

SEMINARIUM ROLA MOBILNOŚCI W ROZWOJU WARSZAWY

SPRAWOZDANIE

28 czerwca 2016 r., godz. 17.00-20:00
Pałac Ślubów, Plac Zamkowy 6

Porządek:

1. Pani dr Paulina Nowicka – wprowadzenie oraz powitanie zgromadzonych

Pani Paulina Nowicka powitała przybyłych, przybliżyła cel i program spotkania. Poinformowała uczestników, że seminarium na temat roli mobilności w rozwoju Warszawy jest jednym z wielu wydarzeń organizowanych w ramach prac nad aktualizacją strategii rozwoju miasta. Przypomniała również, że aktualizacja strategii jest obecnie na etapie wypracowywania celów strategicznych i operacyjnych, co jest następnym krokiem po określeniu wizji rozwoju. Jak zaznaczyła Pani Paulina Nowicka, cele to ścieżka i sposób dojścia do wyznaczonej wcześniej wizji, zakładającej, że Warszawa w 2030 roku będzie miastem aktywnych mieszkańców, przyjaznym miejscem i otwartą metropolią. Ważnym elementem każdego z tych trzech aspektów wizji jest mobilność. Konsultacje społeczne Warszawskiej Polityki Mobilności są dobrą okazją do dyskusji o mobilności w mieście a także do uwzględnienia polityki mobilności w strategii rozwoju Warszawy.

2. Pan Mieczysław Reksnis, Biuro Drogownictwa i Komunikacji Urzędu m.st. Warszawy

Pan Dyrektor we wstępie przedstawił cel seminarium. Spotkanie poświęcone było roli mobilności w Warszawie w kontekście strategii rozwoju Warszawy do 2030 roku. Mobilność została przedstawiona jako jedna z głównych osi, wokół których przebiega rozwój miasta. Pan Dyrektor pokrótce opowiedział jak długim i złożonym procesem było przygotowanie dokumentu Warszawskiej Polityki Mobilności. Dokument powstał w wyniku spotkań warsztatowych, na których omawiany był szeroki wachlarz zagadnień – od zagospodarowania przestrzennego do promocji. W podziale zadań przewozowych bardzo ważne są zagadnienia związane z kształtowaniem innego wzorca zachowań niż tylko podział na ruch samochodowy i transport zbiorowy. Zdaniem Pana Dyrektora zadania przewozowe powinny być ponadto dzielone na ruch pieszy i ruch rowerowy. Poinformował także, że projekt Warszawskiej Polityki Mobilności został wypracowany przez przedstawicieli środowiska eksperckiego, któremu przewodniczył dr A. Brzeziński, a także przez przedstawicieli jednostek miejskich oraz środowisk zainteresowanych tym tematem, w tym również KDS ds. Transportu. Pan Dyrektor poinformował też uczestników, że od 15 czerwca do 10 października potrwają konsultacje Warszawskiej Polityki Mobilności. Zaprosił także słuchaczy do udziału w spotkaniach dotyczących WBM – najbliższym z nich będzie debata otwierająca 14 września. Kolejnym etapem będą warsztaty natomiast 7 grudnia odbędzie się debata podsumowująca. Wszystkie informacje o tym procesie dostępne są na stronie internetowej: www.transport.um.warszawa.pl.



3. Sesja prezentacji

W trakcie sesji wystąpili:

- 3.1. **Pan dr hab. inż. Andrzej Szarata, prof. Politechniki Krakowskiej** omówił wyniki Warszawskiego Badania Ruchu 2015. (Prezentacja: „Warszawskie Badanie Ruchu 2015” w załączeniu).
- 3.2. **Pan dr inż. Andrzej Brzeziński z Politechniki Warszawskiej** zaprezentował projekt Warszawskiej Polityki Mobilności. (Prezentacja: „Warszawska Polityka Mobilności projekt” w załączeniu).
- 3.3. **Pan prof. dr inż. Wojciech Suchorzewski z Politechniki Warszawskiej** przybliżył funkcjonowanie transportu w miastach europejskich oraz kierunki polityki unijnej. (Prezentacja: „Transport w miastach europejskich, kierunki polityki unijnej” w załączeniu).
- 3.4. **Pan Robert Buciak – przedstawiciel Komisji Dialogu Społecznego ds. Transportu** przedstawił rekomendacje Komisji Dialogu Społecznego ds. Transportu dla strategii #Warszawa2030. (Prezentacja: „Rekomendacje Komisji Dialogu Społecznego ds. transportu dla strategii #Warszawa2030” w załączeniu).

