




# Transdanube.Pearls - Network for Sustainable Mobility along the Danube

<http://www.interreg-danube.eu/approved-projects/transdanube-pearls>

## Mohács és térsége fenntartható turisztikai mobilitási terve

<p><b>PP13 Government of Baranya County</b></p>  <p>BARANYA MEGYEI ÖNKORMÁNYZAT</p>	<p><b>WP4 Mobility Services /</b> <b>Action 4.2 Regional Mobility Plans</b></p> <hr/> <p>Version 3 / 11 April 2018</p>
--	--



## Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve

Document			Revision/Approval	
Version	Date	Status	Date	Status
1.0	11/02/2018	draft		
2.0	28/02/2018	draft		
3.0	11/04/2018	final draft		

## Contacts

Coordinator: Government of Baranya County  
Legal representative: Csaba Nagy  
Email Address: [nagy.csaba@baranya.hu](mailto:nagy.csaba@baranya.hu)  
Web: [www.baranya.hu](http://www.baranya.hu)



Authors:  
Kristály Konzult Bt.  
Legal representative: Pámer Zoltán  
Email Address: [pazo963@gmail.com](mailto:pazo963@gmail.com)

Government of Baranya County; Regional Development  
Department  
Attila Sebestyén  
Zsuzsanna Domján

More information about TRANSDANUBE.PEARLS and the project activities & results are available on: <http://www.interreg-danube.eu/approved-projects/transdanube-pearls>



## Tartalomjegyzék

1.	Vezetői összefoglaló.....	5
1.1.	Bevezetés.....	5
1.2.	Helyzetelemzés összefoglalása .....	5
1.3.	Vízió, célok, prioritások .....	6
2.	Executive summary in English.....	9
2.1.	Introduction.....	9
2.2.	Summary of situation analysis.....	9
2.3.	Vision, objectives, priorities.....	11
3.	Bevezetés .....	13
4.	Helyzetelemzés.....	16
4.1.	A térség átfogó bemutatása .....	16
4.2.	A térség turizmusának bemutatása.....	21
4.3.	Külső elérhetőségi és mobilitási viszonyok.....	29
4.3.1.	Vasút .....	29
4.3.2.	Közút.....	31
4.3.3.	Kerékpáros közlekedés .....	33
4.3.4.	Vízi közlekedés.....	39
4.4.	SWOT – erősségek, gyengeségek, lehetőségek és veszélyek elemzése.....	42
4.4.1.	Erősségek .....	42
4.4.2.	Gyengeségek .....	42
4.4.3.	Lehetőségek .....	43
4.4.4.	Veszélyek.....	43
4.4.5.	Összegzés.....	44
5.	Az SRTMP tervezési és szervezeti háttere .....	45
5.1.	Tervezési dokumentumok.....	45
5.1.1.	Nemzeti szintű dokumentumok.....	45



## Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve

5.1.2.	Regionális fejlesztési dokumentumok.....	46
5.1.3.	Helyi fejlesztési dokumentumok.....	48
5.2.	Érintettek köre .....	50
6.	Közös vízió és célok .....	51
7.	Turisztikai mobilitási terv .....	52
7.1.	Bevezetés.....	52
7.2.	Intézkedési terv .....	52
8.	Felhasznált irodalom .....	67
9.	Táblázatok jegyzéke .....	69
10.	Ábrák jegyzéke.....	70
11.	A Transdanube Pearls projekt partnerei.....	71



## 1. Vezetői összefoglaló

### 1.1. Bevezetés

A "TRANSDANUBE.pearls" projekt célja, hogy hozzájáruljon a Duna-térség fejlesztéséhez társadalmilag igazságos, gazdaságilag fenntartható, környezetbarát és egészséges mobilitási megoldások biztosításával, mind a turisták, mind a térség lakosai számára.

A „fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terv” (Sustainable Regional Tourism and Mobility Plan – SRTMP), mint eszköz célja az egyes „gyöngyökön” (a Duna mentén található, környezetbarát közlekedéssel elérhető és bejárható turisztikai desztináció) belüli és azok közötti mobilitás feltételeinek javítása, erre vonatkozóan beavatkozások megfogalmazása. A SRTMP kidolgozása és elfogadása egy többfázisú folyamat, mely a helyi és térségi szereplők intenzív bevonása mellett készül el és valósul meg (1. ábra).

### 1.2. Helyzetelemzés összefoglalása

Baranya megye Magyarország déli részén helyezkedik el, a horvát határ mellett. A megyét délről a Dráva folyó, keletről a Duna határolja. A tíz baranyai járásból a vizsgált térség magterülete a Mohácsi járás, azonban a Gyöngy vonzáskörzete kiterjed a Bólyi, a Siklói, valamint a Pécsi járásra is, szélesebb értelemben pedig a horvátországi Baranya (Baranja) területére is (3. ábra).

A megye és a vizsgált térség lakossága folyamatosan csökken, az országos átlag több mint duplájával évente (5%), melynek eredményeképpen nő az idősek aránya. A megye nemzetiségi összetétele igen színes. A térség aprófalvas szerkezetű. A legjelentősebb város a térségben Pécs, Mohács szerepe a megyén belül is kiemelkedő, lakosainak száma 17 ezer (1. táblázat).

A vizsgált térség a főbb gazdasági mutatók alapján jelentősen elmarad országos összehasonlításban, Magyarország egyik legfejletlenebb megyéjében található, bár Baranyán belül relatíve kedvező folyamatok érzékelhetők (2. táblázat). Baranya gazdasági szerkezete egyértelműen szolgáltatóorientált, ugyanakkor a mezőgazdasági területi adottságai, beleértve a bortermelést is, kiemelkedők, fejlett az állattenyésztés is.



## Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve

A turizmus Baranyában fontos gazdasági ágának számít, ugyanakkor versenyképesség szempontjából elmarad más régióktól. A térségben két UNESCO által védett kulturális örökség helyszín is található (Pécs – Ókeresztény Sírkamrák, Mohács – busójárás, mint szellemi örökség). Az országosan kiemelkedő fontosságú termálturizmus a térségben is jelentős (Harkány). Nagy arányban találunk a térségben védett területeket, melyeket a Duna-Dráva Nemzeti Park kezel (6. ábra). Turisztikai vonzerők szempontjából a legfontosabb helyszínek Mohács (belváros, Duna-part, múzeum, templomok, busójáráshoz kapcsolódó attrakciók), Villány (szőlő- és bortermeléshez kapcsolódó szolgáltatások, gasztronómia), Harkány (gyógy- és termálfürdő), valamint Pécs (belváros, egyházi örökség, Zsolnay). A legjelentősebb szálláshely-kapacitások Pécsen és Harkányban vannak, a kapacitáskihasználtság jelentősen elmarad az országostól (3. táblázat). A Dél-Dunántúl a vendégéjszakák tekintetében az országos középmezőnyben található, megyei szinten az országossal megegyező növekedést (4. táblázat) észlelünk, ez az átlagnál magasabb a mohácsi kistérségben (5. táblázat), azonban ennek jelentősége a megyei turizmuson belül nem jelentős, a busójárás sem generál szezonális kiugrást februárban (7. ábra). Ugyanakkor csökken a külföldiek által eltöltött vendégéjszakák száma.

Elérhetőség szempontjából a vasúti infrastruktúra a térségben fejletlennek, leszakadónak tekinthető. Pécs és Eszék (Osijek) között a kapcsolat megszűnt, a meglévő nem villamosított pályán Pécs és Villány között van jelentős forgalom, Mohács és Magyarbóly irányába nem jelentős. Pécs országos vasúti elérhetősége is folyamatosan romlik. Kerékpárszállításra a vasúton van lehetőség, azonban a feltételek rosszak, nem vonzó. A térség – benne Mohács – közúti és autóbuzos elérhetősége jó, fejlődik. A város két nemzetközi kerékpártúra-útvonal, valamint hazai törzshálózati vonal metszéspontjában található (10. ábra), a térség kerékpáros infrastruktúrája folyamatosan fejlődik. Mohács kerékpározhatósága kiemelkedően jónak tekinthető, bár a fontos útvonalak növekvő forgalma, valamint pár külső területen található vonzerő elérése érdekében további beruházások szükségesek (6. táblázat, 12. ábra). Vízi közlekedés szempontjából a mohácsi kikötőben növekvő számú dunai turistahajó fordul meg, azonban a kapacitások nem megfelelőek egy modern sportkikötővel szemben támasztott elvárásoknak, valamint hiányoznak a térséget turisztikailag feltárni képes szolgáltatások. A mohácsi rév forgalma térségi szinten meghatározó, a járatsűrűség megfelelő.

### 1.3. Vízión, célok, prioritások

A fenntartható regionális turisztikai mobilitási terv által megfogalmazott közös vízió az alábbi:



## Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve

**Mohács és térsége, mint a magyarországi alsó Duna-szakasz gyöngyszeme, a térségbe látogatóknak lehetőséget teremt kiváló környezeti minőség mellett a kulturális hagyományok közvetlen élményszerű megélésére; hidat képezve a civilizáció és a természet, a Duna két partja, valamint a különböző kultúrák között; kihasználva és innovatívan alkalmazva a hagyományos, fenntartható közlekedési megoldásokat.**

A fenti vízió megfogalmazása mentén az alábbi célok meghatározására kerül sor.

1. A térség külső fizikai megközelíthetőségének és belső kapcsolatainak fenntartható fejlesztése, a meglévő modalitások ésszerű integrációján és bővítésén keresztül.
2. A természeti és kulturális örökség megismerését és megőrzését célzó szolgáltatások fejlesztése, a meglévő szolgáltatások fenntarthatóságának és versenyképességének növelése.
3. „Mohács, mint a Duna gyöngyszeme” turisztikai desztináció pozicionálása és promóciója: a magyarországi alsó Duna-szakasz „feltétele” a turisztikai térképre, mint hagyományokban gazdag, környezetbarát, fenntartható, zöld desztináció.

Az egyes prioritások a következők:

P1	A vasúti infrastruktúra alkalmassá tétele a fenntartható turizmus által generált közlekedési igény kielégítésére.
1.1.	beavatkozás címe: Közvetlen vasúti járatok számának növelése Pécs és Mohács között, kerékpárszállításra alkalmas vasúti kocsik bekapcsolásával.
1.2.	beavatkozás címe: A határon átnyúló vasúti kapcsolat helyreállítása Villány és Pélmonostor (Beli Manastir), Pécs és Eszék között.
P2	A kerékpáros közlekedés feltételeinek javítása Mohács és környéke közötti infrastruktúráján.
2.1.	beavatkozás címe: Önálló kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása az 5121 j. összekötő (Eszéki út, Kossuth L. u.) Ijász és Mező u. közötti szakaszán, biztosítva az autóbusz-állomás, valamint a belváros biztonságos kerékpáros megközelíthetőségét is.
2.2.	beavatkozás címe: Kerékpárút kiépítése az 56 sz. főközlekedési úttal párhuzamosan, az 5121 j. összekötő északi főúti csomópontja, valamint az 5607 j. összekötő közötti szakaszon a Szőlőhegy elérhetőségének javítása érdekében.





## Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve

- 2.3. beavatkozás címe: Önálló kerékpárút kiépítése Lánycsóktól Szajkon keresztül Bóly irányába az 57 sz. főút mentén.
- 2.4. beavatkozás címe: Kerékpáros táblarendszer továbbfejlesztése Mohácson és környékén.

### P3 Mohács, mint Duna-parti turisztikai desztináció folyami megközelíthetőségének javítása.

- 3.1. beavatkozás címe: Menetrendszerű, turisztikai-rekreációs célú hajójárat kialakítása a Dunán mohácsi indulással.
- 3.2. beavatkozás címe: Mohács, mint közforgalmú folyami kikötő turisztikai-rekreációs infrastruktúrájának fejlesztése.

### P4 Turisztikai szolgáltatások fejlesztése Mohácson.

- 4.1. beavatkozás címe: Mobilitási központ kialakítása Mohács belvárosában, a rév kikötő közelében.
- 4.2. beavatkozás címe: Helyi vállalkozások turisztikai szolgáltatásainak fejlesztése kerékpárosbarát elemek integrálásával.

### P5 A térség turisztikai promóciójának új alapra helyezése

- 5.1. beavatkozás címe: Mobilitási térkép elkészítése.
- 5.2. beavatkozás címe: Tanulmányút szervezése a megcélzott küldő országok véleményformáló médiumai részére.
- 5.3. beavatkozás címe: Offline mobilapplikáció fejlesztése kerékpáros turisták részére.
- 5.4. beavatkozás címe: Együttműködés kialakítása a horvát és szerb térségi turisztikai promóciós szervezetekkel.





## 2. Executive summary in English

### 2.1. Introduction

Aim of the “TRANSDANUBE.Pearls” project is to contribute to the development of the Danube area, by promoting socially fair, economically sustainable, environmentally friendly mobility solutions, both for tourists and the local population.

The Sustainable Regional Tourism and Mobility Plan (SRTMP), as a tool, aims at the improvement of mobility conditions inside and between the “Pearls”, through formulating interventions. The “Pearls” are tourism destinations located along the Danube that are accessible and discoverable by environment-friendly transport. Development and adoption of the SRTMP is a multi-phase process, that is being formulated and implemented with the involvement of local and regional actors (Figure 1).

### 2.2. Summary of situation analysis

Baranya county is located on the southern part of Hungary, along the border with Croatia. The county is bordered by the Drava river from the south and the Danube from the east. Out of the ten districts core of the project target area is the Mohács district, however the wider catchment zone extends to the districts of Bóly, Siklós and Pécs, in the widest extent to the Croatian Baranja (Figure 3) as well.

Population of the county and the target area is constantly decreasing, twice as fast as the national average (5%), leading to the increasing share of elderly population. Ethnic composition of the county is very colourful. The target area is characterised by small villages. Most important urban settlement in the area is Pécs, however the regional role of Mohács is also significant, it has a population of 17 thousand (Table 1).

The examined area, in terms of several economic indicators, is significantly lagging behind the national level. It is found in one of the most undeveloped counties of Hungary, however the target area is characterised by relatively favourable tendencies comparing to other parts of the county (Table 2). Sectoral structure of the county is clearly service-oriented, however



## Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve

geographical conditions for agriculture, including wine-making, are outstanding, just like livestock breeding.

Tourism is considered as an important sector in Baranya, but in terms of competitiveness it lags behind other regions. The area has two sites under UNESCO protection (Pécs – early Christian necropolis, Mohács – the busó walk as spiritual heritage). Thermal tourism is important on national level, similarly significant in the area (Harkány). Protected areas prevail in the region that are managed by the Danube-Drava National Park (Figure 6). In terms of tourist attractions most important ones are Mohács (downtown, Danube riverside, museum, churches, attraction connected to the busó thematic), Villány (services in connection with grape production and wine-making, gastronomy), Harkány (spa and thermal bath) and Pécs (city centre, sacral heritage, Zsolnay heritage). Accommodation capacities concentrate in Pécs and Harkány, however occupancy rate is significantly below the Hungarian average (Table 3). As for tourism overnights, South Transdanubia is found in the middle among the regions. On county level growth rate is in line with the national tendencies (Table 4), it is somewhat higher in the Mohács district (Table 5). Its share is not significant even in county terms, even the busó events don't generate a seasonal peak (Figure 7). Another phenomenon is that overnights realised by foreign visitors have been slightly dropping.

In terms of accessibility railway infrastructure is to be considered as undeveloped, lagging, connection between Pécs and Osijek has been closed. On the existing non-electrified line significant traffic is operated between Pécs and Villány, but insignificant to Mohács and Magyarbóly. Accessibility of Pécs on railway is constantly deteriorating. Bicycle carriage on railway is possible, but conditions are poor, therefore not attractive. Accessibility of the region, including Mohács, by bus is satisfactory and developing. The town is located at the intersection of two international bike routes and national core network elements (Figure 10), bicycle infrastructure is constantly developing. Biking conditions in Mohács are outstandingly good, however some of the busiest sections and the accession of some attractions outside the town centre require further investments (Table 6, Figure 12). As for water transport, number of ship cruises docking at the Mohács port is on the rise, but capacities are not satisfactory compared to conditions in modern ship ports or marinas, also services for valorisation of tourism potentials are missing. Traffic realised by the ferry service is Mohács is significant even in regional terms, traffic frequency is satisfactory.



## 2.3. Vision, objectives, priorities

The common vision formulated by the Sustainable Regional Tourism Mobility plan is the following:

**Mohács and its area – as the Pearl of the lower Danube section in Hungary – along with excellent environmental quality, provides opportunity to directly experience living cultural heritage: building a bridge between civilisation and nature, two sides of the Danube river and between various cultures; utilising and innovatively applying traditional, sustainable transport options.**

In line with the vision above the following objectives have been formulated:

1. Sustainable improvement of external physical accessibility and internal connectivity of the target area, through rational integration and enhancement of existing modalities.
2. Development of services promoting natural and cultural heritage, improvement of sustainability and competitiveness of existing services.
3. Positioning and promotion of Mohács, as Pearl at the Danube: placing the lower Danube section onto the tourist map of Hungary, as an environment-friendly, sustainable and green destination rich in tradition.

Priorities and interventions are formulated as follows:

P1	Making railway infrastructure capable for coping with the transport demand of sustainable tourism.
1.1.	Increase the number of direct connections between Pécs and Mohács, by adding wagons for bicycle carriage.
1.2.	Restoration of cross-border railway connection between Villány and Beli Manastir, Pécs and Osijek.
P2	Improving conditions for cycling on public road infrastructure in the Mohács area.
2.1.	Establishment of independent bicycle traffic facility on connecting road no. 5121 (Eszéki út, Kossuth L. u.) between Íjász and Mező u., providing safe access to the bus station and the town centre by bike.



## Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve

- 2.2. Establishment of bicycle path along main road no. 56 between the northern intersection of connecting road no. 5121 and 5607, in order to improve accessibility to Szőlőhegy (Vineyards).
- 2.3. Establishment of new bicycle path from Lánycsók to Bóly through Szajk, along main road no. 57.
- 2.4. Development of signalisation for cyclists in Mohács and the area.

- P3 Improvement of the accessibility of Mohács on the river, as a destination at the Danube.
  - 3.1. Establishment of regular tourist and recreational ship cruise service on the Danube, departing from Mohács.
  - 3.2. Development and equipment of the public port in Mohács with tourism and recreational infrastructure.

- P4 Development of tourism services in Mohács.
  - 4.1. Setting up a mobility centre in the downtown of Mohács, in vicinity of the ferry port.
  - 4.2. Development of local tourism services, by means of integrating bicycle-friendly elements.

- P5 Regeneration of tourism promotion in the target area.
  - 5.1. Development of a mobility map.
  - 5.2. Organisation of study tours for influential and opinion leader media from the target countries.
  - 5.3. Development of offline mobile application for cycling tourists.
  - 5.4. Setting up cooperation with Croatian and Serbian regional tourism promotion organisations



### 3. Bevezetés

A "TRANSDANUBE.pearls" projekt célja, hogy hozzájáruljon a Duna-térség fejlesztéséhez társadalmilag igazságos, gazdaságilag fenntartható, környezetbarát és egészséges mobilitási megoldások biztosításával, mind a turisták, mind a térség lakosai számára. Ennek érdekében klímabarát, alacsony széndioxid-kibocsátású, multimodális és hatékony közlekedési rendszerek, valamint fenntartható turisztikai szolgáltatások kifejlesztését segíti elő. Annak érdekében, hogy a Transdanube térség összeköttetése kiegyensúlyozottabb legyen, mind a térségen belüli kapcsolatok, mind az egyes gyöngyök közötti kapcsolat fontos.

A „fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terv” (Sustainable Regional Tourism and Mobility Plan – SRTMP), mint eszköz kifejezetten a projekt céljaira lett kifejlesztve, annak érdekében, hogy a gyöngyök, mint turisztikai desztinációk hálózata számára közösen kialakított általános követelményeket lehessen meghatározni a közlekedés fenntarthatósága szempontjából. Az egyes követelmények teljesítése érdekében az SRTMP elkészítése elengedhetetlen.

