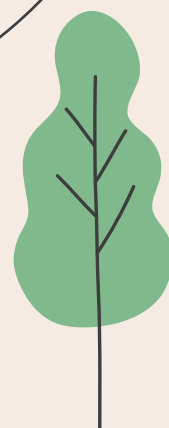
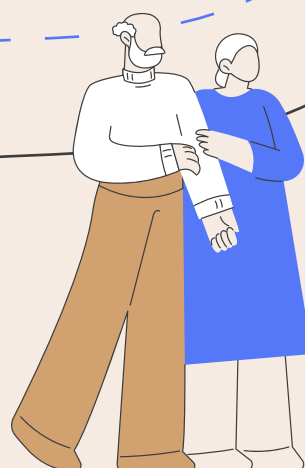
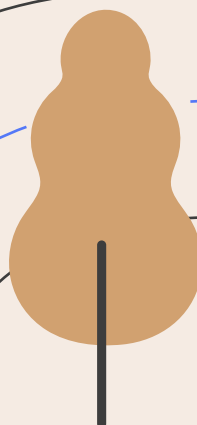
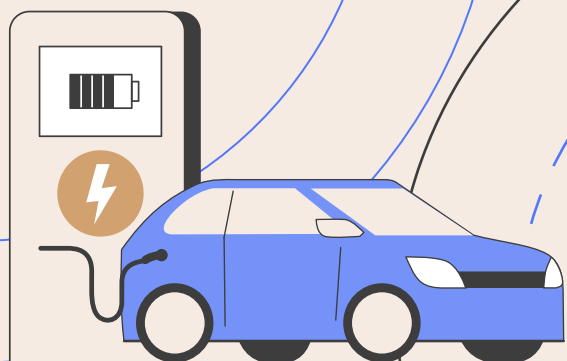
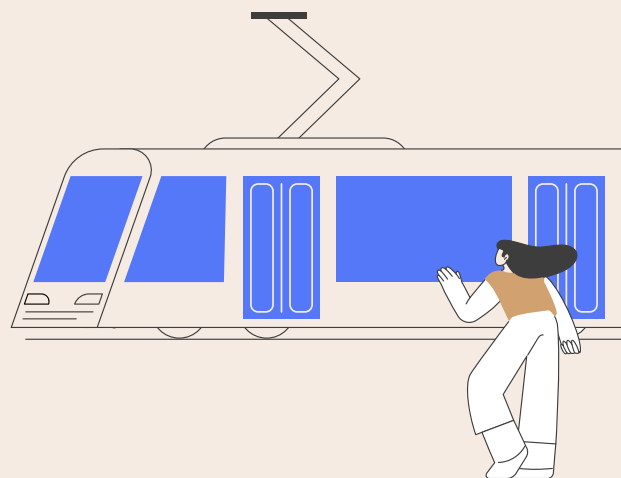




Ranking miast zrównoważonej mobilności 2025



Spis treści

Wstęp	6
Jak zbudowany jest ranking?	11
Ranking miast – kategorie	16
Czyste powietrze – świadomość problemu	16
Mobilność indywidualna	20
Transport zbiorowy	22
Ruch pieszzy i bezpieczeństwo	25
Infrastruktura elektromobilności	27
Regulacje i polityki miejskie	29
Transport towarowy i logistyka miejska	31
Wyróżnienia	34
Zakończenie	35
Wyniki miast	36
Aneks metodyczny	38
Wykaz źródeł	39

AUTORZY



Mateusz Fornowski



Ryszard Kolasiński

Polityka Insight

KONSULTACJA MERYTORYCZNA

Jacek Mizak

Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych

Aleksander Szałański

Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych

REDAKCJA

Weronika Kiebzak

PROJEKT GRAFICZNY

Urszula Dubiniec

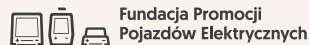


Związek Miast Polskich objął niniejszą publikację patronatem honorowym.



Raport powstał w ramach projektu realizowanego ze środków Clean Air Found (CAF). Opracowanie jest bezstronne i obiektywne, CAF nie miał wpływu na jego tezy ani wymowę.

Partnerem raportu jest Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych. Wszystkie prawa zastrzeżone.



FUNDACJA PROMOCJI POJAZDÓW ELEKTRYCZNYCH jest organizacją pozarządową pracującą na rzecz neutralnej klimatycznie i przyjaznej środowisku transformacji sektora transportu, głównie transportu drogowego. Angażuje się w wypracowanie realnych i skutecznych rozwiązań na rzecz poprawy jakości życia w miastach – głównie dzięki poprawie jakości powietrza i ograniczeniu negatywnego wpływu sektora transportowego. Fundacja organizuje forum dialogu i wymiany wiedzy pomiędzy przedstawicielami biznesu, administracji centralnej i lokalnej oraz organizacji pozarządowych. Prowadzi działania na rzecz zielonej legislacji i implementacji prawa klimatycznego, ochrony powietrza oraz angażuje się w projekty edukacyjne. www.fppe.pl



POLITYKA INSIGHT to źródło wiedzy o polskiej i europejskiej polityce oraz gospodarce dla liderów biznesu, decydentów politycznych i dyplomatów. Od 12 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

Warszawa, październik 2025 r.

Szanowne Czytelniczki i Czytelnicy,

z dużą satysfakcją, wspólnie z Polityką Insight, oddajemy w Wasze ręce kolejną edycję „Rankingu miast zrównoważonej mobilności”. To ranking lekko odmieniony – tak jak zmienia się sposób, w jaki poruszamy się po mieście, i jak zmieniają się nasze – mieszkańców – oczekiwania co do tego, jak chcielibyśmy się przemieszczać.

Mobilność to coś więcej niż tylko podróż z punktu A do punktu B. W każdym mieście są momenty, które pokazują, jak wszystko się ze sobą splata. Rowerzysta czekający na światłach obok autobusu. Kurier, który szuka miejsca, by zdążyć z dostawą. Rodzic przeprowadzający dziecko przez pasy. Starsza osoba, dla której najważniejsze jest, by spokojnie wsiąść do tramwaju. Z pozoru zwyczajne sceny – znamy je z codzienności – a jednak kryje się w nich prawda o mieście: że nie składa się ono z odrębnych światów, lecz z jednego wspólnego. I że działa dobrze tylko wtedy, gdy wszystkie te światy zaczynają grać razem, zamiast wchodzić sobie w drogę.

Tak właśnie rozumiemy tytułową „zrównoważoność”. Mówiąc o niej w kontekście mobilności, wskazujemy trzy kluczowe warunki. Po pierwsze, zrównoważona mobilność to taka, która zaspokaja potrzeby mieszkanki i mieszkańców w sposób, który nie jest szkodliwy w innych obszarach życia (np. nie odbywa się kosztem zdrowia czy ciszy). Po drugie, jest sprawiedliwa społecznie, tj. uwzględnia potrzeby różnych grup (np. nie stawia interesów kierowców ponad interes dzieci w drodze do szkoły). Po trzecie, jest neutralna dla klimatu i jakości powietrza lub szkodzi im w możliwie najmniejszym stopniu.

Kolejna edycja „Rankingu miast zrównoważonej mobilności” powstała po to, by przypominać, że właśnie o tę złożoność i synergię chodzi. Że transport publiczny, rowery, piesi, samochody i transport towarów – wszystkie te tryby muszą się zająć, a nie ze sobą rywalizować. I że, aby tak się stało, potrzebna jest współpraca: samorządów, które nadają kierunek; biznesu, który wnosi praktyczne rozwiązania; i mieszkańców, o bardzo różnorodnych potrzebach, którzy decydują, które z tych rozwiązań przyjmą. Jeśli zabraknie współpracy, wszystko się zacina. Jeśli ją znajdziemy – zyskują wszyscy. Impuls do tych działań musi jednak pochodzić ze strony miasta – kształtowanie trafnych i skutecznych polityk publicznych to przywilej, ale i obowiązek samorządów.

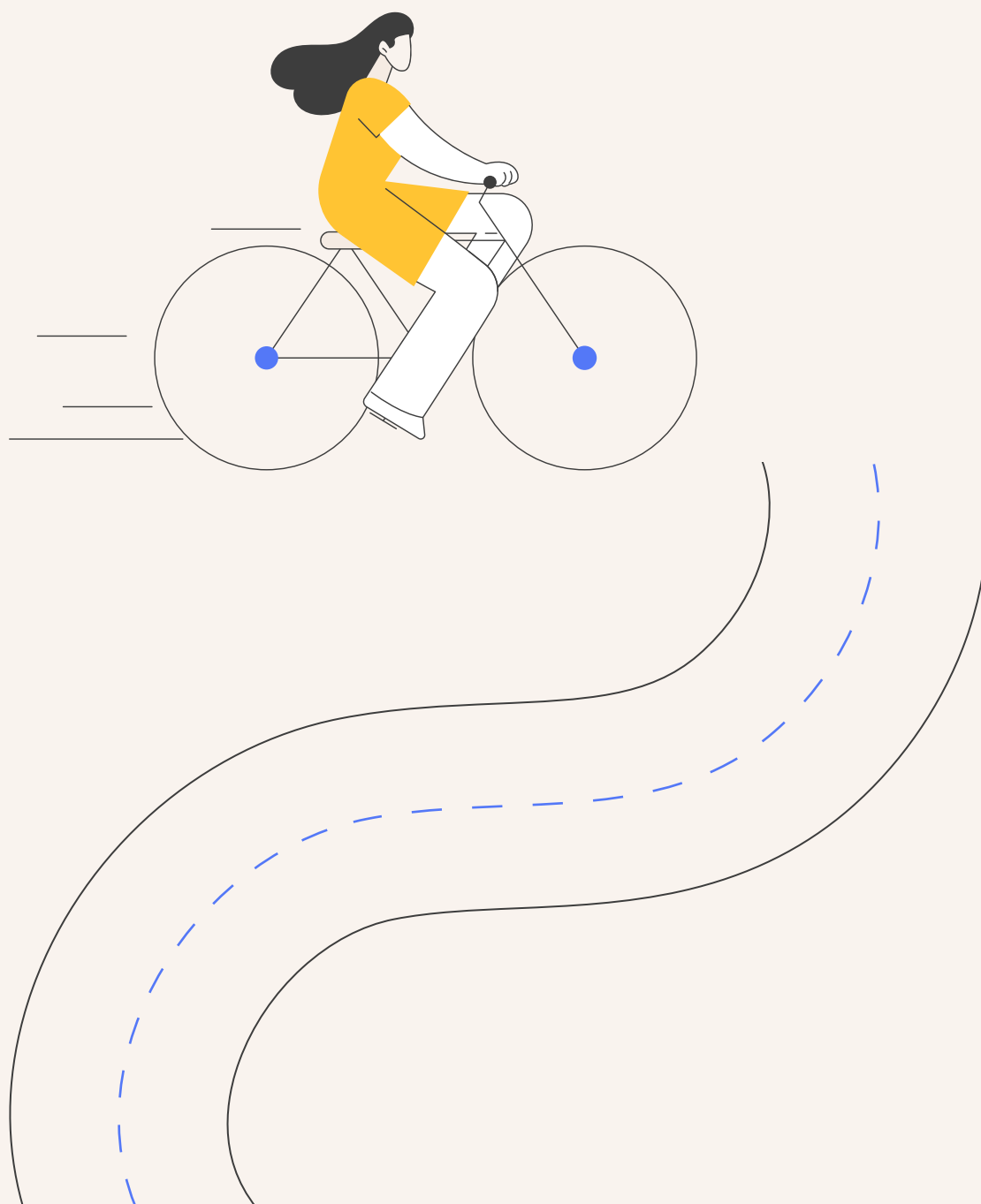
Nasz ranking nie został stworzony po to, by rozdawać nagrody i kary. To raczej mapa, na której zaznaczamy przykłady działań, które warto powielać, oraz inicjatywy, które warto rozwijać. Chcielibyśmy, by inspirował władze miast do aktywnego działania i odważnych decyzji.

Dlatego zapraszam, by czytać ten ranking nie jak tabelę wyników, ale jak opowieść o możliwościach – o tym, jak możemy wspólnie budować miasta, które nie tylko działają sprawniej, ale w których po prostu lepiej się żyje.

Zapraszam do lektury

Marcin Korolec

Prezes Fundacji Promocji Pojazdów Elektrycznych



Ranking Miast Zrównoważonej Mobilności odpowiada na kluczowe wyzwania, przed którymi stoją dziś polskie samorządy. Mieszkańcy oczekują bezpiecznych ulic, czystego powietrza, sprawnego transportu publicznego i przyjaznych przestrzeni. Zestawienie pokazuje, że zrównoważona mobilność to nie hasło, lecz konkretne działania, które realnie wpływają na codzienne życie w miastach.

Jego siłą jest połączenie rzetelnych danych z praktyką samorządów. Analiza przygotowana przez Fundację Promocji Pojazdów Elektrycznych i Politykę Insight wskazuje, gdzie skutecznie inwestuje się w transport publiczny, rozwija infrastrukturę rowerową czy poprawia bezpieczeństwo pieszych, a gdzie potrzebne są dodatkowe działania. To nie tylko zestawienie wyników, lecz także wskazówka, jak krok po kroku budować lepsze warunki do życia.

Od początku swojego istnienia Związek Miast Polskich tworzy przestrzeń do współpracy i wymiany doświadczeń. Ranking wpisuje się w tę ideę – pokazuje, że sukcesy jednych samorządów mogą być inspiracją dla innych, a trudności napotykane przez poszczególne miasta stają się lekcją dla całej wspólnoty.

Mobilność to znacznie więcej niż autobusy czy parkingi. To cały system rozwiązań obejmujący pieszych, rowerzystów, transport publiczny, nowe technologie i logistykę miejską. Tylko całościowe podejście pozwala budować miasta przyjazne mieszkańcom i odporne na wyzwania przyszłości.

Cenną wartością tego opracowania jest również to, że powstało przy udziale zewnętrznych instytucji. Samorządy potrzebują takich pogłębionych i porównawczych analiz swoich działań. Dzięki niezależnej ocenie ekspertów ranking staje się źródłem inspiracji i impulsem do dalszych zmian.

Dla Związku Miast Polskich inicjatywy tego typu są wyjątkowo ważne, bo wspierają współpracę samorządów z ekspertami i sprzyjają wymianie doświadczeń. Dzięki nim każde miasto – niezależnie od skali i zasobów – może znaleźć własną drogę do zrównoważonej mobilności i poprawy jakości życia mieszkańców.

Radosław Żyto

Przewodniczący Komisji Transportu ZMP

Zastępca burmistrza Jarocina

Wstęp

Miasta pozostają w sercu życia polskiego społeczeństwa – mieszka w nich większość, bo około 60 proc. populacji naszego kraju, a jeszcze więcej osób dojeżdża do nich do pracy, szkoły czy innych instytucji. Dla włodarzy miast nieustannie stwarza to szereg wyzwań, którym muszą stawiać czoła – wśród nich niezmiennie istotnym jest zagwarantowanie mieszkankom i mieszkańcom zrównoważonego, dostępnego dla każdego i sprawiedliwego systemu transportu i mobilności.

