

ADATLAP

Az Európai Unió és hazai források támogatásával megvalósult fejlesztések fenntarthatósági vizsgálata

Készült a nyugat-dunántúli adatlap kibővítésével

Általános vizsgálat

A 67-es főút Szigetvár-Sellye-Dráva irányába történő meghosszabbításának vizsgálata a társadalmi nyilvánosság és a fenntarthatóság szempontjából

A fejlesztés adatai

A fejlesztés címe	A 67-es főút Szigetvár-Sellye-Dráva irányába történő meghosszabbítása
A fejlesztés jellege	Közlekedés, gazdaságfejlesztés
A fejlesztés helyszínének leírása	Baranya megye, Ormánság, Dél-Dunántúl Régió
A megvalósulás állapota	Előkészítés alatt 1999 óta
A megvalósítás ideje	Tervezés alatt (2011/2012 – kérdéses)
Támogatások forrásai	INTERREG III/A, horvát-magyar közös fejlesztés
Támogatások nagysága	Kb. 30-35 milliárd forint
Kapcsolódó adatforrások, adatok	http://www.deldunantul.com/old/index.php?id=2497&term=67-es%20út http://www.deldunantul.com/old/index.php?id=2525&term=67-es%20út http://www.deldunantul.com/old/index.php?id=3881&term=67-es%20út http://www.deldunantul.com/old/index.php?id=4242&term=67-es%20főút http://www.deldunantul.com/old/index.php?id=4432&term=67-es%20főút http://www.deldunantul.com/old/index.php?id=4467&term=67-es%20főút http://www.deldunantul.com/old/index.php?id=4471&term=67-es%20út http://www.deldunantul.com/old/index.php?id=4701&term=67-es%20főút http://www.pbkik.hu/index.php?id=7166&term= http://www.pecstv.hu/hir.tv?hid=23488 www.terport.hu/download.php?ctag=download&docID=5563 (29. oldalon!) http://sellye.dunantulnaplo.hu/index.php3?apps=cikkek&d=2008-09-19&r=1060&c=697993
Részletes vizsgálat indokolt-e? Miért?	A beruházás elhúzódnása, késése, az Ormánság felzárkóztatásának kérdései miatt indokolt

A fejlesztő szervezet

Név	Baranya Megyei Önkormányzat Közgyűlés, Szigetvári Kistérségi Többcélú Társulás, Sellyei Kistérségi Többcélú Társulás
Cím	

Telefon	
Villámposta	
Honlap	
Képviselő	
Képviselő elérhetőségei	

A fejlesztés leírása

A fejlesztés indokai	Az Ormánságon két statisztikai kistérség „osztozik”: a siklósi és a sellyei. Utóbbi Magyarország egyik leghátrányosabb helyzetű egységeként tartják számon, de az előbbihez tartozó Kelet-Ormánság mutatói sem jobbak. Sokan a térség fejlődésének kulcsát a közúthálózat fejlesztésében látják: ennek egyik meghatározó projektjét szeretnénk most vizsgálatunk tárgyává tenni.
Illeszkedés	Határon átvelő, EU-s pénzek felhasználását is tervező fejlesztés
A fejlesztés tevékenységeinek leírása	Főútvonal építése Szigetvár-Sellye-Drávaszabolcs (Horvát határátkelőhely) vonalon
Vizsgáltak-e alternatívákat a tervezés folyamán?	A, B, C, D, E változat merült fel az eddigi tervezés során
A megvalósítás eszközei, módszerei	
Eredmények a fejlesztés indokainak tükrében	A program várhatóan 2012-ig kerül megvalósításra, az eredményeket majd csak utána tudjuk vizsgálni.
Eltérés a tervektől a megvalósítás folyamán	A terv és beruházás az előkészítés fázisában van

A fejlesztés környezeti hatásai

A fejlesztéshez kapcsolódó környezetvédelmi engedélyezési eljárások, ezek rövid összefoglalása	A tervező/megbízó által benyújtott dokumentumok alapján a DD-KTVF a szakhatósági eljárást 2009. november 2-án indította meg a projekt ügyében, az valószínűleg 2010 első negyedévében lezárul. Lásd: http://www.ddkvf.hu/#type=5&id=5 ! A hatóságtól kapott információ alapján a kötelező lakossági tájékoztató- és egyeztető fórumokra valószínűleg 2009 decemberétől kerül sor.
Környezeti hatások	Ha abból indulunk ki, hogy az új nyomvonalú főút megépítése

vizsgálatára vonatkozó adatok

szükséges, akkor a preferált "E" változat mindenképpen a lehető legjobb megoldás. Ez jár a legkisebb mértékű élőhely-megsemmisüléssel, és ez jelenti a legkisebb zavarást is a Dráva-sík jelenlegi ökológiai hálózatára. A tervezők igyekeztek kikerülni a természeti, természetközeli területeket. Annak felismerése, hogy az egykori Sellye-Čadavica vasútvonal néhai töltését, ill. ártéri vasúti hídjait kövesse az új főút, jelentősen javíthatják a terv megítélését. A települések elkerülésével továbbra is minimalizálja a lakott területeket érő környezeti terheléseket. /A "D" változat botanikai szempontból különösen értékes természetvédelmi területet szelt volna át, míg a "C" értékes gyepterületen és tőrendszeren haladt volna keresztül./
[http://www.ddkvf.hu/#type=5&id=5 !](http://www.ddkvf.hu/#type=5&id=5)

Környezeti menedzsment
A fejlesztési folyamat környezeti hatásai¹

Ha az új nyomvonalú főút megépítését nem tartjuk szükségszerűnek, akkor a következő komoly ellenérveket sorakoztathatjuk fel:

- Visszavonhatatlanul elveszítünk 100 hektárnyi termőföldet, ill. természeti/természetközeli területet a Dráva-sík földjéből. Mindez elkerülhető lenne a meglévő nyomvonalú közúthálózatnak a kor színvonalán történő felújításával.
- A forgalom generálásával jelentősen nő a táj eddigi környezeti terhelése (beleértve a lakosságot érő káros hatásokat is).
- Bár a tervezők igyekeztek elkerülni a természeti területeket, a nyomvonal lehasít az Ormányság legnagyobb egybefüggő gyepterületéről (Csányoszró) egy Ny-i sávot, ill. keresztülhalad olyan erdősítésekben, amik az utóbbi két évtizedben létesültek. Erre az erdészeti hatóság is felhívta véleményezésében a figyelmet.

A drávai határátkelő esetében is két dolgot kell megvizsgálni: hol legyen, ill. mi legyen? Az "A" és "B" változathoz tartozó Révfallui helyszínt (noha 2007-ig ezzel számoltak) a horvát fél természetvédelmi megfontolásokból elvetette. Megítélésük szerint a Dráva jobb partján túlságosan is értékes természeti területek mentek volna tönkre e verzió megvalósulása esetén. Gyakorlatilag ugyanez mondható el a magyar oldalról is: a hozzá tartozó nyomvonalak értékes ormánysági keményfa erdőtársulásokat semmisítettek volna meg, valamint a Duna-Dráva Nemzeti Park területén értékes Dráva-holtágat (Lóka) vágta volna át. Az egyetlen ártéri település, a nemzeti parkban fekvő Révfallu és a mellette lévő Korcsina-torkolat terhelését pedig annyira megnövelné, hogy megszüntetné a terület

¹ Ezek vizsgálatához ld. részletesen a „Szempontok EU-s forrásokból megvalósuló / megvalósult projektek kiválasztására és vizsgálatára” c. dokumentum (projektvizsg-szempontok.doc) 4. fejezetét.

