

## A Városi Biciklizés Barátai Egyesület társadalomformáló hatása

---

### Bevezetés

Magyarországon jelenleg kb. 2000 olyan szervezetet tartanak számon, amely valamilyen módon, a környezetvédelem/ természetvédelem területén (is) folytat tevékenységet. Ezek többsége a rendszerváltás környékén, alulról szerveződött csoport, amelyek közvetlen kifejeződései valamilyen helyi adottsághoz vagy más, pl. életmódhoz kötődő speciális igénynek. Az állami irányítástól eltérően, amely az egyszerűbb irányításra törekedve önkéntelenül is homogenizál, központosít, az alulról jövő kezdeményezések mindig is differenciálást, valamely speciális körülményhez való pontosabb alkalmazkodást képviselnek, illetve sok esetben a központosított közigazgatás hiányosságait fedik fel, javítják ki, vagy legalább is ezt célozzák.

Társadalmi szinten az alulról jövő kezdeményezés az állampolgári öntudat megerősödését jelenti, amely a parlamentáris demokrácia velejárója. Az emberek abban a tudatban szerveződnek, hogy valamit személy szerint is tegyenek, mert egyrészt érzékelnek, vélnek egy problémát, amire pl. a politikai vezetésnek nincs rálátása, vagy a spontánul szerveződő "kisembereknél" rugalmatlanabb állami intézmények látják el az adott feladatot, amelyek esetében sokszor az önfenntartás előtérbe kerül a konkrét feladat kárára. De még ha megelőlegezzük is a jóhiszeműséget, a bürokrácia precizitása nehézkessé teszi ezen intézmények reagálását, ennek az az eredménye, hogy adott társadalom kulturális megújulása lassul, az új értékek és normák nehezen szervülnek be a társadalom egészébe.

Ezzel szemben a "helybéli", az "utcán élő" ember közvetlenebbül érzékel mindent és kevésbé kötött módon cselekedhet életvilágában, igaz, hatalma is jóval kisebb. Az egyéni "erőtlenség" a kiváltója aztán az önszerveződésnek, amely többnyire egy, az egyének és a közigazgatás között közvetítő "jogi személyt" eredményez, amely átmeneti tulajdonságokkal bír: egyrészt valamennyire intézményszerű, ezt a résztvevők általában kényszerből teszik meg, hogy elfogadhatóak, integrálhatóak és értelmezhetőek legyenek az állam számára; másrészt működése jórészt informális, "személyes és szívélyes" kapcsolatok hálózatából épül fel.

A 2000 civil szervezet valamilyen módon környezetvédelmi tevékenységet folytat, de emellett vannak műemlékvédelmi, életmóddal foglalkozó, lokálpatrióta, illetve termelő tevékenységet folytatók is, amelyekre most bővebben nem térek ki.

Jelen dolgozat a Városi Biciklizés Barátai Egyesülettel (a továbbiakban VBB) foglalkozik, amely egy kerékpáros csoportosulás, jelentős szereplője a fővárosi környezetvédőknek. Tevékenységében összekapcsolódik az életmód és a törekvések, – sok más zöld szervezetben ez nem így történik, vagy legalább is jóval kevésbé jelennek meg a mindennapi életben az általuk megfogalmazott eszmék. Ennél a szervezetnél azonban a cél határozottan leszűkült egy területre, nevezetesen a városi kerékpározás infrastruktúrájának, lehetőségeinek javítására, amely célt jól szem előtt lehet tartani, így erejük nem forgácsolódik szét.

Megkönnyíti a helyzetüket, hogy a kerékpár, mint környezetkímélő(bb) közlekedési eszköz adott, ismert és elfogadott, ha közlekedési eszközként nem is támogatott. Ezzel szemben mondjuk egy olyan csoport, amelyik pl. a napkollektorral kombinált faelgázosító kazánt akarja népszerűsíteni, sokkal nehezebb helyzetből indul, sokkal előbből kell kezdenie mindent, hiszen az a készülék idegen, alig kapható, és az emberek számára ismeretlen, könnyen gyanakvást kelthet.

