

# Kerékváros










AZ ÚJSÁG KÖRNYEZETBARÁT PAPIRRA KÉSZÜL, MÁSOLHATÓ, A TOVÁBBI TERJESZTÉS - A FORRÁS MEGJELŐLÉSÉVEL - NEM TILTOTT, HANEM KIVÁNCIÓS








*Nyugat-Európában hódít a kerékpár: Hollandiában vannak városok, ahol szinte mindenki biciklivel közlekedik. Bár az utóbbi években a hazai kerékpárforgalom is a többszörösére nőtt, mi ettől még meglehetősen távol állunk. Köz/lekedési/gondolkodásunkban az autó áll az első helyen. A kerékpáros hagyományok hiánya miatt? Más az életfelfogásunk? Presztízsokokból? Kérjük olvasóinkat, írják meg a véleményüket: van-e helye a kerékpárnak a hazai közlekedésben?*

## Őszintén a kerékpárról...

Sokak szerint a biciklis közlekedésnek sok hátrányos oldala van, s valljuk be, ezeket a szempontokat nem lehet figyelmen kívül hagyni:

-  A biciklizés csekély közlekedési biztonságot nyújt, a kerékpáros könnyen szenvedhet balesetet. Bukás esetén nem védi semmi.
-  A mai magyar közlekedési morál mellett, -kerékpárút hálózatok nélkül - a bringás kiszolgáltatott és hátrányos helyzetben van az erősebb járművek között.
-  A biztonságos (zárható vagy őrzött) bicikliparkolók hiánya miatt nagy a lopás veszélye.
-  A kétkerekű jármű csak kis mértékben terhelhető, a szállítható csomag méretei korlátozottak.
-  A kerékpáros esőben könnyen megázik, szélben nehéz a hajtás, télen pedig előfordulhat, hogy otthon kell hagyni a bringát a fagy és a hó miatt.
-  A kerékpár elsősorban a rövid - településen belüli - utakon hatékony közlekedési eszköz. (De ott a leghatékonyabb...)
-  Ha nincs elkülönített kerékpárút, kellemetlen és egészségkárosító a kipufogógázok közvetlen belélegzése, a magas zajszint.

No, de nézzük az előnyöket is! Íme:

-  A városi közlekedésben a kerékpár másfélszer (esetenként háromszor!) gyorsabb az autónál. Eközben az útigénye 17-szer, a parkolási igénye 10-szer kevesebb.
-  A kerékpározás a legolcsóbb városi közlekedési forma. Ez nemcsak a kerekező egyén, de településfejlesztés szempontjából is igaz!
-  A kerékpár nem szennyezi a város levegőjét. Zajkibocsátása rendkívül alacsony, működtetésével a használóját (és nem a benzint) fogyasztja!
-  A kerékpár - mint erőgép - nagyon jól hasznosítja az emberi energiát. Húsz perc alatt kényelmesen meg lehet vele tenni 5-6 kilométert.
-  Egy kerékpáros sohasem reked közlekedési dugóban és mindig talál magának parkolóhelyet!
-  Hosszabb távú közlekedésnél kapcsolható a vasúttal, hiszen a biciklit ma már a legtöbb hazai vonaton magunkkal vihetjük.
-  Bringázás közben az ember közvetlen kapcsolatban marad a környezetével, a kerékpár nem szűkíti be a látóteret, mint az autó. A rendszeres testmozgás egészséges, testileg és lelkileg frissen tart.

**A KERÉKPÁROZÁS JÓ DOLOG!**

*A győri "Reflex Bringa Brigád" anyagainak felhasználásával*



# Sisak parancsra?

# Doktor Pedál

rovatvezető: Molnár F. Tamás dr.

## beszámoló egy szakmai vitáról

A kerékpárosok bukósisakja körüli vita szép példája az emberi lélek kifürkészhetetlenségének. A *British Medical Journal* egyik januári számának vitájára Dr. Balikó Zoltán főorvos úr hívta fel a figyelmemet.

