



SMOGOWY INDEKS MIAST EDYCJA IV, GRUDZIEŃ 2023

Jak samorządowcy walczą o czyste powietrze w Polsce



AUTORZY

Joanna Sawicka

starsza analityczka ds. politycznych
Polityka Insight



Mateusz Fornowski

analityk ds. gospodarki i transportu
Polityka Insight

REDAKCJA

Anna Chyckowska

PROJEKT GRAFICZNY

Małgorzata Gryniewicz

KONSULTACJA MERYTORYCZNA

Polski Alarm Smogowy

Fundacja Europejskie Centrum Czystego Powietrza

Warszawa, grudzień 2023 r.

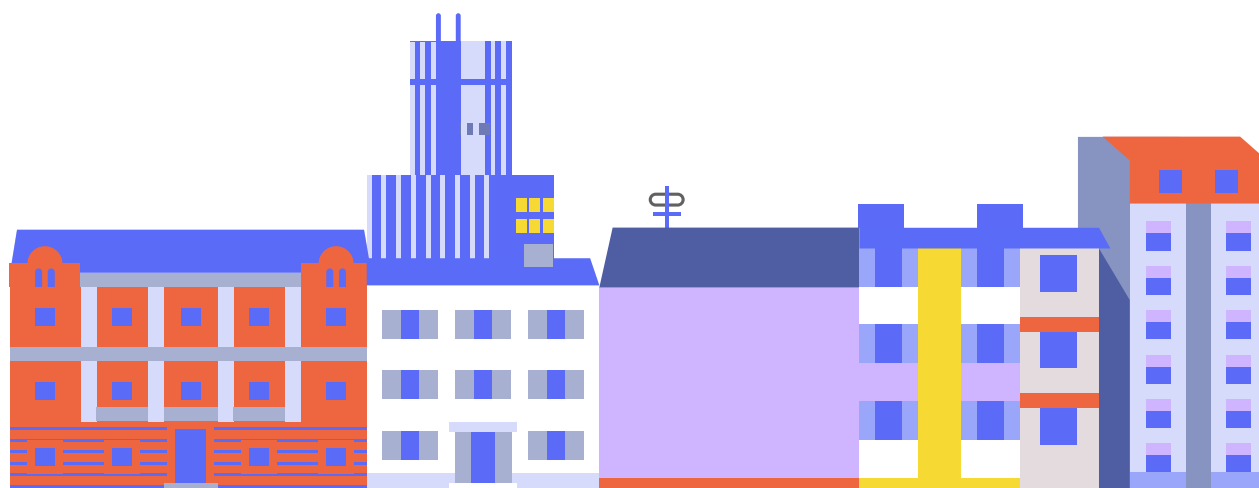
Publikacja finansowana jest przez Clean Air Fund w ramach projektu *Miasta bez smogu*. Opracowanie jest bezstronne i obiektywne, partner nie miał wpływu na jego tezy ani wymowę. Wszystkie prawa zastrzeżone.

**POLITYKA
INSIGHT**

POLITYKA INSIGHT to źródło wiedzy o polskiej i europejskiej polityce oraz gospodarce dla liderów biznesu, decydentów politycznych i dyplomatów. Od 10 lat dostarcza swoim odbiorcom serwisy analityczne dostępne w abonamentach, przygotowuje raporty i prezentacje na zlecenie polskich i międzynarodowych instytucji oraz organizuje debaty i konferencje. Analityków i analityczki Polityki Insight można usłyszeć w regularnie publikowanych autorskich seriach podcastowych, m.in. Nasłuchu i Energii do zmiany.
www.politykainsight.pl

Spis treści

Kryzys energetyczny nie przygniótł samorządowców	4
Jak tworzymy indeks	6
Indeks kopciuchów i kontroli	10
Indeks transportu w mieście	12
Podsumowanie	14
Metodologia	15



Kryzys energetyczny nie przygnoił samorządowców

W najnowszym Smogowym Indeksie Miast monitorujemy sytuację w ośmiu miastach wojewódzkich – Warszawie, Krakowie, Łodzi, Wrocławiu, Poznaniu, Gdańsku, Lublinie i Katowicach – w pierwszym półroczu 2023 r. Był to czas kryzysu energetycznego i gospodarczego (według GUS w lutym inflacja osiągnęła 18,4 proc. w ujęciu rocznym), choć jego skala okazała się mniejsza, niż przewidywano. W Polsce toczyła się wówczas nieformalna kampania przed wyborami parlamentarnymi, co utrudniało walkę o poprawę jakości powietrza – wiosną tego roku rosła bowiem w siłę radykalnie prawicowa Konfederacja, która m.in. przekonywała do obrony węgla jako podstawy polskiej energetyki oraz krytykowała projekty wprowadzające strefy czystego transportu. Determinację części obywateli i urzędników w walce o jakość powietrza osłabiało też to, że przez cały 2023 r. nie obowiązywały już normy jakości dla paliw stałych używanych w gospodarstwach domowych – rząd zawiesił je latem 2022 r.



Na szczeblu lokalnym w tym okresie obserwowaliśmy natomiast kolejne próby podważenia uchwał antysmogowych. Na początku 2023 r. Prokuratura Krajowa zaskarżyła mazowiecką uchwałę – zarzuty dotyczyły nieprawidłowego przeprowadzenia konsultacji społecznych przed przyjęciem uchwały przez sejmik w 2017 r. Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie oddalił je jednak wiosną, określwszy zarzuty jako niezrozumiałe. Wcześniej, jesienią 2022 r., małopolscy radni dokonali demontażu tamtejszej uchwały antysmogowej, co opóźniło wejście w życie zakazu użytkowania kopciuchów (zakaz miał zacząć obowiązywać na początku 2023 r., a zacznie w maju 2024 r.). Skutki tego obserwował i opisywał Polski Alarm Smogowy – wskazywał na spadek wniosków w sprawie wymiany źródeł ciepła składanych w tym regionie do programu Czyste Powietrze oraz na zmniejszenie liczby kontroli ze strony gmin, jeśli chodzi o materiały spalane w domowych piecach.

