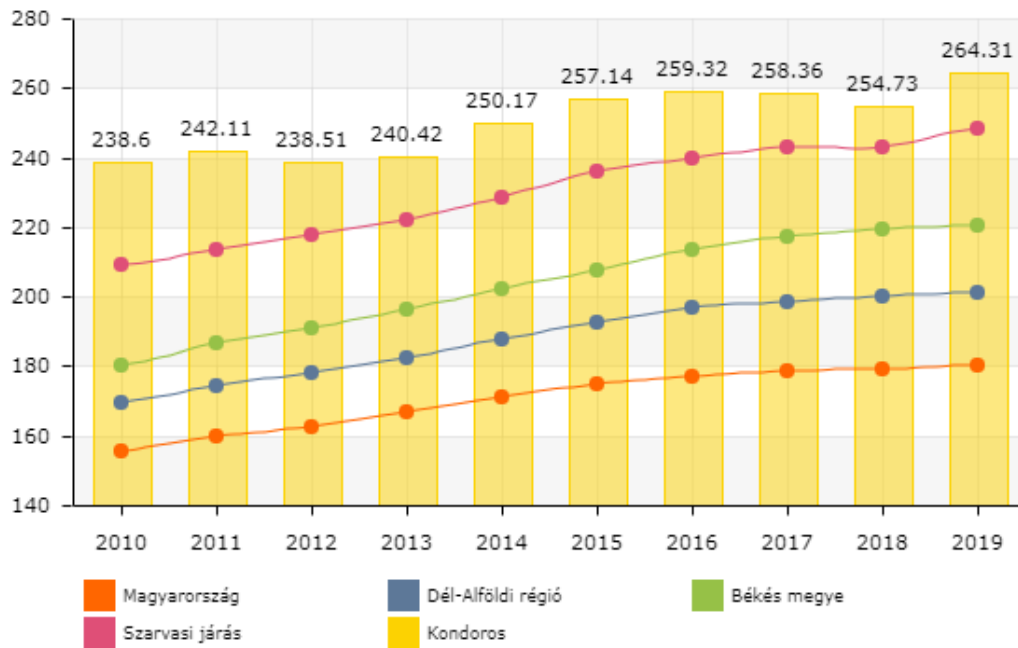
Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

17. ábra: Természetes szaporodás és fogyás (ezrelék)



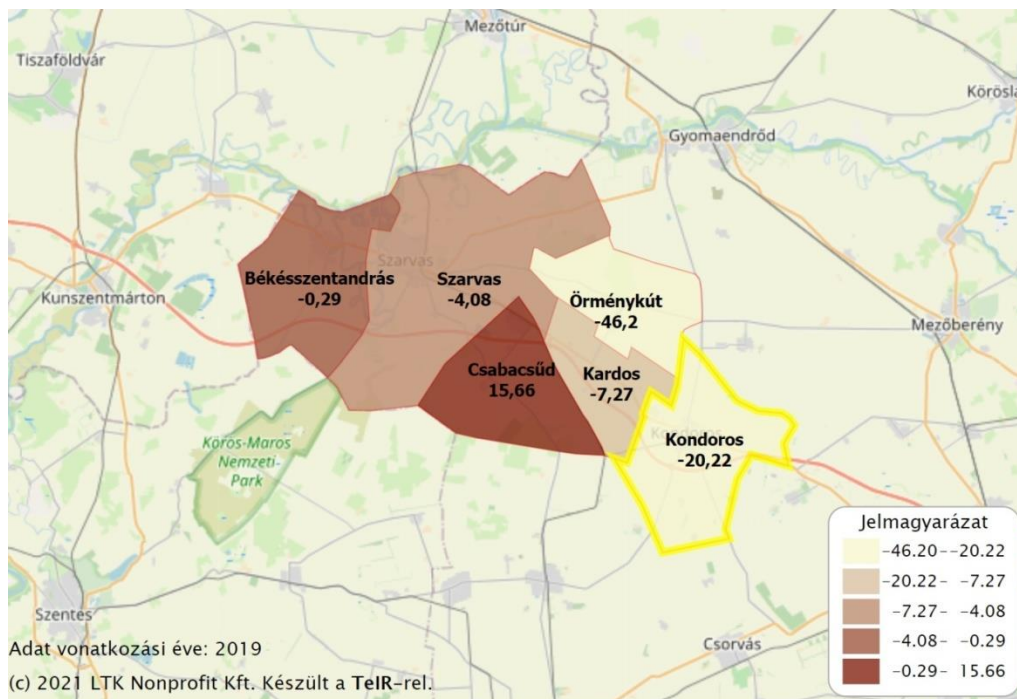
Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

19. ábra: Kondoros város öregedési mutatója



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

20. ábra: Vándorlási egyenleg (ezrelék)



Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

3.5. Környezeti alapadatok

Elérhetőség

Kondoros közúton a fővárostól 185, Szarvastól 22, Békéscsabától 26, Orosházától pedig 28 km-re található.

Kondoros belterületén az alábbi utak haladnak át:

- 44. sz. Kecskemét–Szarvas–Békéscsaba–Gyula I. rendű főút;
- a 4409. sz. Kondoros–Csorvás összekötő út;
- a 4642. sz. Gyomaendrőd–Kondoros–Nagyszénás összekötő út.

