



# Rekomendacje Komisji Dialogu Społecznego ds. transportu dla władz Warszawy

Autorzy: Michał Harasimowicz (Forum Rozwoju Warszawy),  
Robert Buciak (Stowarzyszenie Zielone Mazowsze)

Współpraca: Piotr Kostrzewa (SISKOM), Konrad Marczyński  
(Praskie Stowarzyszenie Mieszkańców - Michałów)



# Historia najnowsza Komisji Dialogu Społecznego ds. transportu

## Rowerem i pieszo na Dworzec Centralny

OPUBLIKOWANY: 03 LISTOPADA 2015 13:10, MIKOŁAJ PIEŃKOS

Drogi dla rowerów, nowe chodniki i szpalery drzew – tak zmieni się al. Jana Pawła II. W ramach inwestycji wyznaczone zostaną przejścia dla pieszych na rondzie Czterdziestolatka.



Zarząd Dróg Miejskich ogłosił właśnie przetarg na wykonanie dokumentacji projektowej p...  
ul. Chałubińskiego, na odcinku od ronda ONZ do ul. Nowogrodzkiej. Inwestycja będzie sk...

### Protokół nr 145 z dnia 15.07.2015r. z posiedzenia Komisji Dialogu Społecznego ds. Transportu przy Biurze Koordynacji Inwestycji i Remontów w Pasie Drogowym

W spotkaniu uczestniczyli:

1. SISKOM – Piotr Kostrzewa, Sławomir Lorenc, Paweł Pietrzyk
  2. Zielone Mazowsze – Maciej Sulmicki
  3. Forum Rozwoju Warszawy – Michał Harasimowicz
  4. Stowarzyszenie Lepszy Rembertów – Michał Zyga
  5. Miasto Jest Nasze – Leszek Wiśniewski
  6. Ochocianie – Jakub Fichna
  7. BKliRwPD – Anna Zielnik, Paweł Wyrzykowski
- oraz  
BDiK – Tadeusz Bartosiński

1. Przeprowadzono dyskusję z udziałem przedstawiciela BDiK na temat założeń dot. przekształceń układu komunikacyjnego Śródmieścia Warszawy. Następnie podjęto w tej sprawie uchwałę.

Głosowanie: (5:0:1)



# Historia najnowsza Komisji Dialogu Społecznego ds. transportu

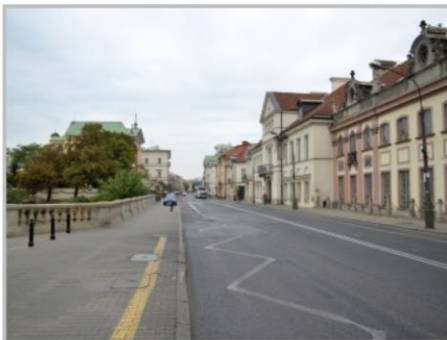
🔴 Jaka ma być ul. Miodowa? Zaczynamy konsultacje!



PRZEŚLI INNYM     >

OPUBLIKOWANY: PONIEDZIAŁEK, 24. SIERPNI 2015 - 16:14, MAGDALENA ŁAŃ

W przyszłym roku planowany jest generalny remont ul. Miodowej. Ma ona szansę stać się elegancką ulicą, z równą jezdnią i chodnikami. O to, jak dokładnie ma wyglądać, pytamy mieszkańców – na uwagi czekamy do 16 września.



fot. Ulica Miodowa. Fot. R.Motył

Remont ul. Miodowej miał się odbyć jeszcze w 2015 r. Zarząd Dróg Miejskich na wniosek organizacji społecznych zdecydował o zwiększeniu zakresu prac i poprzedzeniu ich konsultacjami społecznymi.

**UCHWAŁA NR 19/2015  
KOMISJI DIALOGU SPOŁECZNEGO  
DS. TRANSPORTU  
z 30 września 2015 r.**

**w sprawie remontu ulicy Miodowej i Placu Krasieńskich.**

Na podstawie regulaminu działania Komisji Dialogu Społecznego ds. transportu z dnia 19 czerwca 2013 r. oraz Programu współpracy m.st. Warszawy w roku 2015 z organizacjami pozarządowymi, uchwala się, co następuje:

1. Komisja pochwała przeprowadzenie konsultacji społecznych nt. wyglądu i funkcji ulicy Miodowej po przebudowie.
2. Komisja podtrzymuje uwagi szczegółowe odnośnie ulicy Miodowej sformułowane w stanowisku z 15 lipca 2015 r. Zdaniem Komisji są one możliwe do uwzględnienia w obu wariantach przedstawionych do konsultacji.



