

Cross-border Bike Project



HELYZETELEMZÉS

HUHR/1101/1.2.2/1004

Development of Pécs-
Osijek-Antunovac-
Ivanovac biking route

Tartalom

| | | |
|-------|--|----|
| 1 | Baranya megye bemutatása..... | 4 |
| 1.1 | Baranya megye terület lehatárolása (Fekvése, közigazgatása, megközelíthetősége) | 4 |
| 1.1.1 | Fekvés | 4 |
| 1.1.2 | Közigazgatás | 4 |
| 1.1.3 | Megközelíthetőség | 6 |
| 1.2 | Természeti környezet bemutatása (Geológia és domborzat, klimatikus viszonyok, vizek, élővilág, környezetvédelem) | 7 |
| 1.2.1 | Geológia és domborzat | 7 |
| 1.2.2 | Klimatikus viszonyok..... | 7 |
| 1.2.3 | Vízrajz | 7 |
| 1.2.4 | Élővilág..... | 8 |
| 1.3 | Demográfiai és etnikai helyzet | 8 |
| 1.4 | Gazdasági helyzet bemutatása (mezőgazdaság, ipar, szolgáltatás és turizmus) | 10 |
| 1.4.1 | Mezőgazdaság | 10 |
| 1.4.2 | Ipar..... | 10 |
| 1.4.3 | Szolgáltatás és turizmus | 11 |
| 1.5 | Munkaerőpiac és jövedelmi helyzet..... | 11 |
| 1.6 | Környezetvédelem..... | 12 |
| 1.6.1 | Fejlesztési politikák, irányok és lehetőségek | 13 |
| 2 | Pécs megyeközpont bemutatása..... | 14 |
| 2.1 | Földrajzi fekvése | 14 |
| 2.2 | Története..... | 15 |
| 2.2.1 | Az ókori római és a kora középkori város..... | 15 |
| 2.2.2 | A város a középkorban | 15 |
| 2.2.3 | Pécs a török uralom idején..... | 15 |
| 2.2.4 | A város újjászületése | 16 |
| 2.2.5 | 19. század | 17 |
| 2.2.6 | 20. század | 17 |
| 2.2.7 | A rendszerváltás óta | 18 |
| 2.3 | Népessége | 18 |
| 2.3.1 | Pécs lakónépességének alakulása 2000-2010 között..... | 18 |
| 2.4 | Közlekedés..... | 19 |
| 2.4.1 | Közúthálózat | 19 |
| 2.4.2 | Vasúthálózat | 19 |
| 2.4.3 | Helyi tömegközlekedés..... | 20 |
| 2.4.4 | Repülőtér..... | 20 |
| 2.5 | Turizmus | 21 |
| 2.6 | Kulturális jellemzők | 22 |
| 3 | Eszék-Baranya megye - bemutatása..... | 23 |
| 3.1 | Földrajzi adottságok | 23 |
| 3.2 | Természeti-földrajzi jellemzők | 24 |
| 3.2.1 | Domborzat..... | 24 |
| 3.2.2 | A növény és állatvilág | 25 |
| 3.2.3 | Vegetáció..... | 26 |
| 3.2.4 | Vízi és mocsári vegetáció..... | 26 |
| 3.2.5 | Az állatvilág..... | 26 |
| 3.3 | Történelmi örökség | 28 |
| 3.4 | Területi közigazgatása | 29 |

| | | |
|-------|---|----|
| 3.5 | Közlekedés..... | 29 |
| 3.5.1 | Közlekedés történelmi múltja | 29 |
| 3.5.2 | Közlekedés jelen állapota | 31 |
| 3.6 | Turizmus | 34 |
| 3.6.1 | Turisztikai értékek | 35 |
| 3.7 | Népesség | 37 |
| 3.8 | Munkaerőpiac | 39 |
| 4 | Eszék megyeközpont bemutatása | 40 |
| 4.1 | Eszék földrajzi fekvése, természeti környezete..... | 40 |
| 4.2 | Eszék története..... | 41 |
| 4.3 | Eszék népessége | 43 |
| 4.4 | Eszék közlekedése | 44 |
| 4.5 | A villamoshálózat..... | 45 |
| 4.6 | Eszék turizmusa | 45 |
| 4.6.1 | Eszék turisztikai attrakciói, vonzerői: | 46 |
| 4.7 | Antunovac járás bemutatása..... | 48 |
| 5 | Turisztikai attrakciók a tervezett kerékpárút mentén..... | 50 |
| 5.1.1 | Már meglévő kerékpárutak Pécsen, Baranya és Eszék-Baranya megyében | 51 |
| 5.1.2 | A tervezett kerékpárút bemutatása és jelentősége | 60 |
| 5.1.3 | A térség kerékpáros társadalmának rövid jellemzése..... | 60 |
| 6 | A projekt megvalósításával járó problémák feltárása | 61 |
| 6.1 | Projekt céljainak meghatározása..... | 63 |
| 6.1.1 | Általános célok: | 63 |
| 6.1.2 | Helyi célok: | 63 |
| 7 | SWOT elemzés (Erősségek, gyengeségek, lehetőségek és veszélyek feltárása) | 65 |
| 8 | Fenntarthatóság | 67 |
| 8.1 | Környezeti fenntarthatóság..... | 67 |
| 9 | Összegzés..... | 68 |
| 10 | Felhasznált irodalom | 69 |
| 10.1 | Internetes forrás..... | 70 |

1 Baranya megye bemutatása

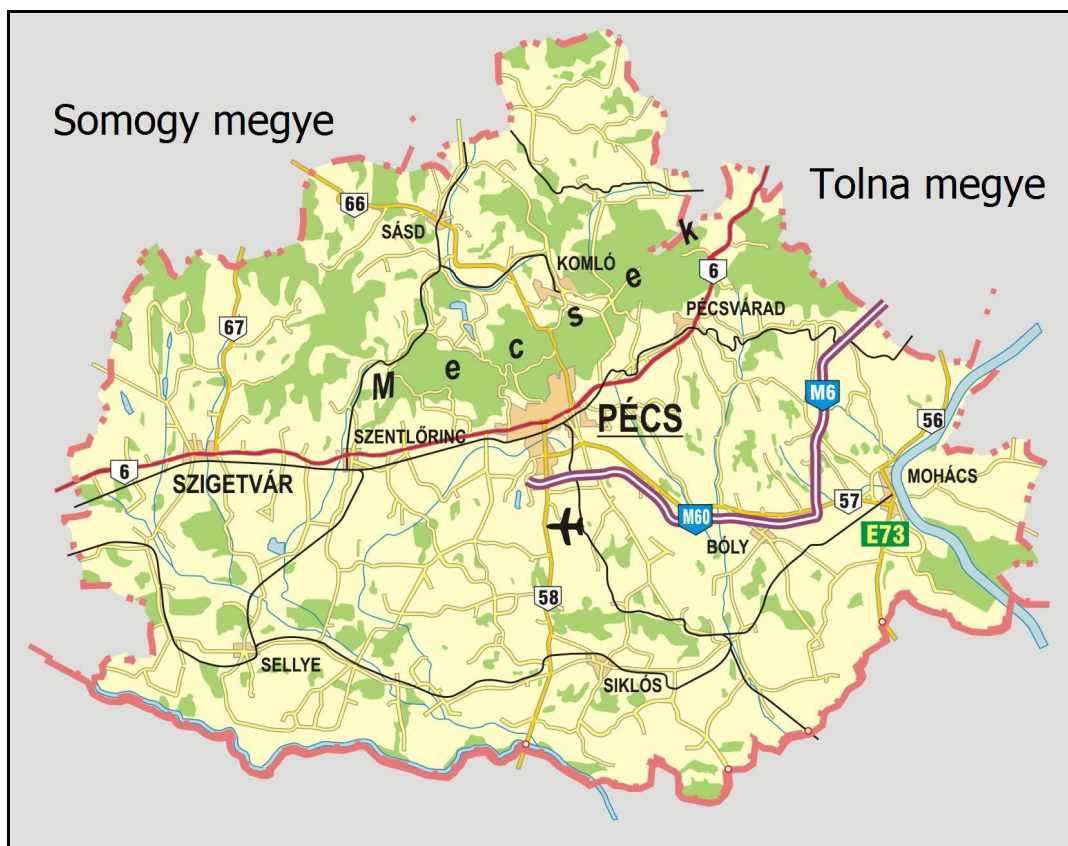
1.1 Baranya megye terület lehatárolása (Fekvése, közigazgatása, megközelíthetősége)

1.1.1 Fekvés

Baranya megye Magyarország legdélebbi megyéje. A Dél-Dunántúli Régió déli részén helyezkedik el. Északnyugatról Somogy megye határolja, északról Tolna megye, keletről Bács-Kiskun és a Duna, délről az országhatár és a Dráva. Megyeszékhelye Pécs. (A megye területe 2011-ben: 442 959 km², népsűrűség 2011-ben: 87,8 fő/km²)

Baranya megye lehatárolása

1. Ábra:



Forrás: <http://wmoc2011.hu/images/staticfilesimage/Bulletin%20anyagok/Baranya.JPG>
alaján saját szerkesztés

1.1.2 Közigazgatás

Az 1950-es megyerendezés előtt Baranya megyéhez hét járás tartozott: Hegyháti (székhelye Sásd volt), Mohácsi, Pécsi, Pécsvárad, Siklósi, Szentlőrinci és Villányi, a megyerendezés során pedig február 1-jén ide csatolták Somogy megyétől a Szigetvári járást, így Baranya megyében 1950. február 1-jétől nyolc járás volt.

Az 1950-es járásrendezés során, június 1-jén a nyolcból egy járás megszűnt, viszont két újat is szerveztek. A megszűnő Szentlőrinci járás községeit a Pécsi, a Siklósi, a Szigetvári és az újonnan

létrehozott Sellyei járáshoz osztották be. Ez utóbbi a Szentlőrincin kívül a Szigetvári járásból is átvett területeket. A másik újonnan alakult járás a Komlói volt, melynek községei megelőzően legnagyobb részt a Hegyháti járáshoz tartoztak. További változás volt ugyanekkor a Hegyháti járás elnevezésének Sásdira változtatása, mivel a járásrendezés során valamennyi járás elnevezését a székhelyéhez igazították.

Mindennek következtében a tanácsrendszer bevezetésekor Baranya megye kilenc járásra oszlott (Komlói, Mohács, Pécsi, Pécsváradi, Sásdi, Sellyei, Siklói, Szigetvári és Villányi). **Ezt követően 1983-ig a kilencből öt járás szűnt meg:** a Komlói (1952), a Villányi (1956), a Sellyei (1963), a Pécsváradi (1966) és a Pécsi (1978). 1978 végén a Sásdi járás székhelyét Komlóra helyezték, és neve ennek megfelelően Komlói járásra változott, így tehát a megyében 1950-52 majd 1978-83 között is létezett járás ezen a néven. A járasok megszűnésekor, 1983 végén a megyéhez négy járás tartozott (Komlói, Mohács, Siklói és Szigetvári).

Baranya megye városai közül 1983-ig négy körül alakult városkörnyék: a Komlói és a Mohácsi 1973-ban, a Pécsi 1978-ban, a Szigetvári pedig 1981-ben. Ezek csak a városhoz legszorosabban kapcsolódó községeket foglalták magukba, és központjuk egyúttal járási székhely is maradt Pécs kivételével. A Pécsi városkörnyék megalakulása egybeesett a Pécsi járás megszűnésével, a megszűnő járás Pécstől távolabbi községeit a megmaradt négy járáshoz csatolták át. A megye városai közül egyedül Siklósnak nem volt városkörnyéke 1983 végén.

1984. január 1-jén valamennyi járás megszűnt az országban. Baranyában a megszűnő járasok községeit az addigi járásszékhelyek városkörnyékeihez csatolták. Miközben az országban 1984-1990 között a városok száma másfélszeresére nőtt, Baranyában 1990-ig nem került sor újabb várossá nyilvánításra, így 1990-re Baranya (Győr-Sopron mellett) az ország legkevesebb, csupán öt várossal rendelkező megyéje lett.

A magyar közigazgatás változásainak vizsgálatánál alapvető szempont az 1990-ben bekövetkezett közigazgatási rendszerváltás, mely alapvető célja a közigazgatásnak a szocializmust követő új, polgári államfelfogásnak megfelelő átalakításának volt.

Első említésre méltó lépés, hogy **1994 -ben a Központi Statisztikai Hivatal elnöke 9006/1994 (S.K.3) közleményével bevezette a kistérség kategóriáját,** mint a statisztikai folyamatok mérésének területi egységét. Az 1994-es KSH elnöki közlemény 138 statisztikai körzetet alakított ki. A közlemény 9002/1998 (S. K. 1.) KSH Elnöke közleményével történt módosítása következtében 1997. augusztus 1-jétől kezdődően 150 kistérséget rögzítettek. (<http://hu.wikipedia.org>)

A kistérségek megállapításáról, lehatárolásáról és megváltoztatásának rendjéről szóló 244/2003 (XII.18.) Kormányrendelet az előzőekhez képest, felülvizsgálat eredményeként 18 új kistérség létrehozását valósította meg, így 2007 szeptemberéig összesen az országban 168 kistérség fedte le az ország területét. (Akkor újabb hatot hozott létre az Országgyűlés, 174-re növelve számukat.) Baranya megyében 9 kistérség működött, melyeket az alábbi táblázat mutat be részletesebben:

Baranya megyében 2013-ig működő kistérségek

1. Táblázat

| Kistérség | Székhely | Terület (km ²) | Település |
|------------------------|-------------|----------------------------|-----------|
| Komlói kistérség | Komló | 314,6 | 19 |
| Mohácsi kistérség | Mohács | 846,29 | 43 |
| Pécsi kistérség | Pécs | 570,83 | 39 |
| Pécsváradi kistérség | Pécsvárad | 258,49 | 19 |
| Sásdi kistérség | Sásd | 383,87 | 27 |
| Sellyei kistérség | Sellye | 463,33 | 35 |
| Siklói kistérség | Siklós | 652,99 | 53 |
| Szentlőrinci kistérség | Szentlőrinc | 270,29 | 20 |
| Szigetvári kistérség | Szigetvár | 668,91 | 46 |

Forrás: KSH 2011. évi Statisztikai Évkönyve alapján saját szerkesztés

A következő nagy változás a közigazgatásban idén, 2013. január 1-jén következett be. Harminc évvel a járási rendszer megszüntetése után új szervezeti rendben és új célokkal ismét létrejöttek a járási hivatalok. A Magyar Közlönyben közzétett kormányrendelet melléklete szerint 2013. január elsejétől Baranya megyében 10 településen (Bólyon, Komlón, Mohácson, Pécsen, Pécsváradon, Sásdon, Sellyén, Siklóson, Szentlőrincen és Szigetváron) működik járási hivatal. A járások és járási székhelyek kialakításának alapelve volt, hogy a megyék határaihoz igazodva az állampolgárok számára biztosítsa az államigazgatási szolgáltatásokhoz való gyors és könnyű hozzáférést. (www.kozlony.magyarorszag.hu)

Baranya megyében jelenleg összesen 301 település található, melyek közül 14 rendelkezik városi ranggal (Pécs megyeszékhely; Komló; Mohács; Szigetvár; Siklós; Szentlőrinc; Kozármisleny; Pécsvárad; Harkány; Bóly; Sásd; Sellye; Mágocs; Villány).

1.1.3 Megközelíthetőség

A megye viszonylag sűrű közúti és vasúti hálózatot örökölt, amely minden kistérségét érintette, de azok minősége (pályák állapota) mindig gondot jelentett. A közlekedési hálózat fejlesztésében az elmúlt 50 évben a közút kapott kiemelt szerepet a vasúthálózat rovására, emiatt a vasút egyre kevésbé tudta teljesíteni elvárt funkcióit (gyorsaság, kényelem, pontosság), és ez a kihasználtságának a romlásával, jelentős vonalszakaszokon a forgalom megszűnésével (pl. Pécs-Harkány, Pécs-Bátaszék, Villány-Barcs) járt.

Baranya megyében a fő vasútvonal Budapest- Dombóvár-Pécs, amely Magyarbólyon keresztül a horvát vasúti hálózathoz kapcsolódik. Ebből csak a Pécs-Magyarbóly szakasz nem villamosított.

A vasútvonalhoz hasonlóan Baranya megye közúti hálózatának a fejlesztése erősen Budapest centrikus volt, a megyén belüli és szomszéd megyék közötti kapcsolat kiépítése kevesebb figyelmet kapott. Közúton a megye elérhetőségét az (M6, M60) autópálya jelentősen javította. A Pécssett áthaladó 6-os főút a megye fő kelet-nyugati közúti tengelye, mely nyugati irányban Barcsnál lépi át a magyar-horvát határt.

1.2 Természeti környezet bemutatása (Geológia és domborzat, klimatikus viszonyok, vizek, élővilág, környezetvédelem)

Baranya megye természeti környezete igen változatos, a táji-természeti adottságai kiemelkedőek. A tervezési terület bővelkedik természeti értékekben.

1.2.1 Geológia és domborzat

Baranya megye északi része hegyes, dombos vidék, hatalmas, egybefüggő erdőségekkel, míg déli és keleti részén síkság található. Legfontosabb természeti tényező a sajátos növényvilággal rendelkező Mecsek-hegység. A megye, egyben a Mecsek legmagasabb pontja a 682 méteres Zengő. Másik fontos kiemelkedés a Villányi-hegység.

Baranya megye ásványkincsekben rendkívül gazdag. A Dél-Dunántúli Régió jelenleg legjelentősebb és gazdaságilag hasznosított ásványvagyonát az építőipari nyersanyagok (a különböző kőfélék, homok, kavics, agyag) képezik. Ennek jelentőségét mutatja, hogy az ország cementtermelésének súlypontja a királyegyházi cement- és mészmű beindításával a Dél-Dunántúlra, Baranya megyébe (Nagyharsány-Beremend-Villányi hegység, Bükkösd-Királyegyháza-Mecsek) helyeződött át. A királyegyházi cement- és mészmű építése jelentette az új évezred egyetlen kiemelt ipari beruházását is a Régióban. Bár a többi építőipari nyersanyag is jelentős, de ezek az ország más részein is előfordulnak, így hasznosításuk inkább csak térségi jelentőségű.

Az ország feketeszénkészletének 98%-a található a megyében. Azonban a Mecsek kőszén készleteinek kitermelése gazdaságossági okok miatt megszűnt, amely jelentős térségek válságát okozta. A potenciálisan rendelkezésre álló szén és közte a metán nagyon jelentős, de annak nagymértékű hasznosítása technikai-gazdaságossági okok miatt – amit még az üvegházhatású gázkvóták is nehezítenek – a közeljövőben nem oldható meg.

Szintén a Mecsekhez kapcsolódó, másik egyedi értékű ásványi anyagát az uránérc jelenti, amelynek bányászata és feldolgozása ugyancsak gazdasági okokból megszűnt. Jelenleg is intenzív kutatások folynak a készletek felmérésére.

Feltételezhetően jelentős szénhidrogén (olaj, földgáz) készletek találhatóak a Dráva mentén, kisebb jelentőségű ismert szénhidrogén készlet van Inke térségében.

Termál- és ásványvizek is nagy számban találhatóak. Az eddig feltárt hőforrások közül legjelentősebb a harkányi, a szigetvári és a sikondai.

1.2.2 Klimatikus viszonyok

Baranya megye éghajlatában érzékelhető a Földközi-tenger közelsége (mediterrán hatás). A napfényes órák száma magas. A bőséges napsütés hatása a déli fekvésű hegy- és domboldalakon még fokozottabb. A hőmérsékletingadozások viszonylag alacsonyak, a telek enyhék. (Ez alól csak a Keleti-Mecsek belső medencéjének hideg mikroklímája jelent kivételt.) A csapadék mértéke jelentős, az országban a legmagasabb.

1.2.3 Vízirajz

A megye nagyobb folyóvizei a Duna és a Dráva, legnagyobb állóvíz pedig az Orfűi-tó. Jelentős felszín alatti vízkészletek vannak a Mohács-sziget, valamint a Dráva menti homok és kavicssteraszokban. A Dráva menti rétegvizek hasznosítását a nehezen és költségesen tisztítható arzéntartalom nehezíti. A Dráva kavicssteraszai távlati vízbásként védettek, a Mohács-szigeti

kavicsteraszok vizét a Komlói kistérség és Pécs városa hasznosítja megfelelő víztisztítást követően (vas-mangántalanítás).

A Baranya megye alatt a felszín alatti vizek nagyon gyakran hévíz formában nyerhetők ki. Vannak már hosszú ideje feltárt és hasznosított termásvíz források (Harkány, Sikonda), de a legtöbbet a múlt század közepén folyó olajkutatók során tártak fel (Magyarhertelend, Szigetvár), újabban viszont kommunális fűtési célokra végeznek mélyfúrásokat a térségben (Bóly, Szentlőrinc).

1.2.4 Élővilág

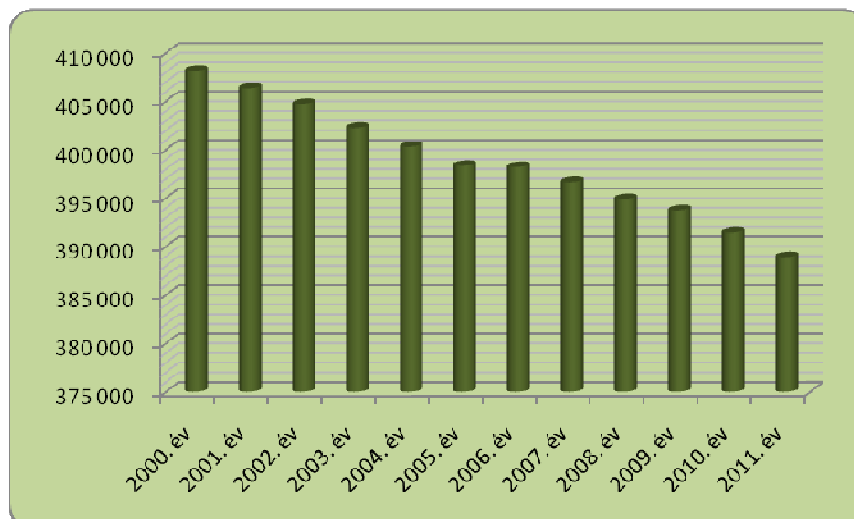
Baranya megye hegyes és dombos területei (Mecsek, Zselic, Geresdi-dombság, Völgység) jelentős kiterjedésű, jó minőségű erdőállománnyal rendelkeznek. A kellemes klíma elősegítette az ország más tájain ritka növények megtelepedését. Így a Mecsekben őshonos többek között az illatos hunyor és a legszebb magyarországi vadvirág, a bánáti bazsarózsa. A Zengővárkony feletti hegyoldalon tekintélyes törzsű szelídgesztenyefák díszlenek. A megye erdeiben gazdag a vadállomány. (Buday-Sántha Attila, 2012)

1.3 Demográfiai és etnikai helyzet

A Dél-dunántúli régióban, illetve ezen belül Baranya megyében is a lassú, folyamatos népességszám csökkenés a jellemző. A megye demográfiai és etnikai tendenciáinak bemutatásához a KSH hivatalos adatait használtuk fel. A megye lakónépessége 388 907 fő volt 2011. évben. Az 2. ábra szemlélteti, hogy Baranya megyében is érvényes a Régióra általánosan jellemző lakosságszám-fogyatkozás, 2000 és 2011 között 19 240 fővel csökkent a népességszám.

Baranya megye lakónépességének alakulása 2000 és 2011 között (fő)

2. Ábra



Forrás: KSH adatok alapján saját szerkesztés

A népességszámának alakulást a születések és halálozások, valamint a népességvándorlás befolyásolja. Baranya megyében a halálozások száma régóta (2000: 5 349 fő; 2005: 5 332 fő; 2011-ben 5 093 fő) meghaladja a születések számát (2000: 3 775 fő; 2005: 3 672 fő; 2011: 3 240 fő), így egyértelműen természetes fogyás jellemző a térségre.

A csökkenő születésszámnak köszönhetően a fiatalok, 0-14 évesek száma jelentős mértékben lecsökkent az elmúlt 10 évben. Ezzel szemben a 60 évesek és idősebbek létszámának, valamint a népességen belüli arányuknak korábban példa nélkül álló emelkedése jellemző egész Magyarországra. A tendencia Baranya megyében is megfigyelhető, 2000 óta a 60 év feletti korosztály száma növekedett, így a térség elöregedése figyelhető meg.

A népesség főbb korcsoportok szerinti összetétele

2. Táblázat

| | Állandó népességből a 0-13 évesek száma (fő) | Állandó népességből a 14-59 évesek száma (fő) | Állandó népességből a 60-x évesek száma (fő) |
|-----------------|--|---|--|
| 2000. év | 61 295 | 267 081 | 82 300 |
| 2005. év | 55 185 | 264 000 | 84 999 |
| 2011. év | 50 853 | 254 301 | 91 238 |

Forrás: KSH adatok alapján saját szerkesztés

2001-ben 214 386 nő és 196 290 férfi élt Baranya megyében, 2011-ben a nők létszáma 206 891-re, a férfiaké 189 501-re módosult.

A megye lényeges sajátossága a lakosságon belül a nemzetiségek magas aránya. 2001-ben az ország lakosságának 3,1 %-a tartozott valamilyen nemzetiséghez. Ettől lényegesen eltérnek a Dél-Dunántúl adatai, ahol a nemzetiségek aránya 16,6 %-os. A Baranya megyében három legmeghatározóbb nemzetisége a következőképp oszlik meg:

- német: 46 %
- cigány: 34 %
- horvát: 16 %

A **német nemzetiségi** népesség több, mint 15 %-a él a Dél-Dunántúlon. A német nemzetiségnek közel fele Baranyában él, de jelentős a Tolna megyei német kisebbség aránya is. A német nemzetiségűek többsége viszonylag egy tömbben a Mohácsi és a Pécsváradi kistérség északi falvainak lakosságát alkotja. Itt található az egyetlen olyan falu is (Óbánya), amelynek népességében a német nemzetiségű lakosság az 50 %-ot meghaladja.

A **cigány népesség** közel 12 %-a él a Dél-Dunántúlon, ennek döntő többsége Baranya megyében. A cigány népesség döntő része hátrányos helyzetű, főleg a Dráva, illetve a határ menti kistérségekben él. Itt található a legmagasabb, 50 %-ot meghaladó cigány lakosságú falu, Gilvánfa és Alsószentmárton is.

A **horvát népességnek** közel 35 %-a él a Dél-Dunántúlon. Ezek döntő része Baranya megyében a Pécstől délre eső falvakban él. A legnagyobb, 50 %-ot meghaladó horvát népességű falvak, Felsőszentmárton és Drávasztára a Dráva mentén a Sellyei kistérségben találhatók.

1.4 Gazdasági helyzet bemutatása (mezőgazdaság, ipar, szolgáltatás és turizmus)

1.4.1 Mezőgazdaság

Baranya megye az ország egyik legjelentősebb gabonatermelő (kukorica, kalászosok), valamint cukorrépa- és szójatermelő megyéje, kiemelkedő a szerepe a napraforgó- és repcetermesztésben, valamint a minőségi vörösbor-termelésben is. A sík részeken gabonatermesztés folyik, míg a délre néző dombok és a napsugaras órák magas száma a szőlőtermesztésnek kedveznek. Két jelentős borvidék is található a megyében:

- A **Pécsi borvidék** (korábban: Mecsekajlai borvidék) Baranya megyében a 600 méter fölé magasodó, kelet-nyugati csapásirányú Mecsek-hegység északi szelektől védett, délies kitérű lejtőin, a Szederkény és Mohács környéki szelíd dombok oldalain, illetve a Zselic délkeleti lankáin alakult ki. A borvidék a Cirfandli, Furmint és Olasz rizling fajtákból készített kitűnő minőségű fehérborairól vált híressé. A borvidékhez 33 település tartozik, területe pedig közel 800 hektár.
- A **Villányi borvidék** Baranya megyében, a Villányi-hegység kedvező kitérű lejtőin és azok előterében fekvő hegyláb felszíneken alakult ki. Hazánk egyik legjellegzetesebb, legdélibb borvidéke, melynek rangját évszázadok óta elsősorban a Villány környékén termelt kitűnő vörösborok adják, annak ellenére, hogy a borvidék középső és nyugati részén Nagyharsánytól Hegyszentmártonig kiváló fehérborokat készítenek. A korábbi Villány-Siklói borvidék 1999-ben kapta a Villányi borvidék nevet. A borvidékhez 17 település tartozik. Jelenlegi területe kb. 2700 hektár. (<http://www.pincefalvak.hu>)

A Baranya megyében folyó sertésenyésztés és brojlerhízlalás változatlanul országos jelentőségű. Továbbá fontos kiemelni a megye erdőszülségét, ami szintén jelentős gazdasági potenciált jelent.

1.4.2 Ipar

Évtizedeken át jelentős bányászat folyt a területen, jelenleg ez visszaszorulóban van. A rendszerváltás és az azt követően kialakult gazdaságpolitikai környezet nem kedvezett a megye gazdasági fejlődésének. Az ásványi nyersanyagok (szén, urán), és a mezőgazdasági termékek egy része jelentősen leértékelődött (lásd a konzerv-, baromfifeldolgozó-, sör-, tej- és húsipari termelés radikális csökkenését), de a mezőgazdasági nyersanyagokra épülő iparok bőr-, kesztyűipar is jelentősen visszaszorult, illetve lényegében megszűnt (pl. pécsi bőrpar). Több esetben a termelési központok más régiókba helyeződtek át (pl. a tej- és húsipar Szegedre).