Az Országos Területrendezési Terv kijelöli a Békéscsaba és Kecskemét közötti M44-es gyorsforgalmi út nyomvonalát, mely Kondoros belterületét délről kerüli meg, ezzel mentesítve a települést az átmenő forgalom alól. (Ditzendyné Frank, 2016)

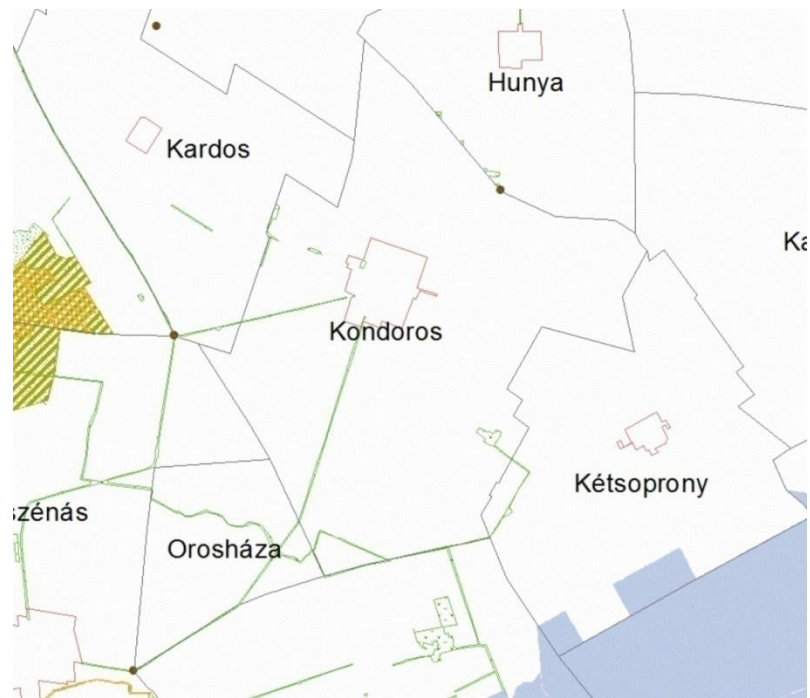
Természeti környezet

Kondoros természeti környezetét nagyban befolyásolja, hogy a külterületeken a város elhanyagolt külső területei dominálnak. A tanyák lakatlanná válását követően a növény és állatvilág állapota is jelentősen leromlott.

Belterületen ennél jobb helyzet áll fenn, jó állapotú és rendezett zöldterületek vannak pl. Hősök tere, Kossuth tér, több park és fasor is létesült

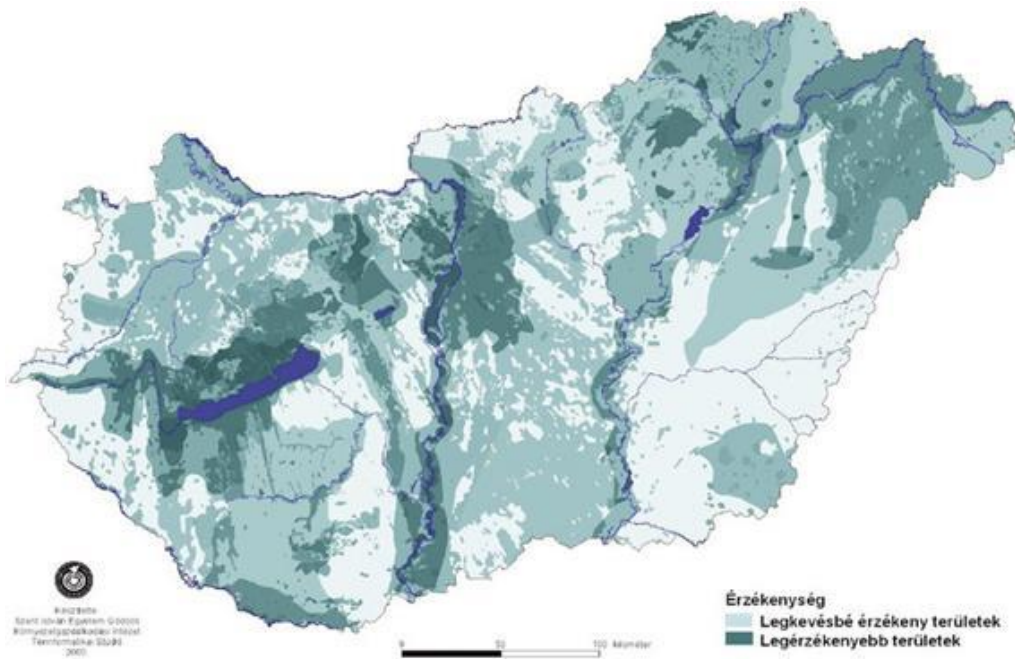
A Batthyány–Geist kastély országos műemléki védelem alatt áll. A helyi önkormányzat pedig helyi természetvédelmi védettségű természeti területekké nyilvánította a Batthyány–Geist kastély parkerdejét, a kastély majorját és útterületét. (Ditzendyné Frank, 2016)

21. ábra: Kondoros védett természeti területei



Forrás: TEIR

22. ábra: Környezeti érzékenység a vízbázis szempontjából



Forrás: Ángyán József (Ángyán, 2003)

Környezetvédelem

A megye legfőbb légszennyezője a közlekedés, az utak burkolati állapota általában közepes, így a porszennyezés – az útszegélyek kiépítetlenségével párhuzamosan – fokozott mértékű. Kondoros tekintetében a belterületi utak burkoltsága sok helyen javításra szorul. A porszennyezettséget tovább növeli az utak takarításának megoldatlansága, valamint az időszakosan intenzívebb járműforgalom az érintett szakaszokon. Megoldást erre a helyzetre az úthálózat burkolatának fejlesztése jelentheti.

A környezetvédelem részeként említésre szorul a környezeti zajforrás is, amelynek a legfőbb okozói az üzemi és a közlekedési tevékenységek, illetve adott esetben az emberi tevékenységek is. Kondoroson előfordul, hogy a lakóépületek közé beépültek zajterhelést okozó üzemek. Erre megoldásként szolgálna ezen vállalkozásoknak egy leendő ipari parkba való telepítése. (Ditzendyné Frank, 2016)

Környezetvédelem az építés (kivitelezés) ideje alatt

Az építés (kivitelezés) ideje alatt fokozott figyelmet szükséges fordítani – a speciális szabályok alkalmazásával – az általános védelem betartására. Ezen időszakban zaj, por és káros anyag emisszió hatástényezőkkel kell számolni. A hatásviselők a tervezési, kivitelezési területen és ennek környezetében élő növényzet, állatvilág, lakosság, illetve a talaj és a 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 építés (kivitelezés) 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.) BM-KvVM rend. (Építési és bontási hulladékok)
- A hulladékjegyzékről szóló 72/2013. (VIII. 27.) VM rendelet

4. Fejlesztési igény megalapozása

4.1. Helyzetértékelés

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.

