

# Hatásvizsgálati Tanulmány

## ÚJKÍGYÓS

4431 jelű Gyula-Újkígyós-Csorvás összekötő út – 4432 jelű Békéscsaba-Makó összekötő út körforgalmú csomópontjának vizsgálata



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. Fogalom meghatározások .....	5
3. A projekt háttérének bemutatása .....	9
3.1. Jelenlegi infrastruktúra .....	9
3.2. Vonatkozó stratégiák bemutatása .....	10
3.3. Gazdasági környezet .....	12
3.4. Társadalmi környezet .....	18
3.5. Környezeti alapadatok .....	21
4. Fejlesztési igény megalapozása .....	24
4.1. Helyzetértékelés .....	24
4.2. Kereslet-kínálat elemzés .....	26
4.3. Célcsoport bemutatása .....	28
4.4. Korlátozó tényezők felmérése .....	29
5. Helyzetértékelés, konklúziók .....	35
6. Fejlesztési javaslatok .....	36
7. Projekt célkitűzései, elvárt eredmények, hatások .....	40
7.1. Gazdasági hatások .....	40
7.2. Társadalmi hatások .....	41
7.3. Környezeti hatások .....	42
7.4. Határon átnyúló hatások .....	42
7.5. Szinergia .....	44
7.6. Várható eredmények .....	45
7.7. Horizontális szempontok érvényesítése .....	45
7.8. Módszertan .....	46
Irodalomjegyzék .....	47
Mellékletek .....	50

## Vezetői összefoglaló

Hatásvizsgálati tanulmányunk a 4431 jelű Gyula-Újkígyós-Csorvás összekötő út – 4432 jelű Békéscsaba-Makó összekötő út körforgalmú csomópontja kapcsán készült. Legfontosabb érintettje Újkígyós, illetve a Békéscsabáról Csabaszabadi, Újkígyós és Gerendás felé tartó közlekedésben érintettek.

A tervezett körforgalom legfőbb szakmai célja egy olyan forgalomszervezési megoldás, amin lassítás nélkül nehezen lehet áthajtani, a behajtásnál csak egy irányba kell figyelni. A jelenlegi megnövekedett forgalom és a jövőbeli (Békéscsabát Fürjes felé elkerülő, M44 irányába megjelenő) markáns átmenő forgalom indokolja e körforgalom megépítését. A körforgalom esetenként lassítja a forgalmat, mivel áthaladásnál a kisodródás miatt kénytelen az autós lelassítani, esetenként gyorsítja, mivel a több irányból haladó forgalom zökkenőmentesebb, csak az egyirányú elsőbbséget kell megadni. Az átgondoltan kialakított körforgalom a járművezetők biztonságérzetét fokozza, a közlekedési morál kialakításának egyik legjobb lehetősége. Nem mindenhol van lehetőség helyhiány miatt ennek kialakítására, azonban az alföldi, nagy terekkel rendelkező csomópontokban e hely rendelkezésre áll.

A térség- és településfejlesztési tapasztalatok egyértelműen a centralizáltságot vizionálják. A lakosság egy része a városokban veszi igénybe a szolgáltatások jelentős részét, míg a kereskedelmi célú bevásárlások a nagyobb bevásárlóközpontok felé irányulnak. E mellett egy másik tendencia jelenik meg a család- és lakástámogatási rendszer kapcsán; a lakosság a megyeszékhelyek és nagyobb települések melletti 10-15 km-es övezetet, elővárosi zónát az olcsó ingatlanárak és a csendes környezete miatt egyre markánsabban használja kizárólag lakóövezetnek. E két tendencia azt eredményezi, hogy mind a nagyobb települések felé, mind a periféria felé a jövőben megnövekedett gépjárműforgalomra lehet számítani.

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 anyag célja, rövid felépítése

A hatásvizsgálati tanulmány 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 bemutassa a pályázatba bevont utak/csomópontok tervezésének szükségességét, elemezze azok jövőbeni hatásait (kész tervek szükségessége, kivitelezés várható hatásai, stb.).

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

A projekt háttérének bemutatása fejezetben kifejtjük azokat a meglévő infrastrukturális elemeket, fejlesztés alatt lévő folyamatokat, melyek hatással lehetnek a csomópont esetleges kialakítására. Így meghatározzuk az integrált városfejlesztési stratégiákban lévő fejlesztési irányokat és a megyei koncepciók és településfejlesztési koncepciók jövőbeli irányait is. A gazdasági környezet magában foglalja a cégek, vállalkozások, mezőgazdasági termelők iránti elvárásokat, míg a társadalmi környezet kapcsán főként a lakosság mobilitási igényei jelennek meg a környező települések, térségi csomópontok felé. Emellett 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 az elvárt eredmények és hatások a legfontosabb 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 a szinergiákat a többi folyamatban lévő projekttel. 2050-ig trendelemzéssel megvizsgáljuk, hogy e folyamatok milyen igényeket kell kielégítsenek a jövőben.

Végezetül kifejtjük a módszertanokat (adatelemzés, trendelemzés, kockázatelemzés módszertanát, stb.), melyeket felhasználtunk a fejlesztési javaslatunkhoz, befejezésül pedig a hivatkozásainkkal és irodalomjegyzékünkkel zárjuk kutatásunkat.

## 2. Fogalom meghatározások

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

**Környezetvédelem:** "A környezetvédelem olyan sokoldalú emberi tevékenységek összessége, amelyek célja a természetes és mesterséges környezeti értékek megóvása. A védelem az értékek megtartását, helyreállítását és károsodásuk megelőzését jelenti." (Barótfi, 2021)

**Környezeti hatásvizsgálat (KHV):** "Eljárás melynek célja, hogy egy megvalósítani kívánt tervezet, létesítmény, beruházás, eljárás vagy tevékenység tényleges megvalósításának megkezdése előtt annak várható környezeti hatásait felmérje, azokat lehetőség szerint meghatározza, értékelje és annak alapján befolyásoló tényezője legyen a megvalósítás engedélyezéséhez való döntésnek." (Barótfi, 2021)

**Környezeti hatástanulmány (KHT):** A hatástanulmányok a környezeti hatásvizsgálat során elkészített szakmai dokumentumok, amelyek a döntéshozatalhoz szükséges információkat – a KHV eredményeinek értékelését – tartalmazzák. A hatástanulmányokat szakértői munkacsoportok készítenek helyszíni vizsgálatok, mérések, számítások, becslések, műszaki tudományos ismeretek és a témakörre vonatkozó más szükséges információk alapján. (Barótfi, 2021)

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

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

**Környezetkárosodás:** A környezetnek vagy valamely elemének olyan mértékű változása, szennyezettsége, illetve valamely környezeti elem igénybevételének olyan mértéke, amelynek eredményeképpen annak természetes vagy korábbi állapota (minősége) csak beavatkozással, vagy egyáltalán nem állítható helyre, illetőleg, amely az élővilágot kedvezőtlenül érinti. (Barótfi, 2021)

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

**Környezeti hatás:** A környezeti hatás az emberi tevékenység okozta olyan állapotváltozás, amely értelmezhető és értékelhető környezetvédelmi szempontból. Mérhető következmények: pl. az ember egészségváltozása, a növény-és állatvilág állapotváltozása, a természeti erőforrások jövőbeni rendelkezésre állására kifejtett következmények stb. (Barótfi, 2021)

**Hatásterület:** Hatásterületnek az a lehatárolható terület (térrész) tekinthető, amelyen az adott tevékenység valamely hatótényezőjének következtében minősíthető változás áll be a környezeti elemek, rendszerek állapotában, és ahol a jogszabályban meghatározott mértékű környezetre gyakorolt hatás a környezethasználat során bekövetkezett vagy bekövetkezhet. Ez az állapotváltozás lehet kedvező vagy kedvezőtlen is. (Barótfi, 2021)

**Háttérhatás:** A hatásterületen meglévő, a tervezett vagy működő létesítménytől független környezeti hatás, amely az új hatást (pl. összegződés vagy szinergizmus következtében) módosítja. A háttérhatás a vizsgált tevékenységtől független olyan állapotjellemző, amely kimutathatóan befolyásolja az állapotváltozások alakulását. (Barótfi, 2021)

**Kontrollkörnyezet:** A kontrollkörnyezet a teljes hatásterülettel megegyező területnek a tevékenység megvalósítása előtti állapotát jelenti. A kontrollkörnyezet kezdeti állapota a tervezett tevékenység előkészítésekor az alapszintnek felel meg, amely a természeti változások és az emberi beavatkozások hatására időben is változik. A kontrollkörnyezet jelenlegi és várható állapotának mennyiségi, minőségi jellemzői jelentik azt a viszonyítási alapot, amelyet a tervezett tevékenység következtében jelentkező változásokkal össze kell vetni. (Barótfi, 2021)

**Település:** A település egy földrajzilag meghatározott területen (közigazgatási terület) lévő, művi (épített) és természeti elemekből álló együttes, amelynek alapvető funkciója, hogy az ott élő emberek számára lakóhelyként, továbbá társadalmi-gazdasági tevékenységek színtereként szolgáljon. (Lechner Nonprofit Kft., 2021)

**Okos város:** Az okos város olyan település vagy település csoport, amely természeti és épített környezetét, digitális infrastruktúráját, valamint a területén elérhető szolgáltatások minőségét és gazdasági hatékonyságát korszerű és innovatív információtechnológiák alkalmazásával, fenntartható módon, lakosainak fokozott bevonásával fejleszti. (Lechner Nonprofit Kft., 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)

**ITS – Integrált Településfejlesztési Stratégia:** egy olyan dokumentum, mely a település főbb fejlesztési feladatait tartalmazza. Egyszerre kell előremutatónak, beavatkozási irányokat lefektetőnek és ugyanakkor rugalmasnak, az új törekvések befogadására alkalmasnak lennie. Az Integrált Településfejlesztési Stratégia tartalmát és módszertanát a 314/2012.(XI.8.) számú Kormányrendelet határozza meg.

**Településfejlesztés:** olyan döntések és tevékenységek együttese, amelyek közvetlenül irányulnak egy adott település gazdasága és társadalma térbeli szerkezetének megváltoztatására. Meghatározott a helyi közösség életfeltételeinek javítását szolgáló fejlesztési célok megvalósítása érdekében. (Rechnitzer, 2007.)

**A településfejlesztés** olyan komplex társadalmi-gazdasági, műszaki környezet-alakító, -rendező tevékenység, amelynek a célja a település működőképességének fenntartása és biztosítása a kiegyensúlyozott nagyobb távú érdekeit is figyelembe vevő és érvényesítő fejlesztése a lakosságuk életfeltételeinek, ellátottsági és környezeti viszonyainak, települési közérzetének javítása, a helyi társadalom települési kötődésének, identitástudatának erősítése,

a helyi közösségek anyagi, szellemi, kulturális gazdagodásának támogatása. (László & Pap, 2007)

**Településfejlesztési koncepció (TK):** 1. A településrendezési tervet megalapozó, az önkormányzati településfejlesztési döntéseket rendszerbe foglaló, önkormányzati határozattal jóváhagyott dokumentum. A helyi önkormányzat településpolitikai elképzeléseinek, célkitűzéseinek olyan foglalatja, amely a település természeti, társadalmi, gazdasági, műszaki és környezeti adottságait figyelembe véve meghatározza a helyi önkormányzat településrendezési cselekvési programját. 2. Mindazon a településre kiterjedő társadalmi, gazdasági, tervezési és megvalósítási tevékenységek összessége, melyek a lakosság életminőségének, ellátási és környezeti viszonyainak javítását, a települések gazdaságának, műszaki-fizikai állományának gyarapodását, folyamatos megújítását, természetes és épített környezetének védelmét szolgálják. A településfejlesztési koncepció általában 15-20 évre kitékintő, a település fejlődési irányait meghatározó tervdokumentum, önkormányzati állásfoglalás. 3. Az ország, illetve egy térség átfogó távlati fejlesztését megalapozó és befolyásoló tervdokumentum, ami meghatározza a térség hosszú távú, átfogó fejlesztési céljait, továbbá a fejlesztési programok kidolgozásához szükséges irányelveket, információkat biztosít az ágazati és a kapcsolódó területi tervezés és területfejlesztés szereplői számára. (Lechner Tudásközpont, 2021)

**Térségfejlesztés:** A területfejlesztés azon része, amely egy konkrét térség fejlesztésére irányul, vagy valamely funkcionális terület egység fejlesztésére koncentrálnak. Ilyen térségek lehetnek például a régió, megye, kistérség, kiemelt térség stb. (Wolters Kluwer, 1996) (Wolters Kluwer, 2005)

**TEN** (Trans-European Networks - Transzeurópai Hálózatok): a Maastrichti Szerződésben lefektetett transzeurópai hálózatok programja a közlekedés, a távközlés és az energia hálózatának közös, a nemzeti határokon átnyúló fejlesztését szolgálja. A koncepció célja, hogy összekapcsolják egymással a meglévő nemzeti, regionális hálózatokat, kiépítsék a hiányzó vonalakat, szakaszokat, valamint felszámolják a periférikus régiók elszigeteltségét. A TEN három részből áll: TEN-T: közlekedési folyosók hálózata, TEN-E: energiaszállítási hálózat, eTEN: telekommunikációs hálózat. A TEN-T programok egy részét a Közösség finanszírozza (akár a központi költségvetésből, akár az Európai Befektetési Bank kedvezményes kölcsönein keresztül), másik részét az érintett állam, és be lehet vonni a magántőkét is. (Lechner Nonprofit Kft., 2021)

### **Természeti kockázat / Természeti veszély / Természeti katasztrófa**

Számos természeti esemény hordoz magában kockázatot az életre, az épített és természeti környezetre nézve, mivel veszélyezteteti az emberek és állatok életét és komoly károkat okozhat a településekben. Éppen ezért az emberi településeket, amennyire csak lehet, el kell látni a megfelelő, természeti kockázatokkal szembeni védelemmel. Az intenzitásuknak, hatásuknak és kártételüknek megfelelően, ezek a természeti események (vagy veszélyek) természeti

katasztrófának is minősülhetnek. Egy természeti katasztrófa éppen ezért a természeti veszély és az emberi aktivitás együttes meglétéből következik. A legfőbb természeti veszélyek: lavinák, aszályok, földrengések, árvizek, földcsuszamlások, vulkánkitörések, cunamik, tornádók, forgószelek, futótüzek stb. Az elmúlt századokban megnövekedett a természeti katasztrófák előfordulása, súlyossága és intenzitása. A katasztrófa-megelőzésre és mérséklésre építve számos területen lehetséges a kockázat csökkentése. Mindezek a modern előrejelző technológiákra épülnek, mint például a korai jelzőrendszerek fejlesztése és a jobb területhasználati, településtervezési és biztonságosabb építési gyakorlat. (Lechner Nonprofit Kft., 2021) (Council of Europe, 2007)

