

SPRAWOZDANIE MERYTORYCZNE Z DZIAŁALNOŚCI STOWARZYSZENIA W OKRESIE 1.01.2009–31.12.2009



ZIELONE MAZOWSZE
UL. NOWOGRODZKA 46 LOK. 6, 00-695 WARSZAWA
TEL./FAX 22 621 77 77
biuro@zm.org.pl, www.zm.org.pl

Spis treści

1. Kim jesteśmy?	2
2. Co robimy?	3
2.1. Projekty dotowane	4
2.2. Odpłatna działalność statutowa	5
2.3. Nieodpłatna działalność statutowa	8
3. Sprawy finansowe	14
4. Podsumowanie	15

1. Kim jesteśmy?

Dane organizacji

pełna nazwa:	Zielone Mazowsze
data rejestracji:	10.11.1994
data rejestracji w KRS:	30.07.2002
data uzyskania statusu OPP:	4.11.2004
numer KRS:	0000125160
numer REGON:	012636266
numer NIP:	113-22-25-096

Zielone Mazowsze 2009 w liczbach

liczba członków (2009.12.31):	39
liczba osób na liście informacyjnej zmnews (2009.12.31):	2 140
liczba zarejestrowanych użytkowników forum internetowego (2009.12.31):	334
średnia liczba odwiedzających (unikalne IP) stronę www dziennie:	1010
liczba wejść na stronę www w 2009r.:	1 120 000
liczba osób pobierających wynagrodzenia za pracę:	22
w tym na umowę o pracę:	0
w tym na umowy zlecenie i dzieło:	22

Dane zarządu

Imię i nazwisko	zawód	stanowisko	staż w zarządzie	miejsce zamieszkania
Melania Żalińska	ochrona środowiska	prezes	1 rok	Legionowo
Hubert Pollak	handlowiec	wiceprezes	6 miesięcy	Warszawa
Maciej Sulmicki	rozwój regionalny	sekretarz	1 rok	Warszawa
Wojciech Szymański	ochrona środowiska	skarbnik	4 lata	Warszawa
Rafał Muszczyński	student	członek	1 rok	Warszawa

Wizja

Polska krajem czystym i zielonym, gdzie transport nie zagraża środowisku, warunki do życia są przyjazne dla ludzi, a mieszkańcy mają wpływ na swoje otoczenie.

Misja

Stowarzyszenie Zielone Mazowsze powstało w 1994 r. Jesteśmy niezależną organizacją ekologiczną, dążącą do poprawy jakości życia mieszkańców, w szczególności osób niezmotoryzowanych, pragnących mieszkać w zdrowym i przyjaznym człowiekowi otoczeniu.

Naszą misję realizujemy poprzez:

- Promocję transportu publicznego, w tym kolejowego;
- Promocję ruchu rowerowego i działania na rzecz poprawy warunków jazdy na rowerze;
- Działania na rzecz respektowania praw pieszych;
- Działania zmierzające do ograniczenia ruchu samochodowego;
- Wspieranie mieszkańców we współdecydowaniu o własnym otoczeniu i wzmacnianie kontroli społecznej;
- Budowanie świadomości ekologicznej społeczeństwa;
- Działania zmierzające do redukcji odpadów u źródła i odzysku surowców wtórnych;
- Ochronę terenów zieleni i miejsc przyrodniczo cennych.

Terenem naszych działań jest Warszawa i Mazowsze, ale staramy się również wspierać inicjatywy zbieżne z naszą misją w innych regionach Polski.

Cele statutowe

1. Propagowanie idei proekologicznych, wegetariańskich, wolnościowych, pacyfistycznych i praw człowieka.
2. Wpływanie na poprawę stanu środowiska naturalnego i zdrowia ludzi.
3. Informowanie społeczeństwa o stanie i zagrożeniach środowiska naturalnego.
4. Propagowanie proekologicznych zachowań, rozwiązań i technologii.
5. Przeciwdziałanie zachowaniom, procesom i inwestycjom mogącym pogorszyć stan środowiska.
6. Inspirowanie i wspieranie aktywności obywatelskiej w dziedzinie ochrony środowiska.
7. Ochrona obiektów i zespołów cennych ze względów przyrodniczych, kulturowych, bądź historycznych.
8. Ochrona praw konsumentów.
9. Pomoc niezmotywowanym ofiarom wypadków drogowych.
10. Organizacja krajoznawstwa oraz wypoczynku dzieci i młodzieży.
11. Pomoc osobom w trudnej sytuacji życiowej, wyrównywanie ich szans, przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu oraz aktywizacja zawodowa młodzieży i bezrobotnych.

Przynależność do sieci

- LINK – The European Forum on Intermodal Passenger Travel – <http://linkforum.eu>
- European Passengers' Federation – <http://www.epf.eu>
- Miasta dla Rowerów – <http://miastadlarowerow.pl>
- Koalicja Lanckorońska na rzecz Zrównoważonego Transportu – <http://lanckoronska.zm.org.pl>
- Koalicja Klimatyczna – porozumienie organizacji pozarządowych współpracujących w dziedzinie ochrony klimatu – <http://koalicjaklimatyczna.org>

2. Co robimy?

Działania na rzecz realizacji swoich celów statutowych realizujemy na trzy sposoby, w zależności od sposobu finansowania.

Projekty dotowane to trwające od kilku miesięcy do kilku lat spójne projekty, na których realizację otrzymaliśmy dotacje ze środków publicznych lub prywatnych. Najczęściej dotacje na projekt otrzymujemy w wyniku otwartego konkursu wniosków.

Odpłatna działalność statutowa prowadzona jest w postaci projektów, których źródłem finansowania są środki pochodzące od zleceniodawców. Stowarzyszenie wykonuje dla nich zamówione usługi jako realizator zamówienia publicznego lub postępowania bezprzetargowego.

Nieodpłatna działalność statutowa to wszelkie inne projekty i pojedyncze akcje, których głównym źródłem finansowania są składki członkowskie, darowizny czy środki pochodzące z 1% podatku dochodowego od osób fizycznych. w przypadku tych działań bardzo duże znaczenie ma praca wolontariuszy przy ich realizacji.

2.1. Projekty dotowane



LINK – Europejskie Forum Pasażerskich Podróży Multimodalnych

Rodzaj dofinansowania:	dotacja publiczna
Kwota dofinansowania:	8 272,14 euro (92% kosztów projektu)
Przekazujący dotację:	Komisja Europejska
Nr umowy:	TREN/07/FP6TR/S07/69814/SI2.462256/038384-LINK
Okres realizacji w 2009 r.:	styczeń – grudzień
Cele statutowe:	4, 8
Strona WWW:	http://www.zm.org.pl/link

Opis projektu:

W konsorcjum z 16 innymi organizacjami i instytucjami z całej Europy realizujemy międzynarodowy projekt naukowo-wdrożeniowy intermodalności w podróżach pasażerskich.

We współpracy z Centrum Komunikacji Medialnej Media Trend zorganizowaliśmy debatę *Transport zrównoważony*, z udziałem 10 przedstawicieli firm i instytucji aktywnych na rynku transportowym z prezentacjami oraz kilkadziesiątu zaproszonych osób. Całość debaty została zarejestrowana w formie nagrania wideo. Główne tezy prezentacji przedstawione zostały także w dzienniku Puls Biznesu z dnia 16 kwietnia 2009.