Számottevő fejlődés az energiaipar (Pécs), építőanyag-ipar (mész és cement – Beremend, Királyegyháza) és az elektronikai ipar (Pécs) területén következett be. Az elektronikai ipar sérülékenységét mutatja, hogy az Elcoteqre alapozott pécsi termelés a cég megszűnésével jelentősen visszaesett. (Buday-Sántha Attila, 2012)

Baranya megyében a regisztrált vállalkozások száma (GFO\02 (átalakulásra kötelezett és megszűnő gazdálkodási formákkal együtt) 57 802 volt 2010-ben, melyből 19 %-a volt jogi személyiségű, 81 %-a pedig jogi személyiség nélküli, illetve 63 %-a egyéni, 37 %-a pedig társas vállalkozás. Baranya megyében a regisztrált vállalkozások létszám-kategóriák szerinti elemzése során megállapíthatjuk, hogy a régióhoz hasonló mértékű arányt tettek ki a 1-9 főt foglalkoztató vállalkozások 2010-ban (68 %). Baranyában 500 és több fős regisztrált vállalkozások száma 6 darab volt.

1.4.3 Szolgáltatás és turizmus

Baranya megye kiemelkedő potenciállal bír a turizmusfejlesztés területén, különleges természeti értékeire, kultúrtörténeti emlékeire, folklórhagyományaira, gasztronómiai és borászati adottságaira, gazdag termálkincsére és változatos aktív szabadidő-eltöltési lehetőségeire alapozva.

A Dél-Dunántúli Régió Turizmus Stratégiai Fejlesztési Programja Pécs és vonzáskörzetét, valamint Villány-Siklós-Harkány térségét a régió felé irányuló vendégforgalom egyik meghatározó elsődleges gócpontjaként említi. Pécs, valamint a Villány-Siklós-Harkány térség a Balaton után a második meghatározó turisztikai célpont a régióban.

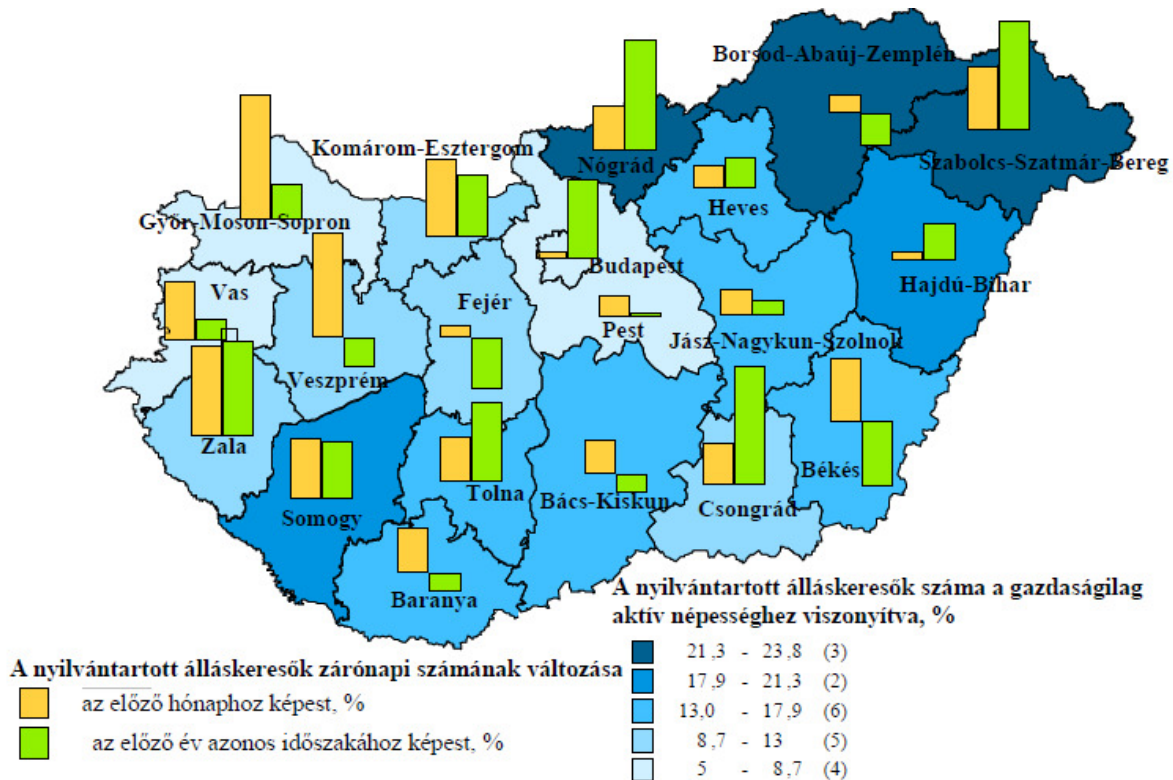
Pécs kiemelkedő kulturális központ, mediterrán hangulatával kuriózumot képez a hazai nagyvárosok között. Komoly erőssége még a várost övező változatos természeti környezet, az Orfűi-tó komplex turisztikai termékkínálata, és számos, a népi kultúrát őrző település és épített örökség, valamint a Villányi borvidék és Harkány közelsége. Pécsset az Európa Kulturális Fővárosa 2010 program keretében az elkövetkező tervezési időszakban komoly fejlesztések valósultak meg, több nagyprojekt keretében (többek között a Zenei és Konferenciaközpont, a Zsolnay Kulturális Negyed, A „Nagy Kiállítótér” projektek, melyek turisztikai vonzerőként is szolgálnak majd).

Villány-Siklós-Harkány térség erőssége, hogy jelenleg is ismert és népszerű desztináció a turizmus több ágazatában is, és a szezonális jóval kisebb mértékben érinti, mint pl. a Balaton térségét. A Villányi borvidék nemzetközileg is ismert turisztikai desztináció, Harkány Európában is egyedülálló gyógyfürdő-hely. Siklós büszkesége a siklói vár, mely 18. századi fennmaradt formájával az ország egyik legépebben megmaradt várkastélya.

1.5 Munkaerőpiac és jövedelmi helyzet

Hazánkban a munkanélküliséget 1990-ben mérsékelt, majd 1992-től egyre gyorsuló ütemű emelkedés jellemezte. A megszűnő nagyvállalatok létszámleépítésének következtében az állástalanok száma hirtelen növekedett. A Dél-dunántúli régióban 1992 és 2010 között 12,7%-os növekedés volt megfigyelhető a munkanélküliek számában. A munkanélküliek aránya az aktív népességben Baranya megyében 2000-ben 7,1%, 2010-ben 13,0% volt.

A Nemzeti Foglalkoztatási Szolgálat szerint 2012 novemberében a nyilvántartott álláskereső aránya a gazdaságilag aktív népességhez viszonyítva Baranya megyében (15,6%) meghaladta az országos átlagot (12,1%). Ezzel a mutatóval a hetedik helyen áll a megye, csupán Nógrád (23,7%), Szabolcs-Szatmár-Bereg (23,4%), Borsod-Abaúj-Zemplén (21,3%) Hajdú-Bihar (18,8%), Somogy (17,9%) és Jász-Nagykun-Szolnok (16%) megye előzi meg. Ezt szemlélteti a következő ábra (3.ábra):



Forrás: www.afsz.hu

Szintén a KSH adatbázis alapján a jövedelmekre vonatkozóan is képet kaphatunk. A Dél-Dunántúli Régióban 2010-ben az alkalmazásban állók havi nettó átlagkeresete Baranya megyében volt a legmagasabb.

1.6 Környezetvédelem

A nemzeti parkért is felelős Duna–Dráva Nemzeti Park Igazgatóság működési területe Baranya megye teljes területére kiterjed. A Nemzeti Park Duna és Dráva menti területet is érint Baranya megyében. Továbbá itt található a Kelet-Mecsek és Nyugat-Mecsek Tájvédelmi Körzet, valamint Zselici Tájvédelmi Körzet egy része. Az alábbi természetvédelmi területek találhatóak Baranya megyében:

- *Dunaszekcsői Lőszfal Természetvédelmi Terület:* a löszleszakadás 15 kilométer hosszú és még ma is állandóan alakul. Áradásokkor ugyanis a Duna alámossa, és ilyenkor kisebb-nagyobb darabok szakadnak le, csúsznak bele a vízbe. A terület a dunai madárvonulás jelentős állomása.
- *Fekete-hegy Természetvédelmi Terület:* a botanikusok összesen 48 védett növényfajt mutattak ki erről a területről.
- *Mohácsi Történelmi Emlékhely Természetvédelmi Terület:* Az emlékhelyet a csata 450. évfordulóján avatták fel 1976. augusztus 29-én.
- *Nagy-Mező – Arany-Hegy Természetvédelmi Terület:* A Zengő lábánál elterülő Nagy-mező nevének megfelelően hatalmas kiterjedésű. Déli részét legelőként használták. Sajnos ezzel felhagytak, pedig éppen a legeltetés biztosította a fokozottan védett bánáti bazsarózsa és tavaszi hérics fennmaradását. Ezeket ugyanis a legelő állatok mérgező voltak miatt elkerülték. Az Arany-hegy értéke a bodzaszagú ujjaskosbor.

- *Szársomlyó Természetvédelmi Terület:* a Szársomlyó északi és déli oldalának klímája különböző, mert a csupasz déli lejtő nappal hamarabb felmelegszik, viszont a benőtt északi éjszakánként lassabban hűl le. Így a fokozottan védett magyar kikerics már január-februárban virágzik. A Villányi-hegység, és ezen belül a Szársomlyó sok növény egyedüli magyarországi élőhelye. Többek között itt él a bakszarvú lepkeszeg, a törpe szádorgó és a korongos lucerna.
- *Szentegáti-erdő Természetvédelmi Terület:* a vörös kánya és a fekete gólya fészkelő területe. Mindkét faj nagyon kényes, a legkisebb háborgatást sem viselik el.
- *Villányi Templom-hegy Természetvédelmi Terület:* A villányi templomhegyen – nevével ellentétben – nem áll templom. Az a hegy lábánál épült fel, a hegytetőn pedig kőbánya nyílt, ahol a kőbányászok tárták fel a Templom-hegy ammonita-maradványait.

1.6.1 Fejlődési politikák, irányok és lehetőségek

A térség agrárgazdasága az egyik legkevésbé kihasznált potenciál. Jelentősebb kihasználását a kialakult gazdaságszerkezet, valamint a tudatos, fejlesztésre irányuló agrárpolitika hiánya rontja. Ha ez nem változik, akkor a kihasználatlan erőforrás marad. Jelentőségét mutatja, hogy az élelmiszertermelés mellett az energetikai ipar egyik legfontosabb bázisát jelenti, hiszen Pécssett működik a legnagyobb hazai biomassza-erőmű (85 MW), már egy biogáztelep (Bicsérd) termel, illetve tervezett kukoricára alapozott etilalkohol üzemek (Mohács) jelentik a fejlesztés egyik irányát. A térség agrárpotenciáljának kihasználása és a foglalkoztatás javítása érdekében feltétlenül szükség lenne a konzerv- és hűtőipar határozott fejlesztésére. Ennek tradíciói Szigetváron megvoltak.

A régió ásványkincsére, a mészkőre alapozott a térség rendszerváltás utáni legnagyobb ipari fejlesztése (Beremend, Királyegyháza). A jelenlegi ismereteink szerint a szénkészlet kitermelése jelentheti az egyik lehetséges fejlesztési irányt. A térség sajátos geológiai helyzete az atomerőmű hulladék (Boda) elhelyezésére nyújt lehetőséget.

Már évtizedek óta sem az ország, sem a Régió nem rendelkezik határozott iparfejlesztési tervekkel, az iparszerkezet sokkal inkább az elég véletlenszerűen megjelenő beruházások határozzák meg. Ez annak ellenére vontatottan halad, hogy a fogadás feltételeit az ipari parkok létesítésével minden jelentősebb városban megtalálhatók. A véletlenszerűen jelentkező beruházási szándékok következtében az iparfejlesztés irányai meghatározhatatlanok. Egyetlen valószínű ténynek a paksi erőmű fejlesztése látszik.

A megye sajátos potenciálját a gyógyászat és a gyógyvizek összehangolt hasznosítására alapozott gyógy- és egészségturizmus jelentheti. Ennek lehetőségét több helyen (Harkány, Szigetvár) meg lehet teremteni. Ez azért is fontos, mert az elmúlt évtizedek tapasztalatai azt mutatják, hogy a turizmus lehetőségei még a két kiemelt turisztikai célterületen, Pécssett és a Dél-Balaton térségében önmagában tovább nem növelhetők.

Baranya megye egyik legnagyobb gazdasági potenciálját a képzett szakemberek jelentik. Ebben jelentős szerepe volt a színvonalas közép- és felsőoktatást nyújtó Pécsnek. (Buday-Sántha Attila, 2012)

2 Pécs megyeközpont bemutatása

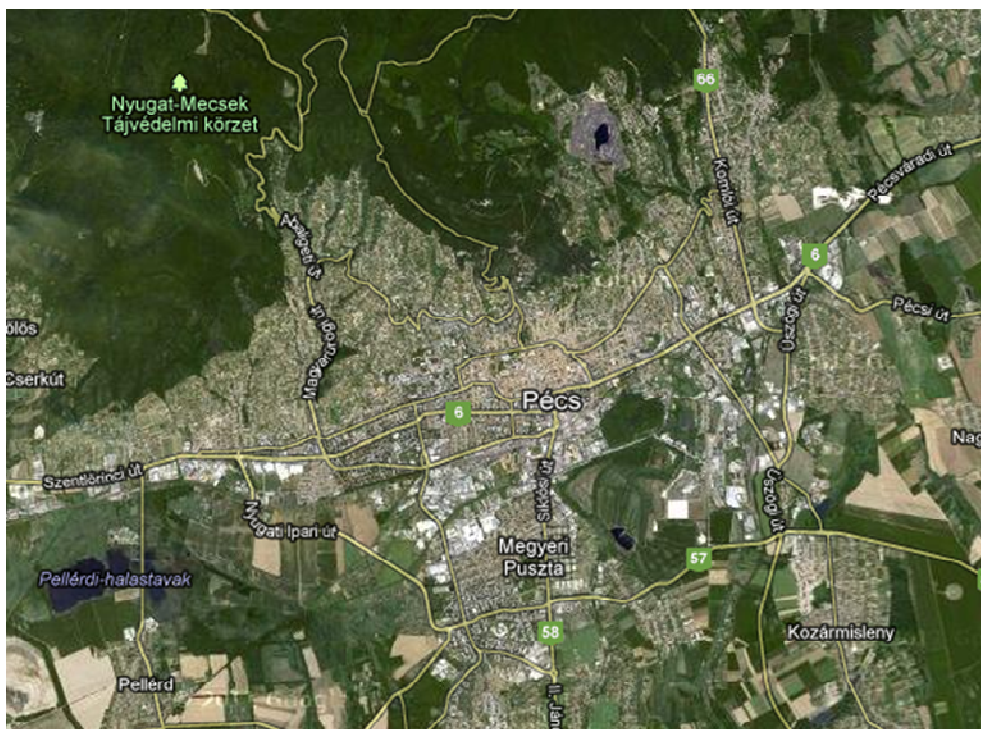
2.1 Földrajzi fekvése

Pécs Közép-Európában, a Kárpát-medencében fekszik. Magyarország déli megyéje, Baranya központjában. Északról a Mecsek határolja, délről sík vidék. Pécs szénbányászati múltja jelentős. A Mecseki Karsztvíz méltán híres a benne egyensúlyban lévő ásványanyag tartalma miatt.

Pécs városa az ország délnyugati szélén, a horvát határ közelében található. Délebbi fele sík, míg az északi része a Mecsek hegység déli lankáira kúszik fel, és völgyeibe nyúlik be. Pécs földrajzi helyzete klimatikus szempontból kiemelkedően kedvező a még ma is jelentősen erdősült terület határán. A fülledt nyári napokon esténként a Mecsekről meginduló légáramlás hűti és tisztítja a város levegőjét. A város délről nyitott, északról védi a Mecsek vonulata, amely dél felől, a Pécsi-síkság átlag 120-130 méter közötti magasságából hirtelen emelkedik 400-600 méter magassáig. A Nyugati-Mecsekben található Jakab-hegy 592 m magas, közvetlen Pécs felett a Közép-Mecsekben a Tubes 612 m, a Misina 535 m. A településrészek átlagosan 200–250 m magassáig kúsznak fel a hegy lejtőire, vonatkozik ez Pécsbányára, Mecsekszabolcsra, Vasasra és Somogyra is.

Pécs város felülnézetből

4. Ábra



Forrás: Google Maps, Letöltve: <https://maps.google.hu/maps?q=p%C3%A9cs&oe=utf-8&aq=t&rls=org.mozilla:hu:official&client=firefox-a&um=1&ie=UTF-8&hl=hu&sa=N&tab=wl> Letöltve:

2013.01.28

A szőlőterület egy viszonylag keskeny sávra húzódott vissza. Az erdősült részek általában 300 méterről indulnak. A Mecseket több völgy tagolja, amelyeknek nagy szerepe van a meleg klímájú

vízfelületek nélküli város légkörének javításában. A Mecsekről leérkező vizeket az ÉK-DNY irányban futó Pécsi-víz gyűjti össze és vezeti a Fekete-vízbe, mely a Drávába torkollik.

2.2 Története

2.2.1 Az ókori római és a kora középkori város

A mecseki, mélyvölgyi barlangban 60-80 ezer évvel ezelőtti telep nyomaira bukkantak, a Makár-hegy körülbelül 6 ezer éves neolitikus településnek adott otthont, a Jakab-hegyen pedig kelta sáncrendszerek maradványira találtak rá a régészek. A vonaldíszes kerámia népe lakta ezt a környéket először, magaslati településük a Makár-hegy fennsíkján terült el. Sopianae városát a rómaiak alapították a Kr. u. első század második felében, amikor a Dunántúl a Római Birodalom Pannonia provinciája volt. Városi rangot csak később kapott Hadrianus császár uralkodása idején (117-138). A név a mocsarat jelentő kelta „sop” szó többes számából eredhet.[6] Sopianae központja ott volt, ahol ma a Postapalota áll. A római vízvezeték egyes részei a mai napig láthatóak. Mikor Pannoniát négy részre osztották, a 3. század végén Diocletianus ideje alatt, Sopianae lett a Valeria nevű tartomány fővárosa. A tartomány nevét, Galerius Maximianus (kb. 250–311. május 5.) császár feleségének nevééről kapta. 2008 őszén a volt központtól több mint egy kilométerre, a Balokányban római leletekre bukkantak. Ezek már egyértelműen a római városon kívül helyezkedtek el. Sopianae a rómaiak idejében 8-10 ezer fős város volt.

2.2.2 A város a középkorban

A honfoglalás után nem Pécs, hanem a közeli Baranyavár lett az újonnan megalapított Baranya vármegye központja volt, Pécs azonban fontos egyházi központ, püspöki székhely maradt. Latin nyelvű dokumentumok *Quinque Ecclesiae* („öt templom”) néven említik. I. István király 1009-ben megalapította a pécsi püspökséget. Orseolo Péter magyar király idején épült a pécsi székesegyház, végül az uralkodó temetkezési helye is lett. 1064-ben Salamon király itt ünnepelte a húsvétot, miután kibékült unokatestvérével, a későbbi I. Géza királlyal. A rákövetkező napon a székesegyház leégett és csak ezután épült a ma is létező székesegyház. A várost 1235-ben említik először Pécs néven; egy feljegyzésben fordul elő a Pechyut (pécsi út) név. A városban több szerzetesrend is megtelepedett, elsőként a bencések 1076-ban. 1181-ben már kórház állt a városban. Az első dominikánus kolostor 1238-ban épült Pécssett.

Nagy Lajos 1367-ben egyetemet alapított Pécssett, alkancellárja, Vilmos pécsi püspök tanácsára. Ez volt Magyarország első egyeteme. V. Orbán pápa által kiadott alapító oklevele nagymértékben hasonlít a bécsi egyetemére, kijelenti, hogy az egyetemnek ateológia kivételével minden tudomány oktatásához joga van. A tanárok domonkos szerzetesek voltak, ám ennél több adat jóformán semennyi nem maradt fenn. Azt sem tudni, hogy pontosan hol állt az egyetem és pontosan mennyi ideig. Az utolsó hiteles adat az egyetemről 1464-ből való.

2.2.3 Pécs a török uralom idején

A mohácsi csata után (1526) Nagy Szulejmán seregei kifosztották Pécsset, lemészárolták a lakosságot, és felégették a várost. Az ország véleménye megosztott volt abban a tekintetben, ki legyen a magyar király. Pécs városa Habsburg Ferdinándot támogatta, Baranya vármegye többi része azonban Zápolya (Szapolyai) Jánost. 1527 nyarán Ferdinánd legyőzte Zápolya seregeit, és november

3-án megkoronázták. Ferdinánd megjutalmazta a várost hűségéért, felmentette az adózás alól, és ezzel lehetőséget nyújtott a város újjáépítésére és megerősítésére.

1529-ben a törökök újra elfoglalták Pécsét, és Bécs ellen vonultak. A törökök kényszerére a város elfogadta Zápolyát királynak, aki azonban nem sokkal ezután, 1540-ben meghalt. 1541-ben a törökök csellel elfoglalták Budát és utasították Izabellát, Zápolya özvegyét, hogy adja nekik Pécsét, amely stratégiai fontossággal bírt. Pécs lakói az ellenállás mellett döntöttek, sikeresen meg is védték a várost, és hűséget esküdtek Ferdinándnak, aki eleinte segítette a várost, később azonban tanácsadói javaslatára inkább Székesfehérvárra és Esztergomra összpontosított. Pécs lakói tudták, hogy Ferdinánd segítsége nélkül nem tudják tartani a várost, ezért 1543 júniusában önként megnyitották a kapukat az oszmán sereg előtt.

Miután elfoglalták az oszmán hódítók, megerősítették és igazi keleti várossá formálták Pécsét. A templomokat mecsetté alakították, török fürdők, türbék épültek, Korán-iskolákat alapítottak (medresze), a Tettyén szufi kolostort is építettek (tekke). Pecsuj (Pécs) jelentős balkáni kereskedővárossá alakult, aminek szépségét a híres török utazó, Evlija Cselebi Isztambulhoz hasonlítja. Kiemeli a tiszta vízű patakok jelenlétét és fontosságát a városban. Mint gazdag oszmán kereskedőváros, Pécs száz éven át a béke szigete volt a körülötte forrongó háborús zűrzavarban.

2.2.4 A város újjászületése

A város lassan újra fejlődésnek indult, de korábbi pompáját többé soha nem érte el. A fejlődést tovább lassította az 1690-es években kitört két pestisjárvány. 1688-ban a dél-német tartományokból telepések érkeztek a városba az elmenekült és legyilkolt lakosság pótlására. Az elkövetkezendő időkben Pécs népességének körülbelül egynegyede volt magyar, a többiek németek, illetve délszlávok voltak. A fallal körülvett belvárosba jellemzően német lakosság költözött, a délszlávok a falon kívüli külvárosokban telepedtek le, míg a magyar kisebbség nagyrészt a város környéki szőlőhegyeken lakott. Pécs nem támogatta a Rákóczi-szabadságharcot, ezért II. Rákóczi Ferenc seregei 1704-ben kifosztották a várost.

A 18. században fejlődésnek indult az ipar, céhek alakultak. A török-balkáni hagyományoknak köszönhetően folytatódott a bőrfeldolgozás, új városháza épült, megindult a kereskedelem és a német telepéseknek köszönhetően virágzott a szőlőtermesztés. A század végén megkezdődött a kőszén bányászata. A lakosság – más városokhoz hasonlóan – főként iparúzéssel foglalkozott, de emellett a mezőgazdasági termelésnek (különösen a szőlészetnek) is igen nagy szerep jutott a város polgárainak életében. A mesterek ismét céhekbe szerveződtek, s fontos feladatokat láttak el a városi közigazgatásban is. Fellendült a kereskedelem, a Fő tér (ma Széchenyi tér), s a Kis tér (ma Jókai tér) újra a vásárok, piacok színhelyévé vált.

A város szeretett volna megszabadulni hűbérurától, a pécsi püspöktől és szabad királyi várossá válni. Klimó György püspök ebbe bele is egyezett volna, azonban Róma megtiltotta neki. Klimó György rendkívül felvilágosult ember volt, ő alapította a város első nyomdáját, és 1774-ben az ország első nyilvános könyvtárát is ő hozta létre, ehhez mintegy 3000 könyvet a püspöki könyvtárból adott át. A könyvtár anyaga ma a Pécsi Egyetemi Könyvtár állományát gazdagítja. Végül Mária Terézia úgy tett eleget a pécsiek kérésének, hogy 1780-ban (más adatok szerint 1777-ben), miután a

püspök meghalt, a várost szabad királyi város rangra emelte, még mielőtt az új püspököt kinevezték volna. Pécs szabad királyi város 1780. január 21-étől.

2.2.5 19. század

A 19. század eleje a polgárság meggazdagodásának korszaka volt. 1839-ben felépült a város első kőszínháza. 1848-ra 1739 ipari munkás élt Pécsen, a manufaktúrák némelyike országszerte ismert volt. A vasgyár és a papírgyár a kor legmodernebbjei közé tartozott. A városban több jelentős bányászati szervezet működött, a sok kicsi üzem mellett a Hamerli-, a Höfler-és az Erreth-üzemek váltak meghatározóvá. Igen fontosak voltak a gép- és vasipari üzemek, amelyek közül a Czindery és az Alsómalom utca sarkán álló Haberényi-(később Hamerli) gépgyár az egyik legjellegzetesebb emlék, de meg kell emlékeznünk a rézművesekről, harangöntőkről, a mezőgazdasági eszközök gyártókról, s a messze földön híressé vált Angster orgonagyárról is. A fejlődésnek induló gyáripar mellett megmaradt és sokat bővült a kisipar. Szorosan kötődött a pécsi ipar fellendüléséhez a helyi kereskedelem bővülése, a modern pénzügyintézmények (bankok, biztosítók stb.) szaporodása, a vasútszolgáltatás kiépülése, az oktatási rendszer szélesedése. Hamarosan cukorgyár, dohánygyár és sörgyár is épült. Ekkor jött létre a híres Zsolnay porcelángyár, amelyet I. Ferenc József két alkalommal is meglátogatott. Jelentős volt a szénbányászat. A kiegyezés (1867) után, az alkotmány helyreállítása után Pécs gyorsan fejlődött, mint az ország legtöbb városa. 1867-től vasút kötötte össze Barccsal, 1882 óta Budapesttel is. A barcsi, mohácsi (elsőként ez épült meg, már 1857-ben) és budapesti vasútvonalak új lendületet adtak a város fejlődésének (1857-ben a Pécs-Mohács vasútvonal, 1868-ban Pécs-Barcs, 1882-ben a Pécs-Budapest).

2.2.6 20. század

Már a világháború előtt elindult a városban a villamosközlekedés. Az első világháború végén Baranya déli részét szerb-antant csapatok foglalták el, akik megszállva tartották a várost 1921-ig; ez idő alatt a Baranya–bajai Szerb–Magyar Köztársaság része. A szerb megszállás és rablás visszavetette a pécsi ipar és kereskedelem fejlődését. Az új országhatárok meghúzása miatt a déli piaci területek elvesztek a város számára. 1923-ban, a háború után az elcsatolt Pozsonyból az Erzsébet Tudományegyetem Pécsre költözött, ami máig tartó lendületet adott a város szellemi fejlődésének.

A második világháború alatt Pécs csak kisebb károkat szenvedett, annak ellenére, hogy 20-25 kilométerre délre, Villány környékén nagy tankcsata zajlott. Az 1940-es évek vége felé az addigi magántulajdonosokat megfosztották vagyonuktól, az ipari üzemek pedig állami tulajdonba kerültek. A háború után addig soha nem látott mértékű fejlődés következett Pécsen. A város Magyarország egyik ipari központjává nőtte ki magát. Hatalmas méreteket öltött a bányai ipar fejlesztése, az országban egyedül Pécsen és Komlón bányásztak a vas- és acélgyártás számára nélkülözhetetlen kokszolható feketeszenet. Ezen túl a 60-as évek elején megkezdték az uránérc kitermelését, a 80-as évekre 5 bányában. A város lakossága emiatt jelentősen megnőtt. Az 1980-as években már 180 000 lakója volt. Sikeres volt az építőipar. Tevékenysége révén két új városrész született meg (Kertváros és Uránváros), valamint kiépült a távfűtés rendszere is. Fejlődött a Mecseki Parkerdő, ahol társadalmi munkában felépült a vidámpark, az állatkert, és a mostani Mecseki Kisvasút elődje az Úttörővasút. Számos új kirándulóhely, üdülőfalu épült ki a város környékén. A Misinatetön a korábbi televíziós torony és kilátó helyére új tornyot építettek, ami azóta Pécs egyik jelképévé vált.

2.2.7 A rendszerváltás óta

A rendszerváltás utáni idők Pécsét érzékenyen érintették, az ipari üzemeket a gazdaságtalanságra hivatkozva szinte kivétel nélkül bezárták, az új ipartelepítések jelentéktelen szinten maradtak a korábbiakhoz képest, a munkanélküliség hatalmasra nőtt. Az 1990-es években a délszláv háború közelsége a turizmust is jelentősen visszavetette. Az utolsó időkben már csak jelentéktelen szinten működő szénbányászat 2004 májusában szűnt meg. Bár az elmúlt másfél évtizedben megváltozott a város gazdasági szerkezete – egyre inkább a tudás-, az egészségügyi, a kulturális ipar lép előtérbe – ami azonban nem változott, Pécs sokarcú település maradt, ahol a nemzetiségek hagyományai, értékei ötvöződnek. Ez is segíthette annak a törekvésnek a valóra válását, hogy Pécs nyerte el 2005. október 19-én a 2010-es Európa kulturális fővárosa (EKF) címet 2010-ben a város élete erőteljesen felpezsdült. Számptalan daru nőtt ki a földből, mindenféle felújítások és építkezések folytak. Látványosan nőtt a turisták száma is a megyeszékhelyen. A TDM Pécs adatai szerint 25 százalékkal nőtt március és április hónapokban a vendégéjszakák száma az előző évhez képest.