# Historia najnowsza Komisji Dialogu Społecznego ds. transportu

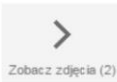
## Rembertów i Wesola doczekają się tuneli i wiaduktów

Jarosław Osowski 28.11.2015 13:00



©Agencja Gazeta

Korek przed przejazdem kolejowym w Rembertowie (JACEK MARCZEWSKI)



**Protokół nr 154**  
z dnia 20.01.2016 r.  
z posiedzenia Komisji Dialogu Społecznego ds. Transportu przy Biurze  
Koordynacji Inwestycji i Remontów w Pasie Drogowym

W spotkaniu uczestniczyli:

1. SISKOM – Piotr Kostrzewa, Sławomir Lorenz
  2. Zielone Mazowsze – Maciej Sulmicki
  3. Forum Rozwoju Warszawy – Michał Harasimowicz
  4. Stowarzyszenie Lepszy Rembertów – Agnieszka Kądejka, Michał Zyga
  5. BKliRwPD – Anna Zielnik
- oraz
6. Danuta Marciniak
  7. Wspólnota Mieszkaniowa Wspólna 52/54 – Jerzy Grodner
  8. TVN Warszawa – Piotr Bakalarski

1. Przedstawicielka Stowarzyszenia Lepszy Rembertów omówiła temat budowy bezkolizyjnego przejazdu przez tory kolejowe w Rembertowie na linii Warszawa – Mińsk Mazowiecki. Następnie zebrani przeprowadzili dyskusję nad projektem uchwały na temat tunelu kolejowego w Rembertowie. W wyniku głosowania Komisja przyjęła uchwałę.  
Głosowanie: (5:0:0)



# Historia najnowsza Komisji Dialogu Społecznego ds. transportu

Klaruje się za to sytuacja wokół stacji Lazurowa. Wiosną "Stołeczna" alarmowała że urzędnicy planują ją pod ul. Górczewską przy Tesco zamiast blisko pętli autobusowej czy skrzyżowania z ul. Lazurową. Na spotkaniu z Komisją Dialogu Społecznego ds. Transportu Karol Kalwarczyk z Metra Warszawskiego przekonywał, że zmiana lokalizacji stacji nie jest prosta. Albo peron musiałby się znajdować na łuku (pod pętlą), albo tunel przekraczałby granice miasta (stacja pod skrzyżowaniem).

## **Metro Warszawa: Efekty po fali krytyki**

Krytyka aktywistów i radnych przyniosła jednak efekty. Wiceprezydent Michał Olszewski poinformował, że stacja Lazurowa zostanie przesunięta na zachód. Z wiarygodnego źródła w ratuszu wiemy dokładnie gdzie. - Jedno wyjście z metra będzie prowadzić prosto na pętlę autobusową, a drugie na skrzyżowanie ul. Lazurowej i ul. Doroszewskiego. W tej lokalizacji uda się uniknąć peronu na łuku torów - mówi nasz informator. Łatwo więc będzie dowozić do metra pasażerów autobusami zarówno z północnego, jak i południowego odcinka ul. Lazurowej, a także z rozbudowujących się Starych Babic, Zaborowa czy Leszna.

[http://warszawa.wyborcza.pl/warszawa/1,34862,20813349,metro-warszawa-przy-ii-linii-brakuje-miejsca-na-parkingi-przesiadkowe.html?utm\\_source=facebook.com&utm\\_medium=SM&utm\\_campaign=FB\\_Warszawa\\_Wyborcza](http://warszawa.wyborcza.pl/warszawa/1,34862,20813349,metro-warszawa-przy-ii-linii-brakuje-miejsca-na-parkingi-przesiadkowe.html?utm_source=facebook.com&utm_medium=SM&utm_campaign=FB_Warszawa_Wyborcza)

**Protokół nr 159  
z dnia 30.03.2016 r.**

**z posiedzenia Komisji Dialogu Społecznego ds. Transportu  
przy Biurze Koordynacji Inwestycji i Remontów w Pasie Drogowym**

W posiedzeniu uczestniczyli:

1. Siskom – Sławomir Lorenc
2. Zielone Mazowsze – Robert Buciak
3. Forum Rozwoju Warszawy – Michał Harasimowicz
4. Stowarzyszenie „Lepszy Rembertów” – Michał Zyga
5. Ochocianie – Jakub Fichna
6. Stowarzyszenie „Miasto jest nasze” – Leszek Wiśniewski
7. Stowarzyszenie Mieszkańców „Etiudy” – Wojciech Rzewuski
8. „Bemowiaci” – Paulina Fabrowska, Tomasz Smyczyński
9. Lepszy Służewiec – Łukasz Witkowski, Karina Koziej
10. Służewiec Przemysłowy – Laura Raczyńska, Ireneusz Kochański
11. BDiK – Mieczysław Reksnis
12. Metro Warszawskie – Andrzej Kołaczkowski, Jan Stankiewicz, Karol Kalwarczyk
13. ZTM – Dobiesław Kadlof, Marek Młynarski, Jakub Miernik
14. BKliRwPD – Michał Viwegier, Anna Sitkiewicz
15. Szymon Greniuk – mieszkaniec Służewca



# Historia najnowsza Komisji Dialogu Społecznego ds. transportu

**UCHWAŁA NR 20/2014  
KOMISJI DIALOGU SPOŁECZNEGO  
DS. TRANSPORTU  
z dnia 13 października 2014 r.**

**w sprawie projektu ulicy Czerniakowskiej-bis  
(przebudowy ul. Jawaharlala Nehru i budowy al. Polski Walczącej).**

Na podstawie regulaminu działania Komisji Dialogu Społecznego ds. transportu z dnia 19 czerwca 2013 r. oraz Programu współpracy m.st. Warszawy w roku 2014 z organizacjami pozarządowymi, uchwała się, co następuje:

