



SMOGOWY INDEKS MIAST

Jak samorządowcy walczą o czyste powietrze w Polsce



AUTORZY

Joanna Sawicka

starsza analityczka ds. politycznych
Polityka Insight



Mateusz Fornowski

młodszy analityk ds. gospodarczych
Polityka Insight

REDAKCJA

Anna Chyckowska

PROJEKT GRAFICZNY

Małgorzata Gryniewicz

KONSULTACJA MERYTORYCZNA:

Polski Alarm Smogowy

Fundacja Europejskie Centrum Czystego Powietrza

Warszawa, czerwiec 2022 r.

Publikacja finansowana jest przez Clean Air Fund w ramach projektu *Miasta bez smogu*.
Opracowanie jest bezstronne i obiektywne, partner nie miał wpływu na jego treść
ani wymowę. Wszystkie prawa zastrzeżone.

**POLITYKA
INSIGHT**

POLITYKA INSIGHT to pierwsza w Polsce platforma wiedzy dla liderów biznesu, decydentów politycznych i dyplomatów. Działa od 2013 r. i ma trzy linie biznesowe: wydaje serwisy analityczne dostępne w abonamentach (PI Premium, PI Finance i PI Energy), przygotowuje opracowania, prezentacje i szkolenia na zlecenie firm, administracji publicznej i organizacji międzynarodowych oraz organizuje debaty tematyczne i konferencje.

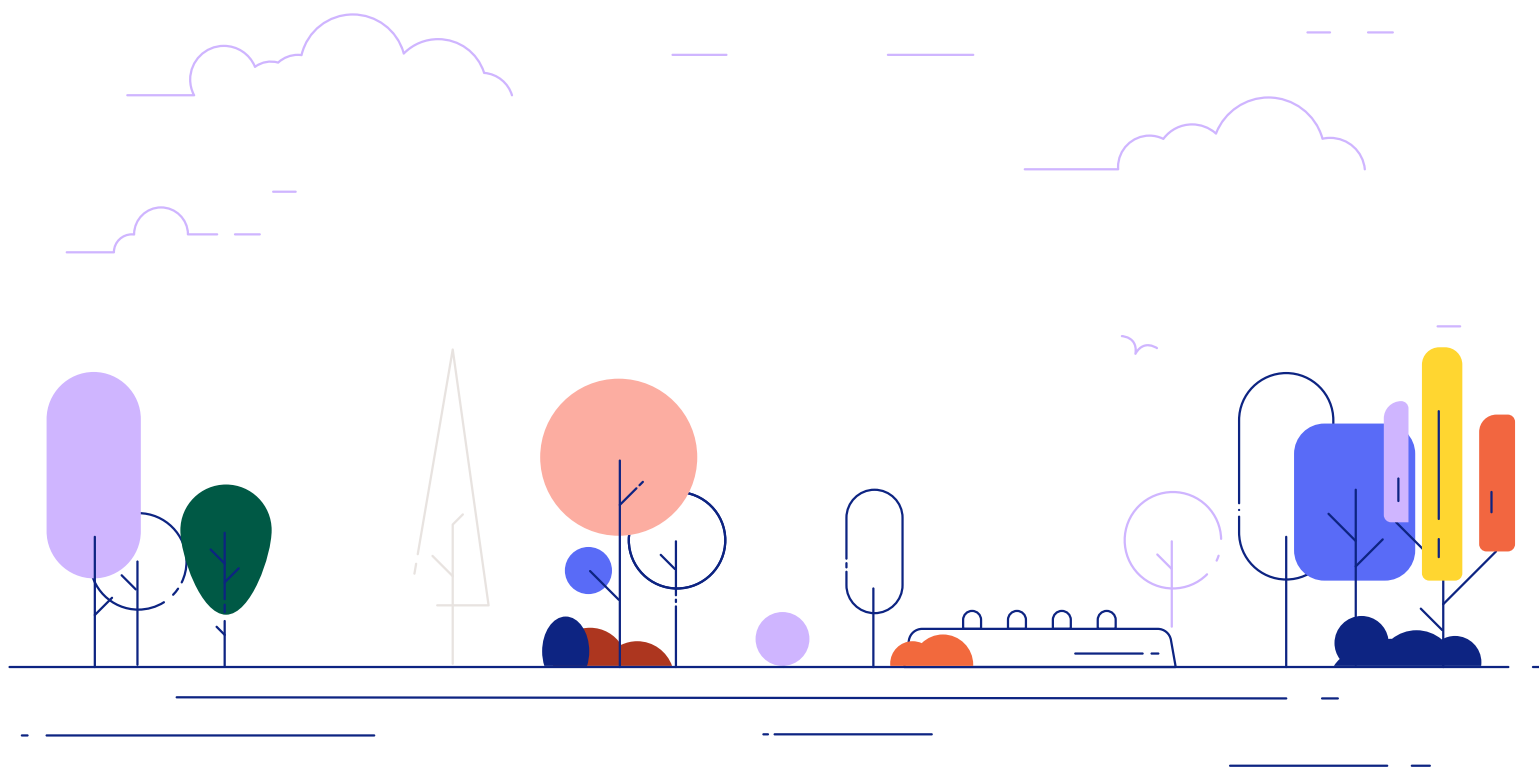
www.politykainsight.pl

Spis treści

Czemu służy ten raport?	3
Indeks poprawy jakości powietrza	8
Indeks kopciuchów i kontroli	10
Indeks transportu w mieście	12
Podsumowanie	14
Metodologia	15
Wykaz źródeł	17

Czemu służy ten raport?

„Jakość powietrza w miejscu zamieszkania to sprawa ważna lub bardzo ważna dla większości mieszkańców dużych miast w Polsce. Walka ze smogiem to zaś jeden z trzech kluczowych obszarów – obok ochrony zdrowia i inwestycji infrastrukturalnych – którymi w pierwszej kolejności powinni zajmować się rządzący miastami samorządowcy” – takie wnioski płyną z badania pracowni Inquiry, które na zlecenie Polityki Insight zostało przeprowadzone wiosną 2022 r. w Gdańsku, Lublinie, Łodzi, Katowicach, Krakowie, Poznaniu, Warszawie i Wrocławiu. Kwestia polepszenia jakości powietrza straciła priorytet w kręgach władz centralnych, a w obliczu wojny w Ukrainie, rosnących cen nośników energii oraz inflacji staje się jeszcze trudniejsza do wdrażania. Co prawda wszystkie duże miasta w Polsce kontynuują wysiłki w walce ze smogiem, ale różni je poziom zaangażowania, determinacji oraz skuteczności w działaniach.



Smogowy Indeks Miast (SIM), czyli niniejszy miniraport, jest elementem projektu *Miasta bez smogu* realizowanego przez Politykę Insight we współpracy z Clean Air Fund. W jego ramach monitorujemy i opisujemy antysmogową politykę realizowaną w Polsce przez rządzących w ośmiu miastach wojewódzkich. Prowadzimy badania, organizujemy debaty i spotkania – budujemy przestrzeń dialogu wokół palącego tematu, jakim jest walka o czyste powietrze.