Przebieg dyskusji:

1. **Pani Maria Pokój** wyraziła zaniepokojenie wynikami i wnioskami zawartymi w przedstawionych prezentacjach. Fakt, iż ponad 50% osób korzysta z transportu miejskiego nie powinien cieszyć, a raczej niepokoić. Wynik ten bowiem pokazuje dużą konieczność przemieszczania się mieszkańców po Warszawie. Największy ruch kumuluje się w obszarach, gdzie występują i wciąż powstają nowe miejsca pracy – na Białołęce, w tzw. „Mordorze” i w centrum. Pani Maria Pokój wyraziła nadzieję, że nadejdzie taki czas, kiedy konieczność przemieszczania się na duże odległości w obrębie miasta będzie mniejsza – mieszkania będą budowane blisko ciągów komunikacyjnych a usługi oraz miejsca pracy będą zlokalizowane blisko domu. Zwróciła również uwagę na fakt, iż obecnie w mieście tworzy się warunki sprzyjające poruszaniu się samochodami. W związku z tym nie należy dziwić się, że jest ich w Warszawie coraz więcej. Inaczej jest w przypadku tworzenia warunków dla pieszych. Koniecznością staje się także przemieszczanie się rowerami (dla zdrowia). Panią Marię Pokój zaniepokoił także fakt, iż średnia liczba dziennych podróży warszawiaków w obrębie miasta wynosi 2. Zwróciła uwagę, że ona sama w dniu wydarzenia wykona ich 7. Rzadko bowiem zdarza się, aby warszawiacy pokonywali drogę wyłącznie do pracy i z powrotem – wykonują także chociażby podróże z dziećmi.
2. **Pani Paulina Nowicka** zwróciła uwagę, że istotnie, w trakcie dotychczasowych spotkań z mieszkańcami dotyczących strategii, często powtarzał się wniosek, że Warszawa powinna być „miastem małych miast”. Według tego założenia miejsca pracy i usługi byłyby zlokalizowane blisko miejsca zamieszkania. Zwróciła również uwagę, iż takie przekształcenie struktury miasta byłoby procesem długotrwałym (prawdopodobnie wykraczającym poza perspektywę 2030 roku) i wymaga ujęcia w aktualizowanym studium uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego.
3. **Pan prof. Wojciech Suchorzewski** zwrócił uwagę na kwestie kształtowania struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta. Zazaczył, że od lat dąży się do tego, aby rozmieszczenie miejsc pracy, zamieszkania, szkół i innych usług było takie, aby



konieczność przemieszczania się była jak najmniejsza. Pan Profesor zwrócił uwagę, że w 1961 przedstawiona została „metoda optymalizacji warszawskiej” [narzędzie optymalizowania rozwoju miast przy wykorzystaniu technik komputerowych w planowaniu przestrzennym, przyp. red.]. W ramach narzędzia opracowano warianty rozwoju miasta, w tym jeden pesymistyczny oraz jeden optymalny, zakładający równowagę pomiędzy rozmieszczeniem miejsc pracy i miejsc zamieszkania. Szczególnie negatywny wpływ na powstawanie niekorzystnych zjawisk i konieczności przemieszczania się na duże odległości ma proces „rozlewania się” miasta, wynikający m.in. z braku całkowitego pokrycia miasta miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego. Pan Profesor jest też zdania, że należy cieszyć się z faktu, iż ponad 50% mieszkańców przemieszcza się transportem publicznym.

