



1 Szybkie autobusy dla wszystkich

Kompletna sieć buspasów i priorytety dla autobusów



Sieć linii autobusowych to krwiobieć Warszawy. W 2024 roku liczba przejazdów autobusami miejskimi sięgnęła 447 milionów, niemal dorównując łącznej liczbie przejazdów obiema liniami metra i wszystkimi liniami tramwajowymi. Na wielu trasach – na przykład z Pragi-Południe na Ursynów, z Bemowa na Służewiec czy wzdłuż Wisłostrady – autobusy nie mają szynowej alternatywy i codziennie obsługują duże potoki pasażerów podróżujących na duże odległości. Mimo to w miejskiej polityce transportowej autobusy wciąż traktowane są tylko jako uzupełnienie transportu szynowego, do którego mają dowozić pasażerów – a nie jako jego równoprawny zamiennik.

W rezultacie, w porównaniu z metrem i tramwajami, rozwojowi sieci autobusowej poświęca się znacznie mniej zarówno środków finansowych, jak i uwagi. Numeracja i trasy linii autobusowych często wynikają z uwarunkowań historycznych, a nie z bieżących potrzeb i funkcji. Brakuje jasnej hierarchii linii – rozróżnienia między szybkimi, dalekobieżnymi „metrobusami”, uzupełniającymi liniami międzydzielnicowymi, a lokalnymi liniami dowozowymi – więc nawet na duże odległości często trzeba podróżować krętą trasą. W dodatku, choć 80% warszawiaków popiera buspasy i inne preferencje dla transportu zbiorowego, brakuje ich często nawet na strategicznych trasach. Autobus nie jest atrakcyjny w porównaniu z autem, a mieszkańcy dzielnic pozbawionych transportu szynowego mogą czuć się poszkodowani. Czas to zmienić!

80%

warszawiaków popiera buspasy i inne preferencje dla transportu zbiorowego.

68%

warszawiaków zrezygnowałoby z pasażerów dla samochodów na rzecz buspasów, jeśli poprawiłoby to punktualność komunikacji zbiorowej.

400zł

miesięcznie można zaoszczędzić na przesiadce z samochodu na autobus na trasie Jelonki-Mordor (200 zł paliwo + min. 200 zł parking).

PROPONOWANE
DZIAŁANIA

- Powołanie interdyscyplinarnego zespołu zadaniowego (task force) do spraw rozwoju sieci autobusowej z udziałem jednostek miejskich odpowiedzialnych za transport publiczny, drogi oraz planowanie przestrzenne w celu koordynacji budowy buspasów z planowaniem tras linii.

OCEKIWANE
EFEKTY

- Zaplanowanie sieci szybkich linii autobusowych (metrobusów), obsługujących orbitalne i promieniste korytarze międzydzielnicowe bez istniejącego transportu szynowego. Takie linie mogłyby obsługiwać na przykład następujące korytarze:
 - ▶ **Bemowo – Wilanów** (przez ciągi ulic Łopuszańskiej, al. Lotników i al. Wilanowskiej),
 - ▶ **Praga-Południe – Stegny** (przez ciągi ulic Zamienieckiej, Fieldorfa i Trasy Siekierskiej),
 - ▶ **Skorosze – Śródmieście** (wzdłuż Alei Jerozolimskich),
 - ▶ **Wilanów – Żoliborz** (przez ciąg ulic Powiśkiej, Czerniakowskiej i Wisłostrady).
- Podwojenie długości sieci buspasów i wdrożenie innych środków priorytetu w celu minimalizacji czasu przejazdu autobusów, zwłaszcza na wybranych szybkich liniach.
- Wprowadzenie standardów jakościowych buspasów, uwzględniających separację od sąsiednich pasów samochodowych, gęstość wjazdów do sąsiednich posesji czy wykorzystanie buspasa przez skręcające pojazdy ruchu ogólnego,
- Działania marketingowe i edukacyjne, w tym wizualna identyfikacja szybkich linii (np. pod marką „Metrobus”) oraz kampania społeczna poprawiająca wizerunek autobusu.

WISKAŹNI
SKUTECZNOŚCI

- Zdecydowana poprawa atrakcyjności transportu publicznego na ważnych trasach bez transportu szynowego.
- Poprawa wizerunku autobusu w porównaniu z szynowym transportem miejskim.
- Ułatwienie planowania podróży i zwiększenie efektywności finansowania połączeń autobusowych dzięki wprowadzeniu hierarchii i racjonalizacji tras linii.

JEDNOSTKI
ORGANIZACYJNE

- Skrócenie czasu przejazdu autobusem w szczycie porannym w wybranych relacjach o 1/3.
- Wzrost liczby pasażerów na trasach objętych działaniami.
- Ograniczenie kosztu obsługi wybranych linii autobusowych dzięki zmniejszeniu liczby pojazdów i kierowców przy zachowaniu częstotliwości.
- Zwiększenie udziału autobusu i zmniejszenie udziału samochodu w podróżach na wybranych trasach.