W naszym Indeksie co sześć miesięcy **będziemy sprawdzać i oceniać, jakie postępy w zwalczaniu smogu oraz upowszechnianiu i zazielenianiu miejskiego transportu robią samorządowcy w monitorowanych przez nas miastach**. Badamy, kto najsprawniej wymienia kopciuchy; kto dba, by mieszkańcy nie łamali antysmogowych przepisów, i najlepiej wspiera najuboższych, by nie musieli palić węglem lub śmieciami. Sprawdzamy, kto inwestuje w transport publiczny i rowerowy oraz gdzie powstaną strefy czystego transportu. **Skupiamy się na kwestiach, na które bezpośredni wpływ mają politycy i urzędnicy**. W poszczególnych wskaźnikach bierzemy pod uwagę trzy obszary, które oceniliśmy jako najważniejsze i wskazujące na prawdziwe, a nie pozorowane, zaangażowanie samorządowców w poprawę jakości powietrza:

- > wieloletnie trendy zmian **jakości powietrza** – badamy zanieczyszczenia PM10, NO₂ i benzo(a)pirenem;
- > tempo wymiany **kopciuchów, kontrole** w sprawie przestrzegania uchwał antysmogowych i zaangażowanie w pomoc najuboższym w przechodzeniu na mniej emisyjne systemy grzewcze;
- > jakość i elektryfikacja **transportu miejskiego**, jakość infrastruktury rowerowej oraz zaangażowanie miast w tworzenie stref czystego transportu;

Każdy z obszarów oceniamy osobno – nie tworzymy ostatecznego, zintegrowanego rankingu w celu wytypowania zwycięzcy, lecz trzy osobne indeksy.

● Indeks poprawy jakości powietrza

Jest próbą odpowiedzi na pytanie, na ile suma wdrażanych przez rządzących miastami antysmogowych polityk jest w istocie skuteczna i rzeczywiście przyczynia się do długofalowej, widocznej gołym okiem zmiany. Ze względu na różnicę położenia geograficznego obserwowanych przez nas miast, różne ukształtowanie urbanistyczne i czynniki historyczne warunkujące typ zabudowy oraz funkcjonujące w nich systemy grzewcze nie porównujemy jakości powietrza w miastach między sobą, a jedynie **pokazujemy trend zmian odrębnie dla każdej metropolii**. I sprawdzamy, gdzie zmiana na lepsze zachodzi najszybciej.

● Indeks kopciuchów i kontroli

Skupia się na konkretnych działaniach samorządowców w obszarach, które uważamy za kluczowe dla poprawy jakości powietrza. Nie porównujemy zatem, ile kopciuchów ma do wymiany Łódź, a ile Gdańsk, ponieważ porównanie miast o odmiennych typach zabudowy i systemów grzewczych niewiele by nam powiedziało o tym, czy i na ile do wymiany przestarzałych pieców przykładają się lokalne władze. **Sprawdzamy natomiast, w jakim tempie samorządowcy wymieniają kopciuchy**, w odniesieniu do liczby przestarzałych pieców w mieście. Nie skupiamy się na tym, jakie w danym mieście obowiązują szczegółowe antysmogowe przepisy, lecz sprawdzamy, czy są one przez

władze egzekwowane. Badamy też, na ile samorządowcy wspierają w wymianie kopciuchów i opłatach za rachunki najuboższych, bo im najtrudniej jest podjąć się zmiany systemu grzewczego w domach.

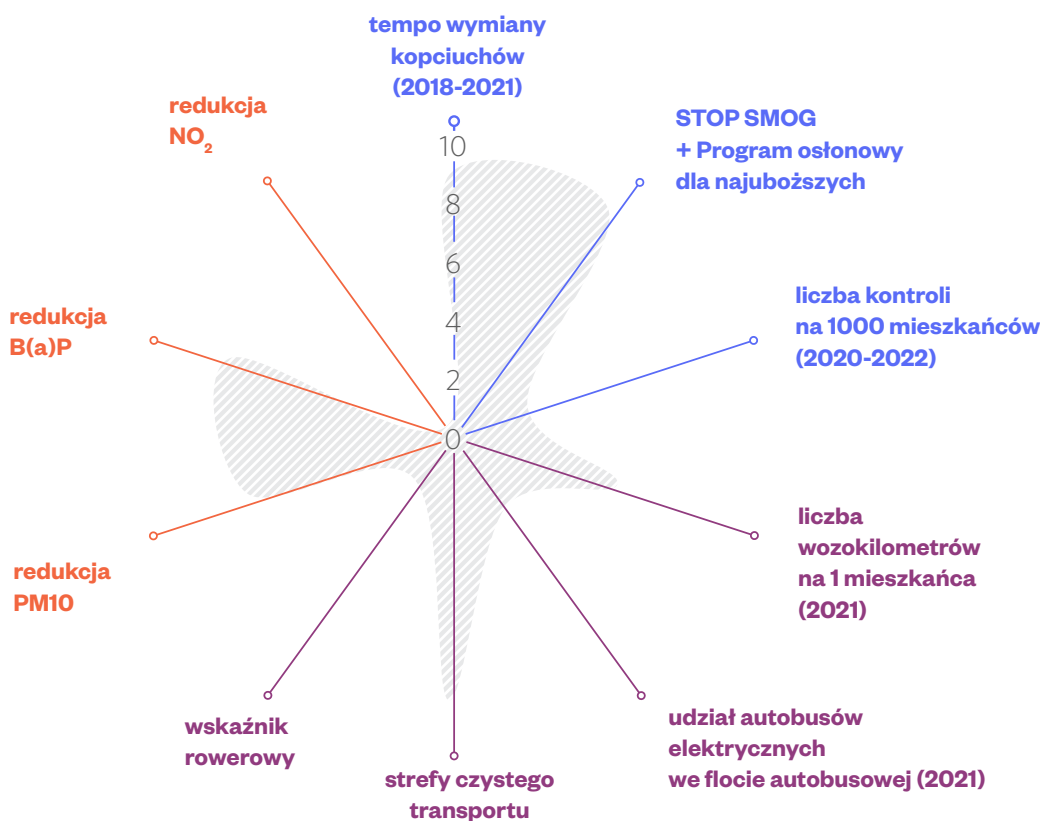
● Indeks transportu w mieście

Jest mniej bezpośrednio związany z szeroko pojętym zjawiskiem smogu. Transport powoduje zanieczyszczenia przede wszystkim tlenkami azotu, które w największych polskich miastach w nieco mniejszym stopniu niż inne rodzaje zanieczyszczeń przekraczają dopuszczalne normy czystości powietrza. Wciąż jednak pozostają one na poziomie szkodliwym dla zdrowia, a **walka z nimi w dużych miastach mogłaby być stosunkowo łatwa, gdyby samorządowcy odważniej podchodzili do tematów takich jak wdrażanie stref czystego transportu**. Ograniczaniu ruchu samochodowego, a co z tego wynika, zmniejszaniu zanieczyszczeń transportowych sprzyja inwestowanie w takie obszary jak rozwój transportu miejskiego i dążenie do jego zeroemisyjności, a także rozwój infrastruktury rowerowej. Działania polityków w tych obszarach oceniliśmy w indeksie transportu w mieście.