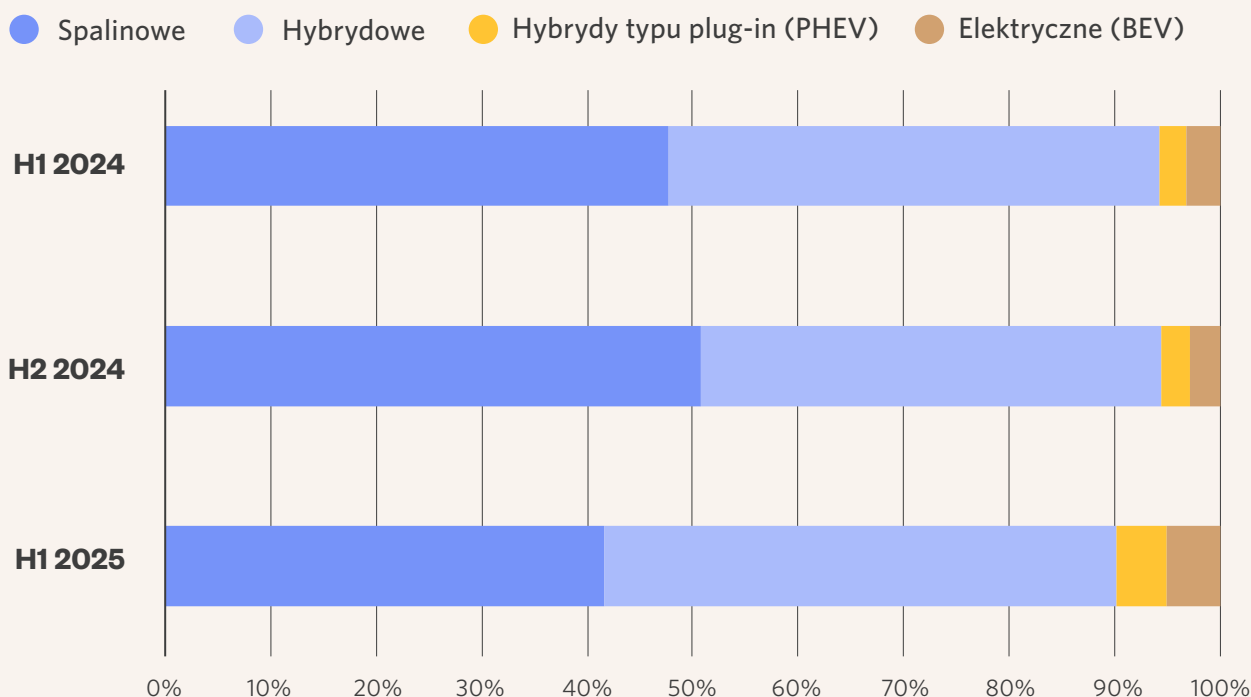
Ze względu na polskie uwarunkowania kulturowe jest to szczególnie trudne – Polki i Polacy wykazują silne przywiązanie do prywatnego samochodu. Polska jest szóstym najbardziej zmotoryzowanym krajem Unii Europejskiej – w 2024 r. na 1 tys. mieszkańców przypadało 611 aut osobowych. Liczba ta regularnie wzrasta i jest wyższa od średniej unijnej, wynoszącej 576 aut osobowych na 1 tys. mieszkańców. Ponadto według badania „Polacy o dojazdach do pracy”, przygotowanego przez LeasingTeam Group, największą grupę Polek i Polaków stanowią osoby, które dojeżdżają do pracy swoim prywatnym samochodem (46,6 proc. badanych). Wzmożony ruch samochodowy powoduje częste i długie zatory, a także generuje hałas i emituje spaliny, co negatywnie wpływa na zdrowie i jakość życia mieszkańców miast, gdzie ruch ten się koncentruje. Choć bardziej zrównoważone alternatywy – jak np. wspomniana komunikacja zbiorowa, rower lub hulajnoga – są tańsze i mniej szkodliwe dla otoczenia, w wielu przypadkach nie odpowiadają na potrzeby dojeżdżających. Wynika to m.in. z niewystarczającej oferty miejskiego „zbiorkomu”, skomplikowanego w obsłudze systemu biletowego (opartego często na najnowszych technologiach, co może być wyzwaniem np. dla seniorów), a także ograniczeń zdrowotnych, które utrudniają korzystanie z rowerów.

Pandemia COVID-19 zmieniła tymczasowo codzienne schematy poruszania się wielu mieszkanki i mieszkańców miast ze względu na wprowadzenie pracy i nauczania zdalnego. Zmniejszyło to zapotrzebowanie na dojazdy do biur czy placówek oświatowych, redukując negatywny wpływ ruchu samochodowego na samopoczucie mieszkańców. Zmiana ta okazała się jednak nietrwała, bowiem coraz więcej pracodawców decyduje się na powrót obowiązku pracy stacjonarnej. Według badania firmy Grant

Thorton pt. „Praca zdalna oczami przedsiębiorców”, którego wyniki opublikowano zimą 2025 r., odsetek firm nieuwzględniających możliwości pracy zdalnej wzrósł z 23 do 37 proc. między 2024 a 2025 r. Oznacza to, że znowu znaczna część pracowników (w tym również biurowych) codziennie musi kursować między domem a miejscem pracy. Częstotliwość tych dojazdów ogranicza trochę model pracy hybrydowej, oferowany przez wielu pracodawców, który wymaga obecności w biurze tylko w wybrane dni tygodnia. Mimo to długość korków i skala hałasu oraz zanieczyszczeń powietrza ponownie zbliżyła się do stanu sprzed pandemii.

Sytuacja ta zwiększa potrzebę przyspieszenia inwestycji mających na celu transformację sektora mobilności w kierunku bardziej zrównoważonych rozwiązań – takich, których wykorzystywanie nie wiąże się z tak dużą szkodliwością dla zdrowia ludzi oraz dla środowiska i działających w nich ekosystemów. Już teraz widzimy, że transformacja ta nie jest tylko pieśnią przyszłości – zmiany w tym obszarze stopniowo nabierają tempa. Coraz większy odsetek nowo zarejestrowanych samochodów osobowych i dostawczych stanowią pojazdy zeroemisyjne. Według Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM) w pierwszym półroczu 2025 r. 5 proc. wszystkich nowo zarejestrowanych samochodów osobowych w Polsce stanowiły auta w pełni elektryczne (BEV), a kolejne 4,7 proc. – hybrydy typu plug-in (PHEV). Oznacza to wzrost aż o 60 proc. w przypadku pojazdów BEV oraz o 80 proc. dla pojazdów PHEV w porównaniu z analogicznym okresem w 2024 r. To efekt nie tylko prywatnych decyzji konsumentów (wspieranych m.in. napływem stosunkowo niedrogich aut elektrycznych z Chin na polski rynek), ale również rosnącej liczby przedsiębiorstw, które decydują się na elektryfikację swoich flot pojazdów służbowych.

Wykres 1. Udział poszczególnych typów paliw w strukturze noworejestrowanych samochodów osobowych w Polsce



Źródło: Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego

Transformacja miejskiej mobilności jest też głęboko osadzona w obowiązujących ramach instytucjonalnych i prawnych Unii Europejskiej oraz polskim prawie. Kierunek dla całej Unii wytyczają chociażby pakiet klimatyczny, rozporządzenie ws. rozwoju paliw alternatywnych (AFIR), wprowadzenie normy emisji EURO VII czy zwiększanie wymogów dotyczących organizacji planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP). Z drugiej strony polscy prawodawcy również coraz ambitniej wyznaczają tor dla transformacji transportu – m.in. poprzez wprowadzenie obowiązku zakupu wyłącznie zeroemisyjnych autobusów komunikacji miejskiej w kolejnych latach, a także przez zwiększenie wymogów dotyczących tworzenia stref czystego transportu w miastach. Niezależnie od tego, czy działania miast wynikają bezpośrednio z ustawowych wymogów, czy bardziej z własnych ambicji ich włodarzy i mieszkańców – ich cel jest taki sam: uczynić przestrzeń, w której żyjemy, zdrowszą, wygodniejszą i mniej dyskryminującą.

Wzmożony ruch samochodowy w mieście generuje również inne trudności dla mieszkańców i mieszkańców. Wyzwaniem dla miejskich włodarzy jest kwestia uporządkowania sposobu, w jaki auta są parkowane w gęsto zabudowanych rejonach. Niejednokrotnie kierowcy pozostawiają swoje pojazdy na chodnikach, miejskiej zieleni czy w bezpośrednim sąsiedztwie przejść dla pieszych, czasami jeżdżąc po chodnikach i drogach rowerowych, by nielegalnie zostawić tam auto. Służby porządkowe często nie są w stanie efektywnie walczyć z tymi drogowymi patologiami, a miasta są zmuszone np. zastawiać chodniki słupkami. Poza samym obniżeniem estetyki miejskiego krajobrazu sytuacja ta jest przede wszystkim niebezpieczna – szczególnie dla pieszych, czyli najliczniejszej, a jednocześnie najbardziej narażonej grupy uczestników ruchu ulicznego. Liczne strategiczne dokumenty Unii Europejskiej i Polski – m.in. „Strategia mobilności” Komisji Europejskiej, unijne „Wytyczne dla rozwoju i implementacji zrównoważonych planów mobilności miejskiej” czy rządowe „Strategia zrównoważonego rozwoju transportu do 2030 roku” oraz Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021–2030 – jasno wskazują, że piesi powinni być na drogach traktowani priorytetowo. To zapewnienie bezpieczeństwa właśnie tej grupie umożliwia rozwój środków miejskiej mobilności alternatywnych wobec prywatnego samochodu. Uznając wagę tej kwestii oraz mając pełną zgodę co do jej celowości i słuszności, zdecydowaliśmy się poszerzyć tegoroczną edycję rankingu o nową kategorię – badającą właśnie poziom bezpieczeństwa pieszych.

Poza tą nowością nasz ranking opieramy jednak na podobnych założeniach, co przy poprzedniej edycji sprzed dwóch lat (obecne wydanie to czwarta edycja rankingu publikowanego co dwa lata). Niezmiennie badamy zmiany w miastach w zakresie świadomości problemu zanieczyszczeń powietrza, rozwoju i elektryfikacji transportu zbiorowego oraz infrastruktury pod zeroemisyjny transport indywidualny. Sprawdzamy również, jak zmieniają się miejskie regulacje i polityki wspierające zrównoważoną mobilność, a także jakie postępy są widoczne w rozwoju logistyki miejskiej. Poniżej prezentujemy wszystkie tegoroczne kategorie rankingowe:



**Czyste powietrze –
świadomość problemu**



Mobilność indywidualna



Transport zbiorowy



Ruch pieszy i bezpieczeństwo



**Infrastruktura
elektromobilności**



Regulacje i polityki miejskie



**Transport towarowy
i logistyka miejska**

(podobnie jak w poprzednim rankingu –
kategoria niepunktowana)

W porównaniu z poprzednią edycją raportu brakuje kategorii „Pojazdy miejskie i komunalne”, co wynika z ograniczonej dostępności danych w tym zakresie. Jest to efekt zmiany ustawowych wymogów dotyczących raportowania emisyjności flot pojazdów miejskich – uproszczono formularz wysyłany do Ministerstwa Klimatu i Środowiska, przez co samorządy nie muszą już przekazywać tak szczegółowych informacji jak dotychczas. Część wskaźników z tej części (badających udział zeroemisyjnych pojazdów we flotach urzędów oraz jego wzrost na przestrzeni ostatnich dwóch lat) została jednak przeniesiona do kategorii „Infrastruktura elektromobilności”.

Wierzimy, że opracowane przez nas kategorie rankingowe oddają kluczowe obszary polityk miejskich, które realnie wpływają na rozwój zrównoważonej mobilności. Zmiany wprowadzone względem poprzedniej edycji raportu traktujemy jako element procesu ewolucji, odzwierciedlający dynamicznie przekształcające się otoczenie. Nasza publikacja ma pomagać je namierzać i wskazywać decydentom możliwe rozwiązania na podstawie osiągnięć innych miast. Chcemy, aby niniejszy raport pełnił rolę mapy drogowej i stanowił inspirację dla tych, od których w wyjątkowo namacalny sposób zależy jakość życia milionów Polek i Polaków. Do przeprowadzenia sprawiedliwej transformacji w zakresie miejskiej mobilności niezbędne są świadome, przemyślane, kompleksowe i skoordynowane działania włodarzy, a niniejszy raport ma im w tym pomagać.

Choć publikacja ta ma formę rankingu, z góry pragniemy zaznaczyć, że nie ma ona na celu stricte oceniania poszczególnych miast jako te „dobre” czy „złe”. Przydzielane punkty mają zwracać uwagę czytelników nie tyle na konkretne metropolie czy kryjące się pod ich nazwami twarze miejskich włodarzy, ile na konkretne działania, które na terenie tych miast udaje się wdrażać i które przynoszą dobre efekty. Punkty te więc mają działać jako magnes dla udanych inicjatyw, które mogą inspirować innych, a nie jako waluta sukcesu tej czy innej jednostki samorządu terytorialnego. Zależy nam, by niższe wyniki punktowe nie były odbierane jako kara dla poszczególnych miast, lecz jako punkt wyjścia do konstruktywnej rozmowy o istniejących ograniczeniach i problemach. Tylko w ten sposób można szukać skutecznych sposobów na ich przezwyciężenie. Wierzimy, że dzięki współpracy i wzajemnej nauce skorzystają wszystkie polskie miasta, a w konsekwencji także – jak podkreślaliśmy na początku – większość Polek i Polaków. Stawką jest bowiem najwyższe dobro: zdrowie i jakość życia milionów ludzi, dziś i w przyszłości.

Niniejszy raport ma także na celu podkreślenie, jak istotne jest odważne i proaktywne działanie władz miejskich w obliczu wymienionych w tym wstępie wyzwań. Aby zapewnić mieszkańcom dobrą przyszłość, włodarze muszą pręźnie działać już dziś – w przeciwnym wypadku zmiany przeprowadzi za nich ktoś inny (jak miało to miejsce np. w przypadku automatów paczkowych). Żeby jednak były to zmiany, które uwzględniają potrzeby większości, w tym też najsłabszych, to właśnie samorządy powinny być faktycznymi liderami rozpoczynającej się na dobre transformacji.

Jak zbudowany jest ranking?

W raporcie zbadaliśmy miasta przede wszystkim pod kątem ich własnych starań na rzecz budowy przyjaznej i zrównoważonej mobilności. Ranking obejmuje 37 największych miast w Polsce, czyli tych, w których mieszka przynajmniej 100 tys. osób. W przypadku trzech miast – Włocławka, Chorzowa i Wałbrzycha – w 2024 r. populacja spadła nieznacznie poniżej 100 tys. Mimo to uwzględniamy je w rankingu, żeby zachować ciągłość pomiędzy kolejnymi edycjami.

