



Konferencja  
Naukowo-Techniczna  
Miasto i Transport

**2025**

## **Problemy związane z wdrażaniem zrównoważonej mobilności miejskiej w Warszawie**

**Tomasz Dybicz**

Warszawa 8-9.05.2025

## Idea zrównoważonej mobilności

W latach 90-tych ubiegłego powstają pierwsze polityki transportowe w Krakowie (prof. Andrzej Rudnicki) i w Warszawie (prof. Wojciech Suchorzewski). Hasłem, który im przyświecał był **rozwój zrównoważony**.

W kolejnych latach dochodzą kolejne miasta, polityki transportowe zaczynają ewoluować w polityki mobilności, aż aktualnie mamy powszechnie uchwalane SUMP-y, czyli Plany **Zrównoważonej Mobilności Miejskiej**.

## **No właśnie, ale co to jest ten rozwój zrównoważony, czy zrównoważona mobilność?**

Właściwie nikt tego do końca nie wie.

Ponieważ nie ma żadnych kryteriów, które umożliwiałyby określenie czy dany projekt jest projektem zgodnym z ideą rozwoju zrównoważonego czy zrównoważonej mobilności.

Nie ma też audytów projektów, czy ich realizacja przyczyniła się do osiągnięcia zakładanych celów.

## Czym są SUMP-y - Ministerstwo Infrastruktury - Portal Gov.pl

SUMP (Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej) jest strategią długoterminową, nastawioną na zapewnienie dobrego dostępu do celów podróży i usług, zawierającą również plan wdrożenia.

W tej powyższej definicji nie ma nic z koncepcji **zrównoważonego rozwoju**

która zakłada **równowagę** między trzema kluczowymi aspektami:

**ekonomicznym, społecznym i środowiskowym**

Oznacza to, że **zaspokojenie potrzeb obecnego pokolenia**

**nie powinno zmniejszać szans na zaspokojenie potrzeb przyszłych pokoleń.**

Zrównoważony rozwój promuje **solidarność międzypokoleniową** oraz **aktywne włączenie wszystkich grup społecznych** w procesy rozwojowe, co pozwala na czerpanie korzyści ze wzrostu gospodarczego.

# **CZY TRANSPORT W WARSZAWIE JEST ZRÓWNOWAŻONY ???**

**Gdy brakuje obiektywnych kryteriów  
pozostaje**

## **SUBIEKTYWNA OCENA SYTUACJI**

## Obiektywnie ...

**widać zmiany na lepsze...**

**...do części z nich już się przyzwyczailiśmy i są dla nas oczywiste !**





**Ale są też ciągle nie rozwiązane**

**i**

**nawarstwiające się problemy...**

Popatrzmy chwilę np. na funkcjonujący węzeł przesiadkowy Młociny, czy wpisuje się on w idee rozwoju zrównoważonego



1. Ogromny betonowy parking P&R, którego nie powinno być, nie tylko w Warszawie ani nigdzie
2. Ogromne dystanse do przejścia, nieprzyjazne dla przesiadek nawet dla osób bardzo sprawnych
3. Duże straty czasu dla autobusów i tramwajów na archaicznym typie skrzyżowania





## Jakie są zamierzenia dla tego miejsca?

Przykrycie betonowym sarkofagiem w postaci przedłużenia TPM do S7. W tym miejscu pojawią się jeszcze słupy i filary wiaduktów, które dodatkowo pogłębia istniejące problemy

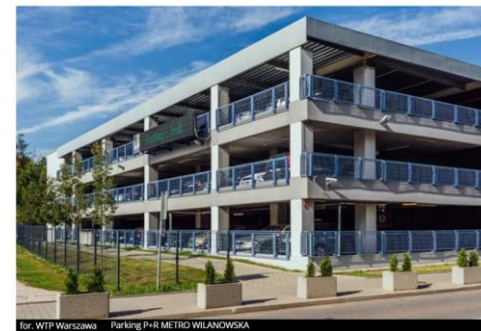
**Projekt przedłużenia TMP został już wybrany w lutym 2025 r. !!!!**



Ale też inne projekty budzą trochę obawy, czy tramwaj na Zieloną Białotłękę musi pociągać za sobą tak **dużo betonu i zajmowania zielonej powierzchni ???**

Czy budowa **ogromnego betonowego parkingu P&R** na Bródnie nie będzie kolejnym przypadkiem wypaczenia idei zrównoważonego rozwoju ???

