

NAGYKANIZSAI KISTÉRSÉG TÖBBCÉLÚ TÁRSULÁSA
KOMPLEX TERÜLETFEJLESZTÉSI KONVEPCIÓJA RÉSZEKÉNT:

**A TÁVLATI KERÉKPÁRÚT-HÁLÓZAT ÉS A
- KERÉKPÁROZÁS FEJLESZTÉSI
KONCEPCIÓJA -**

2005

Tartalomjegyzék

I. ELŐZMÉNYEK.....	4
I.1. A TERVEZÉSI FELADAT MEGHATÁROZÁSA ÉS A TERVEZÉSI TERÜLET HATÁRAI.....	4
I.2. A KERÉKPÁROZÁS HÁROM FŐ TERÜLETE:	5
I.2.1. <i>Egy környezetbarát közlekedési mód: a mindennapi kerékpározás</i>	5
I.2.2. <i>A kerékpáros turizmus</i>	5
I.2.3. <i>A kerékpáros sport lehetőségei</i>	6
II. A KÖRNYEZETVÉDELMI HATÁSOK ÁTTEKINTÉSE A KERÉKPÁR-KÖZLEKEDÉS FEJLESZTÉSÉVEL KAPCSOLATBAN	7
II.1. A LEVEGŐTISZTASÁG VÉDELME	7
II.2. A VIZEK VÉDELME	7
II.3. HULLADÉKGAZDÁLKODÁS ÉS A VESZÉLYES HULLADÉKOK	7
II.4. ZAJ ÉS REZGÉSVÉDELME.....	8
II.5. AZ ÉLŐVILÁG VÉDELME	8
II.6. A TERMŐTALAJ VÉDELME.....	8
II.7. TÁJVÉDELME.....	8
II.8. A TURIZMUS KÖRNYEZETI HATÁSAI: AZ ÖKOTURIZMUS.....	8
II.9. AZ ENERGIAGAZDÁLKODÁS	9
II.10. AZ ÉPÍTETT KÖRNYEZET VÉDELME	9
III. A KISTÉRSÉG JELLEMZÉSE, ADOTTSÁGAI ÉS FONTOSABB ADATAI	10
IV. NAGYTÁVOLSÁGÚ NEMZETKÖZI KERÉKPÁRÚT HÁLÓZAT EURÓPÁBAN	13
V. MAGYARORSZÁG KERÉKPÁRÚT-HÁLÓZAT TÁVLATI FEJLESZTÉSI TERVE ÉS FEJLESZTÉSI TERVEI.....	14
VI. A NYUGAT-DUNÁNTÚLI RÉGIÓ KERÉKPÁRÚT FEJLESZTÉSI TERVEI.....	15
VII. A NAGYKANIZSAI TÖBBCÉLŰ KISTÉRSÉGI TÁRSULÁS TÁVLATI KERÉKPÁROS FEJLESZTÉSI TERVEIRŐL RÉSZLETESEN	18
VII.1. A MINDENNAPI KERÉKPÁROZÁS FEJLESZTÉSE A VÁROSOKON ÉS A FALVAKBAN....	18
VII.2. AHOL TILOS A KERÉKPÁROZÁS	19
VII.3. ORSZÁGOS ÉS REGIONÁLIS KERÉKPÁRÚT NYOMVONALAK	19
VII.4. KERÉKPÁRRAL A TERMÉSZETVÉDELMI TERÜLETEKEN, AZ ERDŐK ÉS TAVAK KÖRNYÉKÉRE	19
VII.5. KERÉKPÁRRAL A GYÓGYFÜRDŐ KÖRÜL. A ZALAKAROSI GREENWAY	21
VII.6. BORUTAK: KERÉKPÁRRAL A SZŐLŐHEGYEKEN.....	21
VII.7. EGY SZOKATLAN ÚJ LEHETŐSÉG: A KERÉKPÁROS BÚCSÚJÁRÁS	21
VII.8. KERÉKPÁRRAL A KISTÉRSÉG TERÜLETÉN ÉS AZ ORSZÁGHATÁRON TÚLRA	22

VII.9.	KAPCSOLÓDÁS A VASUTAK, AZ ERDEI VASÚT ÉS A GYALOGOS TURISTAUTAK FELÉ 22	
VII.10.	A JELEN TERVPROGRAM A KÖVETKEZŐ SZAKHATÓSÁGOKKAL, HIVATALOKKAL ÉS SZERVEZETEKKEL KERÜLT EGYEZTETÉSRE ILLETŐLEG LEVÉLBEN MEGKÜLDVE JUTOTT TUDOMÁSUKRA	23
VII.11.	A FEJLESZTÉSEK MŰSZAKI, PÉNZÜGYI ÉS KOMMUNIKÁCIÓS MEGALAPOZÁSA RÖVID ÉS KÖZÉPTÁVON	23
VIII.	ÜTEMEZÉS ÉS FEJLESZTÉS TELEPÜLÉSENKÉNT	26
IX.	A FELHASZNÁLT SZAKIRODALOM ÉS FORRÁSMUNKÁK.....	27
X.	MELLÉKLETEK	28

I. Előzmények

A Nagykanizsai Többcélú Kistérség megbízásából el kell készíteni a kistérség távlati kerékpáros gerinchálózat nyomvonalát kijelölő tanulmány/javaslatot. A teljes Komplex Területfejlesztési Konceptió-csomag generáltervezője a szombathelyi REMARK 2001 Kft. A tervekészítési munka alapját a kistérség stratégiai fejlesztési programja és turisztikai koncepciója nyújtja, amelyet 2005. májusában fogalmazott meg a generáltervező. A tervekészítésre vonatkozó indító találkozót 2005. január 11.-én tartották Nagykanizsán, a projektmenedzser Bozzay Balázs lett. A munkára vonatkozó vállalkozói szerződést a felek május végén írták alá.

A Nagykanizsai Többcélú Kistérséget 48 önkormányzat illetve az 1996/1997-ben megalakult 3 önkormányzati társulás: a Nagykanizsa és a Környező Települések Társulása, a Zalakaros Környéke Területfejlesztési Társulás és a Principális Menti Önkormányzatok Társulása alkotják.

Előkészítésként összegyűjtöttük a térségre készített összes kerékpárút építésre és kerékpárfejlesztésre vonatkozó tervet és programot, valamint megismerkedtünk a területtel, bejártuk a helyszín jó részét. Megjegyezzük, hogy a kerékpáros túrizmus helyzetét jól jellemzi, hogy az 1992-ben megjelent "Magyarországi kerékpártúrák" /FRIGORIA Kiadó/ kötetében még egyetlen zalai túraajvaslat sem szerepel.

I.1. A tervezési feladat meghatározása és a tervezési terület határai

A tervezési feladat a korábban készült tervek és elgondolások összegyűjtését követően a kistérség kerékpáros gerinchálózatának olyan nyomvonal-szintű kijelölése, amely illeszkedik a megyei, a regionális és az országos tervekhez. A kistérségi projektek megvalósítását ismertető "Feladatellátási terv" elengedhetetlennek tartja a jövőben elkészítendő aktuális turisztikai koncepció részeként egy összehangolt kerékpárút fejlesztési program kidolgozását. Véleményünk szerint a kerékpározás, mint a lakott településeken belüli mindennapos helyváltoztatásként e térségben is egyre növekvő szerepre tesz szert /ahogy a közlekedéstervezésben megfogalmazzák, a "modal-split"-ben, a különféle közlekedési módok közötti arányban nő a jelentősége/, de a kerékpározásnak a túrizmusban is növekvő szerepe lesz. Az ökoturizmus, "a szelíd turizmus" egyik jellemző megjelenési formájaként bizonyosan Dél-Zalában is a területfejlesztés részévé fog válni. A kerékpározás három fő fejlesztési területét aligha lehet elválasztani. A városokban közlekedésbiztonsági okokból törekedni kell a forgalmas gépkocsiutaktól elválasztott kerékpárutak létesítésére. Ez a kerékpárút hálózat a városhatárokon túl a szomszédos településekre és szabadidő területek /tavak, kiskertek stb./ felé folytatódik. Másfelől vannak a csaknem kizárólag az idegenforgalmat szolgáló kerékpáros útvonalak. Végül létezik a kerékpáros versenysport is, országúton, versenypályán, és ami a térségben érdekes lehet, a dombos-hegyes terepen egyre népszerűbb mountainbike, a hegyi kerékpározás.

A tervezési területet alkotó 48 település Zala megye DK-i részét alkotja. A kistérség központját Nagykanizsa Megyei Jogú Város képezi, É-on Hahót, Felsőrajk, Alsórajk, Zalasabbar községek, K-en Zalakaros, Galambok, Zalakomár, Miháld, Sand települések vonala, DK-en Somogy megye határa képezi a kistérség szélét. DNy-on a Mura folyó és Horvátország határol, végül Ny-on a Zalai-dombvidék ÉD-i gerince, a Cserepesi-tető, Bocskai-erdő, Isten-dombja adja a határvonalat Eszteregnye, Szepetnek, Semjénháza és Molnári településekkel.

