

WYDEPCZ SOBIE ŚCIEŻKĘ

**PORADNIK
AKTYWNEGO
ROWERZYSTY**



www.zm.org.pl

WYDEPCZ SOBIE ŚCIEŻKĘ

PORADNIK
AKTYWNEGO
ROWERZYSTY



www.zm.org.pl



WYDEPCZ SOBIE ŚCIEŻKĘ

Denerwują Cię ścieżki rowerowe urywające się w połowie drogi? Przeszkadzają Ci zbyt wysokie krawężniki? Chciałbyś, aby na ulicach w mieście pojawiło się więcej pasów rowerowych? Mamy dla Ciebie dobrą wiadomość – jakość infrastruktury rowerowej zależy również od Ciebie!

Za budowę i remonty ścieżek rowerowych, wyznaczanie pasów rowerowych, montaż stojaków odpowiadają lokalni politycy, podlegające im urzędy i służby miejskie. Nie znaczy to jednak, że my rowerzyści nie mamy wpływu na to, jak wyglądają warunki poruszania się rowerem po mieście. Wręcz przeciwnie: jak pokazuje doświadczenie, to właśnie rowerzyści poprzez swoje działania w istotny sposób wpływają na poprawę infrastruktury rowerowej. To, jak wygląda miasto i czy jest przyjazne dla rowerzystów, zależy od naszej aktywności i liczby osób, które włączają się do działań. Nawet niewielkie kroki podejmowane przez wiele osób tworzą swego rodzaju „masę krytyczną”, która zmusza polityków do innego myślenia i innego działania – takiego, które uwzględnia rowerzystów i ich potrzeby. Dlatego właśnie zachęcamy Cię do działania! Wydepcz sobie ścieżkę!

Czego dowiesz się z tej książeczki?

- » jak powinna wyglądać dobra ścieżka rowerowa/pas rowerowy/ulica z uspokojonym ruchem/stojak rowerowy/inne rozwiązania przyjazne rowerzystom,
- » które urzędy są odpowiedzialne za tworzenie i utrzymanie infrastruktury rowerowej,
- » jak napisać wniosek dotyczący spraw rowerowych i co zrobić, żeby był skuteczny,
- » jakie są inne sposoby wpływania na decyzje podejmowane przez urzędników.

JAK POWINNA WYGLĄDĄĆ I JAKIE WARUNKI POWINNA SPEŁNIAĆ INFRASTRUKTURA ROWEROWA



Infrastruktura rowerowa przede wszystkim powinna być bezpieczna i wygodna. Masz prawo oczekiwać, że nie będzie powodowała niebezpiecznych sytuacji, które mogą zagrozić życiu lub zdrowiu Twojemu lub innym rowerzystów. Powinna też umożliwiać szybkie i sprawne dotarcie do celu podróży i efektywne wykorzystanie środka transportu, jakim jest rower. To, czy dana ścieżka czy pas rowerowy są bezpieczne i wygodne, najłatwiej sprawdzić opierając się na zdrowym rozsądku i swoim rowerowym doświadczeniu. Ale warto też znać przepisy, które określają jakie kryteria powinna spełniać infrastruktura rowerowa. Dzięki temu można skuteczniej dopominać się o jej poprawę.

Trasy dla rowerów można realizować na wiele sposobów, nie zawsze musi to być droga dla rowerów. Poniżej przedstawiamy elementy infrastruktury rowerowej, które możemy spotkać w Polsce.

Droga dla rowerów to jeden z podstawowych elementów infrastruktury rowerowej. Jest to wydzielona część drogi przeznaczona do ruchu rowerów (czasami też dla pieszych), oznaczona odpowiednimi znakami. Na ogół jest dwukierunkowa i wtedy musi mieć szerokość co najmniej 2 m, rzadziej jednokierunkowa (wtedy jej szerokość powinna wynosić min. 1,5 m). Oznacza się ją znakiem C-13 (Rys. 1)



Droga dla rowerów

CO MUSI MIEĆ DOBRA DROGA DLA ROWERÓW?

Nawierzchnia

Zgodnie z obowiązującymi w Warszawie przepisami, każda nowa droga dla rowerów musi być wykonana z równego asfaltu, a odstępstwo od tej zasady wymaga od inwestora uzyskania specjalnej zgody. Przepisy dopuszczają maksymalny próg lub uskok wysokości 1 cm, w praktyce jednak najlepiej takiego krawężnika w ogóle nie stosować lub idealnie zrównywać go z nawierzchnią jezdni. Jadąc po asfalcie zużywamy mniej energii i dzięki temu możemy dalej zajechać na naszych dwóch kółkach. Zróżnicowanie nawierzchni drogi dla rowerów i chodnika (który zazwyczaj wykonany jest z płytek lub kostki brukowej) pomocne jest także osobom niewidomym lub niedowidzącym. Droga powinna być delikatnie obniżona względem chodnika lub oddzielona roślinnością.