	<p>rekreációs jellegét. Az új, János-szigeti helyszín degradáltabb az előzőnél (lévén, itt korábban vasúti híd állt), így talán kevesebb kár okozható benne. Megjegyzendő azonban, hogy maga a János-sziget az 1980-as évek végéig teljesen háborítatlan zuga volt a Dráva álomvilágának, s az akkor bekövetkezett fakitermelés után is különösen értékes része a nemzeti parknak. A sziget szinte erdőrezervátum jelleggel újul meg az ártéri környezetben. A mi legyen? kérdés csak Révfaú esetében értelmes, mert a híd alternatívájaként szóba jöhető kompátkelő terepadottságok okán a János-szigetnél valószínűleg nem valósítható meg. Egyébként a nemzeti parkba való beavatkozás volumene, forgalomátteresztő/generáló képessége és környezetre gyakorolt terhelése alapján mindenképpen a csak személyforgalmat bonyolító kompátkelő kiépítését javasolnánk. Egy-két alkalommal módunk volt rá, hogy kifejtsük: a Dráva mozgási energiáját felhasználó, a sodorvonalhoz képest változtatható szögállású, energiatakarékos és környezetbarát, korszerűsített komp üzembe állítását tartanánk jó ötletnek. E speciális műszaki megoldásnak önálló ormánysági elnevezése volt: „röpülő” (magyarozatát lásd: Kiss Géza, Ormánysági szótár, 456. o.)</p>
<p>A megvalósult fejlesztés környezeti hatásai ¹</p>	
<p>Környezeti hatások figyelemmel kísérése</p>	

A fejlesztés átláthatósága

<p>Kapcsolódó kommunikációs terv leírása</p>	<p>Nem létezik kommunikációs terv</p>
<p>Társadalmi egyeztetések leírása</p>	<p>Az eddig véleményt formálók, ill. saját(os) érdekeiknek érvényt szerzők között elsöprő többségben voltak a bürokrácia szereplői. A helyi lakosok mellett eddig érdemben nem képviselhették álláspontjukat a következő szakmai alapon álló csoportok:</p> <ul style="list-style-type: none"> • területhasználók nagy része (földtulajdonosok és bérlők, víztársulatok) • gazdasági szervezetek, vállalkozások, mezőgazdasági őstermelők • horgászegyesületek, vadásztársaságok • tájvédelmi orientációjú szervezetek (pl. Magyar Madártani és Természetvédelmi Egyesület Baranya megyei Csoportja, Dráva Alapítvány, Ormányság Alapítvány)
<p>Társadalmi</p>	<p>A Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ megbízásából –</p>

partnerség

közbeszerzési eljárás eredményeképpen – a Via-Trita Tervező Iroda 2007 októberére elkészítette a „67-es főút tervezése Szigetvár – országhatár között” c. munkáját tanulmányterv szinten. Ezt megelőzően a nyertes cég részt vett a fenti fórumokon, valamint megkeresett minden érintett önkormányzatot, akik nem voltak ott az egyeztetéseken, hogy adják meg véleményüket a nyomvonalakkal kapcsolatosan, ill. nyilatkozzanak rendezési tervükbe való beilleszthetőségükről.

Nem történtek egyeztetések

A fejlesztés népszerűsítése

Nincs ilyen tevékenység

Nyilvános adatok a fejlesztésről

A Via-Trita Bt. 2007-es tanulmányterve foglalkozik a térség forgalmi adatainak vizsgálatával, várható értékeinek becslésével is. A tervezett 67. sz. főút legnagyobb forgalmú szakasza várhatóan a Szigetvár alatti rész lesz, de jelentős forgalomnövekedés várható az egész Sellye-Szigetvár közötti szakaszon. A tervezett határátlépő forgalma a 2010-re tervezett megvalósítás esetében (647 egységjármű/nap) várhatóan szinte megegyezik a barcsi (688 egységjármű/nap), míg alatta marad a drávaszabolcsi átkelőének (869 egységjármű/nap). A 3. sz. mellékletben megtekinthető az "E" változat becslt térségi úthálózati forgalma a nagy időtávot jelentő 2030-ban. Az adatok egységjármű/nap mértékegységben értendők, melyeket szemlélve szerintünk jogosan merül fel a kérdés: valóban megéri-e – akár a tranzitszempontokat is preferáló regionális megközelítésből szemlélve – ez a beruházás, ha még 20 év múlva is csak 951 járműves napi forgalommal számolnak a határátkelőnél?

Egyéb hatások

A helyi közösségre gyakorolt hatás

A projekttel összefüggő dokumentumok ugyanazokat az unásig ismételt területfejlesztési paneleket tartalmazza: kitörési lehetőség, elzártság feloldása, kereskedelmi-gazdasági kapcsolatok fejlesztése, beruházások és tőkeáramlás elősegítése, turizmusfejlesztés, munkahelyteremtés stb. Néhány kivételtől eltekintve azonban (mint a határátkelő esetében a közvetlenül a határ két oldalán fekvő területek egymásra találása, illetve a kapcsolattartás könnyebbé válása a horvát nemzetiségi falvak és Horvátország között) mindezeknek vajmi kevés közük van a valósághoz, sokkal inkább a minden eredetiséget nélkülöző önámítás kategóriájába tartoznak. Társadalmi vizsgálódásunk során (kicsit mélyebbre ásva) az Ormányság esetében egy kivéreztetett, identitását veszített, atomizált, szociális és etnikai feszültségekkel terhelt, súlyos demográfiai problémákkal küszködő, önvédelemre képtelen táj és

helyi társadalom képe bontakozik ki előttünk. Rendkívül alacsony jövedelemszint, nagyfokú munkanélküliség (a valóságban >40%), az alacsony iskolai végzettségű, szakképzetlen lakosság igen magas aránya, kevéssé szervezett civil társadalom, folyamatos csődhelyzettel küszködő önkormányzatok, egyre növekvő – már-már a helyi gazdaság működőképességét veszélyeztető – bűnözés: csupa olyan tényező, amin a közút mégoly nagyívű fejlesztése sem segíthet. Ezek orvoslása egészen máshol (elsőként semmi esetre sem az e projekthez hasonló) infrastruktúra-fejlesztésekben keresendő. Sőt! A határnyitással és a tervezett főút révén az országos és nemzetközi közúti forgalomba való „becsatornázással” az immunitását veszített térség rendkívüli kockázatoknak teszi ki magát.

