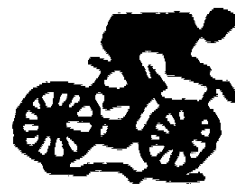


Kéthavonta megjelenő ingyenes kerékpáros-környezetvédelmi folyóirat

KERÉKVÁROS



Megjelenik Pécs M. J. Város Önkormányzata támogatásával

A kerékpározás egészséges. Nemcsak az egyén, de a társadalom számára is: a legújabb tanulmányok szerint a kerékpáros közlekedési infrastruktúra kiépítése - a költség-haszon elemzések szerint - a népesség javuló egészségi állapotán keresztül javítja a nemzetgazdasági mutatókat. A norvég kormány ebből levonta a maga következtetéseit és 300 millió euróval (74 milliárd forint) támogatja a kerékpározást. Nekünk elég lenne ennek a töredéke is, főképp, ha zsebbe kapnánk például munkáltatói támogatásként, ahogy a távolsági buszközlekedés esetében a munkavállalóknak fizetik bérlet 90%-át... Lehet-e igényelni munkáltatói támogatást akkor, ha valaki biciklivel jár munkába? Mi a helyzet ezen a téren az EU-ban? És mit mondanak a jogszabályok itthon? (Ld. cikkünk a 3.oldalon!)

Nyugat-dunántúl, a kerékpáros régió

Tíz nyugat-dunántúli településen működő éjjel-nappali kerékpárkölcsonzó hálózat

– a bringát máshol is vissza lehet majd adni!



Néhány éve született meg az elhatározás: **Kőszeg a régió kerékpáros-turizmusának központjává akar válni.** A cél érdekében már eddig is sokat tettek a helyiek. 1999-ben alakult meg a Kőszegi Kerékpáros Egyesület, amely-

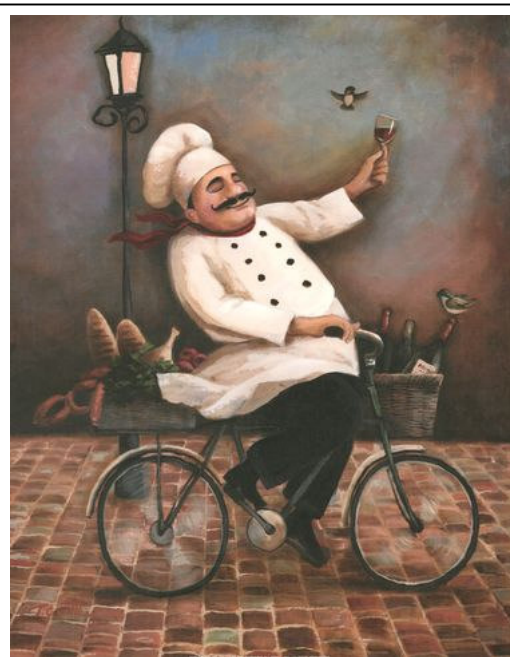
nek tagjai már az alakuláskor kimondták: központi fekvése és a nagy múltra visszatekintő turizmusa miatt a város a Nyugat-Európában egyre divatosabb kerékpáros-turizmus régiós központja lehetne. Az egyesület kapcsolatokat épített ki burgenlandi kerékpáros egyesületekkel, aktívan részt vesz a kerékpáros-turizmus, a túrakerékpározás népszerűsítésében, s Kőszegen megtartott számos kerékpáros verseny (maraton, downhill) szervezésében is. Ezek után nem véletlenül Kőszeg lett a régió kerékpáros egyesületeit és a kerékpározást felkaroló önkormányzatokat tömörítő „ernyőszervezet”, a **Pannon Pedál** régiós egyesület székhelyévé. A kerékpáros-turizmus központjává alakulás másik feltétele a kerékpáros centrum létrehozása volt. Ezt ugyan ünnepélyes körülmények között felavatták a kőszegi Csónakázó partján, de majdnem két évig üresen állt. A Kőszegi Kerékpáros Egyesület tavaly októberben végre megkapta az önkormányzattól az üzemeltetési jogot.