Skrajnia drogi rowerowej

To jakby „niewidzialna opaska” otaczająca drogę rowerową po bokach i od góry. Wskrajni nie powinny znajdować się żadne niebezpieczne elementy, takie jak słupki, znaki drogowe czy gałęzie drzew. Minimalna szerokość skrajni drogi rowerowej to 25 cm. Minimalna wysokość skrajni to 2,5 m.

Odsunięcie od jezdni

Przepisy wymagają, by usytuowanie drogi dla rowerów względem jezdni zapewniało bezpieczeństwo ruchu, tak więc drogi te nie mogą przylegać do jezdni. Zawsze muszą być od niej odsunięte co najmniej o 0,5 m, a w przypadku głównych dróg nawet o kilka metrów.

Drogi pieszo-rowerowe

Są dwa rodzaje takich dróg. Pierwszy rodzaj to ciąg, na którym zarówno rowerzysta jak i pieszy może poruszać się po całej szerokości (rys. 2). Ze względu na kolizje z pieszymi odradza się stosowanie takich rozwiązań w terenie zabudowanym, można je za to stosować poza miastem.



Rys. 1 Znak C-13



Rys. 2 Znak C-13i C-16



Rys. 3 Znak C-13i C-16

Drugi rodzaj ciągu pieszo-rowerowego (rys.3) składa się z dwóch oddzielnych części, z których jedna jest przeznaczona dla pieszych, a druga dla rowerów.



Droga pieszo – rowerowa

W wielu częściach miasta, szczególnie w centrum, brakuje miejsca na wydzielone drogi dla rowerów. Istnieje jednak kilka innych rozwiązań, które są znacznie tańsze w wykonaniu i równie bezpiecznie jak dobra droga rowerowa.

Pas rowerowy

Pas ruchu dla rowerów to część jezdni oddzielona białą linią ciągłą lub przerywaną, przeznaczona do ruchu rowerów w jednym kierunku. Szerokość pasa nie może być mniejsza niż 1,5 m. Pas rowerowy łatwo przeprowadzić przez skrzyżowanie, zapewnia dobrą widoczność, nie chodząc po nim piesi i łatwo skomunikować go z drogami poprzecznymi. Docenili to Niemcy, zastępując wiele dróg dla rowerów pasami ruchu dla rowerów.



Pas rowerowy

„Pod prąd”

Lepiej jechać mało ruchliwą ulicą pod prąd, niż ruchliwą zgodnie z kierunkiem jazdy. Dlatego w wielu miastach Europy (również w Polsce) udostępnia się dla rowerzystów jednokierunkowe drogi w obu kierunkach. Robi się to za pomocą umieszczenia pod znakiem B-2 „zakaz wjazdu” tabliczki T-22 „nie dotyczy rowerów” oraz niekiedy dodatko-



Kontrapas rowerowy

wo za pomocą pasów ruchu dla rowerów – tzw. „kontrapasów”. Dzięki tym zabiegom nie tylko skracą się trasę przejazdu rowerzysty, ale też poprawia bezpieczeństwo, bo kierowcy i cykliści dobrze się widzą, jadąc z przeciwnych kierunków.

Śluz dla rowerów

To część jezdni na wlocie skrzyżowania na szerokości całej jezdni lub wybranego pasa ruchu przeznaczona do zatrzymania rowerów (gdy świeci się czerwone światło) w celu zmiany kierunku jazdy lub ustąpienia pierwszeństwa. Są dwa podstawowe rodzaje śluz: „klasyczna”, która służy do ustawienia się przed samochodami, oraz służąca do skrętu w lewo w dwóch etapach.



Śluz dla rowerów (klasyczna)

Pas autobusowo-rowerowy

Pasy w jezdni (z napisem BUS) przeznaczone dla autobusów często dostępne są także dla rowerzystów. Czasem sygnalizuje to tabliczka umieszczona pod znakiem pionowym, czasem także symbol roweru na pasie.