### **Területfejlesztési program:**

Az 1996. évi XXI. tv-ben (tv. A területfejlesztésről és a területrendezésről), a 1998/18-as KTM rendelet előírásainak megfelelő területi tervdokumentum. A hazai jogszabályok szerint a területfejlesztési program lehet középtávú stratégiai program (röviden: stratégia) és rövidtávú operatív program. A program rögzíti a koncepcióban megfogalmazott célok eléréséhez szükséges eszközöket, és ha szükséges részletezi a koncepció céljait a program időtávjára. A programok az eszközöket jelentő fejlesztési beavatkozásokat manapság jellemzően prioritásokba (korábban rész- és alprogramokba) rendezik. A programokban mindig szerepel az egyes beavatkozások felelőseinek megnevezése, ütemezése, időtávja. (Botka, Pét, Szilágyi, Salamin, & Radvánszki, 2009)

**Területfejlesztési tervek:** Az 1996. évi XXI. tv. a területfejlesztésről és területrendezésről a területfejlesztési koncepciót és programot azonosítja területfejlesztési tervdokumentum-típusokként. A jogi kategóriákon túlmenően, jelen kézikönyvben, területfejlesztési tervekként kezeljük az uniós forrásból finanszírozott regionális és a határ menti térségekre vonatkozó operatív programokat is. A területfejlesztési tervek elsősorban a környezeti, társadalmi, gazdasági struktúrák kívánatos jövőjével, térszerkezetükkel, és az ehhez vezető lépésekkel foglalkoznak. A területrendezési tervektől eltérően nem határoznak meg pontos területi lehatárolást, az épített környezet lehetséges műszaki-fizikai paramétereit. (Botka, Pét, Szilágyi, Salamin, & Radvánszki, 2009)

**Szinergia:** Együtműködés, együttthatás: amikor több elem vagy tényező együtműködéséből nagyobb teljesítmény, magasabb eredmény jön létre, mintha az elemeket vagy tényezőket egyszerűen összeadnánk. (HRporta, 2021)

**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)



### 3. A projekt háttérének bemutatása

#### 3.1. Jelenlegi infrastruktúra

A beavatkozás a 4431 jelű út 22+882 km szelvényét és a 4432 jelű út 14+258 km szelvényét érinti. Az érintett csomópont a Dél-Alföldi régióban, Békés megyében, a 4431 jelű és a 4432 jelű összekötő utak külterületi szakaszán helyezkedik el.

Békés megye egyszámjegyű főúttal nem rendelkezik. Újkígyóson a 4431. jelű út halad át, mely Csorvás és Gyula között terül el. A település úthálózata egyszerű, könnyen oda lehet találni a célponthoz. Helyi tömegközlekedés a városban nincs, távolsági járáttal azonban rendelkezik. 9 buszmegállója van, így a távolsági járatot használva lehet utazni városon belül. A településen vasúti közlekedés nincs, hiszen még az 1970-es években megszűnt. Vonalán kerékpárutat alakítottak ki. A város 67 km járdahosszal rendelkezik. Az út két oldalán szinte mindenhol elérhetőek, így a járókelők nincsenek rákényszerítve arra, hogy az úton, veszélynek kitéve közlekedjenek. Vízi forgalom, a folyó és állóvíz hiányára való tekintettel nincs, repülőtér pedig legközelebb Békéscsabán található. (Újkígyós Város Integrált Városfejlesztési Stratégiája 2012-2020 (16. oldal).

Tervezési feladat körforgalmú csomópont kialakítása, az elsőbbségi viszonyok jelenleg jelzőtáblával szabályozottak.

Az útpálya 2x1 sávós, a burkolatszélesség 3m. A víz elvezetése nyílt szikkasztó árkokkal történik. (Aranypeták Kft., 2021.)

#### **Környező települések megjelölése, átmenő forgalom**

A település Dél-alföldi régióban, Békés megyén belül a Békéscsabai kistérségben, lényegében a kistérségi központ (Békéscsaba) agglomerációjában helyezkedik el, közel a román-magyar határhoz. Vonzáskörzetéhez 6 település tartozik: Szabadkígyós, Telekgerendás, Gerendás, Csanádapáca, Csabaszabadi és Pusztatölgyes. A város és vonzáskörzetének lakónépesség száma megközelíti a 15 ezer főt. Újkígyós a Körösök és a Maros között, az Alföld tiszántúli területének délkeleti részén, Békéscsabától 17 km-re, délnyugatra fekszik, Gyulától 26, Budapesttől 200 km-re található. A megyeszékhelyhez közel helyezkedik el, közúton kapcsolódik a település. A 47-es út és Szegedtől az M5-ös autópálya megkönnyíti az ország más részeivel való összeköttetést. Az oktatási, városigazgatási, jegyzői, egészségügyi, szociális ellátás és egyéb feladatokat Újkígyós maga látja el. Vonzáskörzetéhez Szabadkígyós, Telekgerendás, Gerendás, Csanádapáca, Csabaszabadi és Pusztatölgyes tartozik. Békéscsabával való kapcsolata igen erős, ez abban is megmutatkozik, hogy kivált a Gyulai kistérségből és 2008. január 1-től csatlakozott a Békéscsabai kistérséghez. (Újkígyós Város, 2021)

A csomóponton ahol a körforgalom kiépítésre kerül Csanádapáca, Pusztatölgyes, Csabaszabadi, Gerendás, Békéscsaba, Újkígyós felől érkezők haladnak át, tehát igen nagy forgalmat bonyolít le ez az útszakasz.

A térségben meghatározó szektor a mezőgazdaság, az országos átlaghoz képest az ipari és a szolgáltató ágazatok kisebb hangsúlyt képviselnek. A térségben megtalálható a zöldségtermesztés. A biotermesztés a térségben alig van jelen, bár a szennyeződésmentes környezet lehetővé tenné ezt. A helyi termelőket segíti, hogy a napközi otthon konyhája is rendszeresen a helyi termelőktől vásárol zöldségfélét és gyümölcsöt.

### **Turisztikai kereslet**

Újkígyóásra főleg a környezetéhez tartozó településekről, illetve Békéscsabáról érkeznek látogatók, leginkább a település által szervezett rendezvényekre. Az Újkígyósról elszármazottak számára az „Újkígyósi Hazaváró” nevű rendezvény egy külön esemény, amely azonkívül, hogy látogatásra invitálja a máshová települt egykori városlakókat, erősíti bennük az identitást és az összetartozás érzését.

### **Lehetséges vonzerők a városban**

A város lehetséges vonzerőinek ismerete és feltárása nem csak turisztikai szempontból fontos, hanem a lakosság szempontjából is, mivel a város értékeiként tudatosulnak az emberekben. Ilyen attrakciók Újkígyóson a strand, a mozi épülete, a templom, az óvoda, a rendezett közterületek, a bányató, mint rekreációs terület és a programok.

Románia - 1990 óta együttműködési megállapodás keretében testvér települési kapcsolat áll fenn az erdélyi Csíkszépvíz és Újkígyós között.

## **3.2. Vonatkozó stratégiák bemutatása**

Békés megye közlekedés-földrajzi helyzete periferikus, mert a nagy közúti tranzitfolyosók elkerülik, egyszámjegyű főútja nincs. A megyeszékhely (Békéscsaba) M5 autópálya megépülése utáni közlekedés-földrajzi térvészésének hatásai Újkígyóson is érzékelhetők. A meglévő közúti és vasúti csomópontok nagytérési jelentősége lecsökkent, de megyén belüli szerepe így is jelentős. Békéscsabán található a 44-es (Budapest–Kecskemét–Békéscsaba–Gyula) és a Szegedet Debrecennel összekötő 47-es főút. Itt keresztezi továbbá egymást a Budapest–Szolnok–Békéscsaba–Arad–Temesvár–Thessaloniki 120-as számú vasúti fővonal és a Nagyvárad–Szeged vasútvonal. Újkígyós városszerkezetébe az áthaladó 4431. jelű Gyula–Újkígyós–Csorvás közötti összekötő út illeszkedik, amelynek meghatározó volta a rajta áthaladó forgalomból és környező települések, nagyobb jelentőségű utak elérésének biztosításában jelentkezik. Balesetveszély szempontjából közepesen magas kategóriába tartozik, átlagos napi forgalma 2001-4000 egységjármű/nap. Az összekötő út állami tulajdon és a Magyar Közút Állami Közútkezelő Fejlesztő Műszaki és Információs Közhasznú Társaság Békés Területi Igazgatósága kezeli. A forgalomból fakadó kockázatok csökkentése érdekében az önkormányzat a 4431-es számú út keleti belterületi csatlakozásánál a Magyar Közút Kht-val, és az ÚFA Bt-vel közös beruházásban sárga lámpás veszélyjelzőt telepített. A település

egyetlen, a térség úthálózatával összeköttetést biztosító áthaladó útján kívül jelentősebb közlekedési tényező nincs. A városszerkezet alapvető sakkáblaszerű, szabályosan osztott, egymásra merőleges utcákkal.

Szeged, Kecskemét, Szolnok, Budapest, Debrecen és az országhatár (Románia) felől a megközelíthetőség biztosított, ami a középtávon megépítésre kerülő autópályák és gyorsforgalmi autópályák térségi szakaszaival még javulni is fog, azonban a közúti összeköttetés hiányossága a közelebbi települések megközelítésének nehézkességében nyilvánul meg. Vagy nincsenek összekötő utak, vagy kritikán aluli minőségűek (pl. közvetlen út Telekgerendás felé). Hiányzik egy Újkígyóst Békéscsabával és Békés megye déli térségével összekötő feltáró út, valamint a meglévő 4431. számú út minősége is javítandó (Békés megye rendezési tervében szerepel). A 2000. évben készült „Békés Megye hosszú távú országos közúthálózat-fejlesztési terve” felülvizsgálatát a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Út és Vasútépítési Tanszék végezte. A felülvizsgálat összefoglaló anyaga 2006. április hónapban készült el. Az összefoglaló anyag szerint a 4432-4431 jelű utak kereszteződésében körforgalmi csomópontnak kell épülnie, mely kívül esik Újkígyós közigazgatási területén. Ugyancsak a fenti hivatkozott fejlesztési terv új mellékút építését javasolja Békéscsaba–Medgyesegyháza között, keresztülhaladva Újkígyós közigazgatási területén. (Kondor, A. - Stifter, L. - Kovács, K. - Márkus I., 2021)

### **Környező településekkel való kapcsolat**

Újkígyós a Maros hordalékhátán helyezkedik el, Békéscsaba délnyugati szomszédságában, a városközponttól körülbelül 15 kilométerre. A térség másik nagy városától, Gyulától nyugatra kerül el, bő 20 kilométerre. Szomszédai: észak felől Békéscsaba, kelet felől Szabadkígyós, délkelet felől Kétegyháza, dél felől Medgyesegyháza és Pusztatottlaka, nyugat felől pedig Csabaszabadi. Északnyugat felől viszonylag közel fekszik hozzá Telekgerendás is, de közigazgatási területeik nem határosak egymással. A település központján kelet-nyugati irányban végighúzódik a Gyula-Csorvás közti 4431-es út, ez a legfontosabb megközelítési útvonala. Békéscsabával a településközpontnak nincs közvetlen közúti kapcsolata, a város központja felől csak kisebb-nagyobb kerülővel lehet megközelíteni, két alternatív útvonalon: vagy a 4432-es úton a nyugati határszélig, majd onnan kelet felé fordulva a 4431-esre, vagy Szabadkígyóson keresztül, a 4433-as, majd szintén a 4431-es úton. Vasútvonal nem érinti a települést, a legközelebbi vasútállomás a MÁV Szeged–Békéscsaba-vasútvonal Telekgerendás vasútállomása. (Kondor, A. - Stifter, L. - Kovács, K. - Márkus I., 2021)

### **Településfejlesztési Konceptió (TFK)**

A régió gazdasági fejlődésének egyik legnagyobb akadálya a fővárosi közlekedési kapcsolatok nem megfelelő kiépítettsége. Ez hátráltatja a Dél-Alföld több városának intenzív összekapcsolódását is. A sugaras fővonalakra merőleges, régióon belüli és a Budapestet elkerülő régióközi transzverzális (kelet-nyugati) összeköttetések hiánya, illetőleg alacsony színvonalú kiépítettsége jelenleg a régióépítés egyik legfontosabb korlátja. Mindez jelentősen gátolja a Dél-Alföld tranzitszerepéből adódó lehetőségek kihasználását is.

#### Célok:

A kedvező földrajzi helyzetből származó adottságokat kihasználva a nemzetközi áramlások felgyorsítása, pozitív hatásaik kibontakoztatása, a komplex közlekedési és logisztikai szolgáltatások, illetve a hozzájuk kapcsolódó egyéb tevékenységek révén az itteni termelési egységek hatékonyságának javítása, a közlekedésből eredő környezetszennyezés csökkentése.

A nagy kapacitású sugaras pályák megépülésével a Dél-Alföld „közelebb kerülése” az ország centrumához, városai „közelítése” egymáshoz, és a régió vonzóbb célterületté válása a tőke (beáramlás) számára. A keresztirányú összeköttetések bővítése által a belsőintegráció, kohézió és a szomszédos régiókkal való kapcsolatrendszer erősítése.

