

Zielone miasta

Polskie miasta na rzecz klimatu,
środowiska i zdrowia mieszkańców



europolis



Zielone miasta

Polskie miasta na rzecz klimatu,
środowiska i zdrowia mieszkańców



Warszawa, maj 2021

Raport Polskiej Fundacji im. Roberta Schumana i Fundacji Konrada Adenauera w Polsce przygotowany przez Politykę Insight. Partnerem raportu jest Orange Polska. Polityka Insight dołożyła wszelkich starań, by raport był bezstronny i obiektywny – zleciodawcy ani partnerzy nie mieli wpływu na tezy ani wymowę opracowania.

Wszystkie prawa zastrzeżone

© Copyright by Polska Fundacja im. Roberta Schumana

Autorka:

Jakub Piznal – analityk, Polityka Insight

Współpraca:

Agnieszka Górniak – manager projektów badawczych, Polityka Insight

Monika Helak – badaczka, Polityka Insight

Alicja Obrębska – Polityka Insight

Redakcja: Anna Chyckowska

Wydawca:

Polska Fundacja im. Roberta Schumana
Aleje Ujazdowskie 37/5, 00-540 Warszawa
+48 22 621 21 61, +48 22 621 75 55
poczta@schuman.pl
www.schuman.pl

ISBN: 978-83-88752-32-2

Projekt graficzny i druk:

Pracownia C&C Sp. z o.o.



Co-funded by the
Europe for Citizens Programme
of the European Union

Publikacja powstała przy wsparciu środków Komisji Europejskiej w ramach programu Europa dla Obywateli. Publikacja odzwierciedla jedynie stanowisko autora i Komisja Europejska nie ponosi odpowiedzialności za umieszczoną w niej zawartość merytoryczną oraz za sposób wykorzystania zawartych w niej informacji.



POLITYKA
INSIGHT

Spis treści

Wprowadzenie	5
Czym są zielone miasta	5
Dlaczego badamy <i>green cities</i>	5
Jak zbadaliśmy zielone miasta	6
Najbardziej zielone miasta	9
Liderzy rankingu	9
Miasta z końca stawki	10
Wyniki według wielkości	13
Indywidualny transport elektryczny	14
Gdynia – miasto samochodów elektrycznych	15
Transport publiczny	17
Warszawa – dominacja transportu zbiorowego	17
Działania na rzecz jakości powietrza	20
Katowice – siła w działaniu	20
Spółeczność lokalna	23
Mysłowice – miasto posegregowanych śmieci	23
Zdrowie publiczne	25
Rzeszów – miasto z największą dostępnością służby zdrowia	26
Aneks metodyczny	28
Bibliografia	31
Zestawienie rankingów Europolis z lat 2015–2021	33
O partnerach	35
O Europolis	35

Wprowadzenie

Czym są zielone miasta

Koncepcja *green cities* znana jest w polityce urbanistycznej od dziesiątków lat. Jej genezy można doszukiwać się w idei „miast-ogrodów” Ebenezera Howarda (Hulicka 2015), które miały łączyć zalety miasta (rozrywka, dostęp do dobrze płatnej pracy) z korzyściami życia na wsi (świeże powietrze, piękno natury). Sam termin *green cities* zyskał popularność na świecie w XX w., wraz z nasilaniem się zanieczyszczenia środowiska m.in. w związku industrializacją i urbanizacją. **Dziś mianem *green cities* określa się miasta stawiające na prośrodowiskowe rozwiązania.** W niniejszej, siódmej już edycji rankingu „Europolis” prezentujemy, jak polskie samorządy radzą sobie w zakresie działań na rzecz klimatu i ochrony środowiska.

Dlaczego badamy *green cities*

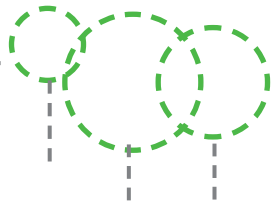
Zielone miasta wpisują się w założenia zrównoważonego rozwoju, który w rozumieniu raportu tzw. Komisji Brundtland (WCED 1987) ma umożliwiać zaspokajanie potrzeb współczesnych społeczeństw bez zmniejszania szans przyszłych pokoleń. Do jego osiągnięcia konieczne są zintegrowane działania w trzech wymiarach – ekonomicznym, społecznym i środowiskowym – które umożliwiają wprowadzenie nowych rozwiązań oraz, co równie ważne, zakorzenienie ich w mentalności obywateli.

Jeden wymiar – środowisko – odgrywa jednak szczególną rolę we współczesnych politykach miejskich. To w jego ramach podejmowane są działania cechujące zielone miasta, tj. segregacja i recykling odpadów, rozwój odnawialnych źródeł energii i rozbudowa terenów zieleni miejskiej (Rzeńca 2016). Według kryteriów dr. Davida Satterthwaite’a (1997), aby uznać miasto za przyjazne środowisku, potrzebne jest dokonanie oceny w pięciu obszarach:

- (i) zwalczanie chorób i ograniczenie ich wpływu na zdrowie,
- (ii) redukcja chemicznych i fizycznych zagrożeń,
- (iii) ochrona dziedzictwa naturalnego i kulturowego wraz z rozwojem wysokiej jakości środowiska miejskiego,
- (iv) minimalizacja kosztów środowiskowych oraz
- (v) prowadzenie zrównoważonej konsumpcji.

Wartość *green cities* i znaczenie promowania tego kierunku rozwoju miast zostały dostrzeżone przez instytucje międzynarodowe już ponad dekadę temu. Od 2010 r. Komisja Europejska (KE) przyznaje doroczną nagrodę „Zielonej Stolicy Europy”, o którą mogą ubiegać się miasta powyżej 100 tys. mieszkańców wprowadzające innowacje w zakresie zrównoważonego rozwoju i poprawy jakości życia. Wśród dotychczasowych zwycięzców znalazły się m.in. Sztokholm, Hamburg, Lublana i Oslo. Jak na razie żadne polskie miasto nie zdobyło tego wyróżnienia, jednak może się to zmienić już w 2023 r., kiedy do rywalizacji przystąpią Gdańsk, Kraków, Rzeszów i Warszawa. W 2015 r. KE wprowadziła także analogiczne wyróżnienie dla miast od 20 tys. do 100 tys. mieszkańców – „Zielony Liść Europy”.

Miejskie działania na rzecz klimatu i ochrony środowiska były, i nadal są, poddawane analizie w skali lokalnej, jak i globalnej. Jednym z najbardziej znanych rankingów był Green City Index – inicjatywa Economist Intelligence Unit zrealizowana w latach 2009–2012 we współpracy z firmą Siemens, opisująca ponad 120 miast na całym świecie. W indeksie uwzględniono wskaźniki dotyczące różnych sfer gospodarki ekologicznej: emisji dwutlenku węgla, energii, budownictwa, transportu, odpadów i zagospodarowania terenu, wody, jakości powietrza i polityk środowiskowych (Siemens 2012). W europejskiej edycji tego zestawienia, przeprowadzonej w 2009 r., zostało uwzględnionych 30 wiodących miast z 30 krajów Europy. Warszawa zajęła 16. miejsce i została doceniona przede wszystkim w zakresie polityki środowiskowej, w którym lepsze okazały się jedynie Bruksela, Kopenhaga, Helsinki i Sztokholm.



Zrównoważona zielona transformacja i neutralność klimatyczna do 2050 roku to ambicje Unii Europejskiej zapisane w Europejskim Zielonym Ładzie.

Europejski Zielony Ład został ogłoszony w 2019 roku – to istotna informacja, bowiem podczas opracowywania strategii nikt nie spodziewał się, że będzie ona realizowana w zupełnie nowych okolicznościach społeczno-gospodarczych. Pandemia COVID-19 sprawiła, że zielona transformacja będzie połączona z odbudową gospodarczą po kryzysie. Nie oznacza to jednak, że zostanie schowana do lamusa – o czym świadczyć może fakt, że Plan Odbudowy dla Europy zakłada przeznaczenie aż 30 proc. środków unijnych na walkę ze zmianami klimatu – do tej pory jeszcze nigdy w europejskim budżecie nie przeznaczono na ten cel aż tak wielkiej kwoty. Wspólnota po pandemii ma stać się bardziej przyjazna dla środowiska, bardziej cyfrowa, odporniejsza i lepiej przygotowana na obecne i przyszłe wyzwania.

Jak będą sobie w tym procesie radzić miasta? W zeszłorocznym badaniu Europolis, poświęconym ocenie możliwości wystąpienia i dotkliwości różnych sytuacji kryzysowych, przedstawiciele polskich miast utwierdzili nas w przekonaniu, że zdają sobie sprawę z problemów wynikających ze zmian klimatu. Niemal wszystkie wskazane z tej kategorii niebezpieczeństwa, tj. upały, zanieczyszczenie powietrza, silne wiatry, susze i ostre mrozy, znalazły się w pierwszej dziesiątce najbardziej prawdopodobnych zjawisk kryzysowych. Tak więc świadomość zagrożeń i potrzeby zmian są – a jak jest z działaniami? Tego dowiecie się z niniejszego raportu, zapraszam do lektury.

Iga Kamocka

Członkini Zarządu Fundacji Schumana



Stale rosnące zainteresowanie tematyką zielonych miast na arenie międzynarodowej pokazuje, że koncepcja ta przyjęta się globalnie, a inicjatywy w ramach zrównoważonego rozwoju coraz częściej odgrywają dominującą rolę w tworzeniu wieloletnich strategii miejskich. **W niniejszym rankingu przedstawiamy, które miasta na prawach powiatu w Polsce najaktywniej dążą do tego, by „stać się zielone”.**

Jak zbadaliśmy zielone miasta

Ranking stworzyliśmy na bazie syntetycznego wskaźnika złożonego z pięciu subindeksów:

1. indywidualny transport elektryczny,
2. transport publiczny,
3. działania na rzecz jakości powietrza,
4. społeczność lokalna,
5. zdrowie publiczne.

W każdej z kategorii miasta mogły zdobyć maksymalnie 100 punktów, które zostały przyznane na podstawie 30 mierników ilościowych i jakościowych. Do wyliczeń wykorzystaliśmy: ogólnodostępne bazy danych Głównego Urzędu Statystycznego (i Banku Danych Lokalnych), archiwum Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska, Biuletyny Informacji Publicznej, mapy stacji ładowania pojazdów elektrycznych, a także dane otrzymane bezpośrednio od miast – z urzędów oraz od przedsiębiorstw komunikacyjnych. W niniejszym rankingu, podobnie jak we wcześniejszych z cyklu „Europolis”, porównaliśmy 66 miast na prawach powiatu.

Konstrukcję subindeksów oparliśmy na wymienionych wcześniej pięciu wymiarach miasta przyjaznego dla środowiska, które zaczerpnęliśmy z szeroko cytowanego opracowania dr. Davida Satterthwaite’a z 1997 r. Ze względu na ogólny charakter oraz czas, jaki upłynął od ich wyznaczenia, zdecydowaliśmy się dostosować je do współczesnych realiów, uwzględniając znaczenie zmian technologicznych oraz nowych regulacji prawnych.

Pierwsza kategoria – **indywidualny transport elektryczny** – odpowiada kryterium minimalizacji kosztów środowiskowych. Szczególną rolę odgrywają w niej

przepisy ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z 11 stycznia 2018 r. (UoE), która określiła polskie ramy transportu elektrycznego w kolejnych latach. Sprawdziliśmy, czy samorządy wdrożyły już jej postanowienia, a także w jakim stopniu rozwijają drogi publiczne oraz infrastrukturę stacji ładowania. Do zestawu wskaźników włączyliśmy dostępność hulajnóg elektrycznych, które, pomimo problemów związanych m.in. z bezpieczeństwem użytkowników oraz pieszych, już w czasach przed pandemią COVID-19 usprawniały komunikację w mieście.

Oprócz samego wykorzystania indywidualnych pojazdów elektrycznych, w ich proekologicznym wydźwięku istotną rolę odgrywa także źródło pochodzenia energii, która została wykorzystana do ich zasilenia. Często jest to jednak czynnik niezależny od przyjętych polityk miejskich, dlatego w miernikach skoncentrowaliśmy się na samym tworzeniu przez władze uwarunkowań sprzyjających rozwojowi transportu elektrycznego.

Kolejnym subindeksem jest **transport publiczny**, który odnosi się do kryterium rozwoju wysokiej jakości środowiska miejskiego. W jego ramach również przyjrzelśmy się realizacji postanowień UoE (stopień elektryfikacji komunikacji miejskiej), jednak większy nacisk położyliśmy na dostępność przewozów zbiorowych i rozwój transportu rowerowego. Sprawna komunikacja miejska umożliwia pozostawienie samochodu w domu, na co zdecydowałby się blisko co drugi Polak nawet pomimo pandemii (Wiśniewski, Kania, Witkowski 2021). Tym samym przyczynia się nie tylko do zmniejszenia ruchu, ale także ograniczenia emisji dwutlenku węgla, która obecnie w Unii Europejskiej w około 30 proc. pochodzi z transportu (Smart Driver 2020).

Działania na rzecz jakości powietrza mierzymy, analizując obecny stan zanieczyszczeń oraz aktywności podejmowane w celu ich ograniczenia. Kategoria ta nawiązuje do kryterium redukcji chemicznych i fizycznych zagrożeń, takich jak nadmierna emisja zanieczyszczeń przemysłowych oraz spalin. Oprócz działań bezpośrednio związanych z emisją gazów cieplarnianych sprawdziliśmy zaangażowanie miast w zakresie wsparcia odnawialnych źródeł energii (programy rozwoju i dopłat). Według najnowszych badań ponad 75 proc. Polaków nie potrafi wskazać postanowień



Miasta odgrywają niezwykle istotną, decydującą rolę w zakresie ochrony klimatu i środowiska oraz w transformacji, której celem jest zaprowadzenie neutralności klimatycznej zgodnie z założeniami Europejskiego Zielonego Ładu.

Z jednej strony ośrodki miejskie mają odczuwalnie negatywny wpływ na klimat generując 75% światowych emisji dwutlenku węgla oraz pochłaniając ok. 80% światowej energii końcowej. Skutki są szczególnie dotkliwie odczuwalne w Polsce, gdzie obserwuje się duże zanieczyszczenie powietrza. Spośród 100 europejskich miast o najniższej jakości powietrza niemal jedna trzecia znajduje się w Polsce. Mieszkańcy i mieszkanki miast są coraz silniej narażeni na negatywne skutki zmiany klimatu takie jak fale upałów oraz burze.

Z drugiej zaś strony miasta – także w Polsce – należy postrzegać jako ośrodki wyznaczające trendy w walce ze zmianą klimatu i degradacją środowiska. To w miastach powstają pomysły i rozwiązania na rzecz lepszego, bardziej zrównoważonego życia i pracy. Lokalne działania na rzecz klimatu stanowią ważny czynnik na drodze do globalnych zmian.