Dla ułatwienia interpretacji wszystkie wartości nominalne (wyrażone w jednostkach odpowiednich dla badanych obszarów) zostały przeliczone w taki sposób, aby wartości składowych każdego indeksu (tzw. „punkty SIM”) mieściły się w przedziale od 0 do 10.

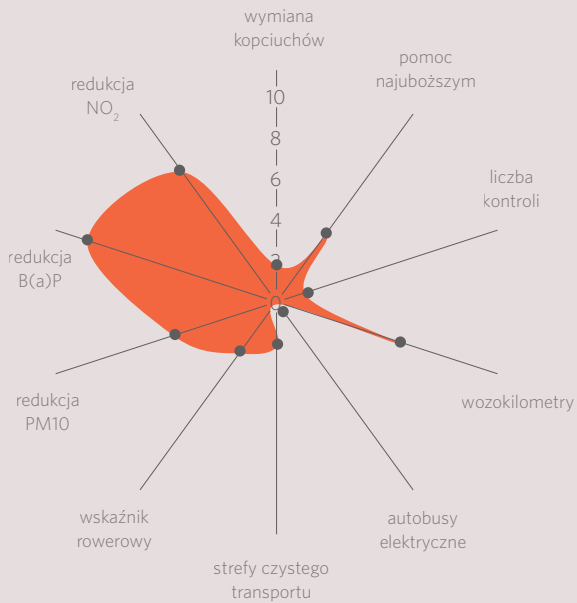
Legenda wykresu Smogowego Indeksu Miast (SIM)