Megfelelő kiépítettség és jó minőségű alsóbbrendű hálózatok és színvonalas tömegközlekedés biztosításával a kistérségek kohéziójának erősítése, a fejlődési pólusoktól távol és kisvárosok és falvak népességmegtartó képességének javítása, a városi szolgáltatások elérésének, illetve a nagyvárosi pólusokban meginduló gazdasági fejlődés és társadalmi innovációk minél gyorsabb terjedésének elősegítése. (Békés Megyei Önkormányzat, 2012) (Nemzeti Jogszabálytár, 2020)

### **3.3. Gazdasági környezet**

Jelentős kutatások támasztják alá, hogy a közúthálózat fejlettsége, a térségi csomópontok elérésének sebessége markáns hatással van a gazdasági környezet fejlettségére is. A gazdasági szereplőknek gyors válaszokat kell adjanak mind a lakossági, mind a közületi megrendelők igényeire. Igaz ugyan, hogy a szolgáltatási szektor egyre jobban megerősödik, de az ipari, kereskedelmi és a mezőgazdasági szektor még mindig a vonalas infrastruktúrához kötődik. Békés megyében jelentős mennyiségű és minőségű termőföld adja a gazdaság alapját. A 100 ha terület felett gazdálkodó mezőgazdasági cégek az ország számára is komoly élestartat biztosítanak. Igaz, hogy feldolgozó ipar az elmúlt húsz-harminc évben visszafejlődött, de bízunk abban, hogy a minőségi alapanyag feldolgozását egyre inkább a térségben valósítják majd meg a cégek és e feldolgozott termékeket is gyorsan és késleltetés nélkül szükséges a fogyasztás helyére szállítani. A most megjelölt csomópont lehetőséget biztosít a jövőben arra is, hogy a vasúti áruszállítás békéscsabai csomópontját elérjék a cégek és a lakossági ügyfelek egyaránt.

1. ábra: Regisztrált vállalkozások számának változása Újkígyóson nemzetgazdasági ágak szerint (2010-2019, db)

Nemzetgazdasági ág	2010	2019	Változás mértéke (%)
Mezőgazdaság, erdőgazdálkodás, halászat	701	691	98,6%
Bányászat, kőfejtés	50	49	98,0%
Feldolgozóipar	43	45	<b>104,7%</b>
Vízellátás; szennyvíz gyűjtése, kezelése, hulladékgazdálkodás, szennyeződésmentesítés	5	2	<b>40,0%</b>
Építőipar	33	66	<b>200,0%</b>
Kereskedelem, gépjárműjavítás	128	97	75,8%
Szállítás, raktározás	28	18	64,3%
Szálláshely-szolgáltatás, vendéglátás	27	23	85,2%
Információ, kommunikáció	14	8	<b>57,1%</b>
Pénzügyi, biztosítási tevékenység	21	16	76,2%
Ingatlanügyletek	36	35	97,2%
Szakmai, tudományos, műszaki tevékenység	46	57	<b>123,9%</b>
Adminisztratív és szolgáltatást támogató tevékenység	19	20	105,3%
Oktatás	9	12	<b>133,3%</b>
Humán-egészségügyi, szociális ellátás	10	9	90,0%
Művészet, szórakoztatás, szabad idő	7	14	<b>200,0%</b>
Egyéb szolgáltatás	17	22	<b>129,4%</b>
Összesen:	1194	1184	99,2%

Forrás: KSH és T-STAR adatok alapján saját szerkesztés

Újkígyóson a nemzetgazdasági ágak szerint a regisztrált vállalkozások számának változása tekintetében a 2010-2019. év közötti időszakot vizsgálva pozitív irányú változás következett be több vállalkozás esetében. Például az építőiparban, és a művészet - szórakozás - szabadidő esetében megduplázódott a vállalkozások száma. Szintén emelkedés következett be a feldolgozóipar, a szakmai, tudományos, műszaki tevékenység, az oktatás és egyéb szolgáltatás területén lévő vállalkozások esetében. Az említett időszakot vizsgálva jelentős csökkenést mutat viszont a vízellátás, szennyvíz gyűjtése, kezelése, hulladékgazdálkodás, szennyeződésmentesítés, és az információ, kommunikáció területén lévő vállalkozások száma.

Az építőipar, illetve a szórakozás, szabadidős vállalkozások növekedése hozzájárul a térség munkahelyteremtő, munkahely megtartó, illetve gépjármű forgalmának növekedéséhez, melyet az úthálózat fejlesztése tovább képes növelni, így vonzóvá tenni e térséget.

A mezőgazdasági és szállítással foglalkozó vállalkozások jelentős útterhelést jelentenek a közutakra és így a körforgalmi csomópont kiépítése is indokolt főként a mezőgazdasági szezon idejére.

A következő nagyobb vállalkozásokkal rendelkezik Újkígyós, melyek jelentős hatással vannak a közúti forgalomra:

- Furner-Pack Kft.
- Ergofém Kft.
- Ecker Invest Kft.
- Kígyós-Őr Biztonságtechnikai Szolgáltató Kft.
- Merdik Kft.
- Primcom Kft.
- Kígyós-Med Bt.
- Balogh Zoltán faiskolája
- Földtégla Bt.
- Privát Gumiszerviz
- Gonex Team Kft.
- Lebo Ker. és Szolg. Kft.

2. ábra: A járművek száma Újkígyóson (2010, 2019)

Újkígyós Személy-, teherszállító gépjárművek	2010.	2019.
Személygépkocsik (üzemeltető lakóhelye szerint, dec. 31.) [db]	1520	1771
Motorkerékpárok [db]	83	95
Autóbuszok [db]	1	2
Személyszállító gépjárművek összesen [db]	1604	1868
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett személygépkocsik [db]	14	108
Teherszállító gépjárművek (különleges célú gépkocsival együtt) [db]	270	307
Áruszállító tehergépkocsik [db]	215	231
Vontatók [db]	47	71
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett teherszállító gépjárművek (különleges célú gépkocsikkal együtt) [db]	17	23
Teherszállító gépjárművek (különleges célú gépkocsik nélkül) [db]	262	302
Benzinüzemű személygépkocsik [db]	1199	1150
Gázolajüzemű személygépkocsik [db]	320	604

Egyéb üzemű személygépkocsik [db]	1	17
Benzinüzemű tehergépkocsik [db]	19	12
Gázolajüzemű tehergépkocsik [db]	204	222
Egyéb üzemű tehergépkocsik [db]	0	2
Lassú járművek [db]	139	126
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett személyszállító gépjárművek, [db]	20	<b>116</b>
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett gépjárművek [db]	37	<b>139</b>
Vontatmányok összesen [db]	285	306
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett áruszállító tehergépkocsik, 2010 [db]	5	15
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett vontatók [db]	12	8
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett tehergépkocsik (különleges célú gépkocsival együtt) [db]	5	15
Tehergépkocsik (különleges célú gépkocsival együtt) [db]	223	236
Természetes személy által üzemeltetett személygépkocsik [db]	1483	<b>1734</b>
Összesen:	7985	<b>9480</b>

Forrás: KSH és T-STAR adatok alapján saját szerkesztés

Az alábbi táblázatból látható, hogy a vizsgált időszakot tekintve Újkígyóson jelentősen emelkedett a természetes személy által személygépkocsit üzemeltetők száma, az első alkalommal forgalomba helyezett gépjárművek száma csaknem megnégyszereződött. (37-ről 139-re)

A Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett személyszállító gépjárművek száma Újkígyóson pedig közel hatszorosa lett a vizsgált időszakban. (20-ről 116-ra)

A tehergépjármű, és áruszállító járművek száma is emelkedett.

Az Újkígyóson és a környező településeken lévő személy-, teherszállító gépjárművek, és az áthaladó forgalom számának jelentős emelkedése mindenképp indokolja az útszakasz korszerűsítését, és biztonságosabbá tételét egy körforgalom által.

A személysérüléssel közúti közlekedési balesetek száma az országosnál nagyobb mértékben emelkedett Békés megyében. Sajnos a térségben az átlagosnál nagyobb a súlyos sérültek száma is, hiszen a balesetek 31%-ban a közlekedési balesetek kimenetele súlyos, míg az országos viszonylatban ez az arány csak 26%-os. (KSH, 2015)

A lenti táblázatból egyértelműen látható, hogy a gazdaság szerkezete egyértelműen az egyéni vállalkozások felé mozdul el, míg jelentős az aránya a nyugdíj mellett dolgozó vállalkozóknak.

A közlekedési csomópontot érintve kiemelkedő az őstermelők száma, ami azt is jelenti egyben, hogy a mezőgazdasági forgalom e térségben meghatározó. Újkígyós határos Csabaszabadival, Gerendással, ahol szintén jelentős számú mezőgazdasági forgalomra kell számítani, így a körforgalmi csomópont megépítése szintén indokolt.

3. ábra: Regisztrált gazdasági szervezetek gazdálkodási forma szerint Újkígyós, 2021

Gazdasági szervezetek típusai	db
Korlátolt felelősségű társaságok	70
Vállalkozások	1024
Jogi személyiségű vállalkozások	107
Jogi személyiség nélküli vállalkozások	1
Társas vállalkozások	108
Megszűnt vállalkozások	34
Szövetkezetek	3
Betéti társaságok	34
Önálló vállalkozók	916
Nonprofit gazdasági társaságok	0
Részvénytársaságok	0
Közkereseti társaságok	0
Agrárgazdasági szövetkezetek	0
Főfoglalkozású önálló vállalkozók	301
Mellékfoglalkozású önálló vállalkozók	371
Nyugdíjas önálló vállalkozók	244
Egyéni vállalkozók	216
Főfoglalkozású egyéni vállalkozók	120
Mellékfoglalkozású egyéni vállalkozók	88
Nyugdíjas egyéni vállalkozók	8
Őstermelők	361
Költségvetési szervek	6
Nonprofit szervezetek	34
Gazdasági szervezetek	1065
Civil szervezetek	21

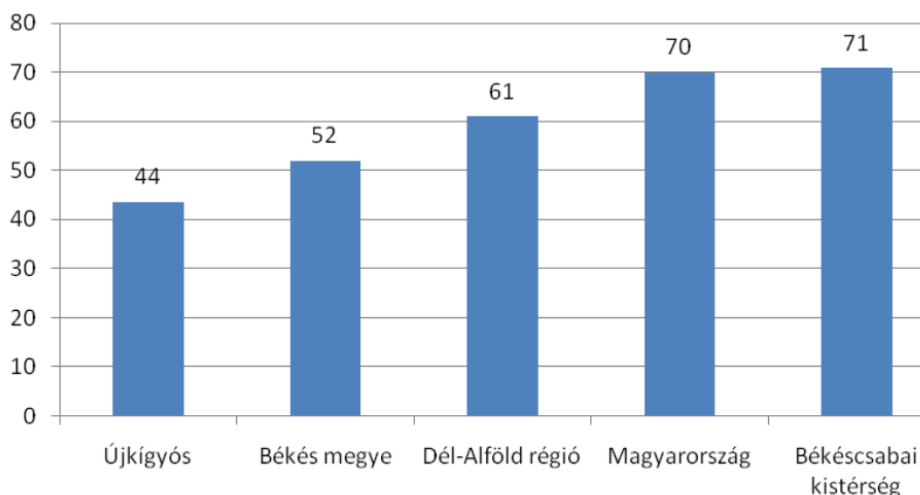
Forrás: T-STAR adatbázisból saját szerkesztés

A Békés megyében lévő vállalkozások száma megfelel az országos arányoknak, azonban az Újkígyóst, Gerendást, Csabaszabadit érintő számok már jóval alacsonyabbak ennél. A



gazdaság, a mezőgazdaság, a feldolgozóipar fejlődéséhez, a lakosság helyben maradásához több minőségi szolgáltatásra, munkahelyre és minőségi úthálózatra is szükség van egy tervszerű és átgondolt településfejlesztési stratégia mellett.

4. ábra: 1000 főre jutó regisztrált vállalkozások száma



**Forrás: KSH (Újkígyós Város, 2012)**

A gépjárművek illetve a vállalkozások és munkalehetőségek számának emelkedése jelentősen hozzájárult a vizsgált időszakban az adóbevételek növekedéséhez. Ez mindenképp az adott település és térség fejlődést eredményezi. Az úthálózat korszerűsítésével tovább javítható a térségben élők megélhetése, életminősége, mindenképp hozzájárul a térség gazdasági fejlődéséhez.

### **Kereskedelmi szálláshelyek, falusi szálláshelyek férőhelyeinek száma**

Mind a kereskedelmi, mind a turisztikai szálláshelyek alacsony szintűek Újkígyóson. A település és a közlekedési csomópont közelében a turizmus minimális szerepet játszik. Meg kell említeni, hogy Békés megyében viszont akár Gyula, Orosháza és Makó irányába igen jelentős a turisztikai forgalom. A termálfürdő-készletek, felszíni vízkészletek, fürdők, fesztiválok kiváló alapot adnak a turisztikai fejlesztésre. Románia és Szerbia közelsége a fürdőturizmus számára, míg a belső lakosság Budapest központúsága a vidék felé való nyitást indokolja. Békéscsabához és Gyulához közel csak egy-egy nagy attrakció kapcsán (Kolbászfesztivál, Mézfesztivál) keresnek fel vidéki szálláshelyeket. E szálláshelyek legnagyobb hiányossága az úthálózat fejletlensége, illetve a célzott, tervezett attrakciók, tematikus szolgáltatások hiánya.

## Vendégéjszakák száma

Újkígyóson 2016-ban nyílt kereskedelmi szálláshely, a vendégéjszaka adatai nem hozzáférhetőek. Szabadkígyós esetében 2015-ben az összes vendégéjszakák száma 1121 volt, mely kiindulási alapként szolgálhat a jövőbeli fejlesztéshez. (Újkígyós Város, 2016)

A vendégforgalom növekedését akadályozza a megye nehézkes elérhetősége, úthálózatának jelentősen leromlott állapota. Békés megye helyzetelemzéséről, pozicionálásáról összegzőképpen elmondható: hanem sikerül Békés megye kedvező adottságait kihasználni és erősíteni, illetve érzékelhető előrelépést elérni gazdaságának élénkítésében, akkor fennáll annak a veszélye, hogy a pénzügyi-gazdasági válság hatásai megyénkben fokozottabb mértékű elmaradást, további foglalkoztatási feszültséget és folyamatos leszakadást fognak eredményezni. (Békés Megye Növekedésorientált Gazdaság-fejlesztési Programja, 2009)

### 3.4. Társadalmi környezet

A térség lakóinak hivatalos ügyintézés céljából a megye székhelyre Békéscsabára, vagy a környező városokba kell utaznia. Nagyobb bevásárló centrum is csak Békéscsabán található (Csaba Center).