Sikeres pályázat

Az egyesület sikerrel pályázott a PHARE Ausztria-Magyarország Turizmusfejlesztési Programban. Ennek eredményeképp a tervek szerint tavasztól tíz alközponttal működik a Nyugat-Pannon Regionális Kerékpárkölcsonzó-rendszer, s feléül a kőszegi logisztikai központ.

Stampf Ferenc elnök közölte: 130 millió forintot nyertek. Ebből alakítják ki tíz alközponttal a Nyugat-Pannon Regionális Kerékpárkölcsonzó rendszert. Ebben **Győr, Sopron, Kőszeg, Szombathely, Óriszentpéter, Zalaegerszeg, Nagykanizsa, Keszthely** és környéke lesz lefedve, itt működik majd éjjel, nappal - panzióban, szállodában vagy vasútállomáson - olyan kerékpárkölcsonzó alközpont, amely számítógéppel, irodabútorral, 30 darabos kerékpártárolóval, valamint bankkártya- és vonalkód-leolvasóval lesz felszerelve. A vonalkód-leolvasás lehetővé teszi, hogy a kölcsonzótt kerékpár leadható lesz bármelyik másik alközpontban is!

(www.pannonpedal.hu, www.vasnepe.hu)



**Boldog Újesztendőt kíván a
Pécsi Túrakerékpáros Klub!**

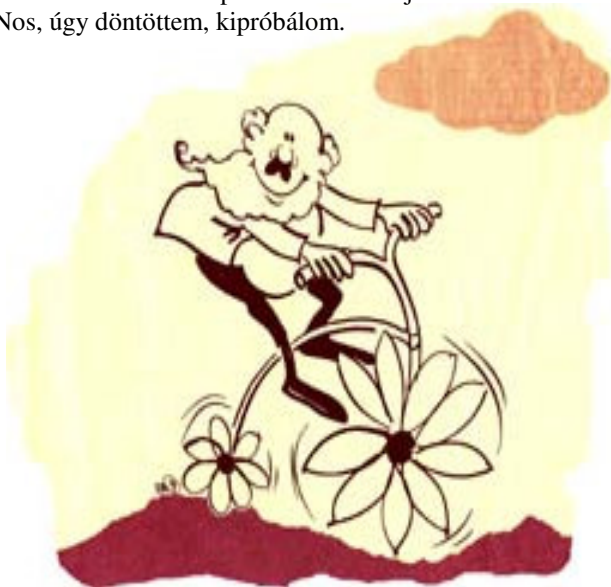


Igényelhetünk-e kártérítést úthiba miatt?

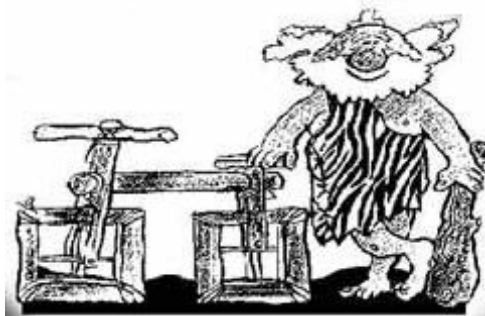
A ki ismer engem, az tudja, hogy ha tehetem, akkor két keréken jutok el úti-célomig. Ezt úgy kell érteni, ha fúj, ha esik, ha csúszik és menni kell, én bicajra pattanok. Útvonalaimat úgy választom meg, hogy minél kevesebb autóval találkozzak, hogy minél biztonságosabban közlekedjek. Egy esős őszi vasárnap délután is ezt tettem. Kertvárosból jöttem haza, a Ledínára. A 2003. szeptember 22-i Európai Autómentes Nap alkalmából átadott kerékpáros útvonalon közlekedtem az Egressy Gábor utcában (ez a kertvárosi Elcoteq parkolója melletti utca). Az eső miatt az út egy rövid szakaszon teljes szélességben víz alatt állt. Gondoltam, hogy kátyú lesz, ezért lassítottam és behúzódtam az út közepére. Ezt azért tettem, mert itt az út mindössze kb. 3 méter széles és a kátyúk általában az út szélén szoktak tátongani.