I.2. A kerékpározás három fő területe:

I.2.1. Egy környezetbarát közlekedési mód: a mindennapi kerékpározás

Sok településen válik mind nyilvánvalóbbá, hogy a közlekedésfejlesztésben alapvető változtatásokra van szükség: egyre nagyobb a baleseti veszély, városon mind lassúbb a helyváltoztatás sebessége, egyre nagyobb az egészséget károsító levegőszennyezettség és a zaj. A megoldást a szakemberek a "környezetkímélő" közlekedés megvalósításában látják, azaz nagyobb esélyt kell adni a gyaloglással, a kerékpárral, az autóbusszal, a hajóval történő helyváltoztatásnak, mint a személygépkocsival való közlekedésnek. Egy kerékpárbarát település közlekedésfejlesztési koncepciójának középpontjában a környezetkímélő közlekedési eszközök, ezek között a kerékpáros közlekedés támogatása, elsőbbőségének biztosítása áll és ezzel párhuzamosan a személyautó használat kíméletes, fokozatos korlátozása áll. A kerékpár minden korosztály számára egy gyors, környezetet védő, minden időben használható és egészséges közlekedési eszköz. A felmérések azt mutatják, hogy a települési helyváltoztatások legnagyobb része/ a munkahelyre és az iskolába járás, a bevásárlás, a hivatali ügyintézés, a kiskertbe eljutás/ átlagos távolsága kisvárosban és falun kevesebb, mint 5,0 km, átlagos távolság /Duna-Bit Bt. 2000/ 2,36 km. A kerékpárbarát településen célszerűen kialakított, a nagy gépkocsi forgalmú úttesttől térben is elválasztott kerékpárutak, a kisebb forgalmaknál csökkentett haladási sebességet megengedő, kijelölt "kerékpárbarát" utak hálózata szolgálja a biztonságos kerékpározást. Nagykanizsán külön kerékpárút fejlesztési program alapján célszerű a város és nagyki- terjedésű környéke kerékpáros közlekedését fejleszteni. Egyenként foglalkozni kell a különál- ló városrészek belső közlekedési igényeivel és kerékpáros kielégítésével /Palin, Kiskanizsa, Miklósfá, Ligetváros, Bagola, Kisfakos és Nagyfakos/, a városkörnyéki szőlőhegyek kerékpá- ros közlekedésével és a szabadidős területek kerékpáros megközelítésével / a Látóhegyi csó- nakázótó, a halastavak, a városi kirándulóerdők/. Külön foglalkozni kell az iskolák, diákott- honok, bevásárló központok stb. körzetének közlekedési helyzetével, ezen belül a gyalogos, kerékpáros közlekedés létesítményeinek támogatásával. Zalakaros és környéke kerékpárút hálózata ma már a helyváltoztatás funkcióján túl a gyógyvizek hatását kiegészítendő egész- ségmegőrző wellness-célokat is szolgál. Az itt elterülő dombvonulatokon, Dióskál, Nagyrada, Garabonc községek határában gyönyörű panorámával és a szőlő számára kedvező mikroklí- mával jelentős borvidéken a kerékpározás összeköthető a "borút" kijelölésével. Természe- ten a kerékpárút-hálózat jó megtervezéséhez elengedhetetlen az utakon lebonyolódó forgalom adatainak a felmérése és a jövőbeni igények helyes meghatározása.

I.2.2. A kerékpáros turizmus

Dél-Zalában, mint Nyugat-Dunántúl egy részterületén kedvező feltételek találhatók a keré- páros túrizmus fejlesztésére. Erre vonatkozóan 5 éve készülnek tanulmányok /lásd a szakiro- dalom jegyzékét!/, amelyek alapján a Nyugat-Dunántúli Regionális Fejlesztési Tanács állást foglalt: Nyugat-Dunántúl a Kerékpározás Régiója lesz. A Magyar Kerékpáros Klub szakértői csoportja 2003-ban a HU-001503-27 PHARE Projekt keretében kidolgozta "A Nyugat- Dunántúli Régió kerékpár-turisztikai marketingstratégiája" című tanulmányát. Ebben részletes elemzést kapunk a kerékpáros túrizmus piacról, jövőbeni trendjeiről, ismertetést kapunk a régió középtávra kidolgozott termék-konceptiójáról és fejlesztési stratégiájáról.

Dél-Zala a kerékpáros túrizmus szempontjából sok kedvező, mindenképpen versenyképes egyedi adottsággal rendelkezik. A folyók és patakok partjain és a sík területeken könnyen lehet kerékpárral haladni. Nagy számban vannak összekötő kislevegű utak, amelyek alkal- masak "kerékpárbarát út" kijelölésére. A nagy vonzerők, Nagykanizsa, Zalakaros, a Kis-

Balaton mellett nagyszámban vannak látnivalók, természeti és épített környezeti értékek, események, rendezvények a falvakban és a környékeiken. Egyre több önkormányzat fordít turisztikai kínálatára több figyelmet. Az említett tanulmányban, azonkívül az útikönyvekben a kistérség vonzerejének, látnivalóinak részletes ismertetése található. További eligazítást és ismertetést adnak a kerékpár-turisztikai kistérségek leírásai /lásd a 7.sz. fejezetet/. Figyelemre-méltó megállapításokat találunk a régió kerékpáros-turizmust befolyásoló tényezők erősségek-gyengeségek SWOT- analíziseiben.

A kerékpárosok igényei kapcsolódnak a szállás és étkezési lehetőségekhez, a természeti táj adottságaihoz, a lakott települések értékeihez, eseményeihez, a megfelelő utakhoz és szolgáltatásokhoz, valamint a részletes információkhoz. Jól kiépített "szolgáltatási lánc" esetén van remény arra, hogy a kerékpárosok vissza is térnek korábbi útjaikhoz. Egyre szélesebb körben jelentkező jó megoldást jelentenek a "tematikus kerékpárutak", ahol a turisztikai kínálatot egy sajátos, egyedi tematika köré szervezik és a választott speciális témához igazodik az útvonal megválasztása és minden szolgáltatás.

1.2.3. A kerékpáros sport lehetőségei

Jelen anyagban a kifejezett országúti és pálya kerékpárversenyzéssel nem foglalkozunk. A fejlett országokban mind jobban terjedő hegyi kerékpározás /mountainbike/ részére a kistérségben és a szomszédos erdőterületeken viszont érdeklődésre számíthatunk. A főképpen fiatalok körében népszerű hegyikerék-pározás élénk, középhegység-jellegű domborzatot igényel. Az ilyen pályákat ki kell jelölni és a használat előírásait meg kell határozni.

II. A környezetvédelmi hatások áttekintése a kerékpár-közlekedés fejlesztésével kapcsolatban

A területfejlesztési koncepció részeként részletes és alapos környezetvédelmi program is készül. Mégis fontosnak tartjuk, hogy a kerékpározás fejlesztésének néhány környezetvédelmi vonatkozására külön felhívjuk a figyelmet. Tesszük ezt azért, mert a kerékpáros közlekedés a többi közlekedési módhoz /személygépkocsi, vonat, tehergépjárművek stb./ képest kifejezetten környezetbarát, tehát magától illetődően illeszkedik a távlati térségfejlesztés eszközei közé.

II.1. A levegőtisztaság védelme

A kerékpározás ebben a tekintetben feltétlen egy környezetbarát közlekedési mód. A kerékpár nem szennyezi a levegőt, legföljebb a közúthoz közel megépített kerékpárúton haladva szenvedhet a kerékpáros a kipufogógázoktól. Sajnos a kistérség területén több helyen a levegő tisztasága szennyezettnek ítélnélhető. Egyrészt a nagykanizsai ipartelepekről és a sűrűn lakott területekről érkező légszennyezések, másfelől a nagy átmenő nehézgépkocsi-forgalomból /7, 74 és 61 sz. főutakon/ származó levegőszennyezés /főként nitrogénoxidok/ miatt. További légszennyezés várható az "M7" és az "M9" gyorsforgalmi utak és autópályák megvalósításával. A kistérség legnagyobb részén azonban a csodálatos tájat tökéletesen tiszta, egészséges levegő és klíma jellemzi.

II.2. A vizek védelme

A felszíni és a felszínalatti vizek tisztasága, minősége és a szennyvizek kezelése a kistérség másik fontos környezetvédelmi kérdése. Dél-Zala területe forrásokban, patakokban, élővízfolyásokban és kisebb-nagyobb tavakban rendkívül gazdag. Az É-D-i dombvonulatok közötti patakok a településeken áthaladva sajátos faluképi, városképi megjelenést eredményeznek. A térség meghatározó táji adottsága a Balaton illetőleg a közelében fekvő Kis-Balaton vízfelülete. A kerékpáros közlekedés fejlesztése a vizek védelmére alig van kihatással. A kerékpár járműként haladva nem szennyezi a felszíni vizeket, legföljebb a kerékpáros akkor kerül kapcsolatba a vizekkel, ha vizet iszik vagy WC-t használ. A kerékpárutakat a tervezők szívesen vezetik patakparton a kedvező esésviszonyok és a szép környezet miatt. A kistérségi terület természeti kincsei között kell megemlíteni a földalatti gyógyvizeket /Zalakaros, Nagykanizsa, Gelse stb./. A felszínalatti vizek tisztaságának feltétele a települési szennyvizek összegyűjtése és megtisztítása. Dél-Zala településein 99%-ban megoldott a vezetékes vízellátás és 70%-ban a háztartási és egyéb szennyvizek csatornázással elvezetése és szennyvíztisztító telepen történő kezelése.

II.3. Hulladékgazdálkodás és a veszélyes hulladékok

A kistérségben a hulladékgazdálkodás az önkormányzati környezetvédelem központi feladata. A települési hulladékokat szakvállalatok gyűjtik össze és szállítják a kijelölt hulladéktároló telepre. Terjed az osztályozott hulladékgyűjtés és feldolgozás a térségben, elsősorban a városokban. Az új kerékpárút hálózat mellett, főképp a pihenőhelyeken célszerű esőbeállókat és hulladékgyűjtőket elhelyezni. Veszélyes hulladékok mindenekelőtt az ipari termelésben keletkeznek, ezek számbavétele, összegyűjtése, ideiglenes tárolása és a végleges lerakóhelyre elszállítása a kistérségben megoldott.

II.4. Zaj és rezgésvédelem

A kerékpárutak használata igen kis zaj- és rezgésterheléssel jár. Inkább gondot okoz az, hogy a kerékpározást ne zavarja zaj, származzék az akár a közelben lévő vasútvonalról vagy a meglévő vagy a ma még tervezés alatt álló főútról.

II.5. Az élővilág védelme

Minden útépítésnél, a kerékpárutak építésekor is meg kell oldani a természetes élőhelyek védelmét, valamint a vadállatok fontos vonulási útvonalainak biztosítását. A kiterjedt mezőgazdasági területek és erdőtömbök környezetében vezető kerékpárutaknál nyilvánvalóan erős vadmozgás várható. Már a kijelöléskor, a tervezéskor tájékozódni kell a legfontosabb vándorlási utakról és szükség esetén meg kell tervezni az állatok védelmét. Egyre gyakoribb a kétélűek vándorlási útvonalain a "zöldutak" létesítése /békabarát átereszek/ vagy más vonulási útvonalakon az új utak alatt vagy felett állatok átjárásának biztosítása. A folyók és patakok partjain különös gondot kell a természetes élőhelyeket megvédeni, azoktól a kerékpárutakat is illő távolságban vezetni. A megvédendő növényi termőhelyekről, állati élőhelyekről és vándorlási útvonalokról az illetékes természetvédelmi hatóságok, az önkormányzatok és sok esetben szakmai civil szervezetek adnak iránymutató szakvéleményeket a tervezéshez.