Zorganizowaliśmy w Bydgoszczy konferencję *Czas na przesiadkę – intermodalny transport pasażerski w Polsce*. Konferencję objął patronatem prezydent Bydgoszczy Konstanty Dombrowicz, a partnerem konferencji były zakłady PESA Bydgoszcz S.A. W konferencji wzięło udział 38 przedstawicieli organizacji i instytucji zainteresowanych transportem pasażerskim w Polsce. W 4 sesjach tematycznych zaprezentowano m.in. węzły przesiadkowe, rozwiązania organizacyjne i taryfowe sprzyjające przyjaznym przesiadkom w Polsce. Konferencja przybliżyła uczestnikom dotychczas zaproponowane przez Grupę Robocze LINK zalecenia w zakresie intermodalności pasażerskiej.

Przeprowadziliśmy dwie tury konsultacji wśród polskich organizacji – ocenę wstępnych zaleceń przygotowanych przez Grupę Robocze LINK oraz konsultacje strategii dalszego rozwoju Forum LINK. Nakłoniliśmy Urząd Miasta Gorzów Wielkopolski do zgłoszenia swojej inicjatywy wspólnego biletu Berlin – Gorzów do bazy dobrych praktyk Forum LINK.

Rezultaty:

- Debata *Transport zrównoważony* z udziałem przedstawicieli VTI (Szwecja), Mennicy Polskiej S.A., PKP Informatyka, Thales Rail Signalling Solutions, Mazowieckiego Biura Planowania Regionalnego, Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa, PKP Polskie Linie Kolejowe, Stadler Busnang AG, Systra S.A., TINES S.A. – Warszawa, 2009.04.08.
- Wywiad z Edgarem Thielmannem – dyrektorem generalnym Departamentu Programów Nawigacji Satelitarnej i Inteligentnych Systemów Transportowych, Dyrekcji ds. Transportu i Energetyki Komisji Europejskiej.
- Konferencja *Czas na przesiadkę – intermodalny transport pasażerski w Polsce* – Bydgoszcz, 2009.09.21-22.
- 6 organizacji z Polski uczestniczących w konsultacjach wstępnych zaleceń Forum LINK i 9 organizacji uczestniczących w konsultacjach strategii dalszego rozwoju Forum LINK (największa liczba organizacji wśród wszystkich krajów, gdzie odbywały się te konsultacje).
- Druga dobra praktyka z Polski opisana i zamieszczona w bazie danych Forum LINK.
- Udział w II międzynarodowej konferencji Forum LINK – Bukareszt, 2009.11.05-06.



Zielona Warszawa

Rodzaj dofinansowania:	dotacja publiczna
Kwota dofinansowania:	10 615,00 zł
Przekazujący dotację:	Miasto Stołeczne Warszawa, Plac Bankowy 3/5, 00-950 Warszawa
Nr umowy:	CK-WOP/B/X/3/3/184/136/2009/NGO
Okres realizacji w 2009 r.:	czerwiec – grudzień
Cele statutowe:	1,2,3,4,5,6
Strona WWW:	http://mapawarszawy.zm.org.pl

Opis projektu:

Kampania zachęcała warszawiaków do współdecydowania o własnym otoczeniu oraz informowała o stanie lokalnego środowiska i o działaniach podejmowanych przez ZM. Głównym elementem projektu były stoiska informacyjne w miejscach związanych z działaniami ZM – pod ZOO, przy Metrze Centrum, na pl. na Rozdrożu i pl. Zamkowym.

Na potrzeby stoisk przygotowaliśmy 4 plansze wizualizujące proponowane dobre praktyki, w podziale na: rowery, komunikacja miejska, przestrzeń publiczna, odpady. Prowadziliśmy także ankiety uliczne i zbieraliśmy podpisy pod petycjami, a np. pod ZOO – zwracaliśmy uwagę łamiącym przepisy kierowcom.

Założyliśmy interaktywną mapę Warszawy. Nanosimy na nią: działania ZM, informacje o ekologicznych formach transportu (przystanki komunikacji miejskiej, infrastruktura rowerowa), lokalizacje eko-pozytywne i negatywne.

Projekt zakończył się spotkaniem otwartym z prezentacją zdjęć rozwiązań z Niemiec i Holandii oraz dyskusją na temat możliwości wdrożenia podobnych rozwiązań w Warszawie. Rozdane zostały upominki rozlosowane wśród osób zgłaszających miejsca na ekologiczną mapę Warszawy. Przeprowadzony został również konkurs znajomości Warszawy i działań ZM.

Rezultaty:

- 6 stoisk ulicznych od lipca do września.
- Petycja do dyrekcji Ogrodu Zoologicznego o otwarcie dla zwiedzających nieczynnego wejścia do ZOO od strony placu Hallera – tuż przy przystankach tramwajowych i autobusowych.
- Ekologiczna mapa Warszawy – z lokalizacjami działań ZM, przystanków komunikacji miejskiej, infrastruktury rowerowej, lokalizacjami eko-pozytywnymi i eko-negatywnymi: <http://mapawarszawy.zm.org.pl>.
- 1500 ulotek i 400 broszur poświęconym działalności Zielonego Mazowsza oraz Warszawie i pomysłom na poprawę jakości życia w mieście.
- Sonda uliczna na temat przycisków na przejściach dla pieszych i przekształcenia odcinka Marszałkowskiej w deptak.
- Apel do posłów w sprawie zmian w przepisach, dzięki którym poprawiłoby się bezpieczeństwo jazdy rowerem po mieście.
- Spotkanie otwarte z pokazem zdjęć rozwiązań stosowanych w przestrzeni publicznej niemieckich i holenderskich miast, w szczególności z zakresu komunikacji publicznej i rowerowej.
- Urozmaicenie formuły cyklicznych spotkań środowych o spotkania tematyczne.

2.2. Odpłatna działalność statutowa



Schronisko młodzieżowe

Rodzaj dofinansowania:	dochód schroniska
Kwota dofinansowania:	166 747,71 zł (w tym 7% VAT)
Zamawiający:	Goście schroniska
Nr umowy:	nie dotyczy
Okres realizacji w 2009 r.:	styczeń – grudzień
Cele statutowe:	10
Strona WWW:	http://hostel.zm.org.pl

Opis projektu:

Projekt ma na celu zapewnienie możliwości taniego nocowania w stolicy młodzieży z całego kraju, w szczególności wycieczkom szkolnym.

Rezultaty:

- Zapewnienie noclegu dla ponad 5000 osób, w tym 48 zorganizowanym grupom młodzieży szkolnej.



Program budowy układu tras rowerowych dla Olsztyna

Rodzaj dofinansowania:	zamówienie publiczne – przetarg nieograniczony
Kwota dofinansowania:	148 230,00 zł (w tym 22% VAT)
Zamawiający:	Urząd Miasta Olsztyn, pl. Jana Pawła II 1, 10-101 Olsztyn, Miejski Zarząd Dróg i Mostów, ul. Szrajbera 9/10, 10-007 Olsztyn
Nr umowy:	3422/01/2009
Okres realizacji w 2009 r.:	kwiecień – listopad
Cele statutowe:	2, 4, 5
Strona WWW:	http://olsztyn.zm.org.pl

Opis projektu:

W 2009 r. konsorcjum spółki WYG International i stowarzyszenia Zielone Mazowsze wykonało następujące opracowania:

1. Program budowy układu dróg rowerowych na terenie miasta Olsztyna – na zlecenie Miejskiego Zarządu Dróg i Mostów w Olsztynie,
2. Opracowanie koncepcji budowy rekreacyjnych ścieżek rowerowych na terenie m. Olsztyna – na zlecenie Miasta Olsztyna (Wydział Środowiska i Zieleni).