4. **Pan Władysław Majewski, Biuro Edukacji Urzędu m. st. Warszawy**, zwrócił uwagę, że oświata jest jednym z głównych generatorów ruchu w mieście. Przez ostatnich 10 lat prac nad systemem oświatowym w Warszawie Pan Władysław Majewski obserwował brak współpracy między zespołami zajmującymi się rozmieszczaniem szkół w Warszawie a osobami odpowiedzialnymi za system transportu. Brakuje koordynacji działań wewnątrz urzędu, np. wymiany informacji pomiędzy jednostkami odpowiedzialnymi za edukację a pionami komunikacyjnymi, dzięki której można byłoby ocenić potrzeby wybudowania szkoły w danej dzielnicy, także z punktu widzenia przemieszczania się uczniów. Opowiedział także o konsultacjach ZTM (ZDM), dotyczących budowy nowych ścieżek rowerowych, w których udział brało m.in. Biuro Edukacji. Przedstawiciele Biura Edukacji przedstawili wówczas mapę obiektów oświatowych zlokalizowanych w niewielkiej odległości od planowanych ciągów rowerowych. Zwrócił uwagę, iż istotne jest doprowadzenie ścieżek rowerowych do szkół, ponieważ rodzic nie puści samodzielnie dziecka do placówki, jeśli nie będzie miało zapewnionej bezpiecznej drogi do szkoły. Doprowadzenie ścieżek rowerowych w ciągach komunikacyjnych należących do dzielnic wymagało jednak tak trudnej koordynacji działań wewnątrzmijskich, że Biuro Edukacji porzuciło realizację pomysłu. Pan Władysław Majewski uznał też, że Warszawa jest jednym z przypadków, gdzie wiele mówi się o konieczności tworzenia strategii mobilności, a w przypadku niektórych ulic mobilność ta jest ograniczona (ul. Nowy Świat). Nawiązał też do przykładu pl. Narutowicza, gdzie ważniejsze wydaje się poprowadzenie autostrady niż zapewnienie dostępu do komunikacji zbiorowej. Zwrócił uwagę, iż Warszawa powinna brać przykład z miast włoskich i francuskich, gdzie ruch samochodowy nie jest może uporządkowany, ale stosowane są dobre rozwiązania, takie jak podwyższone przejścia dla pieszych na drogach pierwszej kategorii.
5. **Pan dr Andrzej Brzeziński** zwrócił uwagę, że w Warszawskiej Polityce Mobilności jest zapisany cały rozdział dotyczący programów rowerowych w szkołach.
6. **Pan Adam Sobieraj, Fundacja Drogi Mazowska i Polski Związek Motorowy**, wyraził wsparcie dla rozwiązania Vision Zero prezentowanego przez Pana Roberta Buciaka. Aktualnie zachęca się mieszkańców do pieszego przemieszczania się, nie dbając odpowiednio o ich bezpieczeństwo. Zwrócił uwagę, że co prawda liczba wypadków spada, jednak ludzie boją się wchodzić na przejścia dla pieszych. Zaapelował także, aby w dyskusji na temat mobilności w mieście stosować mniej konfrontacyjny język. Zdaniem Pana Adama Sobieraja nie ma żadnego pojedynku między pieszymi i kierowcami. Kierowca staje się pieszym, pieszy zaś często staje się kierowcą lub



pasażerem. Pan Adam Sobieraj zwrócił uwagę też na kwestie organizacji prac w urzędzie – opartych na komunikacji papierowej, opóźniającej proces podejmowania decyzji. Podkreślił również, iż należy podjąć działania edukacyjne skierowane do mieszkańców w związku z postępującym zjawiskiem „fonoholizmu”, polegającym na koncentrowaniu się na ekranie smartfona zamiast na drodze. Mieszkańcom należy zwracać uwagę na skutki obniżenia koncentracji, wywołanego powszechnym użyciem urządzeń elektronicznych w trakcie podróży. Jako przykład dobrej praktyki można wskazać kampanię społeczną realizowaną w Szwecji.