Metro Bródno będzie miało swój własny parking P+R



## Dodatkowo

GDDKiA traktuje drogi krajowe przechodzące przez Warszawę jak eksterytorialne korytarze— **tak stanowią przepisy, ale czy słusznie ???**



1. Zbyt duże prędkości pojazdów jak na odcinki o dużej mieszance typów ruchu, natężenia ruchu, zastosowane odstępstwa
2. Brak pasów awaryjnych na długich odcinkach

**Ograniczenia prędkości zwykłymi znakami potęgują tylko problem bezpieczeństwa.**

**Jest tak zawsze, jeżeli droga prowadzi intuicyjnie kierowców do jeżdżenia z większymi prędkościami niż zastosowany limit.**

## Rozwiązanie

Projektowane jest jeszcze gorsze rozwiązanie

Nowy wylot drogi ekspresowej z Warszawy, S7 to w istocie

**jeszcze większe prędkości pojazdów, jeszcze  
więcej przeplatania, jeszcze większe korki i  
jeszcze więcej wypadków !!!**

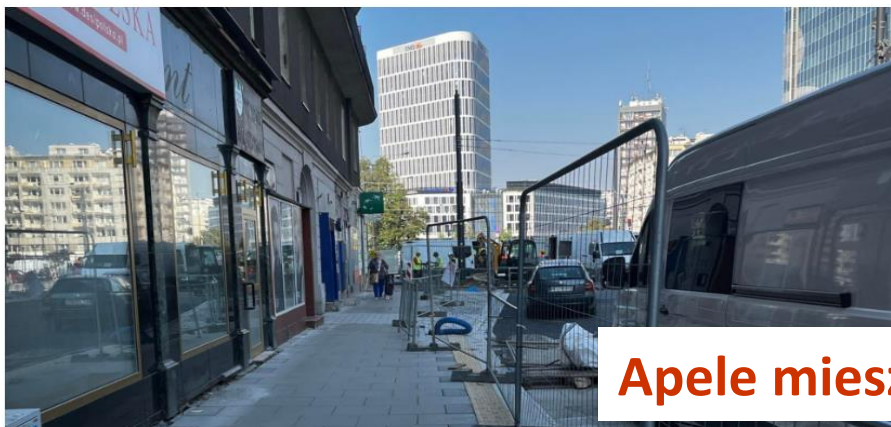


## Ciągły opór i bariery przed stworzeniem pełnych ciągów rowerowych pomiędzy między dzielnicami !!!

### Mieszkańcy od dawna apelują o ścieżkę rowerową na Puławskiej

Problem braku ścieżki rowerowej wzdłuż mokotowskiego odcinka Puławskiej wraca jak bumerang. Mieszkańcy od dawna zwracają uwagę na główne problemy komunikacyjne, które wynikają z obecnej organizacji chodników. Obecnie rowerzyści mogą przemieszczać się ulicą, jednak nie jest to do końca bezpieczne, a szczególnie w godzinach szczytu. Mogą również jeździć po chodniku, jednak to generuje kolejne problemy. **Droga dla pieszych jest dosyć wąska, ma około 2,3 m szerokości**, więc mieszkańcy mają często problem, żeby swobodnie wyminąć się z osobą idącą z naprzeciwka, a co dopiero, gdy w ruchu uczestniczą rowerzyści. Przemieszczanie się Puławska jest szczególnie trudne dla osób z niepełnosprawnościami, osób starszych i rodziców z wózkami.

Miesiąc temu działacze z "Przyjaznej Puławskiej" opublikowali petycję, w której przede wszystkim apelowali o uwolnienie chodników od parkujących samochodów i budowę infrastruktury rowerowej łączącej drogę dla rowerów kończącą się na ul. Dolnej z kontynuacją drogi rowerowej od ul. Goworka w kierunku pl. Unii Lubelskiej. Pod tymi postulatami podpisało się ponad 800 mieszanek i mieszkańców.