Z uwagi na wzajemne uzupełnianie się obu opracowań oraz jednego wykonawcę oba projekty traktujemy razem, jako spójną koncepcję sieci tras rowerowych dla Olsztyna. Na opracowania składała się szczegółowa koncepcja docelowego przebiegu tras rowerowych, program budowy dróg rowerowych na lata 2009-2016 oraz Studium Wykonalności budowy wybranych dróg rowerowych do RPO Warmia i Mazury 2007-13. Ważnym elementem opracowań były analizy bezpieczeństwa i natężeń ruchu rowerowego. Dla szczególnie trudnych tras, węzłów lub rejonów przygotowaliśmy rozwiązania wariantowe.

Rezultaty:

- Największy w Polsce pomiar ruchu rowerowego w mieście – w 75 punktach w dzień powszedni i w 65 punktach w niedzielę .
- Dwa pomiary 18-godzinne pozwalające na poznanie charakterystyki dobowej ruchu rowerowego.
- Mapa wypadków i kolizji z udziałem rowerzystów.
- Koncepcja docelowego układu tras rowerowych na terenie Olsztyna w skali 1:15 000.
- Publikacja opracowania na specjalnej stronie.
- Spotkanie otwarte w olsztyńskim Ratuszu 2009.09.24.
- Ankieta konsultacyjna – rozdawana na spotkaniu i dostępna w Internecie.
- Raport z konsultacji społecznych.
- Program budowy układu dróg rowerowych.
- Projekt rozwiązań szczegółowych dla kluczowych węzłów tras rowerowych, rozwiązania wariantowe dla wybranych.
- Koncepcja integracji komunikacji rowerowej z publiczną poprzez system Bike and Ride oraz system miejskiego roweru publicznego.



Miejska Infrastruktura Rowerowa

Rodzaj dofinansowania:	zamówienie z wolnej ręki
Kwota dofinansowania:	2 989,00 zł (w tym 22% VAT)
Zamawiający:	Stowarzyszenie Rowerowy Szczecin, al. Wyzwolenia 7, 70-552 Szczecin
Nr umowy:	-
Okres realizacji w 2009 r.:	kwiecień
Cele statutowe:	4,6

Opis projektu:

„Miejska infrastruktura rowerowa” to warsztaty z zakresu projektowania przyjaznej rowerzystom infrastruktury, które odbyły się 22 kwietnia w Urzędzie Miejskim w Szczecinie. Omówione zostały zasady planowania i projektowania infrastruktury rowerowej, sposoby współpracy NGO, projektantów i urzędników, wymogi CROW i kwestie bezpieczeństwa rowerzystów.

Rezultaty:

- 3 prezentacje podczas części konferencyjnej, dotyczące roli roweru w systemie transportowym, planowania i projektowania infrastruktury rowerowej oraz bezpieczeństwa ruchu rowerowego.
- Prowadzenie części warsztatowej – pracy w grupach na aktualnie opracowywanych projektach infrastruktury drogowej w Szczecinie.
- Artykuły w materiałach pokonferencyjnych.



Opracowanie SIWZ na analizę zapotrzebowania na pasażerskie przewozy kolejowe

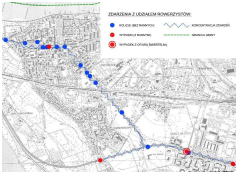
Rodzaj dofinansowania:	zamówienie publiczne z wolnej ręki
Kwota dofinansowania:	9 150,00 zł (w tym 22% VAT)
Zamawiający:	Urząd Marszałkowski Woj. Wielkopolskiego, al. Niepodległości 18, 61-713 Poznań
Nr umowy:	-
Okres realizacji w 2009 r.:	wrzesień – październik
Cele statutowe:	8

Opis projektu:

Projekt miał na celu opracowanie Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia do przetargu nieograniczonego na opracowanie i wykonanie analizy zapotrzebowania na pasażerskie przewozy kolejowe w otoczeniu komunikacyjnym linii kolejowych w województwie wielkopolskim pod kątem zaspokojenia potrzeb przewozowych przez środki transportu.

Rezultaty:

- Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia, obejmująca opracowanie m.in.: koncepcji przewozów aglomeracyjnych kolejją dla Poznania, standaryzacji przystanków i modelu taryfowego..
- Przetarg ogłoszony 2009.10.19 i rozstrzygnięty 2009.12.14.



Koncepcja rozwoju sieci tras rowerowych na obszarze Nowego Dworu Mazowieckiego

Rodzaj dofinansowania:	zamówienie publiczne z wolnej ręki
Kwota dofinansowania:	18 178,00 zł (w tym 22% VAT)
Zamawiający:	Gmina Nowy Dwór Mazowiecki, ul. Zakroczymska 30, 05-100 Nowy Dwór Mazowiecki
Nr umowy:	16/PI/2009
Okres realizacji w 2009 r.:	wrzesień – grudzień
Cele statutowe:	2, 4, 5

Opis projektu:

Celem projektu było przygotowanie koncepcji rozwoju sieci tras rowerowych w Nowym Dworze Mazowieckim, w oparciu o analizę uwarunkowań i potrzeb. Koncepcja wskazuje ciągi komunikacyjne, na których konieczna jest segregacja ruchu rowerowego, i proponuje rozwiązania szczegółowe. Uzupełnieniem układu ścieżek i pasów rowerowych są elementy uspokojenia ruchu na ulicach lokalnych, gdzie ruch rowerowy zostanie prowadzony wspólnie z samochodowym. W 2010 r. planowane są konsultacje koncepcji i pomiar ruchu rowerowego.

Rezultaty:

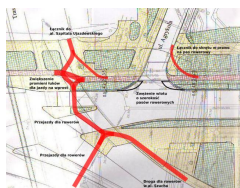
- Mapa wypadków i kolizji z udziałem rowerzystów.
- Koncepcja docelowej sieci tras rowerowych z podziałem na klasy (główna, lokalna, rekreacyjna) i sposób prowadzenia (wydzielona droga dla rowerów, pas rowerowy na jezdni, uspokojenie ruchu) z opisem technicznym rozwiązań dla poszczególnych ulic.
- Propozycja etapowania rozwoju sieci.

2.3. Nieodpłatna działalność statutowa

Spółeczny Rzecznik Niezmotoryzowanych

Okres realizacji w 2009 r.:	styczeń – grudzień
Cele statutowe:	4,5,6,8
Strona WWW:	http://rzecznik.zm.org.pl

Celem projektu jest poprawa warunków dla ruchu niezmotoryzowanego – pieszych, rowerzystów, pasażerów komunikacji publicznej. w 2009 r. Rzecznik skoncentrował się na kontynuacji działań i interwencji rozpoczętych w latach ubiegłych. Ze względu na dużą liczbę działań, ich zróżnicowany zasięg i formy, wyróżniliśmy kilka podprojektów tematycznych.