Fundacja Konrada Adenauera od wielu lat zajmuje się tematem rozwoju miast. W 2018 r. Fundacja powołała do życia inicjatywę pt. Strong Cities 2030 – globalną sieć łązącą miejskich decydentów oraz ekspertów, którzy wspólnie pracują nad rozwiązaniami dla zrównoważonych miast przyszłości. Obok wyzwań ekonomicznych i społecznych ochrona klimatu i środowiska jest kluczowym czynnikiem i wyzwaniem dla rozwoju miast. W najbliższych latach niezbędne będzie rozwijanie wiedzy na temat tego, jak zmiana klimatu wpływa na miasta oraz jak ośrodki miejskie mogą jej przeciwdziałać. Z tego powodu tegoroczna konferencja Europolis skupiać się będzie na ważnym zagadnieniu jakim są Miasta na rzecz Europejskiego Zielonego Ładu. Serdecznie zachęcam Państwa do lektury raportu.

David Gregosz

Dyrektor Fundacji Konrada Adenauera w Polsce

MIASTO PRZYJAZNE PLANECIE

Według różnych szacunków większość z nas będzie mieszkała w mieście.

Miasta będą się rozrastały. Część wybierze centrum, część jego obrzeża.

Jeżeli chcemy dać szansę następnym pokoleniom na dobre miejsce do życia, to obojętnie gdzie będziemy mieszkać musimy być „dla”, a nie „przeciw” naturze.



Miasto: miejsce do życia. Struktura połączona sumą oczekiwań jego mieszkańców i możliwości tych, którzy nim rządzą.

Miejska jakość życia to nie tylko nowe kina, pływalnie, stadiony, biblioteki i drogi. Na pewno ważne, ale coś warte, gdy na zewnątrz smog i mierzenie się z negatywnymi skutkami zmian klimatu. Dlatego każdy, kto dziś odpowiedzialnie tworzy miejską przyszłość, widząc teraźniejszość, musi zrobić wszystko, żeby przyszłość nie narzekała na przeszłość.

Dziś patrzymy na świat zupełnie inaczej niż jeszcze kilka miesięcy temu. Nowa sytuacja zmieniła formy i sposoby komunikacji, budowania relacji, przyswajania wiedzy o świecie i nas samych. Nie wiadomo jak głęboko dotkną nas te zmiany. Jedno – bez względu na okoliczności - zostanie pewne: warto być człowiekiem respektującym prawa natury. Projektując przyszłość warto postawić na wiedzę. Sprawdzoną i rzetelną. Tak jak ten raport o polskich miastach i ich sposobach radzenia sobie ze zmianami klimatu. Uważny czytelnik w jednym miejscu znajdzie to, co najważniejsze: wiedzę, inspirację i przykłady.

Żyjemy w otoczeniu nowoczesnych rozwiązań. Cyfrowe technologie w połączeniu z entuzjazmem, energią i wyobraźnią miejskich wizjonerów mają ogromny potencjał wspierający zieloną transformację. Mogą mieć znaczący wpływ w zatrzymaniu, a najlepiej odwróceniu zmian klimatu i ich negatywnych konsekwencji dla nas wszystkich. Współpraca jest grą o sumie dodatniej. Nie ma „innej wersji świata”. Współczesne miasto patrzące w przyszłość, to miasto przyjazne naszej planecie.

Dobrej lektury.

Witold Drożdż

Członek Zarządu Orange Polska

uchwał antysmogowych (lub nawet nie wie, że takie są), a blisko co czwarty nie zdaje sobie sprawy z istnienia programów dopłat, np. w zakresie wymiany pieców kaflowych (Pytliński, Dworakowska, Guła 2021). Z tego względu sprawdziliśmy również, czy miasta realizowały kampanie społeczne na rzecz czystego powietrza.

Spółeczność lokalną badamy przez pryzmat gospodarki komunalnej gospodarstw domowych, która odpowiada kryteriom zrównoważonej konsumpcji – przyjrzelśmy się poziomom zużycia prądu i wody na jednego mieszkańca, a także jaka masa odpadów jest generowana w poszczególnych ośrodkach miejskich i jak wysoki jest stopień segregacji śmieci. Istotną rolę w życiu społeczności lokalnych odgrywa także zaangażowanie w rozwój terenów zielonych. Aspekt ten zmierzaliśmy, analizując odsetek inicjatyw zgłoszonych w ramach budżetu obywatelskiego, które były związane z rozbudową tzw. zielonej infrastruktury (parków, zieleńców).

Ostatnim subindeksem jest **zdrowie publiczne**, które odnosi się do kryterium zwalczania chorób. Wskaźnik ten odgrywa szczególną rolę w czasach COVID-19. Aby ocenić samorządy przez pryzmat działalności poza kontekstem kryzysu epidemicznego, skoncentrowaliśmy się na wartościach sprzed 2020 r. Sprawdziliśmy dostępność służby zdrowia (mierzoną liczbą lekarzy i łóżek szpitalnych), liczbę zgonów (z wyszczególnieniem spowodowanych chorobami układu oddechowego) oraz powierzchnię terenów zielonych, które mają pozytywny wpływ zarówno na zdrowie fizyczne, jak i psychiczne mieszkańców (Bedimo-Rung, Mowen, Cohen 2005).

Najbardziej zielone miasta

Liderzy rankingu

Tegoroczną edycję „Europolis” wygrał **Lublin**, który zdobył 57 punktów. Co ciekawe, nie udało mu się zwyciężyć w żadnym z pięciu subindeksów, a tylko w jednym zajął miejsce na podium – był drugi w kategorii zdrowie publiczne. Stosunkowo dobrze poradził sobie także w zakresie transportu publicznego i działań na rzecz jakości powietrza (zajął odpowiednio 6. i 7. miejsce). Najgorzej wypadł w kategorii społeczność lokalna (27. lokata), jednak paradoksalnie to właśnie ona zagwarantowała mu zwycięstwo – zdobył w niej 52 punkty, czyli odpowiednio o 15 i 18 więcej od pozostałych liderów całego zestawienia, co ze względu na niewielkie różnice przełożyło się na jego końcowy tryumf.

Na tle pozostałych to największe miasto Polski Wschodniej wyróżnia się sprawnym systemem ochrony zdrowia, na który składają się jedne z największych baz lekarzy i łóżek szpitalnych w przeliczeniu na tysiąc mieszkańców. Wysoka dostępność opieki medycznej wpływa również na stosunkowo niską liczbę zgonów, w tym tych spowodowanych chorobami układu oddechowego – w 2019 r. stanowiły one 4,9 proc. ogółu, o 1,5 pkt. proc. poniżej średniej. Stolica Lubelszczyzny szczególnie dobrze zaprezentowała się w kategoriach jakościowych, analizujących niemierzalne (lub trudno kwantyfikowalne) działania samorządów. Jako jedno z zaledwie sześciu miast – obok Częstochowy, Gdańska, Gdyni, Łodzi i Jeleniej Góry – może pochwalić się działalnością w każdej z badanych kategorii.

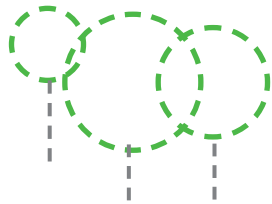
Lublin aktywnie rozwija się również w obszarach, w których jego przewagi były dotychczas mniej widoczne. W uchwalonej pod koniec lutego strategii rozwoju elektromobilności władze postawiły sobie bardzo ambitne cele m.in. w zakresie stacji ładowania pojazdów (chcą zwiększyć ich liczbę dwudziestokrotnie do 2022 r.) oraz zarejestrowanych samochodów elektrycznych. Miasto planuje, że do 2025 r. będzie ich aż 3 tys., czyli około 15 razy więcej niż na koniec 2020 r. Niewątpliwie elementem wyróżniającym Lublin na tle pozostałych jest stale rozwijana sieć trolejbusów, którą

w Polsce mogą pochwalić się jeszcze tylko Gdynia i Tychy. Zaangażowanie na rzecz elektromobilności oraz efektywności energetycznej pozwoli stolicy Lubelszczyzny dodatkowo podnieść jakość życia mieszkańców oraz, w połączeniu z nowymi inwestycjami, zwiększyć atrakcyjność gospodarczą regionu.

Drugie miejsce w rankingu zdobyły **Katowice** z wynikiem zaledwie o jeden punkt gorszym od Lublina (56 punktów). Wysoką lokatę zawdzięczają zwycięstwu w prawdopodobnie najmniej spodziewanym obszarze – jakości powietrza. Województwo śląskie regularnie znajduje się w zestawieniach najbardziej zanieczyszczonych regionów, nie tylko w Polsce, lecz także w całej Europie. Widać to także w naszym rankingu. Spośród miast posiadających stacje kontroli pyłu zawieszonego Katowice znalazły się w gronie pięciu o największej liczbie dobowych alertów smogowych. Jednak dzięki dobrym rezultatom w pozostałych miernikach, skoncentrowanych na aktywności samorządów – głównie w zakresie wydatków na poprawę jakości powietrza – miastu udało się zdobyć aż 82 punkty, o dwa więcej niż kolejna w tej kategorii Łódź. Podobnie jak w przypadku Lublina również mieszkańcy Katowic mogą korzystać ze sprawnej opieki lekarskiej – w subindeksie dotyczącym zdrowia publicznego stolica Śląska znalazła się tuż za podium. Szczególnie wyróżnia ją duża dostępność lekarzy i łóżek szpitalnych w przeliczeniu na tysiąc mieszkańców (3. miejsce w obu miernikach), która wynika m.in. z przynależności do konurbacji śląskiej (katowickie szpitale obsługują nie tylko mieszkańców miasta, lecz także okolicznych powiatów).

Wysokie pozycje stolicy województwa śląskiego w kategoriach związanych ze zdrowiem i zanieczyszczeniem powietrza dobrze oddają ideę „Europolis”. W rankingu doceniamy przede wszystkim miasta proaktywne, szukające nowych rozwiązań. Mniejszą wagę przykładamy z kolei do czynników strukturalnych, na które w krótkim terminie samorządy nie mają prawie żadnego wpływu.

Ostatnie miejsce na podium przypadło **Łodzi**, która zdobyła 54 punkty. Wysoką pozycję w finalnym



zestawieniu zawdzięcza wynikom w kategoriach działań na rzecz jakości powietrza (2. miejsce), transportu publicznego (4.) i indywidualnego transportu elektrycznego (4.). Stolica województwa łódzkiego zdecydowanie prowadzi w zakresie wydatków na poprawę jakości powietrza, może także pochwalić się drugą najbardziej aktywną flotą komunikacji miejskiej (za Warszawą) oraz 3. miejscem pod kątem liczby przystanków na kilometr kwadratowy (za Warszawą i Siedlcami).

Wśród miast z czołowej dziesiątki uplasowały się również Siedlce – to jedyne miasto spośród liderów nie mające statusu ośrodka wojewódzkiego oraz należące do grupy najmniejszych miejscowości (poniżej 60 tys. mieszkańców). Ze względu na brak korzyści skali – niższego kosztu projektów w przeliczeniu na jednego mieszkańca – małym miastom trudniej było rywalizować w niektórych kategoriach, co tylko podkreśla osiągnięcie Siedlec. Wysoką, 4. lokatę zawdzięczają dobrym wynikom w kategoriach: indywidualny transport elektryczny, społeczność lokalna i zdrowie publiczne. Na kolejnych pozycjach znalazły się: Bydgoszcz, dalej Rzeszów (zwycięzca kategorii zdrowie publiczne), Warszawa (zwycięzca kategorii transport publiczny), Białystok, Wrocław i Poznań.

W górnej połowie stawki na wyróżnienie zasługuje także Gdynia (17. miejsce), która okazała się najlepsza w kategorii indywidualny transport elektryczny. Jest to efekt 3. miejsca w zakresie liczby nowo zarejestrowanych samochodów (za Zabrzem i Katowicami) oraz 11. pod względem stacji ładowania. Warto docenić także starania Grudziądza, Leszna i Nowego Sącza, które zdobyły kolejno 18., 19. i 20. miejsce – najwyższe, oprócz Siedlec, pośród miast poniżej 100 tys. mieszkańców. Ich lokaty były w większości efektem równych, umiarkowanie wysokich wyników w każdej kategorii. Wyjątek stanowi Nowy Sącz, który dzięki najniższemu zużyciu wody w Polsce zajął 4. miejsce w subindeksie społeczność lokalna.

W finalnym kształcie górnej części tegorocznego zestawienia nie zabrakło niespodzianek. Jest to efekt konstrukcji jednego wskaźnika – społeczność lokalna – który najmocniej wpłynął na wyniki ośrodków wojewódzkich (zajął 7 z ostatnich 10 lokat) i metropolii (miast powyżej 300 tys. mieszkańców, 5 z ostatnich 10 miejsc). Wśród najbardziej „poszkodowanych”,

i jednocześnie największych niespodzianek rankingu zielonych miast, znalazła się Warszawa (7. miejsce ogółem, 63. w kategorii społeczność lokalna), dla której tegoroczna edycja jest pierwszą w historii „Europolis” zakończoną poza podium.

Miasta z końca stawki

Drugą część zestawienia otwiera Toruń, który jako jedno z czterech miast wojewódzkich (obok Gorzowa Wielkopolskiego, Opola i Koszalina) nie zakwalifikował się do górnej połowy rankingu. Stało się tak pomimo pojedynczych dobrych wyników tych miast – np. Toruń radził sobie w zakresie transportu publicznego (11. miejsce), z kolei Gorzów indywidualnego transportu elektrycznego (6. miejsce). W pozostałych kategoriach ośrodki te osiągały jednak przeciętne lub słabe rezultaty, co ostatecznie przełożyło się na niższą notę końcową.

W ostatniej dziesiątce znalazły się wyłącznie małe i średnie miejscowości (poniżej 150 tys. mieszkańców). Zdecydowanie przeważają tu miasta z Górnego Śląska (Siemianowice Śląskie, Dąbrowa Górnicza, Jaworzno, Piekary Śląskie, Rybnik, Mysłowice, Ruda Śląska), uzupełnione o słabszy gospodarczo Tarnobrzeg (woj. podkarpackie) oraz szybko wyludniający się Wałbrzych (woj. dolnośląskie). Ranking zamyka Świnoujście, które zdobyło zaledwie 26 punktów na 100 możliwych, zajmując jedno z ostatnich miejsc w niemal wszystkich kategoriach. Wyjątek stanowił subindeks indywidualnego transportu elektrycznego, w którym udało mu się zdobyć pozycję w połowie stawki. Wyższe miejsce Świnoujście zawdzięcza budowie tunelu pod Świną, która zagwarantowała mu najlepszy wynik w mierniku odsetka wydatków na transport w budżecie miasta.