A zöld szervezetek egyik fő problémája, hogy olyan kulturális elemek sokaságát hozzák előtérbe, amelyek a társadalom, s ezen belül a zöldek számára is teljesen idegen. Olyan tárgyokról, szokásokról van szó, amelyeket nem ismertünk meg, használatukat nem sajátítottuk el gyermekkorunktól, így ezek felfedezés számba mennek, miközben szembesülni kell azzal, hogy ez a tanult, elfogadott és korábban alkalmazott normák megsértésével kezdődik. „Hát hülye vagyok én, hogy télen biciklizek?” Itt nem a fizikai kényelmetlenség a döntő, hanem a társadalmi nyomás, amely határozott elképzelést ültet el minden tagja fejében arra nézvést, hogy miként *helyes* kerékpározni. S ebben benne van rengeteg öntudatlan, kimondatlan norma is, amely a helyes használat időbeni használatát is körvonalazza. Objektívnek tűnik fel, holott nem az, hiszen társadalmanként változó, Olaszországban, Hollandiában pl. sokkal elterjedtebb közlekedési eszköz, sőt Magyarországon belül is mást gondolnak erről vidéken és városban. Ugyanakkor ezek a normák lassanként változni is tudnak, ennek egyik mozgatója lehet a divat is, amikor a gazdaság *rámozdul* egy réteg-igényre és ezt vonzóvá teszi és elterjeszti. Az utóbbi évek nyarain már sokkal több kerékpárost látni a fővárosban, ez némileg és részben kapcsolódik a szabadtéri szórakozóhelyek elszaporodásához is. Ez egy új norma megerősödése, ami egyben egy identifikációs folyamat is, egy rétegre jellemző, akik ezzel megkülönböztetik önmagukat másoktól.

A VBB-nek ehhez már csak nagyon áttételesen lehet köze. Az egyesület története röviden úgy változhat, hogy a kezdeti formáló szakasz után egy fenntartó fejezetbe alakult át, amikor a kiharcolt, vagy részben elért értékek fenntartása a cél.

### A Városi Biciklizés Barátai Egyesület

Az alábbiakban egy interjú olvasható a VBB elnökével Kőhalmi Istvánnal.

#### *Hogyan szerveződött meg az egyesület?*

Az indulás egy csodálatos este<sup>1</sup> élményéhez fűződik. Elmentünk beszélgetni egy baráti társasággal, akik mind biciklisek voltak. Mire hajnal lett, kiderült, hogy mennyit kell várni egy éjszakai buszra, vagy villamosra. Elkezdünk méltatlankodni ezen és felmerült, hogy milyen jó lenne, ha itt lenne a biciklink. Meg hogyha lennének kerékpárutak... és akkor jött a sok ha. Ezután az addigi környezetvédelemmel kapcsolatos beszélgetésünk átcsapott a közlekedésre és hogy milyen nehéz Budapesten biciklizni, mert alig vannak bicikliutak, de bezzeg Hollandiában, Belgiumban, meg szerte a szabad világban.<sup>2</sup> Egymást túllicitálva adtuk az ötleteket, mígnem egyikünk azt mondta, hogy mi lenne, ha ezért az ügyért elkezdenénk próbálni tenni valamit.<sup>3</sup> Hát mit kéne tenni? Hát az újságban megjelentetni egy cikket, hogy várjuk a bringázáshoz kedvet érző embereket és kész. Feladtuk a hirdetést, volt egy kedves művész barátunk, aki a kezdeti összejövetelekhez felajánlotta a lakását,<sup>4</sup> egy héten egyszer találkoztunk. Gyakorlatilag az első találkozók egy könyvtárban zajlottak. Megkezdődtek a rendszeres találkozások, először csak magunk voltunk hatan-nyolcan, aztán hoztunk egy-egy barátot és így lassan 15-20-ra emelkedett a létszámunk, lassan már a könyvtárból is kiszorultunk, és az érdeklődés nem szűnt, közben megjelent az újságcikk is, és a hirdetésre érkezőkkel lettünk vagy 35-en. Meglepődtünk mi magunk is.

<sup>1</sup> A csodálatos este itt arra vonatkozik, hogy „*milyen jó is birtokolni a társadalmamat*”, érezhető az az igény, hogy az ember saját értékei szerint formálja a társadalmát.

<sup>2</sup> A nyugati minta a környezetvédő szervezeteknél változó népszerűségnek örvend, de a gyakori vád, hogy a környezetvédők általánosságban géprombolók, technofókok lennének az egyszerű előítélet.