2.3 Népesége

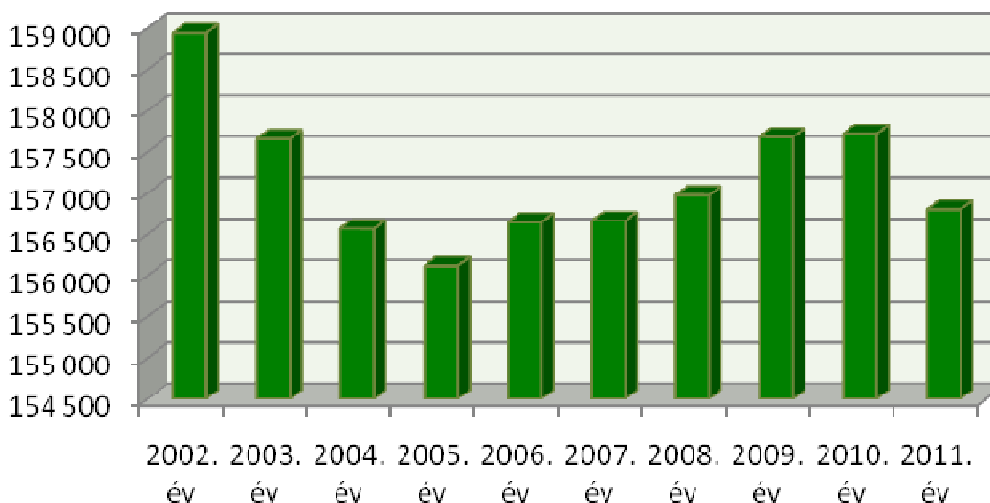
Hosszú időn keresztül a város lakossága az országos átlagnál dinamikusabban nőtt, a 90-es évek elejétől azonban jelentősen csökkent a lélekszám. 1990 és 2011 között Pécs lakosság száma 7,5%-kal csökkent. Pécsen, hasonlóan az országosan jellemző arányokhoz, a nők létszáma magasabb a férfiakénál. Az időskorúak aránya 6%-kal haladja meg a fiatalokét (14 éves korig). A Dél-dunántúli Régióhoz jellemző módon folyamatos népességszám csökkenés jellemző a városra, 2000 és 2010 között 3565 fővel csökkent a város népessége. Mélypontját 2005-ben érte el, akkor 156116 fő volt a város lakossága, azóta érezhető egy enyhe növekedés. Pécs városa két, Magyarországon hivatalosan elismert nemzeti kisebbségnek is az egyik legjelentősebb központja: a németeknek és a horvátoknak. Érdekes megjegyezni, hogy amíg Pécs városának lakossága egész Magyarországhoz hasonlóan csökken, addig a kisebbségek száma kis mértékben növekedett az utóbbi néhány évtized alatt, azonban a cigányokat kivéve csak statisztikailag. A németek száma 1980-ban 996 volt, 1990-re 1704-re növekedett. A horvátok száma is kismértékben gyarapodott: 1980-ban 629-en, 1990-ben 637-en, 2001-ben 820-an vallották magukat horvát nemzetiségűnek a városban. A statisztikai adatokban a nemzetiségek számának növekedése főleg a megváltozott társadalmi légkör és az új népszámlálási kérdőívnek köszönhető.

2.3.1 Pécs lakónépességének alakulása 2000-2010 között

A lakónépesség alakulását kisebb mértékben ugyan, de befolyásolja a népesség vándorlása is. A 2000-es évek elején jellemzően magasabb volt az elvándorlások száma, mint az odavándorlásé (e: 6316; o: 5391), 2004-ben azonban változott a helyzet, azóta ez az arány megfordult. Amellett, hogy a születések száma folyton csökken (2000: 1510; 2005:1939; 2010:1352) , ráadásul a halálozások száma meghaladja ezt az értéket (2000: 2016; 2005:1939; 2010:2044). A 60 évesek és idősebbek létszámának, valamint a népességen belüli arányuknak korábban példa nélkül álló emelkedése jellemző egész Magyarországra, így Pécsre is.

Pécs lakónépessége 2002 és 2011 között (fő)

5. Ábra



Forrás: KSH Tájékoztatási adatbázisa alapján saját szerkesztés

2.4 Közlekedés

2.4.1 Közúthálózat

Pécs a Dél-dunántúli régió, és Baranya megye központjaként az országos, és megyei jelentőségű utak gyűjtőpontja. A város a fővárosból az M6-os illetve az M60-as autópályán közelíthető meg. A Pécsen áthaladó 6-os főút a város fő kelet-nyugati közúti tengelye, mely nyugati irányban Barcsnál lépi át a magyar-horvát határt. Bár az elmúlt évtizedben a főutak városon belüli összekapcsolása, a belváros tehermentesítése érdekében több közúti beruházás megépült, kelet-nyugati irányban azonban ezen nyomvonalak hosszuk miatt csak részben képesek tehermentesíteni megfelelően a belvárost az átmenő forgalom alól. Megoldást hozhat az M60-as autópálya, mely a Duna nyugati oldalán, a fővárostól délre végighaladó M6-oshoz csatlakozik Bóly térségében, illetve egy, a Pécsi-víz vonalában haladó városi tehermentesítő nyomvonal.

2.4.2 Vasúthálózat

A város a 40. sz. Budapest-Pécs egyvágányú, villamosított vasútvonal végpontja. Innen vezet tovább a 65.sz. Pécs-Mohács egyvágányú, nem villamosított vasúti fővonal, melyen a személy és tehervonatokon kívül napi két pár nemzetközi InterCity vonat közlekedik Szarajevó felé. A 2009. december 11-ei megszüntetéséig a 64.sz. Pécs-Pécsvárad-Bátaszék egyvágányú, nem villamosított vasúti mellékvonalon napi öt pár személyvonat közlekedett. A vasúti fővonalon a fővárossal való kapcsolatot InterCity szerelvények biztosítják. A domborzati viszonyok, és a vasúthálózat kiépítetlensége miatt a szomszédos megyeszékhelyekkel, Kaposvárral, és Szekszárddal nincs közvetlen vasúti kapcsolat.

A város kerámiákkal dúsan díszített vasúti főpályaudvara 1900-ban épült, a híres Pfaff Ferenc építész tervei alapján. A sárga téglapépület rózsaszín árnyalatú kerámia díszítőelemei az épület egészén végigvonulnak. A legdúsabb díszítés a középső homlokzatrészen koncentrálódik, itt látható

a James Watt-ot és George Stephensont ábrázoló kör alakú pirogránit domborművek, melyek Klein Ármin tervei alapján a Zsolnay gyárban készültek. Az épületre ráférne a felújítás ám a városnak egyelőre nincs rá pénze. A vasútállomás mögött helyi buszvégállomás található, ám a távolsági buszpályaudvar nem itt van, hanem a 2008 januárjában műemlékké nyilvánított épülettől kb. 1000 méter távolságban.

2.4.3 Helyi tömegközlekedés

Pécsett főleg a belvárosban Mercedes és Ikarus típusú autóbuszok szállítják az utasokat. Jelenleg a pécsi tömegközlekedés működéséért a Tüke Busz Zrt. felel. A városnak jelenleg az autóbusz az egyetlen tömegközlekedési eszköze, mivel az 1913-tól beindult villamosforgalmat 1960-ban közlekedéspolitikai okok miatt beszüntették, a síneket mindenfelé felszedték. Egy-két rövid sín pár jelzi az egykori villamos nyomát, amelyet utólag tettek vissza a város több pontján is emlékként.

A közelmúltban többször felmerült egy új villamosvonal létesítése, amikor Pécs, Debrecennel karöltve csatlakozott a Civitas programhoz. A tervezet azonban – nagy kiépítési költségei miatt – nem valósult meg és egy időre lekerült a napirendről. Elemzők szerint a város szerkezete miatt nem érdemes a jövőben villamost építeni, hiszen az csak az átszállási kényszert növelné. 2012 októberében a város új tömegközlekedési cége a Tüke Busz Zrt. a Pécs és Térsége Községi Közlekedéséért Egyesülettel karöltve egy hosszú autóbuszvonalakból álló, a kényyszerű átszállások számát mintegy harmadával csökkentő hálózat bevezetését helyezte előtérbe. A peremterületek lakossága a jövőben átszállás nélkül juthatna el a belvárosba, így a város centrális jellegét erősítve 1 átszállással el lehetne jutni Pécs egyik végéből a másikba. Az intézkedés jelentős nemzetgazdasági és helyi szinten is érvényesülő megtakarítást érhet el, továbbá hozzájárulhat az utazók számának növekedéséhez is.

A hosszú éveken át dédelgetett villamos terveket a jövőben ennek alapján érdemes lesz átgondolni és a duo-troli rendszer bevezetését kell szorgalmazni, mely az átszállási kényszer további csökkentése mellett lokálisan környezetbarát közlekedési eszközzé válhat a baranyai megyeszékhelyen.

2.4.4 Repülőtér

Pécs nemzetközi, regionális szerepet betöltő reptere Pogány település közigazgatási területén helyezkedik el. Üzemeltetését a község a megyeszékhellyel együtt végzi, forgalmát elsősorban chartergépek adják, a Pécs-Béccsel összekötő menetrend szerinti járat a közelmúltban megszűnt. A reptér ma üzletemberek kisgépeit fogadja, illetve a nyári turisztikai szezonban néhány utazási iroda közösen a reptérről indít gépeket Korfura. 2008. január és november között a kimutatások szerint a belföldi forgalomban 2061 induló és 2057 érkező utast regisztráltak, míg a külföldi ágazat 1783 induló és 1731 érkező személyt tett ki. 2010. júniusától hetente ismét chartergépek indulnak a pogányi légikikötőből Korfura és Burgaszba (Bulgária). Ugyanaz az Embraer 120 típusú, harminc személyt szállítani képes gép viszi majd az utasokat, ami korábban is járt Pogány és a görög tengerpart között.

Pécs város kerékpáros útvonalai

6. Ábra



Forrás: Pécsi Túrakerékpáros és Környezetvédő Klub hivatalos honlapja, Letöltve: <http://ptkk.baranya.com/kozlek.html> 2013-01-30

2.5 Turizmus

A Dél-dunántúli régió kiemelkedő potenciállal bír a turizmusfejlesztés területén, különleges természeti értékeire, kultúrtörténeti emlékeire, folklórhagyományaira, gasztronómiai és borászati adottságaira, gazdag termálkincsére és változatos aktív szabadidő-eltöltési lehetőségeire alapozva.

A Dél-dunántúli régió Turizmus Stratégiai Fejlesztési Programja Pécs környékét a régió felé irányuló vendégforgalom egyik meghatározó gócpontjaként említi. Pécs, valamint a Villány-Siklós-Harkány térség a Balaton után a második meghatározó turisztikai célpont a régióban. Pécs kiemelkedő kulturális központ, mediterrán hangulatával kuriózumot képez a hazai nagyvárosok között. Komoly erőssége még a várost övező változatos természeti környezet, az Orfűi-tó komplex turisztikai termékkínálata, és számos, a népi kultúrát őrző település és épített örökség, valamint a Villányi borvidék és Harkány közelsége. Pécs egyik legújabb attrakciója a Zsolnay Kulturális Negyed, a város új kulturális központjának formája, ahol hozzá méltó módon él tovább a Zsolnay család egykor itt működő, világhírű kerámiagyárának öröksége. A fejlesztés Európa Kulturális Fővárosa 2010 program keretében valósult meg. A Negyedben látható a világhírű Gyugyi-gyűjtemény, az erre a célra átalakított, szecessziós Sikorski-villa, ahol a közel 600, páratlan értéket képviselő kerámiatárgy megtekintésével megismerkedhet a látogató a Zsolnay Aranykorával. A két emeleten kialakított Zsolnay család- és gyártörténeti kiállításon látható a család és gyár történetéről tanúskodó emlékeket, a Rózsaszín Zsolnay Kiállításon pedig a manufaktúra egyik legizgalmasabb korszakának, a rózsaszín használati tárgyak idejének lehet részese a látogató. A Látványmanufaktúrában a

valóságban is megtekinthető, hogyan készülnek a varázslatos Zsolnay-termékek. A Zsolnay Mauzóleumon túl itt található még a megújult Bóbita Bábszínház, a Labor Interaktív Varázstér és a Planetárium is.

2.6 Kulturális jellemzők

Pécs, Magyarország egyik legrégebbi, műemlékekben is gazdag települése, a Dél-dunántúli Régió közigazgatási és szellemi központja. A város kulturális élete mind a zene- mind a képzőművészet területén országos szempontból is kiemelkedő, városi és magángalériái a 20. századi magyar művészet egyedülállóan teljes bemutatását kínálják. A városban operatársulat és szimfonikus zenekar működik, hangversenyélete ugyancsak országosan is jelentős, amely szimfonikus zenekarának, a 2011-ben 200 éves fennállását ünneplő Pannon Filharmonikusoknak köszönhető. A város tradicionálisan pezsgő szellemi életét jellemzi, hogy otthont ad többek között a Pécsi Egyetemi Napok, a Pécsi Napok, vagy a Pécsi Országos Színházi Találkozó (POSZT) fesztiváljainak is. Itt működik az ország legnagyobb hallgatói létszámú egyeteme, a Pécsi Tudományegyetem 34 000 hallgatóval. Pécs utcáin sétálva feltárul előttünk húsz évszázad történelme, egymásra rakódott-rétegződött hagyatéka: a római kori elődváros nyomai, a 4. századi ókeresztény nekropolisz, az első magyarországi egyetem, a fallal határolt középkori belváros, a török dzsámik és mecsetek, a német polgárházak, a Dóm épületegyüttese, a Zsolnay-negyed, a Káptalan utcai „múzeum negyed”, a skandináv típusú lakótelep - Európa történelmének kulturális egyvelege. 2010-ben Pécs Európa egyik kulturális fővárosa. Ennek nyomán találkozhatunk a megújult közterekkel, Pécsi konferencia- és koncertközponttal, Dél-Dunántúli Regionális Könyvtárral és Tudásközponttal, a Múzeumok utcájával és a Zsolnay Kulturális Negyeddel. Pécsen jelenleg több mint 250 műemlék található. Pécsen egész évben kulturális programok sokasága várja a szórakozni vágyó embereket. Főleg nyáron érik egymást a fesztiválok. A város körül számos szabadidős program közül lehet választani. A Mecseken várja a látogatókat a Mecsextrém, a Mecseki Kisvasút, az állatkert, pihenőhelyek, játszótérek. Pécs egyik új turistacsalogatója a szerelmesek lakatai, amelynél lakatok lógnak fűrtökben vaskerítésekről. Kezdetben csupán egy kerítésre kulcsolták a szerelmesek lakatokat, ma már többet is létrehozta.

3 Eszék-Baranya megye - bemutatása

3.1 Földrajzi adottságok

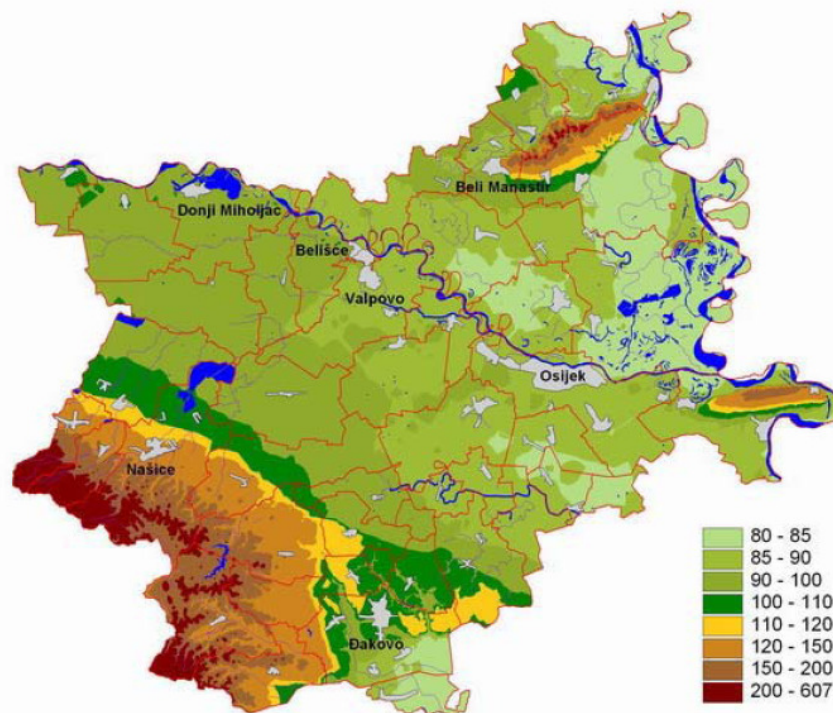
Eszék-Baranya megyében található az északkeleti része a horvát Pannon régió területe 4.152 km². Ez magában foglalja a körülvevő területek az alacsonyabb Dráva folyó összefolyása előtt a Dunán. A terület többnyire sík, és támogatja mezőgazdasági fejlődését. Mezőgazdaság itt fejlett és a források kiterjed 257.646 hektár az összes mezőgazdasági földterület és 113.290 hektárnyi erdő, amely fedelét. Bottomland medence területén létrehozott Kopacki ritmus - a világhíres madárrezervátum fajok elismert speciális zoológiai tartalék, és kijelentette, egy természetvédelmi park.

Eszék-Baranya megye a Pannon síkság észak-keleti részét képezi. A megyét fiatal üledék fedi, melynek nagy része termékeny talaj képez, így kedvez a mezőgazdasági tevékenységeknek. A megyét a Száva, Dráva és Duna folyók fogják közre. A Duna és Dráva időszakos magas vízállás miatt a folyók mentén mocsaras területek képezik, mint pl. a Kopácsi rét. Az alföldet geomorfológiailag következő formák különböztethető meg:

1. árvíz (hordalékos síkság),
2. folyami terasz,
3. folyóvízi-mocsári síkság,
4. lösz plató és
5. hegyvidéki terület.

Eszék-Baranya megye domborzata tengerszinti magasság alapján

7. Ábra



Forrás: Oikon Kft. alapján

A megye legalacsonyabb területei a Duna és a Dráva 82 m-en és árvízterületek 93-94 m tengerszinti magasságban találhatóak. A lösz fennsíkok (Đakovački és Baranya lösz és Erdut plató) a megyének a legértékesebb mezőgazdasági, egyben a legnépesebb területe. A legmagasabban 606 m-en a Krndijsko csúcs és Metrsko hegy környéke képezik.

Észak-Baranya klímáját Eurázsia-szárazföldi, Atlanti-óceáni és Földközi-tengeri áramlatok határozzák meg. Az éghajlatra jellemző a mérsékelt meleg, amelyet gyakori esős idők váltják. Az éves átlaghőmérséklet 11°C, a legmelegebb átlaghőmérséklet 22°C, lehidegebb -3°C és +18°C között mozog. A megyére homogén klimatikus feltételek jellemzik köszönhetően az azonos domborzati adottságoknak. Az átlagos évi csapadékmennyiség 642-753 mm, a 10. hónap a legkisebb a lehulló csapadék mennyiség, a maximális csapadék mennyisége pedig változó. Az átlagos napsütéses órák száma 1800-1900. A szél iránya legtöbbször északi, nyugati, észak- és dél-nyugati irányú.

Horvátország mezőgazdasági területeinek 8,4%-a Eszék-Baranya megyében található. A megye területeinek 64%-a megművelhető terület, ezekből: 86,6%-a szántó, 1,1%-a gyümölcsös, 1,1%-a szőlős, 2,2%-a rét és 9%-a tavak. A balkáni háborúk miatt a határ közelében még mindig találhatóak elaknásított területek. Eszék-Baranya az ország 4,6%-a erdős terület borítja, összesen 113.290 ha. Az erdők 44%-a közép idős és csak fakitermelésre érdemes érett erdők csak összes erdők 2%-át képezik. Legértékesebb tölgyes erdők nagysága 8186,7 ha. Golubac, Zokovica és más kisebb parkok alkalmasak kikapcsolódásra és pihenésre. Megyében 105 vadászegyesületet, 6 irodát és 3308 vadászt regisztrálnak.

Az erdő, mező, folyó és vizes terület számos növény és állat élőhelye. Baranya környezetéből nem hiányozhatnak a tölgyerdők, de a vizes területeket fűzfák. A Kopácsi rétet elsődlegesen sás, nádas és páklyák borítják. A Dráva folyó mentén az alacsonyabb területeit pusztai füves növényzet szövi be és az árnyékot tölgy, gyertyán erdők biztosítják. Egyes Dráva menti kiöntéseket már lecsapolással mezőgazdaságra alkalmas területté formálták. Az alföldi Krasica és Vučica alacsony erdőiben a tölgy, kőris, gyertyán, szil, hárs, éger és fűzfák adják meg a táj sokszínűségét. Eszék-Baranya megye erdőiben legelterjedtebb emlősei a nyúl, róka, vaddisznó, szarvas és az őz. A Kopácsi rét Európa egyik érintetlen természetes növény és állatvilággal büszkélkedhet, mert 44 halfaj ivási területe, vidra és hermelin és 285 madárfajt regisztráltak itt.

3.2 Természeti-földrajzi jellemzők

3.2.1 Domborzat

A térség természeti-földrajzi jellemzői, néhány specifikumon kívül, csak a Kárpát-medence szélesebb kontextusában vizsgálhatók. A térség ismert földrajzi múltja a paleozoikumig vezethető vissza (kb.550 millió évvel ezelőttre), amikor ez a terület még szárazföld volt, melyet ma Tiscianak nevezünk. Kristályos kőzetek, márvány és gránit borították. A Pannon térség felszíni életét a nagy felületek süppedései és repedései szakították meg. Bizonyítékként szolgáló szárazföld maradványokra találtak 1.900-3.000 méter mélységben. Némely részek, mint a Mecsek, felszínen maradtak, bár a fiatalabb paleozoikumban keletkeztek (Perm), mégis igen régi tömeget képviselnek. A Mezozoikum ideje alatt (kb. 180 millió éve) a Pannon- síkság háromszor víz alá került, felszínét tenger borította. A Kenozoikum elején (kb. 60 millió évvel ezelőtt) az utolsó tenger is visszahúzódott, és kezdődött a kontinentális dominancia. Ekkor kezdett kialakulni az Alpok hegység, és lassan a mai domborzat

körvonalai is kirajzolódtak. Európa ezen részén valószínűleg létezett egy édesvízi tó, melyben édesvízi üledékek rakódtak le, amelyeket a Mecsek és a Fruska hegy szénrétegeiben találhatunk. Sokkal szélesebb körben ismertek azonban a Tercén és a Neogén kor történései (kb. 25 millió évvel ezelőtt). Az Alpok kiemelkedése után a Tetis óceánból kialakult egy belső tenger (Paratetis), amely a Rón-öböltől a Kaszpi-tengerig húzódott. Ebben a tengerben mintegy 200 féle halfajból álló sokrétű élővilág alakult ki. A partokon masztodonok, elefántokhoz hasonló nagytestű emlősök, valamint orrszarvúak, tigrisek, hiénák, a mai orángutánhoz és gorillához hasonló majmok éltek, a folyók pedig hemzsegték a krokodiloktól. A felső miocénben aztán (kb. 20 millió éve) megszakadt a Paratetis és a Földközi tenger közti kapcsolat. A Paratetis önálló tengerré vált, 3 külön medencével: Pannon, Dakiszk, illetve Kaszpi-Aral. A Kárpátok kiemelkedésével az alsó Pliocénben azután ez a tenger tavakra oszlik fel, melyek fokozatosan válnak édesvízűekké. A Pannonmedence fokozatosan egy tóvá alakult át, amely a Đerdap szoroson keresztül folyt el, létrehozva ezzel több, kisebb felületű tavat, melyek lassan mocsárrá alakultak át. Ez a mocsaras terület jellemzi a tájat, mikor beköszönt a pleisztocén, melyre a nagy lehűlések voltak jellemzők. Ezzel megkezdődött a jégkorszakok és felmelegedések periódusa, melyekből négyet ismerünk. A jégkorszakok alatt a hideg szél által lerakott apró löszből löszrétegek, löszsíkságok alakultak ki. Az állatokból többek között megtalálható volt az orrszarvú, mamut és az irvasz, a mai tundrák lakója. A jég, nap és a víz hatására fokozatosan kialakult a mainak megfelelő domborzat, stabilizálódnak az éghajlati változások, és megjelent a sztyeppékre jellemző növénytakaró. Baranya javarészt síkság, melynek abszolút magassága nem haladja meg a 250 métert. A terület nagy része fiatal pleisztocéni és holocéni üledékes kőzet, kialakulásukban a fő szerepet az éghajlati változások és a fiatal tektonika okozták. A következő morfológiai egységeket figyelhetjük meg: fiatal ártéri síkságok, majd a Dráva öregebb, holocénkori terasza, a Dráva fiatalabb és öregebb teraszai, a Duna fiatal teraszai, löszös síkságok és a Bán-domb. Baranya domborzatára síksági látkép jellemző, legmagasabb pontja 243 méter. Három morfogenetikai típus figyelhető meg Baranyában, ezek a síksági, dombos és a sík. A síkság itt a legelterjedtebb domborzati típus, ez teszi ki a terület 80 - 85 %-át. Két általános típusa figyelhető meg, a fluviális és a fluviális mocsaras. A fluviális síkságokhoz tartozik a Dráva ár tere (kb. 50%), illetve a Dunáé és a Karasicáé. A fluviális-mocsaras típushoz tartozik Kopács térsége a maga 100 négyzetkilométerével, minek következtében ez Európa egyik legnagyobb ilyen típusú síksága. A domborzat sík vidékei közé soroljuk az északi és déli löszsíkságokat. A déli a Dráva árterétől a Bán-dombig nyúlik, az északihoz pedig a Nyárad-Harkány mikromorfológiai régió legdélebben fekvő löszsíkjai tartoznak. A dombos terület a Bán-dombot foglalja magában, ami a teljes terület 5 %-át teszi ki, és egyben ez Baranya legdinamikusabb része is. Fekvése északkelet-délnyugat irányú, kb. 21 km hosszú, szélessége maximum 4,5 km. Tektonikus összetétele szerint ez egy kiemelkedés, amelyet több repedés övez. Ezek mellett bazaltandezit süllyedés ment végbe. A lösz 3-5 síkban való lerakódása a tengeri eredetű és a vulkáni rétegekre kb. 30 méteres löszréteg kialakulását eredményezte. A Bán-domb észak-nyugati lejtői meredek, melyek mellett egész sor völgy alakult ki a Karasica árterének irányában.

3.2.2 A növény és állatvilág

Baranya egy felbecsülhetetlen értékű természeti ökoszisztéma. A növény- és állatvilág sokfélesége kiemeli a Kopácsi rét fontosságát, amely Baranya biológiai értelemben vett szerves részét képezi. Baranyában a vegetáció két típusát különböztetjük meg: létezik erdei, valamint vízi és mocsári vegetáció.

3.2.3 Vegetáció

Baranya legnagyobb része a Duna és a Dráva árterületén fekszik. Ezen a területen csak egy fajtája található, a fehér fűz. A terület jellegzetességei a pusztai homokzátonyok és csatornák, melyeken mindig jelentős mennyiségű mag szóródik szét a szél, vagy a víz által. Amikor a homokzátony az év bizonyos időszakában a vízből kiemelkedik, ott fehér fűzhajtások sokasága bújik elő a földből, melyek egykorúak és egyforma magasak. Ha a következő évben az árvíz nem ér el túl nagy magasságot, a fűzfák megmaradnak azon a helyen, és gyors fejlődésnek indulnak. Amennyiben magasságuk túllépi az árvízét, úgy a következő évtizedekben tovább fognak fejlődni. Először sűrű bozótosokat alkotnak azonos nagyságú növényekből, majd erdővé alakulnak át. Baranya valamivel magasabb területein, ahol az árvizek rövid ideig tartanak és nem túl magasak, a fehér fűz- és a fekete nyárfaerdővé csoportosulnak. Az ennél is kimagaslóbb helyeken fekete- és fehér nyárfaerdők nőnek. A fehérfűz és fekete nyárfa mellett ezekben az erdőkben találhatóunk más fászfűzfák, mint például a kocsányos tölgy, fekete galagonya, szilfa, fehér eperfa, juharfa és a nemrégiben behozott amerikai kőris. Vannak itt futó növények és lágyszárú növények is. Baranya területén tölgyerdőkkel is találkozhatunk. Az alsóbb területeken található a kocsányos tölgyerdők és a festő rekettye, a szárazabb talajon pedig a kocsányos tölgy és gyertyán közössége.

3.2.4 Vízi és mocsári vegetáció

A lassú folyású vizek felszínén, az állóvizekben, a sekély és meleg vizekben, lápokban és mocsarakban, csatornában a következő közösségek fejlődtek ki: vízi lencse, bojtos békalencse, békaliliom, vízi páfrány, rucaöröm. Néhol találkozhatunk apró virágokkal, vízidarával, moszatpáfránnyal, melyek valószínűleg a mocsári madarak által kerültek oda. Baranyában a mélyebb csatornák, lápok szabad felszínét júniusban a tündérrózsa, a tavirózsa úszó levelei fedik, sárga és fehér virágokkal díszítve, a felszín legnagyobb részét pedig a kapcsos korpafű takarja. A baranyai csatornában tenyészik a mocsári keserűfű és a békaszőlő, a legmelegebb sekély vizű lápokban pedig a vízi hídör és a tuskéhínár. Némely helyeken mocsári boglárka közösségeket találunk, melynek apró fehér virágai tavasszal összetett virágtakarót alkotnak a víz felszínén. A baranyai állóvizek és nagyobb elöntött területek, lápok partja mentén sűrű nádasok fejlődtek, melyek magassága eléri a 4 métert is, itt találkozhatunk náddal, kákával, gyékénnyel.

Hatalmas felületeken találkozhatunk sásnövészekkel. Ezek mellett nő a mocsári nőszirm, a kecskefűz, hídör, orvosi kálmos, virginiai peszérce, vízfű és sok más faj. Fontos kiemelni a Kopácsi rétet, mely Baranya védett természeti területe. Amióta Európában teljesen kiirtották az ilyen, vagy ehhez hasonló ökoszisztémákat, ritka ökológiai területként még nagyobb jelentőséggel bír. A Kopácsi rét az egyike az utolsó védett réteknek a Duna mentén. A Kopácsi rét belső természeti területén két növényfajt emelhetünk ki, melyek igen ritka példányoknak számítanak: a szibériai nőszirm és a tarka nőszirm. Ez a két virágfajta egész Közép-Európában és Horvátországban is csak néhány helyen található, de a Kopácsi rét tavasszal bővelkedik ezeknek a virágok szépségében.