II.6. A termőtalaj védelme

Földvédelmi szempontból a tervezett kijelölendő vagy megépítendő kerékpárutak csak csekély mértékben vesznek igénybe értékes mezőgazdasági területet. A kijelölt nyomvonalak leginkább meglévő régi utakat vagy közlekedésre eddig is használt belterületeket vesznek igénybe.

II.7. Tájvédelem

Minden úttervezés általános feltétele, hogy meg kell őrizni a jellegzetes táji értékeket. Törekedünk olyan nyomvonalak kijelölésére, amelyek nem változtatják meg a táj jellegzetességeit és beilleszkednek az évszázadok alatt kialakult és megszokott tájképi megjelenésbe. A kerékpárutak külterületi nyomvonalaként célszerű olyan mezei utakat, dűlőutakat, erdei utakat vagy szőlőutakat felhasználni, amelyeket több száz év óta használ a gazdálkodó ember. A kerékpáros túrizmus útvonalainak kijelölésekor a szép kilátóhelyeket, az élményt adó erdőterületeket, fasorokat, réteket, facsoportokat útba kell ejteni. Ahol sivár környezetben kell kerékpárutat vezetni, ott az út mellett árnyat adó fákat és cserjéket, fasorokat és cserjesorokat, csoportokat célszerű ültetni.

II.8. A turizmus környezeti hatásai: az ökoturizmus

A tervezett kerékpárút hálózaton remélhetően komoly kerekéző forgalom fog megjelenni. Az autós túrizmussal szemben ez a forgalom csendes, a levegőt nem szennyezi és általában környezetbarát. Egy jól megtervezett kerékpárút mellől nem hiányzanak az árnyas pihenőhelyek, padokkal, asztalokkal, hulladékgyűjtővel és illemhellyel. Elegendő számú tájékoztató tábla,

útbaigazító tábla segíti a biztos útválasztást. Egy "kerékpárbarát" környék éttermei, szállodái, panziói, kerékpárkölcsonzói és szervizei szolgálják ki a kerékpáros turisták igényeit.

II.9. Az energiagazdálkodás

A kerékpározás legnagyobbbrészt az emberi energiát használja fel. A segédmotoros kerékpárok, mopedek, elektromos és napenergiával meghajtott kisjárművek nagyobb arányú elterjedése csak a távoli jövőben várható. A kerékpárok nem igényelnek üzemanyagtöltő állomásokat.

II.10. Az épített környezet védelme

A kerékpárutak jelentős részben beépített területeken haladnak. Ezeken a helyeken gondot okoz a sok esetben szűkös utcaszélesség. A nyílt árkos esővíz elvezetést megszüntetve lehet a keresztaszelvényben a kerékpárút részére helyet biztosítani. A kerékpárutakat újabban előszeretettel burkolják piros színű térkővel, megítélésünk szerint ez a szokásosnál tarkább és vidámabb utcaképet eredményez. Kerékpárút kijelölését, építési terv készítését a műemléki vagy régészeti értékek, faluképek szigorú megőrzésével szabad végezni. Meg kell védeni az út melletti fákat, fasorokat.

III. A kistérség jellemzése, adottságai és fontosabb adatai

Az általános jellemzés és történelem bevezetéseként elmondható, hogy Dél-Zala az ország egyik legszebb és sajnálatosan kevésbé ismert vidéke. Nyugaton az É-től D-ig húzódó hegyvidék csak gyalogosan megközelíthető térségeiben fenséges, az országban egyedülálló bükkösök emelkednek. Itt található az ország egyik legszebb gímszarvas állománya. Az országos átlagnál magasabb évi csapadékmennyiség /olykor 800 mm-nél is több/ és a számolatlan patakok mellett jellemzi az igen gazdag növényvilág. Sok ember megélhetését biztosítják a vadon termő gyógy-növények fajai. Délen a Mura és a Dráva folyók ma még természeteshez közelálló, kanyargós állapota jelenti a táj felfedezni lehetséges nagy értékét. Keleten a Kis-Balaton védett területe és Zalakaros egyedülálló gyógyfürdője jelenítik meg Dél-Zala vonzerejét. A középső területsávon északról dél felé megannyi patak fut lefelé, közöttük remek erdők, szőlőhegyek és a völgyekben települések sorakoznak. A középkor évszázadai során a legnagyobb település, Nagykanizsa vált a határőrvidék központjává. A középkor történelmében nevezetesekek voltak a Kanizsai- és Nádasdy-családok. A török megszállás sokáig tartott, Kanizsa várát csak 1690-ben szabadították fel a török uralom alól. A XIX. században a vasútvonal megépítésével a térség közelebb került Budapesthez és jelentős városi fejlesztésekre került sor. A XX. századi történelemből Trianon, a kőolaj-bányászat, a jugoszláv válság és következményei fontosak. A túrizmus szempontjából is biztató a Horvátország felé meglévő jószomszédi viszony.

A kistérség természeti adottságai a kerékpáros közlekedés szempontjából részben előnyösek, gondoljunk itt elsősorban a sík és a patakokat kísérő területekre, részben azonban a meredekebb terepviszonyok és a sok keresztező vízfolyás miatt hátrányos is. A vidék rengeteg természeti értékkel rendelkezik: a változatos, tagolt Zalai-dombság egyes részein évente 800-850 mm csapadékot is mérnek. A Letenyei-dombság zezzugos völgyeiben a patakok nagyrészt a Mura felé igyekeznek. A legmélyebb szurdokokban fenyővel elegyes bükkösök uralkodnak. A növény- és állatfajokban leggazdagabb bükkös erdőtömböt Oltárnál találjuk. Letenyétől délre, a Mura teraszain található Zala megye egyetlen nemzetiségi vidéke, ahol napjainkban is él a horvát nyelv és népszokások. A Zalai dombság keleti felére az É-D-i irányú hosszú völgyek a jellemzőek. A Válicka, a Szépvíz, a Principális csatorna, az Alsó-Zala völgye és a Hévízi völgy párhuzamosan futnak. Kerékpáros szempontból igen előnyösek ezek a hosszú, csekély hosszúságú völgyek. Az egyik völgy bejárása után a másikon lehet visszafelé kerekézni. A kistérség legmagasabb pontja a Bocska melletti Várdomb 338 m magas, a térség tengerszint feletti magassága 130 m felett van. A tavak, amelyek a mocsarak lecsapolását követően keletkeztek vagy kavicsbányákból maradtak meg, nagyon keresett kirándulási úti-célok. A térség legnagyobb természeti kincse a Kis-Balaton, emellett számtalan országos vagy helyi természetvédelem alatt álló terület van a kistérségben.

Az épített környezeti adottságok

A kistérségben két város/Nagykanizsa és Zalakaros/, valamint 47 falu található. A főútvonalakon meglehetősen nagy gépkocsi forgalom bonyolódik le, a térség igen várja az új M7 autópálya megépítését. Az önkormányzati úthálózat a települések kiszolgálására, megközelítésére megfelelően kiépített, de a burkolat minősége sokszor nem megfelelő. A települések látnivalóit, várakat, múzeumokat, műemléképületeket, emlékműveket, szobrokat és egyéb élményt adó értékeket az útikönyvek részletesen ismertetik. A települések legnagyobb része teljesen közművesített/ vezetékes víz, szennyvízelvezetés és tisztítás, földgáz, villany, telefon/.

A kistérség közlekedés helyzetére nézve a közúti, vasúti és folyami hajózási összeköttetések áttekintése után lehet véleményt adni. Zalaegerszeg, Kaposvár, Balaton-Budapest felé fontos belföldi vasúti összeköttetések vannak, Horvátország felé a murakeresztúri és gyékényesi határátkelőhelyeken vezet át a vasúti vágány. A vasúti elérhetőségek és kapcsolatok minősége sok kívánnivalót hagy maga után, mindenképp Győr-Moson-Sopron megye felől.

Néhány év alatt megvalósul a M7 autópálya építése a határig. Itt igen lényeges a kerékpáros keresztezések szempontjából az, hogy hol lesznek azok a külön szintű keresztezések /utak, vasutak, patakok, állatvonulási utak stb./, amelyeknél a kerékpárút is átvezethető lesz majd. Egyébként a Dél-Zalai régió állami, önkormányzati és egyéb utakban igen gazdag. Legfontosabb állami útjai a 7./E71/, a 74./E65/, és a 61. főútvonalak. Az állami utak kezelője a zalaegerszegi Állami Közútkezelő KhT. Az általánosan elfogadott irányelvek szerint azokon az állami és önkormányzati közutakon, amelyeken a napi átlagos gépjárműforgalom a 1000 E/nap értéket meghaladja, a kerékpározás táblázással történő kijelölése, tehát úgynevezett "kerékpárbarát úttá" kijelölése nem célszerű, mert ennél a forgalomnál kezd a balesetveszély megnövekedni. A Megyei Állami Közútkezelő KhT. birtokában lévő forgalmi felmérési adatok és az erre alapozott távlati forgalombecslés alapján kell a közutak kerékpározhatóságát alkalmasságát megítélni. A nagyszámú és a domborzati körülményeket figyelembe véve igen jelentős az önkormányzati utak hossza. Az önkormányzati utak és hidak fenntartásukra külön megyei szervezet működik. A folyók mellett a vízügyi kezelési utak, az erdőterületeken az erdészeti utak, a mezőgazdasági és szőlőterületeken a mezei- és dűlőutak jönnek figyelembe a kerékpáros túrizmus szempontjából. A vízfolyások és patakok miatt az utakon nagyon sok az átereszt és a híd.

A forgalomvonzó létesítmények Dél-Zalában mindenképp a települések belterületein találhatóak. Iskolák, diákszállások, üzletek és boltok, bevásárlóközpontok, hivatalok, intézmények és a közeli kiskertek, gyümölcsösök, szőlők, tópartok a települések legközelebbi és leggyakrabban mindennapi kerékpáros célpontjai. Ezeket túl a túrizmus célpontjai a hegyvidéki erdőterületek bükkösei, vadászterületei, a völgyek patakpartjai, kistavak és a halastavak, a Kis-Balaton és madárvilága, az épített környezet értékei között pedig Nagykanizsa és Zalakaros értékei.