- A generált forgalom mindenekelőtt tranzit jelleget ölt, mivel Szigetvár és Pécs irányából tapasztalható majd jelentős vonzó hatás. A 2007-es tanulmányterv ezt kifejezetten hangsúlyozza is a 6. oldalon! Az Ormánságnak nincs helyben tartó ereje (jelenleg turisztikai sem), ezért a helyi lakosság szinte csak az átmenő forgalom káros környezeti és társadalmi hatásaiból részesülhet majd (környezeti terhelés, migráció, csempészet, prostitúció stb.).
- A szakképzetlen munkaerő nem vonzza a tőkét, hiába javul a térségi elérhetőség.
- A táj az önellátásra való törekvés helyett a „hálózat” egyre integránsabb részévé válik, a projekt révén az Ormánság függősége, kiszolgáltatottsága növekedni fog.
- Esetleges külső társadalmi krízishelyzetekben a nyitottá válás a védtelenséggel párosulva komoly veszélyeztető tényezővé lép elő. Jó példa volt erre a délszláv háború idején Siklós-Harkány térségének destabilizálódása, ahol a helyi lakosságot a drávaszabolcsi határátkelőn keresztül érték el a határon túli társadalmi katasztrófa hullámai.
- A migrációt a határátkelő az Ormánságra fókuszálja, amit elképesztő módon az egyik háttér tanulmány – a szerinte könnyebb ellenőrizhetőség okán – a pozitívumok közé sorol.

Nincsenek ilyen számítások

Baranya megyei Önkormányzat, érintett települési önkormányzatok

Pénzügyi
fenntarthatóság
Hatásviseleők

A 67-es főút Szigetvár-Sellye-Dráva irányába történő meghosszabbításának vizsgálata a társadalmi nyilvánosság és a fenntarthatóság szempontjából

Előszó

Az Ormányság a trianoni békediktátum eredményeképpen – immár 90 éve – Magyarország periferiájára került. A döntésnek katasztrofális következményei lettek a helyi közösségekre és társadalomra nézve, ugyanakkor kedvezően befolyásolták a természeti környezet fennmaradását. A XX. század sorsfordító eseményeinek hatására az ezredfordulóra a tájegység társadalmilag-gazdaságilag leépült, természeti értékeinek pusztulása felgyorsult.

Bevezetés

Mára az Ormányságon két statisztikai kistérség „osztozik”: a siklósi és a sellyei. Utóbbit Magyarország egyik leghátrányosabb helyzetű egységként tartják számon, de az előbbihez tartozó Kelet-Ormányság mutatói sem jobbak. Sokan a térség fejlődésének kulcsát a közúthálózat fejlesztésében látják: ennek egyik meghatározó projektjét szeretnénk most vizsgálatunk tárgyává tenni.

Mintegy másfél évtizeddel ezelőtt vetődött fel először komolyan a címben jelzett beruházás megvalósításának gondolata. A '90-es évek első felében létrejött Ormányságfejlesztő Társulás Egyesület kvázi kistérségi társulásként (magánszemély tagjai is voltak/vannak) 1994/95-ben állította össze az Ormányság első komplex fejlesztési programját. Tudomásunk szerint az ehhez megrendelt háttér tanulmányok egyikeként készült el először az a közútfejlesztéssel foglalkozó dokumentum, amely révén a helyi szereplők szembesülhettek a „közutas” szakma Ormányságot érintő elképzeléseivel. A felvázolt tervek akkor – és azóta sem – nyerték el minden térségi szereplő szimpátiáját. A törésvonal elsősorban az önkormányzatok és a területfejlesztéssel foglalkozó állami szervek, cégek, valamint a tájvédelmi orientációjú civil szervezetek között húzódott.

Az eredeti elképzelés az idők folyamán módosult, de alapjaiban nem változott. A rendszerváltás óta eltelt időszak társadalmi hullámmásával együtt időnként felmelegítették, máskor háttérbe szorult: leginkább a pénzügyi/pályázati lehetőségek függvényében alakult a sorsa. E tanulmányban – a felkutatható források alapján – végigkövetjük pályáivét, majd a 2007 óta felgyorsuló események eredményeképpen előállt jelenlegi helyzetet elemezzük egy kicsit részletesebben.

A terv ismertetése

Baranya DNy-i részén sem első-, sem másodrendű főútvonal nem vezet keresztül. Az 58-as (Pécs-Harkány-Drávaszabolcs) másodrendű főútvonal is éppen csak az Ormányság K-i szélét érinti. Ezért merült fel a közútfejlesztéssel foglalkozó szakemberek körében, hogy a 67-es (Kaposvár-Szigetvár) másodrendű főútvonalat Sellye és az országhatár irányában meghosszabbítva az Ormányságot is jobban be

lehetne kapcsolni az országos vérkeringésbe. Az építendő út teljesen új nyomvonalat követne, tehát nem a meglévő nyomvonalú közúthálózatot korszerűsíténék. A terv kezdettől egy drávai határátkelővel számol, leginkább közúti híd építésével, s így a másik kitűzött cél, a határ átjárhatóvá tétele a vélt előnyök mellett jelentős kockázatokkal is jár. A szakmai berkekben született elképzelés a kistérség önkormányzatainál jelentős támogatásra talált.



A terv másfél évtizedes története, társadalmi nyilvánosság szempontjából követhető eseményei

- '90-es évek első fele: a rendszerváltás után megalakult önkormányzatok részéről a Sellyei Kistérségben igény mutatkozik a leromlott úthálózat fejlesztésére, a határ menti területek kapcsolatainak Horvátországgal (a délszláv háborúig Jugoszlávia!) történő fejlesztésére. Az igény találkozik a „közutas” szakma DNy-Baranyát érintő közútfejlesztési koncepciójával: a 67-es főút meghosszabbítása a határig, drávai határátkelő, közúti híd (esetleg kompátkelő) építése.
- 1994-ben Sellye székhellyel megalakul az Ormánságfejlesztő Társulás Egyesület, ami elkészíti az Ormánság első komplex fejlesztési programját. Ennek egyik háttér tanulmányában (sajnos, nem sikerült egyetlen létező példányát sem fellelnünk!) tárgyalják konkrét műszaki tartalommal a fenti elképzelést.
- 1995. február 17-én magyar és horvát országgyűlési képviselők, polgármesterek, önkormányzati és kisebbségi önkormányzati képviselők részvételével megállapodást írt alá Sellye és a horvátországi Sopje polgármestere kishatárátlépő állomás kiépítésének késlekedés nélküli kezdeményezéséről mindkét fél saját hivatalos szerveinél.
- 1995. április 5-én jegyzőkönyv aláírása a Magyar Köztársaság és a Horvát Köztársaság között a Kormányközi Kisebbségi Vegyes Bizottság I. üléséről, melyben új határátkelőhelyek megnyitását kezdeményezik több helyen, köztük Sopje-Sellye térségében is.
- 1995. szeptember 19-én újabb megbeszélés Sellyén, melyen Verőce megye jegyzője, Ivan Horvat is részt vett, s Verőce megye támogatásáról biztosította az érdekelteket a határátkelő megnyitásához.
- 1995. november. 16-án megbeszélés Sellyén, ahol Dr. Marjan Gergovic Verőce és Dráva mente alispánja is egyetértését fejezte ki az elképzeléssel kapcsolatban.
- 1996. szeptember 23-24-én Budapesten megtartotta II. ülését a Magyar-Horvát Kisebbségi Vegyes Bizottság, ahol szintén jegyzőkönyvben rögzítették az ormánsági határátkelő kialakításának szándékát (*Jegyzőkönyv: Harmadik rész, I. 10.*) →
<http://nemzetpolitika.gov.hu/data/files/95038404.pdf>
- 1996. november 20-i számában a *Narodne Novine*-ben jelenik meg új, állandó közúti határátkelőhely létesítésének szükségességéről szóló cikk Sopje és Révfülu között.
- 1996-ban horvát kormányrendelet nevesíti a Sopje-Révfülu közötti állandó közúti határátkelő kialakítását a Dráván átvezető híddal.
- A Baranya Megyei Közútkezelő Kht. 1998-ban előzetes vizsgálatokat készített a létesítendő új főútvonal nyomvonalára és a határátkelőhely kijelölésére.
- 1999 decemberére a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium megbízásából az Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság elkészítette a 67. sz. főút Szigetvár-országhatár közötti meghosszabbítása c. megvalósíthatósági