3.2.5 Az állatvilág

A baranyai állatfajokra sokszínűség jellemző. Az állati szervezetek közül 402 fajt határoztak meg e vidéken, köztük 64 féle hengeresféreg, 21 féle puhatestű, 16 féle giliszta, 16 féle pióca, 284 féle rovar. A gerincesek csoportját 401 faj képviseli, mégpedig 44 féle hal, 11 féle kétlábú, 10 féle hüllő, 282 féle madár, 54 féle emlős. Baranya kedvező életfeltételeket biztosít a gerincteleneknek,

köztük is a rovaroknak, így megtalálható 17 féle szitakötő, 39 féle egyenesszárnyú, 85 féle fedelesszárnyú, 60 féle éjjeli lepke, 35 féle nappali lepke, 11 féle szúnyog, 20 féle bögyöly, 8 féle hártvásszárnyú, 28 féle fatetű.

Baranyára jellemző a szúnyogok nagyszámú jelenléte. A szúnyogpopuláció legnépesebb faja az *Aedes vexans*. Baranyában a Duna és a Dráva vizeiben 40 féle édesvízi halfaj él. Egyes halfajok egész életüket a folyó mélyén töltik, míg más fajok számára csak télen szolgál lakóhelyül, valamint szárazság vagy alacsony vízállás idején. Az árterület a legnagyobb számú halfajnak élelemforrásként és ívó helyül szolgál. A leggyakoribbak a Cyprinidae családok a következő fajokkal: búzaszemű keszeg, fehér amúr, szélhajtó kűsz, lapos keszeg, bagolykeszeg, szilvaorrú keszeg, ezüstkárász, leanykoncér, domolykó, jászkeszeg, vörösszárnyú keszeg, balin, compó. Az állatvilág sokfélesége a következő kétélűfajokban is megmutatkozik: foltos szalamandra, nagygötte, pettyesgötte, vöröshasú unka, barna ásóbéka, barna varangy, zöld levelibéka, erdei béka, tavibéka, zöld varangy. A hüllők csoportjából a mocsári teknős, törékeny gyík, fürge gyík, fali gyík, rézsikló, erdei sikló, kockás sikló, keresztos vipera, zöld gyík fajok képviseltetik magukat.

A Kopácsi rét átláthatatlan nádasai, az erdők, a lápok, de a mezők, szántóföldek és szőlőültetvények is ideális élőhelyül szolgálnak sok emlősfajnak. Az elmúlt száz év kutatásainak köszönhetően tudjuk, hogy Baranyában 54 féle emlős él. A vidra Baranya egyik legkisebb számú lakója. Tudnivaló, hogy a múltban sokkal több vidra élt e térségben. Baranya a szarvasok egyik legismertebb élőhelye. A szarvasok elterjedtsége ezen a területen háromszor nagyobb, mint az európai élőhelyeken. A szarvasok mellett Baranya nagyszámú vaddisznónak is megfelelő élőhelyet biztosít.

A fajok biológiai sokféleségén kívül nagy jelentőségű az egyes populációk nagysága. Különösen fontos megemlíteni a Kopácsi rét gémtelpeit (*Ardea cinerea*, *Ardea purpurea*, *Egretta gazetta*, és mások), valamint a 2 000 fészket számláló kárókatona telepet, amely világviszonylatban is ritkaság. Baranyában a szarvasok száma háromszorosa az európai élőhelyekénél. Itt meg kell említenünk a halpopuláció kiemelkedő nagyságát is, ugyanis Baranya a Duna mellékágában a Kopácsi réttel együtt ismert természetes ívó hely. A Kopácsi-réten olyan állat- és növényfajok képesek fennmaradni és megélni, amelyek Európa- és világszerte ritkaságnak számítanak, vagy veszélyeztetettek. A vízidara közössége (*Wolffichetum arrhaze*), a vízi lencse közössége és Azola (*Lemno Azolletum*) igen ritka közösségek Horvátország területén. Különösen fontos a növényi világ sokszínűsége, mely 40 különféle növényi közösségben mutatkozik meg, kis térségen, melyek ritkán találhatók meg Európában. A Kopácsi réten meghatároztak egy új kagylófajtát is (*Unio tumidus kopaciensis*), s a *Hybomidra ucrunica* bögyölyfajta is egy új állatfaj Horvátországban. Érdekesség továbbá egy ritka piócafaj felfedezése (*Dina apathy*, *Cystobranchus fasciatus* és mások), valamint egy nappali lepkefaj, mely védett Horvátországban (*Papilio machaon*). Különösen nagy jelentősége van a Kopácsi réten nagy populációkban élő, Európában veszélyeztetett madárfajoknak: a rétisasnak, fekete gólyának (*Ciconia nigra*), kerecsensólyomnak (*Falco cherrug*), fehérgémnek (*Egretta garzetta*), nyári lúdnek (*Anser anser*), cigányrécének (*Aythya nyroca*) és sok más ritka madárfajnak, melyeket időről időre újra regisztrálnak a Kopácsi réten. A Kopácsi rét magas fokú ökológiai jelentősége miatt, melyet az eddig leírtak is alátámasztanak, a Horvát Köztársaság Országgyűlése által irányított Természetes Rezervátummá nevezte ki, 17.730 ha területen. (Narodne novine 45/67). 1976-ban a Környezetvédelmi törvény által a rezervátum szűkebb területét, 7.220 hektáron, Speciális állatkerti

rezervátummá, szélesebb területét, 10.510 hektáron, pedig Természeti parkká nevezte ki. (Narodne novine 45/76) A Kopácsi rét nemzetközi jelentőségét 1993-ban ismerték el, amikor is a Ramsari Egyezmény alapján bekerült a nemzetközileg jelentős mocsarak rangsorába, azaz "Egyezmény a nemzetközileg jelentős mocsarakról, különösen, mint mocsári madarak élőhelye" jegyzékébe. A Horvát Köztársaság Országgyűlése 1995 januárjában a Ramsari Egyezményt bejegyezte Horvátország jogrendszerébe. Ezen egyezmény alapján nemzetközi felelősséget vállalnak az itt élő mocsári madarak megőrzéséért, ésszerű gondozásáért, irányításáért, s ez által természetes rezervátumok létrehozásáért. Mindez ösztönözte őket kutatói munkára, a mocsár állat- és növényvilágáról szóló információk cseréjére és ezen adatokat közzétételére.

3.3 Történelmi örökség

Az Eszék-Baranya területén található magyar települések igen gazdag művelődéstörténeti és néprajzi hagyománnyal rendelkeznek. A déli részét Alfalunak nevezik (Kopács (Kopačevo), Laskó (Lug), Várdaróc (Vardarac)), mely bizonyos mértékig elhatárolódik az északabbra fekvő, Báni –hegy lábánál található Hegyaljai településektől (Hercegszöllős (Kneževi Vinogradi), Karancs (Karanac), Kő (Kamenac), Csúza (Suza), Vörösmart (Zmajevac). A vidék számos ismert és jelentős személyiség szülőhazája volt. Hegyalja gazdasági és kulturális központja Vörösmart (Zmajevac) volt, míg a síkságon szellemi központ jelentőségével Laskó (Lug) bírt. A hosszantartó török hódoltság ellenére Laskó (Lug), Hercegszöllős (Kneževi Vinogradi) és Vörösmart (Zmajevac) népe olyan életmódot alakított ki magának, amely kedvezett a szellemi alkotómunkának. A 15., 16. és a 17. században e vidék volt a magyar művelődés egyik súlypontja. Itt élt az ország legműveltebb népe, innen jutott el a legtöbb fiatal az olasz és a német egyetemekre. A vidék anyagi és szellemi műveltségét egy sajátos, a természettel együttműködő, sokoldalú gazdálkodás alapozta meg. E táj kifinomult, sajátos népművészete és népköltészete arról tanúskodik, hogy errefelé rendkívül értékes népi műveltség virágzott valaha. Emlékeit ma budapesti és pécsi múzeumokban őrzik. A Eszék-Baranya néprajzához tartoznak az egyedülálló formakincsű, fekete alapon fehéren hímzett főkötők, a díszes szöttesek, az ácsolt vagy festett bútorok, pompás viseletek, faragványok. Az Eszék-Baranya néprajzi értékein túl gazdag tárgyi hagyattal is dicsekedhet. Laskó (Lug) nevezetes ferences kolostorral, iskolával és Mária-búcsújáró hellyel büszkélkedett. Innen származott, ahogy a neve is mutatja, Laskai Demeter, a róla elnevezett kódex őrzi az Ómagyar Mária-siralom után a legrégebbi magyar nyelvű verses imát. E kolostorból jött és lett a magyarországi ferencesek előljárója Laskai Osvát, akinek prédikációit Európa-szerte olvasták latinul. A 16. században csaknem félszáz híres püspök, tanár, prédikátor, író és tudós viselte a Laskai/Laskói nevet, akik valószínűleg mind a kolostor híres iskolájában tanultak. Több éven át itt működött, itt írta magyarított zoltárait Sztárai Mihály. A Drávaszög művelődéstörténeti szempontból, a 19. században élte meg második virágkorát. Elsősorban az Ács család (Ács László és Gedeon) nevéhez lehet fűzni ezt a fellendülést. Hírességek számában Laskó mögött alig maradt le a másik község, Vörösmart (Zmajevac). A 16. században Vörösmarton (Zmajevac) olyan középfokú iskolát, gimnáziumot alapítottak, amelyet a török hódoltság alatt Magyarország egyik legjobb iskolájaként tartottak számon. Innen is nagy számban tanultak tovább a legjobb itáliai egyetemeken, és tucatszámra is többen viselték a Veresmarti nevet. A közeli Hercegszöllősön (Kneževi Vinogradi) foglalták először írásba a magyarországi református egyház törvényeit, a „Hercegszöllősi Kánonok”-at. E helység neve is feltűnik számos híres egyházi és tudós férfi családnevében.

3.4 Területi közigazgatása

A megye jelenleg 35 járásból és 7 városból és 264 településből tevődik össze. A települések közül 8-nak van kevesebb, mint 2000 és 21-nek 3000-nél kevesebb lakosa. A megye relatív nagyszámú járással és várossal rendelkezik, ez egyben a megye lehetőségét és kihívását is jelenti.

Eszék-Baranya megye területi közigazgatási felosztása (járások és városok)

8. Ábra



Forrás: Horvát Statisztikai Hivatal honlapja

A lehetősége, hogy a járással a helyi lakosság igényeit jobban ismerik, könnyebb a tájékoztatás, mint a nagyobb járással esetében. Másrészt a járással, városokban nehéz képesített személyzetet biztosítani és így jóval drágább a rendszer, mint egy alacsonyabb járásszámú megye esetében.

3.5 Közlekedés

3.5.1 Közlekedés történelmi múltja

A Kárpát-medence középpontjában fekvő Baranya a legkorábbi időktől fontos közlekedési csomópontnak számított. Már a római uralom ideje alatt kiépített úthálózatról beszélhetünk, itt keresztezték egymást a Budapestet Nándorfehérvárral, Pécsset Eszékkal és Mitrovicával összekötő utak. Ebből az időkből több adat is fennmaradt a Baranyán át haladó útvonalokról. Ezek közül a legjelentősebb út, amely Mohácsról vezet Kiskőszegig (Batina), s amely Vörösmarton (Zmajevac)

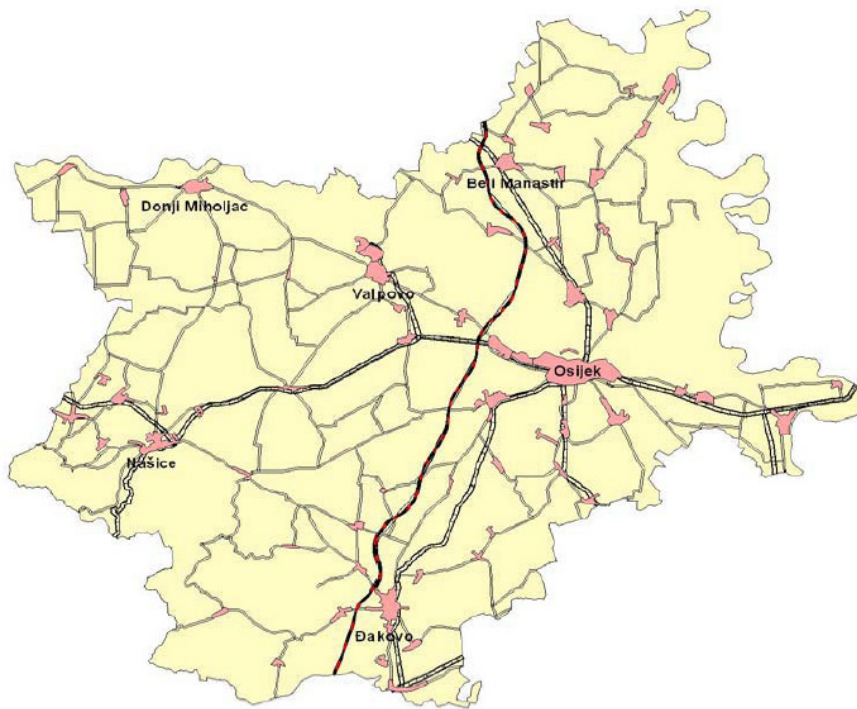
keresztül, Laskón (Lug), Várdarócon (Vardarac) és Bellyén (Bilje) át Eszékre vezet. A forrásokban leginkább három fontos római útvonalat említenek, ezek mellett pedig nagy jelentősége volt egy településnek, melyet ma Karancsnak neveznek, ahol ezen utak keresztezték egymást. A Római Birodalom bukását követően az említett utak is eljelentéstelenedtek, mivel a hunok és szlávok nem viselték gondjukat. A középkorban továbbra is leginkább a régi római utakat használták, így a 11. század elejéről származó jeruzsálemi források említik a mai Baranyavár helyén található Duldumost nevezetű településen át haladó Székesfehérvárt Nándorfehérvárral összekötő hadiutat és egy hosszú fahidat amely Duldumost összeköti Monostorral. A magyarok, illetve a tatár és török behatolás nem sok hatással voltak a terület már kialakult úthálózatára. Ezek az útvonalak megmaradnak a középkor során is, és a későbbiekben, a 20. század elején kiépült útvonalak alapjait képezik. A Mohácsot Eszékkal összekötő út 1772 és 1779 között épült. Abban az időben a közlekedés java a Dráva és a Duna folyókon zajlott. Bort és gabonát szállítottak. A folyók azon részein ahol nem lehetett megszervezni a folyammal szembeni vontatást, az árut szekerekkel, lovakkal vagy szamarakkal szállították. Ez a gond csupán a gőzhajó megjelenésével oldódott meg (a Dunán 1818-tól). Baranyában elég korán megindult az iparosodás. Ezen folyamat igazi hajtóerői, mint közép Európában mindenhol, a vasút és az úthálózat kiépítése voltak. Az első vasúti vonalat 1870. december 20-án adták át, amely Eszéket Pélmonostoron (Beli Manastir) keresztül összekötötte a villányi vasúti csomóponttal. 1910-ig kiépítették a vasúti nyomvonalat mellyel Pélmonostoron (Beli Manastir) keresztül összekötötték Kiskőszeget (Batina) Harkánnyal. Pélmonostoron (Beli Manastir) találkozott a közforgalmi vasúti nyomvonal és az ún. Belje-i vasúti nyomvonal, amely 96 km hosszan kötötték össze Főherceglakot a Dunán fekvő Kazuk nevezetű kikötővel, s amely a nyomvonala mentén számos pusztát kötött össze. Az iparosodás gyors üteme, az újonnan létesült Jugoszlávia és Magyarország közé meghúzott határ, a termelésen belüli változások, és a közlekedési eszközök fejlődése mind hatással voltak Baranya 20. század második felében bekövetkezett közlekedési változásaira. A vízi közlekedés majdhogynem teljesen elhalt, a helyi vasúti közlekedés elveszítette korábbi jelentőségét, a közúti közlekedés pedig a legjelentősebb közlekedési formává emelkedett. Az Eszéket Villánnal összekötő vasútvonal, mely Pélmonostoron (Beli Manastir) keresztülfut, része annak a vasúti közlekedési csatornának, amely összeköti a Baltikumot az Adriai tengerparttal, és ez az egyedüli fennmaradt vasútvonal, amely megmaradt ezen útvonalak közül. Ma már Baranya minden települést közutak kötik össze, Pélmonostor (Beli Manastir) pedig megőrizte közlekedési csomópont jellegét, ahol keresztezik egymást a keleti irányból a kiskőszegi (batinai) dunai híd felől érkező út és a belišcei Dráva híd felől érkező út, nyugat felől a Budapestet Szarajevóval és az adriai parton fekvő Pločával összekötő úttal. Szintén nagy közlekedési jelentőségről tanúskodik a tény, hogy a nagyvárosok kivételével kevés olyan vidék van még a Kárpát-medencében ahol közel egymáshoz ennyi határátkelő, és híd található melyek különböző országokat kötnék össze. Az információ áramlás rendszere még a római uralom ideje alatt ki lett dolgozva ezen a területen. Szintén nagyon korán kialakult a korszerű postai rendszer. Az első modern posta 1855 márciusában nyílt meg Dárdán. A telegráfot 1870-ben vezették be (1837), a vezetékes telefont pedig 1903-ban. A 19. század végéig, újabb korszerű posták nyíltak Kiskőszegen (Batina), Vörösmarton (Zmajevac), Pélmonostoron (Beli Manastir), Kácsfaluban (Jagodnjak), Karancson (Karanac), Bolmányban, Csúzán (Suza) és Cseminácon.

3.5.2 Közlekedés jelen állapota

Baranya-Eszék megye közlekedés szempontjából előnyös helyzetben van ma is, mert két nemzetközi folyó érinti területét és kapcsolatot teremt Közép-Kelet-Európai országaival, ez mellett történelmi vasútvonala (Orient Express nyomvonala) Kelet és Nyugat Európát köti össze.

Baranya-Eszék megye nagyobb települései

9. Ábra



Forrás: Oikon Kft. alapján

3.5.2.1 Közúti közlekedés

A megye összesen 1.190,73 km közúttal rendelkezik, ebből 642,79 km-er főút és 547,94 km-er helyi út. A járhatatlan útszakaszok hossza 287,47 km. A megyében következő fő és mellékutak túltalálhatók:

- D2: Slatina-Našice-Osijek-Ilok
- D7: Határátkelő (HU-CRO)-Beli Manastir-Osijek-Đakovo
- D34: Slatina-Donji Miholjac-Josipovac
- D38: Požega-Pleternica-Đakovo
- D46: Đakovo-Vinkovci-Tovarnik
- D53: Határátkelő (HU-CRO)-Donji Miholjac-Našice-Slavonski Brod

3.5.2.2 Vasúti közlekedés

A Statisztikai Hivatal adatai alapján Eszék-Baranya megyében 269 km-er vasúti vonallal rendelkezik, amelynek 31 megálló biztosítja a régió elérhetőségét. Vasúton 2010-ben 712.297 tonna belföldi és 163.337 tonna külföldi árut szállítottak.

Személyforgalomban az Eszék-Đakovo-Slavonski Brod-Zágráb között működő gyorsvasút biztosítja a közlekedést Kelet-Szlavónia és horvát központok között.

Eszék vasúti személyforgalmának nagysága 2003-2011 között

3. Táblázat

| Év | Szállított utasok száma | ebből belföldi forgalom | ebből külföldi forgalom | utaskilométer |
|-------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|---------------|
| 2003. | 849.426 | 845.080 | 4.346 | 38.156.324 |
| 2004. | 387.126 | 384.348 | 2.778 | 18.458.452 |
| 2005. | 1.003.446 | 997.609 | 5.837 | 34.537.632 |
| 2006. | 992.048 | 986.283 | 5.765 | 45.467.146 |
| 2007. | 971.044 | 964.997 | 6.047 | 42.811.108 |
| 2008. | 986.179 | 978.804 | 7.375 | 43.724.375 |
| 2009. | 1.275.336 | 1.268.080 | 7.256 | 56.114.784 |
| 2010. | 1.168.282 | 1.160.663 | 7.619 | 52.572.690 |
| 2011. | 1.214.607 | 1.206.972 | 7.635 | 54.657.315 |

Forrás: Megyei Statisztikai Évkönyv alapján

A megyében következő vasútvonalak működnek:

1. Dalj- Varaždin
2. Eszék-Pélmonostor-határátkelő
3. Eszék-Vrpolje, Eszék-Viškovci, Viškovci Vrpolje
4. Bizovac-Belišće
5. Eszék-Dráva öböl
6. Vinkovci-Eszék
7. Vinkovci-Erdut
8. Našice-Nova Kapela

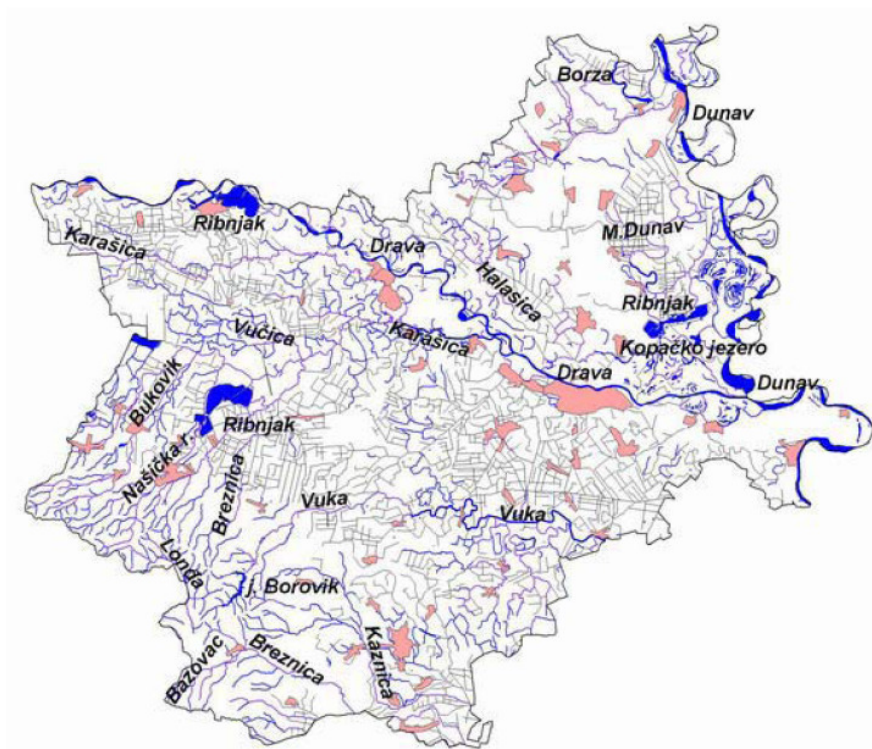
3.5.2.3 Vizi közlekedés

A folyami közlekedés jelenleg a legolcsóbb és leginkább környezetbarát szállítási forma. Hajózás szempontjából jelentős szerepet játszik két nemzetközi folyója a Duna és a Dráva.

A Duna megye keleti részén természetes határt képez Horvátország és Szerbia között. A folyó a Mohácsot elhagyva lép be Horvátország területére, majd ott 86,06 km hosszan áthalad. Duna átlagosan 500-800 m széles, 5-15m mély és áramlási sebessége közel 1 m/s. A folyó hajózhatóságáért az eszéki és vukovári kapitányságok felelnek. Az Észak-Baranya megye kikötőállomással nem rendelkezik (tervekben szerepel Batinan és Aljmašon való kikötők kiépítése). Bécs és Budapestről érkező „Cruiser” turistahajók számára a régió számos turisztikai lehetőséget biztosít, illetve kapcsolatot tart fenn Fekete tenger és Várna kikötőivel.

Eszék-Baranya megye vízrajza

10. Ábra



Forrás: Horvát vizek 2003 alapján

A Dráva forrása az Alpok alján található és Szlovénián keresztül majd Horvátország és Magyarország között határt képezve összeköti Szerbiát utána Dunával egyesülve egész Fekete tengerig hajózható. Drávanak sokkal kisebb áramlása, mint a Dunáé – átlagosan 555 m³/s – Horvátország felső részén természetesen viszonylag gyors majd Észak-Baranya megyében (104 km hosszan) alföldi folyóként már csak 0,7 m/s áramlási sebességgel folyik. Kikötők Baranya-Eszék megyében Eszéken, Belišćen, Donji Miholjacon található.

3.5.2.4 Légi közlekedés

Baranya-Mohács megye két repülőtérrel is rendelkezik, ezek az Eszék-Čepin és Eszék-Klisz repülőterek. A repülőterek vonzáskörzetébe elsősorban belföldön kívül a szomszédos szerb, Bosznia és hercegovinai és magyar légikikötők tartoznak.

Eszék-Čepin repülőtér Eszéktől 3 km-re-délkeletre található. egykor katonai repülőtéreként üzemelt, de ma már sport és rekreációs repülőtérei funkciót tölt be.

Eszék-Klisz repülőtér egyike a kilenc horvátországi repülőtérenek. Eszéktől, mint egy 20 km-re Eszék-Vukovár főút mentén található. A repülőteret elsősorban az Aeroklub, mezőgazdasági kisgépek, kisebb sport és üzleti célú gépek használják. A nyári hónapokban az „Croatian Airlines” az adriai horvát tengerpartra (Dubrovnik, Split, Zadar, Rijeka, Pula) indít járatokat. Ezek mellett jelen van a „fapados” légitársaság mely Tunéziába indít utakat. A repülőtér 2010-ben 20.824 utasforgalommal rendelkezett. Az utasforgalom növelése érdekében az idényszerű járatok mellett tervezik az rendszeres menetjáratok indítását Horvátország és Európa főbb repülőtereire.

3.5.2.5 Kerékpár közlekedés

A természetben való kerékpározás mindig kiemelkedő és egyedülálló érzés volt. Kerékpárút kiépítéséhez fűződő célok már korábban is megfogalmazódtak. Már léteznek megépült kerékpárutak a Duna, Dráva partja mentén, erdőkön és másodfokú utakon keresztül. Fontos, hogy ezek az utak csatlakozzanak a nemzetközi kerékpárutakhoz, amelyek Magyarországról érkeznek és két irányba ágazódnak el:

- az egyik Zmajevac-Kopačevo és Dráva-Duna vonalon halad tovább és
- a másik Zlatna Greda településen, Tikvešen keresztül Mali Salaš, Kopácsi rét és egész Eszékig halad.

Ezek mellett a baranyai kerékpárút a Dráva töltéséről lejöve halad tovább kelet felé Donje Miholjovac felé, majd csatlakozik a magyarországi kerékpárutakhoz. Szlovénia kezdeményezésére a „Drauradweg” Drávától Dunáig tartó kerékpárút kiépítésének elképzelését az európai Unió is támogatja. A meglévő utak által létrejöhet egy európai turista kerékpárút hálózata, amely elősegítheti a falusi turizmus fejlődését. Ezért minden helyi önkormányzatot ösztönözni kell, hogy a településén kiépüljön a kerékpárút.

3.6 Turizmus

Eszék-Baranya megye természeti és kulturális sokszínűsége illetve ökológia természet-erőforrás megőrzésének hangsúlyozása által a turizmus jelentős tényező a megyében. Kiemelkedő jelentőséggel bír a *Kopácsi rét, termálforrások, borutak, mezőgazdasági földterületek*. Hagyományos falusi élet adja az idegenforgalom lelkiületét. *Eszék, Donji Miholjac, Đakovo, Našice i Belišće települések a legjelentősebb szálláshelyközpontok átutazó és üzletemberek számára*. Ezek a központok elsősorban kulturális, építészeti és történelmi látnivalót nyújtanak az ide látogató számára. Az egészség és rekreáció igényeket Bizovički fürdő próbálja kielégíteni. A falusi turizmus fejlesztéséhez minden tényező adott, mert a megyében 60 paraszti gazdaságot tartanak nyilván, amely gazdag gasztronómiai kínálatot nyújtanak. *A megye 11 borút található*, ezek: Kneževi Vinogradi-Karanac-Kotlina-Kamenac; Zmajevac; Suza; Sjevorna Baranja; Martinovo brdo; Vinski put Batina Zlatno brdo; Sveti Martin; Erdut; Mandičevac; Zlatarevac.

Tematikus kirándulások is kínál a megye, amely a hagyományokra, természeti értékekre és élmények nyújtására alapozódik. A turizmus ágazatban jelentős szerepet tölt be a különböző körutak szervezése, elsősorban hajós utazások. A Batina és Aljmaš kikötők a megye vízi bejáratát képezik, ahol szinte minden típusú turizmusszolgáltatás megtalálható. A legjelentősebb hajókirándulások Bécsből, Budapestről illetve a Fekete tenger kikötőiről hozza a látogatókat.

A megyében új igények is jelentkeztek a wellness és fitness szolgáltatások terén. Ilyen pl. a Bizovačka fürdő.

