POMIARY RUCHU ROWEROWEGO 2026



Warszawa | czerwiec 2026

Zarząd Dróg Miejskich

Zamawiający:

Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie

Wykonawca:

SIMRUN

SIMRUN P. Ostaszewski
Spółka Jawna
ul. Lewakowskiego 1/12
35 -125 Rzeszów

Zespół autorski:

Damian Bogunia
Jakub Bogunia
Miłosz Gronowski
Piotr Ostaszewski

Spis treści

SŁOWNIK POJĘĆ 4

1 WSTĘP 5

1.1 Charakterystyka i zakres pomiarów 6

1.2 Lokalizacja punktów pomiarowych 8

2 ZBIORCZE ZESTAWIENIE WYNIKÓW 13

2.1 Ekran Wisły oraz Kordon Śródmieścia 16

2.2 Godziny szczytu 28

3 BADANE ATRYBUTY 42

3.1 Płeć 42

3.2 Infrastruktura rowerowa 45

3.3 Środek transportu 49

3.4 Dostawa żywności 54

3.5 Podróże rowerowe z dziećmi 57

3.6 Prędkości 58

4 PORÓWNANIE WYNIKÓW NA PRZESTRZENI LAT 61

4.1 Szczyt poranny 61

4.2 Szczyt popołudniowy 65

4.3 Podsumowanie zmian w latach 2023-2026 69

5 POMIARY AUTOMATYCZNE 70

5.1 Wykaz punktów automatycznych 71

5.2 Rozkład natężenia ruchu rowerowego w analizowanym okresie 72

6 WYPOŻYCZENIA VETURILO 79

6.1 Podstawowe statystki wypożyczeń oraz godziny szczytu 80

6.2 Rozkład wypożyczeń w czasie tygodnia i miesiąca 81

7 UDZIAŁ RUCHU ROWEROWEGO W LICZBIE POJAZDÓW SILNIKOWYCH 85

8 PODSUMOWANIE 88

9 SPIS RYSUNKÓW 93

10 SPIS TABEL 95

Zarząd Dróg Miejskich

SIMRUN www.simrun.pl tel.: +48 669 263 870 e-mail.: biuro@simrun.pl

SŁOWNIK POJĘĆ

Automatyczny pomiar ruchu (APR) - system przeznaczony do pomiarów ruchu drogowego – samochodowego i rowerowego – na odcinkach międzywęzłowych dróg układu podstawowego m.st. Warszawy.

DDR – droga dla rowerów – infrastruktura wydzielona wyłącznie dla rowerzystów oznakowana znakami C-13.

DDPR - droga dla pieszych i rowerów, potocznie określana jako ciąg pieszo-rowerowy (CPR) – wspólna infrastruktura wydzielona wyłącznie dla pieszych i rowerzystów oznakowana znakami C-13/16.

Pas rowerowy – część jezdni przeznaczona dla ruchu rowerów w jednym kierunku, oznaczona odpowiednimi znakami. Szczególnym przypadkiem pasa rowerowego jest kontrapas rowerowy.

Ekran Wisły – umowny przekrój poprowadzony wzdłuż Wisły, przecinający mierzone przeprawy, na którym rejestrowano rowerzystów i innych użytkowników ruchu.

Kordon Śródmieścia – umowna linia wyznaczająca granicę centralnej części miasta, przecinająca główne drogi dojazdowe, na której w wyznaczonych punktach rejestrowano rowerzystów i innych użytkowników ruchu.

tel.: +48 669 263 870
e-mail.: biuro@simrun.pl

1 WSTĘP

Pomiary ruchu rowerowego są jednym z podstawowych źródeł informacji o sposobie funkcjonowania i wykorzystaniu infrastruktury rowerowej w Warszawie. Pozwalają określić natężenie i strukturę ruchu, jego rozkład kierunkowy, a także obserwować zmiany zachodzące w czasie. Zebrane dane wspierają zarówno bieżącą ocenę funkcjonowania sieci rowerowej, jak i planowanie jej dalszego rozwoju.

Warszawski Pomiar Ruchu Rowerowego prowadzony jest systematycznie od 2014 roku na zlecenie Zarządu Dróg Miejskich w Warszawie. Wieloletnia seria pomiarów umożliwia porównywanie wyników z poszczególnych lat oraz analizę zmian zachodzących w ruchu rowerowym w różnych częściach miasta, W 2026 roku pomiary zostały wykonane z wykorzystaniem wideorejestracji. Zebrane w ten sposób dane zostały uzupełnione informacjami z automatycznych punktów pomiaru ruchu rowerowego i samochodowego (APR), co pozwoliło na uzyskanie pełniejszego obrazu ruchu. W raporcie uwzględniono również analizę systemu Veturilo oraz testowe pomiary prędkości użytkowników infrastruktury rowerowej.



W raporcie przedstawiono wyniki pomiarów oraz ich podstawową analizę, obejmującą m.in. natężenie, strukturę i rozkład kierunkowy ruchu, w tym relacje z Centrum i do Centrum. Szczegółowe wyniki dla poszczególnych punktów pomiarowych przedstawiono również w załączniku graficznym, ułatwiającym ich analizę i porównywanie. Zestawienie wyników z poprzednich edycji pomiarów pozwala na obserwację zmian natężenia ruchu w poszczególnych lokalizacjach oraz identyfikację długookresowych tendencji w rozwoju ruchu rowerowego na terenie Warszawy. Uzyskane dane stanowią również materiał referencyjny dla kolejnych edycji pomiarów i dalszych analiz funkcjonowania sieci rowerowej.

1.1 CHARAKTERYSTYKA I ZAKRES POMIARÓW

Pomiary ruchu rowerowego[1] wykonano w 67 lokalizacjach (punktach), na które składało się 91 przekrojów pomiarowych. W zależności od lokalizacji punktu pomiarowego oraz założonego celu analizy pomiary prowadzono w jednym lub dwóch przekrojach. Ze względu na lokalizację punktu pomiarowego oraz założony cel analizy zastosowano trzy warianty czasowe pomiarów:

- pomiar jednodniowy,
- pomiar dwudniowy,
- pomiar weekendowy.

Pomiary zostały wykonane w dniach:

- 23.05.2026 (sobota),
- 26.05.2026 (wtorek),
- 27.05.2026 (środa),
- 28.05.2026 (czwartek).

Termin realizacji pomiarów był każdorazowo ustalony z Zamawiającym i wykonywany po jego akceptacji. W dniach wykonywania pomiarów temperatura powietrza o godzinie 7:00 przekraczała 10 stopni Celsjusza, a w ciągu dnia wahała się w zakresie 20 – 25 stopni Celsjusza i nie występowały opady deszczu. Założono również wymaganie dotyczące braku prognozowanych opadów na dzień przed wykonaniem pomiarów, aby zminimalizować wpływ zmiennych warunków pogodowych na decyzje transportowe mieszkańców. W każdym punkcie, w którym przeprowadzono pomiar jednodniowy lub dwudniowy, obejmował on godziny 7:00 – 9:00 oraz 16:00 – 19:00 w dniu pomiaru. Pomiar weekendowy obejmował tylko godziny popołudniowe – 12:00-19:00. Dane pozyskane z pomiarów zostały zagregowane do interwałów 15-minutowych.

Do rejestracji pomiarów użyto kamer cyfrowych i zostały zamontowane na optymalnej wysokości pozwalającej na rejestrację całych przekrojów objętych analizą (w celu umożliwienia policzenia natężeń zarówno na drogach rowerowych, pieszo-rowerowych, jezdni, chodniku, pasach rowerowych i autobusowych). Na Rys. 1 przedstawiono przykładową klatkę z filmu nagranego podczas pomiarów. Na podstawie uzyskanego obrazu wideo zostały policzone natężenia w uzgodnionych przez Zamawiającego

[1] Na potrzeby niniejszego opracowania określenie „ruch rowerowy" odnosi się zbiorczo do wszystkich uczestników ruchu objętych pomiarem, tj. rowerzystów, użytkowników urządzeń transportu osobistego (UTO), urządzeń wspomagających ruch (UWR) oraz e-hulajnóg, o ile nie wskazano inaczej.

interwałach. Odczyt danych został wykonany przez obserwatorów (odpowiednio wcześniej przeszkolonych oraz wyczulonych na charakterystykę ruchu rowerowego) w warunkach biurowych.



Rys. 1 Przykładowy zrzut ekranu z kamery pomiarowej służącej do pomiaru natężenia ruchu (źródło: opracowanie własne)

Dane o natężeniu ruchu zebrano z uwzględnieniem następujących atrybutów::

- kierunek ruchu (z centrum / do centrum),
- wykorzystywana infrastruktura (droga dla rowerów (DDR) / droga dla pieszych i rowerzystów (CPR) / pas rowerowy / pas autobusowy / chodnik / jezdnia),
- płeć (mężczyzna / kobieta),
- wykorzystywany środek transportu (rower / e-hulajnoga / UTO (pozostałe urządzenia elektryczne transportu osobistego)/ UWR - urządzenie wspomagające ruch (hulajnoga, deskorolka, rolki),
- posiadany kask (tak / nie),
- realizacja dostaw jedzenia – wyposażenie w plecak do dostaw (tak / nie),
- podróż z dzieckiem – w foteliku, w przyczepie (tak / nie).

Dodatkowo, w 3 wybranych punktach pomiarowych zmierzono i przeanalizowano prędkości osiągane przez użytkowników, z podziałem na podstawowe kategorie środków transportu. Osobno wyróżniono dostawców jedzenia, jako grupę zawodowo korzystającą z infrastruktury rowerowej.

1.2 LOKALIZACJA PUNKTÓW POMIAROWYCH

W ramach Warszawskiego Pomiaru Ruchu Rowerowego zmierzono ruch w 67 lokalizacjach wskazanych przez Zamawiającego. Punkty pomiarowe zostały rozmieszczone na terenie całej Warszawy, obejmując zarówno centrum miasta, jak i jego peryferia. Lokalizacje uwzględniały również wszystkie przeprawy mostowe przez Wisłę, a także wybrane ciągi o charakterze rekreacyjnym. Zróżnicowanie lokalizacji umożliwiło analizę ruchu rowerowego w różnych typach przestrzeni miejskich - od intensywnie użytkowanych tras codziennych po szlaki rekreacyjne.

Wśród 67 lokalizacji znalazło się:

- 51 lokalizacji, w których wykonano pomiar jednodniowy,
- 16 lokalizacji, w których wykonano pomiar dwudniowy,
- dodatkowy pomiar weekendowy – wykonany w 5 lokalizacjach objętych pomiarem jedno- lub dwudniowym.

Należy zaznaczyć, że w trakcie prowadzonych pomiarów w punkcie nr 42 (ul. Grójecka przy ul. Opaczewskiej) prowadzone były intensywne prace remontowe obejmujące jezdnię oraz infrastrukturę dla pieszych i rowerzystów. W obrębie analizowanego przekroju występowały liczne wygrodzenia, a ruch odbywał się w ograniczonej przestrzeni pomiędzy wygrodzeniami. W rejonie infrastruktury rowerowej nie była dostępna docelowa nawierzchnia, a użytkownicy poruszali się po tymczasowej nawierzchni gruntowo-żwirowej. Ze względu na występujące utrudnienia część rowerzystów pokonywała ten odcinek prowadząc rower. Warunki te ograniczały swobodę i komfort przejazdu i mogły wpływać na sposób poruszania się użytkowników, w tym wybór trasy i korzystanie z dostępnej infrastruktury. Utrudnienia związane z prowadzonymi pracami występowały również na ul. Grzybowskiej i al. Jana Pawła II, w rejonie punktów nr 25_1 i 25_2. Obowiązująca w czasie pomiarów tymczasowa organizacja ruchu oraz lokalne ograniczenia w dostępności infrastruktury rowerowej wpływały na warunki przejazdu przez analizowany odcinek. Mogło to powodować zmianę sposobu poruszania się rowerzystów, wybór alternatywnych tras lub korzystanie z innych części przekroju ulicy niż w warunkach docelowej organizacji ruchu.

Wszystkie punkty wraz z datami pomiarów zostały wyszczególnione w Tab. 1, Tab. 2, Tab. 3 oraz na Rys. 2.

Tab. 1 Zestawienie jednodniowych punktów pomiarowych wraz z datami realizacji pomiaru (źródło: opracowanie własne)

Nr punktu	Nazwa punktu	Data pomiaru
1	Zatylna przy Wybrzeżu Puckim	28.05.2026
2	Jagiellońska przy rondzie Starzyńskiego (płn.)	28.05.2026
3	św. Wincentego przy Odrowąża	28.05.2026
4	Al. Solidarności przy PKP Targówek	28.05.2026
5	Radzymińska przy Otwockiej	28.05.2026
6_1	Kijowska przy Dworcu Warszawa Wschodnia (płn.)	28.05.2026
6_2	Kijowska przy Dworcu Warszawa Wschodnia (płd.)	28.05.2026
7_1	Szaserów przy Wiatracznej (płn.)	28.05.2026
7_2	Szaserów przy Wiatracznej (płd.)	28.05.2026
8	Grochowska przy Czapelskiej	28.05.2026
9_1	Ostrobramska przy Grenadierów (płn.)	28.05.2026
9_2	Ostrobramska przy Grenadierów (płd.)	28.05.2026
10	Bora-Komorowskiego przy Skalskiego	28.05.2026
11_1	Wał Miedzeszyński przy Afrykańskiej (płn.)	28.05.2026
11_2	Wał Miedzeszyński przy Afrykańskiej (płd.)	28.05.2026
14_1	Al. Niepodległości przy Batorego (zach.)	27.05.2026
14_2	Al. Niepodległości przy Batorego (wsch.)	27.05.2026
17_1	Wawelska przy Pomniku Lotnika (płn.)	27.05.2026
17_2	Wawelska przy Pomniku Lotnika (płd.)	27.05.2026
18_1	Koszykowa przy Raszyńskiej	26.05.2026
18_2	Nowogrodzka przy Koszykowej	26.05.2026
19	Al. Jerozolimskie przy PKP Ochota	26.05.2026
21	Powązkowska przy Okopowej	27.05.2026
22_1	Al. Jana Pawła II przy Broniewskiego (zach.)	27.05.2026
22_2	Al. Jana Pawła II przy Al. Wojska Polskiego (wsch.)	27.05.2026
23_1	Mickiewicza przy gen. Zajączka (zach.)	27.05.2026
23_2	Mickiewicza przy gen. Zajączka (wsch.)	27.05.2026
24	Wybrzeże Gdańskie + Bulwary przy Moście Gdańskim	26.05.2026
25_2	Grzybowska przy Al. Jana Pawła II	27.05.2026
26_1	Świętokrzyska przy Marszałkowskiej	27.05.2026
26_2	Marszałkowska przy Świętokrzyskiej	27.05.2026
28	Marszałkowska przy pl. Konstytucji	27.05.2026
29	Puławska przy Domaniewskiej	27.05.2026
32	Al. Prymasa Tysiąclecia przy Kasprzaka	26.05.2026
34_1	Marymoncka przy Podleśnej (zach.)	27.05.2026
34_2	Marymoncka przy Podleśnej (wsch.)	27.05.2026
35	Al. Prymasa Tysiąclecia przy Obozowej	27.05.2026
36	Modlińska przy Klasyków	28.05.2026
37_1	Al. Jerozolimskie przy Łopuszańskiej (zach.)	27.05.2026
37_2	Al. Jerozolimskie przy Łopuszańskiej (wsch.)	27.05.2026
38	Prosta przy Towarowej (płd.)	26.05.2026
39_1	Puławska przy Al. Wyścigowej (zach.)	27.05.2026
39_2	Puławska przy Zawadowskiego (wsch.)	27.05.2026
41	Wał Miedzeszyński przy Kadetów	28.05.2026

Nr punktu	Nazwa punktu	Data pomiaru
42	Grójecka przy Opaczewskiej	27.05.2026
45	Wydawnicza przy VIII Poprzecznej	28.05.2026
46	Marsa przy Płatnerskiej	28.05.2026
47	Jana Pawła II przy Cieplarnianej (Wesoła)	28.05.2026
48_1	Kondratowicza przy Łabiszyńskiej	28.05.2026
48_2	Kondratowicza przy Chodeckiej	28.05.2026
49	Światowida przy Myśliborskiej	28.05.2026
50	Głębocka przy Magicznej	28.05.2026
51_1	Kasprowicza przy Przy Agorze	28.05.2026
51_2	Kasprowicza przy Sokratesa	28.05.2026
52_1	Górczewska przy Deotymy	26.05.2026
52_2	Górczewska przy Elekcyjnej	26.05.2026
53_1	Żwirki i Wigury przy Racławickiej (zach.)	27.05.2026
53_2	Żwirki i Wigury przy Racławickiej (wsch.)	27.05.2026
54	Al. gen. Sikorskiego przy torze Stegny	26.05.2026
55	Droga rowerowa przy Kanale Żerańskim	28.05.2026
56	Bulwar gen. Pattona przy moście Świętokrzyskim	26.05.2026
57	Bulwar gen. Pattona przy moście pieszo-rowerowym	26.05.2026
58	Starzyńskiego przy Namysłowskiej	28.05.2026
59_1	Most Anny Jagiellonki (płn.)	26.05.2026
59_2	Most Anny Jagiellonki (płd.)	26.05.2026
60_1	Most Siekierkowski (płn.)	26.05.2026
60_2	Most Siekierkowski (płd.)	26.05.2026
62	Most Poniatowskiego	26.05.2026
64	Most Śląsko-Dąbrowski	26.05.2026
66	Most Grota-Roweckiego	26.05.2026
67	Most Skłodowskiej-Curie	26.05.2026

Tab. 2 Zestawienie dwudniowych punktów pomiarowych wraz z ich datami realizacji pomiaru (źródło: opracowanie własne)

Nr punktu	Nazwa Punktu	Data pomiaru
12	Czerniakowska przy Suligowskiego	26.05.2026-27.05.2026
13_1	Al. Ujazdowskie/Al. Szucha przy Agrykola (zach.)	26.05.2026-27.05.2026
13_2	Al. Ujazdowskie/Al. Szucha przy Agrykola (wsch.)	26.05.2026-27.05.2026
15	św. Andrzeja Boboli przy Rostafińskich	26.05.2026-27.05.2026
16	Pole Mokotowskie przy Żwirki i Wigury	26.05.2026-27.05.2026
20	Towarowa przy Al. Jerozolimskich	26.05.2026-27.05.2026
25_1	Al. Jana Pawła II przy Grzybowskiej	26.05.2026-27.05.2026
27_1	Wioślarska przy Wilanowskiej	26.05.2026-27.05.2026
27_2	Bulwary przy Wilanowskiej	26.05.2026-27.05.2026
30	Al. KEN przy Ciszewskiego	26.05.2026-27.05.2026
31	Wybrzeże Szczecińskie przy moście Świętokrzyskim	26.05.2026-27.05.2026
33	Kasprzaka przy Bema	26.05.2026-27.05.2026
40	Połczyńska przy Dźwigowej	26.05.2026-27.05.2026
43	Przyczółkowa przy Branickiego	26.05.2026-27.05.2026

Nr punktu	Nazwa Punktu	Data pomiaru
44	**Powstańców Śląskich przy Górczewskiej**	26.05.2026-27.05.2026
61_1	**Most Łazienkowski (kładka płn.)**	26.05.2026-27.05.2026
61_2	**Most Łazienkowski (kładka płd.)**	26.05.2026-27.05.2026
63_1	**Most Świętokrzyski (płn.)**	26.05.2026-27.05.2026
63_2	**Most Świętokrzyski (płd.)**	26.05.2026-27.05.2026
65	**Most Gdański**	26.05.2026-27.05.2026

Tab. 3 Zestawienie weekendowych punktów pomiarowych wraz z datami realizacji pomiaru (źródło: opracowanie własne)

Nr punktu	Nazwa Punktu	Data pomiaru
16	**Pole Mokotowskie przy Żwirki i Wigury**	23.05.2026
24	**Wybrzeże Gdańskie + Bulwary przy Moście Gdańskim**	23.05.2026
41	**Wał Miedzeszyński przy Kadetów**	23.05.2026
43	**Przyczółkowa przy Branickiego**	23.05.2026
55	**Droga rowerowa przy Kanale Żerańskim**	23.05.2026



Rys. 2 Lokalizacja punktów pomiarowych wraz z ich okresami realizacji (źródło: opracowanie własne, dane wektorowe BDOT10k)

2 ZBIORCZE ZESTAWIENIE WYNIKÓW

Poniżej przedstawiono zestawienia danych zagregowanych dla wszystkich punktów pomiarowych objętych analizą. Zgromadzone informacje zostały zestawione w sposób umożliwiający porównanie podstawowych mierzonych parametrów w poszczególnych lokalizacjach. W toku analizy szczególną uwagę poświęcono tym punktom, które wykazały cechy szczególne, tj. istotnie odbiegające od wartości obserwowanych w pozostałych miejscach. Cechy te mogą wynikać z uwarunkowań lokalnych, takich jak specyfika otoczenia, funkcja danego odcinka sieci, czy też występowanie nietypowych zachowań uczestników ruchu. Identyfikacja takich punktów pozwala na ich wyróżnienie i dokładniejsze zrozumienie przyczyn obserwowanych zjawisk, co może mieć znaczenie w dalszych etapach planowania i podejmowania decyzji dotyczących infrastruktury rowerowej. Ze względu na odmienną charakterystykę pomiarów ręcznych i automatycznych, wyniki zostały przedstawione oddzielnie. Szczegółowe dane dla każdego punktu (zarówno pomiarów własnych, jak i APR) zostały przedstawione w załącznikach nr 1, 2, 3 oraz 4 do opracowania.

Podczas przeprowadzonych pomiarów łącznie zarejestrowano 151 595 użytkowników[2] w ciągu wszystkich dni pomiarowych. W okresie dni powszednich zarejestrowano 133 876 użytkowników (43 758 w okresie porannym oraz 90 118 w okresie popołudniowym). W dzień weekendowy, który obejmował okres popołudniowy zarejestrowano 17 719 użytkowników.

Na podstawie wyników pomiarów automatycznych opisanych szerzej w rozdziale 5 możliwe było oszacowanie łącznego dobowego natężenia ruchu, które dla mierzonych dni powszednich wyniosło 318 755[3] użytkowników, a w dzień weekendowy 31 642[4] użytkowników.

Najwięcej użytkowników odnotowano w punkcie pomiarowym na ulicy Towarowej przy Al. Jerozolimskich (punkt nr 20), natomiast najmniej, podobnie jak w roku 2025, w punkcie 5 (Radzymińska przy Otwockiej). W ubiegłym roku najbardziej obciążonym punktem był punkt nr 56 (Bulwar gen. Pattona przy moście Świętokrzyskim), który w tym roku był mniej

[2] W niniejszym opracowaniu termin „użytkownicy" odnosi się do osób poruszających się na rowerach, hulajnogach elektrycznych, urządzeniach transportu osobistego oraz urządzeniach wspomagających ruch.
[3] Liczba pojazdów oszacowana na podstawie udziału godzin pomiarowych w dzień powszedni w łącznej liczbie pojazdów w dobie zarejestrowanych przez stacje pomiaru automatycznego. Udział mierzonego okresu w dobie z punktów APR: 26-28.05.2026 – 42%.
[4] Liczba pojazdów oszacowana na podstawie udziału godzin pomiarowych w weekend w łącznej liczbie pojazdów w dobie zarejestrowanych przez stacje pomiaru automatycznego. Udział mierzonego okresu w dobie z punktów APR dla 23.05.2026 – 56%.

obleganą lokalizacją. Zestawienie punktów o największych i najmniejszych natężeniach pokazuje, że wśród lokalizacji o najwyższych i najniższych natężeniach występuje stosunkowo duża powtarzalność w stosunku do 2025 roku, przy jednoczesnych zmianach wartości i kolejności poszczególnych punktów. Wśród 4 najbardziej obciążonych punktów 3 występują w obu latach (punkty nr 20, 56 i 57). W grupie 4 punktów o najniższych natężeniach powtarzają się 2 lokalizacje, tj. punkty nr 5 i 46. Łącznie 5 z 8 pozycji w obu zestawieniach stanowią te same lokalizacje.

Punkt nr 20 (ul. Towarowa przy Al. Jerozolimskich) w 2026 roku znalazł się na pierwszym miejscu, z wynikiem 3 919 użytkowników w ciągu 5 godzin pomiaru. Wartość ta była o około 1,6% niższa niż w 2025 roku. Tak wysokie natężenie może być związane z charakterem tego korytarza, jego położeniem w centralnej części miasta oraz koncentracją celów podróży związanych m.in. z pracą, usługami i zamieszkaniem. Wysokie i rosnące natężenie odnotowano również w punkcie nr 33 (ul. Kasprzaka przy ul. Bema), gdzie liczba użytkowników zwiększyła się z 3 457 w 2025 roku do 3 556 w 2026 roku. W 2024 r., po uruchomieniu trasy tramwajowej w ciągu ul. Kasprzaka, w punkcie tym zarejestrowano 3 059 użytkowników w ciągu 5 godzin. W kolejnych latach natężenie wzrosło do 3 457 użytkowników w 2025 r. i 3 556 w 2026 r., co oznacza wzrost o około 16% względem 2024 r. W ramach przebudowy ul. Kasprzaka powstała również nowa infrastruktura rowerowa, a obserwowany w kolejnych latach wzrost może wskazywać na stopniowe zwiększanie wykorzystania tego korytarza. Podobny kierunek zmian widoczny jest również w szacunkowym dobowym natężeniu ruchu. W 2023 r. wynosiło ono około 7,4 tys. poj./dobę, w 2024 r. około 7,2 tys., natomiast w kolejnych latach wzrosło do około 8,0 tys. w 2025 r. i 8,5 tys. w 2026 r. Odmienną zmianę zaobserwowano w rejonie Bulwaru gen. Pattona. W punkcie nr 56 przy moście Świętokrzyskim natężenie ruchu zmniejszyło się z 4 294 użytkowników w 2025 roku do 3 603 w 2026 roku. Jednocześnie w punkcie nr 57, zlokalizowanym przy moście pieszo-rowerowym, odnotowano 3 490 użytkowników. Zmiana relacji pomiędzy wynikami tych dwóch punktów może wskazywać na bardziej równomierny rozkład ruchu pomiędzy poszczególnymi trasami w rejonie przepraw przez Wisłę. Jednym z możliwych czynników jest funkcjonowanie mostu pieszo-rowerowego łączącego Karową z Okrzei, który został oddany do użytkowania w marcu 2024 roku. Wyniki z 2026 roku mogą wskazywać na dalsze utrwalanie się tego układu i ustabilizowanie natężenia ruchu w tym rejonie.

Wśród lokalizacji o najniższych natężeniach znajduje się punkt nr 5 (ul. Radzymińska przy ul. Otwockiej), gdzie w 2026 roku zarejestrowano 201 użytkowników w ciągu 5 godzin,

wobec 209 użytkowników w 2025 roku. Zbliżony poziom wyników w obu latach wskazuje na utrzymywanie się relatywnie niewielkiego natężenia ruchu w tej lokalizacji. Niskie wartości odnotowano również w punkcie nr 46 przy ul. Marsa, gdzie zarejestrowano 259 użytkowników. W przypadku punktu nr 5 znaczenie może mieć lokalny charakter tego odcinka ul. Radzymińskiej oraz ograniczona ciągłość infrastruktury rowerowej. Pasy rowerowe funkcjonują na odcinku od ul. Kawęczyńskiej do rejonu wiaduktu kolejowego, a w niewielkiej odległości znajduje się punkt nr 4 położony na bardziej istotnym ciągu komunikacyjnym, który może przejmować część ruchu. Inny charakter ma punkt nr 46 przy ul. Marsa. W jego rejonie funkcjonuje wydzielona infrastruktura rowerowa zapewniająca połączenie Rembertowa z dalszą siecią, jednak lokalizacja jest znacznie oddalona od centrum, co może ograniczać udział dłuższych codziennych podróży rowerowych.

Na poziom ruchu wpływa również funkcja danej trasy. Przykładowo punkt nr 55 przy Kanale Żerańskim położony jest na ciągu o wyraźnym charakterze rekreacyjnym, dlatego jego wykorzystanie może być większe w weekendy niż w typowych dniach roboczych. Punkt nr 45 przy ul. Wydawniczej znajduje się natomiast w peryferyjnej części miasta, w układzie obsługującym przede wszystkim ruch lokalny, co również może ograniczać wielkość potoku rejestrowanego w pomiarze. Zestawienie punktów o największych i najmniejszych natężeniach zestawiono w Tab. 4 i Tab. 5.

Tab. 4 Zestawienie punktów z największym natężeniem ruchu (źródło: opracowanie własne)

Numer punktu	Nazwa punktu	Sumaryczna liczba użytkowników [poj./5h]
*zaprezentowane wyniki są średnią z dwóch dni pomiarowych		
20	**Towarowa przy Al. Jerozolimskich**	3 919*
56	**Bulwar gen. Pattona przy moście Świętokrzyskim**	3 603
33	**Kasprzaka przy Bema**	3 556*
57	**Bulwar gen. Pattona przy moście pieszo-rowerowym**	3 490

Tab. 5 Zestawienie punktów z najmniejszym natężeniem ruchu (źródło: opracowanie własne)

Numer punktu	Nazwa punktu	Sumaryczna liczba użytkowników [poj./5h]
5	**Radzymińska przy Otwockiej**	201
46	**Marsa przy Płatnerskiej**	259
45	**Wydawnicza przy VIII Poprzecznej**	281
55	**Droga rowerowa przy Kanale Żerańskim**	293

2.1 Ekran Wisły oraz Kordon Śródmieścia

Szczególne znaczenie w zestawieniu danych mają wyniki uzyskane dla przekrojów pomiarowych zlokalizowanych w ramach tzw. Ekranu Wisły oraz Kordonu Śródmieścia, które stanowią kluczowe wyznaczniki codziennego przemieszczania się mieszkańców. Analiza wyników dla tych obszarów dostarcza cennych wniosków dla planowania działań usprawniających ruch oraz polityki transportowej miasta, ukierunkowanej na zrównoważony rozwój i poprawę jakości życia mieszkańców.

Ekran Wisły, obejmujący mosty i inne przeprawy przez rzekę, skupia ruch pomiędzy prawobrzeżną a lewobrzeżną częścią miasta. Z racji ograniczonej liczby możliwości przekroczenia Wisły, każdy z tych punktów odgrywa strategiczną rolę w zapewnieniu płynności komunikacyjnej. Wysokie natężenia ruchu obserwowane na tych przekrojach potwierdzają ich znaczenie dla funkcjonowania całej aglomeracji.

W 2026 roku w analizowanych punktach ekranu Wisły odnotowano łącznie 13 053[5] przejazdy w okresie pomiarowym. Na tej podstawie oszacowano, że łączny dobowy ruch na wszystkich analizowanych przeprawach wynosi około 31 204 przejazdów. Wyniki pokazują jednocześnie bardzo duże zróżnicowanie natężenia pomiędzy poszczególnymi przeprawami oraz zmiany w rozkładzie ruchu w porównaniu z 2025 rokiem.

Największe natężenie w 2026 roku odnotowano na Moście Łazienkowskim. W ciągu 5 godzin zarejestrowano średnio 2 681 użytkowników, wobec 2 421 w 2025 roku, co oznacza wzrost o 10,7%. Wysokie natężenie może być związane z ciągłością infrastruktury rowerowej i dobrym powiązaniem przeprawy z trasami po obu stronach Wisły. Na wzrost ruchu mogło również wpłynąć otwarcie w sierpniu 2025 r. mostu pieszo-rowerowego w Porcie Czerniakowskim, który poprawił połączenie Mostu Łazienkowskiego z trasami prowadzącymi wzdłuż zachodniego brzegu Wisły. Widoczna jest przy tym duża różnica pomiędzy obiema częściami mostu. Po stronie północnej zarejestrowano 2 044 użytkowników, a po południowej 637. Około 76% ruchu przypadało więc na część północną.

Duże zmiany odnotowano również w rejonie mostu pieszo-rowerowego na wysokości ul. Karowej. Po stronie zachodniej natężenie wzrosło o 21,2%, do 1 068 użytkowników, natomiast po stronie wschodniej spadło o 30,1%, do 543 użytkowników. Na wyniki mogły wpływać prace prowadzone na ul. Okrzei i związane z nimi utrudnienia. W sąsiednim

[5] Liczba pojazdów wraz z uwzględnieniem średniego ruchu mierzonego w ciągu 2 dni na moście Łazienkowskim, Świętokrzyskim i Gdańskim.

punkcie na Moście Świętokrzyskim natężenie spadło o 5,8%. Może to wskazywać na zmiany w rozkładzie ruchu pomiędzy przeprawami w tym rejonie. Funkcjonujący od marca 2024 roku most pieszo-rowerowy mógł również wpłynąć na utrwalenie nowych relacji ruchowych pomiędzy obiema stronami Wisły.

Na Moście Gdańskim odnotowano spadek natężenia o 4,4%, do 1 622 użytkowników w ciągu 5 godzin. W czasie pomiarów prowadzono tam prace związane z zabezpieczeniem balustrad i gzymsów. Roboty obejmowały również część mostu z torowiskiem tramwajowym i powodowały utrudnienia dla pieszych.

Na Moście Siekierkowskim natężenie spadło o 13,4%, z 1 493 do 1 293 użytkowników. Spadku tego nie należy wiązać z remontem ciągów pieszo-rowerowych, który rozpoczął się dopiero w lipcu 2026 roku. Porównanie z sąsiednimi przeprawami nie wskazuje na jednoznaczne przejęcie ruchu, ponieważ na Moście Łazienkowskim odnotowano wzrost, a na Moście Anny Jagiellonki spadek. Przeprawy te są ponadto oddalone od Mostu Siekierkowskiego o kilka kilometrów, dlatego nie stanowią bezpośrednich alternatyw dla wszystkich relacji ruchowych. Również w godzinach szczytu zmiany na samym Moście Siekierkowskim były zróżnicowane. Rano odnotowano niewielkie spadki po obu stronach mostu, natomiast po południu wzrost po stronie południowej i spadek po północnej. Na uzyskany wynik mogły również wpływać warunki pogodowe panujące w dniu pomiaru oraz sam termin jego przeprowadzenia.

