

KERÉKVÁROS



Megjelenik Pécs M. J. Város Önkormányzata támogatásával

„Brüsszelben nem kerékpároznak, az embereknek van pénze és megengedhetik maguknak, hogy autóval járjanak”

- egy felelős pozícióban lévő személy megnyilvánulása Pécsen 2008-ban

???

„...segítek nektek biciklit bérelni, mely a legpraktikusabb jármű városunkban”

- részlet brémai vendéglátónk E-mail üzenetéből

Bréma - az igazi Kerékváros!

Amint azt személyesen is megtapasztalhattuk, a nagy múltú észak-német városállam egy olyan hely, ahol

- Mindenhová el lehet jutni bicikliúton és a város lakói használják is a kerékpárutakat
- Az egyirányú utcákban mindenütt táblával engedélyezett a kerékpárosok számára mindkét irányból a behajtás
- Vannak olyan utcák is, ahova autóval engedélyezett behajtani – mert ezek az utcák a kerékpárosoké!
- Még a körforgalmat is kerékpárral együtt alakítják ki
- A jellemző városi utcakép elengedhetetlen eleme a bicikli (úgy, mint nálunk az autó)
- A városi intézmények, könyvtárak és hivatalok előtt tucatjával parkolnak a bringák
- Elkülönített helyek vannak a kerékpárok számára az autóparkolóknak
- Biciklis szolgáltatóház várja a bringásokat: kölcsönzés, kerékpárszaküzlet, szerviz és információ
- A vasútállomás melletti hatalmas kerékpár-parkolóházban több száz kerékpár várja gazdáját
- A városon kívül jól kiépített kerékpárút-hálózat teszi biztonságossá a hétfégi biciklizést
- A kerékpárosok érdekvédelmét egy erős országos szervezet (ADFC) hatékonyan képviseli a legmagasabb fórumokon



Mindez nem utópia, hanem a hétköznapi valósága Brémában: fényképekkel illusztrálva megtekinthető honlapunkon!

<http://ptkk.baranya.com>

Arató Csongor



Kritikus Tömeg felvonulás 2008.
szept. 19. péntek 16 óra 30
48-as tér

Városi biciklizés = kulturált közlekedés

A kultúra városunkban egyre központibb fogalommal válik, ahogy közeledünk a 2010-es évhez. Hogy mi is a jelentése a kultúra szónak? Erről már annyian írtak, vitatkoztak, hogy a fél életünket átvághatnánk ebben a témában. Nem is szaporítanám itt erről a szót. Azt viszont szeretném hangsúlyozni, hogy a kultúrának, a kulturáltságnak, a kulturális fővárosi létnek nem mellőzhető része a közlekedés módja sem.

Folytatás a 3. oldalon →

És mit teszel te a biztonságodért?

A tanévnyitóval újra feltöltek kerékpárral és kellékekkel a bringaboltok, fél- és tévinfókkal a napilapok magazinnak álcázott reklámmellékletei, és kérdőjelekkel a kerékpárosok. A nyár elmúltával fellélegző autós lába a gázpedálra zuhan, a rozsdamarta futóművek fölött délceg agresszió feszít és csekélyke vezetnitudását legott fitogtatni kezdi a kerékpároson. Ideje elmerengeni, hogy úszhatjuk meg egyben a kerékpáros-szezont.

Ott kell kezdeni tehát: mi a legfőbb veszély a bringásra? Ez attól függ, merre teker. A montisok, downhillesek nem kell tartsanak a szűk úton halálos fáradtan hasító ukrán kamionostól, ellenben méretes bukásoktól igen, nem vitás tehát, hogy nekik a sisak létkérdés lehet. Ellenben sokat vezetőként állítom, hogy az országúti kerékpárosnak nem a bukás a legfőbb kockázat, hanem ha nem látják. Az egységcinikusan odakent magazininfó tehát, amin egy – naná, hogy rózsaszín! – sisakban pózoló gyerek száll fel egy tökkopasz biciklire, súlyos felelőtlenség: nyoma sincs semmiféle figyelemfelkeltő eszköznek a bicajon.