<sup>3</sup> A megalakulás effajta spontaneitásáról mindig a kaoszelmélet lepkéjének szárnya és az ebből következő tornádó kapcsolata jut eszembe. Egy tüntetés megszervezésének ötlete egy laikusokból álló társaságban akár egy ember elhatározása nyomán is elindíthatja az folyamatot, amely akár több száz fős demonstrációt is eredményezhet.

<sup>4</sup> A rendelkezésre álló hely döntő fontosságú, ez tart életben egy szervezetet, megszűnése a szervezet végét többnyire jelenti. Érdekes lenne vizsgálni, hogy ez lehet-e a virtualitásban, tehát egy honlap képes-e fenntartani egy közösséget.

Alig, hogy ez a hirdetés megjelent, rá egy hétre egy másik lapban egy nagyon hasonlót láttunk, a Széchenyi rakparton egy teljesen más, nálunk kisebb csapat, de egész komoly elképzelésekkel szintén újságolta magát.<sup>5</sup> Ők magukat úgy hívták, hogy Bringa Munkacsoport, mi már az első este kitálaltuk a nevünket (VBB). A két társaság második találkozásakor tettem azt a merész javaslatot, hogy mivel annyira közösek a céljaink, minék szóránánk szét az erőnket, tudnánk mi együtt is dolgozni- javasoltam hogy- alakítsunk egy egyesületet. Erre mindenki nézett egyet, hisz ebben az időben még 92-93-ban nagyon a kezdetén volt (a demokrácia), 89-ben jelent meg az egyesülési törvény a pártok részére, de ebbe belefért a társadalmi szervezetek közé mindenki más is. Az ötletet elfogadták és a közös név a VBB lett. Akkor én felajánlottam, hogy megnézem, hogy mit mond a törvény ezekről, mi kell hozzá, hogy kell hozzá? Én az SZDSZ-nek akkor tagja voltam és elég mélyen benne voltam a dolgokban a rendszerváltás előtti években is már. Egy héten belül megszültük a hozzávalókat, és megszavaztuk, hogy legyen egyesület. Egy gyűlésen megalakultunk, ott közfelkiáltással megszavaztak engem elnöknek. Ezen eléggé meglepődtem, mert nem én voltam az egész dolog kitalálója. Nos, ennyi kis előzmény után 93 január 23-ra meg lett hirdetve az egyesület. Én akkor a BKV-nál dolgoztam, megkértem az igazgatót, hogy erre a napra hadd használjuk az ebédlőt. Megalakultunk, egy barátom, aki most a KEROSZ (Kerékpárral Járók Országos Szövetsége) elnöke, volt a titkár. Akkor nagyon sürgősen hozzáfogtunk annak kidolgozásához, hogy kikkel kellene együttműködni a hivatalos szervek részéről, MÁV, BKV, ahol a biciklizés lehetőségét ki kellene terjeszteni, illetve a döntéshozók, a főváros önkormányzatok. A holland kerékpáros szervezetekkel elég jó a kapcsolatunk, főleg az indulásunk idején nagyon sok mindenben segítettek a munkánkat, tanácsot adtak, segítettek lobbizni, megosztották velünk a tapasztalataikat, stb.

#### *Milyen a kapcsolat ezekkel az intézményekkel?*

Amilyen fontos volt az elején ez a kapcsolat, annyira lazultak ezek a kötelékek. Az első két évben jutottunk el oda, hogy a vasút felismerte, hogy bevételeit növelheti, ha gondol a kerékpáros túrázókra is- ez annak a szerencsének köszönhető, hogy ott is találtunk egy olyan lelkes embert,<sup>6</sup> aki segítségünkre volt. Az egyetlenegyre rátaláltunk, abban a hatalmas komplexumban, ami a vasút intézménye.

