



SMOGOWY INDEKS MIAST

MARZEC 2024

Jak samorządowcy walczą o czyste powietrze w Polsce



AUTORZY

Joanna Sawicka

Polityka Insight



Mateusz Fornowski



Marcin Pijaj

Polityka Insight

REDAKCJA

Anna Chyckowska

PROJEKT GRAFICZNY

Małgorzata Gryniewicz

Warszawa, marzec 2024 r.

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

**POLITYKA
INSIGHT**

POLITYKA INSIGHT to źródło wiedzy o polskiej i europejskiej polityce oraz gospodarce dla liderów biznesu, decydentów politycznych i dyplomatów. Od 11 lat dostarcza swoim odbiorcom serwisy analityczne dostępne w abonamentach, przygotowuje raporty i prezentacje na zlecenie polskich i międzynarodowych instytucji oraz organizuje debaty i konferencje. Analityków i analityczki Polityki Insight można usłyszeć w regularnie publikowanych autorskich seriach podcastowych, m.in. *Nasłuchu* i *Energii do zmiany*.
www.politykainsight.pl

Spis treści

WSTĘP	3
SMOGOWY INDEKS MIAST	5
Jak przyznajemy punkty	6
Indeks poprawy jakości powietrza	9
Indeks kopciuchów i kontroli	11
Indeks transportu w mieście	13
MIASTA POD LUPĄ	16
Warszawa	17
Kraków	20
Wrocław	23
Łódź	26
Poznań	29
Gdańsk	31
Lublin	35
Katowice	38
PODSUMOWANIE	41
ŹRÓDŁA DANYCH	42

Wstęp

Tegoroczna kampania samorządowa jest wyjątkowo krótka – to trzy tygodnie, licząc od końca terminu rejestracji kandydatów na wójtów, burmistrzów i prezydentów do ciszy wyborczej. **Kampania ta budzi umiarkowane emocje, bo w większości dużych miast wyniki wydają się łatwe do przewidzenia: w Warszawie, Wrocławiu, Łodzi, Gdańsku, Poznaniu, Katowicach czy Lublinie startują aktualnie urzędujący silni prezydenci i prawdopodobnie odnowią mandaty.** Zmiana czeka Kraków – po 22 latach urzędowania z urzędu ustąpi Jacek Majchrowski, a najsilniejszym pretendentem do prezydentury wydaje się być bezpartyjny Łukasz Gibała (w mieście startuje jednak ośmiu kandydatów i walka o zwycięstwo będzie zacięta).

Brak zaciekania społeczeństwa kampanią samorządową wynika również z niskiego poziomu dyskusji przedwyborczej – kandydaci w wielu dużych miastach realnie nie rywalizują ze sobą, a problemy mieszkańców omawiane są chaotycznie – zbyt dużo wątków naraz, brak dobrej moderacji narracji kandydatów i uspołnienienia.

Naczelnym tematem kampanii w większych miastach są inwestycje infrastrukturalne i komunikacyjne (te realizowane oraz obiecywane przez rządzących), a także kwestie związane z generalnym podnoszeniem jakości życia mieszkańców. Kandydaci mówią też o podnoszeniu jakości komunikacji publicznej, poprawie warunków działalności przedsiębiorców oraz sprawach bezpieczeństwa związanych z niepewną sytuacją międzynarodową. **Niewiele uwagi poświęcają natomiast istotnym jeszcze kilka miesięcy temu kwestiom kryzysu energetycznego czy gospodarczego, a stosunkowo wysokie temperatury powietrza w czasie kampanii nie sprzyjały podnoszeniu tematów związanych ze smogiem.** Rzadko poruszany był temat stref czystego transportu, które kilka największych miast, w tym Kraków i Warszawa, planuje wprowadzić w najbliższych miesiącach. Rafał Trzaskowski zamieścił jednak obietnicę utworzenia warszawskiej strefy w swoim programie wyborczym.

Pomimo sporych osiągnięć rządzących miastami w kwestiach wymiany kopciuchów, licznych kampanii informacyjnych dotyczących szkodliwości smogu oraz prowadzonych w miastach antysmogowych kontroli niewielu prezydentów postanowiło chwalić się tym podczas kampanii. O sukcesach w tym obszarze mówił m.in. prezydent Wrocławia Jacek Sutryk, za którego ostatniej kadencji udało się zlikwidować 14 tys. przestarzałych pieców – miasto ma nadzieję zlikwidować pozostałe kilka tysięcy w ciągu najbliższego roku (zgodnie z dolnośląską uchwałą antysmogową termin na wymianę kopciuchów we Wrocławiu mija 1 lipca 2024 r.). W Krakowie o konieczności walki ze smogiem mówi kandydat PO i poseł Aleksander Miszałski. Również Trzaskowski obiecuje likwidację pozostałych w mieście kopciuchów (ok 2,7 tys.) i inwestycje w termomodernizację. Kwestii zanieczyszczenia powietrza w swoim programie wyborczym nie porusza natomiast Gibała. Również w Katowicach, gdzie problem nie został rozwiązany i mimo zakazu użytkowania kopciuchów w aglomeracji wciąż funkcjonuje ich kilkanaście tysięcy, prezydent Marcin Krupa nie mówi o kwestii smogu. Spore problemy z jakością powietrza w Poznaniu także nie skłoniły kandydatów w tym mieście do podjęcia tego wątku.