A projekt kontextusában a Gyöngy meghatározására az alábbi: „A Gyöngy a Transdanube.Pearls hálózat tagja, melynek kialakítása megtörténik a projekt ideje alatt, meg kell feleljen a meghatározott általános sztenderdeknek, különösen a fenntartható mobilitás és turizmus iránti elkötelezettség tekintetében. A Gyöngy lehet egy önkormányzat, falu, térség, turisztikai desztináció (több önkormányzattól álló), mely elkötelezett a fenntartható turisztikai mobilitás terén.”

Az SRTMP kidolgozása a következő lépésekben történik (1. ábra):

1. Előkészítési fázis: konszenzus kialakítása a helyzetre, valamint a célterület céljaira vonatkozóan.
2. Közös alapok és víziók meghatározása: egy mobilitási terv tervezetének elkészítése, közösen meghatározott prioritásokkal és intézkedésekkel.
3. Az SRTMP elkészítése a prioritások alapján, az érdekeltekkel való konzultáció mentén.
4. Az SRTMP elfogadása és végrehajtása.

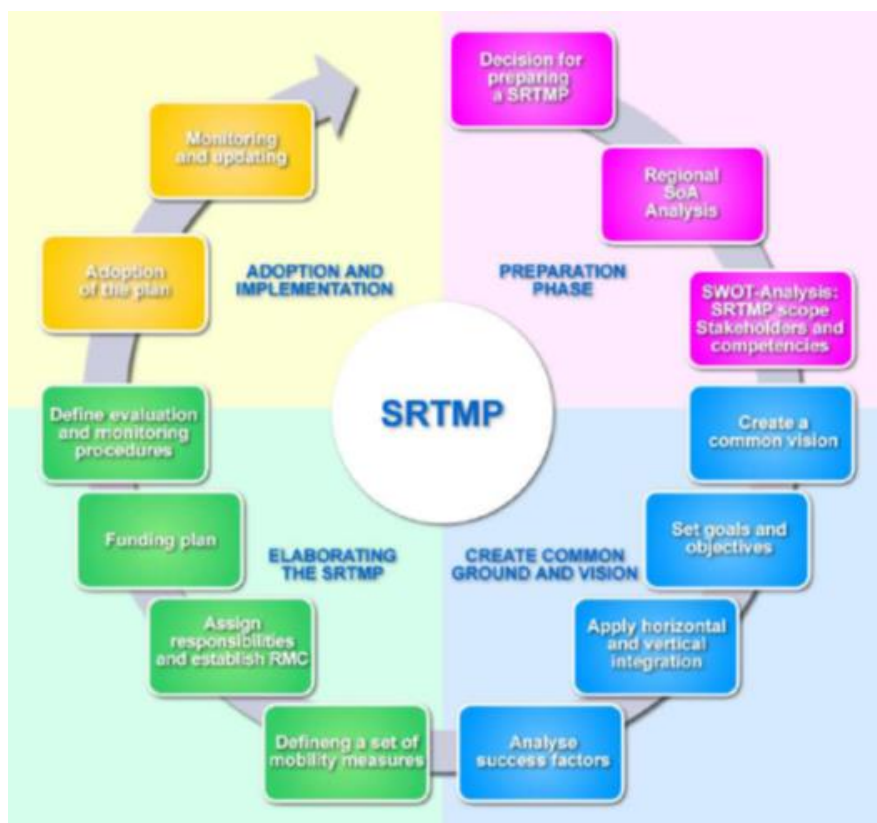
A kidolgozás első lépéseként egy stakeholder-fórum megszervezésére került sor 2018. december 1-jén Mohácson, melyen a helyi önkormányzat, a turisztikai desztinációmenedzsment egyesület, fontosabb turisztikai szolgáltatók, valamint a helyi révhajózási vállalat vezetője vett részt. A fórumon általános megállapítások hangzottak el a





Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve

térség helyzetére vonatkozóan, a legfontosabb fejlesztési igények meghatározásával, illetve az egyes stakeholderek lehetséges szerepével kapcsolatban.



1. ábra: A fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terv (SRTMP) készítésének fázisai.

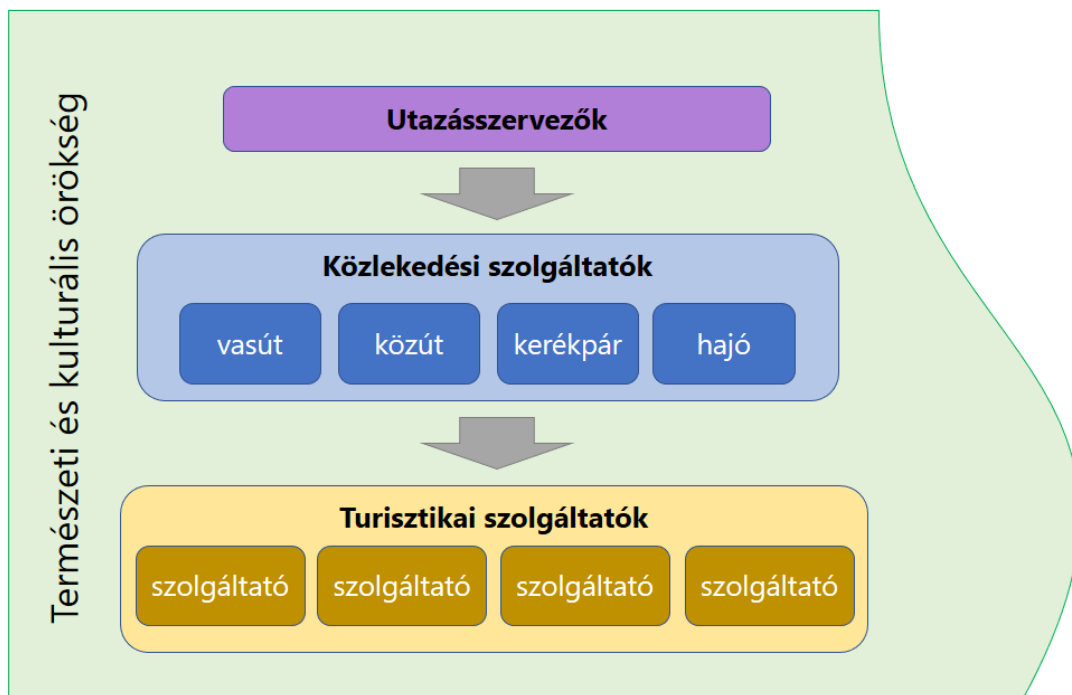
Forrás: Transdanube.Pearls (2017; p. 22)

A helyzetelemzést követően kerül sor a térség fenntartható közlekedési és turisztikai víziójának megfogalmazására. A vízióhoz illeszkedően kerülnek megfogalmazásra az átfogó célok, melyek megfogalmazása során az alábbi két logika alkalmazható (2. ábra):

- Horizontális integráció: a meglévő természeti, kulturális örökségre alapulva turisztikai vonzerők beazonosítása, annak kínálattá formálása, melyet fenntartható közlekedési eszközökön keresztül elérhetővé kell tenni. A közlekedési eszközökön belül integráltan szemléljük az egyes alágazatok (vasút, közút, vízi) szerepét és fejlesztési szükségleteit.
- Vertikális integráció: a turisztikai termékek kifejlesztésében részt vevő szervezetek együttműködési modellje: túraszervezők – közlekedési szolgáltatást nyújtók – helyi turisztikai szolgáltatók (hotelek, vendéglátó egységek).



## Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve



2. ábra: A vertikális és horizontális integráció alkalmazása a STRMP készítésekor.

Forrás: saját szerkesztés Transdanube.Pearls (2017, pp. 11-13) alapján.

A célok alapján meghatározandó prioritások az egyes közlekedési alágazatokat, turisztikai szolgáltatókat, vagy azok egy csoportját célozzák. A kijelölt prioritások megvitatása érdekében egy újabb stakeholder-találkozó megszervezésére kerül sor, melynek alapján a beavatkozások véglegesítésre kerülnek.

Az egyes prioritásokon belül megfogalmazott intézkedésekhez rövid megvalósíthatóság összefoglaló készül, mely kiterjed az alábbi szempontokra:

- A beavatkozás címe;
- Az intézkedés rövid leírása;
- Az intézkedés hatása és hozzájárulása a célokhoz;
- Az intézkedés tervezett költségvetése (euróban);
- A megvalósítás tervezett ideje;
- A kidolgozásban közreműködő szervezetek;
- A végrehajtásért felelős szervezet;
- Prioritás (magas – közepes – alacsony).





## 4. Helyzetelemzés

### 4.1.A térség átfogó bemutatása

Baranya megye Magyarország déli részén helyezkedik el, a horvát határ mellett. A megyét délről a Dráva folyó, keletről a Duna határolja. A megye északi része középhegységi jellegű, kiterjedt erdőségekkel (Mecsek). A megye déli és keleti része síkvidéki jellegű. A megye székhelye Pécs. Baranyában tíz járás került kialakításra, melyek közül három, Mohács, Bóly, valamint részben Siklós érintett a terv kapcsán.

Baranya megye területe 4 430 km<sup>2</sup>, mely Magyarország területének 4,76%-a. Baranya megye lakossága (2016-os adatok alapján, KSH) 368 135 fő, mely Magyarország népességének 3,74%-át teszi ki.

A megye lakossága folyamatosan csökken. 1994 és 2012 között a lakosság csökkenése 13 353 főt tett ki. A népességcsökkenés a megyében 5% felett van, ami az országos átlag duplája. A lakosságszám-csökkenésben fontos szerepe van az elvándorlásnak, folyamatosan nő az idősek aránya a népességben belül. A térség színes nemzetiségi összetétele kiemelendő: A megye lakosságának 6,6%-a német, 4,5%-a roma, 1,8%-a horvát nemzetiségű. A lemagasabb arányban a mohácsi és a pécsváradi járásban élnek.

	Terület (km <sup>2</sup> )	Lakosság (2016)	Népsűrűség (2016)	Települések száma (2016)	Lakások száma (2016)	Öregedési mutató (2015)	Ezer főre jutó személygépkocsi száma (2015)
<b>Baranya megye</b>	<b>4 429,60</b>	<b>368 135</b>	<b>83,11</b>	<b>301</b>	<b>167 589</b>	<b>186,87</b>	<b>321</b>
Mohácsi járás	600,99	33 794	56,23	26	15 782	210,40	327
<i>Mohács város</i>	<i>112,23</i>	<i>17 355</i>	<i>154,64</i>		<i>8 423</i>	<i>201,58</i>	<i>322</i>
Bólyi járás	220,03	11 533	52,42	16	4 678	166,84	341
<i>Bóly város</i>	<i>25,38</i>	<i>3 874</i>	<i>152,64</i>		<i>1 505</i>	<i>209,82</i>	<i>363</i>
Siklói járás	652,99	35 149	53,83	53	14 827	184,31	299
<i>Siklós város</i>	<i>50,92</i>	<i>9 147</i>	<i>179,63</i>		<i>4 048</i>	<i>214,86</i>	<i>329</i>
<i>Harkány város</i>	<i>25,69</i>	<i>4 303</i>	<i>167,50</i>		<i>2 061</i>	<i>292,59</i>	<i>355</i>
<i>Villány város</i>	<i>22,02</i>	<i>2 202</i>	<i>100,00</i>		<i>979</i>	<i>236,40</i>	<i>376</i>
Pécsi járás	623,07	177 461	284,82	40	84 524	187,51	337
<i>Pécs város</i>	<i>162,77</i>	<i>145 347</i>	<i>892,96</i>		<i>72 548</i>	<i>203,93</i>	<i>331</i>

1. táblázat: Baranya megye és a vizsgált térség főbb adatai.

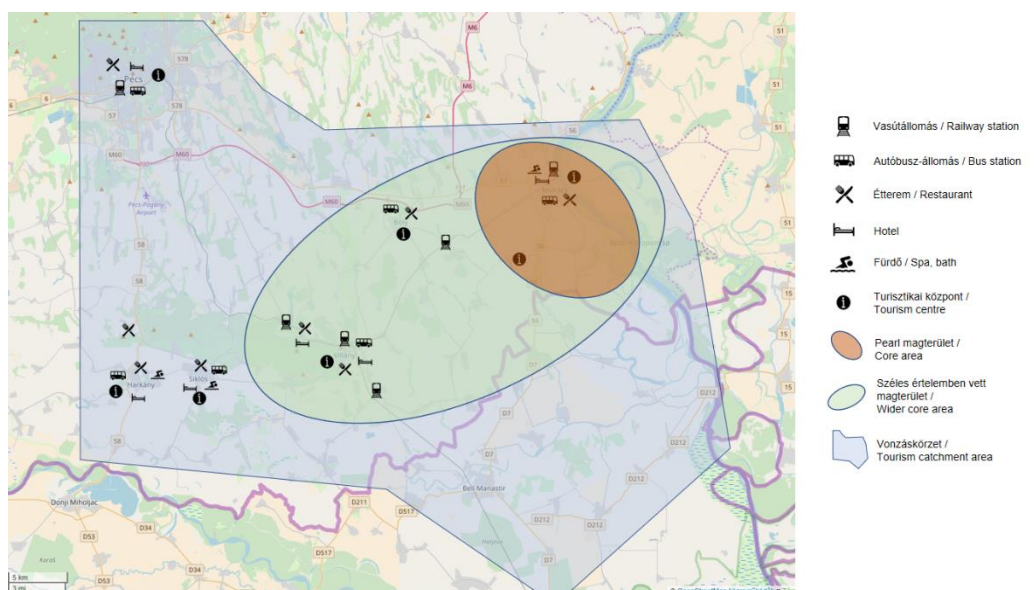
Forrás: KSH, TEIR alapján saját szerkesztés.



## Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve

A projekt célterülete több zónából tevődik össze, melyek az alábbiak szerint határolhatók le (3. ábra):

- magtéréség: Mohács városa, valamint a közvetlenül határon községek (Kölked, Sátorhely);
- vonzaskörzet: a Pécs—Magyarbóly és Villány—Mohács vasútvonal által feltárt terület: a teljes mohácsi és bólyi járás, továbbá a siklói járás keleti része (Villány, Magyarbóly térsége).
- Tágan értelmezett vonzaskörzet: Pécs térsége, valamint a határon átnyúló kapcsolatok fejlesztése érdekében, a horvát Baranya (Baranja): Pélmonostor városa, Bellye (Bilje), Čeminac, Dárda (Darda), Darázs (Draž), Hercegszőlős (Kneževi vinogradi), Popovac községek területe.



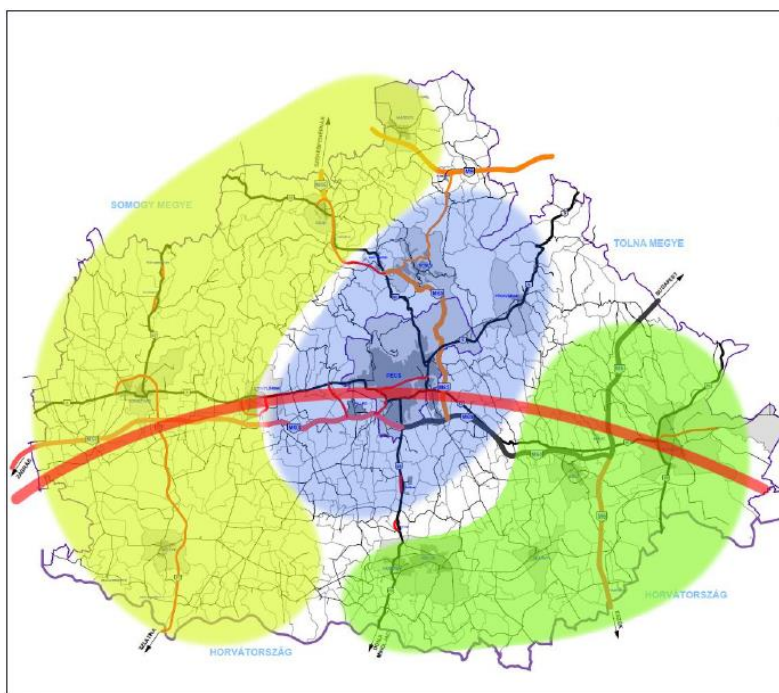
3. ábra: A projekt baranyai célterületének lehatárolása.

Forrás: saját szerkesztés.

A magtéréség megegyezik a megyei Integrált Területi Program (BMÖ, 2017) által lehatárolt fejlesztési övezetek közül az 4. ábrán jelölt délkeleti területtel.



## Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve



4. ábra: Baranya megye fejlesztési övezetei.

Forrás: BMÖ (2015; p. 21)

A vizsgált térség adataiból (1. táblázat) kitűnik, hogy a szűkebben vett célterület (Mohács, Bóly, Villány) öregedési mutatói még a megyei átlagnál is kedvezőtlenebbek. Gépkocsiellátottság tekintetében Mohács és térsége az országos átlag körül helyezkedik el, ugyanakkor magasabb arány tapasztalható Bólyban, Harkányban és Villányban.

A térség aprófalvas jellegű, a településsűrűség az országos átlag dupláját is meghaladja. A településszerkezetben a kistelepülések dominálnak, a városhálózat fejletlen. A térség legjelentősebb települése egyértelműen Pécs, Mohács a megye harmadik legnagyobb városa Komló után, lakosainak száma 17 ezer fő. Pécs agglomerációja országosan az ötödik legnagyobb, melynek közelsége a térség szempontjából meghatározó. A megye lakosságának fele a megyeszékhely agglomerációjában él.

A vizsgált térség a főbb gazdasági mutatók alapján jelentősen elmarad országos összehasonlításban, Magyarország egyik legfejletlenebb megyéjében található, bár Baranyán belül relatíve kedvező folyamatok érzékelhetők. A vizsgált térség határjellegeből adódóan érdemes megvizsgálni a szomszédos horvát terület adatait is (2. táblázat).



Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve

Régió	GDP / fő, vásárlóerő-paritáson (2014)	
	EUR/fő	EU-átlag %
Közép-Magyarország	29 200	106
Közép-Dunántúl	16 900	61
Nyugat-Dunántúl	20 100	73
<b>Dél-Dunántúl</b>	<b>12 500</b>	<b>45</b>
<b>Baranya</b>	<b>12 100</b>	<b>44</b>
Észak-Magyarország	11 800	43
Észak-Alföld	12 000	44
Dél-Alföld	13 300	48
<b>Magyarország összesen</b>	<b>18 700</b>	<b>68</b>
Kontinentális Horvátország	16 400	60
<b>Eszék-Baranya (Osijek-Baranja)</b>	<b>12 800</b>	<b>46</b>
<b>Horvátország összesen</b>	<b>16 100</b>	<b>59</b>

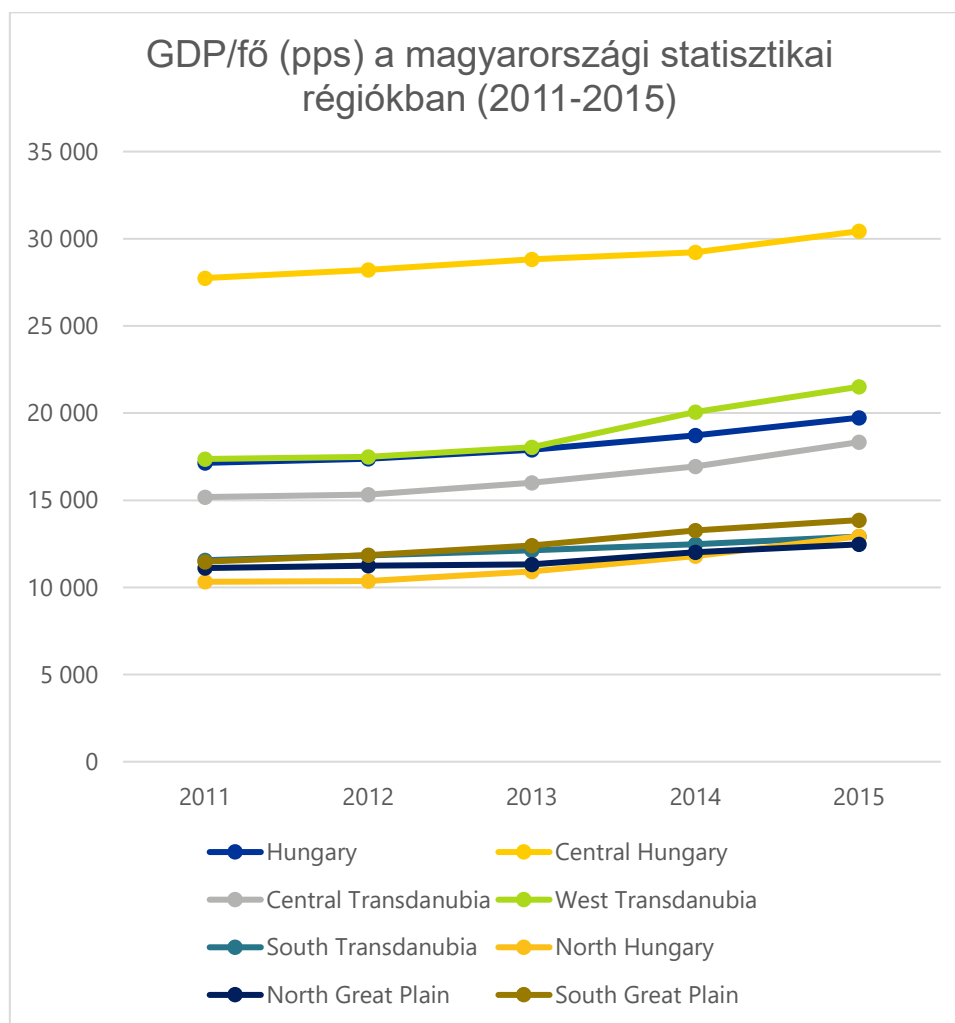
2. táblázat: A magyarországi statisztikai régiók, Baranya, valamint a szomszédos horvát területek GDP/fő adatai.