**Apele mieszkańców nieskuteczne od wielu lat**

[Źródło: Ścieżka rowerowa wzdłuż Puławskiej. Czy mieszkańcy będą zadowoleni z nowego projektu?](#)

Wygląda, że idee zrównoważonego rozwoju **nie mają** odzwierciedlenia w niebieskich księgach (a właściwie są w bardzo zmarginalizowanym zakresie)



## Niebieska księga

2023

Sektor kolejowy

Infrastruktura kolejowa



## Niebieska Księga Blue Book

Wydanie uaktualnione  
Revised edition

2023

Infrastruktura drogowa  
Road Infrastructure



## Niebieska Księga

Wydanie uaktualnione

2023

Sektor transportu publicznego  
w miastach, aglomeracjach i regionach

Ale jest jeszcze coś czego profesorowie Rudnicki i Suchorzewski nie wprowadzili do polityk- jeszcze 30 lat temu nie mieliśmy o tym świadomości

Ale teraz już mamy, i to od kilku lat, a mimo to najnowsze **SUMP-y** oraz **instrukcje** do oceniania projektów tego nie uwzględniają

Są to zagrożenia na które infrastruktura musi być odporna (**resilience**), w tym na potencjalne zagrożenia, jak:

- wojny,
- pandemie,
- blackouty,
- ulewne deszcze i powodzie, powodzie dynamiczne,
- upały i pożary
- wichury,
- **i inne zagrożenia, których już z roku na rok będzie tylko przybywać**



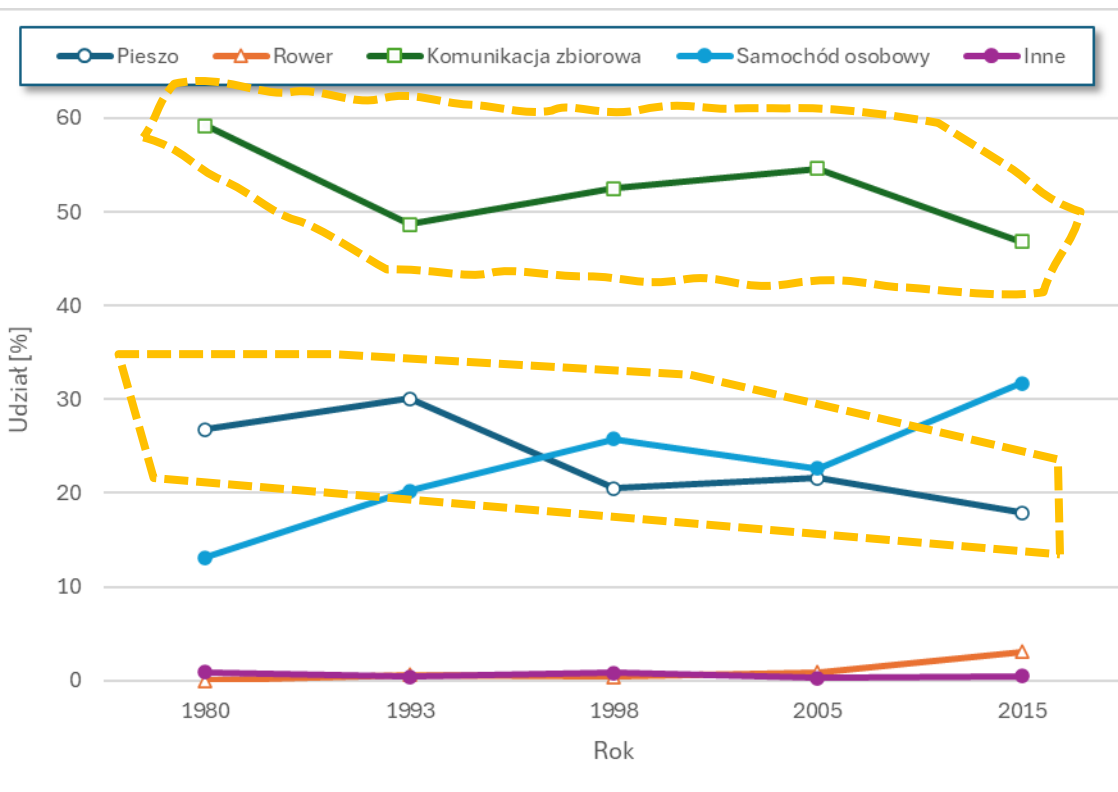
Jest jeszcze jeden aspekt przyczyn z powodu, których tak **trudno** realizować polityki transportowe, zrównoważonej mobilności oraz SUMPy