● poprawa jakości powietrza ● kopciuchy i kontrole ● transport w mieście

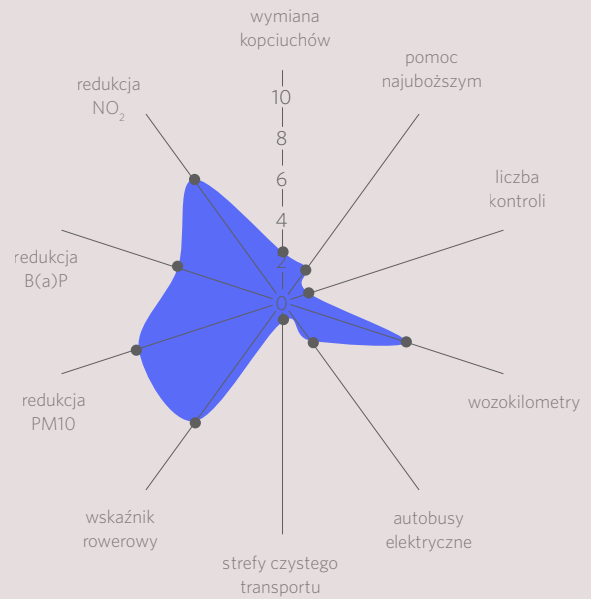


Wykres 1. Wyniki miast w poszczególnych kategoriach Smogowego Indeksu Miast

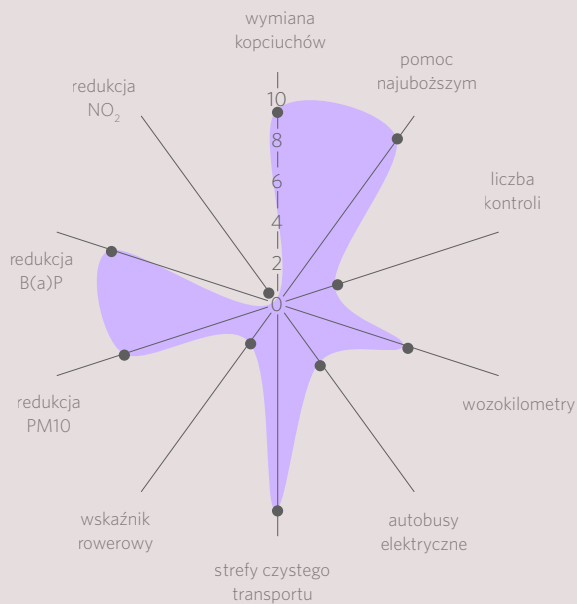
Gdańsk



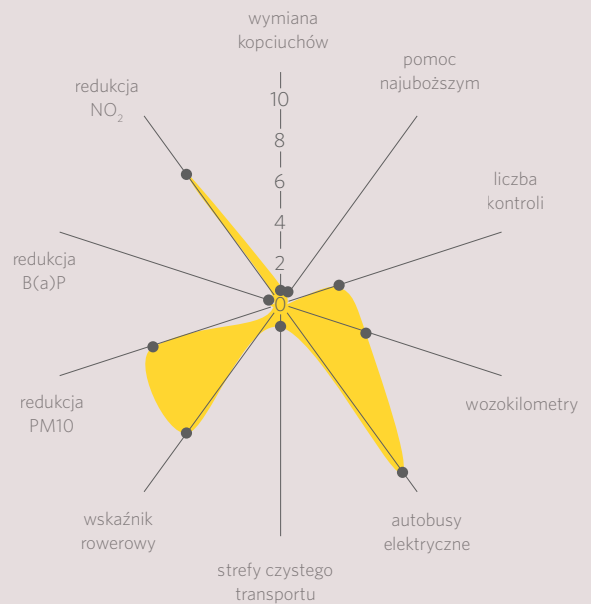
Katowice



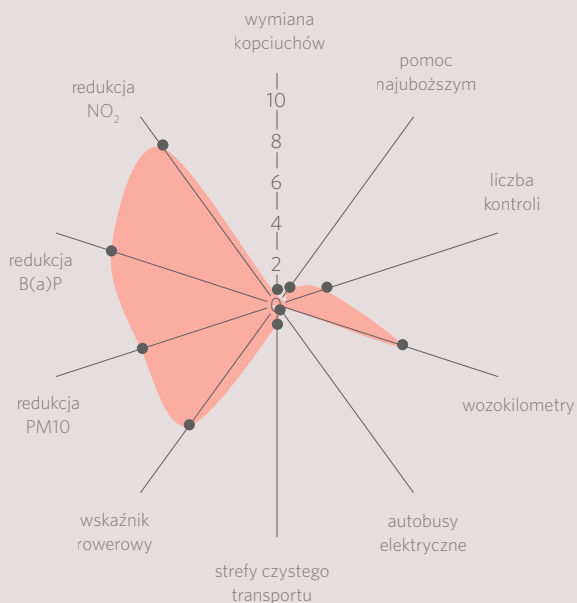
Kraków



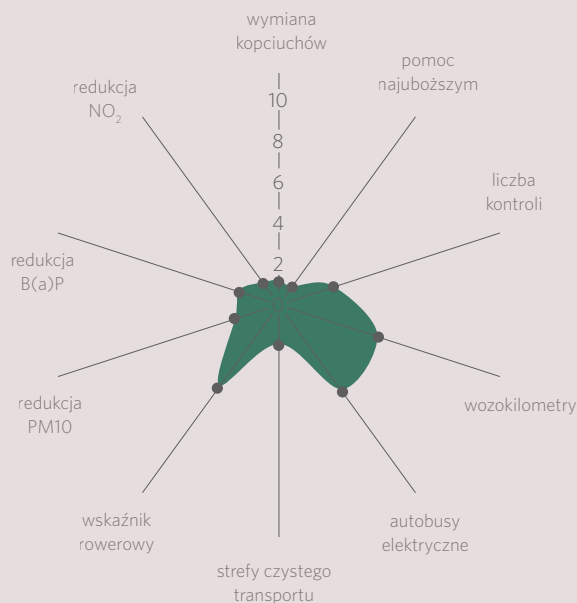
Lublin



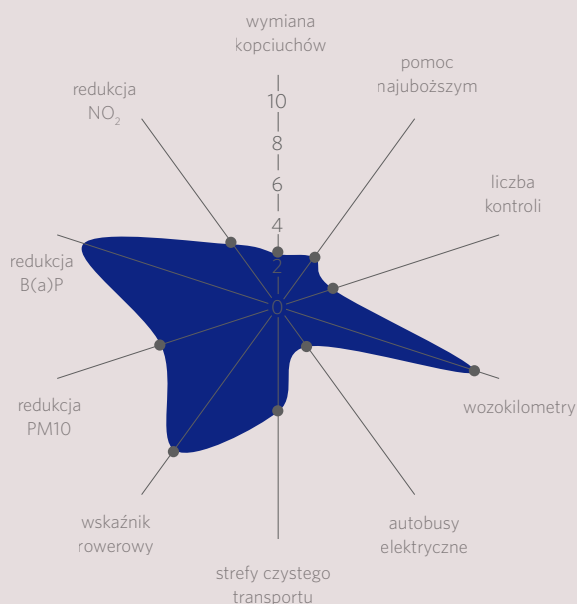
Łódź



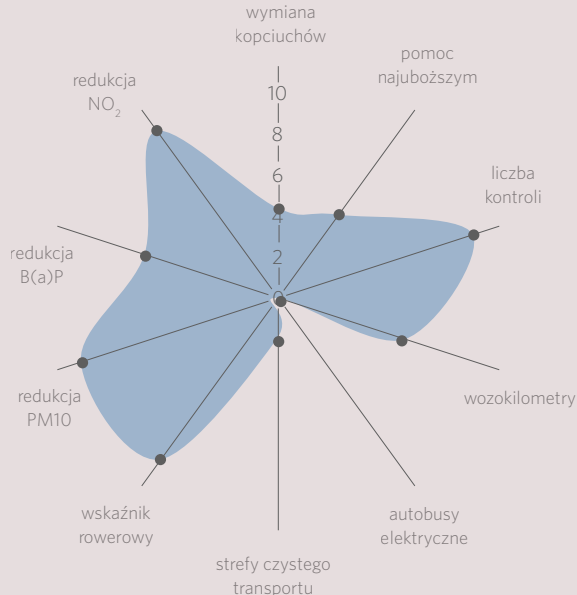
Poznań



Warszawa



Wrocław



Indeks poprawy jakości powietrza

Wrocław, Łódź i Gdańsk to trzy miasta, które zrobiły największy postęp w kwestii poprawy jakości powietrza.

Od 2012 r. zanieczyszczenia powietrza pyłami PM10 (których głównym źródłem jest niska emisja, czyli przede wszystkim domowe kopciuchy) **najlepiej redukuje Wrocław** – średnio ich poziom spada co roku o 1,9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, co stanowi 5,1 proc. stężenia w 2012 r. (38,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$). Na drugim miejscu znajduje się **Kraków**, który nominalnie co roku najmocniej zmniejsza poziom zanieczyszczeń, bo średnio aż o 2,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, jednak odpowiada to tylko 4 proc. stężenia na początku badanego okresu. Na najniższym stopniu podium w tej podkategorii znajdują się **Katowice**, które średnio redukowały co roku o 1,8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. We wszystkich miastach oprócz Poznania, w którym zachodzące zmiany nie wpisują się w wyraźny trend spadkowy, widać efekty systematycznych działań podjętych przez władze samorządów.

Miastem o najszybszym tempie spadku stężenia rakotwórczego benzo(a)pirenu (wydzielanego przy spalaniu paliw, takich jak węgiel czy biomasa, w zbyt niskich temperaturach) w powietrzu jest **Warszawa** – co roku spada ono o 0,25 ng/m^3 , czyli o 8,1 proc. wartości stężenia z 2012 r. Drugie miejsce w tej podkategorii zajmuje **Gdańsk**, w którym średni roczny spadek stężenia B(a)P po 2012 r. (bez uwzględnienia 2016 r. przez niekompletność danych) wyniósł 0,15 ng/m^3 , co oznacza średnioroczny spadek o 7,9 proc. względem wartości z 2012 r. W ciągu ostatnich 10 lat stężenie benzo(a)pirenu w Krakowie nominalnie poprawiało się lepiej niż w wymienionych wyżej dwóch miastach (średnio o 0,53 ng/m^3 rocznie), jednak przez wyższą wartość początkową (7,73 ng/m^3),

Tabela 1. Wyniki miast w indeksie *Poprawa jakości powietrza* (w punktach SIM)