Forrás: Eurostat.

Baranya megye gazdaságának relatív elmaradása az ország többi részétől a rendszerváltásra és a jugoszláv háborúkra vezethető vissza, melyet a 2008-as gazdasági válságtól felerősített. Azóta a leszakadás folyamatos (5. ábra): több jelentős foglalkoztató vonult ki a térségből, miközben a Dél-Dunántúl a közvetlen külföldi tőkebefektetésekből csak minimálisan részesült. A Dél-Dunántúlon belül Baranya leszakadása is megfigyelhető.



Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve



5. ábra: A magyar statisztikai régiók GDP/fő adatai (vásárlóerő-paritáson számolva) változásai 2011-2015

Forrás: KSH alapján saját szerkesztés.

Baranya gazdasági szerkezete egyértelműen szolgáltatóorientált, az ipar által előállított hozzáadott érték az országos átlag alatt található: Baranya rendelkezik országosan a legalacsonyabb ipari termelési értékkel egy főre vetítve (BMÖ, 2013). Bár számos ipari park került kialakításra a megyében, ezek alacsony kihasználtsággal működnek. Az iparon belül a legjelentősebb a feldolgozóipar (94%), ezen belül az élelmiszer, ital és dohány 21%-ot tesz ki, a második legjelentősebb a fémfeldolgozás 14,2%-ot. Az építőipar által előállított érték a legalacsonyabb országos összehasonlításban is.

A Dél-Dunántúlon a mezőgazdaság adottságai kiemelkedők, különösen a gabonafélék és az ipari növények vonatkozásában, a nemzetgazdasági átlagnál jelentősebb. Termelékenységi





## Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve

mutatók alapján a Dél-Alföldet követő helyet foglal el. A bortermelés adottságai külön kiemelendők. A Pécsi, valamint a Villány-Siklósi Borvidék országosan is kiemelkedő minőségi bortermelő régióknak számít. Az állattenyésztés szintén jelentős.

### 4.2.A térség turizmusának bemutatása

A turizmus a Dél-Dunántúl esetében hagyományosan fontos gazdasági ágazatnak számít, különösen Baranya megyében. Ugyanakkor a szektor versenyképesség szempontjából elmarad más régióktól (Közép-Magyarország, Nyugat-Dunántúl, Észak-Magyarország).

Bár Pécs kulturális örökségben való gazdagsága országosan is kiemelkedő, csak a hatodik helyet foglalja el a vendégéjszakák száma alapján a megyeszékhelyek között. A legjelentősebb turisztikai desztinációk Magyarországon hagyományosan a főváros, a Balaton kiemelt üdülőkörzet meghatározó települései, illetve a fürdővárosok, melyek a legtöbb régió esetében a fő vonzerőt jelentik. A Dél-Dunántúl fürdőire általában igaz, köztük a legjelentősebbre, a gyógyhely minősítéssel rendelkező Harkányra is, hogy nem tudták a meglévő adottságainak kihasználni és piaci részesedésük folyamatosan csökken a többi régió kiemelkedő fürdőihez képest.

A régió legattraktívabb desztinációi közé tartozik Pécs, épített öröksége az UNESCO védelme alatt áll. Mohácson a Busójárás, mint szellemi örökség, szintén UNESCO-védelmet élvez. A mohácsi térség vonzerejét növeli a Sátorhelyen található Mohácsi Történelmi Emlékhely, a szigetvári és siklósi vár, a harkányi gyógyfürdő, a siklósi, szigetvári, sikondai (Komló) termálfürdő, a Villány-Siklósi Borút települései. A megye fő turisztikai tengelye az Orfű—Pécs—Harkány—Villány vonal, mely koncentrálna a szálláshelyeket és a turisztikai szolgáltatásokat.

A térség védett területeit a Duna-Dráva Nemzeti Park Igazgatóság kezeli, melynek székhelye Pécsen található. A szűken vett célterületen a védett területek közül kiemelendő a Béda-Karapancsa tájegység (6. ábra – 2). Itt található a Boki-Duna halászati bemutatóhely, valamint a kölkedi Fehér Gólya Múzeum (4). A másik kiemelkedő természeti érték a Szársomlyó Természetvédelmi Terület (9), mely számos értékes növényfaj otthona, látogathatósága korlátozott. A Nemzeti Park kezelésében áll a Mohácsi Nemzeti Emlékhely (6), mely a Mohács mellett Sátorhelyen található.



## Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve



6. ábra: Védett területek a vizsgált térségben.

Forrás: DDNP [http://www.ddnp.hu/user/browser/File/downloads/ddnpi\\_terkep\\_1126x1600.jpg](http://www.ddnp.hu/user/browser/File/downloads/ddnpi_terkep_1126x1600.jpg) (2018.01.26.)

A szűken vett célterületre vonatkozóan az alábbi kiemelt turisztikai attrakciókat érdemes áttekinteni, járások szerinti bontásban.

### Mohácsi járás:

- Belváros: sétálóutca, Dunapart, sétány, fogadalmi templom a Széchenyi téren. Ehhez kapcsolódóan a belvárosban található szálláshelyek, vendéglátó egységek.
- A Busójáráshoz, mint az UNESCO által védett szellemi örökséghez kapcsolódó bemutató helyszínek: Busóudvar (tematikus látogatóközpont, vásárlási lehetőség), a jelenleg fejlesztés alatt álló Sokac-ház, a busójárás egyes helyszínei (Sokac-rév, Koló tér).
- Kanizsa Dorottya Múzeum, mint a térség szellemi és anyagi örökségét bemutató gyűjtemény.
- Mohácsi Uszoda és Élmenyfürdő, mely a város széles térségéből vonzza a látogatókat.





## Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve

- A városban található templomok: Szent István Király zárdatemplom, Külvárosi Szt. Kereszt Templom, Belvárosi Plébániatemplom, Szerb Ortodox Templom, Csatatéri Emlékkápolna.
- Vízialom: a belvároson kívül található, egyedülálló renovált, működő vízialom.
- Fehér Gólya Múzeum, Kölked: a Duna-Dráva Nemzeti Park Igazgatóság működtetésében.
- Mohács Történelmi Emlékhely, Sátorhely: szintén a Duna-Dráva Nemzeti Park kezelésében.
- Nagynyárad: kékfestő műhely és barokk plébániatemplom.
- Majs: szerb ortodox templom, vendégház a faluban.

### Bólyi járás:

- Batthyány-Montenuovo kastély és park a városközpontban.
- Vendéglő és vendégház Bólyban.
- Vízialom és vendégház Borjádön.
- Vendégház és étterem, Belvárdgyula.

### Siklói járás:

- Villányi pincesor: borkóstolás, hideg- és melegételszolgáltatás, több esetben szálláshely.
- Villányi bormúzeum: a helyi szőlőtermesztési és borkészítési hagyományok bemutatása.
- Nagyharsányi Szoborpark: kortárs szabadtéri szoborkiállítás és alkotótelep.
- Szársomlyó: természetvédelmi terület, számos egyedi növény- és állatfaj otthona.
- Nagyharsányi református templom.
- Palkonya: egységes faluképpel rendelkező település, kerektemplom, pincesor, nyári kulturális fesztiválok helyszíne.
- Máriagyúd: Sarlós Boldogasszony Kegyetemplom, népszerű búcsújáró hely.
- Siklós városközpontja: vár, Malkocs bej dzsámi, Szentháromság Templom. Turisztikai szolgáltatásként éttermek, szálláshelyek, egyéb vendéglátó egységek.
- Siklói termálfürdő.
- Harkány: gyógyfürdő, több különböző kategóriájú szálláshely, vendéglátó egységek, kerékpárbérlési lehetőség.
- Harkány: Futó László festő kiállítása.



## Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve

Pécs:

- Pécs belvárosa: várfallal körülvett városmag, beleértve a város épített örökségében központi szerepet betöltő UNESCO világörökségi védelem alatt álló Ókeresztény Sírkamrákat, valamint számos további egyházi és világi épület.
- A Zsolnay-család kerámia- és porcelángyártásához kapcsolódó örökség.
- Pécsi Mecsekoldal: parkerdő, állatkert, tv-torony.

	Szálláshely-kapacitás – kiadható szobák száma (2017. nov.)					Kapacitás-kihasználtság (2016)			
	Összesen	Baranya megye kapacitásainak arányában	Szálloda	Panzió	Egyéb szállástípus	Összesen	Szálloda	Panzió	Egyéb szállástípus
Magyarország összesen	77 571		55 713	9 360	12 498	46,8	56,2	28,9	23,6
<b>Baranya megye</b>	<b>2 722</b>	<b>100,00%</b>	<b>1 728</b>	<b>431</b>	<b>563</b>	<b>31,9</b>	<b>40,3</b>	<b>23,1</b>	<b>13,3</b>
<b>Mohácsi kistérség</b>	<b>101</b>	<b>3,71%</b>	<b>55</b>	<b>23</b>	<b>23</b>	<b>24,7</b>	<b>29,5</b>	<b>10,8</b>	<b>15,5</b>
Bóly	28	1,03%	13		15	13,4	18,7		0,7
Mohács	49	1,80%	42	7		29,1	31,1		
<b>Pécsi kistérség</b>	<b>1 258</b>	<b>46,22%</b>	<b>711</b>	<b>199</b>	<b>348</b>	<b>29,6</b>	<b>40,0</b>	<b>31,8</b>	<b>8,7</b>
Pécs	1 180	43,35%	703	129	348	30,4	40,0	37,6	7,5
<b>Siklósi kistérség</b>	<b>853</b>	<b>31,34%</b>	<b>644</b>	<b>78</b>	<b>131</b>	<b>35,1</b>	<b>39,2</b>	<b>19,3</b>	<b>25,7</b>
Harkány	567	20,83%	459		108	34,9	36,3	27,9	27,5
Siklós	74	2,72%	64		10	56,0	56,0		
Villány	181	6,65%	96	78	7	36,3	51,1	25,6	0,8

3. táblázat: A vizsgált térség szálláshely-kapacitásai és azok kihasználtsága.

Forrás: KSH.

Kereskedelmi szálláshelykapacitások vonatkozásában Baranya megye az országos szálláshelykapacitás – kiadható szobák száma alapján – 3,5%-ával rendelkezett 2017. novemberében. Az utóbbi években megyei szinten enyhe növekedést látunk. A legjelentősebb kapacitások Pécsen, illetve a siklósi kistérségben vannak, azon belül is elsősorban Harkányban. A megyei szálláshelykapacitás mindössze 3,71%-a található a mohácsi kistérségben, 101 szoba. Mohács pozíciója a kistérségen<sup>1</sup> valamelyest erősebb, mint Bólyé. A kapacitás-kihasználtsági adatok alapján megállapítható, hogy 2016-ban a megyei átlag jóval elmaradt az országostól,

<sup>1</sup> Mohács és Bóly, bár külön járásban található, egy kistérségben vannak. A turisztikai statisztika a járási rendszer kialakítását követően is a kistérségi bontást alkalmazza.



## Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve

31,9% volt, a szállodák esetében 40,3%. A pécsi és siklósi kistérség a megyei átlaggal mozgott együtt, míg Mohácson majd' 10%-pontos elmaradást mérhetünk: az össz-kihasználtság nem éri el a 25%-ot, hotelek esetében a 30%-ot. A legjobb kihasználtsági adatokat Siklóson (56%), illetve szállodák vonatkozásában Villányban (51%) találjuk, megközelítve az országos értékeket (3. táblázat).

Pécs 2010-es európai kulturális fővárosi címe hozzájárult a turizmus fellendüléséhez, több mint 305 ezer vendégéjszaka realizálásár került sor csak Pécsen abban az évben. Ezzel szemben a következő években – részben a gazdasági válság és a belföldi kereslet gyengesége miatt – jelentős volt a visszaesés. Az elmúlt években egy lassú folyamtaos növekedés érzékelhető, 2016-ra Pécs elérte a 2010-es szintet a vendégéjszakák tekintetében (KSH).

A megyei vendégéjszaka-adatokban Baranya növekedése jelentős volt 2016-ban 2015-höz képest, országos szinten is. Emellett a külföldi vendégek számában visszaesés mutatkozott, mely más régiókban nem jelentkezett. Baranya esetében a külföldi vendégek aránya alacsonyabb az országos átlagnál (4. táblázat).

A kistérségi adatok vizsgálata alapján valamennyi vizsgált kistérség növekedést mutat a vendégéjszaka-számban, Mohács növekedése kiemelkedő (19,2%), azonban a megyei turizmusnak csak 2,7%-át teszi ki. Mohács az egyetlen kistérség a megyében, ahol a külföldi vendégéjszakák száma 40% fölött van, bár itt is jelentős a visszaesés (5. táblázat). A Busójárás, mint fő attrakció azonban nem generál kiemelkedő adatokat a februári időszakban (7. ábra). A küldőországok összetételére nem áll rendelkezésre adat. A német nyelvterület országai a legjelentősebbek, főleg a siklósi járásban. A mohácsi járásban a nemzeti szintű védelmi és határvédelmi együttműködések következtében a közép-európai országok dominálnak.



Régió	Vendégéjszakák száma					Külföldi vendégéjszakák száma					Külföldi vendégéjszakák aránya (2016)
	2014	2015	2016	Változás 2014/2015	Változás 2015/2016	2014	2015	2016	Változás 2014/2015	Változás 2015/2016	
Közép-Magyarország	9 112 752	9 760 573	10 427 806	107,1	106,8	7 445 571	8 013 855	8 502 211	107,6	106,1	81,53%
Közép-Dunántúl	2 469 329	2 552 715	2 751 990	103,4	107,8	791 595	827 733	831 584	104,6	100,5	30,22%
Nyugat-Dunántúl	4 603 112	4 825 466	5 214 422	104,8	108,1	2 208 115	2 199 450	2 383 305	99,6	108,4	45,71%
<b>Baranya</b>	<b>633 856</b>	<b>683 652</b>	<b>760 895</b>	<b>107,9</b>	<b>111,3</b>	<b>133 564</b>	<b>140 689</b>	<b>138 556</b>	<b>105,3</b>	<b>98,5</b>	<b>18,21%</b>
<i>Somogy</i>	<i>1 785 496</i>	<i>1 808 754</i>	<i>1 878 668</i>	<i>101,3</i>	<i>103,9</i>	<i>431 593</i>	<i>408 501</i>	<i>436 047</i>	<i>94,6</i>	<i>106,7</i>	<i>23,21%</i>
<i>Tolna</i>	<i>178 347</i>	<i>199 428</i>	<i>234 362</i>	<i>111,8</i>	<i>117,5</i>	<i>28 596</i>	<i>22 851</i>	<i>31 749</i>	<i>79,9</i>	<i>138,9</i>	<i>13,55%</i>
Dél-Dunántúl összesen	2 597 699	2 691 834	2 873 925	103,6	106,8	593 753	572 041	606 352	96,3	106,0	21,10%
Észak-Magyarország	2 162 528	2 296 506	2 421 198	106,2	105,4	376 113	395 631	441 790	105,2	111,7	18,25%
Észak-Alföld	2 003 740	2 151 339	2 296 369	107,4	106,7	597 848	612 785	702 055	102,5	114,6	30,57%
Dél-Alföld	1 484 516	1 609 460	1 709 755	108,4	106,2	338 335	340 900	384 035	100,8	112,7	22,46%
<b>Magyarország</b>	<b>24 433 676</b>	<b>25 887 893</b>	<b>27 695 465</b>	<b>106,0</b>	<b>107,0</b>	<b>12 351 330</b>	<b>12 962 395</b>	<b>13 851 332</b>	<b>104,9</b>	<b>106,9</b>	<b>50,01%</b>

4. táblázat: Turisztikai vendégéjszaka-adatok (2014-2015-2016).

Forrás: KSH (www.ksh.hu).

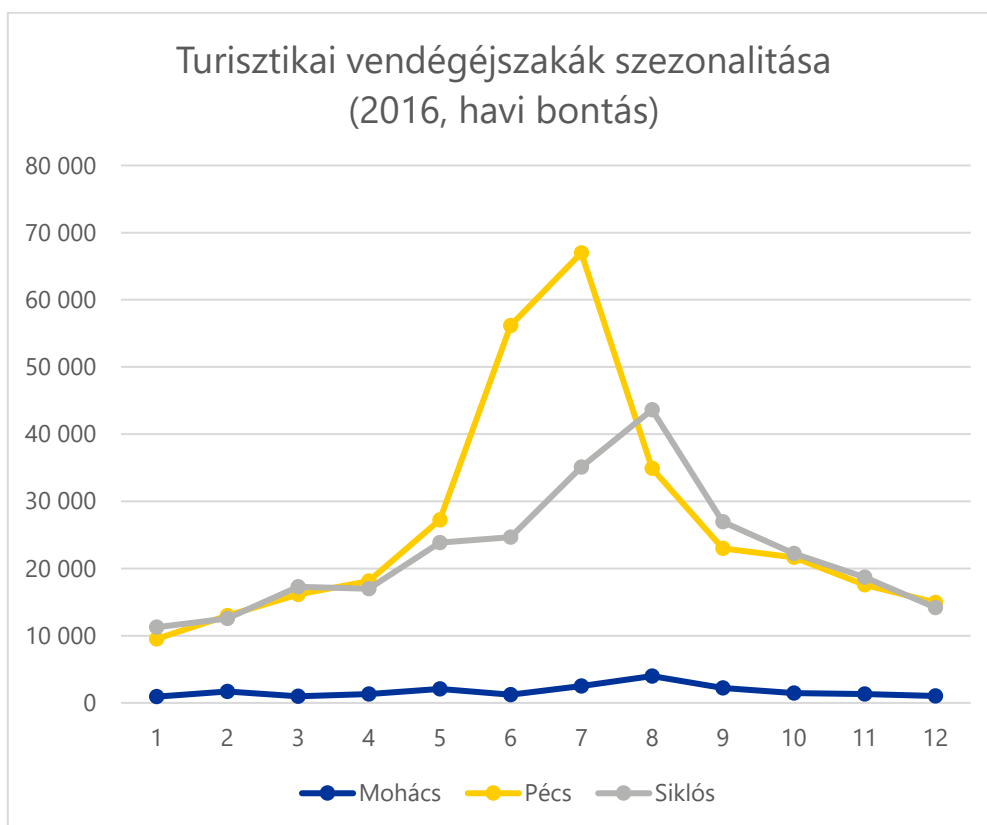


Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve

Megye / kistérség	Vendégéjszakák száma					Külföldi vendégéjszakák száma					Külföldi vendégéjszakák aránya (2016)
	2014	2015	2016	Változás 2014/2015	Változás 2015/2016	2014	2015	2016	Változás 2014/2015	Változás 2015/2016	
Baranya	633 856	683 652	760 895	107,9	111,3	133 564	140 689	138 556	105,3	98,5	18,21%
Mohács	10 453	17 437	20 777	166,8	119,2	4 622	5 283	8 412	114,3	159,2	40,49%
Pécs	271 658	288 293	319 257	106,1	110,7	61 310	67 974	59 239	110,9	87,1	18,56%
Siklós	221 171	233 378	267 418	105,5	114,6	57 212	57 899	61 733	101,2	106,6	23,08%

5. táblázat: Turisztikai vendégéjszaka-adatok a vizsgált kistérségekben.