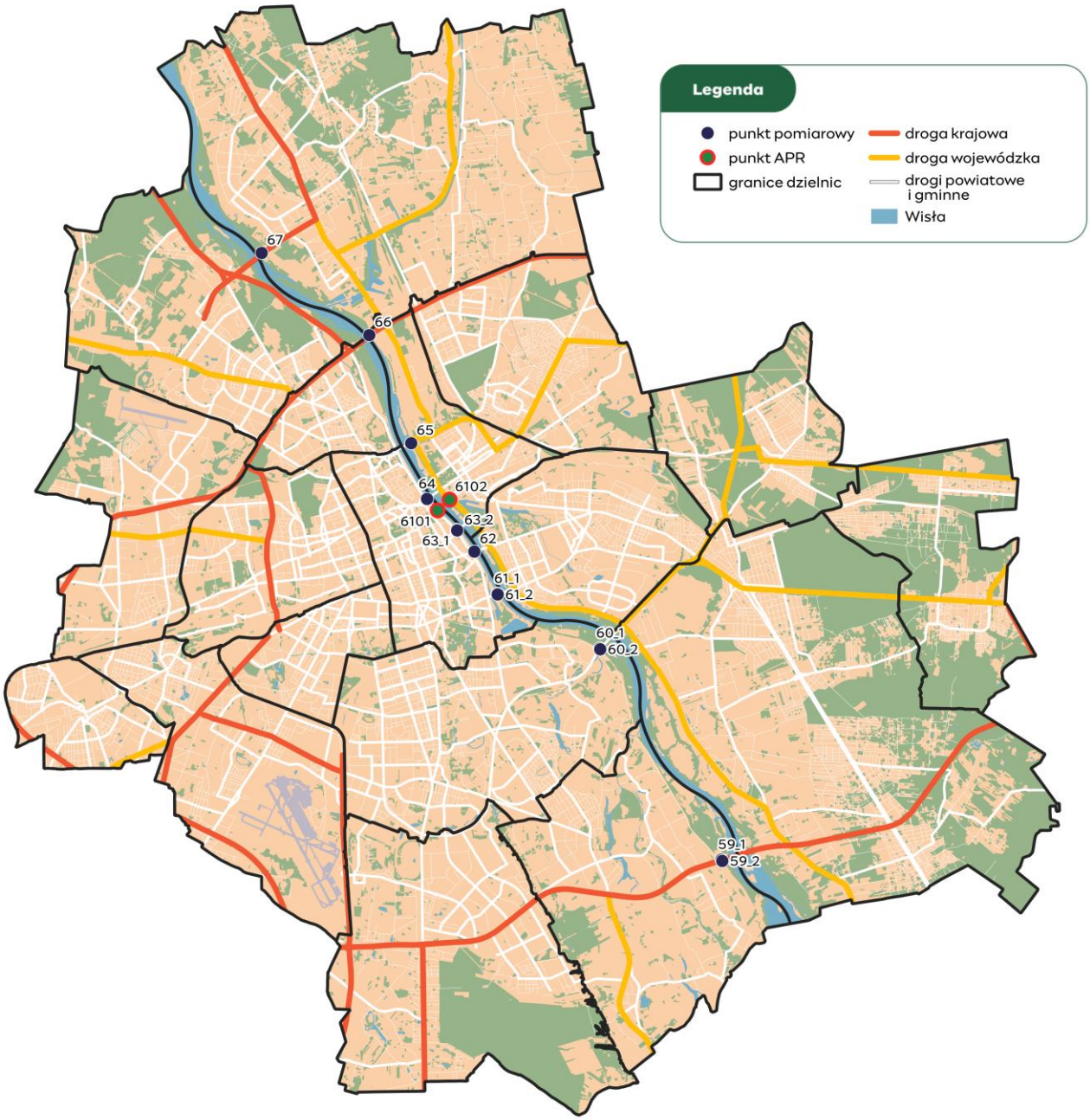
Najniższe natężenia odnotowano na Moście Poniatowskiego i Moście Śląsko-Dąbrowskim. Zarejestrowano tam odpowiednio 568 i 542 użytkowników w ciągu 5 godzin. Są to wartości około pięciokrotnie niższe niż na Moście Łazienkowskim. W przypadku obu przepraw znaczenie może mieć brak wydzielonej infrastruktury rowerowej i konieczność poruszania się w ruchu ogólnym.

Zestawienie natężenia ruchu na punktach pomiarowych na mostach przedstawiono w Tab. 6, a ich lokalizację na Rys. 3. W tabeli zamieszczono również wyniki dla mostu pieszo-rowerowego znajdującego się na wysokości ul. Karowej i funkcjonującej tam stacji Automatycznego Pomiaru Ruchu.

Tab. 6 Zestawienie punktów na ekranie mostowym Wisły (źródło: opracowanie własne)

Numer punktu	Nazwa punktu	Sumaryczna liczba pojazdów [poj./5h]	Liczba pojazdów na stronie północnej [poj./5h]	Liczba pojazdów na stronie południowej [poj./5h]	Szacowane natężenie dobowe [poj./doba]
*zaprezentowane wyniki są średnią z dwóch dni pomiarowych **średnia wartość rzeczywista pojazdów zarejestrowanych przez punkt APR z dni 26-27.05.2026					
61	**Most Łazienkowski**	2 681*	2 044*	637*	6 384*
63	**Most Świętokrzyski**	2 210*	810*	1 400*	5 262*
65	**Most Gdański**	1 622*	-	-	3 861*
60	**Most Siekierkowski**	1 293	701	592	3 079
67	**Most Skłodowskiej-Curie**	1 150	-	-	2 738
APR 6102	**Most pieszo-rowerowy (strona wschodnia)**	1 068**	-	-	2 645**
66	**Most Grota-Roweckiego**	874	-	-	2 081
62	**Most Poniatowskiego**	568	-	-	1 352
APR 6101	**Most pieszo-rowerowy (strona zachdonia)**	543**	-	-	1 317**
64	**Most Śląsko-Dąbrowski**	542	-	-	1 290
59	**Most Anny Jagiellonki**	502	156	346	1 195





Rys. 3 Lokalizacja punktów pomiarowych i APR dla Ekranu Wisły (źródło: opracowanie własne, dane wektorowe BDOT10k)

Uzupełnieniem analizy dobowych i pięciogodzinnych natężeń ruchu na Ekranie Wisły jest zestawienie ruchu w godzinach szczytu z uwzględnieniem kierunku przejazdu. Analiza ta pozwala określić charakter ruchu na przeprawach oraz ocenić znaczenie poszczególnych kierunków w codziennych podróżach pomiędzy prawo- i lewobrzeżną częścią Warszawy.

Tab. 7 Zestawienie punktów na ekranie mostowym Wisły – ruch w godzinach szczytu (źródło: opracowanie własne)

Numer punktu	Nazwa punktu	Liczba pojazdów w godzinie szczytu porannego [poj./1h]		Liczba pojazdów w godzinie szczytu popołudniowego [poj./1h]	
		Kierunek do Centrum	Kierunek z Centrum	Kierunek do Centrum	Kierunek z Centrum
*zaprezentowane wyniki są średnią z dwóch dni pomiarowych **średnia wartość rzeczywista pojazdów zarejestrowanych przez punkt APR z dni 26-27.05.2026					
61	**Most Łazienkowski**	412*	106*	219*	427*
63	**Most Świętokrzyski**	274*	91*	193*	414*
65	**Most Gdański**	225*	82*	154*	253*
60	**Most Siekierkowski**	176	44	122	226
67	**Most Skłodowskiej-Curie**	152	49	131	187
APR 6102	**Most pieszo-rowerowy (strona wschodnia)**	115**	42**	136**	173**
66	**Most Grota-Roweckiego**	120	41	112	109
62	**Most Poniatowskiego**	123	15	58	70
APR 6101	**Most pieszo-rowerowy (strona zachodnia)**	67**	18**	68**	90**
64	**Most Śląsko-Dąbrowski**	119	26	42	72
59	**Most Anny Jagiellonki**	37	19	76	72

Należy zaznaczyć, że godziny szczytu zostały wyznaczone indywidualnie dla poszczególnych punktów pomiarowych i nie we wszystkich lokalizacjach przypadały na ten sam przedział czasowy. Z tego względu wartości sumaryczne należy traktować jako zestawienie natężeń występujących w godzinach największego obciążenia poszczególnych przepraw, a nie jako jednoczesne natężenie ruchu na całym Ekranie Wisły.

Godziny największego natężenia ruchu na przeprawach przez Wisłę były bardziej zróżnicowane niż w przypadku Kordonu Śródmieścia. W szczycie porannym okres największego obciążenia rozpoczynał się najczęściej pomiędzy 7:15 a 8:00, przy czym w części punktów szczyt występował już od godz. 7:00. W okresie popołudniowym zróżnicowanie było jeszcze większe. Początek godziny szczytu przypadał od 16:45 do 18:00, a w kilku punktach najwyższe natężenia występowały dopiero w przedziale 18:00-19:00. Wskazuje to na większe rozłożenie w czasie ruchu na przeprawach przez Wisłę, szczególnie w okresie popołudniowym.

Analiza natężenia ruchu w godzinach szczytu wskazuje na wyraźne zróżnicowanie kierunkowe przejazdów przez Wisłę. W godzinie szczytu porannego we wszystkich analizowanych punktach dominował ruch w kierunku centrum. Łącznie, w indywidualnych godzinach szczytu porannego wyznaczonych dla poszczególnych przepraw, odnotowano

1 820 przejazdów w kierunku centrum oraz 533 przejazdy w kierunku przeciwnym. Oznacza to, że około 77% ruchu odbywało się w kierunku centrum.

Największą przewagę kierunku do centrum odnotowano na Moście Poniatowskiego, gdzie udział tego kierunku wyniósł około 89%. Wysokie udziały wystąpiły również na Moście Śląsko-Dąbrowskim, Moście Siekierkowskim oraz Moście Łazienkowskim. Pod względem wartości bezwzględnych największe natężenia w szczycie porannym wystąpiły na Moście Łazienkowskim oraz Moście Świętokrzyskim. Na Moście Łazienkowskim zarejestrowano 412 przejazdów w kierunku centrum i 106 w kierunku przeciwnym, natomiast na Moście Świętokrzyskim odpowiednio 274 i 91 przejazdów.

W godzinie szczytu popołudniowego układ kierunków ulegał odwróceniu. Łącznie odnotowano 2 093 przejazdy w kierunku z centrum oraz 1 311 przejazdów w kierunku przeciwnym. Udział ruchu z centrum wyniósł zatem około 61%. Największe wartości ponownie wystąpiły na Moście Łazienkowskim i Moście Świętokrzyskim, gdzie ruch w kierunku z centrum stanowił około dwóch trzecich natężenia w godzinie szczytu popołudniowego.

Podobną zmianę dominującego kierunku ruchu odnotowano na moście pieszo-rowerowym, dla którego analizę oparto na danych z dwóch punktów APR. W szczycie porannym około 75% ruchu odbywało się w kierunku centrum, natomiast w szczycie popołudniowym dominował kierunek przeciwny, jednak przewaga ta była wyraźnie mniejsza i wynosiła około 56% całego ruchu. Widoczne było również utrzymujące się zróżnicowanie obciążenia obu stron przeprawy – punkt APR 6102 skupiał około dwóch trzecich łącznego ruchu rejestrowanego w obu punktach APR zarówno rano, jak i po południu.

Zróżnicowanie kierunkowe w szczycie popołudniowym było jednak mniejsze niż w godzinach porannych. W części punktów natężenia w obu kierunkach były do siebie zbliżone. Dotyczyło to m.in. Mostu Grota-Roweckiego, gdzie zarejestrowano 112 przejazdów w kierunku centrum i 109 w kierunku przeciwnym, oraz Mostu Anny Jagiellonki, gdzie wartości wyniosły odpowiednio 76 i 72 przejazdy. Wyniki wskazują więc, że skala asymetrii kierunkowej różni się pomiędzy poszczególnymi przeprawami.

Kordon Śródmieścia wyznacza granice centralnej części miasta, gdzie koncentruje się znaczna część aktywności zawodowej, usługowej, edukacyjnej i kulturalnej Warszawy. Jest tu też największe zagęszczenie stacji rowerów Veturilo. Pomiar ruchu w tych lokalizacjach dostarcza informacji o intensywności wjazdów i wyjazdów z obszaru o największym znaczeniu dla funkcjonowania miasta, charakteryzującego się jednocześnie dużą koncentracją ruchu i różnorodnością realizowanych podróży. Dane z Kordonu Śródmieścia są bezpośrednim odzwierciedleniem skali i charakteru codziennych podróży warszawiaków — zarówno tych do pracy, szkół, jak i innych celów codziennej aktywności.

Największe natężenie ruchu w ramach Kordonu Śródmieścia, podobnie jak w roku poprzednim, odnotowano w punkcie nr 20 na ul. Towarowej przy Al. Jerozolimskich, gdzie w 2026 roku zarejestrowano średnio 3 919 użytkowników w ciągu 5 godzin pomiaru. Kolejne najwyższe wartości wystąpiły w rejonie Pola Mokotowskiego przy ul. Żwirki i Wigury (3 164 użytkowników) oraz na ul. Czerniakowskiej przy ul. Suligowskiego (3 002 użytkowników). Cztery najbardziej obciążone lokalizacje były takie same jak w 2025 roku, co wskazuje na dużą stabilność głównych tras przekraczających Kordon Śródmieścia.

Na części pozostałych wlotów ruch również wyraźnie wzrósł. Największy wzrost odnotowano na Wybrzeżu Gdańskim i Bulwarach przy Moście Gdańskim, gdzie liczba użytkowników zwiększyła się z 1 787 do 2 393, czyli o 33,9%. Znaczące wzrosty wystąpiły także na ul. Powązkowskiej przy ul. Okopowej (o 25,6%), al. Jana Pawła II przy ul. Broniewskiego (o 16,7%), ul. Mickiewicza przy ul. gen. Zajączka (o 15,4%), ul. Waryńskiego (o 12,1%) oraz ul. Prostej przy ul. Towarowej (o 9,0%).

Część tych zmian jest zbieżna z rozwojem i modernizacją infrastruktury rowerowej w okresie pomiędzy pomiarami. W 2025 roku zakończono budowę istotnego fragmentu trasy północ-południe w ciągu ul. Andersa wraz z połączeniami na Muranowskiej i Bonifraterskiej, co poprawiło ciągłość trasy prowadzącej od strony Żoliborza w kierunku centrum i może być jednym z czynników wzrostu obserwowanego na ul. Mickiewicza. W tym samym okresie wykonano również łącznik pomiędzy ul. Waryńskiego a Polem Mokotowskim oraz przebudowano fragment infrastruktury w al. Jana Pawła II. Zmiany te mogły wpływać na wzrost atrakcyjności poszczególnych korytarzy i rozkład ruchu pomiędzy sąsiednimi trasami.

Na wyniki mogły wpływać także prowadzone w okresie pomiarów długoterminowe inwestycje i związane z nimi zmiany organizacji ruchu. Przebudowa ul. Grzybowskiej trwała od jesieni 2025 roku, a od 9 maja 2026 roku objęła również odcinek pomiędzy al. Jana

Pawła II a ul. Żelazną. Zmiany te dotyczyły bezpośredniego otoczenia ciągów Prostej oraz Towarowej, co mogło lokalnie wpływać na wybór tras. W rejonie Mostu Gdańskiego od 4 maja prowadzono natomiast prace na obu poziomach przeprawy, które również mogły wpływać na rozkład ruchu pomiędzy mostem a ciągami nadwiślańskimi.

Najmniejsze natężenie, podobnie jak w 2025 roku, odnotowano na ul. Radzymińskiej przy ul. Otwockiej, gdzie zarejestrowano 201 użytkowników. Niskie wartości ponownie wystąpiły również m.in. na ul. Grochowskiej, św. Wincentego, Wawelskiej oraz Kijowskiej.
W przypadku części tych lokalizacji niskie natężenie można wiązać z konkretnymi uwarunkowaniami sieciowymi. Odcinek ul. Radzymińskiej przy ul. Otwockiej ma przede wszystkim charakter lokalny, a infrastruktura rowerowa nie zachowuje pełnej ciągłości w dalszym przebiegu trasy. W niewielkiej odległości znajduje się ponadto al. Solidarności, stanowiąca bardziej bezpośredni ciąg prowadzący w kierunku centrum. Na ul. Grochowskiej przy ul. Czapelskiej w przekroju punktu brak jest wydzielonej infrastruktury rowerowej, co może ograniczać atrakcyjność tego ciągu jako podstawowej trasy dojazdowej. Podobna sytuacja występuje przy ul. Wawelskiej w rejonie Pomnika Lotnika. Jednocześnie w niewielkiej odległości funkcjonuje intensywnie wykorzystywany ciąg w rejonie Pola Mokotowskiego i ul. Żwirki i Wigury, zapewniający bardziej czytelne połączenie w kierunku centrum. Relatywnie niewielkie natężenie ruchu rowerowego w punkcie przy ul. św. Wincentego może być związane z ograniczoną ciągłością infrastruktury rowerowej w tym korytarzu. Istotną barierę stanowi rejon ronda Żaba i przekroczenie układu drogowo-kolejowego, natomiast na północ od ronda brak jest ciągłej, wydzielonej infrastruktury rowerowej wzdłuż ul. św. Wincentego. Może to ograniczać wykorzystanie tej ulicy jako bezpośredniej trasy rowerowej w relacjach pomiędzy północną częścią Targówka a obszarem centralnym Warszawy.

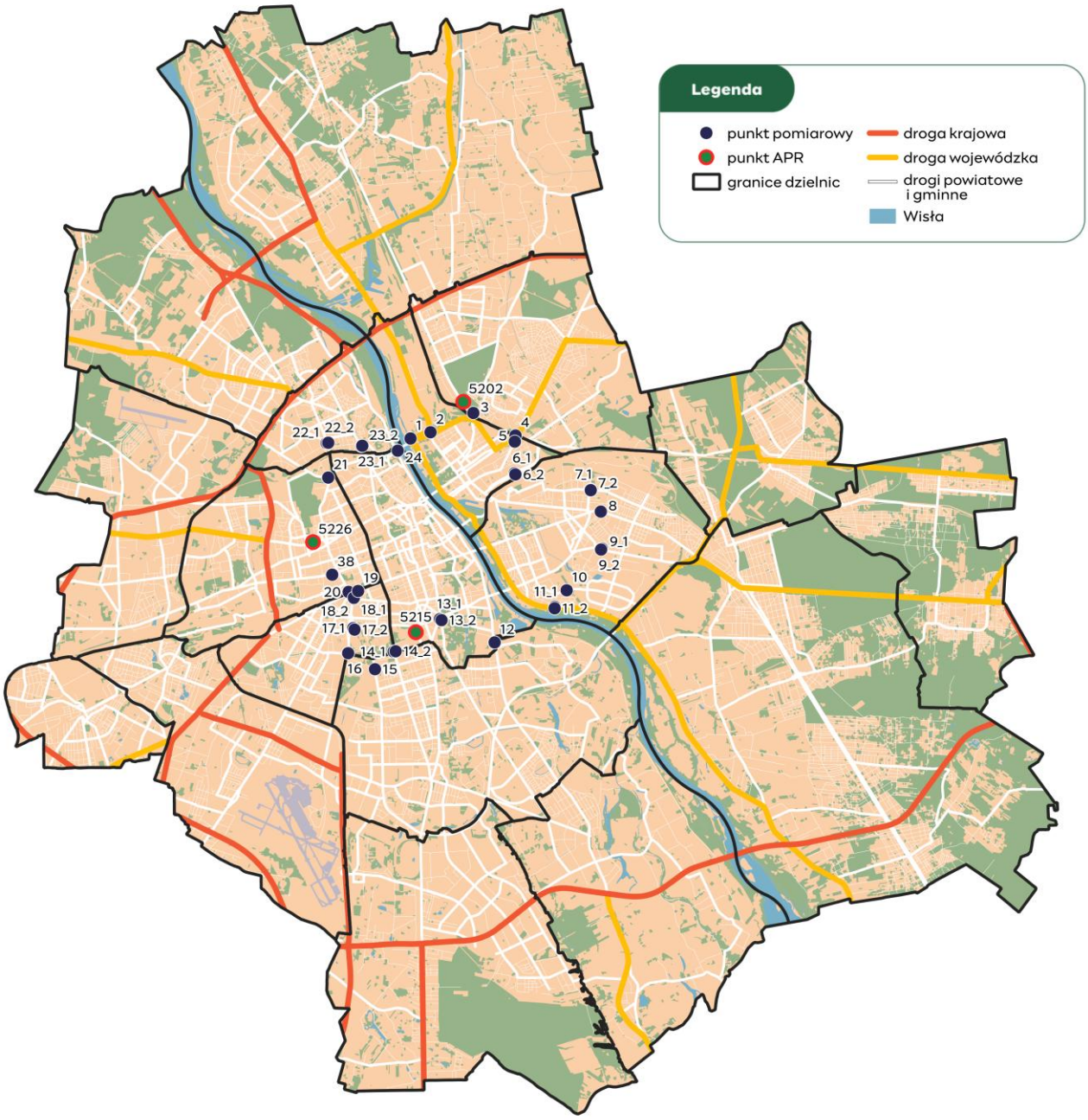
Przykłady te wskazują, że niskie natężenia na poszczególnych wlotach Kordonu mają różne uwarunkowania i mogą wynikać zarówno z ciągłości i standardu infrastruktury, jak i położenia punktu względem głównych tras prowadzących do centrum oraz występowania konkurencyjnych korytarzy o korzystniejszym przebiegu.

Analiza kierunków ruchu wskazuje ponadto, że największe potoki do i z centrum koncentrują się przede wszystkim na wlotach zachodnich oraz południowych i południowo-zachodnich, w szczególności na ul. Towarowej, w rejonie Pola Mokotowskiego, na ul. Czerniakowskiej i ul. św. Andrzeja Boboli.

Łącznie w 2026 roku w punktach Kordonu Śródmieścia zarejestrowano 37 328 użytkowników w okresie 5 godzin pomiaru, wobec 35 587 w 2025 roku, co oznacza wzrost o około 4,6%. Wyniki wskazują więc na utrzymanie stabilnego układu głównych tras do i z centrum, przy jednoczesnych lokalnych zmianach wielkości potoków, częściowo zbieżnych z rozwojem infrastruktury oraz prowadzonymi inwestycjami. Dane dla kordonu centrum przedstawia Tab. 8 a ich lokalizację Rys. 4.

Tab. 8 Zestawienie punktów dla Kordonu Śródmieścia (źródło: opracowanie własne)

Numer punktu	Nazwa punktu	Sumaryczna liczba pojazdów [poj./5h]	Szacowane natężenie dobowe [poj./doba]
*zaprezentowane wyniki są średnią z dwóch dni pomiarowych **średnia wartość rzeczywista pojazdów zarejestrowanych przez punkt APR z dni 26-27.05.2026			
20	**Towarowa przy Al. Jerozolimskich**	3 919*	9 330*
16	**Pole Mokotowskie przy Żwirki i Wigury**	3 164*	7 534*
12	**Czerniakowska przy Suligowskiego**	3 002*	7 147*
15	**św. Andrzeja Boboli przy Rostafińskich**	2 789*	6 640*
38	**Prosta przy Towarowej**	2693	6 412
24	**Wybrzeże Gdańskie + Bulwary przy Moście Gdańskim**	2 393	5 698
22	**Al. Jana Pawła II przy Broniewskiego**	2 163	5 150
13	**Al. Ujazdowskie/Al. Szucha przy Agrykola**	1 709*	4 070*
14	**Al. Niepodległości przy Batorego**	1 525	3 631
21	**Powązkowska przy Okopowej**	1 442	3 433
9	**Ostrobramska przy Grenadierów**	1 255	2 989
APR 5226	**Leszno (Karolkowa – Młynarska)**	1 206**	3 022**
APR 5215	**Waryńskiego (Al. Armii Ludowej - Batorego)**	1 158**	2 807**
4	**Al. Solidarności przy PKP Targówek**	865	2 060
23	**Mickiewicza przy gen. Zajączka**	796	1 896
7	**Szaserów przy Wiatracznej**	795	1 893
11	**Wał Miedzeszyński przy Afrykańskiej**	739	1 760
APR 5202	**św. Odrowąża (Staniewicka - św. Wincentego)**	718**	1 670**
18_1	**Koszykowa przy Raszyńskiej**	706	1 681
2	**Jagiellońska przy rondzie Starzyńskiego**	635	1 512
19	**Al. Jerozolimskie przy PKP Ochota**	633	1 507
10	**Bora-Komorowskiego przy Skalskiego**	594	1 414
18_2	**Nowogrodzka przy Koszykowej**	450	1 071
1	**Zatylna przy Wybrzeżu Puckim**	431	1 026
6	**Kijowska przy Dworcu Warszawa Wschodnia**	371	884
17	**Wawelska przy Pomniku Lotnika**	363	864
8	**Grochowska przy Czapelskiej**	308	734
3	**św. Wincentego przy Odrowąża**	307	731
5	**Radzymińska przy Otwockiej**	201	479



Rys. 4 Lokalizacja punktów pomiarowych i APR dla Kordonu Śródmieścia (źródło: opracowanie własne, dane wektorowe BDOT10k)

Tab. 9 Zestawienie punktów na Kordonie Śródmieścia – ruch w godzinach szczytu (źródło: opracowanie własne)

Numer punktu	Nazwa punktu	Liczba pojazdów w godzinie szczytu porannego [poj./1h]		Liczba pojazdów w godzinie szczytu popołudniowego [poj./1h]	
		Kierunek do Centrum	Kierunek z Centrum	Kierunek do Centrum	Kierunek z Centrum
*zaprezentowane wyniki są średnią z dwóch dni pomiarowych **średnia wartość rzeczywista pojazdów zarejestrowanych przez punkt APR z dni 26-27.05.2026					
20	**Towarowa przy Al. Jerozolimskich**	506*	373*	408*	509*
16	**Pole Mokotowskie przy Żwirki i Wigury**	397*	279*	365*	376*
12	**Czerniakowska przy Suligowskiego**	366*	203*	340*	394*
15	**św. Andrzeja Boboli przy Rostafińskich**	392*	279*	328*	310*
38	**Prosta przy Towarowej**	533	81	236	367
24	**Wybrzeże Gdańskie + Bulwary przy Moście Gdańskim**	221	85	330	372
22	**Al. Jana Pawła II przy Broniewskiego**	327	66	167	367
13	**Al. Ujazdowskie/Al. Szucha przy Agrykola**	264*	109*	192*	243*
14	**Al. Niepodległości przy Batorego**	181	95	188	197
21	**Powązkowska przy Okopowej**	272	64	106	243
9	**Ostrobramska przy Grenadierów**	156	92	123	179
APR 5226	**Leszno (Karolkowa – Młynarska)**	139**	73**	109**	207**
APR 5215	**Waryńskiego (Al. Armii Ludowej - Batorego)**	158**	75**	103**	186**
4	**Al. Solidarności przy PKP Targówek**	148	31	55	155
23	**Mickiewicza przy gen. Zajączka**	125	24	63	131
7	**Szaserów przy Wiatracznej**	94	127	82	100
11	**Wał Miedzeszyński przy Afrykańskiej**	129	35	45	138
APR 5202	**św. Odrowąża (Staniewicka - św. Wincentego)**	32**	85**	129**	64**
18_1	**Koszykowa przy Raszyńskiej**	119	52	79	88
2	**Jagiellońska przy rondzie Starzyńskiego**	72	57	78	72
19	**Al. Jerozolimskie przy PKP Ochota**	63	37	86	79
10	**Bora-Komorowskiego przy Skalskiego**	98	25	56	85
18_2	**Nowogrodzka przy Koszykowej**	81	21	29	90
1	**Zatylna przy Wybrzeżu Puckim**	44	7	52	82
6	**Kijowska przy Dworcu Warszawa Wschodnia**	50	37	43	57
17	**Wawelska przy Pomniku Lotnika**	55	20	52	53
8	**Grochowska przy Czapelskiej**	23	10	53	53
3	**św. Wincentego przy Odrowąża**	51	11	39	44
5	**Radzymińska przy Otwockiej**	39	16	16	35

Godziny największego natężenia ruchu na Kordonie Śródmieścia były stosunkowo spójne. W szczycie porannym okres największego obciążenia rozpoczynał się z reguły pomiędzy 7:30 a 8:00, a najczęściej przypadał na godzinę 7:45–8:45. Wcześniejsze godziny szczytu występowały głównie w części punktów o mniejszych natężeniach.

W okresie popołudniowym godziny szczytu były bardziej zróżnicowane, jednak w większości punktów okres największego obciążenia rozpoczynał się pomiędzy 16:00 a 17:00. Oznacza to, że poranny szczyt był bardziej skoncentrowany czasowo, natomiast ruch popołudniowy charakteryzował się większym rozłożeniem w czasie.

Analiza ruchu w godzinach szczytu potwierdza wyraźne zróżnicowanie kierunkowe przejazdów przez Kordon Śródmieścia. W szczycie porannym dominował ruch w kierunku centrum – taki układ wystąpił w 27 z 29 analizowanych punktów. Łącznie około 67% ruchu w indywidualnych godzinach szczytu porannego odbywało się w kierunku centrum. Największe różnice pomiędzy kierunkami odnotowano m.in. na ul. Prostej przy Towarowej, al. Jana Pawła II przy Broniewskiego, ul. Powązkowskiej przy Okopowej oraz ul. Mickiewicza przy gen. Zajączka.

W szczycie popołudniowym dominujący kierunek w większości lokalizacji ulegał odwróceniu. Ruch w kierunku z centrum przeważał w 24 punktach, a jego udział w całym zestawieniu wyniósł około 57%. Asymetria kierunkowa była jednak mniejsza niż rano, a w części najbardziej obciążonych punktów natężenia w obu kierunkach były do siebie zbliżone.

Na tle pozostałych lokalizacji wyróżniają się pojedyncze punkty, w których układ kierunkowy odbiegał od ogólnej tendencji. Dotyczyło to m.in. punktu przy ul. Odrowąża oraz punktu na ul. Szaserów, gdzie w szczycie porannym większy był ruch w kierunku z centrum. Wskazuje to na zróżnicowanie funkcji poszczególnych wlotów Kordonu i występowanie relacji, które nie odpowiadają typowemu schematowi porannego dojazdu do centrum i popołudniowego wyjazdu.

W porównaniu z Ekranem Wisły kierunkowość ruchu na Kordonie Śródmieścia była mniej wyraźna. Udział dominującego kierunku wynosił około 67% rano i 57% po południu, podczas gdy na przeprawach przez Wisłę odpowiednio około 77% i 61%. Może to wskazywać na większe zróżnicowanie relacji ruchowych w bezpośrednim otoczeniu centralnej części miasta.

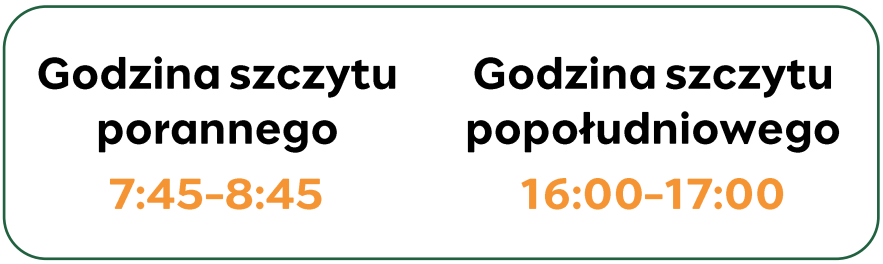
Należy przy tym zaznaczyć, że godziny szczytu zostały wyznaczone indywidualnie dla poszczególnych punktów i nie we wszystkich lokalizacjach przypadały na ten sam przedział czasowy.

2.2 GODZINY SZCZYTU

Dla wszystkich punktów pomiarowych obliczono godzinowe natężenia ruchu w okresie porannym i popołudniowym. Następnie sprawdzono, w których godzinach przypadało maksymalne natężenie ruchu w poszczególnych punktach oraz ile punktów osiągało swoje maksimum w danym przedziale czasowym. W okresie porannym maksymalne natężenie ruchu wystąpiło w 25 spośród 91 punktów. Na tej podstawie szczyt poranny wyznaczono na godzinę 7:45-8:45. W okresie popołudniowym szczyt przypadł na godzinę 16:00-17:00, w której maksymalne natężenie ruchu wystąpiło w 17 punktach.
W porównaniu z 2025 r. szczyt poranny przesunął się o 15 minut wcześniej, natomiast godzina szczytu popołudniowego przesunęła się o 30 minut wcześniej. Dane zostały przedstawione w Tab. 10.

Tab. 10 Zestawienie przedziałów czasowych z maksymalnym natężeniem ruchu (źródło: opracowanie własne)

Interwał godzinny	Liczba punktów z maksymalnym natężeniem ruchu
7:00 - 8:00	7
7:15 - 8:15	20
7:30 - 8:30	24
7:45 - 8:45	**25**
8:00 - 9:00	15
16:00 - 17:00	**17**
16:15 - 17:15	14
16:30 - 17:30	14
16:45 - 17:45	12
17:00 - 18:00	12
17:15 - 18:15	6
17:30 - 18:30	3
17:45 - 18:45	2
18:00 - 19:00	11

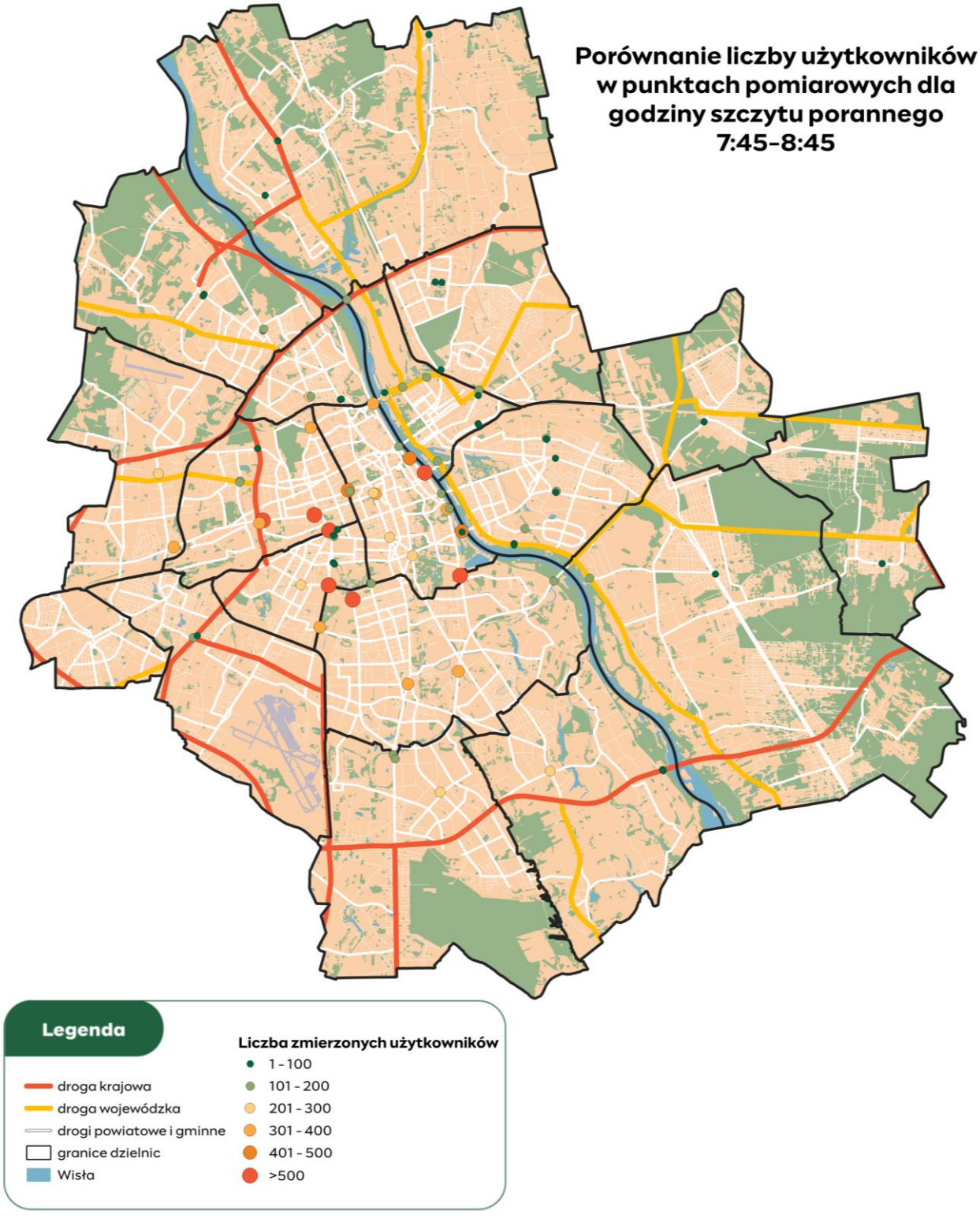


Rys. 5 Godziny szczytu porannego i popołudniowego (źródło: opracowanie własne)

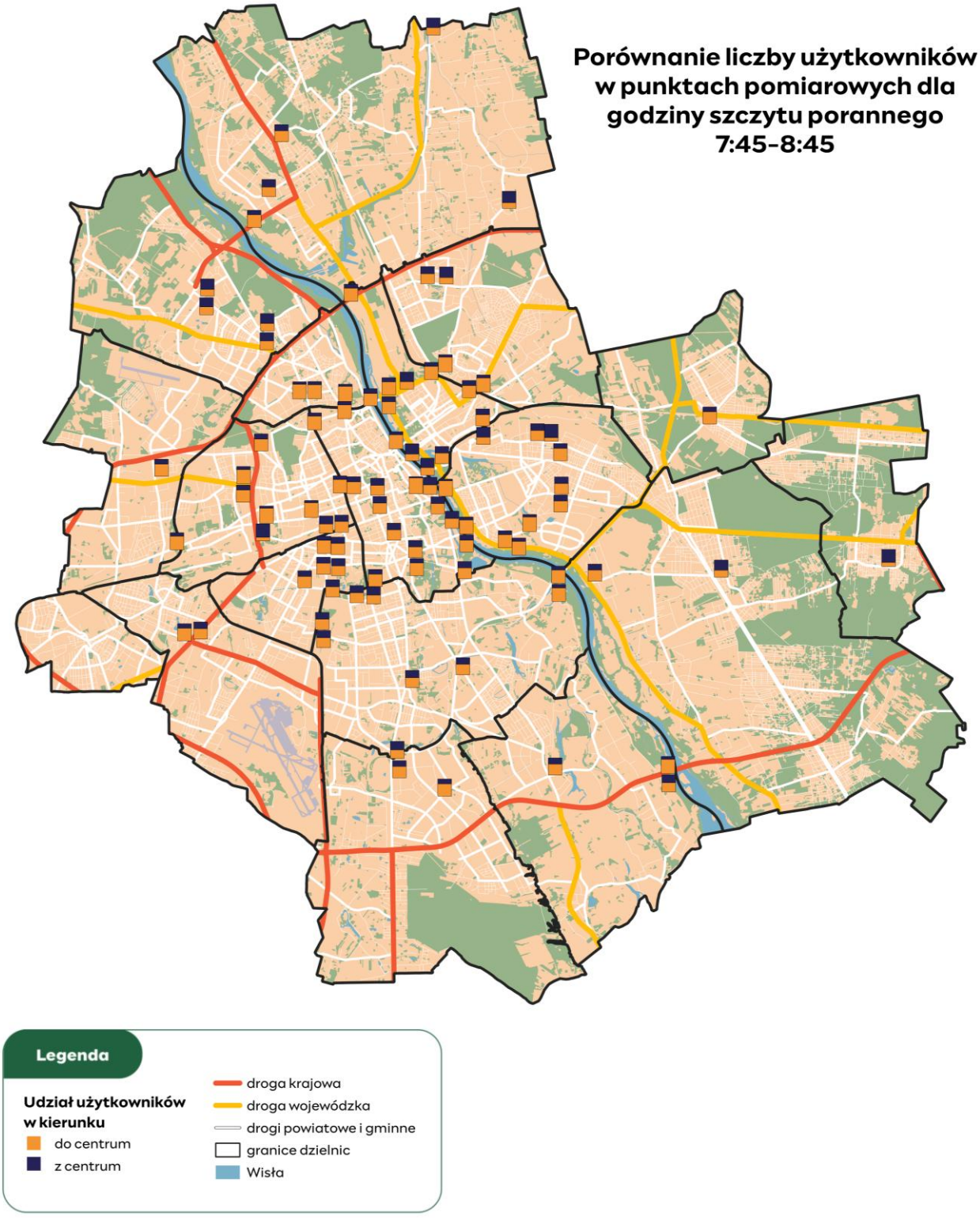
Z przeprowadzonych analiz wynika, że rano szczyt jest bardziej wyraźny niż w godzinach popołudniowych, kiedy dysproporcje między natężeniami godzinowymi są mniejsze, co świadczy o ciągłym obciążeniu ruchem. Może to być związane z motywacjami podróży, kiedy rano występuje więcej podróży obligatoryjnych takich jak dom-praca, dom - szkoła, które wymagają szybkiego dotarcia do celu. Po południu zauważalny jest większy udział podróży nieobligatoryjnych, np. rekreacyjnych, które nie są ograniczone czasem dotarcia do celu.