Tévedtem, itt az út közepén volt. A mélységét úgy kell elképzelni, hogy lassú, kb. 10 km/h sebesség mellett is akkorát ütött a túra biciklim kerekein, hogy mindkét kerékkel durrddefektet kaptam, a felnik meggörcsültek. A baleset során a járművem sikerült megtartanom, nem estem el. A baleset után először sápadoztam, mivel az új biciklimet áprilisban rakta össze nekem a legjobb barátom és kész, annyi. A sápadozás és defektszerelés közben arra gondoltam, hogy hasonló balesetért az autósok kártérítést kapnak az út kezelőjétől.

Nos, úgy döntöttem, kipróbálok.



Telefon egy ismerősnek, mi is a száma a PVV Rt-nek? Felhívtam. Készítsek, fényképet, hívjak tanút, hangzott az útkezelő ügyeletesétől. Becsöngettem a kátyú előtti házba, ahol ketten aláírtak egy tanúnyilatkozatot számomra. Elővettem a fényképezőgépet, csináltam néhány fotót. Másnap bementem egy kerékpár szervízbe, ahol árajánlatot kértem a javításra.



Írtam egy levelet, melyben kértem a károm megtérítését. Mellé tettem a papírjaimat és irány a Búza tér, a PVV Rt. A portán érdeklődtem, mi a teendő, majd a jogi osztályon átvették a leveletem. Elmondták, hogy kártérítési igénnyel idáig még csak autósok éltek, én vagyok az első biciklis. Én megkérdeztem, hogy esetleg valaki megnézi-e a kerékpáromat, vagy elfogadják a kárigényemet. A hölgy azt mondta, minden megvan (fotó, tanú), nincs szükség kárszakértőre.

Most már csak várnom kellett, aztán a válaszlevél meg is érkezett. Azt írták, hogy mivel nem az út jobb szélén mentem, pedig a jobbra-tartási kötelezettségemből adódóan ez lett volna a kötelességem, valamint az sincs bizonyítva, hogy a gumibelsőik ténylegesen a kátyú miatt durrantak ki, a káromnak csak a felét fizetik ki.

Sokáig gondolkodtam, hogy elfogadjam-e ezt a fele-fele akciót. A jobbra-tartási kötelezettségben igazuk van..., a defekt ügyében nincs. Végül is – leginkább az összeg kicsinsége miatt – elfogadtam ajánlatukat. Másik lehetőségem a bíróság lett volna, de az már az ügyvédek háborúja.

Döntésemet az is segítette, hogy a kátyút félig meddig betöltték, tehát komolyan vették a biciklis panaszát.

Remélem mások nem szenvednek kátyú-balesetet, de ha mégis, akkor javaslom, hogy fényképezzenek, keressenek tanút és irány az út kezelője!

S.A.

A PTKK ezúton fejezi ki köszönetét mindazoknak, akik a múlt évi 1%-os felajánlásukat a klub javára tették. Az APEH 126.922 Ft-ot utalt át, mely összeget a mecseki kerékpáros turistautak kijelölésére és útjelzőtáblákkal való ellátására, továbbá a klub nyilvános és ingyenes rendezvényeinek szervezésére (pl. hétvégi és családi túrák) fordítottuk.