Ulice przyjazne rowerzystom

To wszystkie drogi z ruchem uspokojonym, czyli spowolnionym do prędkości 30 km/godz. za pomocą wyniesień, zwężeń, zmian geometrii jezdni itp. W takich miejscach rowerzysta może czuć się bezpiecznie na jezdni, więc raczej nie należy tam budować dróg rowerowych.



Znaki drogowe B-2 i T-22



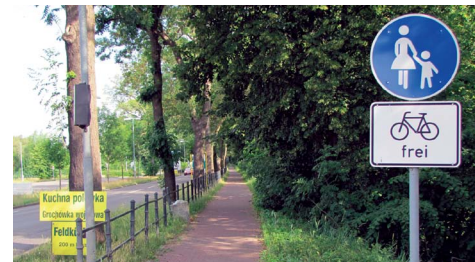
Pas autobusowo-rowerowy



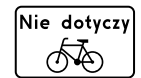
Ulica przyjazna rowerzystom

Drogi piesze „z dopuszczonym ruchem rowerów”

To chodniki z oznakowaniem C-16 + T-22. Pełnią taką samą funkcję co drogi pieszo-rowerowe z tą różnicą, że są nieobowiązkowe dla rowerzystów. Stosuje się je w wyjątkowych sytuacjach jako tymczasowe łączniki dróg rowerowych lub (często w Niemczech) do oznakowania dróg rowerowych, które okazały się niewygodne dla części rowerzystów (np. tych jeżdżących szybciej).



Droga piesza z dopuszczonym ruchem rowerów



Znaki drogowe: C-16 i T-22

Przejazd dla rowerzystów

To część drogi rowerowej przecinająca jezdnię lub torowisko, oznakowana odpowiednimi znakami. Przejazd to dwie przerywane linie, pomiędzy którymi jedzie rowerzysta, złożone z kwadratów o bokach o wymiarach 0,5 m. Przejazd rowerowy umożliwia legalne przejechanie przez jezdnię, bez konieczności zsiadania z roweru.



Przejazd dla rowerzystów

Stojaki rowerowe

Pozwalają bezpiecznie przypiąć rower i zostawić bez obaw o to, że zostanie ukradziony. Prawidłowy stojak rowerowy powinien umożliwić oparcie roweru oraz przypięcie do niego ramy i jednego koła pojedynczym zapięciem U-lock (kłódką szklową), niezależnie od typu roweru. Dobrze, jeśli ten sam stojak ponadto umożliwia przypięcie drugim zapięciem drugiego koła.

Istnieje kilka różnych kształtów, które spełniają powyższe warunki. Często stosowanym, prostym i dobrym rozwiązaniem są stojaki w kształcie odwróconej litery „U”. Umożliwiają one oparcie i przypięcie co najmniej 2 rowerów dowolnego typu - składaków, miejskich rowerów z koszykami, szosówek, górali - niezależnie od rozmiaru ramy, szerokości opony czy kształtu kierownicy.



Dobry stojak rowerowy

Cechy dobrze wykonanego „U-kształtnego” stojaka rowerowego:

- » powinien być solidnie zamocowany do podłoża (najlepiej wbetonowany, stojaki wkręcane na śruby często łatwo jest usunąć z podłoża),
- » powinien mieć odpowiednią wielkość (standardowe wymiary stojaka to: długość ok. 1m, wysokość 60-80cm, średnica rury 5-9cm),
- » jeśli potrzeba postawić więcej stojaków, zalecana jest odległość pomiędzy sąsiednimi stojakami rzędu 1,0 - 1,5m,

- » stojak nie powinien stać zbyt blisko ścian budynku lub innych przeszkód, które utrudniałyby do niego wygodny dostęp,
- » jeżeli stojak ma służyć osobom odwiedzającym określony budynek (np. sklep, szkołę, urząd), powinien znajdować się w bezpośrednim sąsiedztwie wejścia do budynku,
- » jeśli jest taka możliwość, warto aby stojak znajdował się w miejscu zadaszonym (np. w podcieniach budynku),
- » jeśli to możliwe, warto aby na stojak zwrócona była kamera monitoringu.

Uwaga: Wyrwikółka nie jest dobrym stojakiem rowerowym!

Wyrwikółka (albo łamikółka) to niestety wciąż często spotykany na naszych ulicach prymitywny model stojaka rowerowego, w którym osadza się jedno z kół roweru. Główną wadą wyrwikółki jest to, że nie umożliwia przypięcia ramy roweru. Sprawia to, że rower bardzo łatwo ukraść, pozostawiając w stojaku samo koło. Na dodatek w przypadku np. silniejszego wiatru „łamikółka”, jak sama nazwa wskazuje, może uszkodzić rower, jego koło lub tylną przerzutkę.