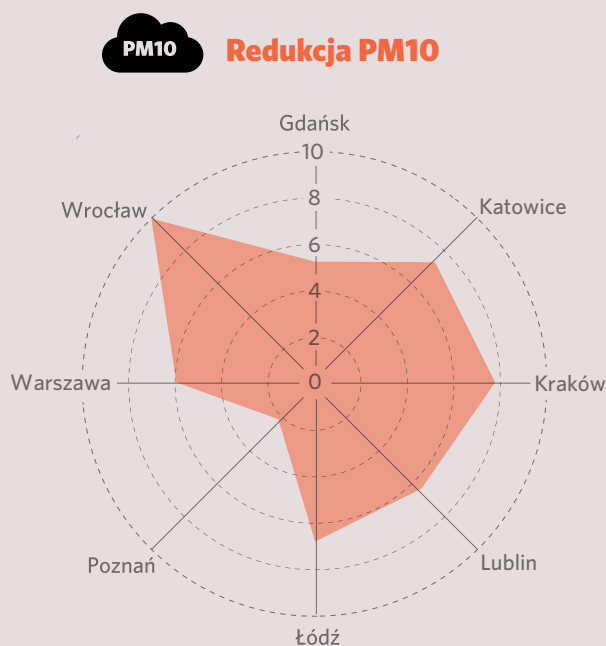
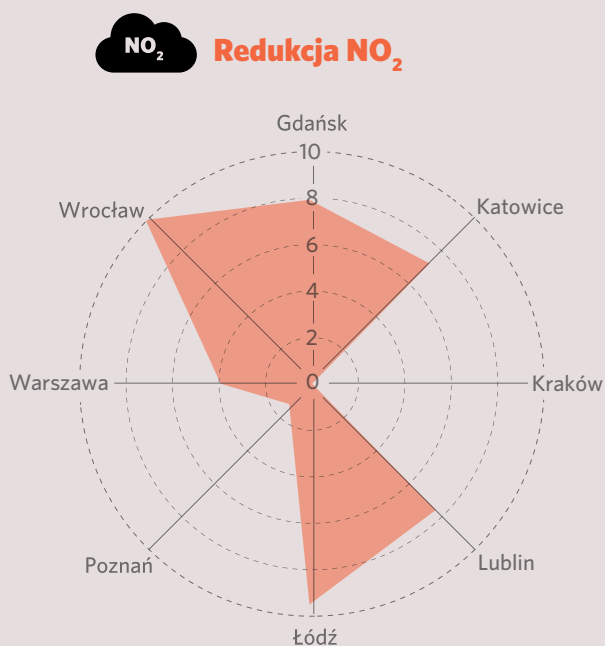
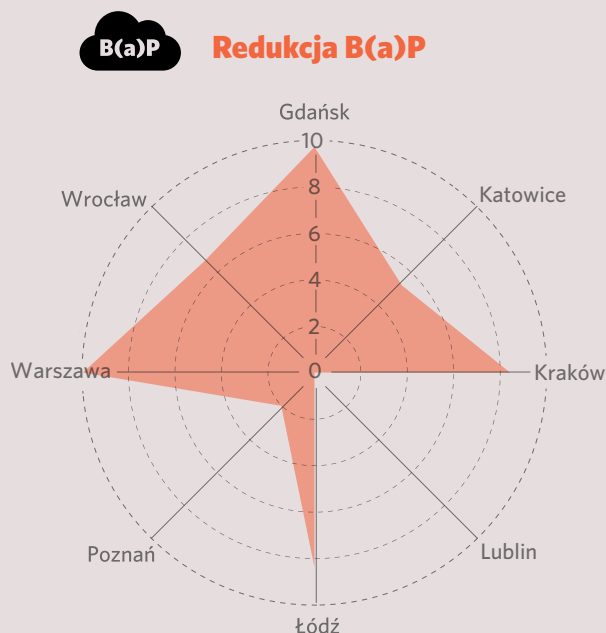
Pozycja	Miasto	redukcja PM10	redukcja B(a)P	redukcja NO ₂	łącznie
1	Wrocław	10,00	6,76	10,00*	26,76
2	Łódź	6,87	8,40	9,53	24,80
3	Gdańsk	5,21*	9,74*	7,94	22,90
4	Katowice	7,33	5,33	7,34	20,00
5	Warszawa	5,99	10,00	3,83	19,82
6	Kraków	7,77	8,44	0,12	16,33
7	Lublin	6,49	0,00*	7,71	14,21
8	Poznań	2,25	2,03*	1,24	5,51

*Dane nie w pełni kompletne

przekłada się to na coroczny średni spadek o 6,9 proc., przez co Kraków zajmuje trzecie miejsce w tej podkategorii. W Poznaniu i Lublinie nie zarysowuje się trend zmian, co może świadczyć o braku odpowiednio systematycznych działań podejmowanych przez samorządy w celu poprawy jakości powietrza – wartość stężenia B(a)P w Lublinie średnio rosła co roku o 6,6 proc. względem 2013 r. (brak danych za 2012 r.).

Największy spadek stężenia zanieczyszczenia powietrza dwutlenkiem azotu (emitowanym przez pojazdy, zwłaszcza z silnikiem diesla) **odnotowano we Wrocławiu** – spadało ono średnio o 0,77 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ rocznie, czyli o 3,2 proc. wartości z 2012 r. (bez uwzględnienia 2013 r. przez niekompletność danych). Na drugim miejscu uplasowała się **Łódź** ze spadkiem stężenia średnio o 0,78 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ rocznie (3 proc.), a pierwszą trójkę zamyka **Gdańsk**, gdzie stężenie dwutlenku azotu średnio spadało rok rocznie o 0,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, co przekładało się na poprawę czystości powietrza o 2,5 proc. rocznie. Zmiany zachodzące w Poznaniu, Warszawie i Krakowie nie wpisują się w trend, co może świadczyć o nieskuteczności dotychczasowych działań władz tych miast w ramach ograniczania emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych.

Wykres 2. Wyniki miast w poszczególnych składowych indeksu *Poprawa jakości powietrza* (w punktach SIM)



Indeks kopciuchów i kontroli

W tej kategorii na pierwszym miejscu uplasował się Kraków (22,4 pkt), na drugim Wrocław (19,4 pkt). Za nimi z dużo słabszym wynikiem (bo ponad dwukrotnie gorszym od Wrocławia) jest Warszawa (8,5 pkt).

Kraków bije inne miasta na głowę, jeśli chodzi o tempo wymiany kopciuchów – w mieście rządowym przez Jacka Majchrowskiego **do wymiany zostało już tylko 600 pieców!** Wrocław od 2018 r. wymienił niemal 9 tys. kopciuchów, ale wciąż zostało mu 11 tys. (w tej podkategorii otrzymał ponad dwukrotnie mniej punktów niż Kraków).

Stolica Małopolski wygrała też w podkategorii „wsparcie dla najuboższych w działaniach antysmogowych” – braliśmy pod uwagę uczestnictwo bądź starania o uczestnictwo miast w programie STOP SMOG oraz obecność miejskiego programu dopłat do rachunków za energię. Kraków ma własny program wsparcia dla najuboższych, jest jedynym dużym miastem, które bierze udział w realizowanym przez NFOŚiGW programie STOP SMOG wspierającym osoby dotknięte ubóstwem energetycznym. Na drugim miejscu w tej podkategorii jest Wrocław, który nie dołączył do STOP SMOG, ale ma własny program dopłat do rachunków dla osób, które wymieniły źródło ciepła.

Wrocław wygrywa też w kwestii kontroli przestrzegania przepisów uchwały antysmogowej przez mieszkańców – od stycznia 2020 r. do kwietnia 2022 r. przeprowadził ich blisko 22 tys. To ponad trzykrotnie lepszy wynik od Krakowa, który pod tym względem jest drugi.