Komisja wnosi następujące uwagi i wnioski w postępowaniu administracyjnym ws. wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację budowy ul. Czerniakowskiej-bis:

- **Założenia inwestycji, w tym w kontekście dokumentów nadrzędnych**
- Niezgodność z „Krajową polityką miejską” i „Strategią zrównoważonego rozwoju systemu transportowego Warszawy”

#### Brak wariantów inwestycji

W raporcie nie przedstawiono faktycznie różniących się od siebie wariantów inwestycji, np. w postaci projektu uwzględniającego ograniczenie przekroju drogi do dwóch jezdni jednopasowych (2x1) + pasy dla autobusów w miejscu docelowego torowiska tramwajowego. Taki wariant powinien zostać wzięty pod uwagę nie tylko z powodu ww. zapisów dokumentów nadrzędnych, lecz również ze względu na przewidziane w prognozie natężenia ruchu, odpowiadające w godzinach szczytu przepustowości jednego pasa ruchu w każdym kierunku. Brak jakiegokolwiek wariantowania jest szczególnie rażący w przypadku drogi przebiegającej przez obszar chroniony (Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu), w tym strefę szczególnej ochrony ekologicznej. Budowa szerokiej drogi generującej hałas i zanieczyszczenia powietrza może w sposób znaczący wpłynąć na faunę i florę zamieszkującą obszary chronione

#### Brak analiz dotyczących ruchu pieszego i rowerowego

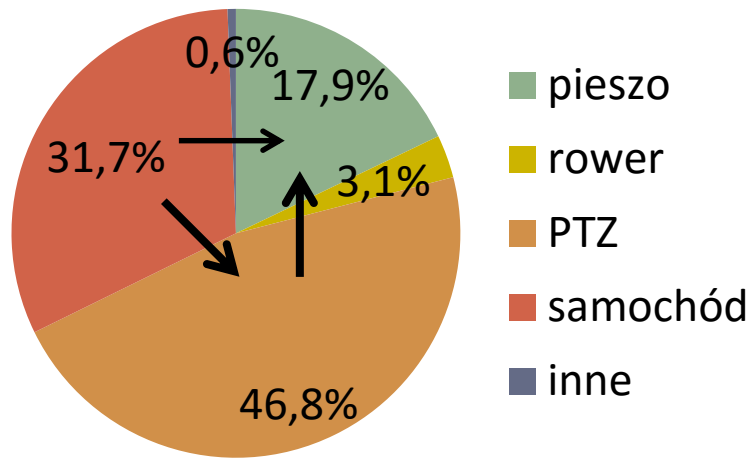
W raporcie przedstawiono prognozy natężenia ruchu samochodowego i wspomniano o obliczeniach dotyczących komunikacji zbiorowej (nie przedstawiając jednak ich wyników), nie podano jednak jakichkolwiek informacji o planowanych natężeniach ruchu pieszego i rowerowego, które pozwoliłyby odnieść się do zasadności tak radykalnych rozwiązań jak przerywanie ciągłości drogi dla rowerów po stronie północnej (odpowiednikiem takiego rozwiązania w przypadku jezdni byłaby likwidacja chodnika i wprowadzenie strefy zamieszkania, po której na całej szerokości powinny poruszać się samochody i piesi) czy przejścia dwupoziomowego nad jezdnią (nie tylko wydłużającego podróż, lecz również znacząco ją utrudniającego w przypadku osób o ograniczonej zdolności ruchowej), czy wreszcie miejsc kumulacji na skrzyżowaniach dróg dla rowerów z trudem wystarczających na zmieszczenie się jednego pojazdu (czyli zakładających natężenie ruchu bliskie zerowemu). Nie przedstawiono też analiz dostępności przystanków, czyli czynnika znacząco wpływającego na konkurencyjność komunikacji zbiorowej, w tym czas podróży.



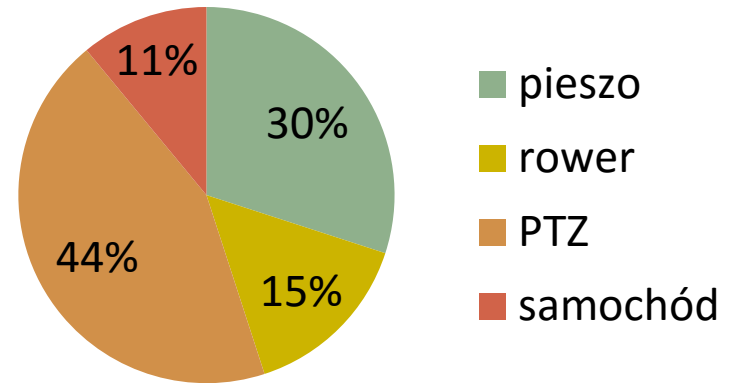
# Cel główny Warszawskiej Polityki Mobilności