Kondoros települése mikro térségi központ, mely az M44-es gyorsforgalmi út fejlődésével az átmenő forgalomból veszít, azonban még mindig sokan használják a tervezett csomópontot a környező településekből. Amennyiben a gazdaság fejlődik, úgy a tervezett körforgalmi csomópont kialakítása elengedhetetlenné válik. A lentiekben Kondoros Integrált Településfejlesztési Stratégiájában szereplő SWOT analízis kerül bemutatásra (összesítetten a bel- és külterületi részek elemzése vonatkozásában).

23. ábra: Kondoros város SWOT – analízise (Ditzendyné Frank, 2016)

Erősség	Gyengeség
<ul style="list-style-type: none"> - a várostérségi tanyavilág - a földrajzi fekvéséből adódóan az ingázás lehetősége - a település vonzáskörzete - fejlett városközpont és közösségi terek - közművelődés lehetősége - megfelelő számú kiskereskedelmi egység és szolgáltató - a Batthyány - Geiszt kastély és parkja - jó termőterületek - vadállomány - védett növények jelenléte - az állattenyésztési telepek - jók a gyógynövénytermesztés feltételei - kiváló logisztikai lehetőség az M44 közeli jelenléte miatt 	<ul style="list-style-type: none"> - nagy forgalom, főként átmenő - a nagyvárosok elszívó hatása - belterületi úthálózat burkolata hiányos - nincs vasúti elérhetőség - a tömegközlekedési elérhetőség korlátozott - pusztul a tanyavilág, sok a lakatlan ingatlan - alacsony ingatlanárak - kevés játszótér, a zöldterület csak rekultivációval bővíthető - Geisztcsákó területén lévő szegregátum - alacsony a lakóépületek komfortfokozata - a sportcsarnok túlterhelt, felújításra szorul - nagy a tanyás területeken élők aránya - magas az idős korúak aránya - csekély a természetes növényzet - nem összefüggő a mezőgazdasági terület - nehéz a megközelíthetőség a településen belül az utak nem megfelelő állapota miatt

Lehetőség	Veszély
<ul style="list-style-type: none"> - hagyomány a mezőgazdasági termelésben - partnertelepülésekkel kapcsolatos lehetőségek - idegenforgalmi lehetőségek - feldolgozóüzemek fejlesztése, újak létrehozása - öntözött területek növelése - a Batthány-Geiszt kastély fejlesztése - a csárda ismertségének növelése - rendezvények szervezése - M44-es út beruházásösztönző hatása - kis- és középgazdaságok fejlesztése - feldolgozóüzemek idevonzása - turisztikai programcsomagok - szak- és továbbképzések - ipari park kialakítása, működtetése - termelő piac fejlesztése - inkubáció fejlesztése 	<ul style="list-style-type: none"> - szűkös fejlesztési források - csökkenő helyi adó - szélsőséges időjárás - elaprózódott termőterületek - a helyi lakosság érdektelensége - elkerüli a várost az M44-es út - nem helyben termelődik a profit az ingázók miatt - lakosságszám csökkenése - előregedés, elvándorlás - rossz szociális helyzet - tanyák helyzete - mintakövetés hiánya, jó példák hiánya - nincs szakképzés

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 összkeresetét mutató - keresletet feltételezünk, illetve a kínálati oldalon is hasonlóan aggregált összkínálatot vizsgálunk. A vizsgálat tárgyát képező „piaci szolgáltatás” a hatásvizsgálattal érintett közlekedési csomópont kialakítása.

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

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

Kínálati oldal

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

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

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

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

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

A kínálati oldal részéről biztosítandó kommunikáció

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

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

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

4.3. Célcsoport bemutatása

Gazdasági szereplők: a térségben csak Kondoroson több száz gazdasági szereplő van. Ha figyelembe vesszük a térségben működő vállalkozásokat is, akkor legalább 3-5000 vállalkozás használja folyamatosan a térség útjait. Természetesen nem mindenki a célzott csomópontot választja, de Békéscsaba, illetve Kecskemét irányába megkerülhetetlen. Naponta e forgalom legalább 2-3000 autót és teherautót számol, mely kiemelt rizikófaktort jelent a Gádorosról és Gyomaendrődről érkező autósok számára.

Mezőgazdasági vállalkozások: mezőgazdasági szezonban kiemelt a mezőgazdasági jellegű lassú járművek forgalma. Nem egy esetben a kisebb településről érkezőknek 5-10 perces várakozással kell számolni annak érdekében, hogy át tudjanak kelni, míg a személyautókat

jelentősen lelassította ezen járművek forgalma. Biztonságosabb és gyorsabb lesz az átkelés a körforgalom segítségével.

Tanulók: a tanulók minden iskolanapon hétfőtől-péntekig 6-8 óra között, illetve 15-17 óra között tömegközlekedés vagy kismotor segítségével jutnak be Békéscsabára, Szarvasra, Gyomaendrődre. E forgalom biztonságosan és gyorsan haladhatna, ha a körforgalom, illetve az útszakasz kiépítésre kerülne a megjelölt útszakaszon.

Turisztikai szereplők: Jelentős a turisztikai forgalom Szarvas és Békésszentandrás felé, illetve Mezőberény és Békéscsaba irányába. A kerékpárral általában tavasztól-őszig jelentős számú turista használja ezt az útvonalat, mely a körforgalommal biztonságossá tenné a közlekedésüket is.

