

# Kerékpárral egy tó körül: Velencei-tó

2022. április 02. (szombat) résztvevők száma max. 8 fő

Ára 14 700,- Ft/fő, mely tartalmazza az **útiköltséget és a kerékpárbérlést.**

**7.00 Indulás Kozármislenyből. Felszállási lehetőség: saját lakás (Kozármisleny, Pécs.).**

Egy sorozatot indítottunk 2021-ben újtúra! A gyalogtúrák mellett kerékpáros túrákat is elkezdtük. Alapfeltétel, hogy kerékpárokat nem szállítunk, hanem mindig az adott helyen bérlünk. 2022-ben a Fertő-tó és a Velencei-tó lesz a célpontunk, majd 2023-ban a Balaton és a Tatán az Öreg-tó. Minden úton ajándék hűtőmágnest kapnak a résztvevők. Aki az összes tavat teljesíti, az egy díszes oklevéllel igazolhatja büszkén teljesítményét. NEM verseny, hanem szép nyugodt tempóban, a környezet megfigyelése a cél.

## Velencei-tavi kerékpártúra - közben pihenők és látnivalók megtekintése

A túra hossza 30 km.



A Velencei-tó Magyarország harmadik legnagyobb természetes tava. Kedvező természeti és földrajzi adottságainak, valamint a mederszabályzásnak köszönhetően a Balatonhoz hasonlóan hazánk legkedveltebb üdülőhelyeinek egyike.

Területe 26 km<sup>2</sup>, a felület harmada nádassal borított. A napsütés hatására, valamint a sekély, átlagosan 1,5 m-es mélysége miatt Európa egyik legmelegebb tava: a víz hőmérséklete elérheti a 26-28 °C-ot is.

A Velencei-tó ásványi anyagokban (nátrium és magnézium) gazdag, kiváló vize a kimerült

szervezetet felfrissíti, regenerálja. A fürdésen kívül a reumatikus fájdalmak enyhítésére is alkalmas.

Vízellátását főként a Vértesben eredő és a Zámolyi-medence vizeit összegyűjtő Császár-víz biztosítja. A Velencei-hegységből hat vízfolyás táplálja, közülük a pákozdi Bella-patak a legszámtottevőbb. Velencénél ömlik bele a Bágyom-ér, déli irányból pedig három árok torkollik a tóba. Lefolyását a mesterséges Dinnyés–Kajtori-csatorna biztosítja.

A tóban két mesterséges sziget található: a Cserepes-sziget és a Velencei-sziget.

A földtörténeti szempontból fiatal tó csupán 12-15 ezer éve, két párhuzamos törésvonal között alakulhatott ki. Az árkos mélyedést egyrészt a viharos szelekkel együtt járó esők egyre jobban kimosták, másrészt a hordalékok, a felszíni vizek és esőzések, továbbá a környéken élő birtokosok újra és újra feltöltötték, tehát a tó hol kiáradt, hol kiszáradt.

A tó az elmúlt másfél évezred folyamán tizennégyszer, azaz átlagosan mintegy 100 évente kiszáradt. A legutóbbi ilyen eset 1863 és 1866 között volt, amikor a Fertő is erre a sorsra jutott. Ebben az időszakban a fehérvári huszárok gyakorlatoztak a kiszáradt mederben. Ezzel szemben több alkalommal kiáradt, előntve a parti területeket: a legjelentősebbek az 1838-as és az 1963-as tavaszi áradások voltak.

Jelenleg a tó természetes életútjának körülbelül a felénél tart, külső beavatkozások nélkül az elláposodás, majd feltöltődés lesz a sorsa néhány évezreden belül, a mederkotrás viszont drasztikus beavatkozás a tó élővilágába, a kitermelt több millió köbméter iszapnak a tavon kívülre való elszállítása és elhelyezése szinte megoldhatatlan feladat.

Az 1960-as évek végén kezdődött meg a tó akkori korszellemnek megfelelő szabályozása, ebben a természetvédelem mai szempontjai nem szerepeltek, ennek során a partvonal körülbelül felében a tó eredeti arculata teljesen elveszett.

A szabályozás keretében a Dinnyés–Kajtori-csatornán Dinnyésnél zsilipet, a Császár-vízen Zámolynál (1971-ben) és Pátkánál (1975-ben) víztározót építettek.

A tó medrének mintegy 50%-át 1977–1978-ban kotrással kimélyítették. A felgyűlt kotrási iszapból alakították ki mintegy 1 millió m<sup>3</sup> iszap és nád felhasználásával a Cserepes-szigetet – amelyet ezt követően 6 m-es betoncölöpökkel cölöpöztek körbe –, valamint a Velencei-szigetet.

A kotrás hatására a nádasok aránya a tó felületének 60%-áról 40%-ára szorult vissza. A partvonal feltöltése és beton védművekkel való kiépítése miatt a természetes tópart csak kevés helyen maradt meg.

Az északkeleti parton Velence és Agárd között, a feltöltések miatt a tóból mintegy 100 méteres sáv elveszett. Az egykori partvonal közvetlenül a 7-es főút 30a vasútvonal északi oldalán haladó régi szakasza mentén húzódott. A vonalát a még élő fűzfák mutatják. A tómeder feltöltött helyén strandot, bevásárlóközpontot, üdülőket építettek. A maradék területeket felparcellázták, ami nyaralókkal és hétvégi házakkal telt meg. Az északnyugati partvonalon Sukoró térségében két és fél kilométer hosszban evezős pályát építettek. A természetes környezet, nádas itt sem maradt meg.

A tópart természetközeli arculatát nagyarányú építkezések változtatták meg. Az első nagyobb modern épület az Expressz Ifjúsági szálló volt a velencei vasútállomás mellett, ez az 1970-es évek elején épült. (Azóta nem volt felújítva.) 2000 után a közel az egy évszázadig működő régi strand helyén több épületből álló wellness-szálló létesült, majd 2010 körül kezdődött a feltöltött északkeleti parton a pláza építése. Mindezek a változások végleg eltüntették a tó nagy részének természetközeli állapotát.

2019-2021 között az éghajlati változások következtében a tó elveszítette vízmennyiségének 44%-át. 2021 augusztusában

bejelentették, hogy a tó megmentése érdekében, a témát leginkább ismerő szakemberek bevonásával, a Kék Bolygó

Klímavédelmi Alapítvány hosszú távú, fenntartható megoldást keres és elkészít egy szakmailag megalapozott cselekvési tervet

Jelentkezés és bővebb információ:

Palotai János (06-30/48-777-38, mail: palotaix@t-online.hu)

Családok Kulturális és Szabadidősport Egyesülete Kozármisleny ([www.csakszis.hu/2022](http://www.csakszis.hu/2022))