- Struktura podróży

**2015**

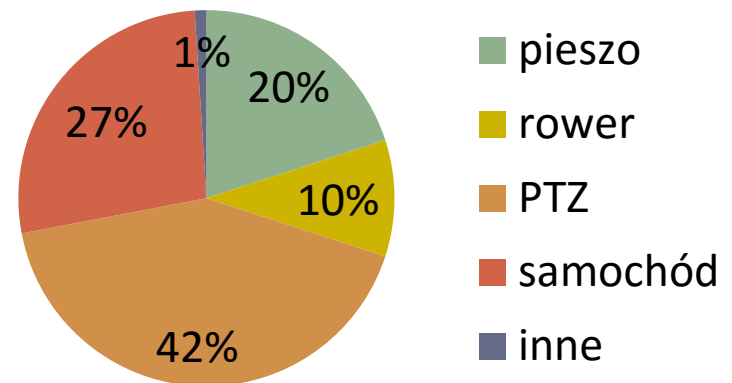


**2030 dzielnice centralne**



- wzrost ruchu pieszego i rowerowego
- utrzymanie udziału Publicznego Transportu Zbiorowego
- ograniczenie roli samochodów

**2030 dalsze dzielnice**





# Planowanie przestrzenne

- Czy po przyjęciu strategii #Warszawa2030 i Warszawskiej Polityki Mobilności planowana jest kompleksowa zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego?
- Czy planowana jest budowa trzeciej linii metra?
- Czy kontynuowane będą prace nad zmianą przebiegu obwodnicy śródmiejskiej?
- Aktualizacja planów budowy tras tramwajowych i wytyczania pasów autobusowych







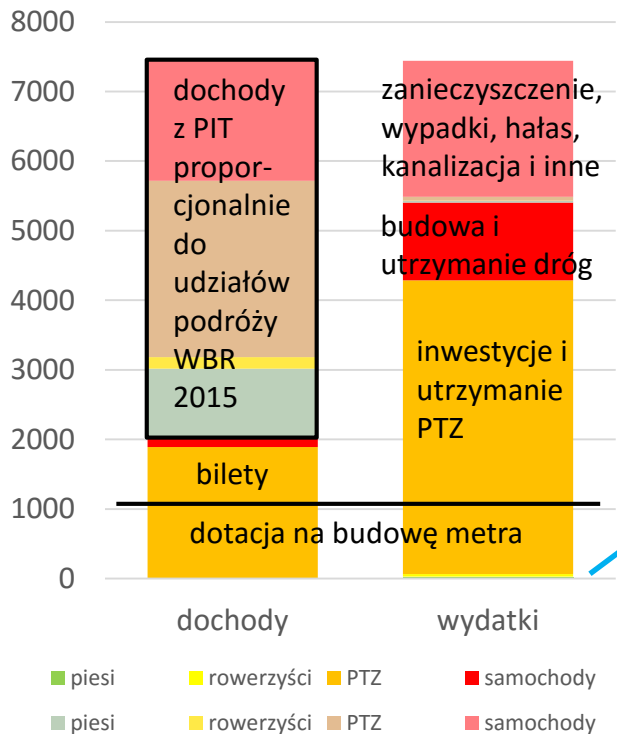
# Wpływanie na popyt i parkowanie

- Współpraca z gminami Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego w zakresie budowy parkingów P&R
- Poprawa działania Straży Miejskiej
- Poprawa funkcjonowania Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (np. jeden abonament na jedno mieszkanie)
- Rozszerzenie SPPN
- Działania na rzecz podniesienia maksymalnej opłaty za parkowanie, tj. zmiany Art. 13b ustawy o drogach publicznych (skierowanie wniosku do TK – kompetencja rady miasta zapisana w Art. 174 Konstytucji)



# Ruch pieszy i rowerowy

Szacunkowe publiczne dochody i wydatki na transport w Warszawie w 2014 roku w mln zł



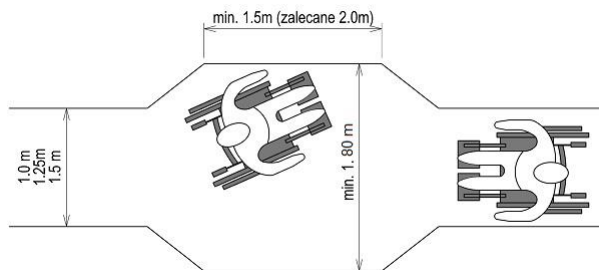
Źródło: Global outlook on Walking and Cycling 2016, UN Environment, Nairobi

## Five recommendations for national and city policy makers to save lives, reduce pollution and get cities moving

<b>Take the first step</b>	Introduce a national or city NMT policy if you don't have one. Use our policy checklist as a guideline on what to include. If you do have a policy do you need to revise it?
<b>Budget for NMT</b>	Set aside at least 20% of the total transport budget to fund NMT programmes at national and city level.
<b>Measure the Miles</b>	Set quantifiable and measurable goals, then collect the data you need and evaluate your success. If you don't know if and how your policy is working, you won't know whether you are heading in the right direction. Have the courage to change course.
<b>Work Together</b>	Access and mobility affects everyone and almost every area of our lives. So include a diverse range of stakeholders in your planning and implementation. Ask users where they walk or ride and what they need. Pay particular attention to more vulnerable users, such as women, children, the elderly and people with mobility challenges. Don't try to replicate what other cities or countries do without taking your local context into account
<b>Do as you say</b>	'Political will' is not only about developing and implementing policies, but about actively championing NMT as a mode of equal status to private cars... For as long as NMT is seen as a low-status alternative, it will not receive the road space, budgets and attention it deserves.