Környező vállalkozások: egyre jelentősebb a gyulai, békéscsabai, orosházi és szarvasi vállalkozások gépjármű- és tehergépjármű forgalma. Számukra nagy könnyebbség, ha biztonságosan tudnak áthaladni e csomóponton és nem szükséges figyelni a lassú járművekre, kerékpárosokra.

Környező lakosság: a térségben élő lakosok (50-60.000 fő) fő közlekedési útvonala Békéscsabáról és Szarvasról ez az útvonal.

24. 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.	Mezőgazdasági gépek útszennyező hatása csökken	Könnyebb bejárás	Kiemelkedő	Kevesebb baleset, csökkenő menetidő

Forrás: saját szerkesztés

4.4. Korlátozó tényezők felmérése

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

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

a) Adminisztratív jellegű kockázat

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

b) Műszaki kockázat

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

c) Fenntartási kockázat

1. Kockázat: a közlekedési csomópont üzemeltetője nem gondozza megfelelően a létesítményt.

A kockázat kezelése: folyamatos kontroll és időközönként szakértői vélemények kérése.

d) Technikai, biztonsági kockázatok

1. Kockázat: A kivitelezési fázisban nem tartják be a megfelelő balesetek elkerülését biztosító védelmi rendszerekre vonatkozó biztonsági előírásokat.

A kockázat kezelése:

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

2. Kockázat: nem megfelelő lakossági tájékoztatás.

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

e) Ökológia kockázat

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

A kockázat kezelése:

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

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

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

f) Politikai kockázat

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

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

2. Kockázat: a politikai szereplők negatívan értékelik, támadják a közlekedési csomópont megépítését, annak költségeit, a kivitelezés ütemezését, sebességét és módját.

A kockázat kezelése: a megfelelő szereplők bevonása a projekt előkészítésébe, illetve a kommunikációs tervnek megfelelő kommunikáció biztosítása.

25. 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)

26. ábra: A projekt kockázati típusai és értékelésük

A kockázat megnevezése	Bekövetkezés valószínűsége	A projektre gyakorolt hatása	Összesítésben
Adminisztratív jellegű kockázat			
A szükséges hatósági eljárások nagymértékben lassíthatják a kivitelezés idejét	5	4	20
A közbeszerzési eljárások sikertelensége gátolhatja a határidők teljesítését.	3	10	30
A források nem megfelelő időben és ütemezésben történő kifizetése (pályázat esetén: lehívása) lassíthatja a megvalósítást.	2	4	8
Műszaki kockázat			
Nem megfelelő minőségű előkészítésből származó kockázatok	3	7	21
A műszaki feladatok tervezési, kivitelezési hibáiból adódóan a tervezés/kivitelezés kockázatai.	4	7	28
Gépek, eszközök meghibásodásai.	1	4	4
Fenntartási kockázat			
A közlekedési csomópont üzemeltetője nem gondozza megfelelően a létesítményt.	3	4	12
Technikai, biztonsági kockázatok			
A kivitelezési fázisban nem tartják be a megfelelő balesetek elkerülését biztosító védelmi rendszerekre vonatkozó biztonsági előírásokat.	3	10	30
A lakosság nem kap megfelelő tájékoztatást a közlekedési csomópont kialakítása és elkészülte után a megfelelő forgalomtechnikai tudnivalókról.	2	2	4
Ökológiai kockázat			
A kivitelezés és üzemeltetés során nem a kivitelező és üzemeltető nem helyez hangsúlyt a környezetterhelés csökkentésére	4	2	8
Ökológiai kockázatok jelenhetnek meg a térségben élő flóra és fauna tekintetében	2	4	8
Politikai kockázat			
A térségben élők negatívan értékelik, esetlegesen támadják a közlekedési fejlesztést, mivel a munkálatok az átépítés alatt növelik a település megközelítésének idejét vagy esetleg más kivitelezési megoldást tartottak volna célszerűnek.	2	4	8

A politikai szereplők negatívan értékelik, támadják a közlekedési csomópont megépítését, annak költségeit, a kivitelezés ütemezését, sebességét és módját.	4	4	16
--	---	---	----

Forrás: saját szerkesztés

5. Helyzetértékelés, konklúziók

Kondoros város fő közlekedési tengelye – helyi szinten - sokáig a Hősök útja volt. A település – illetve a megye és az ország - fejlődésével a fő közlekedési tengely áthelyeződött a Hősök útjával párhuzamos 44. számú főútvonalra, helyi elnevezéssel a „Csabai út”-ra. Napjainkban is e két út mentén – a belvárosi rész a Hősök tere, a Dísz tér és a Kossuth tér térségében - találjuk meg a város legfontosabb intézményeit és főbb kereskedelmi egységeit. Jelen tanulmány tárgyát képező közlekedési fejlesztés tehát a város legfőbb közlekedési tengelyén elhelyezkedő csomópontot és útszakaszt érint, amely a jövőben jelentős számú ember különböző közlekedési eszközzel való utazását fogja érinteni.

Szemmel látható, hogy a városnak sokkal több útfejlesztésre lenne szüksége, mind bel-, mind pedig külterületen. A belterületi utak előnyt élveznek a külterületekkel szemben abból a szempontból, hogy intenzívebbé használat alatt állnak, sokkal forgalmasabbak.

Kondoros külterületét érintő problematika, a kihalt tanyavilág, üresen álló, gondozatlan ingatlanok, pusztuló állat- és növényvilág alapjaiba véve jelentős mértékű beavatkozást igényelne. Ilyen jellegű beavatkozás lehetne a külterület természeti és kulturális értékei, valamint ingatlanállománya állapotának javítása és bekapcsolása a település életébe. (Ditzendyné Frank, 2016)

Az Integrált Településfejlesztési Stratégiában 2016-2030 közötti időszakra vázolt jövőképben és az átfogó célokban megfogalmazottak a település leginkább fejlesztésre szoruló szegmenseit hivatottak javítani. A belterület vonatkozásában városrészi célként került megjelölésre a „vonzó lakókörnyezet kialakítása az épített és természetes környezet fejlesztésével” cél, amelyhez kitűnően illeszkedő eszköznek minősül a közlekedési csomópont, útszakasz fejlesztése.