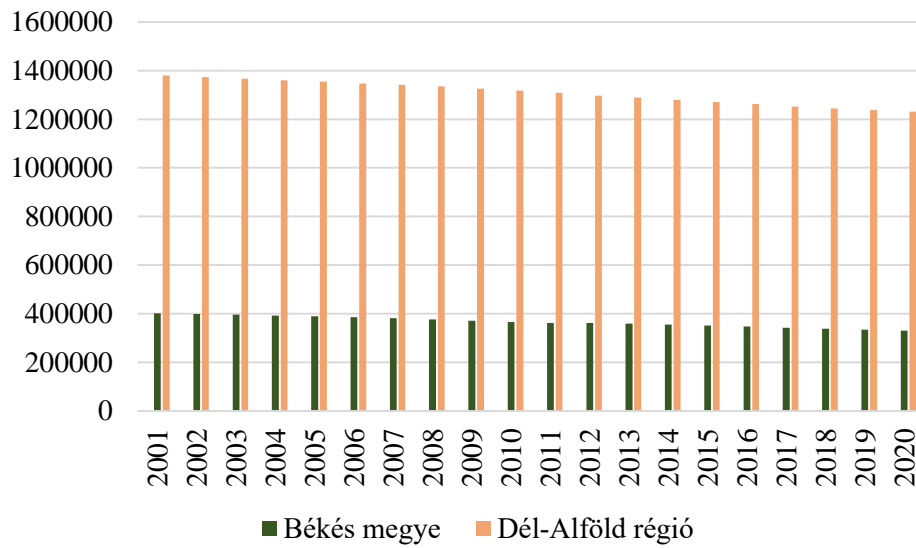
A térségből a középiskolások napi szinten kénytelenek utazni, ingázni Békéscsabára, Gyulára, Mezőkovácsházára vagy Orosházára, hogy érettségit vagy szakmai végzettséget szerezhessenek.

Újkígyós és vonzáskörzete csak nagyon kevés lakos számára tud munkahelyet, biztos megélhetést biztosítani, így a munkaviszony miatti napi ingázások száma akár tömegközlekedéssel, vagy saját gépjárművel igen magas, ami szintén az adott útszakaszt veszi igénybe, és növeli meg az ott napi szinten áthaladó forgalmat.

A térség azon lakosai akik egészségügyi szakellátásra szorulnak (szakrendelés vagy kórházi ellátás), ők is utazni kénytelenek a megye három városában lévő kórházak egyikébe.

Újkígyósra akut rosszullét, vagy sürgős betegellátást igénylő esetekben Békéscsabáról tud mentő vonulni. A távolság, illetve a kifogásolható útminőség miatt ez jelentős időt vesz igénybe, ami szintén negatív hatással van az ott élők életminőségére, esetlegesen életkilátásaikra. Az úthálózat javításával ez is javítható lenne.

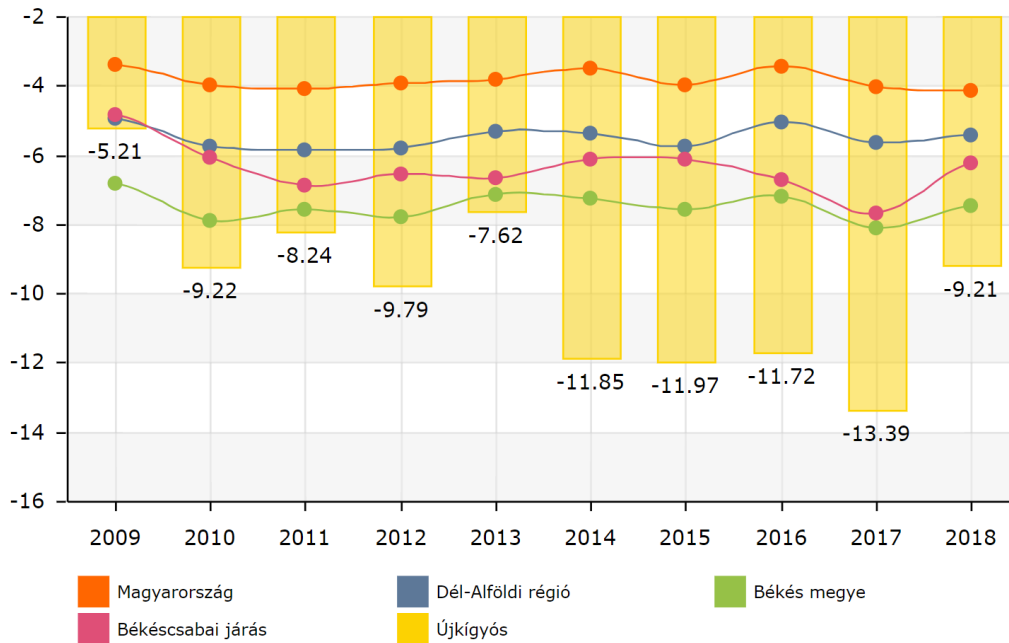
5. ábra: A Dél-Alföld és Békés megye lakosságának alakulása (1990-2020, fő)



Forrás: KSH adatok alapján saját szerkesztés

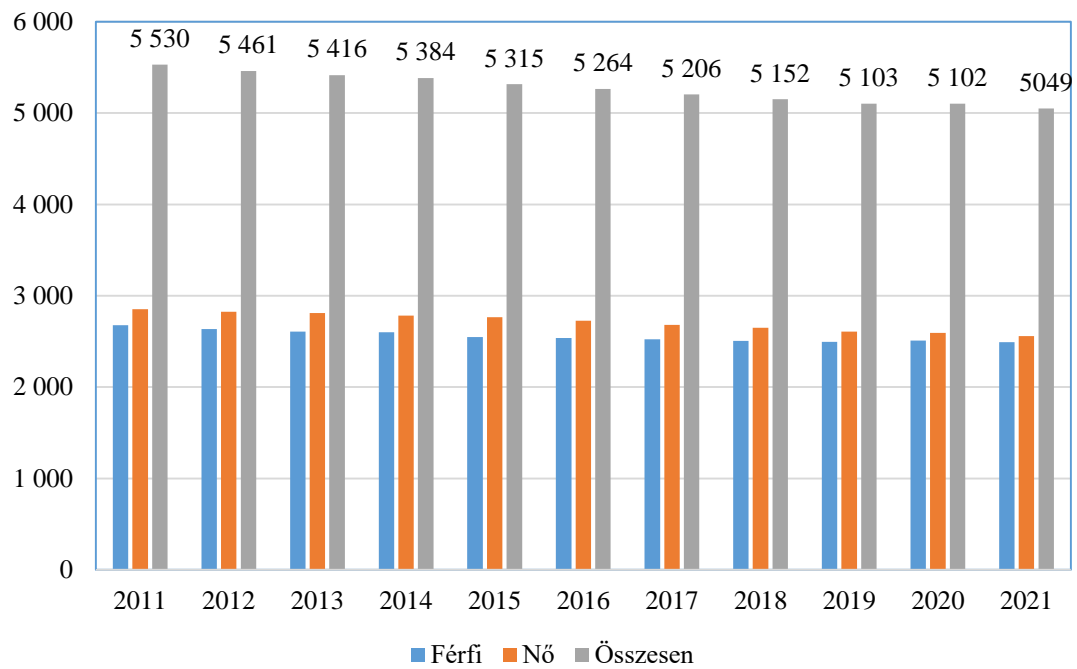
6. ábra: Természetes szaporodás és fogyás (ezrelék)

(c) 2021 Lechner Nonprofit Kft. Készült a TeIR-rel.



Forrás: TEIR

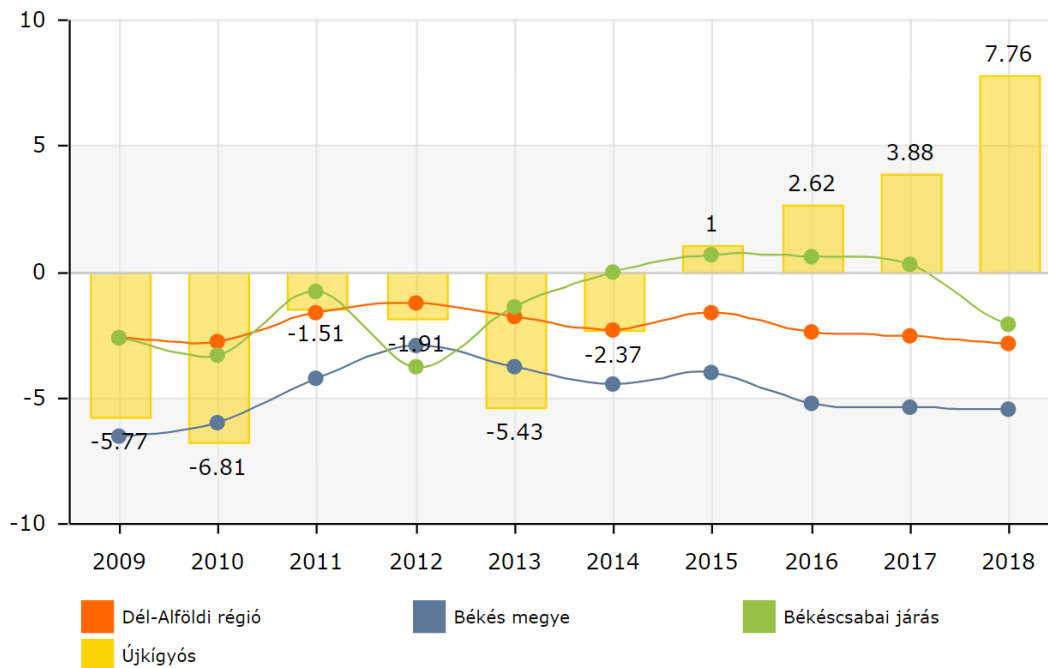
7. ábra: Újkígyós város állandó lakossága (2011-2021, fő)



Forrás: Belügyminisztérium adatai alapján saját szerkesztés

8. ábra: Vándorlási egyenleg

(c) 2021 Lechner Nonprofit Kft. Készült a TeIR-rel.



Forrás: TEIR

Vándorlási különbszet az adott közigazgatási egységbe állandó vagy ideiglenes jelleggel bejelentkezők és az onnan másik közigazgatási egységbe állandó vagy ideiglenes jelleggel bejelentkezők számának különbszete ezer lakosra vetítve.

A vizsgált időszakból jól látható, hogy Újkígyóson a település lakossága előregedő, a fiatalok a környező vagy az ország nagyvárosaiban találták meg a jövőjüket, a megélhetésüket.

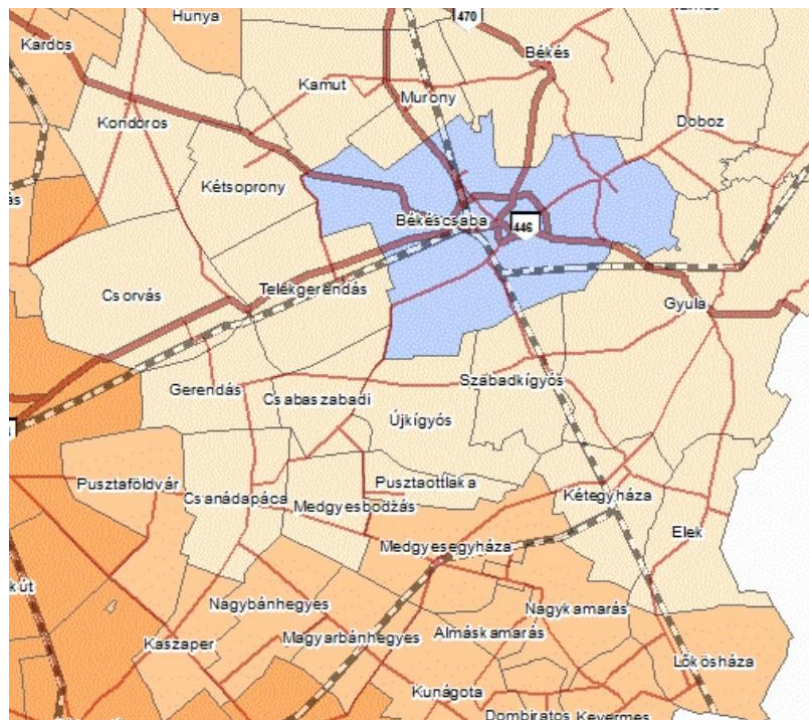
Az úthálózat javításával, a befektetői kedv emelkedésével, munkahelyteremtő, és munkahelymegtartó hatás érhető el, ami a fiatalok elvándorlásának csökkentéséhez, ottmaradásához, esetlegesen az elvándoroltak hazatéréséhez járulhat hozzá.

### 3.5. Környezeti alapadatok

#### Elérhetőség

A közelmúltban megépült az M43 Makó-országhatár közötti szakasza, így a térség számára új lehetőséget kínál az autópálya közelsége. Az M44 Kecskemét-Békéscsaba közötti szakaszának az elkészülte a térkapcsolatokat ismét megújíthatja, de a térség rácsatlakoztatását egy autópályára mindenféleképpen meg kell oldani! A képet árnyalja, hogy számos köz-, egészségügyi és üzleti szolgáltatás elérhető Orosházán is! Az autópálya elérése elsősorban az északi településeknek, Gádorosnak és Nagyszénásnak okoz gondot. (Kertészek Földje Akciócsoport Egyesület, 2017)

9. ábra: A Dél-alföldi régió és Újkígyós elérései ideje autópálya csomópontig (2016)

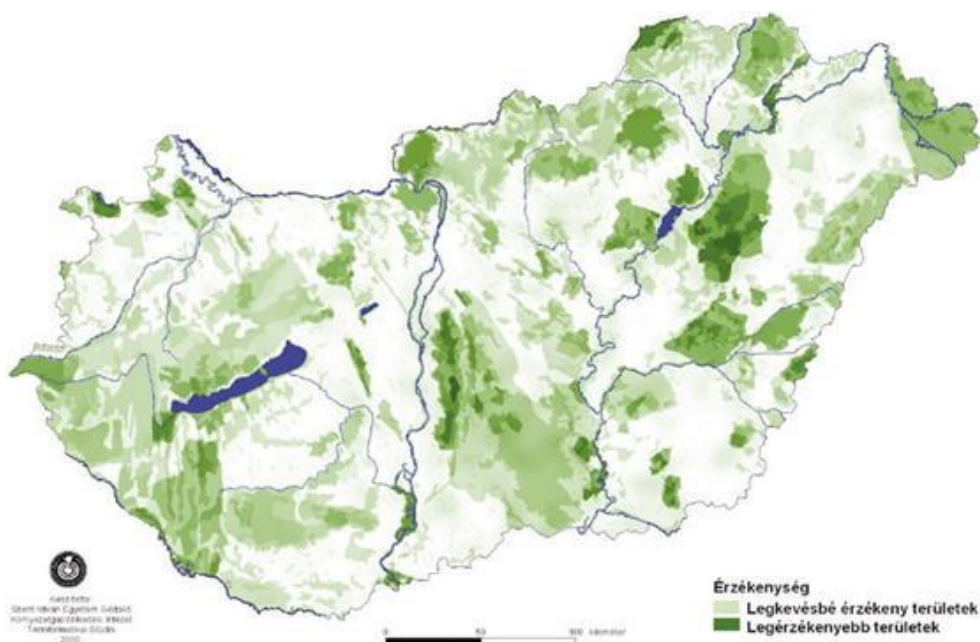


Forrás: TEIR

Az ábrából is látszik, hogy mind Gerendás, mind Újkígyós, Csabaszabadi és Csanádapáca is jelentős távolságra helyezkedik el a megyeszékhelytől és igen nagy távolságra érhetőek el az autópálya csomópontok. E tény igen nagy környezetterheléssel bír a térség számára. Minden törekvés, mely meggyorsítja a megközelítést e csomópontoknak üdvöztető lehet.