Ważne: Zwykłą linkę stalową do przypinania roweru bardzo szybko i łatwo można przeciąć nożycami. Nawet grubsze linki, które sprawiają wrażenie solidnych, również nie będą trudne do sforsowania przez złodzieja. Polecamy atestowane zapięcia typu U-lock.

Szczegółowe informacje dotyczące tego, jakie warunki powinna spełniać infrastruktura rowerowa, można znaleźć w poniższych dokumentach.

„Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego w m.st. Warszawie” Załącznik do zarządzenia nr 5523/2010 Prezydenta m. st. Warszawy z dn. 18 listopada 2010 r. w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju systemu transportu rowerowego na terenie miasta stołecznego Warszawy

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181, z późn. zm.)

JAK NAPISAĆ WZNIOSEK DOTYCZĄCY SPRAW ROWEROWYCH I CO ZROBIĆ, ŻEBY BYŁ SKUTECZNY



Dlaczego wniosek?

Formalny wniosek w sprawie poprawy infrastruktury rowerowej to jedno z najważniejszych narzędzi każdego aktywnego rowerzysty. Zgodnie z Konstytucją RP i Kodeksem Postępowania Administracyjnego każdy ma prawo zgłosić swoją propozycję naprawy lub ulepszenia spraw, które dotyczą ogółu mieszkańców. Co więcej, instytucja publiczna ma obowiązek odpowiedzieć na nasz wniosek i powinna to zrobić w czasie nie dłuższym niż miesiąc (w przypadku bardziej złożonych spraw urząd może zdecydować o wydłużeniu tego czasu do dwóch miesięcy). W sytuacji, gdy nasz wniosek został rozpatrzony negatywnie – mamy prawo do wniesienia skargi.

Zaletą pisemnego wniosku jest również to, że dysponujemy trwałym potwierdzeniem decyzji urzędników, którą w razie potrzeby możemy np. wykorzystać jako argument w sprawie, o którą zabiegamy, lub upublicznić w celu zainteresowania tematem opinii publicznej.

JAK POPRAWNIE PRZYGOTOWAĆ WZNIOSEK ?

Konstrukcja dobrego wniosku

Twoje imię i nazwisko, adres – na każdym wniosku i skardze musisz podać swoje dokładne dane, aby urzędnik miał możliwość udzielenia odpowiedzi.

Data i miejsce – każde pismo powinno zawierać datę i miejsce.

Temat – pismo będzie bardziej przejrzyste, jeśli je zatytułujemy, np. „dotyczy: wyznaczenia pasa ruchu dla rowerów przy ul. X” – ułatwi to skierowanie pisma do właściwej komórki wewnątrz instytucji.

Wstęp – krótko, jasno i precyzyjnie sformułuj wniosek, najlepiej jednym zdaniem, ewentualnie z podziałem na punkty. Określ miejsce, którego dotyczy pismo i postulowane działania.

Rozwinięcie i uzasadnienie – najlepiej w punktach szczegółowo określić poszczególne działania, których oczekujesz od urzędu. Można np. wskazać, na jakim odcinku ulicy i jakiej szerokości ma być pas rowerowy, bądź opisać służbę dla rowerów.

Zakończenie – podsumowanie i prośba o poinformowanie o sposobie załatwienia sprawy.

Spis załączników – jeśli do pisma dołączasz zdjęcia, wykresy czy inne ważne dokumenty – koniecznie zrób ich listę, by nic się nie zgubiło.

Do wiadomości – np. do Pełnomocnika Prezydenta ds. Komunikacji Rowerowej, do Stowarzyszenia Zielone Mazowsze itp.

Podpis – w przypadku gdy wysyłamy pismo w formie papierowej, aby było ono ważne, powinno być ręcznie podpisane (najlepiej czytelnie). Pismo możesz wysłać również za pomocą platformy ePUAP, gdzie podpisujesz się swoim Profilem Zaufanym lub e-mailem.

JAK SKUTECZNIE DOSTARCZYĆ WNIOSEK?

E-mail

Najprostszym sposobem jest wysłanie e-maila, w którego treści lub załączniku przesyłamy wniosek. Praktyka pokazuje, że urzędnicy zdążyli już przyzwyczaić się do tej formy składania wniosków i z reguły na nie odpisują. Jeżeli jednak chcesz mieć pewność, że wniosek zostanie skutecznie dostarczony, powinieneś skorzystać z platformy ePUAP, wysłać go listem poleconym lub złożyć w kancelarii instytucji za pokwitowaniem na kopii.