#### *Ez mennyire véletlen?*

Ez teljesen véletlen, amikor a vezérigazgatónak írtunk, akkor ő, kiszignálta ezt a munkát és jött a levél, hogy kivel tárgyalhatunk. Azóta ő tiszteletbeli tagja az egyesületünknek. Vele kezdtünk el dolgozni, és két évbe került, amíg megbeszéltük, amíg kilobbizta ő bent a vasútnál, hogy igenis erre érdemes pénzt áldozni, hozott külföldi (osztrák, holland) példákat- ez az ő érdeme volt- és hogy igenis evvel törődni kell, mert ez a jövő és hogy higgyék el, hogy lesz ebből komoly pénzbevétel. A vasút elfogadta az érveit és több szerelvényt átalakítottak. Először kis kampók voltak, amire fel kellett akasztani a kerékpárokat, aztán egy kis kiegészítővel lehetett stabilizálni a hátsó kereket, amíg kialakult ennek a korrekt technológiája. Kocsikat szétszedtek, a felét átalakították tárolóvá, a másik felében meghagyták a székeket és ez volt igazából a terv megvalósítása, mert hogy a bicós akkor szeret igazán utazni, ha tudja, hogy mellette van a kis számara, utazás közben megnézheti, megsimogathatja, beállíthatja a váltót, stb. Ma el lehet mondani, hogy kb. 130 ilyen szerelvénye van a MÁV-nak. Ennek egy része nem működik, mert az éves biztonsági bevizsgálások alkalmával ezek rendbetétele másodrendű a személyszállító- és tehervagonokhoz képest. Most ott tartunk, hogy

<sup>5</sup> Az hogy ennyire egy időben alakult a két szervezet, az azt sejteti, hogy ez az igény "benne volt a levegőben" illetve, hogy az az időszak egyfajta öntudatra ébredése volt a társadalomnak, ami ilyen formában is megnyilvánult. Amit persze a 89-es egyesületi törvény keltett életre.

<sup>6</sup> A KÖVET- a Környezetbarát Vállalatirányításért Egyesület fő profilja, hogy vállalatokat keres meg és azokat próbálja környezetbarátsággá tenni, az ő kulcsfogalmuk a bajnok, aki a megcélzott vállalat potenciális dolgozója, akit meg kell találni ahhoz, hogy a művelet sikeres legyen.

olyan 75-80 kerékpárszállításra átalakított kocsit van a menetrendben. De csoportos utazás esetén ingyenesen lehet kérni a menetrenden felül is bármelyik járatra. Ki is kérték a véleményünket, hogy melyek azok az útvonalak, amelyeket a bringások preferálnak, hát nyilván ilyen a Mátra, a Bükk, az összes hegyvidék és a Balaton környéke, az Alföld kevésbé. A felújításokra, fenntartásokra fordított anyagiakért sírni kell, nyafogni kell folyamatosan, amit levélben azóta is teszünk.

A BKV-val talán még nehezebb volt, leginkább azért, mert nagyon nehezen fért az agyukba, hogy mit akar a BKV-n a bicikli. Akkor elkezdtek magyarázni, hogy a HÉV-ek által ki tudjuk terjeszteni a távolságokat, illetve hogy a Pestről kivezető utak nagyon erőteljesen a motorizált közlekedésnek vannak alárendelve. (A Börzsöny felé a 2-es út, illetve a Balaton felé a 70-es nagyon zsúfolt, a biciklis forgalom ki is van ezekről tiltva, de amíg nincs választási lehetőség, addig a túrázók nem tudják elkerülni ezeket az útvonalakat. Szerencsére a Duna-kanyar kerékpárút már Alsó-Gödnél tart, nemsokára eléri Pestet.) Úgyhogy aztán szép lassan megértették, először csak a gödöllői-, majd a szentendrei-, végül a csepeli vonalon lett. A következő lobbis terület a fogaskerekű lett, ott egyszer megengedték, aztán visszavonták, aztán megint megengedték. Ennek az volt az oka, hogy az utasok egy része, mint ahogy a gyalogosok egy része sem szereti ezt a "közösködést". Természetesen mi a kezdetektől fogva elleneztük a járdán vezetett kerékpárútvonalakat, ehelyett az autótutak rovására szerettük volna ezek nyomvonalát vezetni. Naivan előálltunk ezzel az ötletünkkel, de az autó annál sokkal nagyobb úr, hogy egy centit is el lehessen venni tőle. Így aztán a járdán vezetett utakkal jól összeusztították a két környezetbarát módon közlekedő felet. Amikor több babakocsit, meg gyalogost elütöttek, akkor kezdtek el gondolkodni, hogy mégse jó ez így. Akkor 97-ben adták át az első, csöppnyi, (taxik által elfoglalt) útvonalat az Andrássy úton, ez helyel-közzel már európai színvonalú volt. Rövid volt, de örültünk neki, mert legalább lehetett rá hivatkozni. Na hát így araszolgattunk, aztán elfogadták a fogaskerekűn is, majd két hónap múlva megszüntették, akkor mindenkit felusztítottunk, hogy nagymama-nagypapa, mindenki írjon levelet a BKV-nak és ekkor ennek hatására visszahozták, azóta szerencsére így is maradt.