Audyt rowerowy

Opis projektu:

Systematycznie bierzemy udział w spotkaniach i wizjach lokalnych dotyczących projektów budowy lub modernizacji ulic w Warszawie na różnych etapach ich powstawania. w 2009 r. łącznie odbyliśmy ponad 130 spotkań (średnio 2-3 tygodniowo!) z urzędnikami i projektantami. Zgłaszane podczas spotkań nasze wnioski dotyczyły zarówno ogółu – zakresu robót (np. czy w ogóle potrzebna jest planowana droga dla rowerów), jak i szczegółów (np. lokalizacji przystanków, promieni łuków, widoczności czy oznakowania). w sumie zaopiniowaliśmy kilkadziesiąt projektów drogowych – przede wszystkim pod kątem warunków dla ruchu rowerowego, ale nie zapominając też o pieszych i coraz więcej uwagi poświęcając warunkom przesiadek w komunikacji publicznej – lokalizacji przystanków i odległości przejścia pomiędzy przystankami. To mało spektakularna forma naszych działań – pracochłonna i mało medialna, ale pod względem skutków długofalowych – bardzo owocna. Dzięki działaniom tym systematycznie poprawia się jakość powstającej infrastruktury rowerowej, choć efekty w terenie są często widoczne dopiero po 2-3 latach (a czasem w ogóle, jeśli projekt odkładany jest na półkę). Przykładami, które zmaterializowały się w tym roku, mogą być nowe realizacje np. w ul. Marymonckiej na odc. Dewajtis – Prozy czy w al. Ujazdowskich (oba projekty opiniowane były w 2007 r.) w tej ostatniej w wyniku audytu zaprojektowano m.in. przejazd dla rowerów przez ul. Szucha, oszczędzając noszenia rowerów po schodach i podniesiono przejazd przez ul. Agrycoli, poprawiając bezpieczeństwo na skrzyżowaniu. Jest to też dobry przykład społecznej kontroli jakości na wszystkich etapach inwestycji – przed odbiorem wykryliśmy np. niezgodne z projektem zawężenia ścieżki na zakrętach, co zostało poprawione.

Rezultaty:

- Łagodne podjazdy na kładkę na Polu Mokotowskim nad al. Niepodległości, takie same pochylnie w projektach kładek nad Ostrobramską i Wawelską.
- Nowe naziemne przejście dla pieszych i przejazd dla rowerów przez al. Szucha oraz uzupełnienie brakującego przejazdu przez al. Ujazdowskie na placu na Rozdrożu.
- Nawierzchnia asfaltowa na 5 nowych ścieżkach rowerowych.
- Odstąpienie przez miasto od prowizorycznego projektu rozbudowy Wybrzeża Helskiego, który jeszcze bardziej oddaliłby Pragę od Wisły.
- Wspólne wystąpienie 15 organizacji ws. projektu al. Tysiąclecia.
- Doprojektowanie drogi dla rowerów wzdłuż planowanej Trasy Mostu Północnego na odcinku Encyklopedyczna – węzeł Młociny (pominiętej w oryginalnym projekcie).
- Usunięcie ponad 100 naruszeń skrajni z projektu Mostu Północnego.
- Rezygnacja z likwidacji przejść dla pieszych w ramach projektu modernizacji ul. Prostej i projektu II linii metra.
- Uwagi do specyfikacji projektu modernizacji torowiska w ciągu ul. Targowej i al. Zielenieckiej.
- Wyznaczenie w ramach modernizacji linii tramwajowej na Trasie W-Z dojścia do przystanku Metro Ratusz – Arsenał od strony Muzeum Niepodległości.
- Wdrożone innowacje na ścieżkach rowerowych: zachowanie ciągłości nawierzchni ścieżki na przejazdach przez wjazdy bramowe, włączenia drogi rowerowej jako czwarte ramię skrzyżowania.
- Poprawki w ok. 40 projektach drogowych w wyniku pisemnych opinii i spotkań z projektantami.
- Uwagi do 6 planów zagospodarowania przestrzennego w różnych dzielnicach Warszawy.



Interwencje ws. utrudnień dla niezmotygowanych

Opis projektu:

Podjęte interwencje dotyczyły utrudnień na chodnikach, drogach rowerowych i przystankach, takich jak np. zły stan nawierzchni, przeszkody, nielegalne parkowanie, a także zagrożeń bezpieczeństwa – np. ograniczeń widoczności czy nadmiernych prędkości rozwijanych przez kierowców. Podstawowa formą działania były pisma do instytucji miejskich.

Udzielaliśmy porad osobom chcącym działać samodzielnie i nagłaśnialiśmy wybrane przypadki interwencji. Zeszłoroczna akcja aktywizacji niezmotygowanych przyniosła owoce i prawie codziennie dostawaliśmy do wiadomości wnioski o poprawę organizacji ruchu czy usunięcie usterek.

Kontynuowaliśmy działania w sprawach pasów dla autobusów, przejść dla pieszych w poziomie jezdni, stojaków dla rowerów, poprawy jakości istniejących dróg dla rowerów. Uparcie przypominaliśmy o Strategii Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy czy Programie Ochrony Powietrza oraz obowiązkach jakie z nich wynikają.

Rezultaty:

- Kompleksowa modernizacja jednej z najstarszych warszawskich tras rowerowych – z Kępy Potockiej Podleśną i Marymoncką do AWF; zgodnie z naszymi wnioskami ścieżkę poszerzono, wymieniono nawierzchnię z kostki betonowej na asfalt i zabezpieczono przed nielegalnym parkowaniem.
- Azyle dla pieszych na przejściach przez ul. Dwerwickiego.
- Pilotażowe małe rondo z prefabrykatów na skrzyżowaniu ul. Stanisławowskiej i Terespolskiej.
- Usunięcie niedoróbek na pętli autobusowej Wiatraczna i na linii tramwajowej wzdłuż ul. Grochowskiej.
- Naprawa nawierzchni i oznakowania ścieżki rowerowej na dolnym poziomie mostu Gdańskiego i w rejonie ZOO.
- Ok. 30 innych interwencji w sprawach bieżących, np. nielegalnego zajęcia drogi rowerowej.
- Ponad 100 interwencji przesłanych do wiadomości przez sympatyków.



Zarządzanie jakością infrastruktury dla niezmotygowanych

Opis projektu:

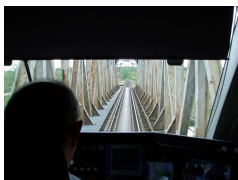
Oprócz interwencji bieżących, staramy się wdrożyć w Warszawie systemowe elementy zarządzania jakością. Celowi temu służą pogłębione analizy i raporty, szkolenia dla urzędników i projektantów, standaryzacja infrastruktury i zwiększanie udziału społecznego w przygotowaniu inwestycji transportowych.

Przeprowadziliśmy szkolenie na temat najczęściej powtarzających się problemów niezmotygowanych oraz konieczności systematycznego podejścia do ich likwidacji i zapobiegania ich powstawaniu. Poprzez nękanie pismami i zdjęciami doprowadziliśmy do zajęcia przez Urząd Miasta jasnego stanowiska m.in. w sprawie słupków zapobiegających nielegalnemu parkowaniu oraz utrzymania na peronach przystankowych pasa wolnego od przeszkód. Po 6 latach od petycji rowerzystów w tej sprawie prezydent Warszawy podpisała *Standardy rowerowe*.

W efekcie konfliktu wokół rozbudowy wiaduktu ul. Andersa powstała Komisja Dialogu Społecznego ds. Transportu, w skład której weszło 16 organizacji. W ciągu 6 miesięcy Komisja przyjęła 18 wspólnych stanowisk, pokazując że w wielu sprawach transportowych istnieje szeroki konsensus.