Jest nim bardzo **słabe rozpoznanie zachowań transportowych** mieszkańców miast. Kompleksowe badania ruchu są wykonywane bardzo rzadko, ale za to **najdroższą metodą świata**. Wszędzie indziej na świecie metodę wywiadów bezpośrednich stosuje się jako ostateczność, tylko dla tych respondentów do których nie udało się dotrzeć z wykorzystaniem innych metod.

**Z wyników tych badań analiza trendów zmian mobilności mieszkańców jest praktycznie nie możliwa**

Aktualnie w Warszawie trwają badania WBR, ostatecznie były 10 laty temu. W międzyczasie wydarzyło się bardzo dużo, w tym pandemia, wojna na Ukrainie, kryzys uchodźczy, zmiany co do miejsca wykonywania pracy i usług.

To wszystko sprawia, że analiza trendu tego co się wydarzyło od 2015 jest **praktycznie niemożliwe**.

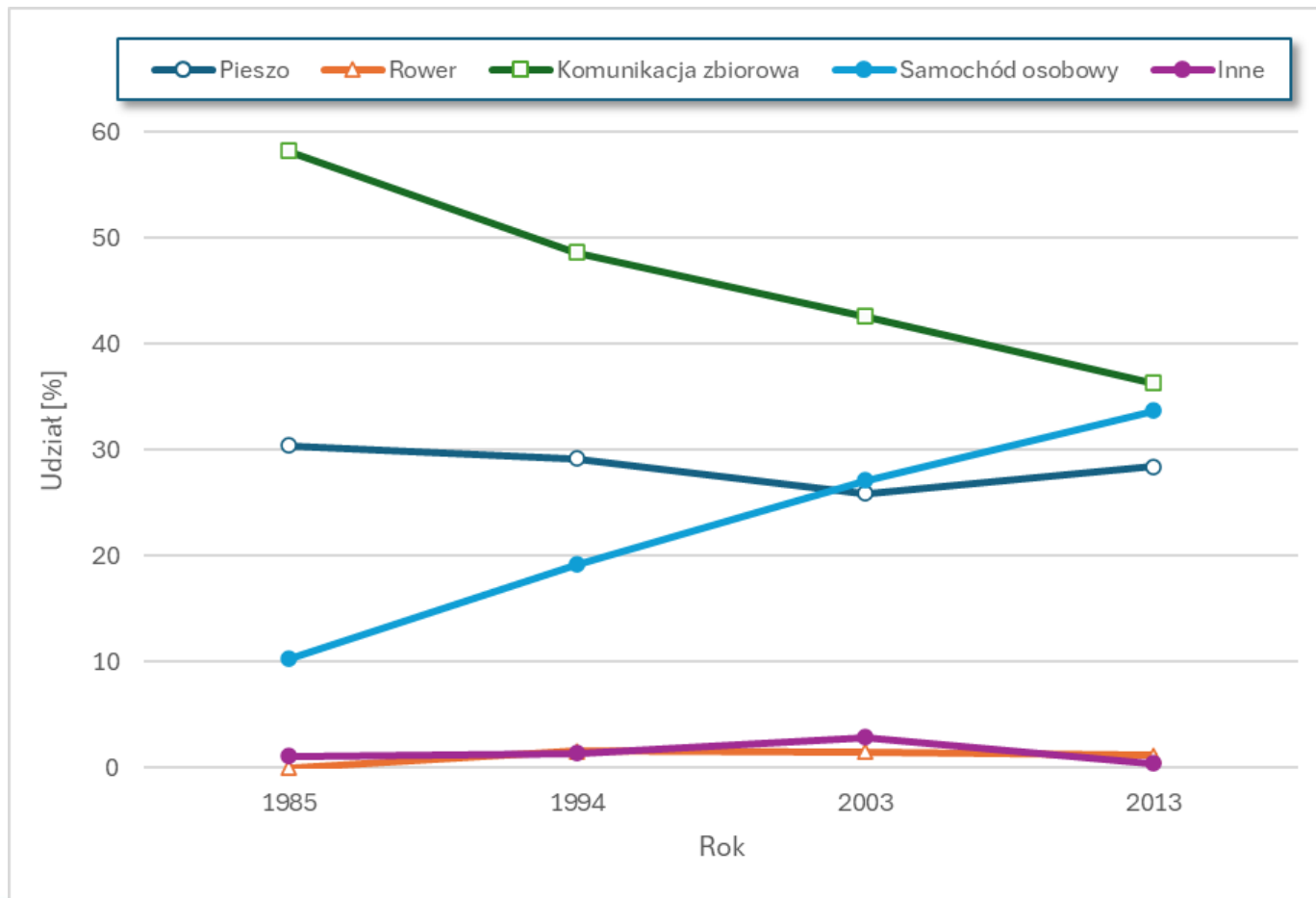


Nikt tak do końca nie wie ile jest teraz mieszkańców w Warszawie

Mieszkańców- nie zameldowanych

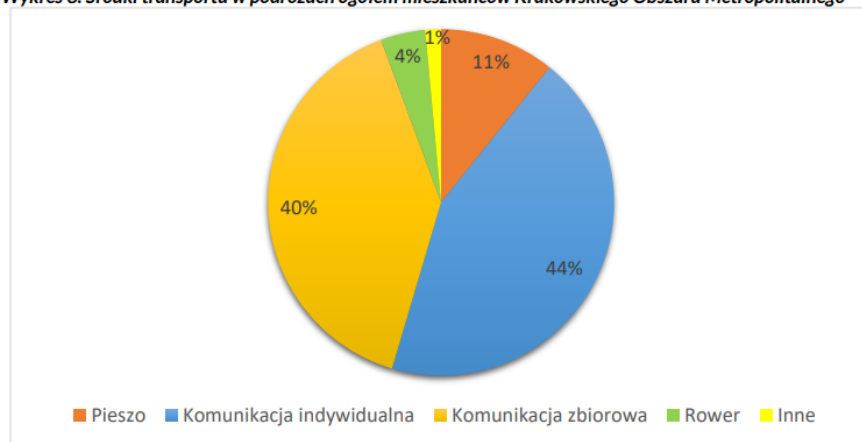
Generalnie spadały udziały podróży komunikacją zbiorową i podróży pieszych, a rosły samochodem osobowym

W Krakowie był natomiast **drastyczny spadek** udziału podróży odbywanych komunikacją zbiorową, w miarę stabilny udział podróży pieszych oraz **ogromny wzrost używania samochodu osobowego**