# Standardy ruchu pieszego w Warszawie



Str. 28, Rys. 4 Schemat rozwiązania poszerzenia ciągu pieszego umożliwiającego mijanie się osób na wózkach inwalidzkich.

Str. 31

**minimalna rekomendowana szerokość trasy wolnej od przeszkód** (pas ruchu pieszego) części ciągu pieszego równą 1,60 m (bez uwzględnienia wpływu natężeń ruchu), **minimalna szerokość trasy wolnej od przeszkód** (pas ruchu pieszego) części ciągu pieszego równą 1,00 m (warunek wynikający ze skrajni osób na wózkach inwalidzkich, bez uwzględnienia wpływu natężeń ruchu),

Konwencja o prawach osób niepełnosprawnych,  
Dz. U. z 2012 r., poz. 1169

## Artykuł 20 Mobilność

Państwa Strony podejmą skuteczne środki celem umożliwienia osobom niepełnosprawnym mobilności osobistej i możliwie największej samodzielności w tym zakresie, między innymi poprzez:

(a) ułatwianie mobilności osób niepełnosprawnych, w sposób i w czasie przez nie wybrany i po przystępnej cenie,

(b) ułatwianie osobom niepełnosprawnym dostępu do wysokiej jakości przedmiotów ułatwiających poruszanie się, urządzeń i technologii wspomagających oraz do pomocy i pośrednictwa ze strony innych osób lub zwierząt, w tym poprzez ich udostępnianie po przystępnej cenie,

(c) zapewnianie osobom niepełnosprawnym i wyspecjalizowanemu personelowi pracującemu z osobami niepełnosprawnymi szkolenia w zakresie umiejętności poruszania się,

(d) zachęcanie jednostek wytwarzających przedmioty ułatwiające poruszanie się, urządzenia i technologie wspomagające, do uwzględniania wszystkich aspektów mobilności osób niepełnosprawnych.

Czy standardy są zgodne z Konwencją?

Dlaczego minimalna szerokość chodnika nie wynosi 1,8 m, a jedynie w wypadkach braku możliwości technicznych dopuszcza się na zasadzie odstępstwa zawężenia do 1 m?



# Wytyczne ruchu pieszego w Warszawie

„Sugeruje się różne wartości graniczne dla tego, co możemy nazwać akceptowalnym wymiarem przestrzeni dla ruchu pieszych. Bazując na badaniach z Nowego Jorku, William H. Whyte zaproponował wskaźnik 23 pieszych na minutę na metr [szerokości] chodnika. Badania przeprowadzone w Kopenhadze sugerują **13 osób**, jako tę liczbę, która pozwoli uniknąć tłoku na chodnikach.”

Jan Gehl, Miasta dla ludzi, str. 123

Tabl. 2.3 Zestawienie wyników pomiarów w przekrojach pomiarowych w obszarze śródmiejskim Warszawy.

przekrój	Strona ulicy	Rowerzyści	Piesi/godzinę	suma
Marszałkowska (Wilcza-Hoża)	wschód	53	1080	1885
	zachód		752	
Jerozolimskie (Nowy Świat- Krucza)	północ	26	1199	2527
	południe		1307	
Koszykowa (E. Plater- Al. Niepodległości)	północ	34	515	868
	południe		319	
Krakowskie Przedmieście (Królewska- Karowa)	wschód	100	1583	2682
	zachód		999	
Świętokrzyska (Czackiego- Mazowiecka)	północ	31	1956	2687
	południe		700	
Tamka (pod kładką dla pieszych)	północ	25	255	446
	południe		166	
Chmielna (Bracka- Nowy Świat)	oba	34	2055	2089
Emilii Plater (Wilcza- Koszykowa)	zachodnia	5	102	572
	wschodnia		465	
Nowy Świat (przy Smolnej)	wschodnia	87	1935	4459
	zachodnia		2484	
Żelazna (Złota- Chmielna)	wschód	23	210	551
	zachód		318	

Diagnoza i ocena systemu transportu pieszego w Warszawie, str. 20, Transeko na zlecenie BDiK, 2010

Obraz ruchu	Powierzchnia pasa ruchu przypadająca na 1 pieszego	Opis warunków ruchu	Poziom swobody ruchu
	≥5,5 m <sup>2</sup> /p	Swobodna możliwość poruszania się, bez konieczności zmiany toru ruchu	A
	3,7-5,5 m <sup>2</sup> /p	Konieczność zmiany toru ruchu występuje od czasu do czasu	B
	2,2-3,7 m <sup>2</sup> /p	Częste zmiany toru ruchu w celu uniknięcia konfliktów z innymi pieszymi	C
	1,4-2,2 m <sup>2</sup> /p	Ograniczenie prędkości ruchu i ograniczone możliwości wyprzedzania wolniejszych pieszych	D
	0,8-1,4 m <sup>2</sup> /p	Ograniczenie prędkości i bardzo ograniczona możliwość wyprzedzania wolniejszych pieszych	E
	≤ 0,8 m <sup>2</sup> /p	Barczo duże ograniczenie prędkości, częste kontakty z innymi pieszymi	F

Tabela 4. Wartości krytyczne natężeń ruchu pieszego dla poszczególnych poziomów swobody ruchu.