6. Fejlesztési javaslatok

Kondoros fiatal város, alapvetően a városi funkciók szerény számban állnak rendelkezésre és nem elegendők ahhoz, hogy a kor igényeinek megfelelő minőségű szolgáltatásokat az értelmiségi réteg el tudja érni. Ennek megfelelően az innovatív, vállalkozóorientált réteg többségében nagyobb városokra fókuszál, mint Békéscsaba, Gyula, Szarvas, ahol a tudásának megfelelő fizetést el tudja érni.

A hasonló nagyságú városok mind valamilyen kuriózummal tudnak talpon maradni a kisvárosok között. Ilyen lehetőség lenne a magas hozzáadott értékű termékek előállítása és értékesítési láncának megteremtése vagy a feldolgozóipar egy-egy szegmensének a városba telepítése. Kondoros alapvetően mezőgazdasági település, mely a jó minőségű földjeivel arra kellene törekedjen, hogy az élelmiszeriparral kapcsolódó termékek előállítását segítse. Mivel turisztikai attrakciói szerények, így összefogva Szarvassal és Gyomaendrőddel tudnának egy olyan közösséget alkotni, mely turisztikai attrakciók szempontjából láthatóvá válna a térképen. Lehetőséget jelenthetne a csárda hírnevének felfuttatása, a régi időket idéző skanzen jellegű településrész felépítése és az idősebb generációk tudásának felhasználása, bevonása a folyamatba.

A mezőgazdaságra épülő feldolgozó ipar mellett a helyi gazdaságfejlesztés másik fontos szegmensét képezheti a magas hozzáadott értéket termelő, innovatív vállalkozások betelepülésének ösztönzése. Ilyen lehetne például a környezetbarát technológiát alkalmazó, tevékenységében és termékeiben megújuló energia hasznosítására épülő vállalkozások megjelenése Kondoros vállalkozási struktúrájában.

27. ábra: Kondoros, Békéscsaba és Gyula elérhető szolgáltatásai

	Kondoros	Békéscsaba	Gyula
Lakosság (fő: 2021)	4840	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

Megoldási javaslatunk a veszélyes csomópontra

A burkolatépítés tekintetében az alkalmazni kívánt technológiákat, anyagokat és berendezéseket a kor legmagasabb műszaki követelmények figyelembevételével kell megvalósítani, annak érdekében, hogy a későbbi hasznosítás során tartósan használható és megfelelő minőségű burkolat álljon rendelkezésre. Az alkalmazott anyagoknak, termékeknek és technológiáknak meg kell felelniük a vonatkozó Magyar Szabványoknak, valamint a magyarországi építésügyi-, biztonsági-, tűzvédelmi-, egészségügyi előírásoknak. Sérült felületű vagy formájában torzult anyag, illetve gyártmány nem építhető be. Valamennyi beépített szerkezetet (anyagot, gyártmányt) úgy kell megvédeni az építés ideje alatt, hogy az a Megrendelőnek történő átadásig kifogástalan állapotban maradjon meg. Valamennyi beépített anyag, szerkezet, burkolat, szerelvény, stb. karbantarthatóságát, tisztíthatóságát, javíthatóságát, nagyobb bontás nélküli cseréjét biztosítani kell.

A közúti jelzőtáblákat a 4/2001. sz. (I.31) KöViM rendelet és az eUT 04.02.12 eUT 04.02.33. sz. előírások szerint HI fóliaminőséggel, fényvisszaverő kivitelben, betontömbbe ágyazott $\Phi 89$ es tűzi horganyzott acélcső tartóoszlopra szerelve szükséges előírányozni.

A kivitelezés során a kivitelező vállalatnak a vállalati munkavédelmi előírásokon túlmenően felhívjuk a figyelmét az alábbiak fokozottabb betartására: a munkaterület elkorlátozására, a munkaterület éjszakai megvilágítására, a forgalomkorlátozási terven meghatározott közúti jelzőtáblák, figyelmeztető és terelőtáblák, burkolatjelek pontos elhelyezésére, azok megóvására és karbantartására, a közúti és gyalogos forgalom biztonságos átvezetésére a munkaterület körzetében.

Javasoljuk, hogy 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.

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 gazdasági hatásokat tekintve várható, hogy a következő évtizedekben a gépjárműforgalom erősödésével Arad és Békés megye közúti forgalma fejlődni fog, így e korridor átmenő forgalma is egyre nagyobb személy- és teherforgalmat bonyolít majd le. E forgalomnövekedést a környező településekre és a térségekre kivetítve – hajtási módtól függetlenül – egy olyan korszerű közlekedésszervezésnek kell kísérnie, mely közlekedésszervezés gyorsan és biztonságosan képes átengedni e megnövekedett forgalmat.

A körforgalmi csomópont gazdasági hatásaként a vállalkozások megnövekvő számát, forgalmát és társadalmi elégedettséget vár el a térség. Prognosztizáljuk, hogy 2050-re e térség már Békéscsaba és Debrecen között négsávós gyorsforgalmi útkapcsolattal fog rendelkezni, mely szintén igényli e felhordó utak szempontjából a fejlesztést.