Na dominację śląskich ośrodków miejskich w tej części zestawienia złożyły się słabe wyniki w kategoriach indywidualnego transportu elektrycznego oraz zdrowia publicznego, które częściowo można tłumaczyć przynależnością do konurbacji śląskiej (wyjątek: Rybnik). Umożliwia ona synergie pomiędzy miastami (np. w postaci bazy szpitalnej w Katowicach), które jednak przekładają się na gorsze miejsca każdego z osobna. Rezultaty w pozostałych subindeksach nie są już tak jednoznaczne – Siemianowice Śląskie mogą

pochwalić się dobrym transportem publicznym, z kolei Dąbrowa Górnicza, Jaworzno i Piekary Śląskie, pomimo wysokich zanieczyszczeń, nie najgorzej wypadają w kategorii działania na rzecz jakości powietrza. Co ciekawe, niektóre śląskie miasta dzięki niewielkiej liczbie mieszkańców zajęły jedno z najwyższych miejsc w zakresie społeczności lokalnych – Mysłowice wygrały, a Siemianowice Śląskie uplasowały się na 5. lokacie.

Wąbrzych osiągnął dość słabe, ale wyrównane wyniki we wszystkich kategoriach. Najlepiej poradził sobie w zakresie społeczności lokalnej (40. miejsce), która była domeną małych i średnich miast. Z kolei najgorzej zaprezentował się w kategorii indywidualnego transportu elektrycznego, która okazała się najtrudniejsza również dla Tarnobrzega (zajął ostatnią pozycję). Podkarpackie miasto bardzo słabo wypadło także pod względem komunikacji miejskiej i polityki antysmogowej. Dużo punktów odrobiło jednak dzięki ekologicznej społeczności lokalnej (16. miejsce) i szerokiej ofercie zdrowotnej (23.). Na wyróżnienie zasługuje przede

wszystkim najmniejsze zużycie energii elektrycznej przez tarnobrzесkie gospodarstwa domowe oraz niska masa wytwarzanych odpadów. Tarnobrzeżanie cieszą się też wysokim poziomem zdrowia, co widać po niskiej umieralności w porównaniu do pozostałych miast.

Oczywiście nie wszystkie z badanych zagadnień są efektem niewystarczających działań ze strony władz. **Z punktu widzenia rozwoju zielonych miast szczególnie istotny jest potencjał zmian w tych miernikach, które są bezpośrednio zależne od samorządowców – a ten wciąż jest wysoki.** Żadna spośród najstarszych miejscowości nie przeprowadziła jeszcze analizy korzyści wykorzystania pojazdów zeroemisyjnych ani nie przyjęła strategii rozwoju stacji ładowania pojazdów elektrycznych. **Duże braki występują także w zakresie zapewnienia mieszkańcom nieemisyjnego transportu indywidualnego** (system rowerów miejskich funkcjonował w zaledwie trzech miastach). To właśnie na tych obszarach powinny skoncentrować się działania władz samorządowych w kolejnych latach.

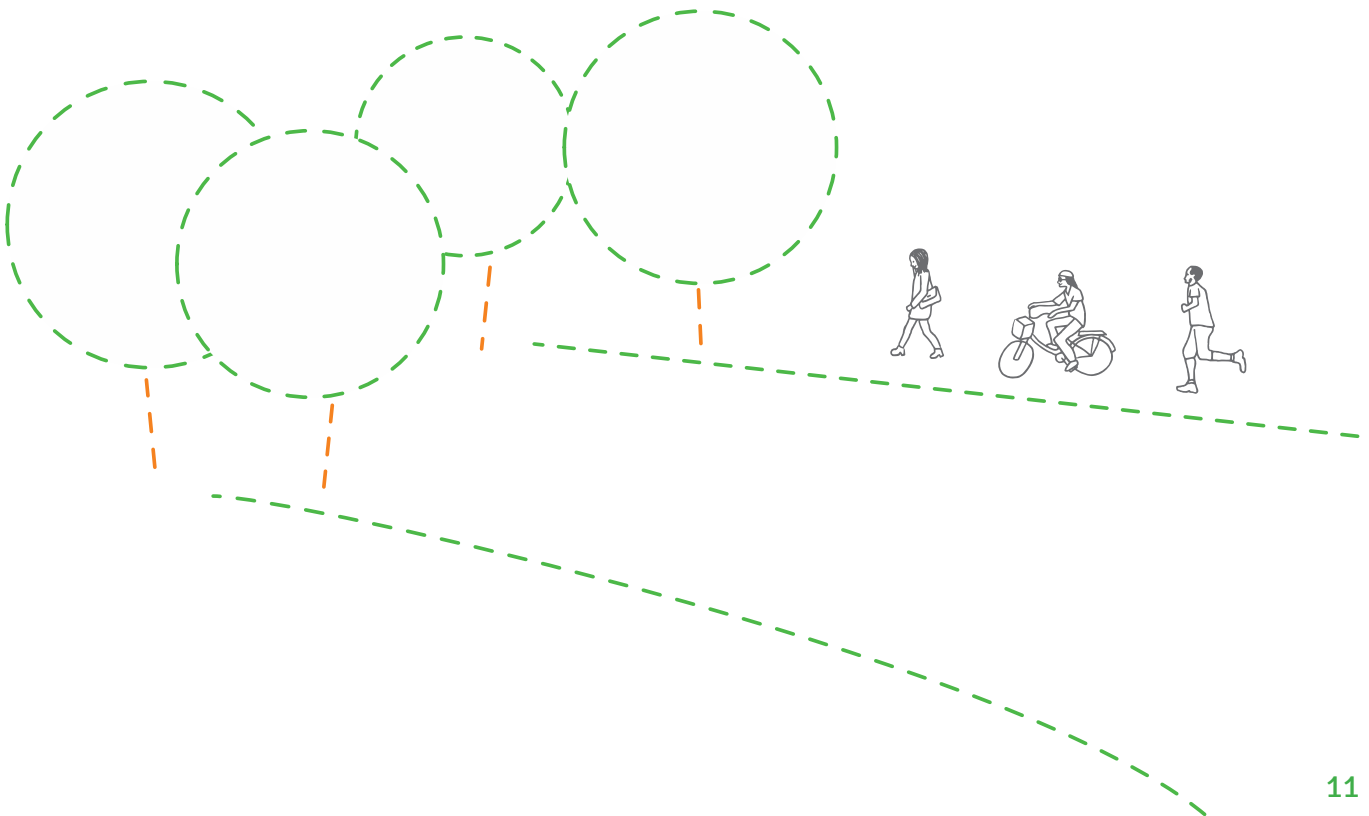


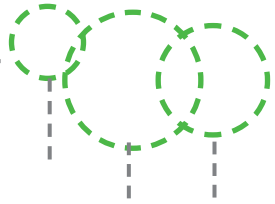
Tabela 1. Ranking zielonych miast

Miasto	Pozycja w rankingu	Wskaźnik
Lublin	1	57,40
Katowice	2	55,60
Łódź	3	54,21
Siedlce	4	53,55
Bydgoszcz	5	53,47
Rzeszów	6	52,96
Warszawa	7	52,67
Białystok	8	52,64
Wrocław	9	51,78
Poznań	10	51,26
Szczecin	11	50,94
Gdańsk	12	50,50
Bielsko-Biała	13	50,15
Kielce	14	50,11
Płock	15	49,24
Zabrze	16	49,18
Gdynia	17	48,99
Leszno	18	47,67
Grudziądz	19	47,31
Nowy Sącz	20	47,29
Chorzów	21	47,25
Olsztyn	22	46,89
Zamość	23	46,16
Elbląg	24	45,48
Zielona Góra	25	45,17
Kalisz	26	45,15
Włocławek	27	45,04
Kraków	28	44,64
Łomża	29	44,26
Częstochowa	30	44,15
Tarnów	31	44,12
Jelenia Góra	32	44,03
Sopot	33	43,10

Miasto	Pozycja w rankingu	Wskaźnik
Toruń	34	42,41
Skierniewice	35	42,40
Radom	36	42,27
Opole	37	41,65
Sosnowiec	38	41,02
Ślupsk	39	40,51
Tychy	40	40,06
Gliwice	41	39,76
Przemyśl	42	39,75
Koszalin	43	39,44
Bytom	44	39,24
Krosno	45	38,65
Konin	46	37,56
Legnica	47	37,21
Gorzów Wielkopolski	48	36,79
Suwałki	49	36,22
Ostrołęka	50	35,58
Chełm	51	35,55
Jastrzębie-Zdrój	52	35,00
Żory	53	34,58
Świętochłowice	54	34,18
Piotrków Trybunalski	55	33,89
Biała Podlaska	56	33,20
Siemianowice Śląskie	57	32,20
Dąbrowa Górnicza	58	31,68
Jaworzno	59	31,68
Wałbrzych	60	31,32
Piekary Śląskie	61	30,94
Tarnobrzeg	62	30,92
Rybnik	63	30,73
Mysłowice	64	29,52
Ruda Śląska	65	26,38
Świnoujście	66	25,55

Źródło: opracowanie własne.

Wyniki według wielkości

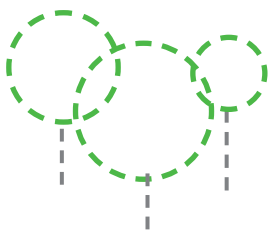


Analogicznie do poprzednich sześciu edycji „Europolis” również w tegorocznym rankingu najlepsze wyniki osiągnęły metropolie (miasta powyżej 300 tys. mieszkańców), z których sześć znalazło się w pierwszej dziesiątce, a kolejne dwie (Szczecin i Gdańsk) na miejscach 11. i 12. Największe miasta zdobyły przeciętnie 52 punkty, o pięć więcej niż duże miejscowości (liczące od 150 do 300 tys. mieszkańców). W tej drugiej grupie wyniki były jednak mocno zróżnicowane. W górnej połowie tabeli znalazło się 9 z 14 miast, w tym aż trzy w gronie liderów (Katowice, Rzeszów, Białystok). Jednocześnie dwa miasta zajęły miejsca dopiero w piątej dziesiątce zestawienia (Gliwice, Bytom). Na rezultaty w tej grupie status miasta wojewódzkiego ma widoczny, choć nie kluczowy wpływ. Wśród ośrodków wojewódzkich średnia była o sześć punktów wyższa od pozostałych (50 wobec 44 punktów), jednak niektóre miasta powiatowe radziły sobie znacznie lepiej od wojewódzkich, np. Bielsko-Biała (13.), Zabrze (16.), Gdynia (17.).

Najstabilniej zaprezentowały się z kolei małe miejscowości, których liczba mieszkańców nie przekracza 60 tys. Zdobyły one średnio 35 punktów, co jest wynikiem o siedem gorszym od średniej dla całego zestawienia. Spośród dziewięciu miast należących do tej grupy tylko jednemu udało się znaleźć w górnej połowie rankingu – Sopotowi, który we wszystkich dotychczasowych raportach „Europolis” wyróżniał się ponadprzeciętnymi rezultatami na tle pozostałych. Dość dobrze poradziły sobie także Skierniewice, które zajęły 35. miejsce.

Słabsze pozycje względem dużych miast są głównie efektem wyników w kategoriach związanych z transportem (indywidualny transport elektryczny i transport publiczny), co nie dziwi w przypadku małych miejscowości ze względu na efekt skali – inwestycje w rozbudowę infrastruktury i floty komunikacji miejskiej będą dla nich finalnie bardziej kosztowne w przeliczeniu na jednego mieszkańca niż dla metropolii. Ponadprzeciętnie wypadają one za to w zakresie społeczności lokalnej i zdrowia publicznego – w górnej części obu zestawień znalazło się miejsce dla odpowiednio sześciu i czterech spośród najmniejszych miast.

W rankingu widoczna jest wyraźna zależność pomiędzy rozmiarem miasta a zakresem jego działań – **im miasto większe, tym chętniej i skuteczniej angażuje się w rozwój działań na rzecz klimatu i ochrony środowiska**. Różnice występują również w zależności od statusu. Średnia dla miast powiatowych była o blisko 10 punktów niższa niż wojewódzkich, które oprócz efektów skali często korzystają na czynnikach zewnętrznych (strukturalnych, historycznych). **Ludność w małych miejscowościach jest za to bardziej nastawiona na ochronę środowiska i zrównoważoną konsumpcję zasobów**, co jednak częściowo wynika z przeciętnie mniejszych budżetów domowych i ograniczonej dostępności niektórych dóbr na rynkach lokalnych. Powinno to stanowić pozytywny impuls do działania dla władz lokalnych, które, jeśli zdecydują się zwiększyć zaangażowanie w zielone inicjatywy, mogą szybko awansować do grona polskich liderów *green cities*.

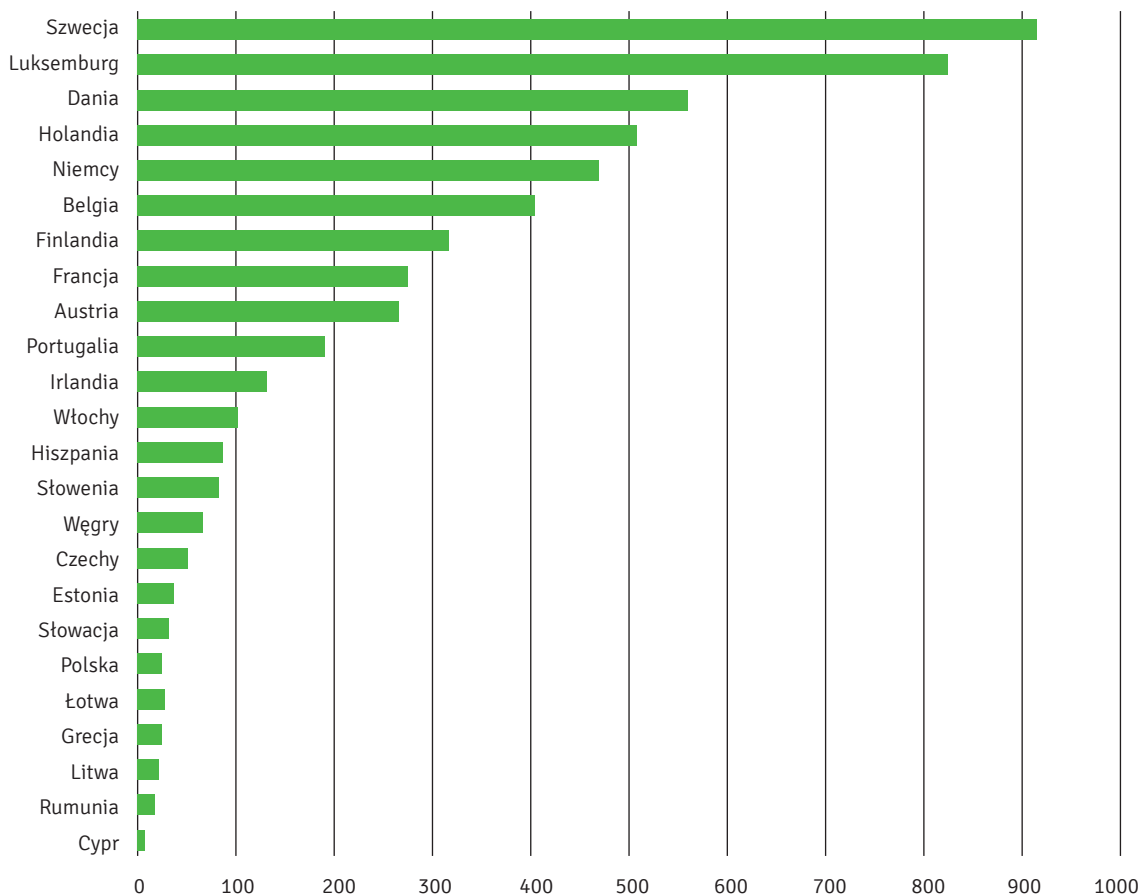


Indywidualny transport elektryczny

Jedną z najważniejszych cech zielonych miast jest dążenie do ograniczenia liczby samochodów spalinyowych, które w Unii Europejskiej odpowiadają za około 60 proc. emisji dwutlenku węgla z transportu (Parlament Europejski 2019). Dodatkowo zanieczyszczenia z drogowych przewozów pasażerskich stale rosną – od początku XXI w. ich poziom zwiększył się o ponad 40 proc. (Ortiz, Guerreiro, Soares 2020). Odwrócenie tego

trendu zależy będzie m.in. od zaangażowania samorządów w rozpowszechnienie pojazdów elektrycznych. Proces ten w Polsce przebiega jednak bardzo powoli. **Według danych Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Samochodów (ACEA 2021) w ubiegłym roku Polacy zarejestrowali nieco ponad 8 tys. aut elektrycznych, co po przeliczeniu na jednego mieszkańca dawało miejsce wśród najgorszych krajów UE**

Wykres 1. Nowo zarejestrowane samochody o napędzie elektrycznym na 100 tys. mieszkańców



*brak danych dla Bułgarii, Chorwacji i Malty.
Źródło: Obliczenia własne na podstawie danych ACEA.