Jednocześnie na początku 2023 r. weszła w życie długo oczekiwana reforma programu Czyste Powietrze. W jej efekcie wysokość maksymalnej dotacji na wymianę źródła ciepła i termomodernizację dla gospodarstw jednoosobowych wzrosła blisko dwukrotnie, podwyższono też progi dochodowe uprawniające do otrzymania wsparcia i wprowadzono możliwość otrzymania 50 proc. dotacji przed rozpoczęciem remontu. Znacząco wzrosła wówczas liczba wniosków o wymianę źródeł ciepła składanych w ramach programu – z 7–9 tys. miesięcznie w kraju pod koniec 2022 r. do 10–15 tys. miesięcznie w pierwszych miesiącach 2023 r. W związku z wysokimi cenami energii elektrycznej i nowym – mniej korzystnym – systemem rozliczania prosumentów, lekko spadła jednak w tym roku popularność pomp ciepła. Wzrosła natomiast liczba wniosków w sprawie wymiany pieców na gazowe.

Pierwsze półrocze 2023 r. było też okresem przyspieszenia prac nad wprowadzeniem stref czystego transportu w Warszawie i we Wrocławiu. Warszawscy radni w grudniu 2023 r. zaakceptowali propozycję wprowadzenia strefy, choć ostateczny projekt jest znacznie mniej ambitny, niż zakładano.

Rok 2023 kończy się powołaniem nowego rządu, co daje nadzieję na pozytywne zmiany. Nową ministrami klimatu i środowiska została Paulina Hennig-Kloska z Polski 2050. Dla tej partii kwestie związane z ochroną środowiska mają wyższą wagę niż dla poprzedniej ekipy rządowej. Z pewnością już na początku roku przestanie obowiązywać zawieszenie norm jakości dla paliw stałych. Ministra będzie musiała szybko podjąć też szereg innych decyzji związanych z jakością powietrza – najważniejszą będzie zajęcie stanowiska w Brukseli w kwestii unijnej dyrektywy ws. jakości powietrza (AAQD). Nowy rok oznacza też bliski początek kampanii samorządowej, w której kwestie związane ze smogiem wybrzmiały znacznie silniej niż w kampanii parlamentarnej, zwłaszcza że kampania ta będzie przebiegać w samym środku sezonu grzewczego.

Czytając niniejszy Smogowy Indeks Miast (SIM), należy pamiętać, że wymiana kopciuchów nie jest obowiązkiem samorządowców rządzących miastami, a w różnych regionach funkcjonują różne przepisy dotyczące terminów wymiany przestarzałych pieców. Miasta różnią się też uwarunkowaniami historycznymi, architektonicznymi i infrastrukturalnymi (m.in. typem zabudowy i stopniem rozbudowy sieci ciepłowniczych) oraz społecznymi (różny poziom zamożności mieszkańców), co warunkuje możliwość prowadzenia lokalnych polityk antysmogowych. Mimo tych ograniczeń zadaniem rządzących miastami jest dbanie o jakość życia mieszkańców, w tym o jakość powietrza, która według obywateli jest jednym z kluczowych obszarów troski. Dlatego uważamy, że warto to sprawdzać oraz doceniać tych, którzy dokładają starań, by zlikwidować jak najwięcej kopciuchów.

Jak tworzymy indeks

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 ośmioma miastami wojewódzkimi. Prowadzimy badania, organizujemy debaty i spotkania – działamy po to, by zbudować przestrzeń dialogu wokół palącego tematu, jakim jest walka o czyste powietrze i inwestycje w ekologiczne źródła ciepła.

W naszym Indeksie co sześć miesięcy sprawdzamy i oceniamy, jakie postępy w zwalczaniu smogu oraz upowszechnianiu i zazielenianiu miejskiego transportu robią samorządowcy w monitorowanych przez nas miastach. Poprzednia edycja obejmowała cały 2022 rok, a w tym wydaniu analizujemy pierwszą połowę 2023 roku. 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 powstają strefy czystego transportu. Skupiamy się na kwestiach, na które bezpośredni wpływ mają politycy i urzędnicy. W poszczególnych wskaźnikach bierzemy pod uwagę obszary, które oceniliśmy jako najważniejsze i wskazujące na prawdziwe, a nie pozorowane, zaangażowanie samorządowców w poprawę jakości powietrza. W czwartej edycji SIM są to:

- tempo wymiany kopciuchów, kontrole w sprawie przestrzegania uchwał antysmogowych i zaangażowanie w pomoc najuboższym w przechodzeniu na mniej emisyjne systemy grzewcze,
- jakość publicznych usług komunikacyjnych i stopień elektryfikacji flot autobusowych świadczących te usługi, jakość infrastruktury rowerowej oraz zaangażowanie miast w tworzenie stref czystego transportu.

W tej edycji nie badamy poziomu zanieczyszczeń pyłami zawieszonymi PM10, benzo(a)pirenem oraz dwutlenkiem azotu ze względu na brak reprezentatywnych danych za I półrocze 2023 r. Na wykresach podajemy punkty SIM uzyskane przez miasta w tej kategorii w poprzedniej edycji raportu, która obejmowała 2022 r.

Badane dwa obszary oceniamy w osobnych indeksach – nie tworzymy ostatecznego, zintegrowanego rankingu w celu wytypowania zwycięzcy, lecz odrębne zestawienia.

● 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 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 na początku badanego okresu. Nie skupiamy się na tym, jakie w danym mieście obowiązują szczegółowe antysmogowe przepisy, lecz weryfikujemy, czy są one przez władze egzekwowane. Badamy też, na ile samorządowcy wspierają w wymianie kopciuchów i opłatach za rachunki najuboższych, gdyż to im najtrudniej jest podjąć się wymiany instalacji grzewczych w domach.