Jak złożyć wniosek poprzez e-PUAP?

- » załóż indywidualne (darmowe) konto użytkownika na platformie www.ePUAP.gov.pl (polecamy film instruktażowy),
- » złóż wniosek o Profil Zaufany (użytkownik posiadający Profil Zaufany ma możliwość podpisywania pism kierowanych drogą elektroniczną do urzędów administracji publicznej). W tym zakresie podpis elektroniczny potwierdzony danymi Profilu Zaufanego jest bezpłatną alternatywą dla bezpiecznego podpisu elektronicznego weryfikowanego ważnym kwalifikowanym certyfikatem,
- » w ciągu 14 dni udaj się do instytucji, która potwierdzi Twój profil zaufany (w Warszawie są to m. in. Urzędy Skarbowe, inspektoraty i oddziały ZUS, Mazowiecki Urząd Wojewódzki),
- » wysyłaj swoje wnioski!

List polecony lub złożenie pisma w kancelarii – rozwiązanie dla tych którzy mają dużo wolnego czasu.

Uwaga: Jeżeli piszesz wniosek w sprawie problemu, który stosunkowo łatwo rozwiązać, jak wyrównanie uskuoku czy przycięcie gałęzi drzewa wchodzącego na ścieżkę rowerową, masz dużą szansę, że jednokrotne wysłanie pisma przyniesie zakładany efekt.

Jeżeli jednak chcesz zdziałać coś więcej i zabiegasz np. o wyznaczenie pasów rowerowych czy budowę drogi dla rowerów – przygotuj się na to, że wnioski w tej sprawie trzeba będzie wysłać więcej niż raz, a realizacja Twojego postulatu może zająć sporo czasu. Mimo to nie zniechęcaj się! Doświadczenie pokazuje, że konsekwencja i upór przynosi efekty i to co dla urzędników na początku było „niemożliwe”, potem zostaje zrealizowane i ułatwia rowerzystom poruszanie się po mieście.

Co zrobić, gdy nie dostałeś odpowiedzi na wniosek?

To znaczy, że ktoś nie dopilnował swoich obowiązków. Najlepiej zadzwoń do urzędu lub napisz e-mail, w którym uprzejmie przypomnisz o swoim wniosku.

Co zrobić, gdy wielokrotne wysyłanie wniosków nie przynosi rezultatu?

Masz możliwość złożenia skargi w organie, który nadzoruje działanie instytucji, do której składasz wniosek. Skargi mogą dotyczyć m.in. zaniedbań lub nienależytego wykonywania zadań przez urzędy oraz przewlekłe lub biurokratycznie załatwianych spraw. W ciągu miesiąca powinieneś otrzymać zawiadomienie o sposobie załatwienia twojej skargi.

Wniosek o udostępnienie informacji publicznej

Gdy do skutecznego działania potrzebujesz informacji – poproś o jej udostępnienie składając w odpowiedniej instytucji wniosek o udostępnienie informacji publicznej. To bardzo proste. Wniosek możesz wysłać e-mailem. Ważne, abyś podał o jaką informację wnioskujesz, jak chciałbyś ją otrzymać (np. na skrzynkę e-mail) oraz w jakiej formie powinna być dostarczona (np. skanu). We wniosku nie musisz podawać swojego adresu pocztowego, nie musisz też uzasadniać, do czego potrzebna jest Ci informacja. Urząd jest zobowiązany odpowiedzieć na Twoje pytanie w ciągu 14 dni. Wniosek może dotyczyć wszelkich spraw dotyczących działalności instytucji, do której wnioskujesz, czyli możesz zapytać np. o to, ile

kosztowała budowa danej drogi rowerowej lub jakie są plany związane z rozwojem infrastruktury rowerowej. Możesz też prosić o udostępnianie dokumentów, takich jak projekty nowych dróg rowerowych czy nowych organizacji ruchu.

Więcej na temat dostępu do informacji publicznej znajdziesz na stronie: www.informacjapubliczna.org.pl.

Do kogo kierować wniosek?

Niestety, w Warszawie istnieje ponad 30 instytucji, które odpowiadają za tworzenie i utrzymywanie infrastruktury rowerowej, i czasem trudno się zorientować, kto za co jest odpowiedzialny. Mamy jednak dla Ciebie dobrą wiadomość – nawet jeśli błędnie wybierzesz adresata swojego wniosku, instytucja, która dostała od Ciebie pismo, ma obowiązek w ciągu 7 dni przekazać je do właściwego urzędu.