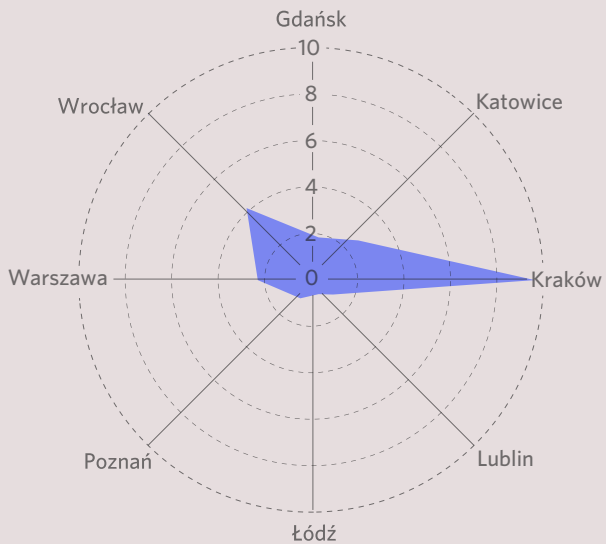
Tabela 2. Wyniki miast w indeksie *Kopciuchy i kontrole* (w punktach SIM)

Pozycja	Miasto	Tempo wymiany (2018-2021)	STOP SMOG + Program osłonowy	Kontrole na 1000 mieszkańców (2020-2022)	Łącznie
1	Kraków	9,31	10,00	3,05	22,36
2	Wrocław	4,39	5,00	10,00	19,39
3	Warszawa	2,62	3,00	2,84	8,46
4	Gdańsk	1,84	4,00	1,42	7,26
5	Katowice	2,42	2,00	1,34	5,76
6	Poznań	1,11	1,00	2,70	4,81
7	Łódź	0,61	1,00	2,49	4,10
8	Lublin	0,88	0,00	3,01	3,89

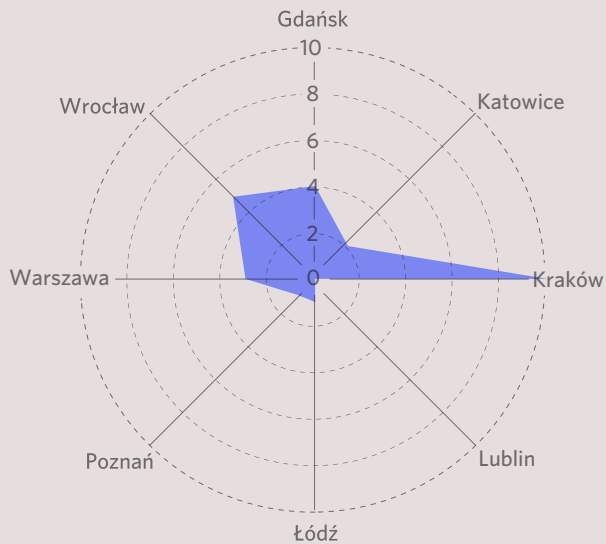
Wykres 3. Wyniki miast w poszczególnych składowych indeksu *Kopciuchy i kontrole* (w punktach SIM)



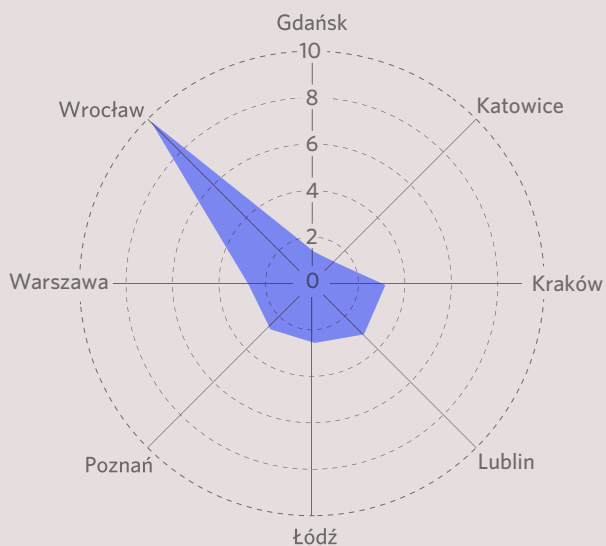
Tempo wymiany (2018-2021)



STOP SMOG + Program osłony



Liczba kontroli na 1000 mieszkańców (2020-2022)



Indeks transportu w mieście

W tej kategorii wygrywa Warszawa (25,86 pkt), drugi jest Lublin (23,05 pkt), a trzeci – Kraków (22,35 pkt).

Stolica zdecydowanie wyprzedza inne miasta, jeśli chodzi o liczbę wozokilometrów na mieszkańca w transporcie publicznym. W tej podkategorii ma o połowę lepszy wynik (113,4 wozokilometra na mieszkańca) niż zajmujący drugie miejsce Kraków (74,2) i plasujący się zaraz za Krakowem Wrocław (74). Warszawa ma też dobrze rozwiniętą infrastrukturę rowerową (w tej podkategorii braliśmy pod uwagę liczbę kilometrów ścieżek rowerowych w odniesieniu do powierzchni miasta oraz liczbę dostępnych rowerów miejskich na mieszkańca). Lepiej od niej w tym aspekcie wypada jedynie **Wrocław, który ma najwięcej rowerów miejskich** dostępnych na mieszkańca, a pod względem długości ścieżek rowerowych zajmuje drugie miejsce (uplasował się za stolicą).

Lublin drugie miejsce w kategorii „transport w mieście” zawdzięcza dużej liczbie autobusów elektrycznych, a konkretnie – trolejbusów, dzięki którym elektryki stanowią 35 proc. taboru w transporcie miejskim. Dobry wynik ma też Poznań (18 proc. elektryków) i Kraków (12 proc.).

Ostatnia, bardzo istotna podkategoria, dotyczy planów powołania w mieście strefy czystego transportu. **Tu bezapelacyjnie zwycięża Kraków**, który jako jedyny wdraża już projekt wprowadzenia strefy w ciągu najbliższego roku. W pozostałych miastach kwestia ta jest dopiero analizowana lub przygotowywana, przy czym najbardziej zaawansowana w tych wstępnych działaniach jest Warszawa.