- Zarząd Transportu Miejskiego (ZTM),
- Zarząd Dróg Miejskich (ZDM),
- Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym (BZRD),
- Biuro Funduszy Europejskich i Polityki Rozwoju (FE).

2 Wygoda i bezpieczeństwo pieszych

Rzecznik Praw Pieszych na straży infrastruktury do chodzenia



Przejście dla pieszych podczas remontu w Warszawie, 2025. Fot: zbiory własne Clean Cities Campaign.

Każdy czasem jest pieszym – nawet jeśli przemierza się tylko do zaparkowanego w pobliżu samochodu. Całe szczęście, gdyż regularne chodzenie to jeden z najprostszych sposobów zapewnienia sobie codziennej dawki ruchu – WHO zaleca dorosłym co najmniej 30 minut aktywności fizycznej dziennie, a dzieciom dwukrotnie więcej. Poruszanie się pieszo nic nie kosztuje, nie generuje spalin i zanieczyszczeń.

Niestety, choć chodzenie jest tak powszechne, naturalne i korzystne, wygodzie poruszania się w ten sposób nie poświęca się w Warszawie dość uwagi. **W 2024 roku w aplikacji Warszawa 1915 zgłoszono ponad 95 tys. problemów utrudniających chodzenie, dotyczących blokowania ruchu pieszego przez parkujące auta (75 tys. zgłoszeń) czy uszkodzonych chodników (20 tys. zgłoszeń).** Szczególnym wyzwaniem dla pieszych są prace drogowe, gdzie często brakuje wyznaczenia tymczasowych alternatywnych przejść – zwłaszcza dostosowanych do potrzeb osób o ograniczonej mobilności: osób z wózkami dziecięcymi, osób z niepełnosprawnościami czy seniorów.

Brakuje instytucji, która realnie zadba o prawa pieszych – od monitorowania ruchu i usuwania barier po zapewnienie, że w czasie remontów tymczasowe przejścia i chodniki spełniają najwyższe standardy bezpieczeństwa. Czas to zmienić!

PROPONOWANE DZIAŁANIA

- **Powołanie Rzecznika Praw Pieszych** z następującym zakresem zadań:
 - ▶ gromadzenie i publikowanie informacji o natężeniu ruchu, barierach i potrzebach pieszych,
 - ▶ egzekwowanie stosowania warszawskich Standardów i Wytycznych dla Infrastruktury dla Pieszych w projektach inwestycyjnych, w tym w stałej i czasowej organizacji ruchu, oraz rekomendowanie zmian w Standardach i Wytycznych,
 - ▶ zapewnienie sprawnego reagowania na zgłoszenia mieszkańców dotyczące barier dla ruchu pieszego, kontrola jakości rozwiązań dla pieszych w trakcie remontów.
- **Uruchomienie systemu monitoringu ruchu pieszego**, zintegrowanego z istniejącym systemem monitorowania ruchu rowerowego.
- **Audyt infrastruktury pieszej**, obejmujący stan techniczny i parametry geometryczne chodników zarządzanych przez jednostki miejskie, w tym zgodność miejsc parkingowych na chodnikach z obowiązującymi przepisami.
- **Audyt barier przestrzennych na głównych ciągach pieszych** (np. schody bez wind czy podjazdów, brakujące przejścia dla pieszych na skrzyżowaniach, nadmierne odległości między przejściami na odcinkach dróg) i przygotowanie planu naprawczego.
- **Uzupełnienie Standardów i Wytycznych dla Infrastruktury dla Pieszych** o szczegółowe wymagania dotyczące tymczasowej infrastruktury w czasie robót drogowych.
- **Uruchomienie aplikacji Piesza Warszawa** z mapą atrakcyjnych tras pieszych w Warszawie oraz udogodnień dla pieszych (np. ławek, poidełek, toalet publicznych).

OCZEKIWANE EFEKTY

- Skuteczniejsza realizacja miejskiej polityki rozwoju ruchu pieszego.
- Zastąpienie miejsc parkingowych wyznaczonych na chodnikach niezgodnie z przepisami parkingami zgodnymi z prawem.
- Likwidacja zidentyfikowanych barier przestrzennych dla pieszych.
- Zapewnienie przy każdych robotach drogowych alternatywnej, możliwie bezpośredniej trasy dla ruchu pieszego, dostosowanej do potrzeb osób o ograniczonej mobilności wg wytycznych dla tymczasowej infrastruktury.

WSKAŹNIKI SKUTECZNOŚCI

- Zmniejszenie liczby zgłoszeń przez aplikację Warszawa 1915 problemów utrudniających chodzenie.
- Liczba przeniesionych nieprzepisowych miejsc parkingowych.
- Skrócenie dystansu pieszego w wybranych relacjach.
- Zastąpienie przejść nad- lub podziemnych przejściami w poziomie terenu.
- Liczba i zakres zrealizowanych inicjatyw Rzecznika Praw Pieszych (według raportów rocznych).