Do zbiorczej analizy danych przyjęto ujednolicone godziny szczytu zamieszczone na Rys. 5. Wyniki pomiaru zostały określone na ich podstawie i przedstawione na mapach w jednostce poj./h.

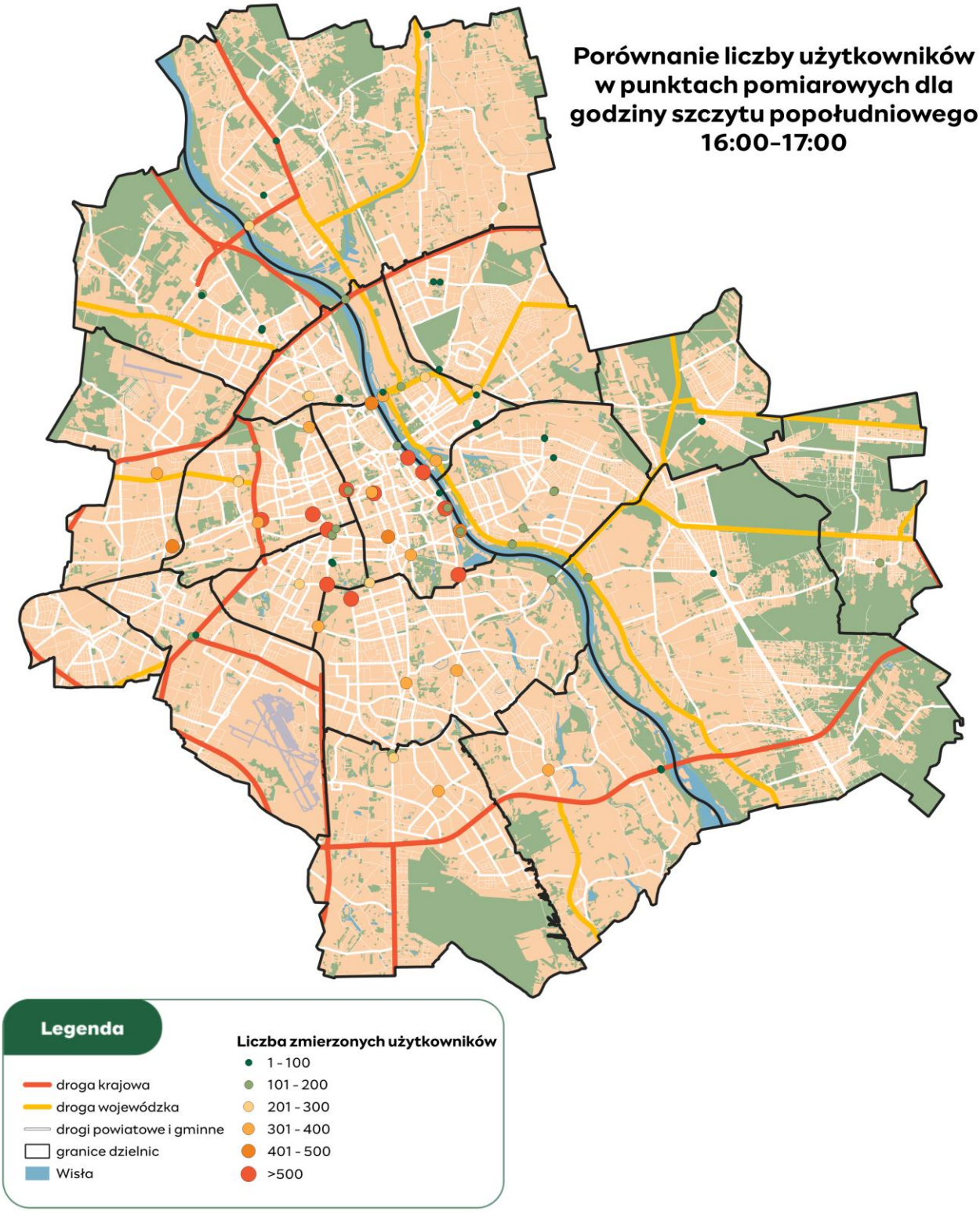
W godzinie 7:45 – 8:45 we wszystkich punktach odnotowano 24 906 użytkowników, co stanowi około 18% łącznej liczby użytkowników odnotowanych w ciągu 5 godzin pomiaru. Największe natężenie w zbiorczo wyznaczonej godzinie szczytu porannego zmierzono w punkcie 33 - Kasprzaka przy Bema (840 użytkowników), natomiast najmniejsze – po północnej stronie Mostu Anny Jagiellonki (18 użytkowników). W godzinie 16:00 – 17:00 we wszystkich punktach odnotowano 30 319 użytkowników, co stanowi około 22% łącznej liczby użytkowników odnotowanych w ciągu 5 godzin pomiaru. Największe natężenie w zbiorczo wyznaczonej godzinie szczytu popołudniowego zmierzono w punkcie Towarowa przy Al. Jerozolimskich (881 użytkowników), natomiast najmniejsze – w punkcie Kijowska przy Dworcu Warszawa Wschodnia (płn.) (30 użytkowników). Wyniki w ujednoliconych godzinach szczytu przedstawiono na Rys. 6, Rys. 7, Rys. 8 oraz Rys. 9.



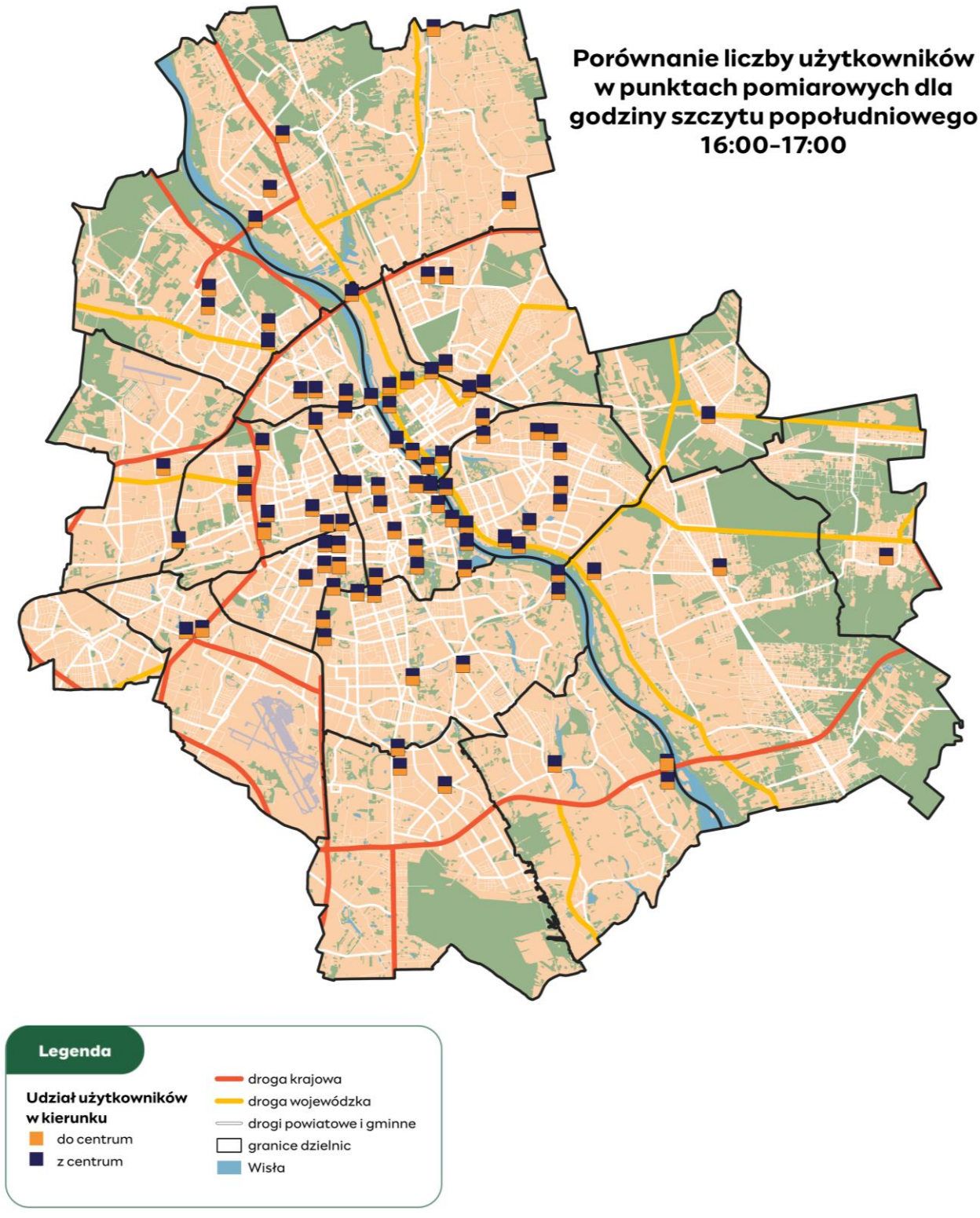
Rys. 6 Mapa natężenia w godzinie szczytu porannego (źródło: opracowanie własne, dane wektorowe BDOT10k)



Rys. 7 Mapa natężenia w godzinie szczytu porannego z podziałem na kierunki (źródło: opracowanie własne, dane wektorowe BDOT10k)



Rys. 8 Mapa natężenia w godzinie szczytu popołudniowego (źródło: opracowanie własne, dane wektorowe BDOT10k)



Rys. 9 Mapa natężenia w godzinie szczytu popołudniowego z podziałem na kierunki (źródło: opracowanie własne, dane wektorowe BDOT10k)

Ponadto dla każdego punktu pomiarowego wyznaczono jego indywidualną godzinę szczytu porannego i popołudniowego, które przedstawiono w Tab. 11.

Tab. 11 Zestawienie natężeń ruchu dla poszczególnych godzin szczytu dla każdego punktu pomiarowego (źródło: opracowanie własne)

Numer punktu	Nazwa punktu	Godzina szczytu porannego	Natężenie ruchu [poj./h]	Godzina szczytu popołudniowego	Natężenie ruchu [poj./h]
*zaprezentowane wyniki są średnią z dwóch dni pomiarowych					
1	**Zatylna przy Wybrzeżu Puckim**	7:00-8:00	51	17:30-18:30	134
2	**Jagiellońska przy rondzie Starzyńskiego (płn.)**	7:15-8:15	129	16:30-17:30	150
3	**św. Wincentego przy Odrowąża**	7:00-8:00	62	16:45-17:45	83
4	**Al. Solidarności przy PKP Targówek**	7:30-8:30	179	16:00-17:00	210
5	**Radzymińska przy Otwockiej**	7:30-8:30	55	16:00-17:00	51
6_1	**Kijowska przy Dworcu Warszawa Wschodnia (płn.)**	7:30-8:30	34	16:15-17:15	36
6_2	**Kijowska przy Dworcu Warszawa Wschodnia (płd.)**	7:15-8:15	54	16:15-17:15	64
7_1	**Szaserów przy Wiatracznej (płn.)**	7:30-8:30	138	16:00-17:00	94
7_2	**Szaserów przy Wiatracznej (płd.)**	7:30-8:30	83	16:00-17:00	88
8	**Grochowska przy Czapelskiej**	7:30-8:30	33	17:15-18:15	106
9_1	**Ostrobramska przy Grenadierów (płn.)**	7:45-8:45	157	16:15-17:15	179
9_2	**Ostrobramska przy Grenadierów (płd.)**	7:45-8:45	91	16:45-17:45	127
10	**Bora-Komorowskiego przy Skalskiego**	7:15-8:15	123	17:30-18:30	141
11_1	**Wał Miedzeszyński przy Afrykańskiej (płn.)**	7:45-8:45	72	16:30-17:30	80
11_2	**Wał Miedzeszyński przy Afrykańskiej (płd.)**	7:45-8:45	92	16:15-17:15	108
12	**Czerniakowska przy Suligowskiego**	7:30-8:30	569*	16:30-17:30	734*
13_1	**Al. Ujazdowskie/Al. Szucha przy Agrykola (zach.)**	8:00-9:00	99*	16:00-17:00	109*
13_2	**Al. Ujazdowskie/Al. Szucha przy Agrykola (wsch.)**	8:00-9:00	274*	16:15-17:15	330*
14_1	**Al. Niepodległości przy Batorego (zach.)**	7:30-8:30	97	16:45-17:45	151
14_2	**Al. Niepodległości przy Batorego (wsch.)**	8:00-9:00	190	16:30-17:30	248
15	**św. Andrzeja Boboli przy Rostafińskich**	7:45-8:45	671*	16:45-17:45	638*
16	**Pole Mokotowskie przy Żwirki i Wigury**	7:45-8:45	676*	16:15-17:15	741*
17_1	**Wawelska przy Pomniku Lotnika (płn.)**	8:00-9:00	45	17:00-18:00	50
17_2	**Wawelska przy Pomniku Lotnika (płd.)**	7:15-8:15	33	16:30-17:30	55
18_1	**Koszykowa przy Raszyńskiej**	7:30-8:30	171	16:15-17:15	167
18_2	**Nowogrodzka przy Koszykowej**	7:15-8:15	102	16:00-17:00	119

Numer punktu	Nazwa punktu	Godzina szczytu porannego	Natężenie ruchu [poj./h]	Godzina szczytu popołudniowego	Natężenie ruchu [poj./h]
*zaprezentowane wyniki są średnią z dwóch dni pomiarowych					
19	**Al. Jerozolimskie przy PKP Ochota**	7:45-8:45	100	16:45-17:45	165
20	**Towarowa przy Al. Jerozolimskich**	8:00-9:00	879*	16:30-17:30	917*
21	**Powązkowska przy Okopowej**	7:45-8:45	336	16:15-17:15	349
22_1	**Al. Jana Pawła II przy Broniewskiego (zach.)**	7:45-8:45	202	16:45-17:45	240
22_2	**Al. Jana Pawła II przy Al. Wojska Polskiego (wsch.)**	7:30-8:30	193	17:00-18:00	307
23_1	**Mickiewicza przy gen. Zajączka (zach.)**	8:00-9:00	88	17:00-18:00	106
23_2	**Mickiewicza przy gen. Zajączka (wsch.)**	7:15-8:15	70	16:00-17:00	89
24	**Wybrzeże Gdańskie + Bulwary przy Moście Gdańskim**	7:45-8:45	306	18:00-19:00	702
25_1	**Al. Jana Pawła II przy Grzybowskiej**	7:45-8:45	425*	16:00-17:00	571*
25_2	**Grzybowska przy Al. Jana Pawła II**	7:30-8:30	126	16:30-17:30	136
26_1	**Świętokrzyska przy Marszałkowskiej**	8:00-9:00	427	16:30-17:30	682
26_2	**Marszałkowska przy Świętokrzyskiej**	8:00-9:00	247	16:30-17:30	393
27_1	**Wioślarska przy Wilanowskiej**	7:30-8:30	406*	17:15-18:15	702*
27_2	**Bulwary przy Wilanowskiej**	8:00-9:00	123*	18:00-19:00	212*
28	**Marszałkowska przy pl. Konstytucji**	8:00-9:00	262	16:30-17:30	417
29	**Puławska przy Domaniewskiej**	8:00-9:00	312	16:15-17:15	336
30	**Al. KEN przy Ciszewskiego**	7:30-8:30	238*	17:45-18:45	429*
31	**Wybrzeże Szczecińskie przy moście Świętokrzyskim**	7:15-8:15	168*	18:00-19:00	363*
32	**Al. Prymasa Tysiąclecia przy Kasprzaka**	7:15-8:15	359	16:15-17:15	412
33	**Kasprzaka przy Bema**	7:30-8:30	875*	16:00-17:00	813*
34_1	**Marymoncka przy Podleśnej (zach.)**	7:30-8:30	35	16:15-17:15	43
34_2	**Marymoncka przy Podleśnej (wsch.)**	7:45-8:45	149	16:30-17:30	112
35	**Al. Prymasa Tysiąclecia przy Obozowej**	7:15-8:15	104	17:00-18:00	149
36	**Modlińska przy Klasyków**	7:15-8:15	113	16:45-17:45	94
37_1	**Al. Jerozolimskie przy Łopuszańskiej (zach.)**	7:30-8:30	158	16:30-17:30	175
37_2	**Al. Jerozolimskie przy Łopuszańskiej (wsch.)**	7:00-8:00	55	16:00-17:00	82
38	**Prosta przy Towarowej (płd.)**	7:45-8:45	614	17:00-18:00	603
39_1	**Puławska przy Al. Wyścigowej (zach.)**	7:15-8:15	174	16:00-17:00	166
39_2	**Puławska przy Zawadowskiego (wsch.)**	7:15-8:15	209	16:45-17:45	233

Numer punktu	Nazwa punktu	Godzina szczytu porannego	Natężenie ruchu [poj./h]	Godzina szczytu popołudniowego	Natężenie ruchu [poj./h]
*zaprezentowane wyniki są średnią z dwóch dni pomiarowych					
40	**Połczyńska przy Dźwigowej**	7:15-8:15	366*	16:15-17:15	461*
41	**Wał Miedzeszyński przy Kadetów**	7:30-8:30	148	17:00-18:00	168
42	**Grójecka przy Opaczewskiej**	7:45-8:45	225	17:00-18:00	334
43	**Przyczółkowa przy Branickiego**	7:30-8:30	223*	18:00-19:00	461*
44	**Powstańców Śląskich przy Górczewskiej**	7:15-8:15	297*	16:00-17:00	387*
45	**Wydawnicza przy VIII Poprzecznej**	7:45-8:45	62	17:00-18:00	67
46	**Marsa przy Płatnerskiej**	7:00-8:00	56	16:00-17:00	69
47	**Jana Pawła II przy Cieplarnianej (Wesoła)**	7:30-8:30	66	16:00-17:00	107
48_1	**Kondratowicza przy Łabiszyńskiej**	8:00-9:00	48	16:00-17:00	71
48_2	**Kondratowicza przy Chodeckiej**	7:30-8:30	66	17:00-18:00	109
49	**Światowida przy Myśliborskiej**	7:45-8:45	61	18:00-19:00	97
50	**Głębocka przy Magicznej**	7:15-8:15	198	16:30-17:30	170
51_1	**Kasprowicza przy Przy Agorze**	7:15-8:15	107	16:45-17:45	149
51_2	**Kasprowicza przy Sokratesa**	7:30-8:30	27	16:45-17:45	56
52_1	**Górczewska przy Deotymy**	7:30-8:30	169	18:00-19:00	275
52_2	**Górczewska przy Elekcyjnej**	7:15-8:15	141	16:45-17:45	222
53_1	**Żwirki i Wigury przy Racławickiej (zach.)**	7:30-8:30	137	16:00-17:00	152
53_2	**Żwirki i Wigury przy Racławickiej (wsch.)**	7:45-8:45	370	16:15-17:15	385
54	**Al. gen. Sikorskiego przy torze Stegny**	7:45-8:45	302	17:15-18:15	351
55	**Droga rowerowa przy Kanale Żerańskim**	8:00-9:00	38	18:00-19:00	94
56	**Bulwar gen. Pattona przy moście Świętokrzyskim**	7:45-8:45	521	17:45-18:45	1016
57	**Bulwar gen. Pattona przy moście pieszo-rowerowym**	7:45-8:45	492	18:00-19:00	1017
58	**Starzyńskiego przy Namysłowskiej**	7:00-8:00	201	16:00-17:00	222
59_1	**Most Anny Jagiellonki (płn.)**	8:00-9:00	22	17:30-18:30	50
59_2	**Most Anny Jagiellonki (płd.)**	7:15-8:15	41	16:30-17:30	102
60_1	**Most Siekierkowski (płn.)**	7:30-8:30	97	18:00-19:00	202
60_2	**Most Siekierkowski (płd.)**	7:15-8:15	125	16:15-17:15	160
61_1	**Most Łazienkowski (kładka płn.)**	7:45-8:45	420*	17:15-18:15	461*
61_2	**Most Łazienkowski (kładka płd.)**	7:45-8:45	98*	16:45-17:45	191*
62	**Most Poniatowskiego**	8:00-9:00	138	17:15-18:15	128
63_1	**Most Świętokrzyski (płn.)**	7:45-8:45	200*	17:15-18:15	169*

Numer punktu	Nazwa punktu	Godzina szczytu porannego	Natężenie ruchu [poj./h]	Godzina szczytu popołudniowego	Natężenie ruchu [poj./h]
*zaprezentowane wyniki są średnią z dwóch dni pomiarowych					
63_2	**Most Świętokrzyski (płd.)**	7:45-8:45	165*	17:00-18:00	440*
64	**Most Śląsko-Dąbrowski**	7:45-8:45	145	17:00-18:00	114
65	**Most Gdański**	7:15-8:15	307*	17:00-18:00	407*
66	**Most Grota-Roweckiego**	7:00-8:00	161	18:00-19:00	221
67	**Most Skłodowskiej-Curie**	7:00-8:00	201	18:00-19:00	318

Punktami charakteryzującymi się najwyższym natężeniem w indywidualnej godzinie szczytu porannego są Towarowa przy Al. Jerozolimskich oraz Kasprzaka przy Bema, gdzie natężenie przekracza 800 poj./h. Najmniejsze wartości odnotowano natomiast na Moście Anny Jagiellonki, Drodze rowerowej przy Kanale Żerańskim oraz na ul. Kijowskiej przy Dworcu Warszawa Wschodnia, gdzie natężenie nie przekracza 40 poj./h.

Indywidualne godziny szczytu popołudniowego charakteryzują się dla większości punktów większymi wartościami natężenia. Największe potoki odnotowano na Wybrzeżu Gdańskim i Bulwarach przy Moście Gdańskim, Bulwarze gen. Pattona przy Moście Świętokrzyskim i moście pieszo-rowerowym oraz na ul. Towarowej przy Al. Jerozolimskich. We wszystkich tych punktach natężenie przekracza 900 poj./h. Najmniejsze wartości występują natomiast m.in. na ul. Kijowskiej przy Dworcu Warszawa Wschodnia oraz w wybranych przekrojach Wawelskiej i Mostu Anny Jagiellonki.

W przypadku szczytu porannego nadal widoczna jest zależność przestrzenna związana z czasem jego występowania. W punktach bardziej oddalonych od centrum maksimum ruchu częściej występuje we wcześniejszych przedziałach czasowych, natomiast w miarę zbliżania się do centrum przesuwa się w kierunku późniejszych godzin. Może to odzwierciedlać przebieg podróży związanych z dojazdami do pracy i nauki. W godzinach popołudniowych podobna zależność nie jest tak wyraźna, co może być związane z większym rozproszeniem czasu i celów podróży.

W porównaniu z 2025 rokiem w szczycie porannym występuje wyraźna przewaga wzrostów natężenia. Wzrost odnotowano na 65 z 90 porównywanych przekrojów, a łączna zmiana natężenia wyniosła około +1710 poj./h. Część zmian jest zbieżna z rozwojem infrastruktury rowerowej. Przykładem jest Marszałkowska przy Świętokrzyskiej, gdzie maksymalne natężenie poranne wzrosło o 32,8%. W kwietniu 2026 roku, przed wykonaniem pomiarów, udostępniono w tym miejscu nowy fragment drogi dla rowerów pomiędzy Świętokrzyską i Królewską, uzupełniający ciąg północ-południe przez centrum.

Wzrosty widoczne są również na północnych wlotach do centrum. Na zachodnim przekroju ul. Mickiewicza przy gen. Zajączka natężenie wzrosło o 57,1% rano i 39,5% po południu. W okresie pomiędzy pomiarami w roku 2025 i 2026 zakończono pierwszy etap trasy rowerowej w ciągu Andersa, Muranowskiej i Bonifraterskiej, poprawiający ciągłość połączenia od strony Żoliborza. Jednocześnie po przeciwnej stronie ul. Mickiewicza zmiany były niewielkie lub ujemne, odpowiednio -1,4% i -11,9%. Wskazuje to, że oprócz rozwoju całego korytarza istotne znaczenie może mieć również lokalny rozkład ruchu pomiędzy poszczególnymi stronami ulicy.

Szczególnym przykładem jest Grzybowska przy al. Jana Pawła II, gdzie natężenie wzrosło o 63,6% rano i 60,0% po południu. W czasie pomiarów trwała przebudowa Grzybowskiej, a od 9 maja 2026 roku obowiązywała zmieniona organizacja ruchu na odcinku pomiędzy al. Jana Pawła II i Żelazną. Prowadzone prace mogły wpływać na warunki przejazdu oraz wybór trasy przez część rowerzystów, jednak ich wpływu na skalę obserwowanego wzrostu nie można jednoznacznie określić. Z tego względu wyniki dla tego punktu należy interpretować z uwzględnieniem odmiennych warunków funkcjonowania ulicy w obu porównywanych okresach.

W szczycie popołudniowym obraz jest inny. Liczba przekrojów ze wzrostem i spadkiem była zbliżona, odpowiednio 46 i 44, jednak łączne maksymalne natężenie zmniejszyło się o około 622 poj./h. Oznacza to, że spadki występowały również w punktach o dużym natężeniu ruchu. Na Bulwarze gen. Pattona przy Moście Świętokrzyskim spadek wyniósł 24,5%, a przy moście pieszo-rowerowym 12,4%. Jednocześnie na Wybrzeżu Gdańskim i Bulwarach przy Moście Gdańskim natężenie wzrosło o 38,2%. Tak duże różnice pomiędzy ciągami nadwiślańskimi mogą wynikać nie tylko ze zmian ogólnego poziomu ruchu, ale również z jego przesunięcia pomiędzy alternatywnymi trasami. W rejonie Mostu Gdańskiego podczas pomiarów trwały również prace remontowe, które mogły wpływać na sposób korzystania z poszczególnych ciągów.

Przy interpretacji największych zmian procentowych należy również uwzględniać wartości bezwzględne. W punktach o niewielkim natężeniu nawet wzrost o kilkanaście lub kilkadziesiąt użytkowników może powodować bardzo wysoką zmianę procentową. Dotyczy to m.in. części przekrojów na ul. Kijowskiej, Szaserów, Wale Miedzeszyńskim czy Radzymińskiej. Z tego względu największe wartości procentowe nie zawsze odpowiadają najistotniejszym zmianom w skali całego układu.

Na część wyników wpływają również bezpośrednie warunki prowadzenia pomiarów. Przykładem jest punkt na ul. Grójeckiej przy Opaczewskiej, gdzie natężenie w szczycie porannym zmniejszyło się o 25,5%. Ze względu na prowadzone w tym okresie intensywne prace remontowe, wygrodzenia i ograniczenia w korzystaniu z infrastruktury porównywalność wyników z lat 2025 i 2026 w tej lokalizacji jest ograniczona.

Podsumowując, wzrost natężenia w szczycie porannym ma charakter stosunkowo szeroki i może być częściowo związany z rozwojem oraz poprawą ciągłości infrastruktury na głównych trasach dojazdowych. W szczycie popołudniowym zmiany są bardziej zróżnicowane, co może wynikać z większego rozproszenia celów podróży, większego znaczenia ruchu rekreacyjnego oraz zmian w wyborze tras. W przypadku części punktów istotnym czynnikiem są również prowadzone inwestycje i remonty, dlatego poszczególne zmiany należy interpretować zarówno w kontekście procentowym, jak i z uwzględnieniem wielkości potoku oraz lokalnych warunków ruchu.