7. **Pan dr Adam Brzeziński** podkreślił, że twórcy Warszawskiej Strategii Mobilności nie są przeciwnikami Vision Zero. Zdaniem Pana Doktora taki dokument jednak nie może zawierać w sobie tego typu deklaracji, jakie zakłada ta koncepcja. Zwrócił uwagę, że Warszawa posiada Strategię Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy, w zeszłym roku zaś konsultowana była Strategia Ruchu Pieszego. Jego zdaniem powinien również powstać dokument dotyczący bezpieczeństwa ruchu w mieście. Aktualnie nie ma takich instrumentów, aby móc zapewnić, że liczba osób rannych i ofiar śmiertelnych spadnie do zera. Warszawa powinna mieć jasno sprecyzowaną politykę bezpieczeństwa ruchu (z konkretnym budżetem i konkretnymi osobami przypisanymi do konkretnych zadań). Pan Doktor podkreślił również, iż celem Warszawskiej Polityki Mobilności nie jest zlikwidowanie ruchu samochodowego w mieście, a raczej zmiana roli samochodów w Warszawie.
8. **Pan Witold Smolik, Warszawska Masa Krytyczna**, wyraził wątpliwość co do wiarygodności metodyki, według której przeprowadzone zostało Warszawskie Badanie Ruchu. Jego zdaniem nie jest jasne, na jakiej zasadzie liczony jest ruch rowerowy w mieście. Ponadto zwrócił uwagę na różnice w wynikach ankiety papierowej (przeprowadzanej w gospodarstwach domowych) i internetowej. Zdaniem Pana Witolda Smolika należy też zmienić sposób pomiaru poziomu realizacji polityk miejskich, zastępując wskaźnik „odsetek projektów skonsultowanych” na „odsetek projektów, w których głos społeczny został uwzględniony”.
9. **Pan dr Andrzej Szarata** wyjaśnił, w jaki sposób zostały policzone podróże rowerowe w mieście. Ponadto wytłumaczył rozbieżność między ankietami papierowymi prowadzonymi w gospodarstwach domowych i ankietami internetowymi. W przypadku ankiet internetowych można domyślać się nadreprezentacji osób związanych ze środowiskiem rowerowym. W przypadku gospodarstw domowych dobór respondentów był losowy.
10. **Pani Anna Ptaszyńska**, podobnie jak Pani Maria Pokój, zwróciła uwagę, iż wynik dwóch podróży dziennie w obrębie miasta wydaje się zaniżony. Ponadto zadała pytanie, czy w badaniu zostały uwzględnione podróże osób z poza Warszawy, dojeżdżających do miasta w celach zarobkowych lub rekreacyjnych. Zasugerowała, aby tego typu badania były prowadzone w środkach transportu publicznego, bowiem badanie osób w gospodarstwach domowych jest jej zdaniem bezzasadne. Badanie nie obejmuje wówczas osób, które w trakcie przeprowadzania ankiety przemieszczały się po mieście. Zgłosiła też kilka uwag dotyczących jakości transportu publicznego w Warszawie. Aby zachęcić mieszkańców do przemieszczania się środkami transportu publicznego należałoby zadbać o warunki panujące w autobusach – aktualnie zwykle są zatłoczone i często brzydko w nich pachnie. Postulatem Pani Anny Ptaszyńskiej



było to, aby zwiększyć liczbę kursujących autobusów dwukrotnie – zarówno za dnia jak i w nocy. W prezentacjach wybrzmiał pogląd, że należy skupić się wyłącznie na ruchu pieszym w mieście, co jej zdaniem może ograniczyć możliwości przemieszczania się przez osoby słabsze (starsze lub niepełnosprawne). Istotnym ograniczeniem w poprawie mobilności w mieście są liczne maratony organizowane w Warszawie.

11. **Pan dr Andrzej Szarata** odniósł się do wyników badania dotyczących ruchliwości mieszkańców Warszawy. Zwrócił uwagę, że jeśli jedna osoba częściej przemieszcza się w ciągu dnia nie oznacza, że zachowania innych mieszkańców są takie same. W kontekście sposobu zbierania danych w gospodarstwach domowych Pan Doktor uściślił, że pytania w gospodarstwach domowych dotyczyły zachowań mieszkańców z dnia poprzedniego. W związku z tym nie należy obawiać się, że nie zostały w statystyce ujęte wszystkie podróże respondentów w ciągu jednego dnia. Jeżeli chodzi o uwzględnione w badaniu modele ruchu, analizą objęte zostały także ościenne miejscowości.
12. **Pan Robert Buciak** zwrócił uwagę na to, że miejsca, w których dominuje ruch pieszy nie muszą być trudno dostępne. Deptaki mogą zwiększać wygodę przemieszczania się, jeśli wzbogacimy je o ławki i sklepy, czyli obiekty, dzięki którym można byłoby odpocząć lub spędzić wolny czas.
13. **Pan Bartłomiej Gajewski, Pracownia Dawos Warszawa**, wyraził zaniepokojenie przyjętymi standardami projektowania dróg rowerowych. Warszawskie ulice, zdaniem Pana Bartłomieja Gajewskiego, są szpeczone różnokolorowymi, betonowymi, szerokimi ścieżkami, kosztem estetyki krajobrazu. Zwrócił uwagę, że wkrótce zostaną także wdrożone standardy projektowania ciągów pieszych. Projektowanie ulic oparte wyłącznie na standardach technicznych to nie projektowanie ulic, na których chce się przebywać – należy skupić się na projektowaniu wnętrza urbanistycznego, które ma swoje walory. Ponadto przy planowaniu rozwoju transportu należy przyjąć podejście aglomeracyjne, zakładające planowanie rozwiązań przy uwzględnieniu potrzeb mieszkańców całej aglomeracji, a więc również Łomianek czy Pruszkowa. Nie należy skupiać się wyłącznie na granicach miasta.
14. **Pan dr Andrzej Szarata** ponownie zwrócił uwagę, że w ramach Warszawskiego Badania Ruchu uwzględnione zostały wyniki badania przeprowadzonego wśród mieszkańców całego województwa.
15. **Pan dr Andrzej Brzeziński** zaznaczył, że Warszawska Polityka Mobilności nie ogranicza się wyłącznie do granic administracyjnych miasta, ale również oddziałuje na otaczającą metropolię. Polityka mobilności w Warszawie jest ponadto związana z innymi, szerszymi dokumentami dotyczącymi mobilności. Zdaniem Pana Doktora problem projektowania polega na tym, że w przepisach na poziomie krajowym nie zostały określone rozwiązania dla ruchu rowerowego i pieszego. Ciężko mówić o planowaniu „ładnych” ulic, jeśli brakuje podstaw na poziomie krajowym, założeń w jaki sposób mają działać osoby zaangażowane w proces planowania (urzędnicy, projektanci, wykonawcy). Zdaniem Pana Doktora, dopóki takie ramy nie powstaną, trudno będzie mówić o projektowaniu przyjaznych przestrzeni. Dyskusja zaś nie służy temu, aby w trybie natychmiastowym wdrażać pomysły i życzenia poszczególnych osób, ale aby wypracować przemyślane rozwiązania, analizując koszty i korzyści jakie dane rozwiązanie przynosi.