#### *Más intézményekkel, pl. oktatással van-e kapcsolat?*

Persze, van egy nagyon fontos kis programunk, ezt most második éve csináljuk és 2003-ig szeretnénk megkeresni a főváros összes általános iskoláját. Egy évben általában három kerületet célunk meg, írunk az ott található iskolák igazgatóinak és felajánljuk, hogy egy nekik is alkalmas időpontban meglátogatjuk őket, és megtartjuk a *Suli programunkat*. Nem minden iskola él ezzel; amikor nekik jó, mert épp van valami esemény amihez köthető, meghívunk. Mi leginkább környezetvédelemről, a közlekedés különféle módjainak környezeti hatásairól stb. beszélünk nekik, egyből megkérdezve az ő véleményeiket is, illetve egy rövid filmet szoktunk levetíteni nekik, amely holland politikusokat, közembereket szólaltat meg, hogy mi változott náluk a kerékpárút hálózat fejlesztési program hatására; ebből a filmből pl. egyértelműen látszanak a központi támogatás ösztönző hatásai<sup>7</sup>. Vannak írott anyagaink, amelyekben benne van egy kis barátságosan átfogalmazott KRESZ, egy kis szemlélet. Ez egész egy órás, ha fogékony a társaság csinálunk egy kis környezetvédelmi vetélkedőt, viszünk egy kis ajándékot, ha van a sulinak udvara csinálunk egy kis ügyességi vetélkedőt, stb. Ezekre a támogatást különféle pályázatokról nyerünk, ezekből nyomtatjuk ezeket az anyagokat és az iskolától sem kell pénzt kérnünk.

---

<sup>7</sup> Koppenhágában több parkoló sávot bicikliúttá alakítottak át és ennek köszönhetően az utóbbi öt évben 50 %-kal nőtt a kerékpáros forgalom, ami így az összes közlekedés 25%-át teszi ki.

Hollandia két városa: Delft és Groningen kiterjedt bicikliút rendszert tudhat magáénak, felüljárókkal, alagutakkal, feljárókkal, táblákkal, és megőrzési lehetőséggel. A delfti közlekedés legkevesebb 40 %-a biciklin történik, Groningen belvárosában ugyanennyi, illetve a külvárosból ingázók 20%-a választja ezt a közlekedési formát. Ez az egyik legsűrűbben lakott európai ország és az autók száma is a legnagyobb a területhez arányítva. Ennek ellenére a megfelelőképpen kiépített és fenntartott kerékpárhálózaton (több, mint 10 000 km) történt biciklis balesetek száma az ipari országok között itt a legkisebb.

*Van jellemző társadalmi réteg, ami kifejezettebben van jelen a tagságban?*

Nem lehet azt mondani, talán ha százalékos arányt próbálunk mondani, akkor országosan kb. 2000 tagja van az egyesületnek, többnyire a fővárosban illetve tíz megyei jogú nagyvárosban él. Kb. 10%-a általános-, 40%-a középiskolás, egyetemisták kb. 10%-ot tesznek ki. A további 40 %-ék a nem iskolás réteg, ebből 30%-ék közép fokú végzettségű, a maradék 10%-ék általános iskolát végzett ember.

*Mi az oka, hogy a lányok, nők ilyen kevesen vannak a soraik között?*

Kb. olyan 15-20% a hölgytagság, ennek feltételezésem szerint az az oka, hogy kényelmesebbek, mint a fiúk, illetve jobban félnek a közlekedés során is- ezt abszolút lehet látni a túrákon is, minden szituációban visszahúzódbban viselkednek, mint a fiúk. Ha a fiúk tudnak ügyes barátnőre szert tenni, és ha komoly a kapcsolat, akkor a lányból hamar lesz biciklis, de ennek is meg van az ellenpéldája.