A kerékpárút ellátottság

A kistérség területén igen csekély nagyságú a kerékpárút ellátottság. Kerékpárutak épültek Galambokon, Zalakaroson, a 7522. út mellett, Molnáriban, Nagykanizsán, Tótszerdahelyen és Zalakomáron. Ezek egy része a nagy forgalmú városi utak mellett épült biztonsági megfontolásból, mások már inkább a túrizmus céljait szolgálják pl. a Kis-Balaton, Zalakaros térségében. A kerékpárutak összes hossza: 17 300 m, azaz 82 000 fő lakossal számolva ez 0,21 fm./fő kerékpárút ellátottságot jelent. Ez igen alacsony érték. Összehasonlításként az ausztriai Burgenland tartományban az ellátottsági érték ma már 10 fm/lakos felett van.

Néhány fontosabb adat

- A kistérség területe: 890 km²
- A jelenlegi lakosság: 82 128 fő
- A települések száma: 48
- A városok száma: 2
- A legnagyobb település: Nagykanizsa 51 200 fő
- A legkisebb település: Börzönce 68 fő
- Összes kereskedelmi szálláshely: 4150

- A vezetékes vízellátásba bekapcsolt lakások aránya: 99,3%
- Szennyvízelvezetés és tisztítás aránya a lakásoknál: 70,1 %
- Szennyvízcsatornázással rendelkezik mindössze 12 település/!
- Közüemi gázellátásba bekapcsolt: 84,7 %

IV. Nagytávolságú nemzetközi kerékpárút hálózat Európában

A Kerékpárral Közlekedők Európai Szövetsége /ECF. Brüsszel/ 1995 óta dolgozik az Európát behálózó nagytávolságú kerékpárút hálózat tervén. Az elkészült EURO-VELO programot 1997-ben hozták nyilvánosságra, amelyben a javasolt összes kerékpárút hossza 65 ezer km. A tervezési munka érinti azokat az országokat is, amelyek 2004-ben csatlakoztak az Európai Unióhoz. Megállapítjuk, hogy ezeknek az országoknak a térségeiben a tervezők nem végeztek minden szempontból elfogadható munkát. Magyarországon például mindössze a két nagy folyónk mellett jelöltek ki európai távolsági kerékpárutat: a 6.szám alatt a Duna menti kerékpárutat, 11.szám alatt pedig a Tisza mellett Kassától Szegeden át. A soproni Castanea Környezetvédelmi Egyesület 2001-ben kérte, hogy a szervezet fogadja el a Borostyánkőút /Bernsteinstrasse/ történelmi nyomvonalát, amely külön változatként Szlovákián, Ausztria keleti részén, majd Magyarországon /Sopron-Szombathely- Zalaölvő-Rédics/, majd Szlovénián, Horvátországon keresztül haladna. Sajnos ez az útvonal is elkerüli a Dél-Zala területét. Célszerű volna a Mura-Dráva parti fő kerékpárutat a Dunai Kerékpárúttal összekötni és a Borostyánkő kerékpárúttal együtt az Euro Velo hálózatba fölvenni. A kistérség határos Horvátországgal, a horvát távlati terveket szintén meg kellene ismerni és össze kellene kapcsolni a két hálózatot. A határt képező Mura és Dráva folyók partjain, sok tekintetben szinte érintetlen természetes tájon lehetőség van kerékpárutak kiépítésére. ÉNY felé kapcsolódik ez az igény az egykori "vasfüggöny" határmenti kerékpárút gondolatához, nyomvonalához, DK-felé pedig a Duna-Dráva Nemzeti Park kerékpáros terveihez.

V. Magyarország kerékpárút-hálózat távlati fejlesztési terve és fejlesztési tervei

A Magyarország egész területére kiterjedő országos kerékpárút hálózat meghatározására és kijelölésére az elmúlt évek során több ízben történt kísérlet. Az ország egészét átfogó kerékpárút hálózat fejlesztési tanulmányt az UVATERV készítette 1994-ben, amelynek címe "Magyarországi kerékpárforgalmi hálózat" volt. 1999-ben készült KHVM megbízásából a "Kerékpározás fejlesztésének nemzeti és kommunikációs stratégiája" című tanulmány, amely a nemzetközi tapasztalatok összefoglalása után részletes cselekvési és kommunikációs programot dolgozott ki. Az első hálózati tervet 2000. évben a "Kerékpárforgalmi Hálózatfejlesztés Országos Törzshálózat" címen a KVM készítette a Magyarország Kerékpáros nemzeti Stratégia elkészültével együtt. A térképen már megjelennek egy Balaton déli oldala Nagykanizsa-Murakeresztúr és egy Mura-Dráva parti főkerékpárút nyomvonalai. 2003-ban fogadták el a XXVI. törvényt az Országos Területrendezési tervről, amelyben ezek az országos fő kerékpárutak /törzshálózat néven/ megjelölésre kerültek. Horvátország felé Letenyén és Berzencén keresztül, Szlovénia felé Tornyiszentmiklóson át javasolja az összeköttetést. A hazai kerékpározás történetének fontos eseményei voltak a Magyar Kerékpáros Klub /Budapest, 2002/ megalakulása, amely a vállalta a sokféle kerékpáros igény országos képviselését. Első teendői között elkészítette a Nyugat-Pannon Régió Marketing Stratégiáját. Nyugat-Dunántúli Kerékpáros Régió képviselőre alakult meg a PANNON PEDÁL Nyugat- Dunántúli Kerékpáros Régióért Közhasznú Egyesület /Kőszeg 2003/.

VI. A Nyugat-Dunántúli Régió kerékpárút fejlesztési tervei

- A térség első átfogó kerékpáros fejlesztési terve 1993-ban készült /"Győr-Moson-Sopron, Vas, Zala és Veszprém megyék távlati kerékpárút hálózata tanulmányterve" Planta GM Sopron/. Ebben már megfogalmazódott egy Kis-Balaton-Zalakaros-Nagykanizsa-Murakeresztúr irányú, egy Zalaegerszeg-Söjtör-Tótszerdahely és egy Dráva-Mura mellett haladó "határmenti" főkerékpárút nyomvonalai.
- Az előző munkához kapcsolódva készített a HIDROTERV Gm. tervet 1996-ban a Letenyétől É-ra lévő Lispeszentadorján, Lasz-tonya, Bázakerettye, Valkonya térségnek kerékpáros feltárására.
- "Kerékpárral Nyugat-Dunántúlon" címmel a Zala Megyei Vállalkozásfejlesztési Alapítvány készített alapos tanulmányt /Zalaegerszeg 2000/. A munka először tekintette át a három nyugati megye természeti, kulturális és történelmi adottságait egy kerékpáros turisztikai termékfejlesztési marketing koncepció kialakításához. A régió közös marketing céljai között megnevezi az alábbiakat:
 - kerékpáros infrastruktúra fejlesztése
 - a kerékpárosok részére a szolgáltatások színvonalának emelése,
 - a turisztikai termékek számának növelése, minőségének javítása,
 - szemléletformálás, népszerűsítés, információnyújtás,
 - a régiós turisztikai termékek versenyképességének javítása,
 - országhatárokon is átnyúló, eurorégiós közös reklámozás.
- 2000 évben a Magyar Túrizmus Rt. megbízásából készítette el a régió turisztikai fejlesztési koncepcióját "Nyugat-Dunántúli Régió Turisztikai Koncepciója" címmel a Horwath Consulting Tanácsadó Kft. Ez a térség meghatározó turisztikai kínálati elemei közé sorolja a kerékpározást.
- A „Kerékpárral a Nyugat-Dunántúlon” című tanulmány 2002. évben készült el a Nyugat-Dunántúli Regionális Fejlesztési Tanács megbízása alapján. A tervet készítő BME TKK-Pannon Velo Konzorciumot dr. Répássy Helga vezette. Az anyag elsősorban a turisztikai fejlesztés igényével került kidolgozásra. Megfogalmazta a Nyugat-Pannon Régió távlati fejlesztése kapcsán a kerékpározás meghatározó szerepét, ennek érdekében a kerékpárút hálózat és a kerékpáros infrastruktúra fejlesztésének területeit, stratégiáját és forrásait, a kerékpáros kistérségek kialakításának szükségességét. A tanulmányban igen részletes ismertetést találunk a régió földrajzi adottságairól, a természeti-táji adottságokról, az épített környezet értékeiről, műemlékeiről, nevezetességeiről, látnivalóiról. Az anyag ismerteti a régió kulturális, sport és egyéb rendezvényeit és programjait. A terv súlyt helyez a kerékpározásnak a határokon átívelő fejlesztési programok közötti történő megjelenésére.
- 2003. júniusában Kőszegen megalakult a Pannon Pedál Nyugat-Dunántúli Kerékpáros Régióért Közhasznú Egyesület a fenti célok megvalósítására. Az egyesület kidolgozta a "Kerékpárbarát település" és "Kerékpárbarát szálláshely" kategóriák műszaki meghatározásait.
- 2003. évben készítette el a MTESZ Vas Megyei Szervezete a "Határon átnyúló kerékpáros turisztikai termékfejlesztés a Nyugat-Dunántúlon, a Kerékpározás Régiójában" című kerékpárút gerinchálózati tervét. Ebben a munkában megjelentek a kerékpározásra alkalmas kiserőforgalmú közutak felhasználása és a közúti forgalmak figyelembevételével készült el egy új kerékpáros úthálózat fejlesztés építési és kitáblázási javaslata.
- A "Nyugat-Dunántúli Régió kerékpár-turisztikai marketing-stratégiája" című anyagot a Magyar Kerékpáros Klub készítette el 2003. 08. hóban. A munka részletes elemzést ad a régió kerékpáros túrizmus piacáról, jellemzőiről, versenyképességéről. A középtávú ope-

ratív jövőkép szerint Nyugat-Dunántúl a Kerékpározás Régiója lesz. Számba veszi a megvalósulás eddigi eredményeit és a 2006 évig várhatóakat a kerékpárút gerinchálózat fejlesztése, a kerékpáros infrastruktúra, a kerékpáros központok létesítése, a kerékpárbarát szolgáltatások szintjén, kerékpáros szervezetek létrejötte, a különféle rendezvények, kerékpár-turisztikai promóciók stb. területein. A szerzők ismertetik a Dél-Zalai Erdőtáj mintaterület kerékpáros turisztikai pozícióját, amely a felmérések szerint egyre népszerűbb a természeti látnivalói és a közlekedésbiztonság szempontjaira tekintettel. A tanulmány szerint a kerékpáros turisták között még kevesen utaznak nagyobb távolságra vagy szállítják vasúton a kerékpárt. Egyre népszerűbbek a különféle "tematikus utak". A hegyi kerékpározás népszerűsége is folyamatosan nő Európában. A tanulmány ezután ismertetést közöl a Nyugat-Dunántúl kerékpáros régió egészének és a turisztikai kistérségek jellegzetességeiről, a SWOT analízis adatairól, az erősségeiről és gyengeségeiről. A tanulmány által meghatározott kerékpáros kistérségek közül három érinti a Nagykanizsai Többcélú Kistérség területét:

12. sz. "Dél-Zalai Erdőtáj"

14. sz. "Keszthelyi hegység és Kis-Balaton"

15. sz. "Muramente-Principális"

A kistérségeken átívelő regionális tematikus utak közül érinti a tervezési területet:

a "Dödölle" déli határmenti kerékpárút

A Dél-Zalai Erdőtáj kistérsége

Kerékpár-turisztikai marketing-stratégiájában hangsúlyos az érintetlenség, a dús vegetáció, a tagolt, üde, változatos táj a sok erdővel és számtalan tóval. Az ajánlott termékkosárnak két része van, az egyik az erdőtáj útjain, a másik a szőlőhegyek útjain vezet. A kistérség területe közvetlenül szomszédos a Nagykanizsa Többcélú Kistérség területével. A tanulmány szerint ez egy kerékpározásra specializálható kistérség.