Rozpoczęliśmy od kategorii **„Czyste powietrze – świadomość problemu”**, w której sprawdziliśmy, czy i w jaki sposób miasta starają się uświadamiać mieszkańców w kwestii zagrożeń wynikających z zanieczyszczeń powietrza, w tym pochodzących z transportu. Aby działać długofalowo w sposób skuteczny i przemyślany, trzeba dobrze zidentyfikować problem, a także informować o nim i prowadzić odpowiednią edukację. Na początku oceniliśmy, jakim powietrzem oddychają mieszkanki i mieszkańcy badanych przez nas miast. Posłużyliśmy się danymi Państwowego Monitoringu Środowiska pochodzącymi z oficjalnych stacji pomiaru jakości powietrza Inspekcji Ochrony Środowiska za 2024 r. Sprawdziliśmy, w ilu miastach przekroczone zostało średnioroczne dopuszczalne stężenie dwutlenku azotu (NO_2), którego głównym źródłem są silniki spalinowe w transporcie drogowym. Miasta podzieliliśmy na cztery kategorie:



- miasta, które spełniają najbardziej ambitne rekomendacje Światowej Organizacji Zdrowia (WHO), czyli takie, w których średnioroczne stężenie NO_2 wynosi poniżej $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$;
- miasta, które nie mieszczą się w wytycznych WHO, ale już dziś spełniają nowe normy dyrektywy AAQD o jakości powietrza (które w Polsce formalnie obowiązować zaczną najpóźniej w 2030 r.), czyli średnioroczne stężenie NO_2 nie przekracza w nich $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$;
- miasta, które nie spełniają jeszcze powyższych wymogów, ale mieszczą się w obecnie obowiązującej normie – poniżej $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$;
- oraz miasta, które powyższą normę przekraczają.

Sprawdziliśmy, czy samorządy, obok państwowych stacji pomiaru zanieczyszczeń, wprowadziły też własne systemy monitorowania czystości powietrza, a także czy w magistracie wyznaczono pełnomocnika ds. jakości powietrza. Wreszcie – zapytaliśmy miasta,

czy prowadzą kampanie społeczne o problemie smogu oraz jak dużo z podległych im placówek edukacyjnych bierze udział w programie Edukacyjna Sieć Antysmogowa prowadzonym przez Państwowy Instytut Badawczy NASK. Jego celem jest nauczanie dzieci, młodzieży i ich rodziców o zagrożeniach związanych z zanieczyszczeniem powietrza.



W kategorii „**Mobilność indywidualna**” oceniliśmy, jak miasta są przystosowane do ruchu zeroemisyjnych środków mobilności indywidualnej innych niż samochody osobowe. Sprawdziliśmy, jak działają systemy rowerów miejskich, jak gęsta jest sieć dróg dla rowerów oraz czy miasta udostępniają (zadaszone) parkingi rowerowe, gwarantujące wygodne użytkowanie roweru w codziennych dojazdach. Poza tym zbadaliśmy, czy w miastach funkcjonują systemy krótkoterminowego wynajmu hulajnóg elektrycznych, a także czy samorządy uzgadniają z operatorami wytyczne co do ich funkcjonowania – tak, aby pojazdy nie zaśmiecały przestrzeni i nie stanowiły zagrożenia dla innych uczestników ruchu, a sam system był możliwie najbardziej funkcjonalny. Choć w miastach w dalszym ciągu największą popularnością cieszą się dojazdy samochodem osobowym, coraz więcej Polek i Polaków wybiera właśnie rower lub hulajnogę – jak można się domyślać, w celu uniknięcia korków i problemów z parkowaniem, ograniczenia kosztów lub poprawy kondycji. Popularność tych środków transportu potwierdza też opublikowane we wrześniu 2025 r. badanie fundacji More in Common Polska we współpracy z Polskim Alarmem Smogowym i agencją Profeina. Zgodnie z jego wynikami 30 proc. mieszkańców i mieszkańek Polski przynajmniej raz w tygodniu korzysta z roweru lub hulajnogi do przemieszczania się po swojej okolicy¹.

Równocześnie konieczne są dwa zastrzeżenia metodologiczne. Po pierwsze, przy porównywaniu długości dróg rowerowych korzystamy z danych GUS – w momencie prac nad Rankingiem (sierpień 2025 r.) najnowsze dostępne dane dotyczyły 2023 r. Po drugie, długość tych dróg zestawiamy z powierzchnią miasta, a ta w 2023 r. istotnie wzrosła w przypadku Gdańska (z 266 km² do 683 km²) i Gdyni (ze 135 km² do 391 km²) wskutek włączenia części wód Zatoki Gdańskiej. Zmiana wynikała z dostosowania granic morskich do prawa międzynarodowego i objęła również inne gminy nadmorskie. W raporcie nie korygujemy tych zmian,

¹ Pełną piersią? Polki i Polacy o smogu i jakości powietrza, More in Common Polska, Profeina, Polski Alarm Smogowy, wrzesień 2025 r., <https://zdrowepowietrze.profeina.pl/424219-raport-pelna-piersia-polki-i-polacy-o-smogu-i-jakosci-powietrza-2025>

aby zachować konsekwencję – zarówno w tej edycji, jak i w kolejnych latach – co wpływa na wyniki tych miast we wszystkich kategoriach, w których wskaźniki przeliczamy względem powierzchni (oprócz „Mobilności indywidualnej” są to także „Transport zbiorowy”, „Bezpieczeństwo ruchu miejskiego”, „Infrastruktura” oraz „Regulacje i polityki miejskie”).

Transformacja w kierunku zrównoważonej mobilności nie będzie możliwa bez wygodnego, sprawnego i dostępnego cenowo systemu transportu publicznego. Kategoria **„Transport zbiorowy”** pokazuje, które miasta mają najlepszą ofertę miejskiego „zbiorokomu” – również pod względem dostępności cenowej – oraz jaki jest udział i stopień wykorzystania pojazdów zeroemisyjnych we flotach autobusowych. Sprawdziliśmy, na ile władze miast starają się podnieść standard podróży komunikacją miejską poprzez budowę buspasów, które pozwalają omijać korki i zwiększają efektywność (w tym kosztową) transportu. W punktacji uwzględniliśmy także, jakie nakłady (proporcjonalnie do całego budżetu) na transport i łączność poniosły samorzady w 2024 r. Nie każdy – i nie w każdych okolicznościach – jest w stanie skorzystać ze środków mobilności indywidualnej, a odpowiednia oferta przewozowa jest skutecznym narzędziem w walce z wykluczeniem komunikacyjnym oraz uzależnieniem od samochodu, z którym nierzadko zmagają się mieszkańcy przedmieść czy dzielnic i gmin w obrębie aglomeracji.



Wreszcie, przepisy ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz cele zawarte w Krajowym Planie Odbudowy zakładają, że miejskie floty autobusowe w kolejnych latach będą zbliżać się do osiągnięcia zeroemisyjności. Nowelizacja ustawy z listopada 2024 r. zniósła jednak procentowe wymogi udziału takich pojazdów we flotach (20 proc. w 2025 r. i 30 proc. w 2028 r.), pozostawiając obowiązek corocznego raportowania do Ministerstwa Klimatu i Środowiska liczby i udziału autobusów zero- i niskoemisyjnych. Jednocześnie od 1 stycznia 2026 r. miasta powyżej 100 tys. mieszkańców będą mogły kupować wyłącznie autobusy zeroemisyjne, z wyjątkiem pojazdów obsługujących linie wybiegające poza ich granice.

W nowej kategorii **„Ruch pieszcy i bezpieczeństwo”** analizujemy liczbę wypadków i kolizji z udziałem pieszych, w tym wypadków śmiertelnych. Sprawdzamy, jak zmieniały się statystyki pomiędzy 2022 a 2024 r.; jak miasta działają na rzecz zwiększania bezpieczeństwa mieszkańców i mieszkanek oraz czy wprowadzają dedykowane temu programy. Szczególną uwagę poświęcamy tzw. szkolnym ulicom (odcinkom dróg zamkniętych dla ruchu w godzinach przyjazdu i odjazdu uczniów), które zwiększają bezpieczeństwo uczniów w rejonie szkół, chronią przed spaliniami i wspierają kształtowanie pozytywnych nawyków transportowych. Niestety, w skali kraju takie rozwiązania wciąż należą do rzadkości.





W pełni wygodne i efektywne korzystanie z elektrycznych aut, które powinny wyprzeć z ulic trujące „spalinówki”, nie będzie możliwe, dopóki nie wzrośnie dostępność infrastruktury potrzebnej do ich ładowania. Dlatego w części **„Infrastruktura elektromobilności”** oceniliśmy gęstość publicznych punktów ładowania pojazdów elektrycznych do dyspozycji mieszkańek i mieszkańców miast, oraz to, jak ta gęstość zmieniła się w latach 2022–2024. Sprawdziliśmy także, czy samorządy wspierają prywatne podmioty w budowie infrastruktury ładowania – np. poprzez preferencyjne stawki i odrębne zasady dzierżawy terenu na te cele. W najnowszej edycji Rankingu w tej kategorii uwzględniamy też, jaki udział we flotach pojazdów urzędów miejskich stanowią te zeroemisyjne – elektryczne i wodorowe. Wynika to ze wspomnianej wcześniej zmiany przepisów, dostępności danych i likwidacji osobnej kategorii poświęconej flotom miejskim.



Miasta mogą kształtować decyzje mieszkańców i uczestników rynku poprzez lokalne regulacje, które wspierają realizację celów zrównoważonego rozwoju oraz wyznaczają priorytety i kierunki strategiczne polityki miejskiej. W kategorii **„Regulacje i polityki miejskie”** – sprawdziliśmy, czy i jakich narzędzi regulacyjnych używają miasta, aby uczynić je bardziej przyjaznymi dla elektromobilności i zrównoważonego transportu. Oceniliśmy, czy samorządy przyjęły strategię rozwoju elektromobilności i czy posiadają lub podjęły prace nad planami zrównoważonej mobilności miejskiej (Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP). Sprawdziliśmy, czy pracują nad wprowadzeniem stref czystego transportu, czy istnieje i jaką powierzchnię miasta obejmuje strefa płatnego parkowania, oraz czy w urzędach działają pełnomocnicy ds. zrównoważonego transportu. W rankingu zbadaliśmy nie tylko spełnianie ogólnych wymagań, ale również doceniliśmy własne inicjatywy – uważamy, że miasta będą katalizatorem dekarbonizacji i zmian w zakresie mobilności i transportu drogowego, a wszystkie działania podejmowane przez ich włodarzy będą miały duże znaczenie.



Mobilność miejska to nie tylko transport ludzi, ale także towarów. Ze względu na dynamicznie rozwijający się sektor usług e-commerce, dostaw i dowozów, coraz ważniejszą kategorią staje się **„Transport towarowy i logistyka miejska”**. Na ulicach polskich miast jest coraz więcej dostawczaków i lekkich samochodów ciężarowych, które są istotnym źródłem hałasu i zanieczyszczeń powietrza, a także utrudniają poruszanie się innym uczestnikom ruchu, szczególnie w gęściej zabudowanych częściach metropolii. Kompromisem, który pozwoli na dalszy wzrost segmentu usług kurierskich i logistycznych przy ograniczeniu ich negatywnego wpływu na jakość życia, jest rozwój zeroemisyjnej logistyki miejskiej. Dlatego postanowiliśmy pokazać, które miasta podążają za trendami i starają się wdrażać rozwiązania, dzięki którym łańcuchy dostaw stają się mniej emisyjne i uciążliwe dla mieszkańców. Sprawdzamy też, jak postępują prace nad miejskimi planami zrównoważonej logistyki (Sustainable Urban Logistics Plan, SULP).

Chcielibyśmy móc ocenić nie tylko postępy w opracowywaniu SULP-ów, ale także współpracę miast z sektorem prywatnym przy planowaniu i wdrażaniu zrównoważonych rozwiązań w transporcie towarowym – w tym takich jak mikrohuby przeładunkowe, wykorzystanie rowerów towarowych czy regulacje dla logistyki oparte na kryteriach emisyjności i promujące pojazdy zeroemisyjne. Podobnie jak w Rankingu z 2023 r., skala działań samorządów w tym obszarze pozostaje jednak zbyt mała, by możliwe było sprawiedliwe przyznanie ocen. Zamiast tego zastosowaliśmy opis jakościowy, wyróżniając metropolie, które podjęły już pierwsze kroki na rzecz bardziej przyjaznej mieszkańcom i ekologicznej logistyki miejskiej.

Zdajemy sobie sprawę, że różne miasta działają w różnych otoczeniach i mają różne potrzeby. Z tego powodu chcemy, aby raport, mimo przyjętej formuły rankingu, nie tyle skłaniał samorządy do rywalizacji, ile stał się rejestrem wartych naśladowania wysiłków władz miejskich, źródłem wzajemnej inspiracji i mapą drogową przy wprowadzaniu zmian. Dlatego też nie sumujemy wyników ze wszystkich kategorii badania i nie tworzymy sztucznego, końcowego podium. Cele są przecież wspólne – poprawa zdrowia i jakości życia poprzez podniesienie standardu transportu, stworzenie dobrych warunków do rozwoju elektromobilności i dekarbonizacji.

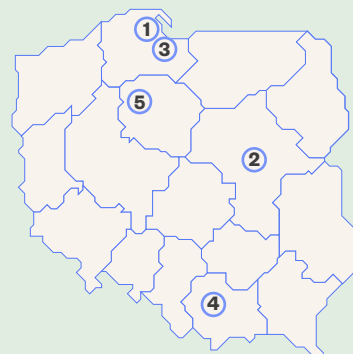
W badaniu bierzemy pod uwagę dane ilościowe, które niekiedy, ze względu na różnice skali, mogą faworyzować większe miasta, dysponujące większymi budżetami, zasobami kadrowymi i możliwościami administracyjnymi czy politycznymi. Staramy się jednak równoważyć to oceną jakościową, w której premiuje dobre praktyki wspomagające rozwój zrównoważonej mobilności – stosowane przez miasta niezależnie od ich wielkości i zasobów.

Ranking miast



Czyste powietrze – świadomość problemu

Tabela 1. Wyniki poszczególnych zmiennych w kategorii „Czyste powietrze – świadomość problemu”



Miasto	Jakość powietrza	Pomiar jakości powietrza we własnym zakresie	Regularna inventaryzacja emisji	Pełnomocnik ds. jakości powietrza	Kampanie na rzecz czystego powietrza	Uczestnictwo w Edukacyjnej Sieci Antysmogowej NASK	Wynik końcowy
① Gdynia	75	100	100	50	100	2	71,23
② Warszawa	25	100	100	50	100	12	64,51
③ Gdańsk	75	100	100	0	100	6	63,50
④ Kraków	0	50	100	50	100	29	54,82
⑤ Bydgoszcz	25	100	100	0	100	1	54,37

* Podane w tabeli wartości to przeliczone punkty rankingowe, a nie pierwotne dane statystyczne.

Pierwsze miejsce w tej kategorii zajmuje Gdynia (awans z 14. pozycji w 2023 r.).

