



Tóth Attila 52 éves Pedelec aktivista vagyok, 4 lányom van és egyre több unokám :-), 20 éve kerékpározok az utobbi 8 évben pedelec kerékpárral. Az elmúlt 15 évben "civil" -ként tevékenykedtem elsősorban (Szélessáv Alapítvány), a megélhetésemet programozási, programtervezési feladatokkal. biztosítom.

Elsősorban a saját egészségem és a környezetem megóvása érdekében kerékpározok, és szeretnék minél több embertársamat meggyőzni ennek a fontosságáról.

Ezért lettem pedelec aktivista, hogy olyanokat is kerékpárossá tegyek akik földrajzi (hegy, távolság) vagy fizikális akadályok (kondíció, betegség, kor) miatt a hagyományos kerékpárral nem tudnak közlekedni, illetve hiszem, hogy a hétköznapi közlekedés célú közlekedés sokkal kényelmesebb és komfortosabb egy pedelec kerékpárral, miközben az egészség óvó szerepe nem kisebb mint a hagyományos kerékparé.

A városi kerékpározás "nagykorúvá érett" azaz nem csak kötelességei **de jogai is vannak**, szeretném felhívni a döntéshozók figyelmét, hogy az alkotmány védi az élethez és egészséges környezethez való jogomat, mindez a Bécsi egyezmény a közlekedésben résztvevők gyengébb felének védelmével kiegészítve, nem lehetőséget ad a kerékpározás terjedéséhez szüksége infrastruktúra megteremtésére hanem **kötelezettséget ró rájuk**.

Ennek a kötelezettségüknek meg kell felelniük, és ha ezt nem teszik maguktól, rá kell őket szorítani, mert csak **egy, azaz egy darab életünk van** amit nem szeretnénk valamely iparág profitjáért feláldozni vagy azért, hogy egy másik közlekedő néhány perccel hamarabb a céljához érjen.

Álláspontom szerint a külföldi példák alapján egyértelműen **nyereséges a társadalom számára**, ha minél többen kerékpároznak, ezeket számokkal és tényekkel állá lehet támasztani, érdemi és nyilvános vitákat kell kezdeményezni **a minket képviselő közalkalmazottakkal**, hogy ennek ellenére miért nem ebbe az irányba haladunk, mi az ő véleménye, álláspontja? Ha megértjük az indokait akkor van esélyünk azokat megcáfolni "segíteni" a helyes mederbe terelni a gondolatokat.

Erősíteni kellene az emberek tudatában, hogy a károsanyag kibocsátású közlekedés **KÁROS**, a foszilis meghajtású járművekből káros anyag ömlik kifelé ami rontja az életfeltételeket és annak minőségét illetve rövidíti azt, ez az állapot nem elfogadható, mindent meg kell tenni a helyzet javításáért!

Segíteni szeretném azok bekapcsolódását a kerékpárosok körében akik ma valamely régebbi negatív élményük miatt nem kerékpároznak, jómagam a saját példám is szeretném demonstrálni, hogy a kerékpározás nem csak a "szikár sportolók" közlekedési eszköze, kis túlzással aki járt tud az kerékpározni is, ma már minden igényhez és életkörülményhez van megfelelő kerékpár.

Ha nem is könnyen, de mindig lehet találni biztonságos útvonalat, viszonylag kis áldozat vállalással sokat tehetünk önmagunk és környezetünk megóvásáért.



A megújult vezetőséggel egy cselekvési tervet szeretnék összeállítani, konkrét célokkal, határidőkkel, behatárolni a gátló tényezőket és megoldásokat keresni azok megoldására.

Fontos, hogy a víziókat megvalósítható lépésekre bontsuk és így próbáljunk meg a jelenlegi stagnáló állapotból kimozdulni.

Érintettségem és a helyzet súlyossága miatt elsősorban a Budapest problémák megoldására keresem a válaszokat. Tapasztalataim szerint jelenleg a legnagyobb akadálya a kerékpározás terjedésének, hogy a kertvárosi ill. azon túli agromelizációból nem lehet biztonságosan bejutni a város belső részeibe, a belső területen úgy ahogy de már megoldott a biztonságos kerékpározás lehetősége.

A hagyományos kerékpározás 5-10 km hatósugarát az egyre terjedő pedelec 15-20 km -ig kiterjeszti, tehát meg volna az eszköz, hogy a leginkább környezetszennyező munkába ingázás egy részét kerékpáron bonyolítsuk, csak egész egyszerűen nincs hol kerékpározni.

Első lépésként fel kellene mérni a nagyobb lakótelepek biztonságos belvárosi összeköttetésének jelenlegi minőségét (pl. egy 10 skálán osztályozni), és ahol ez nem megoldott ott megoldási javaslatokkal megkeresni az illetékesek és elősegíteni a szükséges lépések megtételét. A lakótelepek vonalának kiépítése lenne a legkedvezőbb a költséghatékonyság szempontjából, már egy egy jó utvonal kiépítése jelentős kerékpáros forgalmat indikálhatna.

Erősíteném más civil szervezetekkel az együttműködést, hogy minél szélesebb körben és minél több szempontból mutassuk be a kerékpározás előnyét (környezetvédelem, adóköltés csökkentése, városkép, városüzemeltetés, egészségvédelem, stb)

Én ezekért a célokért szeretnék az Kerékpárosklubban dolgozni.