*Hogyan aránylik egymáshoz a lobbizás és a turisztikai tevékenység a szervezet életében?*

Ahogy a VBB megalakult az első és legfontosabb feladata az volt, hogy lobbizzon. Amikor láttuk, hogy nagyjából kimerítettük a lehetőségeket és nagyjából elértük, amit el lehetett érni, amikortól már csak a pénz befolyásolta a további tervek megvalósulását, onnantól a lobbizás visszaesett, mert ha még ennyit ugatott volna az ember, vagy háromszor akkor sem változott volna semmi. Ekkorra egyébként az összetételünk is megváltozott a szándékok tekintetében. Eleinte jöttek csatlakozni a vehemensebbek, később a tagság szélesedett egyszer csak nekem szegezték a kérdést, hogy István, miért nem megyünk mi együtt soha túrázni?! Mert tényleg sehová nem mentünk, addig csak a lobbizásban működünk együtt, aztán hétfévente ment mindenki túrázni a hegyekbe egymaga. Így aztán 96-ban megalakult a túra szakosztály és azóta is működik. Ezzel egy időben alakult egy Országúti Amatőr Verseny Szakosztály, illetve a Mountain Bike-os csapat, amelyek azóta is működnek, de messze nem olyan népszerűek, mint a közös túrák. Tehát ezek a dolgok is beindultak, a lobbizás terén amit lehetett megtettünk, jelenleg e téren leginkább a pénzen múlik minden további lépés. Folyamatosan figyelemmel kísérjük az eseményeket, és ha megnyílik egy új (rendeleti, törvényi, stb.) lehetőség, akkor újra "járunk a nyakukra". Mind például évek óta próbálkoztunk a KRESZ módosításával, de mindvégig lerugdostak bennünket, most egy kicsit ebben előre lehetett lépni. Hoztak egy törvényt arról, hogy egyirányú utcákba kerékpárral be lehet hajtani, ha ki van jelölve. Ez önmagában így kevés, mert ezt az önkormányzatnak van joga kitenni. Most folytatunk egyeztetéseket a Fővárosi Önkormányzat megfelelő osztályával arról, hogy VBB vállalja a fővárosban azon utcák megnevezését, amelyek ezzel a módosító táblával ellátva nagyban megkönnyítenék a kerékpárral közlekedők eljutást az olyan szolgáltató helyekre, mint posta, orvosi rendelő, piac, iskola, stb. A munkát szétosztjuk a kerületi csoportoknak, előreláthatólag két év alatt mindenhol kikerülnek a táblák. Egyébként a VBB-ben senki sem pénzért tevékenykedik, a munkahelyem szerencsére olyan, hogy ugyan elég keveset keresek, de itt tartom az írógépem és jut időm a szervezeti munkára is. A lobbis (páros heti) csütörtökön találkozunk és beszéljük meg az addig történeteket és a további teendőket a titkárommal illetve a rendszeresen járó aktivistákkal.

Nyomatunk különféle kiadványokat, matricákat. Például direkt a bicikli úton parkoló autók gyártottunk le egyet, amin egy nagyon udvarias szöveg kéri meg arra, hogy legközelebb ne parkoljon ott. - Nem mentünk vele semmire, utána magán kézen gyártottak a srácok egy jóval kevésbé udvariasat, ez csak később jutott el hozzám, és ugyanúgy hatástalan volt.

*A kerékpárút nyomvonalok megtervezésébe mennyire szólhat bele az egyesület?*

A Fővárosnál van egy ú. n. Közlekedési Ügyosztály, már a kezdetektől javasoltuk, hogy nevezzenek ki egy embert, aki kerékpáros referens és csak ezzel törődik. Ez 95-ben meg is lett, működésének első öt éve volt a "hőskorszak", havonta volt egy kerékpáros munkacsoport ülés, ahol ott volt a rendőrség, BKV, tervezők, kivitelezők, mindenki aki a kerékpárút hálózat kialakításában, működtetésében potenciálisan részt vesz. De ez az együttműködés, főként a szakreferens miatt, de igazából átláthatatlan okok miatt mára teljesen elhalt. Ugyanígy küszködünk a rendőrséggel is, ahol évek óta nem sikerül egy olyan megbeszélést összehoznunk, ahol végre megbeszélénk, hogy miért hagyják az autokat a kerékpár sávokon parkolni- mert így történik. Itt még sajnos nem értették meg azt, hogy ez egy rendszer szemlélet lenne, az emberek egészsége múlik rajta, mert hogy kinek érdekes az egészség? Senkinek. Az orvosnak is az a jó, ha félig megdöglesz, vagy én- csak hogy gyógyszer írthasson, amivel sok esetben a tünet okozóját nem szünteti meg. Nem azt sulykolják, hogy élj egészségesen, hanem vedd be helyette a megfelelő pirulát.