Indeks transportu w mieście

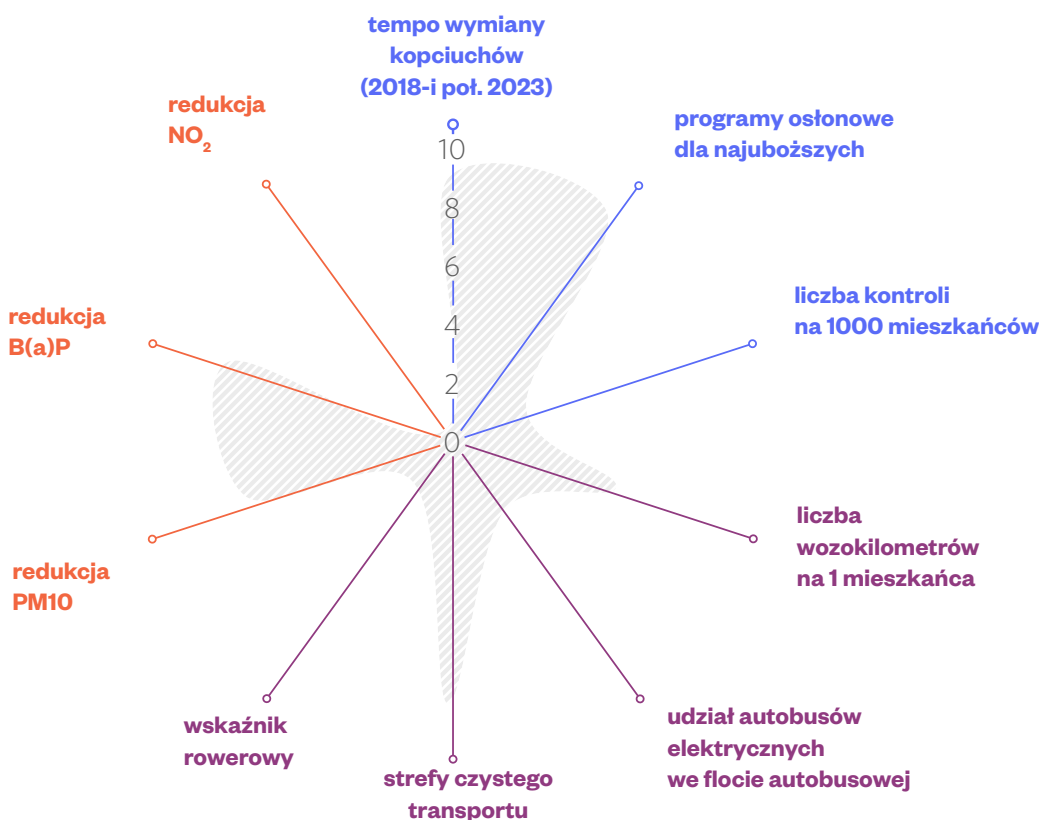
Jest mniej bezpośrednio związany z szeroko pojętym zjawiskiem smogu. Transport powoduje zanieczyszczenia przede wszystkim tlenkami azotu, które w największych polskich miastach w nieco mniejszym stopniu niż inne rodzaje zanieczyszczeń przekraczają dopuszczalne normy czystości powietrza. Wciąż jednak pozostają one na poziomie szkodliwym dla zdrowia, a walkę z nimi ułatwiłyby odważniejsze działania władarzy miast, np. w zakresie wprowadzania 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 i odzwierciedlały faktyczne proporcje między wartościami nominalnymi.

Sprawdźmy zatem, co mówi SIM: jakie postępy w ostatnich miesiącach poczynili samorządowcy z ośmiu miast wojewódzkich w obszarze wymiany pieców, wsparcia dla najuboższych oraz kontroli przestrzegania uchwał antysmogowych, a także w rozwoju transportu publicznego, infrastruktury rowerowej i dążenia do wprowadzenia stref czystego transportu.

Legenda wykresu Smogowego Indeksu Miast (dane za I poł. 2023)

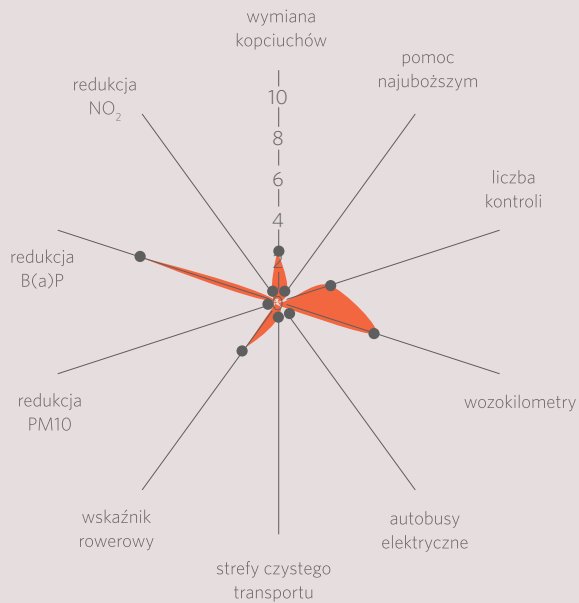
● poprawa jakości powietrza* ● kopciuchy i kontrole ● transport w mieście



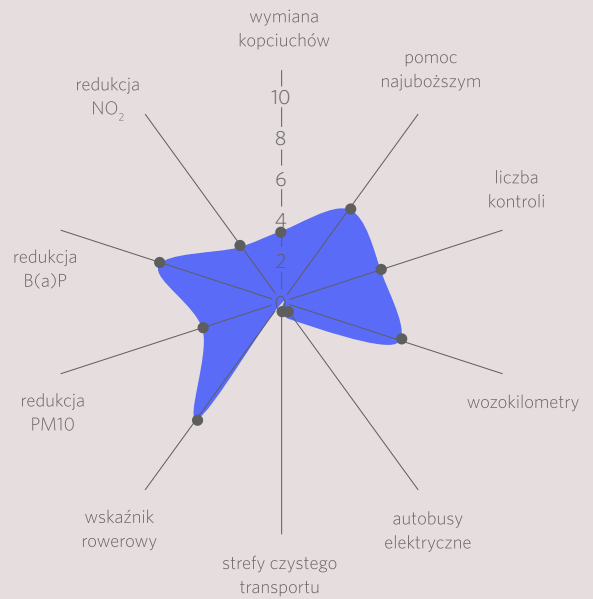
*W przypadku tej kategorii prezentujemy dane za 2022 rok.