Tab. 12 Porównanie zmian szczytowych natężeń ruchu – 2026 vs 2025 dla każdego punktu pomiarowego (źródło: opracowanie własne)

Numer punktu	Nazwa	Zmiana natężenia w porannej godzinie szczytu	Zmiana natężenia w popołudniowej godzinie szczytu
*zaprezentowane wyniki są średnią z dwóch dni pomiarowych ** Ograniczona porównywalność wyników z lat 2025–2026 ze względu na prowadzone prace remontowe.			
1	**Zatylna przy Wybrzeżu Puckim**	2,0%	-30,9%
2	**Jagiellońska przy rondzie Starzyńskiego (płn.)**	21,7%	-3,2%
3	**św. Wincentego przy Odrowąża**	-3,1%	-14,4%
4	**Al. Solidarności przy PKP Targówek**	8,5%	-8,7%
5	**Radzymińska przy Otwockiej**	41,0%	-5,6%
6_1	**Kijowska przy Dworcu Warszawa Wschodnia (płn.)**	47,8%	71,4%
6_2	**Kijowska przy Dworcu Warszawa Wschodnia (płd.)**	28,6%	-4,5%
7_1	**Szaserów przy Wiatracznej (płn.)**	46,8%	-26,6%
7_2	**Szaserów przy Wiatracznej (płd.)**	144,1%	27,5%
8	**Grochowska przy Czapelskiej**	0,0%	24,7%
9_1	**Ostrobramska przy Grenadierów (płn.)**	26,6%	31,6%
9_2	**Ostrobramska przy Grenadierów (płd.)**	33,8%	9,5%
10	**Bora-Komorowskiego przy Skalskiego**	28,1%	11,9%
11_1	**Wał Miedzeszyński przy Afrykańskiej (płn.)**	94,6%	-21,6%
11_2	**Wał Miedzeszyński przy Afrykańskiej (płd.)**	13,6%	-17,6%
12	**Czerniakowska przy Suligowskiego**	2,8%*	-12,4%*
13_1	**Al. Ujazdowskie/Al. Szucha przy Agrykola (zach.)**	27,7%*	40,6%*
13_2	**Al. Ujazdowskie/Al. Szucha przy Agrykola (wsch.)**	37,7%*	37,5%*
14_1	**Al. Niepodległości przy Batorego (zach.)**	-12,6%	-5,0%
14_2	**Al. Niepodległości przy Batorego (wsch.)**	-8,2%	-2,7%
15	**św. Andrzeja Boboli przy Rostafińskich**	7,6%*	-12,5%*

Numer punktu	Nazwa	Zmiana natężenia w porannej godzinie szczytu	Zmiana natężenia w popołudniowej godzinie szczytu
*zaprezentowane wyniki są średnią z dwóch dni pomiarowych ** Ograniczona porównywalność wyników z lat 2025–2026 ze względu na prowadzone prace remontowe.			
16	**Pole Mokotowskie przy Żwirki i Wigury**	11,6%*	-5,7%*
17_1	**Wawelska przy Pomniku Lotnika (płn.)**	-26,2%	42,9%
17_2	**Wawelska przy Pomniku Lotnika (płd.)**	-23,3%	5,8%
18_1	**Koszykowa przy Raszyńskiej**	42,5%	9,9%
18_2	**Nowogrodzka przy Koszykowej**	-2,9%	19,0%
19	**Al. Jerozolimskie przy PKP Ochota**	6,4%	-9,8%
20	**Towarowa przy Al. Jerozolimskich**	-1,3%*	-6,3%*
21	**Powązkowska przy Okopowej**	35,5%	22,9%
22_1	**Al. Jana Pawła II przy Broniewskiego (zach.)**	31,2%	13,7%
22_2	**Al. Jana Pawła II przy Al. Wojska Polskiego (wsch.)**	9,7%	4,4%
23_1	**Mickiewicza przy gen. Zajączka (zach.)**	57,1%	39,5%
23_2	**Mickiewicza przy gen. Zajączka (wsch.)**	-1,4%	-11,9%
24	**Wybrzeże Gdańskie + Bulwary przy Moście Gdańskim**	29,7%	38,2%
25_1	**Al. Jana Pawła II przy Grzybowskiej**	-1,3%*	-2,1%*
25_2	**Grzybowska przy Al. Jana Pawła II**	63,6%	60,0%
26_1	**Świętokrzyska przy Marszałkowskiej**	-4,7%	-7,2%
26_2	**Marszałkowska przy Świętokrzyskiej**	32,8%	0,8%
27_1	**Wioślarska przy Wilanowskiej**	2,4%*	3,3%*
27_2	**Bulwary przy Wilanowskiej**	20,6%*	-7,8%*
28	**Marszałkowska przy pl. Konstytucji**	-2,6%	-3,0%
29	**Puławska przy Domaniewskiej**	60,8%	3,4%
30	**Al. KEN przy Ciszewskiego**	0,8%*	-4,5%*
31	**Wybrzeże Szczecińskie przy moście Świętokrzyskim**	-7,9%*	-16,4%*
32	**Al. Prymasa Tysiąclecia przy Kasprzaka**	-3,5%	1,0%
33	**Kasprzaka przy Bema**	8,2%*	4,8%*
34_1	**Marymoncka przy Podleśnej (zach.)**	59,1%	16,2%
34_2	**Marymoncka przy Podleśnej (wsch.)**	65,6%	8,7%
35	**Al. Prymasa Tysiąclecia przy Obozowej**	19,5%	-5,7%
36	**Modlińska przy Klasyków**	14,1%	11,9%
37_1	**Al. Jerozolimskie przy Łopuszańskiej (zach.)**	3,3%	5,4%
37_2	**Al. Jerozolimskie przy Łopuszańskiej (wsch.)**	-24,7%	-14,6%
38	**Prosta przy Towarowej (płd.)**	17,2%	1,7%
39_1	**Puławska przy Al. Wyścigowej (zach.)**	27,9%	5,7%
39_2	**Puławska przy Zawadowskiego (wsch.)**	10,6%	2,2%
40	**Połczyńska przy Dźwigowej**	14,4%*	-4,8%*
41	**Wał Miedzeszyński przy Kadetów**	17,5%	-15,6%
42	**Grójecka przy Opaczewskiej**	-25,5%**	-6,2%**
43	**Przyczółkowa przy Branickiego**	9,3%*	-19,1%*
44	**Powstańców Śląskich przy Górczewskiej**	-0,5%*	-13,1%*
45	**Wydawnicza przy VIII Poprzecznej**	26,5%	8,1%
46	**Marsa przy Płatnerskiej**	-5,1%	6,2%

Numer punktu	Nazwa	Zmiana natężenia w porannej godzinie szczytu	Zmiana natężenia w popołudniowej godzinie szczytu
*zaprezentowane wyniki są średnią z dwóch dni pomiarowych ** Ograniczona porównywalność wyników z lat 2025–2026 ze względu na prowadzone prace remontowe.			
47	**Jana Pawła II przy Cieplarnianej (Wesoła)**	88,6%	11,5%
48_1	**Kondratowicza przy Łabiszyńskiej**	54,8%	-16,5%
48_2	**Kondratowicza przy Chodeckiej**	37,5%	22,5%
49	**Światowida przy Myśliborskiej**	10,9%	-12,6%
50	**Głębocka przy Magicznej**	38,5%	23,2%
51_1	**Kasprowicza przy Przy Agorze**	48,6%	2,8%
51_2	**Kasprowicza przy Sokratesa**	22,7%	-6,7%
52_1	**Górczewska przy Deotymy**	1,2%	19,0%
52_2	**Górczewska przy Elekcyjnej**	-19,4%	21,3%
53_1	**Żwirki i Wigury przy Racławickiej (zach.)**	44,2%	83,1%
53_2	**Żwirki i Wigury przy Racławickiej (wsch.)**	-13,3%	-9,6%
54	**Al. gen. Sikorskiego przy torze Stegny**	14,8%	-6,1%
55	**Droga rowerowa przy Kanale Żerańskim**	65,2%	38,2%
56	**Bulwar gen. Pattona przy moście Świętokrzyskim**	-7,0%	-24,5%
57	**Bulwar gen. Pattona przy moście pieszo-rowerowym**	11,6%	-12,4%
59_1	**Most Anny Jagiellonki (płn.)**	57,1%	8,7%
59_2	**Most Anny Jagiellonki (płd.)**	28,1%	17,2%
60_1	**Most Siekierkowski (płn.)**	-3,0%	-27,3%
60_2	**Most Siekierkowski (płd.)**	-8,8%	22,1%
61_1	**Most Łazienkowski (kładka płn.)**	46,1%*	-9,6%*
61_2	**Most Łazienkowski (kładka płd.)**	23,3%*	82,8%*
62	**Most Poniatowskiego**	6,2%	-3,8%
63_1	**Most Świętokrzyski (płn.)**	13,0%*	2,4%*
63_2	**Most Świętokrzyski (płd.)**	-10,3%*	3,4%*
64	**Most Śląsko-Dąbrowski**	-1,4%	-15,6%
65	**Most Gdański**	2,7%*	-0,7%*
66	**Most Grota-Roweckiego**	11,0%	-19,3%
67	**Most Skłodowskiej-Curie**	32,2%	-21,1%



3 BADANE ATRYBUTY

3.1 PŁEĆ

Jednym z badanych atrybutów użytkowników pojazdów rowerowych była płeć. Dane są zbierane co roku, by analizować trendy i zachowania komunikacyjne mieszkanek i mieszkańców Warszawy. Badania międzynarodowe[6] wskazują, że kobiety w większości analizowanych miast rzadziej korzystają z roweru niż mężczyźni, natomiast w miastach o wysokim udziale ruchu rowerowego różnice te są mniejsze. Może to wskazywać, że bardziej przyjazne i bezpieczne warunki ruchu sprzyjają szerszemu udziałowi kobiet w ruchu rowerowym.

Analiza udziału kobiet w poszczególnych punktach wskazuje na umiarkowane zróżnicowanie w zależności od rodzaju infrastruktury, natomiast nie wykazuje wyraźnej zależności od położenia punktu względem centrum miasta. Pomimo nieznacznie większego udziału kobiet w obszarze centralnym, również w lokalizacjach bardziej oddalonych od centrum występują punkty charakteryzujące się wysokim udziałem kobiet. Większe zróżnicowanie widoczne jest w zależności od rodzaju infrastruktury. Nieco większy udział kobiet obserwowano w punktach, w których dominował ruch po drogach dla rowerów, niż w lokalizacjach z dominującym ruchem po drogach dla pieszych i rowerów. Zależność ta nie występuje jednak we wszystkich punktach, co wskazuje, że sam rodzaj infrastruktury nie determinuje struktury płci użytkowników.

Na obserwowane różnice mogą wpływać również inne cechy poszczególnych tras, w tym jakość i ciągłość infrastruktury, funkcja danego korytarza, charakter otoczenia oraz powiązanie z głównymi celami podróży. Z tego względu rodzaj infrastruktury należy traktować jako jeden z czynników mogących wpływać na strukturę użytkowników, a nie jako jej bezpośrednie i jednoznaczne wyjaśnienie.

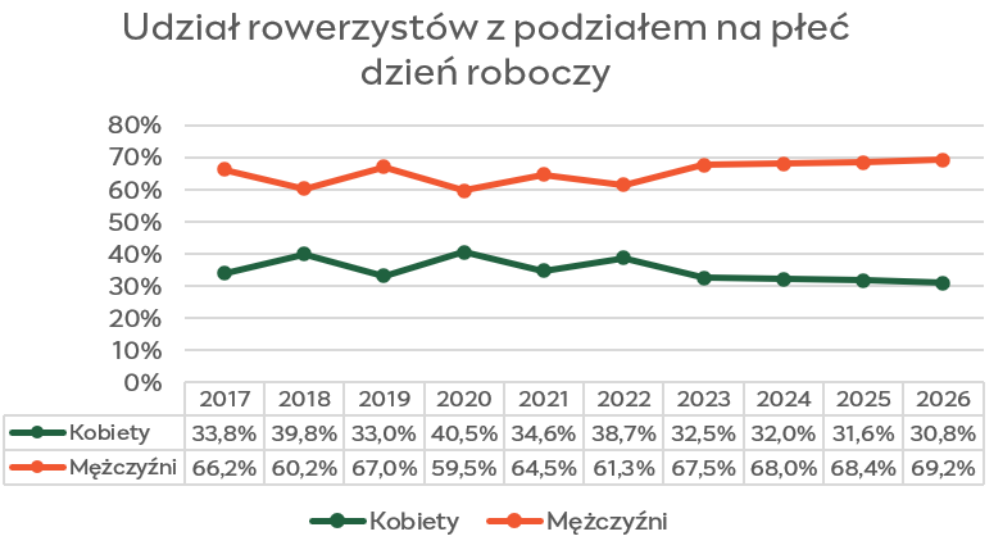
Dane historyczne pokazują, że w każdym badanym roku mężczyźni przeważają w statystykach. W ostatnich latach udział kobiet w ruchu rowerowym wahał się pomiędzy 30% a 40%. W roku 2026 w podziale na płeć zaobserwowano następujące proporcje:

- Dzień powszedni
  - Kobiety – 30,79% (41 220),
  - Mężczyźni – 69,21% (92 656).

[6] Goel, R., Oyebode, O., Foley, L., Tatah, L., Millett, C., & Woodcock, J. (2023). Gender differences in active travel in major cities across the world. Transportation, 50, 733–749.
Garrard J., Rose G., Lo S.K. (2008), Promoting transportation cycling for women: The role of bicycle infrastructure, Preventive Medicine, 46(1), 55–59

- Weekend
    - Kobiety – 33,23% (5 888),
    - Mężczyźni – 66,77% (11 831).

Na Rys. 10 zauważyć można, że największy wzrost udziału kobiet w ogólnym potoku przypada na rok 2020, w czasie pandemii COVID-19 i związanej z nią większej potrzeby izolacji. W roku bieżącym wynik ten jest bardzo zbliżony do wartości uzyskiwanych na przestrzeni ostatnich 3 lat. W weekend zaobserwowano o prawie 3 p.p. więcej kobiet w stosunku do dnia powszedniego, co w porównaniu z archiwalnymi wynikami można uznać za wynik powyżej średniej. Obecnie nie można stwierdzić jednoznacznego (rosnącego lub malejącego) trendu w strukturze płci w ruchu rowerowym.



	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Kobiety	33,8%	39,8%	33,0%	40,5%	34,6%	38,7%	32,5%	32,0%	31,6%	30,8%
Mężczyźni	66,2%	60,2%	67,0%	59,5%	64,5%	61,3%	67,5%	68,0%	68,4%	69,2%

Rys. 10 Udział rowerzystów z podziałem na płeć użytkownika w kolejnych latach pomiaru – dzień roboczy (źródło: opracowanie własne)





Rys. 11 Mapa udziału płci w poszczególnych punktach pomiarowych w dzień roboczy (źródło: opracowanie własne, dane wektorowe BDOT10k, podkład mapowy openstreetmap.org)

3.2 INFRASTRUKTURA ROWEROWA

Dla każdego punktu pomiarowego, w trakcie prowadzenia pomiarów ruchu, rejestrowani użytkownicy byli przypisywani do odpowiedniego typu infrastruktury, po której się poruszali, zgodnie z klasyfikacją przedstawioną we wcześniejszych rozdziałach. W przeważającej większości rowerzyści i użytkownicy hulajnóg oraz UTO korzystali z wyznaczonej dla nich infrastruktury (dróg rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych), jeśli była ona dla nich dostępna. Szczegółowe wyniki dla każdego punktu pomiarowego zostały przedstawione w załącznikach nr 1, 2 i 3 do raportu. W lokalizacjach pomiarowych zidentyfikowano 68 przekrojów z drogą dla rowerów, 13 z drogą dla pieszych i rowerów oraz 3 przekroje, w których znajdują się pasy rowerowe. Ze wszystkich analizowanych przekrojów 10 z nich nie posiada infrastruktury dedykowanej rowerzystom. W Tab. 13 przedstawiono wykorzystanie poszczególnych elementów infrastruktury w punktach, w których jest infrastruktura rowerowa. Wykorzystanie infrastruktury jest wysokie i wynosi średnio powyżej 85%, a w ponad połowie punktów jest większe niż 95%. Jeden z najniższych udziałów rowerzystów, pomimo występowania infrastruktury im dedykowanej, osiągnęły punkty: Koszykowa przy Raszyńskiej, Grzybowska przy Al. Jana Pawła II, Radzymińska przy Otwockiej oraz Towarowa przy Al. Jerozolimskich. W przypadku wymienionych punktów może być to spowodowane np. krótkotrwałym brakiem infrastruktury rowerowej na mierzonym odcinku (przed i za jest ona dostępna) lub brakiem infrastruktury po stronie ulicy, która jest preferowana przez użytkowników (cele podróży zlokalizowane po drugiej stronie ulicy niż infrastruktura).

Tab. 13. Udział uczestników ruchu wykorzystujących różne rodzaje infrastruktury dla punktów pomiarowych, które posiadały infrastrukturę dla rowerzystów – dzień powszedni. (źródło: opracowanie własne)

Numer punktu	Nazwa	DDR	DDPR	Pasy rowerowe	Chodnik	Jezdnia	Buspas
*w okresie pomiaru infrastruktura rowerowa była czasowo niedostępna z uwagi na remont							
1	**Zatylna przy Wybrzeżu Puckim**	84.7%	12.8%	-	2.3%	0.2%	-
2	**Jagiellońska przy rondzie Starzyńskiego (płn.)**	77.6%	-	-	21.9%	0.5%	-
4	**Al. Solidarności przy PKP Targówek**	84.1%	-	-	14.9%	1.0%	0.0%
5	**Radzymińska przy Otwockiej**	-	-	66.2%	33.8%	-	-
6_1	**Kijowska przy Dworcu Warszawa Wschodnia (płn.)**	94.9%	-	-	5.1%	0.0%	-
6_2	**Kijowska przy Dworcu Warszawa Wschodnia (płd.)**	98.3%	-	-	1.7%	0.0%	-
7_1	**Szaserów przy Wiatracznej (płn.)**	94.3%	-	-	5.5%	0.2%	-
7_2	**Szaserów przy Wiatracznej (płd.)**	83.3%	-	-	16.7%	0.0%	-
9_1	**Ostrobramska przy Grenadierów (płn.)**	98.8%	-	-	1.2%	0.0%	0.0%
9_2	**Ostrobramska przy Grenadierów (płd.)**	96.7%	-	-	3.3%	0.0%	-
10	**Bora-Komorowskiego przy Skalskiego**	97.7%	-	-	1.5%	0.8%	-

Numer punktu	Nazwa	DDR	DDPR	Pasy rowerowe	Chodnik	Jezdnia	Buspas
11_1	**Wał Miedzeszyński przy Afrykańskiej (płn.)**	99.1%	-	-	0.9%	0.0%	-
12	**Czerniakowska przy Suligowskiego**	81.1%	-	-	18.9%	-	-
13_1	**Al. Ujazdowskie/Al. Szucha przy Agrykola (zach.)**	-	86.5%	-	12.2%	1.3%	-
13_2	**Al. Ujazdowskie/Al. Szucha przy Agrykola (wsch.)**	91.7%	-	-	8.3%	0.0%	-
14_1	**Al. Niepodległości przy Batorego (zach.)**	98.4%	-	-	1.2%	0.4%	-
14_2	**Al. Niepodległości przy Batorego (wsch.)**	99.2%	-	-	0.8%	-	0.0%
15	**św. Andrzeja Boboli przy Rostafińskich**	93.6%	-	-	6.3%	0.1%	-
16	**Pole Mokotowskie przy Żwirki i Wigury**	93.7%	-	-	6.3%	-	-
18_1	**Koszykowa przy Raszyńskiej**	-	-	36.1%	20.1%	43.8%	-
20	**Towarowa przy Al. Jerozolimskich**	60.8%	-	-	31.2%	8.0%	-
22_1	**Al. Jana Pawła II przy Broniewskiego (zach.)**	98.1%	-	-	1.9%	0.0%	-
22_2	**Al. Jana Pawła II przy Al. Wojska Polskiego (wsch.)**	97.7%	-	-	2.3%	-	-
23_1	**Mickiewicza przy gen. Zajączka (zach.)**	98.7%	-	-	1.3%	-	-
23_2	**Mickiewicza przy gen. Zajączka (wsch.)**	98.6%	-	-	1.1%	0.3%	-
24	**Wybrzeże Gdańskie + Bulwary przy Moście Gdańskim**	40.5%	54.7%	-	4.8%	0.0%	-
25_1	**Al. Jana Pawła II przy Grzybowskiej**	93.7%	-	-	5.9%	0.4%	-
25_2	**Grzybowska przy Al. Jana Pawła II**	46.3%	-	-	42.3%	11.4%	-
26_1	**Świętokrzyska przy Marszałkowskiej**	57.3%	-	35.9%	6.8%	-	-
26_2	**Marszałkowska przy Świętokrzyskiej**	97.2%	-	-	2.8%	-	-
27_1	**Wioślarska przy Wilanowskiej**	99.1%	-	-	0.9%	0.0%	-
27_2	**Bulwary przy Wilanowskiej**	-	98.5%	-	1.5%	-	-
28	**Marszałkowska przy pl. Konstytucji**	82.7%	-	-	15.5%	1.8%	-
29	**Puławska przy Domaniewskiej**	80.4%	-	-	18.3%	1.3%	-
30	**Al. KEN przy Ciszewskiego**	92.2%	-	-	7.8%	-	-
31	**Wybrzeże Szczecińskie przy moście Świętokrzyskim**	89.5%	-	-	10.5%	0.0%	-
32	**Al. Prymasa Tysiąclecia przy Kasprzaka**	99.8%	-	-	0.2%	0.0%	-
33	**Kasprzaka przy Bema**	84.5%	-	-	15.5%	0.0%	-
34_1	**Marymoncka przy Podleśnej (zach.)**	90.8%	-	-	8.6%	0.6%	-
34_2	**Marymoncka przy Podleśnej (wsch.)**	98.0%	-	-	2.0%	0.0%	-
35	**Al. Prymasa Tysiąclecia przy Obozowej**	99.1%	-	-	0.9%	-	-
36	**Modlińska przy Klasyków**	-	97.1%	-	2.7%	0.2%	-
37_1	**Al. Jerozolimskie przy Łopuszańskiej (zach.)**	99.9%	-	-	0.1%	-	-
37_2	**Al. Jerozolimskie przy Łopuszańskiej (wsch.)**	99.4%	-	-	0.6%	0.0%	-
38	**Prosta przy Towarowej (płd.)**	98.6%	-	-	1.0%	0.4%	-
39_1	**Puławska przy Al. Wyścigowej (zach.)**	99.5%	-	-	0.5%	0.0%	-
39_2	**Puławska przy Zawadowskiego (wsch.)**	97.7%	-	-	2.3%	0.0%	-
40	**Połczyńska przy Dźwigowej**	92.3%	-	-	7.6%	0.1%	-
41	**Wał Miedzeszyński przy Kadetów**	83.4%	-	-	16.3%	0.3%	-
42*	**Grójecka przy Opaczewskiej**	-	-	-	96.9%	3.1%	-
43	**Przyczółkowa przy Branickiego**	-	87.3%	-	1.5%	11.2%	-
44	**Powstańców Śląskich przy Górczewskiej**	85.6%	-	-	14.4%	0.0%	-
45	**Wydawnicza przy VIII Poprzecznej**	95.0%	-	-	4.3%	0.7%	-
46	**Marsa przy Płatnerskiej**	-	98.8%	-	-	1.2%	-
47	**Jana Pawła II przy Cieplarnianej (Wesoła)**	92.6%	-	-	6.3%	1.1%	-
48_1	**Kondratowicza przy Łabiszyńskiej**	93.4%	-	-	6.6%	0.0%	-
48_2	**Kondratowicza przy Chodeckiej**	92.6%	-	-	7.1%	0.3%	-
49	**Światowida przy Myśliborskiej**	93.5%	-	-	6.5%	0.0%	-
50	**Głębocka przy Magicznej**	81.3%	-	-	18.4%	0.3%	-
51_1	**Kasprowicza przy Przy Agorze**	87.9%	-	-	12.1%	0.0%	-

Numer punktu	Nazwa	DDR	DDPR	Pasy rowerowe	Chodnik	Jezdnia	Buspas
51_2	**Kasprowicza przy Sokratesa**	95.2%	-	-	4.8%	0.0%	-
52_1	**Górczewska przy Deotymy**	98.3%	-	-	1.7%	0.0%	-
52_2	**Górczewska przy Elekcyjnej**	97.3%	-	-	2.7%	0.0%	-
53_1	**Żwirki i Wigury przy Racławickiej (zach.)**	98.2%	-	-	1.6%	0.2%	-
53_2	**Żwirki i Wigury przy Racławickiej (wsch.)**	98.6%	-	-	1.3%	0.1%	-
54	**Al. gen. Sikorskiego przy torze Stegny**	-	93.0%	-	6.8%	0.1%	0.1%
55	**Droga rowerowa przy Kanale Żerańskim**	96.9%	-	-	3.1%	-	-
56	**Bulwar gen. Pattona przy moście Świętokrzyskim**	-	100.0%	-	-	-	-
57	**Bulwar gen. Pattona przy moście pieszo-rowerowym**	79.8%	4.9%	-	15.3%	0.0%	-
58	**Starzyńskiego przy Namysłowskiej**	98.3%	-	-	1.7%	0.0%	-
59_1	**Most Anny Jagiellonki (płn.)**	89.7%	-	-	10.3%	-	-
59_2	**Most Anny Jagiellonki (płd.)**	91.0%	-	-	9.0%	-	-
60_1	**Most Siekierkowski (płn.)**	-	100.0%	-	-	-	-
60_2	**Most Siekierkowski (płd.)**	-	100.0%	-	-	-	-
61_1	**Most Łazienkowski (kładka płn.)**	-	100.0%	-	-	0.0%	-
61_2	**Most Łazienkowski (kładka płd.)**	100.0%	-	-	-	0.0%	-
63_1	**Most Świętokrzyski (płn.)**	98.3%	-	-	1.7%	0.0%	-
63_2	**Most Świętokrzyski (płd.)**	98.2%	-	-	1.7%	0.1%	-
65	**Most Gdański**	100.0%	-	-	-	-	-
66	**Most Grota-Roweckiego**	100.0%	-	-	-	-	-
67	**Most Skłodowskiej-Curie**	98.4%	-	-	1.6%	-	-

W Tab. 14 przedstawiono stopień wykorzystania poszczególnych elementów infrastruktury rowerowej w punktach pomiarowych (weekendowych), w których taka infrastruktura była obecna. Analiza danych z pomiarów weekendowych wskazuje na wyraźnie wysoki udział użytkowników korzystających z dedykowanych dróg rowerowych i dróg pieszo-rowerowych, który w większości punktów przekracza 90%. W punkcie nr 24 na Wybrzeżu Gdańskim i Bulwarach przy Moście Gdańskim występują dwa rodzaje wydzielonej infrastruktury rowerowej. Łącznie 94,1% użytkowników poruszało się po DDR lub DDPR, natomiast 5,9% korzystało z chodnika. Wynik ten potwierdza obserwowaną również w pozostałych lokalizacjach dominację wykorzystania dedykowanej infrastruktury rowerowej.

Tab. 14. Udział uczestników ruchu wykorzystujących różne rodzaje infrastruktury dla punktów pomiarowych, które posiadały infrastrukturę dla rowerzystów - weekend. (źródło: opracowanie własne)

Numer punktu	Nazwa	DDR	DDPR	Pasy rowerowe	Chodnik	Jezdnia	Buspas
16	**Pole Mokotowskie przy Żwirki i Wigury**	87,0%	-	-	13,0%	-	-
24	**Wybrzeże Gdańskie + Bulwary przy Moście Gdańskim**	41,0%	53,1%	-	5,9%	0,0%	-
41	**Wał Miedzeszyński przy Kadetów**	86,1%	-	-	13,6%	0,3%	-
43	**Przyczółkowa przy Branickiego**	-	90,1%	-	1,1%	8,8%	-
55	**Droga rowerowa przy Kanale Żerańskim**	98,7%	-	-	1,3%	-	-

Tab. 15 przedstawia wykorzystanie poszczególnych elementów przekroju w lokalizacjach, gdzie nie ma infrastruktury rowerowej. Można zauważyć, że w tych lokalizacjach większość rowerzystów korzysta z drogi dla pieszych (chodnika). Wynika to głównie z faktu, że pomiary były wykonywane w miejscach, w których znajdują się wielopasowe jezdnie, na których część rowerzystów czuje się zagrożona (często są to drogi o podwyższonym limicie prędkości dopuszczalnej) oraz jazda rowerem może być mało atrakcyjna. Na uwagę zasługuje też punkt Al. Jerozolimskie przy PKP Ochota, w którym jako jedynym zaobserwowano rowerzystów poruszających się po pasie ruchu dla autobusów.

Tab. 15. Udział uczestników ruchu wykorzystujących różne rodzaje infrastruktury dla punktów pomiarowych, które nie posiadały infrastruktury dla rowerzystów – dzień powszedni. (źródło: opracowanie własne)

Numer punktu	Nazwa	DDR	DDPR	Pasy rowerowe	Chodnik	Jezdnia	Buspas
3	św. Wincentego przy Odrowąża	-	-	-	84.4%	15.6%	-
8	Grochowska przy Czapelskiej	-	-	-	91.2%	8.8%	-
11_2	Wał Miedzeszyński przy Afrykańskiej (płd.)	-	-	-	100.0%	0.0%	-
17_1	Wawelska przy Pomniku Lotnika (płn.)	-	-	-	100.0%	0.0%	-
17_2	Wawelska przy Pomniku Lotnika (płd.)	-	-	-	100.0%	0.0%	0.0%
18_2	Nowogrodzka przy Koszykowej	-	-	-	16.4%	83.6%	-
19	Al. Jerozolimskie przy PKP Ochota	-	-	-	98.1%	0.9%	0.9%
21	Powązkowska przy Okopowej	-	-	-	96.5%	3.5%	-
62	Most Poniatowskiego	-	-	-	82.9%	17.1%	-
64	Most Śląsko-Dąbrowski	-	-	-	87.3%	12.7%	-

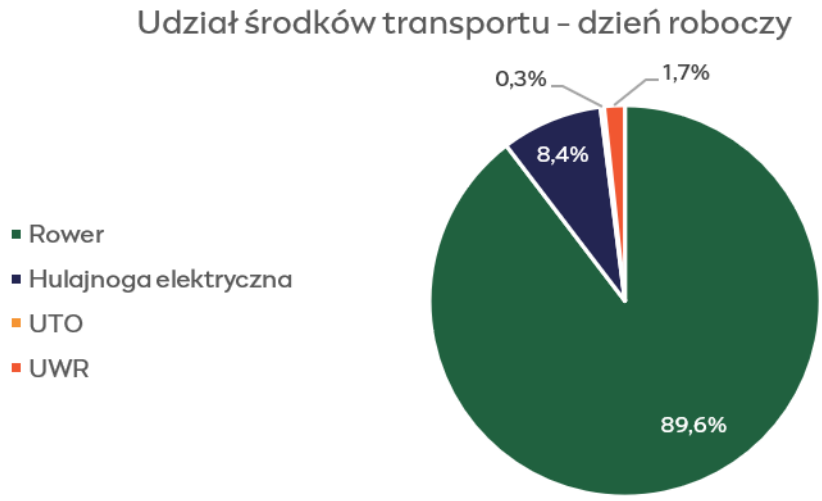


3.3 ŚRODEK TRANSPORTU

W ramach pomiaru ruchu rowerowego zbierane były informacje o tym, jakimi środkami transportu poruszają się użytkownicy w określonych punktach pomiarowych. Wyróżniono 4 rodzaje środków transportu:

- rower (udział w ruchu w dzień roboczy – 89,6%),
- hulajnoga elektryczna (udział w ruchu w dzień roboczy – 8,4%),
- UTO - urządzenie transportu osobistego – np. typu segway (udział w ruchu w dzień roboczy – 0,3%),
- UWR - urządzenie wspomagające ruch - hulajnoga, rolki, deskorolka (udział w ruchu – 1,7% w dzień roboczy).

Proporcje występowania w ruchu poszczególnych środków transportu przedstawiono na Rys. 12.



Rys. 12 Udział wybranych środków transportu dla wszystkich punktów łącznie – dzień roboczy (źródło: opracowanie własne)

Najbardziej popularnym środkiem transportu, zgodnie z przewidywaniami, jest rower. W trakcie całego pomiaru zarejestrowano 119 968 rowerzystów. Drugim najczęściej wybieranym środkiem transportu są hulajnogi elektryczne, których użytkowników odnotowano 11 215. Jest to wynik wyższy niż w 2025 r., kiedy zarejestrowano 10 420 użytkowników. Udział hulajnóg elektrycznych wzrósł z 7,8% do około 8,4%, co wskazuje na niewielki wzrost ich znaczenia w strukturze ruchu.

Najwyższe udziały hulajnóg elektrycznych odnotowano w punktach Al. Jerozolimskie przy PKP Ochota, Kasprowicza przy Sokratesa oraz Grzybowska przy Al. Jana Pawła II, gdzie przekraczały one 15%. W tych punktach zauważalny jest również relatywnie wysoki udział

innych form transportu (UWR i UTO) oraz niższy udział rowerów niż w większości pozostałych lokalizacji. Może to wskazywać, że są to ciągi o bardziej zróżnicowanej strukturze użytkowników, obsługujące w większym stopniu krótsze podróże miejskie i przejazdy realizowane z wykorzystaniem różnych środków transportu.

Analiza poszczególnych lokalizacji wskazuje, że udział hulajnóg jest generalnie nieco większy w centralnych częściach Warszawy i stopniowo maleje wraz z oddaleniem od centrum, jednak zależność ta nie występuje we wszystkich lokalizacjach.

Pewne zróżnicowanie widoczne jest również w zależności od rodzaju infrastruktury. Udział hulajnóg jest z reguły większy w punktach z dominującą drogą dla rowerów niż w lokalizacjach, w których dominuje droga dla pieszych i rowerów. Ciągi o charakterze rekreacyjnym charakteryzują się większą dominacją rowerów, podczas gdy hulajnogi mają większy udział na części tras obsługujących intensywne podróże w obszarze centralnym. Nie stwierdzono natomiast wyraźnej zależności pomiędzy udziałem hulajnóg a strukturą płci użytkowników.

Trzecie i czwarte miejsce zajmują użytkownicy UTO oraz UWR, których udział w ogólnym potoku pozostaje niewielki (nie przekracza 2%). W przypadku tych kategorii występują jednak lokalne odstępstwa, dlatego wysokie udziały w pojedynczych punktach należy rozpatrywać z uwzględnieniem niewielkiej liczebności tych grup oraz specyfiki danej lokalizacji.

W Tab. 16 zestawiono udziały procentowe wszystkich mierzonych rodzajów środków transportu dla poszczególnych punktów pomiarowych w ciągu dnia roboczego.