W niemal każdym wskaźniku naszego zestawienia zdobywa maksymalną liczbę punktów (poza uczestnictwem w programie Edukacyjna Sieć Antysmogowa prowadzonym przez Państwowy Instytut Badawczy NASK i poza samą jakością powietrza, mierzoną poziomem zanieczyszczenia dwutlenkiem azotu). Miasto wyróżnia się poziomem komunikowania mieszkańcom spraw związanych z jakością powietrza – w tym poprzez wykorzystywanie systemu informowania ludności o przekroczeniach poziomów ostrzegawczych i alarmowych oraz mierzenie jakości powietrza także na własną rękę (poza stacjami pomiarowymi Inspekcji Ochrony Środowiska). Gdynia realizuje ten cel również poprzez organizowanie kampanii społecznych obejmujących tematykę poprawy jakości powietrza z uwzględnieniem zanieczyszczeń komunikacyjnych. Ponadto miasto – jako jedno z zaledwie dziesięciu w naszym zestawieniu – prowadzi regularną inwentaryzację emisji i ma w swoim urzędzie osobę o kompetencjach pełnomocnika ds. jakości powietrza. W przypadku wyników gdyńskiego pomiaru jakości powietrza należy mieć jednak na uwadze czynniki geograficzne, które sprzyjają czystemu powietrzu, tzn. bliskość morza, brak istotnych przeszkód terenowych i wietrzną aurę, które ułatwiają wywiewanie zanieczyszczeń z miasta. Dla porównania w gorszej sytuacji są miasta takie jak np. Kraków, które położone są w niecce, przez co zanieczyszczenia z przedmieść spływają na teren miasta, a ich wywiewanie jest utrudnione.

Drugie i trzecie miejsca zajmują odpowiednio Warszawa (utrzymana pozycja względem poprzedniej edycji) i Gdańsk (awans z 15. miejsca).

Oba te miasta, podobnie jak Gdynia, dobrze radzą sobie w kwestii informowania mieszkańców o stanie jakości powietrza oraz edukowaniu ich o źródłach emisji zanieczyszczeń – w tym tych pochodzących z pojazdów. Gdańsk nie ma jednak w swoim ratuszu pełnomocnika ds. jakości powietrza, a Warszawa w 2024 r. zanotowała wyższe średnioroczne stężenie dwutlenku azotu w atmosferze – prawie przekroczyła dopuszczalny średnioroczny poziom $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

W tym miejscu należy jednak odnotować, że niektóre miasta, w tym np. Warszawa, mogą mieć zaniżone wyniki punktowe w ramach wskaźnika średniorocznego stężenia NO_2 ze względu na funkcjonowanie tam komunikacyjnych stacji pomiarowych Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska (GIOŚ)*. Zanieczyszczenia dwutlenkiem azotu to typowe zanieczyszczenia komunikacyjne, pochodzące z rur wydechowych aut, a ich stężenie skupia się w pobliżu arterii komunikacyjnych, co podwyższa dane pomiarowe osiągane na takich stacjach. W konsekwencji wpływa to na obniżenie punktacji w naszym rankingu. Co istotne, to pomiar w tych miejscach najlepiej oddaje realny wpływ transportu na powietrze, którym oddychają mieszkańcy. Tymczasem w Polsce istnieją jedynie 23 stacje pomiarowe tego typu, w tym jedynie w 18 spośród 37 miast powyżej 100 tys. mieszkańców. Żadnej stacji komunikacyjnej nie mają dwie z 10 największych polskich metropolii: Poznań i Lublin. Dlatego w tych miastach wykorzystaliśmy dane ze stacji tła miejskiego, zlokalizowanych raczej na osiedlach mieszkaniowych, na peryferiach miast (wyniki z nich mają odzwierciedlać „typowe” dla warunków mieszkalnych stężenia zanieczyszczeń powietrza w miastach). W naszym rankingu miasta, w których funkcjonują stacje pomiaru jakości powietrza w rejonach komunikacyjnych, były więc oceniane bardziej surowo niż pozostałe.

* Miasta, w których istnieją stacje komunikacyjne: Warszawa, Kraków, Wrocław, Łódź, Gdańsk (dopiero od 2025 r.), Szczecin, Bydgoszcz, Białystok, Katowice, Częstochowa, Rzeszów, Toruń, Kielce, Bielsko-Biała, Zielona Góra, Koszalin, Tarnów, Kielce, Włocławek.

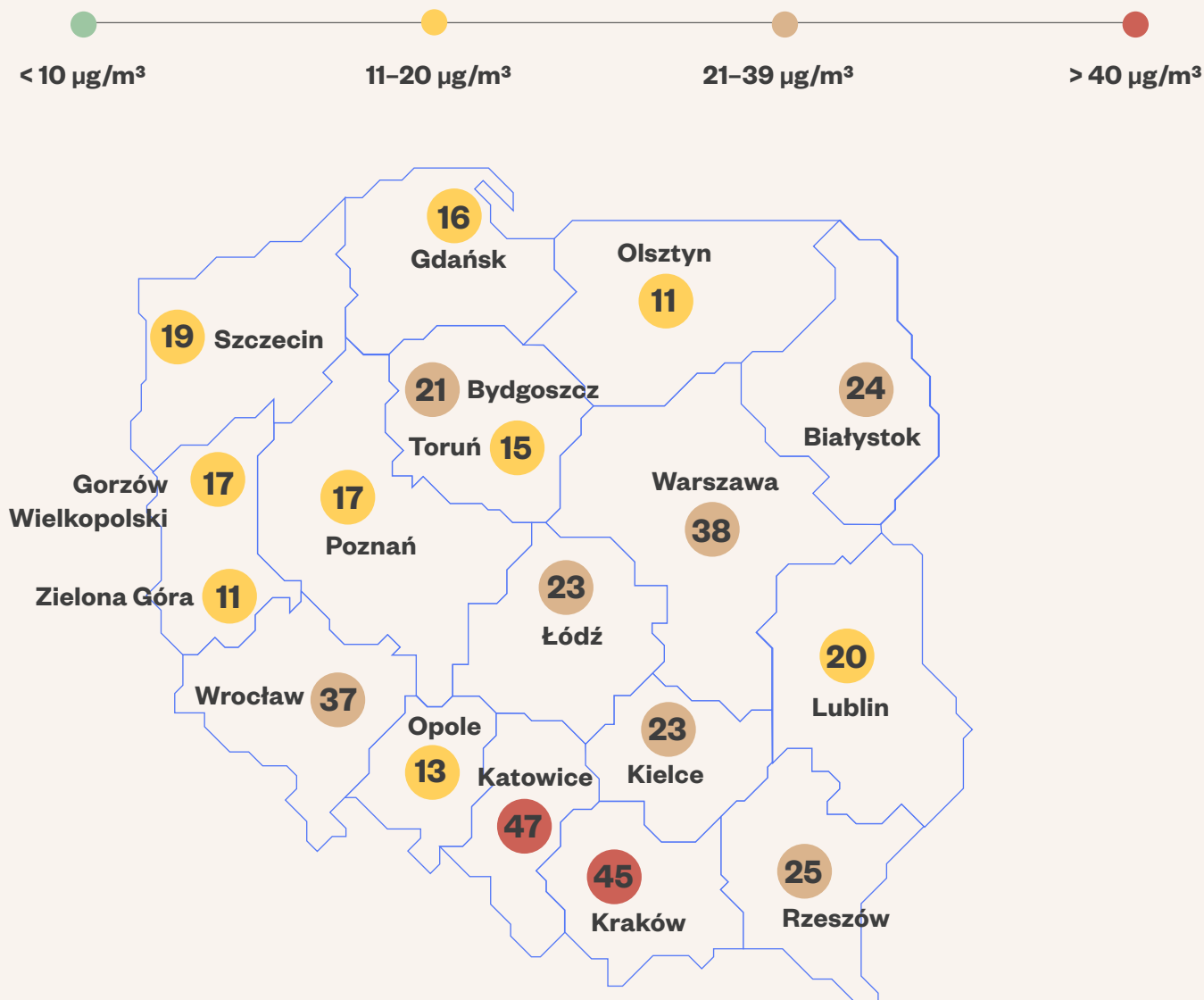
Ubolewamy jednak, że nie są one dostępne we wszystkich badanych ośrodkach. To właśnie te stacje dostarczają najbardziej wiarygodnych danych o wpływie transportu na jakość powietrza i pozwalają rzetelnie monitorować skuteczność działań ograniczających negatywny wpływ zanieczyszczeń komunikacyjnych na zdrowie mieszkanków i mieszkańców.

W tej kategorii na wyróżnienie zasługują również Poznań i Elbląg. Stolica Wielkopolski nie ma sobie równych, jeśli chodzi o uczestnictwo miejskich szkół w programie Edukacyjnej Sieci Antysmogowej organizowanym przez NASK. Na koniec pierwszego kwartału 2025 r. w akcji brały udział 83 poznańskie placówki oświatowe. Dla porównania drugi najwyższy wynik osiągają Kraków i Zabrze z 24 placówkami uczestniczącymi w ESA. Edukacyjna Sieć Antysmogowa to program skierowany do dzieci i dorosłych, którego celem jest – już od najmłodszych lat – nauczanie o szkodliwości zanieczyszczeń powietrza oraz sposobach minimalizacji ich negatywnych skutków dla zdrowia człowieka.

Z kolei Elbląg w 2024 r. odnotował najniższe średnioroczne stężenie dwutlenku azotu – wyniosło ono zaledwie $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$, czyli tyle, ile wynosi maksymalny poziom zalecany przez Światową Organizację Zdrowia. Należy w tym miejscu jednak ponownie zaznaczyć, że wynik Elbląga nie pochodzi ze stacji komunikacyjnej, ale ze stacji tła miejskiego.

Wyniki w kategorii „Czyste powietrze – świadomość problemu” wskazują, że możliwe jest skuteczne działanie w tym zakresie, niezależnie od rozmiaru miasta czy jego budżetu. Zarówno w ścisłej czołówce zestawienia, jak i na zamykających je pozycjach, znajdują się miasta największe i te mniejsze. W tym miejscu warto jednak podkreślić, że wyniki miast takich jak Bytom, Chorzów, Dąbrowa Górnicza, Gliwice i Ruda Śląska są zaniżone ze względu na brak jakichkolwiek stacji pomiarowych umiejscowionych na ich terenie (w tym także stacji tła). W efekcie miasta te nie dostały żadnych punktów w pierwszym wskaźniku, ale przykład Bytomia – który zajmuje w tej kategorii siódme miejsce – pokazuje, że i bez pełnych danych dobre działania miasta mogą skutkować wysoką oceną.

Wykres 2. Średnioroczne stężenie dwutlenku azotu (NO₂) w 2024 r. w stolicach województw



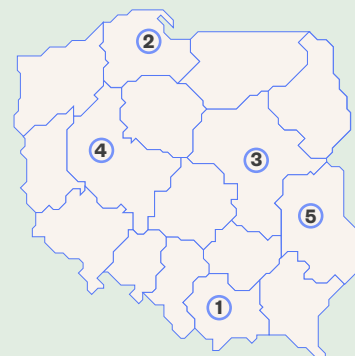
- Brak przekroczenia poziomu zalecanego przez WHO (10 µg/m³)
- Brak przekroczenia obecnie obowiązującego poziomu dopuszczalnego (40 µg/m³), ale przekroczenie normy AAQD dla UE (20 µg/m³)
- Brak przekroczenia normy AAQD dla UE (20 µg/m³), ale przekroczenie poziomu zalecanego przez WHO (10 µg/m³)
- Przekroczenie obecnie obowiązującego w Polsce poziomu dopuszczalnego (40 µg/m³ jako średnia roczna)

Źródło: GIOŚ, opracowanie własne.



Mobilność indywidualna

Tabela 2. Wyniki poszczególnych zmiennych w kategorii „Mobilność indywidualna”



Miasto	System rowerów miejskich	Rozbudowa systemu rowerów miejskich	Parkingi rowerowe	Drogi dla rowerów	Rozbudowa dróg dla rowerów	Hulajnog elektryczne	Wynik
① Kraków	17	44	29	53	21	100	43,98
② Gdańsk	100	50	0	8	0	100	42,94
③ Warszawa	21	4	26	89	6	100	41,08
④ Poznań	0	0	50	77	4	100	38,44
⑤ Lublin	23	5	20	78	4	100	38,23

* Podane w tabeli wartości to przeliczone punkty rankingowe, a nie pierwotne dane statystyczne.

Pierwsze miejsce w tej kategorii zajmuje Kraków (awans aż o 16 pozycji), gdzie pomiędzy 2022 a 2023 r. udało się znacząco rozwinąć sieć dróg dla rowerów – wzrosła ona z 82 do 98 km na 100 km² powierzchni miasta. To największy wzrost wśród pięciu największych miast kraju. Na wynik Krakowa wpływa też wysoka liczba zadanych miejsc postojowych dla rowerów (600), które zwiększają komfort korzystania z tego środka transportu zarówno przy codziennych dojazdach do pracy czy szkoły, jak i przesiadkach do innych środków transportu.

Kraków konsekwentnie rozwija też system roweru miejskiego, choć ten jest zaprojektowany inaczej niż w większości miast w Polsce. Pod koniec 2019 r. w mieście przestał funkcjonować system Wavelo z flotą 1,5 tys. rowerów dostępnych do wypożyczenia na ulicach. W 2023 r. uruchomiono jednak system średnioterminowej wypożyczalni rowerów LajkBike, których flota wynosi już 1 tys. jednośladów (połowa tradycyjnych, połowa elektrycznych). Są one dostępne dla pełnoletnich osób zamieszkujących Kraków, które mogą je wypożyczyć na okres od jednego do sześciu miesięcy. W mieście dostępnych jest blisko 150 rowerów elektrycznych wypożyczalnych przy parkingach Park & Ride.

Na drugim miejscu plasuje się Gdańsk. Miasto zyskuje w Rankingu (awans z 12. pozycji) dzięki ponownemu uruchomieniu systemu rowerów miejskich, po zerwaniu umowy z ich operatorem w 2019 r. Nowy system – MEVO 2.0 – działa w obszarze metropolitalnym Gdańsk-Gdynia-Sopot. W największym mieście Trójmiasta do dyspozycji jest blisko 4,1 tys. jednośladów, z czego 3,1 tys. stanowią pojazdy elektryczne – to największa liczba rowerów w kraju i największy udział tych wspomaganych silnikiem i akumulatorem. To też największa liczba rowerów – ponad 8 – na 1 tys. mieszkańców. W tej kategorii warte wspomnienia wyniki osiągnęły także: Gdynia (4,7 pojazdu na 1 tys. osób), Chorzów (4,6)², Sosnowiec (4,2) i Tychy (4,1).

Trzecie miejsce przypada Warszawie (spadek z pierwszego miejsca). Wśród miast na podium to właśnie stolica może pochwalić się najlepiej rozwiniętą siecią dróg dla rowerów, która sięga 150 km na 100 km² powierzchni miasta³.