Forrás: KSH ([www.ksh.hu](http://www.ksh.hu)).



7. ábra: A turizmus szezonálitása havi bontásban a vizsgált kistérségekben.

Forrás: KSH ([www.ksh.hu](http://www.ksh.hu)).



### 4.3. Külső elérhetőségi és mobilitási viszonyok

#### 4.3.1. Vasút

A projekt célterülete, bár közlekedési infrastruktúrával ellátott, inkább elszigetelt perifériának tekinthető, nehezen átjárható határtérségben helyezkedik el. Bár Horvátország tagja az Európai Uniónak, a schengeni zónának nem, így schengeni határnak minősül. Szerbia, mely – bár nem szomszédos közvetlenül a célterülettel – a Duna, mint közlekedési folyosó révén szintén meghatározó, nem tagja az EU-nak, így a szerb-magyar határ az EU külső határa is.

Vasúti infrastruktúra szempontjából Pécs kapuszerepű: végpontja a Budapest—Pécs Intercity-nek, mely napi kilenc vonattal üzemel, 3 óra feletti menetidővel, a megállók számától függően. Bizonyos IC-kocsikon van lehetőség kerékpárszállításra is, külön vagonban. Budapesten kívül Pécs a következő gyorsvonati kapcsolatokkal rendelkezik a Nyugat-Dunántúl irányába:

- Nagykanizsa: napi 5 közvetlen vonattal, menetidő 2.51;
- Szombathely: napi 4 vonattal, menetidő 4,5 óra.
- Sopron: napi 1 vonattal, menetidő: 5 óra 35 perc, továbbá két szombathelyi vonat 15 perces átszállási idővel rendelkezik soproni csatlakozással.

A fenti közvetlenül elérhető célpontokon túl Zalaegerszeg zalaszentiváni átszállással 4 órás menetidővel érhető el napi 3 vonattal. A Nyugat-Dunántúl legnagyobb városa, Győr pedig csak Budapesten keresztül, kelenföldi átszállással közelíthető meg hatékonyan.

A környező országok fővárosai közül Bécs és Pozsony kizárólag kelenföldi átszállással közelíthető meg. Zágráb hosszú várakozással járó gyékényesi átszállással, Ljubljana zalaszentiváni, Graz szombathelyi átszállással, szintén irreálisan hosszú várakozási idővel.

A vizsgált térségen belül Villány helyi térségi csomópontnak tekinthető (8. ábra), a Pécs—Magyarbóly, valamint a Villány—Mohács vasútvonalak metszetében található. Utóbbi vasútvonalak nem villamosított vonalak, melyeken személyszállítási célból BZ motorvonatok közlekednek. A térség vasútvonalainak műszaki paraméterei:

- 1) Pécs—Villány—Magyarbóly (V/c korridor: Budapest—Eszék—Szarajevó (Sarajevo)—Ploče). Egyvágányú, nem villamosított, 21 t tengelyterhelésű, max. sebesség: 80 km/h, elavult biztosítóberendezés.
  - Pécs—Villány: 36 km, 42 perc. Hétköznap napi 11 vonattal, hétvégén 10, ütemes menetrendben, kétórás követéssel.





## Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve

- Villány—Magyarbóly: 7 km, 7 perc., napi 8 vonatkár. Pécsról közvetlen járat nincs.
- Teljes szakasz Pécs—országhatár között: 47 km. Jelenleg Magyarbóly és országhatár között a személyforgalom szünetel.
- 2) Villány—Mohács: az előzővel megegyező műszaki paraméterek.
  - Villány—Mohács: 24 km, 25 perc, napi öt vonatkár villányi átszállással, továbbá két közvetlen járat az esti órákban.
- 3) Horvátországi szakasz: államhatár—Pélmonostor—Eszék: egyvágányú, nem villamosított, tengelyterhelés szempontjából alkalmas nemzetközi fuvarozásra.
  - Pélmonostor—Eszék: 32 km, 28 perc.

A vasúti személyszállítás szolgáltatója a MÁV Start Zrt., a Pécs – Sopron járatot a GYSEV üzemelteti.

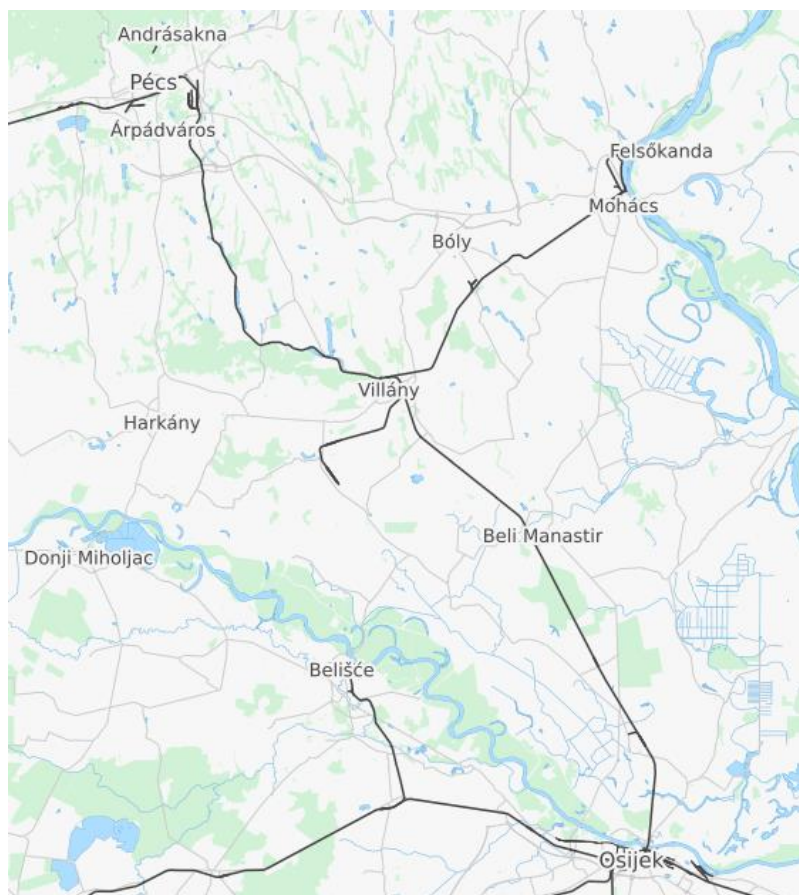
Mivel a Pécs–Villány–Eszék vonal a TEN-T hálózat (mint átfogó elem) része, középtávon a vonal fejlesztése és villamosítása szükséges. Villamosított közlekedésre jelenleg Budapesttől Pécsbánya-Rendezőig van mód, a horvát oldalon Eszék és Vrpolje között. Határon átlépő személyforgalmi szerelvények közlekedtek 2012 teléig. A kapcsolat 2013-ban egy rövid időre ideiglenesen újraindult, azonban a 2015-ös migrációs válság okán a határ a személyforgalom előtt teljes mértékben lezárásra került. Teherszállítás is csak minimális mértékben zajlik.

A Pécs és Villány (Mohács) között közlekedő BZ motorvonatokon nincs kerékpárszállító kocsi, azonban – amennyiben a személyszállító kocsik nincsenek tele – rendszerint megengedik a kerékpárszállítást a vagonok előterében, ahol 2-3 kerékpár férhet el.

Összességében elmondható, hogy – amennyiben a kerékpárszállítás valamennyi Budapestről induló IC-vonaton megoldható – Pécs elérése Budapest felől vasúton versenyképes lehet. Innen Villány elérése, a kedvező menetidő és az ütemes menetrend miatt – szintén versenyképesnek tekinthető, azonban a kerékpárszállítás feltételeinek javítása szükséges. Mohács átszállással való megközelíthetősége napközben – figyelembe véve a kétszeres „kerékpárszállítási kockázatot” már nem nevezhető hatékonynak.



## Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve



8. ábra: A térség vasúti hálózata.

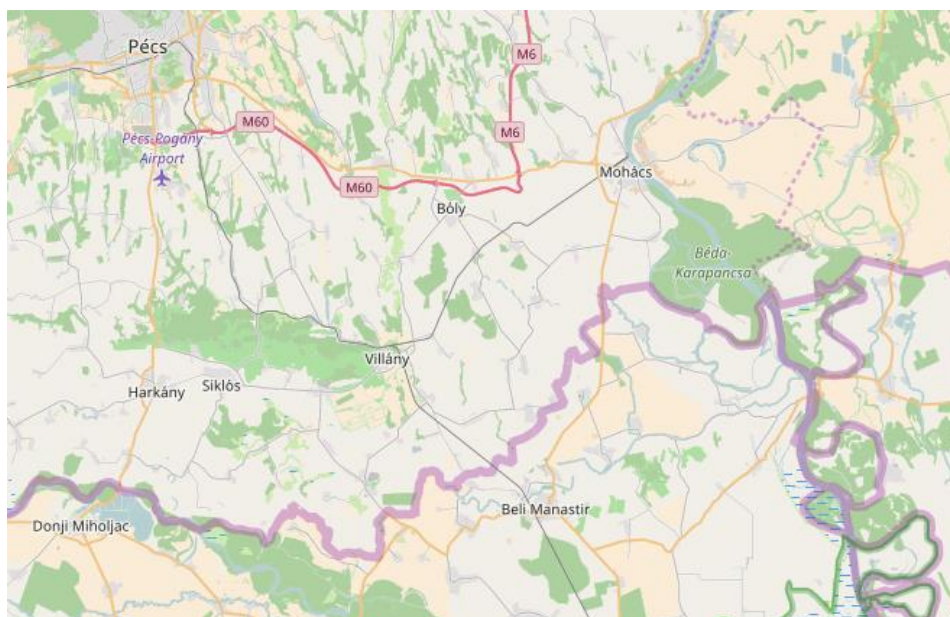
Forrás: [www.openstreetmap.org](http://www.openstreetmap.org) (2017.04.21.)

### 4.3.2. Közút

Közúti szempontból Mohács autópálya-csomópontnak tekinthető, mivel itt ér véget az M6 autópálya, melynek továbbépítése és összekötése a horvátországi A5 autópályával tervezett. Az M60 autópálya végállomása jelenleg Pécs, így Mohács közvetlen autópálya-kapcsolattal rendelkezik Pécs felé (9. ábra). Ugyanakkor az 57. sz. főút autópálya-csomópont és Mohács közötti szakasza a közelmúlt ipari fejlesztései következtében megnőtt teherforgalom miatt kapacitásproblémákkal küzd.



## Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve



9. ábra: Közúthálózat a célterületen.

Forrás: [www.openstreetmap.org](http://www.openstreetmap.org) (2017.04.21.)

Az M6 autópálya országhatár (Ivándárda) felé való továbbépítése autótút-paraméterekkel (2x1 forgalmi sáv) tervezett 2020-ig<sup>2</sup>, jelenleg a tervek készítése zajlik<sup>3</sup>. A horvát oldalon az A5 autópálya Eszékig tartó szakaszának észak felé való továbbépítése a Dráva-híddal megkezdődött Petrijevcinél. A Pélmonostor, majd országhatár felé építendő szakasz országhatár és Eszék között új autópályaszakasz a 2030-ig szóló közlekedésfejlesztési stratégia alapján tervezett (MMPI, 2017).

Menetrendszerinti autóbusz-járatok tekintetében Mohács viszonylag jól ellátott. Budapestre napi öt járatpár közlekedik 3.05-es menetidővel, egy járat esetében a menetidő 3.40. Budapest felől szekszárdi átszállással is megközelíthető a város. Mohács és Pécs között hétköznap 36 átszállás nélküli buszjárat közlekedik, hétvégi napokon 25, a menetidő 47 perc és 1 óra 42 perc között változik, az útvonal és a megálló számának függvényében. A mohácsi közvetlen Budapestre induló buszjáratok szolgáltatója a Volánbusz Zrt., a többi járatot a Dél-Dunántúli Közlekedési Központ (DDKK) üzemelteti.

<sup>2</sup> 1656/2017. (IX. 13.) Korm. határozat.

<sup>3</sup> 1851/2017. (XI. 15.) Korm. határozat.



## Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve

Magyarországon a menetrendszerinti buszokon kerékpárszállításra nincs lehetőség, egyik szolgáltató esetében sem történtek ebben az irányban lépések. Ennek a politikának a megváltoztatása csak nagytávon, a kerékpáros turizmus fellendülésével és a helyi kereslet egyértelmű megjelenésével valószínű.

### 4.3.3. Kerékpáros közlekedés

Mohács nemzetközi kerékpártúraútvonalak csomópontjában fekszik: a város találkozási pontja két EuroVelo-útvonalnak (10. ábra):

- Az EuroVelo 6 az Atlanti-óceán köti össze a Fekete-tengerrel, közép-európai szakaszán a Duna folyamot követi. Bár az útvonal Budapeستől délre tartó szakasza a folyó bal partján van kijelölve, Mohácsnál az útvonal kettéválik, majd a folyó mindkét oldalán folytatódik. A mohácsi rév része az útvonalnak.
- Az EuroVelo 13 a korábbi vasfüggönyt követi Norvégiától a Fekete-tengerig. A volt jugoszláv-magyar határ teljes egészében része az útvonalnak, a térségben a magyar oldalon halad, majd átlép a Dunán kelet felé. A mohácsi rév ennek az útvonalnak is része.

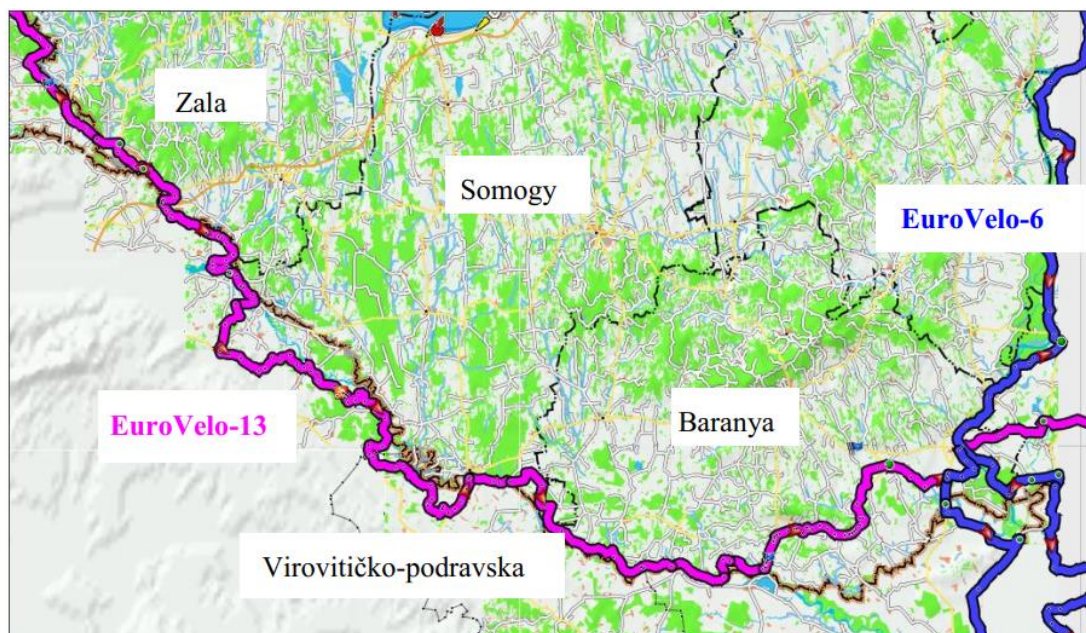
A nemzetközi túraútvonalak része az országos kerékpárút-törzshálózatnak is. Ennek megfelelően Mohács a következő hálózati elemeken keresztül érhető el (KKK, 2013):

- 5. Dél-alföldi határmenti kerékpárút: Debrecen – Gyula – Orosháza – Hódmezővásárhely – Szeged – Mórahalom – Tompa – Bácsalmás – Nagybaracska – Mohács. Ennek az útvonalnak a Tompa és Mohács közötti szakasza megegyezik az EuroVelo 13 dél-alföldi szakaszával.
- 6. Alsó-Dunamente kerékpárút – megegyezik az EuroVelo 6 útvonallal, Mohácstól délre a Duna mindkét partján folytatódik Horvátország (6. A) és Szerbia (6. C) irányába.
- 9. A Dunántúli határmenti kerékpárút: megegyezik az EuroVelo 13-mal, magában foglalva a Három folyó kerékpáros túraútvonal részét képező alternatív útvonalakat is.





## Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve



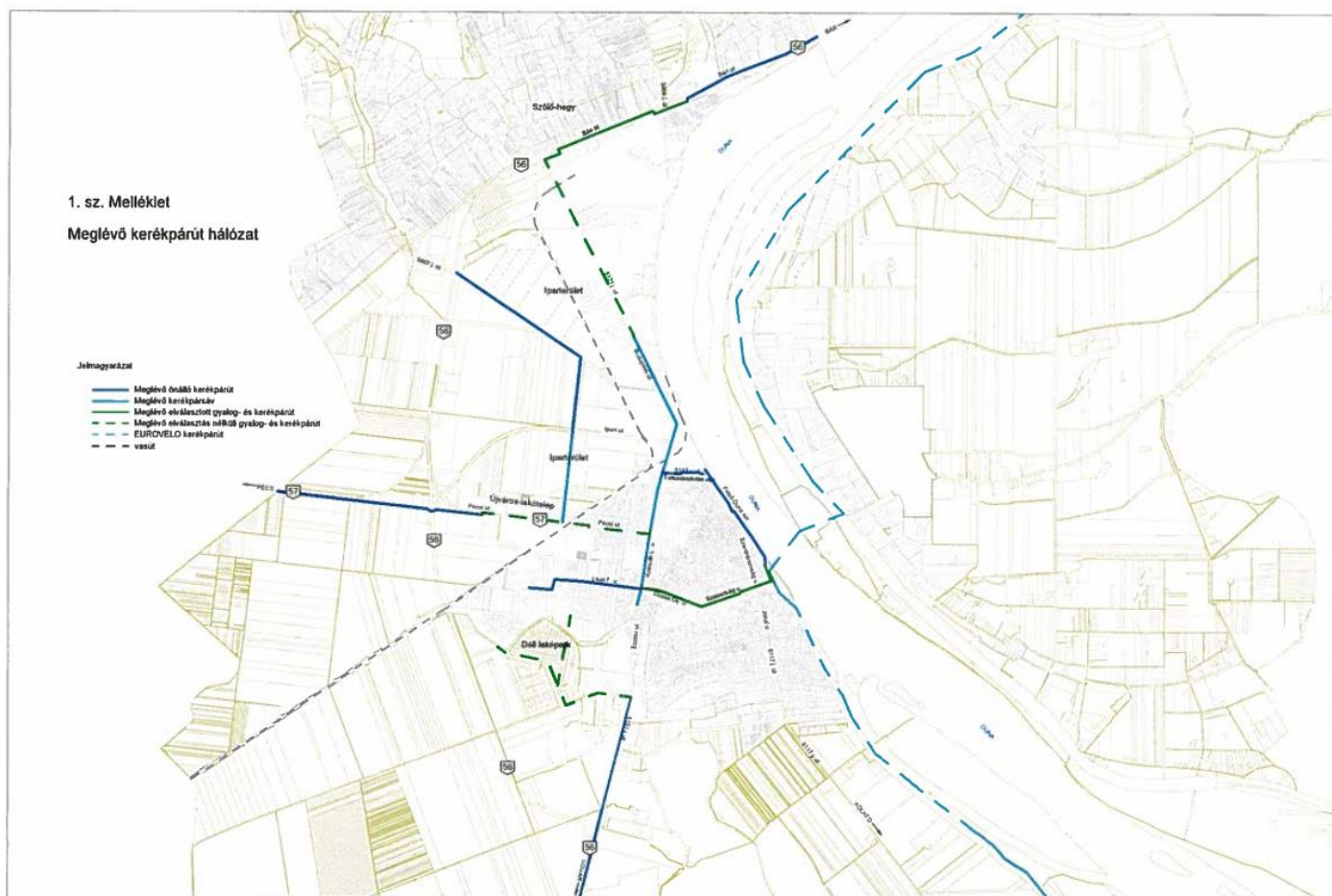
10. ábra: EuroVelo-útvonalak (EuroVelo 6, EuroVelo 13) nyomvonalai a térségben.