A Keszthelyi hegység- Kis-Balaton kerékpáros kistérsége

A kerékpár-turisztika szempontjából mindenekelőtt a Balaton-part háttérterületeként fontos. A Kis-Balaton védett vizes élőhelyei az ökoturizmus népszerű célpontjai. Zalakaros gyógyvize európai hírű és a szolgáltatások is elérik ezt a mércét. A tervezési terület magába foglalja a kistérség Kis-Balaton környéki és Zalakaros környéki településeit. A tanulmány szerint a kistérségben a kerékpározás, mint kiegészítő kínálati és mint tranzit elem lesz jelen.

A Mura-mente Principális kerékpáros kistérsége

Nagykanizsa központtal egy enyhe domborzattal, hosszanti patak völgyekkel, máshol síkvidékként jellemezhető táj sok kis településsel és sűrű kisforgalmú úthálózattal. A térség nem igazán egyedi sajátosságú, inkább fontos hálózati tranzit szerepe, például ÉK-felé a Balaton kapcsolódása, DNY-felé pedig Horvátország felé. Kerékpárút ellátottsága ma gyenge, hiányosan, szakaszokkal kiépített. Előnyös lehet majd a vasút közelsége. A tanulmány megállapítja, hogy a térség a turisztikai piacon jórészt nem is szerepel, imázsa szinte nincs is. A kerékpáros szolgáltatások és infrastruktúra színvonala alacsony, kínálata gyenge. Az anyag rámutat a határoló Mura természetes folyópartjainak és kavicsbánya tavainak értékeire, ezt jelzi a "Muramente" termékkosár megnevezés. A másik ajánlott termékkosár a több nemzetiségű vidéki életet mutatná be "Falusi túrizmus a szomszédos kultúrák találkozásánál" név alatt. A tanul-

mány szerint a kistrégióban a kerékpáros túrizmus helyi térségi rekreációs igényeket elégíthet ki és tranzit szerepet tölthet be. A tanulmányterv végül javaslatokat ad a kistrégiók rövidtávú promóciós eszközeinek megvalósítására, követelményeire, terjesztésére/ honlap, térkép, broszúra, képeslap, ismertető táblák, rendezvények/.

- Sajnálatos, hogy a kistérség távlati mezőgazdasági úthálózatának kiépítésére nincsenek programok és tervek. Márpedig ezeket célszerű lenne bekapcsolni a kerékpározás céljaira. Minden esetre a városok környékének szőlőhegyeinek megközelítésére a közlekedésfejlesztési tervekben gondoltak a tervezők és a döntéshozók.

VII. A Nagykanizsai Többcélú Kistérségi Társulás távlati kerékpáros fejlesztési terveiről részletesen

A kistérség javasolt elvi távlati kerékpárútjait 1:100 000 ma. térképen ábrázoltuk. Alapul vettük azt, hogy a turisztikai kerékpárút fejlesztéseket a turisztikai kereslet /a vonzerők, a látványosságok, az élményt adó úti célok/ szerint kell megtervezni, míg a városokban a közlekedésbiztonság szempontja áll az első helyen. A turisztikai kerékpárút vonalvezetésénél az élmények felfűzése, folytonossága, az összeérő, hálózatszerű kapcsolódás, a helyi kezdeményezések csatlakoztatása és megvalósítása. A kerékpáros igények kielégítése legegyszerűbben és legolcsóbban a meglévő kisműút út kijelölésével, kitáblázásával történhet. Új, az úttól elválasztott önálló kerékpárút létesítése lényegesen nagyobb költséggel jár.

A tervezési területet a távlati kerékpárút hálózat kialakítása, az adottságok és a fejlesztési ütemezés szempontjából a következő alegységekre oszthatjuk:

- A Balaton térségéhez csatlakozó Kis-Balaton és Zalakaros
- Szőlőhegyek sora Dióskáltól Kiszécséig
- A Principális völgye
- Nagykanizsa város és környéke
- Dél-Zalai erdőtáj és bükkösök
- A Mura és a Dráva folyópartjai mentén

A térképen ábrázolt kerékpárutak és kerékpárbarát utak összes hossza ca.350 km, ami 4,1 fm/lakos kerékpárút ellátottságot jelent, ez a jelenleginek kb. a húszszorosa.

Az alábbiakban a kistérségi kerékpározás fejlesztésével és a kistérségi kerékpáros turizmus fejlesztés egyes részterületeivel, fontos szakterületeivel foglalkozunk. Megjegyezni kívánjuk, hogy a tervjavaslat egy olyan keretterv vagy irányterv, amelyet tovább kell majd fejleszteni, el kell készíteni a települések, településcsoportok, a városok és a hozzá tartozó - elsősorban Nagykanizsa - agglomerációjának saját kerékpáros fejlesztési terveit. Egyébként jelen terv készítője nem rendelkezik olyan helyismerettel és nem ismer minden helyi adottságot, érdeket, vonzóerőt és látnivalót, amelynek alapján ez a munka befejezettnek, lezártnak és késznek tekintendő.

VII.1.A mindennapi kerékpározás fejlesztése a városokon és a falvakban

A településekre, a városokra és községekre kötelező területfejlesztési építési szabályozási tervet készíteni. Ezek közlekedésfejlesztési munkarészeiben és építési hatósági előírásaiban foglalkozni kell a kerékpáros közlekedéssel. A korszerű közlekedésfejlesztési felfogás, a "környezetbarát közlekedéstervezés" szerint a kerékpározás egy olyan közlekedési mód, amelyet egyenrangúan kell kezelni a területfejlesztési tervezés során a tömegközlekedéssel, a személygépkocsi közlekedéssel és a gyalogos helyváltoztatással. Egy vitathatatlanul környezetbarát közlekedési mód, amelynek létesítményeit, útvonalait részletesen meg kell tervezni az igények felmérése és prognosztizációja szerint. A mindennapi helyváltoztatások népszerű eszköze, amely belterületi kerékpárutakat tovább kell vezetni a külterületek, a szomszédos településrészek, a közeli települések, a kiskertek, szőlőhegyek és más / hétvégi/ szabadidős területek felé. Mind két város rendelkezik szerkezeti tervekkel, közlekedésfejlesztési tervekkel. Tanulmányozhattuk Nagykanizsa távlati közlekedésfejlesztési elképzeléseit, terveit. A város jelenleg a déli irányú, Miklósfá felé építendő kerékpárút megvalósításán dolgozik,

amelynek teljes hossza csaknem 3,0 km. A két város közül Nagykanizsa van hátrányosabb helyzetben, a kiépített kerékpárútjai hossza alig néhány km. Megítélésem szerint a városi és városkörnyéki kerékpározás fejlesztése ügyében - hasonlóan más dunántúli városokhoz - sokkal nagyobb erőfeszítésekre van szükség. A rövidesen megvalósuló autópálya építési tervek és vasúti fejlesztések mellett nem szabadna elhanyagolni a kerékpárút- hálózat megvalósítását. A nagyforgalmú belvárosi területek levegőtisztasága javításának egyik legfontosabb eszköze lehet a kerékpározás és a gyalogos helyváltoztatás segítése. Az országos és regionális tervekben részletes elemzéseket és sokféle tanácsokat találunk a fejlesztés rövidtávú /azonnali/ és távlati tennivalóiról. Ilyenek: kerékpárutak, kerékpársávok létesítése, kerékpártárolók elhelyezése a hivatalok, sportpályák, iskolák, általában a nagyforgalmú létesítmények bejáratainál, a kerékpáros iskolába járás elősegítése, a kerékpározásért felelős önkormányzati felelős munkába állása, kerékpározást népszerűsítő események, rendezvények szervezése, kerékpáros balesetek helyzetének elemzése, civil egyesület megalakulása stb.

VII.2. Ahol tilos a kerékpározás

A kistérség közútjai közül az egy és kétszámjegyű főutakon és a nagyforgalmú városi bevezető utakon táblázással tiltott a kerékpározás. A megépült és a tervezés alatt álló M7 autópálya, távlatban az M9 és az M76 autóutak további akadályt fognak jelenteni a kerékpározásnak. Ezeket keresztezni csak a kiépített aluljárókon, felüljárókon - külön szintben - lehet majd. Az autópálya tervezésénél biztosítani kell a keresztező lassú forgalmak, ezek között a kerékpárosok áthaladását, méghozzá minél több helyen. Ugyancsak tilos a kerékpározás az erdészeti utak nagy részén is. Tiltani kell a kerékpárhasználatot a nagyon meredek, ezáltal balesetveszélyes útszakaszokon is /ilyeneket találhatunk például a szőlőhegyre felvezető dűlőutak között/.