Wykres 1. Wyniki miast w poszczególnych kategoriach Smogowego Indeksu Miast

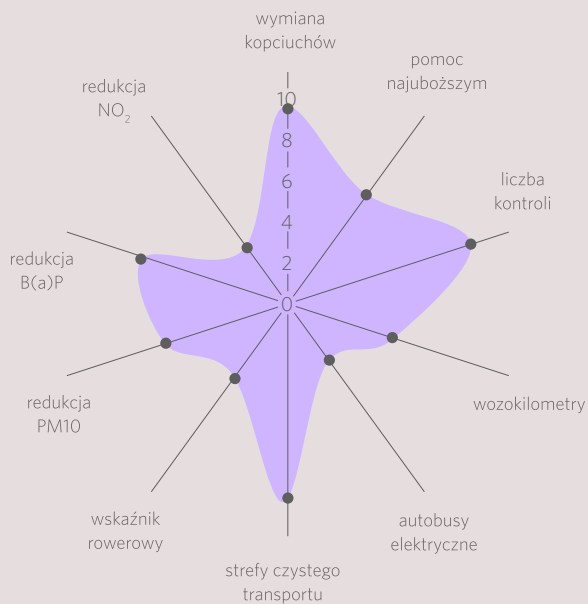
Gdańsk



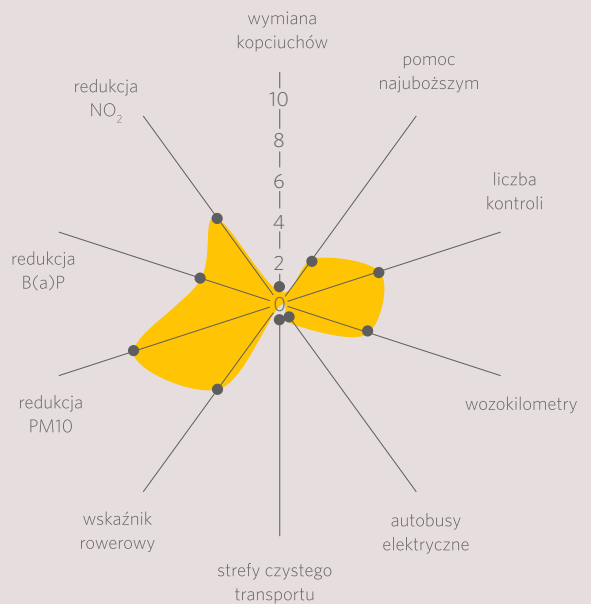
Katowice



Kraków

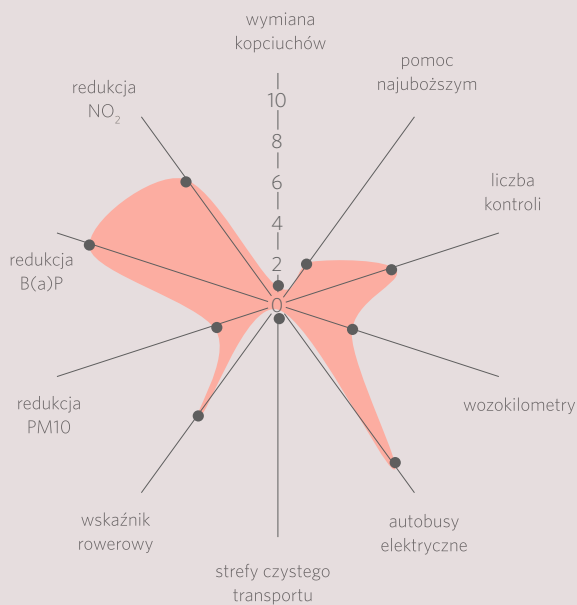


Lublin

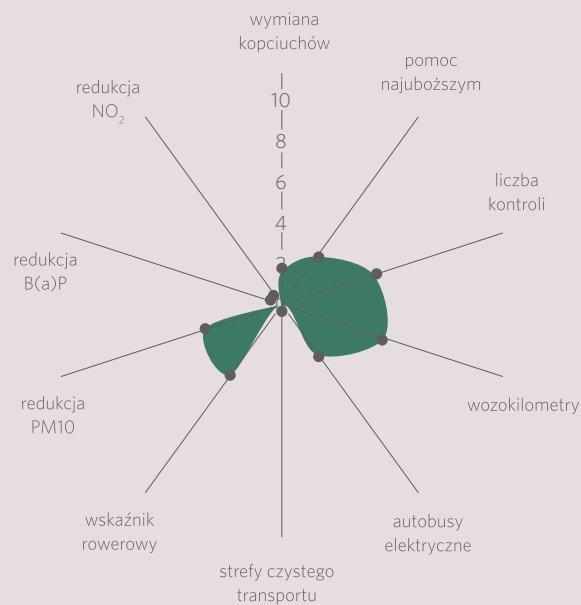


Dla kategorii redukcja NO₂, redukcja B(a)P, redukcja PM10 na wykresach zaprezentowane zostały dane za 2022 rok z poprzedniej edycji SIM.