Mint köztudott, a sisakviselés csökkenti bizonyos balesetek súlyosságát. A következő lépés nyilvánvalóan a viselés kötelező, törvényi előírása volna. A vitában felmerült, hogy Ausztráliában pontosan ezt tették 1990-ben. A következmény a kerekezők számának drasztikus (29-36%) csökkenése lett. A törvény tehát ellentétes eredményt hozott: a szigor elvette a kedvet a kívánatos fizikai aktivitás egy fontos formájától. A kevesebb, megmaradt biciklista persze védettebb lett, de a cél épp a társadalmi méretű, egészséges testmozgás is. Abban

mindenki egyetért, hogy a könnyű hozzáférés miatt (szemben pld. a golfal) a kerekezés ideális testmozgás. A várható előnyök messze felülmúlják a vele járó kockázatot. Felesleges a paragrafus szigora. A kerékpár helyett az autókra irányítanak a tervezett jogi eszközöket. A sisak kötelezővé tétele - érvelnek - ugyanolyan, mint a füstszűrő előírása volna ahelyett, hogy a dohányzás propagandáját tiltanák be. A dán és a holland kerekesek nem viselnek sisakot, sérülési gyakoriságuk mégis csak tizede az angolokénak. Bizonyított, hogy főként a bukás sérüléseitől óvja a kerekest. Többen említik a sisakviselésből fakadó hamis biztonságérzetet, mint veszélyforrást. Valóban, az elütéskor vajmi kevés védelmet ad. Van olyan vélekedés is, hogy a túlságos ajánlat mögött a sisakgyártók üzleti érdeke is felsejlik. Valamennyi hozzászóló

egyetért abban, hogy a mégoly jószándékú parancsolás is visszajára forduló eredményhez vezet. Az emberek érthetetlen módon, valahogy nem rajonganak a parancsokért. Pláne, ha azok megokolása itt-ott még biceg is...

Ne értsük félre: az önkéntes sisakviselést valamennyi érvelő ajánlja és fontosnak tartja. Azonban törvényi kötelezővé tétele több kárt okoz, mint amennyi haszonnal jár. És még valami: a nagy sebességű járművekkel való ütközés adja a sérültek és halottak döntő többségét. Sokkal fontosabb, mert lényegesen nagyobb számú és komolyabb kimenetelű balesetet okoznak, tehát azok megregulázása, a két közlekedési mód térbeli szétválasztása, az útvonal-megválasztás...

MFT

## Bringával az iskolába - Németországban

Ami Magyarországon még szokatlan, az nálunk már mindenki számára természetes - az a tény, hogy nagyon sok diák jár biciklivel az iskolába. Nem csak pénzt takarítanak meg, hanem mozognak is egy kicsit az iskola előtt. Mire az iskolába érkeznek, már jól felébrednek és nem álmosak annyira. De nem csak a gyerekek, hanem néhány tanár is naponta biciklivel jár. Ezért minden iskolában hatalmas biciklitárolók vannak és néhány helyen a pincébe is le lehet vinni a járműveket. Gond

az, hogy a rengeteg bicikliből időnként ellopnak egyet-egyét. Ezt néhány iskolában úgy oldják meg, hogy munkanélküliekkel őriztetik a kétkerekeket. Iskolánkban, a Recklinghauseni Hittorf Gimnáziumban - ide ezer diák jár - ez a megoldás mindenkinek nagyon tetszik. Az egyik munkanélküli vigyáz a rendre a pincében, a másik az udvaron. A tanítás alatt mindketten a hibás kerékpárokat javítják.

Dubowy Anna

Hittorf Gimnázium 1/a oszt. tan.



## "Biciklibarát intézmények"

Sorozatunkban ezentúl közreadjuk azon az intézmények a nevét, amelyek kerékpártárolóval várják a bringásokat:

Ciszterci Rend Pécsi Nagy Lajos Gimnáziuma, Collegium Seraphicum, Honvéd Kórház, Hullámfürdő, JPTE-PMMF Boszorkány u.-i porta, "Kiméra" Antikvitás és Antikvárium, Pécsi Vízmű Rt, POTE Szigeti úti bejárat

Várjuk a "biciklibarát" intézmények jelentkezését! (Szerkesztőségünk címén, vagy a 213-222/443 telefonszámon.)