– przed Łotwą, Grecją, Litwą, Rumunią i Cyprzem.

Z tego względu zdecydowaliśmy się zbadać, w jakim tempie przebiega elektryfikacja transportu w poszczególnych miastach. Sprawdziliśmy, które z nich wprowadziły już długofalowe plany rozwoju elektromobilności, jak rozbudowują niezbędną infrastrukturę oraz czy ich dotychczasowe działania przełożyły się na popularność transportu elektrycznego wśród mieszkańców.

Gdynia – miasto samochodów elektrycznych

Wyniki w tym subindeksie były bardzo wyrównane. Ostatecznie zwycięstwo przypadło **Gdyni**, która wyprzedziła znajdujące się na 3. miejscu Siedlce o zaledwie 0,6 punktu. Przedstawicielka Trójmiasta najlepiej poradziła sobie w zakresie nowo zarejestrowanych samochodów elektrycznych (EV), w którym zajęła 3. lokatę. W ubiegłym roku na każde 10 tys. mieszkańców Gdyni przypadało niecałe siedem nowych EV, co jest wynikiem trzykrotnie lepszym od średniej w całym zestawieniu. Oprócz pojazdów prywatnych w mieście działa także pilotażowy program współdzielenia aut elektrycznych zorganizowany przez PKP Mobility – pierwszy taki program w Polsce.

Władze angażują się w rozwój transportu elektrycznego w kompleksowy sposób – wspierają działania na rzecz komunikacji miejskiej (pierwsze w Polsce zamówienie na autobusy elektryczne eCitaro) oraz przewoźników dostawczych (prezydent podpisał list samorządów do Komisji Europejskiej, w którym 27 europejskich miast postulowało wsparcie dla inwestycji we flotę pojazdów elektrycznych używanych przez firmy dostawcze).

Do rosnącej popularności transportu elektrycznego przyczynia się m.in. ponadprzeciętna dostępność infrastruktury – na 100 km² miasta przypadało 14,1 stacji ładowania (11. miejsce). Nieco gorzej władze radzą sobie z rozwojem sieci ulic. W miernikach długości dróg publicznych oraz wydatków na ich utrzymanie i rozbudowę Gdynia uplasowała się dopiero pod koniec piątej dziesiątki. Częściowo można tłumaczyć to sprawnym systemem komunikacji zbiorowej łączącej Trójmiasto,

który obniża zapotrzebowanie na infrastrukturę samochodową.

Podium uzupełniają **Białystok i Siedlce**. Pierwsze z miast dobre miejsce zawdzięcza przede wszystkim wysokiemu udziałowi nakładów na drogi w sumie wydatków budżetu miasta (15,2 proc., 4. miejsce). Z kolei Siedlce najlepiej zaprezentowały się w zakresie sieci ulicznej, w którym zajęły 3. miejsce (433 km dróg na 100 km² powiatu).

Kategoria transportu elektrycznego była domeną miast wojewódzkich (zajął siedem z dziesięciu pierwszych miejsc) oraz metropolii i dużych ośrodków miejskich (spośród miast poniżej 150 tys. mieszkańców w czołówce znalazły się tylko Siedlce i Gorzów Wielkopolski). Mniejsze znaczenie odgrywały za to czynniki geograficzne – w gronie liderów są miasta z ośmiu województw, głównie zachodniej i centralnej Polski (Śląsk, Wielkopolska, Pomorze).

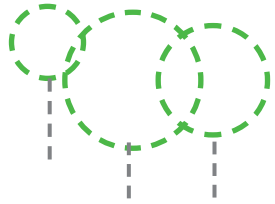
Wśród 20 miast zamykających zestawienie przeważają niewielkie miejscowości (największy Bytom liczy niewiele ponad 150 tys. mieszkańców). Większość w tej grupie stanowią miasta z województwa śląskiego (dziewięć) oraz Polski Wschodniej – woj. podlaskiego (Łomża, Suwałki), lubelskiego (Biała Podlaska, Chełm) i podkarpackiego (Krosno i Tarnobrzeg, zdobywca ostatniej lokaty). Uwagę zwraca także obecność Koszalina (zachodniopomorskie), który jako jedyne miasto wojewódzkie znalazł się wśród najstarszych w tym zestawieniu (zajął 47. lokatę). Co charakterystyczne, miasta z końca stawki najgorzej wypadły w zakresie działań jakościowych – strategii rozwoju sieci ładowania i analizy korzyści wykorzystania pojazdów zeroemisyjnych. Tylko jedno z nich – Bytom – mogło pochwalić się zakończeniem działań w obu obszarach. Brak zaangażowania w planowanie rozwoju transportu elektrycznego przekładał się także na jego popularność wśród mieszkańców. Średnia liczba samochodów elektrycznych zarejestrowanych w 2020 r. wyniosła w tej grupie zaledwie 1,2 na 10 tys. osób, co jest wynikiem prawie dwukrotnie gorszym od średniej dla całego zestawienia (2,2). Równie niską popularnością cieszyły się hulajnogi elektryczne – mogli z nich skorzystać tylko mieszkańcy Koszalina, co wynika z turystycznego charakteru tej miejscowości.

Tabela 2. Ranking pod względem indywidualnego transportu elektrycznego

Miasto	Punktacja	Miejsce	Miasto	Punktacja	Miejsce
Gdynia	60,68	1	Tychy	39,36	34
Białystok	60,63	2	Legnica	37,90	35
Siedlce	60,08	3	Toruń	37,10	36
Łódź	59,30	4	Gliwice	36,04	37
Katowice	57,39	5	Radom	35,58	38
Gorzów Wielkopolski	56,00	6	Świnoujście	33,94	39
Wrocław	55,64	7	Chorzów	33,76	40
Gdańsk	55,57	8	Skierniewice	33,61	41
Zabrze	55,55	9	Sosnowiec	33,04	42
Poznań	53,30	10	Zamość	33,03	43
Sopot	52,45	11	Słupsk	32,78	44
Warszawa	52,41	12	Opole	31,91	45
Bydgoszcz	51,98	13	Jastrzębie-Zdrój	31,71	46
Częstochowa	51,78	14	Koszalin	28,09	47
Lublin	50,61	15	Łomża	27,59	48
Kraków	50,23	16	Rybnik	27,58	49
Płock	49,75	17	Bytom	27,08	50
Szczecin	49,18	18	Suwałki	25,71	51
Kielce	49,04	19	Tarnów	25,12	52
Jelenia Góra	47,41	20	Biała Podlaska	22,71	53
Leszno	47,09	21	Ostrołęka	22,46	54
Zielona Góra	46,40	22	Konin	22,01	55
Bielsko-Biała	45,21	23	Świętochłowice	18,25	56
Elbląg	44,50	24	Dąbrowa Górnicza	16,68	57
Piotrków Trybunalski	44,20	25	Wałbrzych	16,52	58
Rzeszów	43,95	26	Chełm	15,94	59
Grudziądz	42,97	27	Ruda Śląska	13,60	60
Olsztyn	42,42	28	Siemianowice Śląskie	13,07	61
Przemyśl	42,16	29	Krosno	12,31	62
Nowy Sącz	42,13	30	Jaworzno	11,81	63
Kalisz	41,48	31	Piekary Śląskie	11,58	64
Włocławek	40,95	32	Mystowice	10,49	65
Żory	40,42	33	Tarnobrzeg	4,12	66

Źródło: opracowanie własne.

Transport publiczny



Do redukcji zanieczyszczeń z transportu drogowego przyczynia się nie tylko popularyzacja samochodów elektrycznych, lecz także wykorzystanie zbiorowej komunikacji publicznej, która, jeśli jest dobrze rozwinięta, może stanowić najbardziej efektywną formę przemieszczania się w miastach. Aby osiągnąć pełnię korzyści z transportu zbiorowego, samorządy muszą stale dbać o jakość przewozów – zatłoczone autobusy nie zwiększą chęci do rezygnacji z samochodu. Sprawność komunikacji miejskiej mierzymy, analizując liczbę przejechanych kilometrów, odsetek przewozów pojazdami elektrycznymi, liczbę przystanków oraz długość buspasów, które oprócz usprawnienia transportu zbiorowego oferują także przywileje właścicielom samochodów elektrycznych.

Prócz transportu zbiorowego do rozwoju ekologicznych miast konieczna jest także promocja aktywnych, zeroemisyjnych form przemieszczania się – pieszo i na rowerze. Sprawny system rowerów miejskich cechuje przede wszystkim wygoda (dostępność rowerów i stacji wypożyczeń) oraz bezpieczeństwo (trasy przeznaczone wyłącznie dla rowerów).

Warszawa – dominacja transportu zbiorowego

W tej kategorii transportu zbiorowego nie było zaskoczenia – 1. miejsce zajęła **Warszawa**, która zdystansowała inne miasta. Stolica znalazła się w czołówce niemal wszystkich mierników. Zdominowała zestawienie w zakresie wozokilometrów przypadających na jednego mieszkańca, zajęła 2. lokatę pod kątem liczby przystanków na kilometr kwadratowy oraz 3. w stopniu elektryfikacji komunikacji miejskiej. Ponadto bardzo dobrze zaprezentowała się w zakresie długości buspasów i liczby rowerów miejskich. Przewagi stolicy w transporcie zbiorowym wynikają głównie z rozmiarów miasta oraz dużej liczby przyjezdnych (turystów i podróży służbowych), co sprawia, że przeciętny dystans pokonywany przez komunikację

miejską w przeliczeniu na jednego mieszkańca rośnie. Widać to również w liczbie przewiezionych pasażerów – w 2019 r. Warszawski Transport Publiczny przewoził średnio ponad 3 mln pasażerów dziennie (Dziubiński 2021).

Nie bez znaczenia są także stale rozbudowywane metro oraz system wewnątrzmiastowych połączeń kolejowych, które przekładają się na wzrost odsetka przewozów elektrycznych. Słabością stolicy jest natomiast długość ścieżek rowerowych (17. miejsce) – Warszawiacy mogą wprawdzie korzystać z najdłuższych tras w Polsce, jednak po zestawieniu z długością dróg miejskich ich skala maleje.

Na kolejnych stopniach podium znalazły się **Wrocław** i **Poznań**, które grały już „w zupełnie innej lidze”. Warszawa wyprzedziła bowiem Wrocław aż o 17,6 punktu, czyli niemal tyle samo, ile wyniosła przewaga stolicy Dolnego Śląska nad, zajmującym 13. miejsce, Rzeszowem. Oba miasta najlepiej poradziły sobie w zakresie liczby rowerów miejskich (Wrocław – 3., Poznań – 4.), jednak wysokie miejsca zajęły również w kategoriach eksploatacji komunikacji miejskiej i odsetka przewozów transportem elektrycznym. Na tle pozostałych miast Wrocław wyróżnił się rozwiniętą siecią buspasów, czym podkreślił swoje przewagi nad stolicą Wielkopolski (zajął 7. miejsce, Poznań był 13.).

Stawkę zamykają miasta z województwa śląskiego, które zajęły osiem z ostatnich dziesięciu miejsc (w tym ostatnie, Jastrzębie-Zdrój). Częściowo przyczyną słabszych wyników jest przynależność do Zarządu Transportu Metropolitalnego, czyli wartej uznania inicjatywy współpracy samorządowej organizującej komunikację miejską na terenie konurbacji śląskiej. Jest tak dlatego, że konstrukcja mierników naszego rankingu premiuje samorządy podejmujące działania we własnym, a nie grupowym zakresie. Z tego powodu w tegorocznym „Europolis” wiele ze śląskich miast osiągnęło punktację poniżej rzeczywistych swych możliwości.

Kategoria transportu publicznego okazała się trudna niemal dla wszystkich miast. Zdobyły one średnio zaledwie 27,2 punktu, podczas gdy przeciętne wyniki w pozostałych kategoriach wahały się w okolicach 40–50 punktów. Tak słabe rezultaty są skutkiem specyficznego rozkładu w ramach poszczególnych mierników – prawie każdy był zdominowany przez pojedyncze miasta: długość ścieżek rowerowych (Suwałki, Rzeszów), liczba rowerów miejskich (Płock, Chorzów), odsetek przewozów transportem elektrycznym (Zielona Góra, Warszawa, Świętochłowice), eksploatacja komunikacji miejskiej (Warszawa), długość buspasów (Kielce, Olsztyn). Formuła obliczania mierników (por. Aneks metodyczny) spowodowała, że ich bardzo wysokie osiągnięcia finalnie przełożyły się na niższą punktację pozostałych. Dominacja różnych miast pokazuje także punktowe zaangażowanie władz w rozwój

transportu publicznego. Wiele samorządów podejmuje nierównomierne działania na rzecz tylko jednego, wybranego obszaru (np. transportu rowerowego). Dzięki temu mogą pochwalić się dominującą pozycją w danym zakresie, jednak całościowo prezentują się już znacznie słabiej.

Stosunkowo dobrze w tych trudnych warunkach radziły sobie metropolie, które ostatecznie zajęły cztery miejsca z pięciu czołowych. W dużych miastach istnieje większe zapotrzebowanie na transport masowy, ponieważ jego brak przyczyniałby się do trwałego przeciążenia dróg i powstawania korków. Ponownie mniejsze znaczenie miała za to przynależność geograficzna – w czołówce znalazły się zarówno bogate regiony (Mazowsze, Dolny Śląsk), jak i przedstawiciele mniej zamożnych województw (np. świętokrzyskiego).