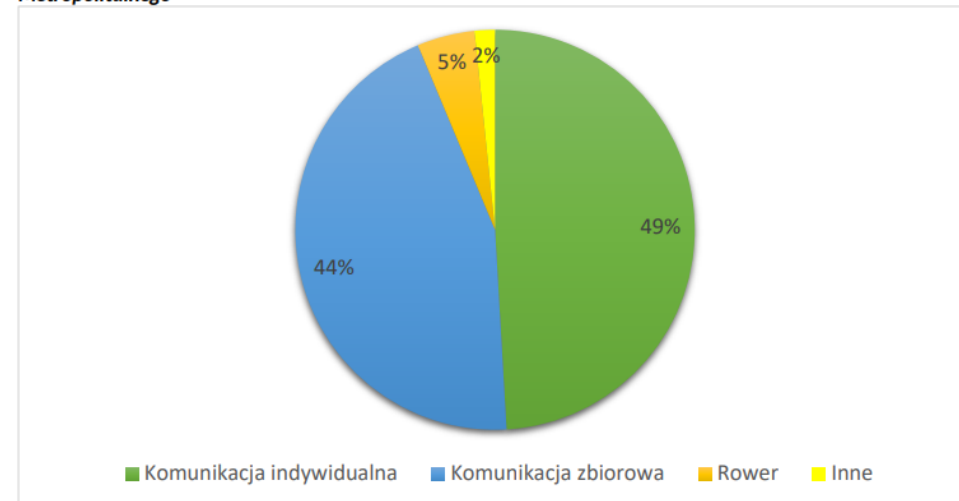


Ale z ostatnich badań wykonanych w Krakowie w 2023 r.- tą najdroższą metoda świata niczego się o kontynuacji trendu nie dowiemy, ponieważ udziały podróży pieszych są wyliczone tylko dla całego Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego, a dla obszaru Krakowa są wyliczone tylko udziały podróży niepieszych.

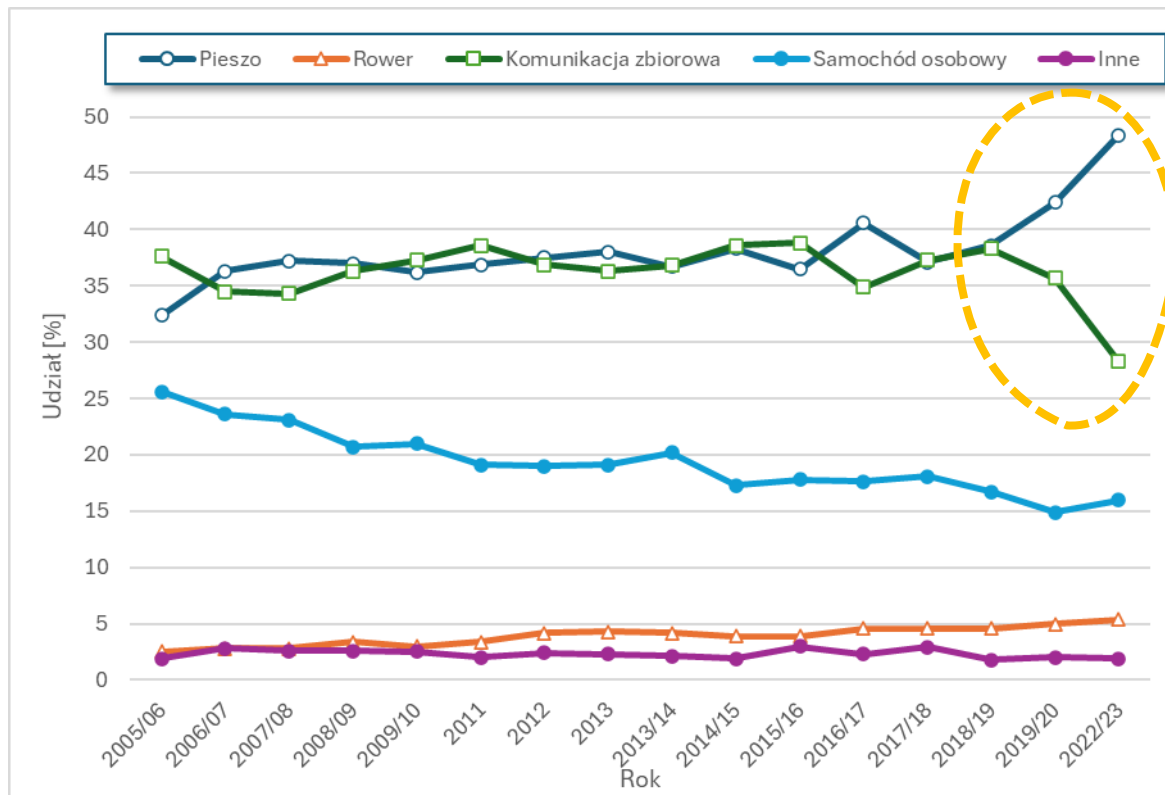
Wykres 3. Środki transportu w podróżach ogółem mieszkańców Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego



Wykres 4. Struktura środków transportu w podróżach nie pieszych mieszkańców Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego



Prawda jest tak, że pandemia uruchomiła szereg zmian mobilności mieszkańców i np. udziały podróży odbywanych **metrem maleją wszędzie na świecie**, w tym w Londynie. Przyspieszenie tych zmian nastąpiło między innymi na skutek pandemii



Badania w Londynie są robione co dwa lata, taniej i efektywniej niż w Polsce



Ale dlaczego Londyn robi badania co dwa lata?

