



Sziasztok, Halász Áron vagyok. Kicsit mesélek magamról, az eddigi munkámról, és arról, mit szeretnék csinálni a következő években.

Tizenéve járok biciklivel, 11 éve vagyok a Kerékpárosklub tagja. Sok évig szerveztem a Critical Mass felvonulásokat, társalapítója voltam az Észak-pesti területi szervezetnek, és a bringázásról alkotott képet megváltoztató nemzetközi Cyclechic mozgalom hazai ágának. 6 éve lettem a Kerékpárosklub kommunikációs területért felelős elnökségi tagja. 2015 óta vagyok az I bike Budapest bringás felvonulás és mozgalom főszervezője.

Olyan szerencsés ember vagyok, hogy főállásban is azt csinálom, amit szeretek: egy élhetőbb Magyarországért dolgozhatok, ahol bárki kerékpárra tud ülni. Több kerékpársávot és bringatárolót használok mosolyogva, mert tudom, hogy részem volt az elkészülésükben. Szeretném, hogy egy erősebb, nagyobb hatást elérő szervezetünk legyen, amiben sokkal többen érezhetjük ezt az érzést.

Munkaidőmben és azon kívül a klub kommunikációs munkatársaként minden ide vágó tevékenység - 160000 követőnyi social media felületek kezelésétől kezdve a tévés szereplésekig - az én felelősségem.

*

Évek óta dolgoztam azon, hogy egy rendszeresen ismételhető, **reprezentatív kutatás** mérje fel Magyarországon a kerékpározási szokásait, a bringára ülés előtti akadályokat, a lakosság hozzáállását, igényeit. Ez idén végre összejött, ez alapján pedig számszerűen tudjuk, hányan kerékpároznak Magyarországon (meglepően sokan), hogy állnak a kerékpározás fejlesztéséhez (túlnyomó többségük támogatója), és mi tartja vissza őket ettől (az autóforgalom).

Megismerve a tényeket és igényeket, évek óta figyelve a társadalmi és városfejlődési folyamatokat, és mindezt elhelyezve a klímaváltozás egyre aggasztóbb valóságában, azt hiszem, hogy nagyon sok múlhat azon, hogy a Kerékpárosklub céljai – **bárki számára bringázható, és ennek köszönhetően élhető települések** – megvalósulnak-e.

A bringabarát város szerintem olyan hely, ahol fiatalok és idősek, férfiak és nők, munkások és menedzserek is eljuthatnak dolgozni, szórakozni, bárhová kerékpárral, mert biztonságos és vonzó környezet várja őket. A mai magyar városok kerékpározásra nyitott lakóinak csak egy része jár biciklivel, ami azt mutatja, hogy nagyon sokat kell még az utak kerékpározhatóságáért küzdenünk, és nagyon sok dolgunk van a népszerűsítés és szemléletformálás terén.

Egy ideig úgy tűnt, hogy az „élhető város” fogalmát nem kell már sokáig magyarázni, de az egyre nagyobb dugókat, az újra felpörgő szuburbanizációt, az itt élők helyett a befektetők rövid távú érdekeit néző beruházásokat, a klímaváltozás mindennapi hatásait és a fojtogató szmogot érezve láthatjuk, hogy **óriási kihívások** állnak előttünk.

Egy kerékpárosbarát város nem csak azért élhető, mert sokan bicikliznek. Nem fogunk tömegeket kerékpárra ültetni, ha a városszerkezet ezt nem segíti. Olyan városokra van szükség, ahol az alapvető szükségletek a bolttól az iskoláig elérhető közelségben vannak, így nem kényszerülünk naponta órákat ingázni. Az utcáról utcára elért eredményeink mellett olyan városszerkezeti átalakulást kell kiharcolnunk, ami az **egyik legkézenfekvőbb eszközzé teszi a biciklit**, kiaknázva annak egészségügyi, gazdasági, környezeti előnyeit.