Tab. 16 Zestawienie udziału procentowego danego środka transportu dla każdego punktu pomiarowego – dzień roboczy (źródło: opracowanie własne)

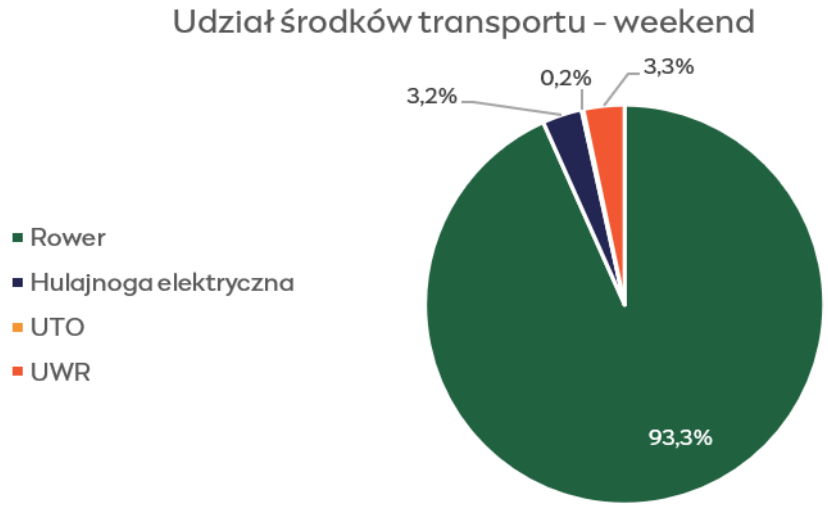
Numer punktu	Nazwa punktu	Rower	Hulajnoga elektryczna	UTO	UWR
1	Zatylna przy Wybrzeżu Puckim	98,4%	1,4%	0,0%	0,2%
2	Jagiellońska przy rondzie Starzyńskiego (płn.)	88,2%	9,3%	0,3%	2,2%
3	św. Wincentego przy Odrowąża	85,3%	14,0%	0,0%	0,7%
4	Al. Solidarności przy PKP Targówek	89,5%	9,0%	0,5%	1,0%
5	Radzymińska przy Otwockiej	86,0%	9,0%	0,0%	5,0%
6_1	Kijowska przy Dworcu Warszawa Wschodnia (płn.)	89,7%	8,8%	0,0%	1,5%
6_2	Kijowska przy Dworcu Warszawa Wschodnia (płd.)	89,4%	8,1%	0,4%	2,1%
7_1	Szaserów przy Wiatracznej (płn.)	86,2%	5,5%	0,4%	7,9%
7_2	Szaserów przy Wiatracznej (płd.)	76,3%	2,6%	0,0%	21,1%
8	Grochowska przy Czapelskiej	86,8%	11,0%	0,3%	1,9%
9_1	Ostrobramska przy Grenadierów (płn.)	89,4%	8,7%	0,0%	1,9%
9_2	Ostrobramska przy Grenadierów (płd.)	83,9%	12,4%	0,0%	3,7%

Numer punktu	Nazwa punktu	Rower	Hulajnoga elektryczna	UTO	UWR
10	Bora-Komorowskiego przy Skalskiego	86,7%	8,4%	0,0%	4,9%
11_1	Wał Miedzeszyński przy Afrykańskiej (płn.)	91,2%	7,9%	0,3%	0,6%
11_2	Wał Miedzeszyński przy Afrykańskiej (płd.)	95,3%	4,5%	0,0%	0,2%
12	Czerniakowska przy Suligowskiego	93,0%	5,8%	0,4%	0,8%
13_1	Al. Ujazdowskie/Al. Szucha przy Agrykola (zach.)	90,2%	8,4%	0,1%	1,3%
13_2	Al. Ujazdowskie/Al. Szucha przy Agrykola (wsch.)	90,1%	9,0%	0,3%	0,6%
14_1	Al. Niepodległości przy Batorego (zach.)	85,8%	11,2%	0,0%	3,0%
14_2	Al. Niepodległości przy Batorego (wsch.)	92,7%	6,5%	0,2%	0,6%
15	św. Andrzeja Boboli przy Rostafińskich	90,3%	7,6%	0,1%	2,0%
16	Pole Mokotowskie przy Żwirki i Wigury	90,4%	7,9%	0,3%	1,4%
17_1	Wawelska przy Pomniku Lotnika (płn.)	89,2%	7,4%	0,6%	2,8%
17_2	Wawelska przy Pomniku Lotnika (płd.)	81,3%	13,4%	0,0%	5,3%
18_1	Koszykowa przy Raszyńskiej	89,3%	10,2%	0,4%	0,1%
18_2	Nowogrodzka przy Koszykowej	88,1%	8,4%	0,2%	3,3%
19	Al. Jerozolimskie przy PKP Ochota	69,6%	22,3%	0,2%	7,9%
20	Towarowa przy Al. Jerozolimskich	87,3%	11,8%	0,2%	0,7%
21	Powązkowska przy Okopowej	86,9%	10,7%	0,1%	2,3%
22_1	Al. Jana Pawła II przy Broniewskiego (zach.)	90,3%	8,7%	0,3%	0,7%
22_2	Al. Jana Pawła II przy Al. Wojska Polskiego (wsch.)	92,6%	6,6%	0,1%	0,7%
23_1	Mickiewicza przy gen. Zajączka (zach.)	91,7%	7,4%	0,2%	0,7%
23_2	Mickiewicza przy gen. Zajączka (wsch.)	90,0%	8,0%	0,0%	2,0%
24	Wybrzeże Gdańskie + Bulwary przy Moście Gdańskim	93,1%	3,9%	0,4%	2,6%
25_1	Al. Jana Pawła II przy Grzybowskiej	85,6%	13,3%	0,3%	0,8%
25_2	Grzybowska przy Al. Jana Pawła II	78,8%	16,2%	0,0%	5,0%
26_1	Świętokrzyska przy Marszałkowskiej	87,1%	11,6%	0,6%	0,7%
26_2	Marszałkowska przy Świętokrzyskiej	85,5%	13,0%	0,3%	1,2%
27_1	Wioślarska przy Wilanowskiej	92,6%	6,3%	0,4%	0,7%
27_2	Bulwary przy Wilanowskiej	90,6%	5,5%	0,1%	3,8%
28	Marszałkowska przy pl. Konstytucji	88,6%	9,9%	0,5%	1,0%
29	Puławska przy Domaniewskiej	87,1%	11,4%	0,2%	1,3%
30	Al. KEN przy Ciszewskiego	90,4%	7,3%	0,1%	2,2%
31	Wybrzeże Szczecińskie przy moście Świętokrzyskim	93,0%	5,7%	0,6%	0,7%
32	Al. Prymasa Tysiąclecia przy Kasprzaka	89,6%	10,0%	0,2%	0,2%
33	Kasprzaka przy Bema	85,9%	10,8%	0,4%	2,9%
34_1	Marymoncka przy Podleśnej (zach.)	87,7%	7,4%	0,0%	4,9%
34_2	Marymoncka przy Podleśnej (wsch.)	90,8%	5,5%	0,0%	3,7%
35	Al. Prymasa Tysiąclecia przy Obozowej	91,7%	7,2%	0,4%	0,7%
36	Modlińska przy Klasyków	89,1%	6,3%	0,0%	4,6%
37_1	Al. Jerozolimskie przy Łopuszańskiej (zach.)	88,7%	10,0%	1,3%	0,0%
37_2	Al. Jerozolimskie przy Łopuszańskiej (wsch.)	89,7%	9,0%	0,3%	1,0%
38	Prosta przy Towarowej (płd.)	87,3%	11,4%	0,5%	0,8%
39_1	Puławska przy Al. Wyścigowej (zach.)	89,5%	9,3%	0,4%	0,8%
39_2	Puławska przy Zawadowskiego (wsch.)	90,0%	9,3%	0,2%	0,5%
40	Połczyńska przy Dźwigowej	92,2%	7,2%	0,3%	0,3%
41	Wał Miedzeszyński przy Kadetów	95,0%	4,1%	0,3%	0,6%
42	Grójecka przy Opaczewskiej	87,6%	9,7%	0,1%	2,6%

Numer punktu	Nazwa punktu	Rower	Hulajnoga elektryczna	UTO	UWR
43	Przyczółkowa przy Branickiego	90,9%	7,1%	0,2%	1,8%
44	Powstańców Śląskich przy Górczewskiej	86,1%	9,8%	0,1%	4,0%
45	Wydawnicza przy VIII Poprzecznej	89,6%	8,2%	0,4%	1,8%
46	Marsa przy Płatnerskiej	91,6%	6,9%	0,0%	1,5%
47	Jana Pawła II przy Cieplarnianej (Wesoła)	87,5%	3,7%	0,3%	8,5%
48_1	Kondratowicza przy Łabiszyńskiej	86,7%	7,9%	0,0%	5,4%
48_2	Kondratowicza przy Chodeckiej	86,6%	8,4%	0,3%	4,7%
49	Światowida przy Myśliborskiej	85,9%	8,4%	0,3%	5,4%
50	Głębocka przy Magicznej	71,9%	9,1%	0,0%	19,0%
51_1	Kasprowicza przy Przy Agorze	85,6%	9,5%	0,6%	4,3%
51_2	Kasprowicza przy Sokratesa	74,9%	17,6%	0,5%	7,0%
52_1	Górczewska przy Deotymy	91,2%	7,6%	0,4%	0,8%
52_2	Górczewska przy Elekcyjnej	89,7%	7,7%	0,2%	2,4%
53_1	Żwirki i Wigury przy Racławickiej (zach.)	85,3%	14,0%	0,2%	0,5%
53_2	Żwirki i Wigury przy Racławickiej (wsch.)	89,5%	9,0%	0,3%	1,2%
54	Al. gen. Sikorskiego przy torze Stegny	90,7%	8,0%	0,4%	0,9%
55	Droga rowerowa przy Kanale Żerańskim	86,1%	5,1%	0,3%	8,5%
56	Bulwar gen. Pattona przy moście Świętokrzyskim	89,8%	6,8%	0,4%	3,0%
57	Bulwar gen. Pattona przy moście pieszo-rowerowym	90,2%	6,4%	0,4%	3,0%
58	Starzyńskiego przy Namysłowskiej	92,6%	6,5%	0,4%	0,5%
59_1	Most Anny Jagiellonki (płn.)	97,5%	1,3%	0,6%	0,6%
59_2	Most Anny Jagiellonki (płd.)	98,3%	1,7%	0,0%	0,0%
60_1	Most Siekierkowski (płn.)	95,9%	4,0%	0,1%	0,0%
60_2	Most Siekierkowski (płd.)	93,2%	6,6%	0,0%	0,2%
61_1	Most Łazienkowski (kładka płn.)	92,0%	6,8%	0,4%	0,8%
61_2	Most Łazienkowski (kładka płd.)	93,3%	6,0%	0,5%	0,2%
62	Most Poniatowskiego	88,3%	10,9%	0,4%	0,4%
63_1	Most Świętokrzyski (płn.)	93,6%	5,8%	0,2%	0,4%
63_2	Most Świętokrzyski (płd.)	90,5%	7,9%	0,7%	0,9%
64	Most Śląsko-Dąbrowski	91,1%	7,4%	0,2%	1,3%
65	Most Gdański	94,4%	5,0%	0,3%	0,3%
66	Most Grota-Roweckiego	93,9%	4,8%	0,7%	0,6%
67	Most Skłodowskiej-Curie	92,2%	7,1%	0,3%	0,4%



Poniżej zaprezentowano również udziały poszczególnych środków transportu zmierzone w dzień weekendowy. W weekendy zauważalny jest wyższy udział rowerów oraz użytkowników urządzeń wspomagających ruch (UWR), takich jak rolki, deskorolki czy hulajnogi bez napędu elektrycznego. Wzrost ten związany jest głównie z rekreacyjnym charakterem podróży realizowanych w dni wolne. Z drugiej strony, odnotowano wyraźny spadek udziału hulajnóg elektrycznych, które są znacznie częściej wybierane w dni robocze, głównie jako środek transportu uzupełniający codzienne dojazdy do pracy czy szkoły. Proporcje występowania w ruchu poszczególnych środków transportu przedstawiono na Rys. 13 oraz w Tab. 17.



Rys. 13 Udział wybranych środków transportu dla wszystkich punktów łącznie – dzień weekendowy (źródło: opracowanie własne)

Tab. 17 Zestawienie udziału procentowego danego środka transportu dla każdego punktu pomiarowego – dzień weekendowy (źródło: opracowanie własne)

Numer punktu	Nazwa punktu	Rower	Hulajnoga elektryczna	UTO	UWR
16	Pole Mokotowskie przy Żwirki i Wigury	88.9%	6.1%	0.1%	4.9%
24	Wybrzeże Gdańskie + Bulwary przy Moście Gdańskim	93.0%	2.4%	0.3%	4.3%
41	Wał Miedzeszyński przy Kadetów	97.0%	2.6%	0.1%	0.3%
43	Przyczółkowa przy Branickiego	95.4%	2.9%	0.1%	1.6%
55	Droga rowerowa przy Kanale Żerańskim	94.1%	1.8%	0.0%	4.1%

3.4 Dostawa żywności

Wzrost znaczenia usług kurierskich w sektorze gastronomicznym, wspierany rozwojem platform cyfrowych, doprowadził do istotnych zmian w strukturze ruchu miejskiego. Jednym z kluczowych elementów tej transformacji jest rosnący udział dostawców żywności poruszających się na rowerach lub innych niezmotoryzowanych środkach transportu, szczególnie w centrach miast.

Spośród 91 punktów pomiarowych rejestrowanych w dzień powszedni, w 87 zarejestrowano dostawców jedzenia. Łącznie w trakcie pomiarów w dni robocze zarejestrowano 4 594 dostawców, co stanowi 3,4% ogólnego potoku użytkowników. W porównaniu z poprzednim rokiem udział ten wzrósł o około 0,5 punktu procentowego. W przypadku pomiarów weekendowych zarejestrowano łącznie 136 dostawców jedzenia w mierzonym szczycie popołudniowym, co stanowiło jedynie 0,8% ogólnego potoku ruchu. Wskazuje to na zdecydowanie większe znaczenie ruchu dostawczego w strukturze ruchu w dni powszednie niż podczas pomiarów weekendowych.

Ruch dostawców wykazuje wyraźne zróżnicowanie przestrzenne. Największą liczbę zarejestrowano na al. Jana Pawła II przy Grzybowskiej, Towarowej przy Al. Jerozolimskich oraz Kasprzaka przy Bema. Łącznie w tych trzech lokalizacjach odnotowano około 28% wszystkich dostawców. Przeważnie większe liczby dostawców występują w centralnej części miasta oraz na głównych ciągach prowadzących do centrum, natomiast w lokalizacjach bardziej peryferyjnych ich liczba jest wyraźnie mniejsza. Jednocześnie lokalnie wysokie udziały dostawców występują również poza ścisłym centrum, co wskazuje na znaczenie poszczególnych korytarzy obsługujących lokalne cele podróży. Struktura tej grupy jest bardzo jednorodna. Około 98% dostawców stanowili mężczyźni, a około 97% korzystało z roweru. Udział hulajnóg elektrycznych wynosił około 2%, natomiast wykorzystanie urządzeń UTO było marginalne i nie przekraczało 1%.

W poniższej tabeli zaprezentowano procentowane wykorzystanie infrastruktury przez kurierów dla każdego z punktów pomiarowych w ciągu pomiarów w dni powszednie.

Tab. 18. Udział kurierów i dostawców jedzenia wykorzystujących różne rodzaje infrastruktury dla punktów pomiarowych, które posiadały infrastrukturę dla rowerzystów – dzień powszedni. (źródło: opracowanie własne)

Numer punktu	Nazwa	DDR	DDPR	Pasy rowerowe	Chodnik	Jezdnia	Buspas
1	Zatylna przy Wybrzeżu Puckim	brak	brak	-	brak	brak	-
2	Jagiellońska przy rondzie Starzyńskiego (płn.)	45,8%	-	-	54,2%	0,0%	-
3	św. Wincentego przy Odrowąża	-	-	-	100,0%	0,0%	-

Numer punktu	Nazwa	DDR	DDPR	Pasy rowerowe	Chodnik	Jezdnia	Buspas
4	Al. Solidarności przy PKP Targówek	82,5%	-	-	12,5%	5,0%	0,0%
5	Radzymińska przy Otwockiej	-	-	75,0%	25,0%	-	-
6_1	Kijowska przy Dworcu Warszawa Wschodnia (płn.)	66,7%	-	-	33,3%	0,0%	-
6_2	Kijowska przy Dworcu Warszawa Wschodnia (płd.)	100,0%	-	-	0,0%	0,0%	-
7_1	Szaserów przy Wiatracznej (płn.)	100,0%	-	-	0,0%	0,0%	-
7_2	Szaserów przy Wiatracznej (płd.)	100,0%	-	-	0,0%	0,0%	-
8	Grochowska przy Czapelskiej	-	-	-	93,1%	6,9%	-
9_1	Ostrobramska przy Grenadierów (płn.)	98,5%	-	-	1,5%	0,0%	0,0%
9_2	Ostrobramska przy Grenadierów (płd.)	100,0%	-	-	0,0%	0,0%	-
10	Bora-Komorowskiego przy Skalskiego	90,3%	-	-	0,0%	9,7%	-
11_1	Wał Miedzeszyński przy Afrykańskiej (płn.)	100,0%	-	-	0,0%	0,0%	-
11_2	Wał Miedzeszyński przy Afrykańskiej (płd.)	-	-	-	brak	brak	-
12	Czerniakowska przy Suligowskiego	68,2%	-	-	31,8%	-	-
13_1	Al. Ujazdowskie/Al. Szucha przy Agrykola (zach.)	-	68,4%	-	31,6%	0,0%	-
13_2	Al. Ujazdowskie/Al. Szucha przy Agrykola (wsch.)	89,1%	-	-	10,9%	0,0%	-
14_1	Al. Niepodległości przy Batorego (zach.)	100,0%	-	-	0,0%	0,0%	-
14_2	Al. Niepodległości przy Batorego (wsch.)	100,0%	-	-	0,0%	-	0,0%
15	św. Andrzeja Boboli przy Rostafińskich	92,0%	-	-	8,0%	0,0%	-
16	Pole Mokotowskie przy Żwirki i Wigury	85,3%	-	-	14,7%	-	-
17_1	Wawelska przy Pomniku Lotnika (płn.)	-	-	-	100,0%	0,0%	-
17_2	Wawelska przy Pomniku Lotnika (płd.)	-	-	-	100,0%	0,0%	0,0%
18_1	Koszykowa przy Raszyńskiej	-	-	62,5%	4,2%	33,3%	-
18_2	Nowogrodzka przy Koszykowej	-	-	-	0,0%	100,0%	-
19	Al. Jerozolimskie przy PKP Ochota	-	-	-	96,4%	1,8%	1,8%
20	Towarowa przy Al. Jerozolimskich	80,0%	-	-	16,1%	3,9%	-
21	Powązkowska przy Okopowej	-	-	-	94,1%	5,9%	-
22_1	Al. Jana Pawła II przy Broniewskiego (zach.)	100,0%	-	-	0,0%	0,0%	-
22_2	Al. Jana Pawła II przy Al. Wojska Polskiego (wsch.)	98,8%	-	-	1,2%	-	-
23_1	Mickiewicza przy gen. Zajączka (zach.)	100,0%	-	-	0,0%	-	-
23_2	Mickiewicza przy gen. Zajączka (wsch.)	100,0%	-	-	0,0%	0,0%	-
24	Wybrzeże Gdańskie + Bulwary przy Moście Gdańskim	25,0%	50,0%	-	25,0%	0,0%	-
25_1	Al. Jana Pawła II przy Grzybowskiej	93,4%	-	-	5,9%	0,7%	-
25_2	Grzybowska przy Al. Jana Pawła II	56,4%	-	-	30,8%	12,8%	-
26_1	Świętokrzyska przy Marszałkowskiej	66,1%	-	19,0%	14,9%	-	-
26_2	Marszałkowska przy Świętokrzyskiej	96,6%	-	-	3,4%	-	-
27_1	Wioślarska przy Wilanowskiej	100,0%	-	-	0,0%	0,0%	-
27_2	Bulwary przy Wilanowskiej	-	100,0%	-	0,0%	-	-
28	Marszałkowska przy pl. Konstytucji	76,8%	-	-	17,9%	5,3%	-
29	Puławska przy Domaniewskiej	82,6%	-	-	14,1%	3,3%	-
30	Al. KEN przy Ciszewskiego	98,5%	-	-	1,5%	-	-
31	Wybrzeże Szczecińskie przy moście Świętokrzyskim	100,0%	-	-	0,0%	0,0%	-
32	Al. Prymasa Tysiąclecia przy Kasprzaka	100,0%	-	-	0,0%	0,0%	-
33	Kasprzaka przy Bema	84,5%	-	-	15,5%	0,0%	-
34_1	Marymoncka przy Podleśnej (zach.)	100,0%	-	-	0,0%	0,0%	-
34_2	Marymoncka przy Podleśnej (wsch.)	100,0%	-	-	0,0%	0,0%	-

Numer punktu	Nazwa	DDR	DDPR	Pasy rowerowe	Chodnik	Jezdnia	Buspas
35	Al. Prymasa Tysiąclecia przy Obozowej	100,0%	-	-	0,0%	-	-
36	Modlińska przy Klasyków	-	100,0%	-	0,0%	0,0%	-
37_1	Al. Jerozolimskie przy Łopuszańskiej (zach.)	100,0%	-	-	0,0%	-	-
37_2	Al. Jerozolimskie przy Łopuszańskiej (wsch.)	100,0%	-	-	0,0%	0,0%	-
38	Prosta przy Towarowej (płd.)	97,6%	-	-	0,0%	2,4%	-
39_1	Puławska przy Al. Wyścigowej (zach.)	100,0%	-	-	0,0%	0,0%	-
39_2	Puławska przy Zawadowskiego (wsch.)	100,0%	-	-	0,0%	0,0%	-
40	Połczyńska przy Dźwigowej	90,5%	-	-	8,8%	0,7%	-
41	Wał Miedzeszyński przy Kadetów	100,0%	-	-	0,0%	0,0%	-
42	Grójecka przy Opaczewskiej	-	-	-	92,0%	8,0%	-
43	Przyczółkowa przy Branickiego	-	81,6%	-	0,0%	18,4%	-
44	Powstańców Śląskich przy Górczewskiej	90,6%	-	-	9,4%	0,0%	-
45	Wydawnicza przy VIII Poprzecznej	100,0%	-	-	0,0%	0,0%	-
46	Marsa przy Płatnerskiej	-	100,0%	-	-	0,0%	-
47	Jana Pawła II przy Cieplarnianej (Wesoła)	100,0%	-	-	0,0%	0,0%	-
48_1	Kondratowicza przy Łabiszyńskiej	100,0%	-	-	0,0%	0,0%	-
48_2	Kondratowicza przy Chodeckiej	100,0%	-	-	0,0%	0,0%	-
49	Światowida przy Myśliborskiej	100,0%	-	-	0,0%	0,0%	-
50	Głębocka przy Magicznej	75,0%	-	-	25,0%	0,0%	-
51_1	Kasprowicza przy Przy Agorze	91,2%	-	-	8,8%	0,0%	-
51_2	Kasprowicza przy Sokratesa	100,0%	-	-	0,0%	0,0%	-
52_1	Górczewska przy Deotymy	98,4%	-	-	1,6%	0,0%	-
52_2	Górczewska przy Elekcyjnej	97,0%	-	-	3,0%	0,0%	-
53_1	Żwirki i Wigury przy Racławickiej (zach.)	97,1%	-	-	2,9%	0,0%	-
53_2	Żwirki i Wigury przy Racławickiej (wsch.)	100,0%	-	-	0,0%	0,0%	-
54	Al. gen. Sikorskiego przy torze Stegny	-	95,2%	-	4,8%	0,0%	0,0%
55	Droga rowerowa przy Kanale Żerańskim	brak	-	-	brak	-	-
56	Bulwar gen. Pattona przy moście Świętokrzyskim	-	100,0%	-	-	-	-
57	Bulwar gen. Pattona przy moście pieszo-rowerowym	85,7%	0,0%	-	14,3%	0,0%	-
58	Starzyńskiego przy Namysłowskiej	100,0%	-	-	0,0%	0,0%	-
59_1	Most Anny Jagiellonki (płn.)	brak	-	-	brak	-	-
59_2	Most Anny Jagiellonki (płd.)	100,0%	-	-	0,0%	-	-
60_1	Most Siekierkowski (płn.)	-	100,0%	-	-	-	-
60_2	Most Siekierkowski (płd.)	-	100,0%	-	-	-	-
61_1	Most Łazienkowski (kładka płn.)	-	100,0%	-	-	0,0%	-
61_2	Most Łazienkowski (kładka płd.)	100,0%	-	-	-	0,0%	-
62	Most Poniatowskiego	-	-	-	55,9%	44,1%	-
63_1	Most Świętokrzyski (płn.)	100,0%	-	-	0,0%	0,0%	-
63_2	Most Świętokrzyski (płd.)	100,0%	-	-	0,0%	0,0%	-
64	Most Śląsko-Dąbrowski	-	-	-	100,0%	0,0%	-
65	Most Gdański	100,0%	-	-	-	-	-
66	Most Grota-Roweckiego	100,0%	-	-	-	-	-
67	Most Skłodowskiej-Curie	100,0%	-	-	0,0%	-	-

3.5 PODRÓŻE ROWEROWE Z DZIEĆMI

Podróże rowerowe z dziećmi stanowią istotny, choć nadal stosunkowo niewielki segment ruchu rowerowego w miastach. Wraz z rosnącym znaczeniem zrównoważonej mobilności oraz poprawą infrastruktury rowerowej, zauważalny jest wzrost liczby użytkowników poruszających się rowerem w towarzystwie dzieci, zarówno z wykorzystaniem fotelików rowerowych, jak i przyczepek rowerowych. Podróże z dzieckiem były rejestrowane zarówno w dni powszednie, jak i weekend we wszystkich punktach pomiarowych.

W dzień powszedni zarejestrowano 959 użytkowników podróżującymi z dziećmi, co stanowi 0,7% ogólnego zmierzonego potoku. W przypadku dnia weekendowego było to 184 użytkowników, co stanowiło 1% ogólnego zmierzonego potoku. Jest to nieznaczny wzrost w stosunku do dnia powszedniego, ale wciąż udział takich podróży nie przewyższa 5% ogólnego mierzonego potoku. W przypadku dnia powszedniego zarejestrowano tego typu podróże na 85 z 91 rejestrowanych, a w weekend na każdym z mierzonych przekrojów pojawiali się użytkownicy z dziećmi. Szczególnie dużo podróży przypadało na punkty Czerniakowska przy Suligowskiego, Bulwar gen. Pattona przy moście pieszo-rowerowym oraz Kasprzaka przy Bema, gdzie rejestrowano około 30-35 takich użytkowników w pojedynczym dniu pomiarowym. Przejazdy z dziećmi mają nieco większy udział w punktach położonych dalej od centrum, szczególnie na trasach przebiegających przez obszary mieszkaniowe i rekreacyjne. W centrum również występują licznie, jednak stanowią mniejszą część całego ruchu.



3.6 PRĘDKOŚCI

W ramach tegorocznej edycji Warszawskiego Pomiaru Ruchu Rowerowego testowo wykonano pomiary prędkości użytkowników infrastruktury rowerowej w trzech wybranych lokalizacjach, obejmujących zróżnicowane warunki ruchu:

- punkt 25_1 - al. Jana Pawła II przy Grzybowskiej - lokalizacja w centralnej części miasta, na granicy Woli i Śródmieścia, w jednym z głównych korytarzy transportowych północ-południe. Ruch rowerowy prowadzony jest po wydzielonej drodze dla rowerów. Ze względu na intensywne zagospodarowanie otoczenia występuje duży ruch pieszy, jednak jego bezpośrednie mieszanie z ruchem rowerowym odbywa się przede wszystkim w rejonie skrzyżowań i przejść;
- punkt 38 - Prosta przy Towarowej - lokalizacja na Woli, w intensywnie zabudowanym korytarzu łączącym rejon ronda Daszyńskiego z centrum. Ruch rowerowy odbywa się po wydzielonej drodze dla rowerów, a ruch pieszy zasadniczo prowadzony jest oddzielnie, choć lokalnie występują miejsca wzajemnego przecinania się potoków;
- punkt 54_1 - al. gen. Sikorskiego przy torze Stegny - lokalizacja na Mokotowie, w korytarzu al. Sikorskiego, o odmiennym charakterze od dwóch pozostałych punktów. Ruch odbywa się tam w znacznym stopniu po drodze dla pieszych i rowerów, co wiąże się z bezpośrednim współużytkowaniem przestrzeni przez pieszych i rowerzystów oraz większą możliwością wzajemnych interakcji.

Analiza stanowi uzupełnienie informacji dotyczących natężenia i struktury ruchu, szczególnie w kontekście rosnącej liczby pojazdów wyposażonych w napęd elektryczny oraz pojawiających się na drogach dla rowerów motorowerów, poruszających się z prędkościami znacznie wyższymi niż typowe rowery.

Pomiar wykonano w trakcie rejestracji natężenia ruchu w wybranych punktach. Na obrazie wyznaczono strefę pomiarową o wcześniej określonych wymiarach, co pozwoliło na jej odpowiednie sparametryzowanie. Dla użytkowników poruszających się w warunkach ruchu swobodnego (bez ograniczenia prędkości wynikającego z obecności innych użytkowników) rejestrowano czas przejazdu przez strefę, na podstawie którego określono ich prędkość na analizowanym odcinku. Przykład wyznaczonej strefy pomiarowej przedstawiono na Rys. 14.



Rys. 14 Strefa pomiaru prędkości – rysunek przykładowy (źródło: opracowanie własne)

Tab. 19 Zestawienie prędkości dla poszczególnych lokalizacji – dzień roboczy (źródło: opracowanie własne)

Nr punktu	Typ infrastruktury	Liczba zmierzonych pojazdów	Średnia prędkość [km/h]	Maksymalna prędkość [km/h]	Mediana [km/h]	Kwantyl 85% [km/h]
25_1	DDR	1971	26,3	60,0	25,7	**32,7**
38	DDR	1908	23,5	51,4	22,5	**30,0**
54_1	DDPR	1312	21,1	45,1	20,0	**25,8**

Tab. 20 Zestawienie prędkości dla poszczególnych typów pojazdów – dzień roboczy (źródło: opracowanie własne)

Nr punktu	Liczba zmierzonych pojazdów	Średnia prędkość [km/h]	Maksymalna prędkość [km/h]	Mediana [km/h]	Kwantyl 85% [km/h]
Motorower	296	28,9	51,4	27,7	**36,0**
Rower	4007	22,7	50,2	22,5	**27,7**
Hulajnoga elektryczna	527	26,7	60,0	25,7	**32,7**
UTO	23	30,4	45,1	30,0	**40,1**
UWR	16	18,6	24,0	20,0	**23,3**

Tab. 21 Zestawienie prędkości dla dostawców jedzenia – dzień roboczy (źródło: opracowanie własne)

Nr punktu	Liczba zmierzonych pojazdów	Średnia prędkość [km/h]	Maksymalna prędkość [km/h]	Mediana [km/h]	Kwantyl 85% [km/h]
Dostawca jedzenia	322	29,7	30,0	36,1	**51,4**

Ze względu na niewielką liczbę zarejestrowanych pojazdów w kategoriach UTO i UWR uzyskane dla nich wartości należy interpretować z ostrożnością. Wyniki dla pozostałych kategorii, charakteryzujących się znacznie większą liczbą obserwacji i pozwalają na bardziej wiarygodne porównanie prędkości.

Przeprowadzone pomiary wskazują na wyraźne zróżnicowanie prędkości pomiędzy poszczególnymi lokalizacjami. Najwyższe prędkości odnotowano w punkcie 25_1 przy al. Jana Pawła II, a najniższe w punkcie 54_1 przy al. Sikorskiego. W punkcie 54_1 ruch odbywa się po drodze dla pieszych i rowerów, co może sprzyjać niższym prędkościom ze względu na współdzielenie przestrzeni z pieszymi. Wskazuje to, że na prędkość istotny wpływ mogą mieć lokalne warunki danego odcinka i charakter infrastruktury.

Wyniki testowych pomiarów prędkości wskazują na duże zróżnicowanie między grupami użytkowników. Średnia prędkość rowerzystów wyniosła 22,7 km/h, hulajnóg elektrycznych 26,7 km/h, a motorowerów 28,9 km/h. Wyższe prędkości odnotowano w grupie kurierów i dostawców jedzenia, którzy poruszali się średnio szybciej niż typowy użytkownik infrastruktury rowerowej, średnia zmierzona prędkość tej grupy to 29,7 km/h. Współwystępowanie na tej samej infrastrukturze użytkowników poruszających się ze znacząco różnymi prędkościami obniża komfort ruchu i może prowadzić do sytuacji konfliktowych, wpływając negatywnie na bezpieczeństwo użytkowników. Zjawisko to jest dodatkowo potęgowane przez coraz powszechniejszą obecność jednośladów elektrycznych, które oprócz wyższych prędkości często charakteryzują się również większą masą własną, co może zwiększać skutki potencjalnych kolizji.

Szczególnie wyraźne różnice widoczne są w rozkładzie prędkości dostawców jedzenia i użytkowników motorowerów. Prędkość co najmniej 30 km/h osiągała ponad połowa dostawców oraz około połowa użytkowników motorowerów, podczas gdy wśród rowerzystów udział takich przejazdów wynosił tylko około 13%. Wartość kwantyla 85% dla dostawców i motorowerów wynosiła około 36 km/h, a dla rowerzystów 27,7 km/h , co potwierdza, że wyższe prędkości dotyczą znacznej części tych grup, a nie jedynie pojedynczych przejazdów.

4 PORÓWNANIE WYNIKÓW NA PRZESTRZENI LAT

W celu porównania ruchu rowerowego w ostatnich latach zdecydowano się na zestawienie wyników tegorocznych pomiarów z wynikami pomiarów archiwalnych w punktach, których lokalizacja była tożsama (ten sam przekrój pomiarowy). Wyznaczono 83 takie punkty. Porównanie natężenia na przestrzeni lat pozwala na identyfikację zmian w zachowaniach transportowych oraz ocenę skuteczności działań podejmowanych w zakres polityki transportowej. Dla zachowania spójności z poprzednimi opracowaniami dokonano porównania dla maksymalnych godzin szczytu.

4.1 SZCZYT PORANNY

W Tab. 22 zestawiono dane dotyczące natężenia ruchu w indywidualnie wyznaczonej godzinie szczytu porannego dla każdego z punktów pomiarowych. Analiza danych z kolejnych lat wskazuje, że w 2026 r. natężenie ruchu w szczycie porannym wzrosło o około 10,9% względem 2025 r., osiągając poziom wyższy niż w latach 2024–2025, ale nadal niższy niż w 2023 r. Zmiany pomiędzy poszczególnymi punktami były jednak znacznie zróżnicowane. W stosunku do 2025 r. największe wzrosty, przekraczające 60%, odnotowano m.in. na Wale Miedzeszyńskim przy Afrykańskiej, przy al. Jana Pawła II przy Cieplarnianej, na Szaserów przy Wiatracznej, przy Kanale Żerańskim oraz na Marymonckiej przy Podleśnej. W części tych lokalizacji duże zmiany procentowe wynikały również z niskich wartości bazowych. Największe spadki wystąpiły na Wawelskiej przy Pomniku Lotnika, Grójeckiej przy Opaczewskiej oraz na Al. Jerozolimskich przy Łopuszańskiej i wynosiły około 25%.

Szczególnym przypadkiem jest punkt nr 13 w Al. Ujazdowskich przy al. Szucha i Agrykoli, gdzie wyjątkowo wysokie natężenie w 2023 r. było związane m.in. z prowadzonymi wówczas przebudowami. Z tego względu różnicy względem 2026 r. nie należy traktować jako trwałego spadku ruchu.

W części lokalizacji obserwowane zmiany mogą być związane z rozwojem i poprawą ciągłości infrastruktury rowerowej. Na Marszałkowskiej przy Świętokrzyskiej natężenie wzrosło o 32,8%, a przed pomiarem udostępniono nowy odcinek drogi dla rowerów pomiędzy Świętokrzyską i Królewską. Po zachodniej stronie ul. Mickiewicza przy gen. Zajączka wzrost wyniósł 57,1%, co może mieć związek z ukończeniem trasy Andersa–Muranowska–Bonifraterska. Po przeciwnej stronie ulicy podobnego wzrostu nie odnotowano, co może wskazywać na lokalne przesunięcie ruchu. W punkcie nr 48 przy

Kondratowicza i Chodeckiej natężenie wzrosło o 37,5%, a w 2025 r. zakończono kolejne etapy przebudowy ul. Chodeckiej obejmujące również infrastrukturę rowerową.

Na wyniki w części punktów wpływały również prowadzone roboty. Na Grzybowskiej przy al. Jana Pawła II duży wzrost względem 2025 r. odnotowano w okresie prowadzenia przebudowy i zmienionej organizacji ruchu, co mogło wpływać na rozkład potoków pomiędzy sąsiednimi trasami. Podobnie spadek na Grójeckiej przy Opaczewskiej należy rozpatrywać w kontekście prowadzonych podczas pomiaru prac remontowych.

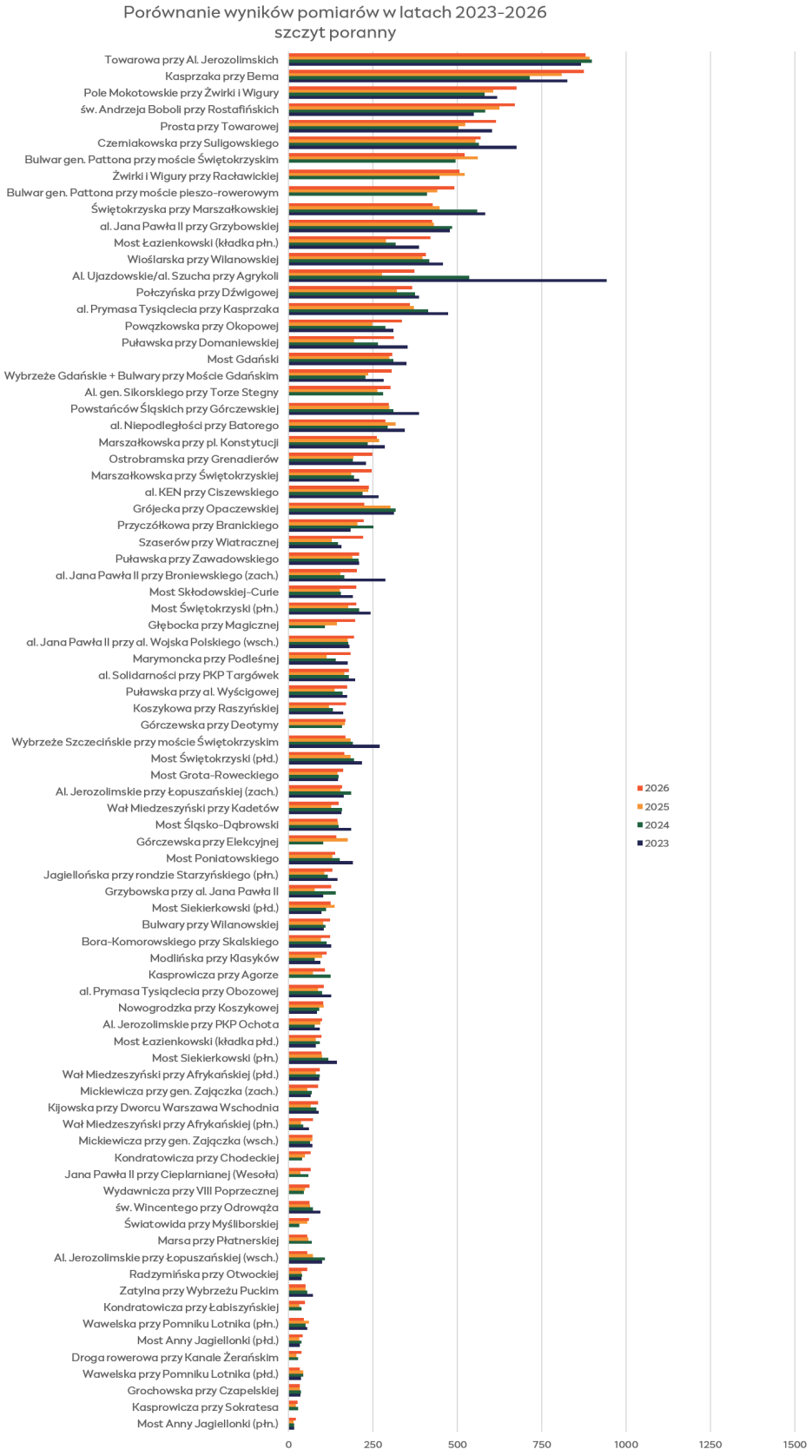
Zestawienie wyników z kilku lat wskazuje zatem, że obserwowane zmiany mogą być związane zarówno z rozwojem infrastruktury rowerowej, jak i lokalnymi remontami, zmianami organizacji ruchu oraz przesunięciami potoków pomiędzy sąsiednimi trasami.