VII.3.Országos és regionális kerékpárút nyomvonalak

A kistérséget két országos, a törzshálózatba tartozó főkerékpárút nyomvonala érinti. Az egyik a Balaton- Kis-Balaton-Zalakaros-Galambok-Nagykanizsa-Szepetnek-Molnári kerékpárút. Ez az egyik végén a Balaton körüli kerékpárutakhoz kapcsolódik, a DNY-i végén pedig Letenyén keresztül Horvátországba vezet. A kerékpárút egyes szakaszai elkészültek. A másik főkerékpárút a Mura és a Dráva jórészt védett partjai mentén halad, ez a "Dödölle" kerékpárút. Ny-on kapcsolódik a határmenti és őrségi kerékpárutakhoz, K-en pedig a Duna-Dráva Nemzeti Park területén továbbhaladó és Dél-Baranyai kerékpárutakhoz. Ezen kerékpárút kialakítása a tótszerdahelyi és molnári belterületi szakaszai révén megkezdődött. A Zalalövön áthaladó Borostyánkő útvonalat a Mura-Dráva menti kerékpárúttal /Dödölle kerékpárút/ a Dunáig meghosszabbítva javasolható egy újabb, alternatív nemzetközi kerékpárút felvétele az Euro-Velo hálózatba. Kedvező lenne a szomszédos ország felé a határátkelési lehetőségeket bővíteni. A ma csak vasúti átkelést biztosító átkelőhelyek és hidak egyike sem bővíthetőek egy gyalogos-kerékpáros szélesítéssel.

VII.4. Kerékpárral a természetvédelmi területeken, az erdők és tavak környékére

A kistérség területén bőséges lehetőségek vannak értékes természetvédelmi területek és értékek kerékpáros megközelítésére. A Kis-Balaton térsége a Balaton-Felvidéki Nemzeti Park kezelésében, a zalakomári madárrezervátum, a kápolnapusztai bivalyrezervátum, a Mura és a Dráva folyók jórészt még természetes állapotban megmaradt partjai, kissé tovább a Duna-Dráva Nemzeti Park területe, Ny-on a Dél-Zalai erdőkben, bükkösök a különlegesen térség gazdag természeti kincseit adják. Ezen túl megszámlálhatatlan halastó és patakmente adta élmények várják a turistát. Az országos természetvédelem alatt álló területeken a kezelő gondoskodik a kerékpáros turista biztonságos közlekedését lehetővé tévő úthálózat kialakításáról, fejlesztéséről és határozza meg az igénybevétel szabályait.

A Kis-Balaton körüli kerékpárút építési tervek a kistérségi fejlesztések jelenleg legfontosabb feladatait jelentik. A 2004.02 hóban elkészült "Kis-Balaton körüli kerékpárút-hálózat tanulmányterve" /Terra-Aqua Kft. és Linakron Mérnöki Kft. Zalaegerszeg/ összeköti a Zala-völgye, a Balaton-körüli és a Határmenti-Kerékpárút-hálózatokat. Megrendelője a Kis Balaton Térségi Társulás, Sármellék. Részletes, településenkénti útnyomvonalakat tartalmaz, olykor több változatban is. Általában önálló kerékpárutak építését javasolja, amellet számtalan egyéb útvonal /vasúti és vízügyi töltéseken, erdőben, mezőgazdasági földutakon vezetett utak/ kitéblázását javasolja.

A tervben olyan kerékpárút útszakaszokat is javasoltunk, amelyek erdőkben haladnak. Az erdészeti utakon csak korlátozott mértékben szabad, lehet a kerékpározást megengedni és az utat kerékpárútként kitéblázni. Az erdőtörvény szerint mindenekelőtt a kezelő hozzájárulását kell beszerezni, akinek joga meghatározni az úthasználat feltételeit. A ZALAERDŐ RT levélben is adott nyilatkozata nyomatékosan felhívja a figyelmet az erdészeti feltáró utak ilyen felhasználásának problémáira. A legszebb erdőterületekhez, kilátókhoz, turistákat is fogadó vadászházakhoz, erdészházakhoz kerékpárral eljutni - ez az erdészeti üzem érdeke is. Meg lehet teremteni a fakitermelés és a faanyagmozgatás, valamint a túrizmus részére megközelíthető erdőterületek és a turisták által használható erdészeti utak kijelölésének összhangját, amely nyilvánvalóan évről-évre változni fog. Megjegyezzük, hogy a terepkerékpározást kifejezetten ellenzi az erdészeti üzem állásfoglalása.

A Dél-Zalai Erdőtáj Kerékpárút-turisztikai Egyesülés Phare-támogatással 2004-ben alakult meg Lenti és Letenye közötti térségben, szervezője a Happy Bike Kerékpáros Turisztikai Szolgáltató Rendszer /Budapest/. A kialakított túraútvonal hálózatot és a turisztikai ajánlatokat a honlapon tanulmányozva megállapítható, hogy vállalkozói alapon is lehet eredményeket elérni a kerékpározás fejlesztésében. A konzorciumban részt vesznek az érdekelt önkormányzatok, társulások, vállalkozók és egyesületek, valamint sok étterem, szállásadó, szerviz és számtalan más szolgáltató. Megjegyezni szeretném, hogy a projekt nevével, annak az említett területre "kisajátításával" nem értek egyet. Véleményem szerint már Dél-Zala erdőterülete is lényegesen nagyobb területre terjed ki az említett vállalkozás által lehatároltnál, de a jelen tervben meghatározott kistérségi terület egésze joggal használhatja a Dél-Zala elnevezést.

A Mura-Dráva folyók menti térség turisztikai szempontból eddig kihasználatlan természeti értéket képvisel. A "Dödölle" határmenti kerékpárút egy fő kerékpárútvonalat képvisel, amely a községeken halad keresztül /Letenye-Tótszerdahely-molnári-Murakeresztúr-Órtilos-Zákány/ és a Duna-Dráva Nemzeti Park területén át éri el a Duna mentét. A DÉDUVIZIG levele felhívja a figyelmet arra, hogy ezen folyóink mellett nincsenek meg azok az árvízvédelmi töltések, amelyeket a kerékpározás céljára is igénybe lehetne venni.

Foglalkoznunk kell a kistérség további természeti értékeinek turisztikai használatáról., ezek a számtalan tározótó, halastó és településekhez közeli szintén nagyszámú pihenőerdő, kirándulóerdő. Minél többet célszerű bekapcsolni a szabadidő eltöltésének lehetőségei közé, közel a városhoz, közel a faluhoz, akár a napi vagy hétvégi szabadidős program helyeként. A kistérségben jelentősebb tavak Galambok, Nagykanizsa, Fityeház térségeiben található, de számos

kisebbségi halastó és tározótó van. A nagykanizsai kerékpárút-építés a Csengery út mellett Miklósfa felé a halastavak kerékpáros megközelíthetőségét is szolgálják.

Végezetül megemlítjük, hogy előkészítés alatt áll egy Dél-Zalai Natúrpark területének kijelölése. Ennek bekapcsolása a kistérség- elsősorban a kerékpárút hálózatába - fontos érdek.

VII.5. Kerékpárral a gyógyfürdő körül. A Zalakarosi Greenway

Zalakaros térségében komoly kerékpárút hálózat kialakulása figyelhető meg. Nemcsak a napközbeni közlekedés igényeit szolgálják a megépült vagy tervezett kerékpárutak, hanem a gyógykezelésre érkezők rehabilitációjának is mind gyakoribb eszköze kerékpározás. Nagy előnye a kerékpározásnak, hogy a kerékpáros maga választja meg a sebességet, a tempót, mind gyakoribb látvány a csoportos kerékpározás terápiás célból, amelyet hozzáértő egészségügyi szakember vezet. Indokolta a kerékpárutak létesítését a közutak viszonylag jelentős gépkocsiforgalma és a közlekedésbiztonság, másfelől a települések nagy hosszúsága. A környék szőlőútjai és más látnivalói bekapcsolásával célszerű volna egy "Zalakaros Greenway" azaz Zöld Út kialakítása. Ez egy olyan speciális körút, amelynek látnivalóit kifejezetten a nem-motorizált közlekedési eszközzel /elsősorban itt a kerékpárral, esetleg elektromos autóval/ lehet végigjárni. A látnivalók között természeti értékek, kilátóhelyek, szőlőhegyek és pincesorok, falumúzeumok, kézműves kisműhelyek, sportlétesítmények és a környék megannyi rendezvénye és eseménye tartozik. A hazai Greenway-mozgalom egyébként még kezdeti szinten van, Magyarország több területén vannak bízató kísérletek, például a Borostyánkő Greenway a Dunakanyarban Szlovákiával közös Projekt vagy a Zselic térségi Greenway. Részletesebb információt a budapesti ÖKOTÁRS Alapítvány tud adni. Zalakaros és a kapcsolódó települések, a lassan alakuló agglomeráció közlekedésfejlesztési terveit, ezen belül a kerékpárút-hálózati fejlesztéseket célszerű lesz egy tervben kidolgozni.

VII.6. Borutak: kerékpárral a szőlőhegyeken

A megye különleges értékeit adják a szőlőhegyek és pincesorok. Bekapcsolásuk, kerékpárral való megközelítésük biztosítása, vizsgálata a városok és minden falu környékén is fontos. De foglalkozni kell azzal az összefüggő szőlőterülettel, amely Dióskáltól, Egeraracsától kezdődik és húzódik Zalakarostól nyugatra Pogányszentpéterig és Sandig. Sok szőlőhegy lassú átalakulásban van vegyes lakó-pihenő övezetté, azonban a gépkocsival való előzőnlést meg kellene akadályozni. Zalában gondot okoznak a domborzati viszonyok, a szőlőhegyi utak sok esetben meredek, a kerékpárt sem fölfelé, sem lefelé nem lehet, sőt egyes esetekben balesetveszélyes használni. Ma már alakulnak a dél-zalai, Zalaszentgróttól induló Zalaegerszegen és a Mura mentén található szőlősdombok és a szomszédos Horvátország jó adottságú krizevci és kalniki borvidékei közös ajánlatai, szervezetei, borútjai. A borutak és a kerékpározási lehetőség összekapcsolása máshol már látható kölcsönös előnyöket hozott. Jó példa erre a Sopron melletti Deutschkreuz /Sopronkeresztúr/ úgynevezett "Kékfrankos kerékpárút-hálózata Burgenlandban. Kedvező helyzetben vannak a kistérségben ebből a szempontból Zalakaros és környéke, Nagykanizsától keletre Sand, Pogányszentpéter térsége, a Bocskától Eszteregnyéig terjedő jórészt keleti kitétséggű dombosorok és a Murára néző déli kitétséggű szőlősdombok sora.