Rezultaty:

- Szkolenie w Zarządzie Dróg Miejskich na temat przeszkód dla ruchu pieszego, w tym usytuowania słupów i znaków czy jakości prac brukarskich.
- Drugi raport na temat Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego.
- Kilkukrotny wzrost liczby odholowanych nielegalnie zaparkowanych pojazdów.
- Wprowadzenie wymogu utrzymania na peronach przystankowych w odległości 1,5 m od krawężnika pasa wolnego od przeszkód.
- Objęcie dróg rowerowych programem remontów nawierzchni (Podleśna, Marymoncka, Kruczkowskiego).
- Utworzenie Komisji Dialogu Społecznego ds. Transportu i przyjęcie przez nią 18 stanowisk.
- Przyjęcie zarządzeniem prezydenta *Standardów projektowych i wykonawczych dla systemu rowerowego w m. st. Warszawie*.
- Zlecenie przez Urząd Miasta opracowania kompleksowej polityki parkingowej oraz Programu Rozwoju Ruchu Rowerowego.
- Powielenie naszej metodologii analizy bezpieczeństwa ruchu rowerowego w Warszawie, Olsztynie i Radomiu, a na skalę ogólnopolską – w GDDKiA.



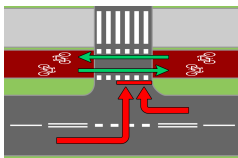
Infrastruktura kolejowa

Opis projektu:

W 2009 r. w zakresie kolei Rzecznik koncentrował się na poprawie jakości istniejącej i projektowanej infrastruktury kolejowej.

Aktywnie uczestniczyliśmy w konsultacjach społecznych korytarza Rail Baltica na odcinku od Białegostoku do granicy z Litwą, zgłaszając wnioski i uwagi dotyczące przebiegu trasy, lokalizacji i dostępności stacji i przystanków, ruchu pieszego i rowerowego oraz gospodarki odpadami. Zgłosiliśmy także uwagi do modernizacji linii Warszawa – Skierniewice.

Jednocześnie walczyliśmy o wprowadzenie w życie postulatów do modernizacji innych linii kolejowych zgłoszonych w ubiegłych latach – w szczególności w województwach mazowieckim i łódzkim, na liniach Warszawa – Radom, Warszawa – Białystok, Łowicz – Skierniewice.



Zmiany prawne

Opis projektu:

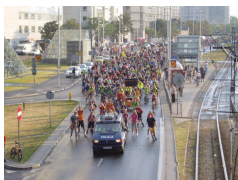
Wspólnie z innymi organizacjami zrzeszonymi w sieci „Miasta dla rowerów” kontynuowaliśmy działania na rzecz wprowadzenia zmian w przepisach, dyskryminujących rowerzystów i utrudniających tworzenie dobrej infrastruktury rowerowej. Celem zmian jest zażegnanie sprzeczności z Konwencją Wiedeńską, dopuszczenie rozwiązań technicznych znanych z miast europejskich oraz ograniczenie dyskryminacji rowerzystów na drodze. W tym celu współpracowaliśmy z zawiązaną w ubiegłym roku Parlamentarną Grupą ds. Rozwoju Komunikacji i Turystyki Rowerowej. Odbiliśmy kilkanaście spotkań roboczych z Ministerstwem Infrastruktury i Krajową Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, na których dopracowaliśmy szczegóły zmian w ustawie prawo o ruchu drogowym i rozporządzeniach wykonawczych. Trzykrotnie prezentowaliśmy w Sejmie problemy prawne ruchu rowerowego, nasz projekt zmian i postępy negocjacji z Ministerstwem Infrastruktury. Wprawdzie zmiany nie zostały jeszcze przegłosowane przez parlament, ale i tak uważamy je za przykład udanej współpracy, zarówno z innymi organizacjami pozarządowymi, jak i z posłami oraz urzędnikami rządowymi.

Rezultaty:

- Porozumienie ws. modernizacji linii kolejowej Warszawa – Radom, w tym doprojektowanie posterunku odgałęźnego Lesiów, podniesienie planowanej wysokości peronów, zastąpienie rozjazdów umożliwiającymi przejazd z wyższą prędkością.
- Skrócenie czasu jazdy pociągiem na linii Łowicz – Skierniewice: w stronę Skierniewic z 40 do 26 minut, a w stronę Łowicza z 53 do 28 minut (prawie dwukrotnie!)
- Uwagi do projektu modernizacji linii kolejowej Warszawa – Skierniewice.
- Uwzględnienie większości uwag ZM do koncepcji modernizacji korytarza Rail Baltica na odcinku od Białegostoku do granicy z Litwą.
- Zamówienie przez PKP PLK dostosowania projektu modernizacji linii Warszawa – Białystok do wytycznych Niebieskiej księgi dla infrastruktury kolejowej (w tym np. uwzględnienie przepustowości linii i dostępności stacji).

Rezultaty:

- Wystąpienie przez Rzecznika Praw Obywatelskich do Ministra Infrastruktury ws. niegodności prawa o ruchu drogowym z Konwencją Wiedeńską
- Uzgodnienie z Ministerstwem Infrastruktury treści rowerowych zmian w ustawie prawo o ruchu drogowym.
- Uzgodnienie z Ministerstwem Infrastruktury treści zmian w rozporządzeniach w sprawie znaków i sygnałów drogowych i (w większości) w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach.
- Usunięcie z projektu ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego zapisów o obowiązkowych kaskach i kamizelkach dla rowerzystów.
- 2000 podpisów pod apelem do Parlamentarnej Grupy ds. Rozwoju Komunikacji i Turystyki Rowerowej o podjęcie inicjatywy ustawodawczej.
- Wystąpienie przez posłów z projektem ustawy o zmianie ustawy PoRD wg propozycji sieci „Miasta dla Rowerów”; 2009.12.16 projekt, po uzyskaniu pozytywnej opinii Ministerstwa Infrastruktury, wpłynął do Marszałka Sejmu.



Warszawska Masa Krytyczna

Okres realizacji w 2009 r.:	styczeń – grudzień
Cele statutowe:	1,4,5,6,10
Strona WWW:	http://www.masa.waw.pl

Opis projektu:

Warszawska Masa Krytyczna to comiesięczne przejazdy rowerzystów i rolkarzy głównymi ulicami miasta, mające na celu promocję pojazdów napędzanych siłą ludzkich mięśni jako środków transportu. To już instytucja, pojawiająca się na ulicach miasta niezależnie od pory roku, pogody i świąt.

Na Masie zbieraliśmy podpisy pod petycją o zmianę niebezpiecznych przepisów, promowaliśmy drugi etap ustawiania stojaków w Śródmieściu, przypominaliśmy o niewykorzystywanych funduszach na ścieżki rowerowe. To także rok rekordowej ilości imprez charytatywnych i historycznych – poza tradycyjną Masą Powstańczą w sierpniu i wracającą po rocznej przerwie Masie na Autyzm, jechaliśmy także zbierając pieniądze dla WOŚP i dodając otuchy chorym na raka. Z kalendarza nie zniknęły przejazdy nocne i turystyczne. Rok 2009 to wreszcie rok ulepszeń w wyposażeniu, zarówno wolontariuszy, jak i rikszy z nagłośnieniem.

Rezultaty:

- 12 przejazdów w ostatni piątek każdego miesiąca o frekwencji od 152 (grudzień, pierwszy dzień świąt) do 1966 osób (kwiecień).
- Nawiązanie współpracy ze Stowarzyszeniem Pomocy Chorym na Mięśnaki *Sarcoma*.
- Masa na WOŚP w styczniu – 6098 zł przekazane na rzecz WOŚP.
- Masa na Autyzm w czerwcu (we współpracy z Fundacją Synapsis) – 850 osób, 70000 zł zebrane na rzecz Fundacji SYNAPSIS.
- Masa Powstańcza w sierpniu (we współpracy z Muzeum Powstania Warszawskiego i Instytutem Stefana Starzyńskiego) – 2194 osoby.
- Koncerty przed lub po większości przejazdów.
- w sumie ok. 15000 osób na różnego rodzaju masowych przejazdach rowerowych w 2009 r.