A legfőbb kellék természetesen a lámpa. És miután a közutakon többnyire van annyi fény, ami az utat megtalálni elég, a világítással az autósok figyelmét kell fölkeltenünk. A szűrőfényt villogó LED-ek az utóbbi idők leghasznosabb találmányai. Nagy fényerejük csekély energiából fedezhető, így elemről sokáig tartanak. És ami a legfőbb, az autós figyelmét a villanások azonnal fölkelik. Nem légbőlkapott, sőt gyakori eset: mögöttem erős fényű autók sora, fényük már vakít, de még elég messze vannak ahhoz, hogy a szemközti sávból előzni kezdjen egy kólasurmó ügynökgyerek. Mit lát vajon belőlem egy tűfényt villogó LED nélkül? Még a halogén fényszóróm fényét sem igen; és ha mégis, sem tudja megítélni, mi az és hol lehet. Hátrafelé ugyanez a helyzet, hozzátéve, hogy a legjobbnak a félkörben agresszív ritmusban villogó készségek látszanak.

A kukásmellény-vitát a törvény eldöntötte, és szerencsére sokan fel is

öltik már. Neonzöldje a farkasvakság szakában, virradatkor és koraeste elképesztően hatásos, messziről virít. Ebben az időszakban sem lámpa, sem fényvisszaverő nem ér sokat, csak ez az ordenáré szín. Aki pedig divatozni szeret, vagy csak alapon hiú, vehet szépen szabott, igényes portékát is. Ötvözhető a szín a prizmával: a karikába ugró színes fényvisszaverő sávok nadrágfogóként, karon is olcsó, hatásos eszközök.

Meggondolandó (aki vezet, tudja): az autó szélvédőüvege mögül minden rosszabbul látszik. Pár éve a balladai félhomályban fölsejlő öngyilkosjelölt biciklist (fekete ruha, fekete bicaj kivilágítatlanul, prizmátlanul) készültem kikerülni, amikor a szembejövő egy váratlan manővere miatt nem a tervezett ívben, hanem a kormányt félrekapva tudtam csak megmenteni. A mellettem ülő csak ekkor vette észre, és hebegve vallotta be, ő mindig úgy hitte, az autón azért van lámpa, hogy a vezető mindent lásson, így a bringára már nem kell. És vajon hányan vezetnek úgy, hogy nem mindenütt az esetleg felbukkanó láthatatlan kerékpárost keresi a szemük?

A gyermekkerékpár kicsi. Nem mintha ezzel újat mondanék. Ám gondoljunk bele: mit láthat egy 12-16-os bringán tekerő picurból a közeledő úrvezető a parkoló autók mögött? Erre találták ki a magasra nyúló üvegszálas botra húzott, ríktó színű zászlót (valahol még LED-fénnyel szerelve is kapható). A lengedező, ríktó folt feltűnő, és mire a helyét beméri a vezető agya, már azt is tudja, gyerekkerékpáros az, tehát vigyáznia kell nagyon. Már azután, hogy hová kerüljön az eszköz az apró bicajon, több fejtörést okoz. A hátsó tengelyen útban van a felszálláskor, elől a még bizonytalan gyerekkezek által ide-oda kapott kormány a zászlót félelmes ívben lengeti, és komoly veszélyben vannak a járókelő-szemek. Aztán ahogy hosszabb gépekre kap a gyerek, jó helye lesz a rúdnek a hátsó tengelyen.

Oldalról a kerékpáros többnyire nem látható, sem lámpa, sem villogó nem arra irányul. A borostyánsárga küllőprizmák jók, két-három db a keréken már hatásos védelem. Azonban ezek legtöbbje hitvány műanyag, két-három szezont után, ha magától le nem törik, bizony cserélni kell. A fényvisszaverő csikkal ellátott gumiköpeny ugyancsak nem pénzkidobás.