előtanulmánytervet és előzetes környezeti hatástanulmányt (Partner Mérnökiroda Kft.).

- Az út nyomvonala szerepel az Országos Főúthálózat Fejlesztési Tervben.
- 2117/1999. (V.26.) sz. *Kormányhatározatban* szerepel az országos és nemzetközi érdekeknek megfelelő tízéves időhorizontú fejlesztések között az új közúti határátkelőhely nyitása, ahol konkrétan nevesítik a Sellye térségében tervezett ki- és beléptetési pontot.
- Az elképzelés már szerepel *Baranya megye Területfejlesztési Stratégiai Programjában* (1999), ill. a *Dél-Dunántúl Komplex Fejlesztési Programjában*.
- 2000. február 17-én a horvátországi Szlatinán újabb egyeztetésre kerül sor a felek között a főút Szigetvár-Révfülu-Sopje vonalon történő meghosszabbításáról.
- 2001. november 19-i dátummal készült el az Ormánságfejlesztő Társulás Egyesület A 67. sz. főút Szigetvár-országhatár közötti szakasza meghosszabbításának és a hozzá kapcsolódó déli határátkelő nyitásának jelentősége a sellyei és a szigetvári kistérségek szempontjából c. dolgozata, mely 12 oldalon foglalja össze a témával kapcsolatos elképzeléseket, eredményeket.
- Ugyanezen társulás 2003-ban állítja össze a Kistérségi Operációs Program keretében *Az ormánsági kistérség közúti infrastruktúrájának fejlesztési koncepciója* c. 25 oldalas munkáját, amelyben a 67-es főút meghosszabbítása, ill. a határátkelőhely nyitása az intézkedési prioritások között szerepel.
- 2004-ben, az EU-hoz való csatlakozásunk után az Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság a TETTHELY Mérnökiroda Kft.-t bízta meg a magyar-horvát határszakasz közúti kapcsolatainak vizsgálatával (*Az Európai Unióhoz történő csatlakozás utáni külső határvonalakon a közúti átkelési lehetőségek sűrítésének vizsgálata* c. tanulmány), ahol szintén elsőbbséget élvezett a főút kiépítésének kérdése.
- A 337/2004. (XII. 18.) *Korm. rendelet 13. cikkelyében* ismét szerepel a tervezett Sopje-Révfülu határátkelőhely, amelynek használata kiterjed a nemzetközi személy- és áruforgalomra.
- Közben a témával kapcsolatosan számos cikk, írás, közlemény, tanulmány jelenik meg az elektronikus és a nyomtatott sajtóban, pl.:
 - <http://www.deldunantul.com/old/index.php?id=2497&term=67-es%20út>
 - <http://www.deldunantul.com/old/index.php?id=2525&term=67-es%20út>
 - <http://www.deldunantul.com/old/index.php?id=3881&term=67-es%20út>
 - <http://www.deldunantul.com/old/index.php?id=4242&term=67-es%20főút>
 - <http://www.deldunantul.com/old/index.php?id=4432&term=67-es%20főút>
 - <http://www.deldunantul.com/old/index.php?id=4467&term=67-es%20főút>
 - <http://www.deldunantul.com/old/index.php?id=4471&term=67-es%20út>
 - <http://www.deldunantul.com/old/index.php?id=4701&term=67-es%20főút>
 - <http://www.pbkik.hu/index.php?id=7166&term=>
 - <http://www.pecstv.hu/hir.tv?hid=23488>
 - www.terport.hu/download.php?ctag=download&docID=5563 → 29. oldalon!
 - <http://selye.dunantulinaplo.hu/index.php3?apps=cikkek&d=2008-09-19&r=1060&c=697993>

- 2007-ben a Magyar Közút Kht., a Dél-Dunántúli Regionális Fejlesztési Ügynökség Kht., ill. a horvát szervek közreműködésével három jelentős egyeztető fórumot szerveztek az *INTERREG III/A Szlovénia-Magyarország-Horvátország Szomszédsági Program 2004-2006 „A 67. sz. főút Szigetvár-országhatár közötti szakasz tervezése”* tárgyában: április 19-én Sellyén, május 21-én a horvátországi Verőcén, július 12-én Szigetváron. A fórumokon minden érintett szereplő kifejthette álláspontját (lásd fenti webcímeken!).
- A Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ megbízásából – közbeszerzési eljárás eredményeképpen – a Via-Trita Tervező Iroda 2007 októberére elkészítette a „67-es főút tervezése Szigetvár – országhatár között” c. munkáját tanulmányterv szinten. Ezt megelőzően a nyertes cég részt vett a fenti fórumokon, valamint megkeresett minden érintett önkormányzatot, akik nem voltak ott az egyeztetéseken, hogy adják meg véleményüket a nyomvonalakkal kapcsolatosan, ill. nyilatkozzanak rendezési tervükbe való beilleszthetőségükről.
- 2008-ban a Sellyei Kistérségi Többcélú Társulás összeállította *A Sellyei Kistérség Területfejlesztési Konceptiója* munkaváltozatát, amelyben a kistérségi prioritások között szerepeltetik a tervezett projektet.
- 2008. április 15-én, ill. május 14-én kelt a Dél-dunántúli Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség (DD-KTVF) határozata, ill. annak kiegészítése, melyben a projektnek a Magyar Közút Kht. Baranya megyei Igazgatósága által megbízott szaktervezőjét részletes környezeti hatásvizsgálat elvégzésére, ill. hatástanulmány benyújtására kötelezte.
- A Baranya Megyei Önkormányzat Közgyűlésének 2009. április 22-ei ülésén elfogadott határozat 3. számú mellékletében is szerepel a „67-es sz. főút Szigetvár – országhatár közötti kiépítése (Drávahíd)”.
- A Sellyei Kistérségi Többcélú Társulás által 2009. március 26-án Sellyén a *Sellyei kistérség közlekedésfejlesztési lehetőségei* címmel szervezett rendezvényen is érintették a résztvevők a 67-es főút meghosszabbításának kérdését.
- A tervező/megbízó által benyújtott dokumentumok alapján a DD-KTVF a szakhatósági eljárást 2009. november 2-án indította meg a projekt ügyében, az valószínűleg 2010 első negyedévében lezárul. Lásd: <http://www.ddkvf.hu/#type=5&id=5> !
A hatóságtól kapott információ alapján a kötelező lakossági tájékoztató- és egyeztető fórumokra valószínűleg 2009 decemberétől kerül sor.