Kultúraturizmus is egyre fontosabb részét képezi a turizmus kínálatnak. A hotelek, szállodák gyakran kongresszus turizmus színhelyei és az üzleti szféra számára nyújtanak

Eszék-Baranya megye hoteljeinek kapacitás és kategória alapján történő felosztása

4. Táblázat

| Név | Kategória (csillag) | Járáshoz tartozik | Fekvőhelyek száma |
|---|---------------------|-------------------|-------------------|
| Hotel Osijek | 4 | Eszék | 260 |
| Hotel Waldinger | 4 | Eszék | 31 |
| ZOO hotel | 4 | Eszék | 35 |
| Hotel Patria | 4 | Beli Manastir | 80 |
| Hotel Blaža | 3 | Đakovo | 46 |
| Hotel Đakovo | 3 | Đakovo | 50 |
| Hotel Silver | 3 | Eszék | 50 |
| Hotel Vila Ariston | 3 | Eszék | 21 |
| Hotel Villa Valpovo | 3 | Valpovo | 20 |
| Hotel Slavona | 3 | Donji Miholjac | 13 |
| Hotel Millennium | 3 | Eszék | 20 |
| Hotel Drava | 3 | Eszék | 18 |
| Hotel Park | 3 | Našice | 100 |
| Hotel Mursa | 2 | Eszék | 260 |
| Hotel Borik | 2 | Donji Miholjac | 93 |
| Hotel Central | 2 | Eszék | 60 |
| Hotel Termia | 2 | Bizovac | 205 |
| Hotel Toplice | 1 | Bizovac | 90 |
| Össze hotelek kapacitása | | | 1.449 |
| Összes többi szálláshely kapacitása | | | 700 |
| Összes szálláshely Baranya-Eszék megyében | | | 2.150 |

Forrás: Horvát állami statisztikai hivatal adatai alapján

3.6.1 Turisztikai értékek

A megyében dél-keleti részén található a **Kopácsi rét**, amely legjelentősebb természeti ártér egész közép-kelet Európában. A rétet összesen 33.010ha vizes terület fedi, amelyből 11.700ha természetvédelmi alatt áll. A „Ramsari” szigorú természetvédelem alá eső terület nagysága eléri 7.000 ha. A Kopácsi-réten eddig több mint 2000 növény- és állatfajt számláltak össze, melyek közül

több is ritka és veszélyeztetett fajának számít világ és európai viszonylatban is. A nagy számban jelen lévő legkülönbélebb gerinctelenek – kerekférgek, kagylók, piócák, orsóhalak, lepkék és mások – mint egy 400 fajtájához egy újabb fajbeli élőlény társul – a kopácsi folyamkagyló (*Unio tumidus kopaciensis*). Az áradásos időszak alatt bővelkedik vízi organizmusokban, elsősorban halakban. Ekkor nagy számban fészkelnek benne madarak, főként gázlómadarak, mivel idevonzza őket a halak, a kétéltűek, a csúszómászók, és más organizmusok bősége. Ezzel egy időben békák, zöldbékák, közönséges békák, vöröshasú unkáék és más fajták milliói szolgáltatják a zenei aláfestést a rét természetes zenekarának. A nyár végén a víz visszahúzódik és virulni kezd az a vegetáció, amely a szarvasoknak és a vaddisznóknak szolgál táplálékul, és a terület egésze számos költöző madár pihenőhelyül, vagy telelő helyül szolgál.

2. táblázat: Kopácsi rét látogatók száma 2008 és 2010 között

| Év | Látogatók száma |
|------|-----------------|
| 2008 | 180.000 |
| 2009 | 184.000 |
| 2010 | 138.066 |

Forrás: Horvát állami statisztikai hivatal adatai alapján

A Tikveš kastély a Kopácsi rét egyik komplex környezetvédelmi központként üzemel. Ahol természetvédelemmel kapcsolatos kutatásokat, méréseket, monitoring tevékenységeket, oktatást végeznek. A rét periférikus részein vendéglátó egységek várják a kirándulni, szabadidős tevékenység után vágókat.

2. táblázat: Kopácsi rét látogatók száma 2008 és 2010 között

| Év | Látogatók száma |
|------|-----------------|
| 2008 | 36.700 |
| 2009 | 21.405 |
| 2010 | 30.172 |

Forrás: Horvát állami statisztikai hivatal adatai alapján

A termálvíz hasznosítás által a megyében az egészségügyi és rekreációturizmus fejlődésnek indult. **Bizovačka gyógyfürdőnek** 96°C melegvízforrással rendelkezik, amely kiváló ízületi betegségek kezelésére. A fürdőhöz tartozik a Termina szálloda, amelyben összesen 300 férőhellyel található. A fürdőben jelenleg 8 medence üzemel.

Európában az egyik legrégebbi **Lipicai ménes** Đakovon található. Körülbelül mintegy 180-200 lovat tenyésztenek. Đakovon két hétig tartó ünnep központjában népművészet és a lovas hagyományok állnak.

A vidéket lösz falakba épült **borpincék** hálózák be. A leghíresebb a Beljei borpincészet, amely 583 ha szőlősültetvénnyel rendelkezik. A baranyai rizling egyértelműen a regionális identitása. A pincészetnek számos hazai és külföldi nyertes borokkal büszkélkedhet. Az erduti szőlőskertek számos festőművészt ihletett meg. Szlavóniában Erdut és Vidikovce legkedveltebb helyek közé tartozik, mert a nagy Duna és folyó lábánál lösz fennsík mentén fekszenek. Az Aljmaš és Erdut mentén számos falusi ház áll a pihenni vágyó turista rendelkezésére. Az erduti pincészet az egykori Adamović-Cseh kuria mentén működik és hagyományos tölgfahoróban 75.000l bort tárolnak,

amellyel a Guinness könybe is bekerült. a turisták számára fontos látogatási célpont az erduti középkori torony, amely a Duna csendes folyására ad kilátást.

A borkészítés és borászati hagyományok a török idők előttig visszanyúlnak. A Đakovoi és szerémségi egyházak a Tramini fajtákat termelték. Ma már ezeken a területeken a borfajták közül a tramini 60%-át teszi ki. A többi a Travančki rizling, chardonnay képezik.

1850-ben a Ferencesek 1000 hl nagyságú pincészetet építettek. Ma már ez a pincészet a Načicecemet céghez tartozik és a piacon „Feravino“ néven kerülnek forgalomba a rajnai rizlingek, pinot noir és a híres Ferences borok.

Baranyában a Zmajevó környéki szőlőskertek és borpincészetek turisták számára kedvenc látogatóhelyek közé tartozik. A határ mentén lösz fennsíkon kiváló minőségű borokat állítanak elő. A Surdulica környezetében a meredek és mély utak adják meg a táj hangulatát.

Kneževi Vinogradi (Hercegszőlős) a rómaiak ideje alatt itt volt a Donatium gyarmat, így Baranya egyik legősibb települése. Egyben hagyományos és kedvenc fürdő és rekreációs uticél is az egész régió számára.

Eszék-Baranya megyében a kastélyok a kulturális turizmus kihagyhatatlan részét képezi. A Pejačević klasszikus kastély a 19. század elején épült a mostani Našican területén. A Hillebrand-Mailoth kastély Donji Mihajlovac szívében található. Savoyai Jenő herceg kastélya Bilje város központjában van és Pandau-Normann kastély Valpun található és minkét kastély városi múzeumként üzemel. városi múzeumként üzemel. *Tikveš kastély* Kopácsi rét közintézménye használja. A szakrális tárgyak is a turizmus célpontjai lehetnek, mint a *Boldogságos Szűz ezüst kegszobra* Aljmašon, *Szent Péter katedrális* Eszéken, *Storssmayer Horvát Nemzeti Múzeum* Đakovon, *Szent Péter és Pál templom* Topoljen, stb. Ezek az épületek bizonyítják Eszék-Baranya megye gazdag (vallási) hagyatékát.

3.7 Néesség

Az elmúlt évtizedekben Horvátországra is *jellemző volt a negatív demográfiai tendencia*, ez alól Eszék-Baranya se kivétel. A negatív folyamatokat az 1990-es balkáni háborúkkal lehet magyarázni. *A régiót magas elvándorlás mellett a népesség elöregedés, csökkenő születési arány is jellemzi.* Horvátországban a problémák már az iskoláskorban jelentkeznek, nincs elég diák és a családoknak magas az anyagi és társadalmi függőségük, nehéz hozzájutni a tartós fogyasztási eszközökhöz (alacsony a rendszeres jövedelem, magas az eladósodottság). Ezek a tények befolyásolják a fiatalok elvándorlás előtti döntésüket.

Nagyobb települések lakosainak száma (fő)

5. Táblázat

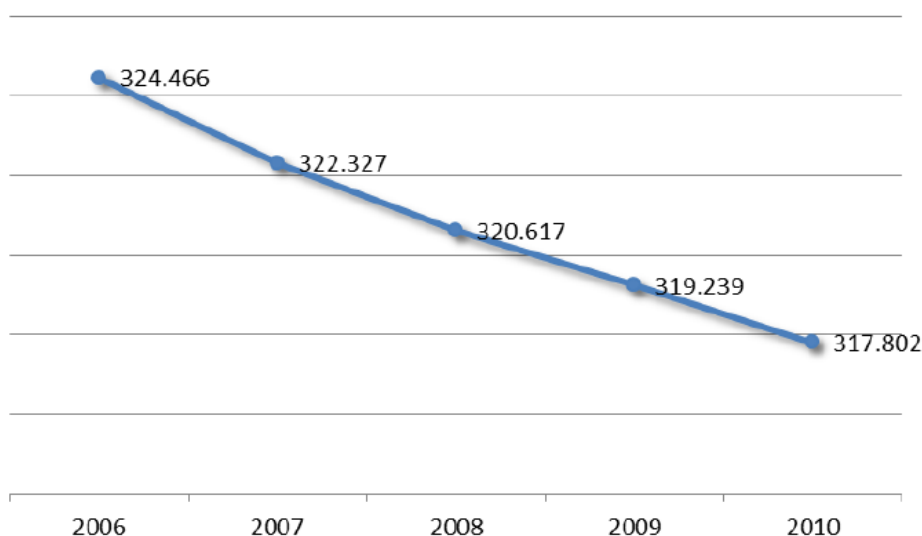
| Település | Lakosainak száma |
|-----------------------------|------------------|
| Pélmonostor (Beli Manastir) | 10.986 |
| Belišće | 11.786 |
| Donji Miholjac | 10.265 |
| Đakovo | 30.092 |
| Našice | 17.320 |
| Eszék | 114.616 |
| Valpovo | 12.327 |

Forrás: Horvát állami statisztikai hivatal adatai alapján

Becslések szerint 2010-ben Eszék-Baranya megyében 317.802 lakos élt, ez az országnak a 7,19%-a. 2006-hoz képest a megye lakosai 2,05%-kal csökkent. Ez a folyamat a következő képen is végig követhető.

Eszék-Baranya lakosainak számának változása 2006 és 2010 között (fő)

11. Ábra

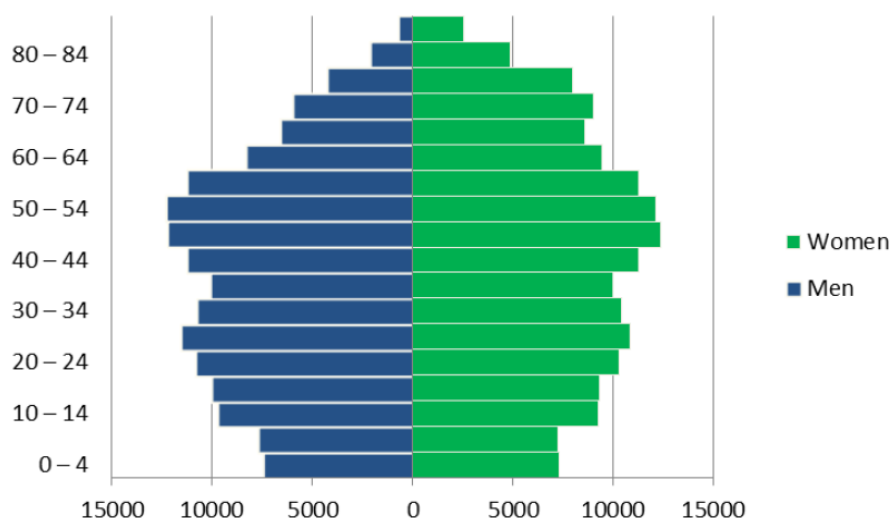


Forrás: Horvát Statisztikai Hivatal adatai alapján

A 2011-es népszámlálás előzetes, nem végleges adatai alapján a népesség fogyása nagyobb mértékű volt, mint az előző időszakban. A lakosok több mint 1/3-a 107.784-en élnek a megyeszékhelyen. Eszék népesség csökkenése 2001-hez viszonyítva 6%-os (6.832 fő), míg egész Eszék-Baranya megyének 8%-o (25.607 fő). Ugyanebben az időszakban az ország lakosságának a csökkenése 3,31%-os volt. 2010-ben az átlag életkor az országban 41,2 volt. Az elvándorlás mértéke a megyében 2006-2010 között elérte a 2.855 főt. A népesség csökkenés elsősorban a fiatalok (0-19 év) számának fogyatkozásából adódik. Eszék-Baranya megyében a fiatalok aránya az össznépséghöz viszonyítva 21,38%

Baranya-Eszék megye népességeloszlása kor szerint 2011-ben (év/fő)

12. Ábra



Forrás: Horvát Statisztikai Hivatal 2011-es adatai alapján

A megyében 2010-ben a nők aránya az összlakossághoz aránya 45,0%, az elmúlt 9 évben a nők száma 1,9%-kal csökkent. Az egész lakosság számához képest (16,57%) magas a 65 évnél idősebb száma, de a környező országokhoz képest még mindig kedvezőbb.

3.8 Munkaerőpiac

Munkaképes népesség (15-64 évesek) 2010-ben az Eszék-Baranya megyében 68%-ot (215.625 fő) tesz ki. A Központi Statisztikai Hivatal szerint 2007-hez képest a munkaképesek száma 0,65%-kal csökkent.

Eszék-Baranya munkaerőpiacának főbb statisztikai adatai 2010-ben

6. Táblázat

| Tényezők | Adatok |
|--|------------|
| Foglalkoztatottak száma | 88.067 fő |
| Munkanélküliek száma | 34.211 fő |
| Munkaképesek száma | 122.278 fő |
| Foglalkoztatottak aránya az össznépességhez képest | 72,02 % |
| Nyugdíjasok száma | 67.699 fő |
| Foglalkoztatottak és nyugdíjasok közötti arány | 1:1,16 |

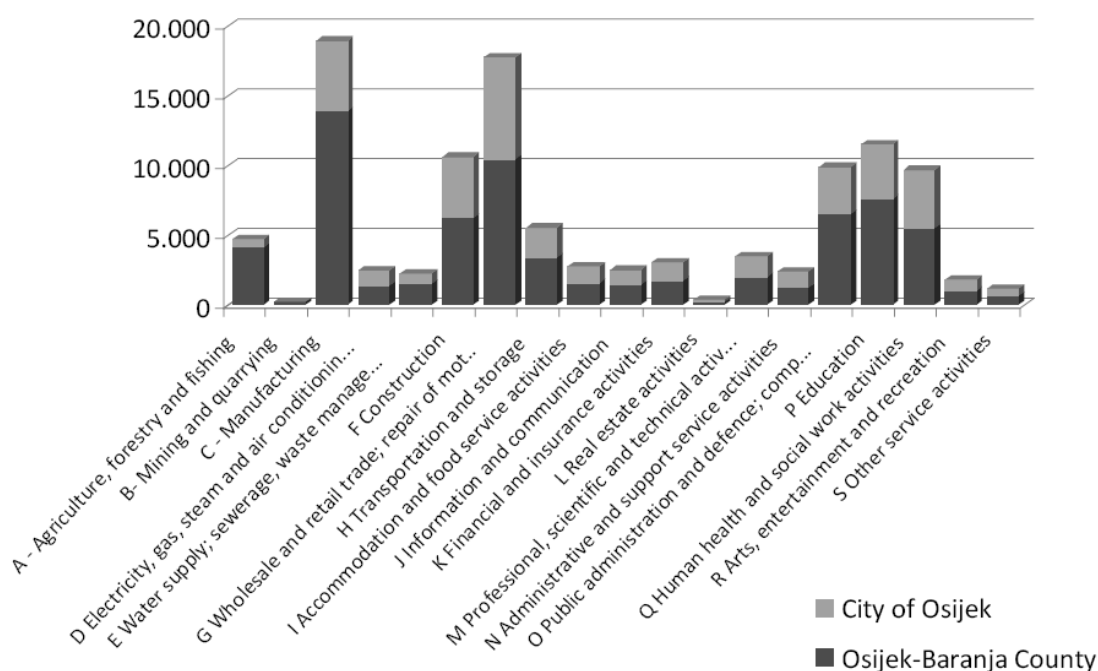
Forrás: Horvát Statisztikai Hivatal 2010-es adatai alapján

Az előző táblázat adatai alapján elmondható, 2010-ben a munkanélküliségi ráta elérte a 27,98%-ot. Az aktív munkában állók száma nagyon alacsony. az inaktív, de munkaképes lakosok aránya eléri az 56,71%-ot. ezek a személyek vagy iskolába járnak vagy már nyugdíjasok. 2010-ben egy foglalkoztatottra (eltartóra) 1,16 fő munkanélküli vagy nyugdíjas (eltartott) jut.

A foglalkoztatottak nagyobb része a feldolgozóiparban (13.933 fő illetve 20%) majd ezt követi a kis- és nagykereskedelem (10.465 illetve 15%) oktatásban (7.591 illetve 11%), az építőiparban (6.152 illetve 9%) volt. A legnagyobb foglalkoztatott Eszék városában található.

Eszéken és a megyében tevékenységek szerinti foglalkoztatottak számának felosztása 2010-ben (fő)

13. Ábra



Forrás: Horvát Statisztikai Hivatal 2011-es adatai alapján

4 Eszék megyeközpont bemutatása

4.1 Eszék földrajzi fekvése, természeti környezete

A tekintélyes Dráva-, Duna-, Száva és Ilova-folyók alkotó ereje által formált Szlavónia igazi legendás föld, amely évszázadok óta őrzi féltett kincseit. A termékeny Pannóniából kitüremkedett tágas és végelláthatatlan aranylő rónák, az erőteljes sodrású folyók, a több száz éves tekintélyes kocsányos tölgyeseknek és a mint egy 2000 biológiai fajnak otthont adó ártéri területek alkotta Szlavónia termékeny földjét már több mint 8000 éve nemesíti az emberi kéz. Miután 370 millió évvel ezelőtt az egykori Pannón-tengerből kiemelkedett kontinensünk legöregebb szárazföldje a Papuk-röghegység, melynek a paleozoikus korból származó, megkövült emlékekben bővelkedő vulkanikus sziklatömbjei földünk geológiai történetének legmegbízhatóbb krónikásai, az ősidők sötét mélységéből előbukkanó termékeny szlavón síkság hamarosan az ígéret földjévé vált.

A Dráva jobb partján ősi folyami átkelőhelynél fekszik Eszék, az eszéki híd az évszázadok során a Dráva legfontosabb átkelőhelye volt. Eszék az Eszék-Baranya megyének a közigazgatási központja. Eszék jelentős helyet foglal el országos szinten a nemzetközi közlekedési Vc korridor miatt,

amely majd a Balti-régiót Közép-Europán keresztül az adriai tengerrel fogja összekötni. A Budapest – Eszék – Sarajevo – Ploče transzeurópai autópálya kiépítése folyamatban van és a horvát oldalon hamarosan el fog készülni.

Az összes lényeges indikátorok szerint, az eszéki kiskereskedelem terjeszkedik, és a bevásárlóközpontok fejlődését számításba véve, Eszék, Zágráb után, a második helyet foglalja el országos szinten. Ez mindenképpen a kivételes és vonzó fogyasztási terület javára szól, amelynek egy fényes jövője van, és még csak most fogja kimutatni a teljes képességét.

Eszék Kelet-Horvátország legnagyobb városa. *A város szerkezete nagyjából rácsos, széles sugárutak futnak kelet-nyugat és észak-dél irányban.* A város központja a Trg Ante Starcevica, a főtér, melynek átépítése jelenleg zajlik. A várossal szinte egybeépült néhány szomszédos település is. Kb. 30 km-es körzetből járnak be az emberek dolgozni és iskolákba.

A Dráva partján fekvő település *Szlavónia gazdasági és kulturális központja.* 1196-ban említik először, több mint száz évig a Korogyi-család birtoka volt. 1526-ban a törökök feldúlták, majd saját ízlésük szerint építették újjá. Továbbnyomulásukat Zrínyi Miklós a Dráva-híd felgyújtásával (1664) állította meg egy időre. A törökök kiűzését követően a Habsburgok építették a folyó menti erődöt, a Tvrđat. Ma ez a legrégebbi része a városnak (óváros). A 19. század elején Eszék Horvátország legnagyobb és legjelentősebb városa volt. Színházak, múzeum, nyomda épült, virágzott a kereskedelem.

A délszláv háború alatt nem szenvedett olyan súlyos károkat, mint a közeli Vukovár, a bombázásokban közel 1200 ember vesztette életét. A háború okozta károkat mára helyreállították.

A város 4 részből áll: belváros vagy vár, felső-, alsó- és újváros vagy majorság:

- A vár 1712-19. épült 30000 katona befogadására, többszörös bástyák veszik körül, melyeken kívül szép sétányok terülnek el. A katonai hatóságokon kívül 90 magánház, a ferenciek kolostora, a főgimnázium, főreáliskola, katolikus plébánia, posta- és táviróhivatal a várban volt.
- A felsővárosban székeltek a többi hivatalok s ez a kereskedelmi élet központja, az alsó várost leginkább kisiparosok és mezőgazdák lakták. Ez volt Szlavónia legjelentékenyebb városa, itt székelte Verőce vármegye törvényhatósága, az eszéki járás szolgabírói hivatala, a királyi törvényszék, a járásbíró, pénzügyigazgatóság és pénzügyőrség, államépítészeti hivatal, a királyi törvényszék és járásbíró, a királyi közjegyzői és ügyvédi kamara, a 78. hadkiegészítő kerület parancsnoksága, állandó vegyes felülvizsgáló bizottság, tér- és várparancsnokság, csendőrszárny- és szakaszparancsnokság, a folyammérnöki hivatal, a selyemtenyésztési főfelügyelőség, kereskedelmi és iparkamara stb.

A városban 3 katolikus és egy görögkeleti templom, ferencendi (1687) és kapucinus kolostor (1702), zsinagóga van.

4.2 Eszék története

Neve a szláv **osek** (akol, vagy lejtő) főnévből származik, latin neve az illír **murs** (mocsár) főnévből való. Már az ősemberek által is lakott volt, ami a neolitikus korból származó leletekben is megmutatkozik. Az ókorban is jelentős település, és a rézkorban is lakott, majd kelta település, melyre Mursia római légió tábor épült, mely az egyik legfontosabb drávai átkelőhely volt. Eszék a római korban – Mursa- római colonia Alsó Pannoniában. A tabula Peutingeriana és Ravennas Mursa

maior néven említi, hogy megkülönböztesse a tőle nyugatra 10. mérföldre fekvő Mursa minor vagy Mursella községtől. Ptolemaeusnál Murtia a neve, míg a feliratokban s az Itinerariumban következetesen Mursa fordul elő. Ptolemaeus a Dunától távolabb eső helyek között említi, ellenben az Itinerarium felvette úgy az aquincum-taurunumi (ó-buda-zimonyi) dunaparti útba, mint abba, mely Sirmiumból (Mitrovicz) kiindulva a Dráva jobb partja mentén Poetovióiig (Pettau) vezetett. A tabulán csakis ez utóbbi útvonalban található. Két út keresztezte egymást tehát Mursában s a Duna parti út annyiban tényleg érinthette, hogy nem végig kellett a Duna parton haladnia. Már Antiana (Bán) is, mely az Itinerarium szerint Mursa előtt feküdt, távol esett a Dunától. Így, ha Mursa fekvésére egyéb megbízható adataink nem is volnának, máshol nem kereshetnők, mint a mai Eszék helyén. Eddig nincs adatunk, hogy Mursa municipium lett volna, mielőtt coloniává lett. Így mint colonia szerepel a CIL III 3288 észéki feliratban. Azt, hogy Mursát Hadrianus császár (Kr. u. 117-138-ban) alapította, maguk a mursaiak hálásan elismerték, oltárt állítván Hadrianusnak: Divo Hadriano Mursenses conditori suo. Ugyanezt bizonyítják a téglák között azok, melyek Hadrianus nevével ellátva kerültek Eszéken napfényre. Ezek mellett még Antonius neve fordul elő észéki téglákon.

Hadrianus Kr. u. 133-ban a II. segédlegiót használta fel az alapításnál vagy legalább egyik-másik középület építésénél. Különben a város nevében is megtalálható a vonatkozás Hadrianusra. Egyrészt ugyanis Mursa következetesen az Aelia jelzőt viseli, másrészt ugyanabba a tribusba, a Sergia nevűbe tartozott, melybe maga Hadrianus. Arra a nagy tiszteletre, melyben a város általában részesült, alig lehet nagyobb bizonyosság, mint hogy maga a helytartó, C. Julius Geminus Capellianus a 145-160. években Mursensibus emlékkövet állított, nem hiányzott polgáraiban sem a helyi patriotizmus, így a CIL III 3288 felirat tanulsága szerint a város egyik decuriója, miután flamen lett, a kereskedelem előmozdítása végett 50 boltot s azok elé dupla oszlopcsarnokot építtetett a maga költségén. Mursa nem tartozott azon városok közé, melyek jelentőségüket a katonaságnak köszönhették, a 133. év előtt nem lehetett ez a legio itt állandóan, mert régibb nyomai hol Sirmiumból, hol pedig Aquincumból ismeretesek. Minden jel arra mutat, hogy Mursa első sorban polgárváros volt, mint Sirmium s Pannonia superiorban Savaria (Szombathely) vagy Siscia (Szigetvár). Csak a 3. század végén történhetett, hogy ismét katonai őrséget kapott, mint azt a I(egio) VI H(erculia) bélyegével ellátott téglák, amiket Eszéken nagyobb számmal találtak, bizonyítják. Mursa pusztulása a gótok betörésével kezdődik. Mialatt ugyanis Nagy Theodosius Thessalonicában betegen feküdt, 379-ben a gótok nemcsak az egész Balkánt előzönlítették, hanem Alatheus és Safrak zsákmánya lett nyugoti Illyricum is s ez alkalommal Poetovio és Mursa feldulattak. Falait a 2. század első felében emelték. 351-ben Mursia püspöki székhely lett. A római várost eltörölte a népvándorlás. Később a török időkig magyar lakossága volt. A római korban ezt a települést Mursanak nevezték, a maradványokat és a gyakori említését ítélve, nagyon jelentős település lehetett. Eszék a középkorban is megtartotta jelentőségét: már igen korán, mint oppidum említődik meg, de korán említik, mint tributum portus fluvii Draue is.

I. István idején itt vezetett a várakat összekötő hadiút. Ez az út volt az útvonala a szentföldi zarándokoknak és a keresztes hadaknak is. Az észéki várkastélyt a XV. században említik meg (1472-ben, de lehet, hogy már 1460-ban is). A XIV. századtól, sőt az egész XV. századon át, a vár és a település tulajdonosai a Kórógyiak voltak. Miután ők kihaltak, a birtokot a Rozgonyiak kapták meg, majd ő utánuk Csupor Miklós és Ungor Iván. Miután Csupor is meghalt, a vár a birtokaival, a budai káptalané, lett, hogy aztán átadják a vingárti Gerébeknek. 1526-tól, 1687-ig a törökök kezén volt, majd a visszafoglalása után, 1712. és 1719. között felépítették az Erődöt, melynek nagy része máig fennmaradt. A középkori várából, csak csekélyke nyomokon kívül, mára semmi sem maradt fenn. A

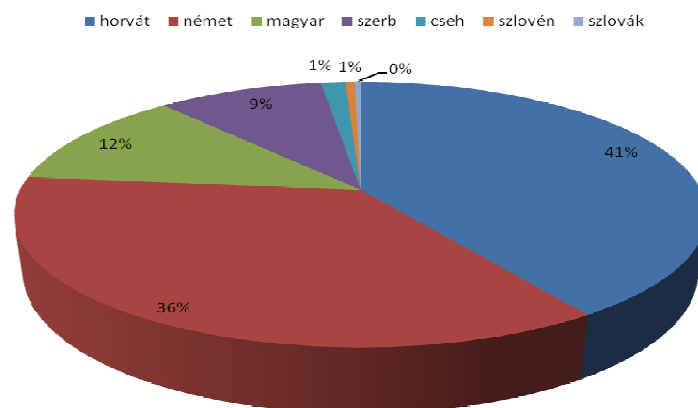
középkorban többféleképpen írták a nevét: Ösek. A magyar uralomkor Eszek vagy Ezeek. Később németesítették a nevét, ekkor Essegg, vagy Essec. A török 1526. augusztus 22-én itt kelt át a folyón, utána a hidat felégette. 1537-ben itt aratott győzelmet a török a császári seregeken, 1566-ban útban Szigetvár felé itt kelt át a Dráván II. Szulejmán szultán. 1599-ben a hidat Pálffy Miklós égette fel. 1664. február 2-án Zrínyi Miklós sikeres téli hadjárata során ismét felgyújtotta. 1683. június 7-én itt fogadta Kara Musztafa nagyvezír a tisztelgő látogatásra érkező Thökölyt. 1687-ben foglalták vissza a császári csapatok, majd a városba német telepeseket hoztak, akik a 1945-ig a lakosság többségét alkották. Vára 1712-ben épült, egyike az ország legnagyobb erődítményeinek. 1809-ben szabad királyi város lett. A trianoni békeszerződésig Verőce vármegye székhelye volt. 1991 és 1993 között több szerb ostromot állt ki, amely során mintegy 1000 ember esett el.

4.3 Eszék népessége

Eszék a legnagyobb gazdasági és művelődési központ Kelet-Horvátországban. Lakosainak száma 107.784 a 2011. év népszámlálás során, így a negyedik legnagyobb város Horvátországban. 1910-ben 31 388 lakosából 12 625 horvát, 11 269 német, 3729 magyar, 2889 szerb, 432 cseh, 155 szlovén és 105 szlovák volt.

