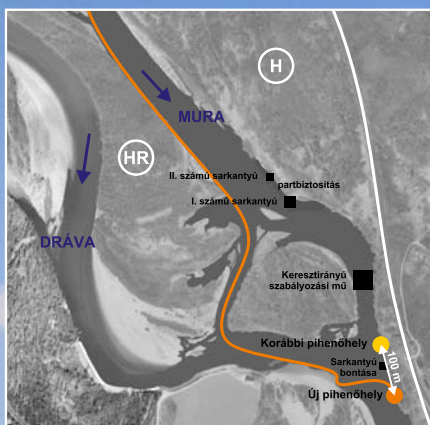


VIZITÚRÁZÓK FIGYELMÉBE

A 2010 és 2011-es vizitúra szezonokban a Dráva 236-237 folyamkilométer közötti (jelenlegi Mura meder) szakaszán vízépítési, mederszabályozási munkálatok folynak. A beavatkozás a vízén közlekedőktől fokozott figyelmet követel. A vízén uszályok, munkagépek tartózkodhatnak.

Célszerű a kőgátakat nagy ívben kerülni és a jobb part közelében közlekedni. Az érintett szakaszra előjelző tábla is felhívja a figyelmet. A vizitúra táborhely új helyen található, a régi táborhelytől 100 méterrel délebbre, ahol a nyugodt pihenés és a biztonságos kikötés, illetve vízre szállás továbbra is adott. A táborhelyet a Mura torkolatban lévő zártony déli oldalának irányában, annak megkerülésével lehet biztonságosan elérni.



Javasolt vizitúra útvonal

Felelős kiadó a Dél-dunántúli Környezetvédelmi és Vízügyi Igazgatóság
György Béla igazgató; 7623 Pécs, Köztársaság tér 7. | +36 72 506 300

Borítófotó: Fenyősi László | Duna-Dráva Nemzeti Park Igazgatóság

Ha kérdése van, kérjük, keressen bennünket:

Dél-dunántúli Környezetvédelmi és Vízügyi Igazgatóság | DDKÖVIZIG

7623 Pécs, Köztársaság tér 7. | Postai cím: 7602 Pécs, Pf. 101.

Telefonszám: +36 72 506 300 | Fax: +36 72 506 350

E-mail: titkarsag@ddkovizig.hu | www.ddkovizig.hu

Közönségszolgálat: hétfőtől-péntekig 9-14

24 órás műszaki ügyelet: +36 72 506 351

A projekt az Európai Unió támogatásával,

az Európai Regionális Fejlesztési Alap társfinanszírozásával valósul meg.

Nemzeti Fejlesztési Ügynökség

ÚMFT infovonal: 06 40 638 638

nfu@nfu.gov.hu • www.nfu.hu



Fejlesztéssel a vízkárok megelőzése érdekében

Dráva-Mura torkolati szakasz rendezése

Tájékoztató kiadvány

Kedvezményezett: Dél-dunántúli Környezetvédelmi és Vízügyi Igazgatóság
7623 Pécs, Köztársaság tér 7. • +36 72 506-300 • www.ddkovizig.hu

Az Európai Unió és a Magyar Állam által nyújtott támogatás összege: 637.844.715 Ft



Új Magyarország
FEJLESZTÉSI TERV

A FEJLESZTÉS OKA

A Dráva-Mura torkolati szakasz 30-40 évvel ezelőtt még mintegy 900 méterrel a jelenlegi torkolat felett helyezkedett el. A két folyó eróziós és építő folyamatainak eredményeképpen mára 38 méterre megközelítette egymást – ahogy a képen is látható – így a partszakasz akár egy kevésbé jelentős árhullám hatására is átszakadhat. A romboló folyamat a torkolat eredeti helyén jelenleg is tart, éves mértéke 8-10 méter, így néhány éven belül árhullám nélkül is elkerülhetetlen a partszakadás. Amennyiben ez a szakadás bekövetkezik és a két folyó egymásba folyik, a jelenlegi Mura meder nem lesz képes a vizek károkozás nélküli levezetésére, így veszélybe kerül a Barcs-Nagykanizsa vasútvonal, Őrtilos vasútállomása és a parti területek.