Wizyta studyjna w Holandii

Okres realizacji w 2009 r.:	październik
Cele statutowe:	1,4,5

Opis projektu:

W celu poszerzenia horyzontów oraz obserwacji w terenie dobrych praktyk transportowych i organizacji przestrzeni miejskiej, 9-osobowa ekipa ZM wybrała się w dniach 20-25 października 2009 r. na wizytę studyjną do Niemiec i Holandii. Podczas tylko samej jazdy do Holandii odwiedziliśmy Frankfurt nad Odrą, Berlin, Hanower, Bremę, Osnabrück, Bad Bentheim i Apeldoorn. W trasie poznaliśmy ofertę i tabor kilku przewoźników kolejowych, strefy piesze oraz organizację przestrzeni wokół dworców kolejowych.

W samej Holandii skoncentrowaliśmy się na Amsterdamie, gdzie testowaliśmy różne rozwiązania komunikacyjne na przemian jako piesi, rowerzyści i pasażerowie komunikacji miejskiej. Jeden dzień wyjazdu poświęciliśmy na zwiedzanie Zutphen, miasta o rekordowym udziale ruchu rowerowego w ogóle podróży – 60%. Tamtejszy inżynier ruchu również zaprezentował nam poszczególne rozwiązania infrastrukturalne z różnych perspektyw – pieszej i rowerowej.

Rezultaty:

- Ponad 5000 zdjęć oraz kilka godzin materiału filmowego przedstawiającego rozwiązania infrastrukturalne w działaniu.
- Nawiązanie kontaktu z Fietsersbond – największą holenderską organizacją rowerową.
- 13 artykułów tematycznych na stronie WWW; artykuł o buspasach został przeczytany już przez 18000 osób; artykuły o prowizorze po holendersku i o podziemnych pojemnikach na śmieci zostały podchwyczone przez media.
- Prezentacje tematyczne na grudniowym spotkaniu Zielonego Mazowsza.
- Wykorzystanie zdjęć na spotkaniach dotyczących konkretnych projektów ulic w celu zaproponowania nieznanymi w Polsce rozwiązań.



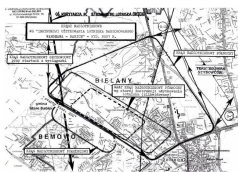
Interwencje ekologiczne

Okres realizacji w 2009 r.: styczeń – grudzień

Cele statutowe: 2,3,5,6,7

Działalność interwencyjna to przede wszystkim udzielanie porad mieszkańcom zaniepokojonym planowanymi inwestycjami sprzecznymi z zasadami zrównoważonego rozwoju, takimi jak zabudowa klinów napowietrzających, ingerencje w tereny cenne przyrodniczo czy niewłaściwie zlokalizowane lub zbyt silne stacje bazowe telefonii komórkowej. Porady udzielane są telefonicznie i mailowo, a w bardziej złożonych sprawach omawiamy problem wspólnie z zainteresowanymi mieszkańcami w ramach otwartych spotkań środowiskowych.

Formy działania to nagłaśnianie problemu, informowanie mieszkańców o przysługujących im prawach i możliwościach działania, składanie wniosków i uwag do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, udział w posiedzeniach odpowiednich komisji rad dzielnic czy rady miasta, udział w postępowaniach administracyjnych dotyczących planowanych inwestycji. w szczególnie drastycznych i dobrze udokumentowanych przypadkach, po wyczerpaniu trybu postępowania administracyjnego kierujemy sprawy do sądu.



Hałas

Opis projektu:

Tematem, którym zajęliśmy się w 2009 r. szerzej, był hałas. Oprócz hałasu drogowego, na który zwracamy uwagę już od dłuższego czasu przy okazji inwestycji drogowych, przyglądamy się także hałasowi lotniczemu i instalacyjnemu. Zbieramy informacje o problemach i lukach prawnych, udzielamy porad i szukamy rozwiązań systemowych.

Zwracamy uwagę na ograniczoną skuteczność ekranów przeciwhałasowych i alternatywne rozwiązania pozwalające ograniczyć hałas u źródła, bez niszczenia przestrzeni miejskiej. Zainteresowaliśmy się hałasem lotniczym na Bielanach, wykrywając nagminne łamanie przepisów i procedur ruchu lotniczego podczas komercyjnych lotów rekreacyjnych z lotniska Warszawa Babice. Włączyliśmy się także w pilotażowe postępowanie administracyjne w sprawie hałasu instalacyjnego z Galerii Mokotów.

Aktywnie uczestniczyliśmy w konsultacjach społecznych programu ochrony przed hałasem, zarówno składając wnioski i uwagi, jak i zachęcając mieszkańców do składania własnych.

Rezultaty:

- 23 szczegółowych wniosków do projektu *Programu ochrony środowiska przed hałasem dla m. st. Warszawy* oraz 10 uwag metodologicznych do sporządzonej dla niego *Prognozy oddziaływania na środowisko*.
- 8 porad w sprawach hałasu.
- Stanowisko Rady Dzielnicy Żoliborz m.st. Warszawy z dnia 20 maja 2009 r. w sprawie wystąpienia do Prezydenta m.st. Warszawy o podjęcie natychmiastowych działań w celu zaprzestania zakłócania przestrzeni powietrznej nad terenem Dzielnicy Żoliborz.
- Pakiet propozycji zmian w ustawie Prawo lotnicze oraz udział w posiedzeniach sejmowej podkomisji nadzwyczajnej do rozpatrzenia rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy Prawo Lotnicze.



Ochrona Lasu Bielańskiego

Opis projektu:

Był to kolejny rok działań na rzecz ochrony najcenniejszego stołecznego rezerwatu – walki z nielegalnym parkowaniem, hałasem, dewastacjami i naruszeniami jego granic przez inwestycje.

Skutecznie zaprotestowaliśmy przeciwko próbie wybudowania chodnika przy ul. Dewajtis na terenie rezerwatu przyrody. Ten maskowany niedolą niepełnosprawnych chodnik miał być krokiem ku likwidacji progów spowalniających i poszerzeniu jezdni. Znów musieliśmy wyręczać władze Bielan w działaniach informacyjnych, kompletnie zaniedbanych także tym razem mimo pełnej świadomości społecznego zainteresowania tematyką Lasu. Dzięki naszym staraniom opinia publiczna poznała szczegóły finansowe i projektowe.

Skutecznie lobbowaliśmy na rzecz dalszego finansowania połączenia ul. Dewajtis z Wisłostradą, które władze miasta chciały wykreślić z budżetu na 2009 r. Pieniądze na dokończenie projektu się znalazły, jednak z nieznanых przyczyn inwestycja zamarła, podobnie jak prowadzone dla niej postępowanie środowiskowe.



Pozostałe sprawy

Opis projektu:

2009 rok to m.in. zakończenie jednego z najdłuższych i najgłośniejszych w Polsce konfliktów ekologicznych – wokół doliny Rospudy. Od 1998 r. wspieraliśmy w tej sprawie lokalne organizacje ekologiczne, tworząc dla nich strony internetowe, odwołując się od politycznych decyzji do kolejnych instancji i nagłaśniając problem.