VII.7. Egy szokatlan új lehetőség: a kerékpáros búcsújárás

A homokkomáromi Mária kegykép előtt ma már minden hónap 13.-án zarándokok százai teszik tiszteletüket. Az ezeréves magyar Millennium tiszteletére született 2000-ben a kerékpáros zarándoklás terve. A nemes mozgalom ötletadói, Strausz Ferenc és Bodó Tamás, egyben helyben polgármesterek célja a búcsújáró zarándoklatok népszerűsítése, a közlekedés modernizálása, a történelmi emlékhelyek népszerűsítése egyben a falusi túrizmus fejlesztése is. A 2000. évben kiadott szép ismertető füzet Baranya, Somogy és Zala megyei búcsújáró helyeket ismertet, ezek Máriagyűd, Máriakémeád, Pécs, Lad, Kaposvár, Andocs, Somogyvár, Segesd, Csurgó, Nagykanizsa és Homokkomárom. A teljes útvonal végigkerekézése igen komoly feladatot jelent, de az egyes búcsújáró helyek kerékpárral megközelítése is a zarándoklás egy olyan új formája, amely mindenekelőtt a fiatalabbak között feltehetően mind népszerűbb lesz.

VII.8. Kerékpárral a kistérség területén és az országhatáron túlra

A részletes helyszínrajzon jelöltük azokat a kapcsolódási pontokat, ahol a kistérséget elhagyva távolabbi vidékekre lehet kerékpározni. Észak-Zala, Zalaegerszeg felé, az Őrség, Nyugat-Zala, Lenti felé, Horvátországba Letenyén, Berzencén, Molnárin át lehet továbbkerekézni. A Somogy megyei tájakra K-felé több ponton is tovább lehet haladni, ilyenek Zákány, Surd, Nemespátró, Liszó, Nagykanizsa, Pat, Zalakomár, Balatonmagyaród, Zalaszaabar.

A szomszédos Szlovénia és Horvátország felé egészen új terveket készített a Megyei Önkormányzat a határátkelési lehetőségek bővítésére. Szlovénia felé Dobri, Kerkaszentkirály és Bottonya /Podturen/ között lesz új határátkelési lehetőség a Mura folyón át. Horvátország és Zala megye között a tervek szerint öttel bővül a határátlépések lehetőségei. Muraszemenye és Damása /Domasi/ között új révet, Tótszerdahely és Kotor /Kotoriba/ között kerékpárszállításra is alkalmas motorcsónakos átkelőhelyet terveznek. Murakeresztúr és Kotor /Kotoriba/ között a meglévő vasúti hídtól északra új közúti híd épül a Murán, amely egyben kerékpáros közlekedésre is alkalmas lesz. Végül Belezna és Alsódombord között a Mura folyón új kompjárat indítását tartalmazza a fejlesztési terv.

VII.9. Kapcsolódás a vasutak, az erdei vasút és a gyalogos turistautak felé

A kistérség előnye a vasúton lehetséges könnyű elérhetőség. Számtalan vasútállomás áll rendelkezésre a vasútvonalak mentén a kerékpárral való együttszállításra. Zalaegerszeg felől a MÁV- vasútvonalon 5-10 km-ként találhatóak a megállóhelyek. A budapesti villamosított fővonalon Zalakomáron, Zalaszentjakabon, Nagyrécsén, Nagykanizsán, Fityeházán, és Murakeresztúron vannak vasútállomások. A Murakeresztúr-Barcs-Pécs vonalon Belezán, Zákányban, Gyékényesen és Csurgón vannak vasútállomások. Sajnos a vasútállomásokon nincsenek célszerűen kialakított kerékpártárolók, alig van kerékpáros információ, alig van étkezési lehetőség.

A területet behálózó turistautak közül kiemelkedő jelentőségű az Országos Kék Túra útvonala, a Rockenbauer Pál Emlékút, amelyhez sok ponton csatlakozhat a kerékpáros. A turisták részére több turistaház nyújt szolgáltatásokat.

A kistérség területén kívül fekvő Csömödér-Páka-Kistolmács erdészeti kisvasút különleges romantikus élményt nyújt a turistáknak. A végállomást legkönnyebben Letenyéről lehet elérni.

VII.10. A jelen tervprogram a következő szakhatóságokkal, hivatalokkal és szervezetekkel került egyeztetésre illetőleg levélben megküldve jutott tudomásukra

A komplex területfejlesztési projekt csomag minden szakágára kiterjedő tervismertető és egyeztető tárgyalások a hivatalos és civil szervezetekkel 2005.augusztus 16.-án

- Nagykanizsa, Zalakaros városok és a többi települési önkormányzat polgármesterei,
- A kistérség intézménye és vezetői
- Nagykanizsa Város Városfejlesztési Irodája Zámbó Tamás
- Állami Közútkezelő KhT. Schlemmer Tamás és Czigola Károly /Zalaegerszeg/
- Zala Megyei Önkormányzat Déri Zoltán /Zalaegerszeg/
- Garabonc Község Jegyzője László Árpád
- Duna-Dráva Nemzeti Park Igazgatóság /Pécs/
- Balaton-felvidéki Nemzeti Park Igazgatóság
- Dél-Dunántúli Környezetvédelmi és Vízügyi Igazgatóság /Pécs/
- ZALAERDŐ Rt. /Nagykanizsa/
- Megyei Tourinform-irodák
- MÁV Rt.
- Kanizsa Sportegyesület /Nagykanizsa/
- Nyugat-Dunántúli Környezetvédelmi és Vízügyi Igazgatóság /Szombathely/
- Vízitársulatok
- PANNON PEDÁL Kerékpáros Közhasznú Egyesület Mihály Nikoletta /Kőszeg/
- Magyar Kerékpáros Klub /Budapest/
- Strausz Ferenc előadó /Nagykanizsa Városi Könyvtár/

VII.11.A fejlesztések műszaki, pénzügyi és kommunikációs megalapozása rövid és középtávon

A kistérség turisztikai adottságai, a SWOT-analízis és a vonzerőleltár ismeretében megállapítható, hogy érdemes és lényeges a kerékpáros turizmus fejlesztése. A "Komplex Területfejlesztési Koncepció" azt állapítja meg, hogy az idegenforgalom fejlesztése keretében szükséges egységes turisztikai arculat kialakítása és komplex turisztikai termék megfogalmazása, amelyen belül elengedhetetlen kerékpárutak kijelölése, építése is. A kerékpározás fejlesztésének operatív programja rövid és középtávra határozza meg a tennivalókat. Ennek részfeladatai az alábbiak:

- Kerékpáros helyi termékfejlesztés: a legfontosabb feladat a kerékpárút hálózat megdöntött építése. Biztonságos és összefüggő kerékpárút hálózat nélkül a turista el fogja kerülni a térséget. Ez a hálózat különféle szolgáltatási színvonalat nyújtó és különféle műszaki megoldású utakból áll. A legmagasabb szolgáltatási szintet az önálló kerékpárút nyújtja, a legkisebbet a gépkocsikkal közös útpályán lebonyolódó kerékpározás kisforgalmú közúton. Településeken belül is sokféle megoldás létezik. Kerékpárút épülhet gyalogjárdával közösen, közút szélén kerékpársáv formájában, kerékpározásnak is megfelelő egy lakóutca forgalomcsillapított kialakítással vagy gyalogosövezetként, egyirányú utcában stb. A kisforgalmú közutak kitáblázásával jelentős kerékpárút-hálózat fejlesztést lehet megvalósítani létre viszonylag kis befektetéssel. A kijelölések feltétele a korrekt forgalmi felmérés és a reális távlati forgalmi előrebecslés.
- A település és környékének kerékpárúthálózat-fejlesztési terveit össze kell hangolni. A közúti fejlesztéseknél mindig tekintettel kell lenni a kerékpáros igényekre. A kerékpározást célszerű a mezőgazdasági útfejlesztéseknél is figyelembe venni.

- A kistérségi fejlesztések megdöntött ütemezése elengedhetetlen. A fejlesztések pénzügyi forrásai között egyfelől az állami eszközök, pályázati lehetőségek alapján célszerű az országos és regionális törzshálózat kiépítése. Korábbi munkarészen javaslatot tettünk a Borostyánkő útvonalnak és a Mura-Dráva határmenti kerékpárútnak az Euro-Velo nemzetközi hálózatába történő beépítésére. Ez további külső, nemzetközi anyagi eszközök megszerzését tenné lehetővé. A kerékpárút fejlesztések legfőbb megjelenési formája egy helyi központ vagy akarat megvalósulásából indul és fokozatosan bővül ezen mag körül. A kistérségben jó példa a Kis-Balaton térségében körvonalazódó fejlesztési terv, a Dél-Zala Erdőtáj címen Lenti és Letenye között elkezdett kerékpáros vállalkozás. Sürgetően aktuális Nagykanizsa város és környéke kerékpárút ellátottságának javítása, Zalakaros és környékének a Kis-Balatonai fejlesztéshez hasonló kerékpárút, lovas- és gyalogos turistaút rendszerének /Greenway/ megtervezése.
- A jövőben mind népszerűbbek lesznek a tematikus turistautak. A jelenleg rendelkezésre álló tanulmányokban és tervekben már rengeteg felhasználható ötlet és elképzelés van a természeti értékek, az épített környezeti értékek és események, rendezvények népszerűsítésére, promóciók készítésére.
- A kistérségben néhány, egy-két helyszínen célszerű volna biztosítani a hegyi kerékpározás lehetőségét.
- Ki kell használni a megyei, regionális, országos és egyéb pályázatok lehetőségeit. Ehhez részben kész tervek, megvalósíthatósági tanulmányok szükségesek, részben pedig -a legtöbbhez- bizonyos nagyságú saját erő, saját tőke is szükséges. Előnyös adottsága a térségnek, hogy a megyében több helyen is van szaktervezői kapacitás, mert a kerékpározás fejlesztési területei a közlekedéstervezés nagy témakörén belül is egy sajátos szaktervezési feladatot képeznek. Meg kell mondani, hogy a hazai közlekedéskultúra és ezen belül a kerékpározási kultúra messze nem áll ott, ahol például a dániai vagy a német kerékpárút tervezés, építés és használat színvonala ma található.
- Dél-Zala lehetőségei adottságai folytán a nemzetközi kapcsolatok lehetőségeit tekintve igen nagyok. "Az Adria kapuja" logó jól kifejezi a térség lehetőségeit a kerékpáros közlekedés tekintetében is. A szerencsére mind jobb szomszédi viszony Szlovéniával és Horvátországgal a kerékpárút-fejlesztések terén is eredményeket kell hozzon.
- Az elkészült területfejlesztési program kerékpáros koncepciója csak egy egységes logisztikai rendszer keretében tud megvalósulni. A fejlesztésnek gazdájának, bonyolítójának, felelősének kell lennie. Ennek első központja Nagykanizsa városa kell legyen mind a hétköznapi, mind a turista célzatú kerékpározást tekintve, hiszen a város a kistérség területének és lakosságának nagy részét maga adja. A fejlesztések másik központja Zalakaros és Sármellék, ahol a térség elsősorban szabadidős és egészségmegőrzési funkcióval jellemezhető kerékpárigényeit tervezik kielégíteni. Harmadszor Letenye-Murakeresztúr-Molnári központok a Mura-Dráva menti, távlatban egyre fontosabb természeti tájat felhasználó kerékpáros túrizmus fejlesztési centrumai lesznek.
- Szükségesek kerékpár centrumok létesítése, letelepítése is. Ezekben információk átadása, kerékpárkölcsonzés és javítás, kerékpárok megőrzése, különféle szolgáltatások vehetők igénybe. Kerékpár centrumok máshol is meglehetősen vontatottan valósulnak meg, nehéz megfelelő elhelyezést találni részükre. Elhelyezésükre szóba jöhetnek vasútállomások, fontosabb kerékpárutak melletti fogadók, panziók, a térségi gyalogos túrizmus kiindulópontjai stb.
- A kerékpáros úticélok, vonzerők ismertetése, listája és a szakirodalom, útikönyvek elengedhetetlen részei egy térség túrizmusa fejlesztésének. Mind gyakrabban találkozunk olyan speciális kerékpáros térképekkel, amelyek a látnivalók ismertetése mellett hiteles terepi ábrázolással az útviszonyok, lejtésvizonyok ismertetésére is kitérnek.