LISTA NAJWAŻNIEJSZYCH INSTYTUCJI ODPOWIEDZIALNYCH ZA JAKOŚĆ INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ W WARSZAWIE

(stan na lipiec 2013 r.):

Zarząd Dróg Miejskich – odpowiada za utrzymanie dróg rowerowych znajdujących się przy głównych ulicach w mieście oraz budowę nowych ścieżek poprzez wydzielanie ich z chodnika. Wykaz ulic znajdujących się w zarządzie ZDM można znaleźć na stronie internetowej: zdm.waw.pl.

Można zgłaszać: większość postulatów związanych z naprawami i remontem ścieżek rowerowych, sygnalizacją świetlną, wyznaczaniem pasów rowerowych.

Pogotowie Drogowie ZDM – odpowiada za zabezpieczanie awarii na ulicach zarządzanych przez ZDM.

Można zgłaszać: wykruszenia lub zapadnięcia nawierzchni, przewrócone znaki, awarie sygnalizacji itp.

Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych – odpowiada za budowę nowych dróg rowerowych przy głównych ulicach miasta.

Można zgłaszać: postulaty budowy nowych dróg rowerowych.

Urzędy Dzielnic – odpowiadają za budowę i utrzymanie infrastruktury rowerowej na tych ulicach, na terenie dzielnicy, za które nie odpowiada ZDM. W każdym Urzędzie Dzielnicy działa dzielnicowy koordynator rowerowy, który zajmuje się sprawami rowerowymi w dzielnicy.

Można zgłaszać: postulaty uspokojenia ruchu, wytyczenia pasów i kontrapasów rowerowych, ustawienia stojaków, ewentualnie budowy nowych dróg rowerowych.

Zarząd Terenów Publicznych – odpowiada za boczne ulice, skwery i parki w dzielnicy Śródmieście. Wykaz terenów, którymi opiekuje się ZTP, można znaleźć na stronie internetowej ztp.waw.pl.

Można zgłaszać: postulaty uspokojenia ruchu, wydzielenia pasów i kontropasów rowerowych, ustawienia stojaków na ulicach lokalnych w Śródmieściu.

Zarząd Oczyszczania Miasta – odpowiada za parki i lasy miejskie, zieleń uliczną, utrzymanie czystości, „małą infrastrukturę” taką jak ławki czy kosze na śmieci.

Można zgłaszać: konieczność przycięcia gałęzi nad ścieżką lub przestawienia koszy, postulaty dotyczące ścieżek w większych parkach i lasach miejskich, ustawienie stojaków rowerowych na terenach Zarządu Dróg Miejskich.

Zarząd Mienia m. st. Warszawy – odpowiada za Nadwiślański Szlak Rowerowy (Szlak Wisły), tereny nadwiślańskie.
Można zgłaszać: wnioski dotyczące Szlaku Wisły, zagospodarowania terenów nad Wisłą.

Biuro Drogownictwa i Komunikacji

Inżynier Ruchu m. st. Warszawy – odpowiada za organizację ruchu na terenie całej Warszawy, zatwierdzanie projektów organizacji ruchu, zarządzanie sygnalizacją świetlną.

Można zgłaszać: uwagi dotyczące sygnalizacji świetlnej, do wiadomości ważniejsze wnioski wysyłane do innych urzędów.

Sekcja ruchu rowerowego i pieszego – odpowiada za analizy dotyczące ruchu rowerowego i pieszego, standardy budowy i utrzymania dróg rowerowych i chodników, współpracę z instytucjami zajmującymi się budową i utrzymaniem infrastruktury rowerowej.

Można zgłaszać: postulaty dotyczące kompleksowych rozwiązań dla całego miasta, skargi na niską jakość infrastruktury, do wiadomości wnioski wysyłane do innych urzędów.

Zarząd Transportu Miejskiego – odpowiada za system roweru publicznego Veturilo, komunikację zbiorową na terenie Warszawy, parkingi rowerowe przy węzłach przesiadkowych.

Można zgłaszać: wnioski w sprawie systemu Veturilo (postulaty dotyczące tworzenia nowych stacji, problemy techniczne z rowerami i ich wypożyczaniem itp.), wnioski w sprawie budowy parkingów rowerowych przy węzłach przesiadkowych, stacjach metra itp.

Pełnomocnik Prezydenta m.st. Warszawy ds. transportu rowerowego – odpowiada za całokształt działań miasta w zakresie polityki rowerowej, koordynuje działania wszystkich instytucji zajmujących się infrastrukturą rowerową.