Włączyliśmy się w obronę dwóch terenów zielonych – obu cennych, choć z odmiennych powodów – Parku na Szmulowiznie (zagrożonego w wyniku odsunięcia planowanej Trasy Świętokrzyskiej od torów kolejowych) i Jeziorka Czerniakowskiego (zagrożonego przez inwestycje mieszkaniowe wokół rezerwatu).

Na podstawie zebranych doświadczeń z udziałów w postępowaniach środowiskowych zwróciliśmy uwagę Senatowi na problemy z obowiązującymi w Polsce procedurami Oceny Oddziaływania na Środowisko, prezentując nasze uwagi i wnioski na zaproszenie Senackiego Zespołu Infrastruktury oraz senackiej Komisji Ochrony Środowiska na konferencji *Ochrona środowiska a inwestycje infrastrukturalne*

Rezultaty:

- Udaremnienie nielegalnej rozbudowy ul. Dewajtis na terenie rezerwatu przyrody.
- Wykrycie i nagłośnienie nieprawidłowości tej inwestycji – brak wymaganej prawem zgody Konserwatora Przyrody, rozpoczęcie prac przed upływem wymaganych prawem 30 dni od zgłoszenia, a do tego na innej działce, niż wpisana w zgłoszeniu.
- Przywrócenie finansowania w budżecie na rok 2009 prac nad połączeniem ul. Dewajtis z Wisłostradą .
- 30 nowych materiałów na temat Lasu na naszej stronie internetowej .

Rezultaty:

- Ok. 30 porad dla mieszkańców na spotkaniach środowiskowych.
- Obszerne uwagi i wnioski do projektu rozbudowy spalarni ZUSOK na Targówku.
- Decyzja środowiskowa zatwierdzająca wariant obwodnicy Augustowa omijający cenne torfowiska w dolinie Rospudy i wieńcząca wieloletnie starania szerokiego ruchu społecznego.
- *Uwagi do polskiego prawa w zakresie Ocen Oddziaływania na Środowisko* oraz ich prezentacja na konferencji *Ochrona środowiska a inwestycje infrastrukturalne* – Senat, 2009.12.14.

3. Sprawy finansowe

Przychody i koszty

Przychody stowarzyszenia	457662,33 zł	100,00%
w tym dotacje celowe	112154,26 zł	24,51%
w tym działalność odpłatna – schronisko	166747,71 zł	36,43%
w tym działalność odpłatna – projekty	146350,00 zł	31,98%
w tym wpłaty na OPP	20363,24 zł	4,45%
w tym składki członkowskie	3137,00 zł	0,69%
w tym darowizny pieniężne od osób fizycznych	7618,10 zł	1,66%
w tym darowizny rzeczowe od osób prawnych	600,00 zł	0,13%
w tym przychody finansowe	692,02 zł	0,15%
Koszty stowarzyszenia	357704,86 zł	100,00%
w tym koszty działalności	344357,42 zł	96,27%
w tym koszty działalności z przeniesienia z poprzedniego roku	9700,08 zł	2,71%
w tym koszty administracyjne	2434,59 zł	0,68%
w tym koszty finansowe	412,77 zł	0,12%
w tym straty nadzwyczajne	800,00 zł	0,22%

Wynagrodzenia

Łączna suma wypłaconych wynagrodzeń brutto	124 824,61 zł
w tym wypłaconych łącznie członkom zarządu za pełnienie funkcji w tych organach	0,00 zł
w tym wypłaconych łącznie członkom zarządu za wykonywanie innych prac	17 478,01 zł

Kwoty ulokowane na rachunkach bankowych ze wskazaniem banku

Łączne saldo rachunków (2009.12.31):	56 996,38 zł
w tym ING Bank Śląski S.A. konto 52 1050 1025 1000 0023 4264 2952	32 129,14 zł
w tym ING Bank Śląski S.A. konto 73 1050 1025 1000 0023 3796 2324	24 867,24 zł

Pozostałe informacje

Wartości nabytych obligacji oraz wielkości objętych udziałów lub nabytych akcji w spółkach prawa handlowego ze wskazaniem tych spółek:

Nie dotyczy.

Nabyte nieruchomości, ich przeznaczenie oraz wysokość kwot wydatkowanych na to nabycie:

Nie dotyczy.

Nabyte pozostałe środki trwałe:

— Aparat cyfrowy Canon.

Wartość aktywów i zobowiązań stowarzyszenia ujętych we właściwych sprawozdaniach finansowych sporządzanych dla celów statystycznych:

Nie dotyczy.

4. Podsumowanie

Najważniejsze sukcesy

Najważniejsze sukcesy A.D. 2009 wybraliśmy w otwartym głosowaniu na stronie internetowej, w dwóch kategoriach: **bezpośrednie**, bardzo konkretne rezultaty naszych niedawnych działań, oraz sukcesy **strategiczne** – takie, które stanowią zwieńczenie wieloletnich starań nie tylko naszej organizacji.

Sukcesy bezpośrednie:

- **Rowerowy projekt ustawy o zmianie Prawa o Ruchu Drogowym.** Projekt opracowany został społecznie przez sieć *Miasta dla rowerów*, a następnie doszlifowany w toku ponad rocznych prac z udziałem Ministerstwa Infrastruktury. Celem zmian jest zażegnanie sprzeczności z Konwencją Wiedeńską, dopuszczenie rozwiązań znanych z miast europejskich oraz ograniczenie dyskryminacji rowerzystów na drodze.
- **Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego w Warszawie.** Aczkolwiek słabsze od projektu, który przedłożyliśmy jako załącznik do petycji o ich wprowadzenie 6 lat temu, tak czy owak wypełniają ważną lukę w obowiązujących przepisach. Niestety, dla polskich inżynierów wcale nie jest oczywiste, że rower np. nie zakręci w miejscu pod kątem prostym, w związku z czym zapisanie w prawie lokalnym minimalnych promieni łuków było konieczne.
- **Udaremnienie nielegalnej rozbudowy Dewajtis.** Metodą faktów dokonanych usiłowano rozbudować przebiegającą przez rezerwat Las Bielański ul. Dewajtis. Po pikiecie na budowie i nagłośnieniu sprawy okazało się, że inwestor nie uzyskał wymaganych uzgodnień i materiały budowlane równie szybko i po cichu sprzątnięto.
- **Remont ścieżki rowerowej przy ul. Podleśnej i Marymonckiej.** Ścieżkę przy ul. Podleśnej i Marymonckiej poszerzono, wymieniono nawierzchnię z kostki na asfalt, zabezpieczono przed nielegalnym parkowaniem. ZDM zastosował się do naszych sugestii także wprowadzając parę rozwiązań dotychczas w Warszawie nieznanymi – zachowanie ciągłości nawierzchni drogi rowerowej na wyjazdach z bram i parkingów czy łączniki komunikujące ścieżkę z ulicami poprzecznymi jako czwarty wlot skrzyżowania.

Publikacje

Własne:

- Biuletyn „Zielone Światło”. 2 nowe numery, tematy przewodnie: *Forum LINK – to działa!, Kolej.*
- Raport 1/2009: *Drugi raport o płatnym parkowaniu niestrzeżonym w Warszawie.*
- <http://www.zm.org.pl>. Łącznie 466 nowych artykułów w naszej witrynie internetowej.