Pécsi Túrakerékpáros és Környezetvédő Klub



Pécsi Túrakerékpáros és Környezetvédő Klub

<http://ptkk.baranya.com>

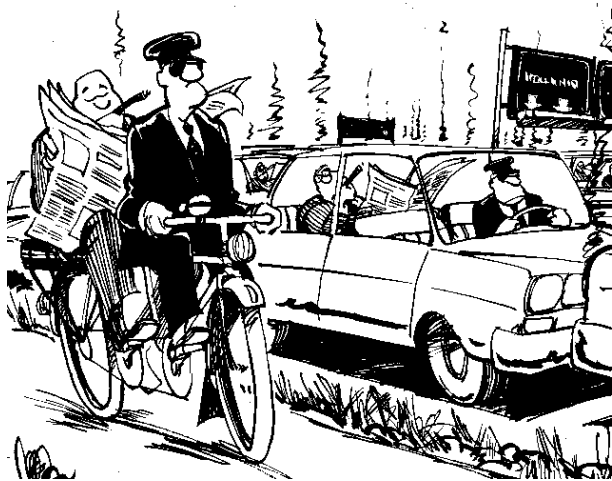
Adószám: 18307728-1-02

1%

Mennyi a biciklizés haszna?

Kilométerenként 0,15 euró

A legújabb skandináv tanulmányok bebizonyították, hogy a kerékpározás egészségjavító hatásait forintosítani lehet. Igen pontos becslések szerint a biciklizés kilométerenként 0,15 euró (37 Ft) nettó egészségügyi hasznot hoz. Egy finn közlekedéstervezési szakkönyv szerint az egészségjavulás minden új kerékpárral közlekedő által 1200 euró (295.000 Ft) bevételt eredményez évente. Ez az első alkalom, hogy a kerékpározás egészségjavító hatását a közlekedési tervek költség-haszon elemzésénél figyelembe veszik. Ha egy jól sikerült kerékpárút-beruházás után megnövekszik a kerékpárt használók száma, a bringások egészségének javulását a projekt hasznai közé számolhatjuk.



300 millió euró kerékpáros fejlesztésekre

A finn értékelés számításai egy norvég költség-haszon elemzésen alapulnak. Az elemzéseket három norvég város kerékpáros és gyalogos útjainak kiépítése után végezték el. A tanulmány megállapítja, hogy a vizsgált beruházások költség-haszon aránya sokkal jobb, mint az autót út építéseké. Ezeket az eredményeket használják fel a norvégok legfőbb érvként és alapként előremutató kerékpáros terveiknél. Ezek a tervek a 2006-2015 közötti országos közlekedésfejlesztési terv részei. Azt tervezi a kormány, hogy az elkövetkező tíz évben több mint 300 millió eurót költ a kerékpáros infrastruktúra fejlesztésére. Nem kis összeg egy olyan országban, ahol csak 4,6 millió lakos él.

Több bicikli – kevesebb baleset?

De nem csak a kerékpáros infrastruktúra-fejlesztéseket mozdítja elő a kerékpárhasználat. Sok város tapasztalata mutatja, hogy a kerékpározás sokkal egyszerűbb és biztonságosabb lesz, ha a személygépkocsi közlekedés sebességét és a járművek számát csökkentik.

A forgalomcsillapító intézkedések így költséghatékony alternatívái új kerékpárutak építésének. Annak az esélye, hogy egy kerékpáros a forgalomban balesetet szenved, jelentősen csökken, ha nő a városban a kerékpárosok száma. Egyes városokban a kerékpárosok számának jelentős növekedése mellett csökkent a kerékpáros balesetek száma.