Forrás: Pannon ETT (2016; p. 18).

Mohács városa sűrű kerékpárút-hálózattal rendelkezik, mind a szomszédos települések irányába, mind a város belső főbb útvonalai mentén. A jelenlegi hálózatot mutatja a 11. ábra. A Mohácsról kivezető közútvonalak mentén a kerékpározás feltételeit a 6. táblázat és a 12. ábra foglalja össze. Ez alapján elmondható, hogy a nagyforgalmú belterületi szakaszokon a biztonságos kerékpáros közlekedés feltételei adottak önálló kerékpárforgalmi létesítmények igénybevételével (jellemzően kétirányú kerékpárút, esetleg kerékpársáv formájában). A város belterületén a két EuroVelo-útvonal közös szakaszon halad (Újmohács 5107 j. összekötő és Duna-töltés kereszteződése – révátkelő – Szent János u. – Duna-töltés Béda irányába – Kölked – 56 sz. főút sátorhelyi elágazó), melynek valamennyi szakasza alkalmas a biztonságos kerékpáros közlekedésre. A Duna-töltésen vezetett szakaszok a kerékpározásra biztonságos és kiemelkedően vonzó feltételeket kínálnak.



## Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve



11. ábra: Mohács város jelenlegi kerékpáros infrastruktúra-hálózata.

Forrás: Mohács (2017; p. 22).



Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve

Útszakasz	Forgalomterhelés	Kerékpáros közlekedés feltételei
56 sz. főút Budapest irányába	2283 EJ/nap	A mohácsi belterületi és bárri belterületi szakaszon egyoldali, kétirányú kerékpárút.
56 sz. főút elkerülő, északi szektor (5121 j. és az 57 sz. főút között)	3948 EJ/nap	Önálló kerékpárforgalmi létesítmény nem került kiépítésre.
5606 j. összekötő Somberek irányába	1830 EJ/nap	Forgalomterhelés kerékpáros közlekedés szempontjából megfelelő, önálló kerékpárforgalmi létesítmény nem kerül kiépítésre.
5607 j. összekötő Székelyszabar irányába	1297 EJ/nap	Forgalomterhelés kerékpáros közlekedés szempontjából megfelelő, önálló kerékpárforgalmi létesítmény nem kerül kiépítésre.
57 sz. főút belterületi szakasz (56 sz. elkerülő és 5121 j. összekötő között)	6508 EJ/nap	Egyoldalon kiépített kétirányú kerékpárút.
57 sz. főút Pécs irányába	56 sz. főút – Lánycsók között: 9171 EJ/nap Lánycsók – M6 között: 7849 EJ/nap M6-tól Pécs: 5512 EJ/nap.	Lánycsók Béke térig az út déli oldalán kiépített kétirányú kerékpárút. Lánycsóktól Pécs irányában kerékpárút nincs kiépítve.
56 sz. főút elkerülő, déli szektor (57 sz. főút és 5121 j. között)	3296 EJ/nap	Önálló kerékpárforgalmi létesítmény nem került kiépítésre.
5121 j. mohácsi belterületi összekötő	5623 EJ/nap	56 sz. főút és Dózsa Gy. u. közötti szakaszán egyoldali kétirányú kerékpárút, majd kerékpársáv van kiépítve. A kerékpársáv a Mező u.-ig egy oldalon folytatódik. Íjász u. (Virág u.) és 56 sz. főút között az út nyugati oldalán egyoldali kétirányú kerékpárút van kiépítve.





Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve

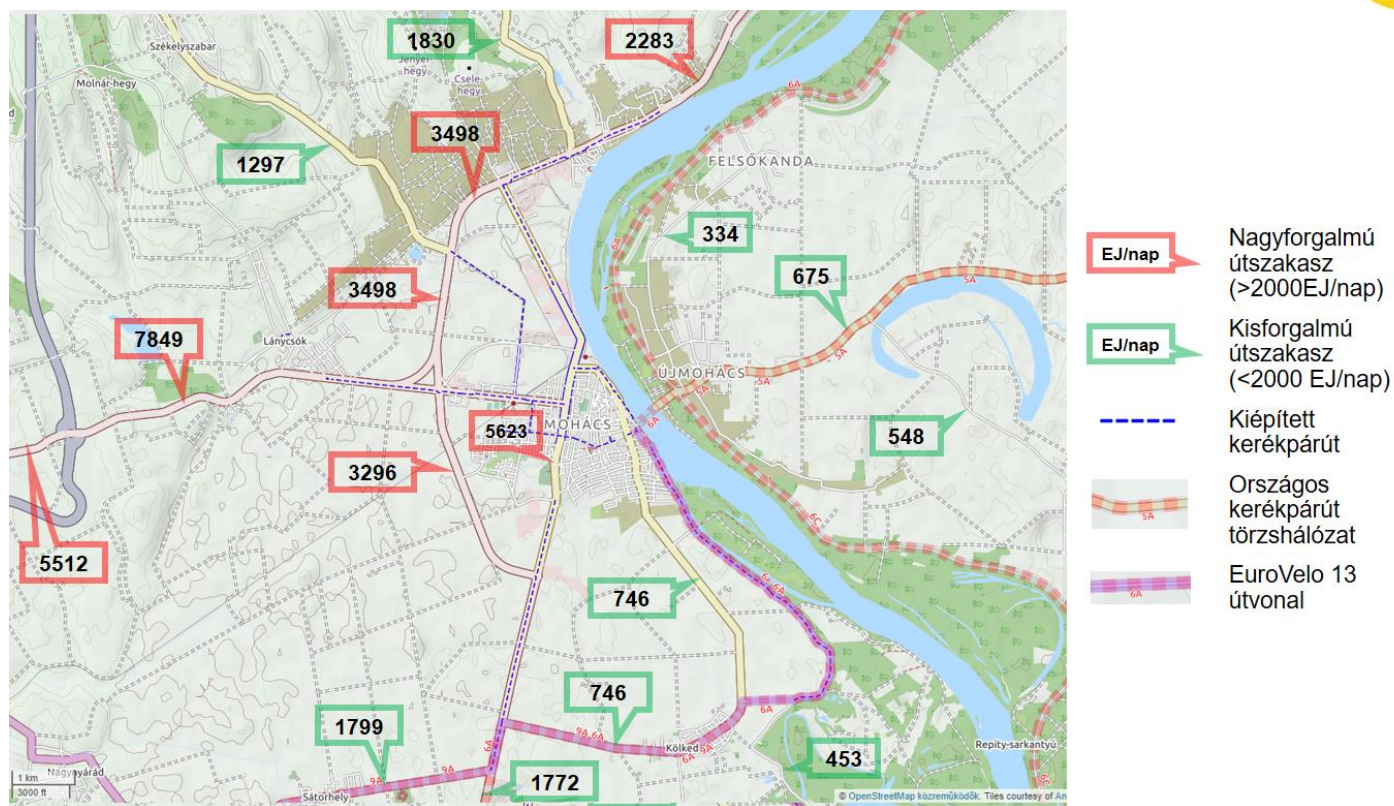
5117 j. kölkedi összekötő	746 EJ/nap	Felszabadulás u.-i szakaszán elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút, a Felső-Dunasor kezdetétől a Duna partján önálló kerékpárút van kiépítve, egészen a kompikötőig. A kompikötő alatt a kerékpárút a töltésen van kiépítve Kölked és Béda irányába (EV6, EV13).
51337 j. kompikötőhöz vezető út	236 EJ/nap	Az EuroVelo-útvonalak a kompikötőtől déli irányban a töltésen van kiépítve.
5107 j. összekötő Nagybaracska felé	675 EJ/nap	Az EV13 része. Forgalomterhelés kerékpáros közlekedés szempontjából megfelelő, önálló kerékpárforgalmi létesítmény nem kerül kiépítésre.
51151 j. felsőkandai bekötő	334 EJ/nap	Párhuzamosan a Duna-töltésen Dunafalva irányába kerékpárút (EV6) került kiépítésre.
5151 j. összekötő Hercegszántó felé	548 EJ/nap	Párhuzamosan a Duna-töltésen Hóduna irányába kerékpárút (EV6) került kiépítésre.
56 sz. főút országhatár felé vezető szakasza (5121 j. és 5702 j. között)	3629 EJ/nap	Az út nyugati oldalán kétirányú kerékpárút van kiépítve. Az 5117 j. kölkedi és 5702 j. sátorhelyi összekötő közötti szakasz az EV6 és EV13 útvonal része.
5702 j. összekötő Sátorhely felé	1799 EJ/nap	EV13 útvonal része. Forgalomterhelés kerékpáros közlekedés szempontjából megfelelő, önálló kerékpárforgalmi létesítmény nem kerül kiépítésre.
51171 j. erdőfői bekötő	453 EJ/nap	Párhuzamosan a Duna-töltésen a Bédai-holtág mentén az országhatárig kerékpárút került kiépítésre.
56 sz. főút országhatár felé vezető szakasza (5702 j. és országhatár között)	1772 EJ/nap	EV6 útvonal része. Fokozott teherforgalomterhelés miatt önálló kerékpárforgalmi létesítmény kiépítése indokolt.

6. táblázat: Közúti útszakaszok áttekintése kerékpáros közlekedés szempontjából Mohács közvetlen térségében.

Forrás: saját szerkesztés [kira.gov.hu](http://kira.gov.hu) (2018.01.26.) forgalmi adatai alapján.



Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve



12. ábra: Mohács térsége közútjainak önálló kerékpárúttal nem rendelkező szakaszain mért forgalomterhelési adatok.

Forrás: saját szerkesztés [openstreetmap.org](http://openstreetmap.org) és [kira.gov.hu](http://kira.gov.hu) (2018.01.26.) forgalmi adatai alapján.

Forgalomterhelés szempontjából a 56. sz. főút nyugati elkerülő szakasza, Budapest felé menő szakasza, valamint az 57. sz. főút Lánycsóktól Pécs felé tekinthető kerékpározás szempontjából balesetveszélyesnek (12. ábra). Az egyetlen belterületi „problémás szakasz” az 5121 j. Dózsa Gy. u. és Íjász u. (Virág u.) közötti szakasza, melynek önálló kerékpárforgalmi létesítménnyel való ellátása folyamatban van, 2018 végéig elkészül. Bár a forgalmi adatok nem tekinthetők magasnak, a kiemelkedő nehézgépjármű-terhelés okán az 56. sz. főút sátorhelyi elágazó és országhatár közötti szakaszára javasolt önálló kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása, mivel ez EuroVelo 6 jelenleg a főúton van kijelölve. A leendő kerékpárút engedélyes tervei várhatóan 2018 végéig elkészülnek, így a kivitelezésre 2020 után sor kerülhet.

A jelenlegi főúti határátmenet kiváltására Horvátország schengeni övezethez való csatlakozását követően van lehetőség, amikor már sem határellenőrzésre, sem határőrizeti infrastruktúra kiépítésére nem lesz szükség a határon. A következő megoldások merülhetnek fel:

- Duna-töltés: a Duna jobb partján a Bédai-holtág mentén kiépítésre került az aszfaltburkolatú kerékpárút az országhatárig. A határ másik oldalán zúzottköves



## Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve

burkolattal szintén kerékpárutat alakítottak ki a töltésen Darázs (Draž) irányába, ahol a kerékpárút csatlakozik az EuroVelo 6 Duboševica és Batina között kijelölt szakaszához. A folytonos kapcsolat kialakításához a 2016-ban kiépített határkerítés eltávolítása, valamint a két kerékpárút-szakasz közötti kb. 50 m-es szakasz leburkolása szükséges.

- Sárok–Főherceglak (Kneževo) határátkelő kialakítása: az 56 sz. főúttól nyugatra Sárok határtelepülés és a horvátországi Főherceglak között csupán 60 m út hiányzik a közvetlen kapcsolathoz. A Sárokra vezető közutak (5702, 57118) forgalma nem jelentős, kerékpáros közlekedésre alkalmas. A horvát oldalon Főherceglakról a D7 főút érintésével, Izsépen (Topolje) keresztül lehet csatlakozni az EV6 jelenlegi nyomvonalához Darázsnál.

Mivel az EV6 egyértelműen a Dunához kötődik, a Duna-töltés minden szempontból jobb megoldásnak tekinthető: közvetlenül a Duna partján, természetközeli, hatékony nyomvonalon, létesítményváltás nélkül lehet eljutni Batínára.

Mohácson és a környező településeken több helyen, elsősorban a forgalomvonzó létesítmények közelében kerültek elhelyezésre kerékpártárolók. A város működtet kerékpárkölcsonzót turisták számára, mely a Felső-Dunasor végén, a vasútállomás közelében található.

Táblázás tekintetében a EuroVelo 6 szabványos útirányjelző-táblákkal van kitáblázva. A belterületi kerékpárutak jellemzően kék kerékpárút-táblával vannak csak ellátva, kerékpáros útirányjelzők csak az EuroVelo-útvonalak mentén lettek elhelyezve. Az EuroVelo 13 útvonala a révátkelőig a 2007-ben hatályos szabványnak megfelelően vannak kitáblázva mint „Három folyó kerékpáros túraútvonal”, nem tartalmazva az EuroVelo útvonal számát és a logót. Az önkormányzat a Villány és Mohács közötti szakaszra elkészíteti az EuroVelo-konform táblatervet, melynek alapján a táblák kihelyezhetők lesznek 2019 áprilisáig.

### 4.3.4. Vízi közlekedés

Mohács kikötőváros. A várost évente több tíz turistahajó szeli át, melyek rövidebb (ritkán hosszabb) időre meg is állnak a városban (13. ábra). A város kikötőjében realizált vendégéjszakák nem jelennek meg a helyi statisztikákban, a hajózást bonyolító társaságok üzleti titokra hivatkozva a forgalomról nem adnak ki adatokat (Pókó, 2017). A hajós turisták időtöltése Mohácson minimális: kikötést követően jellemzően Pécsre vagy Villányba szervezett





## Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve

buszos kiránduláson vesznek részt. Bár megítélése jelenleg ellentmondásos, mivel gyorsan fejlődő ágazatról van szó, forgalomnövekedéssel középtávon mindenképpen számolni kell.



13. ábra: A Dunán közlekedő turistahajók jellemző útvonala és megállóhelyei.

Forrás: <http://avaloncruises.co.uk/cruises/danube-river-cruises> (2017.04.28.)

A mohácsi révátkelő mind helyi, mind térségi szempontból jelentős kapcsolat, összeköttetést biztosít egyfelől a város két része között, másfelől kapcsolatot teremt az 5117 és 5107 j. összekötő utak között. A mohácsi rév személyek, kerékpárok, motor, személyautó, illetve egyéb járművek, buszok szállítására is alkalmas. A városban található közforgalmú kikötőt magán túraszervezők is használják alkalomszerűen sétahajók indítására. A Schengeni Határkikötő a révtől 2,5 km-re északra található, mely kilépéskor helyszíne az okmány- (Horvátország és Szerbia irányába) és vámvizsgálatnak (Szerbia irányába).

Bár Mohács a Duna két partján helyezkedik el, híd építésére mindeddig nem került sor. A legközelebbi híd északi irányban Bajánál, déli irányban Horvátországban Batina és Beždan között található. A város Dunától keletre fekvő része, igen nagy kiterjedésű, teljes mértékben rurális terület. Nagyszámú hétvégi ház, horgásztanya található, melyet helyiek és a környező települések lakói használnak. A két oldal közötti közzeköttetés egyrészt kapcsolatot teremt a város két része között, másrészt térségi kapcsolatként is szolgál a környező települések lakói, a hétvégi ház-tulajdonosok számára.



## Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve

A mohácsi rév személyek, kerékpárok, motor, személyautó, illetve egyéb járművek, buszok szállítására is alkalmas. Hétköznap a kompok fél óránként követik egymást 5.20 és 19 óra között, előtte és utána – személygépjármű szállítására nem alkalmas – kishajó közlekedik 4 óra és 23.50 között. Hétfőgeken a járatok száma kevesebb, ugyanakkor rendezvények idején alkalmanként kiegészítő járatok is indulnak. A komp kerékpárral is használható, a helyiek többsége is ezt a megoldást választja.

A Sokac-révnél (Szent János Hotel és a vasútállomás között) kerékpár-, valamint kajak- és kenukölcsonzók is működik. E-bike kölcsönzésre legközelebb Harkányban van lehetőség.

Taxiszolgáltatás működik Mohácson, Villányban, Siklóson és Harkányban is. Pécs és a villányi borvidék települései között szezonálisan működik igényalapú gépkocsitranszfer (Bortaxi).

Mohácson a kerékpárbérlési szolgáltatást a helyi turisztikai desztinációmenedzsment szervezet (egyesület) működteti. Villányban és Harkányban kerékpárbérlés az egyes szálláshelyeken keresztül érhető el. Az e-bike rendszer működtetője a Zöld Kerékpár Turisztikai Nonprofit Kft. Az általuk működtetett rendszer Harkányon kívül elérhető Sellyén, Vajszlón, Kémesen és Vejtiben is.



## 4.4.SWOT – erősségek, gyengeségek, lehetőségek és veszélyek elemzése

### 4.4.1.Erősségek

- A turizmusfejlesztésének feltételei adottak (kulturális, turizmus helyszínei, világörökségi helyszínek Pécsen, védett területek, jó sportolási lehetőségek, Villányi Borvidék, gyógy- és termálfürdők Harkányban és Siklóson.
- Jó környezeti állapot, vonzó táj.
- A szélesebb célterület fejlett turisztikai infrastruktúrával rendelkezik.
- A látogatószám és a vendégéjszakák száma emelkedik az utóbbi években.
- Vendéglátás, turizmus hagyományai erősek.
- Turisztikai desztinációmenedzsment-szervezetek felállításra kerültek.
- Közúti elérhetőségi viszonyok javultak (autópálya).
- Mohácson közforgalmú kikötő működik.
- A Dunán keresztül elérhető a nemzetközi vízi közlekedési útvonalak.
- A térségben található több határátkelő. A Mohács közelében lévő átkelő szerepe kiemelkedő, forgalma növekszik.
- A térséget átszelik a nemzetközi kerékpárturisztikai útvonalak.

### 4.4.2.Gyengeségek

- Csökkenő lakosság, negatív vándorlási különbözet.
- A régió gazdasági növekedése elmarad az országostól, sőt még más periferikus régióktól is. A megye nyugati részét gazdasági visszaesés jellemzi, a beruházások elmaradnak.
- A térség elzárt, távol fekszik a fontos gazdasági központoktól.
- Közlekedési infrastruktúra állapota rossz, a vasút állapota súlyosan elavult, mellékutak minősége többhelyen rossz.
- Multi-modális csomópontok hiánya.
- A magyar-horvát határon az átkelők sűrűsége alacsony.
- A turizmus növekedése a Dél-Dunántúlon és Baranyában elmarad az országos szinttől, versenyképessége romlik.



## Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve

- Az EuroVelo-útvonalak bizonyos szakaszai hiányoznak, nem megfelelően vannak kitáblázva, a szolgáltatások gyengén fejlettek, vidéki térségekben teljesen hiányoznak.
- Turisztikai promóció nem megfelelő minősége.
- Turisztikai szolgáltatások hiánya a Duna mentén.

### 4.4.3. Lehetőségek

- A dunai vízi útvonal fejlődik, a Nyugat-Európából érkező turisták száma nő.
- A kerékpáros turizmus népszerűsége növekszik, a térség kerékpárturisztikai központtá válását elősegítheti.
- A közlekedési infrastruktúra fejlődése elősegítheti a térség megközelíthetőségének javulását.
- Az idősek turisztikai aktivitása növeli a Nyugat-Európából érkező látogatók számát.
- A határ átjárhatósága javul: a magyar és horvát autópálya-hálózat továbbépítése a térségben folytatódik.
- Az EU-támogatások hozzájárulnak a turizmus fejlesztéséhez, melynek eredményeképpen nőhet a szektor versenyképessége.
- A természetközeli és ökoturizmus iránti kereslet növekszik.
- A nyugat-balkáni EU-integráció folytatódása (Bosznia-Hercegovina, Szerbia) csökkentheti a térség elszigeteltségét.