Na czwartym miejscu plasuje się Poznań, a zaraz za nim – Lublin. Oba miasta są w czołówce, jeśli chodzi o sieć dróg dla rowerów, dysponując odpowiednio 133 km na 100 km² (Lublin) oraz 131 km na 100 km² (Poznań). Co jednak ważne, między 2022 a 2023 r. długość infrastruktury w tych miastach wzrosła tylko symbolicznie. Oba ośrodki dysponują dużą liczbą zadaszonych miejsc postojowych dla rowerów – w Poznaniu jest ich ponad tysiąc (najwięcej w kraju), sporo mniejszy Lublin ma ich ponad 400. Jednocześnie w gronie pięciu największych miast w kraju tylko w Poznaniu podjęto decyzję o likwidacji systemu roweru miejskiego. Jeszcze w 2022 r. na ulicach miasta było dostępnych ponad 1,8 tys. publicznych jednośladów. W Lublinie natomiast liczba rowerów spadła od 2022 do 2024 r. z 700 do 625 sztuk.

Warto zaznaczyć, że praktycznie we wszystkich miastach funkcjonują systemy wynajmu hulajnog elektrycznych (nie ma ich jedynie w Rybniku). Pozostaje jeszcze wiele do poprawy, aby hulajnogi w miastach funkcjonowały w sposób bezpieczny i uporządkowany, ale widoczna jest pozytywna tendencja – porozumienia z operatorami obowiązują w 19 miastach, o trzy więcej niż dwa lata temu.

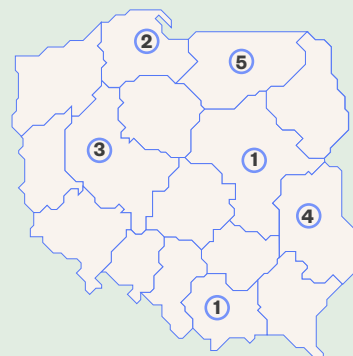
2 Rower metropolitalny dla całej Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

3 W całym zestawieniu jest jedno miasto z lepszym wynikiem – Białystok z ponad 165 km dróg dla rowerów na 100km² powierzchni miasta.



Transport zbiorowy

Tabela 3. Wyniki poszczególnych zmiennych w kategorii „Transport zbiorowy”



	① Warszawa	② Gdańsk	③ Poznań	④ Lublin	⑤ Olsztyn
Częstotliwość wykorzystania komunikacji zbiorowej	97	72	100	66	58
Wzrost częstotliwości wykorzystania komunikacji zbiorowej	21	37	38	30	50
Eksplatacja pojazdów komunikacji miejskiej	100	49	56	34	32
Wzrost pracy przewozowej komunikacji miejskiej	3	3	5	12	9
Długość buspasów	60	5	36	49	77
Rozbudowa buspasów	0	0	0	10	0
Zeroemisyjność floty autobusowej	13	13	20	49	0
Rozbudowa zeroemisyjnych flot autobusowych	1	50	4	1	0
Średni wiek flot autobusowych	10	9	5	6	1
Wydatki miasta na transport zbiorowy	100	53	60	38	26
Dostępność cenowa komunikacji miejskiej	62	55	20	43	73
Wynik	42,46	31,45	31,33	30,70	29,61

* Podane w tabeli wartości to przeliczone punkty rankingowe, a nie pierwotne dane statystyczne.

Podobnie jak dwa lata temu, zwycięzcą w kategorii „**Transport zbiorowy**” jest Warszawa. Stolica wyróżnia się rozbudowanym systemem komunikacji miejskiej – w 2024 r. jej pojazdy wykonały 113 wozokilometrów rocznie w przeliczeniu na jednego mieszkańca. W ramach tego wskaźnika na drugim miejscu znajduje się Kraków, z wynikiem 77 wozokilometrów na mieszkańca, co potwierdza wyraźną przewagę Warszawy w zakresie pracy przewozowej transportu publicznego. W dużej mierze jest to jednak zasługa metra. Warszawskim „zbiorkomem” podróżowała też druga największa w naszym zestawieniu liczba pasażerów w przeliczeniu na jednego mieszkańca miasta – średnio każdy mieszkaniec stolicy w 2024 r. skorzystał z transportu publicznego 481 razy. Częściej korzystano z niego tylko w Poznaniu, gdzie każdy mieszkaniec użył „zbiorkomu” średnio 498 razy w ciągu roku*. Warszawa odznacza się również najwyższą kwotą wydawaną z budżetu miejskiego na transport i łączność w przeliczeniu na jednego mieszkańca. Warto jednak mieć na uwadze, że żadne miasto w Polsce nie dysponuje takim budżetem jak stolica.

* Wyniki Krakowa i Wrocławia w ramach tego wskaźnika mogą być zaniżone przez brak przyznanych punktów ze względu na brak dostępności danych.

Drugie miejsce w zestawieniu zajmuje Gdańsk (awans z 8. miejsca), który również notuje niezłe na tle innych miast wyniki przewozowe komunikacji zbiorowej. Przewagę nad nimi zdobył jednak dzięki znacznemu wzrostowi udziału zeroemisyjnych pojazdów w miejskiej flocie autobusowej – wzrósł on z 1 proc. w 2022 r. do 7 proc. na koniec 2024 r.

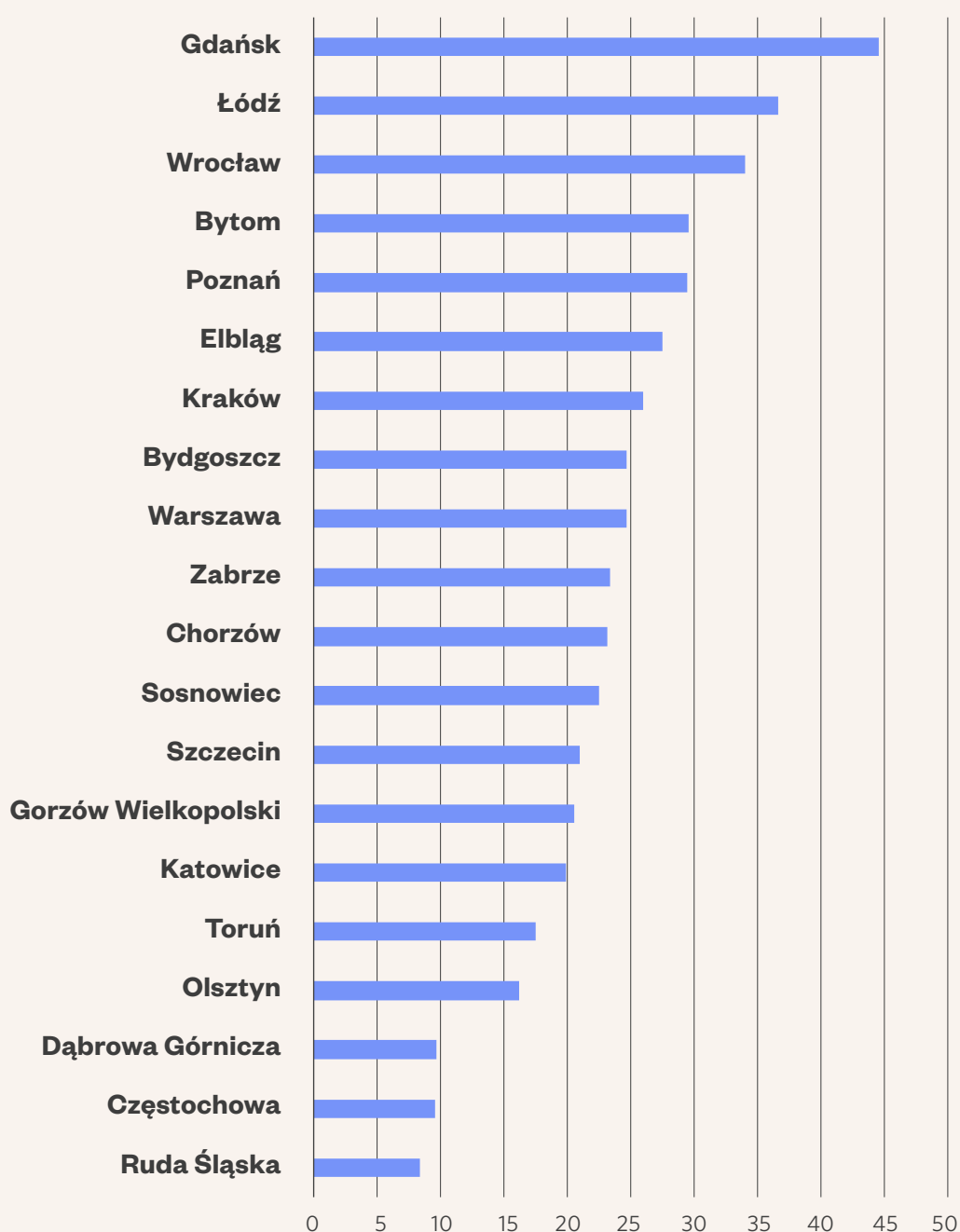
Na kolejnych miejscach plasują się Poznań (awans o dwie pozycje), Lublin (spadek o dwie pozycje) oraz Olsztyn (awans aż o 17 miejsc). Wysoka lokata stolicy Wielkopolski to zasługa przede wszystkim wysokiej liczby pasażerów korzystających z miejskiego „zbiorkomu”. Z kolei Lublin swoje miejsce w rankingu zawdzięcza drugiemu najwyższemu odsetkowi zeroemisyjnych autobusów we flocie (38 proc., przy uwzględnieniu trolejbusów – wyższy udział był tylko w Zielonej Górze, gdzie wyniósł 78 proc., jednak przy znacznie mniejszym rozmiarze całej floty autobusowej)⁴. Olsztyn zawdzięcza swoją lokatę najwyższemu wzrostowi średniej liczby przejazdów w przeliczeniu na mieszkańca, dużej gęstości buspasów na 100 km² miasta oraz przystępnej cenie biletu miesięcznego.

Należałoby tutaj dodatkowo wyróżnić niewymienionych wcześniej liderów poszczególnych wskaźników. **Dąbrowa Górnicza** odznacza się w naszym zestawieniu najwyższym wzrostem wykonanej pracy przewozowej miejskiego „zbiorkomu” w przeliczeniu na jednego mieszkańca w latach 2022–2024. Z kolei w **Białymstoku, Gdańsku, Wrocławiu i Bielsku-Białej** zanotowano największy wzrost udziału zeroemisyjnych autobusów we flotach – z wyjątkiem Gdańska, w poprzedniej edycji raportu udział ten wynosił 0 proc. Ponadto **Białystok** wyróżnia się również najgęstsza siecią buspasów w przeliczeniu na 100 km² powierzchni miasta (w 2023 r. wynosiła ona 23,5 km buspasów na 100 km²). Buspasy najmocniej rozbudowywane były jednak w **Gliwicach i Zabrze**. Z kolei **Elbląg** dysponuje najmłodsza flotą autobusów miejskich, której średni wiek wyniósł na koniec 2024 r. zaledwie trzy lata. Natomiast we **Włocławku** komunikacja publiczna jest najbardziej dostępna cenowo – to tu na koniec pierwszego półrocza 2025 r. cena normalnego biletu miesięcznego była najniższa spośród wszystkich 37 badanych przez nas miast.

4 Warto wyróżnić tu także Gdynię (37 proc. zeroemisyjnych pojazdów we flocie) i Rybnik (32 proc.).

W ostatnich latach wiele miast podjęło duże wysiłki, aby mocniej rozwinąć swoje systemy miejskiej komunikacji szynowej – głównie poprzez rozbudowę sieci tramwajowych. Nie we wszystkich badanych przez nas miastach taki środek lokomocji miałby jednak sens, ze względu na małą powierzchnię, stosunkowo niewielką populację, specyfikę układu przestrzennego oraz wysokie koszty stworzenia i utrzymania takiego systemu. Poniżej prezentujemy więc, w ramach dodatkowego zestawienia, ranking miast pod względem najwyższego udziału komunikacji szynowej w całkowitej pracy przewozowej miejskiego „zbiorkomu” (w granicach miasta – nie aglomeracji – i z pominięciem kolei miejskiej), uwzględniające metropolie, które posiadają taką infrastrukturę.

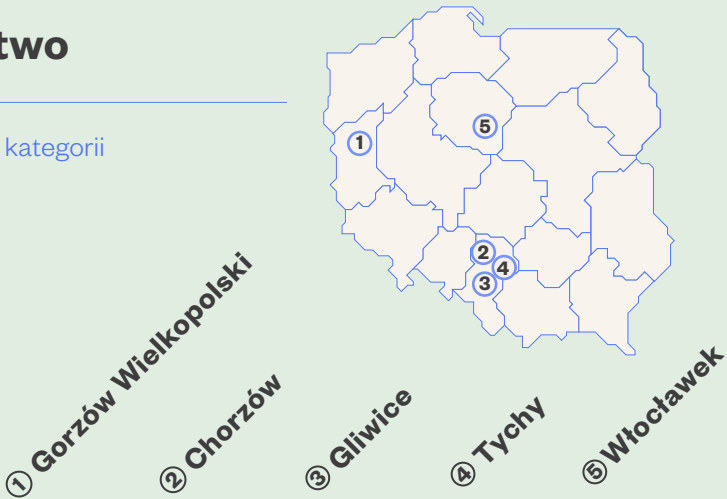
Wykres 3. Udział pracy przewozowej wykonanej elektrycznym transportem szynowym (tramwaj i metro) w proc.



Źródło: Korespondencja z organizatorami transportu miejskiego, przedsiębiorstwami komunikacyjnymi lub urzędami miast

Ruch pieszy i bezpieczeństwo

Tabela 4. Wyniki poszczególnych zmiennych w kategorii „Ruch pieszy i bezpieczeństwo”



Zdarzenia z udziałem pieszych	42	39	35	55	52
Spadek liczby zdarzeń z udziałem pieszych	50	23	40	29	0
Ranni w zdarzeniach z pieszymi	92	85	82	87	92
Spadek liczby rannych w zdarzeniach z pieszymi	48	31	29	29	18
Śmiertelność w zdarzeniach z pieszymi	100	100	87	100	100
Spadek śmiertelności	50	50	30	50	50
Programy zwiększania bezpieczeństwa	100	100	100	100	100
Regulacje o szkolnych ulicach	0	50	50	0	0
Wynik	60,3	59,7	56,5	56,3	51,6

* Podane w tabeli wartości to przeliczone punkty rankingowe, a nie pierwotne dane statystyczne.

* Wyniki Biuletostoku w tej kategorii mogą być zaniżone ze względu na brak dostępnych danych o zdarzeniach z udziałem pieszych i osobach w nich poszkodowanych.

W nowej kategorii* „Rankingu miast zrównoważonej mobilności” zwycięża Gorzów Wielkopolski. Wysoki wynik tego miasta w naszym zestawieniu to efekt przede wszystkim bardzo mocnej poprawy bezpieczeństwa na ulicach w latach 2022–2024. W tym okresie na gorzowskich ulicach zanotowano najwyższy spadek liczby zdarzeń (wypadków i kolizji) z udziałem pieszych, a także drugi najwyższy spadek liczby rannych w takich zdarzeniach (największy spadek w tym zakresie zanotowano w innej lubuskiej metropolii – **Zielonej Górze**). Ponadto, zarówno w 2022, jak i w 2024 r., na ulicach Gorzowa nie zginął żaden pieszy, co może być potwierdzeniem, że działania miasta mające na celu poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu – w tym zwłaszcza pieszych – przynoszą zamierzone rezultaty. Gorzów, podobnie jak większość pozostałych miast, posiada także plan działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa, który uwzględnia m.in. doświetlanie przejść dla pieszych i modernizację sygnalizacji świetlanych.