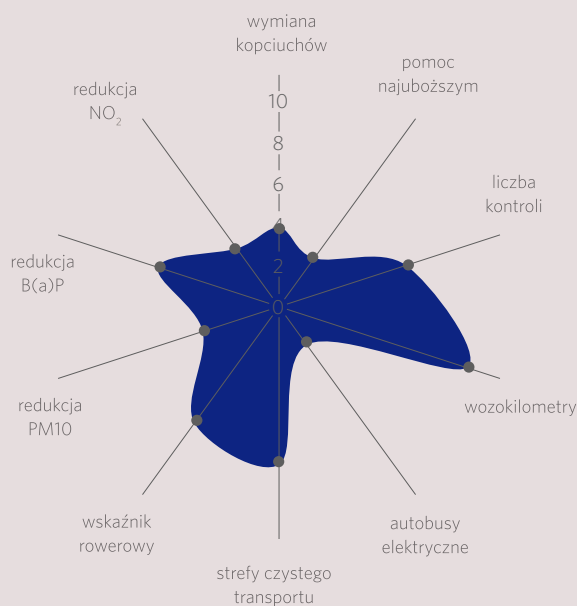
Łódź



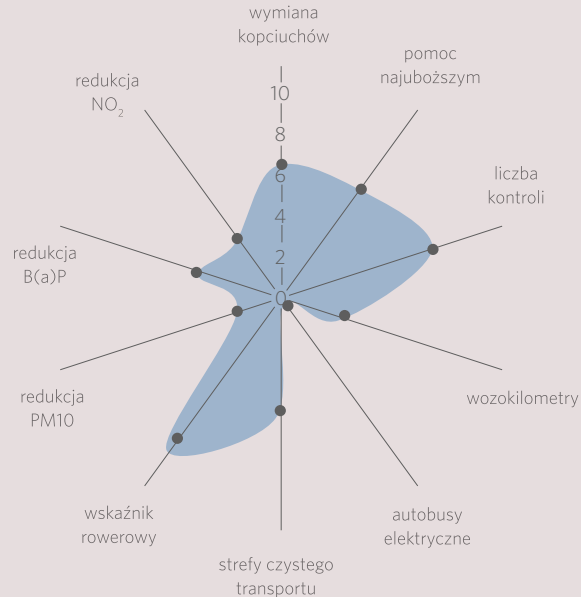
Poznań



Warszawa



Wrocław



Indeks kopciuchów i kontroli

W tej kategorii już po raz czwarty zwycięża Kraków, który zajął pierwsze miejsce we wszystkich trzech podkategoriach – nie tylko w sprawie wymiany pieców i programów miejskich tak jak w poprzednim indeksie, ale też pod względem liczby przeprowadzanych w mieście kontroli – co dało mu w sumie rekordowe 27 punktów (wzrost o 1,7 pkt od czerwca 2023 r.). Drugi, podobnie jak pół roku wcześniej, jest Wrocław, z wynikiem 22,11 pkt (spadek o 1,2 pkt). Tym razem trzecie miejsce zajęły Katowice z wynikiem 15,15 pkt, miasto od czerwca zyskało aż 5,6 pkt.

Jeśli chodzi o wymianę kopciuchów, niezmiennie liderem jest Kraków (10 pkt), który praktycznie wszystkie piece zlikwidował w 2020 r. Wysokie tempo wymiany pieców utrzymuje Wrocław, który w tej podkategorii jest drugi (6,76 pkt.). Warszawa utrzymała trzecią pozycję, dzięki sprawnej wymianie pieców w poprzednich latach – w 2023 r. wymiany pieców w stolicy prowadzone były, według wcześniej zaplanowanego harmonogramu, w drugiej połowie roku. W efekcie miasto uzyskało wynik taki jak w poprzednim indeksie – 3,97 pkt.

Jeśli chodzi o dostępne w mieście programy osłonowe, najlepiej znów wypadają Wrocław i Kraków (po 7 pkt), które prowadzą własne programy osłonowe dla najuboższych, a dodatkowo Kraków uczestniczy w programie STOP SMOG, a Wrocław – w „Ciepłym Mieszkaniu”. Własnego programu nie mają Katowice, ale udało im się przystąpić do obu wymienionych rządowych programów (miasto uzyskało 6 pkt). W kwestii kontroli przestrzegania przepisów uchwał antysmogowych (liczonych w odniesieniu do liczby mieszkańców) pierwsze miejsce zajął w najnowszym indeksie Kraków, którego urzędnicy przeprowadzili w pierwszej połowie roku około 222 tys. kontroli (dla dotychczasowego lidera – Nardziny – w tym samym czasie było to 100 tys.).

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

Pozycja	Miasto	Tempo wymiany	Antysmogowe programy wsparcia mieszkańców	Kontrole na 1000 mieszkańców	Łącznie
1 ⁽⁻⁾	Kraków	10	7	10	27 ↑
2 ⁽⁻⁾	Wrocław	6,76	7	8,35	22,11 ↓
3 ⁽⁺²⁾	Katowice	3,73	6	5,42	15,15 ↑
4 ⁽⁻¹⁾	Warszawa	3,97	3	6,72	13,69 ↑
5 ⁽⁺¹⁾	Lublin	1,16	3	6,33	10,49 ↑
6 ⁽⁻²⁾	Poznań	1,58	3	4,91	9,49 ↑
7 ⁽⁺¹⁾	Łódź	0,75	3	5,39	9,14 ↑
8 ⁽⁻¹⁾	Gdańsk	2,52	0	2,74	5,26 ↓

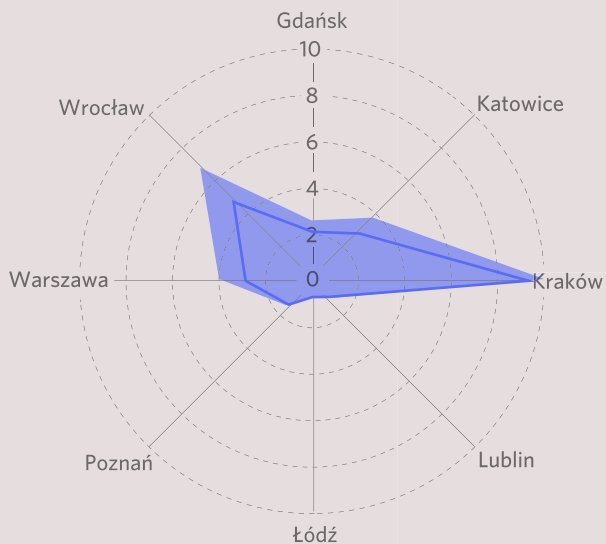
(+4) - zmiana miejsca względem poprzedniej edycji SIM

jest Wrocław z 8,35 pkt (jego urzędnicy przeprowadzili 1,5 tys. kontroli, a dodatkowo – czego nie liczymy w naszym indeksie – kontrolowali przestrzeganie uchwały za pomocą dronów). Trzecie miejsce zajmuje Warszawa, gdzie kontroli było aż 3,4 tys., co daje 6,72 pkt (niższa punktacja stolicy w tej kategorii wynika z tego, że liczbę wykonanych kontroli odnosimy do liczby mieszkańców).