Tab. 22 Zestawienie procentowe natężenia ruchu z 2026 do ubiegłych lat – szczyt poranny (źródło: opracowanie własne)

Numer punktu	Nazwa punktu	2026/2023	2026/2024	2026/2025
1	Zatylna przy Wybrzeżu Puckim	-29,2%	-7,3%	2,0%
2	Jagiellońska przy rondzie Starzyńskiego (płn.)	-11,0%	11,2%	21,7%
3	św. Wincentego przy Odrowąża	-34,7%	-15,1%	-3,1%
4	Al. Solidarności przy PKP Targówek	-9,1%	0,0%	8,5%
5	Radzymińska przy Otwockiej	44,7%	37,5%	41,0%
6	Kijowska przy Dworcu Warszawa Wschodnia	-1,1%	6,0%	35,4%
7	Szaserów przy Wiatracznej	40,8%	51,4%	72,7%
8	Grochowska przy Czapelskiej	-5,7%	-8,3%	0,0%
9	Ostrobramska przy Grenadierów	8,3%	29,8%	29,2%
10	Bora-Komorowskiego przy Skalskiego	-3,1%	9,8%	28,1%
11_1	Wał Miedzeszyński przy Afrykańskiej (płd.)	2,2%	-1,1%	13,6%
11_2	Wał Miedzeszyński przy Afrykańskiej (płn.)	20,0%	67,4%	94,6%
12	Czerniakowska przy Suligowskiego	-15,8%	1,1%	2,7%
13	Al. Ujazdowskie/Al. Szucha przy Agrykoli	-60,4%	-30,3%	34,7%
14	Al. Niepodległości przy Batorego	-16,8%	-2,0%	-9,7%
15	św. Andrzeja Boboli przy Rostafińskich	22,2%	15,1%	7,5%
16	Pole Mokotowskie przy Żwirki i Wigury	9,4%	16,4%	11,6%
17_1	Wawelska przy Pomniku Lotnika (płd.)	-10,8%	-23,3%	-23,3%
17_2	Wawelska przy Pomniku Lotnika (płn.)	-18,2%	-11,8%	-26,2%
18_1	Koszykowa przy Raszyńskiej	6,2%	30,5%	42,5%
18_2	Nowogrodzka przy Koszykowej	21,4%	12,1%	-2,9%
19	Al. Jerozolimskie przy PKP Ochota	7,5%	29,9%	6,4%
20	Towarowa przy Al. Jerozolimskich	1,4%	-2,2%	-1,3%
21	Powązkowska przy Okopowej	8,0%	17,5%	35,5%
22_1	Al. Jana Pawła II przy Al. Wojska Polskiego (wsch.)	7,2%	9,0%	9,7%
22_2	Al. Jana Pawła II przy Broniewskiego (zach.)	-29,4%	22,4%	31,2%
23_1	Mickiewicza przy gen. Zajączka (wsch.)	0,0%	9,4%	-1,4%
23_2	Mickiewicza przy gen. Zajączka (zach.)	33,3%	27,5%	57,1%
24	Wybrzeże Gdańskie + Bulwary przy Moście Gdańskim	8,5%	34,8%	29,7%
25_1	Al. Jana Pawła II przy Grzybowskiej	-10,9%	-12,4%	-1,4%
25_2	Grzybowska przy Al. Jana Pawła II	23,5%	-10,0%	63,6%
26_1	Marszałkowska przy Świętokrzyskiej	18,2%	27,3%	32,8%

Numer punktu	Nazwa punktu	2026/2023	2026/2024	2026/2025
26_2	Świętokrzyska przy Marszałkowskiej	-26,8%	-23,6%	-4,7%
27_1	Bulwary przy Wilanowskiej	17,1%	12,8%	20,6%
27_2	Wioślarska przy Wilanowskiej	-11,4%	-2,6%	2,3%
28	Marszałkowska przy pl. Konstytucji	-8,1%	11,5%	-2,6%
29	Puławska przy Domaniewskiej	-11,6%	17,7%	60,8%
30	Al. KEN przy Ciszewskiego	-10,5%	8,2%	0,8%
31	Wybrzeże Szczecińskie przy moście Świętokrzyskim	-37,8%	-11,6%	-8,2%
32	Al. Prymasa Tysiąclecia przy Kasprzaka	-24,1%	-13,1%	-3,5%
33	Kasprzaka przy Bema	5,9%	22,5%	8,2%
34	Marymoncka przy Podleśnej	5,1%	31,4%	64,3%
35	Al. Prymasa Tysiąclecia przy Obozowej	-18,1%	5,1%	19,5%
36	Modlińska przy Klasyków	18,9%	46,8%	14,1%
37_1	Al. Jerozolimskie przy Łopuszańskiej (wsch.)	-44,4%	-48,6%	-24,7%
37_2	Al. Jerozolimskie przy Łopuszańskiej (zach.)	-3,7%	-15,1%	3,3%
38	Prosta przy Towarowej	2,0%	22,1%	17,2%
39_1	Puławska przy Al. Wyścigowej	0,0%	8,7%	27,9%
39_2	Puławska przy Zawadowskiego	0,0%	1,0%	10,6%
40	Połczyńska przy Dźwigowej	-5,4%	-2,1%	14,4%
41	Wał Miedzeszyński przy Kadetów	-5,7%	-6,3%	17,5%
42	Grójecka przy Opaczewskiej	-27,9%	-29,0%	-25,5%
43	Przyczółkowa przy Branickiego	21,2%	-11,2%	9,3%
44	Powstańców Śląskich przy Górczewskiej	-23,3%	-4,2%	-0,7%
45	Wydawnicza przy VIII Poprzecznej	-	37,8%	26,5%
46	Marsa przy Płatnerskiej	-	-17,6%	-5,1%
47	Jana Pawła II przy Cieplarnianej (Wesoła)	-	11,9%	88,6%
48_1	Kondratowicza przy Chodeckiej	-	65,0%	37,5%
48_2	Kondratowicza przy Łabiszyńskiej	-	23,1%	54,8%
49	Światowida przy Myśliborskiej	-	90,6%	10,9%
50	Głębocka przy Magicznej	-	83,3%	38,5%
51_1	Kasprowicza przy Agorze	-	-13,7%	48,6%
51_2	Kasprowicza przy Sokratesa	-	-3,6%	22,7%
52_1	Górczewska przy Deotymy	-	7,0%	1,2%
52_2	Górczewska przy Elekcyjnej	-	36,9%	-19,4%
53	Żwirki i Wigury przy Racławickiej	-	13,2%	-2,9%
54	Al. gen. Sikorskiego przy Torze Stegny	-	7,9%	14,8%
55	Droga rowerowa przy Kanale Żerańskim	-	31,0%	65,2%
56	Bulwar gen. Pattona przy moście Świętokrzyskim	-	5,3%	-7,0%
57	Bulwar gen. Pattona przy moście pieszo-rowerowym	-	20,0%	11,6%
59_1	Most Anny Jagiellonki (płd.)	20,6%	7,9%	28,1%
59_2	Most Anny Jagiellonki (płn.)	37,5%	29,4%	57,1%
60_1	Most Siekierkowski (płd.)	28,9%	12,6%	-8,8%
60_2	Most Siekierkowski (płn.)	-32,2%	-17,8%	-3,0%
61_1	Most Łazienkowski (kładka płd.)	21,0%	6,5%	22,5%
61_2	Most Łazienkowski (kładka płn.)	8,8%	32,5%	45,8%
62	Most Poniatowskiego	-27,4%	-8,6%	6,2%
63_1	Most Świętokrzyski (płd.)	-24,3%	-14,9%	-10,3%
63_2	Most Świętokrzyski (płn.)	-17,4%	-4,3%	13,0%
64	Most Śląsko-Dąbrowski	-21,6%	-2,0%	-1,4%
65	Most Gdański	-12,3%	-1,3%	2,7%
66	Most Grota-Roweckiego	9,5%	8,1%	11,0%
67	Most Skłodowskiej-Curie	5,2%	29,7%	32,2%

Powyższe dane przedstawione zostały w postaci wykresu na Rys. 15.



Rys. 15 Zestawienie liczby rowerzystów w latach 2023 – 2026 w wybranych punktach pomiarowych – godziny szczytu porannego (źródło: opracowanie własne)

4.2 SZCZYT POPOŁUDNIOWY

W Tab. 23 zestawiono dane dotyczące natężenia ruchu w indywidualnie wyznaczonej godzinie szczytu popołudniowego dla każdego z punktów pomiarowych. Na przestrzeni lat można zaobserwować utrzymanie podobnego natężenia ruchu w 2026 w stosunku do lat poprzednich. Względem 2025 r. łączne natężenie zmniejszyło się jedynie o około 1,7%. W przypadku szczytu popołudniowego wzrosty ruchu zanotowano na 42 z 83 porównywanych lokalizacji. Porównanie wyników z lat 2023–2026 wskazuje na znaczne zróżnicowanie zmian natężenia również w szczycie popołudniowym. W stosunku do 2025 r. największe wzrosty odnotowano m.in. na południowej kładce Mostu Łazienkowskiego, Grzybowskiej przy al. Jana Pawła II, północnej stronie Wawelskiej przy Pomniku Lotnika oraz zachodniej stronie ul. Mickiewicza przy gen. Zajączka. W części tych lokalizacji wysokie zmiany procentowe wynikają również z relatywnie niewielkich wartości bazowych.

Największe spadki względem 2025 r. wystąpiły natomiast na Zatylnej przy Wybrzeżu Puckim, północnej stronie Mostu Siekierkowskiego oraz na Bulwarze gen. Pattona przy Moście Świętokrzyskim i wynosiły około 25–30%. Przy porównaniu z 2023 r. należy również zwrócić uwagę na punkt nr 13 w Al. Ujazdowskich przy al. Szucha i Agrykoli. Wyjątkowo wysokie natężenie odnotowane w tym punkcie w 2023 r. było związane m.in. z prowadzonymi wówczas przebudowami, dlatego różnicy względem 2026 r. nie należy interpretować jako trwałego spadku ruchu.

Podobnie jak w szczycie porannym, część zmian może być związana z rozwojem infrastruktury oraz przesunięciami ruchu pomiędzy sąsiednimi trasami. Na zachodniej stronie ul. Mickiewicza przy gen. Zajączka odnotowano wzrost o 39,5%, podczas gdy po stronie wschodniej ruch zmniejszył się o 11,9%. Może to wskazywać na zmianę rozkładu ruchu w korytarzu, którego powiązania z centrum poprawiła oddana w 2025 r. trasa Andersa–Muranowska–Bonifraterska. Nie wszystkie inwestycje przekładają się jednak jednakowo na poszczególne okresy dnia. Na Marszałkowskiej przy Świętokrzyskiej, gdzie w szczycie porannym wystąpił wyraźny wzrost, w szczycie popołudniowym natężenie było jedynie o 0,8% wyższe niż w 2025 r. Wzrost w punkcie nr 48 przy Kondratowicza i Chodeckiej może być związany z zakończonymi w 2025 r. zmianami w ciągu ul. Chodeckiej, obejmującymi również infrastrukturę rowerową.

Wzrost odnotowany na ul. Powązkowskiej należy rozpatrywać również w kontekście warunków pomiaru w 2025 r. W tym okresie trwała przebudowa skrzyżowania ul.

Powązkowskiej i Obrońców Tobruku, dlatego część wzrostu w 2026 r. może wynikać z zakończenia wcześniejszych utrudnień. Duży wzrost na Grzybowskiej przy al. Jana Pawła II należy interpretować ostrożnie. W okresie pomiarów trwała przebudowa ulicy i obowiązywała zmieniona organizacja ruchu, co mogło powodować czasowe przesunięcia potoków pomiędzy sąsiednimi trasami.

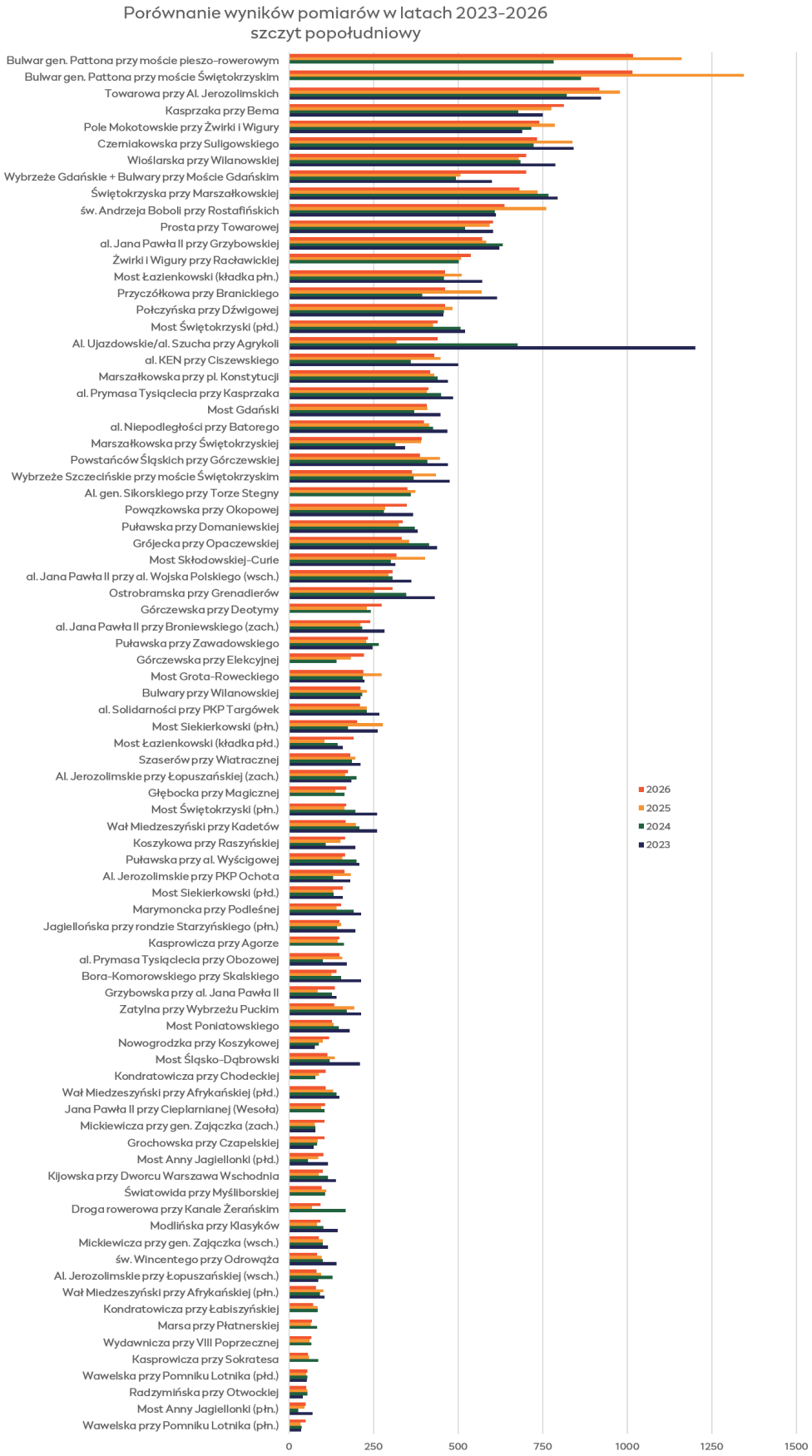
Wyniki wskazują zatem, że zmiany w szczycie popołudniowym mają bardziej lokalny i zróżnicowany charakter niż w szczycie porannym i są związane zarówno ze zmianami infrastrukturalnymi, jak i rozkładem ruchu pomiędzy poszczególnymi trasami.

Tab. 23 Zestawienie procentowe natężenia ruchu z 2026 do ubiegłych lat – szczyt popołudniowy (źródło: opracowanie własne)

Numer punktu	Nazwa punktu	2026/2023	2026/2024	2026/2025
1	Zatylna przy Wybrzeżu Puckim	-37,1%	-21,6%	-30,9%
2	Jagiellońska przy rondzie Starzyńskiego (płn.)	-23,9%	5,6%	-3,2%
3	św. Wincentego przy Odrowąża	-40,7%	-17,0%	-14,4%
4	Al. Solidarności przy PKP Targówek	-21,6%	-8,7%	-8,7%
5	Radzymińska przy Otwockiej	21,4%	-5,6%	-5,6%
6	Kijowska przy Dworcu Warszawa Wschodnia	-28,1%	-13,0%	13,6%
7	Szaserów przy Wiatracznej	-14,2%	-2,7%	-7,6%
8	Grochowska przy Czapelskiej	45,2%	26,2%	24,7%
9	Ostrobramska przy Grenadierów	-29,2%	-11,8%	21,4%
10	Bora-Komorowskiego przy Skalskiego	-34,1%	-9,0%	11,9%
11_1	Wał Miedzeszyński przy Afrykańskiej (płd.)	-27,5%	-23,4%	-17,6%
11_2	Wał Miedzeszyński przy Afrykańskiej (płn.)	-23,8%	-13,0%	-21,6%
12	Czerniakowska przy Suligowskiego	-12,7%	1,5%	-12,4%
13	Al. Ujazdowskie/Al. Szucha przy Agrykoli	-63,5%	-35,2%	38,1%
14	Al. Niepodległości przy Batorego	-14,9%	-6,6%	-3,6%
15	św. Andrzeja Boboli przy Rostafińskich	4,2%	4,9%	-16,1%
16	Pole Mokotowskie przy Żwirki i Wigury	7,5%	3,3%	-5,7%
17_1	Wawelska przy Pomniku Lotnika (płd.)	3,8%	1,9%	5,8%
17_2	Wawelska przy Pomniku Lotnika (płn.)	38,9%	31,6%	42,9%
18_1	Koszykowa przy Raszyńskiej	-14,8%	53,2%	9,9%
18_2	Nowogrodzka przy Koszykowej	56,6%	35,2%	19,0%
19	Al. Jerozolimskie przy PKP Ochota	-8,8%	26,9%	-9,8%
20	Towarowa przy Al. Jerozolimskich	-0,7%	11,6%	-6,3%
21	Powązkowska przy Okopowej	-4,9%	24,2%	22,9%
22_1	Al. Jana Pawła II przy Al. Wojska Polskiego (wsch.)	-15,2%	0,0%	4,4%
22_2	Al. Jana Pawła II przy Broniewskiego (zach.)	-15,2%	10,6%	13,7%
23_1	Mickiewicza przy gen. Zajączka (wsch.)	-22,6%	-11,9%	-11,9%
23_2	Mickiewicza przy gen. Zajączka (zach.)	34,2%	34,2%	39,5%
24	Wybrzeże Gdańskie + Bulwary przy Moście Gdańskim	17,0%	42,1%	38,2%
25_1	Al. Jana Pawła II przy Grzybowskiej	-8,2%	-9,7%	-2,1%
25_2	Grzybowska przy Al. Jana Pawła II	-2,9%	7,1%	60,0%
26_1	Marszałkowska przy Świętokrzyskiej	14,2%	24,8%	0,8%
26_2	Świętokrzyska przy Marszałkowskiej	-14,1%	-11,1%	-7,2%
27_1	Bulwary przy Wilanowskiej	0,0%	-1,9%	-7,8%
27_2	Wioślarska przy Wilanowskiej	-10,9%	2,6%	3,2%
28	Marszałkowska przy pl. Konstytucji	-11,3%	-5,0%	-3,0%

Numer punktu	Nazwa punktu	2026/2023	2026/2024	2026/2025
29	Puławska przy Domaniewskiej	-11,8%	-9,7%	3,4%
30	Al. KEN przy Ciszewskiego	-14,2%	19,2%	-4,5%
31	Wybrzeże Szczecińskie przy moście Świętokrzyskim	-23,7%	-1,4%	-16,4%
32	Al. Prymasa Tysiąclecia przy Kasprzaka	-15,1%	-8,4%	1,0%
33	Kasprzaka przy Bema	8,3%	19,9%	4,8%
34	Marymoncka przy Podleśnej	-27,6%	-19,3%	10,7%
35	Al. Prymasa Tysiąclecia przy Obozowej	-13,4%	49,0%	-5,7%
36	Modlińska przy Klasyków	-35,2%	-7,8%	11,9%
37_1	Al. Jerozolimskie przy Łopuszańskiej (wsch.)	-4,7%	-36,4%	-14,6%
37_2	Al. Jerozolimskie przy Łopuszańskiej (zach.)	-5,4%	-12,5%	5,4%
38	Prosta przy Towarowej	0,0%	15,7%	1,7%
39_1	Puławska przy Al. Wyścigowej	-20,2%	-17,0%	5,7%
39_2	Puławska przy Zawadowskiego	-6,0%	-12,4%	2,2%
40	Połczyńska przy Dźwigowej	1,1%	0,4%	-4,8%
41	Wał Miedzeszyński przy Kadetów	-35,4%	-19,6%	-15,6%
42	Grójecka przy Opaczewskiej	-23,7%	-19,5%	-6,2%
43	Przyczółkowa przy Branickiego	-25,0%	16,7%	-19,1%
44	Powstańców Śląskich przy Górczewskiej	-17,8%	-5,4%	-13,2%
45	Wydawnicza przy VIII Poprzecznej	-	1,5%	8,1%
46	Marsa przy Płatnerskiej	-	-17,9%	6,2%
47	Jana Pawła II przy Cieplarnianej (Wesoła)	-	1,9%	11,5%
48_1	Kondratowicza przy Chodeckiej	-	39,7%	22,5%
48_2	Kondratowicza przy Łabiszyńskiej	-	-16,5%	-16,5%
49	Światowida przy Myśliborskiej	-	-9,3%	-12,6%
50	Głębocka przy Magicznej	-	3,7%	23,2%
51_1	Kasprowicza przy Agorze	-	-8,6%	2,8%
51_2	Kasprowicza przy Sokratesa	-	-34,9%	-6,7%
52_1	Górczewska przy Deotymy	-	13,6%	19,0%
52_2	Górczewska przy Elekcyjnej	-	58,6%	21,3%
53	Żwirki i Wigury przy Racławickiej	-	7,0%	5,5%
54	Al. gen. Sikorskiego przy Torze Stegny	-	-2,5%	-6,1%
55	Droga rowerowa przy Kanale Żerańskim	-	-44,0%	38,2%
56	Bulwar gen. Pattona przy moście Świętokrzyskim	-	17,6%	-24,5%
57	Bulwar gen. Pattona przy moście pieszo-rowerowym	-	30,1%	-12,4%
59_1	Most Anny Jagiellonki (płd.)	-12,1%	78,9%	17,2%
59_2	Most Anny Jagiellonki (płn.)	-28,6%	78,6%	8,7%
60_1	Most Siekierkowski (płd.)	0,6%	20,3%	22,1%
60_2	Most Siekierkowski (płn.)	-22,9%	16,1%	-27,3%
61_1	Most Łazienkowski (kładka płd.)	20,1%	31,7%	81,9%
61_2	Most Łazienkowski (kładka płn.)	-19,4%	0,7%	-9,6%
62	Most Poniatowskiego	-28,5%	-12,9%	-3,8%
63_1	Most Świętokrzyski (płd.)	-15,4%	-13,4%	3,3%
63_2	Most Świętokrzyski (płn.)	-35,0%	-14,2%	2,4%
64	Most Śląsko-Dąbrowski	-45,7%	-5,8%	-15,6%
65	Most Gdański	-9,4%	9,7%	-0,7%
66	Most Grota-Roweckiego	-1,3%	1,4%	-19,3%
67	Most Skłodowskiej-Curie	1,3%	5,3%	-21,1%

Powyższe dane przedstawione zostały w postaci wykresów na Rys. 16. Szczególnie w szczycie popołudniowym zauważalne są różne trendy w zależności od punktu.

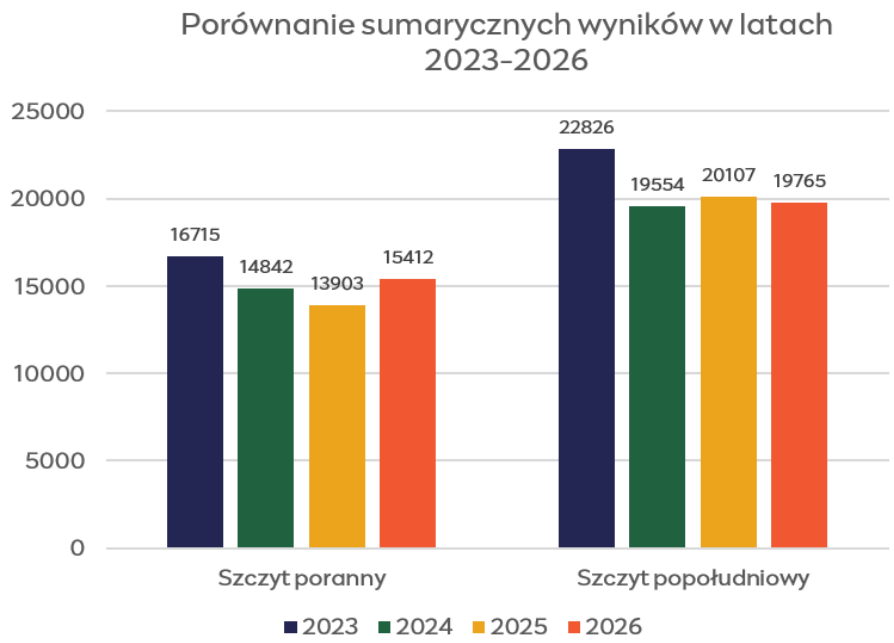


Rys. 16 Zestawienie liczby rowerzystów w latach 2023– 2026 w wybranych punktach pomiarowych – godziny szczytu popołudniowego (źródło: opracowanie własne)

4.3 PODSUMOWANIE ZMIAN W LATACH 2023-2026

W ujęciu całej sieci w 2026 r. łączne natężenie w szczycie porannym było o około 10,9% wyższe niż w 2025 r., jednak nadal pozostawało niższe niż w 2023 r. W szczycie popołudniowym odnotowano natomiast niewielki spadek względem 2025 r., o około 1,7%, przy wartości zbliżonej do poziomu z 2024 r. Analizując szczyt poranny można zauważyć, że w ponad połowie przekrojów odnotowano wzrost ruchu. W szczycie popołudniowym spadki występowały częściej niż rano. W przypadku większości punktów suma wartości dla szczytu porannego i popołudniowego zmieniała się nieznacznie, co może wynikać z naturalnej zmienności ruchu pomiędzy dniami pomiarowymi. Największy wzrost ruchu odnotowano w punkcie Grzybowska przy al. Jana Pawła II, natomiast największe spadki w punktach Zatylna przy Wybrzeżu Puckim oraz na północnej stronie Mostu Siekierkowskiego. Przy interpretacji zmian procentowych należy brać pod uwagę również wartości bezwzględne, ponieważ w punktach o niskich natężeniach nawet niewielkie zmiany liczby użytkowników mogą powodować duże różnice procentowe.

Na Rys. 17 przedstawiono zestawienie sumarycznych natężeń dla punktów porównywalnych w latach 2023 – 2026, z wykluczeniem punktów które nie były objęte pomiarem na przestrzeni analizowanego okresu . Wykres ten obrazuje wyżej opisane tendencje w ruchu rowerowym na przestrzeni ostatnich lat w Warszawie.



Rys. 17 Zestawienie liczby rowerzystów w latach 2023 – 2026 sumarycznie dla wszystkich pokrywających się lokalizacją punktów pomiarowych
(źródło: opracowanie własne)

5 POMIARY AUTOMATYCZNE

Pomiary wykonane w ramach niniejszego projektu zostały uzupełnione o dane z automatycznych punktów pomiaru ruchu rowerowego (APR), które funkcjonują w Warszawie w trybie ciągłym, rejestrując dane przez cały rok. Należy jednak zaznaczyć, że punkty APR rejestrują ruch w sposób uproszczony, np. licząc przejazdy rowerów bez szczegółowej klasyfikacji czy weryfikacji warunków pomiaru, dlatego nie jest możliwe bezpośrednie porównanie ich wyników z wynikami pomiarów realizowanych w ramach niniejszego projektu. Dane APR należy traktować jako wskaźnik trendów i zmienności ruchu, uzupełniający bezpośrednie obserwacje terenowe.

Dane z APR stanowią cenne uzupełnienie analizy, umożliwiając szersze spojrzenie na zmienność natężenia ruchu w czasie. Punkty APR rozmieszczone są w różnych lokalizacjach na terenie całej Warszawy.



5.1 WYKAZ PUNKTÓW AUTOMATYCZNYCH

W ramach tegorocznego pomiaru ruchu Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie przekazał wykonawcy raportu komplet danych o odczytach z 47 stacji pomiarowych z okresu od początku lipca 2025 do końca czerwca 2026 r. W Tab. 24 przedstawiono listę punktów APR, z których dane zostały przekazane przez Zamawiającego wraz z ich współrzędnymi.

Tab. 24. Zestawienie punktów automatycznego pomiaru
(źródło: opracowanie własne na podst. danych Zamawiającego)

Nr punktu APR	Nazwa punktu / lokalizacja	Współrzędne punktu	
		X	Y
1257	**Żołnierska (Strażacka - Czwartaków)**	21.143200	52.260800
2105	**Al. Jana Pawła II (Złota - Prosta)**	20.999300	52.231570
2163	**Wybrzeże Szczecińskie (Most Poniatowskiego - Sokola)**	21.043200	52.238200
2169	**Lazurowa (Szeligowska - Człuchowska)**	20.897400	52.222500
2170	**Gierdziejewskiego (S. Leszczyńskiego - granica miasta)**	20.869100	52.206900
2171	**Al. 4 Czerwca 1989 r. (Traktorzystów - Chrościckiego)**	20.892300	52.207800
2269	**Lazurowa (Szeligowska - Człuchowska)**	20.897400	52.222500
2271	**Al. 4 Czerwca 1989 r. (Traktorzystów - Chrościckiego)**	20.892300	52.207800
3106	**Marsa (Naddnieprzańska - Kresowa)**	21.131300	52.237700
3206	**Marsa (Naddnieprzańska - Kresowa)**	21.131300	52.237700
3112	**Al. Wilanowska (Al. gen. W. Sikorskiego - Dominikańska)**	21.037500	52.176700
3212	**Al. Wilanowska (Al. gen. W. Sikorskiego - Dominikańska)**	21.037500	52.176700
3111	**Jana III Sobieskiego (Idzikowskiego - L. van Beethovena)**	21.042800	52.193800
3211	**Jana III Sobieskiego (Idzikowskiego - L. van Beethovena)**	21.042800	52.193800
3114	**Puławska (Dolina Służewiecka - Wałbrzyska)**	21.019300	52.172000
3132	**Marymoncka (Przy Agorze - Al. gen. Marii Wittek)**	20.941000	52.299100
3159	**Czerniakowska (Idzikowskiego - Witosa)**	21.055200	52.194300
3259	**Czerniakowska (Idzikowskiego - Witosa)**	21.055200	52.194300
3163	**Rolna (Kmicica - Niedźwiedzia)**	21.026200	52.174800
3165	**Rzymowskiego (Gotarda - Modzelewskiego)**	21.009900	52.169700
3265	**Rzymowskiego (Gotarda - Modzelewskiego)**	21.009900	52.169700
3175	**Słowackiego (Trasa Armi Krajowej - Żeromskiego)**	20.964300	52.274600
3180	**Wybrzeże Gdańskie (Sanguszki - Most Śląsko-Dąbrowski)**	21.012000	52.254400
3186	**Marywilska (Toruńska - Odlewnicza)**	21.012000	52.299400
3286	**Marywilska (Toruńska - Odlewnicza)**	21.012000	52.299400
3188	**Gwiaździsta (Al. Armii Krajowej - Barszczewska)**	20.984900	52.281000
3202	**Trasa Toruńska (Modlińska - Wysockiego)**	21.008700	52.292100
3269	**Al. Jerozolimskie (Włodarzewska - Śmigłowca)**	20.945200	52.207100
3271	**Górczewska (Konarskiego - Białowiejska)**	20.923000	52.240200
4104	**Most Świętokrzyski (płn.)**	21.031400	52.240600
4204	**Most Świętokrzyski (płd.)**	21.031400	52.240600
5113	**Kijowska (Boruty - Zabraniecka)**	21.064200	52.259000
5142	**Rodowicza "Anody" (Bartoka - Dolina Służewiecka)**	21.033600	52.166700
5144	**Kabacka (Relaksowa - Trakt Leśny)**	21.079400	52.128200

Nr punktu APR	Nazwa punktu / lokalizacja	Współrzędne punktu	
		X	Y
5158	**Bora-Komorowskiego (Afrykańska - gen. S. Skalskiego)**	21.074600	52.225700
5170	**Al. Jerozolimskie (Bitwy Warszawskiej 1920 roku - Dw. Zachodni)**	20.968100	52.219200
5202	**Odrowąża (Staniewicka - Rondo Żaba)**	21.034200	52.271800
5207	**Al. Stanów Zjednoczonych (Kinowa - Międzynarodowa)**	21.077000	52.233700
5213	**Kijowska (Boruty - Zabraniecka)**	21.064200	52.259000
5215	**Waryńskiego (Rondo Jazdy Polskiej - Batorego)**	21.015400	52.215600
5226	**Leszno (Karolkowa - Młynarska)**	20.974300	52.237700
5273	**Prosta (Przyokopowa - Towarowa)**	20.980800	52.229800
5293	**Nowoursynowska (Fort Służew - Arkadowa)**	21.041500	52.169100
5295	**Korbońskiego (Gąsek - Wiedeńska)**	21.085200	52.130800
5298	**Pileckiego (Bociana - Puławska)**	21.021000	52.152100
6101	**Most P+R (strona zachodnia) (Most P-R Karowa)**	21.023779	52.245450
6102	**Most P+R (strona wschodnia) (Most P-R Okrzei)**	21.028523	52.248074

Dla zweryfikowanych punktów pomiarowych wyposażonych w systemy automatycznego pomiaru ruchu rowerowego (APR) zarejestrowano łącznie ponad 11,5 miliona przejazdów rowerzystów. Tak duża próba obserwacyjna stanowi solidną podstawę do dalszej analizy trendów i zachowań użytkowników infrastruktury rowerowej.

Dane z punktów automatycznego pomiaru zostały przekazane w postaci interwałów 1 - godzinnych. Szczegółowe wyniki dla każdego z punktów zostały przedstawione w załączniku nr 4. Analiza została wykonana dla okresu od lipca 2025 do czerwca 2026, z wykluczeniem okresów, w których stacje pomiarowe nie działały prawidłowo.