*Vannak-e beavatások, vagy olyan helyek amelyeket rendszeresen felkeresnek?*

Beavatások nincsenek, ahová minden évben elmegyünk az - a nyitóbuli alkalmával március 15-én - Isaszeg, amikor nagyon népes sereggel megyünk oda, és akkor egy kicsit az ünnep is, meg az egymással való új találkozás is növeli a résztvevők számát. Persze a legszorosabb társaság, ami egy 80- 100 tagot számlál itt a fővárosban, ezek télen is biciklizgetnek és találkozunk itt- ott.

A záró túra szeptember végén mindig ugyanott, a tokaji borvidék alján található Tállyán van, ahová Miskolctól tekerünk ki. Jó ismerősünk a polgármester, este az egyik pincében kapunk egy vacsorát és borokat is kóstolunk, majd másnap egy újabb 70-80 km-es túra, ami mindig másfelé visz. Szintén több éve rendszeres útvonal a Kihívás napi éjszakai túra a Normafához és a Föld napi rendezvény, ahol a viták mellett gyorsulási és ügyességi versenyeket is rendezünk a Városligetben. Illetve 95 óta áprilistól októberig kétheti rendszerességgel van a fővárosban, ilyenkor szórólapokat osztogatunk a dugóba rekedt autósoknak, illetve jelenlétünkkel demonstráljuk, hogy van itt azért egy kerékpáros rétege is a társadalomnak. Ez az alkalom egyfajta gyűjtő funkciót is ellát, amikor egyrészt az új érdeklődők, másrészt rég nem látott tagok is tűnnek fel újra.

### **Záró megjegyzések**

A Kóhalmi úr által elmondott történetből jól kivehető az állami intézmények és egy civil szervezet egymásra hatása, ahogy kölcsönösen formálják, segítik, korlátozzák egymást, de összességében kapcsolatuk "szimbiotikus", a két fél együtt fejlődik tovább, ami egy összeérési folyamatként írható le. Ahol egy állami intézményen belül nem sikerül megtalálni a megfelelő, mert lelkes embert, ott az együttműködés és hatni tudás is elmarad, vagy radikálisan csökken. A szervezet működése során megőrizte azt a rugalmasságát, hogy további, a tagság részéről felmerülő igények mentén differenciálódjon (szakosztályok kialakulása). A szervezet nyitott könyvelésű, körlevelében évente beszámol tagjainak költségvetéséről, ez a gesztus is hitelessé teszi őket. Izgalmas az a folyamat, ahogy egy kocsmai beszélgetésből társadalmi igényeket megfogalmazó és ezekért kiálló szerveződés jön létre és talál magának helyet és funkciót a társadalomban, illetve utóbbi reakciói, mind az intézményes, mind a hétköznapi oldalról.

Azokat az eredmények, amelyek legnagyobb részt a VBB (illetve újabban a KEROSZ<sup>8</sup>) lobbizó, szervező, demonstráló munkájának köszönhetőek (a fővárosi kerékpárút-hálózat, MÁV-nál elért

---

<sup>8</sup> A KEROSZ további tevékenységéről az előbbi pontban idézett interjú alapján: „4-5 éves civil szervezeti jelenlétünk alatt elértük, hogy az állami szakmai szervezetek felkeresnek bennünket és bevonnak a különféle tervezési munkákba. A kerékpáros szervezetek egész Európában kapcsolatban állnak egymással, és országokon keresztül húzódó úthálózatokat terveznek. Nálunk a Balaton körüli utat tervezik fejleszteni elsősorban, ami mintarégióvá válhat, iskolás gyerekeket lehet majd levinni, ami ha népszerű lesz meghosszabbítja a szezont is.