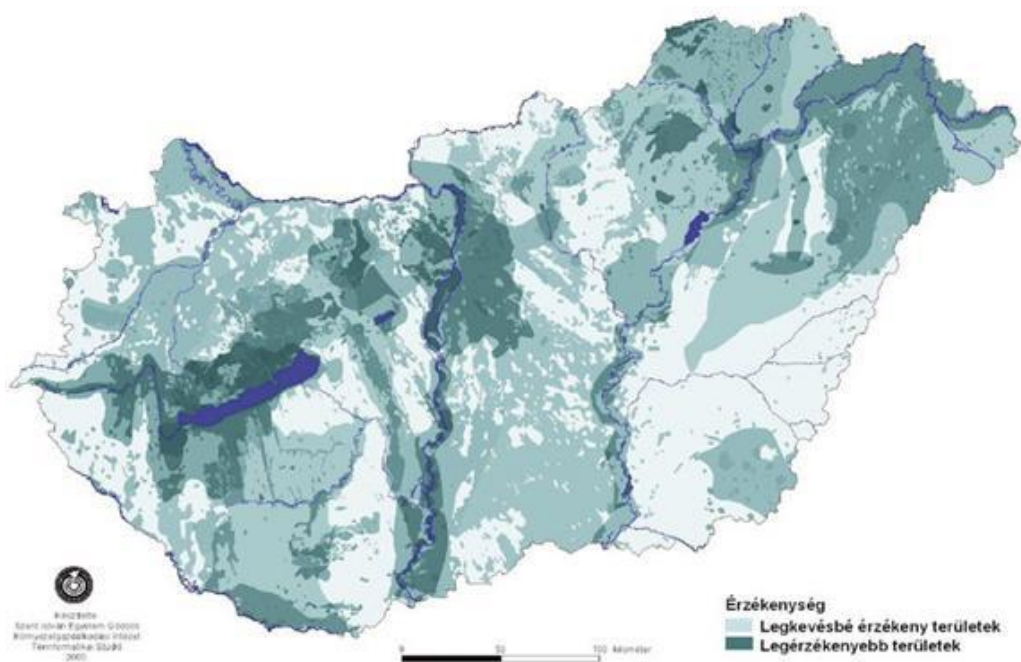
A környezeti érzékenységet vizsgálva e terület nem kiemelkedően érzékeny, míg a vízbázisok szempontjából a legérzékenyebb területek közé tartozik Békés megye, így minden beruházást az környezeti szabályok maximális betartásával kell lefolytatni. A tervezett csomópont kialakításánál e szempontot kiemelten kell kezelni.

10. ábra: Környezeti érzékenység az élővilág szempontjából



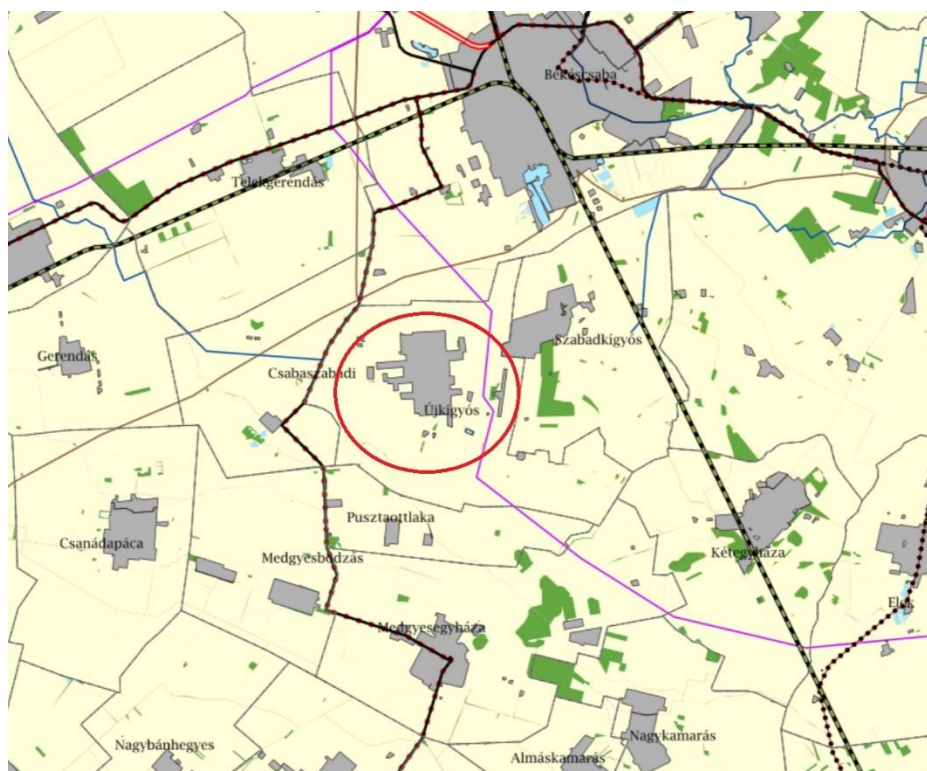
Forrás: Ángyán József (Ángyán, 2003)

11. ábra: Környezeti érzékenység a vízbázis szempontjából



Forrás: Ángyán József (Ángyán, 2003)

12. ábra: Országos területrendezési terv (Újkígyós)



Forrás: TEIR

## 4. Fejlesztési igény megalapozása

### 4.1. Helyzetértékelés

A kereszteződésben a mellékutakról való könnyebb kikanyarodás és a balesetek csökkentése érdekében forgalombiztonság növelő beavatkozásra van szükség. Ezért első körben új jelzőtáblák, új burkolati jelek növelik majd a biztonságot, továbbá akusztikus kivitelű lassító harántcsíkozás lesz elhelyezve, másrészt forgalombiztonsági felülvizsgálati terv készül. Ez olyan jelentősebb átalakítást tesz lehetővé, ami hosszabb távon jól szolgálja a kereszteződésbe behajtók biztonságát.

Környezetszennyezés csökkentésének elérése azáltal, hogy a kereszteződésben kiépített körforgalom esetében lassítással hajtanak be a gépjárművek, ami nem kényszeríti minden esetben a gépjárműveket megállásra a jelenlegivel ellentétben. A kereszteződésben való megállás az elsőbbségadásnak eleget téve, a gépjárművel való újraindulás, újabb gázfröccs adása, jelentős kipufogógázt eredményez, ami fokozottan növeli a levegőszennyezettségét.

Menetidő lerövidítése érhető el az úthálózat korszerűsítésével, ami a környék lakóinak és az adott útszakaszon áthaladók elégedettségét, komfortérzetét és biztonságát javítaná, esetlegesen a térség befektetői számára is vonzóbbá teszi a térséget.

Újkígyósról a megyeszékhelyre, vagy vidékre dolgozni járók közlekedésbiztonsága szintén kiemelt fontosságú az úthálózat fejlesztésével.

A csomóponton áthaladók közlekedésbiztonságának emelése.

A térség iránti befektetési kedv fokozása, a térség munkahelyteremtő, és munkahelymegtartó képességének növelése.

Turizmus és az abban még ki nem használt lehetőségek kihasználása (szálláshelyek, termálfürdő létrehozása és vendégéjszakák növelése) - Újkígyós - Szabadkígyós - Békéscsaba - Gyula.

A Kígyósi Vadásztársaság 1953-ban alakult, alaptervekenysége bérelt területen tervszerű vadgazdálkodás, valamint a tagjainak sportszerű vadászati lehetőség biztosítása. Újkígyós területe elsősorban apróvadas terület, vadászható vadfajok a mezei nyúl, a fácán és az őz. Vadgazdálkodási tevékenységen belül az egyesület bér vadászati lehetőséget biztosít a külföldi (olasz, spanyol) vadászok részére, ami elsősorban az őz vadászatát jelenti. A vadászterület nagysága jelenleg 7700 ha. A térség vonzóvá tétele a vadászni kívánók számára.

A biztonságos közlekedési feltételek kiépítése. Kerékpárút megépítése, a kerékpár turizmus biztosítása. Évente egyszer megrendezésre kerül ebben a térségben a Békéscsaba - Arad Szupermaraton kerékpár verseny, mely szintén nem elhanyagolható esemény.

Románia - 1990 óta együttműködési megállapodás keretében testvér települési kapcsolat áll fenn az erdélyi Csíkszépvíz és Újkígyós között. A jó kapcsolat további fenntartása, a Román vendégek számának növelése.



13. ábra: Újkígyós város SWOT-analízise

Erősség	Gyengeség
<ul style="list-style-type: none"> <li>– kisváros jellege vonzó lakókörnyezet, csendes, nyugodt, szép, rendezett település</li> <li>– az embereket ide kötik a gyökereik</li> <li>– jó a közszolgáltatás</li> <li>– jól kiépített az infrastruktúra</li> <li>– a közösség figyel egymásra</li> <li>– jó az alapfokú oktatás</li> <li>– a generációk között jó a kapcsolat</li> <li>– nyugodt település kisugárzás</li> <li>– pozitív a megyei jogú város közelsége</li> <li>– vonzó lakókörnyezet</li> <li>– a régi, erős gyökerek nem múltak el</li> <li>– a város pulzál</li> <li>– barátságos település</li> <li>– a város a környék mezőgazdaságának szervező és termelésirányító központja, a mezőgazdaság fejlett, jól szervezett.</li> <li>– fejlődő település</li> <li>– a vadászok Újkígyósra járnak vadászni</li> <li>– a zöldségfeldolgozó aktívan fejlődik</li> <li>– szeretik a növényeket, termesztését hagyományként ápolják</li> <li>– jó minőségű termőfölddel rendelkeznek</li> <li>– jó minőségű termálvize van</li> <li>– változatos rendezvényekkel, programokkal rendelkeznek</li> <li>– az országhatár közel van</li> <li>– folyamatosan fejlődik a kulturális és közösségi élet</li> <li>– dolgoznak rajta, hogy olyan hely legyen, ahová vonzzák a fiatalokat</li> <li>– rendelkezésre állnak olcsó telkek a beköltözők számára</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– a városba vezető utak minősége nem jó</li> <li>– nincs szórakozási lehetőség</li> <li>– nincsenek éttermek, szálláshely</li> <li>– alacsony turisztikai potenciál</li> <li>– munkahelyek hiánya</li> <li>– nagyfoglalkoztató hiánya</li> <li>– az újonnan odaköltözőknél nincsenek erős családi kötelékek, így az emberek jönnek-mennek</li> <li>– üzemen kívüli strandfürdő</li> <li>– a jó minőségű termálvíz nincs kihasználva</li> <li>– nem rendelkezik középiskolával</li> <li>– a szolgáltatások színvonala nem mindenki által egyenlően elfogadott</li> <li>– hagyományörző személy már kevés van</li> <li>– a szülők arra buzdítják a gyermekeiket, hogy menjenek a fővárosba tanulni, s onnan már nem térnek vissza a későbbiekben</li> <li>– kevés a város menedzselése</li> <li>– közvetlen vasúti közlekedés hiánya</li> </ul>

Lehetőség	Veszély
<ul style="list-style-type: none"> <li>– EU által támogatott pályázatok kihasználása</li> <li>– külső közlekedési fejlesztések</li> <li>– potenciális befektetők vonzására alkalmas fejlesztési területekkel rendelkezik.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– pályázati források elapadása</li> <li>– megélhetés egyre nehezebb</li> <li>– a fiatalok nem tudnak eljárni kikapcsolódni, igényeik nincsenek kielégítve</li> <li>– már csak kb. 10 % a gazda</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>– vadászatra nagyobb hangsúlyt kell fektetni</li> <li>– nívósabb szálláshelyek kialakítása</li> <li>– falusi turizmus megteremtésére</li> <li>– hagyományokon alapuló kézműves termékek bevezetése</li> <li>– termálvíz meglétének kihasználása, fürdő építése</li> <li>– többen visszatelepednek nyugdíjas korukra</li> <li>– autópálya megépítésével könnyebb megközelíthetőség</li> <li>– tradicionális növények termelése</li> <li>– több rendezvény, fesztivál megszervezése</li> <li>– rendezvényen egy erős gasztronómia megteremtése</li> <li>– jó arculat kialakítása</li> <li>– helyi, helyközi közlekedés fejlesztése</li> <li>– munkahelyteremtés és lakosok igényeinek kielégítése</li> <li>– Ipari-technológiai gyártáshoz, feldolgozáshoz gyakorlattal, szakképzettséggel rendelkező helyi munkaerő megléte</li> <li>– a gyógyturizmusra való igény (termálvíz megléte)</li> <li>– attrakcióteremtés, valamint az arra ráépülő ipar megteremtése</li> <li>– nyári táborok szervezésére való igény</li> <li>– testvériskola-kapcsolat kiépítése</li> <li>– geotermia használata</li> <li>– kertészettel való foglalkozás bővítése</li> <li>– helyi ipar kiépítése</li> <li>– turizmus fejlesztése, vendégéjszakák növelése</li> <li>– vállalkozások számának növelése</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– munkanélküliség növekedése</li> <li>– Békéscsaba és Gyula elszívó erejének növekedése</li> <li>– befektetői érdeklődés alacsony szintje</li> <li>– az elvándorlás egy nő</li> <li>– a népességszám egyre csak csökken</li> <li>– kevés támogató</li> <li>– gyenge kis- és középvállalatok</li> </ul>
---	---

#### 4.2. Kereslet-kínálat elemzés

A területtervezésben a kínálat és a kereslet elemzése az üzleti területre vonatkozó igények és az aktuális vagy tervezett portfólióban található épület- vagy területkínálat időbeli illesztése. (IBM, 2021) Jelen projekt kapcsán a területtervezés fenti meghatározása jelentős átalakításokkal értelmezhető. A keresleti oldalon megjelennek mindazon igénybevevői a

szolgáltatásnak (körforgalmi csomópontnak), akik majd a későbbiekben ezt biztonságosan használni fogják.