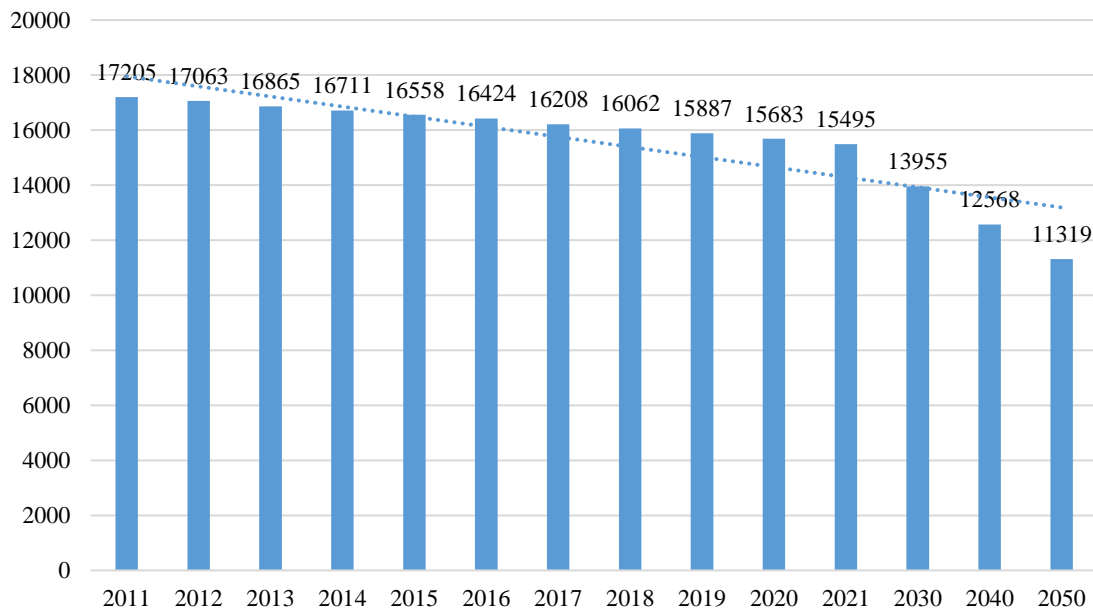
A gazdaság szempontjából könnyebb lesz megközelíteni Kondorost Gyomaendrőd, Szarvas, Békéscsaba és Gádoros irányából, így a gazdasági szereplők – főként a teherforgalmat figyelembe vevők – pozitívan tekintenek majd e kereszteződésre.

7.2. Társadalmi hatások

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

A nagyobb városokba történő napi mozgás (Békéscsaba, Törökszentmiklós, Orosháza) 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.

28. ábra: Kondoros város demográfiai helyzetének alakulása (2011-2050, fő)



Forrás: Belügyminisztérium adatai alapján provizórikus becslés

7.3. Környezeti hatások

A környezeti hatások közül témánk kapcsán a legveszélyesebb a levegő szennyezésének kérdése, hiszen a levegő minőségét főként a közlekedés, (időszakosan) a lakossági fűtés és az ipari tevékenységek szennyezései befolyásolják. E tekintetben a település környezetében légszennyező forrásként elsősorban a települést érintő 44. számú főút vehető számba, de az M44-es főút miatt a legjelentősebb átutazó lakosság egyre inkább kiszorul a városból.

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

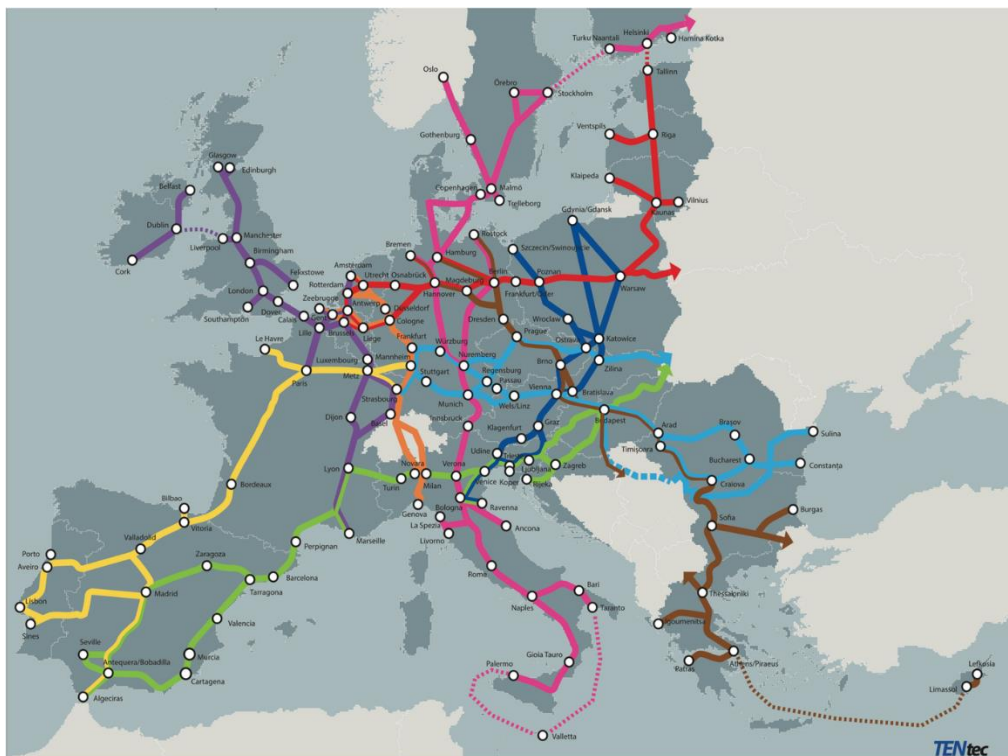
7.4. Határon átnyúló hatások

A TEN (Trans-European Network) azaz a Transz-európai hálózatok alapelveit a Strasbourgi csúcson fogadták el, 1989-ben. Ezt követően, az 1992. évi Maastrichti szerződésben fektették le azok jogi alapjait és meghatározták az infrastrukturális területeket is. Témánk szempontjából ezek közül a TEN-T (transzeurópai közlekedési hálózat) bír relevanciával. A TEN-T egységes gerinchálózatot alkot az EU tagállamainak területén a távolsági személy- és áruszállítás vonatkozásában. A TEN-T hálózat magába foglalja a TEN-T útvonal vázolásával a tagállamok úthálózatának, vasúti hálózatának adott szakaszait, a jelentősebb repülőtereket és a vízi közlekedés szempontjából fontos útvonalakat és kikötőket is. (KSH, 2013).