### 4.4.4. Veszélyek

- A kedvezőtlen demográfiai folyamatok folytatódnak, a térség elnéptelenedik, a helyi kereslet radikálisan lecsökken.
- A gazdasági visszaesés folytatódása hatással lesz a beruházások mértékére, mely tőkekivonást von maga után a térségből.
- Az infrastrukturális beruházások elkerülik a régiót, állapota folyamatosan romlik.
- A beruházások csökkenésével a térség turisztikai vonzereje is csökken, a vendégek és vendégéjszakák száma stagnál vagy csökken.
- Az általános világpolitikai bizonytalanság a turisztikai szektorra globálisan is kihat, az emberek mobilitása csökken.
- A 2020 utáni uniós fejlesztéspolitika mellőzi a területi kiegyenlítési célt, az elmaradott térségek leszakadása fokozódik.





## Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve

- A térség politikai instabilitása miatt az EU bővítése a Nyugat-Balkánon elakad, mely az egész Duna-térséget destabilizálja.
- Klímaváltozás – szokatlanul szélsőséges időjárás – árvizek és aszály – gyakoribbá válása.

### 4.4.5.Összegzés

A SWOT valamennyi kategóriájában találunk nagy számban olyan elemeket, melyekre a helyi önkormányzati, gazdasági és civil szervezetek nem rendelkeznek ráhatással, így fejlesztési eszközökön keresztül nem befolyásolható. Az általános világ- és biztonságpolitikai helyzet, a gazdasági makrokörnyezet, az európai fejlesztéspolitika változásai mindenképpen közvetlen hatást gyakorolhatnak a térség turizmusára. A jelenlegi dokumentum azonban csak a országos közlekedésfejlesztési és turizmuspolitika, a megyei koordinációjú fejlesztéspolitika, valamint a helyi szinten realizálható fejlesztések vonatkozásában fogalmazhat meg beavatkozásokat.



## 5. Az SRTMP tervezési és szervezeti háttere

### 5.1. Tervezési dokumentumok

#### 5.1.1. Nemzeti szintű dokumentumok

Az **Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió** (Nemzeti Fejlesztés 2030) a kerékpározás több kontextusban is említi. Az ország adottságai általában kedvezőek a kerékpározáshoz és a kerékpáros turizmus fejlesztéséhez, ami egyben alternatív, környezetbarát közlekedési eszköz. A városok fejlesztése kapcsán felmerül a kerékpáros elérhetőségi viszonyok javítása, tekintettel arra, hogy a Magyarországra jellemző kompakt városszerkezet megőrzésében a kerékpáros közlekedésnek kiemelt szerepe van, mely egyben klímabarát közlekedési módnak is tekinthető. Ennek érdekében a kerékpáros közlekedés részarányát a városokban 10%-ra, a kis- és közepes települések esetében pedig 30%-ra kívánják növelni, melyhez 2000 km kerékpárút megépítését, valamint egyéb utak kerékpáros-baráttá alakítását tűzik ki célul (OGY, 2013).

A jelenleg hatályos **Országos Területrendezési Terv** (OTrT) a 2003. évi XXVI. tv. módosításával került elfogadásra 2013-ban, mely 2014-től hatályos. A terv 2. sz. melléklete az országos szerkezeti terv, melynek szabályozza az országos kerékpárút-törzshálózati elemeket. Ezek közül a térséget kettő érinti (OTrT, 2014, 1/6. melléklet):

- 5. Dél-alföldi határmenti kerékpárút: Debrecen – Gyula – Orosháza – Hódmezővásárhely – Szeged – Mórahalom – Tompa – Bácsalmás – Nagybaracska – Mohács.
- 6. Alsó-Dunamente kerékpárút – megegyezik az EuroVelo 6 útvonallal, Mohácstól délre a Duna minkét partján folytatódik Horvátország (6. A) és Szerbia (6. C) irányába.
- 9. A Dunántúli határmenti kerékpárút (EuroVelo 13, Három folyó kerékpáros túraútvonal).

A **Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia** (KKK, 2014), mely a 1486/2014. (VIII. 28.) Korm. határozattal került elfogadásra, a térség szempontjából a következő elemeket hangsúlyozza:

- Meglévő gyorsforgalmi úthálózat fejlesztése, beleértve az országhatárok elérését. Ez magában foglalja az M6-os autópálya továbbépítését az országhatár (Ivándárda) irányába.
- Összefüggő európai, országos kerékpárforgalmi hálózat hiányzó elemeinek kialakítása, beleértve a térséget érintő nemzetközi és országos hálózati elemeket.



## Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve

- A vízi TEN-T hálózat (Duna) esteében a víziút, valamint a kikötők fejlesztése, beleértve a személyforgalmi kikötőket, parti hajójáratok indítását.
- Az alacsony forgalmú vasúti vonalak jelentős fejlesztését, beleértve a szák keresztmetszetek feloldását és a szolgáltatásfejlesztést, mint megvalósítható, de kis társadalmi hasznosságú eszköz.

A stratégia a Pécs–Villány szakaszt áruszállítási funkciójúnak tekinti. A Villány–Mohács vasúti szakaszt a stratégia regionális vasúti pályaként értelmezi, szerepet nem szán neki.

A **Nemzeti Közlekedési Stratégia – Országos Kerékpáros Koncepció és Hálózati Terv** c. dokumentum (KKK, 2013), az OTTrT-vel összhangban, a nemzetközi és országos törzshálózati elemek szerepét emeli ki.

A **Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia** (MTÜ, 2017), mely a 747/2017. (X. 18.) Korm. határozattal került elfogadásra, szakított a korábbi turisztikai régiókra épülő logikával, és kiemelkedő jelentőségű turisztikai térségek koncentrált fejlesztését tűzi ki célul, növelve a forrásfelhasználás hatékonyságát. A SRTMP által vizsgált térség nem szerepel kiemelt turisztikai fejlesztési térségként. A nevesített kiemelt turisztikai fejlesztési térségeken kívüli területek esetében a világörökségi helyszínek, tematikus hálózatok, a termékalapú megközelítés, a termálfürdők, valamint a réspiácok kiaknázása jelenik meg lehetőségként. A stratégia célrendszere tematikus jellegű, melyek közül több (aktív turisztika, gyógyhelyek, egyházi kulturális örökség, nemzeti parkok, világörökség) relevánsnak tekinthető a célterület szempontjából.

### 5.1.2. Regionális fejlesztési dokumentumok

A **Baranya Megyei Területfejlesztési Koncepciója** (BMÖ, 2014) az elérhetőség és mobilitás javítását stratégiai célnak tekinti, kiemelve a közösségi közlekedés hatékonyságának növelését, illetve az alternatív közlekedési módok (kerékpár, gyaloglás) elterjesztését. Területi metszetben a Mohács – Bóly, valamint a Villány – Siklós – Harkány térséget a helyi adottságokra, komparatív előnyökre épülő vidék- és gazdaságfejlesztés kiemelt térségének tekinti, kiemelve ezen belül Mohács és Bóly gazdasági szerepét. A határon átnyúló kapcsolatokban a közlekedés fejlesztése szintén kiemelkedő jelentőségű, propagálva a személyszállítás újraindítását Pécs és Eszék között. Turizmus vonatkozásában a bor-, termál-, gasztró-, kerékpáros és ökoturizmus fejlesztése merül fel.

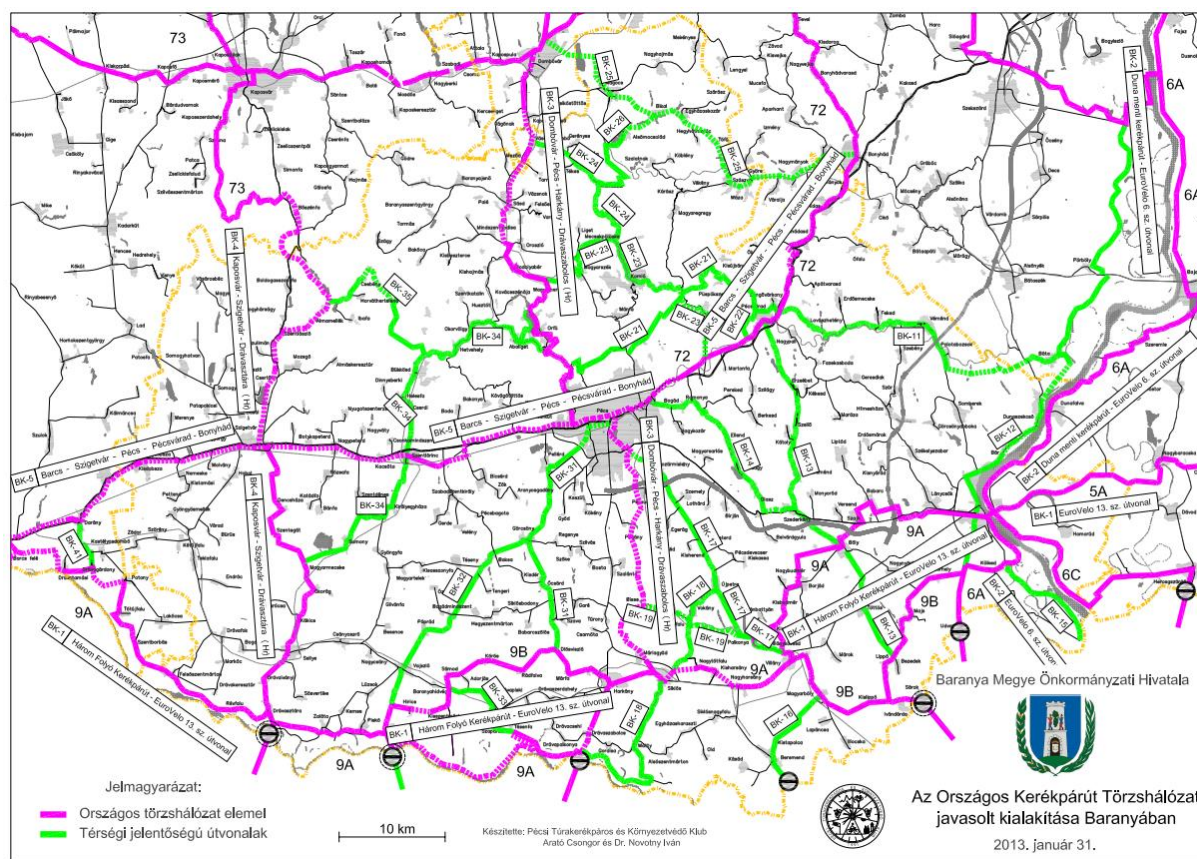


Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve

**Baranya Megye Integrált Területi Programja** (BMÖ, 2017) a Konceptióban lefektetett célokat és prioritásokat bontja le a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program (TOP) megyei forrásaival összhangban.

**Baranya Megye Rendezési Terve** – illeszkedve az OTrT-hez – tartalmazza az országos kerékpárút-tözhálózeti elemeket, valamint a térségi jelentőségű kerékpárutakat is, azonban az EuroVelo útvonalak, ahol eltérés van az országos törzhálózattól, nincsenek feltüntetve, a mohácsi belterületi irányokat nem tartalmazza részletesen (BMÖ, 2012).

A megyei önkormányzat felkérésére 2013-ban elkészült Baranya megye kerékpárút-fejlesztésére vonatkozóan egy átfogó felmérés, ami alapján elkészült a **megye kerékpárút térképe** (14. ábra).



14. ábra: Az országos kerékpárút törzhálózat javasolt kialakítása Baranyában.

Forrás: Baranya Megyei Önkormányzati Hivatala.





## Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve

A megyei tervek alapján készült el, a Pannon Európai Területi Társulás felkérésére az **EuroVelo nemzetközi kerékpárút hálózat turisztikai fejlesztése a Pannon ETT területén** (Pannon ETT, 2016) című munkaanyag, mely szélesebb térségi szemléletben vizsgálja a nemzetközi, országos törzshálózati és egyéb útvonalak létrehozásának lehetőségeit, beleértve a Pécs–Mohács kapcsolat megteremtését is.

### 5.1.3.Helyi fejlesztési dokumentumok

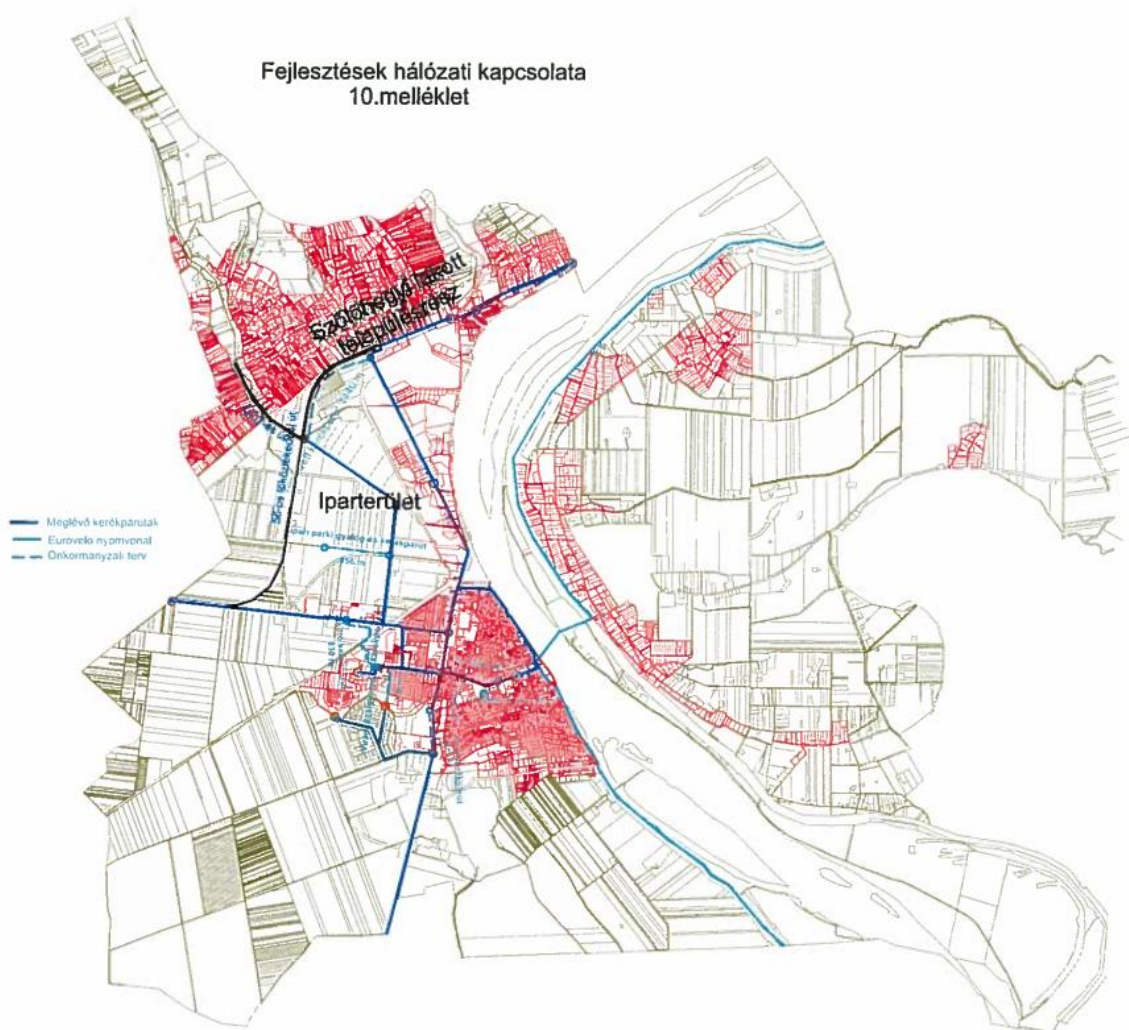
**Mohács Város Rendezési Terve** bemutatja a város meglévő és tervezett közlekedési létesítményeit: a kerékpárúthálózat továbbfejlesztését, valamint az újonnan létesítendő kikötési helyeket a Dunán. Az EuroVelo-útvonalakat külön tartalmazza a dokumentum. A városi rendezési terv kiemelten kezeli a jelentős foglalkoztatók – melyek a város északnyugati részén, a 56 sz. főút közelében koncentrálnak – kerékpáros elérhetőségét, így új újabb kerékpáros infrastruktúra-elemek kialakítása tervezett a városközpont és a város nyugati része között (Mohács, 2017).

**Mohács Integrált Településfejlesztési Stratégiája** – melynek aktuális, módosított változata 2016-os keletű – a fenntartható turizmus megjelenik a tematikus célok között, csakúgy, mint a külső és belső megközelíthetőség fejlesztése és az intermodalitás. A kerékpáros közlekedés fejlesztése a város belterületi útszakaszain a zsúfoltság csökkentését célozzák. A Duna-part fejlesztése kapcsán megjelenik a határon átnyúló öko- és víziturisztikai fejlesztés igénye, együttműködésben a szomszédos (Szekszárd, Baja, Eszék, Batina, Kopácsi-rét) területekkel. A turisztikai tevékenységbe bevonandó területként említi a stratégia a város északnyugati részén, az 56 sz. főút nyugati oldalán található szőlőhegyet (bor- és gasztronómiai turizmus), valamint a Mohács-Szigetet (Duna bal partja). Mohács és Újmohács közötti Duna-híd kiépítése több céllal összefüggésben szerepel a stratégiában (Mohács, 2016).

**Mohács város kerékpárúthálózat-bővítési terve** bemutatja a város kerékpáros infrastruktúra fejlesztésével összefüggő terveit, új útvonalak kiépítését, a meglévők felújítását és forgalomtechnikai beavatkozásokat is beleértve, illeszkedve a város rendezési tervéhez és az integrált településfejlesztési stratégiához (Mohács, 2017). A terv által előirányzott fejlesztéseket mutatja a 15. ábra.



## Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve



15. ábra: Mohács város tervezett kerékpáros infrastruktúra-hálózata a kerékpárúthálózat-bővítési terv alapján.

Forrás: Mohács (2017; p. 88)





## 5.2.Érintettek köre

A vasutak a Magyar Államvasutak (MÁV) kezelésében vannak. A MÁV működteti a térség valamennyi vasúti járatát, kivéve a Pécs – Sopron gyorsvonatot, mely a MÁV és a GYSEV (GYSEV-Raaberbahn) közös üzemeltetésében működik.

A közutak fenntartója a Magyar Közút Nonprofit Zrt. A közutakon kívül a 355/2017. (XI. 29.) Korm. rendelet értelmében az országos kerékpárút-törzshálózat főutakkal párhuzamos lakott területen kívüli szakaszai, az önkormányzatok által kialakított kerékpárforgalmi létesítmények lakott területen kívüli szakaszainak kezelését átveszi a Magyar Közút Nonprofit Zrt. Ez Mohács esetében az 56 (Bár és Udvar felé) és 57 sz. főút (Lánycsók felé) mentén kiépített kerékpárutakat jelenti lakott területen kívül, illetve az 5121 j. összekötő 56 sz. főút (körforgalom) és településhatár közötti szakaszát.

A Budapest–Mohács közvetlen buszjárat üzemeltetője a Volánbusz Zrt. (Budapest). A többi, regionális, térségi buszjárat üzemeltetője a Dél-Dunántúli Közlekedési Központ (DDKK), mely kaposvári székhellyel működik.

A helyi úthálózat fenntartója Mohács Város Önkormányzata, a többi település esetében is a helyi önkormányzatok. A települések belterületi útjai mentén kiépített kerékpárutak szintén helyi önkormányzati fenntartásban vannak. Az EuroVelo 6 útvonalak táblarendszerének fenntartója a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, az EuroVelo 13 térséget érintő, de EuroVelo-táblákkal el nem látott szakaszai (Három Folyó Kerékpárút) kezelője – a Dél-Dunántúli Regionális Fejlesztési Ügynökség jogutódjaként – a Baranya Megyei Fejlesztési Ügynökség.

A mohácsi rév (komp és kishajó), valamint a városközpontban található kikötő a Mohácsi Városgazdálkodási és Révhajózási Nonprofit Kft. működtetésében van.