Dlatego, że chce do 2041 osiągnąć konkretne cele. A wiemy, że bez mierzenia co 2 lata efektów wprowadzanych projektów i wykonywania potencjalnych korekt nie uda się osiągnąć tak ambitnych celów.

Other ambitions are that by 2041:

- All Londoners get 2 x 10 minutes of active travel each day
- 70% of Londoners will live within 400 metres of the London-wide cycle network.

[Źródło: Encouraging cycling & walking -  
Transport for London](#)

Dlaczego Londyn ma takie cele, które do tego nie odbiegają znacząco od celów w Barcelonie, Paryżu, Nicei, Berlinie i innych europejskich miastach?

Ponieważ wcale **nie chodzi o** CO<sub>2</sub>, czy efekt cieplarniany, ale o to by mieszkańcy mieli dużo ruchu w przyjaznej przestrzeni, bo inaczej to się wszyscy bardzo źle zestarzeją, będą schorowani, otyli, będą wydawać zaoszczędzone pieniądze na psychologów i psychiatrów zamiast cieszyć się życiem.

"Ruch jest w stanie zastąpić prawie każdy lek, ale wszystkie leki razem wzięte nie zastąpią ruchu"- tak powiedział dr medycyny i filozofii Wojciech Oczko (1537-1599), nadworny lekarz królów polskich Stefana Batorego i Zygmunta III Wazy



## Co można zrobić?

1. Zacząć uczyć się na wcześniejszych błędach.
2. Mieć odwagę mówić o potrzebie zmian.
3. Zaangażować się, mieć świadomość na co są zaciągane pożyczki i kredyty, by nikt ich nie brał w waszym (młodego pokolenia) imieniu.
4. Odrzucić złudne projekty, jak np. samochody elektryczne.
5. Zrewidować SUMP-y, wprowadzić klarowne cele (**w tym resilience**) i metody, projekty dojścia do nich. **Wciągnąć drogi GDDKiA pod skrzydła SUMP !!!**
6. Wprowadzić oceny wszystkich projektów miejskich, **w tym projektów GDDKiA w granicach aglomeracji** pod względem ich zgodności z przyjętymi celami.
7. Opracować kryteria do wykonywania rankingów projektów.
8. Wykonywać analizy wariantów alternatywnych (nie np. 10 wariantów przebiegu metra, tylko można w zamian za tą samą kwotę zrobić, co w zamian CPK i KDP, S7, TMP, i itp.)
9. Prowadzić ustawiczny monitoring działań.
10. Odrzucić pogoń za przeszczegóławianiem modeli w warstwie podażowej.
11. Prowadzić badania trendów i popytu metodami tańszymi i systematycznie.
12. **Przestać się spieszyć- ZRID i odstępstwa prowadzą do bylejakości, odejścia od idei rozwoju zrównoważonego i są również dużym zagrożeniem dla BRD !!!!**

Czy jest coś jeszcze ???

Trzeba podnieść głowę!!! **Zwracam się mocno do studentów.** Przestańmy udawać, że przed PW jest piękny plac !!!!

Zróbmy konkurs

Ale zrobmy to razem, właśnie tu potrzebna jest tak ważna **solidarność międzypokoleniowa:**

- 1) Studentów- głównych adresatów i beneficjentów
- 2) Kadre i renomowanych ekspertów- również adresatów i beneficjentów
- 3) Okolicznych mieszkańców i pracowników firm

**Ale zrobmy to szeroko- a nie tylko sam plac !!!**

Cały obszar wraz ze skrzyżowaniem, przystankami i przejściami dla pieszych

Niech to będzie obszar przyjazny i bezpieczny dla wszystkich, gdzie z przyjemnością będziemy przebywać i ruszać się (**mogę prowadzić poranne treningi Tai Chi ;)**



Plac, od którego zaczęła się betonoza, niech rozpocznie falę metamorfozy.