Kínálati oldalról azokat a partnereket tudjuk megjeleníteni, akik segítsége szükséges a közlekedéstechnikai objektum megvalósításához.

E területen bemutatjuk a célcsoport felé történő megfelelő kommunikációs eszközöket és elvárásokat, míg a kínálati oldalon a kivitelezés során megjelenő belső érintetteket, azok igényeit és elvárásait.

Kínálati oldal elemzése:

Projektmenedzsment: az alvállalkozói oldalról minőségi teljesítést, az önkormányzati és hivatali oldalról gyors ügyintézést, míg az irányító hatóságról átlátható finanszírozást és menedzsmenti támogatást várnak el.

Projektadminisztráció: az alvállalkozók és partnerek folyamatos és gyors visszacsatolásait, minőségi szolgáltatást és tökéletes teljesítést igényelnek.

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

Az érintett hivatalok: a menedzsment irányából megfelelő információt, folyamatos egyeztetést 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 ütemezésre és határozott projektmenedzsmentre van szükségük.

Beszállítók: mind termékek, mind szolgáltatások terén tudniuk kell előre a területek időbeli igényeit, elvárásait, minőségi kritériumait. Elvárják a pontos fizetést és a minőségi visszajelzést tevékenységeikről.

A keresleti oldal kommunikációt érintő elemzése:

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

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

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

### 4.3. Célcsoport bemutatása

**Gazdasági szereplők:** a térségben csak Újkígyóson legalább ezer 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 Szeged irányába megkerülhetetlen. Naponta e forgalom legalább 2-3000 autót és teherautót számol, mely kiemelt rizikófaktort jelent a Gádorosról és Újkígyósról érkező autók számára.

**Mezőgazdasági vállalkozások:** mezőgazdasági szezonban kiemelt a mezőgazdasági jellegű lassú járművek forgalma. Nem egy esetben a kisebb településről érkezőknek 5-10 perces várakozással kellett számolni annak érdekében, hogy át tudjanak kelni a Békéscsaba-Makó szelvényen, míg a személyautókat jelentősen lelassította ezen járművek forgalma. Biztonságosabb és gyorsabb lesz az átkelés a körforgalom segítségével.

**Tanulók:** a tanulók minden iskolánapon hétfőtől-péntekig 6-8 óra között, illetve 15-17 óra között tömegközlekedés vagy kismotor segítségével jutnak be Újkígyóra, Gerendásra, Csanádapácára. E forgalom biztonságosan és gyorsan haladhatna, ha segítené a körforgalom, illetve a kerékpárút kiépítésre kerülne a megjelölt útszakaszon.

**Turisztikai szereplők:** mit korábban megírtuk jelenleg nem nagy a Gerendás, Csanádapáca, Újkígyós irányába való turisztikai forgalom. E mellett vannak kisebb fürdők Mezőkovácsháza, Nagybánhegyes, Makó felé, illetve nagyon sokan Szerbiából Gyula vagy Békéscsaba felé ezen az útvonalon érkeznek.

**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 (25-30.000 fő) fő közlekedési útvonala Mezőhegyes-Makó irányába Békéscsabáról, Gyuláról ez az útvonal. A kivilágítás, illetve a körforgalom hiánya bizonytalanná teszi – főként sötétben – a közlekedést. Jelentős számú kerékpáros használja Újkígyósról, Gerendásról, Csanádapácáról (általában tavasztól ősziig) az utat, mely a körforgalommal szintén biztonságossá tenné a közlekedésüket.

14. ábra: Stakeholder analízis

Érdekeltek	Jellemzők	Közvetlen hatás	Közvetett hatás	Fontosság	Motiváció / sikerkritérium
<b>Külső érdekeltek (környező települések lakossága, turisták, külső gazdasági szereplők, megyei önkormányzat, stb.)</b>	Lakosságszám, vállalkozók száma, stb.	Balesetveszély elkerülése, menetidő lerövidül	Turizmus, gazdaság fejlődik	Kiemelkedő	Kevesebb baleset, csökkenő menetidő
<b>Belső érdekeltek (helyi lakosság, helyi gazdasági szereplők, önkormányzat)</b>	Lakosságszám, vállalkozók száma, stb.	Mezőgazdasági gépek útszennyező hatása csökken	Könnyebb bejárás	Kiemelkedő	Kevesebb baleset, csökkenő menetidő

Forrás: saját szerkesztés

#### 4.4. Korlátozó tényezők felmérése

Itt bemutatjuk azokat a feltételeket, melyek nélkül, vagy amelyekkel a projekt nem fogja teljesíteni a tőle elvárt stratégiai és operatív célokat és/vagy az elért eredmények fenntarthatósága nem biztosítható. A jogszabályi feltételek vizsgálatára és a szektor-specifikus szabványok bemutatására a tervezési fázisban szükség van, a tervezési dokumentációnak tartalmaznia kell. (Nemzeti Fejlesztési Ügynökség, 2008)

Kockázati tényezők:

**Adminisztratív jellegű kockázat** (törvényesség, elfogadás, humán szempontok)

Kockázat: a hivatali eljárások nagymértékben lassíthatják a kivitelezés idejét

A kockázat kezelése: a projektmenedzsment megfelelő ütemezése

Kockázat: a közbeszerzési eljárások sikertelensége gátolhatja a határidők teljesítését

A kockázat kezelése: a közbeszerzési eljárások megfelelő időben történő meghirdetése és az esetleges pályázók meghívása, tájékoztatása

Kockázat: a források nem megfelelő időben és ütemezésben történő lehívása lassíthatja a megvalósítást

A kockázat kezelése: megfelelő likviditási hitelkeret függőben tartása az átmeneti likviditási problémák kezelésére

### **Műszaki kockázat** (műszaki feladatok tervezési, kivitelezési hibáinak kiküszöbölése)

Kockázat: a nem megfelelő minőségű előkészítésből származó kockázatok

A kockázat kezelése: megfelelő jogosultságokkal és referenciákkal rendelkező műszaki ellenőr megbízása

Kockázat: a kivitelezés kockázatai

A kockázat kezelése: megfelelő jogosultságokkal és referenciákkal rendelkező műszaki ellenőr megbízása

Kockázat: meghibásodások

A kockázat kezelése: megfelelő üzemeltetési szerződések és garanciális szerződések a kivitelezővel

Kockázat: technikai károk

A kockázat kezelése: az üzembe helyezés kapcsán az üzemeltető számára a megfelelő dokumentációk átadás és az üzemeltetési szerződésekben megfelelő biztosítékok beépítése

### **Üzemgazdaságossági kockázat** (gazdaságosság, jövedelmezőség)

Kockázat: a körforgalmi csomópont üzemeltetője nem gondozza megfelelően a burkolatot

A kockázat kezelése: folyamatos kontroll és időközönként szakértői vélemények kérése

### **Technikai, biztonsági kockázatok**

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

A kockázat kezelése: megfelelő jogosultságokkal és referenciákkal rendelkező műszaki ellenőr megbízása

Kockázat: a lakosság nem kap megfelelő tájékoztatást a körforgalmi csomópont kialakítása és elkészülte után a megfelelő forgalomtechnikai tudnivalókról.

A kockázat kezelése: a kommunikációs terv minőségi megvalósítása

### **Ökológia kockázat** (környezetkímélés, erőforrás-takarékos felhasználás)

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

A kockázat kezelése: a tervezés során a megfelelő kiviteli tervek elkészítése és a kiviteli tervekhez való ragaszkodás a finanszírozó részéről

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

### **Politikai kockázat** (a műszaki, gazdasági, ökológiai, és szociális környezet változásainak konfliktusmentes kezelése)

Kockázat: a térségben élők támadják a körforgalom megépítését, mert nincsenek tisztában annak előnyeivel, forgalomszervezési sajátosságaival

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

Kockázat: a politikai szereplők támadják a körforgalom megépítését, annak költségeit, a kivitelezés ütemezését, sebességét és módját

A kockázat kezelése: a megfelelő szereplők bevonása a projekt előkészítésébe

15. 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)

16. ábra: A projekt kockázati típusai és értékelésük

A kockázat megnevezése	Bekövetkezés valószínűsége	A projektre gyakorolt hatása	Összesítésben
<b>Adminisztratív jellegű kockázat</b>			
A hivatali 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 lehívása lassíthatja a megvalósítást	2	4	8
<b>Műszaki kockázat</b>			



Nem megfelelő minőségű előkészítésből származó kockázatok	3	7	21
A kivitelezés kockázatai	4	7	28
Meghibásodások	1	4	4
Technikai károk	1	4	4
<b>Üzemgazdaságossági kockázat</b>			
A körforgalmi csomópont üzemeltetője nem gondozza megfelelően a létesítményt	3	4	12
<b>Technikai, biztonsági kockázatok</b>			
A kivitelezési fázisban nem tartják be a megfelelő balesetek elkerülését biztosító védelmi rendszerekre vonatkozó biztonsági előírásokat	3	10	30
A lakosság nem kap megfelelő tájékoztatást a körforgalmi csomópont kialakítása és elkészülte után a megfelelő forgalomtechnikai tudnivalókról	2	2	4
<b>Ökológiai kockázat</b>			
A kivitelezés és üzemeltetés során nem a kivitelező és üzemeltető nem helyez hangsúlyt a környezetterhelés csökkentésére	4	2	8
Ökológiai kockázatok jelenhetnek meg a térségben élő flóra és fauna tekintetében	2	4	8
<b>Politikai kockázat</b>			
A térségben élők támadják a körforgalom megépítését, mert nincsenek tisztában annak előnyeivel, forgalomszervezési sajátosságaival	2	4	8

A politikai szereplők támadják a körforgalom megépítését, annak költségeit, a kivitelezés ütemezését, sebességét és módját	4	4	16
--	---	---	----

Forrás: saját szerkesztés

## 5. Helyzetértékelés, konklúziók

A helyzetértékelés során egyértelműen bebizonyosodott, hogy az említett közlekedési csomópont körforgalommal történő ellátására szükség van, mivel a környező gazdasági és társadalmi szereplők számára jelentős segítséget nyújt a biztonságos és gördülékeny, gyors közlekedés lebonyolításához.

A legjelentősebb tényező a jelentős átmenő forgalom, mivel a helyi és helyközi közlekedőkhöz képest a többszöröse halad át e csomóponton. A körforgalom kialakítását indokolja még a mezőgazdasági jellegű lassú járművek jelentős száma, a megnövekedett kerékpáros forgalom és a nem megfelelően belátható Békéscsaba-Makó irányú közúti szelvény.

A tervezés és kivitelezés jelentős kockázati elemeket is tartalmaz, melyek figyelembe vételével, megelőzésével a kockázatot jelentősen csökkenteni lehet.

## 6. Fejlesztési javaslatok

A térség lehetőségeit alapvetően korlátozza a népesség alacsony száma, az elöregedés és a munka hiánya. A fiatalok elköltöznek a városból, mert nincs álláslehetőség, valamint a nagyobb városok, mint Gyula és Békéscsaba több esélyt tartogat számukra, így a település első és legfontosabb célja a népesség megtartása. Ha a fiatalok a városban maradnának, az az elöregedést meg tudná szüntetni, és talán egy egészséges korszerkezet alakulna ki. El kell érni, hogy a térség településeinek lakossága elérje a megfelelő szolgáltatásokat, ami csak akkor lehetséges, ha az infrastruktúra kellően kiépített és a közterületek, közösségi helyek is megfelelően fejlesztettek és van munkalehetőség.

A népességmegtartás mellett fontos cél az is, hogy a turisztikai attrakció kínálatot növeljük, és a szolgáltatásokat reklámozzuk, fejlesszük. Amennyiben ezen terveink megvalósulnak, e térség kiemelt területté válik Békés megyében. Természetesen mindehhez támogatásra, tőkére, a vállalkozói szféra befektetéseire van szükség.

A célok közül a következők tehetők fejlesztési stratégiánk középpontjába:

- Munkahelyteremtés és a helyi lakosság oktatása
- Folyamatosan fejlődő infrastruktúra kialakítása
- Közúton gyorsan elérhető legyen, tömegközlekedési eszközzel is viszonylag rövid időn belül el lehessen jutni a városba
- Versenyképesség növelése a helyi lakosság jólléte érdekében
- Családbarát környezet megteremtése
- A termőföld, élővilág, levegő, víz és egyéb tájvédelmi szempontok szem előtt tartása a fejlesztések során
- Sertésstratégia lehetőségeinek kihasználása, lakosság bevonása
- A mezőgazdaság, régi értékek továbbadása a fiatal generációnak
- Turisztikai központ kialakítása, ahol az idegenforgalom által generált igényeket ki lehet elégíteni, például egy fürdőben, ahol wellness szolgáltatásokat is nyújtanak

Felsorolt céljaink konszenzusban állnak a térségi törekvésekkel és az országos teóriákkal. A fiatalok helyben maradnak, munkahelyeket teremtünk és turistákat vonzunk.

A város számos olyan lehetőséget rejt magában, melyek a leendő helyi vállalkozók számára még kihasználatlanok. Például a jó minőségű termőfölddel adott lenne a lehetőség egy biogazdaság létrehozására. Több ember vagy család összefogásával akár bio lekvár- és zöldség manufaktúrát is létre lehetne hozni. Fontos szempont lenne, hogy ezek a vállalkozások a sikeres működésen túl, a város imázsához is hozzájáruljanak, igyekezzenek a város értékeit is közvetíteni.

A civil szervezetek a város életében aktívan részt vesznek, és segítenek azt minél szebbé és kultúragazdagabbá tenni a település lakosai számára is. Fontos, hogy a szervezetek minél több, másik település által meghirdetett kulturális programhoz csatlakozzanak, növelve így a településközi kapcsolatokat és képviseljék a várost.

Mivel Újkígyós az öt körülvívő, és az általa vonzott települések közül is a legfejlettebb, fő versenytársa az elszívó hatás miatt Békéscsaba és Gyula. Ez leginkább a munkaerőpiacon és a tőkebefektetések piacán érzékelhető. Az Újkígyós és Békéscsaba között a távolság mindössze 17 km, amely autóval legfeljebb fél óra alatt megtehető, míg Gyula 26 km-re fekszik Újkígyóstól. Azt is számba véve, hogy Békéscsaba megyeszékhely, Gyula pedig szintén nagyobb város, a három város összehasonlításának eredményei nem teljes mértékben mérvadóak. Viszont ebből adódóan lehetősége van Újkígyósnak, hogy a nagyobb várostól függetlenül pozicionálni tudja magát és felépítse saját imázsát.