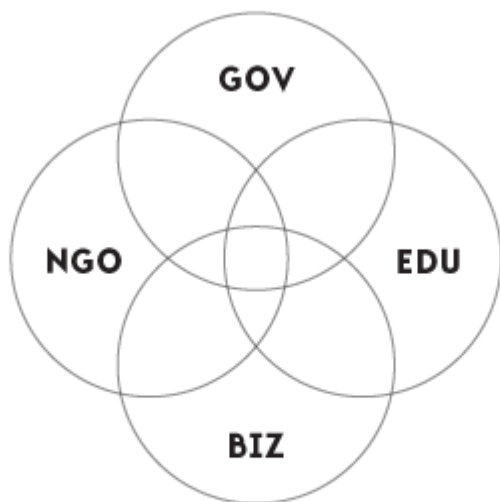
Poziom swobody ruchu	Natężenie ruchu pieszego/godzinę/przekrój (Lp)						
	PRP = 1,50 m	PRP = 1,60 m	PRP = 2,00 m	PRP = 2,25 m	PRP = 2,50 m	PRP = 2,75 m	PRP = 3,00 m
A	1300	1500	1750	1950	2175	2400	2600
B	1850	2150	2475	2780	3100	3400	3700
C	3000	3500	4000	4500	5000	5500	6000
D	4450	5175	5900	6650	7400	8100	8900
E	5150	6000	6850	7700	8500	9400	10250
F	5800	6750	7700	8700	9600	10600	11600

\*]  $Lp = G \cdot V \cdot PRP \cdot t$ , gdzie:  $Lp$  [os.] – liczba pieszych, która w danym przedziale czasu przechodzi przez przekrój pomiarowy,  $G$  [os/m<sup>2</sup>] – gęstość ruchu pieszego,  $V$  [m/sek.] – prędkość pieszego,  $PRP$  [m] – szerokość pasa użytkowego,  $t$  [sek.] – przedział czasu;

Wytyczne ruchu pieszego, Str. 11



# Partnerstwa międzysektorowe

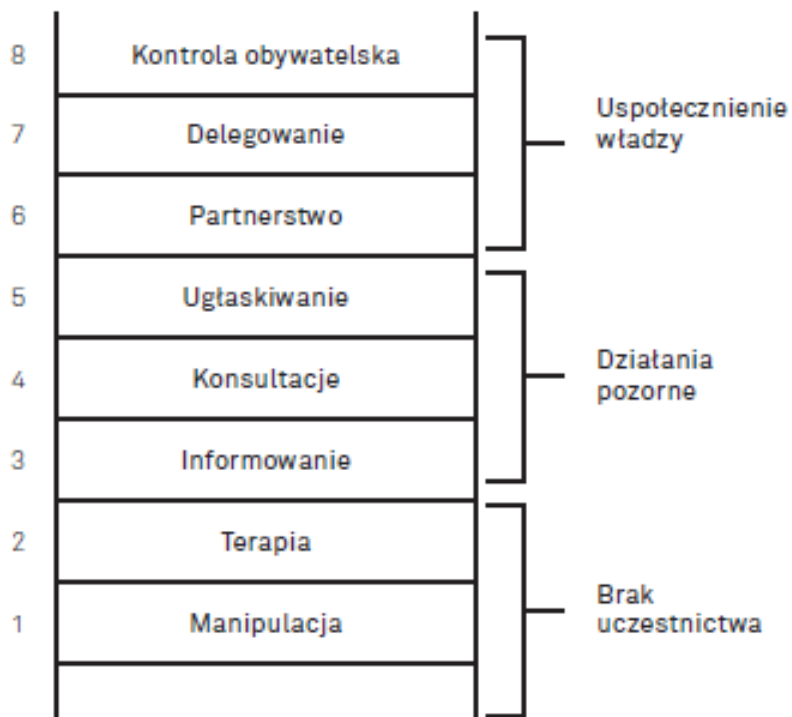


**Rysunek 2. Model innowacji według koncepcji poczwórnej helisy.  
Opracowanie własne na podstawie (Carayannis, 2013, p. 4)**

Źródło: [http://www.euroreg.uw.edu.pl/dane/web\\_articles\\_files/7229/open\\_circuit\\_pdf.pdf](http://www.euroreg.uw.edu.pl/dane/web_articles_files/7229/open_circuit_pdf.pdf)



# Drabina partycypacji społecznej



Źródło: Sherry R. Arnstein, W: Erbel J., Sadura P., Partycypacja. Przewodnik Krytyki Politycznej, Wydawnictwo Krytyki Politycznej, Warszawa, 2012