Értékelés a társadalmi átláthatóság és érdekegyeztetés szempontjából

Összességében a kép kedvezőnek mondható. A terv a helyi önkormányzatoktól a nemzetközi (horvát-magyar) szintig bezárólag folyamatosan nyilvánosságot kapott az írott és elektronikus médiában. Az interneten keresztül számos, szerteágazó információ szerezhető be az üggyel kapcsolatban. Hivatalos, írásos megkeresésre a projektgazda Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ minden további nélkül engedélyezte számunkra a tervekbe történő betekintést. A tervdokumentáció egy példányát őrző és kezelő Magyar Közút Kht. Baranya megyei Igazgatósága már

előzetesen is maximális segítőkészséget tanúsított irányunkban. A hatósági eljárást lebonyolító DD-KTVF is készségesen rendelkezésünkre állt, ill. minden potenciális jelöltnek javasolta az ügyfélstátusz megszerzését, amivel közvetlenül is részt vehet az engedélyezési folyamatban. A helyi kistérségi, önkormányzati társulások és önkormányzatok munkatársai is nagyon együttműködőnek bizonyultak. Ez utóbbi szereplőkkel kapcsolatban azonban megjegyzendő, hogy az évek során jelen üggyel kapcsolatban keletkezett dokumentumokra csak korlátozott rálátásuk van (még a saját tulajdonúakra is!). Mivel e szervezeteknél meglehetősen nagy a munkahelyi migráció, s kevesen vannak, akik hosszú időn keresztül képesek nyomon kísérni a folyamatokat, számos információ elsikkad, bizonyos iratok felkutathatatlanokká válnak.

Az érdekegyeztetés folyamata az állami/hivatali szférán belül sokrétűnek és kiterjedtnek mondható. Fel kell azonban hívnunk a figyelmet egy eddigi súlyos fogyatékosra is: az érdekegyeztetési folyamat során a helyi lakosságot, gazdasági szereplőket, ill. a helyben működő vagy helyileg érdekelt nonprofit szervezeteket (egyesületeket, alapítványokat, egyházakat, iskolákat, jogi személyiség nélküli közösségeket) gyakorlatilag teljesen mellőzték. Ennek oka lehet a civil szféra erőtlensége – bár ha sorra vesszük, ki mindenki jöhet szóba, nem biztos, hogy megáll ez az érvelés. Esetleges indokként felhozható, hogy az ügy eddigi szakaszaiba (a folyamat természetéből fakadóan) nem nagyon lehetett bevonni a civileket. Feltételezhető azonban az is, hogy a projekt hivatalos pártolói nem nagyon akarták felvállalni az esetleges társadalmi ellenállást, a határozott ellenvéleményeket.

Az eddig véleményt formálók, ill. saját(os) érdekeiknek érvényt szerzők között elsősorban többségben voltak a bürokrácia szereplői. A helyi lakosok mellett eddig érdemben nem képviselhették álláspontjukat a következő szakmai alapon álló csoportok:

- területhasználók nagy része (földtulajdonosok és bérlők, víztársulatok)
- gazdasági szervezetek, vállalkozások, mezőgazdasági őstermelők
- horgászegyesületek, vadásztársaságok
- tájvédelmi orientációjú szervezetek (pl. Magyar Madártani és Természetvédelmi Egyesület Baranya megyei Csoportja, Dráva Alapítvány, Ormánság Alapítvány)

Reméljük ez a helyzet érdemben fog megváltozni az ígért társadalmi érdekegyeztető fórumok lebonyolításával. Ettől függetlenül azonban nagy szükség lenne a civil szféra összehangolt együttműködésére és fellépésére, hogy artikulált módon megjelenjenek az építő kritikák is.

Talán a drávai határátkelő helyszínének kiválasztása képezte eddig a legnagyobb vita tárgyát: egyrészt alapvetően befolyásolja az út D-i vonalvezetését, s ezzel a helyi önkormányzatok, ill. a horvát fél partikuláris érdekeinek érvényesülését, másrészt nagyon nem mindegy, hogy a Duna-Dráva Nemzeti Park mely szakaszát fogja keresztülvágni. Kisebb mértékben a beruházás költségei is befolyásolják a helyszín pontos kiválasztását.

Mivel a tervezés és lobbizás annak idején elsősorban helyi érdekkörök kezdeményezésére indult meg, így az első nyomvonalterv is ezt tükrözi: a

határátkelőt eredetileg Révfallu mellé álmodták (lásd: 1. sz. melléklet – a pécs-pogányi repülőtérről hatástanulmányához készült térképi ábra alapján). E helyszínhez "A" és "B" változatú nyomvonal társult, amit a későbbi tárgyalások során elvetettek. A tervezés következő fázisában a Zalátához tartozó János-sziget felső csücskénél jelölték ki az építendő híd helyét, ehhez a ponthoz három újabb ("C", "D", "E") lehetséges nyomvonal csatlakozott (lásd: 2. sz. melléklet – a Via-Trita Bt. tanulmánytervéből). Ezek közül a szakhatósági állásfoglalások következtében a "D" elvetésre került, míg mindent összegezve az "E" tűnik a leginkább elfogadhatónak. Sajnos az újabb helyszín kiválasztásával a határátkelő mibenléte eldőlni látszik a közúti híd javára, mivel az adott helyszín kompátkelő üzemeltetésére valószínűleg alkalmatlan. Mindazonáltal az "E" verzió megvalósítása jár a legkisebb károkozással és kockázattal, s így ez azon kevés beruházás egyike lehet a térségben, ami viszonylagos konszenzuson alapulhat.

Értékelés környezeti szempontból

A problémát két részre kell szétválasztanunk: külön meg kell vizsgálnunk az új nyomvonal kialakítását (1), és külön a drávai határátkelőt (2).

1. Ha abból indulunk ki, hogy az új nyomvonalú főút megépítése **szükséges**, akkor a preferált "E" változat mindenképpen a lehető legjobb megoldás. Ez jár a legkisebb mértékű élőhely-megsemmisüléssel, és ez jelenti a legkisebb zavarást is a Dráva-sík jelenlegi ökológiai hálózatára. A tervezők igyekeztek kikerülni a természeti, természetközeli területeket. Annak felismerése, hogy az egykori Sellye-Čadavica vasútvonal néhai töltését, ill. ártéri vasúti hídjait kövesse az új főút, jelentősen javíthatják a terv megítélését. A települések elkerülésével továbbra is minimalizálja a lakott területeket érő környezeti terheléseket. /A "D" változat botanikai szempontból különösen értékes természetvédelmi területet szeltné át, míg a "C" értékes gyepterületen és tőrendszeren haladt volna keresztül./

Ha az új nyomvonalú főút megépítését **nem tartjuk szükségesnek**, akkor a következő komoly ellenérveket sorakoztathatjuk fel:

- Visszavonhatatlanul elveszítünk 100 hektárnyi termőföldet, ill. természeti/természetközeli területet a Dráva-sík földjéből. Mindez elkerülhető lenne a meglévő nyomvonalú közúthálózatnak a kor színvonalán történő felújításával.
- A forgalom generálásával jelentősen nő a táj eddigi környezeti terhelése (beleértve a lakosságot érő káros hatásokat is).
- Bár a tervezők igyekeztek elkerülni a természeti területeket, a nyomvonal lehasít az Ormányság legnagyobb egybefüggő gyepterületéről (Csányoszró) egy Ny-i sávot, ill. keresztülhalad olyan erdőszíteken, amik az utóbbi két évtizedben létesültek. Erre az erdészeti hatóság is felhívta véleményezésében a figyelmet.