Eszék népességének eloszlása 1910-ben nemzeti hovatartozása alapján (%-ban)

14. Ábra



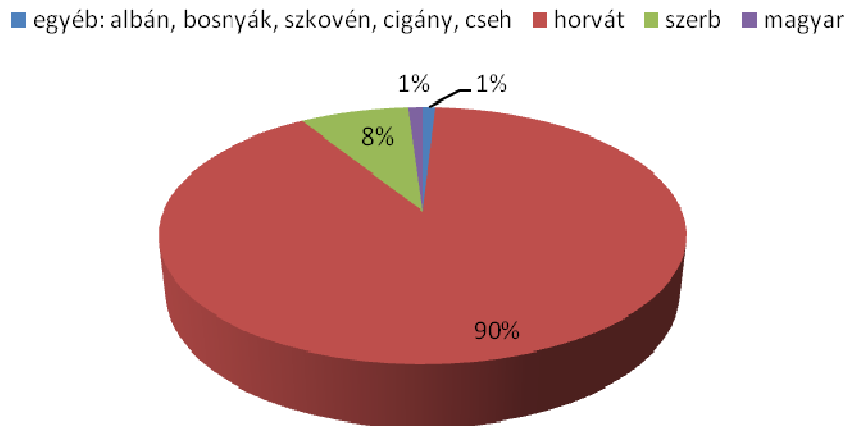
Forrás: Horvát Statisztikai Hivatal adatai alapján

2002-ben 114 616 lakosából 99 234 horvát, 8767 szerb, 1154 magyar, 480 albán, 211 bosnyák, 169 szlovén, 124 cigány, 39 cseh volt.

A Glas Slavonije országos terjesztésű horvát megyei napilap a 2011-es népszámlálási adatokat a 2002-es statisztika tükrében vizsgálva ismerteti: Eszék lakossága 114 616 főről 108 048 főre csökkent. Ezen belül mintegy 2500 fővel csökkent a horvátok és valamivel több, mint kétezerrel a szerbek száma. "Jelentősen csökken a magyarok, vagyis a magukat magyarnak vallók száma is, tíz év alatt Eszék mintegy 170 magyart veszített el." A magyarok és a szerbek mellett eltűnőben van még egy olyan nép, amely évszázadok óta jelen van a térségben - teszi hozzá a lap a németek és osztrákok lélekszámát ismertetve, amely 34 fővel kevesebb, mint 2002-ben.

Eszék népességének eloszlása 2002-ben nemzeti hovatartozása alapján (%-ban)

15. Ábra



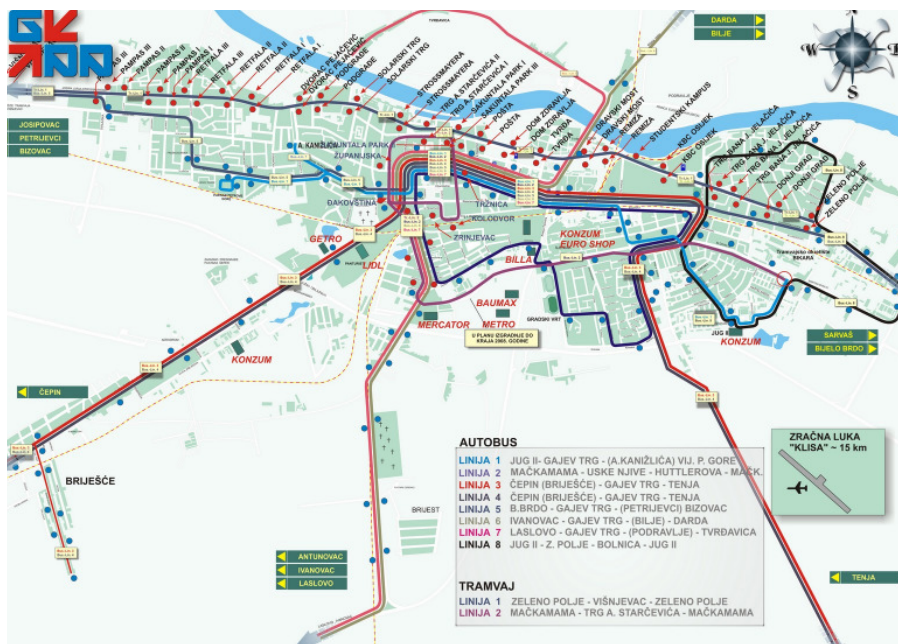
Forrás: Horvát Statisztikai Hivatal adatai alapján

4.4 Eszék közlekedése

A tömegközlekedés fő gerince a *villamosvonal*, mely kelet-nyugati irányban szeli át a várost. Ezt egészítik ki az *autóbuszvonalak*, melyek a város központjából kiindulva sugarasan bekapcsolják a városrészeket és a környező településeket a vérkeringésbe. A buszvonalak mindegyike átlós jellegű: a város egyik végében indulnak, áthaladnak a belvároson, és a város egy másik végében végállomásoznak. Osijekben villamosok és buszok közlekednek. A legnagyobb csomópont a Gajev trg.

Eszék tömegközlekedés hálózati térképe

16. Ábra



Forrás: Eszék város hivatalos honlapja alapján, <http://www.osijek.hr/> letöltve: 2013.01.29.

4.5 A villamoshálózat

A városban jelenleg két, 1000 mm nyomközű vonal van: *a kelet-nyugati irányú fővonal* (1-es, Visnjevac-Zelena Polje) és az ebből *kiágazó állomási nagyhurok* (2-es, Trg Ante Starčevića-Vasútállomás). Ez utóbbi jelenleg nem üzemel, a főtér átépítése miatt. Létezik egy elkezdett, de be nem fejezett vonal, amely az állomási hurokból ágazik ki, és a vasút alatt átbújva a déli városrész felé megy, de az aluljáró után az építkezés valószínűleg a háború miatt félbe maradt. Az állomási hurokhoz kapcsolódó váltók sem voltak sosem beépítve. A vágányok kivétel nélkül Phoenix rendszerűek, és jó általános állapotban vannak. A legnagyobb mértékű kitáblázott sebességkorlátozás 30 km/h. A vágányok mindenütt az út két szélén futnak, a külső forgalmi sávban. A belvárosból kiérve mindkét irányban az út mellé futnak ki a vágányok, melyeket füves föld vagy kavics borít.

Eszék fontos tömegközlekedési útvonala

7. Táblázat

| Járatok | Állomások között |
|----------------|----------------------------------|
| 6-os busz: | Trg A. Starčevića – Tvrđa |
| 1-es villamos: | Trg A. Starčevića – Tvrđa |
| 2-es villamos: | Vasútállomás - Trg A. Starčevića |

Forrás: Eszék város hivatalos honlapja alapján, <http://www.osijek.hr/> letöltve: 2013.01.29.

A belvárosban aszfaltba ágyazott sínek vannak, a fő téren jelenleg építik a díszburkolatot. A vonal két végén egyszerű hurokvégállomás található.

A járműveket az Eszéki Közlekedési Kft. üzemelteti, horvátul a GPP-Osijek kft. A járműpark viszonylag egységes, Tátra T3YU típusú motorkocsikból áll, illetve négy darab B3YU pótkocsi is van, ezekből kettő a kocsisín előtt, megbontva áll évek óta.

4.6 Eszék turizmusa

Eszék a Dráva fontos folyami átkelőhelye volt évszázadokig. A nagy forgalmú, rendezett város ma jelentős kulturális és sportélettel rendelkezik. *Az eszéki vár és az állatkert is egyedülálló Horvátországban, valamint itt található az ország legrégebbi múzeuma is.*

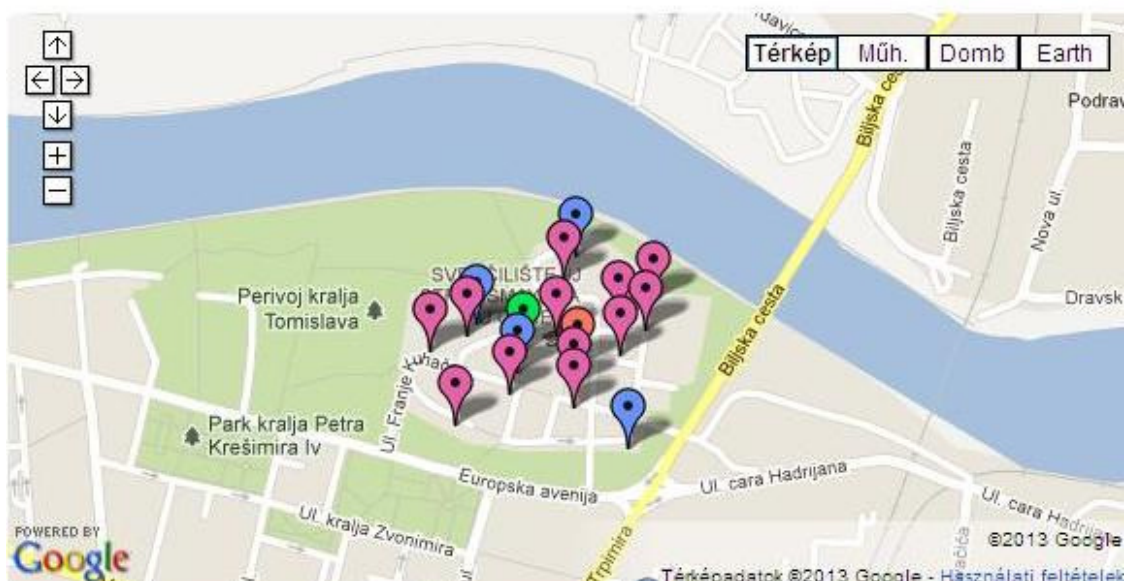
Eszék igazán gazdag kínálatot nyújt a látogatóknak! A különféleség és a művészet-; az értékes történelmi helyek; a gyönyörű parkok és a védett természet Eszéket kivételessé tették. Az eszéki éttermekben kóstolni lehet ételeket a híres szlavón konyhából, ugyanakkor az ember megpihenhet valamelyik gyönyörűen berendezett szállodában, motelben vagy más szálláshelyen, vagy egyszerűen sétálhat a Dráva-parton.

4.6.1 Eszék turisztikai attrakciói, vonzerői:

- **Eszéki vár:** Eszék turisták által leginkább látogatott része az eszéki vár, amely egy tökéletes állapotban megmaradt barokk erődítmény. Az eszéki vár barokk stílusú épületegyüttesét meglátogatva a számos látnivaló mellett remek szórakozási lehetőségeket is találunk. A Dráva jobb partján felépült erődítmény a 18. században katonai, közigazgatási és kereskedelmi központ volt. Az eszéki vár a legjobb állapotban fennmaradt barokk épületegyüttes Horvátországban. Az UNESCO fontolgatja a világörökség részévé nyilvánítását.

Eszéki vár és azon belüli található turisztikai látványosságok

17. Ábra



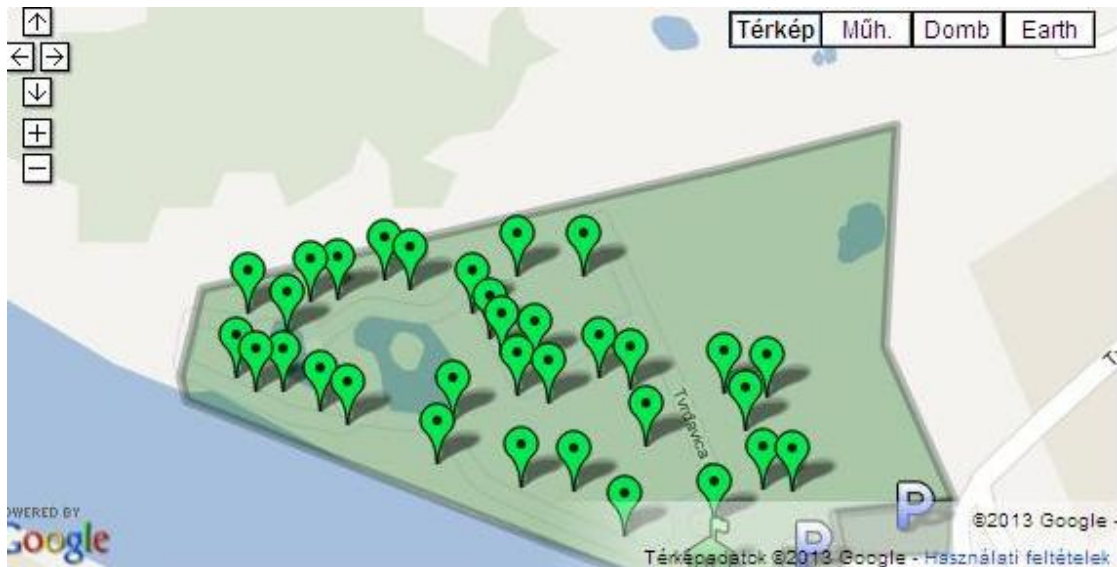
Forrás: Google Térkép használatával, Letöltve: 2013.01.28.

- Az erődítmény építését a 16. században kezdték el. Az építés 1735-ös befejezésekor az eszéki vár lett a Habsburg birodalom legnagyobb erődítménye az Oszmán Birodalom határán. Falain belül 1717-től közvilágítás, majd 1751-től Horvátország első lakossági vízellátó rendszere működött. A 19. század végén katonai jelentősége csökkent. Ebben az időben vált Eszék és a régió kulturális, tudományos és oktatási központjává. A váron belül kezdte meg működését Eszék első iskolája és nyomdája is. Az eszéki várban működő iskolának olyan „öregdiákjai” vannak, mint a két Nobel-díjas tudós, Lavoslav Ruzička és Vladimir Prelog. A Tvrđa az eszéki éjszakai élet központja is. A számos éttermen kívül bárók és klubok várják a látogatókat.
- **Állatkert:** Családok számára ideális hely a kikapcsolódásra az eszéki állatkert, amely Horvátország legnagyobb állatkertje. Az állatok környezetét úgy alakították ki, hogy az a lehető legjobban hasonlítson eredeti élőhelyükhöz. Az eszéki állatkert a Dráva bal partján található, így a folyó elválasztja a város zajától, növényekben gazdag, friss levegőjű és nyugodt helyet biztosítva az ott élő állatoknak. Az állatkertet 1955-ben alapították. Az

élettereket úgy alakították ki, hogy azok a lehető legjobban hasonlítsanak az állatok eredeti élőhelyére. Láthatunk füves síkságokat, pihenésre és a kicsinyek elrejtésére alkalmas magas fűvet és ligeteket, amelyek árnyékot adnak a forró nyári napokon. Jelenleg mintegy 80 állatfaj 650 egyedéről gondoskodnak.

Eszéki vár és azon belüli található turisztikai látványosságok

18. Ábra



Forrás: Google Térkép használatával, Letöltve: 2013.01.28

- **Gasztronómia:** Szlavónia asztalán mindenekelőtt ízletes *sonka*, *kulen* és *kulenova seka* (száritott húsból készült paprikás szalámiféleség) illatozik, a szlavónok fazekában pedig babos *čobanac* (pörköltünkhöz hasonló paprikás-hagymás ételféleség) és halászlé rotyog – melléjük pedig szilvapálinka dukál. Szlavóniában kitűnő borok is készülnek, mint az *iloki traminí*, a *kutjevói rizling* és a *graševina*. Az édességek közül a *hájastésztát (salenjak)* ismert, amit hagyományos módon, disznózsírból készítenek, az almával vagy dióval töltött, réteshez hasonló *savijača*, és a furcsa nevű "*szakadt gatya*" (*poderane gaće*), amely furcsa neve ellenére igazán finom eledel.
- **Szlavóni múzeum:** Aki Szlavónia múltjára is kíváncsi, az ellátogathat az eszéki várban található Szlavónia múzeumba, ahol tematikus tárlatokon követheti nyomon a térség fejlődését. Az eszéki vár területén működő múzeum legfontosabb feladata Eszék, Szlavónia és Baranya kulturális örökségének megőrzése. Gyűjteményei felölelik a természettudomány, a régészet, a numizmatika, a néprajz és a kézművesség témakörét. A Szlavónia múzeum az egyik legrégebbi múzeum Horvátországban. Boltjában a térségre jellemző ajándékok mellett kiállítási tárgyak másolatai – többek között ékszerek arany reprodukciói is kaphatók. A múzeum tárlatain megismerkedhetünk a Szlavónia egykori lakóinak mindennapjaival, nyomon követhetjük a technika fejlődését, a divatot, áttekintést kapunk a térség élővilágáról, vagy nézegethetünk régi kardokat és egyéb hadi eszközöket.

- **Szt. Péter és Pál templom:** A templomot 1894-től 1898-ig, Juraj Strossmayer, német származású, horvát pap tervei alapján, neogótikus stílusban építették meg. A hosszú háborúk folyamán az épületet többször eltalálták, így egy felújítás elkerülhetetlené vált. Ferences és kapucinus kolostorai, jezsuita iskolája van.
- **Egyéb lehetőségek:** Az aktív kikapcsolódást kedvelők is találnak maguknak programokat. Horgászoknak kitűnő célpont az Eszéktől körülbelül 20 percre fekvő **Kopácsi rét** természetparkban a **Kopačko tó**. A **Copacabana (Kopika) „beach”** a Dráva partján a nyári hónapokban sport- és szórakoztató rendezvények helyszíne. Az Eszékhez közeli **Falulapos** kifejezetten a sportturisták számára létesült. Több izgalmas program közül lehet választani, mint például az off-road vezetés, kenu, paintball, de szakembereik szerveznek csapatépítő tréningeket is. Eszék a sport-orientált utazók paradicsoma. Különösen az alábbi sportok ideális helyszíne: vándorlás, kerékpározás, lovaglás, vadászat, úszás. A kultúra iránt érdeklődőket az eszéki Nemzeti Színház várja.

Eszék kiemelt üzleti célú szálláshelyei

8. Táblázat

| Kiemelt szálláshelyek | Kategória |
|------------------------|-----------|
| Hotel Osijek | **** |
| Vienna Apartments | **** |
| Hotel Waldinger | **** |
| Pansion | *** |
| Strossmayer | *** |
| Rooms Lišnić | *** |
| Guesthouse Maksimilian | *** |
| Apartmani Postic | *** |
| Hotel Millenium | *** |
| Hotel Silver | *** |

Forrás: Horvát Statisztikai Hivatal adatai alapján

4.7 Antunovac járás bemutatása

Antunovac (magyarul Antalfalva) járást Eszéktől 5 km-re fekszik Észak-Baranya megyében. A járást két település alkotja Antonovac és Ivanovac melyeknek területe összesen 57,26 km² ebből 4.999ha mezőgazdasági és 111ha erdős terület képezi. Antonovac járás Horvátország keleti, megyének pedig a dél-keleti részén fekszik. A járás a megyének a területéből 1,4%-át foglalja el. Az Al-Dráva kereskedelmi út mentén és Al-Duna keleti részét kapcsolja össze. Járás területén halad keresztül az Eszék-Vinkovci vasútvonal.

Antunovac járás címerét egy félkörös pajzsban, fehér mezőben **Szent Antun** ferences ruhában látható. A fejeteteje borotvált és ezt aranyszínű glória vesz körül. A jobb karjában a kis Jézust fehér ruhában, a bal kezében egy fehér gyöngvirágot tart. *Ezek a szimbólumok jelzik a természethez, a katolikus valláshoz, a történelmi hagyatékhöz való ragaszkodást fejezik ki.*



Forrás: Antunovac járás hivatalos honlapja <http://www.opcina-antunovac.com>, letöltve: 2013.01.28.

A 2001-es népszámlálási adatok alapján az Antunovac járásnak 3.559 lakosa volt (Antunovac településen 2.283 fő és Ivanovacon 1.276 fő élt). A járást többségében 93,9 %-ban horvát, majd 2,6%-a szerb, 1,4%-a magyar, 0,3%-a német, 0,2%-a szlovén, 0,1%-a bosnyák és egyéb nemzetiségűek alkották.

Mai Antunovac területét a 18. században még víz öntötte el, csak néhány sziget emelkedett ki. A vízlecsapolások, elvezetések és csatornázás hatására új mezőgazdasági területek jöttek létre, amely alkalmas volt különböző gabona, len, kender, dohánytermesztésnek. Gazdasági fellendülést hozott, amikor magyar és német bevándorlók telepedtek le erre a területre. Antunovacot 1839-ben először magyarul Antal faluként említik és csak 1851-ben horvát írásokban Antunovacként szerepel. A település elnevezése Anthony Adamović birtokos nevéhez fűződik. 1895-ben készült összeírás alapján a település Szarvas megyéhez tartozott és akkor 41 házból állt melyben 344 fő élt. 1922 óta Antunovac önálló járássá vált, majd a II. Világháború után Antunovac és szomszédos Ivanovac együtt tartoztak Eszék megyeközpontjához. 1991-ben a volt Jugoszláv tagállamainak szétesésével és a független Horvát Köztársaság megalapulásával Antunovac járást újra Antonovac és Ivanovac település közösen alkotja.

Az 1991-es népszámlálási adatok alapján *Antunovacon* 2692 fő élt, 2001-re ez a szám lecsökkent elsősorban a balkáni háborúnak köszönhetően. A településen jelenleg 1380 fő vallja katolikusnak. A legnagyobb plébánia nem a város központjában található, hanem település szélén. Ez mellett egy kisebb templommal is rendelkezik a település a magyar anyanyelvű lakosainak számára. A fő templomot 1836-ban építették Adamović gróf ingatlanán. Abalkáni háború pusztítása után a templomot felújították.

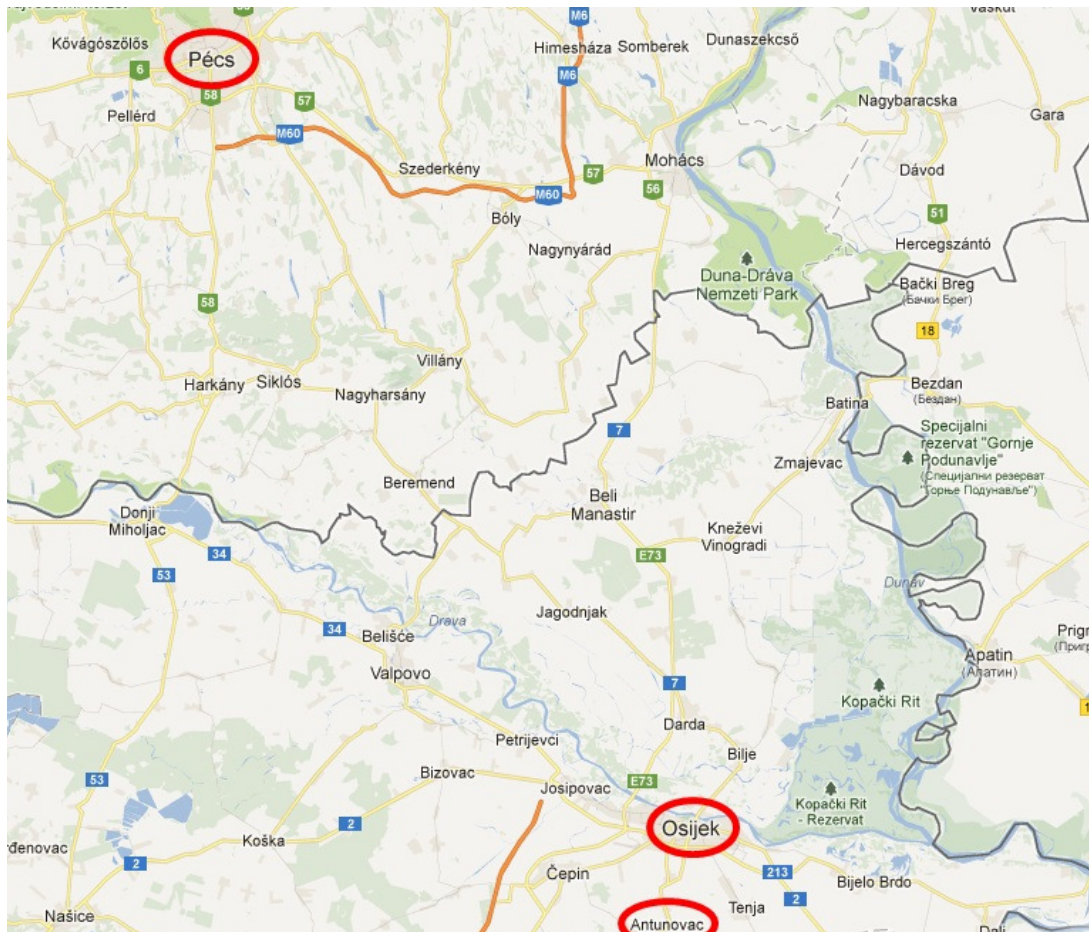
Az 1991-es népszámlálás szeit *Ivanovacon* 1554 katolikus élt, és 2001-re már csak 1060-an. Ivanovacon (előtte Držanica, majd Jovanovac) 1904-ben épült templom az ott lakó német lakosság kezdeményezésre. A német lakosok Tolna megyéből vándoroltak át és telepedtek meg Ivanovac területére. A második világháború után a német lakosság elmenekült, helyükre a környező településekről jöttek. A balkáni háború a Szent Rozália szűz templom homlokzatát nem kímélte ezért háború után felújították.

5 Turisztikai attrakciók a tervezett kerékpárút mentén

A kerékpározásból, mint sajátos közlekedési módból adódik, hogy nem egy-egy helyszínen csoportosulva, pontszerűen igényli a vonzerőket, turisztikai attrakciókat, hanem útvonala mentén folyamatosan kellemes környezetet, látnivalókat igényel. Ebből adódóan kiemelten fontos szempont, hogy a kerékpáros útja milyen környezetben halad.

A projekt keretében megvalósítandó kerékpárút főbb állomásai

20. Ábra



Forrás: saját szerkesztés, 2013

A korábbi fejezetben bemutatásra került, hogy a megvalósulás helyszíne különleges, egyedi természeti adottságokkal és értékekkel (kellemes éghajlati adottságok, sajátos élővilág, vízrajz) rendelkezik, mely önmagában is jelentős vonzerőként határozható meg.

Azonban természeti adottságok mellett, a kerékpárút fontosabb állomásai (fő állomások: Pécs, Eszék, Antunovac, kisebb állomások: Siklós, Villány, Beremend) egyéb turisztikai kínálattal is rendelkeznek. Természet, csodálatos panoráma mellett, szép helyi épületek, kulturális látványosságok, helyi események, fesztiválok várják a látogatókat.

Jelentősebb attrakciók a főbb állomásokon:

- **Pécs:** 2012 első 10 hónapjában Pécssett a fő turisztikai attrakciókat közel 498 000 fő látogatta meg. A baranyai megyeszékhelyen rengeteg turisták által kedvelt turisztikai attrakció található például: Székesegyház és a Dómmúzeum, Cella Septichora Látogatóközpont (UNESCO világörökségi helyszín), pécsi Állatkert és a belvárosi Akvárium Terrárium, múzeumok tömege (Csontváry Múzeum, Néprajzi Múzeum, Zsolnay Múzeum stb.), Pannon Filharmonikusok, kulturális események, fesztiválok, Pécsi Barbakán, Magasház, Tévétoronny és kilátó, Szerelmesek lakatjai, Széchenyi tér, Szent István tér, Zsolnay-kút, de a teljesség igénye nélkül még sorolhatnánk. A város 2010-ben Essennel és Isztambullal együtt Európa egyik kulturális fővárosa volt. A program 4 kulturális beruházásra épült: Pécsi konferencia- és koncertközpont, Dél-Dunántúli Regionális Könyvtár és Tudásközpont, Múzeumok utcája és a Zsolnay Kulturális Negyed.
- **Siklós:** Főbb látványosságok a városban és környékén: Siklói vár (13–16. század), Gótikus ferences kolostor (15. század), benne kerámiai alkotóház, Malkocs bég dzsámija (16. század), Máriagyúdi ferences kegytemplom (18. század), Máriagyúdi református templom (19. század), Siklói református templom (19. század), Siklói szerb templom (19. század), Siklói városháza, Siklói gyógyfürdő.
- **Villány:** A Villányi borvidék úttörő szerepet játszott a magyar borászat újjászületésében. Magyarország egyik legfejlettebb bortermő vidéke ez. Attrakciók Villányban: Villányi pincesor, Virágosi pincesor, Bormúzeum, Templomhegy, Szársomlyó-hegy, Református templom, Görögkeleti szerb templom, Virágosi Templom, Római Katolikus Templom, Nagyarsányi szoborpark, Szabadtéri rendezvények.

Az elképzelések szerint a vonzerők, melyek az útvonalak mentén fekszenek majd, kerékpárral megközelíthetőek lesznek, maximálisan kielégítik az igényeket és a projekt célcsoportjai számára kijánlható attrakciót jelentenek majd.

5.1.1 Már meglévő kerékpárutak Pécsen, Baranya és Eszék-Baranya megyében

A Dél-Dunántúl, azon belül Baranya megye ideális adottságainak köszönhetően alkalmas a kerékpározáshoz, mely a relatív alacsony szintkülönbségek mellett a változatos szépségű tájakon vezeti a turistát. A nemzetközi kerékpáros „főútvonal”, az EuroVelo hálózat egyik magyarországi szakasza a megyét érintve halad.

Pécssett az első kerékpárutat az 1980-as években építették a Kertvárostól a Malomvölgyi tavakig. Akkor még úgy tekintettek a biciklizésre, mint szabadidős tevékenységre, a városrészek közötti kerékpáros közlekedés lehetőségének megteremtése abban az időben nem volt napirenden. Az elmúlt években több tervezett kerékpárút valósult meg, a Mecsek kellemes természeti környezete pedig különösen kedvelt a kerékpáros társadalom körében.