16. **Pan Mieczysław Reksnis** zwrócił uwagę, że standardy rowerowe i piesze są podstawą do tego, aby wdrażać wspomniane planowanie oparte na estetyce. Mają być bodźcem do włączenia urbanistów w projektowanie estetycznych przestrzeni. Aktualnie są ogłaszane konkursy na zaprojektowanie określonych części Warszawy i architekci są zapraszani do składania swoich propozycji.
17. **Pan Marcin Kulnicz, Zarząd Transportu Miejskiego**, zwrócił uwagę na fakt, że w Warszawie aktualnie mieszka wiele osób, które nie pochodzą z tego miasta. W mniejszych niż Warszawa miastach i miejscowościach wzorcem mobilności jest przemieszczanie się samochodem. Dlatego dla osób przyjezdnych to właśnie samochód jest głównym środkiem transportu. Potrzebne są działania edukacyjne, pokazujące, że istnieją alternatywne dla samochodów środki transportu. Pan Marcin Kulnicz przytoczył przykład prywatnego gimnazjum, w którym okazało się, że dzieci jednej z klas nigdy samodzielnie nie przemieszczały się komunikacją miejską (rodzice uznali ten środek transportu za zbyt niebezpieczny).
18. **Pan Marcin Jackowski, Zielone Mazowsze**, uznał, że ograniczeniem działań prowadzących do stworzenia przyjaznych przestrzeni dla pieszych jest policja. O ile wszyscy są zgodni, że należy uprzywilejować w pewien sposób pieszych i rowerzystów, jako niechronionych uczestników ruchu, o tyle policja wydaje się działać zupełnie przeciwnie do tych założeń. Pan Marcin Jackowski przytoczył przykład, kiedy Stowarzyszenie chciało utworzyć azyl dla pieszych na Ochocie a policja zaopiniowała negatywnie proponowane rozwiązanie. Funkcjonariusze umotywowali to tym, że stworzenie azylu dla pieszych zmniejszy przepustowość drogi. Jego zdaniem policja błędnie diagnozuje problemy dotyczące mobilności Warszawiaków a także proponuje nieadekwatne środki zaradcze. Zadał również pytanie, czy urząd miasta jest świadomy tego problemu. Czy planuje włączyć policję w działania dotyczące polityki mobilności, aby przebudować jej świadomość. „Rowerzyści i piesi są takim pariasem na drodze, traktowanym tak przez organ, który powinien tych nie chronionych uczestników szczególnie chronić”.
19. **Pan Mieczysław Reksnis** wspominał, że mechanizm tworzenia strategii rozwoju mobilności zakłada udział różnych interesariuszy i policja jest jednym z uczestników procesu, jakim jest poprawa bezpieczeństwa ruchu w Warszawie.
20. **Pan dr Andrzej Brzeziński** natomiast zwrócił uwagę, że w programie edukacyjnym policja jest ujęta w grupach społecznych objętych programem.
21. **Pan Krzysztof Piekarski, Stowarzyszenie Warszawa to Wspólna Przestrzeń**, przedstawił pokrótce sylwetkę Stowarzyszenia, do którego należy. Jego zdaniem miasto powinno być budowane tak, aby zaspokajało potrzeby różnych grup mieszkańców. Zwrócił uwagę, że są mieszkańcy, którzy niezależnie od narzucanej im wizji będą musieli wykorzystywać samochód do przemieszczania się. Nawiązał do wcześniej zgłaszanego problemu, jakim jest duża odległość pracy i usług od miejsca zamieszkania. Odniósł się do przykładu pracownika korporacji, który na co dzień musi chodzić w garniturze – nie będzie chciał on prawdopodobnie dojeżdżać rowerem do pracy, gdzie nie ma możliwości skorzystać z prysznicza i przebrać się. Warszawska Polityk Mobilności przede wszystkim powinna dbać o zaspokojenie potrzeb mieszkańców Warszawy, a nie narzucać im z góry założoną wizję.