Można zgłaszać: postulaty dotyczące kompleksowych rozwiązań dla całego miasta, sprawy dotyczące infrastruktury rowerowej w mieście, do wiadomości wnioski wysyłane do innych urzędów.

Prezydent m. st. Warszawy – odpowiada za działanie instytucji miejskich.

Można zgłaszać: skargi na opieszałość lub bezczynność wyżej wymienionych instytucji.

Komenda Stołeczna Policji – Wydział Ruchu Drogowego – odpowiada za: egzekwowanie prawa w ruchu drogowym, opiniuje też projekty organizacji ruchu i może kontrolować stan bezpieczeństwa na drogach.

Można zgłaszać: wnioski w sprawie powtarzających się sytuacji niebezpiecznych wymagających interwencji, zdarzenia drogowe.

Straż Miejska – odpowiada m.in. za nieprawidłowo zaparkowane samochody.

Można zgłaszać: samochody parkujące na ścieżkach rowerowych, pasach dla rowerów, przed skrzyżowaniami.



JAKIE SĄ INNE SPOSOBY WPŁYWANIA NA DECYZJE PODEJMOWANE PRZEZ URZĘDNIKÓW?



Wnioski to bardzo dobry sposób działania na rzecz poprawy infrastruktury rowerowej. Warto jednak nie ograniczać się jedynie do wysyłania pism, lecz podjąć także inne działania, które zwiększą szansę na sukces.

Spotkaj się ze swoim burmistrzem

Burmistrz każdej dzielnicy Warszawy ma wyznaczone terminy dyżurów, podczas których spotyka się z mieszkańcami. Wystarczy wcześniej się umówić i przyjść na spotkanie. Bezpośrednia rozmowa to świetny sposób na dokładne przedstawienie problemu i przedstawienie argumentów na rzecz jego rozwiązania. Dzięki spotkaniu „twarzą w twarz” przestajemy być anonimowi dla władz dzielnicy i nawiązujemy bezpośrednią relację, dzięki której mamy większą szansę na realizację naszych postulatów.

Swoje dyżury ma również Pełnomocnik Prezydenta miasta ds. komunikacji rowerowej. Z nim również warto się spotkać, gdy chcemy zwrócić uwagę na jakiś rowerowy problem.

Znajdź „rowerowego” radnego

Zarówno w radzie miasta, jak i w radach poszczególnych dzielnic można znaleźć przynajmniej po jednym radnym, któremu tematy rowerowe będą leżały na sercu i który pomoże w „wydeptywaniu ścieżek”. Warto zorientować się, kto może nam pomóc, np. przeglądając wcześniejsze interpelacje radnych.

Niech Cie usłyszą: korzystaj z mediów i portali społecznościowych

Chcesz być skuteczny? Postaraj się, aby o sprawie dowiedziało się jak najwięcej osób. Dobrym pomysłem jest zwięzłe opisanie sprawy i wysłanie e-maila do jednej lub kilku redakcji lokalnych gazet lub serwisów internetowych.

Jeśli korzystasz z Facebooka, napisz o sprawie na profilu pełnomocnika rowerowego lub na profilu urzędu Twojej dzielnicy.

Zostań rowerowym dziennikarzem

Napisz artykuł na temat rowerowy na stronę internetową Zielonego Mazowsza. Najprawdopodobniej nie będzie żadnych trudności z jego opublikowaniem, ewentualnie poprosimy Cię o wprowadzenie drobnych poprawek do tekstu lub zasugerujemy inne rozwiązanie problemu (np. pasy rowerowe zamiast ścieżki rowerowej). Najlepiej jeśli przed przystąpieniem do pisania skonsultujesz z nami temat swojego artykułu. Dzięki stronie www.zm.org.pl docieramy do wielu odbiorców, a informacje, które się na niej pojawiają, są często inspiracją dla dziennikarzy. Nie zdziw się, gdy opisana przez Ciebie sprawa następnego dnia znajdzie się na łamach największych warszawskich dzienników!

Nakręć film lub zrób mema

Żyjemy w czasach, w których najskuteczniej docierać do ludzi poprzez obraz i dźwięk. Denerwują Cię absurdy na drogach rowerowych w Warszawie? Masz pomysł jak je rozwiązać? Zostań reporterem i w krótkim filmie opowiedz światu, jakich zmian oczekujesz od urzędników. Wystarczy zwykły aparat z funkcją kamery czy choćby komórka. Jeśli masz pomysł – zrób zdjęcie, przygotuj mema i puść go w świat. Również tym sposobem niejedną rzecz udało się już wywalczyć!