JEDNOSTKI ORGANIZACYJNE

- Pełnomocnik Prezydenta m.st. Warszawy lub BZRD.

3 Przesiadki bez barier

Wygodny transport dla wszystkich



2x

więcej czasu potrzebują seniorzy, aby dotrzeć do transportu publicznego – dlatego węzły przesiadkowe muszą być projektowane z myślą o osobach starszych i mniej mobilnych.

62%

mniej uciążliwa okazuje się przesiadka na tym samym peronie lub przystanku niż ta wymagająca przejścia na inny.

21%

mniej uciążliwa staje się przesiadka dzięki zastąpieniu tradycyjnych schodów ruchomymi lub windą.

Każdego dnia w Warszawie na 5 mln pojedynczych przejazdów środkami transportu zbiorowego przypada około 1,8 mln przesiadek. Nic w tym dziwnego – przy ograniczonym budżecie nie da się zapewnić w każdej relacji bezpośredniego połączenia, które jednocześnie będzie obsługiwane z atrakcyjną częstotliwością i będzie przebiegało możliwie prostą, szybką trasą. Efektywna sieć transportu publicznego obejmuje połączenia o różnym charakterze w ramach hierarchii – szybkie metrobusesy i transport szynowy obok lokalnych linii dowozowych – między którymi powinna zachodzić synergia, a to wymaga przesiadek.

Przesiadanie się zwykle wymaga przejścia między przystankami i oczekiwania na kolejne połączenie, co wiąże się ze stratą czasu. W dodatku każda minuta spędzona na przesiadaniu się jest dla pasażera bardziej dolegliwa niż minuta jazdy. Wygoda przesiadek ma więc kluczowe znaczenie dla tego, jak pasażerowie doświadczają podróży transportem zbiorowym. Dobrze zorganizowane punkty przesiadkowe są szczególnie istotne dla pasażerów o ograniczonej mobilności: seniorów, osób z dużym bagażem, osób z wózkami dziecięcymi czy użytkowników wózków inwalidzkich. Wysoki kraężnik czy schody mogą być dla nich przeszkodą nie do pokonania i uniemożliwić całą podróż.

Choć w Warszawie jest kilka dobrze zaprojektowanych węzłów przesiadkowych (np. Młociny czy al. Krakowska), w większości przypadków przesiadki mają miejsce między przystankami na głównych skrzyżowaniach, których układ nie jest zoptymalizowany z myślą o wygodzie pasażerów zmieniających linię czy środek transportu. Duże odległości, sygnalizacje świetlne, a czasem też schody i podziemne korytarze zniechęcają do przesiadek, co podważa efektywność całego systemu transportowego. Czas to zmienić!

PROPONOWANE
DZIAŁANIA

- Identyfikacja węzłów przesiadkowych w całej Warszawie i przeprowadzenie ich audytu ze wskazaniem zaleceń w zakresie:
 - ▶ odległości i czasu przejścia między poszczególnymi przystankami w ramach zespołu,
 - ▶ czytelności układu węzła i jakości oznakowania,
 - ▶ barier architektonicznych i dostępności dla seniorów, dzieci i innych osób z ograniczoną mobilnością,
 - ▶ wyposażenia węzła w udogodnienia, takie jak ławki, zadaszenia, toalety, poidełka, handel i usługi itp.,
 - ▶ integracji węzła z otaczającą zabudową i potencjału dla nowej zabudowy.
- Opracowanie wytycznych dla węzłów przesiadkowych w Warszawie na podstawie wyników audytu i przeglądu dobrych praktyk w kraju i za granicą.

OCEKIWANE
EFEKTY

- Skrócenie łącznego czasu podróży na trasach wymagających przesiadki.
- Zwiększenie atrakcyjności połączeń przesiadkowych dla pasażerów transportu publicznego.
- Poprawa parametrów istniejących punktów przesiadkowych poprzez stopniowe wdrażanie zaleceń audytu.

WSKAZNIKI
SKUTECZNOŚCI

- Poprawa oceny wygody przesiadek przez użytkowników wybranych węzłów (badania ankietowe).
- Skrócenie odległości między przystankami i/lub czasu przesiadki na wybranych węzłach.
- Poprawa dostępności węzłów przesiadkowych dla osób z ograniczoną mobilnością.
- Optymalizacja z myślą o wygodzie przesiadek układu stacji i przystanków planowanych w ramach nowych linii metra i tramwajowych.

JEDNOSTKI
ORGANIZACYJNE

- Zarząd Transportu Miejskiego.