Sisak vagy nem sisak? Aki azt várja, hogy ezt a vitát most súlyosan koppanó verdiktel egyszer-s-mindenkorra eldöntöm, az sürgősen lapozzon tovább. Tény, hogy magam a sisaknak abstart-híve nem vagyok. A városban, közutakon sokkalta fontosabbnak tartom a láthatósági eszközöket és a tükröt, amivel a hátulról jövő veszély is észlelhető. A ma párezer forintért kapható tükrök már nem a kormányon beállíthatatlanul meredező hajdani acélnyársak, maga az életveszély, hanem esésre visszasimuló, nagy látómezejű, biztonságos használatok. Aki hozzászokik, nem mondana le róla többet. Hanemhát sisak. Ami amúgy nem egy hátrányos holmi. A ma divatos ríktó színekkel ráadásul láthatóbbá is teszi a kerékpárost. Biztosan nem lebecsülendő az sem, hogy látványosan mutatja viselője kaszthoztartozását, a büszke tudatot: kerékpáros vagyok és nem hülye. A sisakon a lámpa is jól elfér, ám mégsem tökéletes megoldás. A LED-es villogók irányérzékeny kutyuk: szinte csak teljesen szemből igazán hatásosak. Ezért a sisakon ide-oda forgolódó világítás hol látszik, hol meg nem, és ez nem szolgálja a biztonságot maradéktalanul.

A többi ketyere a biztonságért magától értetődik: fékek, gumik, műszaki állapot. Ezt nem firtatnám tehát. Csak a mostanában megint egyre népesebb láthatatlan légio a surranó gumikon az autók között, munkába menet és jövet...

Simor Árpád

Nyári élményeink

- 2x100 km Baranyában
- „Mecseki Hegyikerék”
- Nyári nagytúra Máramarosban
- Pünkösdi Túrakerékpáros Találkozó



... és még sok más túráról, eseményről fényképek élménybeszámoló és más bejegyzések a pécsi túrakerékpáros blogon:

<http://ptkk.blogspot.com>

Irány az Adria!

Sok nem kerékpáros ismerősünknek felcsillant a szeme, amikor közöltük, hogy a horvát Adriára megyünk nyaralni. „Na, végre! Csakhogy ti is észhez tértetek! Végre egy normális nyaralás, amit terveztek!” Ezek után hozzátettük, hogy: „Na, igen. De biciklivel megyünk.” „Biciklivel?! Az Adriára?!” Hát, igen: biciklivel. Bizonyára azoknak, akik a Kerékvárost olvassák ez nem meglepő, de azért szeretném itt leírni utazásunk tanulságait. Idén ugyanis úgy döntöttünk, hogy csillagtúrázni fogunk, és ehhez megtaláltuk az ideális lakókocsinkat egy Porec melletti kempingben. Mivel nem tartozunk az autósok társadalmába, egyéb megoldás után kellett néznünk, hogy mielőbb megérkezzünk szálláshelyünkre. Így a vonat-bicikli-vonat-bicikli sormintát gondoltuk alkalmazni.

A következő haditervet követtük: Mivel ebben az időszakban éppen kifogtunk Nyugat-Magyarországon egy kis vonatpótló autóbuszos akadályoztatást, Nagykanizsáig mentünk vonattal. Itt nyeregbe pattantunk, és irány Maribor! Egy forró nyári napon hagytuk el Letenyénél a magyar határt, hogy Horvátországon, Csáktornyan keresztül eljussunk Szlovéniába. Célállomásunk azért Maribor lett, mert szemben a horvát vonatokkal, ahol tilos kerékpárt szállítani, Szlovéniában erre több lehetőség is mutatkozott. Mariborból egy közvetlen IC közlekedik a szlovén tengerpartra, Koperbe – óriási kerékpárszállító vagonnal! A kerékpárjegy pedig kilométer-független, egységesen 2,69 euroba kerül. E vonzó lehetőséget szerettük volna kihasználni, tervünk tökéletesnek és kivitelezhetőnek tűnt. Mariborban előre foglaltunk egy éjszakára szállást, vendéglátónk biztosított minket, hogy gondoskodunk a biciklik éjszakai elhelyezéséről is. Tökéletes! De! E tökélyt néhány előre be nem tervezett akadály zavarta meg, hogy ne legyünk még sem olyan kényelmes turisták. És különben is: a kaland nekünk nem smafu, hogy egy kedves bringás társunkat is biztosítsam erről. Először is: Horvátországban épp azokat a mellékutakat túrták fel, ahol mi szerettünk volna tekerni. Így a kis piros nyilakat követve amúgy is 120 kilométeres túránk egy jó 20-assal növekedett.