STOPIEŃ ZAAWANSOWANIA WSPÓŁPRACY PARTNERSKIEJ	KOMUNIKATY PARTNERÓW
trwały/zinstytucjonalizowany proces tworzenia i wykonywania	<i>Ustalmy, że będziemy robić razem Z przez określony lub nieokreślony czas</i>
współwłasność	<i>Skoro zrobiliśmy razem Z, to dzielimy wynikające z niego ryzyka i korzyści</i>
współrealizacja	<i>My robimy X, a wy Y, ale razem zastanówmy się jak oba zrobić najlepiej by razem powstało Z, za które wspólnie bierzemy odpowiedzialność</i>
realizacja części zadania	<i>wymyśliliśmy razem Z, sami robimy część X i jesteśmy za nią odpowiedzialni</i>
współtworzenie	<i>Biorąc pod uwagę wasze wartości i pomysły X, moglibyśmy dotożyć Y i dążyć do Z</i>
konsultowanie	<i>Jak będziecie robić X, to weźcie pod uwagę/ zróbcie to w sposób Y</i>
inspirowanie	<i>Moglibyście zrobić X</i>
informowanie, wymiana wiedzy	<i>My robimy X, a wy?</i>
porozumienie formalne, rytualne, bez wartości dodanej	<i>Robicie fajną rzecz X, wesprzemy was naszym logo</i>

Rysunek 3. Stopień zaawansowania współpracy partnerskiej. Opracowanie własne na podstawie literatury (m.in. Brinkerhoff, Brinkerhoff, 2011; Hryniewlecka, Słemlon, 2009; Wygnański, 2012)

Źródło: [http://www.euroreg.uw.edu.pl/dane/web\\_articles\\_files/7229/open\\_circuit\\_pdf.pdf](http://www.euroreg.uw.edu.pl/dane/web_articles_files/7229/open_circuit_pdf.pdf)



# Style zarządzania publicznego

- Zarządzanie autorytarne (decydent podejmuje wszystkie decyzje)
- Zarządzanie pasywne (skupione na rozwiązywaniu konfliktów)
- Zarządzanie taktyczne (skupione na rozwiązywaniu bieżących problemów)
- Zarządzanie strategiczne (podejmowanie decyzji w oparciu o zapisy dokumentów strategicznych)



# Warszawski Okrągły Stół Mobilności

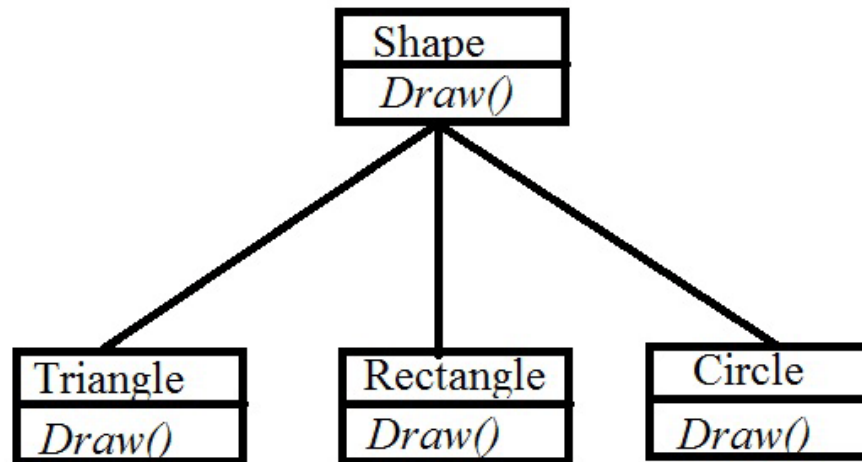
- Stanowisko KDS ds. transportu – tak
- Skład WOSM – urząd miasta, radni, organizacje pozarządowe, naukowcy, projektanci, wykonawcy
- Stół miejski i podstoliki
  - tematyczne (np. rowerowy)
  - terytorialne (dzielnicowe)
  - branżowe (np. organizacji pozarządowych)





# Wariantowanie inwestycji

## Polimorfizm



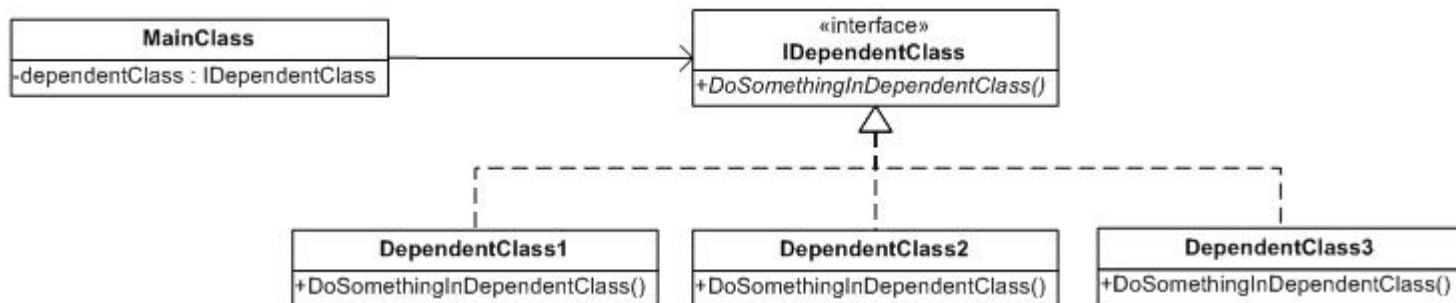
<http://www.go4expert.com/articles/encapsulation-inheritance-polymorphism-t29981/>