4 Dostawy bez spalin

Efektywna logistyka ostatniej mili



Transport towarów – od zakupów internetowych po zaopatrzenie sklepów – jest nieodłączną częścią życia miasta. W Warszawie odbywa się on jednak w sposób rozproszony, nieefektywny i emisyjny, co zwiększa korki, hałas i zanieczyszczenie powietrza. Brak koordynacji między jednostkami miejskimi utrudnia wdrażanie rozwiązań proekologicznych. **Dlatego potrzebny jest Plan Zrównoważonej Logistyki Miejskiej (Sustainable Urban Logistics Plan – SULP) oraz wyznaczenie miejskiego koordynatora, który uporządkuje procesy i wdroży narzędzia umożliwiające czyste, sprawne i nowoczesne dostawy.** To krok, który pozwoli zmniejszyć liczbę przejazdów, ograniczyć emisję spalin i hałasu, a jednocześnie poprawić jakość życia mieszkańców.

30

nawet za tyle procent całkowitych emisji CO₂ w transporcie miejskim odpowiadają dostawy ostatniej mili.

15–20%

przejazdów samochodów dostawczych w miastach dałoby się zastąpić dostawami rowerem elektrycznym w sposób efektywny kosztowo.

1–3

rowery cargo są potrzebne do zastąpienia jednego samochodu dostawczego.

„Boom zakupów online sprawił, że po ulicach europejskich miast jeździ nawet o 20% więcej vanów dostawczych niż przed pandemią. Ten trend widzimy także w Warszawie. Analizy przeprowadzone w Londynie i Paryżu wskazują, że samochody dostawcze odpowiadają za 30–40% emisji zanieczyszczeń transportowych – tlenków azotu i pyłów. Czas, aby Warszawa, śladem europejskich stolic, nadała logistyce miejskiej większy priorytet i we współpracy z firmami zaczęła ją kształtować w kierunku nowoczesnych, zeroemisyjnych rozwiązań, które poprawią jakość powietrza i zdrowie mieszkańców”

– Nina Józefina Bąk, dyrektorka Clean Cities Campaign Polska.

- **Reorganizacja i koordynacja** – powierzenie roli koordynatora do spraw logistyki osobie odpowiedzialnej za opracowanie Planu Zrównoważonej Logistyki Miejskiej (SULP); przyspieszenie prac nad dokumentem, który wyznaczy ramy polityki miejskiej,
- **Partnerstwo publiczno-prywatne** – stworzenie stałej platformy współpracy miasta z firmami kurierskimi, logistycznymi i handlowymi na rzecz zeroemisyjnej logistyki,
- **Mikrocentra przeładunkowe** – utworzenie miejskich hubów dostawczych, aby uniknąć chaosu i niekontrolowanego rozmnażania paczkomatów czy prywatnych punktów odbioru,
- **Utworzenie strefy zeroemisyjnych dostaw** – wprowadzenie preferencji i ograniczeń dla dostaw w centrum miasta (np. dłuższe okna czasowe tylko dla zeroemisyjnych pojazdów, stopniowe zaostrzanie kryteriów wjazdu dla pojazdów dostawczych z silnikami spalinowymi),
- **Miejsca postojowe dla dostaw** – wyznaczenie na miejskich ulicach zatok lub miejsc postojowych do krótkotrwałego postoju (do 15 minut) w celu realizacji dostaw i zaopatrzenia.

- Zwiększenie efektywności dostaw i zmniejszenie ruchu samochodów dostawczych.
- Upowszechnienie wykorzystania rowerów cargo do dostaw ostatniej mili i zaopatrzenia.
- Ograniczenie nieprzepisowego zatrzymywania się samochodów dostawczych na chodnikach i w innych miejscach do tego nieprzeznaczonych.

- Uruchomienie hubu przeładunkowego na obszarze Nowego Centrum Warszawy.
- Ograniczenie emisji GHG z miejskiej logistyki w śródmieściu Warszawy o 80%.
- Zmniejszenie ruchu samochodów dostawczych w śródmieściu Warszawy o 25%.

- Biuro Infrastruktury.



Akcja Streets for Kids przy ul. Reja w Warszawie, 2024. Fot. Marta Górczyńska

5 Zdrowa i bezpieczna droga do szkoły

Promowanie mobilności aktywnej od najmłodszych lat



Choć zdecydowana mniejszość uczniów dociera do warszawskich szkół podstawowych samochodem, auta wciąż dominują w otoczeniu placówek edukacyjnych. Czuć to w powietrzu – z rur wydechowych samochodów rodziców pochodzi nawet 16% emisji tlenków azotu w okolicy szkół.auta emitują też inne spaliny, takie jak cząsteczki pyłów zawieszonych w powietrzu, które przenikają do organizmu człowieka. Zdrowotne konsekwencje spalin są poważne – według Polskiego Klubu Ekologicznego (2021) toksyczne związki z transportu wpływają negatywnie na rozwój poznawczy oraz układy: oddechowy, krążenia i odpornościowy dzieci.auta manewrujące i parkujące tuż przy szkołach powodują też bardziej bezpośrednie zagrożenia: pojazdy wjeżdżają na chodniki i ograniczają widoczność, więc nietrudno o wypadek. Według audytu z 2020 roku 1 na 5 uczniów w ciągu poprzednich dwóch lat doświadczył niebezpiecznej sytuacji drogowej, a 16% zadeklarowało, że w drodze do szkoły nie czuje się bezpiecznie.