17. ábra: Újkígyós, Békéscsaba és Gyula különbségei

	Újkígyós	Békéscsaba	Gyula
Lakosság (fő;2011)	5.461	62.303	31.941
Szórakozási lehetőség	nincs	van	van
Kulturális intézmények	kevés	sok	van
Étterem és kávézó	nincs	van	van
Szálláshelyek	nincs	van	van
Középiskola	nincs	van	van
Helyi iparüzési adó mértéke	1,2%	2%	2%

Forrás: KSH és saját kutatás, 2013

Ahhoz, hogy a város valóban egy jól működő, sikeres település legyen, a lakóinak is ezt kell tükröznie, ami az ő megelégedettségükkel érhető el.

A vállalkozói fórumon a lakossági igények felmérésekor az alábbi lista merült fel:

- ha az „erőségek”-ben leírtakat közvetíteni tudnák a többi lakos felé is,
- a mezőgazdasági potenciál biztosítson megélhetést, növelje azt a helyi feldolgozó ipar,
- jó marketing,
- úthálózat bővítése, karbantartása,
- autópálya Kecskemét felé,
- munkahelyteremtés.

Szükség van továbbá, hogy olyan kezdeményezések szülessenek, amelyek a város jó pozicionálását szolgálják. Ilyen lehet például egy mintagazdaság létrehozása, ahol csoportokat is fogadnak és bemutatókat tartanak az egyes termelési folyamatokról, vagy lovas kocsival a látogatókat is kiviszik egy házias vendéglátással egybekötött határszemplére. Ezek az alapok később továbbfejleszthetőek és például a falusi turizmust is rájuk lehet építeni.

A város termálvízzel rendelkezik és korábban ki is használta annak lehetőségeit egy strand létesítésével, de amióta bezárásra került, nem foglalkoztak vele. Mivel egy ilyen népességszámú településen elvárt legalább egy kétmedencés uszoda, ezért újra kellene gondolni

a kihasználási lehetőségeket. Nem csak a helyiek, de a környékbeliek is igénybe vennék, hiszen a szomszédos Gyulán a Várfürdő belépő ára nem gyulai lakosok számára már meghaladta az 1700 forintot, amit valljunk be őszintén, egy magyar lakos nem nagyon engedhet meg magának egy hónapban többször. Márpedig a termálvíz egészséges, ezért szükség lenne egy tőkeerős külföldi befektetőre, aki a működési költségeket tudja finanszírozni, fenn tudja tartani a fürdőt, és egy olyan határon túli marketinget tud kapcsolatai révén kifejteni, hogy távolabbról is biztosítani tudja a folyamatosan növekvő fürdő fizetőképes keresletét.

Elengedhetetlen a kunhalmok védelme, valamint a termálvíz-hő gazdasági hasznosítása, például melegházi növénytermesztésben.

Mivel Újkígyós egyik legfőbb értéke a kiváló minőségű termőföld, reális fejlesztés lehetne ennek hasznosítása és minél szélesebb körű megismertetése a helyiek és a látogatók számára is. A helyi gyümölcsökből és zöldségekből a kreatív, vállalkozó szellemű fiatalok lekvármanufaktúrát nyithatnának, akár bio-termesztéssel egybekötve is. A föld vonzerejét pedig szervezett határszemlék keretében lehetne bemutatni a gyerekeknek és a családos kirándulóknak is.

Fontos a sokszínű idegenforgalmi kínálat kialakítása, ezért a természetbarát, kerékpáros- és lovasturizmus feltételeinek megteremtése lehetne a cél.

### **Megoldási javaslataink a veszélyes csomópontra:**

- kerékpárút biztonságossá tétele, veszélyt jelző táblák, lámpák kihelyezése mind a gépjárművezetők, mind a kerékpárosok részére.
- közvilágítás, a körforgalom kellő megvilágítása, jó látási viszonyok biztosítása minden napszakban, évszakban, és időjárási viszonyok között. pl. ködben.
- jelzőlámpás csomópont kialakításának lehetősége
- táblás kereszteződésre való figyelemfelhívás erősítése, előjelző tábla, forgalmi rend változását előjelző tábla kihelyezése.
- könnyen értelmezhető útburkolati jelek, közlekedés irányának egyértelmű jelölése (behajtás, kihajtás útirányok nyíllal való jelölése)

Tömegközlekedés Újkígyóson, Gerendáson és Csanádapácán a helyközi tömegközlekedés egyetlen módja az autóbusz. Helyi tömegközlekedés a településeken nincs, de a helyközi járat útvonala igénybe vehető a településeken belül is. Autóbuszmegálló Újkígyóson 9-9 van kiépítve, fenntartásuk az önkormányzat feladata. Mindemellett üzemanyagtöltő állomás is található a településen, a Tormási úton. Kerékpáros közlekedés. A kerékpáros közlekedésnek a településen – és a térségben is – nagyon komoly hagyományai vannak, és ma is az egyik legfontosabb közlekedési módnak számít. Kerékpárút a településen a 4431. számú út mellett húzódik, továbbhaladva összeköti a két testvértelepülést, Újkígyóst és Szabadkígyóst.

Szabadkígyós keleti végétől indul és Újkígyóson a Petőfi utcáig épült ki. Hossza mindösszesen kb. 6000 m, ebből Újkígyós közigazgatási területén 4600 m van. Gyalogos közlekedés. Újkígyós járdahálózatának hossza 67,28 km. Ebből beton, vagy aszfaltozott járda 52 km, betonlap járda mintegy 10 km, egyéb burkolatú (tégla) 450 m, kiépítetlen 6860 m. A kiépítetlen járdák nagy többsége a még be nem épített területeken van, tehát gyakorlatilag kiépítetlen tervezett járda nincs. A felújítások kb. 500 fm járdát érintenek évente.

**Javasoljuk:**

Kerékpárút kiépítését Újkígyós és Békéscsaba között, ezzel a kerékpáros közlekedés biztosítását.

Kerüljön kiépítésre az említett csomópontba a körforgalom, melynek előrejelzését táblákkal, veszélyt jelző villogó lámpákkal oldják meg.

## 7. Projekt célkitűzései, elvárt eredmények, hatások

Célunk, hogy a 4431 jelű Gyula-Újkígyós-Csorvás összekötő út és a 4432 jelű Békéscsaba-Makó összekötő út körforgalmú csomópontja hozzájárul az Arad és Békés megyei közösségeket összekötő TEN-T infrastruktúrához és hatásosan kezeli a megnövekedett forgalom által keletkezett kihívásokat.

### 7.1. Gazdasági hatások

Elvárt eredmények tekintetében biztosak vagyunk abban, hogy a két megye közötti közúti forgalom jelentősen nőni fog. A közúti forgalomban lévő járművek számbeli tendenciáinak becslése alapján csak Újkígyós esetében az látható 2050-re a személygépkocsik száma 80%-kal, a teherszállító járművek 75%-kal fog megnőni. 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. 2050-re e térség már Békéscsaba és Debrecen között négysávos gyorsforgalmi útkapcsolattal fog rendelkezni, mely szintén igényli e felhordó utak szempontjából a fejlesztést.

18. ábra: A gépjárművek száma forgalombehelyezésük alapján Újkígyóson (2010-2050, becslés)

Újkígyós Személy-, teherszállító gépjárművek	2010.	2019.	2030.	2040.	2050.
Személygépkocsik (üzemeltető lakóhelye szerint, dec. 31.) [db]	1520	1771	2063	2404	2801
Motorkerékpárok [db]	83	95	109	124	142
Autóbuszok [db]	1	2	4	8	16
Személyszállító gépjárművek összesen [db]	1604	1868	2175	2534	2950
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett személygépkocsik [db]	14	108	833	6427	49581
Teherszállító gépjárművek (különleges célú gépkocsival együtt) [db]	270	307	349	397	451
Áruszállító tehergépkocsik [db]	215	231	248	267	287
Vontatók [db]	47	71	107	162	245
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett teherszállító gépjárművek (különleges célú gépkocsikkal együtt) [db]	17	23	31	42	57
Teherszállító gépjárművek (különleges célú gépkocsik nélkül) [db]	262	302	348	401	463



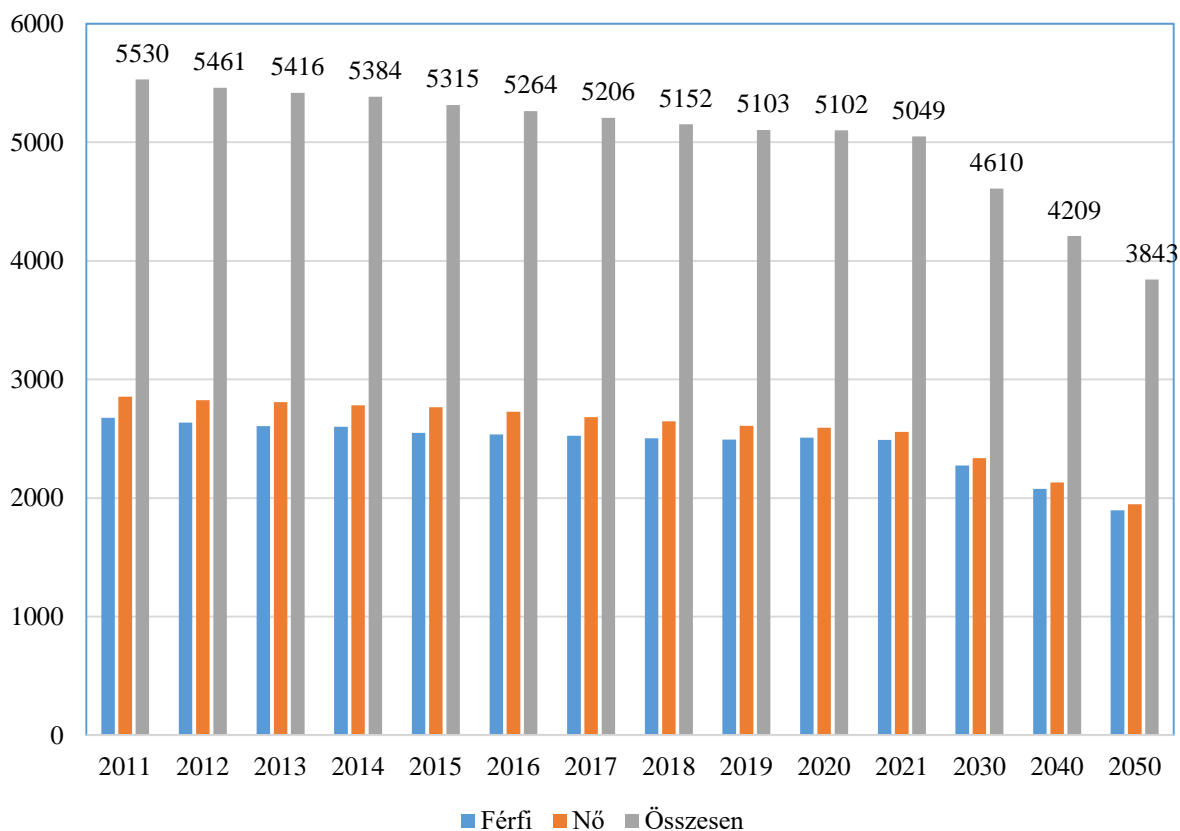
Benzinüzemű személygépkocsik [db]	1199	1150	1103	1058	1015
Gázolajüzemű személygépkocsik [db]	320	604	1140	2152	4062
Egyéb üzemű személygépkocsik [db]	1	17	289	4913	83521
Benzinüzemű tehergépkocsik [db]	19	12	8	5	3
Gázolajüzemű tehergépkocsik [db]	204	222	242	263	286
Egyéb üzemű tehergépkocsik [db]	0	2	4	6	8
Lassú járművek [db]	139	126	114	104	94
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett személyszállító gépjárművek, [db]	20	116	673	3902	22633
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett gépjárművek [db]	37	139	522	1962	7370
Vontatmányok összesen [db]	285	306	329	353	379
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett áruszállító tehergépkocsik, 2010 [db]	5	15	45	135	405
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett vontatók [db]	12	8	5	4	2
Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett tehergépkocsik (különleges célú gépkocsival együtt) [db]	5	15	45	135	405
Tehergépkocsik (különleges célú gépkocsival együtt) [db]	223	236	250	264	280
Természetes személy által üzemeltetett személygépkocsik [db]	1483	1734	2027	2371	2772
Összesen:	7985	9480	11255	13362	15864

Forrás: KSH adatok alapján provizórikus becslés (KSH, 2013)

## 7.2. Társadalmi hatások

E körforgalmi csomópont tekintetében az elvárás szerint egy biztonságosabb és átláthatóbb közlekedési csomópont jön létre. A demográfiai trendek szerint a lakosság szám alakulása csökkenő tendenciát mutat. Reményeink szerint e trend megfordul, de ennek ellenére a két ország közötti gazdasági folyamatok és a négy szabad elv szerinti munkavállalók szabad mozgása miatt is várható, hogy mind a munkaerőt, mind a turisztikai célokat érintő vándorlás, közlekedés fel fog erősödni. A nagyobb városokba történő napi mozgás (Békéscsaba, Gyula, Mezőkovácsháza, Orosháza) mindenképpen erősödni fog, míg Románia felé Arad, Nagyvárad, Kolozsvár felé illetve felől érkező forgalom szintén erősödik. Amennyiben integrálódik a gazdasági-társadalmi tér, úgy van egyre nagyobb szükség a gyors forgalmi megoldásokra. Lokális igényeket tekintve a körforgalmi csomópont felé történő társadalmi elvárás a kevesebb baleset, gyorsabb átkelés a csomóponton, biztonságosabb kerékpáros, motoros, személy-, teher- és mezőgazdasági jármű forgalom.