Abban hiszek – és ezt látom bizonyítottnak is -, hogy erős, független, a legkülönbözőbb embereket összefogni képes **civil érdekérvényesítésen múlik**, hogy ez sikerül-e.

A Magyar Kerékpárosklubnak **határozott, látható, közérthető, komolyan vehető, és kezdeményező szerepben** kell lennie, partnerségeket építve a kerékpározás fejlődésében érdekelt és érintett szereplők közt. Legyenek ők a városi élet nehézségeivel minden nap küzdő emberek, vagy a sokszor ellenérdekeltnek tűnő üzleti szereplők és politikusok is. A fővárosi megállapodáshoz vezető viharok például ilyenek voltak, látható eredménye például a Bartók Béla úti kerékpársáv.

Ha lehet, akkor minél több embert bevonva, minél több időt asztalokon kiterített tervek felett töltve, de ha muszáj, akkor hangosan, a médiában és az utcán elmondva, mi a város érdeke. Szerintem jó úton haladunk efelé, de azért még lenne hová fejlődni.

*

Kommunikációs felelősként feladatom, hogy **vonzó választási lehetőséggé** tegyük a kerékpározást, és elmondjuk, miért és hogyan kell mindenki számára **bringázhatóvá tenni a városokat és falvakat**. Eközben azért kell dolgoznom, hogy a **Kerékpárosklub céljait** minél többen megismerjék és elismerjék. Mindezt egy olyan környezetben, ahol egyre több inger és egyre harsányabb zaj teszi felületesebbé a tájékozódást és nehezebbé a minőségi, mégis észrevehető kommunikációt.

Tévétől rádiókon át online újságokig, sportlapoktól közéletiig, kormánybaráttól a kritikussig sikerült **kapcsolati hálót** kiépítenünk **a médiában**. Rendszeresen keresik a Kerékpárosklubot, hogy megbízható, független, szakmai véleményét adja, és a Kerékpárosklub megkeresései is megjelennek ezeken a felületeken. Csak tavaly több mint 700 listázott médiamegjelenésünk volt, a valós szám az ezret is elérheti.

Persze nem elég csak a sajtóra fókuszálni, igyekszünk **saját „médiát”** is építeni. Hírleveleinket 60000 címre küldjük, Facebook oldalainkon 160000 követő van, ami az átfedések nélkül kb. 100000 embert jelent. 2 éve alapított, több mint 200 önkéntessel működő fordítócsoporthunk 36 cikket írt a honlapunkra.

Apropó **honlap**: ezzel sajnos elmaradásban vagyunk. Erőforrás hiányában továbbra is egy – saját és külsős igények számára is - elavult oldallal próbálunk szemléletet formálni. Sokkal érthetőbbé és áttekinthetőbbé tettük az oldalt, de nagyon itt van már a rendszer és design újjáépítésének ideje. Szükség van új **hírlevél** megoldásra is, ezen már dolgozunk az IT munkacsoporttal.

Az **I bike Budapest** felvonulás és mozgalom létrehozásával és fejlesztésével egy legszélesebb kör számára is népszerű, fesztiválhangulatú, több tízezres bringás demonstrációt hoztunk létre. Miközben egy napra vidám bringás várost csinálunk Budapestről, egy több millió embert elérő

üzenetet közvetítünk: Budapest jövője biciklis. Ebben pedig évről-évre több száz, részben új aktivista segít nekünk, akik a Kerékpárosklub napi munkájába is olykor innen kapcsolódnak be.

Több tízezres megmozdulásainkat be kell tudnunk csatornázni a szervezet működésébe, hogy gyorsabban, nagyobb hatást érhessünk el. A **felvonulások** vagy az évente több tízezer embert elérő **bringás reggelik** nemcsak kommunikációs célokat szolgálnak, hanem segítenek a kapcsolatépítésben, a szervezet fejlesztésében is. Ez nagyon fontos a működésünk fenntarthatósága szempontjából. Az utóbbi években **szervezetfejlesztési** tréningekre jártam, és igyekszem ezt a klub fejlesztésében hasznosítani. Pro bono szakértőket vontam be a **területi szervezeteink segítésébe**.