5.2 ROZKŁAD NATĘŻENIA RUCHU ROWEROWEGO W ANALIZOWANYM OKRESIE

Wartości przedstawione w omawianej analizie są uśrednionymi wartościami z ww. okresu. Dla wartości natężeń godzinowych analizę przeprowadzono osobno dla dni tygodnia (wtorek, środa, czwartek) oraz dni weekendowych (sobota, niedziela). Natężenia dobowe to wartość średnia z poszczególnych dni wybranego okresu.

Dla poszczególnych punktów oszacowano godziny szczytu porannego i popołudniowego w dniu powszednim oraz godzinę szczytu dla dni weekendowych. Określono, że godzina szczytu porannego w dniu powszednim przypada pomiędzy 8:00 – 9:00, a godzina szczytu popołudniowego przypadła pomiędzy 17:00 – 18:00. Godziny szczytu przypadły na ten sam okres jak w roku poprzednim. W Tab. 25 zestawiono średnie natężenia szczytów porannego i popołudniowego dla analizowanych punktów w dniu powszednim, a w Tab. 26 zestawiono maksymalne natężenia osiągane przez dany punkt w szczycie porannym i popołudniowym w dniu powszednim.

Tab. 25. Średnie natężenia godzin szczytu dla każdego punktu pomiaru automatycznego (źródło: opracowanie własne na podst. danych Zamawiającego)

Nr punktu APR	Punkt pomiarowy	Średnie natężenie ruchu rowerowego w szczycie porannym [poj./h]	Średnie natężenie ruchu rowerowego w szczycie popołudniowym [poj./h]
1257	**Żołnierska (Strażacka – Czwartaków)**	20	33
2105	**Al. Jana Pawła II (Złota – Prosta)**	122	230
2163	**Wybrzeże Szczecińskie (Most Poniatowskiego – Sokola)**	60	145
2169	**Lazurowa (Szeligowska – Człuchowska)**	27	51
2170	**Gierdziejewskiego (S. Leszczyńskiego – granica miasta)**	21	29
2171	**Al. 4 Czerwca 1989 r. (Traktorzystów – Chrościckiego)**	22	32
2269	**Lazurowa (Szeligowska – Człuchowska)**	35	49
2271	**Al. 4 Czerwca 1989 r. (Traktorzystów – Chrościckiego)**	42	54
3106	**Marsa (Naddnieprzańska – Kresowa)**	26	35
3206	**Marsa (Naddnieprzańska – Kresowa)**	25	29
3112	**Al. Wilanowska (Al. gen. W. Sikorskiego – Dominikańska)**	67	97
3212	**Al. Wilanowska (Al. gen. W. Sikorskiego – Dominikańska)**	6	17
3111	**Jana III Sobieskiego (Idzikowskiego – L. van Beethovena)**	16	27
3211	**Jana III Sobieskiego (Idzikowskiego – L. van Beethovena)**	51	79
3114	**Puławska (Dolina Służewiecka – Wałbrzyska)**	60	84
3132	**Marymoncka (Przy Agorze – Al. gen. Marii Wittek)**	20	47
3159	**Czerniakowska (Idzikowskiego – Witosa)**	67	113
3259	**Czerniakowska (Idzikowskiego – Witosa)**	37	57
3163	**Rolna (Kmicica – Niedźwiedzia)**	17	31
3165	**Rzymowskiego (Gotarda – Modzelewskiego)**	62	118
3265	**Rzymowskiego (Gotarda – Modzelewskiego)**	119	165
3175	**Słowackiego (Trasa Armi Krajowej – Żeromskiego)**	34	58
3180	**Wybrzeże Gdańskie (Sanguszki – Most Śląsko-Dąbrowski)**	23	35
3186	**Marywilska (Toruńska – Odlewnicza)**	7	7
3286	**Marywilska (Toruńska – Odlewnicza)**	7	10
3188	**Gwiaździsta (Al. Armii Krajowej – Barszczewska)**	16	25
3202	**Trasa Toruńska (Modlińska – Wysockiego)**	48	71
3269	**Al. Jerozolimskie (Włodarzewska – Śmigłowca)**	87	106
3271	**Górczewska (Konarskiego – Białowiejska)**	66	138
4104	**Most Świętokrzyski (płn.)**	70	76
4204	**Most Świętokrzyski (płd.)**	62	189
5113	**Kijowska (Boruty – Zabraniecka)**	18	17
5142	**Rodowicza "Anody" (Bartoka – Dolina Służewiecka)**	22	37
5144	**Kabacka (Relaksowa – Trakt Leśny)**	11	25
5158	**Bora-Komorowskiego (Afrykańska – gen. S. Skalskiego)**	42	66

Nr punktu APR	Punkt pomiarowy	Średnie natężenie ruchu rowerowego w szczycie porannym [poj./h]	Średnie natężenie ruchu rowerowego w szczycie popołudniowym [poj./h]
5170	**Al. Jerozolimskie (Bitwy Warszawskiej 1920 roku – Dw. Zachodni)**	66	120
5202	**Odrowąża (Staniewicka – Rondo Żaba)**	59	89
5207	**Al. Stanów Zjednoczonych (Kinowa – Międzynarodowa)**	57	91
5213	**Kijowska (Boruty – Zabraniecka)**	24	25
5215	**Waryńskiego (Rondo Jazdy Polskiej – Batorego)**	75	169
5226	**Leszno (Karolkowa – Młynarska)**	97	184
5273	**Prosta (Przyokopowa – Towarowa)**	49	130
5293	**Nowoursynowska (Fort Służew – Arkadowa)**	29	56
5295	**Korbońskiego (Gąsek – Wiedeńska)**	19	43
5298	**Pileckiego (Bociana – Puławska)**	49	54
6101	**Most P+R (strona zachodnia) (Most P-R Karowa)**	39	86
6102	**Most P+R (strona wschodnia) (Most P-R Okrzei)**	55	127

Tab. 26. Maksymalne natężenie w godzinie szczytu dla każdego punktu pomiaru automatycznego (źródło: opracowanie własne na podst. danych Zamawiającego)

Nr punktu APR	Punkt pomiarowy	Maksymalne natężenie ruchu rowerowego w szczycie porannym [poj./h]	Maksymalne natężenie ruchu rowerowego w szczycie popołudniowym [poj./h]
1257	**Żołnierska (Strażacka – Czwartaków)**	46	92
2105	**Al. Jana Pawła II (Złota – Prosta)**	266	411
2163	**Wybrzeże Szczecińskie (Most Poniatowskiego – Sokola)**	148	381
2169	**Lazurowa (Szeligowska – Człuchowska)**	69	128
2170	**Gierdziejewskiego (S. Leszczyńskiego – granica miasta)**	49	79
2171	**Al. 4 Czerwca 1989 r. (Traktorzystów – Chrościckiego)**	56	78
2269	**Lazurowa (Szeligowska – Człuchowska)**	84	115
2271	**Al. 4 Czerwca 1989 r. (Traktorzystów – Chrościckiego)**	96	124
3106	**Marsa (Naddnieprzańska – Kresowa)**	66	88
3206	**Marsa (Naddnieprzańska – Kresowa)**	61	94
3112	**Al. Wilanowska (Al. gen. W. Sikorskiego – Dominikańska)**	143	213
3212	**Al. Wilanowska (Al. gen. W. Sikorskiego – Dominikańska)**	20	60
3111	**Jana III Sobieskiego (Idzikowskiego – L. van Beethovena)**	46	87
3211	**Jana III Sobieskiego (Idzikowskiego – L. van Beethovena)**	168	230
3114	**Puławska (Dolina Służewiecka – Wałbrzyska)**	140	217
3132	**Marymoncka (Przy Agorze – Al. gen. Marii Wittek)**	47	98
3159	**Czerniakowska (Idzikowskiego – Witosa)**	142	261

Nr punktu APR	Punkt pomiarowy	Maksymalne natężenie ruchu rowerowego w szczycie porannym [poj./h]	Maksymalne natężenie ruchu rowerowego w szczycie popołudniowym [poj./h]
3259	**Czerniakowska (Idzikowskiego - Witosa)**	72	119
3163	**Rolna (Kmicica - Niedźwiedzia)**	56	73
3165	**Rzymowskiego (Gotarda - Modzelewskiego)**	150	262
3265	**Rzymowskiego (Gotarda - Modzelewskiego)**	285	346
3175	**Słowackiego (Trasa Armi Krajowej - Żeromskiego)**	84	129
3180	**Wybrzeże Gdańskie (Sanguszki - Most Śląsko-Dąbrowski)**	53	100
3186	**Marywilska (Toruńska - Odlewnicza)**	26	33
3286	**Marywilska (Toruńska - Odlewnicza)**	27	29
3188	**Gwiaździsta (Al. Armii Krajowej - Barszczewska)**	44	65
3202	**Trasa Toruńska (Modlińska - Wysockiego)**	122	191
3269	**Al. Jerozolimskie (Włodarzewska - Śmigłowca)**	239	262
3271	**Górczewska (Konarskiego - Białowiejska)**	150	272
4104	**Most Świętokrzyski (płn.)**	174	161
4204	**Most Świętokrzyski (płd.)**	148	417
5113	**Kijowska (Boruty - Zabraniecka)**	53	46
5142	**Rodowicza "Anody" (Bartoka - Dolina Służewiecka)**	58	83
5144	**Kabacka (Relaksowa - Trakt Leśny)**	40	70
5158	**Bora-Komorowskiego (Afrykańska - gen. S. Skalskiego)**	110	139
5170	**Al. Jerozolimskie (Bitwy Warszawskiej 1920 roku - Dw. Zachodni)**	136	253
5202	**Odrowąża (Staniewicka - Rondo Żaba)**	142	222
5207	**Al. Stanów Zjednoczonych (Kinowa - Międzynarodowa)**	134	197
5213	**Kijowska (Boruty - Zabraniecka)**	74	70
5215	**Waryńskiego (Rondo Jazdy Polskiej - Batorego)**	173	332
5226	**Leszno (Karolkowa - Młynarska)**	180	318
5273	**Prosta (Przyokopowa - Towarowa)**	106	234
5293	**Nowoursynowska (Fort Służew - Arkadowa)**	81	133
5295	**Korbońskiego (Gąsek - Wiedeńska)**	54	134
5298	**Pileckiego (Bociana - Puławska)**	116	125
6101	**Most P+R (strona zachodnia) (Most P-R Karowa)**	118	292
6102	**Most P+R (strona wschodnia) (Most P-R Okrzei)**	166	373

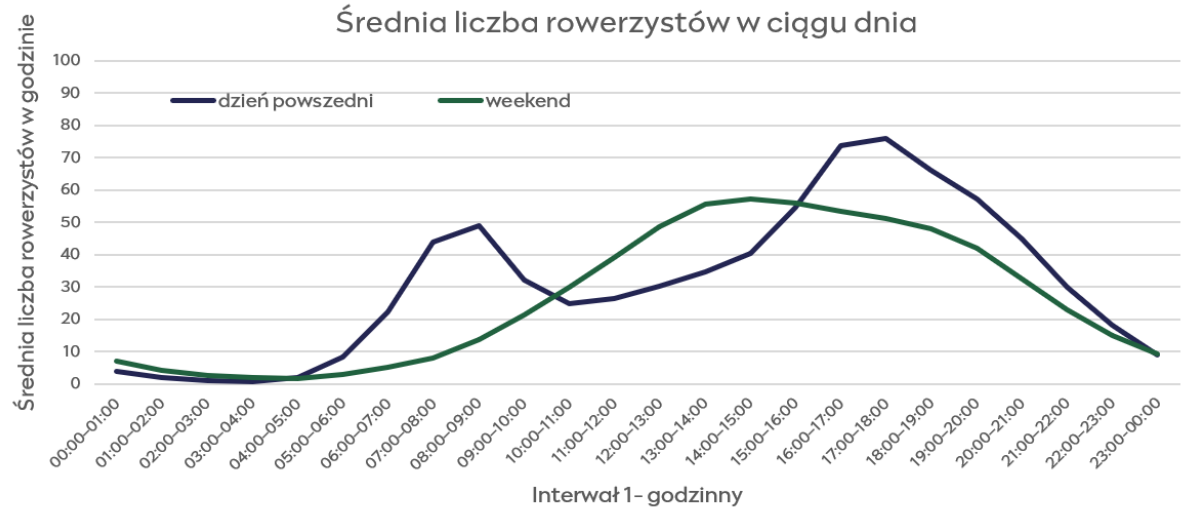
W szczycie porannym największe natężenie zanotowano w punkcie pomiarowym nr 3265 na Rzymowskiego (Gotarda - Modzelewskiego), a najmniejsze w punktach nr 3186 i 3286 na ul. Marywilskiej (Toruńska - Odlewnicza) oraz nr 3212 na Al. Wilanowskiej (al. gen. W. Sikorskiego - Dominikańska). W szczycie popołudniowym najwięcej rowerzystów przejeżdża przez stację nr 4204 na Moście Świętokrzyskim (Wyb. Szczecińskie - Wyb.

Kościuszkowskie), a najmniej przez stacje nr 3186 i 3286 na ul. Marywilskiej (Toruńska - Odlewnicza).

Porównanie wyników w punktach APR funkcjonujących zarówno w 2025, jak i 2026 r. wskazuje na spadek średniego natężenia w szczycie porannym o około 13%, przy czym spadki wystąpiły w większości analizowanych lokalizacji. W szczycie popołudniowym średni poziom ruchu pozostał praktycznie niezmieniony, natomiast wartości maksymalne były o około 10% niższe niż w 2025 r., co wskazuje na mniejsze zróżnicowanie pomiędzy typowymi a najbardziej obciążonymi dniami pomiarowymi. W części punktów podobny kierunek zmian odnotowano dla obu kierunków ruchu. Dotyczy to m.in. Czerniakowskiej, Rzymowskiego oraz Mostu Świętokrzyskiego, co wskazuje, że obserwowane zmiany nie ograniczają się wyłącznie do pojedynczego kierunku pomiarowego.

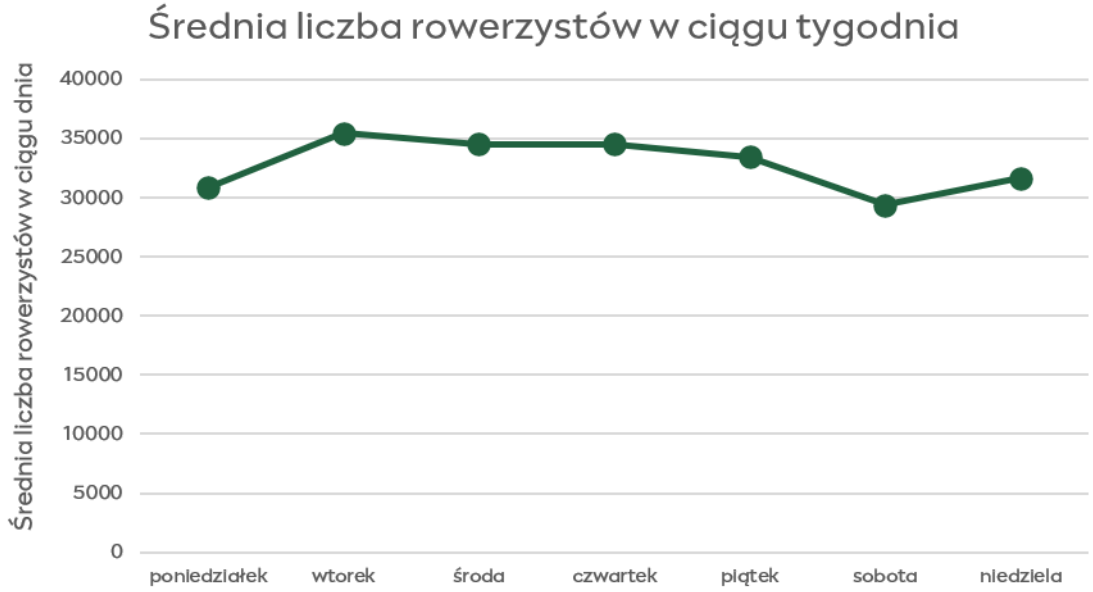
Analogiczną analizę przeprowadzono dla dni weekendowych. Z uwagi na inną specyfikę ruchu weekendowego nie wyznaczano godzin szczytu porannego i popołudniowego, lecz zdecydowano się wyznaczyć godzinę najwyższego natężenia w ciągu całego dnia. Według danych z automatycznego pomiaru godzina szczytu weekendowego dla wszystkich zagregowanych punktów podobnie jak roku temu to 14:00 – 15:00.

W uzupełnieniu do wyznaczonych godzin szczytu na Rys. 18 przedstawiono rozkład dobowy natężenia ruchu dla dni powszechnych oraz weekendów



Rys. 18 Dobowy rozkład średniego natężenia ruchu rowerowego ze wszystkich punktów automatycznych
(źródło: opracowanie własne na podst. danych Zamawiającego)

W ramach analiz danych dostarczonych od Zamawiającego wyznaczono również średnie dobowe natężenia ruchu we wszystkich dniach tygodnia. Zmienność tygodniowa została przedstawiona na Rys. 19. Okazuje się, że dniem, w którym najwięcej wykonywanych jest podróży rowerowych jest wtorek (średnio 35 421 pojazdów), natomiast najmniejsze natężenia notuje się w sobotę (średnio 29 356 pojazdów).

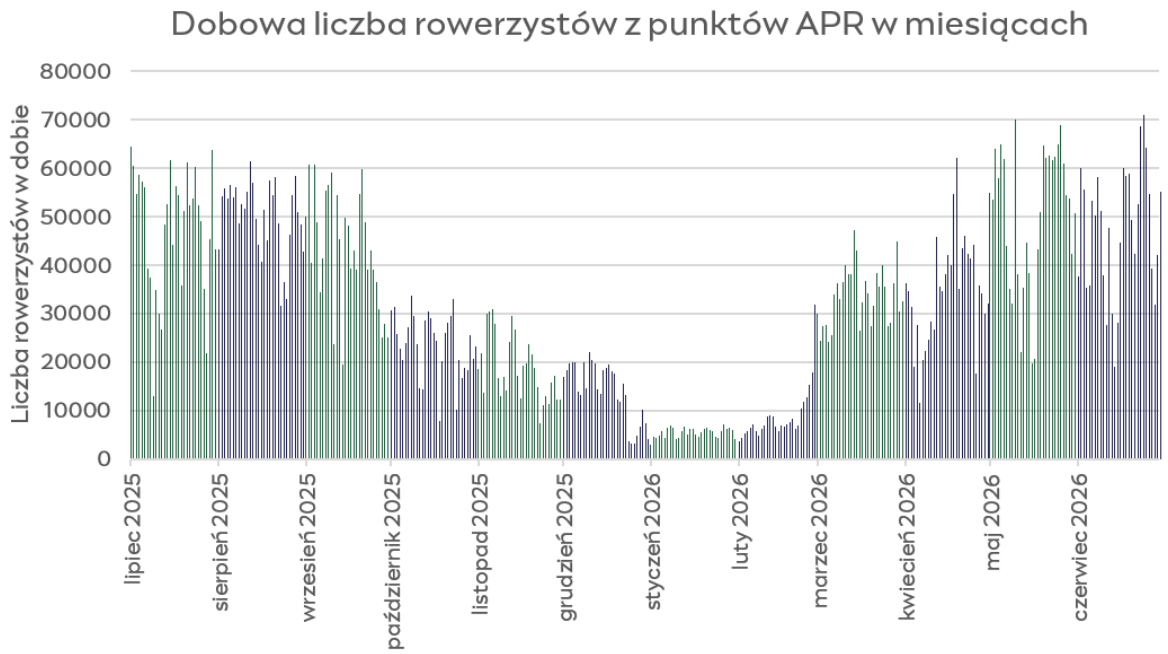


Rys. 19 Tygodniowy rozkład średniego natężenia ruchu rowerowego ze wszystkich punktów automatycznych
(źródło: opracowanie własne na podst. danych Zamawiającego)

W czerwcu 2026 roku odnotowano rekordową liczbę rowerzystów – ponad 70 tysięcy w ciągu jednej doby, co przewyższa wyniki z roku poprzedniego. Z kolei najmniejsze natężenie ruchu zarejestrowano 1 stycznia, kiedy liczba rowerzystów wyniosła jedynie 2 945 w ciągu doby. Wśród dni nieświątecznych najmniejsze natężenie odnotowano 1 lutego 2026 r., kiedy zarejestrowano 3 713 rowerzystów.

Na potrzeby analizy opracowano wykres dobowego natężenia ruchu rowerowego okresu od lipca 2025 do czerwca 2026. Przebieg wykresu wyraźnie pokazuje silny wpływ warunków pogodowych i pory roku na liczbę rowerzystów. Najniższy poziom ruchu utrzymywał się w okresie zimowym, natomiast od końca lutego obserwowano jego wyraźny wzrost wraz z początkiem sezonu wiosennego. Widoczna jest również duża zmienność natężenia pomiędzy kolejnymi dniami, a krótkotrwałe spadki często występują pomiędzy dniami o znacznie wyższym poziomie ruchu, co wskazuje na dużą wrażliwość ruchu rowerowego na warunki zewnętrzne występujące w danym dniu.

Dane te przedstawiono na Rys. 20. Dane przedstawione na wykresie obrazują łączną liczbę rowerzystów zarejestrowanych przez wszystkie stacje pomiarowe w poszczególnych dniach, co pozwala na uchwycenie sezonowych trendów.



Rys. 20 Rozkład dobowego natężenia ruchu ze wszystkich stacji pomiaru automatycznego z okresu od lipca 2025 do czerwca 2026 r.
(źródło: opracowanie własne na podst. danych Zamawiającego)



6 WYPOŻYCZENIA VETURILO

Warszawski Rower Publiczny „Veturilo", funkcjonujący od 2012 r., stanowi istotny element miejskiego systemu transportowego. Oferuje on mieszkańcom i turystom wygodną oraz ekologiczną alternatywę przemieszczania się po często zatłoczonym mieście. Analiza jego wykorzystania stanowi uzupełnienie informacji uzyskanych w ramach krótkookresowych pomiarów ruchu rowerowego. Dane dotyczące liczby i charakterystyki wypożyczeń pozwalają na ocenę zmian w wykorzystaniu systemu oraz obserwację sezonowych i długookresowych tendencji w ruchu rowerowym.

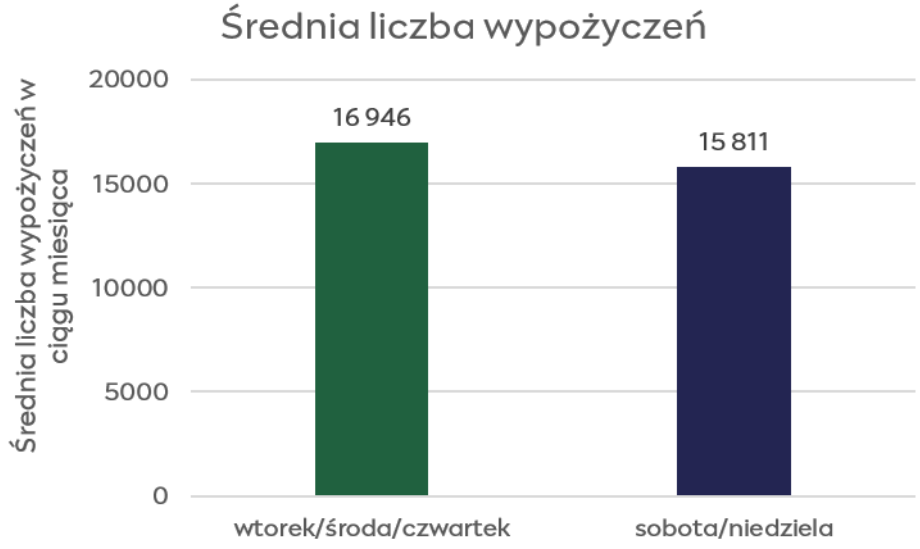
W ramach tegorocznej edycji przeanalizowano dane dotyczące wykorzystania systemu Veturilo w okresie od lipca 2025 r. do czerwca 2026 r. Przyjęcie analogicznego okresu jak w ubiegłorocznej publikacji pozwala na bezpośrednie porównanie wyników oraz ocenę zmian zachodzących w wykorzystaniu roweru publicznego w kolejnych latach.



6.1 PODSTAWOWE STATYSTKI WYPOŻYCZEŃ ORAZ GODZINY SZCZYTU

Zbierając podstawowe dane o wypożyczeniach to w okresie od lipca 2025 do czerwca 2026 rowery Veturilo wypożyczono ponad 4,4 mln razy, a najwięcej wypożyczeń odnotowano w przedziale godzin 15:00-19:00. Wyznaczony okres szczytowy jest identyczny jak dla pomiarów krótkookresowych, co potwierdza spójność analiz.

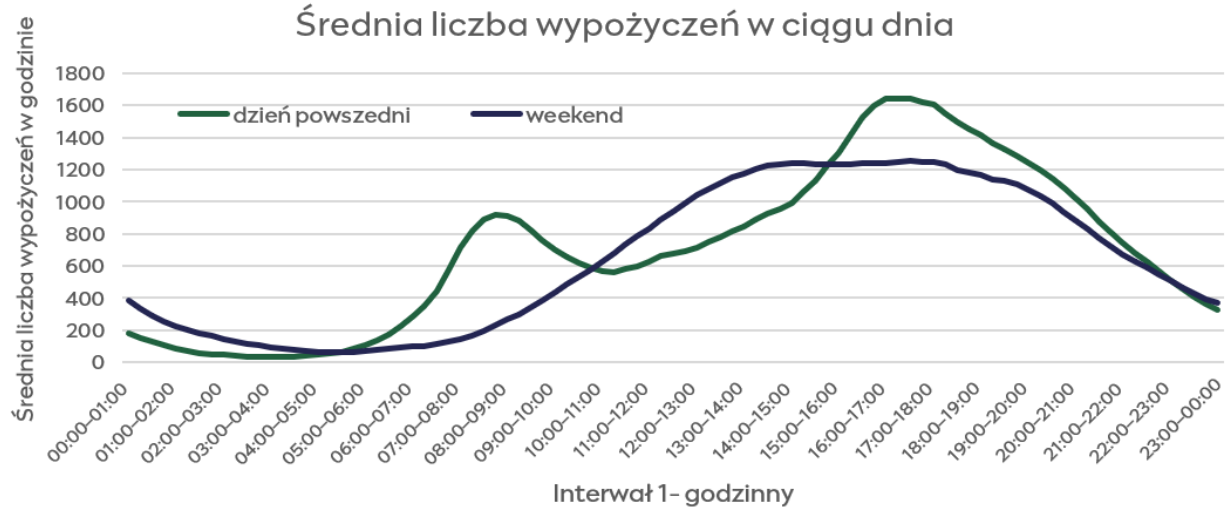
Na podstawie zebranych danych do interwałów 15-minutowych wyznaczono godziny szczytu dla poszczególnych dni: dni powszednie (wtorek, środa, czwartek) oraz weekend (sobota, niedziela). Najwyższą średnią liczbę wypożyczeń zanotowano w szczycie porannym w godzinach 7:45 - 8:45, a w szczycie popołudniowym był to przedział 16:30 - 17:30. W przypadku wypożyczeń weekendowych szczyt przypada na godziny popołudniowe – 16:30 - 17:30 i ma bardzo płaski przebieg co świadczy, o zbliżonej liczbie wypożyczeń Veturilo przez cały okres okresu popołudniowego. Średnia liczba wypożyczeń w zależności od szczytu różni się znacząco, co przekłada się prawie na dwukrotną różnicę w udziale poszczególnych szczytów w dobie. W porównaniu do roku 2025 średnia liczba wypożyczeń w tygodniu jest nieznacznie wyższa, a w weekend nieznacznie spadła pozostając jednak na zbliżonym poziomie. Zebrane dane przedstawiono w Tab. 27 oraz Rys. 22.



Rys. 21 Średnia liczba wypożyczeń dla dnia powszedniego (wtorek/środa/czwartek) oraz dni weekendowych rowerów Veturilo ze wszystkich stacji pomiaru automatycznego z okresu lipiec 2025- czerwiec 2026 r. w dni powszednie oraz weekend.
(źródło: opracowanie własne na podst. danych Zamawiającego)

Tab. 27. Godziny szczytu oraz udziały godzin szczytu dla wypożyczeń Veturilo
(źródło: opracowanie własne na podst. danych Zamawiającego)

Dni tygodnia	Szczyt	Godzina szczytu	Średnia liczba wypożyczeń w godzinie szczytu	Udział godziny szczytu w dobie
Dni powszednie	poranny	07:45-08:45	916	5,60%
Dni powszednie	popołudniowy	16:30-17:30	1645	10,05%
Dni weekendowe	popołudniowy	16:30-17:30	1251	8,23%



Rys. 22 Rozkład dobowego średniej liczby wypożyczeń rowerów Veturilo ze wszystkich stacji pomiaru automatycznego z okresu lipiec 2025- czerwiec 2026 r. w dni powszednie oraz weekend.
(źródło: opracowanie własne na podst. danych Zamawiającego)

6.2 ROZKŁAD WYPOŻYCZEŃ W CZASIE TYGODNIA I MIESIĄCA

W niniejszym rozdziale zaprezentowane są rozkłady wypożyczeń rowerów w ujęciu tygodnia i miesiąca. Przedstawione charakterystyczne wzorce użytkowania, różnice pomiędzy poszczególnymi dniami, a także zmienność sezonowa, pozwolą lepiej zrozumieć potrzeby użytkowników i możliwości dalszej optymalizacji systemu.

Średnia największa liczba wypożyczeń w okresie 2025/2026 przypada na wtorek (17 058 wypożyczeń) i jest nieznacznie wyższa od środy, która był bardziej preferowana przez użytkowników w raporcie z 2025 roku. Poniżej na wykresie (Rys. 23) przedstawiono rozkład średniej liczby wypożyczeń w ciągu poszczególnych dni. Porównanie miesięcznej liczby wypożyczeń z rokiem 2025 wskazuje na zróżnicowaną dynamikę funkcjonowania systemu Veturilo. W zależności od miesiąca odnotowywano zarówno wzrosty, jak i spadki liczby wypożyczeń, co wskazuje na zmienność popytu na rowery miejskie w poszczególnych okresach. Najwyższą liczbę wypożyczeń rowerów Veturilo odnotowano w sierpniu 2025

i osiągnęła ona ponad 669 tysięcy wypożyczeń, co było wartością o 3 tysiące większą od notowanych rok wcześniej.

W miesiącach letnich 2025 r. liczba wypożyczeń była zbliżona do wartości z poprzedniego roku. Większe różnice pojawiły się w kolejnych miesiącach. W październiku 2025 r. liczba wypożyczeń spadła o około 12%, a w listopadzie wzrosła o około 13%. Podobne wahania wystąpiły wiosną 2026 r. – w marcu odnotowano wzrost o około 15%, w kwietniu spadek o około 19%, w maju ponowny wzrost o około 13%, a w czerwcu spadek o około 13%.

Część tych zmian można wiązać z różnicami w warunkach pogodowych. Marzec 2026 r. był cieplejszy i bardziej suchy niż rok wcześniej, a liczba wypożyczeń była wyższa. W kwietniu 2026 r. odnotowano natomiast wyraźnie niższą temperaturę i jednocześnie duży spadek liczby wypożyczeń. W maju 2026 r. warunki były korzystniejsze niż rok wcześniej, czemu towarzyszył ponowny wzrost wykorzystania systemu. Zależność ta nie była jednak stała. W czerwcu 2026 r., mimo wyższej średniej temperatury, liczba wypożyczeń była wyraźnie niższa niż rok wcześniej. Sama średnia miesięczna nie oddaje jednak przebiegu pogody w ciągu miesiąca. W pierwszej połowie czerwca występowały okresy chłodniejszej i deszczowej pogody, a dodatkowo na początek miesiąca przypadło Boże Ciało i związany z nim długi weekend. W drugiej połowie miesiąca, wraz z poprawą warunków pogodowych, liczba wypożyczeń ponownie wzrosła.

Łącznie w porównywanych miesiącach liczba wypożyczeń była tylko o około 2% niższa niż rok wcześniej. Oznacza to, że większe różnice dotyczyły przede wszystkim poszczególnych miesięcy, a nie całego analizowanego okresu. Na Rys. 24 przedstawiono wykres rozkładu wypożyczeń w czasie poszczególnych miesięcy, z których wyłączono okres grudzień–luty, kiedy system nie działał.



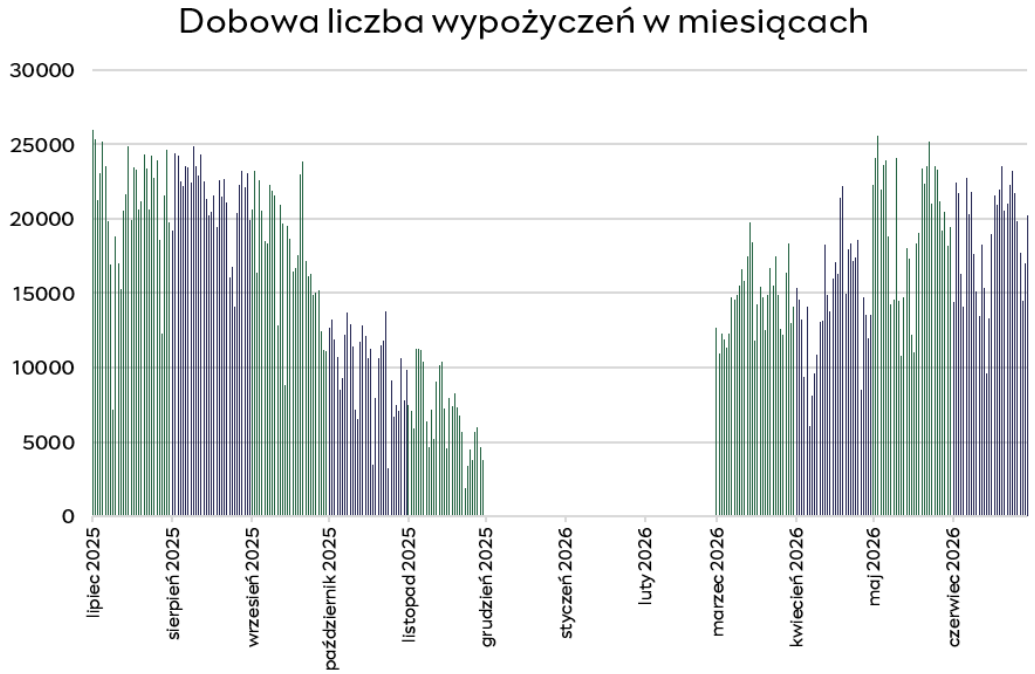
Rys. 23 Rozkład tygodniowy średniej liczby wypożyczeń rowerów Veturilo ze wszystkich stacji pomiaru automatycznego z okresu lipiec 2025-czerwiec 2026 r.
(źródło: opracowanie własne na podst. danych Zamawiającego)



Rys. 24 Rozkład wypożyczeń w podziale na miesiące z okresu lipiec 2025-czerwiec 2026 r.
(źródło: opracowanie własne na podst. danych Zamawiającego)

W lipcu 2025 roku odnotowano najwyższą w analizowanym okresie liczbę wypożyczeń rowerów - około 26 tysięcy w ciągu jednej doby, co jest wynikiem gorszym niż w poprzednim analizowanym okresie. Najmniej popularnym dniem był 23 listopada z 1 876 wypożyczeniami. Tego dnia w Warszawie występowały opady śniegu. Przebieg wykresu (Rys. 25) wyraźnie pokazuje silny wpływ warunków pogodowych i pory roku na liczbę wypożyczeń rowerów. Wpływ pogody jest przy tym znacznie bardziej widoczny w ujęciu dobowym niż przy porównaniu miesięcznych sum opadów.