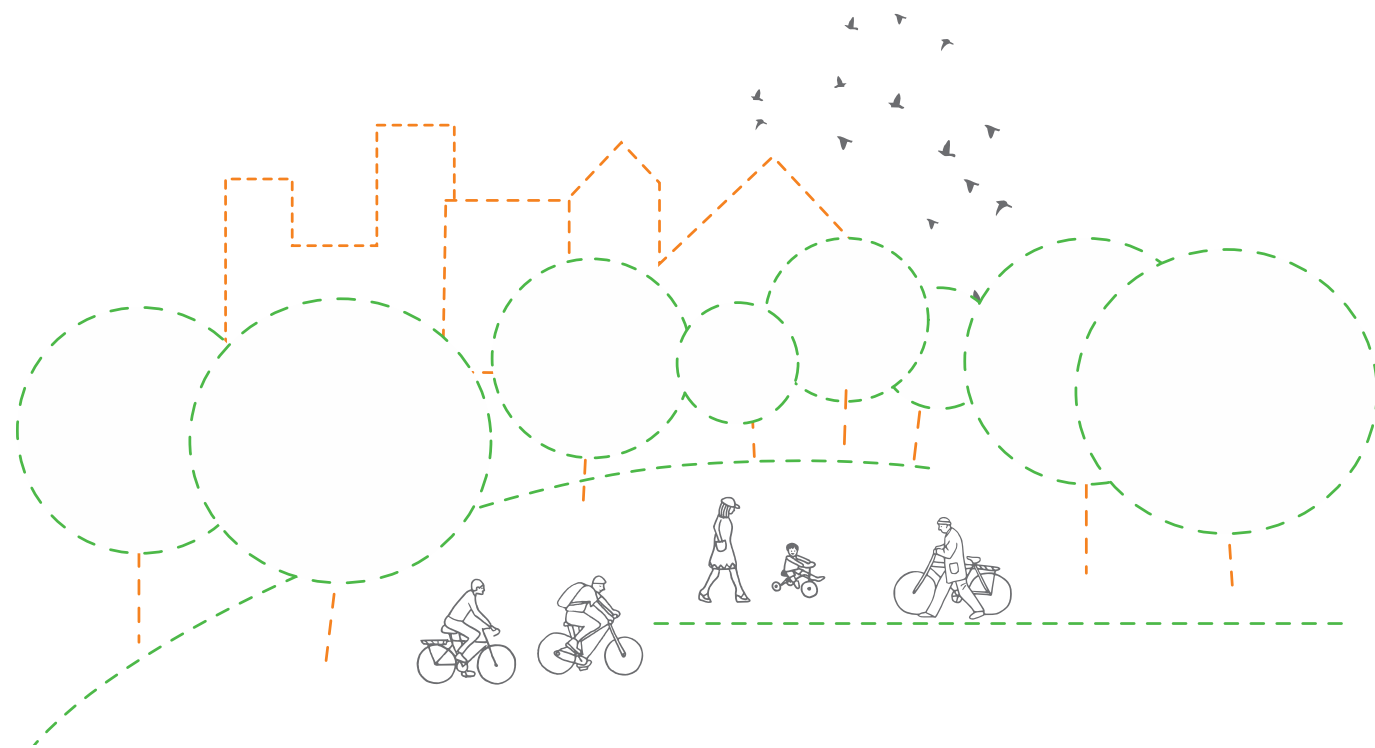
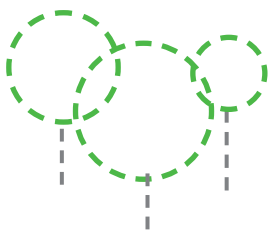


Tabela 3. Ranking pod względem transportu publicznego

Miasto	Punktacja	Miejsce	Miasto	Punktacja	Miejsce
Warszawa	73,66	1	Częstochowa	25,57	34
Wrocław	56,10	2	Siedlce	25,12	35
Poznań	50,63	3	Tarnów	24,83	36
Łódź	46,25	4	Koszalin	24,54	37
Płock	44,66	5	Konin	23,68	38
Lublin	43,95	6	Zamość	23,52	39
Chorzów	43,44	7	Jaworzno	23,44	40
Białystok	43,03	8	Bytom	22,42	41
Olsztyn	42,30	9	Słupsk	21,91	42
Kielce	40,64	10	Gorzów Wielkopolski	21,85	43
Toruń	40,24	11	Skierniewice	21,77	44
Zielona Góra	39,28	12	Legnica	21,33	45
Rzeszów	38,11	13	Radom	20,60	46
Bydgoszcz	37,71	14	Zabrze	19,55	47
Gdańsk	35,56	15	Nowy Sącz	18,34	48
Katowice	35,03	16	Przemyśl	17,28	49
Szczecin	34,88	17	Ostrołęka	16,74	50
Gdynia	34,07	18	Ruda Śląska	16,46	51
Świętochłowice	34,00	19	Piotrków Trybunalski	16,12	52
Grudziądz	31,81	20	Wałbrzych	15,95	53
Leszno	31,61	21	Chełm	15,22	54
Włocławek	30,13	22	Jelenia Góra	14,49	55
Sopot	29,57	23	Tarnobrzeg	14,17	56
Kalisz	29,18	24	Żory	13,34	57
Tychy	28,40	25	Gliwice	12,62	58
Kraków	28,15	26	Bielsko-Biała	12,56	59
Siemianowice Śląskie	27,96	27	Mysłowice	12,56	60
Sosnowiec	27,80	28	Biała Podlaska	12,15	61
Elbląg	27,58	29	Dąbrowa Górnicza	12,05	62
Łomża	27,44	30	Rybnik	11,30	63
Krosno	27,35	31	Świnoujście	11,05	64
Opole	25,87	32	Piekary Śląskie	10,81	65
Suwałki	25,62	33	Jastrzębie-Zdrój	8,41	66

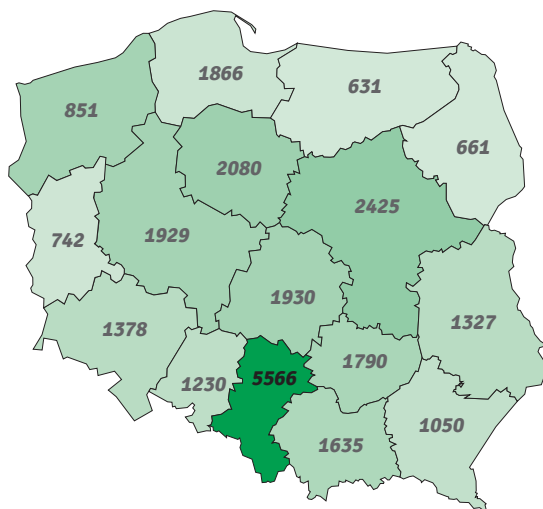
Źródło: opracowanie własne.



Działania na rzecz jakości powietrza

Wysoka jakość powietrza jest jedną z najważniejszych i jednocześnie najtrudniejszych do osiągnięcia wartości zielonych miast. Zależy ona bowiem nie tylko od działań samych władz samorządowych czy mieszkańców, lecz także od wielu czynników zewnętrznych (np. położenia geograficznego). W przypadku niektórych miejscowości proces ograniczenia zanieczyszczeń będzie więc szczególnie trudny i długotrwały. Z tego względu w tej kategorii mniejszą wagę przykładaliśmy do stanu obecnego, skoncentrowaliśmy się natomiast na aktywności m.in. w zakresie wymiany starych pieców kaflowych (tzw. kopciuchów). Projekt ten odgrywa kluczową rolę, ponieważ polskie miasta regularnie pojawiają się w gronie najbardziej zanieczyszczonych ośrodków Europy, czego jedną z najważniejszych przyczyn jest przestarzała sieć energetyczna.

Wykres 2. Emisja zanieczyszczeń powietrza z zakładów szczególnie uciążliwych w 2019 r. w tonach



Źródło: Bank Danych Lokalnych.

Sprawdziliśmy również zaangażowanie w rozwój odnawialnych źródeł energii, które w 2020 r. przeżyły rozkwit popularności. Według Urzędu Regulacji Energetyki (2021) energia wytwarzana przez instalacje paneli słonecznych w 2020 r. wyniosła blisko 900 tys. MW, o 86 proc. więcej niż rok wcześniej. Odpowiednia strategia w zakresie planowania i dopłat do instalacji OZE przyczynia się do zwiększenia efektywności energetycznej budynków, co wpływa na spadek zapotrzebowania na pracę elektrowni, pośrednio ograniczając poziom zanieczyszczeń.

Katowice – siła w działaniu

Zwycięstwo w tej kategorii odniósł **Katowice**. Wysoka pozycja stolicy Śląska jest zaskoczeniem, ponieważ od lat region ten uchodzi za jedno z najbardziej zanieczyszczonych województw w Polsce. Widać to także w naszym badaniu – mierniki stężenia pyłu zawieszonego dziewięć razy w ciągu roku wskazywały dobowy poziom przekraczający normy, co było wynikiem czterokrotnie gorszym od pozostałych liderów. Stolica Śląska prezentowała się jednak znacznie lepiej w zakresie wprowadzanych zmian. Na tle pozostałych wyróżniają ją jedne z najwyższych wydatków na poprawę jakości powietrza (4. miejsce), w tym na wymianę pieców, na którą władze przeznaczyły blisko 35 zł na każdego mieszkańca (więcej wydały jedynie Sopot i Wrocław). Podobnie jak reszta liderów Katowice angażowały się we wszystkie działania pośrednio redukujące poziom zanieczyszczeń – opracowały program rozwoju odnawialnych źródeł energii, dofinansowywały zakup i montaż mikroinstalacji OZE oraz realizowały kampanie społeczne na rzecz czystego powietrza. W ramach tej ostatniej aktywności władze miasta zorganizowały m.in. akcję #nieTruj, której celem było podniesienie świadomości mieszkańców

na temat przyczyn powstawania zanieczyszczeń powietrza, ich wpływu na komfort życia oraz możliwości przeciwdziałania temu zjawisku. Podstawą kampanii była prezentacja wyników badań w zakresie emisji pyłów, jednak największą rolę odegrał tzw. smogobus – pojazd, który kursował we wszystkich dzielnicach Katowic, umożliwiając mieszkańcom wygodne złożenie wniosku o dofinansowanie do wymiany kotłów grzewczych.

Na drugim miejscu znalazła się **Łódź**, która wyróżnia się najwyższymi planowanymi wydatkami na poprawę jakości powietrza. Miasto w 2021 r. zamierza przeznaczyć na ten cel blisko 300 mln zł (5,8 proc. budżetu), na które złożą się m.in. dofinansowania do wymiany pieców (4,4 zł w przeliczeniu na mieszkańca). Ostatni stopień podium zajął **Kalisz** mogący pochwalić się sukcesami w miernikach, w których Łódź i Katowice wypadły słabiej – czyli niską liczbą dobowych alertów smogowych (tylko jeden w ciągu

roku) i ponadprzeciętnym zagęszczeniem stanowisk pomiarowych, których na 100 km² miasta przypada ponad 20 (10. miejsce).

W odróżnieniu od poprzednich subindeksów w miernikach w kategorii działań na rzecz jakości powietrza udało nam się niemal całkowicie wyeliminować wpływ rozmiaru miasta na jego końcową ocenę. W czołowej dziesiątce znalazły się cztery metropolie oraz po trzy duże i średnie miasta. Słabsze wyniki odnotowały jedynie najmniejsze miejscowości, co najczęściej było efektem niedoborów infrastrukturalnych w zakresie stanowisk pomiarowych lub braku zaangażowania na rzecz OZE. Wśród liderów znalazły się głównie miasta z najbogatszych województw (wielkopolskie, dolnośląskie, pomorskie), podczas gdy na końcu stawki przeważały miejscowości ze Wschodu (Chełm, Przemyśl, Tarnobrzeg) oraz mniej zamożnych regionów zachodniej i centralnej Polski (Piotrków Trybunalski, Gorzów Wielkopolski).