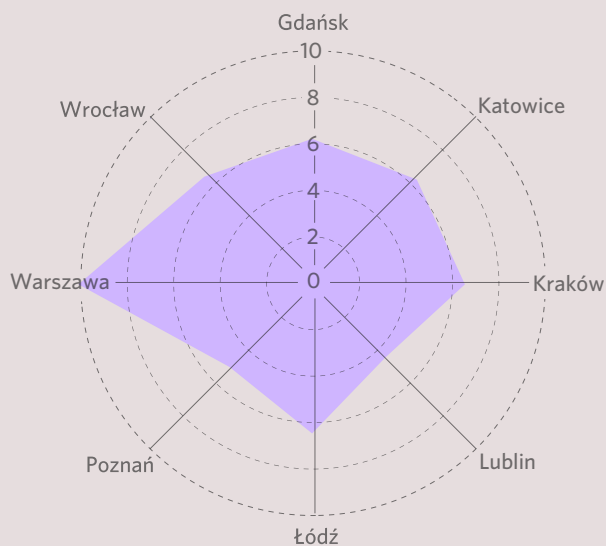
Tabela 3. Wyniki miast w indeksie *Transport w mieście* (w punktach SIM)

Pozycja	Miasto	Liczba wozokilometrów na 1 mieszkańca (2021)	Udział autobusów elektrycznych we flocie autobusowej (2021)	Strefy czystego transportu	Wskaźnik rowerowy	łącznie
1	Warszawa	10,00	2,31	5,00	8,55	25,86
2	Lublin	4,43	10,00	1,00	7,62	23,05
3	Kraków	6,54	3,57	10,00	2,23	22,35
4	Wrocław	6,52	0,00	2,00	9,71	18,23
5	Poznań	5,00	5,19	2,00	4,96	17,16
6	Katowice	6,34	2,35	1,00	7,18	16,88
7	Łódź	6,38	0,00	1,00	7,24	14,62
8	Gdańsk	6,23	0,00	2,00	2,96	11,19

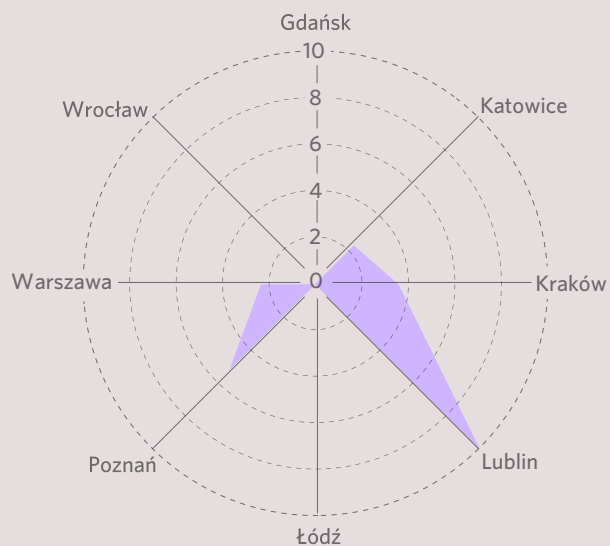
Wykres 4. Wyniki miast w kategorii *Transport w mieście* (w punktach SIM)



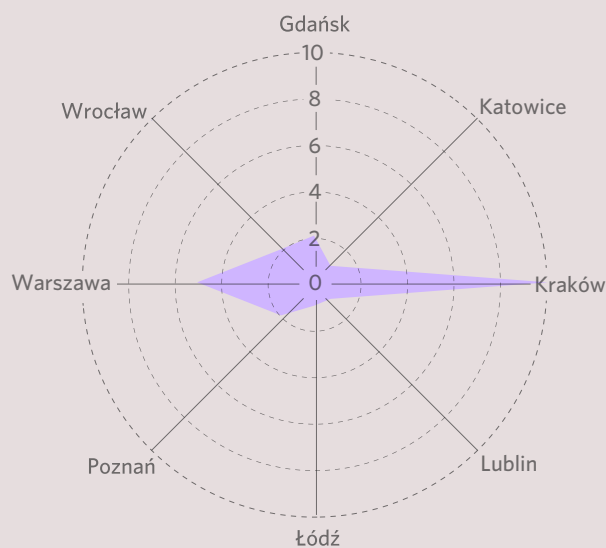
Liczba wozokilometrów na 1 mieszkańca (2021)



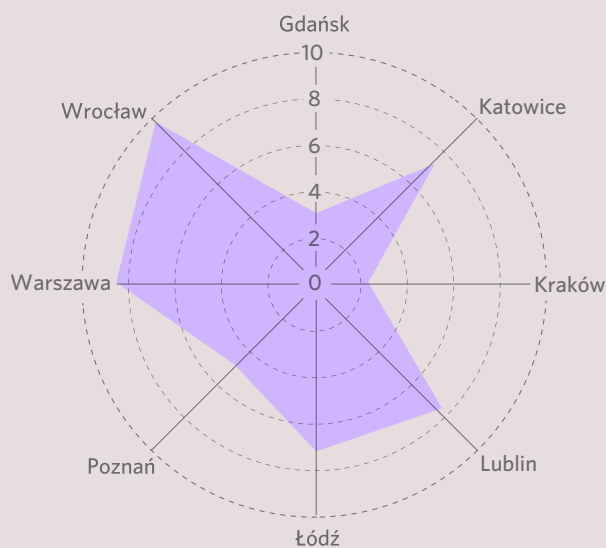
Udział autobusów elektrycznych we flocie autobusowej (2021)



Strefy czystego transportu



Wskaźnik rowerowy



Podsumowanie

Pierwszą edycję *Smogowego Indeksu Miast* publikujemy w okresie, gdy walka ze smogiem wkracza w wyjątkowo trudną fazę. Wobec inflacji realizowany przez NFOŚiGW program Czyste Powietrze staje się coraz gorzej przystosowany do możliwości finansowych Polaków. Wymiana pieców wiąże się z ryzykiem i niepewnością związaną z gwałtownymi zmianami cen nośników energii. Dodatkowo w ostatnim czasie do dymisji podał się pełnomocnik premiera ds. programu Czyste Powietrze Bartłomiej Orzeł i jego stanowisko do tej pory nie zostało obsadzone.

Pomimo tych wyzwań samorządowcy deklarują, że walka o poprawę jakości powietrza jest dla nich ważna i zamierzają kontynuować wysiłki w tym kierunku. Nasz *Smogowy Indeks Miast* pokazuje, jakie efekty przynoszą dotychczasowe starania prezydentów oraz ich współpracowników w tym obszarze. Świetnie radzi sobie Kraków. Dobrze Wrocław. Są też miasta, które właśnie teraz wchodzą w fazę wzmożenia wysiłków w zwalczaniu smogu – to np. Warszawa. Niemniej w każdym z monitorowanych przez nas ośrodków zachodzą pozytywne zmiany, które – mamy nadzieję – będą już tylko przyspieszać.



Metodologia

Na *Smogowy Indeks Miast* składają się **trzy główne wskaźniki**, a przyznawane w ich ramach punkty proporcjonalnie odzwierciedlają różnice między wartościami nominalnymi liczonych elementów. Wartości te odnosimy do najwyższych wartości w danej kategorii (do miasta-lidera), dzięki czemu lider uzyskuje 10 na 10 możliwych do zdobycia punktów, a pozostałe miasta odpowiednio mniej¹.