Baranya megyében a meglévő és engedélyezési szakaszban lévő tervezett kerékpárutak listája 72 tételt számlál. (9. táblázat)

Ezen kerékpárutak ábrázolásával elkészült egy térkép, mely alapján megállapítható, hogy kelet-nyugat irányban - egyes hiányzó szakaszoktól eltekintve – összefüggő kerékpárút hálózat van kialakulóban a Dráva mentétől a Dunáig. A térkép feltünteti a kisméretű mellékutakon táblázással kijelölt kerékpáros útvonalakat és az árvédelmi töltéseken haladó utakat is (ld. térkép jelmagyarázat!). A térképen jól látszik, hogy a kerékpárutak egy része szigetszerű megoldás, de ahol összefüggő hálózat van kialakulóban, ott is vannak még hiányzó szakaszok.¹ (21. ábra)

¹ www.kerekvaros.hu

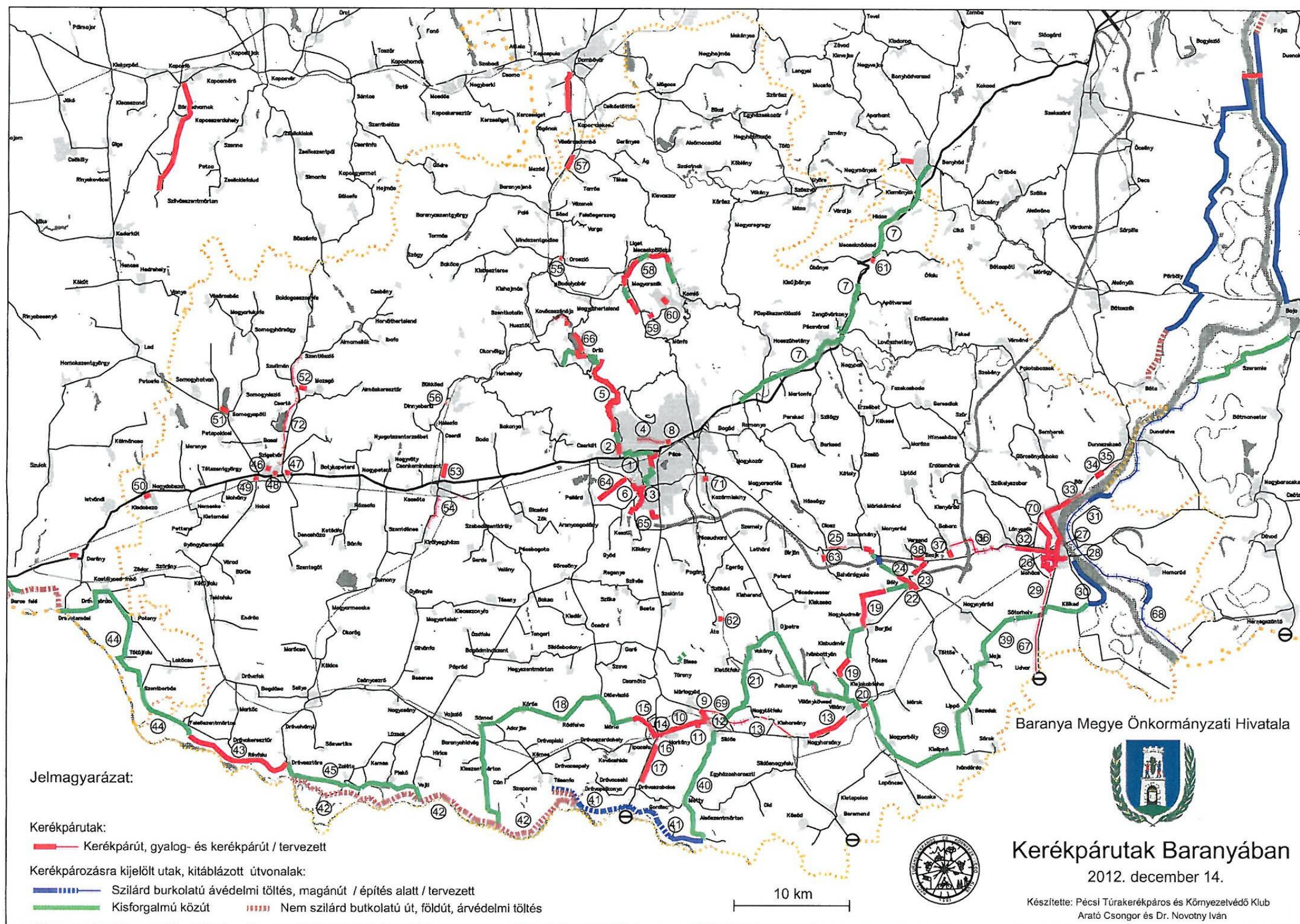
Baranya megyében a meglévő és engedélyezési szakaszban lévő tervezett kerékpárutak listája

9. Táblázat

| Sz. | Megnevezés | Közút száma /az a közút melynek tehermentesítésére a kerékpárutat építették, vagy tervezik építeni/ | Út-hossz (km) | Burk. szélesség (m) | Gyal. És Kp. Út | Kp.út | Kp-ra kijelölt út, utca | Kisforgalmú közút | Meglévő | Építés alatt | Tervezett | Szilárd burkolat | Burkolat nélküli | Ár-véd. Töltés |
|-----|---|---|------------------|------------------------|--------------------|-------|----------------------------|----------------------|---------|-----------------|-----------|---------------------|---------------------|-------------------|
| 1 | Pécs, Piac-Szigeti vám (K20) | | 3,8 | | | | x | | x | | | x | | |
| 2 | Magyarürögi út | 6604 | 0,53 | változó | x | | | | x | | | x | | |
| 3 | Malomvölgyi kp.út (K1) | 5827 | 8,1 | 2,5-3,2 | x | x | x | | x | | | x | | |
| 4 | Egyetemváros - Tudásközp | 6/A | | | x | | x | | | x | | x | | |
| 5 | - Orfú - Abaliget | 6604 | 20,13 | 2,4 | x | x | x | x | x | | | x | | |
| 6 | Ny-i elkerülő út mellett | | | | x | | | | x | | | x | | |
| 7. | - Pécsvárad – Bonyhád (6) | 6505,6544,5613 | 24,943 | | | | x | | x | | | x | | |
| 8 | Felsővámház u. | | 0,4 | változó | | x | | | x | | | x | | |
| 65 | Kertváros Pascal és Galilei utak gyalog-kp út | | 1,6 | 2,5 | x | | | | x | | | x | | |
| 66 | Orfú-Tekeres- Kovácsszénája | | | | x | x | | | x | | x | x | | |
| 9 | Siklós - Máriagyűd | Gyűdi | 0,88 | változó | x | | x | | x | | | x | | |
| 10 | Harkány | 57133 | 3,941 | változó | x | x | x | | x | | | x | | |
| 11 | TESCO | | 0,16 | 4 | x | | | | x | | | x | | |
| 12 | Városközpont | | | | | x | | | | | x | x | | |
| 13 | Villány | 5701 | | | x | | x | | | x | x | x | | |
| 68 | elkerülő út mellett | | | | | x | | | | | x | x | | |
| 14 | Harkány - belterület | | 1,3 | változó | x | x | x | | x | | | x | | |
| 15 | -Terehegy | 5814 | 0,825 | | x | x | | | x | | | x | | |
| 16 | belterület, József A. u. | | 0,49 | 2,6 | x | | | | | x | | x | | |
| 17 | Drávaszabolcs | 58 | 4 | 3,6 | x | x | | | x | | | x | | |
| 18 | -Diósvizlő–Körös-Kissztn. | OKT9B | 24 | | | | | x | x | | | x | | |
| 19 | Villány - Bóly | 5701 | 16 | változó | x | x | x | | x | | | x | | |
| 20 | Virágos | 5701 | 1,5 | 2,4 | x | | | | x | | | x | | |
| 21 | Újptre – Vókány - Siklós | 57 075 711 | 22 | | | | x | | x | | | x | | |
| 22 | Bóly – belt. (Rákóczi,Ady,Szab.) | 5701 | 2,2 | 1,8-3,6 | x | x | | | x | | | x | | |
| 23 | Szajk | 5714 | 2,516 | 2 | x | x | | | x | | | x | | |
| 24 | Szederkény | 57 | 4,4 | | | x | x | | x | | | x | | |
| 25 | Szederkény – olasz elágazás | 57 | 2,2 | | x | x | | | | x | | x | | |
| 26 | Mohács – belterület és szőlőhegy Pécsi út Liszt F. u. | 56,57 | 14,64 | 2,2-4,0 | x | x | | | x | | | x | | |
| 27 | Felszabadulás u. | | 0,367 | 2,2 | x | x | | | | | x | x | | |
| 28 | Szabadság u. | | 0,201 | 2,7-3,6 | x | | | | | | x | x | | |
| 29 | Eszéki u.- 5702 út elág. | 56 | 4,297 | 2,2-2,6 | x | x | | | | | x | x | | |
| 30 | Eurovelo 6, Kölked, Béda | | 6 | | x | x | | | x | | | x | | x |
| 31 | Eurovelo 6, Felsőkanda | | 7 | | x | x | | | x | | | x | x | x |
| 32 | elkerülő út – Lánycsók | 57 | 1 | 2 | x | x | | | x | | | x | | |
| 67 | - Udvar | | | | x | | | | | | x | x | | |

| Sz. | Megnevezés | Közút száma /az a közút melynek | Út-hossz (km) | Burk. szélesség (m) | Gyal. És Kp. Út | Kp.út | Kp-ra kijelölt út, utca | Kisforgalmú közút | Meglévő | Építés alatt | Tervezett | Szilárd burkolat | Burkolat nélküli | Ár-véd. Töltés |
|-----|--|------------------------------------|------------------|------------------------|--------------------|-------|----------------------------|----------------------|---------|-----------------|-----------|---------------------|---------------------|-------------------|
| 70 | - 56-os elkerülő út mellett | | | | x | | | | | | x | x | | |
| 33 | - Bár | 56 | 1,515 | 2,2 | x | | | | | | x | x | | |
| 34 | Bár – sportpálya | 56 | 1 | | x | | | | | | | x | | |
| 35 | Bár – Dunaszekcső | 56 | 3,1 | | | x | | | | | x | x | | |
| 36 | Lánycsók – Babarc | 57 | 6 | | x | x | | | | | x | x | | |
| 37 | Babarc – 57. út | | 1 | | x | | | | x | | | x | | |
| 38 | Szajk – Versendi elágazás | 57 | 1,41 | 2 | x | | | | x | | | x | | |
| 39 | 3Folyó: Mohács-Majs-Villány | OKT9, EV | 40,005 | | | | x | | x | | | x | | |
| 40 | Siklós–Matty-Keselyősfapta | OKT9, EV | 12,4 | | | | x | | x | | | x | | |
| 41 | OH.-Dszabolcs-Tésenfa | OKT9, EV | 20 | 5 | | x | | | x | x | | x | | x |
| 42 | Tésenfa-Drávasztára | OKT9, EV | 30 | | | x | | | x | | | | x | x |
| 43 | Drávasztára-Felsősztmárton | OKT9, EV | 10 | 5 | | x | | | x | | | x | | x |
| 44 | Felsősztm-Sztorbás-Dtamási | OKT9, EV | 22 | | | | x | | x | | | x | | |
| 45 | Vejtí-Zaláta-Drávasztára | OKT9B | 19,8 | | | | x | | x | | | x | | |
| 46 | Szigetvár: Vár u.-Szt.István ltp | belt. | 0,864 | 2,5 | x | | | | x | | | x | | |
| 47 | 6. út mellett | 6 | 0,815 | 2,5 | x | | | | x | | | x | | |
| 48 | József A. u. | belt. | 0,3 | 1,8 | | x | | | x | | | x | | |
| 49 | Országút (Hobol felé) | 5808 | 0,27 | 1,8 | | x | | | x | | | x | | |
| 50 | Nagydobsza-Kisdobsza | 6 | 0,97 | 1,8 | x | | | | x | | | x | | |
| 51 | Somogyapáti-Adorjánpuszta | 6607 | 0,96 | 1,8 | x | | | | x | | | x | | |
| 52 | Mozsgó – vasútállomás | | 0,681 | 2 | x | | | | x | | | x | | |
| 53 | Szentlőrinc – temető – szőlőhegy | 6601 | 1,066 | 2,7 | x | | | | x | | | x | | |
| 54 | Szentlőrinc - Tarcsapuszta - Királyegyháza | 5805 | 3,805 | 2,2 | | x | | | | | x | x | | |
| 55 | Oroszló – temető | | 0,78 | 1,8 | x | | | | x | | | x | | |
| 56 | Bükkösd, Kossuth u. | 6601 | 0,574 | 2 | x | | | | x | | | x | | |
| 57 | Vásárosdombó | 611 | 3,6 | 2,6 | x | | | | | | x | x | | |
| 58 | Komló-Mecsekpölske-Sikonda | 66, 6542 | 11,6 | változó | x | | | | x | | | x | | |
| 59 | Sikonda, Fürdő u. | | 0,705 | 2,7 | x | | | | x | | | x | | |
| 60 | Mecsekfalu | | 1 | | x | | | | x | | | x | | |
| 61 | Mecseknádasd,Rákóczi–Petőfi u | belt. | 0,557 | 1,8 | x | | | | x | | | x | | |
| 62 | Áta – vasúti megálló | | 0,754 | 2,5 | x | | | | x | | | x | | |
| 63 | Belvárdgyula – 57. út | 57102 | 1,981 | 1,8 | x | | | | x | | | x | | |
| 64 | Pellérd – Pécs, DNY-i elk. út | | 3,75 | 2,5 | | x | | | x | | | x | | |
| 65 | Pécs Kertváros Pascal és Galilei utak gyalog-kp út | | 1,6 | 2,5 | x | | | | x | | | x | | |
| 66 | Orfú - Tekeres- Kovácsszénája | | | | x | x | | | x | | x | x | | |
| 67 | Mohács-Udvar | | | | | x | | | | | x | x | | |
| 68 | Újmohács-o.határ. terv. töltés ép. | | | | | | | | | | x | x | | x |
| 69 | Siklós elkerülő út mellett | | | | | x | | | | | x | x | | |
| 70 | Mohács 56-os út mellett | | | | | x | | | | | x | x | | |
| 71 | Kozármisleny belterületi kp út | | | | x | x | | | x | | | x | | |
| 72 | Szigetvár - Szentlászló tervezett | | | | | x | | | | | x | x | | |

Forrás: www.kerekvaros.hu letöltés ideje: 2013.01.30.



Forrás: www.kerekvaros.hu letöltés ideje: 2013.01.30.

Legfontosabb kerékpártúra útvonalak bemutatása Baranya megyében:

- **Pécs-Orfű:** A pécsi kerékpárosok régi álma volt egy hosszú, összefüggő túraút, amely Pécs és Orfű között húzódik, s amelyen keresztülhaladva biztonságosan, kényelmesen hódolhatnak a kerékpáros kirándulásnak, és élvezhetik az egyedülálló mecseki tájat. A kerékpárút előkészítő munkálatai 2009 őszén meg is kezdődtek, a túraútvonal kialakítása 2010 októberében fejeződött be. Ekkorra készült el az út aszfaltozása, azonban a kiegészítő munkálatok miatt – mint például egyes szakaszokon a világítás vagy a korlát kiépítése – egészen decemberig eltartottak a munkálatok. A kerékpárút Pécs külvárosából, az ürögi városrészből indul és – végig erdőben haladva – a terepviszonyoktól függően az országúttal jórészt párhuzamosan halad Orfűig. Másfél kilométer hosszú szakaszon vezet az Orfűi tó partján és innen folytatódik Abaliget felé. Ezzel a környék leggyönyörűbb tájait és legérdekesebb látványosságait köti össze, sőt, kerékpározási lehetőséget teremt a Balaton felé is.
- **Kastélytúra:** A túra útvonala a régió jellemző tájegységeivel ismerteti meg a kerékpárost, úgy, hogy az egyes etapok végén egy-egy történelmi levegőjű kastélyszállóban pihenheti ki fáradságait. Útvonal Baranya megyén is keresztül halad: Fonyód - Kaposvár - a zselici erdő - Belső-Somogy - Szigetvár - az Ormánság - Pécs - Pécsvárad - a Mecsek hegyi útjai - a tolnai dombvidék Szekszárd. A túra teljes távja: 405 km, mely 9 napot ölel fel.
- **"Mura - Dráva - Duna" három folyó kerékpáros túraútvonal:** A nemzetközi "Három-folyó-kerékpártúra"-nak a Dél-dunántúli Régióban, Baranya megyében is található szakasza. Az ausztriai Mura-kerékpárút meghosszabbítása Szlovénián, majd a Dél-Dunántúlon keresztül - a Mura és a Dráva mentén - a Dunáig (Mohács) tart. A régiókba eső szakasz útvonala: Gyékényes - Csurgó - Berzence - Bélavár - Vízvár - Babócsa - Barcs - Darány - Kastélyosdombó - Tótújfalu - innen tovább a Dráva árvízvédelmi töltésén: Drávasztára - Mailáth-puszta - Keselyősfapuszta, tovább kifizorgalmú közúton: Matty - Siklós (kitérés lehetőség Siklósról: Harkány 5 km, kerékpárút, vagy Máriagyűd 2 km, kerékpárút) - Nagytűtfalu - Kisharsány - Nagyarsány - Villány - Boly - Nagynyárád - Satorhely - Kölked - Mohács. Az első szakasz 2010-ben az országhatártól Keselyősfapusztáig épült meg 5,2 km hosszban
- **Dél-Baranya tradicionális vörös- és fehérbor-termelő vidékét bejáró túra.** Útvonal: Villány - Villánykövesd - Palkonya - Újpetre - Vokány - Siklós (kitérés lehetőség Harkányba és/vagy Máriagyűdre) - Nagytűtfalu - Kisharsány - Nagyarsány - Villány. A túra teljes távja, jellege: 42 km, dombvidék
- **A Mecsek hegység néha meredek, de mindig szép útjai igen kedvelt a kerékpáros társadalom körében.**
 1. Útvonal: Pécs - Bogád - Hird - Dombay-tó Pécsvárad - tovább kezdetben meredek, de szép, és többnyire forgalommentes erdészeti úton - Zobákpuszta (Komló része) - Koszonyatető - Árpádtető - Lapis - Remete-rét - Abaliget - Hetvehely Kővágószőlős - Cserkút - Pécs. A túra teljes távja, jellege: 90 km, hegyvidék
 2. Útvonal: A Mecsek minden oldalát bejáró 2. túraútvonal: Pécs - Bogád - Pereked - Szilágy - Pécsvárad - tovább kifizorgalmú erdészeti úton - Magyaregregy - közúton: Szászvár - Egyházaskozár - Mágocs - Alsómocsolád - újra erdészeti úton: Kisvaszar - Mecsekpölöske -

közúton: Magyarország - Magyarhertelend - Orfű - Abaliget - Hetvehely - Kővágószőlős - Cserkút - Pécs. A túra teljes távja, jellege:150 km, hegyvidék.²

Eszék-Baranya megye meglévő kerékpárútjai:

Kerékpárhálózatok gyakran forgalmas utak mentén, hosszú kiépített szakaszokon, erdős területeken, vizes töltéseken keresztül haladnak. Például a **Dunai kerékpárút** is ilyen, amely a Duna partvonalát követve épült ki. Hasonló a **Pannon kerékpárút**, amely Eszék (HR) és Zombor (SR) Al-Duna városain és legértékesebb természeti területeken halad keresztül. A nemzetközi kerékpárutak a helyi utakhoz csatlakozva képeznek hálózatot. *Kerékpár kirándulások a megye turisztikai kínálatnak szerves részét képezik.* A kerékpáros turisták általában hétvégenet egy-két napot töltenek kikapcsolódási programokkal. Eszék-Baranya megyét három nemzetközi kerékpárút szeli át és ehhez csatlakoznak a helyi kerékpárutak.

Béke Pannon és Duna kerékpárút horvátországi szakaszai

22. Ábra



Forrás: Eszék-Baranya megye kerékpárútjainak megvalósítási tanulmánya, Zeleni Osijek, 2009.

² Forrás: Berendy Brigitta: Dunántúli kerékpáros turizmus a jövő tükrében

A Dráva kerékpárút összekapcsolódik a Béke Pannon kerékpárúttal. **Belišće település** bekapcsolódásával a drávai hálózat bővült és így ez az út egész Eszékig elvezeti a kerékpáron utazót. Belišće kezdetén az út a Drávai híd előtt halad el és végig a Dráva bal partját követi. Ez a szakasz a Dráva erdős területein is keresztülhalad, de gondosan figyelve a Mura-Dráva-Duna bioszférájának megóvására. Kerékpárút használói élvezhetik a természetes „zöld” környezetet, a táj szépségét.

Eszék-Baranya megye kerékpárútjai

10. Táblázat

| Útvonalak | Hossza (km) |
|---------------------------------|-------------|
| Eszék-Višnjevac szakasz | 3 |
| Fő Dráva vonala | 32 |
| Zmajevac-Kopačevo szakasz | 31 |
| Batina-Gombos szakasz | 4,5 |
| Az államhatárig terjedő szakasz | 6 |
| Borza patak menti szakasz | 10 |
| Karašica szakasz | 26 |
| Összesen | 131,5 |

Forrás: Eszék-Baranya megye kerékpárútjainak megvalósítási tanulmánya, Zeleni Osijek, 2009.

Az út a Dráva jobb oldalán fejeződik be az Eszéki hídnál a Tvrđe részénél. Ez a szakasz **összeköti Belišćet Eszék** városával. A turisták számára az útvonal számos kirándulási lehetősége nyújt. A Tvrđe híd lábától a kerékpárút a Dráva sétány mentén a Pampas lőtér felé halad. Az utazó a lőtérnél szépen karbantartott erdővel találkozik. **Karašica torkolatától Petrijevacig** forgalmas útszakasszal követ. Településtől 3km-re Nehaj üdülőteleptől balra a Dráva különleges természeti atmoszférája adja meg a kerékpározás élményét.

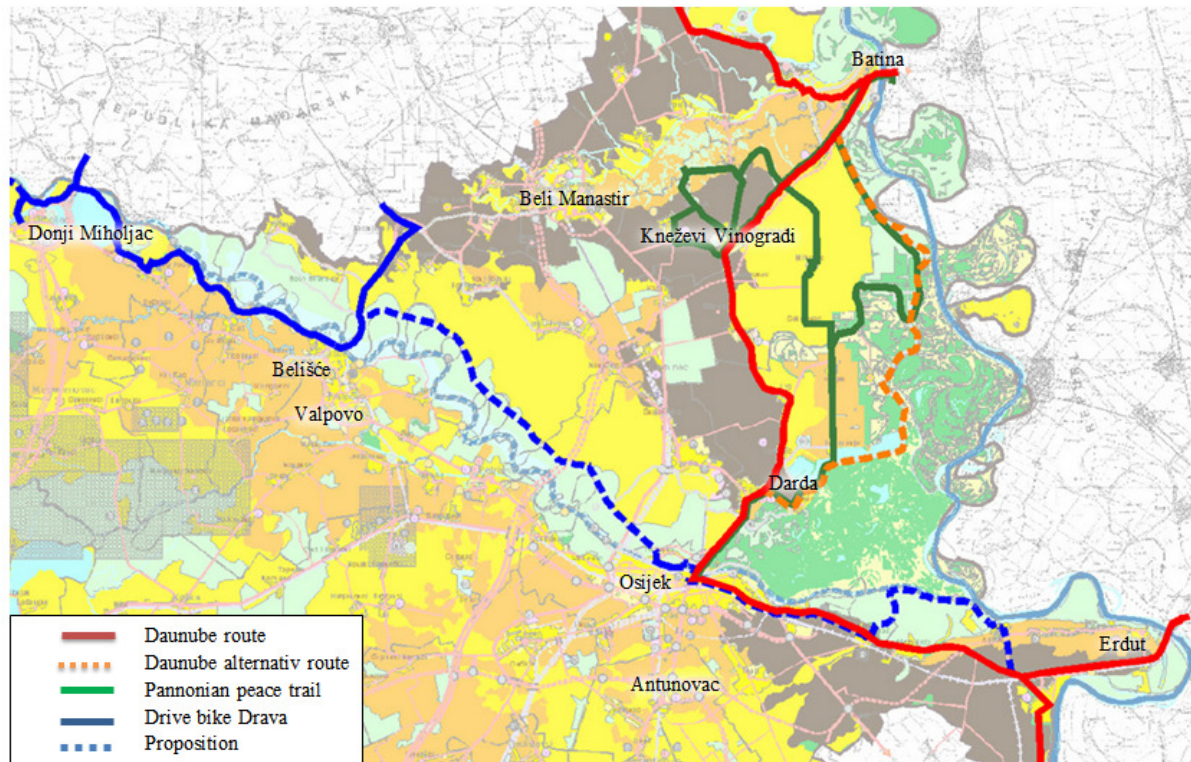
A Béke Pannon kerékpárút Baranjsko **Petrovo Selo-Beli Manastir-Batina** szakaszai is nemzetközi szakasz részét képezik. Petlovactól Beli Manastirig tartó szakasz két részre szakad. Az egyik *Karanacnál jobbra fordul*, a másik szakasz *balra Karašice folyót követi*. A jobb oldali szakasz a Béke Pannon kerékpárúthoz csatlakozik, a baloldali Bán dombokon (Banskog brdo) lejtőin keresztül vezet. A jobb oldali útszakasz különösen érdekes lehet azon kerékpárosoknak akik a duna kerékpárúton szeretnék folytatni utukat vagy esetleg tovább haladni a Béke Pannon útvonalon szerbia felé. Az út több kisebb helységen is keresztül halad és igazi élményt nyújt a természet szerelmeseinek. *Karanactól a Bán dombon áthaladva a Baranya legszebb tájképével lehet találkozni. A kerékpárút szállítottvényeken, ösvényeken, erdős részeken keresztül vezet és éri el Zmajevacot.* Kerékpárosok részére Karanac-Zmajevac közötti fizikai és technikai szembontból is elgenhezőbb útszakasz, aki kalalndos útszakaszra vágyik annak ez a szakasz nem fog csalódást okozni. *Az egész részt hegyi jelleg jellemzi.*

Az **Eszék-Erdut-Eszék** szakasz Dráva híd (Tvrđa) lábától Szarvasig (Servaš) vezet. A hídnál balra kell fordulni és ez vezet el Szarvasig. Ezen a helyen a Dráva Dunába ömlik, a folyó túlsó oldalát a Kopácsi rét vizes, lápos területével lehet találkozni. Almási (Aljmaš) után tovább folytatódik az út Erdut felé. Szerbia és Horvátországot a Dunai híd köt össze, ez a hírhoz *csatlakozik Eszéket és Erdut*

összekötő főútvonal, amely a kerékpárosoknak gyors visszautat biztosít Eszék felé. Az Eszékre visszavezető út a Nagybaldogasszony ünnepekor érdekes, mert nagyszámú zarándok érkezik ezen az úton Almásba (Aljmaš).

Eszék-Baranya meglévő és tervezett kerékpárútvonalai

23. Ábra



Forrás: saját szerkesztés

Az **Eszék-Našice-Đakovo-Eszék** szakasz úgy szintén a Dráva híd lábától indul el és külön álló kerékpárút vezet Čepinbe. **Čepin** központjában, ha balra fordulunk, akkor eljutunk *Čokadinac, Poganovac, Budimaca egész Podgoračig*. Podgoračon szétvállik az út három irányba, *jobbra Našicima, balra Đakovo és egyenesen Borovik tavat érhetjük el*. A jobboldali kerékpárút Našicimában Pejačević kastéllyal fejeződik. Visszafelé Vukojevavnál már aszfaltnélküli út vezet el Borovik tóig. A tó és környéke közkedvelt kiránduló és pihenő hely. Nyári hónapokban táborozni és fürdeni is lehet. A Borovik tótól két irányba lehet menni, balra Podgoračon keresztül Eszékre lehet visszajutni, jobbra Mandičevon keresztül Đakovora visz az út. Đakovon érdemes hosszabb időt eltölteni és megnézni a Székesegyházat, Püspöki palottát, Horvát Nemzeti Múzeumot, a Vezovi nevű folklor fesztivált, stb. Đakovoról visszafelé Tomašican, Gorjanan, Krndije, Čepenskih Martinicán keresztül vezet az út Eszékre.

5.1.2 A tervezett kerékpárút bemutatása és jelentősége

A projekt eredményeképp egy új turisztikai termék jön létre, megteremtődik a kerékpározás lehetősége észak-déli irányban Pécs - Eszék - Antunovac - Ivanovac útvonalon, magyar oldalon elkészül a Pécsről kivezető kerékpárút, valamint a határig tartó kerékpárút zöld utas kijelölésének engedélyes terve. Továbbá egy vadonatúj képzési csomag kerül kialakításra és elkészítésre kerül egy speciális virtuális térkép, mely alkalmazható lesz mobil eszközökre.

A projektben újszerű elemnek mondható, hogy Antunovac és Ivanovac bekapcsolódik a nagy nemzetközi kerékpár hálózatok vérkeringésébe, hiszen a bicikli út megépítésével összeköttetésbe kerül a Pannon Béke, illetve a Dráva Bike kerékpáros utakkal.

Az **egészségorientált életmód** népszerűsödésével, a környezet értékeinek felértékelődésével párhuzamosan világszerte terjednek a különböző aktív szabadidős és turisztikai formák. Az aktív turizmuson belül is kitüntetett helyet foglal el a kerékpározás, mely nem csak szabadidős, turisztikai tevékenység, hanem - főként településen belüli viszonylatban - környezetbarát és bizonyos keretek között rendkívül praktikus közlekedési eszközként is népszerű.

A kerékpározás a benne részt vevők **testi és lelki egészségének megőrzése** mellett nem szennyezi a környezetet, csökkenti a motorizált közlekedéstől való függést és esélyt nyújt a vidéki településeknek a turizmusba és a gazdasági vérkeringésbe való bekapcsolódásra. A fejlett európai országok kiemelt ügyként kezelik a kerékpározás kérdését (a turizmus mellett a mindennapi élet, akár munkába járás megkönnyítésére is), és mi sem maradhatunk le a kerékpáros közlekedés népszerűsítésében.

A kerékpáros turizmus **gazdasági jelentősége** nem elhanyagolható. A tapasztalatok szerint a kerékpáros turizmus résztvevő nem költenek kevesebbet, mint a „hagyományos” turisták. A kerékpáros turisták átlagos napi kiadásai Nyugat-Európában mintegy 15 százalékkal magasabbak, mint a többi vendégé, főleg mivel kevesebb csomagot tudnak magukkal vinni, ezért több mindent kell a helyszínen megvásárolniuk. Az olykor komoly költségekkel járó felszerelések vásárlását elsősorban a középosztály és főként a kiemelkedően jó anyagi körülmények között élő fiatalok csoportja engedheti meg magának. A „vidékfejlesztés” különösen nagy hangsúlyt fektet a kerékpárutak építésére, mert a fenntartható fejlődés nem nélkülözheti a kerékpározást, mint a közlekedés hatékony, környezetbarát és emberközelí ágát.