A Mohácson működő kerékpárbérlési szolgáltatást a Mohácsi Turisztikai Desztinációmenedzsment Egyesület (TDM) működteti, csakúgy, mint a Városháza földszintjén található turisztikai információs pontot. Egyéb kerékpárbérlési szolgáltatások tekintetében: Harkányban kerékpárok bérelhetők bizonyos turisztikai szolgáltatók telephelyein, együttműködésben a szolgáltató vállalkozások és a helyi TDM között. A Harkányt is magában foglaló Ós-Dráva program keretében kialakított e-kerékpár bérlést lehetővé tevő rendszert a Zöld Kerékpár Turisztikai Nonprofit Kft. működteti, mely Harkányon kívül Sellyém, Vajszlón és Vejtiben alakított ki dokkoló állomásokat és telepített bérelhető kerékpárokat.



## 6. Közös vízió és célok

A helyzetelemzés alapján látható, hogy a térség számos kiemelkedő adottsággal rendelkezik, a Duna-menti gondolkodás reneszánszát éli. A térség, mint rurális, helyi kulturális örökséget megélhető módon ápoló, kultúrák találkozásában található turisztikai desztináció megfelelő feltételek fennállása esetén vonzóvá tehető.

A fenntartható regionális turisztikai mobilitási terv által megfogalmazott közös vízió az alábbi:

**Mohács és térsége, mint a magyarországi alsó Duna-szakasz gyöngyszeme, a térségben látogatóknak lehetőséget teremt kiváló környezeti minőség mellett a kulturális hagyományok közvetlen élményszerű megélésére; hidat képezve a civilizáció és a természet, a Duna két partja, valamint a különböző kultúrák között; kihasználva és innovatívan alkalmazva a hagyományos, fenntartható közlekedési megoldásokat.**

A fenti vízió megfogalmazása mentén az alábbi célok meghatározására kerül sor.

1. A térség külső fizikai megközelíthetőségének és belső kapcsolatainak fenntartható fejlesztése, a meglévő modalitások ésszerű integrációján és bővítésén keresztül.
2. A természeti és kulturális örökség megismerését és megőrzését célzó szolgáltatások fejlesztése, a meglévő szolgáltatások fenntarthatóságának és versenyképességének növelése.
3. „Mohács, mint a Duna gyöngyszeme” turisztikai desztináció pozícionálása: a magyarországi alsó Duna-szakasz „feltétele” a turisztikai térképre, mint hagyományokban gazdag, környezetbarát, fenntartható, zöld desztináció.



## 7. Turisztikai mobilitási terv

### 7.1. Bevezetés

Az előző fejezetben megfogalmazott átfogó célok mentén – mely három egymástól jól elkülöníthető tématerületet: infrastruktúra, szolgáltatások, promóció – kerül felvázolásra a turisztikai mobilitási terv prioritásai és intézkedése.

A következő alfejezetben az egyes beavatkozások rövid bemutatása található, megjelölve az intézkedések indikatív költségvetését, a mobilizálható forrásokat, a leendő felelősöket, valamint a beavatkozás prioritási szintjét.

### 7.2. Intézkedési terv

A térség elérhetősége jelenleg nem kielégítő. A külső elérhetőségi viszonyok javítása érdekében az alábbi intézkedések szükségesek.

P1 A vasúti infrastruktúra alkalmassá tétele a fenntartható turizmus által generált közlekedési igény kielégítésére.

1.1. beavatkozás címe: Közvetlen vasúti járatok számának növelése Pécs és Mohács között, kerékpárszállításra alkalmas vasúti kocsik bekapcsolásával.

Intézkedés rövid leírása	Jelenleg Mohács napközben vasúton csak villányi átszállással érhető el. Az igen rövid átszállási idő a kerékpáros utasok számára nem megfelelő. Menetrend-módosítással szükséges a közvetlen mohácsi vasúti kocsik számának, illetve a járatok kerékpárszállítási kapacitásának növelése, kerékpárszállító kocsik bekapcsolásával, illetve alacsonypadlós személyszállító kocsik üzembe állításával, elsősorban hétvégéken tavasztól ősziig.
Hatása és hozzájárulása a célokhoz	Kapcsolódó célok: 1.



Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve

	A fejlesztés javítja a térség külső elérhetőségét, hozzájárulva a vasúti és kerékpáros modalitás integrációján keresztül. Egyúttal hozzájárul a célterület, mint turisztikai desztináció pozicionálásához, mint környezetbarát módon megközelíthető turisztikai célterület.
Tervezett költségvetés	TDP 4.3. tevékenység keretében készülő megvalósíthatóság tanulmány alapján.
Forrás	Nemzeti Fejlesztési Minisztérium költségvetési fejezet, MÁV Start Zrt. működési költség.
Megvalósítás tervezett ideje	2018-2023, folyamatos.
Közreműködő szervezetek	MÁV Start Zrt., Közlekedéstudományi Intézet (KTI), Mohács Város Önkormányzata, Mohács TDM.
Végrehajtásért felelős	Magyar Államvasutak – MÁV Start Zrt.
Prioritás	Közepes **

1.2. beavatkozás címe: A határon átnyúló vasúti kapcsolat helyreállítása Villány és Pélmónostor, Pécs és Eszék között.

Intézkedés rövid leírása	<p>A két város közötti vasúti kapcsolat helyreállítása folyamatosan felmerül a Magyarország és Horvátország közötti kétoldalú politikai találkozókra. A határon átnyúló turizmus fellendítése érdekében egy újraindított (Budapest–) Pécs–Eszék (–Szarajevó) járáshoz megfelelő átszállási kapcsolatot szükséges létrehozni Mohács felé villányi átszállással, megfelelő átszállási idővel.</p> <p>A leendő kapcsolat menetrendjének kialakításakor figyelembe kell venni a belföldi szakaszokon felmerülő igényeket, ezáltal csökkentve a bevezetést követő időszakban jelentkező alacsony kihasználtságból adódó veszteségeket.</p> <p>A bevezetést követően napi egy vonatpár indítása javasolt, mely a termék megismertetése, illetve a turisztikai kínálat bővülésével sűrítendő igény szerint.</p>
Hatása és hozzájárulása a célokhoz	Kapcsolódó célok: 1.



Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve

	A fejlesztés javítja a térség külső elérhetőségét, hozzájárulva a vasúti és kerékpáros modalitás integrációján keresztül. Egyúttal hozzájárul a célterület, mint turisztikai desztináció pozicionálásához, mint környezetbarát módon megközelíthető turisztikai célterület.
Tervezett költségvetés	TDP 4.4. tevékenység keretében készülő megvalósíthatóság tanulmány alapján.
Forrás	Nemzeti Fejlesztési Minisztérium költségvetési fejezet, MÁV Start Zrt. működési költség.
Megvalósítás tervezett ideje	2018-2023, folyamatos.
Közreműködő szervezetek	MÁV Start Zrt., Közlekedéstudományi Intézet (KTI), Mohács Város Önkormányzata, Mohács TDM.
Végrehajtásért felelős	Magyar Államvasutak – MÁV Start Zrt.
Prioritás	Közepes **

P2 A kerékpáros közlekedés feltételeinek javítása Mohács és környéke közötti infrastruktúráján.

2.1. beavatkozás címe: Önálló kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása az 5121 j. összekötő (Eszéki út, Kossuth L. u.) Íjász és Mező u. közötti szakaszán, biztosítva az autóbusz-állomás, valamint a belváros biztonságos kerékpáros megközelíthetőségét is.

Intézkedés rövid leírása	Mohács város kerékpárút-hálózatának hiányzó szakasza az Íjász u. és Dózsa Gy. u. közötti szakasz, mely nagyforgalmú, keresztmetszeti problémákkal rendelkezik. A jelenlegi, Sátorhely felől érkező, az Íjász u. sarkán véget érő kerékpárutat meg szükséges hosszabbítani a Mező utcáig, egyúttal – mivel a kerékpárosok jelentős része várhatóan a belváros és a Duna-part irányába szándékozik tovább közlekedni – kerékpáros nyom felfestésével kerékpáros útvonalat szükséges kijelölni a Temető és Szent István utcán keresztül az autóbusz-állomásig, ahonnan a Rákóczi utcán elérhető a Dózsa Gy. utca déli oldalán kialakított
--------------------------	--



Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve

	kerékpárút, vagy a kerékpár tárolását követően az út gyalogosan folytatható. Ez által a város dél felőli megközelítésére a közút mellett kiépített kerékpárutat választók is biztonságosan eljuthatnak a városközpontba, egyúttal javul a déli városrész közlekedési infrastruktúrája is, a kerékpáros közlekedés feltételeinek javításán keresztül. Újonnan kiépítendő kerékpárút hossza: 460 m. Táblázással kijelölt útvonal hossza: 650 m.
Hatása és hozzájárulása a célokhoz	Kapcsolódó célok: 1. A fejlesztés javítja a térség külső elérhetőségét, illetve a belső kapcsolatait, a kerékpáros közlekedés számára biztonságos feltételeket teremtve a déli városrészben.
Tervezett költségvetés	111 875 EUR.
Forrás	Interreg V-A Magyarország-Horvátország Együttműködési Program (támogatási szerződés)
Megvalósítás tervezett ideje	2018. március – 2019. április.
Közreműködő szervezetek	Mohács Város Önkormányzata, Magyar Közút Nonprofit Zrt.
Végrehajtásért felelős	Mohács Város Önkormányzata.
Prioritás	Magas ***

2.2. beavatkozás címe: Kerékpárút kiépítése az 56 sz. főközlekedési úttal párhuzamosan, az 5121 j. összekötő északi főúti csomópontja, valamint az 5607 j. összekötő közötti szakaszon a Szőlőhegy elérhetőségének javítása érdekében.

Intézkedés rövid leírása	A város északnyugati részén számos turisztikai vonzerő található (vízimalom, borturisztikai szolgáltatók), melyek elérhetősége kerékpáron az 56 sz. főút elkerülő szakaszáig megoldott, az 5121 j. összekötő mentén kiépített kerékpárút és kerékpársáv, valamint az iparterületet a belvárossal összekötő kerékpárúton keresztül. Az elkerülő út ezen szakaszának forgalma igen magas (3498 EJ/nap), így a biztonságos kerékpáros közlekedés feltételeinek megteremtése érdekében önálló kerékpárforgalmi létesítmény
--------------------------	--





Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve

	<p>kialakítása szükséges. A kiépítendő szakaszon kialakításra kerülne egy db kerékpáros pihenő is. A létesítmény kialakításával javul a szőlőhegy elérhetősége a belvárosból.</p> <p>A tervezett beavatkozás hossza 1440 m. A terület vegyes tulajdonosi struktúrája miatt területvásárlás szükséges.</p>
Hatása és hozzájárulása a célokhoz	<p>Kapcsolódó célok: 1.</p> <p>A fejlesztés javítja a térség külső elérhetőségét, illetve a belső kapcsolatait, a kerékpáros közlekedés számára biztonságos feltételeket teremtve a szőlőhegy környezetében. A feltárt turisztikai szolgáltatások esetében nő a versenyképesség, a megközelíthetőség javításán keresztül működésük fenntarthatóbbá válik.</p>
Tervezett költségvetés	1 290 300 EUR.
Forrás	Terület- és Településfejlesztési Operatív Program (támogatási szerződés).
Megvalósítás tervezett ideje	2018. március – december.
Közreműködő szervezetek	Mohács Város Önkormányzata, Magyar Közút Nonprofit Zrt.
Végrehajtásért felelős	Mohács Város Önkormányzata, Magyar Közút Nonprofit Zrt.
Prioritás	Magas ***

2.3. beavatkozás címe: Önálló kerékpárút kiépítése Lánycsóktól Szajkon keresztül Bóly irányába az 57. főút mentén.

Intézkedés rövid leírása	<p>A nagy forgalom, különösen az autópálya-felhajtó által generált kiemelkedő nehézgépjármű terhelés okán szükséges a Mohács és Lánycsók között meglévő kétirányú kerékpárút továbbépítése Lánycsók és Bóly között. A Bólyon keresztüli kapcsolat – hivatásforgalmi szempontok mellett – biztonságos, rövidebb eljutást biztosít Mohács irányába, mint a határhoz közelebb futó EV13 útvonal</p>
Hatása és hozzájárulása a célokhoz	Kapcsolódó célok: 1.



Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve

	A fejlesztés javítja a térség külső elérhetőségét, illetve a belső kapcsolatait, a kerékpáros közlekedés számára biztonságos feltételeket teremtve Mohács és Bóly között. A többirányú kerékpáros megközelítés lehetősége hozzájárul a desztináció pozicionálásához, mint környezetbarát, zöld turisztikai célterület.
Tervezett költségvetés	2 600 000 EUR (becslés).
Forrás	Strukturális és Kohéziós Alapok 2021-2027.
Megvalósítás tervezett ideje	2021-2023.
Közreműködő szervezetek	Magyar Közút Nonprofit Zrt., Lánycsók, Babarc, Szajk, Versend Község, Bóly Város Önkormányzata.
Végrehajtásért felelős	Magyar Közút Nonprofit Zrt., Lánycsók, Babarc, Szajk, Versend Község, Bóly Város Önkormányzata.
Prioritás	Alacsony *

2.4. beavatkozás címe: Kerékpáros táblarendszer továbbfejlesztése Mohácson és környékén.

Intézkedés rövid leírása	Bár Mohács az EV6 és EV13 metszéspontjában található, a kerékpáros táblarendszer csupán az EV6 útvonal mentén került felállításra. A hatályos útügyi műszaki előírásokkal összhangban szükséges Villány és Mohács között, az EuroVelo 13 mentén szabványos EuroVelo-kompatibilis táblák kihelyezése, a helyenként korábban felállított nem szabványos táblák lecserélésével, vagy kiegészítő tábla elhelyezésével, esetleg matricázással.
Hatása és hozzájárulása a célokhoz	Kapcsolódó célok: 1., 3. A fejlesztés javítja a térség külső elérhetőségét, illetve a belső kapcsolatait, a kerékpáros közlekedést vonzóbbá teszi a turisták számára. A kerékpáros közlekedés fejlesztésén keresztül hozzájárul a térség, mint desztináció pozicionálásához, mint környezetbarát, fenntartható turisztikai célterület
Tervezett költségvetés	7 500 EUR.



Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve

Forrás	Interreg V-A Magyarország-Horvátország Együttműködési Program (támogatási szerződés).
Megvalósítás tervezett ideje	2018. március – 2019. április.
Közreműködő szervezetek	Mohács Város Önkormányzata, EV 13 útvonal által érintett további önkormányzatok (Sátorhely, Nagynyárad, Szajk, Borjád, Nagybudmér, Kisbudmér, Kisjakabfalva, Villány), Dél-Dunántúli Vízügyi Igazgatóság (Karasica-töltés), Magyar Közút Nonprofit Zrt.
Végrehajtásért felelős	Mohács Város Önkormányzata, Magyar Közút Nonprofit Zrt.
Prioritás	Magas ***

P3 Mohács, mint Duna-parti turisztikai desztináció folyami megközelíthetőségének javítása.

3.1. beavatkozás címe: Menetrendszerű, turisztikai-rekreációs célú hajójárat kialakítása a Dunán mohácsi indulással.

Intézkedés rövid leírása	<p>Mohács Duna-parti elhelyezkedésének jobb kihasználása érdekében szükséges a vízi elérhetőség fejlesztése. Mohács közforgalmú kikötője a városközpontban helyezkedik el, mely lehetőséget ad a belváros és a főbb látnivalók hatékony elérésére. Mohácson a belvárostól 2 km-re található a schengeni határkikötő, mely lehetővé teszi az útlevél- és vámvizsgálat helyben történő elvégzését.</p> <p>A járatok kialakítása érdekében egy 50 fő befogadására, kerékpárszállításra és min. 30 km/h sebesség elérésére alkalmas sétahajó beszerzése szükséges. A hajó sebességétől függően a következő célállomások válhatnak hajózhatóvá egy napos program keretében: Béda-Karapanca (12 km), Baja (35 km), Batina (23 km), Apatin (45 km), Almás (Aljmaš – 65 km). Autóbuszsal kombinált közlekedési megoldásokkal elérhető további helyszínek: Szekszárd, Zombor (Sombor), Kopácsi-rét (Kopački rit), Eszék.</p>
--------------------------	---



Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve

Hatása és hozzájárulása a célokhoz	Kapcsolódó célok: 1., 2. A fejlesztés javítja a térség külső elérhetőségét a Duna irányából. A feltárt turisztikai szolgáltatások esetében nő a versenyképesség, a megközelíthetőség javításán keresztül működésük fenntarthatóbbá válik. A hajójárat kialakításával, illetve a kerékpáros közlekedés integrálásával hozzájárul a térség, mint desztináció pozícionálásához, mint környezetbarát, fenntartható turisztikai célterület.
Tervezett költségvetés	Beszerezés: 668 000 EUR. Üzemeltetés: 45 700 EUR/év (2019-2020), 75 400 EUR (2021-).
Forrás	Interreg V-A Magyarország-Horvátország Együttműködési Program (támogatási szerződés).
Megvalósítás tervezett ideje	Hajóbeszerzés és üzembe helyezés: 2018. január – 2019. április.
Közreműködő szervezetek	Mohács Város Önkormányzata, Mohácsi Városgazdálkodási és Révhajózási Nonprofit Kft., Baranya Megyei Rendőrfőkapitányság
Végrehajtásért felelős	Mohács Város Önkormányzata, Mohácsi Városgazdálkodási és Révhajózási Nonprofit Kft.
Prioritás	Magas ***

3.2. beavatkozás címe: Mohács, mint közforgalmú folyami kikötő turisztikai-rekreációs infrastruktúrájának fejlesztése.

Intézkedés rövid leírása	A közforgalmú kikötő a város központjában található, feltételei nem kielégítőek a nagyobb méretű turisztikai hajók fogadására, valamint szolgáltatási szintjét tekintve nem felel meg a modern folyami sporteszközök által támasztott igényeknek sem. A kompkikötő szomszédságában, a belvároshoz közel célszerű kialakítani egy sport- és jachtkikötőt, mely a következő szolgáltatásokat nyújthatja a Dunán érkező hajóknak: mosdók, öltözők, víz- és villanyvételi lehetőség, hulladékelhelyezés. Ezt kiegészíthetik a leendő utasok, várakozók, lakosság számára kialakítandó kereskedelmi egységek, szabadidős, szórakoztató infrastruktúra-elemek.
--------------------------	---



Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve

Hatása és hozzájárulása a célokhoz	Kapcsolódó célok: 1., 2. A fejlesztés javítja a térség külső elérhetőségét a Duna irányából. A feltárt turisztikai szolgáltatások esetében nő a versenyképesség, a megközelíthetőség javításán keresztül működésük fenntarthatóbbá válik. A hajójárat kialakításával, illetve a kerékpáros közlekedés integrálásával hozzájárul a térség, mint desztináció pozícionálásához, mint környezetbarát, fenntartható turisztikai célterület.
Tervezett költségvetés	500 000 EUR.
Forrás	Interreg V-A Magyarország-Horvátország Együttműködési Program (előkészítés alatt).
Megvalósítás tervezett ideje	2019 – 2021.
Közreműködő szervezetek	Mohács Város Önkormányzata, privát szolgáltatók.
Végrehajtásért felelős	Mohács Város Önkormányzata.
Prioritás	Magas **

P4 Turisztikai szolgáltatások fejlesztése Mohácson.

4.1. beavatkozás címe: Mobilitási központ kialakítása Mohács belvárosában, a révkikötő közelében.