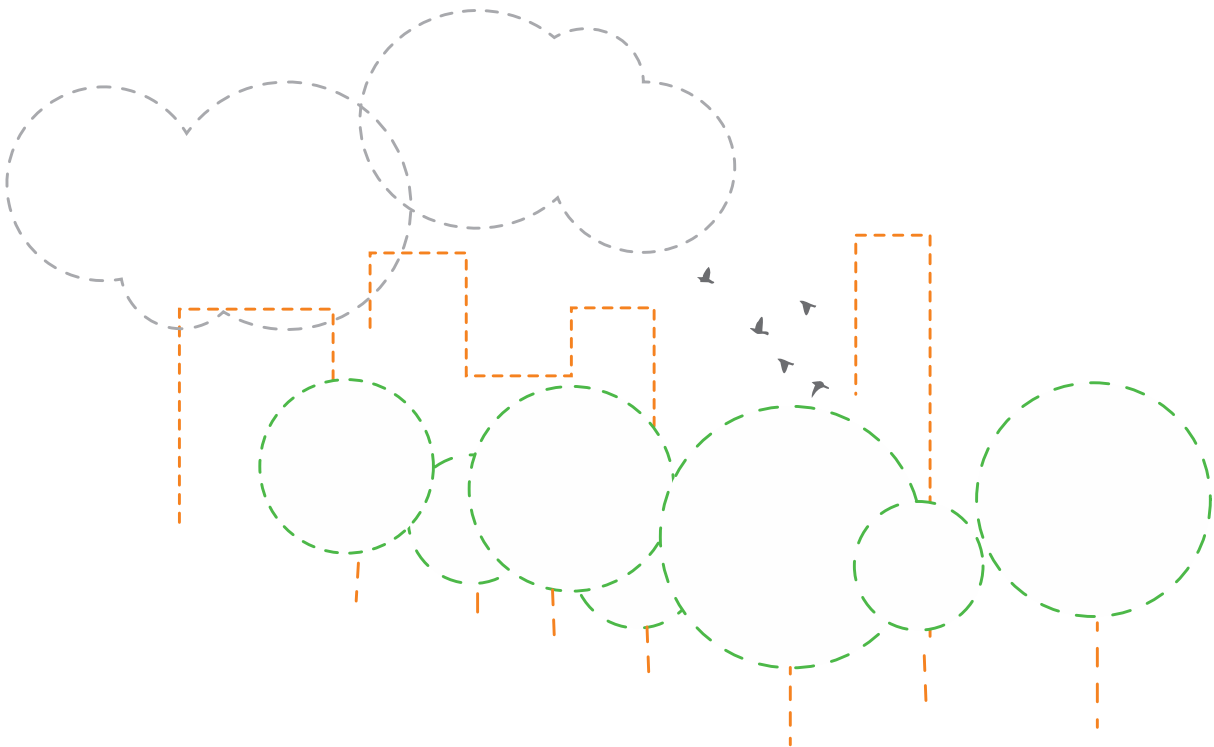


Tabela 4. Ranking pod względem działań na rzecz jakości powietrza

Miasto	Punktacja	Miejsce	Miasto	Punktacja	Miejsce
Katowice	81,72	1	Zielona Góra	54,01	34
Łódź	79,15	2	Jaworzno	52,11	35
Kalisz	74,78	3	Bytom	51,97	36
Bielsko-Biała	73,49	4	Piekary Śląskie	51,48	37
Tarnów	72,61	5	Tychy	51,07	38
Gdańsk	71,87	6	Zamość	49,64	39
Lublin	69,60	7	Kielce	49,09	40
Wrocław	69,38	8	Rybnik	48,01	41
Jelenia Góra	68,65	9	Toruń	47,82	42
Gdynia	68,28	10	Białystok	46,69	43
Rzeszów	68,08	11	Grudziądz	46,39	44
Gliwice	67,15	12	Elbląg	46,33	45
Kraków	66,90	13	Radom	45,97	46
Leszno	66,41	14	Wałbrzych	44,99	47
Częstochowa	66,41	15	Jastrzębie-Zdrój	43,94	48
Nowy Sącz	63,93	16	Krosno	43,22	49
Zabrze	62,76	17	Suwałki	42,84	50
Siedlce	61,17	18	Żory	42,71	51
Płock	59,97	19	Świętochłowice	39,06	52
Włocławek	59,54	20	Legnica	38,80	53
Łomża	59,52	21	Ruda Śląska	38,25	54
Opole	58,95	22	Olsztyn	35,45	55
Sopot	58,48	23	Mysłowice	33,38	56
Warszawa	58,39	24	Piotrków Trybunalski	33,10	57
Skierniewice	58,22	25	Przemysł	33,00	58
Szczecin	58,00	26	Biała Podlaska	29,57	59
Koszalin	56,17	27	Chełm	29,19	60
Poznań	56,08	28	Ostrołęka	28,49	61
Bydgoszcz	56,00	29	Konin	28,35	62
Dąbrowa Górnicza	55,95	30	Tarnobrzeg	26,94	63
Chorzów	55,15	31	Świnoujście	25,00	64
Słupsk	54,97	32	Gorzów Wielkopolski	23,32	65
Sosnowiec	54,72	33	Siemianowice Śląskie	19,66	66

Źródło: opracowanie własne.

Społeczność lokalna

Do skutecznego wdrożenia rozwiązań green cities potrzebne są nie tylko działania władz samorządowych, lecz przede wszystkim zaangażowanie społeczności lokalnych. Nawet najlepiej skonstruowane programy rozwoju transportu elektrycznego czy wymiany ogrzewania mogą okazać się nieskuteczne, jeśli mieszkańcy miast sami nie będą chcieli z nich skorzystać. Skłonność do działań na rzecz klimatu i ochrony środowiska często wynika jednak z głęboko utrwalonych postaw społeczności lokalnych; trudno jest na nie wpływać, a ich zmiana wymaga czasu. W tej kategorii nie wyróżniamy zatem najbardziej zaangażowanych miast, lecz te, w których mieszkańcy sami wspomagają władze, tworząc odpowiednie uwarunkowania dla zrównoważonego rozwoju.

Mysłowice – miasto posegregowanych śmieci

W kategorii społeczności lokalnych najlepszy wynik osiągnęły śląskie **Mysłowice**, dla których było to jedyne wyróżnienie w tegorocznym „Europolis” (w pozostałych subindeksach zajmowały miejsca na samym końcu stawki). Ta niewielka miejscowość dobry rezultat zawdzięcza niemal maksymalnemu stopniowi segregacji śmieci wytwarzanych przez gospodarstwa domowe). Jedną z przyczyn tak wysokiego odsetka mogą być stawki wywozu nieposegregowanych odpadów. W Mysłowicach wynoszą one aż 63,6 zł na osobę, prawie o połowę więcej niż w sąsiednich Katowicach. Mieszkańcy miasta dbają także o oszczędność wody – rocznie zużywają jej niecałe 30 tys. litrów na osobę, o około 5 tys. poniżej średniej. Dodatkowo społeczność lokalna chętnie angażuje się w inicjatywy wspierające środowisko. W 2020 r. odsetek projektów zgłoszonych w ramach budżetu obywatelskiego związanych z rozwojem terenów zielonych wyniósł 34 proc., niemal trzykrotnie więcej niż średnio w całym zestawieniu.

Mieszkańcy Mysłowic chętnie działają na rzecz rozwoju terenów zielonych, angażując się także w akcje przeciwko inwestycjom na terenach pierwotnie przeznaczonych na parki i zieleńce. Ich niedawny protest przeciwko budowie osiedla mieszkań w dzielnicy

Larysz-Hajdowizna (na terenie lasu miejskiego i przestrzeni do rekreacji) doprowadził do wycofania się władz z tej inwestycji. Wkrótce zrealizowany ma zostać także konkurs na wizję architektoniczną centrum miasta, w którym jednym z priorytetów ma być zwiększenie terenów zielonych.

Na pozostałych stopniach podium znalazły się **Radom** i **Bielsko-Biała**. Pierwsze z nich wysoką pozycję zawdzięcza równym, dobrym wynikom we wszystkich miernikach. Radomianie najlepiej prezentują się w zakresie ograniczenia odpadów komunalnych – tworzą ich niecałe 300 kg rocznie (mniej wyprodukowali jedynie mieszkańcy Piotrkowa Trybunalskiego i Tarnobrzega). Podobnie jak w Mysłowicach, społeczność lokalna chętnie zgłasza także inicjatywy rozwoju terenów zielonych w ramach budżetu obywatelskiego (32 proc., 7. miejsce). Jeszcze częściej na rzecz zieleni miejskiej starają się działać mieszkańcy Bielska-Białej, którzy zawarli takie postulaty w 36 proc. projektów (4. miejsce). Zdecydowanie wyróżnia ich także drugi najwyższy udział „odpadów z gospodarstw domowych zebranych w sposób selektywny” (78 proc., za Mysłowicami).

W tej kategorii warto ponadto wyróżnić miasta, których społeczności najlepiej dbają o zrównoważoną konsumpcję zasobów w poszczególnych obszarach: Tarnobrzeg (najmniejsze zużycie prądu, 525 kWh), Nowy Sącz (najmniejsze zużycie wody, 25 tys. litrów) oraz Piotrków Trybunalski (najmniej wytworzonych odpadów, 258 kg). Zaangażowanie w działania na rzecz klimatu i ochrony środowiska cechuje także mieszkańców Szczecina, Siemianowic Śląskich oraz Siedlec, w których ponad 40 proc. inicjatyw budżetu obywatelskiego uwzględniało rozwój zieleni miejskiej.

W odróżnieniu od poprzednich subindeksów w tej kategorii dominującą rolę odegrały średnie miejscowości. Spośród metropolii i miast wojewódzkich do grona liderów zakwalifikowała się jedynie Bydgoszcz, podczas gdy Łódź, Poznań, Wrocław, Warszawa i Kraków znalazły się w wśród dziesięciu najgorszych. Nie najlepiej poradziły sobie także małe miasta (poniżej 60 tys. mieszkańców), z których tylko Ostrołęca udało się awansować do pierwszej dziesiątki.

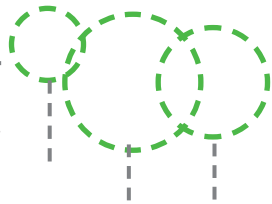


Tabela 5. Ranking pod względem społeczności lokalnej

Miasto	Punktacja	Miejsce	Miasto	Punktacja	Miejsce
Mysłowice	72,78	1	Stupsk	48,00	34
Radom	68,88	2	Olsztyn	47,47	35
Bielsko-Biała	67,57	3	Przemyśl	47,28	36
Nowy Sącz	66,00	4	Sosnowiec	47,09	37
Siemianowice Śląskie	63,54	5	Jelenia Góra	47,08	38
Bydgoszcz	62,91	6	Leszno	46,98	39
Siedlce	62,57	7	Wałbrzych	46,80	40
Elbląg	62,17	8	Gdańsk	46,79	41
Łomża	60,55	9	Chorzów	46,75	42
Ostrołęka	60,09	10	Gorzów Wielkopolski	46,26	43
Chełm	59,56	11	Tychy	45,16	44
Grudziądz	59,27	12	Koszalin	44,96	45
Piotrków Trybunalski	58,60	13	Piekary Śląskie	44,68	46
Zabrze	58,41	14	Toruń	44,63	47
Zamość	58,25	15	Ruda Śląska	43,86	48
Tarnobrzeg	58,21	16	Dąbrowa Górnicza	43,75	49
Włocławek	58,15	17	Rybnik	43,44	50
Białystok	57,97	18	Płock	43,22	51
Biała Podlaska	57,55	19	Gdynia	43,21	52
Suwałki	57,39	20	Gliwice	41,64	53
Skierniewice	56,60	21	Zielona Góra	40,29	54
Konin	56,25	22	Jaworzno	38,15	55
Szczecin	56,03	23	Katowice	37,04	56
Świętochłowice	53,16	24	Opole	36,91	57
Krosno	53,03	25	Rzeszów	36,56	58
Bytom	52,74	26	Częstochowa	34,42	59
Lublin	52,38	27	Łódź	33,76	60
Legnica	51,59	28	Świnoujście	32,96	61
Kalisz	51,57	29	Poznań	32,84	62
Kielce	51,03	30	Warszawa	31,57	63
Tarnów	48,73	31	Wrocław	27,69	64
Żory	48,57	32	Sopot	20,01	65
Jastrzębie-Zdrój	48,43	33	Kraków	19,98	66

Źródło: opracowanie własne.

Zdrowie publiczne

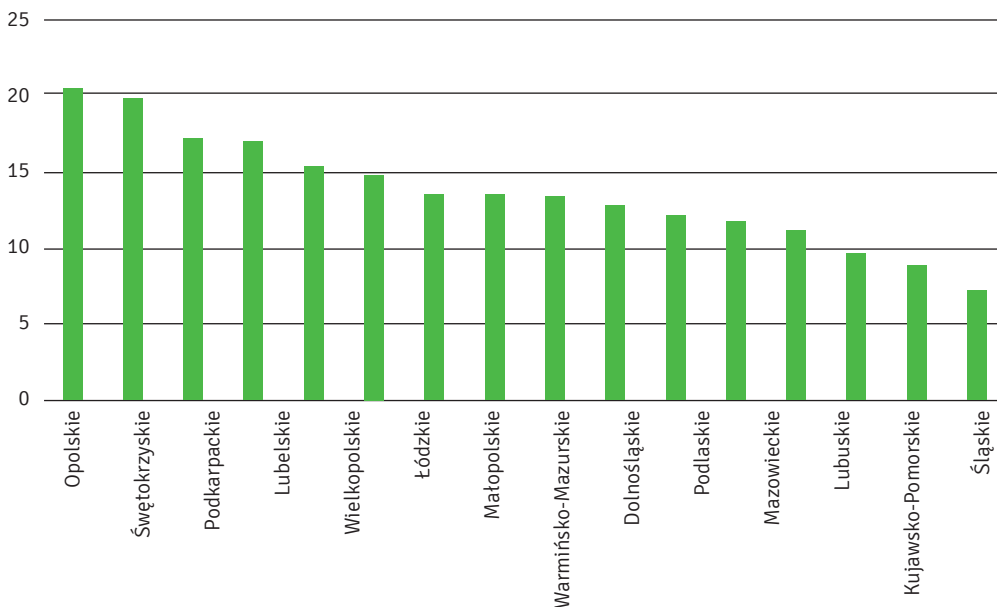
Badanie kategorii zdrowie publiczne zyskało szczególny wymiar ze względu na trwającą pandemię COVID-19, która nie tylko zdominowała debatę publiczną w ostatnich miesiącach, lecz także realnie wpłynęła na ocenę zdrowia przez Polaków. Życie w zdrowiu zawsze było jedną z najważniejszych wartości społecznych, ale w trakcie epidemii jego znaczenie wzrosło – za najważniejsze uznaje je już blisko co drugi Polak (CBOS 2020). Jednocześnie w sondażach mieszkańcy miast wojewódzkich uznali ochronę zdrowia za jedną z najmniej sprawnych usług publicznych (Dąbrowska 2021a).

Ustanie chwilowej niewydolności służby zdrowia po opanowaniu pandemii nie spowoduje jednak całkowitego rozwiązania problemów polskich szpitali. Sytuacja kryzysowa jedynie uwydatniła systemowe problemy, które narastały od lat. Ich przezwyciężenie wymaga czasu, dlatego w miernikach skupiliśmy się na kwestiach związanych z bieżącą efektywnością – liczbą lekarzy i łóżek.

W badaniu założyliśmy pozytywny wpływ dużej bazy miejsc szpitalnych na zdrowie mieszkańców, który był szczególnie widoczny w ostatnich miesiącach. Należy jednak zaznaczyć, że nie zawsze większa liczba łóżek przekłada się bezpośrednio na poprawę efektywności służby zdrowia. Utrzymywanie dodatkowych miejsc może bowiem wynikać z nieefektywnej opieki ambulatoryjnej oraz konstrukcji dopłat, które premiuje takie placówki (w niektórych szpitalach dochodzi nawet do fikcyjnego zawyżania liczby łóżek). W rzeczywistości nie przekładają się one na wyższą sprawność, a jedynie sprawiają, że działalność szpitali staje się bardziej kosztowna (Helak, Żakowiecki 2020).

Jednym z ważniejszych aspektów oddających sprawność szpitali jest zdolność do ograniczania liczby zgonów (przedłużania życia). Jest ona jednak zależna od wielu czynników, w tym konstrukcji piramidy wiekowej w społeczności, dlatego w tej kategorii zdecydowaliśmy się stworzyć jedyny miernik złożony („indeks długości życia”) – wskaźnik zgonów ważonych

Wykres 3. Liczba lekarzy na 1 tys. mieszkańców w 2019 r.



Źródło: Bank Danych Lokalnych.

udziałem osób powyżej 70. r. życia w ogóle mieszkańców. Uwzględnienie sytuacji seniorów ma szczególne znaczenie, średnio polscy emeryci mogą bowiem liczyć na życie w zdrowiu zaledwie do 73,6 r. życia (Eurostat 2019), o dwa lata krócej niż przeciętny mieszkaniec Unii Europejskiej (75,3) oraz blisko osiem lat mniej niż liderzy – Szwedzi (81,2). Do przedłużenia życia w zdrowiu konieczne są m.in. polityki w zakresie poprawy sytuacji materialnej osób starszych oraz łatwy dostęp do leków, jednak najważniejszą rolę odgrywa sprawna służba zdrowia. Istotą indeksu długości życia jest więc oddanie liczby zmarłych w taki sposób, aby najwyższe ocenione zostały miasta o niskiej liczbie zgonów oraz wysokim udziale osób starszych – te, w których szpitalom udaje się ograniczać postęp chorób, nawet pomimo dużego odsetka osób starszych.