## "2x100 KM BARANYÁBAN"

néven kerékpáros teljesítménytúrát rendezett a Pécsi Túrakerékpáros és Környezetvédő Klub. A megyét Mohácstól Vajszlóig bebarangoló útvonalon a többszöri zápor- sőt jégeső ellenére az 52 indulóból 36-an teljesítették a 100 km-es távot és 13-an tekertek 200 km-t. A legidősebb résztvevő: Köbli Lajos (57), a legfiatalabb Jandó Balázs (13) volt.



# Válasz

az 1997. május-júniusi  
számban megjelent  
Könyvespolc c. cikkre.

A FRIGORIA Kiadó munkatársai és a könyvek szerzői örömmel olvasták a *Duna menti kerékpárút Ausztriában* és a *Kerékpárral a Fertő tó körül* című könyvekről szóló sorokat, ugyanakkor megdöbbenek a *Magyarországi kerékpártúrák* c. útikönyvről írt lesújtó kritika olvastán.

Nem az a baj, hogy a cikkíró kritikai észrevételeket tesz, hanem a hangnem, a mindent egy tollvonással semmibe vevő vélemény a bántó több okból is. Megnyilatkozása ugyanis arra vall, hogy vagy egyáltalán nem olvasta el a bírált művet, vagy nagyon felületesen. Ha ez nem így volna, emlékezne rá például, hogy a Mecsek túra esetében a könyv egyáltalán nem „kiváló bicikliút”-ként ajánlja a kifogásolt útszakaszt, hanem ellenkezőleg: figyelmezteti a túrázókat a nagy gépkocsiforgalomra...

Kiadónk új műfajt honosított meg a könyvkiadásban a kerékpáros útikönyvek megjelentetésével. Ezek előállítására rendkívül munka- és költségigényes vállalkozás, ennek ellenére a könyvek ára nagyon mérsékelt. Nagyon sok elismerést kapott a kiadó a kerékpárosoktól, akik a könyveink alapján túráznak, veszik meg az eddig megjelent 8 kerékpáros útikönyvet és 2 kerékpáros szakkönyvet. Ha a cikkíró figyelmesen megnézi könyveinket, akkor felfedezheti azt, hogy azok a cikke bevezetőjében említett szempontok szerint készültek.

A leszólt könyv bevezetője felhívja a figyelmet a különböző nehézségű túrákra és azt javasolja, hogy mindenki felkészültsége, igénye és erőnléti állapota szerint válassza ki a bejárni kívánt szakaszokat. Minden túraleírás elején rövid összefoglaló hívja fel a figyelmet a nehézségi fokra, és útminőségekre és a forgalmi viszonyokra, egyúttal ajánlást tartalmaz arra, hogy milyen felkészültségű túrázóknak induljanak el a túrára.

Köztudott, hogy Magyarországon nagyon kevés kerékpárút van, összefüggő kerékpárúthálózat pedig egyáltalán nincs, a kerékpártúrázás viszont egyre nagyobb divat. Éppen ezért mindent megteszünk

azért, hogy segítsük a túrázókat korrekt és minél pontosabb tájékoztatással, információkkal a kerékpártúrázási lehetőségekről. Valóban gátlástalanság lenne, ha csak valamely térkép alapján készülnének az útikönyveink.

Minden könyvünk úgy készül, hogy a szerző (vagy szerzők) diktafonnal és kilométerszámlálóval végigjárják az útvonalat (általában többször is). Célunk pontosan az, hogy a forgalmas utakat lehetőleg ne használjuk. Kis forgalmú mellékutakon, üzemi vagy erdészeti utakon, esetleg földúton vezetjük a túrát. Sajnos vannak olyan célpontok, amelyek ésszerűen csak két számjegyű úton közelíthetők meg (ezek sem mindig és nem mindenütt forgalmasak). Ilyenkor a túrázó dönti el, hogy rámegy-e erre a szakaszra, vagy ott befejezi a túrát, és vonatra száll a bringájával.

A könyveink egyébként a cikkíró által hiányolt tematikus, hajtogatós, jól áttekinthető térképeket tartalmazznak.