Az Interreg V-A Románia-Magyarország Program megvalósítása alapvetően 2014-2020 között kerül sor. Elsődleges célja a határ menti övezetben lévő szervezetek, térségi lakosság támogatása. E programot az Európai Regionális Fejlesztési Alap finanszírozza és ezt a két tagállam (Magyarország és Románia) társfinanszírozással egészíti ki. A Programban lévő hat prioritási tengely közül a második: A fenntartható határon átnyúló mobilitás fejlesztése és a szűk keresztmetszetek megszüntetése hosszú távú cél eléréséhez járul hozzá a jelen hatásvizsgálati tanulmány tárgyát képező közlekedési fejlesztés.

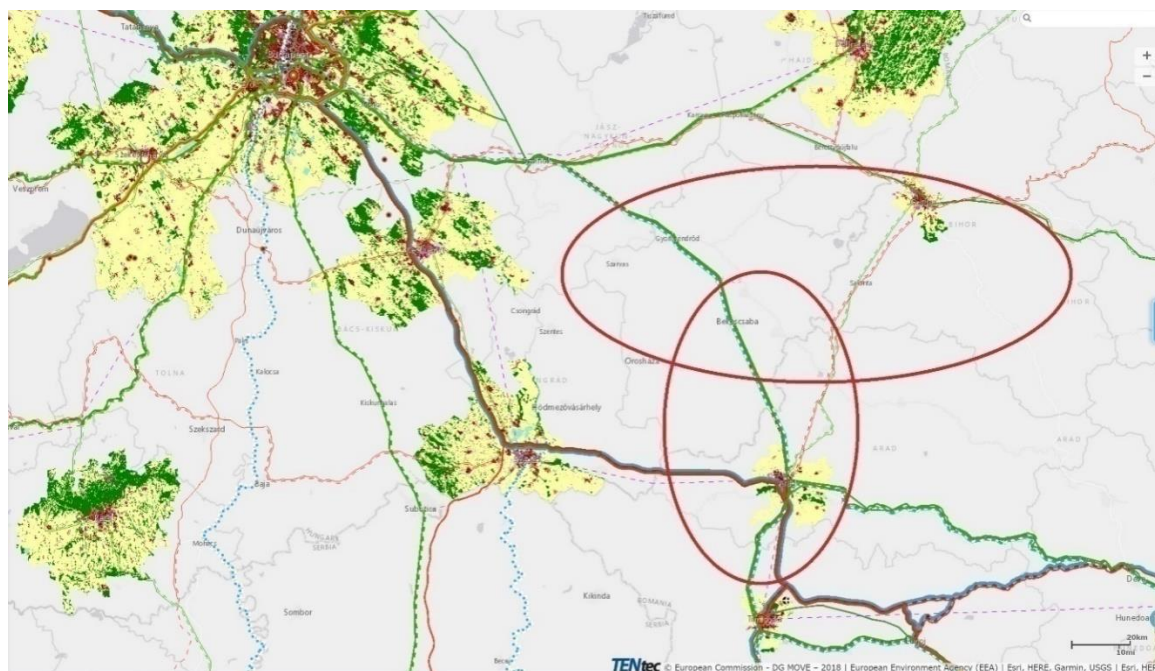
A fejlesztés által két országot tekintve mind a gépjárműforgalom, mind a kerékpáros forgalom fejlődni fog, így a területek elérhetősége könnyebbé válik. (Európai Regionális Fejlesztési Alap, 2021)

29. ábra: TEN-T hálózatok Európában



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

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



Forrás: European Commission (European Commission, 2021)

7.5. Szinergia

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

- 2003. évi XXVI. törvény az Országos Területrendezési Tervről (OTrT)
- 218/2009. (X.6.) Korm. rendelet a területfejlesztési koncepció, a területfejlesztési program és a területrendezési terv tartalmi követelményeiről, valamint illeszkedésük, kidolgozásuk, egyeztetésük, elfogadásuk és közzétételük részletes szabályairól.(Hatályos 2011.01.01-től)
- 27/2004. (XII. 25.) KvVM rendelet a felszín alatti víz állapota szempontjából érzékeny területeken levő települések besorolásáról,
- 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekről
- 14/2010. (V. 11.) KvVM rendelet az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekkel érintett 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)
- 7/2012. (III.30) Kondoros Önkormányzat Képviselő-testületének önkormányzati rendelete a helyi jelentőségű természeti értékek védelméről
- 20/2004. (V.28) Kondoros Önkormányzat Képviselő-testületének önkormányzati rendelete a levegő védelméről.