Drugie miejsce – z niewielką stratą do lidera – zajmuje Chorzów. W mieście tym również żaden pieszy nie zginął w 2024 r. (dwa lata wcześniej zginęła jedna osoba). Chorzów inwestuje też w bezpieczne przejścia dla pieszych, m.in. poprzez doświetlanie oraz montaż systemów detekcji, które ostrzegają nadjeżdżających kierowców o zbliżającym się do pasów pieszym. W Chorzowie podejmowane są też próby lepszej (tzn. również bezpieczniejszej) organizacji ruchu w okolicach szkół. Choć miasto to, jak wszystkie inne w naszym zestawieniu, nie przyjęło systemowych regulacji, które na szeroką skalę zmieniłyby organizację ruchu przy placówkach oświatowych, w wielu miejscach wprowadziło tzw. strefy Kiss & Ride, które pomagają bezpiecznie i wygodnie odwozić dzieci do szkoły.

Podium w tej kategorii zamykają Gliwice, w których – podobnie jak w dwóch poprzednich miastach – liczba zdarzeń z udziałem pieszych, a także liczba osób w nich poszkodowanych znacząco spadły w latach 2022–2024. Miasto podejmuje też próby zwiększenia bezpieczeństwa dzieci na drogach, m.in. poprzez budowę wyniesionych skrzyżowań, progów zwalniających czy zwężeń jezdni w bezpośrednim sąsiedztwie szkół. Nadal jednak nie tworzy kompleksowego programu, który obejmowałby np. szkolne ulice, czyli odcinki dróg zamykane dla ruchu w godzinach przyjazdu i odjazdu uczniów.

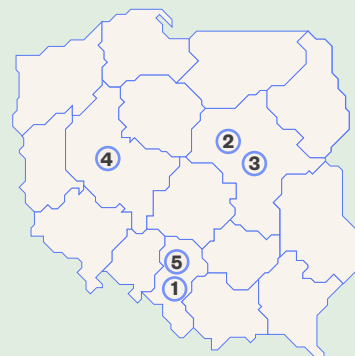
Tuż poza podium znajdują się Tychy i Włocławek, które odznaczają się zerową liczbą ofiar śmiertelnych wśród pieszych na miejskich ulicach w 2024 r. Poza wymienionymi wcześniej miastami takie same statystyki odnotowano również w: **Rzeszowie, Toruniu, Kielcach, Bielsku-Białej, Zabrzu, Elblągu, Płocku i Tarnowie.**

Życzylibyśmy sobie, aby taka sytuacja występowała we wszystkich miastach. Niestety, rzeczywistość potrafi być zgoła odmienna, a na szczególne oburzenie zasługuje fakt, że wiele zdarzeń drogowych z udziałem pieszych ma miejsce na chodnikach, a więc na tej części ulicy, która zarezerwowana jest wyłącznie dla pieszych i powinna być ich pełnym azylem. Naszym zdaniem walka z pojazdami nielegalnie poruszającymi się po chodnikach powinna być nadrzędnym priorytetem urzędów miejskich i podlegającej im straży miejskiej, a także policji – organy te wspólnie powinny dbać o rzetelne egzekwowanie obowiązujących przepisów drogowych.

Jednym z najskuteczniejszych działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa i komfortu pieszych są tzw. strefy uspokojonego ruchu (strefy Tempo30), które powinny również fizycznie wymuszać ograniczenie prędkości pojazdów (np. poprzez wyniesione przejścia dla pieszych, progi zwalniające, zwężenia jezdni itp.). Niestety, zbyt wiele miast nie posiada danych o długości dróg z uspokojonym ruchem, byśmy mogli uwzględnić ten istotny element w tegorocznym rankingu. Spośród miast, dla których udało się pozyskać dane, najlepszy wynik osiągnął Wrocław – ok. 236 km takich dróg na 100 km² powierzchni miasta.

Infrastruktura elektromobilności

Tabela 5. Wyniki poszczególnych zmiennych w kategorii „Infrastruktura elektromobilności”



Miasto	Punkty ładowania pojazdów elektrycznych	Rozwój sieci publicznych punktów ładowania	Specjalne zasady dzierżawy gruntów	Flota pojazdów urzędu miasta	Rozwój floty zeroemisyjnych pojazdów urzędu miasta	Wynik końcowy
① Sosnowiec	83	2	50	54	50	47,79
② Płock	64	3	25	81	50	44,58
③ Warszawa	97	3	50	58	14	44,55
④ Poznań	82	13	25	100	0	44,00
⑤ Bytom	72	32	0	29	50	36,67

* Podane w tabeli wartości to przeliczone punkty rankingowe, a nie pierwotne dane statystyczne.

Pierwsze miejsce w kategorii „Infrastruktura elektromobilności” zajmuje Sosnowiec (w poprzedniej edycji Rankingu również zajął pierwsze miejsce w nieco inaczej skonstruowanej kategorii „Infrastruktura”). Lokatę tę zawdzięcza rozbudowanej siatce ogólnodostępnych punktów ładowania pojazdów elektrycznych, której gęstość wyniosła na koniec 2024 r. blisko 153 punkty w przeliczeniu na 100 km² powierzchni miasta (liderem w tym zakresie jest **Zabrze** z ponad 181 punktami na 100 km²)⁵. Zagłębiowska metropolia rozpoczęła proces elektryfikacji floty urzędu miejskiego. Posiada też opublikowane specjalne zasady dzierżawy gruntów pod budowę punktów ładowania. W tej niezwykle istotnej podkategorii przyznaliśmy maksymalną liczbę punktów tylko 10 miastom⁶. Niepokojące jest jednak to, że zasady te skonstruowane są w odmienny sposób w każdym z miast, co utrudnia planowanie inwestycji operatorom stacji i dostawcom usług ładowania. Niektóre ośrodki traktują ten sektor tak, jak każdy inny komercyjny, z kolei inne widzą potrzebę wsparcia go mniej skomplikowanymi procedurami i preferencyjnymi stawkami. Część miast stosuje stawki roczne, część miesięczne, inne dzienne. Widoczny jest brak kontynuacji działań zapoczątkowanych opracowaniem i uchwaleniem miejskich planów budowy infrastruktury dla pojazdów elektrycznych, a zasady dotyczące standardu urządzeń – np. ich maksymalnej wielkości – pozostają zbyt wyśrubowane i nie odpowiadają realiom rynkowym.

Drugie miejsce w tej kategorii zajmuje Płock, który, choć nie posiada specjalnych zasad dzierżawy gruntów pod budowę ładowarek, oferuje na ten cel specjalne stawki. W mieście tym również odnotowano największy procentowy wzrost udziału e-pojazdów we flocie ratusza – podobnie jak w Sosnowcu, miasto na przestrzeni lat 2022–2024 zainwestowało w pierwsze tego typu auta, co w naszej publikacji staramy się odpowiednio doceniać. W tym miejscu należałoby jednak zaznaczyć, że w większości badanych przez nas miast wielkość flot urzędowych to kilka bądź kilkanaście pojazdów (tylko w przypadku największych metropolii można mówić o kilkuset pojazdach), z czego często pojazdy elektryczne to pojedyncze sztuki. W przypadku małych flot te pojedyncze pojazdy sprawiają jednak, że udział zeroemisyjnych aut jest wysoki.

Tuż za Płockiem plasuje się Warszawa, która posiada drugą najgęstszą sieć ogólnodostępnych punktów ładowania pojazdów elektrycznych – w stolicy dostępnych było na koniec 2024 r. blisko 176 takich punktów w przeliczeniu na 100 km² powierzchni miasta. Warszawa posiada też odrębne zasady dzierżawy gruntów na cele budowy i eksploatacji punktów ładowania pojazdów (choć nadal nie brakuje opinii, że są one zbyt rygorystyczne i skomplikowane).

Na kolejnych miejscach znajdują się Poznań i Bytom. Wysoka pozycja stolicy Wielkopolski wynika z najwyższego udziału pojazdów elektrycznych we flocie urzędu miejskiego – 7 na 19 pojazdów, czyli blisko 37 proc.⁷ Sytuacja ta nie uległa zmianie od poprzedniej edycji rankingu. Z kolei Bytom zajmuje piąte miejsce w wyniku relatywnie wysokich wartości punktowych otrzymanych w większości badanych wskaźników.

5 Kolejne miejsca zajęły: Warszawa – blisko 176 pkt, Olsztyn – 167 pkt, Sosnowiec – 153 pkt i Poznań – 151 pkt.

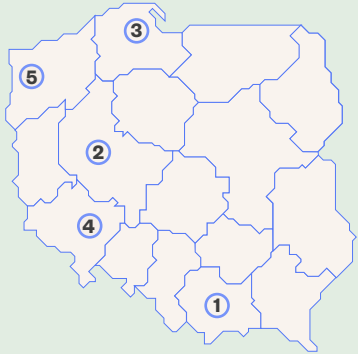
6 Poza Sosnowcem to także: Warszawa, Lublin, Kraków, Szczecin, Bielsko-Biała, Bydgoszcz, Kielce i Dąbrowa Górnicza.

7 Kolejne najwyższe odsetki zeroemisyjnych pojazdów posiadają: Katowice – 33 proc. (5 na 15), Rybnik, Płock i Częstochowa – 30 proc. (3 na 10), Gdańsk – 29 proc. (6 na 21).

W tym miejscu chcielibyśmy również docenić starania **Tarnowa**, w którym na przestrzeni lat 2022–2024 zanotowano największy wzrost gęstości sieci ogólnodostępnych punktów ładowania pojazdów elektrycznych. Dane o liczbie punktów ładowania w przeliczeniu na 100 km² powierzchni miasta oraz o zmianie gęstości tej sieci pokazują, że bogata infrastruktura występuje nie tylko w największych metropoliach, a więc często w miastach o największych budżetach. Dowodzi to również, że popyt na auta elektryczne i powstające z tego tytułu potrzeby mieszkańców nie koncentrują się wyłącznie w największych miastach, tylko rozkładają się po mapie Polski bardziej równomiernie.

Regulacje i polityki miejskie

Tabela 6. Wyniki poszczególnych zmiennych w kategorii „Regulacje i polityki miejskie”



Miasto	Strategia rozwoju elektromobilności	Pełnomocnik ds. zrównoważonego transportu	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej	Plan Zrównoważonej Logistyki Miejskiej	Strefy czystego transportu	Strefy płatnego parkowania	Wynik
① Kraków	100	0	100	50	75	48	62,23
② Poznań	100	0	100	100	0	43	57,24
③ Gdańsk	100	50	100	50	25	8	55,47
④ Wrocław	100	0	100	50	25	53	54,71
⑤ Szczecin	100	0	100	50	50	13	52,25

* Podane w tabeli wartości to przeliczone punkty rankingowe, a nie pierwotne dane statystyczne.

Pierwsze miejsce w tej kategorii zajmuje Kraków (awans z pozycji szóstej).

Miasto może pochwalić się dobrze rozwiniętą strefą płatnego parkowania, która pokrywa 6 proc. powierzchni miasta. Jak większość miast w Rankingu, Kraków przyjął też plan zrównoważonej mobilności miejskiej (Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP), w którym określa kierunki rozwoju ruchu pieszego, rowerowego i transportu publicznego. Jako jedno z niewielu miast, Kraków prowadzi też prace nad stworzeniem analogicznego planu dla logistyki (Sustainable Urban Logistics Plan, SULP), o czym więcej piszemy w kategorii „Transport towarowy i logistyka miejska”.

W czerwcu 2025 r. Rada Miasta Krakowa przyjęła też uchwałę w sprawie wprowadzenia drugiej w Polsce (po Warszawie) strefy czystego transportu (SCT). Ma ona zacząć obowiązywać od początku 2026 r. W poprzedniej edycji rankingu z 2023 r. przyznaliśmy dla Krakowa specjalne wyróżnienie za determinację w pracach nad wdrożeniem SCT, zwieńczonych przyjęciem poprzedniej uchwały w 2022 r. (wówczas jako pierwsze miasto w Polsce). Uchwała ta została jednak zmieniona przez radnych w 2024 r., a termin jej wejścia w życie – przesunięty. Jest więc szansa, że w najbliższych miesiącach mieszkańcy zyskają nieco większą ochronę przed emisjami z najbardziej trujących pojazdów.

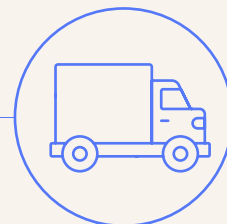
Na drugim miejscu plasuje się Poznań (awans o 22 pozycje!), gdzie – podobnie jak w Krakowie – strefa płatnego parkowania zajmuje już blisko 6 proc. powierzchni miasta. W stolicy Wielkopolski powstał już zarówno SUMP, jak i SULP. **Trzecie miejsce zajmuje natomiast Gdańsk (awans z czwartego miejsca).** W swoim programie rozwoju miasto zobowiązało się m.in. do utworzenia strefy czystego transportu do 2030 r. W gdańskim magistracie funkcjonuje też samodzielne stanowisko pełnomocnika ds. zrównoważonego transportu. Podobni pełnomocnicy działają jeszcze w tylko kilku miastach, gdzie pilotują reformy i wsłuchują się w oczekiwania i obawy mieszkańców.

Wrocław, który zajął czwarte miejsce, pod względem udziału strefy płatnego parkowania w powierzchni miasta jest liderem – z wynikiem blisko 7 proc. Wrocław jest też przykładem miasta, które nie posiada jeszcze SULP-u, ale już z sukcesem reguluje miejską logistykę – dzięki zrzeszającemu podmioty publiczne i prywatne „Partnerstwu na rzecz jakości obsługi towarowej”, w ramach którego uruchomiono hub przeładunkowy dla kurierów i dostawców wykorzystujących wspomagane elektrycznie rowery towarowe (więcej o tym piszemy w kategorii „Logistyka miejska”).

Piąte miejsce należy do Szczecina. To jedyne miasto, które dodatkowo wyróżniłmy, pisząc o strefie czystego transportu – rada miasta przyjęła bowiem uchwałę, w której „aprobuje” rozpoczęcie przygotowań do wprowadzenia strefy od 1 stycznia 2026 r. Uznajemy to za formalny krok, o większym znaczeniu niż samo wpisanie planów wprowadzenia (lub rozważenia wprowadzenia) strefy do długoterminowych dokumentów strategicznych. Nie są one bowiem formalnie wiążące, a jedynie wyrażają dobrą wolę samorządów (co również nagradzamy punktowo, ale w mniejszej skali).