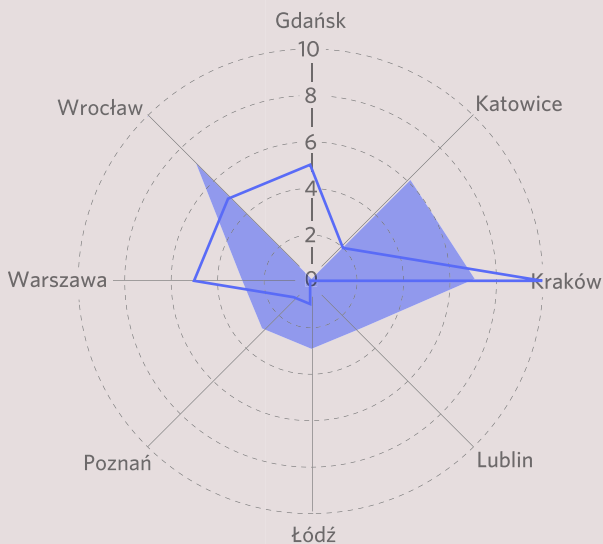
Wykres 3. Wyniki miast w poszczególnych składowych indeksu *Kopciuchy i kontrole* (w punktach SIM)



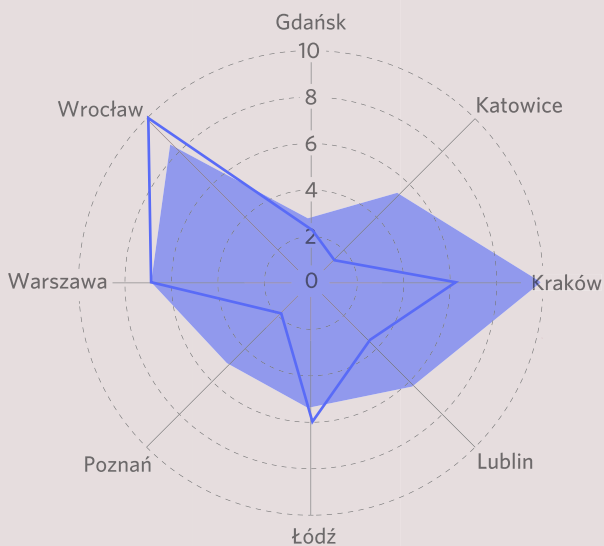
Tempo wymiany



Antysmogowe programy wsparcia mieszkańców



Liczba kontroli na 1000 mieszkańców



□ pierwsza edycja SIM

■ aktualny SIM

Indeks transportu w mieście

W tej kategorii skład podium nie zmienił się od poprzedniej edycji. Warszawa, która zdobyła 27,72 punktów SIM, pozostaje niezwycięzona. Drugie miejsce – z wynikiem 23,88 pkt – zajął Kraków, a trzecie Lublin (20,79 pkt).

Warszawa niezmiennie odznacza się najbardziej rozbudowaną siecią komunikacji miejskiej – w I półroczu pojazdy transportu publicznego pokonały ponad 65 wozokilometrów w przeliczeniu na jednego mieszkańca. Wynik ten stolica zawdzięcza posiadaniu linii metra, a także rosnącej długości linii w kategorii badającej pracę przewozową miejskiego zbiorokomu zajęły Katowice (40,5 wozokilometra na 1 mieszkańca), a trzecie – Kraków (37,7 wozokilometra na 1 mieszkańca).

Najwięcej elektrycznych autobusów wykorzystuje Lublin – na koniec I półrocza 2023 takie pojazdy stanowiły 36,4 proc. całej floty. Tak dobry wynik miasto zawdzięcza przede wszystkim posiadaniu trolejbusów, choć inwestuje też w pojazdy akumulatorowe. Drugie miejsce zajął Kraków, gdzie autobusy elektryczne stanowią 13,6 proc. floty, a na trzecim miejscu uplasował się Poznań (11,5 proc.). Warto również wyróżnić działania podejmowane przez Gdańsk i Wrocław – w II półroczu 2023 r. (więc nie uwzględniają tego wyniki bieżącej edycji SIM) floty tych miast uzupełniło łącznie kilkanaście autobusów EV. Dla Wrocławia są to pierwsze dostawy takich pojazdów.

Najwyższy wynik we wskaźniku rowerowym uzyskał Wrocław (9,38 punktów SIM) – m.in. za sprawą największych inwestycji w drogi dla rowerów spośród wszystkich badanych przez nas miast. Na pozostałych miejscach podium uplasowały się Warszawa (7,32 pkt) i Katowice (7,1 pkt).