Mimo to uczniowie chcą podróżować do szkoły aktywnie – ponad 80% deklaruje, że chcieliby chodzić pieszo albo jeździć rowerem, na hulajnodze czy na rolkach, a prawie 70% już to robi. **Aby zapewnić uczniom bezpieczeństwo w drodze do szkoły i czyste powietrze wokół placówek, potrzebne jest dynamiczne rozwijanie idei szkolnych ulic – ograniczanie ruchu aut w okolicy szkół.** W tym celu wystarczy rozwijać program „Droga na Szóstkę”, który Zarząd Dróg Miejskich realizuje już we współpracy z kilkoma podstawówkami. Wdrożenie programu w całym mieście, wsparte kampaniami edukacyjnymi i aktywnym zaangażowaniem szkół, pozwoli stworzyć bezpieczne i zdrowe otoczenie dla najmłodszych warszawiaków. Wspieranie mobilności aktywnej powinno dotyczyć również uczniów szkół średnich, którym też przydałyby się bezpieczne parkingi rowerowe czy zajęcia z bezpiecznej jazdy oraz konserwacji roweru. Przyzwyczajanie od najmłodszych lat do poruszania się po mieście bez auta to ważna lekcja na przyszłość.

- **Skalowanie programu** – rozszerzenie programu „Droga na Szóstkę” na wszystkie dzielnice Warszawy, z dedykowanym budżetem i wsparciem organizacyjnym,
- **Materiały informacyjne** – opracowanie i dystrybucja broszury do każdej szkoły, prezentującej przykłady wdrożeń, korzyści dla dzieci oraz podstawy prawne programu,
- **Kampania edukacyjna** – działania informacyjne skierowane do dyrekcji szkół, rodziców i uczniów, promujące aktywne i bezpieczne podróże do szkoły,
- **Współpraca instytucjonalna** – wzmocnienie koordynacji między Zarządem Dróg Miejskich (ZDM), Biurem Edukacji oraz poszczególnymi dzielnicami, które powinny aktywnie uczestniczyć we wdrażaniu programu,
- **Edukacja w szkołach** – organizacja w szkole zajęć z bezpiecznej jazdy i konserwacji roweru.

83%

dzieci chce docierać do szkoły aktywnie (np. pieszo, rowerem lub hulajnogą), a 69% już to robi.

21%

tylko tylu uczniów warszawskich szkół podstawowych dociera do szkoły samochodem.

48%

rodziców uważa, że ruch wokół szkoły jest niebezpieczny – wśród rodziców dowożących dzieci ten odsetek sięga 62%.

OCZEKIWANE
EFEKTY

- Zwiększenie poczucia bezpieczeństwa uczniów w drodze do szkoły.
- Dalsze zmniejszenie udziału aut w podróży do szkół.
- Zwiększenie atrakcyjności mobilności aktywnej wśród uczniów i absolwentów szkół podstawowych i średnich.

WSKAŹNIKI
SKUTECZNOŚCI

- Wzrost udziału uczniów podróżujących do szkoły aktywnie z 69% do 80%.
- Zapewnienie krytych parkingów na rowery i hulajnogi dla co najmniej 40% uczniów.
- 50 szkół objętych programem „Droga na Szóstkę” do końca 2028 roku.

JEDNOSTKI
ORGANIZACYJNE

- Zarząd Dróg Miejskich, Biuro Marketingu, Biuro Edukacji, Biuro Ochrony Powietrza i Polityki Klimatycznej.

6 Ładowanie blisko domu

Czystsze powietrze i realne oszczędności dla mieszkańców



5–6

tys. zł oszczędności rocznie można uzyskać dzięki niższym kosztom ładowania auta elektrycznego w porównaniu do auta spalinowego (2,9 tys. zł vs. 8,4 tys. zł dla paliwa).

49%

osób szukających auta deklaruje zainteresowanie elektrykiem z drugiej ręki.

40%

o tyle wzrosła w styczniu 2025 r. liczba sprowadzonych do Polski używanych aut elektrycznych; ich udział w imporcie sięgnął 0,8%.