A kerékpározás pénzügyi ösztönzése

A kerékpározás és a gyalogos közlekedés hasonló módon történő kedvezményezése számos EU-tagországban bevett gyakorlat. Németországban a munkába járás esetén kilométerenként 30 eurócent (75 Ft) fizethető adómentesen, a közlekedési módtól függetlenül. A köztisztviselők havi 5 eurót kapnak (1250 Ft), ha egy hónapban legalább 4 alkalommal kerékpárral mennek a munkahelyükre. Hollandiában a munkába járáshoz mindenki kilométerenként 18 eurócentet (45 Ft) kap adómentesen, függetlenül attól, hogy gyalog, kerékpárral, tömegközlekedéssel, személyautóval vagy egyéb eszközzel közlekedik. Ugyanitt a munkahely legfeljebb 749 euróért (187 ezer Ft) kerékpárt vásárolhat a dolgozójának úgy, hogy mindössze 68 euró (17 ezer Ft) után kell az adót megfizetni (azaz 681 euróig adómentes). Belgiumban kilométerenként 15 eurócentet (37 Ft) adhatnak azoknak a dolgozóknak, akik kerékpárral járnak munkába. Ezt felső korlát nélkül tehetik, ugyanakkor amennyiben valaki autóval jár munkába szintén 15 eurócentet kaphat kilométerenként, de évente legfeljebb 125 euró (31 000 Ft) után! Nagy-Britanniában mérföldenként 20 pennyt (kilométerenként 44 Ft) fizethetnek adómentesen a munkáltatók a dolgozóiknak, ha azok kerékpárral járnak munkahelyükre. Ezen kívül Nagy-Britanniában a munkáltató bármennyi ideig tartó adómentes kölcsönt is adhat a dolgozónak kerékpár és kerékpár-biztonsági felszerelések (például bukósisak) vásárlására.

Érdemes-e bicikkel munkába járni Magyarországon?

Hazánkban kilométerenként 9 forintot kaphat adómentesen a munkáltatójától az a munkavállaló, aki kerékpárral jár a munkájába, de csak akkor, ha a lakóhelye és a munkahelye különböző közigazgatási területre esik... A Levegő Munkacsoport törvénymódosító javaslatot adott át az országgyűlés Környezetvédelmi Bizottságának, azzal a céllal, hogy megszüntessék ezt a hátrányos és ésszerű okokkal nem indokolható megkülönböztetést.

*Összeállította: Lukács András,
különböző országok környezetvédő civil
szervezeteitől kapott tájékoztatás alapján*

TÉLI GYALOGTÚRAAJÁNLÓ

2006. I. 13. "Nyári bringatúráink" – vetítettkép-est
CR Nagy Lajos Gimn. Természetrzaji előadó 18 óra

I. 14. "Téli Mecsek 30" – teljesítménytúra
Rendező: PITE, Bóta János 30/993-8595

I. 21. "Jakab hegyi romok" - Hetvehely – Nyáras völgy –
Virágos völgy – Pipás forrás – Pálos kolostor romjai –
Patacs – Újmecekalja ▶ 21 km Túravezető: Keményfi
Balázs Találkozó Pécs, v.áll. csarnok 6.50-kor.

II. 4. "Gyönyörű helyeken" – Mecseknádasd – Váralja
horgásztavak - Váraljai erdészház – Farkas árok – Pusztabánya –
Kövesető – Petőfi akna ▶ 25 km T.vez.: Keményfi
B., Találkozó Pécs, aut. áll. 8-as k.áll. 7.10-kor

II. 18. "PITE 30" – teljesítménytúra
Rendező: PITE, Bóta János 30/993-8595

III. 24. "Kerékpáros évadnyitó est" – részletek később

Információ a túrákról: 20/33-25-000

Emil: kemenyfi@freemail.hu <http://ptkk.baranya.com>



Energiatárolás az USA-ban...

AZ OLVASÓ VÉLEMÉNYE

- **Miért Critical Mass?** Miért nem Kritikus Tömeg? Ha tömegeket akarunk megszólítani, akkor azt a tömegek nyelvén kellene tennünk nemde?

E.J. klubtársunk véleményét ajánljuk a kerékpáros felvonulások rendezőinek figyelmébe...