22. **Pan prof. Wojciech Suchorzewski** zwrócił uwagę, że polityka zrównoważonej mobilności nie zakłada stworzenia miasta bez samochodów. Według jej założeń miasto podzielone jest na pewne strefy, które obsługiwane są przez środki transportu różnego typu w różnym stopniu. Pan Profesor podkreślił, że nigdzie nie było mówione o tym, że samochód jest zły, ale że w pewnych obszarach miasta warto przesiąść się do alternatywnych środków transportu.
23. Zdaniem **Pana Roberta Buciaka** w wypowiedzi Pana Krzysztofa Piekarskiego kluczowym było stwierdzenie, że należy dawać mieszkańcom różne możliwości przemieszczania się. Zdaniem Pana Roberta Buciaka problemem jest to, że teraz wszędzie można dojechać samochodem, natomiast w pewne miejsca dojście piesze i dojazd rowerem są bardzo utrudnione (nawiązanie do Alei Jerozolimskich). Powinna powstać alternatywa dla samochodów. Ponadto mieszkańcy muszą mieć możliwość zrobienia zakupów pod własnym domem bez konieczności przemieszczania się w tym celu w odległą część miasta.
24. **Pan Tomasz Małkiewicz, Stowarzyszenie Zielone Paliwo**, uznał, że w dokumencie brakuje jeszcze 3 rzeczy: słów drzewo (zielen), taksówka i samochód elektryczny. Jeżeli chcemy uwalniać centralną część miasta od samochodów, pozostanie nam jakaś przestrzeń do wykorzystania. Zapisy miasta powinny jasno informować, że centralna część miasta zostanie wyłączona z ruchu i w związku z tym powstanie tam więcej zieleni lub pojawią się tam wypożyczalnie samochodów. Jeżeli chcemy stosować jakieś rozwiązania ograniczające przemieszczanie się samochodami do centrum, musimy dać jakąś alternatywę.
25. **Pan Mieczysław Reksnis** podsumował spotkanie podziękowaniem zarówno za pytania jak i dyskusję. Zdaniem Pana Dyrektora kluczową kwestią jest związek planowania przestrzennego z planowaniem transportu, zgodnie z założeniami przyjętymi już w 1995 roku, kiedy fundamentalnym stwierdzeniem było to, że zagospodarowanie przestrzenne musi być zróżnicowane, nie monofunkcyjne. Drugą ważną sprawą jest edukacja zarówno młodzieży, jak i dorosłych. Istotne jest edukowanie strony społecznej, aby ona również nadała za trendami nowoczesnej polityki transportowej. Pan Dyrektor zaznaczył także, że należy zwracać uwagę na finansową stronę proponowanych pomysłów. Wszystkie propozycje rozwiązań transportowych należy zbilansować, bo miasto nie jest w stanie zaspokoić wszystkich jednostkowych potrzeb mieszkańców – nie tylko transportowych, ale i edukacyjnych czy z zakresu ochrony zdrowia. Cały czas należy myśleć o tym, że dochody miasta warunkują możliwość rozwój danego, planowanego systemu, m.in. transportowego. Pan Dyrektor zaprosił słuchaczy do dalszego składania uwag dotyczących polityki mobilności.
26. **Pani dr Paulina Nowicka** zaprosiła do udziału we wrześniowych dyskusjach będących częścią procesu aktualizacji strategii rozwoju Warszawy.