19. ábra: Újkígyós demográfiai helyzetének alakulása (2011-2050, fő)



Forrás: Belügyminisztérium adatai alapján provizórikus becslés

### 7.3. Környezeti hatások

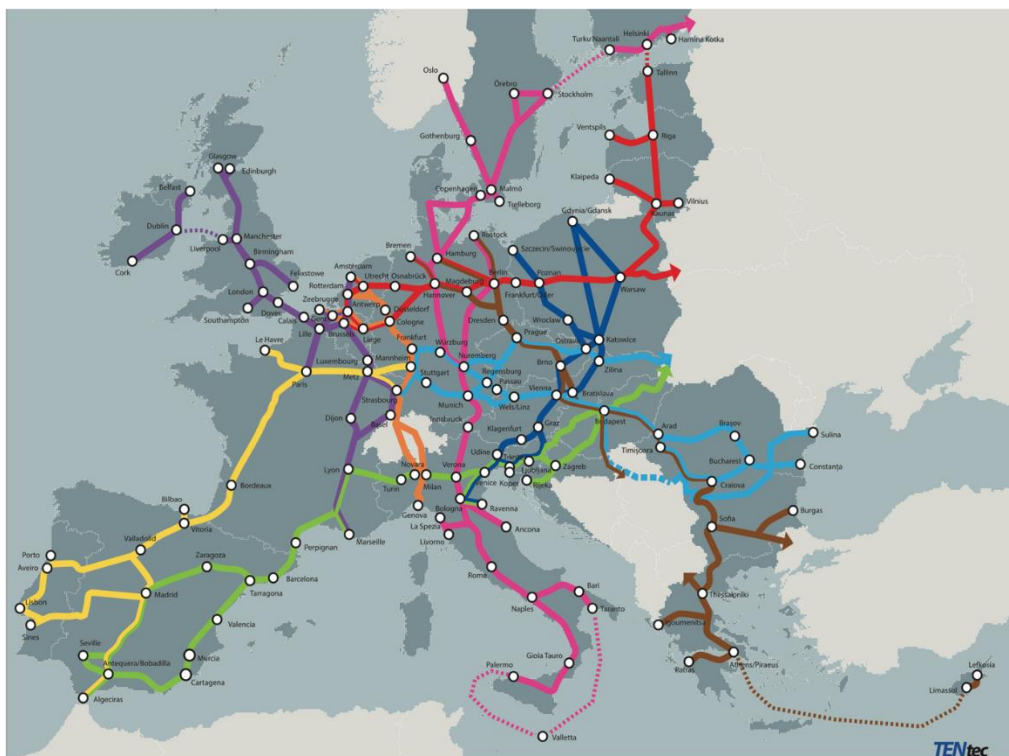
A környezeti hatások tekintetében az élővilág, vízbázis, talajterhelés szempontjából elmondható, hogy a megépítendő körforgalmi csomópont csökkenti a környezetterhelést, mivel a gépjárműveknek nem szükséges a korábbi mértékre lelassítania és így az indulásból származó légköri terhelés csökken. Amennyiben 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

1989-ben a Strasbourgi csúcson fogadták el a Transz-európai hálózatok (TEN = Trans-European Network) alapelveit. Az 1992. évi Maastrichti szerződésben fektették le azok jogi alapjait, melyek több fontos infrastrukturális területet foglalnak magukba. Ezek egyike a TEN-T (transzeurópai közlekedési hálózat), amely az EU tagállamainak területén egységes rendszerként, a távolsági személy- és áruszállítás gerinchálózatát alkotja. A kijelölt struktúra tartalmazza a tagállamok úthálózatának, vasúti hálózatának egy adott szakaszát, valamint a jelentősebb repülőtereket és a hajózható belvízi útvonalakat, folyami és tengeri kikötőket is. (KSH, 2013)

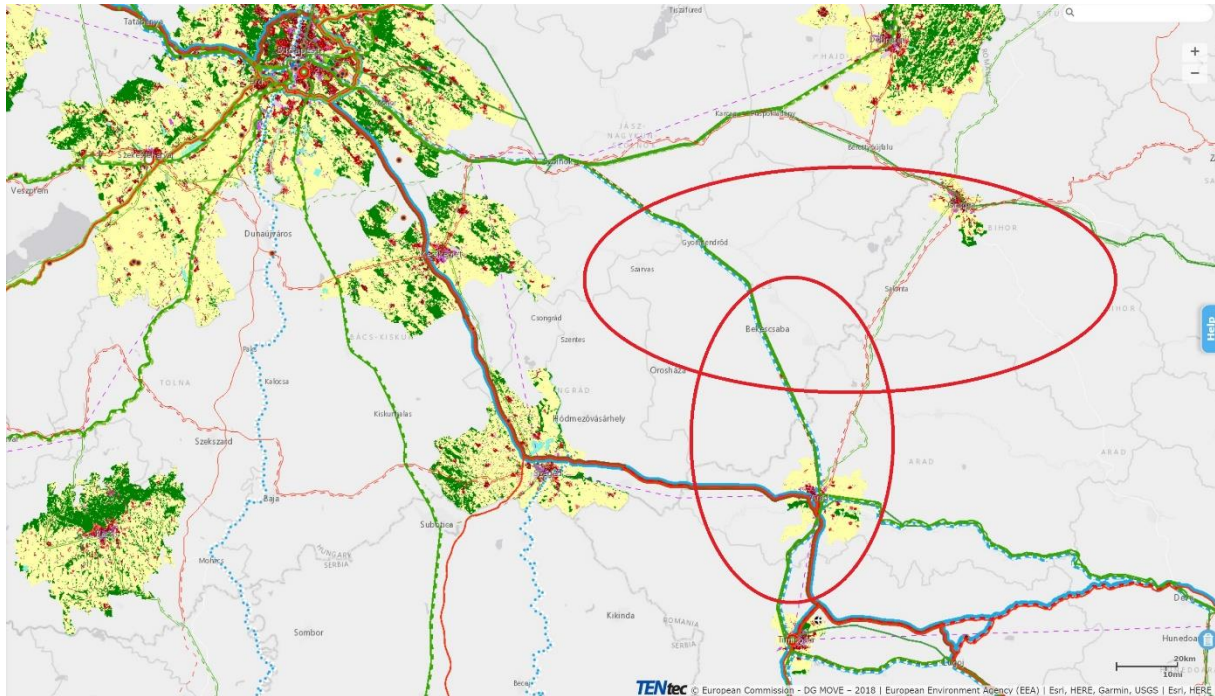
Az Interreg V-A Románia-Magyarország Program megvalósítása alapvetően 2014-2020 között kerül sor. Elsődleges célja a határmenti övezetben lévő szervezetek, térségi lakosság támogatása. E programot az Európai Regionális Fejlesztési Alap finanszírozza és ezt a két tagállam társfinanszírozással egészíti ki. A Programban lévő hat prioritási tengely közül a második: A fenntartható határon átnyúló mobilitás fejlesztése és a szűk keresztmetszetek megszüntetése hosszú távú cél. A két országot tekintve mind a gépjárműforgalom, mind a kerékpáros forgalom fejlődni fog, így a területek elérhetősége könnyebbé válik. A határon átnyúló közlekedés fenntartható – alacsony széndioxid-kibocsátású, alacsony zajszintű – formáit használó utasok aránya növekszik a csomópont létesítésével. (Európai Regionális Fejlesztési Alap, 2021)

20. ábra: TEN-T hálózatok Európában



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

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



Forrás: European Commission (European Commission, 2021)

## 7.5. Szinergia

Az 1996. évi iránymutatások szerint a Bizottság a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló, 1996. július 23-i 1692/96/EK határozat kijelölte a teljes hálózat általános paramétereit. A határozat minden egyes közlekedési módra vonatkozóan megállapította a hálózatok jellemzőit, valamint a támogatható közös érdekű projekteket és a kiemelt projekteket. Továbbá hangsúlyt kaptak a környezetbarát közlekedési módok, különösen a vasúti projektek. A TEN-T lefedi az EU egész területét, valamint kiterjedhet az Európai Szabadkereskedelmi Társulás országaira, továbbá délkelet-európai és a földközi-tengeri partnerországokra is. Kezdetben magában foglalta az Európai Tanács essenai ülésén elfogadott tizennégy közös érdekű projektet. A tengeri kikötők, belvízi kikötők és a kombinált áru fuvarozási terminálok tekintetében a TEN-T iránymutatások módosításáról szóló, 2001. május 22-i 1346/2001/EK határozat kiegészítette a valamennyi közlekedési módra kiterjedő közösségi közlekedésfejlesztési tervet.

2004-ben és 2007-ben a TEN-T iránymutatásokat felülvizsgálták, mely nyomán a projektek száma 30-ra bővül, míg 2013-ban kialakult egy integrált hálózat és a TEN-T folyosók. Az átfogó hálózatról szóló projekteket 2050 végéig véglegesíteni kell, míg a törzshálózat részét képező projekteknek 2030 végéig meg kell felelniük a TEN-T kritériumoknak.

A fejlesztés megfelel az Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepciónak és Békés Megyei Önkormányzat által meghatározott Békés Megye Integrált Területi Programjának. E mellett a következő jogszabályi kötelezettségek betartása szükséges:

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

## **7.6. Várható eredmények**

Hosszútávú 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 három fő horizontális elv, 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 elkészíti az esélyegyenlőségre és megkülönböztetés-mentességre vonatkozó kérdőívet, továbbá a környezetvédelmi kérdőívet. A projekt során teljes mértékben betartásra kerülnek a környezetvédelemre vonatkozó határon átnyúló jogszabályok és bemutatják miként járultak hozzá a fenntartható fejlődéshez.

A projekt eredményeként mind a jelenlegi, mind a jövőbeli generációk igényeinek kielégítésére törekszünk és a jobb életminőségre. Figyelembe vesszük a döntések gazdasági, ökológiai és társadalmi hatásait. Előnyben részesítjük a „zöld megoldásokat” a „szürke megoldásokkal” szemben, a biodiverzitás, 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 Újkígyós 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>
- Aquaprofit Műszaki, T. é. (2012). *ÚJKÍGYÓS VÁROS INTEGRÁLT VÁROSFEJLESZTÉSI STRATÉGIÁJA*. Forrás: <http://ujkigyos.hu/sites/default/files/userfiles/ujkigyos-varos-integralt-varosfejlesztési-strategiaja-2012-2020.pdf>
- Barótfi, I. (2021. 06. 24.). *Környezettechnika*. Letöltés dátuma: 2021. 06. 24., forrás: Digitális tankönyvtár: <https://regi.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tkt/kornyezettechnika-eloszo/ch10.html#id798992>
- 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\\_Teruletfejlesztés\\_Program\\_\\_Bekes\\_megye\\_tf\\_program\\_14\\_20\\_strategia\\_i\\_prg.pdf](http://www.bekesmegye.hu/wp-content/uploads/2015/11/TFO_Teruletfejlesztés_Program__Bekes_megye_tf_program_14_20_strategia_i_prg.pdf)
- Béláné, D. (2010. 01). <http://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/terstat/2010/01/takacs.pdf>. Forrás: <http://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/terstat/2010/01/takacs.pdf>
- BÉLÁNÉ, D. T. (dátum nélk.). Újkígyós. <http://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/terstat/2010/01/takacs.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*.
- Aranypeták Kft. (2021.). Engedélyezési terv előzetes vizsgálata. Budapest.
- ENSZ. (1987). Forrás: "Közös jövőnk" jelentése.
- Építési jog. (2013. 04 22). *Integrált településfejlesztési stratégia*. Letöltés dátuma: 2021. 06. 24., 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/rendezvények/utolagos/354\\_2005/060517\\_moninfo/13\\_horizontális\\_szempontok\\_peldak.pdf](http://eu.esza.hu/filedb/rendezvények/utolagos/354_2005/060517_moninfo/13_horizontális_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>
- GANTT. (2021). *GANTT.HU*. Forrás: Kockázatelemzés és kockázatmenedzsment folyamata: <https://gantt.hu/kockazatelemzes-es-kockazatmentedzsment-folyamata/>
- HRporta. (2021). *HRporta*. Forrás: Szinergia: <https://www.hrportal.hu/jelentese/szinergia.html>
- <https://regi.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/tkt/kornyezettechnika-eloszo/ch10.html#id798992>. (dátum nélk.).

- 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>
- Kertészek Földje Akciócsoport Egyesület. (2017. 05 25). *Helyi fejlesztési stratégia*. Forrás: [https://kerteszefoldje.hu/docs/HFS\\_170525.pdf](https://kerteszefoldje.hu/docs/HFS_170525.pdf)
- Kondor, A. - Stifter, L. - Kovács, K. - Márkus I. (2021. 06. 25.). *Újkígyós város integrált városfejlesztési stratégiája*. Forrás: Újkígyós város honlapja: <http://ujkigyos.hu/sites/default/files/userfiles/ujkigyos-varos-integralt-varosfejlesztési-strategiaja-2012-2020.pdf>
- Korm. rendelet. (2021. 06 25). 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-katasztrófa>
- Lechner Tudásközpont. (2021). *Dokumentációs Központ*. Forrás: Településrendezési fogalmak: <https://www.e-epites.hu/dokumentacios-kozponti/fogalmak>
- Mária, U. (2013. . 06. 26.). Letöltés dátuma: 2021. . 06. 24., 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 példával!* Letöltés dátuma: 2021. 06 24, forrás: ProMan Consulting: <https://promanconsulting.hu/swot-elemzes/>
- Rechnitzer, J. (2007.). *Település és fejlesztés*. Budapest: Magyar Közigazgatási Intézet.
- Újkígyós Város. (2012). *Újkígyós város honlapja*. Forrás: Újkígyós Város Integrált Városfejlesztési Stratégiája: <http://ujkigyos.hu/sites/default/files/userfiles/ujkigyos-varos-integralt-varosfejlesztési-strategiaja-2012-2020.pdf>



Újkígyós Város. (2016). Forrás: Újkígyós Város Turizmusfejlesztési Stratégiája (2016-2025) (Munkaközi anyag):  
[http://ujkigyos.hu/sites/default/files/userfiles/turizmusfejlesztési\\_strategia\\_2016.\\_ujkigyos\\_munkaanyag-vitaanyag6.2.pdf](http://ujkigyos.hu/sites/default/files/userfiles/turizmusfejlesztési_strategia_2016._ujkigyos_munkaanyag-vitaanyag6.2.pdf)

Újkígyós Város. (2021). *Újkígyós Város Honlapja*. Forrás: Újkígyós Város Integrált Városfejlesztési stratégiája.

Ujvári, M. (2013. 06 26). *Célcsoport meghatározás. Mi az a célcsoport és miért fontos?* Letöltés dátuma: 2021. 06 24, 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

**A kedvezményezett neve:** Békés Megyéért Vállalkozásfejlesztési Alapítvány

**Az anyagot készítette:** Aranypeták Kft.

**Megjelenés dátuma:** 06 / 2021

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

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

## Mellékletek

A vizsgált csomópont légi és földi felvételei



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.



Forrás: Aranypeták Kft.