Duże pole do poprawy polskie miasta mają natomiast w zakresie **walki z parkowaniem na chodnikach**. 31 z 37 miast deklaruje, że podejmuje w tym obszarze działania, ale aż w 22 przypadkach polegają one jedynie na stawianiu słupków i podobnej infrastruktury, która utrudnia zaparkowanie w miejscu przeznaczonym dla pieszych. Tylko pojedyncze miasta takie jak Sosnowiec, Płock czy Koszalin, walczą z problemem poprzez zmianę organizacji ruchu i zwiększony monitoring newralgicznych miejsc.

Transport towarowy i logistyka miejska



Jak zaznaczyliśmy wcześniej, mobilność miejska to nie tylko transport ludzi, ale także towarów. Dlatego postanowiliśmy pokazać, które miasta podążają za trendami i starają się wdrażać rozwiązania, dzięki którym łańcuchy dostaw stają się mniej emisyjne i uciążliwe dla mieszkańców. Chcielibyśmy móc ocenić nie tylko postępy w opracowywaniu SULP-ów, ale także współpracę miast z sektorem prywatnym przy planowaniu i wdrażaniu zrównoważonych rozwiązań w transporcie towarowym – w tym takich jak mikrohuby przeładunkowe, wykorzystanie rowerów towarowych czy regulacje dla logistyki oparte na kryteriach emisyjności i promujące pojazdy zeroemisyjne.

Niestety, po raz kolejny badane przez nas samorządy nie wykazały się dużą inicjatywą we wdrażaniu takich rozwiązań. Z tego względu w tej kategorii ponownie nie przyznaliśmy punktów, a jedynie wyróżniliśmy wybrane działania.

Kluczowym elementem jest **rozwój zrównoważonej logistyki ostatniej mili, szczególnie w centrach miast**. Na wyróżnienie zasługuje tu **Wrocław**, gdzie – dzięki współpracy magistratu (Biuro Zrównoważonej Mobilności) i Uniwersytetu Ekonomicznego (Centrum Logistyki Miejskiej) – w 2023 r. powołano „Partnerstwo na rzecz jakości obsługi towarowej”. Partnerstwo to platforma współpracy między miastem, uczelnią, firmami kurierskimi, dostawczymi, logistycznymi i ekspertami zajmującymi się zrównoważoną mobilnością. Dzięki tej inicjatywie w 2025 r. udało się uruchomić pierwszy w Polsce w pełni profesjonalnie przygotowany hub przeładunkowy dla firm wykorzystujących wspomagane elektrycznie rowery towarowe. Pozwoliło to jednocześnie na wprowadzenie znacznych ograniczeń dla samochodów dostawczych na obszarze objętym funkcjonowaniem centrum przeładunkowego.

Z hubu, zlokalizowanego w należącym do miasta parkingu podziemnym przy Narodowym Forum Muzyki, korzystają pracownicy firm kurierskich, dystrybutora żywności i firmy z sektora e-commerce. W hubie, na parkingu podziemnym, paczki są przeładowywane z furgonetek do rowerów cargo, a następnie rozwożone do klientów. Dzięki temu ścisłe centrum miasta może uwolnić się od samochodów dostawczych, a sami kurierzy oszczędzają czas na szukanie miejsc do zaparkowania. Wrocław już zapowiada utworzenie kolejnego hubu w innej lokalizacji.

Podobna, chociaż znacznie bardziej nieśmiała inicjatywa ma miejsce w **Poznaniu**. W ramach międzynarodowego projektu badawczego GRETA, którego partnerami są Łukasiewicz – Poznański Instytut Technologiczny oraz Miasto Poznań, na działce miejskiej zlokalizowanej w pobliżu centrum miasta uruchomiono mobilny, modułowy hub przeładunkowy. Działa on na podobnych zasadach jak ten we Wrocławiu, ale jest mniejszy – obsługuje wyłącznie rowery jednej z firm kurierskich. Część pilotażowa została zakończona po kilku miesiącach, ale wnioski z niej okazały się na tyle pozytywne, że hub nadal funkcjonuje – już na zasadach komercyjnych, poza projektem, a miasto i kolejne podmioty reprezentujące biznes wyrażają zainteresowanie uruchomieniem podobnych punktów w innych lokalizacjach.

Na rowerowy transport cargo powoli stawia też **Kraków**. W ramach dwóch pilotażowych programów miasto oferuje firmom, innym organizacjom oraz osobom prywatnym wynajem łącznie dziewięciu rowerów cargo – z czego pięć jest wspomaganych elektrycznie. W 2025 r. do floty ma dołączyć kolejne sześć cargo elektryków – sfinansowanych w ramach unijnego projektu metaCCAZE, w ramach którego miasto – podobnie jak Wrocław – planuje uruchomienie punktu przeładunkowego w okolicach Hali Targowej. Co ważne, taki punkt działał już kilka lat temu w innej lokalizacji w Krakowie, ale został zamknięty z powodu niskiego zainteresowania.

Wreszcie rowery cargo wypożycza też od 2018 r. **Gdynia**. Początkowo mogli z nich korzystać przedsiębiorcy (wynajem do 28 dni), a od 2023 r. również wszyscy zainteresowani mieszkańcy (wynajem do siedmiu dni). W systemie dostępnych jest 15 rowerów, a wszystkie są wyposażone w napęd elektryczny.

W temacie hubów logistycznych długoterminowe plany mają też Warszawa (obszar obejmujący rewitalizowane tzw. Nowe Centrum Warszawy) oraz **Tychy**, które zapowiadają ich utworzenie w strategii rozwoju miasta do 2030 r. oraz miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego.

Powiązany z logistyką i równie ważnym aspektem jest też **ruch pojazdów o większej masie na terenach miejskich**. Znaczna część miast uwzględniła w Rankingu wprowadziła ograniczenia tonażowe lub godzinowe dla pojazdów dostawczych – oznacza to, że duże ciężarówki (najczęściej pojazdy powyżej 3,5 tony) nie mogą wjechać w konkretne obszary miasta w danych godzinach lub jeśli nie spełniają wymagań dotyczących maksymalnej masy pojazdu. Równocześnie żadne z 37 miast nie zdecydowało się na powiązanie tych ograniczeń z emisyjnością pojazdów, na przykład umożliwiając wjazd jedynie tym zeroemisyjnym.

Istotnym elementem oceny logistyki miejskiej jest sprawdzenie, czy samorządy opracowały własny **plan zrównoważonej logistyki miejskiej (Sustainable Urban Logistics Plan, SULP)**. Spośród badanych miast tylko dwa mogą wskazać na taki dokument – w **Dąbrowie Górniczej** został on już przyjęty i jest realizowany, a w **Poznaniu** został opracowany, choć wciąż czeka na formalne zatwierdzenie. Kilkanaście innych samorządów uwzględniło temat logistyki w innych dokumentach strategicznych. Najczęściej został on włączony do planów zrównoważonej mobilności miejskiej (Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP), jak w Lublinie, Katowicach, Gdyni, Gliwicach, Rzeszowie, Radomiu, Tarnowie, Włocławku, Płocku, Gorzowie Wielkopolskim i Wałbrzychu. Z kolei w Warszawie, Łodzi i Wrocławiu kwestie te wpisano do szerszych strategii transportowych, a w Gdańsku zapowiedziano powołanie w 2026 r. zespołu odpowiedzialnego za przygotowanie osobnego planu.

Na tle tych przykładów wyróżnia się jeszcze **Kraków**, który jest na etapie przygotowań do opracowania własnego SULP-u. Poza tym zdecydowana większość dużych miast nie podejmuje żadnych działań – ponad dwadzieścia samorządów wprost przyznało, że nie prowadzi prac nad planem, a jeśli transport towarowy i logistyka pojawiają się w ich politykach, to jedynie w formie ogólnych zapisów. To pokazuje, że planowanie zrównoważonej logistyki miejskiej pozostaje w Polsce rozwiązaniem rzadkim i ogranicza się do pojedynczych przypadków, podczas gdy dla większości miast ten obszar nie stanowi jeszcze priorytetu.

Wyróżnienia



Wrocław

W tegorocznej edycji zdecydowaliśmy się przyznać specjalne wyróżnienie Wrocławowi. To wyraz uznania za pionierskie działania w zakresie logistyki miejskiej, zwieńczone uruchomieniem w 2025 r. pierwszego w Polsce profesjonalnego hubu przeładunkowego dla rowerów cargo. Dzięki współpracy magistratu, Uniwersytetu Ekonomicznego i firm kurierskich powstało rozwiązanie, które nie jest pilotażem, lecz w pełni funkcjonującym systemem, obsługiwanym przez wiele podmiotów.

Zlokalizowany w podziemiach Narodowego Forum Muzyki hub pozwala na przeładunek paczek z furgonetek do rowerów cargo, które następnie rozwożą przesyłki po śródmieściu. Dzięki temu Wrocław ogranicza ruch samochodów dostawczych w centrum, a kurierzy zyskują wygodne i profesjonalne zaplecze pracy. Miasto zapowiada też kolejne lokalizacje tego typu, co czyni je krajowym liderem we wdrażaniu nowoczesnych, niskoemisyjnych rozwiązań w transporcie towarowym.



Poznań

Szczególne uznanie należy się również Poznaniowi za wyróżniającą się, proaktywną postawę w edukacji – szczególnie swoich najmniejszych mieszkańców – o zagrożeniach związanych z zanieczyszczeniem powietrza oraz sposobach dbania o czyste powietrze. Aż 83 placówki oświatowe z tego miasta biorą udział w programie „Edukacyjna Sieć Antysmogowa”, koordynowanym przez Państwowy Instytut Badawczy NASK. Dla porównania, w drugim w tym zestawieniu Krakowie, udział w programie biorą 24 placówki – co najdobitniej pokazuje skalę zaangażowania Poznania w edukację antysmogową najmłodszych mieszkańców. Budując świadomość tego, jak ważne dla zdrowia i samopoczucia człowieka jest czyste powietrze – zwłaszcza wśród dzieci i młodzieży – inicjatywa ta ma szansę zaowocować w przyszłości poprzez zmianę nawyków transportowych dzisiejszego młodego pokolenia. Może dzięki temu za jakiś czas zmniejszy się np. skala dowozów dzieci do szkoły samochodami osobowymi – badania dowiodły, że przez właśnie ten nawyk transportowy stężenie tlenków azotu wokół szkół jest zauważalnie wyższe niż w innych miejscach (głównie przez stanie samochodów na włączonym silniku i manewrowanie na małej przestrzeni). W ramach programu NASK młodzi mają nie tylko możliwość dowiedzieć się więcej o zanieczyszczeniach powietrza, ich negatywnych skutkach i sposobach zapobiegania im podczas specjalnych warsztatów. Jednym z elementów programu jest także montaż czujników pomiarowych w pobliżu szkół. Dzięki temu uczniowie mogą na żywo obserwować jakość powietrza, którym oddychają przez znaczną część dnia. Niestety czujniki te badają tylko stężenia pyłów zawieszonych – życzylibyśmy sobie, aby w przyszłości były one również zdolne do pomiaru stężeń tlenków azotu, będących typowym zanieczyszczeniem komunikacyjnym. To pozwoliłoby jeszcze dobitniej pokazywać młodym wpływ złych nawyków transportowych na najbliższe otoczenie. Liczymy też, że inne miasta będą podążały śladem Poznania, a program „Edukacyjna Sieć Antysmogowa” powiększy się o kolejne zaangażowane w niego placówki.

Zakończenie

Czwarta edycja Rankingu z 2025 r. pokazuje, że polskie miasta coraz wyraźniej inwestują w zrównoważoną mobilność, choć tempo zmian wciąż znacząco się różni. W obszarze jakości powietrza rośnie rola monitoringu i edukacji, ale problem emisji z transportu pozostaje nierozwiązany i będzie wymagał silniejszych narzędzi ograniczających ruch pojazdów spalinowych. Mobilność indywidualna zyskuje na znaczeniu dzięki szybkiemu wzrostowi liczby dróg rowerowych w kilku miastach, jednak różnice w dostępności infrastruktury między liderami a resztą pozostają znaczące. Transport zbiorowy utrzymuje swoją przewagę w dużych aglomeracjach, natomiast w mniejszych ośrodkach widać stagnację, która bez stabilnego finansowania może pogłębić wykluczenie komunikacyjne i uzależnienie od samochodu prywatnego.

Floty miejskie i komunalne wciąż elektryfikują się powoli – widać, że część samorządów dopiero rozpoczyna realne inwestycje, a tempo rozwoju jest nierówne. W infrastrukturze przybywa punktów ładowania i buspasów, ale ich skala wciąż nie nadąża za rosnącymi potrzebami. W regulacjach i politykach przybywa planów, w tym SUMP-ów i przygotowań do wprowadzenia stref czystego transportu, lecz wyzwaniem pozostaje skuteczne wdrażanie ich zapisów. Najslabszym elementem pozostaje transport towarowy i logistyka miejska – działania są punktowe, a brak kompleksowych rozwiązań pogarsza bezpieczeństwo i jakość powietrza. Tegoroczne wyniki pokazują więc, że fundamenty transformacji zostały już położone, ale kluczowe dla najbliższych lat będzie przyspieszenie i integracja działań – tak, by miasta były nie tylko bardziej przyjazne dla środowiska, ale też bezpieczne i wygodne dla wszystkich mieszkańców i mieszkańców.