A *Magyarországi kerékpártúrák* c. könyvünk az első kerékpáros útikönyv, ami Magyarországon megjelent. Rendkívül áldozatos munkát követelt mindazoktól, akik ebben részt vettek. Mindent megtettünk azért, hogy a könyv jól használható, nívós tartalmú és kivitelű legyen. Csordás Viktor szolgáltatta az útleírások anyagát, a látnivalókról dr. Fehér György írt (aki épp ezért nem marasztalható el az útleírásokkal kapcsolatban). A 32 túraútvonal összes hossza több mint 4.000 kilométer, tehát csak több év alatt járható

Mindezek mit sem változtatnak azon, hogy az írástudóknak a leírtakért, s következményeikért vállalnia kell a felelősséget. A rosszul összeállított, hibás tervezésű biciklitúrán összeroncsolódott gyermektetekért is. A "Dr. Pedál" rovatban többször is megírtuk: az aktív védelem egyik fontos eleme a jó útvonalválasztás.

Őszintén sajnáljuk, hogy idáig fajult a vita. A jövőben a hasonló helyzeteket talán úgy lehet elkerülni, ha a kerékpárosok valóban működő érdekvédelmi szervezeteket hoznak létre és

# Pengeváltás

be. 1997-ben minősíteni egy 1992-ben megjelent 1991-ben lezárt, és előtte évekig lejárt, megírt, ily módon majdnem 10 éves anyagot, kicsit elkésett és enyhe túlzás. (Pl. a gépkocsiforgalom azóta jelentősen megnőtt.) A könyv kéziratát egyébként ellenőriztettük az UKIG-gal, térképhelyszínelőkkel, és elküldtük a helyi kerékpáros szervezeteknek. Sajnos csak két szövetség válaszolt felkérésünkre, a pécsi kerékpáros szövetség nem nyilvánított véleményt.

Mindezek után úgy vesszük, éppen ahhoz kell a „gátlástalanság” (és persze igénytelenség), hogy valaki a tucatnyi szakember bizonyítottan eredményes, többéves munkáját elemző bírálat nélkül, ilyen egyszerűen semmibe vegye...

Különösen sajnáljuk, hogy ilyesmi olyan kiadványban jelent meg, amely pedig ugyanazért a társadalmi célért dolgozik, mint mi.

Természetesen a Kiadó is tudja, hogy idővel rengeteg változás következik be, ezért változatlanul kérjük a túrázókat és a szövetségeket segítségét abban, hogy ezekről tudomást szerezzünk, és az új kiadásban ezeket már szerepeltethessük.

Mindazonáltal készséggel kiadnánk Pécs környékéről - esetleg a tisztelt cikkíró tollából - olyan kerékpáros útikönyvet, amelyben az ismertetett útvonalak kizárólag a cikkíró által említett, a gépkocsiforgalomtól mentes elhagyott aszfaltcsíkokon vezetnek.

Szokoló Mihályné  
a FRIGORIA Kiadó vezetője

Orvosként ezt tapasztalom. És ha eggyel kevesebb gyerek sérül meg, vagy hal meg, mert felhívtuk a figyelmet egy hibás könyvre, akkor már tettünk valamit. Ez a dolgunk, akár sért üzletpolitikai érdekeket, akár nem.

Dr. Molnár F. Tamás

véleményt nyilvánítanak az őket érintő kérdésekben. A sértettektől pedig elnézést kérünk.

A Szerkesztő



## Kerékpáros eseménynaptár

- július 5. "Középkori templomok" túra, Pécs - Cserkút - Kővágótóttós - Bakonya - Hetvehely - Bükkösd - Szentlőrinc - Bicsérd - Aranyosgadány - Pellérd - Pécs, 65 km, Találkozó: 9.ó. Mecsek Áruház előtt
- 19 - aug. 3. Nyári nagytúra: Szlovákia - Lengyelország
9. "Svábok, sokacok" túra, Pécsvaradig vonattal - Véménd - Somberek - Bár - Mohács - Székelyszabar - Himesháza - Pécsvarad - Bogád - Pécs 80 km, Indulás: Pécs, vasútállomás 7.<sup>25</sup>
- 23-24. "Zselic" túra, Szigetvárig vonattal - Almáskeresztúr - Ibafa - Almamellék - Bőszénfa - Ropolypusztá (erdészeti út) - Zselickisfalud - Szenna - Bárdudvarnok - Lipótfá - erdészeti út - Kisbőszénfa - Szigetvár - vonattal Pécsre, 122 km, Részletes információ később
30. MTB túra "Erdei csavargás", Pécs - Szentkút - Remeterét - Búdós kút - Vágotpusztá - Kecse hát - Nagy mély völgy - Erzsébet út - Árpádtető - Pécs, 17 km terep, 18 km út. Találkozó: 9.ó. Mecsek Áruház előtt