Rzeszów – miasto z największą dostępnością służby zdrowia

Rzeszów o prawie osiem punktów wyprzedził znajdujący się na drugiej pozycji Lublin. Stolica Podkarpacia najlepsze rezultaty osiągnęła w zakresie liczby lekarzy i łóżek szpitalnych, w których zajęta odpowiednio pierwsze (8,1 lekarza na tysiąc mieszkańców) i drugie miejsce (12 łóżek na tysiąc mieszkańców). W mieście działa największa placówka lecznicza na całym Podkarpaciu – Wojewódzki Szpital nr 2 im. Świętej Jadwigi Królowej – w którym znajdują się zarówno oddziały szpitalne, jak i przychodnie dla dorosłych i dzieci. Intensywnie rozwijany jest także Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej MSWiA, w którym na przestrzeni ostatnich lat realizowany był projekt wymiany sprzętu o łącznej wartości ponad 90 mln zł. Zakupiono m.in. wyposażenie dla oddziału SOR (karetki pogotowia, kardiomonitorzy) oraz nowoczesny sprzęt dla oddziału kardiologii (moduł do rekonstrukcji anatomii jak serca).

Co ciekawe, duża dostępność ochrony zdrowia nie przełożyła się na wysokie uznanie w oczach obywateli. Według sondażu IBRiS (Dąbrowska 2021b) dobrze ocenia ją jedynie co drugi rzeszowianin. Kategoria ta podczas pandemii jest jednak największym problemem

dla wszystkich miast, na tle których Rzeszów i tak wyraźnie się wyróżnia (dla porównania we Wrocławiu z ochrony zdrowia zadowolonych było 37 proc. mieszkańców, a w Warszawie – 28 proc.). Stolica Podkarpacia dobrze zaprezentowała się także w zakresie terenów zielonych i indeksie długości życia – w obu zajęła miejsca w pierwszej dziesiątce. Jej największym problemem są za to choroby układu oddechowego, które odpowiadały za 7,5 proc. zgonów, o 1 pkt. proc. powyżej średniej.

Na podium znalazły się dwa miasta wojewódzkie z Polski Wschodniej – **Lublin i Olsztyn**. Podobnie jak Rzeszów oba wyróżniały się dużą dostępnością lekarzy – zajęły odpowiednio 2. i 4. miejsce w tym mierniku. Stolica Lubelszczyzny należała ponadto do grona miejscowości o największej bazie łóżek szpitalnych (10 na tysiąc mieszkańców). Wysokie wyniki osiągnęła jednak we wszystkich miernikach, czym zagwarantowała sobie pozycję na podium. Na tle pozostałych liderów stolica województwa warmińsko-mazurskiego wyróżnia się za to ponadprzeciętną powierzchnią terenów zielonych, co jest także związane z położeniem geograficznym. Stanowiły one ponad 20 proc. powierzchni powiatu, przy średniej dla całego zestawienia wynoszącej 7,8 proc. Olsztyn negatywnie wyróżnia się za to w zakresie chorób układu oddechowego. W 2019 r. odpowiadały one za 10,5 proc. wszystkich zgonów, co jest drugim najgorszym rezultatem w całej Polsce (więcej odnotowano jedynie w Piotrkowie Trybunalskim).

Podobnie jak w przypadku kategorii działań na rzecz jakości powietrza wysoki wynik w kategorii zdrowie publiczne był niemal niezależny od wielkości miasta. Wśród liderów przeważały za to miasta wojewódzkie (7 na 10) oraz położone na wschód od Wisły (6 na 10). Końcowe lokaty ponownie przypadły małym i średnim miejscowościom, najczęściej z woj. śląskiego (6 z 10 ostatnich miejsc). Cechą charakterystyczną tych miast był ograniczony dostęp do lekarzy i łóżek szpitalnych, co można tłumaczyć wykorzystaniem bazy medycznej w Katowicach. W oczy rzuca się także niemal całkowity brak terenów zielonych, które ze względu na industrialny charakter regionu stanowiły średnio zaledwie 4,7 proc. powierzchni miasta (średnia w zestawieniu 7,8 proc.).

Tabela 6. Ranking pod względem zdrowia publicznego

Miasto	Punktacja	Miejsce	Miasto	Punktacja	Miejsce
Rzeszów	78,09	1	Zielona Góra	45,87	34
Lublin	70,43	2	Słupsk	44,89	35
Olsztyn	66,80	3	Biała Podlaska	44,02	36
Katowice	66,80	4	Koszalin	43,43	37
Zamość	66,36	5	Gdańsk	42,70	38
Poznań	63,44	6	Częstochowa	42,59	39
Kielce	60,73	7	Jastrzębie-Zdrój	42,52	40
Przemyśl	59,01	8	Jelenia Góra	42,51	41
Siedlce	58,81	9	Sosnowiec	42,45	42
Bydgoszcz	58,75	10	Toruń	42,27	43
Kraków	57,94	11	Bytom	41,99	44
Chełm	57,83	12	Skierniewice	41,82	45
Konin	57,52	13	Gliwice	41,36	46
Krosno	57,35	14	Radom	40,30	47
Chorzów	57,17	15	Gdynia	38,69	48
Szczecin	56,61	16	Siemianowice Śląskie	36,78	49
Grudziądz	56,12	17	Gorzów Wielkopolski	36,52	50
Sopot	54,97	18	Legnica	36,45	51
Białystok	54,86	19	Włocławek	36,42	52
Opole	54,62	20	Tychy	36,31	53
Łódź	52,59	21	Piekary Śląskie	36,12	54
Bielsko-Biała	51,89	22	Jaworzno	32,90	55
Tarnobrzeg	51,19	23	Wałbrzych	32,35	56
Wrocław	50,11	24	Dąbrowa Górnicza	29,99	57
Ostrołęka	50,10	25	Suwałki	29,52	58
Zabrze	49,61	26	Kalisz	28,75	59
Tarnów	49,32	27	Żory	27,85	60
Płock	48,59	28	Świętochłowice	26,41	61
Warszawa	47,31	29	Świnoujście	24,79	62
Elbląg	46,83	30	Rybnik	23,35	63
Leszno	46,27	31	Ruda Śląska	19,75	64
Łomża	46,23	32	Mysłowice	18,40	65
Nowy Sącz	46,03	33	Piotrków Trybunalski	17,42	66

Źródło: opracowanie własne.

Aneks metodyczny

Ranking zielonych miast powstał w oparciu o dane liczbowe dotyczące różnego rodzaju ilościowych i jakościowych aspektów życia w 66 polskich miastach na prawach powiatu. Dane pochodzą z otwartej statystyki publicznej, korespondencji z urzędami miast, Biuletynów Informacji Publicznej oraz danych zebranych w toku innych badań (np. raportów Generalnego Inspektora Ochrony Środowiska). Tak pozyskane liczby poddaliśmy analizie i przeliczeniu na wskaźniki cząstkowe, a następnie ogólny wskaźnik zielonych miast. Ranking to średnia arytmetyczna subindeksów w pięciu kategoriach: indywidualny transport elektryczny, transport publiczny, działania na rzecz jakości powietrza, społeczność lokalna oraz zdrowie publiczne.

Każdy subindeks jest średnią arytmetyczną szeregu mierników opisanych szczegółowo w tabeli poniżej. Każdy z nich został zuniformizowany 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 66 miastach,
miernik_{max} – wartość maksymalna przyjmowana przez dany miernik we wszystkich 66 miastach.

Poszczególne mierniki były obliczane w następujący sposób:

INDEKS ZIELONYCH MIAST		
Zmienna	Sposób przeliczenia (miernik)	Źródło i okres zebranych danych
INDYWIDUALNY TRANSPORT ELEKTRYCZNY		
Wydatki na drogi publiczne	Udział wydatków na drogi publiczne w sumie wydatków budżetu miasta	Bank Danych Lokalnych, 2019 r.
Długość dróg publicznych	Długość dróg publicznych (powiatowych i gminnych) w przeliczeniu na 100 km kw. powierzchni powiatu	Bank Danych Lokalnych, 2019 r.
Nowe rejestracje samochodów elektrycznych	Liczba samochodów elektrycznych zarejestrowanych w ciągu roku w urzędzie miasta na 10 tys. mieszkańców	Korespondencja z urzędami, 2020 r.
Stacje ładowania pojazdów elektrycznych	Liczba publicznych i prywatnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych na 100 km kw.	PlugShare, 2021 r.
Hulajnogi elektryczne	Czy w mieście funkcjonuje sieć hulajnóg elektrycznych? [T/N]	Korespondencja z urzędami, 2020 r.
Strategia rozwoju stacji ładowania i analiza korzyści wykorzystania pojazdów zeroemisyjnych	Czy miasto przyjęło strategię rozwoju sieci stacji ładowania [0-50-100] i czy dokonano analizy korzyści wykorzystania pojazdów zeroemisyjnych [0-50-100]	Korespondencja z urzędami, 2020 r.

TRANSPORT PUBLICZNY

Długość ścieżek rowerowych	Długość ścieżek rowerowych przypadająca na 100 km dróg gminnych i powiatowych	Bank Danych Lokalnych, 2019 r.
Liczba rowerów miejskich	Liczba rowerów dostępnych w ramach systemu rowerów miejskich na 1 tys. mieszkańców	Biuletyny Informacji Publicznej, raporty z przebiegu programów roweru miejskiego 2018-2021 r.
Elektryczna komunikacja miejska	Udział przewozów wykonanych transportem elektrycznym (tramwaje, metro, trolejbusy, autobusy hybrydowe) mierzony liczbą wozów i pociągokilometrów	Korespondencja z przedsiębiorstwem komunikacyjnym, 2020 r.
Eksploatacja pojazdów komunikacji miejskiej	Liczba wozokilometrów wykonanych w ciągu roku w obrębie miasta przypadająca na jednego mieszkańca	Korespondencja z przedsiębiorstwami komunikacyjnymi, 2020 r.
Przystanki komunikacji miejskiej	Liczba czynnych przystanków zarządzanych przez gminę przypadająca na 1 km kw. powierzchni miasta	Bank Danych Lokalnych, 2019 r.
Długość buspasów	Długość buspasów przypadająca na 100 km dróg publicznych	Bank Danych Lokalnych, 2019 r.

DZIAŁANIA NA RZECZ JAKOŚCI POWIETRZA

Wydatki na poprawę jakości powietrza	Planowany udział wydatków na poprawę jakości powietrza w sumie wydatków budżetu miasta	Korespondencja z urzędami, 2021 r.
Liczba alertów smogowych	Średnia liczba dni, w których stacje pomiarowe na terenie miasta wskazywały dobowy poziom stężenia pyłu zawieszonego PM10 powyżej 100µg/m sześć. (przekroczony poziom informowania)	Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, 2019 r.
Kwota dofinansowania na wymianę pieców	Zrealizowana kwota wydatków na programy wymiany pieców kaflowych w budżecie miasta w przeliczeniu na jednego mieszkańca	Korespondencja z urzędami, 2020 r.
Stanowiska pomiaru jakości powietrza	Liczba czynnych stanowisk pomiaru zanieczyszczeń powietrza dowolnego typu w przeliczeniu na 100 km kw. powierzchni powiatu	Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, 2019 r.
Dopłaty do wymiany ogrzewania	Czy miasto dofinansowuje wymianę ogrzewania w gospodarstwach domowych na bardziej ekologiczne? [T/N]	Korespondencja z urzędami, 2020 r.
Kampanie na rzecz czystego powietrza	Czy miasto realizuje kampanie na rzecz czystego powietrza i przeciw zanieczyszczeniu powietrza z transportu? [T/N]	Korespondencja z urzędami, 2020 r.
Program rozwoju OZE	Czy w mieście istnieje program rozwoju OZE? [T/N]	Korespondencja z urzędami, 2020 r.
Dofinansowania do OZE	Czy miasto dofinansowuje zakup i montaż mikroinstalacji OZE? [T/N]	Korespondencja z urzędami, 2020 r.

SPOŁECZNOŚĆ LOKALNA		
Zużycie prądu	Zużycie energii elektrycznej w kWh przypadające na 1 mieszkańca	Bank Danych Lokalnych, 2019 r.
Zużycie wody	Eksplotacja sieci wodociągowej w m sześć. przez gospodarstwa domowe przypadająca na 1 mieszkańca	Bank Danych Lokalnych, 2019 r.
Masa odpadów komunalnych	Masa wytworzonych odpadów komunalnych przez 1 mieszkańca	Bank Danych Lokalnych, 2019 r.
Segregacja śmieci	Odpady zebrane selektywnie w relacji do ogółu odpadów wytworzonych przez gospodarstwa domowe w ciągu roku	Bank Danych Lokalnych, 2019 r.
Inicjatywy obywatelskie	Udział inicjatyw zgłoszonych do budżetu obywatelskiego w kategorii rozwój terenów zielonych w relacji do ogółu zgłoszonych inicjatyw	Korespondencja z urzędami, Biuletyny Informacji Publicznej, 2020 r.
ZDROWIE PUBLICZNE		
Dostępność lekarzy	Liczba lekarzy pracujących według podstawowego miejsca pracy przypadających na 1 tys. mieszkańców	Bank Danych Lokalnych, 2019 r.
Dostępność łóżek szpitalnych	Liczba łóżek w szpitalach ogólnych przypadająca na 1 tys. mieszkańców	Bank Danych Lokalnych, 2019 r.
„Indeks długości życia”	Liczba zgonów przypadających na 100 tys. mieszkańców ważona udziałem osób powyżej 70. r. życia w łącznej liczbie mieszkańców	Bank Danych Lokalnych, 2019 r.
Zgony spowodowane chorobami układu oddechowego	Odsetek zgonów, których przyczyną były choroby układu oddechowego	Bank Danych Lokalnych, 2019 r.
Powierzchnia terenów zielonych	Udział terenów zielonych dowolnego typu w powierzchni powiatu	Bank Danych Lokalnych, 2019 r.

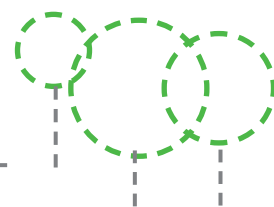
W procesie gromadzenia danych nie otrzymaliśmy odpowiedzi od przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej w Ostrołęce. W przypadku braku danych w miernikach przyjmowano wartość 0.