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

Pozycja	Miasto	Liczba wozokilometrów na 1 mieszkańca	Udział autobusów elektrycznych we flocie autobusowej	Strefy czystego transportu	Wskaźnik rowerowy	Łącznie
1 ⁽⁻⁾	Warszawa	10	2,4	8	7,32	27,72 ↑
2 ⁽⁻⁾	Kraków	5,78	3,73	10	4,36	23,88 ↑
3 ⁽⁻⁾	Lublin	3,95	10	0	6,84	20,79 ↓
4 ⁽⁺¹⁾	Wrocław	3,35	0	6	9,38	18,73 ↓
5 ⁽⁺²⁾	Katowice	6,22	0,86	0	7,1	14,19 ↓
6 ⁽⁻²⁾	Poznań	5,48	3,15	0	4,4	13,04 ↓
7 ⁽⁻¹⁾	Łódź	4,61	1,13	0	5,16	10,89 ↓
8 ⁽⁻⁾	Gdańsk	5,22	0,28	0	2,82	8,33 ↓

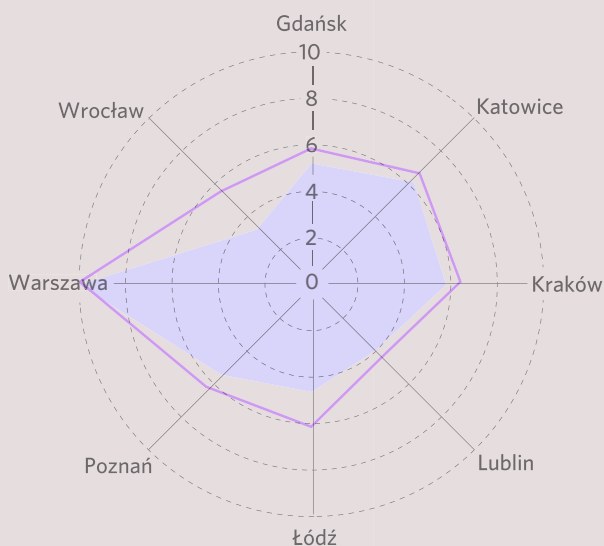
(+4) - zmiana miejsca względem poprzedniej edycji SIM

W przypadku stref czystego transportu (SCT) do końca I półrocza 2023 w badanych przez nas miastach nie zaszły żadne zmiany. Pierwsza tego typu strefa powstanie w Krakowie – od 1 lipca 2024 r. obejmie obszar całego miasta. 7 grudnia 2023 r. wprowadzenie SCT przegłosowała też rada Warszawy – centralne rejonu stolicy zostaną nią objęte również od 1 lipca 2024 r. W pierwszych latach z wymogów zwolnieni będą jednak m.in. mieszkańcy strefy i osoby zameldowane w Warszawie.

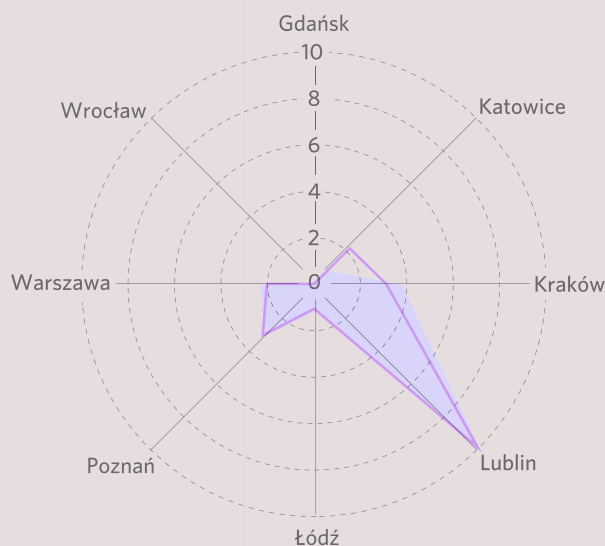
Wykres 4. Wyniki miast w kategorii *Transport w mieście* (w punktach SIM)



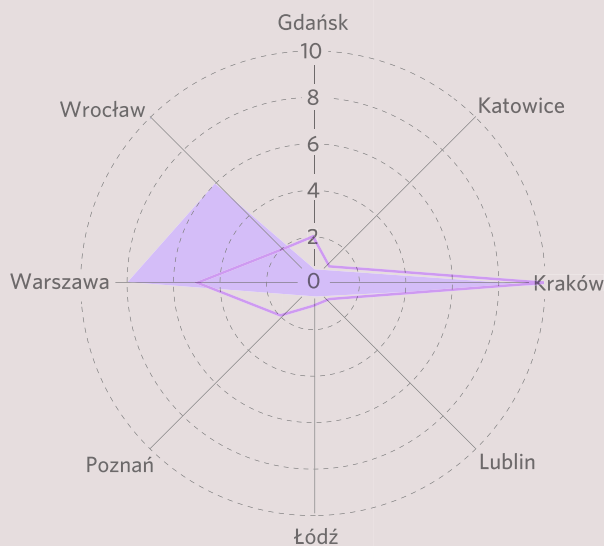
Liczba wozokilometrów na 1 mieszkańca



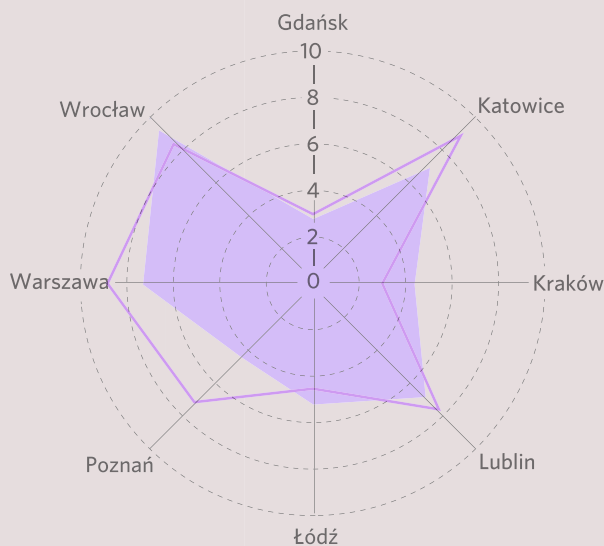
Udział autobusów elektrycznych we flocie autobusowej