2. A drávai határátkelő esetében is két dolgot kell megvizsgálni: **hol** legyen, ill. **mi** legyen? Az "A" és "B" változathoz tartozó Révfallui helyszínt (noha 2007-ig ezzel számoltak) a horvát fél természetvédelmi megfontolásokból elvetette. Megítélésük szerint a Dráva jobb partján túlságosan is értékes természeti területek mentek

volna tönkre e verzió megvalósulása esetén. Gyakorlatilag ugyanez mondható el a magyar oldalról is: a hozzá tartozó nyomvonalak értékes ormánysági keményfa erdőtársulásokat semmisítettek volna meg, valamint a Duna-Dráva Nemzeti Park területén értékes Dráva-holtágat (Lóka) vágtak volna át. Az egyetlen ártéri település, a nemzeti parkban fekvő Révfallu és a mellette lévő Korcsina-torkolat terhelését pedig annyira megnövelné, hogy megszüntetné a terület rekreációs jellegét. Az új, János-szigeti helyszín degradáltabb az előzőnél (lévén, itt korábban vasúti híd állt), így talán kevesebb kár okozható benne. Megjegyzendő azonban, hogy maga a János-sziget az 1980-as évek végéig teljesen háborítatlan zuga volt a Dráva álomvilágának, s az akkor bekövetkezett fakitermelés után is különösen értékes része a nemzeti parknak. A sziget szinte erdőrezervátum jelleggel újul meg az ártéri környezetben.

A *mi legyen?* kérdés csak Révfallu esetében értelmes, mert a híd alternatívájaként szóba jöhető kompátkelő terepadottságok okán a János-szigetnél valószínűleg nem valósítható meg. Egyébként a nemzeti parkba való beavatkozás volumene, forgalomátersztő/generáló képessége és környezetre gyakorolt terhelése alapján mindenképpen a csak személyforgalmat bonyolító kompátkelő kiépítését javasolnánk. Egy-két alkalommal módunk volt rá, hogy kifejtsük: a Dráva mozgási energiáját felhasználó, a sodorvonalhoz képest változtatható szögállású, energiatakarékos és környezetbarát, korszerűsített komp üzembe állítását tartanánk jó ötletnek. E speciális műszaki megoldásnak önálló ormánysági elnevezése volt: „*röpülő*” (magyarozatát lásd: Kiss Géza, Ormánysági szótár, 456. o.).

Véleményünk szerint az új nyomvonalú főút és híd építése, ill. a megnövekvő (tranzit)forgalom által okozott környezeti károk önmagukban is aránytalanul nagyobbak lesznek a helyi társadalom részéről érzékelhető valós haszonnál.

És végül még egy súlyos érv mindenféle határátkelő nyitásával szemben: Drávaszabolcs és Barcs, azaz a Dráva 78. és 152. folyamkilométere között immár 90 éve semmilyen tranzitforgalom nem létezik. Ez a 74 kilométeres szakasz – egy Dráva méretű folyó esetében – európai unikumnak számít. Ezt a tényt meg lehet élni katasztrófa-ként is (mint ahogy teszik ezt a trendi területfejlesztéssel foglalkozók), és fel lehet fogni áldásként, amely tény önmagában is óriási (európai jelentőségű!) természeti érték, ill. természetvédelmi lehetőségek tárháza. A Duna-Dráva Nemzeti Park baranyai Dráva-szakaszának többek között ez adja meg rangját és jelentőségét. Európa általunk mindig vágyott, nyugatibb felén komoly erőfeszítések történnék hasonló helyzetek fenntartására (pl. a Rajna középső szakaszán: Mainz és Koblenz között hasonló megfontolásokból nem engedélyezik a hídépítést, pedig ez Németország turisztikailag egyik legfrekvenciáltabb területe!), míg nálunk minden követ megmozgatunk a jelenlegi állapot lerontásáért.

Értékelés társadalmi-gazdasági szempontból

Akárhány, a projekttel összefüggő dokumentumba, híradásba tekint bele az ember, mindenhol ugyanazokat az unásig ismételt területfejlesztési paneleket, lózungokat olvashatjuk: kitörési lehetőség, elzártság feloldása, kereskedelmi-gazdasági kapcsolatok fejlesztése, beruházások és tőkeáramlás elősegítése,

turizmusfejlesztés, munkahelyteremtés stb. Néhány kivételtől eltekintve azonban (mint a határátkelő esetében a közvetlenül a határ két oldalán fekvő területek egymásra találása, ill. a kapcsolattartás könnyebbé válása a horvát nemzetiségi falvak és Horvátország között) mindezeknek vajmi kevés közük van a valósághoz, sokkal inkább a minden eredetiséget nélkülöző önámítás kategóriájába tartoznak. Társadalmi vizsgálódásunk során (kicsit mélyebbre ásva) az Ormányság esetében egy kivéreztetett, identitását veszített, atomizált, szociális és etnikai feszültségekkel terhelt, súlyos demográfiai problémákkal küszködő, önvédelemre képtelen táj és helyi társadalom képe bontakozik ki előttünk. Rendkívül alacsony jövedelemszint, nagyfokú munkanélküliség (a valóságban >40%), az alacsony iskolai végzettségű, szakképzetlen lakosság igen magas aránya, kevéssé szervezett civil társadalom, folyamatos csődhelyzettel küszködő önkormányzatok, egyre növekvő – már-már a helyi gazdaság működőképességét veszélyeztető – bűnözés: csupa olyan tényező, amin a közút mégoly nagyívű fejlesztése sem segíthet. Ezek orvoslása egészen máshol (elsőként semmi esetre sem az e projekthez hasonló) infrastruktúra-fejlesztésekben keresendő. Sőt! A határnyitással és a tervezett főút révén az országos és nemzetközi közúti forgalomba való „becsatornázással” az immunitását veszített térség rendkívüli kockázatoknak teszi ki magát.