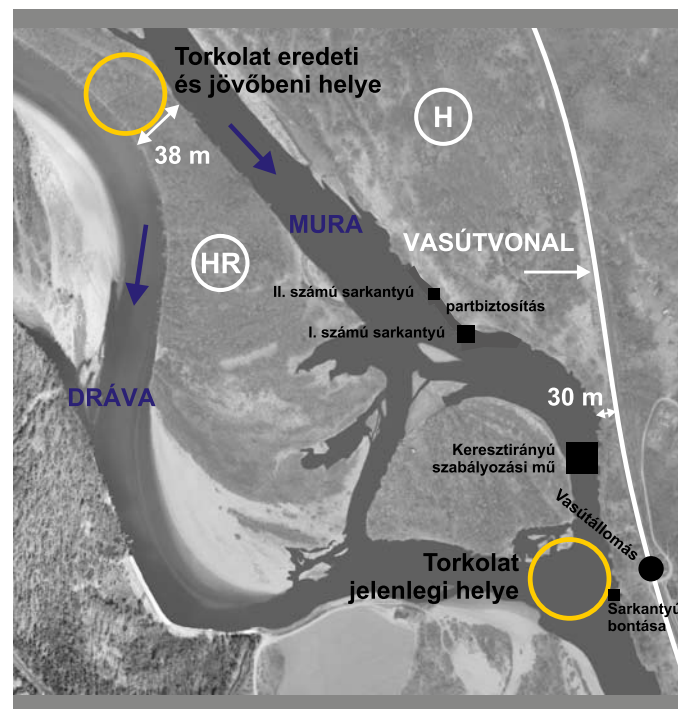
Határterület révén az Állandó Magyar-Horvát Vízgazdálkodási Bizottság már évek óta foglalkozik a kialakult helyzettel, és a két ország gazdasági helyzetére tekintettel a minimálisan szükséges beavatkozás megvalósítását hagyta jóvá. A Dél-dunántúli Környezetvédelmi és Vízügyi Igazgatóság most Európai Uniói forrásból valósíthatja meg a fejlesztést, amely a jelenlegi Mura meder természetközeli elzárása, valamint a terelőművek (sarkantyúk) és partbiztosítás építését jelenti. A fejlesztés 2010. február 19. - 2011. október 31. között fog megvalósulni, melynek összköltsége 637.844.715 Ft.



A beavatkozás mindvégig a környezetvédelmi érdekek figyelembevételével történik, hogy a terület „ökológiai folyosó” funkciója továbbra is fennmaradjon, továbbá az egyéb mederszakaszokon a két folyó természetes építő és romboló tevékenysége továbbra is érvényesüljön.

A MEGVALÓSULÓ MŰSZAKI FEJLESZTÉS, ELŐNYEI

A Dráva bal oldali, jelenleg Murának hívott ágában a jelenlegi torkolat felett 270 méterre épülő keresztirányú szabályozási mű, valamint a 635 és 720 méterre épülő sarkantyúk biztosítják a vizek megfelelő áramlását. A megoldás előnye, hogy nem szükséges külön partbiztosítás építése a parti területek védelmére (kivéve a sarkantyúk környezetében 255 méteres szakaszon), mivel a keresztirányú művek együttes működésével biztosított a védelem mind a parti területek, mind a vasúti pálya irányába. Ezen túlmenően a keresztmű megfelelő kialakításával az ökológiailag minimális vízmennyiség átvezethető az elzárt mederszakaszon, így az nem válik holt mederré.



Műszaki beavatkozások a Dráva-Mura torkolati szakaszon

A FEJLESZTÉS EREDMÉNYE

A fejlesztéssel a Dél-dunántúli Környezetvédelmi és Vízügyi Igazgatóság egy bekövetkező eseményre készül fel, így irányítottan történhet meg a Dráva-Mura torkolat újrendeződése és visszaállhat a torkolat újra az eredeti helyére kb. 900 méterrel északabbra, károkozás nélkül.



KISSZÓTÁR

Keresztirányú szabályozási mű: Egyes mederszakaszoknak a vízszállításból való részleges vagy teljes kikapcsolására szolgál, a folyásirányra csaknem merőlegesen épített kőművel.

Sarkantyú: A folyó domború parti mederrészen alkalmazott keresztirányban, kőből épített szabályozási mű. A rendszerint sorozatban épített sarkantyúk a medret szűkítik és a sodorvonalat a homorú part irányába terelik; feliszapoló hatásukkal a domború partot is alakítják.

Partbiztosítás: Mederoldalt rongáló hatást akadályozza meg, a partok állandóságát biztosítja. A sarkantyúk építésekor különös gondot kell fordítani a partba való bekötés, az ún. sarkantyúfej biztosítására; a sarkantyút megelőző és követő mederrészt, az ún. elő- és utófeneket kőszórással kell megvédeni a víz okozta alámosástól.