Strefy czystego transportu



Wskaźnik rowerowy



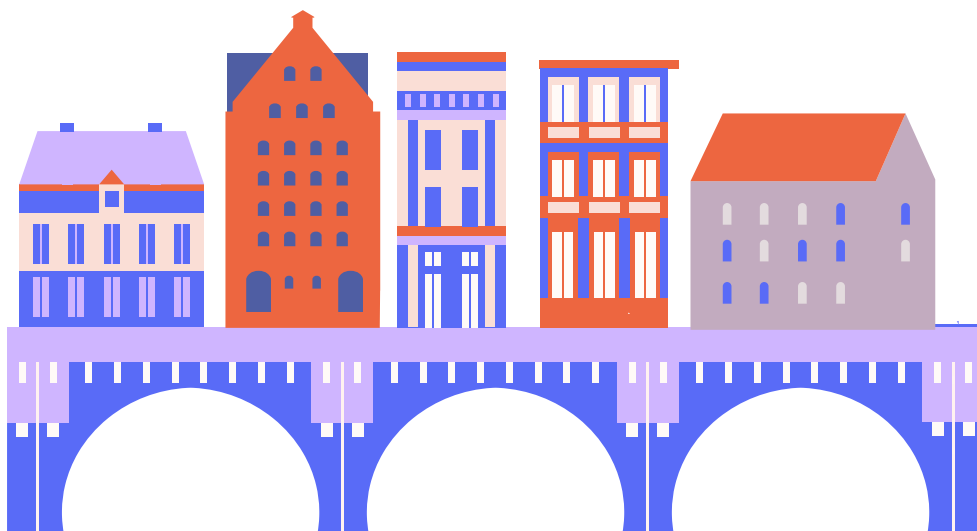
□ pierwsza edycja SIM

■ aktualny SIM

Podsumowanie

Czwartą edycję Smogowego Indeksu Miast publikujemy w okresie zmian politycznych: urząd ministra klimatu i środowiska objęła Paulina Hennig-Kloska, a za kwestię smogu ma w resorcie odpowiadać wiceminister z tej samej politycznej formacji – Polski 2050. Zmiany wiążą się z nadzieją na nowe otwarcie i bardziej ambitne podejście do tematu walki o jakość powietrza w Polsce. Jednocześnie oczywiste jest, że dla nowej ekipy rządowej priorytetowe są kwestie związane z przejmowaniem kontroli nad instytucjami, odbudową praworządności, odzyskiwaniem funduszy unijnych oraz wdrażaniem zmian związanych z kluczowymi obietnicami wyborczymi, takimi jak podwyżki płac czy ulgi dla przedsiębiorców.

Sprawa smogu stanie się jednak kwestią dla polityków ważną już w najbliższych tygodniach. W lutym rozpocznie się bowiem kampania samorządowa, w której kandydaci na prezydentów, burmistrzów i wójtów będą musieli zmierzyć się z pytaniami, w jaki sposób chcą poprawić jakość powietrza w swoich miejscowościach. Rządzący na szczeblu centralnym mogą ambitną polityką w tym obszarze wspierać swoich kandydatów. Słaby wynik w wyborach parlamentarnych i wewnętrzne napięcia w prawicowej Konfederacji mogą z kolei osłabiać prowęglową i prosamochodową narrację kandydatów na samorządowców identyfikujących się z tą stroną sceny politycznej.



Metodologia

Na Smogowy Indeks Miast w tej edycji składają się dwa 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 mniej.¹

Pierwszy indeks tej edycji SIM to **Kopciuchy i kontrole** (maksymalnie miasto może w nim zdobyć 30 punktów) – oceniamy w nim tempo wymiany pieców w okresie od 2018 r. do końca I półrocza 2023 r. 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, programie „Ciepłe mieszkanie” i poprzez 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:

- **3 pkt** za uczestnictwo w programie STOP SMOG,
 - **3 pkt** za uczestnictwo w programie „Ciepłe mieszkanie”,
 - **4 pkt** za prowadzenie programów osłonowych dla najuboższych mieszkańców.
- Punkty w tej podkategorii są sumowane – maksymalny wynik, który może uzyskać miasto, to 10 pkt.

Oprócz tego na wynik wskaźnika wpływa także liczba kontroli przestrzegania uchwał antysmogowych przeprowadzonych w I półroczu 2023, przypadająca na 1000 mieszkańców miasta.

Drugi 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 zatwierdziło datę wejścia w życie SCT,
- **8 pkt**, jeśli miasto wypracowało zaawansowany plan i podało wstępną datę wejścia w życie SCT,

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 pkt), a także kategoria z uczestnictwem w programie STOP SMOG i programami osłonowymi oraz ze strefami czystego transportu, gdzie punkty przyznawane są według osobnych schematów.

- **6 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.
- 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).
- Ocenie we wszystkich subindeksach Transportu w mieście podlegają działania samorządów, które zostały zrealizowane do końca czerwca 2023 r.

ŹRÓDŁA DANYCH:

Liczba wozokilometrów komunikacji publicznej w I połowie 2023 r.

- korespondencja z organizatorami transportu publicznego w miastach;

Udział elektrycznych autobusów we flocie autobusowej na koniec I połowy 2023 r.

- korespondencja z organizatorami transportu publicznego w miastach;

Informacja o planach wprowadzenia stref czystego transportu

- korespondencja z urzędami miejskimi;

Liczba udostępnionych rowerów miejskich w I połowie 2023 r.

- korespondencja z urzędami miejskimi;

Długość ścieżek rowerowych na 100 km² powierzchni miasta na koniec I połowy 2023 r.

- Bank Danych Lokalnych GUS i korespondencja z urzędami miejskimi;

Liczba wymienionych kopciuchów w latach 2018–2023 (I półrocze)

- korespondencja z urzędami miejskimi;

Szacowana liczba kopciuchów pozostałych do wymiany na koniec 2017 r.

- Polski Alarm Smogowy, korespondencja z urzędami miejskimi;

Informacja o uczestnictwie w programie STOP SMOG

- korespondencja z urzędami miejskimi;

Informacja o uczestnictwie w programie „Ciepłe mieszkanie”

- korespondencja z urzędami miejskimi;

Informacja o programach osłonowych dla najuboższych mieszkańców miast

- korespondencja z urzędami miejskimi;

Liczba kontroli przestrzegania uchwał antysmogowych w latach 2020–2023 (I półrocze)

- 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.