Pierwszy z trzech głównych indeksów to *Poprawa jakości powietrza* (maksymalnie miasto może w nim zdobyć 30 punktów) – porównaliśmy w nim zmiany poziomów zanieczyszczenia powietrza pyłami zawieszonymi PM10, benzo(a)pirenem, a także dwutlenkiem azotu.

Dla każdego miasta zbadaliśmy najdłuższe możliwe trendy (w badanych przez nas miastach to trendy 10- lub 9-letnie, w zależności od kompletności danych pomiarowych) poprawy jakości powietrza po 2012 r. (regresja liniowa) i wyliczyliśmy, o ile procent co roku zredukowane są zanieczyszczenia. Wynik procentowy to iloraz średniego rocznego spadku w ciągu badanego okresu i wartości początkowej.

Uwzględniliśmy średnie roczne stężenia zanieczyszczeń z wybranej stacji tła miejskiego, która miała najdłuższą dostępną serię pomiarową, o ile pomiary w danym roku spełniały kryteria kompletności – 85 proc. w przypadku PM10 i dwutlenku azotu i 33 proc. w przypadku benzo(a)pirenu. W obliczeniach nie uwzględniliśmy lat, w których dane pomiarowe nie spełniały powyższych kryteriów.

Wykorzystaliśmy dane pomiarowe z następujących stacji:

- > **Gdańsk:** ul. Leczkowa,
- > **Katowice:** ul. Kossutha 6,
- > **Kraków:** ul. Bujaka,
- > **Łódź:** ul. Rudzka 60 [PM10 i B(a)P], ul. Gdańska 16 [NO₂],
- > **Lublin:** ul. Śliwińskiego 6 [PM10 i B(a)P], ul. Obywatelska 13 [NO₂],
- > **Poznań:** ul. Szymanowskiego 17 [PM10], ul. Spychalskiego [B(a)P], ul. Polanka [NO₂],
- > **Warszawa:** ul. Anieli Krzywoń [PM10 i B(a)P], **ul. Kondratowicza 8** [NO₂],
- > **Wrocław:** ul. Wyb. J. Conrada-Korzeniowskiego 18.

¹ Wyjątkiem są: „Tempo wymiany kopciuchów”, gdzie 10 punktów należałoby się miastu, które wymieniło już wszystkie kopciuchy, i „Wskaźnik rowerowy”, który składa się z dwóch małych wskaźników (po maksymalnie 5 punktów), a także kategoria z uczestnictwem w programie STOP SMOG i programami osłonowymi oraz ze strefami czystego transportu, gdzie punkty przyznawane są według osobnych schematów.

Drugi indeks to *Kopciuchy i kontrole* (maksymalnie miasto może w nim zdobyć 30 punktów) – oceniamy w nim tempo wymiany pieców w latach 2018-2021 poprzez obliczenie ilorazu liczby kopciuchów wymienionych w tych latach i liczby kopciuchów pozostałych do wymiany na koniec 2017 r. w danym mieście. Następnie oceniamy ośrodki miejskie przez pryzmat uczestnictwa w programie STOP SMOG i przez działanie w nich programów osłonowych dla najuboższych mieszkańców (umożliwiających im wymianę pieców i opłatę za mniej emisyjne rodzaje nośników energii mimo niskich dochodów). Punkty przyznajemy w następujący sposób:

STOP SMOG:

5 pkt, jeśli miasto uczestniczy w programie,

4 pkt, jeśli ich wniosek o uczestnictwo uzyskał pozytywną opinię,

3 pkt, jeśli wniosek wciąż jest opiniowany,

2 pkt, jeśli w mieście opracowywany jest wniosek o uczestnictwo,

1 pkt, jeśli miasto przygotowuje się do opracowania wniosku,

0 pkt, jeśli miasto nie przygotowało wniosku i nie zgłasza chęci uczestnictwa w programie;

Programy osłonowe:

5 pkt, jeśli w mieście działają takie programy,

0 pkt, jeśli nie działają.

Oprócz tego na wynik wskaźnika wpływa także liczba kontroli przestrzegania uchwał antysmogowych przeprowadzonych w latach 2020, 2021 i 2022 (do kwietnia), przypadająca na 1000 mieszkańców miasta.

Trzeci indeks to *Transport w mieście* (maksymalnie miasto może w nim zdobyć 40 punktów) – uwzględniamy w nim liczbę wozokilometrów komunikacji miejskiej przypadającą na 1 mieszkańca miasta i udział autobusów elektrycznych w całej flocie autobusowej wykonującej miejskie przewozy. Oprócz tego oceniamy stan wprowadzania stref czystego transportu, do czego stosujemy następującą punktację:

10 pkt, jeśli miasto wypracowało zaawansowany plan i podało datę wejścia w życie SCT,

5 pkt, jeśli miasto stworzyło plan i podjęło już konkretne kroki (np. w formie bardziej szczegółowych analiz i konkretnych deklaracji) do wprowadzenia SCT,

2 pkt, jeśli miasto rozpoczęło prace nad planem i analizowanie ruchu,

1 pkt, jeśli miasto jest dopiero na wstępnym etapie analiz i obserwacji ruchu.

Ostatnią składową *Transportu w mieście* jest wskaźnik rowerowy, który uwzględnia liczbę dostępnych rowerów miejskich na 1000 mieszkańców (5 na 10 możliwych do zdobycia punktów we wskaźniku rowerowym) i długość ścieżek rowerowych na 100 km² powierzchni miasta (tak samo).

ŹRÓDŁA DANYCH:

Liczba wozokilometrów na 1 mieszkańca w 2021 r.

– korespondencja z organizatorami transportu publicznego w miastach;

Udział elektrycznych autobusów we flocie autobusowej w 2021 r.

– korespondencja z organizatorami transportu publicznego w miastach;

Informacja o planach wprowadzenia stref czystego transportu

– korespondencja z urzędami miejskimi;

Liczba dostępnych rowerów miejskich w 2021 r.

– korespondencja z urzędami miejskimi;

Długość ścieżek rowerowych na 100 km² powierzchni miasta w 2020 r.

– Bank Danych Lokalnych GUS;

Liczba wymienionych kopciuchów w latach 2018–2021

– korespondencja z urzędami miejskimi;

Szacowana liczba kopciuchów pozostałych do wymiany

– Polski Alarm Smogowy, korespondencja z urzędami miejskimi;

Informacja o uczestnictwie w programie STOP SMOG

– korespondencja z urzędami miejskimi;

Informacja o programach osłonowych dla najuboższych mieszkańców miast

– korespondencja z urzędami miejskimi;

Liczba kontroli przestrzegania uchwał antysmogowych w latach 2020–2022

– korespondencja z oddziałami Straży Miejskiej oraz z urzędami miejskimi;

Populacja miast

– Bank Danych Lokalnych GUS;

Poziom zanieczyszczenia powietrza [PM₁₀, B(a)P, NO₂]

– Główny Inspektorat Ochrony Środowiska.