A fenntarthatóságot és függetlenséget biztosító **tagsági és 1% támogatásaink** nőttek az utóbbi években, ezeket egyre erősebb kampányokkal építjük, de jó lenne **új típusú adománygyűjtő módszereket** is alkalmazni. Érzem a mindennapi munkánkban, hogy **több munkatárs, helyi aktivista** és szakértő szem kellene a Kerékpárosklubnak, mert több lehetőségünk van, mint erőforrásunk. Próbálom segíteni a **területi szervezeti kommunikációt**, de sok közös munkára lesz még szükségünk.

A **közlekedési és kommunikációs szakértői munkacsoportjaink újraszervezését** is el szeretném érni, hogy javaslataik jobban beépüljenek a napi munkánkba és – hiányos - stratégiaalkotásunkba. Irányaink újragondolása aktuális lehet a friss kutatás alapján. Úgy gondolom, **társadalomtudományi és közgazdaságtani vonalon** több szakértőt vonhatnánk be munkánkba, hiszen a város élhetőbbé tétele nem csak mérnöki vagy marketinges feladat.

Elengedhetetlen lenne a közlekedés-szakmailag pontos, de kívülről nehezen érthető javaslataink látványos formában bemutatni. Azzal a különbséggel, hogy a mi **látványterveink** nem blöffölnének.

Újraindult a **Bringázz a Munkába! kampány**, amit az elnökség, az irodai dolgozók és önkénteseink elkötelezettsége, lelkesedése, valamint a minisztérium – 10 éve hagyományos - támogatása közösen rakott össze. Szeretném évente, hatásosabban, új célcsoportokat bevonva megismételni.

Az elmúlt 3 évben is igyekeztem tanulni, és átadni a tapasztalatainkat. Egyre nagyobb nemzetközi kapcsolati hálót építettem ki **külföldi előadások és tapasztalatcserék** alkalmával. A következő 3 évben ebből akár egy **regionális kerékpáros érdekvédelmi szövetséget** is létrehozhatunk, amivel befolyásolhatjuk a kerékpározást érintő nemzetközi fejlesztési irányokat, amelyek visszahatnak a hazai folyamatokra.

A Kerékpárosklub egyre tudatosabban kommunikál egyes **célcsoportok** felé, **helyi kampányok** (pl. Metrópótló) hasznosak lehetnek. Költséghatékonyan sok embert elérő új eszközökkel viszont rosszul állunk. Felvettem egy fiatal, érdeklődő közönséget célzó **vlog** indítását, és folyamatosan felmerül új típusú események, **klubestek** szervezése is, de erőforrás hiányában még nem tudunk lépni ezekben.

Oktatással: Kisokost nyomtattunk, nemrég frissítettük az anyagot. Együtt Közlekedünk kampányunkban gyalogos-autós-kerékpáros együttműködésről készítettünk több tízezerszer megnézett videókat, STARS-UNIQA programunk iskolákban működött. Partnerként veszünk részt az előzési oldaltávolságot propagáló Másfél Méter kampányban, iskolai oktatófüzetek elkészítésében.

A következő egy év nagy lehetőségének tartom az **önkormányzati választási kampány tematizálását**. A kerékpározást – szóban – övező összpárti konszenzus jó lehetőség lenne minél előremutatóbb cselekvési tervek beépítésére a választási programokba.

Nem utolsó sorban pedig nagyon fontosnak érzem, hogy ápoljuk **László János** emlékét, aki nekem személyesen és az egész mozgalom számára tette le a munkánk alapköveit. Egy, a Kerékpárosklub által évente átadott, újításokat elismerő **civil kerékpáros díj** viselhetné szerintem a nevét.