- A generált forgalom mindenekelőtt tranzit jelleget ölt, mivel Szigetvár és Pécs irányából tapasztalható majd jelentős vonzó hatás. A 2007-es tanulmányterv ezt kifejezetten hangsúlyozza is a 6. oldalon! Az Ormányságnak nincs helyben tartó ereje (jelenleg turisztikai sem), ezért a helyi lakosság szinte csak az átmenő forgalom káros környezeti és társadalmi hatásaiból részesülhet majd (környezeti terhelés, migráció, csempészet, prostitúció stb.).
- A szakképzetlen munkaerő nem vonzza a tőkét, hiába javul a térségi elérhetőség.
- A táj az önellátásra való törekvés helyett a „hálózat” egyre integránsabb részévé válik, a projekt révén az Ormányság függősége, kiszolgáltatottsága növekedni fog.
- Esetleges külső társadalmi krízishelyzetekben a nyitottá válás a védtelenséggel párosulva komoly veszélyeztető tényezővé lép elő. Jó példa volt erre a délszláv háború idején Siklós-Harkány térségének destabilizálódása, ahol a helyi lakosságot a drávaszabolcsi határátkelőn keresztül érték el a határon túli társadalmi katasztrófa hullámai.
- A migrációt a határátkelő az Ormányságra fókuszálja, amit elképesztő módon az egyik háttér tanulmány – a szerinte könnyebb ellenőrizhetőség okán – a *pozitívumok* közé sorol!!

Az általunk tanulmányozott dokumentumok közgazdasági kalkulációit sem találtuk a projekt tervezett megvalósítása mellett szóló meggyőző érveknek. A tervezett beruházás és fenntartás várható költségei folyamatosan növekszenek, ezért a 2007-ben végzett számítások mára csak iránymutatóul szolgálhatnak. A mintegy 32 kilométernyi új nyomvonalú főút kiépítése több tízmilliárd forint, míg a tervezett Dráva-híd és határátkelő felépítése 10 milliárd forintos nagyságrendű összeget emésztene fel. A főút hét éves ciklusokban számolt fenntartási, javítási költségei több milliárd forintra rúgnának. Ebből az egész meglévő ormánysági közúthálózatot a kor színvonalának megfelelő állapotba lehetne hozni és folyamatosan karbantartani.

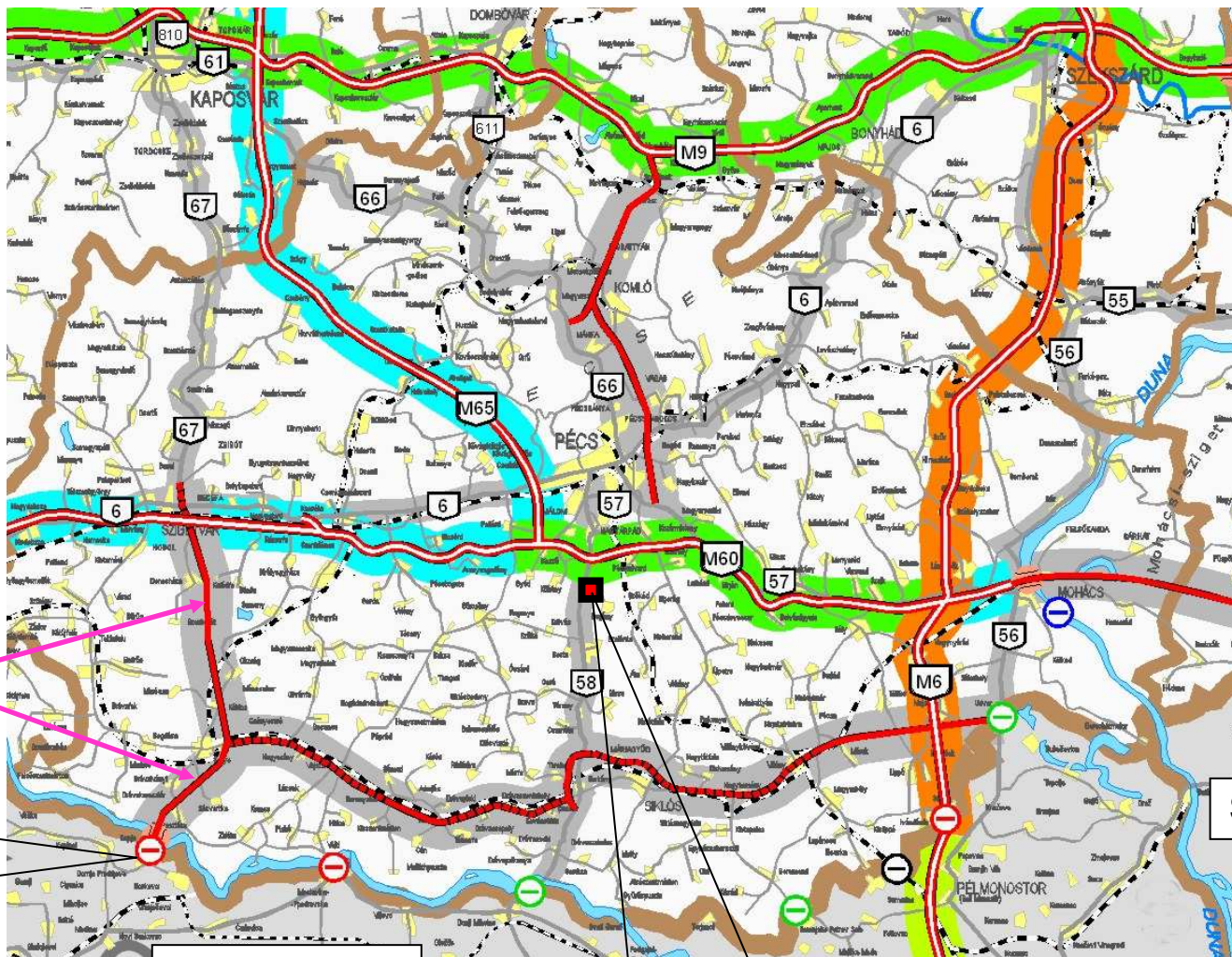
A Via-Trita Bt. 2007-es tanulmányterve foglalkozik a térség forgalmi adatainak vizsgálatával, várható értékeinek becslésével is. A tervezett 67. sz. főút legnagyobb forgalmú szakasza várhatóan a Szigetvár alatti rész lesz, de jelentős forgalomnövekedés várható az egész Sellye-Szigetvár közötti szakaszon. A tervezett határátlépő forgalma a 2010-re tervezett megvalósítás esetében (647 egységjármű/nap) várhatóan szinte megegyezik a barcsi (688 egységjármű/nap), míg alatta marad a drávaszabolcsi átkelőének (869 egységjármű/nap). A 3. sz. *mellékletben* megtekinthető az "E" változat becsült térségi úthálózati forgalma a nagy időtávot jelentő 2030-ban. Az adatok **egységjármű/nap** mértékegységben értendők, melyeket szemlélve szerintünk jogosan merül fel a kérdés: valóban megéri-e – akár a tranzitszemponthoz is preferáló regionális megközelítésből szemlélve – ez a beruházás, ha még 20 év múlva is csak 951 járműves napi forgalommal számolnak a határátkelőnél?

Végső következtetések, az általunk javasolt megoldás








Minden tényezőt mérlegelve azt állapítottuk meg, hogy a tervezett új nyomvonalú 67. sz. főút meghosszabbítására nincs kényszerítő szükség. Helyette viszont elodázhatatlan a Dráva-sík közúthálózatának kor színvonalán történő felújítása. A kapcsolódó drávai határátkelőhely megnyitása elleni érvek pedig súlyosabbak a mellette szólóknál. A dolgok jelen állása szerint azonban ennek a „null-megoldásnak” nincs realitása. Híd helyett személyforgalmat bonyolító kompátkelőt javasolunk (ha ez műszakilag lehetséges) a tervezett "E" változat keretei között.