A projekt során lehetőség nyílik **közös termékek és szolgáltatások kifejlesztésére**, egy integrált, határon átnyúló idegenforgalmi kínálat megteremtésére, a Duna-Dráva Nemzeti Park területeinek kulturált bemutatására, a helyi vállalkozók és önkormányzatok bevonására a termékfejlesztés folyamatába.

5.1.3 A térség kerékpáros társadalmának rövid jellemzése

A kerékpáros turisták számos speciális igényt támasztanak, vonzerők, környezet, szolgáltatások, infrastruktúra tekintetében egyaránt. Leggyakrabban a legismertebb utakat használják, például a Duna-völgyét 100 000 turista látogatja évente. Legtöbbször a kerékpáros túrákat túraszervező, illetve más közvetítőszervezet segítségével szervezik. Hosszú távú kerékpározásnál a turisták 50 %-a tömegközlekedési eszközökkel érkezik. Azonban, ha rövidebb tematikus útra készülnek kerékpáros vagy mountain-bike övezetbe, akkor előnyben részesítik az autót. *A legtöbb kerékpáros turista párban utazik, utána jönnek a családok, azonban növekvő számúak a hat vagy annál több fős nagyobb csoportok is. A túrázók fele biciklizik egyik településről a*

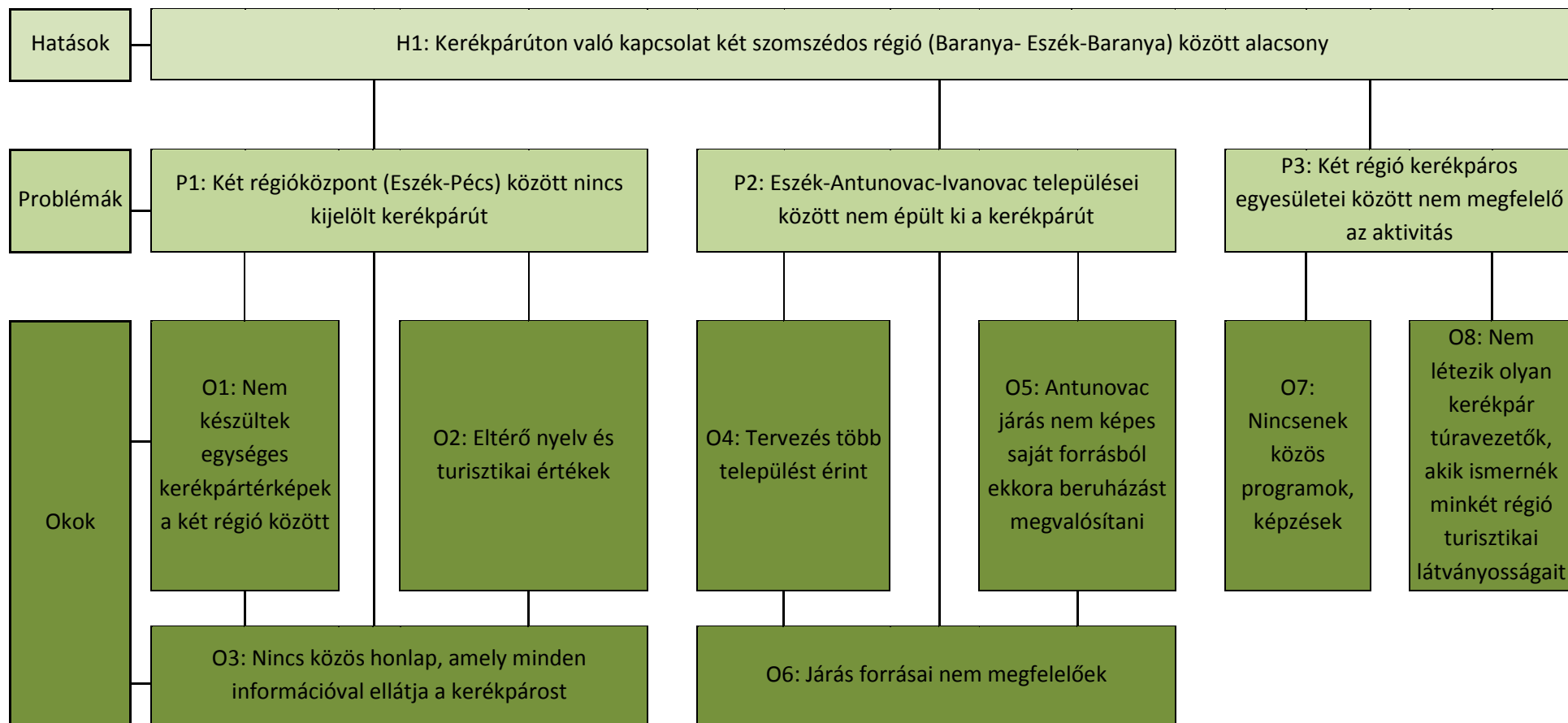
másikra, vándorolva. 40%-uk egy helyen száll meg, és innen indítja a túráit, 5 % pedig városi turista, akik a városban vagy a szomszédban tesznek meg különböző utakat.

6 A projekt megvalósításával járó problémák feltárása

Az alap problémát a kerékpárúton való kapcsolattartás Baranya – Eszék-Barna megyei között alacsony. Ez fakadhat a régiók területi, politikai, társadalmi sokszínűségéből, különböző történelmi hagyatékából, eltérő anyanyelvől, stb. A balkáni háborúk okozta zártság nagyon nehezen oldható fel. A schengeni határ átjárhatósága gátat képez a két régió szerves együttműködése között. Horvátország Európai Unióhoz való csatlakozásával elindulhat az igazi területi integráció, határok nélküli együttélés. A kerékpárút egyik fontos célja, hogy ezeket a gátló tényezőket leküzdje és hozzájáruljon egy természetbarát közlekedési mód jobb kihasználásához. A média is keveset foglalkozik a két szomszédos régió csodálatos turisztikai lehetőségeivel. Kevés műsor, szórólap, tájékoztató található, amely részletesen bemutatná a határ két oldalán lévő településeinek turisztikai attrakcióit, szolgáltatásait. Már léteznek kerékpárutak mind két régióban, de ezekhez nem tartozik egységes térképrendszer, olyan felület, amely az érdeklődőknek részletes információt nyújtana a tájról, a vidékről. A kerékpárutakon nincsenek kihelyezve információtáblák, hogy a kerékpáros szerelmeseit végig vezesse a régió természeti, történelmi, építészeti kincsein. A túravezetők nem ismerik a határ túloldalán lévő kerékpárutakat, az utakhoz csatlakozó turisztikai egységeket és olyan lehetőségeket, amelyek egy kerékpártúra esetén felmerülhet. A kerékpár szervezetek nem ismerik egymás tevékenységét és ebből fakadóan az egymás közötti lévő kapcsolat is alacsony szinten található. A lakosság egyre nagyobb hányada válik a kerékpár rendszeres használóvá, de nem létezik megfelelő infrastruktúra és táblarendszer, hogy a saját régión kívül is bejárhatóvá váljon. Antonovac járása saját erőből nem képes egyedül ezeknek a gátaknak a leküzdésére. Járás közlekedése számára fontos elemét képezné, ha kiépülne a megyeszékhely összekötő kerékpárút és becsatlakozna a régió kerékpárhálózatába, illetve kapcsolatot tudna teremteni Magyarország déli megyéivel.

A projekt megvalósítás gátló tényezői:

- Különböző történelmi hagyaték,
- Különböző nyelv, amely a két régió közötti kommunikációt hátráltatják,
- Balkáni háború okozta zártság miatt a két régió között alacsony az aktivitás,
- A két régió között a schengeni határ gátolja szabad mozgást,
- Antonovac járás anyagi forrása nem teszi lehetővé, hogy egyedül ekkora horderejű projektet megvalósítson,
- Nincs kellő erősséggel hangsúlyozva a kerékpározás lehetőségei,
- A helyi lakosok se ismerik a szomszédos régió turisztikai látványosságait,
- A két régióknak nincsenek olyan kerékpár túra vezetői, akik ismernék a két régió turisztikai látványosságait,
- A média keveset foglalkozik a szomszédos régiók turisztikai lehetőségeivel.



6.1 Projekt céljainak meghatározása

6.1.1 Általános célok:

A projekt általános célja a térségbe látogató turisták számának, illetve az itt eltöltött időnek, az igénybe vett szolgáltatásoknak, végső soron a turisztikai árbevételnek a növelése a régió idegenforgalmi vonzerejének erősítése, országos szinten is versenyképes komplex turisztikai termékcsomag kialakítása. Cél továbbá, hogy kialakuljon egységes a kerékpár hálózatot, annak érdekében, hogy fejlődjön a kerékpár turizmust. Mivel környékünkön egyáltalán nincs bicikli út, a biciklizni vágyók az utakon és a járdákon közlekednek, forgalmas utjaink miatt, ez igencsak veszélyes, ezt a problémát szeretnénk áthidalni elképzelésünkkel. A projektünk megvalósulásával nőhet a nemzetközi ismeretségünk, ebben segíthet a magyar partner is és az együttműködés tovább erősödhet.

6.1.2 Helyi célok:

6.1.2.1 Eszék-Baranya (CRO) megye céljai:

Ivanovac-Antunovac-Eszék között kiépüljön a kerékpárút és ezzel növelné a térség elérhetőségét, illetve csökkentené a kerékpáros balesetek számát. A kerékpárúton a megyeszékhely keresztül kapcsolat létesülne a régió többi kerékpárútjával és létrejöhetne egy szorosabb gazdaságon és turizmuson alapuló együttműködés. A kerékpár szervezetek szorosabb kapcsolatot ápolnának egymás között, megismerhetnék tevékenységeiket és a lakóságot természet barátiabb közlekedésre sarkalhatnák.

6.1.2.2 Baranya (HU) megye céljai:

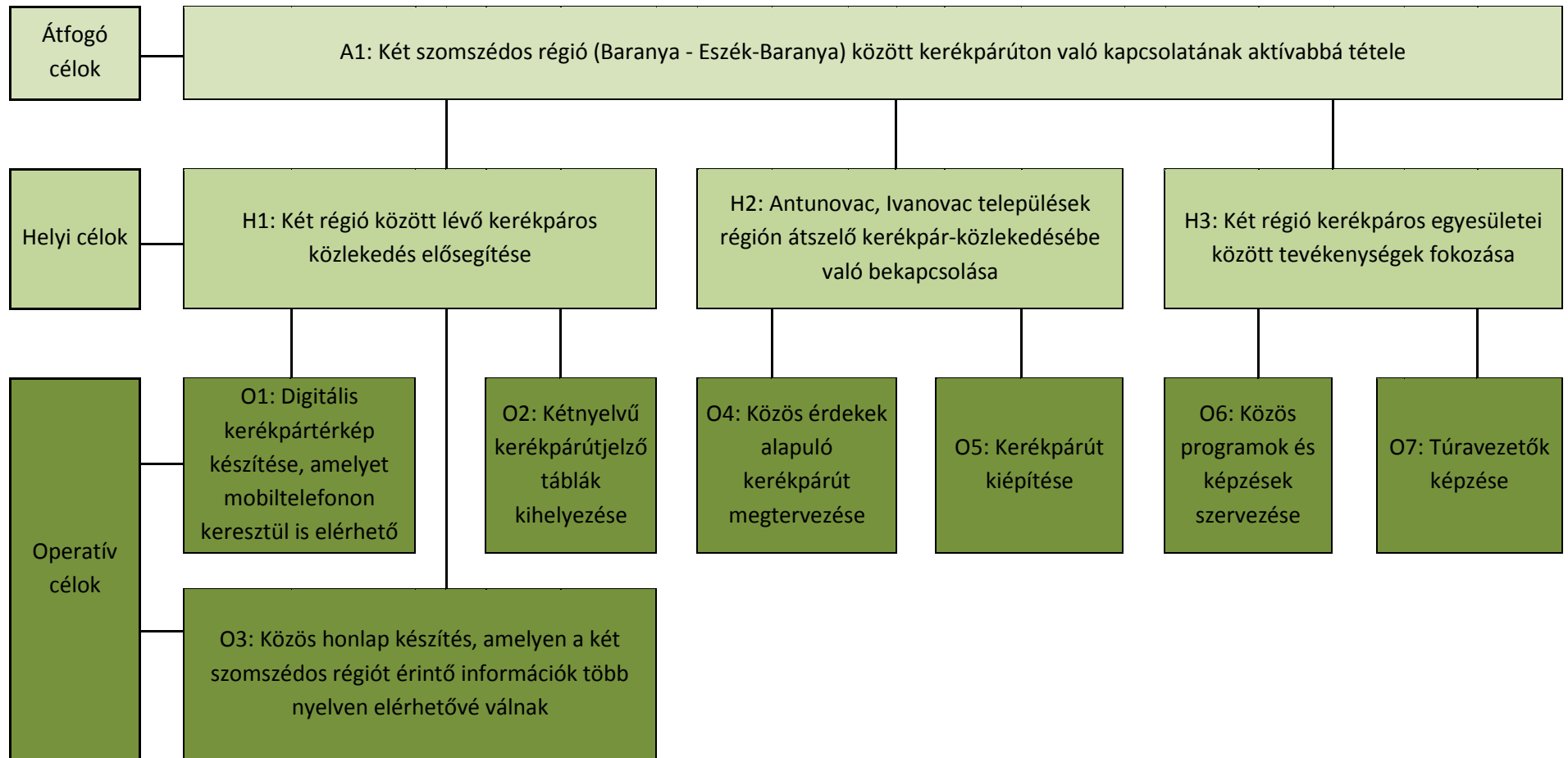
Pécsett a kerékpározásnak nagy múltja van, ezért Baranya számára fontos, hogy a városból kivezessen egy kijelölt kerékpárút, amely kapcsolatot létesít a régió más településeivel és összekapcsolja a határ túl oldalán élő horvát lakosait. Pécs kulturális örökségét már biztonságos kerékpárúton keresztül is elérhetővé válik. Ezzel a projekttel a kerékpárúton érkező turisták a környező megyék természeti, történelmi hagyatékait megismerhetik, illetve a helyi turizmus fejlődése újabb igényekkel bővíthet.

6.1.2.3 Specifikus célok:

A projekt egyik jelentős célkitűzése, hogy a turizmussal foglalkozó szervezetek, vállalkozások versenyképességét növelje. A turisták számára komplex térséget feltáró termékcsomagokat nyújtsanak. Ez által a helyi gazdaság szereplők aktív kapcsolatot létesíthetnek a határ túloldalán lévő szervezetekkel. A kerékpárút mentén létrejövő szolgáltatások és kétnyelvű táblák kihelyezése által nőhet a határon átlépő turisták, elsősorban kerékpárturisták száma. A turizmus ágazatához kötődő tevékenységek fokozásával a munkanélküliek száma is csökkenhet a régiók területén.

CROSS-BORDER BIKE PROJECT CÉLRENDSZERE /CÉLFA/

25. Ábra



7 SWOT elemzés (Erősségek, gyengeségek, lehetőségek és veszélyek feltárása)

26. Ábra

| Erősségek | Gyengeségek |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - Jó az elérhetősége a régiónak – M6 autópálya, közút, vasút - Gazdag turisztikai kínálat - Vonzó természeti környezet - Éghajlat kedvez a kerékpárturizmusnak - Eszék és Pécs régiós központok - Meglévő kerékpárutak, kerékpár hálózatok megléte (Dráva Bike, Három Folyó Kerékpárút, Pannon Bike) - Kerékpáros közlekedés elterjedése - Fejlesztések kapcsolódnak a projekthez (pl. Pécs belvárosában K-Ny irányú kerékpárút kialakítása) - Pécs és Eszék kiváló testvérvárosi kapcsolata - Pécs Európai Kulturális Főváros európai hírneve - Fürdők (Siklós, Harkány) - Borvidék (Siklós-Villány borvidék) - Jelentős történelmi értékek (Siklói vár, Eszéki híd) - Helyi médiák megléte - Turisztikai Desztináció Menedzsment szervezetek a régióban - Felsőoktatási intézmények, jelenléte a régióban (Pécs, Eszék) - Kiváló kapcsolat a horvát és magyar települések között - Dráva, mint kiemelt természeti érték - Jelentős növény és állati értékek - Kedvező geomorfológiai adottságok | <ul style="list-style-type: none"> - Kerékpáros szolgáltatások hiánya - Színvonalas szálláshelyek alacsony mennyisége - Színvonalas wellness, vagy egyéb egészségturisztikai szolgáltatások alacsony mennyisége - A település marketingjének alacsony színvonala - A turizmusban és a szolgáltatásokban dolgozó munkatársak nyelvtudásának, az idegen nyelvű feliratoknak és tájékoztatásnak a hiánya. - Nincs egységes arculat - Alacsony a régióban töltött vendégéjszakák száma - Vendéglátó, szórakozó helyek alacsony mennyisége és minősége - Turisztikai szakképzés hiánya - Nincsenek tőkeerős befektetők a régióban - Összehangolt marketing tevékenységek, együttműködések hiánya - Alacsonyrendű közutak nem megfelelő minősége - Pécsről kivezető kerékpárút kérdése jelenleg nem megoldott |

| Lehetőségek | Veszélyek |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - Megvalósult kerékpárút hatására újabb projektek generálódhatnak - Megnő a turisztikai szolgáltatások száma a kerékpárút mentén - Nő a turisták száma - Az út menti települések jelentősége megnövekszik a régióban - Határ menti együttműködések fejlődhetnek - Csökken a munkanélküliség - A települések elérhetősége javul - Infrastrukturális fejlesztések beindulnak a projekt hatására - Lakosság jövedelmének növekedése - Antunovac és Ivanovac összeköttetése Eszékkel aszfaltozott kerékpárúton - A két nagy régióközpont, Pécs és Eszék összeköttetése kerékpárúton - Alternatív, környezetbarát, közlekedési lehetőség megteremtése - Kerékpárút menti települések bekapcsolása a nemzetközi kerékpáros hálózatba – Pannon Béke, Drava Bike kerékpáros útvonal - A környéken élő emberek egészségi állapotának javítása - Kerékpárút által érintett települések kerékpárturisztikai célponttá válnak - Nő az út által érintett települések ismertsége a régióban - Nem csak nagy városok lesznek összekötve a kerékpárút által | <ul style="list-style-type: none"> - Elmaradnak a további turisztikai fejlesztések - A vártnál kevesebb kerékpáros turista érkezik a térségbe - A vártnál kisebb mértékben fogja a lakosság használni a kerékpárutat - A gazdasági válság kihat a turizmusra is, ezáltal a külföldi és belföldi kereslet lassan vagy egyáltalán nem nő - A régióban található többi kerékpárút elszívja a potenciális keresletet - Megfelelően képzett, idegen nyelveket beszélő (angol, német, horvát,) szakemberek (idegenvezetők, információ személyzet stb.) hiánya csökkenti a projekt sikeres megvalósulásának és fenntartásának esélyét. - Általában kevés vagy nehezen előteremthető a saját tőke a fejlesztési célú beruházásokhoz. - Legtöbbször rövid ideig a településen tartózkodó és helyben keveset költő csoportos látogatók. - A hátrányos helyzetű térség társadalmi, etnikai problémáinak, konfliktusainak fokozódása, eszkalálódása, elriasztja a térségbe látogatni szándékozó potenciális turistákat. - A fejlesztések nem megfelelő színvonalon való megvalósítása és fenntartása következtében a kerékpárút vonzereje csökken, marketingértéke elveszik, kihasználatlan marad. - Az út menti turisztikai attrakciók megfelelő színvonalú fejlesztése elmarad |

8 Fenntarthatóság

Egy projekt megvalósítása sokszor nehéz feladat, de ennél még nehezebb a már megvalósult fejlesztés fenntartása. A megvalósult bicikliút fenntartásának költségei habár nem állandóak, *nem jelentkeznek minden hónapban, mégis számítani kell ezen költségek megjelenésére.*

A kerékpárutak fenntartásának egyik fontos pontja *a növénytakaró eltávolítása.* A növényzet bárhol utat tör magának, ezért fontos oda figyelni a kerékpárút teljes hosszában és a padkán található növényzet eltakarítására, hiszen ez nemcsak balesetveszélyhez vezethet, hanem befolyásolja az út állapotát is. Fontos figyelmet fordítani az esetleges *úthibák kijavítására*, melyek szintén balesetet okozhatnak.

A projekt megvalósítása és egyben fenntartása is megoszlik a négy szerződő partner közt. A projekt Vezető Kedvezményezettje, Antunovac felel majd az Eszék-Antunovac-Ivanovac vonalon futó kerékpárút megépítéséért, a kerékpáros pihenőhelyek kiépítéséért és a kerékpártat jelző táblák kijelöléséért is. Mivel az időjárás viszontagságai rongálhatják mind az utat, mind pedig a pihenőhelyet, ezért Antunovac vállalja, hogy a megvalósulás után évente ellenőrzést végez az útvonalon és szükség esetén kijavítja a hibákat. A Zöld Eszék Egyesület felel a projekt honlapjáért, annak karbantartásáért, valamint a kerékpárút mentén kihelyezett táblák karbantartásáért is.

A PVF Zrt. felel magyar oldalon a projekt megvalósulásáért, melybe beletartozik mintegy 300 kerékpártámasz kihelyezése Pécs területén, illetve ezek teljes körű fenntartása is. A GeoScience Nonprofit Kft. a projekt megvalósítása során a virtuális térkép és a weboldal magyarországi részéért felelős. Vállalja a kerékpárutat jelző táblák kihelyezését, az információs táblák kihelyezését, fenntartását, valamint a zöld utas kerékpárút fenntartását is.

A projekt szakmailag fenntartható lesz, hiszen a partnerek között jelentős szakmai múlttal rendelkező fél is szerepel. A pénzügyi fenntartás pedig nem jelenthet akadályt, hiszen költségvetési szervről van szó, valamint

8.1 Környezeti fenntarthatóság

A projekt megvalósítása során mind a magyar, mind pedig a horvát partner nagy figyelmet fordít a napjainkban egyre fontosabbá váló fenntartható fejlődésre. Az ENSZ Környezet és Fejlődés Világbizottsága által kiadott „Közös jövőnk” című jelentésben megfogalmazottak alapján ***"a fenntartható fejlődés olyan fejlődés, amely kielégíti a jelen szükségleteit, anélkül, hogy veszélyeztetné a jövő nemzedékek esélyét arra, hogy ők is kielégíthessék szükségleteiket".***

Ezen elvek érvényesítése érdekében a megvalósulás minden területén igyekszünk olyan eszközöket, technikákat használni, melyek megvédik környezetünket, megőrzik a természeti erőforrásokat, és ösztönzik a lakosságot a szemléletmód váltásra. Az informatikai eszközök beszerzése során

A projekt megvalósítása során nagy figyelmet kap a fenntartható fejlődés. *Az informatikai eszközök beszerzésénél figyelünk a környezetbarát technológiára, szem előtt tartjuk a környezetbarát eszközök használatát. A nyomtatott dokumentumok esetében amennyiben lehetséges*

újrhasználított papírt használunk. Minden e-mailt, web- és intranet felületet „csak akkor nyomtassa ki ezt a dokumentumot, ha feltétlenül szükséges” jelmonddal látunk el. A broszúrákon, kiadványokon és rendezvényeken felhívjuk a figyelmet a fenntartható fejlődés szükségességére. A képzések során előnyben részesítjük az elektronikus dokumentumok használatát védve ezzel is környezetünket.

9 Összegzés

Kerékpárút projekt több célt tűzött ki maga elé. Legfontosabb, mindent átfogó, hogy Pécs-Eszék illetve Eszék-Antunovac-Ivanovac közötti településeket bekapcsolja a nemzetközi kerékpárúti forgalomba. ez által Baranya és Eszék-Baranya megyék fizikailag is közelebb kerülnek és egy honlap segítségével pedig virtuálisan is. Másrészt meg a projekt szeretné leküzdeni a történelmi, gazdasági és nyelvi különbözőséget, amely a két megyére jellemző és egyben szorosabb együttműködésre sarkalná a két szomszédos területeket.

Horvátország a balkáni háborúk okozta elzártságot próbálja a projekt enyhíteni, feloldani. Mind két megye bővelkedik természeti, történelmi, vallási hagyattal. A kerékpárúton érkező turista számára ezeket a csodás, egyedülálló kincseket próbálja feltárni és látogatót egy élménygazdag utazásba részesíteni.

Mindkét régiót gazdasági válság sújtja, mert csökkent a népesség, magas a munkanélküliek száma, alacsony a gazdasági aktivitás, stb. Ezek a negatív tendenciák mellett mindkét megyében fejlett a turizmus, köszönve elsősorban a természeti értékeinek: Kopácsi rét, Bán dombok, Dráva ártere, Mecsek hegység, Duna-Dráva Nemzeti park, Abaligeti tavak stb., másrészt gasztronómiára: borutak, hagyományos ételek és vallási, kulturális értékeknek. Ezek a desztináció fontos megállóhelyei lehetnek a kerékpáron érkező turisták számára.

Ahogy már említésre került a projekt megvalósítása több célt szolgál, helyi és speciális célokat. A kitűzött célok egymásra épülnek és gazdasági, társadalmi hatásuk van. Mint minden projektnek, ennek is vannak gátló tényezői, amely leküzdésével a célok sikeresen teljesülnek és a kerékpárúton való kapcsolattartás két szomszédos megye között létrejön, szorosabbá válik. A megvalósítás által a helyi lakosok számára új munkahelyek illetve bevételt teremthet. Ez mellett lehetőség nyílik a szomszédos településsel, járással, megyével szorosabb kapcsolat kiépítése. A kerékpáros szervezetek jobban megismerhetik egymás tevékenységét, erősíthetik a kerékpáros társadalom bővülését és a természeti értékek, tiszta környezet megóvását. A helyi önkormányzatok fejlesztési politikájukba, célkitűzéseik közé a faluturizmust, kerékpárturizmust is felvehetik, és nagyobb hangsúlyt kaphatnak a helyi gazdaságok fellendítése.

10 Felhasznált irodalom

- [1] **Bali Lóránt (2009):** *A horvát-magyar határon átnyúló kapcsolatok politikai földrajzi sajátosságai az egyes területi szinteken.* Pécsi Tudományegyetem Földtudományok Doktori Iskola, Pécs.
- [2] **Buday-Sántha Attila (2012):** *Dél-Dunántúli régió kutatás.* TÁMOP - 4.2.1.B - 10/2/KONV - 2010-0002. Munkaváltozat. Pécs: PTE KTK Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori Iskola.
- [3] **Dél-Dunántúli Regionális Fejlesztési Ügynökség Kht. (2006):** *Dél-Dunántúli Régió Turizmus Stratégiai Fejlesztési Programja.* KPMG Tanácsadó Kft. 129p.,
- [4] **Horvát Idegenforgalmi Közösség (2012):** *A fantasztikus Baranya.* Eszék. letölthető: <https://croatia.hr/Documents/901/A-fantasztikus-Baranya-HU.pdf>
- [5] **Hrvatska Gospodarska Komora županijska komora Osijek (2012):** *Stanje gospodarstva Osječko-Baranjske županije.* Osijek.
- [6] **Központi Statisztikai Hivatal (2011):** *Megyei Statisztikai Évkönyve,* Központi Statisztikai Hivatal, Budapest.
- [7] **Projekt FEDREEA (2012):** *Analiza gospodarstva i poslovnog okruženja u Osijekus naglaskom na sektor obnovljivih izvora energije i sektor zaštite okoliša.* Nacrt verzija, Osijek.
- [8] **Republika Hrvatska Osječko-Baranjska Županija Skupština (2012):** *Informacija o prometnoj povezanosti Osječko-Baranjske županije.* Osijek.
- [9] **Republika Hrvatska Osječko-Baranjska Županija Skupština (2012):** *Informacija o stanju i razvojnim mogućnostima turizma na području Osječko-Baranjske županije i radu turističke zajednice županije,* Osijek
- [10] **Republika Hrvatska Osječko-Baranjska Županija Skupština (2011):** *Prijedlog strategije razvoja ljudskih potencijala osječkobaranjske županije 2011. - 2013.,* Osijek.
- [11] **Republika Hrvatska Osječko-Baranjska Županija (2006):** *Regionalni operativni program Osječko-baranjske županije 2006. - 2013.* Osijek.
- [12] **Sipos Zsivics Tünde (Szerk.) (2010):** *A Drávaszög régen és ma.* Magyar Egyesületek Szövetség, Beli Manastir.
- [13] **Szigetvári Krisztián (2004):** *A horvátországi magyarlakta falvak története.* MATARKA, Budapest, 359-374.

10.1 Internetes forrás

- [1] <http://www.tixik.hu/eszek-2231868.htm>
- [2] http://www.terkepkalauz.hu/index.php?option=com_content&task=view&id=768
- [3] <http://veke.hu/2005/04/az-eszeki-villamos/>
- [4] <http://www.bama.hu/baranya/kozelet/pecs-es-eszek-kozlekedes-hatar-menti-programok-303003>
- [5] <http://www.nagyutazas.hu/magyar/iranytu/country.php?id=HR>
- [6] <http://www.portanova.hr/hu/rolunk/eszek/>
- [7] <http://www.croatia.abbcenter.com/?id=52787&cim=1>
- [9] <http://www.tvt-pecs.sulinet.hu/tvarosok/leiras/eszek.htm>
- [10] <http://www.isztronauta.hu/jo-tudni/tomegkozlekedes.html>
- [11] <http://pecsistop.hu/regio/sikerrel-tiltakoztak-busz-indul-eszek-es-pecs-kozott/1112252/>
- [12] <http://wmoc2011.hu/images/staticfilesimage/Bulletin%20anyagok/Baranya.JPG>
- [13] <http://statinfo.ksh.hu>
- [14] www.kozlony.magyarorszag.hu/pdf/13826
- [15] <http://www.pincefalvak.hu/tema/110-pannon-szolofajtak>
- [16] www.afsz.hu