7.6. Várható eredmények

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

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

7.7. Horizontális szempontok érvényesítése

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

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

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

7.8. Módszertan

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

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

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

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

Irodalomjegyzék

- Ángyán, J. (2003). *Digitális Tankönyvtár*. Forrás: Védett és érzékeny természeti területek mezőgazdálkodásának alapjai: <https://regi.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tkt/vedett-erzekeny/ch08s03.html#id727878>
- Barótfi, I. (2021. 05 19). *Környezettechnika*. Letöltés dátuma: 2021. 05 19, forrás: Digitális tankönyvtár: <https://regi.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tkt/kornyezettechnika-eloszo/ch10.html#id798992>
- Békés Megyei Önkormányzat. (2011. június). *Békés Megye Területrendezési terve*. Letöltés dátuma: 2021. 06 30, forrás: Békés Megyei Önkormányzat honlapja: http://www.terport.hu/webfm_send/1817
- 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
- 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.
- Ditzendyné Frank, M. (2016. 11). *Kondoros város honlapja*. Forrás: Kondoros város integrált településfejlesztési stratégiája: https://www.kondoros.hu/phocadownload/egyebb/its_strategia_kondoros_v1.0_20171201.pdf
- ENSZ. (1987). Forrás: "Közös jövőnk" jelentése.
- Építési jog. (2013. 04 22). *Integrált településfejlesztési stratégia*. Letöltés dátuma: 2021. 06 30, forrás: Építési jog - pontosan, egyszerűen, közérthetően: <https://epitesijog.hu/fogalmak/442-integralt-telepulesfejlesztési-strategia>
- ESZA. (2005. 08 12). *Magyarország célba ér*. Forrás: Horizontális szempontok: http://eu.esza.hu/filedb/rendezvenyek/utolagos/354_2005/060517_moninfo/13_horizontalis_szempontok_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_hatasvizsgalata_2021-27.pdf
- GANTT. (2021). *GANTT.HU*. Forrás: Kockázatelemzés és kockázatmenedzsment folyamata: <https://gantt.hu/kockazatelemzes-es-kockazatmentedzsment-folyamata/>
- Glózik, K. (2013. 09 26). *Körös-Menti Turisztikai és Kulturális Egyesület*. Forrás: Körös-Menti TDM Egyesület Idegenforgalom fejlesztési stratégiája Békésszentandrás, Szarvas, Kondoros térségére: <https://slideplayer.hu/slide/1986300/>

- 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>
- 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>
- Mária, U. (2013.. 06. 26.). Letöltés dátuma: 2021.. 06. 30., forrás: <https://www.sikermarketing.hu/celcsoport-meghatározás-mi-az-a-celcsoport-es-miert-fontos/>
- 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>
- ProMan Consulting. (2019. 10 31). *SWOT elemzés: jelentése, lényege, elkészítése – konkrét példákkal!* Letöltés dátuma: 2021. 06 30, forrás: ProMan Consulting: <https://promanconsulting.hu/swot-elemzes/>
- Rechnitzer, J. (2007.). *Település és fejlesztés*. Budapest: Magyar Közigazgatási Intézet.
- Sulinet.hu*. (dátum nélkül.). Forrás: https://www.sulinet.hu/oroksegtar/data/magyarorszag_i_nemzetisegek/szlovakok/kondoros/a_kondorosi_romai_katolikus_egyhazkozseg_tortenete/pages/001_kondoros_tortenete.htm
- Ujvári, M. (2013. 06 26). *Célcsoport meghatározás. Mi az a célcsoport és miért fontos?* Letöltés dátuma: 2021. 06 30, forrás: Sikermarketing - honlaptervezés és marketing: <https://www.sikermarketing.hu/celcsoport-meghatározás-mi-az-a-celcsoport-es-miert-fontos/>
- Wolters Kluwer. (1996). *Hatályos jogszabályok*. Forrás: 1996. évi XXI. törvény a területfejlesztésről és a területrendezésről: <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=99600021.tv>

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

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

Felelős kiadó: Békés Megyéért Vállalkozásfejlesztési Alapítvány

Megjelenés dátuma: 08/2021

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

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

Mellékletek

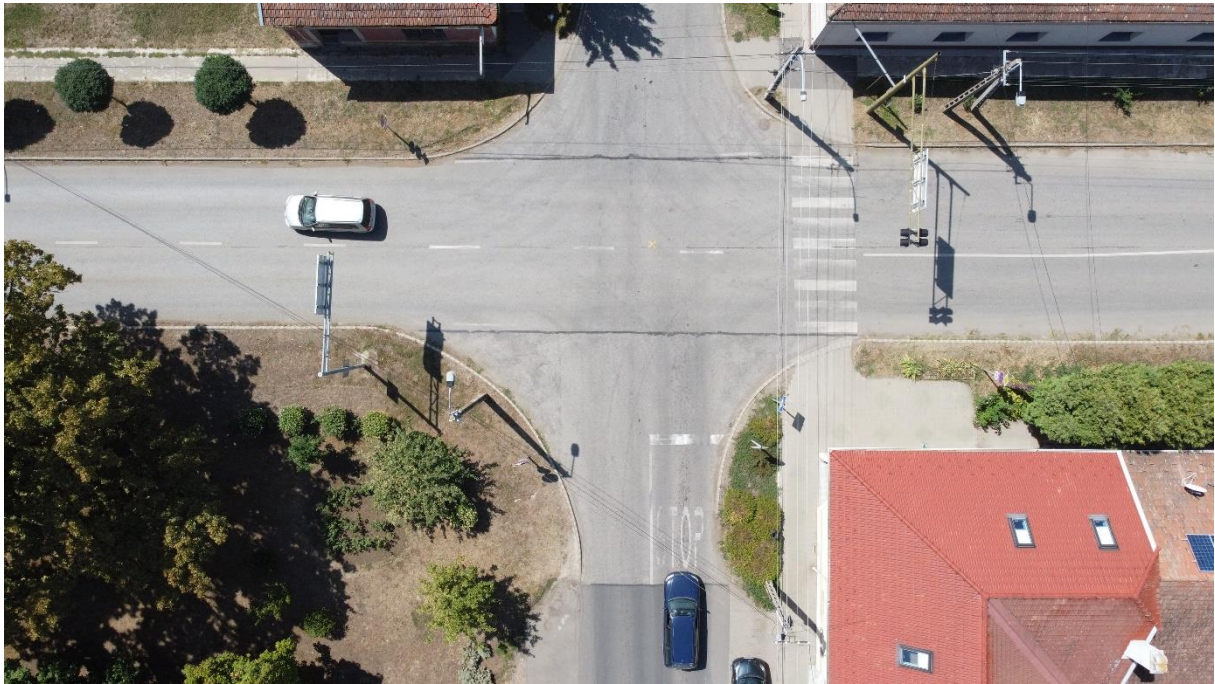
A vizsgált csomópont légi és földi felvételei



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranyeták Kft.



Forrás: Aranyeták Kft.



Forrás: Aranyeták Kft.



Forrás: Aranyeták Kft.



Forrás: Aranyeták Kft.



Forrás: Aranyeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.