változtatások, stb.) az egész társadalmat érintik. (Sok közvetett hatás és helyi adottságok kombinációjaként, eredményeként alakult ki a római parti kerékpárút különleges példája, itt a vállalkozók felfigyeltek a kerékpárosokra, mint potenciális vendégekre és lokális gazdasági szolgáltatások épültek erre az életformára, de ez jellemző pl. a Fertő tó partján is és az Alföldön. Sőt már Ausztriából is szerveznek Magyarországra túrákat.<sup>9</sup>) Létrejöttük alulról jövő kezdeményezés, melyben kivehető a civil szervezet viszonylagos hatalom-nélkülisége aminek ellenére nagy változtatásokat képes véghez vinni - vagy pontosabban fogalmazva: egy civil szervezet nem úgy hat, mint egy állami intézmény, tehát nem is lehet ahhoz hasonló mechanizmusokat elvárni tőle. A társadalomra való hatása a konkrét intézmények befolyásolásán keresztül, a figyelem-felkeltő társadalmi reklámokon, illetve kisebb mértékben az informális kapcsolódási pontokon keresztül valósul meg, működése a demokratikus társadalom differenciált igények kielégítésére alkalmas mivoltát növeli, ezáltal *a sokféleként inkább*<sup>10</sup> túlélni képes társadalom kialakulását segíti.

## Bibliográfia

Michael A. Krassa Társadalmi csoportok, szelektív észlelés és magatartási fertőződés a közvéleményben. *Társadalmak rejtett hálózata*. Angelusz Róbert & Tardos Róbert szerk. Budapest: Magyar Közvéleménykutató Intézet

Barry Welman Strukturális elemzés. *Társadalmak rejtett hálózata*. Angelusz Róbert & Tardos Róbert szerk. Budapest: Magyar Közvéleménykutató Intézet.

Szabó Máté 1998 Politikai ökológia *Politikai ökológia - Szemelvények a nyugati alternatív mozgalmak elméletéről és politikájáról*. Szabó Máté szerk. Budapest: Bölcsész Index Centrál Könyvek 2.

Edelman, Murray 1998 Politikai ellenségek konstruálása. *Az ellenség neve*. Szabó Márton szerk. Budapest: Jósöveg könyvek

Schütz, Alfred 1984 Az idegen. *Fenomenológia a társadalomtudományokban*. Budapest: Gondolat 405-414. o.

Gondos Gábor 2001 Átnyergelés. *Cédrus*. Beszélgetés Balogh Gáborral, a Kerékpárral Közlekedők Országos Szövetségének elnökével. Budapest: ÖKFA IV. évf. 4-6. sz. 74. o.

[www.vbb.hu](http://www.vbb.hu)

2004. április

---

A KEROSZ próbálja szem előtt tartani a fejlesztési ágakat és folyamatosan keresi fel javaslatokkal az államot és a vállalkozókat.

Jelentős sikerélményünk, hogy a KRESZbe bekerültek kerékpárbarát jogszabályok, pl. kerékpár-gyalogos zóna tábla, amivel egy egész lakótelepet ki lehetne jelölni, és akkor autóval nem lehetne átszáguldani rajta, emellett fel lehetne szabadítani egy csomó egyirányú táblát, a módosítás lehetővé teszi, hogy ki lehet jelölni ellenirányú kerékpár forgalmat egyirányú utcákban. Ez önmagában csak egy lehetőség, de egy jó kezdés, amelyre lehet építeni, ha a civil szervezetek jól látják el a közvetítő funkciót. A kerékpáros balesetek aránya nem nagyobb, mint ahányan kerékpárral vesznek részt az összes közlekedők között. De a KRESZt be kellene vinni az oktatásba. Ezt úgy próbáltuk segíteni, hogy a Kerékpárutak Budapesten térkép hátoldalán kigyűjtöttük a vonatkozó szabályokat. Új törvény, hogy 40 km-es sebességkorlátozást vezettek be a kerékpárosokra, de hogy ezt hogy mérik arról nem szól a törvény. Kerékpár tárolásban is próbáltunk besegíteni, van egy olyan kerékpár megőrzési rendszer, amelyben mi vagyunk az üzemeltetők, a BKV adta a területet, a főváros a tárolókat, és több helyszínen (pl. HÉV Szentendre) felállított szekrényt lehet bérelni.”

<sup>9</sup> Részlet Balogh Gáborral készült interjúból

<sup>10</sup> Juhász Nagy Pál: Az eltűnő sokféleség ELTE