Végre átvergődtünk Szlovéniába, és úgy gondoltuk csatlunk egy kicsit. Hiszen itt is utazhatunk már vonattal! Egy óra várakozás után megjött vonatunk, amely Mariborig szállított volna minket. Igen, volna. Alig 20 kilométer megtétele után hirtelen megálltunk. „Masina kaputt!” – tájékoztatott minket a kalauz. Tehát folytathattuk utunkat a nyeregben Mariborba, ahova úgy este 11 felé érkeztünk meg, szerencsére egy elég toleráns szállásadóhoz. Jól van, gondoltuk: „Ez nehéz nap volt, de holnap egészen Koperig vonatozunk!” Majdnem. Ugyanis magát biciklisnek aposztrofáló házigazdánk tájékoztatását követve negyed órát számoltunk a vasútállomásig tartó útra

reggel, ami több mint fél óra lett 25-ös átlagsebességgel. Integgettünk a vonatunknak. Az információnál közölték, hogy nagyon szép város Maribor, maradjunk csak, a következő vonat bringásoknak holnap reggel megy, ugyanebben az időben. Na, ne már! Csak azért is lementünk Ljubljánáig, egy átszállással, vonattal. De hogyan tovább? Több kerékpárt is szállító vonat nem ment Koperbe aznap. Szétszereljük a bringát? Kicsit túl sok volt a csomagunk ehhez. A minket nem túlságosan sajnáló információs végül azzal hajtott el minket, hogy ő nem tud segíteni, próbáljuk meg esetleg a buszt. Hát, ha a buszt, akkor a buszt! Azért itt felragyogott szerencsecsillagunk! Amint kiléptünk a vasútállomásról, ott állt velünk szemben egy autóbusz, óriási KOPER felirattal az ablakában. Ilyenkor jön jól egy nő a társaságban, aki nagy kérlelő szemeket vetve a sofőrre, elmagyarázza szegény biciklisek szerencsétlen helyzetét. Elég az hozzá, hogy három felpakolt biciklit nyomtunk be a busz csomagtartójába, amiért busásan meg is fizettük sofőr urunkat. Vajon ez működött volna-e Magyarországon? Koperből még újabb tekerés várt ránk, hogy végül ismét este 11-kor szálljunk ki a nyeregből, immár a poreci kempingben. És végül hozzá kell tennem, hogy a terv igenis jó, és le lehet jutni az Adriára ezen módon – visszafelé tökéletesen működött a dolog! Másoknak is melegen ajánljuk... MEA

A vasúti kerékpárszállításról Szlovéniában a következő

honlapon lehet tájékozódni: [http://www.slo-](http://www.slo-zeleznice.si/en/inland_transport/bicycle_and_train/)

[zeleznice.si/en/inland_transport/bicycle_and_train/](http://www.slo-zeleznice.si/en/inland_transport/bicycle_and_train/)

→ folytatás az 1. oldalról

Városi biciklizés = kulturált közlekedés

Mit jelent kulturáltan közlekedni?

- Azt, hogy nem szennyezzük fölöslegesen a város levegőjét, ahol élünk.
- Azt, hogy nem takarjuk el a város szépségeit mindenhol parkoló fémkasznikkal.
- Azt, hogy tekintettel vagyunk más élőlényekre is (nem csak az emberekre!), amikor közlekedünk.
- Azt, hogy óvjuk a környezetünket: legyen minél kisebb az ökológiai lábnyomunk.