### Kerékpár jelölés:

A Rendőrség Légszuszgyár utcai telephelyén augusztus 4., 6., 21., 28-án 9 és 14 óra között lehet nyilvántartásba vetetni a kétkerekűeket

"Péntek esti tehergés" - szeptemberig minden pénteken 18 órakor rövid kerekzésre indulunk a 48-as térről Pécs környékére, melyet kezdő kerékpártúrázóknak is ajánlunk. A Pécsi túrakerékpáros és Környezetvédő Klub programjairól Keményfi Balázs (tel: 449-024) és dr. Novotny Iván (tel: 466-326) adnak felvilágosítást.

## Kerékpáros élet a Gépipariban

Közel 100 diák vesz rendszeresen részt a gondosan megtervezett, turisztikai, vízi, sí és kerékpáros programjainkon. Májusban 70 diák került meg ismét a Balatont egy háromnapos túra során.

A nyári tervekben a jubileumi AUSZTRIAI KERÉKPÁROS TÁBORT emelném ki, ahol augusztusban Passautól Bécsig kerekzünk. Ide örömmel várunk más iskolákból is jelentkezőket. Érdeklődni a 72-210-255 telefonszámon lehet.

Balog András, ODK vezető, tanár

## Bringával munkába, iskolába!

Május 30-án rendezte meg az immár hagyományos "Bringával munkába iskolába" akciónapot a Városi Biciklizés Barátai egyesület. A fővárosban és az ország több nagyvárosában - köztük Pécsen is - a McDonald's éttermekben ingyen reggelivel várták a kerekzőket. Pécsen a szemerkélő eső ellenére több mint kétszázan éltek ezzel a lehetőséggel. A résztvevők tombolajegyeket is kaptak, melyekkel délután a Sétatéren nyerhettek bringás ajándéktárgyakat a VBB, a KEROSZ és a Fit-Boys kerékpárszervíz jóvoltából.

### Kerékváros

A Pécsi Túrakerékpáros és Környezetvédő Klub lapja, a Környezetünkért Alapítvány kiadásában

Szerkesztő: Arató Csongor, Tördelőszerkesztő: Cser Valér

Felelős kiadó: Gerentsér Gábor

Szerkesztőség postacíme: 7624 Pécs, Ferencsek u. 20.

Tel.: 213-222/443

Kedves Olvasóink! Amennyiben folyamatosan hozzá szeretnétek jutni a "Kerékváros"-hoz, juttassanak el a szerkesztőség címére megcímzett, és nyomtatványként felbontott választóról! Az újság ingyenes, csak a postaköltséget kell téríteni.

## Hírek - röviden

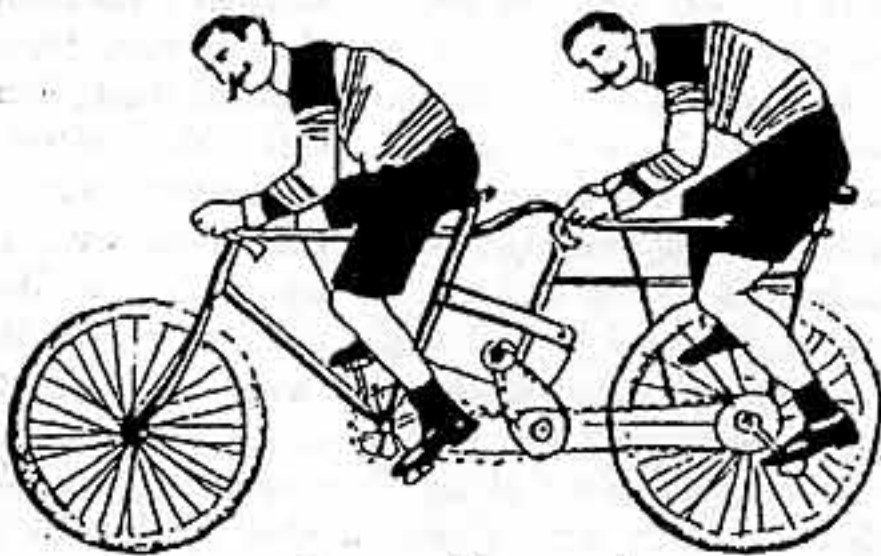
### Suliba? Bringával!