Bibliografia

- 300gospodarka (2020) Raport: 29 ze 100 najbardziej zanieczyszczonych miast Europy jest w Polsce, 2 marca [Online]. URL: <https://300gospodarka.pl/news/raport-29-ze-100-najbardziej-zanieczyszczonych-miast-europy-jest-w-polsce> [dostęp 18.04.2021].
- ACEA (2021) Fuel types of new cars: electric 10.5%, hybrid 11.9%, petrol 47.5% market share full-year 2020, 4 lutego [Online]. URL: <https://www.acea.be/press-releases/article/fuel-types-of-new-cars-electric-10.5-hybrid-11.9-petrol-47.5-market-share-f> [dostęp 18.04.2021].
- Bedimo-Rung, A.L., Mowen, A.J., Cohen, D.A. (2005) *The significance of parks to physical activity and public health: A conceptual model*.
- CBOS (2020) *Wartości w czasach zarazy. Komunikat z badań*.
- Dąbrowska, Z. (2021a) Sondaż: Jak warszawiacy oceniają Trzaskowskiego?, 18 marca [Online]. URL: <https://www.rp.pl/Spoleczenstwo/303179873-Sondaz-Jak-warszawiacy-oceniaja-Trzaskowskiego.html> [dostęp 18.04.2021].
- Dąbrowska, Z. (2021b) Sondaż: Prezydent Rzeszowa bliski ideału. Dulkiwicz i Sutryk dobrze oceniani, 16 lutego [Online]. URL: <https://www.rp.pl/Spoleczenstwo/302159918-Sondaz-Prezydent-Rzeszowa-bliski-ideal-Dulkiwicz-i-Sutryk-dobrze-oceniani.html> [dostęp 18.04.2021].
- Dyjak, G. (2019) *Szpital MSWiA w Rzeszowie kupi sprzęt na oddział kardiologii*, 14 sierpnia [Online]. URL: <https://www.portalsamorzadowy.pl/ochrona-zdrowia/szpital-mswia-w-rzeszowie-kupi-sprzet-na-oddzial-kardiologii,130494.html> [dostęp 22.04.2021].
- Dziubiński, M. (2021) *Warszawa liderem w rankingu dopłat do transportu publicznego*, 25 stycznia [Online]. URL: <https://www.um.warszawa.pl/aktualnosci/warszawa-liderem-w-rankingu-dop-do-transportu-publicznego> [dostęp 22.04.2021].
- Eurostat (2019) *Healthy life years by sex (from 2004 onwards)* [dostęp 22.04.2021].
- Hadart (2019) *Dobroczynny wpływ zieleni na zdrowie – psychiczne i fizyczne* [Online]. URL: <http://hadart.pl/dobroczynny-wplyw-zieleni-na-zdrowie-psychiczne-i-fizyczne> [dostęp 19.04.2021].
- Helak, M. (2019) *Miasta dla młodych*, Warszawa: Polityka Insight.
- Helak, M. (2019) *Ranking elektromobilnych miast. Jak polskie samorządy wprowadzają e-rewolucję w transporcie?*, Warszawa: Polityka Insight.
- Helak, M., Żakowiecki, P. (2020) *Usługi publiczne w kryzysie: pandemia w ochronie zdrowia*, Warszawa: Polityka Insight.
- Hulicka, A. (2015) *Miasto zielone – miasto zrównoważone. Sposoby kształtowania miejskich terenów zieleni w nawiązaniu do idei Green City*. Kraków: Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ.
- Jedlecki, P. (2021) *Mysłowice chcą się zmienić. Najpierw rozmowy z mieszkańcami, potem konkurs*, 9 kwietnia [Online]. URL: <https://katowice.wyborcza.pl/katowice/7,151344,26961813,myslowice-chca-sie-zmienic-najpierw-rozmowy-z-mieszkancami.html> [dostęp 22.04.2021].
- Jurkiewicz, K. (2021) *Mysłowice. Domy modułowe raczej nie powstaną. Sprzeciwiali się mieszkańcy. Prezydent odstąpił od pomysłu*, 21 kwietnia [Online]. URL: <https://dziennikzachodni.pl/myslowice-domy-modulowe-raczej-nie-powstana-sprzeciwiali-sie-mieszkancy-prezydent-odstapil-od-pomyslu/ar/c9-15570133> [dostęp 22.04.2021].
- Jurkiewicz, K., Kapusta-Gruchlik, K. (2021) *Mysłowice: 867 mieszkańców chce obniżenia opłat komunalnych. Powstała petycja w tej sprawie do władz samorządowych* [Online]. URL: <https://myslowice.naszemiasto.pl/myslowice-867-mieszkancow-chce-obnizenia-oplat-komunalnych/ar/c1-8090699> [dostęp 18.04.2021].
- Katowice dla odmiany (2020) *#nieTruj*. Materiał informacyjny [Online]. URL: <https://www.katowice.eu/dla-mieszka%C5%84ca/miejskie-centrum-energii/edukacja/nietruj> [dostęp 22.04.2021].
- Komisja Europejska (2021) *A new batch of European cities embark on the path of sustainability*, 18 lutego [Online]. URL: https://ec.europa.eu/environment/news/new-batch-european-cities-embark-path-sustainability-2021-02-18_en [dostęp 18.04.2021].
- Konkiel, M. (2020) *Stare piece węglowe – główna przyczyna zanieczyszczenia powietrza!*, 5 lipca [Online]. URL: <https://columbusenergy.pl/blog/stare-piece-weglowne-glowna-przyczyna-zanieczyszczenia-powietrza/> [dostęp 7.04.2021].
- Medinwestycje (2019) *Nowoczesny SOR w SPZOZ MSWiA w Rzeszowie*, 14 lutego [Online]. URL: <http://www.medinwestycje.pl/nawoczesny-sor-w-spzoz-mswia-w-rzeszowie> [dostęp 22.04.2021].
- Ortiz, A.G., Guerreiro, C., Soares, J. (2020) *Air quality in Europe – 2020 report*, Kopenhaga: Europejska Agencja Środowiska.
- Parlament Europejski (2019) *Emisje CO2 z samochodów fakty i liczby*, 11 kwietnia [Online]. URL: <https://www.europarl.europa.eu/news/pl/headlines/society/20190313STO31218/emisje-co2-z-samochodow-fakty-i-liczby-infografika> [dostęp: 18.04.2021].

- Pawlik, P. (2016) *Śląskie z najgorszym powietrzem w Europie*, 16 maja [Online]. URL: <https://wiadomosci.onet.pl/slask/slaskie-z-najgorszym-powietrzem-w-europie/zg5qtrs> [dostęp 18.04.2021].
- Pietrzak, R. (2020) *W Gdyni z pociągu wprost do auta elektrycznego. Ruszył car-sharing od PKP Mobility*, 17 sierpnia [Online]. URL: <https://www.bankier.pl/wiadomosc/W-Gdyni-z-pociagu-wprost-do-auta-elektrycznego-Ruszył-car-sharing-od-PKP-Mobility-7945328.html> [dostęp 22.04.2021].
- Pytliński, Ł., Dworakowska, A., Guła, A. (2021) *Domy jednorodzinne w Polsce. Źródła grzewcze, stan energetyczny, priorytety inwestycyjne*, Polski Alarm Smogowy.
- Rzeńca, A. (2016) *EkoMiasto#Środowisko. Zrównoważony, inteligentny i partycypacyjny rozwój miasta*. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Satterthwaite, D. (1997) *Sustainable Cities or Cities that Contribute to Sustainable Development?*.
- Siemens (2012) *The Green City Index. A summary of the Green City Index research series*.
- Smart Driver (2020) *Emisja CO₂ z samochodów osobowych – nowe normy w 2020 roku*, 8 czerwca [Online]. URL: <https://www.smartdriver.pl/emisja-co2-z-samochodow-osobowych-nowe-normy-w-2020-roku> [dostęp 8.04.2021].
- Transport Publiczny (2021) *Pierwsze eCitaro w Polsce trafią do Gdyni. Umowa podpisana*, 21 kwietnia [Online]. URL: <https://www.transport-publiczny.pl/mobile/pierwsze-ecitaro-w-polsce-trafia-do-gdyni-umowa-podpisana-68474.html> [dostęp 22.04.2021].
- Tu Wrocław (2021) *Wrocław znów w czołówce najbardziej zanieczyszczonych miast na świecie*, 11 stycznia [Online]. URL: <https://tuwroclaw.com/wiadomosci,wroclaw-znow-w-czolowce-najbardziej-zanieczyszczonych-miast-na-swiecie,wia5-3266-58422.html> [dostęp 18.04.2021].
- Urząd Regulacji Energetyki (2021) *Moc zainstalowana (MW). Stan na 31.12.2020 r.*
- WCED (1987) *Our common future*.
- Wiśniewski, J., Kania, A., Witkowski, Ł. (2021) *Barometr Nowej Mobilności*, Warszawa: Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych.
- Złoch, K. (2021) *Gdynia popiera zeroemisyjne dostawy elektrycznymi furgonetkami*, 7 kwietnia [Online]. URL: <https://www.moto3m.pl/gdynia-popiera-zeroemisyjne-dostawy/> [dostęp 22.04.2021].

Zestawienie rankingów Europolis z lat 2015-2021



Miasto	Ranking miast zielonych 2021	Ranking miast dla młodych 2019	Ranking miast obywatelskich 2018	Ranking miast bezpiecznych i otwartych 2017	Ranking miast zrównoważonych 2016	Ranking miast uczących się 2015
Biała Podlaska	56	41	20	37	60	51
Białystok	8	29	11	55	17	16
Bielsko-Biała	13	14	44	26	3	19
Bydgoszcz	5	17	43	10	9	24
Bytom	44	66	60	62	44	59
Chełm	51	62	38	41	64	37
Chorzów	21	21	42	66	30	60
Częstochowa	30	15	36	56	45	33
Dąbrowa Górnicza	58	67	6	61	43	42
Elbląg	24	64	57	44	57	39
Gdańsk	12	4	41	6	4	12
Gdynia	17	18	8	5	10	27
Gliwice	41	20	25	39	18	10
Gorzów Wielkopolski	48	59	15	40	24	46
Grudziądz	19	61	62	43	31	63
Jastrzębie-Zdrój	52	36	27	25	34	61
Jaworzno	59	51	13	42	22	65
Jelenia Góra	32	49	24	60	28	45
Kalisz	26	38	56	35	50	43
Katowice	2	3	5	31	19	6
Kielce	14	28	45	29	41	9
Konin	46	32	46	22	63	29
Koszalin	43	26	16	18	7	34
Kraków	28	5	7	2	5	4
Krosno	45	13	37	58	32	11
Legnica	47	45	29	50	62	36
Leszno	18	46	51	21	23	50
Lublin	1	12	21	19	26	8
Łomża	29	56	55	20	46	32
Łódź	3	10	30	52	38	20

Miasto	Ranking miast zielonych 2021	Ranking miast dla młodych 2019	Ranking miast obywatelskich 2018	Ranking miast bezpiecznych i otwartych 2017	Ranking miast zrównoważonych 2016	Ranking miast uczących się 2015
Mysłowice	64	65	12	59	39	55
Nowy Sącz	20	47	61	15	29	23
Olsztyn	22	16	10	9	16	14
Opole	37	7	19	34	42	5
Ostrotęka	50	33	52	13	58	25
Piekary Śląskie	61	54	34	54	40	66
Piotrków Trybunalski	55	53	39	63	59	41
Płock	15	27	48	38	53	31
Poznań	10	8	4	4	6	3
Przemyśl	42	25	9	33	55	56
Radom	36	40	63	48	49	47
Ruda Śląska	65	63	47	51	51	62
Rybnik	63	52	49	45	35	44
Rzeszów	6	2	3	3	20	2
Siedlce	4	22	65	8	21	28
Siemianowice Śląskie	57	39	40	53	52	58
Skierniewice	35	31	31	32	36	30
Słupsk	39	23	32	27	56	57
Sopot	33	9	1	7	2	15
Sosnowiec	38	37	64	49	65	53
Suwałki	49	58	35	36	61	35
Szczecin	11	11	18	30	25	26
Świętochłowice	54	60	66	57	27	49
Świnoujście	66	30	22	28	13	54
Tarnobrzeg	62	48	28	47	33	48
Tarnów	31	24	14	23	37	21
Toruń	34	34	23	17	14	22
Tychy	40	50	54	24	11	18
Wałbrzych	60	55	59	65	66	17
Warszawa	7	1	2	1	1	1
Włocławek	27	44	53	64	48	52
Wrocław	9	6	17	14	8	7
Zabrze	16	43	50	46	47	38
Zamość	23	19	58	11	15	40
Zielona Góra	25	42	26	16	12	13
Żory	53	35	33	12	54	64

Źródło: opracowanie własne.

O partnerach

Polska Fundacja im. Roberta Schumana

Organizacja pozarządowa i ponadpartyjna, której misją jest motywowanie Europejczyków do aktywności obywatelskiej oraz promowanie integracji europejskiej i wartości, na jakich się ona opiera. Fundacja rozwija programy, które uczą wykorzystania szans, jakie daje nam członkostwo w UE, współpracuje z wieloma środowiskami w Unii i poza nią, by lepiej poznać i respektować wspólne wartości demokratyczne.

www.schuman.pl

Polityka Insight

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

www.politykainsight.pl

Fundacja Konrada Adenauera

Niemiecka fundacja polityczna zbliżona ideowo do Unii Chrześcijańsko-Demokratycznej (CDU). Międzynarodową działalnością prowadzoną w ponad 120 krajach Fundacja przyczynia się do rozwoju demokracji, państwa prawa i społecznej gospodarki rynkowej na świecie, wspierając dialog w polityce wewnętrznej i międzynarodowej oraz porozumienie między kulturami i religiami. Fundacja posiada przedstawicielstwo w Polsce od 1989 r.

www.kas.pl

Orange Polska

Wiodący dostawca usług telekomunikacyjnych w Polsce i jeden z największych operatorów telekomunikacyjnych w Europie Środkowej. Posiada rozległą infrastrukturę techniczną, wspierającą świadczenie usług w najnowocześniejszych technologiach. Inwestuje w superszybki światłowodowy internet oraz mobilny internet 4G/5G. Działa we wszystkich segmentach rynku telekomunikacyjnego, a także prowadzi własną działalność badawczą i wdrożeniową. Jako operator zintegrowany oferuje kilkadziesiąt różnorodnych usług oraz kompleksowych rozwiązań telekomunikacyjnych i informatycznych. Orange Polska należy do najbardziej zaangażowanych społecznie firm w kraju. Składa się na to m.in. program wolontariatu pracowniczego oraz działalność Fundacji Orange, która przeciwdziała wykluczeniu cyfrowemu, zachęca do zdobywania wiedzy, udziału w kulturze i budowania społeczności przy umiejętnym wykorzystaniu Internetu i nowych technologii. Orange Polska, podobnie jak cała globalna Grupa Orange, zamierza osiągnąć neutralność klimatyczną netto (Net Zero Carbon) do 2040 r.

www.orange.pl

O Europolis

Wydanie niniejszego raportu towarzyszy konferencji Europolis – jednemu z największych w Polsce cyklicznych spotkań na temat rozwoju miast, którego inicjatorami w 2013 roku była Fundacja Schumana, m.st. Warszawa i Fundacja Konrada Adenauera. Co roku w gronie samorządowców, aktywistów, przedstawicieli organizacji społecznych, środowiska

akademickiego i biznesu rozmawiamy na różne tematy związane z wyzwaniami współczesnych miast. Niniejszy raport jest siódmym z cyklu raportów o polskich miastach wydanych przez Fundację Schumana.

www.europolis.schuman.pl