1. sz. melléklet

A 67-es főút tervezett meghosszabbításának illeszkedése a távlati úthálózati környezetbe (a pécs-pogányi repülőtér közötti forgalmának vonzaskörzete)



Jelmagyarázat

-  - autópálya
-  - autóút
-  - kiemelt főút 2x2 sáv
-  - főút (meglévő)
-  - főút (meglévő, fejlesztendő)
-  - főút (tervezett, új nyomvonalon)
-  - főút (tervezett, meglévő mellékút átépítésével)

67-es főút meghosszabbítása

Révfalui Dráva-híd, határ-átkelő

Horvátország

Pécs – Pogány Repülőtér

Szerbia



Trust for Civil Society
in Central and Eastern Europe



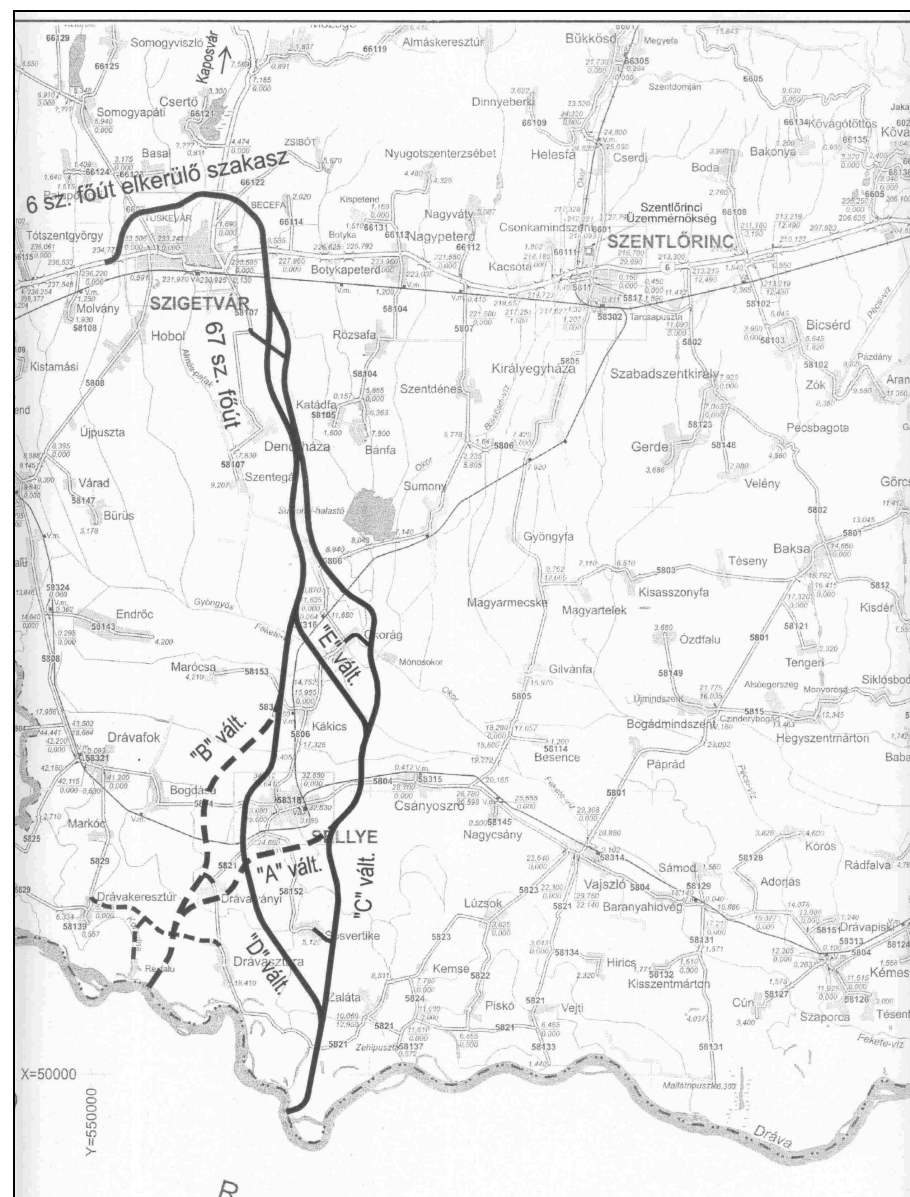
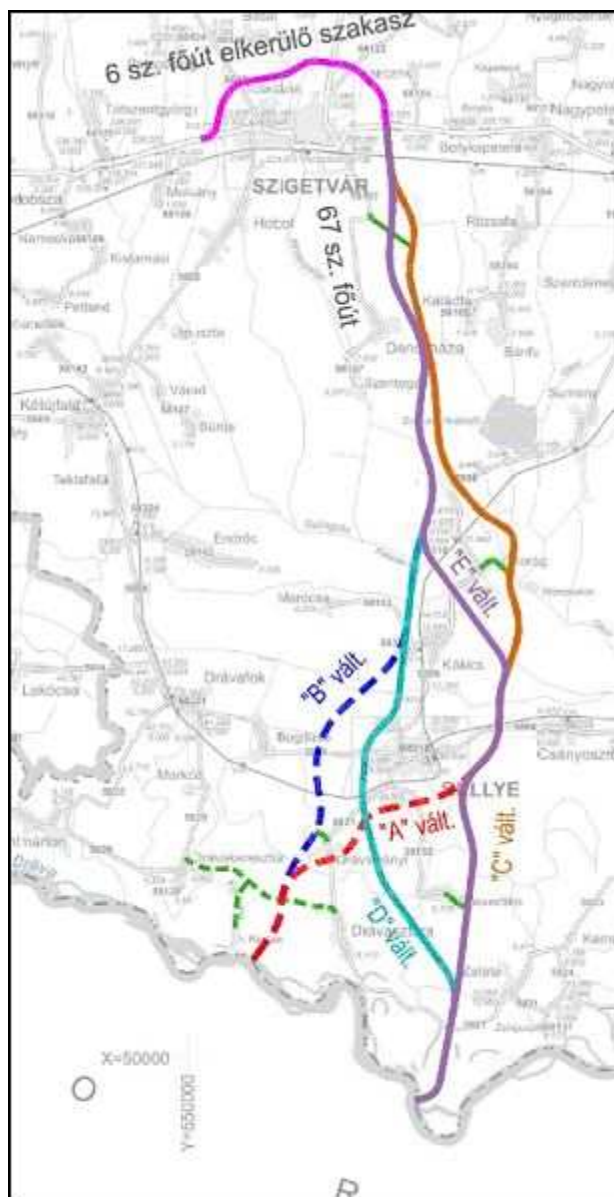
Környezetvédelmi és Vízügyi
Minisztérium



norway grants



eea financial mechanism
eea grants
Központi költségvetési szerv



Trust for Civil Society
in Central and Eastern Europe



Környezetvédelmi
és Vízügyi
Minisztérium

norwegian financial mechanism



eea financial mechanism
Kölned leichtenstein norway