Pécsen idén is megrendezték a "Suliba? Bringával!" iskolák közötti vetélkedőt.

Május utolsó hetében a résztvevő iskolákban jegyezték a bringával érkező gyerekek számát és az eredményeket Környezetünkért Alapítvány irodájában regisztrálták. A hét végére összesített eredmények alapján a Pécsi Túrakerékpáros és Környezetvédő Klub vándorszerlegét a Kodály Zoltán Gimnázium nyerte, míg a második és harmadik helyezést a Bártfa utcai iskola, illetve az Árpád Fejedelem Gimnázium érte el.

Újabb 65 db közterületi kerékpártároló felállítását tervezi Pécsen a Környezetünkért Alapítvány. Az USA Békeszolgálatára pályázatán nyert támogatásból készített tárolók felállításához szükséges tervezési-engedélyezési eljárást a Közüzemi Rt végzi. A tárolók hasonlóak lesznek a múlt évben átadott Kossuth- és Széchenyi téri bicikliparkolókhhoz. A gyártást - kedvezményes áron - a Fit-Boys kerékpárszervíz vállalta.

A tervezett Kárász-Magyaregregy-Márévári kerékpárút ügyében egyelőre nem sikerült megegyezni a szomszédos önkormányzatoknak. Mint Vókó György magyaregregyi képviselőtől megtudtuk, a bányák bezárása óta a település egyetlen lehetősége a fejlődésre a falusi turizmus. A tervezett kerékpárút újabb lökést adhat az eddigi eredmények jobb kihasználására, ugyanakkor - tekintettel az érintett útszakaszon történt súlyos balesetekre - jó eséllyel pályázhatnak az Útalap támogatására is.



## Sporthírek

**RADLER KUPA-I.** országúti kerékpárverseny, április 27. Serdülők 36 km: 1. Rádi Norbert (Szekszárd) 2. Takáts Kornél (TÁSI) 2. Szilágyi Tamás (TÁSI), Nők 36 km: 1. Ivánfi Brigitta (Szolnok), Felnőtt 60 km: 1. Rétháti Zoltán (TÁSI) 2. Brozovác László (Fit Boys) 3. Burián Pál (Nagykozári SE), Senior 60km: 1. Josip Fric (Eszék) 2. Sturm Ernő (Fit-Boys) 3. Hirth István (Fit-Boys)

**RADLER KUPA-II.** országúti kerékpárverseny, Pécs-Orfű-Bodolyabér-Abaliget, május 3. 76 induló. Győztesek: Nők: Kozma Noémi (Tritex Triatlon SE) Serdülők: Kovács István (TÁSI), Férfi felnőtt: Szabó Lajos (Szolnok), Senior: Sturm Ernő (Fit-Boys)

**BAMBI SZÖRPKUPA** országúti kerékpárverseny, Pécs - Lánycsók - Pécs (62 km) június 1. 72 induló. Nők (28km): 1. Gálosi Csabáné, Serdülők (28km): 1. Takáts Kornél (TÁSI) 2. Horgas Balázs (TÁSI) 3. Papp Norbert (Illyés Gy. Ált. Isk.), Férfi felnőtt: 1. Burján Pál (Fit-Boys) 2. Rétháti Zoltán (TÁSI) 3. Éger Zoltán (Fit-Boys), Senior: 1 Sturm Ernő (Fit-Boys), 2. Josip Fric (Eszék) 3. Hirth István (Fit-Boys)