Sukcesy strategiczne:

- **Zmiana spojrzenia na bezpieczeństwo ruchu rowerowego.** W 2007 r. wykonaliśmy pionierską analizę danych o zdarzeniach drogowych z udziałem rowerzystów w Warszawie. Od tego czasu jej wyniki były wielokrotnie referowane i cytowane. W 2009 r. analogiczne analizy powtórzono m.in. w Warszawie, Olsztynie i Radomiu, a na skalę ogólnopolską – w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Twarde dane pozwoliły m.in. zmierzyć się ze stereotypem, że wypadki rowerowe to problem pijanych i nieoświetlonych.
- **Piesi i rowerzyści uwalniani z kazamatów.** Rok 2009 może okazać się przełomowy, jeśli chodzi o zmuszanie pieszych i rowerzystów do ganiań dookoła i po schodach. Otwarto wyremontowaną kładkę nad al. Niepodległości, z łagodnymi pochylniami zamiast schodów. W ramach uwag do remontu chodników w al. Ujazdowskich wywalczyliśmy nowy przejazd i przejście dla pieszych przez al. Szucha na placu na Rozdrożu, w ramach planowanej modernizacji ul. Prostej – rezygnację z likwidacji czterech przejść naziemnych. Metro zrezygnowało z likwidacji przejść dla pieszych przy okazji budowy stacji Świętokrzyska i Dworzec Wileński.
- **Początki uspokojenia ruchu na drogach ZDM.** Przez wiele uspokojenie ruchu było w Warszawie kojarzone głównie z uliczkami osiedlowymi, na których i tak było bezpiecznie. Rok 2009 można uznać za przełomowy, gdyż również na ulicach Zarządu Dróg Miejskich pojawiło się parę takich i prostych, a skutecznych rozwiązań, takich jak azyle na ul. Dwernickiego czy prefabrykowane rondo na skrzyżowaniu ul. Stanisławowskiej i Terespolskiej.

Pozostałe:

- Aleksander Buczyński. *Po co rower w systemie transportowym miasta? i Bezpieczeństwo ruchu rowerowego.* W: *Miejska Infrastruktura Rowerowa.* Publikacja pokonferencyjna.
- Rafał Muszczyński. *Planowanie i projektowanie infrastruktury rowerowej.* W: *Miejska Infrastruktura Rowerowa.* Publikacja pokonferencyjna.

Udział w konferencjach i seminariach

Z referatami:

- Warsztaty ASTUTE (Advancing Sustainable Transport in Urban areas to promote Energy Efficiency). Warszawa, 2009.01.12-13. Prezentacje *Wypadki rowerowe w Warszawie* i *Jak nie zmarnować pieniędzy na infrastrukturę rowerową* (AB, MJ, RM)
- Konferencja *Dialogue&Action Platform for Sustainable Consumption and Production*. Wuppertal, 2009.03.16-18. Prezentacja *SusTraNet – Sustainable Transport Network*. (MJ, AB)
- Debata *Transport zrównoważony*. Warszawa, 2009.04.08. Prezentacja wprowadzająca *Transport zrównoważony* (WS)
- Konferencja *Miejska infrastruktura rowerowa*. Szczecin, 2009.04.22. Prezentacje *Rower w systemie transportowym miasta*, *Planowanie i projektowanie infrastruktury rowerowej*, *Bezpieczeństwo ruchu rowerowego* (AB, RM)
- Konferencja *Czas na przesiadkę – intermodalny transport pasażerski w Polsce*. Bydgoszcz, 2009.09.21-22. Prezentacje *Rekomendacje LINK* i *Węzeł przesiadkowy Młociny okiem pasażera*. (MC, WS, MJ)
- Posiedzenia Parlamentarnej Grupy ds. Rozwoju Komunikacji i Turystyki Rowerowej. Sejm, 2009.01.22, 2009.09.08 i 2009.11.18. Prezentacje *Problemy prawne ruchu rowerowego* i *Rowerowe zmiany w Prawie o ruchu drogowym* (AB, RM, MJ)
- Warsztaty *Standardy techniczne ścieżek rowerowych*. Warszawa, 2009.11.26. Prezentacja *Dobre i złe rozwiązania z perspektywy użytkownika* (MJ)
- Konferencja *Ochrona środowiska a inwestycje infrastrukturalne*. Senat, 2009.12.14. Prezentacja *Uwagi do polskiego prawa w zakresie Ocen Oddziaływania na Środowisko* (WS, KM)

Poza tym:

- Konsultacje społeczne Rail Baltica. Białystok – Trakiszki – Białystok, 2009.05.07-08. (AB, ZI, MC, MJ, MM)
- Konferencja *Trendy rozwojowe Mazowsza*. Warszawa, 2009.05.27. (WS)
- Konferencja *Ochrona środowiska przed hałasem*. Kraków, 2009.05.25. (WJ)
- Warsztaty *Standardy techniczne ścieżek rowerowych*. Warszawa, 2009.07.07. (RM)
- Grundtvig Workshop *Improvement of the Environmental Communication of Migrants*. Powiat Lippe, Nadrenia Północna-Westfalia, 2009.09.14-20. (MJ)
- Kurs *Local Sustainability and Action II*. Wenecja – Budapeszt, 2009.09.27-10.07. (MJ)
- Wizyta studyjna w Niemczech i Holandii. Brema – Amsterdam – Zutphen – Utrecht, 2009.10.20-25 (AB, MC, ZI, MJ, KK, RM, HP, MR, MS)
- II międzynarodowa konferencja LINK Forum. Bukareszt, 2009.11.05-06 (WS)
- Seminarium poświęcone nowoczesnym metodom lokalizacji źródeł dźwięku. IPPT PAN, 2009.11.17. (WJ)
- Konferencja *Making an Impact – Collective Actions Towards Sustainable Consumption and Production*. Bruksela, 2009.12.07-08. (AB, MJ)
- Spotkanie *Rowerowej Sieci Społecznego Nadzoru polityki transportowej w polskich miastach*. Wrocław, 2009.12.12-13 (AB, RM, ZI)
- Wyjazd studyjny do Holandii poświęcony gospodarce odpadami. Amersfoort, Amsterdam, 2009.12.14-17 (MJ, KR)

Podziękowania

- Stowarzyszenie pragnie serdecznie podziękować:
- wszystkim darczyńcom przekazującym składki, 1% podatku od dochodów osób fizycznych oraz innego typu darowizny na rzecz stowarzyszenia za wsparcie w realizacji celów statutowych;
 - ś.p. Tomaszowi Rolińskiemu, Społecznemu Inżynierowi Ruchu, który nie potrafił przejść obojętnie obok niedasizmu, brakoróbstwa i łamania prawa – dzięki czemu pozostawił na mapie Warszawy ślady trwalsze od pomników i nazw ulic;
 - Marjolein de Lange (Fietzersbond), Tonowi Lub-

- bersowi (Urząd Miasta Zutphen) i Hansowi Vorknechtowi (Fietsberaad) za pomoc w organizacji wizyty studyjnej w Holandii;
- wolontariuszom Warszawskiej Masy Krytycznej za organizację comiesięcznych przejazdów;
- swoim pracownikom za zaangażowanie w realizację projektów, w szczególności Beacie Gładoch i Maciejowi Roszkowskiemu;
- oraz wszystkim uczestnikom naszych akcji, bez których wsparcia nie odniosłyby one sukcesu.

Podpisy

Prezes – Melania Żalińska

Wiceprezes – Hubert Pollak

Skarbnik – Wojciech Szymalski

Sekretarz – Maciej Sulmicki

Członek zarządu – Rafał Muszczyńko