# Wariantowanie inwestycji

## The Dependency Inversion Principle

*Depend on abstractions, not on concretions.*

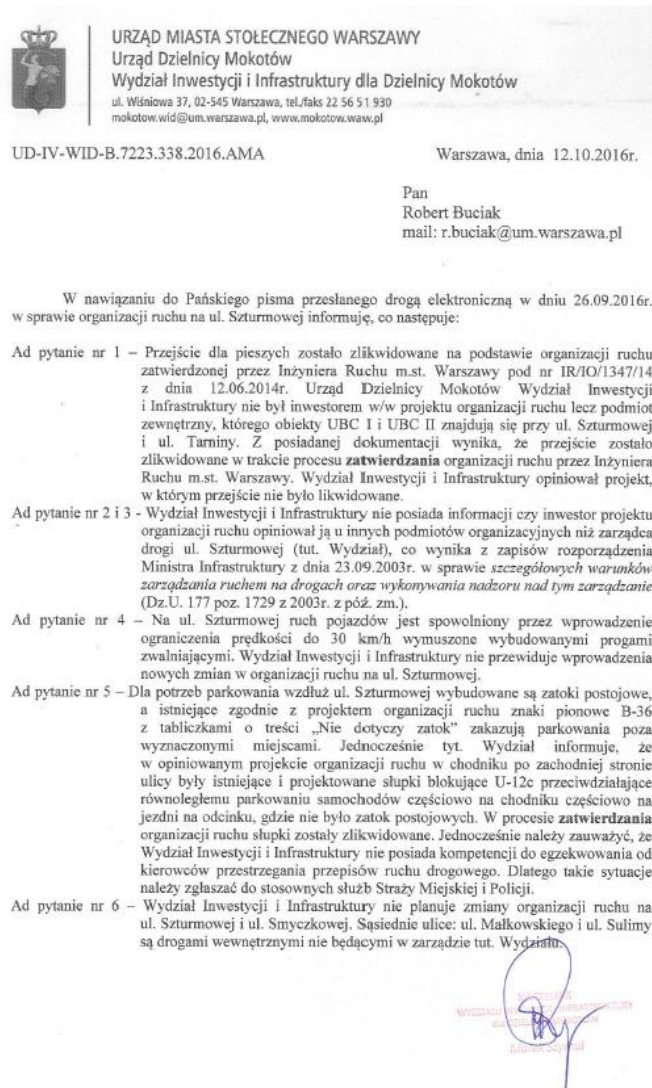


<https://richnewman.wordpress.com/2007/07/21/introduction-to-dependency-injection-introduction-to-cabscsf-part-3/>



# Przegląd inwestycji

- Brak informacji dla mieszkańców o podejmowanych decyzjach
- Weryfikacja dokumentów w oparciu o obowiązujące strategie
- Duże zadanie możliwe do realizacji wyłącznie we współpracy urzędu miasta z organizacjami pozarządowymi





## Promocja zrównoważonej mobilności

- Jedna strona z wszystkimi projektami transportowymi na [transport.um.warszawa.pl](http://transport.um.warszawa.pl) analogiczna do [twojbudzet.um.warszawa.pl](http://twojbudzet.um.warszawa.pl)
- Współpraca urzędu miasta i organizacji pozarządowych – pierwsze zadanie WOSM?



# Wieloletnia Prognoza Finansowa

- Ostatnie zmiany w WPF, dlaczego należało to zrobić?
- Dlaczego w trakcie prac nad WPF pomija się głos organizacji pozarządowych?
- Czy urząd miasta mógłby publikować zmiany dotyczące WPF w trakcie roku w zakładce jej poświęconej w BIP?



## II linia metra

- Dlaczego pomimo deklaracji protokoły Komitetu Sterującego nie są łatwo dostępne na stronie internetowej?
- Dlaczego decyzje Komitetu Sterującego nie wynikają z poprzedniej dyskusji publicznej i są nieodwołalne?
- Dlaczego m.st. Warszawa nie poddało pełnym konsultacjom społecznym przebiegu II linii metra w III etapie, tak jak to ma miejsce w przypadku innych inwestycji?
- Jaka będzie ostateczna lokalizacja stacji metra w III etapie inwestycji tj. na zachód od stacji Księcia Janusza i na wschód od stacji Trocka?
- Doniesienia medialne, dotyczące lokalizacji stacji pod skrzyżowaniem Powstańców Śląskich/Górczewska oraz dot. stacji Lazurowa są niejasne. Prosimy o przekazanie rysunków i planów z obecnie proponowaną lokalizacją wszystkich stacji.



[michal.harasimowicz@forumrozwoju.waw.pl](mailto:michal.harasimowicz@forumrozwoju.waw.pl)

[r.buciak@zm.org.pl](mailto:r.buciak@zm.org.pl)

**DZIĘKUJEMY ZA UWAGĘ**