Wyniki miast

Miasto	Czyste powietrze	Mobilność indywidualna	Transport zbiorowy	Ruch pieszy i bezpieczeństwo	Infrastruktura mobilności	Regulacje i polityki
Warszawa	64.51 (2)*	41.08 (3)	42.46 (1)	33.91 (31)	44.55 (3)	47.17 (7)
Kraków	54.82 (4)	43.98 (1)	26.95 (9)	42.09 (18)	31.56 (9)	62.23 (1)
Wrocław	47.04 (11)	29.46 (15)	26.23 (11)	39.09 (26)	28.24 (16)	54.71 (4)
Łódź	39.11 (21)	32.37 (14)	23.42 (18)	22.14 (35)	28.58 (15)	44.56 (9)
Poznań	45.83 (14)	38.44 (4)	31.33 (3)	43.98 (13)	44.00 (4)	57.24 (2)
Gdańsk	63.50 (3)	42.94 (2)	31.45 (2)	24.96 (33)	29.00 (13)	55.47 (3)
Szczecin	29.97 (29)	27.27 (21)	25.13 (13)	37.80 (28)	29.86 (11)	52.25 (5)
Bydgoszcz	54.37 (5)	54.37 (5)	24.44 (14)	45.15 (12)	22.77 (22)	35.48 (20)
Lublin	47.24 (9)	38.23 (5)	30.70 (4)	38.53 (27)	35.79 (6)	40.57 (15)
Białystok	21.64 (34)	33.87 (12)	27.10 (6)	12.50 (37)	17.89 (27)	34.32 (22)
Katowice	17.07 (36)	34.22 (11)	23.46 (17)	41.96 (19)	34.02 (7)	46.33 (8)
Gdynia	71.23 (1)	35.87 (8)	26.71 (10)	32.92 (32)	5.91 (37)	50.87 (6)
Częstochowa	39.91 (19)	28.49 (19)	18.27 (25)	43.18 (16)	29.22 (12)	43.99 (10)
Radom	30.97 (27)	17.61 (31)	20.71 (22)	36.01 (30)	11.16 (35)	34.87 (21)
Toruń	38.50 (23)	35.46 (10)	23.71 (16)	50.46 (6)	20.59 (23)	22.09 (32)
Rzeszów	47.64 (8)	47.64 (8)	22.44 (21)	39.77 (25)	27.06 (19)	37.24 (18)
Sosnowiec	46.23 (13)	32.60 (13)	18.68 (24)	49.06 (7)	47.79 (1)	25.00 (30)
Kielce	29.37 (30)	20.60 (28)	27.06 (7)	36.47 (29)	15.67 (30)	35.93 (19)
Gliwice	44.88 (16)	29.41 (16)	17.92 (26)	56.53 (3)	16.37 (29)	26.43 (28)
Olsztyn	37.70 (24)	37.70 (24)	29.61 (5)	16.74 (36)	18.76 (26)	31.73 (26)
Bielsko-Biała	47.24 (9)	19.19 (30)	16.38 (28)	40.16 (23)	28.86 (14)	38.78 (17)
Zabrze	33.99 (25)	13.39 (34)	13.39 (34)	41.84 (20)	29.90 (10)	25.00 (30)

Miasto	Czyste powietrze	Mobilność indywidualna	Transport zbiorowy	Ruch pieszy i bezpieczeństwo	Infrastruktura mobilności	Regulacje i polityki
Bytom	50.40 (7)	19.54 (29)	11.92 (37)	24.26 (34)	36.67 (5)	18.11 (35)
Zielona Góra	30.37 (28)	25.47 (22)	27.04 (8)	45.46 (10)	11.88 (34)	33.98 (23)
Ruda Śląska	26.00 (32)	27.83 (20)	12.99 (34)	42.80 (17)	27.79 (17)	16.67 (36)
Rybnik	41.32 (18)	1.63 (37)	25.85 (12)	43.28 (15)	31.61 (8)	33.45 (24)
Opole	54.17 (6)	14.72 (32)	23.94 (15)	41.27 (21)	16.45 (28)	27.05 (27)
Tychy	38.91 (22)	35.71 (9)	14.14 (30)	56.25 (4)	19.83 (25)	41.67 (14)
Gorzów Wielkopolski	29.17 (31)	23.97 (23)	23.28 (19)	60.29 (1)	27.77 (18)	42.84 (12)
Dąbrowa Górnicza	25.20 (33)	36.76 (7)	23.07 (20)	39.88 (24)	13.17 (33)	33.33 (25)
Elbląg	41.67 (17)	13.96 (33)	13.11 (31)	48.76 (8)	20.17 (24)	20.40 (34)
Płock	46.64 (12)	22.83 (26)	11.94 (36)	43.31 (14)	44.58 (2)	42.78 (13)
Tarnów	39.51 (20)	23.76 (25)	13.06 (32)	40.41 (22)	26.39 (20)	40.26 (16)
Koszalin	20.83 (35)	22.36 (27)	13.03 (33)	48.65 (9)	10.91 (36)	20.85 (33)
Włocławek	40.26 (16)	8.18 (35)	18.73 (23)	51.61 (5)	14.02 (32)	43.02 (11)
Wałbrzych	31.38 (26)	4.31 (36)	12.88 (35)	45.43 (11)	15.64 (31)	15.64 (31)
Chorzów	8.73 (37)	37.34 (6)	14.61 (29)	59.69 (2)	24.19 (21)	2.29 (37)

* W nawiasie zostały umieszczone miejsca, które miasta uzyskały w rankingu w każdej kategorii.

Aneks metodyczny

„Ranking miast zrównoważonej mobilności” bierze pod uwagę 37 polskich miast o największej populacji (wszystkie miasta powyżej 100 tys. mieszkańców). Ranking wykorzystuje dane liczbowe w tych obszarach, w których działania samorządów są kwantyfikowalne. Dane pochodzą z korespondencji z urzędami miast*, statystyki publicznej oraz danych organów centralnych i innych instytucji. Poddane one zostały analizie i przeliczone na wskaźniki cząstkowe w sześciu kategoriach:

* Dane w większości przypadków pozyskano na podstawie wniosku o udostępnienie informacji publicznej.

1. Czyste powietrze - świadomość problemu
2. Mobilność indywidualna
3. Transport zbiorowy
4. Ruch piesz i bezpieczeństwo
5. Infrastruktura elektromobilności
6. Regulacje i polityki miejskie

Wyniki w każdej kategorii stanowią średnią arytmetyczną szeregu mierników w podkategoriach opisanych szczegółowo w tabeli poniżej. Te z nich, które opierają się na przeliczeniu wartości liczbowych, zostały zuniformalizowane zgodnie ze wzorem:

$$x_i = 100 \times (\text{miernik}_i - \text{miernik MIN}) / (\text{miernik MAX} - \text{miernik MIN})$$

gdzie:

miernik_i – wartość danego miernika dla i-tego miasta;

miernik MIN – minimalna wartość przyjmowana przez dany miernik we wszystkich 37 miastach;

miernik MAX – wartość maksymalna przyjmowana przez dany miernik we wszystkich 37 miastach.

W przypadku indeksów badających przyrost wartości danego wskaźnika w czasie wynik uzyskany po zastosowaniu powyższego wzoru dodatkowo podzieliliśmy na pół.

Wykaz źródeł

Zmienna	Sposób przeliczenia (miernik)	Źródło danych
Czyste powietrze – świadomość problemu		
Jakość powietrza	Maksymalna wartość średniorocznego stężenia dwutlenku azotu (NO ₂) w atmosferze z dostępnych stacji pomiarowych w danym mieście w 2024 r.	Główny Inspektorat Ochrony Środowiska (GIOS)
Pomiar jakości powietrza przez władze miast	Czy miasto we własnym zakresie zbiera dane dot. jakości powietrza i posiada system informowania mieszkańców o aktualnym stanie jakości powietrza? [100-50-0]	Korespondencja z urzędami
Regularna inwentaryzacja emisji	Czy miasto prowadzi systematyczną inwentaryzację emisji gazów cieplarnianych i innych zanieczyszczeń, w tym emisji z transportu? [100-0]	Korespondencja z urzędami
Pełnomocnik ds. jakości powietrza	Czy w urzędzie miasta funkcjonuje stanowisko pełnomocnika/ pełnomocniczki ds. jakości powietrza lub inne o podobnych kompetencjach? [50-0]	Korespondencja z urzędami
Kampanie na rzecz czystego powietrza	Czy miasto realizuje kampanie skierowane do mieszkańców na rzecz czystego powietrza? Czy uwzględnia w nich emisje z transportu? [100-50-0]	Korespondencja z urzędami
Uczestnictwo w Edukacyjnej Sieci Antysmogowej NASK	Ile placówek w mieście bierze udział w projekcie ESA (Edukacyjna Sieć Antysmogowa) prowadzonym przez Państwowy Instytut Badawczy NASK?	Korespondencja z urzędami
Mobilność indywidualna		
System rowerów miejskich	Liczba udostępnionych rowerów miejskich na 1000 mieszkańców w 2024 r.	Korespondencja z urzędami
Rozbudowa systemu rowerów miejskich	Wzrost liczby udostępnionych rowerów miejskich na 1000 mieszkańców w latach 2022-2024 [max. 50 pkt]	Korespondencja z urzędami
Parkingi rowerowe	Liczba miejsc na publicznych parkingach rowerowych wybudowanych przez miasto i posiadających zadaszenie oraz co najmniej 20 miejsc postojowych dla rowerów [max. 50 pkt]	Korespondencja z urzędami
Drogi dla rowerów	Długość dróg dla rowerów na 100 km kw. powierzchni miasta w 2023 r.	Bank Danych Lokalnych GUS
Rozbudowa dróg dla rowerów	Wzrost długości dróg dla rowerów na 100 km kw. powierzchni miasta w latach 2022-2023 [max. 50 pkt]	Bank Danych Lokalnych GUS
Hulajnogi elektryczne	Czy w mieście funkcjonuje sieć hulajnóg elektrycznych na wynajem krótkoterminowy? Czy miasto zawarło systemowe uzgodnienia z operatorami hulajnóg precyzujące funkcjonowanie systemów w mieście? [100-50-0]	Korespondencja z urzędami; dane operatorów hulajnóg
Transport zbiorowy		
Częstotliwość wykorzystania komunikacji zbiorowej	Liczba pasażerów komunikacji miejskiej w 2024 r. w przeliczeniu na 1 mieszkańca miasta	Korespondencja z przedsiębiorstwami komunikacyjnymi i organizatorami transportu publicznego
Wzrost częstotliwości wykorzystania komunikacji zbiorowej	Zmiana liczby pasażerów komunikacji miejskiej w przeliczeniu na 1 mieszkańca miasta w latach 2022-2024 [max. 50 pkt]	Korespondencja z przedsiębiorstwami komunikacyjnymi i organizatorami transportu publicznego
Eksplotacja pojazdów komunikacji miejskiej	Liczba wozokilometrów pokonanych przez pojazdy komunikacji miejskiej w przeliczeniu na 1 mieszkańca w 2024 r.	Korespondencja z przedsiębiorstwami komunikacyjnymi i organizatorami transportu publicznego
Wzrost pracy przewozowej komunikacji miejskiej	Zmiana liczby wozokilometrów pokonanych przez pojazdy komunikacji miejskiej w przeliczeniu na 1 mieszkańca w latach 2022-2024 [max. 50 pkt]	Zmiana liczby wozokilometrów pokonanych przez pojazdy komunikacji miejskiej w przeliczeniu na 1 mieszkańca w latach 2022-2024 [max. 50 pkt]
Długość buspasów	Długość buspasów na 100 km kw. powierzchni miasta w 2023 r.	Bank Danych Lokalnych GUS
Rozbudowa buspasów	„Zmiana długości buspasów na 100 km kw. powierzchni miasta w latach 2022-2023 [max. 50 pkt] „	Bank Danych Lokalnych GUS
Zeroemisyjność floty autobusowej	Udział autobusów z napędem elektrycznym lub wodorowym we flotach miejskich przewoźników autobusowych w 2024 r.	Korespondencja z przedsiębiorstwami komunikacyjnymi i organizatorami transportu publicznego

Rozbudowa zeroemisyjnych flot autobusowych	Zmiana udziału autobusów z napędem elektrycznym lub wodorowym we flotach miejskich przewoźników autobusowych w latach 2022-2024 [max. 50 pkt]	Korespondencja z przedsiębiorstwami komunikacyjnymi i organizatorami transportu publicznego
Średni wiek flot autobusowych	Średni wiek floty autobusowej na koniec 2024 r. [max. 25 pkt]	Korespondencja z przedsiębiorstwami komunikacyjnymi i organizatorami transportu publicznego
Wydatki miasta na transport zbiorowy	Kwota wydatków w kategorii transport i łączność z wykonanego w 2024 r. budżetu miasta w przeliczeniu na 1 mieszkańca	Sprawozdania z wykonania budżetu miast
Dostępność cenowa komunikacji miejskiej	Cena normalnego biletu miesięcznego na komunikację zbiorową bez stosowania żadnych ulg i zniżek	Cenniki komunikacji miejskiej
Ruch pieszy i bezpieczeństwo		
Zdarzenia z udziałem pieszych	Liczba wypadków i kolizji z udziałem pieszych na terenie miasta w 2024 r.	Korespondencja z Policją
Spadek liczby zdarzeń z udziałem pieszych	Zmiana liczby wypadków i kolizji z udziałem pieszych na terenie miasta w latach 2022-2024 [max. 50 pkt]	Korespondencja z Policją
Ranni w zdarzeniach z pieszymi	Liczba rannych w zdarzeniach z udziałem pieszych na terenie miasta w 2024 r.	Korespondencja z Policją
Spadek liczby rannych w zdarzeniach z pieszymi	Spadek liczby rannych w zdarzeniach z pieszymi	Korespondencja z Policją
Śmiertelność w zdarzeniach z pieszymi	Liczba ofiar śmiertelnych w zdarzeniach z udziałem pieszych na terenie miasta w 2024 r.	Korespondencja z Policją
Spadek śmiertelności	Zmiana liczby ofiar śmiertelnych w zdarzeniach z udziałem pieszych na terenie miasta w latach 2022-2024 [max. 50 pkt]	Korespondencja z Policją
Programy zwiększania bezpieczeństwa	Czy miasto ma program zwiększania bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych (w tym obejmujący modernizację niebezpiecznych przejść dla pieszych)? [100-0]	Korespondencja z Policją
Regulacje o szkolnych ulicach	Czy w mieście funkcjonują systemowe regulacje dot. tzw. "szkolnych ulic" czyli stref okresowo wyłączanych dla ruchu kołowego w okolicach placówek edukacyjnych lub innych obiektów (inne niż oddolne projekty finansowane z budżetu obywatelskiego)? [100-50-30-0]	Korespondencja z Policją
Infrastruktura mobilności		
Punkty ładowania pojazdów elektrycznych	Liczba publicznych punktów ładowania na 100 km kw. powierzchni miasta w 2024 r.	Ewidencja Infrastruktury Paliw Alternatywnych
Rozwój sieci publicznych punktów ładowania	Zmiana liczby publicznych punktów ładowania na 100 km kw. powierzchni miasta w latach 2022-2024 [max. 50 pkt]	Ewidencja Infrastruktury Paliw Alternatywnych
Specjalne zasady dzierżawy gruntów	Czy miasto przyjęło i opublikowało zasady wydzierżawiania gruntów na cele związane z budową infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych? [50-25-0]	Korespondencja z urzędami
Flota pojazdów urzędu miasta	Udział pojazdów zeroemisyjnych we flotach urzędów miejskich w 2024 r.	Korespondencja z urzędami
Rozwój floty zeroemisyjnych pojazdów urzędu miasta	Zmiana odsetka pojazdów zeroemisyjnych we flotach urzędów miejskich w latach 2022-2024 [max. 50 pkt]	Korespondencja z urzędami
Regulacje i polityki miejskie		
Korespondencja z urzędami	Czy miasto przyjęło miejską strategię rozwoju elektromobilności? [100-0]	Korespondencja z urzędami
Czy miasto przyjęło miejską strategię rozwoju elektromobilności? [100-0]	Czy w urzędzie miasta funkcjonuje stanowisko pełnomocnika/ pełnomocniczki ds. zrównoważonego transportu lub inne o podobnych kompetencjach? [50-0]	Korespondencja z urzędami
Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej	Czy miasto posiada Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) lub podjęło pracę nad jego opracowaniem? [100-0]	Korespondencja z urzędami
Plan Zrównoważonej Logistyki Miejskiej	Na jakim etapie są prace związane z opracowaniem i wdrożeniem Planu Zrównoważonej Logistyki Miejskiej (SULP)? [100-50-0]	Korespondencja z urzędami
Strefy Czystego Transportu	Czy miasto podjęło prace nad stworzeniem i wprowadzeniem Strefy Czystego Transportu? [100-75-50-25-0]	Korespondencja z urzędami
Strefy Płatnego Parkowania	Udział Strefy Płatnego Parkowania w całkowitej powierzchni miasta	Korespondencja z urzędami