Samochody elektryczne mają zerowe emisje z rury wydechowej, więc zastąpienie nimi aut spalinowych przyczynia się do zmniejszenia stężenia w powietrzu pyłów i tlenków azotu – to szczególnie ważne w mieście. **Nawet biorąc pod uwagę to, że w Polsce dużą część energii produkuje się z węgla, emisje CO₂ związane z produkcją i użytkowaniem auta na prąd są mniejsze o 23–35% w porównaniu ze spalinowym w całym cyklu życia.** Za zakupem auta elektrycznego przemawia jednak nie tylko ekologia, ale też względy praktyczne. Prąd do jego zasilania jest nawet o ⅔ tańszy od paliwa do tradycyjnego pojazdu, a prostsza konstrukcja ogranicza ryzyko awarii i wydatki eksploatacyjne.

Przeszkodą w zakupie auta elektrycznego – nowego lub używanego – jest ograniczona dostępność punktów do ładowania. O ile

właściciele domów jednorodzinnych czy indywidualnych miejsc parkingowych zwykle mogą zainstalować sobie prywatną ładowarkę, mieszkańcy starszych budynków wielorodzinnych nie mają takiej możliwości. Problem dotyczy zwłaszcza osiedli, gdzie samochody parkuje się na drogach publicznych lub na odkrytych parkingach bez przypisywania miejsc do konkretnych osób i pojazdów. W takich miejscach mieszka dziś większość warszawiaków.

Aby wspierać rozwój elektrycznej motoryzacji, władze Warszawy powinny inwestować w ogólnodostępne punkty ładowania zlokalizowane na ulicach i osiedlowych parkingach. To nie tylko ułatwi mieszkańcom codzienne korzystanie z pojazdów elektrycznych i przyspieszy rezygnację ze starych, emisyjnych aut na elektryczne, ale też podniesie atrakcyjność starszych dzielnic jako miejsca do życia. W rezultacie poprawi się jakość powietrza i stan zdrowia mieszkańców Warszawy.

PROPONOWANE
DZIAŁANIA

- **Pilotaż Zielonych Kopert (WZK)** – wdrożenie pierwszych osiedlowych punktów ładowania we współpracy ze spółdzielniami mieszkaniowymi i wybraną spółką komunalną; pilotaż ma dostarczyć wiedzy (know-how) dotyczącej dostępności sieci, atrakcyjności systemu dla użytkowników oraz ich zachowań,
- **Włączenie do Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN)** – objęcie punktów WZK uchwałą o SPPN; egzekucja opłat za postój odbywałaby się na zasadach obowiązujących w strefie,
- **System abonamentów** – udostępnienie stacji WZK wybranej grupie mieszkańców w ramach abonamentu, na wzór obszarowego abonamentu postojowego. Wykupienie abonamentu umożliwiłoby korzystanie z ładowarki poprzez system rezerwacji „okna na ładowanie” i pokrywałoby koszty jej utrzymania. Abonament byłby dostępny dla mieszkańców danego kwartału, zapewniając możliwość naładowania auta pod domem raz na kilka dni,
- **Wsparcie spółdzielni i wspólnot** – dostarczenie prostego modelu postępowania, aby mogły samodzielnie tworzyć punkty ładowania lub dołączać do miejskiego systemu,
- **Zaangażowanie miasta** – realizacja projektu przez Zarząd Dróg Miejskich (ZDM) lub inne jednostki i spółki komunalne, w zgodzie z Zieloną Wizją Warszawy oraz miejską Strategią Klimatyczną,
- **Stworzenie miejskiej mapy stacji ładowania.**

OCZEKIWANE
EFEKTY

- Ułatwienie użytkowania samochodów elektrycznych osobom bez dostępu do indywidualnych miejsc parkingowych z prywatną ładowarką.
- Ułatwiony dostęp do informacji o lokalizacji ładowarek.

WSKAŹNIKI
SKUTECZNOŚCI

- Wzrost udziału samochodów elektrycznych w ogólnej liczbie aut na starszych osiedlach.
- Liczba zainstalowanych ogólnodostępnych ładowarek w formie WZK.
- Liczba abonentów-użytkowników WZK.

JEDNOSTKI
ORGANIZACYJNE

- Biuro Funduszy Europejskich i Polityki Rozwoju (FE) / Biuro Infrastruktury (BI) – koordynacja; Miejskie Zakłady Autobusowe (MZA), Zarząd Dróg Miejskich (ZDM), spółdzielnie mieszkaniowe – zarządzanie drogą.

7 Rower środkiem codziennego transportu

Infrastruktura zachęcająca do regularnej jazdy rowerem



Garaż rowerowy na abonament w Londynie, 2025. Źródło: zbiory własne Clean Cities Campaign.