Razem skuteczniej

Wszystkie opisane powyżej propozycje to sprawdzone sposoby aktywności, dzięki którym możesz wiele osiągnąć. Ale Twoje szanse zwiększają się wielokrotnie, gdy nie działasz sam, lecz w grupie. Dwie osoby działające razem są znacznie skuteczniejsze, niż działające oddzielnie. A trzy osoby to, wbrew pozorom, prawdziwa grupa wpływu, z którą urzędnicy muszą się liczyć. Im więcej osób wspólnie podejmuje działanie, tym większa szansa na sukces.

Korzystaj z internetowych forów Zielonego Mazowsza i Warszawskiej Masy Krytycznej

Informuj o swoich działaniach innych rowerzystów i korzystaj z informacji zamieszczanych przez innych. Być może ktoś już rozwiązał problem podobny do Twojego i podpowie Ci jak można to zrobić?

Nie działaj sam, szukaj sojuszników!

Adresy: forum.zm.org.pl, forum.masa.waw.pl

Zostań rowerowym wolontariuszem Zielonego Mazowsza

Mamy sporo wiedzy na temat spraw rowerowych, doświadczenie w kontakcie z urzędnikami, sukcesy w poprawianiu infrastruktury rowero-

wej w Warszawie i kolejne pomysły na to, co warto zrobić, by zmotywować urzędników do podejmowania dobrych decyzji. Często brakuje nam jednak osób, które pomogą nam wcielić nasze pomysły w życie.

Liczymy na Ciebie! Chcesz mieć wpływ na stan dróg rowerowych w mieście? Zostań naszym rowerowym wolontariuszem!

Przykładowe działania, które wykonują nasi wolontariusze, to: pisanie artykułów na stronę Zielonego Mazowsza, kręcenie filmów, prowadzenie kampanii rowerowych, pomiary ruchu rowerowego i wiele innych. A może sam masz pomysł co mógłbyś dla nas zrobić lub posiadasz umiejętności, które mogą się przydać w stowarzyszeniu? Jesteśmy otwarci na Twoją inicjatywę!

Działaj lokalnie

Zorientuj się, czy w Twojej dzielnicy działa lokalna grupa rowerowa lub czy są jacyś aktywni rowerzyści, z którymi można taką grupę założyć. A może na razie niewiele się dzieje i będziesz osobą, która zmobilizuje innych rowerzystów z dzielnicy? Możesz liczyć na nasze wsparcie!

Działając w lokalnej grupie rowerowej masz możliwość wpływu na warunki poruszania się rowerem w obszarze, w którym bywasz najczęściej – w Twojej dzielnicy. Atutem grup lokalnych jest również dobra znajomość terenu, na którym działają, i możliwość łatwiejszego nawiązania relacji z władzami dzielnicy.



Pomóż nam dotrzeć do innych rowerzystów. Przekaż tę broszurę koledze lub napotkanej na drodze nieznałomej osobie. Może dzięki Tobie stanie się ona kolejnym aktywistą?

Przekaz 1% podatku na Zielone Mazowsze! Nr KRS: 0 000 125 160

Niniejsza broszura została przygotowana przy wsparciu finansowym Komisji Europejskiej.

Za zawartość dokumentu odpowiada całkowicie Stowarzyszenie Zielone Mazowsze i Komisja Europejska nie ponosi odpowiedzialności za umieszczoną w nim zawartość merytoryczną.



Program
Uczenie się
przez całe życie



Kontakt:

Stowarzyszenie Zielone Mazowsze

www.zm.org.pl

e-mail: biuro@zm.org.pl

tel. (22) 621 77 77

Ul. Nowogrodzka 46 lok. 6

00-695 Warszawa

Wydepcz sobie ścieżkę, Warszawa 2013

Opracowanie: Radosław Wałkusiński

Uznanie autorstwa-Użycie niekomercyjne-Na tych samych warunkach 3.0 Polska

[CC BY-NC-SA 3.0 PL]



Projekt graficzny i skład: Grafixpol

Nakład: 2000 egz.

W broszurze wykorzystano materiały Stowarzyszenia Rowerowy Szczecin

www.roverowy.szczecin.pl

Broszura wydana została w wersji tradycyjnej oraz elektronicznej.

Wersja elektroniczna dostępna jest na stronie rower.zm.org.pl