Intézkedés rövid leírása	Mohács esetében az egyes mobilitási lehetőségek területileg széttagolva, a városközponttól (Széchenyi tér) 350-1500 m távolságra található, mely gyalogosan kezelhető, kerékpárral kifejezetten egyszerűen áthidalható távolságok. Bár az utasok számát tekintve az autóbusz-állomás a vasútállomásnál frekvenciáltabb csomópontnak tekinthető, a komp térségi kapcsolati jelentősége, az EuroVelo-útvonal, a szálláshelykapacitások elhelyezkedése, valamint a kikötő folyamatban lévő fejlesztése kapcsán a Duna-parti terület jelentősége várhatóan növekedni fog. Az újonnan kialakítandó sportkikötő létesítményéhez kapcsolódóan (3.2 intézkedés) szükséges
--------------------------	---





Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve

	<p>kialakítani a térségi mobilitási központot, melynek funkciói lehetnek: információszolgáltatás, jegyértékesítés (komp, hajó, vasút, autóbusz), kerékpár- és vízisporteszköz-bérlés. A létesítménynek megjelenésében és a nyújtott szolgáltatások tekintetében meg kell felelnie a nyugat-európai Duna-parti városok hasonló létesítményei színvonalának. A központ szolgáltatásainak promóciója érdekében információs táblákat szükséges elhelyezni a vasút- és autóbusz-állomáson, valamint a fontosabb turisztikai szolgáltató-pontokon (Busó-udvar, hotelek, éttermek stb.). A mobilitási központ kialakításáról részletes megvalósíthatósági tanulmány készül.</p>
Hatása és hozzájárulása a célokhoz	<p>Kapcsolódó célok: 2., 3. A térségben működő vállalkozások által nyújtott szolgáltatások fenntarthatóságának növelésén keresztül nő a térség turizmusának versenyképessége. A fenntartható közlekedési módok támogatása hozzájárul a turisztikai desztináció pozicionálásához, mint környezetbarát, fenntartható, zöld desztináció.</p>
Tervezett költségvetés	<p>Helyszín kialakítása: 280 000 EUR. Működtetés: TDP 5.3. megvalósíthatósági tanulmány alapján.</p>
Forrás	<p>Megvalósíthatósági tanulmány: Interreg Danube Transznacionális Együttműködési Program. Helyszín kialakítása: Terület- és Településfejlesztési Operatív Program 2014-2020. Üzemeltetés: Mohács Város Önkormányzata, saját költségvetési forrás.</p>
Megvalósítás tervezett ideje	2018-2020.
Közreműködő szervezetek	Mohács Város Önkormányzata.
Végrehajtásért felelős	Mohács Város Önkormányzata.
Prioritás	Alacsony *



Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve

4.2. beavatkozás címe: Helyi vállalkozások turisztikai szolgáltatásainak fejlesztése kerékpárosbarát elemek integrálásával.

Intézkedés rövid leírása	Kerékpárkölcsonzés feltételeinek javítása szükséges a város meglévő kereskedelmi szálláshelyein, vagy saját kerékpárpark kialakításával, vagy a városi kerékpárkölcsonzóval való együttműködés kialakításán keresztül. A helyi vállalkozások számára kerékpárosbarát szolgáltatások kialakítására vonatkozóan képzéseket szükséges szervezni. A város és a TDM be kell építse a kerékpárosbarát szolgáltatásokat, mint elvárt elemet a helyi gazdaságfejlesztési tevékenységébe. A tevékenység magában foglalja egy nemzetközileg kialakított tematika mentén képzések, workshopok szervezését a helyi vállalkozások számára.
Hatása és hozzájárulása a célokhoz	Kapcsolódó célok: 2. A térségben működő vállalkozások által nyújtott szolgáltatások fenntarthatóságának növelésén keresztül nő a térség turizmusának versenyképessége. A fenntartható közlekedési módok támogatása hozzájárul a turisztikai desztináció pozicionálásához, mint környezetbarát, fenntartható, zöld desztináció.
Tervezett költségvetés	10 000 EUR.
Forrás	Interreg Danube TDP és Amazon of Europe projektek képzési moduljai.
Megvalósítás tervezett ideje	2019-2020.
Közreműködő szervezetek	Baranya Megyei Önkormányzat, Mohács Város Önkormányzata, Mohács TDM, helyi turisztikai szolgáltatók.
Végrehajtásért felelős	Baranya Megyei Önkormányzat, Mohács Város Önkormányzata, Mohács TDM
Prioritás	Közepes **



Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve

P5 A térség turisztikai promóciójának új alapra helyezése

5.1. beavatkozás címe: Mobilitási térkép elkészítése.

Intézkedés rövid leírása	Mivel Mohács esetében több mobilitási opció is rendelkezésre áll, szükséges egy városra és környékére kiterjedő mobilitási térkép elkészítése, mely terjeszhető a közösségi közlekedési csomópontokban, szálláshelyeken és turisztikai attrakciók környékén. A térképnek tartalmaznia kell a város teljes kerékpárút-hálózatát, a kerékpárbérlési lehetőségeket, a komp menetrendjét, a városból induló turisztikai hajójáratok menetrendjét és elérhetőségeit, valamint a környező településekre induló közösségi közlekedési járatokat. A városi térkép mellett szükséges a várost érintő EuroVelo-útvonalakról készült térképek újrayomása és terjesztése a szolgáltató pontokon.
Hatása és hozzájárulása a célokhoz	Kapcsolódó célok: 1., 3. A fejlesztés javítja a térség külső elérhetőségét valamennyi irányából. A fenntartható közlekedési megoldások promóciója hozzájárul a térség, mint desztináció pozicionálásához, mint környezetbarát, fenntartható turisztikai célterület.
Tervezett költségvetés	15 000 EUR.
Forrás	Interreg V-A Magyarország-Horvátország Határon Átnyúló Együttműködési Program (részben támogatási szerződéssel rendelkezik).
Megvalósítás tervezett ideje	Kerékpáros térkép elkészítése: 2018-2019. Teljes mobilitási térkép elkészítése: 2019-2020
Közreműködő szervezetek	Mohács Város Önkormányzata, Mohács TDM, közösségi közlekedési szolgáltatók.
Végrehajtásért felelős	Mohács Város Önkormányzata, Mohács TDM.
Prioritás	Magas ***



Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve

5.2. beavatkozás címe: Tanulmányút szervezése a megcélzott küldő országok véleményformáló médiumai részére.

Intézkedés rövid leírása	<p>Annak érdekében, hogy a térség felkerüljön az európai kerékpárturisztikai térképre, tanulmányút szervezése szükséges a fő küldő országok meghatározó, turisztikai promócióval foglalkozó médiájának meghívásával: Ausztria, Németország, Franciaország, Hollandia, délszláv országok. A megcélzott média: meghatározó nyugat-európai napi- és havilapok tematikus mellékletei, blogok, vasúti, közúti és légi szállítók fedélzeti magazinjainak szerkesztői, közösségi média (Facebook, Instagram).</p> <p>A tanulmányutat a horvát és szerb térség bevonásával érdemes szervezni, hangsúlyozva a térség egyediségét, természetközelségét, érintetlenségét.</p>
Hatása és hozzájárulása a célokhoz	<p>Kapcsolódó célok: 3.</p> <p>A fejlesztés hozzájárul Mohács, mint a Duna gyöngyszeme pozícionálásához, az alsó Duna-szakasz felvételéhez a turisztikai térképre.</p>
Tervezett költségvetés	11 000 EUR.
Forrás	Interreg V-A Magyarország-Horvátország Határon Átnyúló Együttműködési Program (jövőbeli projekt).
Megvalósítás tervezett ideje	2019-2021.
Közreműködő szervezetek	Mohács TDM, térségben dolgozó túroperátorok, horvátországi és szerbiai partnerszervezetek.
Végrehajtásért felelős	Mohács TDM.
Prioritás	Közepes **

5.3. beavatkozás címe: Offline mobilapplikáció fejlesztése kerékpáros turisták részére.

Intézkedés rövid leírása	<p>Tekintettel arra, hogy a projekt célterülete határtérség, ahol a mobiladatforgalmazás helyenként nehézkes, illetve a határ közelében gyakran hálózatváltás szükséges, offline módon is működő, ingyenesen elérhető mobilalkalmazás kialakítása szükséges a</p>
--------------------------	---



Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve

	kerékpáros turisták számára. Az Európai Kerékpáros Szövetség (ECF) által kifejlesztett alkalmazás már elkészült több útvonalra vonatkozóan, ennek kiterjesztése szükséges az EV6 és EV13 térségi szakaszaira, beleértve a horvát és szerb oldalt is.
Hatása és hozzájárulása a célokhoz	Kapcsolódó célok: 1., 3. A fejlesztés javítja a térség külső elérhetőségét valamennyi irányából. A fenntartható közlekedési megoldások promóciója hozzájárul a térség, mint desztináció pozícionálásához, mint környezetbarát, fenntartható turisztikai célterület, a Duna gyöngyszeme pozícionálásához, az alsó Duna-szakasz felvételéhez a turisztikai térképre.
Tervezett költségvetés	5 000 EUR.
Forrás	Interreg V-A Magyarország-Horvátország Határon Átnyúló Együttműködési Program (támogatási szerződés).
Megvalósítás tervezett ideje	2018-2019.
Közreműködő szervezetek	Mohács Város Önkormányzata, Mohács TDM, Európai Kerékpáros Szövetség.
Végrehajtásért felelős	Mohács Város Önkormányzata.
Prioritás	Közepes **

5.4. beavatkozás címe: Együttműködés kialakítása a horvát és szerb térségi turisztikai promóciós szervezetekkel.

Intézkedés rövid leírása	A határtérség turisztikai átjárhatósága érdekében szükséges a folyamatos információáramlás feltételeinek megteremtése. A Baranya Megyei Önkormányzat, mind Kedvezményezett, együttműködési megállapodást kell kialakítson a horvátországi megyei (Eszék-Baranyai Turisztikai Közösség) és szerbiai regionális (Vajdaság Autonóm Tartomány Turisztikai Szervezete) szervekkel. Hasonló megállapodások megkötése szükséges a mohácsi TDM, valamint horvátországi térségi (TZ Baranje) és szerbiai helyi turisztikai szervezetekkel (Zombor város és Apatin község).
--------------------------	---





Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve

Hatása és hozzájárulása a célokhoz	Kapcsolódó célok: 3. A közös promóció hozzájárul a térség, mint a Duna gyöngyszeme desztináció pozícionálásához, mint környezetbarát, fenntartható turisztikai célterület, ezáltal felkerül Közép-Európa turisztikai térképére.
Tervezett költségvetés	2 000 EUR/év.
Forrás	TDM működési költség, futó pályázatok költségvetésébe beépítve.
Megvalósítás tervezett ideje	Folyamatos.
Közreműködő szervezetek	Mohács Város Önkormányzata, Mohács TDM, Baranya Megyei Önkormányzat.
Végrehajtásért felelős	Mohács Város Önkormányzata.
Prioritás	Alacsony *



## 8. Felhasznált irodalom

BMÖ (2012): Baranya Megye Rendezési Terve. VÁTI – BMÖ.  
[http://www.terport.hu/webfm\\_send/170](http://www.terport.hu/webfm_send/170) (2018.02.13.)

BMÖ (2013): Baranya Megyei Területfejlesztési Konceptió. Helyzetértékelés. Baranya Megyei Önkormányzati Hivatal. Pécs.

BMÖ (2014): Baranya Megyei Területfejlesztési Konceptió.  
<https://www.nth.gov.hu/hu/media/download/313> (2017.05.19.)

BMÖ (2017): Baranya Megye Integrált Területi Programja.  
<http://www.baranya.hu/dokumentum/54> (2018.02.09.)

KKK (2013): Nemzeti Közlekedési Stratégia – Országos Kerékpáros Konceptió és Hálózati Terv. Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ.

KKK (2014): Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia. Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ – Nemzeti Fejlesztési Minisztérium.  
<http://www.kormany.hu/download/b/84/10000/Nemzeti%20K%3%B6zleked%3%A9si%20nfrastukt%3%BAra-fejleszt%3%A9si%20Strat%3%A9gia.pdf> (2017.04.28.)

KSH (2015): A gazdasági folyamatok regionális különbségei, 2013. Központi Statisztikai Hivatal.  
<https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/regiok/debrecengazdfejl/debrecengazdfejl13.pdf> (2017.05.19.)

MK (2014): Nemzeti Fejlesztés 2030. Magyar Közlöny. 2014/1.  
<https://www.nth.gov.hu/hu/media/download/321> (2017.04.28.)

MMPI (2017): Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017.-2030.). Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture. <http://www.mppi.hr/default.aspx?id=16279> (2018.01.19.)

Mohács (2016): Mohács integrált településfejlesztési stratégiája. II. kötet: Integrált településfejlesztési stratégia. Készítette: Terra Stúdió Kft. <http://www.xn--mohcs-zqa.hu/file/mohacsits.pdf> (2018.02.09.)

Mohács (2017): Kerékpárforgalmi hálózati terv Mohács város kerékpárút-hálózatának bővítésére. Szerk.: Zólyomi Zoltán. Mohács Város Önkormányzata.



## Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve

MTÜ (2017): Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia 2030. Magyar Turisztikai Ügynökség.  
[http://www.kormany.hu/download/8/19/31000/mtu\\_kiadvany\\_EPUB\\_297x210mm%20-%20preview.pdf](http://www.kormany.hu/download/8/19/31000/mtu_kiadvany_EPUB_297x210mm%20-%20preview.pdf) (2018.02.09.)

OGY (2013): Nemzeti Fejlesztés 2030 - Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió. Országgyűlési Határozat. [http://www.terport.hu/webfm\\_send/4204](http://www.terport.hu/webfm_send/4204) (2017.09.19.)

OTrT (2014): Országos Területrendezési Terv – OTrT – hatályos. <http://www.terport.hu/teruletrendezes/teruletrendezesi-tervek/magyarorszag> (2017.09.19.)

Pannon ETT (2016): EuroVelo nemzetközi kerékpárút hálózat turisztikai fejlesztése a Pannon ETT területén. Pannon Korlátolt Felelősségű Európai Területi Társulás.

Pókó N. (2017): Rejtett turizmus Magyarországon. Irodalomelemzés. Kézirat. PTE KTK.

Transdanube.Pearls (2017): Transdanube.Pearls - Network for Sustainable Mobility along the Danube. Guidelines for SRTMP Development. Author: Lucia Ilieva. Sustainable Development of Civil Society.

Online adatbázisok:

- Központi Statisztikai Hivatal – [www.ksh.hu](http://www.ksh.hu)
- Menetrendek: [www.menetrendek.hu](http://www.menetrendek.hu); [www.mavcsoport.hu](http://www.mavcsoport.hu); [www.mohacsvgv.hu/menetrendek](http://www.mohacsvgv.hu/menetrendek).
- Térképek: [www.openstreetmap.org](http://www.openstreetmap.org); [www.kerekparut.com/maps](http://www.kerekparut.com/maps); [www.ecf.com](http://www.ecf.com); <http://avaloncruises.co.uk/cruises/danube-river-cruises>



## 9. Táblázatok jegyzéke

1. táblázat: Baranya megye és a vizsgált térség főbb adatai. ....	16
2. táblázat: A magyarországi statisztikai régiók, Baranya, valamint a szomszédos horvát területek GDP/fő adatai. ....	19
3. táblázat: A vizsgált térség szálláshely-kapacitásai és azok kihasználtsága.....	24
4. táblázat: Turisztikai vendégéjszaka-adatok (2014-2015-2016). ....	26
5. táblázat: Turisztikai vendégéjszaka-adatok a vizsgált kistérségekben. ....	27
6. táblázat: Közúti útszakaszok áttekintése kerékpáros közlekedés szempontjából Mohács közvetlen térségében.....	37



## 10. Ábrák jegyzéke

1. ábra: A fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terv (SRTMP) készítésének fázisai. ....	14
2. ábra: A vertikális és horizontális integráció alkalmazása a STRMP készítésekor. ....	15
3. ábra: A projekt baranyai célterületének lehatárolása. ....	17
4. ábra: Baranya megye fejlesztési övezetei. ....	18
5. ábra: A magyar statisztikai régiók GDP/fő adatai (vásárlóerő-paritáson számolva) változásai 2011-2015. ....	20
6. ábra: Védett területek a vizsgált térségben. ....	22
7. ábra: A turizmus szezonálitása havi bontásban a vizsgált kistérségekben. ....	28
8. ábra: A térség vasúti hálózata. ....	31
9. ábra: Közúthálózat a célterületen. ....	32
10. ábra: EuroVelo-útvonalak (EuroVelo 6, EuroVelo 13) nyomvonalai a térségben. ....	34
11. ábra: Mohács város jelenlegi kerékpáros infrastruktúra-hálózata. ....	35
12. ábra: Mohács térsége közútjainak önálló kerékpárúttal nem rendelkező szakaszain mért forgalomterhelési adatok. ....	38
13. ábra: A Dunán közlekedő turistahajók jellemző útvonala és megállóhelyei. ....	40
14. ábra: Az országos kerékpárút törzshálózat javasolt kialakítása Baranyában. ....	47
15. ábra: Mohács város tervezett kerékpáros infrastruktúra-hálózata a kerékpárúthálózat-bővítési terv alapján. ....	49





Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve

## 11. A Transdanube Pearls projekt partnerei

	<b>LP</b> Environment Agency Austria	EAA	AUSTRIA
	<b>ERDF PP1</b> Danube Office Ulm/Neu-Ulm	DOULM	GERMANY
	<b>ERDF PP2</b> WGD Danube Upper Austria Tourism Ltd.	WGDOOE	AUSTRIA
	<b>ERDF PP3</b> Regionalmanagement Burgenland Ltd.	RMB	AUSTRIA
	<b>ERDF PP4</b> Bratislava Self-Governing Region	BSGR	SLOVAKIA
	<b>ERDF PP5</b> West Pannon Regional and Economic Development Public Nonprofit Ltd	WESTPA	HUNGARY
	<b>ERDF PP7</b> City of Vukovar	CIVUK	CROATIA
	<b>ERDF PP8</b> Development agency Sinergija	RASIN	SLOVENIA
	<b>ERDF PP9</b> Regional Administration of Vidin Region	VIDIN	BULGARIA
	<b>ERDF PP10</b> Club "Sustainable Development of Civil Society"	CSDCS	BULGARIA



Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve

	<p><b>ERDF PP11</b> National Institute for Research and Development in Tourism</p>	NIRDT	ROMANIA
	<p><b>ERDF PP12</b> The South-East Regional Development Agency</p>	SERDA	ROMANIA
	<p><b>ERDF PP13</b> Government of Baranya County</p>	BARCO	HUNGARY
	<p><b>IPA PP1</b> Danube Competence Center</p>	DCC	SERBIA
	<p><b>IPA PP2</b> Regional Development Agency Eastern Serbia</p>	RARIS	SERBIA



## Mohács térségének fenntartható térségi turisztikai és mobilitási terve

## Külső támogató partnerek

<b>ASP1</b>	Austrian Federal Ministry for Agriculture, Forestry, Environment and Water Management	BMLFUW	AUSTRIA
<b>ASP2</b>	Federal Ministry for Transport, Innovation and Technology	BMVIT	AUSTRIA
<b>ASP3</b>	Neusiedler See Tourism Ltd.	NTG	AUSTRIA
<b>ASP4</b>	Regional Government of Burgenland	BGLD	AUSTRIA
<b>ASP5</b>	Rail Tours Touristik Ltd.	RTA	AUSTRIA
<b>ASP6</b>	Destination Marketing Association German Danube	DMAGD	GERMANY
<b>ASP7</b>	Supreme Building Authority – Part of the Bavarian State Ministry of the Interior, for Building and Transport	STMI	GERMANY
<b>ASP8</b>	Panonsko more d.o.o. / Panonian sea Ltd.	PANON	CROATIA
<b>ASP9</b>	Győr-Sopron-Ebenfurt Railway Corp.	GYSEV	HUNGARY
<b>ASP11</b>	Association of Szigetköz Tourism	SZTDM	HUNGARY
<b>ASP12</b>	Association of Tourism Development in Moldova	ADTM	MOLDOVA
<b>ASP13</b>	National Authority for Tourism	NAT	ROMANIA
<b>ASP14</b>	Administrative Territorial Unit Tulcea County	TULC	ROMANIA
<b>ASP15</b>	Railways of the Slovak republic	ZSR	SLOVAKIA
<b>ASP16</b>	Ministry of Transport, Construction and Regional Development of the Slovak Republic	MINDOP	SLOVAKIA
<b>ASP17</b>	Bratislava City - Capital of Slovak Republic	BA	SLOVAKIA
<b>ASP18</b>	Pomurje Tourist Association	PTA	SLOVENIA
<b>ASP19</b>	Ministry of Agriculture and Environmental Protection	MAEP	SERBIA
<b>ASP20</b>	Development Agency of Serbia	DAS	SERBIA
<b>ASP21</b>	Municipality of Kladovo	MKLAD	SERBIA
<b>ASP22</b>	Ministry of Tourism	BMT	BULGARIA
<b>ASP23</b>	Association of Danube River Municipalities "Danube"	ADRM	BULGARIA
<b>ASP24</b>	Municipality of Ruse	RUSE	BULGARIA