W metropoliach Europy Zachodniej rower jest powszechnie wykorzystywanym środkiem transportu – nie tylko okazjonalnej rekreacji. Niestety w Warszawie, mimo znaczących wydatków na budowę dróg dla jednośladów, codzienne dojazdy do pracy rowerem są rzadkością. Nic dziwnego, bo choć infrastruktury przybywa, jej jakość i użyteczność pozostawiają wiele do życzenia. Zgodnie z dobrą praktyką, opisaną choćby w polskich Wytycznych projektowania infrastruktury dla rowerów, oraz doświadczeniami z miast takich jak Londyn, kręgosłupem sieci powinny być wysokiej jakości autostrady rowerowe do szybkiego pokonywania długich dystansów. Z nimi powinien łączyć się cały system tras podstawowych i uzupełniających opłatających dzielnice mieszkalne, biurowe, szkoły, i parki. W odróżnieniu od tras turystyczno-rekreacyjnych, trasy do codziennej jazdy transportowej powinny być możliwie bezpośrednie, pozbawione stromych podjazdów i minimalizujące wysiłek rowerzysty.

W Warszawie jakość dróg dla rowerów nie jest w żaden sposób powiązana z funkcją danej trasy i jej rolą w systemie transportowym. W dodatku często infrastruktura nagle urywa się, tworząc niebezpieczne sytuacje – kiedy brakuje drogi dla rowerów, około 90% rowerzystów kontynuuje podróż chodnikiem, gdzie może dochodzić do kolizji z pieszymi. Dodatkową barierą w jeździe rowerem jest często brak łatwo dostępnego miejsca do bezpiecznego i łatwego przechowywania rowerów – wielu mieszkańców zniechęca konieczność codziennego wynoszenia roweru z piwnicy lub trzymania go na balkonie. Bez rozwiązania tych problemów rower nie stanie się pełnoprawną alternatywą dla samochodu w codziennych podróżach. Czas to zmienić!

29%

o tyle wzrosła w 2024 r. liczba wypadków z udziałem rowerów w Warszawie względem roku poprzedniego.

400%

tyle wynosi zwrot z inwestycji w sieć rowerową w Londynie, w Helsinkach sięga nawet 800%.

2%

tylko tylu mieszkańców Warszawy dojeżdża do pracy rowerem, w Berlinie to 22%.

PROPONOWANE DZIAŁANIA

- **Hierarchia tras rowerowych** – opracowanie planu spójnej sieci rowerowej obejmującej велоstrady, trasy podstawowe i trasy uzupełniające oraz wdrożenie wieloletniego programu budowy kompletnych tras o jednolitym standardzie, nie tylko pojedynczych odcinków dróg dla rowerów.
- **Publiczne hangary rowerowe** – pilotaż w dzielnicach z zabudową pierzejową (np. Ochota, Praga-Północ) hangarów rowerowych, umożliwiających za niewielką opłatą wygodne i bezpieczne parkowanie rowerów w zamykanych boksach.
- **Rowerownie na blokowiskach** – przygotowanie projektów wolnostojących, modułowych wiat wyposażonych w stojaki rowerowe, z których mogłyby korzystać wspólnoty i spółdzielnie mieszkaniowe w ramach programu zakupowego koordynowanego przez miasto.
- **Rowerem przez most i na skarpę** – przygotowanie projektów wydzielonej infrastruktury rowerowej na Moście Poniatowskiego, Moście Śląsko-Dąbrowskim i Moście Średnicowym oraz projektów podjazdów rowerowych o małym stopniu nachylenia (lub wind rowerowych) na Skarpę Wiślaną w co najmniej w trzech lokalizacjach.
- **Likwidacja „teleportów”** – przygotowanie oceny ciągłości warszawskiej sieci rowerowej, identyfikacja kluczowych brakujących fragmentów i wdrożenie programu likwidacji luk.

OCZEKIWANE EFEKTY

- Zwiększenie popularności roweru w podróżach innych niż rekreacyjne.
- Skrócenie tras rowerowych na najważniejszych relacjach międzydzielnicowych.
- Ułatwienie pokonywania rowerem głównych barier przestrzennych w Warszawie (Wisły i Skarpy Wiślanej).

WSKAŹNIKI SKUTECZNOŚCI

- Wzrost udziału roweru w podróżach do pracy do 10%.
- Zapewnienie ciągłych tras rowerowych między wszystkimi obszarami MSI i projekt sieci велоstrad łączącej wszystkie dzielnice.
- Instalacja wydzielonej infrastruktury rowerowej co najmniej na jednym dodatkowym moście nad Wisłą w Śródmieściu.
- Pilotaż programu hangarów rowerowych w jednej dzielnicy.

JEDNOSTKI ORGANIZACYJNE

- Zarząd Dróg Miejskich.