Kerékváros

A Pécsi Túra-kerékpáros és Környezetvédő Klub lapja
a Környezetünkért Alapítvány kiadásában

Megjelenik Pécs M.J. Város Önkormányzata támogatásával
Szerkesztő: Arató Csongor

A Szerkesztőség postacíme: 7624 Pécs, Ferencsek u. 20. I/4.
E-mail: kvszerk@freemail.hu

Terjesztés: a pécsi kerékpárszaküzletekben

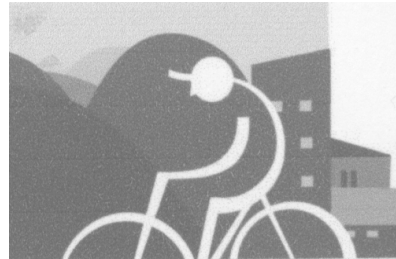
A Szerkesztőség címére eljuttatott, felbélyegzett válaszborítékkal postázzuk! Az újság ingyenes. Megjelenik 1500 pld-ban.

Kerékváros az interneten:

<http://ptkk.baranya.com>

HÍREK

- **Körbe-karikába** Baranya, Fejér és Tolna megyében címmel kerékpáros túraútvonal gyűjteményt jelentetett meg a DDGÁZ Rt. A kiadvány érdekessége, hogy a sajtóban megjelent felhívások nyomán beküldött több mint 200 útvonalleírásból válogatták a könyvben megjelentetett 45 túrát. A szerkesztés során sikerült megőrizni az egyéni hangvételt, sokszor érezhetően személyes élményekből



táplál-kozó túraleírások hangulatát.

A kiadványban megjelent írások szerzői között 45 db kerékpárt osztottak ki. A gázszolgáltató társaság

„Társadalmi jelenlét” programjában megjelentetett ingyenes kiadványhoz az ügyfélszolgálati irodákban juthatnak hozzá az érdeklődők.

- **Kerékpárdömping Amerikában** Az elmúlt 12 hónapban több kerékpárt adtak el az Egyesült Államokban, mint gépkocsit! Ez mintegy 19 millió biciklit jelent, ami megközelíti az 1970-es évek elején, az olajembargó korszakában feljegyzett eddigi 20 millió darabos értékesítési csúcst. Ez a mennyiség körülbelül 5-6 milliárd dollár forgalmat jelent. Bár a kétkerekű üzletág fellendüléséhez környezetvédelmi szempontok is hozzájárulhatnak, egy kerékpárüzlet-tulajdonos szerint a kereslet mostani megugrása mégis elsősorban a felszökő benzináraknak tudható be. (forrás: Lélegzet)

- **Víz alatti bicikli Oroszországból** - egy szentpétervári cég kétszemélyes kerékpárhajtású mini-tengeralattjárót fejlesztett ki. A *Kék Kozmosz* fantázianévű járművet elsősorban turistáknak szánják tervezői. Állítólag igen könnyű kezelni, nem szükséges hozzá speciális képzettség. Akár 30 méteres mélységig is ereszkedhet, és négy órán keresztül lehet vele a víz alatt tartózkodni, miközben a lábakkal pedálozó utasok az áttetsző burkolaton keresztül láthatják a víz alatti világot.



- **Amerikai kutatók szerint** az egészségre kevésbé ártalmas egy forgalmas úton gyalog járni, mint egy kényelmes, légkondicionált autó elsejében ülve várakozni a dugóban. A gépkocsi belsejében lévő levegő minősége - még nagyvárosban is - szennyezettebb, mint a járművön kívül. A kocsik levegőjét jelentősen rontja, hogy az autókabinokban, illetve a műszerfal műanyag berendezéseiben, illetve ragasztó anyagaiban, valamint a légfrissítőkben lévő vegyszerek kipárolgásai, valamint a kipufogógázok egy része óhatatlanul szűrés nélkül jutnak a jármű belsejébe. A legnagyobb légszennyezők azonban maguk az emberek, akik saját lélegzetvételükkel baktériumok és gombák tömegét árasztják rövid idő alatt a kocsik légterébe.

www.healthycarcabin.org.sg