- A túrizmus fejlesztés kommunikációs programja a belső szemléletformálást tűzi célul ki. Eszközei a különféle kerékpározást népszerűsítő rendezvények, a megjelenés a médiában, újságokban, a lapokban, a rádióban, a televízióban. A kerékpárutak és a kerékpározási lehetőségek megjelenése a települési honlapokon mind fontosabb.
- A kerékpározáshoz kapcsolódó szolgáltatások mind erőteljesebben fordulnak a kerékpárosok felé. "Kerékpárbarát" szálló, étterem, panzió fogalmakkal mind gyakrabban találkozunk. Ilyen kerékpárbarát szolgáltatásokra szervezett vállalkozás a Happy Bike Dél-Zala Erdőtáj feltárására és kiajánlására alakult. Példája és a megoldás mindenképp figyelemre- méltó és tanulmányizandó.
- A kerékpározás fejlesztése érdekében megtehető rövidtávú / azonnali/ intézkedések a jelen tanulmány ismeretében kidolgozhatóak. Mindenekelőtt a kistérségnek el kell fogadni a területfejlesztési projekt javaslatait és a tervet. Ezt követően a kerékpárút-hálózat fejlesztését tekintve el kell készíteni a hiányzó megvalósíthatósági tanulmányokat és folytatni kell a tervekészítést. A túrizmus fejlesztése munkarész korrekt és tés- teles áttekintést ad a tennivalókról.

VIII. Ütemezés és fejlesztés településenként

I. ütemben javasolt /legfontosabb azonnali/ fejlesztések:

1. Kis-Balaton és Zalakaros kerékpáros kistérségében:

- Garabonc, Nagyrada, Zalamerenye és Zalaszentjacob:
 - a Kis-Balaton körüli kerékpárút-hálózat tanulmányterv szerinti fejlesztések, tervezés és pályázatok
 - Zalakaros térségében: Balatonmagyaród, Zalakomár, Zalaújlak, Csapi, Zalasárszeg, települések közös kerékpárút-hálózatfejlesztési tanulmánya elkészítése

2. Nagykanizsa és agglomerációja kerékpáros kistérségben

- Nagykanizsa, Újudvar, Kistrécsé, Nagyrécsé, Sormás, Liszó, Sand, Miháld, Zalaszentjacob, Pat, Nemespátró, Surd, közös térségi kerékpárút fejlesztési tanulmány és tervezés

II. ütemben javasolt fejlesztések:

3. A Szőlődombok sora kerékpáros kistérségben:

- Orosztony, Kerecseny, Nagybakónak, Gelse, Zalaújlak, Csapi, Kistrécsé településcsoport közös kerékpárút-hálózatfejlesztési tanulmányának elkészítése

4. A Principális völgye kerékpáros kistérségben:

- Felsőrajk, Pötréte, Alsórajk, Kilimán, Gelse, Pölöskefő, Hahót, Zalaszentbalázs, Bocska, Magyarszerdahely, Magyarszentmiklós, Kacorlak, Gelsesziget, Fűzvölgy, Hosszúvölgy, Homokkomárom, Újudvar közös kerékpárút-hálózat fejlesztési tanulmányának elkészítése

5. A Dél-Zalai Erdőtáj kerékpáros kistérségben:

- Zalaszentbalázs, Börzönce, Bocska, Sormás, Petrivente, Fűzvölgy, Homokkomárom, Hosszúvölgy, Eszteregnye települések közös kerékpárút-hálózat fejlesztési tanulmány készítése

6. A Mura és a Dráva partait követő kerékpáros kistérségben:

- Petrivente, Szepetnek, Molnári, Fityeház, Murakeresztúr, Belezna települések közös kerékpárút-hálózat fejlesztési tanulmány elkészítése

Egyes települések hovatartozása bizonytalan vagy többszörös, további vizsgálat szükséges a lehatároláshoz.

IX. A felhasznált szakirodalom és forrásmunkák

- Kerékpárral Nyugat-Dunántúlon. Tanulmányterv.
- TKK-PANNON-VELO. Sopron 2002.
- Kerékpárforgalmi létesítmények tervezési útmutatója és útbaigazító rendszere. Műszaki előírás. ÚT 4-1.203. Budapest.
- A kerékpározás fejlesztésének nemzeti és kommunikációs stratégiája. Javaslat. Budapest 1999.
- W. Rauch szerk.: Utak a kerékpározáshoz. VCÖ Verkehrs-club Österreich kiadása. Wien 1995.
- Dél-Zala Murahíd Társulás kerékpárút-hálózat fejlesztési koncepciója. Hidroterv Gm. Zalaegerszeg 1996.
- Kerékpártúrák Magyarországon. Frigoria Kiadó 2000.
- Dr.Lóczy Dénes: Dél-Dunántúl. Cartographia Kiadó 2001.
- Kerékpárral Nyugat-Dunántúlon. Tanulmány. Zala Megyei Vállalkozásfejlesztési Alapítvány 2000.
- Nyugat-Dunántúl kerékpáros kistérségei. TKK-Pannonvelo Konzorcium 2001.
- Búcsújárók kétkeréken: Máriagyúdtól Homokkomáromig.2000.
- Dél-Zala turistatérképe. Cartographia 2005. július 21.
- A Nyugat-Dunántúli Régió Kerékpáros-turisztikai marketing-stratégiája. Magyar Kerékpárosklub 2003.
- Kerékpárral a Nyugat-Dunántúlon. Tanulmányterv. BME TKK és TKK-Pannonvelo 2003. Budapest.
- Határon átnyúló kerékpáros turisztikai termékfejlesztés a Ny-Dunántúli Régióban. MTESZ Vas Megyei Szervezete 2003.
- Öffentlicher Verkehr im landlichen Raum. Die Grünen Bildungswerkstatt. Eisenstadt 1997.
- A kerékpárbarát település pályázat előkészítése. Pannon Pedál Egyesület Kőszeg 2004.
- Országos Kerékpárút Törzshálózat terve. Az Országos területrendezési Terv. 2003. évi XXVI. Tv.
- Zala Megye Távlati Kerékpárút Hálózatának Terve. Megyei Közútkezelő KhT. 2004.
- Magyarország és Horvátország közötti határátkelési lehetőségek fejlesztési tanulmánya. 2005.

Sopron, 2005. Szeptember hó

X. Mellékletek

- 1) A Nagykanizsai TK közigazgatási térképe M = 1:200 000
- 2) 2. EURO VELO nagytávolsági európai kerékpárút hálózat áttekintő térképe
- 3) Országos kerékpárút törzshálózat áttekintő térképe
- 4) Országos kerékpárút törzshálózat áttekintő térképe
- 5) Kerékpáros vándorútvonalak Magyarországon átnézeti térképe
- 6) Kerékpáros búcsújáró helyek átnézeti vázlata
- 7) Nyugat-Dunántúl kerékpáros kistérségi áttekintő térkép vázlata
- 8) Nyugat-Dunántúl kerékpáros kistérségi, Kerékpáros gerincútvonalak javaslata PAN-NON-VELO 2002.
- 9) Zala megyei állami közutak térképe /részlet/ M = 1:150 000
- 10) Zala megye távlati kerékpárút-hálózat terve/részlet/, Megyei Állami Közútkezelő KhT. Zalaegerszeg
- 11) Zala Megye kerékpárút hálózati terve /részlet/, MTESZ Szombathely 2003. szeptember
- 12) Nyugat-Dunántúl kerékpáros térképe, Pannon Pedál Közhasznú Egyesület. 2005.
- 13) Nagykanizsa Kistérség távlati kerékpárút-hálózata, Részletes helyszínrajz M = 1:60 000 /kicsinyítve!/, ÖKOPARTNER-SOPRON Mérnöki Iroda Bt., 9400 Sopron, Ferenczy J.u.4. T: 99-524173, Sopron, 2005. Szeptember
- 14) A Principális-Muramente Kerékpáros Kistérség leírása
- 15) A Keszthelyi Hegység Kerékpáros Kistérség leírása
- 16) A Dél-Zalai Erdőtáj Kerékpáros Kistérség leírása
- 17) A Zalaerdő Rt. 393-2/2005. Sz. levele
- 18) Dél-Dunántúli Környezetvédelmi és Vízügyi Igazgatóság, 357-1/2005. Sz. levele
- 19) Surd Önkormányzata javaslata /táblázatban/
- 20) Balatoni Nemzeti Park Igazgatóság levele

Sopron, 2005. Szeptember hó

Ökopartner-Sopron Mérnöki Iroda Bt.

Hámori Gábor ügyvezető

9400 Sopron, Ferenczy J. u. 4.

Tel/Fax: 99/524-173

E-mail: ekopart@alarmix.net