W okresie letnim, tj. w lipcu i sierpniu 2025, liczba wypożyczeń utrzymywała się na wysokim poziomie, przy czym różnice pomiędzy poszczególnymi dniami były większe niż w analogicznym okresie poprzedniego roku. Część największych spadków przypadała na dni z opadami, np. 9 lipca liczba wypożyczeń spadła poniżej 7,5 tys., przy średniej dobowej dla miesiąca wynoszącej około 21 tys. Od września następował stopniowy spadek liczby wypożyczeń, szczególnie wyraźny w październiku i listopadzie. W tym okresie dni powszednie na ogół charakteryzowały się większą liczbą wypożyczeń niż weekendy, co może wynikać z większego udziału podróży obligatoryjnych oraz ograniczenia podróży rekreacyjnych przy gorszej pogodzie. W marcu i kwietniu 2026 widoczny był stopniowy wzrost wykorzystania systemu wraz z nadejściem wiosny, przy nadal dużych różnicach pomiędzy poszczególnymi dniami. W maju i czerwcu liczba wypożyczeń ponownie osiągała wysokie wartości, jednak w przeciwieństwie do poprzedniego roku nie koncentrowały się one wyłącznie we wtorki, środy i weekendy. Wysokie wartości występowały zarówno w dni robocze, jak i wolne od pracy, co może wskazywać na bardziej równomierne wykorzystanie systemu. Nadal występowały jednak pojedyncze, duże spadki związane z niekorzystnymi warunkami pogodowymi. 14 czerwca odnotowano jedynie 9,6 tys. wypożyczeń, przy występujących tego dnia silnych zjawiskach pogodowych, w tym burzach.



Rys. 25 Rozkład dobowy w podziale na miesiące ze wszystkich stacji pomiaru automatycznego z okresu lipiec 2024- czerwiec 2025 r.
(źródło: opracowanie własne na podst. danych Zamawiającego)

7 UDZIAŁ RUCHU ROWEROWEGO W LICZBIE POJAZDÓW SILNIKOWYCH

Na podstawie wspólnych lokalizacji punktów automatycznego pomiaru ruchu rowerowego i drogowego określono udziały ruchu rowerzystów w ogólnym potoku pojazdów w różnych lokalizacjach w Warszawie. Łącznie do analizy wybrano 38 punktów pomiarowych, które znajdują się w tych samych przekrojach. Dane zestawiono dla całej doby oraz dla każdej mierzonej godziny w dobie. Użyte dane przekazane przez Zamawiającego do opracowania wyników natężenia pojazdów i rowerzystów pochodzą z 01.05.2026-31.05.2026.

Najbardziej obciążonym przekrojem pod względem ruchu pojazdów jest przede wszystkim przekrój Wybrzeże Gdańskie (Sanguszki - Most Śląsko-Dąbrowski), który osiąga średnie wartości w dobie przekraczające 100 tysięcy pojazdów. W przypadku przekrojów rejestrujących ruch rowerowy najbardziej obciążone są przekrój znajdujący się na Al. Jana Pawła II (Złota - Prosta) oraz przekrój na Wybrzeżu Szczecińskim(Most Poniatowskiego - Sokola). Największy udział rowerzystów w ruchu pojazdów (około 20%) w dobie zaobserwowano na jednym kierunku na Moście Świętokrzyskim oraz w przekroju Kabacka (Relaksowa - Trakt Leśny). Średni udział w dobie, biorąc pod uwagę wszystkie analizowane punkty wynosi 4,1%. W poniższej tabeli przedstawiono zestawienie wyników z APR dla rowerzystów oraz pojazdów.

Tab. 28. Porównanie wyników z punktów APR dla pojazdów i rowerzystów (źródło: opracowanie własne na podst. danych Zamawiającego)

Nr punktu APR	Nazwa punktu / lokalizacja	Średnia liczba pojazdów [poj./doba]	Średnia liczba rowerzystów [poj./doba]	Udział rowerzystów [%]
1157-1257	Żołnierska (Strażacka - Czwartaków)	61 718	581	0,9%
2105-2205	Al. Jana Pawła II (Złota - Prosta)	63 587	2 970	4,5%
2163-2263	Wybrzeże Szczecińskie (Most Poniatowskiego - Sokola)	44 981	2 512	5,3%
2169	Lazurowa (Szeligowska - Człuchowska)	11 153	759	6,4%
2171	Al. 4 Czerwca 1989 r. (Traktorzystów - Chrościckiego)	14 274	509	3,4%
2269	Lazurowa (Szeligowska - Człuchowska)	13 550	669	4,7%
2271	Al. 4 Czerwca 1989 r. (Traktorzystów - Chrościckiego)	14 358	740	4,9%
3106	Marsa (Naddnieprzańska - Kresowa)	32 470	591	1,8%
3206	Marsa (Naddnieprzańska - Kresowa)	44 156	451	1,0%
3112	Al. Wilanowska (Al. gen. W. Sikorskiego - Dominikańska)	14 206	1 182	7,7%
3212	Al. Wilanowska (Al. gen. W. Sikorskiego - Dominikańska)	13 248	223	1,7%
3114	Puławska (Dolina Służewiecka - Wałbrzyska)	19 452	1 078	5,3%
3132-3232	Marymoncka (Przy Agorze - Al. gen. Marii Wittek)	24 379	680	2,7%
3159	Czerniakowska (Idzikowskiego - Witosa)	24 656	1 683	6,4%

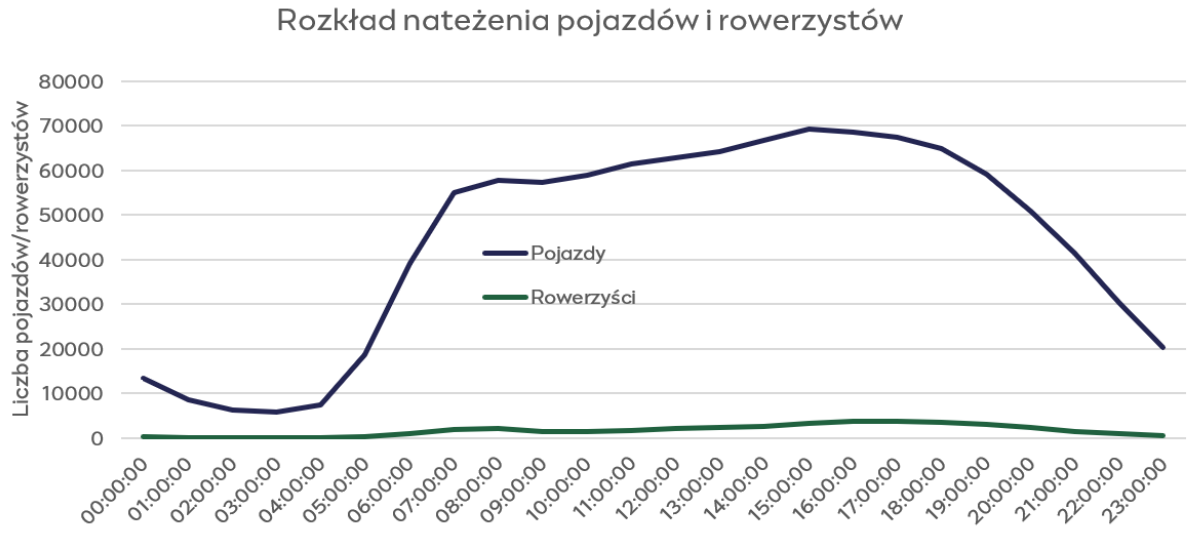
Nr punktu APR	Nazwa punktu / lokalizacja	Średnia liczba pojazdów [poj./doba]	Średnia liczba rowerzystów [poj./doba]	Udział rowerzystów [%]
3163	Rolna (Kmicica - Niedźwiedzia)	4 887	429	8,1%
3165	Rzymowskiego (Gotarda - Modzelewskiego)	23 518	1 686	6,7%
3171-3271	Górczewska (Konarskiego - Białowiejska)	30 575	1 987	6,1%
3175-3275	Słowackiego (Trasa Armi Krajowej - Żeromskiego)	41 571	817	1,9%
3180-3280	Wybrzeże Gdańskie (Sanguszki - Most Śląsko-Dąbrowski)	103 990	699	0,7%
3186	Marywilska (Toruńska - Odlewnicza)	15 025	177	1,2%
3188	Gwiaździsta (Al. Armii Krajowej - Barszczewska)	2 296	424	15,6%
3259	Czerniakowska (Idzikowskiego - Witosa)	32 593	772	2,3%
3265	Rzymowskiego (Gotarda - Modzelewskiego)	22 914	1 942	7,8%
3269	Al. Jerozolimskie (Włodarzewska - Śmigłowca)	65 801	1 576	2,3%
3286	Marywilska (Toruńska - Odlewnicza)	15 607	188	1,2%
4104	Most Świętokrzyski (płn.)	12 317	1 425	10,4%
4204	Most Świętokrzyski (płd.)	10 193	2 448	19,4%
5102-5202	Odrowąża (Staniewicka - Rondo Żaba)	22 315	1 390	5,9%
5107-5207	Al. Stanów Zjednoczonych (Kinowa - Międzynarodowa)	49 143	1 276	2,5%
5113	Kijowska (Boruty - Zabraniecka)	7 570	284	3,6%
5213	Kijowska (Boruty - Zabraniecka)	5 750	386	6,3%
5115-5215	Waryńskiego (Rondo Jazdy Polskiej - Batorego)	34 738	2 029	5,5%
5126-5226	Leszno (Karolkowa - Młynarska)	20 473	2 409	10,5%
5142-5242	Rodowicza "Anody" (Bartoka - Dolina Służewiecka)	33 328	607	1,8%
5144-5244	Kabacka (Relaksowa - Trakt Leśny)	2 007	487	19,5%
5193-5293	Nowoursynowska (Fort Służew - Arkadowa)	12 648	829	6,2%
5195-5295	Korbońskiego (Gąsek - Wiedeńska)	9 196	789	7,9%
5198-5298	Pileckiego (Bociana - Puławska)	20 833	774	3,6%
SUMA		**799 763**	**33 129**	**4,1%**

Analizując wyniki udziału rowerowego w ruchu pojazdów godzina po godzinie wyraźnie rysują się oba szczyty komunikacyjne – szczyt poranny (okolice godzin 6:00-10:00) oraz szczyt popołudniowy (14:00-18:00). W przypadku szczytu porannego udział rowerzystów wynosi około 4%. Szczyt popołudniowy charakteryzuje się większym ich udziałem wynoszącym około 6%. Warto podkreślić też wolno opadający udział ruchu rowerowego w szczycie popołudniowym, który utrzymuje wartości powyżej 5% do godziny 20:00/21:00.

Tab. 29. Porównanie wyników z punktów APR dla pojazdów i rowerzystów w poszczególnych godzinach w dobie
(źródło: opracowanie własne na podst. danych Zamawiającego)

Godzina	Średnia liczba pojazdów [poj./h]	Średnia liczba rowerzystów [poj./h]	Udział rowerzystów w przekroju [%]
00:00-1:00	13 371	259	1,9%
1:00-2:00	8 654	145	1,6%

Godzina	Średnia liczba pojazdów [poj./h]	Średnia liczba rowerzystów [poj./h]	Udział rowerzystów w przekroju [%]
2:00-3:00	6 215	79	1,3%
3:00-4:00	5 738	62	1,1%
4:00-5:00	7 519	94	1,2%
5:00-6:00	18 579	367	1,9%
6:00-7:00	39 212	900	2,2%
7:00-8:00	54 937	1 868	3,3%
8:00-9:00	57 844	2 091	3,5%
9:00-10:00	57 353	1 534	2,6%
10:00-11:00	59 006	1 503	2,5%
11:00-12:00	61 369	1 756	2,8%
12:00-13:00	62 837	2 094	3,2%
13:00-14:00	64 288	2 425	3,6%
14:00-15:00	66 782	2 697	3,9%
15:00-16:00	69 356	3 208	4,4%
16:00-17:00	68 664	3 811	5,3%
17:00-18:00	67 496	3 788	5,3%
18:00-19:00	64 932	3 436	5,0%
19:00-20:00	59 247	3 070	4,9%
20:00-21:00	50 922	2 342	4,4%
21:00-22:00	41 434	1 525	3,5%
22:00-23:00	30 519	906	2,9%
23:00-00:00	20 221	500	2,4%



Rys. 26 Rozkład natężenia ruchu rowerowego i ruchu pojazdów w dobie
(źródło: opracowanie własne na podst. danych Zamawiającego)

8 PODSUMOWANIE

Warszawski Pomiar Ruchu Rowerowego 2026 objął 67 lokalizacji, na które składało się 91 przekrojów pomiarowych. W 51 lokalizacjach wykonano pomiar jednodniowy, w 16 lokalizacjach pomiar dwudniowy. W wybranych 5 lokalizacjach dodatkowo przeprowadzono pomiary weekendowe. W dni powszednie ruch rejestrowano przez 5 godzin (7:00–9:00 oraz 16:00–19:00), natomiast w pomiarach weekendowych przez 7 godzin (12:00–19:00). W trakcie pomiarów zarejestrowano łącznie 151 595 użytkowników, w tym 133 876 podczas pomiarów w dniach powszednich oraz 17 719 podczas pomiarów weekendowych. Na podstawie danych z automatycznych punktów pomiarowych oszacowano, że odpowiadało to dobowemu ruchowi na poziomie około 318,8 tys. przejazdów w dniu powszednim oraz około 31,6 tys. przejazdów w dniu weekendowym. Wyniki potwierdzają, że rower pozostaje istotnym elementem systemu transportowego Warszawy, generując znaczące potoki ruchu zarówno na głównych trasach dojazdowych, jak i ciągach rekreacyjnych.

Największe natężenia ruchu odnotowano w punktach zlokalizowanych w centralnej części miasta i na głównych korytarzach rowerowych obsługujących codzienne podróże, takich jak ul. Towarowa przy Al. Jerozolimskich (3 919 użytkowników w ciągu 5 godzin pomiaru), Bulwar gen. Pattona przy moście Świętokrzyskim (3 603), ul. Kasprzaka przy ul. Bema (3 556) oraz Bulwar gen. Pattona przy moście pieszo-rowerowym (3 490). W porównaniu z 2025 r. zmieniła się kolejność najbardziej obciążonych lokalizacji, jednak trzy z czterech punktów o najwyższych natężeniach występowały w czołówce również rok wcześniej. Wskazuje to na dużą stabilność głównych tras rowerowych w Warszawie.

Najmniejsze natężenia ponownie odnotowano przede wszystkim w lokalizacjach znacznie oddalonych od Kordonu Śródmieścia, położonych poza głównymi korytarzami ruchu rowerowego i obsługujących w większości podróże o charakterze lokalnym. Były to punkty takie jak ul. Radzymińska przy ul. Otwockiej (201 użytkowników), ul. Marsa przy ul. Płatnerskiej (259) czy ul. Wydawnicza przy VIII Poprzecznej (281). Podobnie jak w grupie punktów o najwyższych natężeniach, część tych lokalizacji powtarza się w kolejnych latach, co wskazuje na utrwalone przestrzenne zróżnicowanie ruchu rowerowego w mieście. Rozkład wyników wskazuje jednocześnie, że skala ruchu zależy nie tylko od położenia względem centrum, ale również od ciągłości infrastruktury i funkcji danego korytarza. W części lokalizacji o niewielkich natężeniach występują przerwy w infrastrukturze lub w niewielkiej odległości funkcjonują alternatywne, bardziej bezpośrednie i lepiej wyposażone ciągi rowerowe.

Istotną rolę w warszawskim systemie rowerowym odgrywają przeprawy przez Wisłę. W analizowanych punktach tzw. Ekranu Wisły zarejestrowano łącznie 13 053 przejazdy, co w przeliczeniu odpowiada około 31,2 tys. przejazdów w dobie. Most Łazienkowski pozostaje najważniejszą przeprawą rowerową Warszawy – w ciągu 5 godzin pomiaru zarejestrowano tam 2 681 użytkowników, co odpowiada szacowanemu natężeniu dobowemu na poziomie około 6,4 tys. przejazdów. Trzy najbardziej obciążone przeprawy – Most Łazienkowski, Most Świętokrzyski i Most Gdański – skupiają około połowy całego ruchu rowerowego przekraczającego Wisłę.

Analiza kierunków ruchu wskazuje jednocześnie na wyraźnie transportowy charakter tych tras. W wyznaczonej dla całego układu godzinie szczytu porannego, przypadającej na 7:45–8:45, na Ekranie Wisły zarejestrowano łącznie 2 169 przejazdów, z czego 1 661 w kierunku centrum i 508 w kierunku z centrum. Oznacza to, że około 77% ruchu odbywało się w kierunku centrum. W godzinie szczytu popołudniowego, przypadającej na 16:00–17:00, zarejestrowano łącznie 2 810 przejazdów, z czego 933 w kierunku centrum i 1 877 w kierunku z centrum. W tym okresie około 67% ruchu odbywało się z centrum. Potwierdza to wyraźną kierunkowość ruchu na przeprawach przez Wisłę oraz ich istotną rolę w obsłudze codziennych podróży pomiędzy prawobrzeżną i lewobrzeżną częścią miasta. Podobny obraz wyłania się z analizy Kordonu Śródmieścia, w którego punktach zarejestrowano łącznie 37 328 użytkowników. Największe natężenia wystąpiły na ul. Towarowej przy Al. Jerozolimskich (3 919 użytkowników), przy Polu Mokotowskim (3 164), na ul. Czerniakowskiej przy ul. Suligowskiego (3 002) oraz na ul. św. Andrzeja Boboli (2 789). Są to główne trasy prowadzące do centralnej części miasta z kierunków zachodnich, południowych i południowo-zachodnich.

Również w przypadku Kordonu Śródmieścia widoczna była charakterystyczna dla ruchu dojazdowego przewaga przejazdów do centrum w godzinach porannych i z centrum po południu. W wyznaczonej dla całego układu godzinie szczytu porannego 7:45–8:45 zarejestrowano łącznie 7 398 przejazdów, z czego 4 915 w kierunku centrum oraz 2 483 w kierunku z centrum. Udział ruchu w kierunku centrum wyniósł tym samym około 66%. W godzinie szczytu popołudniowego 16:00–17:00 zarejestrowano łącznie 8 457 przejazdów, w tym 3 515 w kierunku centrum i 4 942 w kierunku z centrum, co oznacza około 58% ruchu w kierunku z centrum. Asymetria kierunkowa była zatem słabsza niż na przeprawach przez Wisłę, co wskazuje na większe zróżnicowanie relacji ruchowych przekraczających granicę centralnej części miasta.

Wspólna godzina szczytu porannego dla całego układu przypadła na 7:45–8:45, natomiast popołudniowego na 16:00–17:00. Szczyt poranny miał bardziej skoncentrowany czasowo charakter, podczas gdy ruch popołudniowy był bardziej rozłożony w czasie. Zróżnicowanie godzin największego natężenia było szczególnie widoczne na przeprawach przez Wisłę, podczas gdy na Kordonie Śródmieścia godziny szczytu były bardziej zbliżone pomiędzy poszczególnymi punktami. W ujęciu punktów porównywalnych w kolejnych latach łączne natężenie w szczycie porannym w 2026 r. było o około 10,9% wyższe niż w 2025 r., choć nadal niższe niż w 2023 r. W szczycie popołudniowym odnotowano natomiast niewielki spadek względem 2025 r., o około 1,7%, przy poziomie zbliżonym do 2024 r. Wskazuje to, że obserwowane zmiany nie mają jednolitego kierunku, a sytuacja różni się pomiędzy poszczególnymi porami dnia i lokalizacjami.

Wyniki dotyczące struktury użytkowników pokazują, że rower pozostaje zdecydowanie dominującym środkiem transportu, odpowiadając za 89,6% wszystkich zarejestrowanych przejazdów w dni powszednie. Drugą najliczniejszą grupę stanowili użytkownicy hulajnóg elektrycznych (8,4%), natomiast udział pozostałych urządzeń transportu osobistego i urządzeń wspomagających ruch wyniósł łącznie 2,0%. W porównaniu z 2025 r. udział hulajnóg elektrycznych nieznacznie wzrósł, z 7,8% do 8,4%, co wskazuje na dalsze umacnianie się tego środka transportu w strukturze ruchu, przy jednoczesnym utrzymaniu wyraźnej dominacji roweru. Ruch hulajnóg koncentrował się przede wszystkim w centralnych częściach miasta, podczas gdy na trasach o charakterze rekreacyjnym i peryferyjnym zdecydowanie dominowali rowerzyści.

W strukturze płci nadal dominowali mężczyźni. Kobiety stanowiły 30,8% użytkowników w dni powszednie oraz 33,2% w weekendy. Wyższy udział kobiet w weekendy może być związany z większym znaczeniem podróży o charakterze rekreacyjnym w dniach wolnych od pracy. Jednocześnie porównanie z wcześniejszymi latami nie wskazuje na jednoznaczny trend zmian udziału kobiet ani na wyraźną zależność tego udziału od odległości od centrum, co sugeruje większe znaczenie lokalnych warunków i charakteru poszczególnych tras.

Wysoki pozostaje stopień wykorzystania infrastruktury rowerowej. W punktach wyposażonych w dedykowaną infrastrukturę jej wykorzystanie wynosiło średnio ponad 85%, a w ponad połowie punktów przekraczało 95%. Jednocześnie w lokalizacjach pozbawionych takiej infrastruktury znaczna część użytkowników korzystała z chodników, co wskazuje na znaczenie wydzielonych tras dla sposobu poruszania się użytkowników.

Dostawcy jedzenia stanowili 3,4% całego ruchu zmierzonego w dni powszednie. W czasie pomiarów zarejestrowano 4 594 takich użytkowników. Ich udział był zdecydowanie niższy w weekendy i wyniósł 0,8%. Ruch dostawczy koncentrował się przede wszystkim w centralnej części miasta i na głównych trasach prowadzących do centrum.

Podróże realizowane z dziećmi pozostają niewielką, lecz zauważalną częścią ruchu rowerowego. W dni powszednie zarejestrowano 959 takich użytkowników, stanowiących 0,7% ogółu, natomiast w weekendy 184 użytkowników, tj. 1%. Wyższy udział w weekendy może wskazywać na większe znaczenie rodzinnych podróży rekreacyjnych w dniach wolnych od pracy.

Łącznie struktura użytkowników wskazuje, że infrastruktura rowerowa pełni zróżnicowane funkcje – od obsługi codziennych podróży do pracy i szkoły, przez podróże rekreacyjne, po dostawy i przejazdy rodzinne. Poszczególne korytarze różnią się przy tym charakterem użytkowania, co znajduje odzwierciedlenie zarówno w strukturze użytkowników, jak i w rozkładzie ruchu w ciągu dnia.

Wyniki testowych pomiarów prędkości wskazują na duże zróżnicowanie między grupami użytkowników. Średnia prędkość rowerzystów wyniosła 22,7 km/h, hulajnóg elektrycznych 26,7 km/h, motorowerów 28,9 km/h, a dostawców jedzenia 29,7 km/h. Oznacza to, że na tej samej infrastrukturze współwystępują użytkownicy poruszający się ze znacząco różnymi prędkościami, co może wpływać na komfort ruchu i zwiększać liczbę sytuacji wymagających wyprzedzania oraz wzajemnego dostosowywania prędkości.

Wyniki należy rozpatrywać również w kontekście dalszego rozwoju infrastruktury rowerowej. W 2025 r. oddano do użytkowania 57,5 km nowych tras rowerowych i wyremontowano 20,7 km istniejących ciągów, a łączna długość infrastruktury rowerowej na koniec roku przekroczyła 873 km. Według stanu na wrzesień 2026 r. sieć rowerowa w Warszawie liczy już około 887 km, a kolejne 22,9 km tras znajduje się w trakcie budowy, przebudowy lub remontu. Rozbudowa i modernizacja sieci może wpływać zarówno na wzrost atrakcyjności roweru, jak i na rozkład ruchu pomiędzy sąsiednimi korytarzami. Jednocześnie lokalne zmiany natężenia należy interpretować z uwzględnieniem prowadzonych inwestycji i czasowych zmian organizacji ruchu. Dotyczy to m.in. rejonu ul. Grójeckiej przy ul. Opaczewskiej oraz ul. Grzybowskiej, gdzie w okresie pomiarów prowadzone były prace mogące wpływać na warunki przejazdu i wybór trasy, przy czym ich wpływu na skalę obserwowanych zmian nie można jednoznacznie określić.

Dane z 47 automatycznych punktów pomiarowych, w których zarejestrowano ponad 11,5 mln przejazdów w ciągu roku, potwierdzają silną sezonowość ruchu rowerowego. Największe natężenia występują w miesiącach wiosennych i letnich, a najniższe zimą. Największy ruch rejestrowany jest we wtorki, natomiast najmniejszy w soboty. Rekordowa dobowa liczba przejazdów przekroczyła 70 tys.

Uzupełnieniem obrazu ruchu rowerowego są dane dotyczące systemu Veturilo. W analizowanym okresie odnotowano ponad 4,4 mln wypożyczeń, przy czym ogólny poziom wykorzystania systemu pozostał zbliżony do poprzedniego roku, pomimo różnic pomiędzy poszczególnymi miesiącami. W sezonie 2026 flota została zwiększona do 3 590 rowerów, a system pozostawał kompatybilny z systemami rowerów miejskich w Piasecznie, Pruszkowie i Otwocku. Ponad 70% wypożyczeń kończyło się w bezpłatnym okresie pierwszych 20 minut, co wskazuje na duży udział krótkotrwałych wypożyczeń i może świadczyć o znaczeniu Veturilo w realizacji krótkich podróży miejskich oraz jako uzupełnienia innych form transportu.

Na warunki funkcjonowania ruchu rowerowego wpływają również działania zachęcające do korzystania z roweru. W 2026 r. kontynuowano możliwość korzystania z tradycyjnych rowerów Veturilo w ramach programu MultiSport, a w maju przeprowadzono kolejną edycję kampanii „Rowerowy Maj", promującej aktywne dojazdy dzieci i młodzieży. Działania te należy traktować jako element działań sprzyjających popularyzacji aktywnej mobilności, a nie jako bezpośrednią przyczynę zmian rejestrowanych w poszczególnych punktach pomiarowych.

Łącznie wyniki pomiarów wskazują, że ruch rowerowy w Warszawie utrzymuje wysoką skalę, koncentruje się na głównych trasach prowadzących do centrum oraz na przeprawach przez Wisłę, a infrastruktura rowerowa jest intensywnie wykorzystywana przez zróżnicowaną grupę użytkowników. Jednocześnie wyniki pokazują wyraźne zróżnicowanie przestrzenne i funkcjonalne ruchu. Część tras pełni przede wszystkim funkcję transportową i obsługuje regularne podróże do pracy oraz miejsc nauki, podczas gdy inne mają większe znaczenie dla ruchu rekreacyjnego, weekendowego lub rodzinnego. Zmiany obserwowane pomiędzy kolejnymi edycjami pomiarów mają przy tym w dużej mierze charakter lokalny i powinny być interpretowane z uwzględnieniem rozwoju infrastruktury, prowadzonych inwestycji, organizacji ruchu oraz naturalnej zmienności natężenia pomiędzy dniami pomiarowymi.

9 Spis rysunków

Rys. 1 Przykładowy zrzut ekranu z kamery pomiarowej służącej do pomiaru natężenia ruchu (źródło: opracowanie własne) 7

Rys. 2 Lokalizacja punktów pomiarowych wraz z ich okresami realizacji (źródło: opracowanie własne, dane wektorowe BDOT10k) 12

Rys. 3 Lokalizacja punktów pomiarowych i APR dla Ekranu Wisły (źródło: opracowanie własne, dane wektorowe BDOT10k) 19

Rys. 4 Lokalizacja punktów pomiarowych i APR dla Kordonu Śródmieścia (źródło: opracowanie własne, dane wektorowe BDOT10k) 25

Rys. 5 Godziny szczytu porannego i popołudniowego (źródło: opracowanie własne) 28

Rys. 6 Mapa natężenia w godzinie szczytu porannego (źródło: opracowanie własne, dane wektorowe BDOT10k) 30

Rys. 7 Mapa natężenia w godzinie szczytu porannego z podziałem na kierunki (źródło: opracowanie własne, dane wektorowe BDOT10k) 31

Rys. 8 Mapa natężenia w godzinie szczytu popołudniowego (źródło: opracowanie własne, dane wektorowe BDOT10k) 32

Rys. 9 Mapa natężenia w godzinie szczytu popołudniowego z podziałem na kierunki (źródło: opracowanie własne, dane wektorowe BDOT10k) 33

Rys. 10 Udział rowerzystów z podziałem na płeć użytkownika w kolejnych latach pomiaru – dzień roboczy (źródło: opracowanie własne) 43

Rys. 11 Mapa udziału płci w poszczególnych punktach pomiarowych w dzień roboczy (źródło: opracowanie własne, dane wektorowe BDOT10k, podkład mapowy openstreetmap.org) 44

Rys. 12 Udział wybranych środków transportu dla wszystkich punktów łącznie – dzień roboczy (źródło: opracowanie własne) 49

Rys. 13 Udział wybranych środków transportu dla wszystkich punktów łącznie – dzień weekendowy (źródło: opracowanie własne) 53

Rys. 14 Strefa pomiaru prędkości – rysunek przykładowy (źródło: opracowanie własne) 59

Rys. 15 Zestawienie liczby rowerzystów w latach 2023 – 2026 w wybranych punktach pomiarowych – godziny szczytu porannego (źródło: opracowanie własne) 64

Rys. 16 Zestawienie liczby rowerzystów w latach 2023– 2026 w wybranych punktach pomiarowych – godziny szczytu popołudniowego (źródło: opracowanie własne) 68

Rys. 17 Zestawienie liczby rowerzystów w latach 2023 – 2026 sumarycznie dla wszystkich pokrywających się lokalizacją punktów pomiarowych 69

Rys. 18 Dobowy rozkład średniego natężenia ruchu rowerowego ze wszystkich punktów automatycznych 76

Rys. 19 Tygodniowy rozkład średniego natężenia ruchu rowerowego ze wszystkich punktów automatycznych 77

Rys. 20 Rozkład dobowego natężenia ruchu ze wszystkich stacji pomiaru automatycznego z okresu od lipca 2025 do czerwca 2026 r. 78

Rys. 21 Średnia liczba wypożyczeń dla dnia powszedniego (wtorek/środa/czwartek) oraz dni weekendowych rowerów Veturilo ze wszystkich stacji pomiaru automatycznego z okresu lipiec 2025- czerwiec 2026 r. w dni powszednie oraz weekend 80

Rys. 22 Rozkład dobowego średniej liczby wypożyczeń rowerów Veturilo ze wszystkich stacji pomiaru automatycznego z okresu lipiec 2025- czerwiec 2026 r. w dni powszednie oraz weekend. 81

Rys. 23 Rozkład tygodniowy średniej liczby wypożyczeń rowerów Veturilo ze wszystkich stacji pomiaru automatycznego z okresu lipiec 2025-czerwiec 2026 r. 83

Rys. 24 Rozkład wypożyczeń w podziale na miesiące z okresu lipiec 2025-czerwiec 2026 r. 83

Rys. 25 Rozkład dobowy w podziale na miesiące ze wszystkich stacji pomiaru automatycznego z okresu lipiec 2024- czerwiec 2025 r. 84

Rys. 26 Rozkład natężenia ruchu rowerowego i ruchu pojazdów w dobie 87

10 SPIS TABEL

Tab. 1 Zestawienie jednodniowych punktów pomiarowych wraz z datami realizacji pomiaru (źródło: opracowanie własne) 9

Tab. 2 Zestawienie dwudniowych punktów pomiarowych wraz z ich datami realizacji pomiaru (źródło: opracowanie własne) 10

Tab. 3 Zestawienie weekendowych punktów pomiarowych wraz z datami realizacji pomiaru (źródło: opracowanie własne) 11

Tab. 4 Zestawienie punktów z największym natężeniem ruchu (źródło: opracowanie własne) 15

Tab. 5 Zestawienie punktów z najmniejszym natężeniem ruchu (źródło: opracowanie własne) 15

Tab. 6 Zestawienie punktów na ekranie mostowym Wisły (źródło: opracowanie własne) 18

Tab. 7 Zestawienie punktów na ekranie mostowym Wisły – ruch w godzinach szczytu (źródło: opracowanie własne) 20

Tab. 8 Zestawienie punktów dla Kordonu Śródmieścia (źródło: opracowanie własne) 24

Tab. 9 Zestawienie punktów na Kordonie Śródmieścia – ruch w godzinach szczytu (źródło: opracowanie własne) 26

Tab. 10 Zestawienie przedziałów czasowych z maksymalnym natężeniem ruchu (źródło: opracowanie własne) 28

Tab. 11 Zestawienie natężeń ruchu dla poszczególnych godzin szczytu dla każdego punktu pomiarowego (źródło: opracowanie własne) 34

Tab. 12 Porównanie zmian szczytowych natężeń ruchu – 2026 vs 2025 dla każdego punktu pomiarowego (źródło: opracowanie własne) 39

Tab. 13. Udział uczestników ruchu wykorzystujących różne rodzaje infrastruktury dla punktów pomiarowych, które posiadały infrastrukturę dla rowerzystów – dzień powszedni. (źródło: opracowanie własne) 45

Tab. 14. Udział uczestników ruchu wykorzystujących różne rodzaje infrastruktury dla punktów pomiarowych, które posiadały infrastrukturę dla rowerzystów - weekend. (źródło: opracowanie własne) 47

Tab. 15. Udział uczestników ruchu wykorzystujących różne rodzaje infrastruktury dla punktów pomiarowych, które nie posiadały infrastruktury dla rowerzystów – dzień powszedni. (źródło: opracowanie własne) 48

Tab. 16 Zestawienie udziału procentowego danego środka transportu dla każdego punktu pomiarowego – dzień roboczy (źródło: opracowanie własne) 50

Tab. 17 Zestawienie udziału procentowego danego środka transportu dla każdego punktu pomiarowego – dzień weekendowy (źródło: opracowanie własne) 53

Tab. 18. Udział kurierów i dostawców jedzenia wykorzystujących różne rodzaje infrastruktury dla punktów pomiarowych, które posiadały infrastrukturę dla rowerzystów – dzień powszedni. (źródło: opracowanie własne) 54

Tab. 19 Zestawienie prędkości dla poszczególnych lokalizacji – dzień roboczy (źródło: opracowanie własne) 59

Tab. 20 Zestawienie prędkości dla poszczególnych typów pojazdów – dzień roboczy (źródło: opracowanie własne) 59

Tab. 21 Zestawienie prędkości dla dostawców jedzenia – dzień roboczy (źródło: opracowanie własne) 59

Tab. 22 Zestawienie procentowe natężenia ruchu z 2026 do ubiegłych lat – szczyt poranny.....62

Tab. 23 Zestawienie procentowe natężenia ruchu z 2026 do ubiegłych lat – szczyt popołudniowy 66

Tab. 24. Zestawienie punktów automatycznego pomiaru.....71

Tab. 25. Średnie natężenia godzin szczytu dla każdego punktu pomiaru automatycznego (źródło: opracowanie własne na podst. danych Zamawiającego).....73

Tab. 26. Maksymalne natężenie w godzinie szczytu dla każdego punktu pomiaru automatycznego (źródło: opracowanie własne na podst. danych Zamawiającego).....74

Tab. 27. Godziny szczytu oraz udziały godzin szczytu dla wypożyczeń Veturilo (źródło: opracowanie własne na podst. danych Zamawiającego) 81

Tab. 28. Porównanie wyników z punktów APR dla pojazdów i rowerzystów..... 85

Tab. 29. Porównanie wyników z punktów APR dla pojazdów i rowerzystów w poszczególnych godzinach w dobie.....86