Ezeket az elveket persze leginkább gyalogosan vagy kerékpárral tudjuk betartani. De a mi törekvésünk mellett elengedhetetlen, hogy külső ösztönzést is kapjunk. Ezeket a szempontokat egy leendő kulturális fővárosnak különösen figyelembe kell vennie! Az én kulturális fővárosomban vannak kerékpárutak, sétálóutak, kerékpársávok, ellenirányú kerékpársávok az egyirányú utcákban, kerékpártárolók és még sorolhatnám mind azt az intézkedést, ami elősegíthetné a kulturált városi közlekedést. És itt ne felejtjük el azt, hogy két biciklis projekt is díjnyertes volt Pécsen „Az én kulturális fővárosom” pályázaton, ám a tervekből egyelőre nem sok valósult meg, noha ezek minimális forrásból nyújtának segítséget a kerekézőknek!

Egy kulturális főváros igenis tegyen a kerékpáros kultúráért is! Nem csak a biciklisek testi épsége, de a város levegőjének tisztasága, a lakosok jó közérzete érdekében is!

Ezt a célt fogalmaztuk meg a következő KRITIKUS TÖMEG FELVONULÁS számára! A felvonulás szeptember 19-én, pénteken a leendő Zsolnay Kulturális Negyedet fogja érinteni. Egyelőre sajnos nem kerékpársávon haladunk, amire viszont egy kulturális negyedben igenis igényt tartunk! Legyen megközelíthető a Zsolnay Negyed bringával!

Európa Kerékpáros Fővárosa 20?? előprogram!

Bringával a kultúráért!

www.kritikustomegpecs.hu

PROGRAMAJÁNLÓ

IX. 14. „Vasárnapi túra - II.” - melyet kezdőknek is ajánlunk Pécs – Remete-rét – Orfű – Magyarhertelend, és vissza. Táv: 48 km. Indulás: 9 órakor a Mecsek Áruház előtt. Túravezető: Dr. Novotny Iván

IX. 15-19. "Suliba? Bringával!" Iskolák közötti kerékpáros vetélkedő. Részletek külön kiírásban, a pécsi iskolák körlevelet kapnak. www.pecsikornyezet.hu

IX. 19. „Kritikus Tömeg” kerékpáros felvonulás és Nemzetközi Autómentes Nap - részletek a napisajtóban! www.kritikustomegpecs.hu

IX. 27. „Motorkerékpár-múzeum” - kerékpártúra

Pécs – Ellend – Olasz – Szederkény – Pécsvárad – Pécs. Táv: 66 km. Indulás: Pécs, 48-as tér 9.00. Túravezető: Keményfi Balázs

X. 5. MELITTA kerékpáros teljesítménytúra

Rajt: 10 óra, Kozármisleny Két Szekér fogadó, Táv 25/50 km Nevezés 9-9.45 között 400 Ft, Rendező: Sportlét. Igazg., Melitta SE, Herke Szabolcs 72/214-570 www.mksz.com

X. 11. "Kelet-Mecsek körül" - kerékpártúra

Pécs – Bogád – Hird – Hosszúhetény – Zobápuszta – Magyaregregy – Kárász – Vékény – Szászvár – Nagymányok – Bonyhád – Hidas – régi 6-oson Mecseknádasd – régi 6-oson Pécsvárad – Hird – Bogád – Pécs Táv: kb. 93km Indulás: Pécs, 48-as tér 9.00. Túravezető: Sárszegi Attila

A Pécsi Túrakerékpáros Klub túráin részt vehet bárki, aki túrázásra alkalmas biciklivel és kellő erőnléttel rendelkezik. A túrákon csak a KRESZ-t betartva, világítással rendelkező bringával lehet részt venni! Bukósisak használata nem kötelező, de ajánlott. Info: 20/33-25-000 kemenyfi@freemail.hu <http://ptkk.baranya.com> <http://ptkk.blogspot.com>

Pécsi túrakerékpáros ajánlatok, hírek, túrabeszámolók:

<http://ptkk.blogspot.com>



KERÉKPÁRVESENYEK

„Tour de Pécs 2008” országúti kerékpárversenyek:

IX.21. (Szigetvár), **IX.28.** (Orfű) Rendező: Sportlét. Igazg., Melitta SE, Herke Szabolcs 72/214-570 www.mksz.com

Kerékváros

A Pécsi Túrakerékpáros és Környezetvédő Klub lapja
Alapította a Környezetünkért Közalapítvány 1996-ban
Megjelenik Pécs M.J. Város Önkormányzata támogatásával

Szerkesztő: Arató Csongor

A Szerkesztőség postacíme: 7624 Pécs, Ferencesek u. 20.

E-mail: kvszerk@freemail.hu

Terjesztés: a pécsi kerékpárszaküzletekben

A Szerkesztőség címére eljuttatott, felbélyegzett válaszborítékkal postázzuk! Az újság ingyenes. Megjelenik 1500 pld-ban kéthavonta (febr.1., ápr.1., jún.1., szept.1. és nov.1.).

Az újság letölthető a klub honlapjáról is:

<http://ptkk.baranya.com>

HIREK, ÉRDEKESSÉGEK

Olimpiai játékok Magyarországon

Pierre Coubertin báró kezdeményezése – melynek eredményeképp 1896 óta rendezik meg a nemzetközi olimpiai játékokat – nem az első és nem is az egyetlen próbálkozás volt az antik játékok felelevenítésére. 1859-ben Görögországban rendeztek az antik szellemet idéző versenyeket - 1880-tól pedig Magyarországon! A századfordulón az ébredő sportszellem lázában Vermes Lajos palicsi földbirtokos a saját atlétikai pályáján rendezett „olimpiai játékokat”. Palics Szabadka kertvárosa, abban az időben divatos fürdőhely volt, itt rendezték meg 1880 és 1914 között rendszeresen – először két évente, majd minden nyáron – a távgyaloglásban, kerékpározásban, birkózásban és vívásban meghirdetett "olimpiai játékokat".

A palicsi olimpiai játékokról a lapunk 2003. májusi számában írtunk bővebben - <http://ptkk.baranya.com> - KV archívum

„LA VÉLORUTION” - BICIKLIFORRADALOM

Párizsban egy francia reklámügynökség állított forgalomba a több ezer (egyébként hazánkban gyártott) biciklit önkiszolgáló kerékpárkölszönző rendszerben. Az egy évvel ezelőtt indított rendszerben mára már több mint ezer állomásról lehet biciklit kölcsönözni, s a rendszer kitalálójának állítása szerint ez az egyik kulcsa a sikernek: nem kell öt-tíz percnél többet gyalogolni ahhoz, hogy bicikliállomást találjunk. A kölcsönzés rendkívül olcsó, az első fél óra ingyen van, utána egy euró, viszont bérletet is lehet venni, ami még egy teljes évre is pusztán 29 euró. Ezt úgy érték el, hogy cserébe rengeteg reklámfelületet kértek és kaptak Párizstól.



Magyarországon gyártott „utcabiciklik” Párizsban

A kölcsönbiciklik néhány hónap alatt a városi tömegközlekedés szerves részévé váltak, olyanok is kerékpárra ülnek, akik korábban soha. A rendszert világszerte több nagyváros, köztük Chicago, Moszkva, Genova, Sydney és London is szeretné átvenni. www.spiegel.de

- Amerikában pénzzel támogatják a bringával munkába járókat. A környezettudatos cégeknél tudják, hogy ha a dolgozó saját erejével jár munkába, ezzel nem csak a környezet-szennyezést csökkenti, hanem egészsége megőrzéséhez is hozzájárul, ami növeli a munkahelyi teljesítményét. Az USA Illinois Államában mérföldenként 48,5 cent - adóból visszaigényelhető - támogatást fizethetnek a munkáltatók a kerékpárral munkába járóknak. *forrás: www.mozgasvilag.hu*