POSTULAT	STAN OBECNY (2025)	CEL NA KONIEC 2028	KORZYŚĆ DLA MIESZKAŃCÓW
1. Szybkie autobusy dla wszystkich	>85 km buspasów ale bez spójnej, ciągłej sieci. Brak hierarchii funkcjonalnej linii autobusowych.	≥160 km buspasów tworzących sieć dostosowaną do układu linii. Hierarchia linii (metrobusy, międzydzielnicowe, lokalne). Skrócenie czasu przejazdu o 1/3 w wybranych relacjach.	Autobus równie szybki i punktualny jak tramwaj czy metro. Oszczędność pieniędzy dzięki przesiadce z samochodu na autobus.
2. Wygoda i bezpieczeństwo pieszych	95 tys. zgłoszeń przeszkód dla ruchu pieszego rocznie (zwłaszcza blokowania chodników przez auta). Brak dogodnych dróg dla pieszych podczas prac drogowych.	Likwidacja nieprzepisowego parkowania na chodnikach. Zmniejszenie liczby barier przestrzennych. Alternatywne przejścia przy robotach drogowych dostępne dla osób o ograniczonej mobilności.	Bezpieczne, wygodne chodzenie dla wszystkich, w tym osób starszych, z wózkami i osób z niepełnosprawnościami.
3. Przesiadki bez barier	Niewygodne przesiadki na rozległych skrzyżowaniach. Mała liczba przemyślanych węzłów przesiadkowych. Niska atrakcyjność połączeń z przesiadką.	Audyt kluczowych punktów przesiadkowych i opracowanie strategii ich optymalizacji. Usuwanie barier dostępności (nowe przejścia, windy, toalety, poidelka, ławki i oznakowanie).	Wygodniejsze przesiadki, szczególnie dla seniorów, rodziców i osób z niepełnosprawnościami. Skrócenie czasu trwania przesiadki, większa atrakcyjność połączeń.
4. Zdrowa i bezpieczna droga do szkoły	83% dzieci chce docierać do szkoły aktywnie. 48% rodziców uważa okolice szkół za niebezpieczne pod względem ruchu drogowego. Program „Droga na Szóstkę” obejmuje tylko kilka placówek.	≥50 szkół objętych programem. Wzrost aktywnych podróży dzieci z 69% do 80%. Bezpieczne parkingi rowerowe przy szkołach dla 1/3 uczniów.	Mniej aut przed szkołami – bezpieczniejsze otoczenie i czystsze powietrze. Zdrowsi i bardziej samodzielni uczniowie. Przyzwyczajanie do aktywnej mobilności od najmłodszych lat.
5. Dostawy bez spalin	Brak koordynacji dostaw i zaopatrzenia, nawet w centrum Warszawy. Brak wydzielonych miejsc postojowych dla dostaw.	Uruchomienie hubu przeładunkowego w celu bardziej efektywnych dostaw w Śródmieściu. Wyznaczenie miejsc postojowych dla zaopatrzenia. Zachęty dla dostaw rowerami towarowymi.	–80% emisji gazów cieplarnianych przez samochody dostawcze w Śródmieściu. –25% ruchu samochodów dostawczych. Cichsze, mniej zakorkowane ulice, czystsze powietrze, lepsze warunki dla pieszych i rowerzystów.
6. Ładowanie blisko domu	Brak ładowarek na starszych osiedlach. Utrudnione korzystanie z aut elektrycznych.	Wyposażenie części miejsc parkingowych w strefie płatnego parkowania w ładowarki. Współpraca miasta ze spółdzielniami mieszkaniowymi w celu instalacji ładowarek na osiedlach.	Ułatwienie korzystania z aut elektrycznych i oszczędność kosztów eksploatacji. Mniej spalin i hałasu z tradycyjnych silników.
7. Rower środkiem codziennego transportu	Brak ciągłości i hierarchii funkcjonalnej tras rowerowych. Niedostosowanie infrastruktury do roweru jako środka transportu (a nie tylko rekreacji). Tylko 2% mieszkańców dojeżdża rowerem do pracy (Berlin: 22%). Wzrost liczby wypadków z rowerzystami +29% w 2024 r.	Ciągłość tras rowerowych między każdą parą obszarów MSI. Rozpoczęcie realizacji велоstrad jako kręgosłupa sieci. Wydzielona infrastruktura rowerowa na co najmniej jednym dodatkowym moście w Śródmieściu. Dogodne połączenia w górę Skarpy Wiślanej.	Poprawa bezpieczeństwa rowerzystów i pieszych. Ułatwienie codziennej jazdy rowerem na średnie i duże odległości. Zwiększenie atrakcyjności roweru jako alternatywy dla auta i transportu publicznego. Wzrost udziału roweru w dojazdach do pracy do co najmniej 10%.



© Tekst 2025 Clean Cities Campaign / Transport & Environment
Warszawa 2025

Clean Cities Campaign – jesteśmy koalicją 120 europejskich organizacji działających na rzecz zrównoważonego transportu i czystego powietrza w miastach. Opracowujemy raporty, rozwiązania oraz rekomendacje dotyczące polityki transportowej, wspierając miasta w poprawie jakości powietrza i realizacji celów klimatycznych.

poland.cleancitiescampaign.org