Marginalne podejście do tematu smogu w kampanii może wynikać z kilku przyczyn. Po pierwsze, z uwagi na poprawę jakości powietrza w ostatnich latach kwestia ta przestała być mocno odczuwalna przez obywateli – jest więc mniej medialna. Po drugie, dotkliwe kryzysy ostatnich lat, takie jak pandemia, wojna w Ukrainie czy kryzys gospodarczy, wpłynęły na zmianę wrażliwości wyborców – sprawy związane z ochroną środowiska, nawet jeśli długofalowo wpływają na zdrowie, stały się mniej istotne. Po trzecie, problem walki ze smogiem wszedł w trudniejszą fazę – aby skutecznie i systemowo rozwiązywać problem, potrzebne są już większe nakłady pieniężne i logistyczne, związane choćby z koniecznością termomodernizacji, oraz mądre decyzje, np. o nowym źródle ciepła dobranym, tak aby w przyszłości nie generowało nadmiernych kosztów. W dużych miastach przy poprawie wskaźników związanych z niską emisją coraz ważniejsze stają się natomiast kwestie zanieczyszczeń transportowych, walka z nimi wymaga zaś zmierzenia się z głośnym i zdeteminowanym lobby użytkowników samochodów. W efekcie prezydenci wkładają sporo energii w walkę ze smogiem, ale nie chcą mówić o skali wyzwań w kampanii.

Niniejszy raport ma na celu zebranie, podsumowanie i ocenę działań na rzecz polepszenia jakości powietrza, które prowadzono przez ostatnią, pięcioletnią kadencję samorządową. W zdecydowanej większości obserwowanych przez nas miast zaangażowanie władz w tym obszarze było duże oraz nieraz okazywało się skuteczne. Prezydenci zainwestowali miliony złotych na wymianę przestarzałych pieców, termomodernizacje, szczególne wsparcie dla najuboższych energetycznie mieszkańców, działalność ekodoradców, a także zapewnili mniejszą lub większą kontrolę przestrzegania przepisów. Większość dbała też o wysoką jakość i niskoemisyjność publicznego transportu i polepszała z roku na rok miejską infrastrukturę rowerową. W pierwszej części publikacji, w ramach liczonego przez nas co pół roku Smogowego Indeksu Miast, porównamy efekty działań włodarzy w poszczególnych obszarach. W drugiej skupimy się na poszczególnych miastach – na urzędnikach, ekspertach i aktywistach zaangażowanych w kwestie smogu, uwarunkowaniach poszczególnych gmin, wysiłkach, również finansowych wkładanych w społeczne kampanie anty-smogowe oraz na sukcesach we wdrażaniu poszczególnych polityk.

Smogowy Indeks Miast

Porównanie efektów działań prezydentów w poszczególnych obszarach

Smogowy Indeks Miast (SIM), czyli część niniejszej publikacji, jest elementem projektu „Miasta bez smogu” realizowanego przez Politykę Insight we współpracy z Clean Air Fund. W jego ramach monitorujemy i opisujemy antysmogową politykę realizowaną w Polsce przez rządzących ośmioma miastami wojewódzkimi. Prowadzimy badania, organizujemy debaty i spotkania – działamy po to, by zbudować przestrzeń dialogu wokół palącego tematu, jakim jest walka o czyste powietrze i inwestycje w ekologiczne źródła ciepła.

W naszym Indeksie co sześć miesięcy sprawdzamy i oceniamy, jakie postępy w zwalczaniu smogu oraz upowszechnianiu i zazielenianiu miejskiego transportu robią samorządowcy w monitorowanych przez nas miastach. Poprzednia edycja obejmowała okres do końca pierwszego półrocza 2023 r. – w tym wydaniu sprawdzamy sytuację za cały 2023 r. Badamy, kto najsprawniej wymienia kopciuchy; kto dba, by mieszkańcy nie łamali antysmogowych przepisów i najlepiej wspiera najuboższych, by nie musieli palić węglem lub śmieciami. Sprawdzamy, kto inwestuje w transport publiczny i rowerowy oraz gdzie powstają strefy czystego transportu. Skupiamy się na kwestiach, na które bezpośredni wpływ mają politycy i urzędnicy. W poszczególnych wskaźnikach bierzemy pod uwagę obszary, które oceniliśmy jako najważniejsze i wskazujące na prawdziwe, a nie pozorowane, zaangażowanie samorządowców w poprawę jakości powietrza. W piątej, ostatniej edycji SIM są to:

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

Wszystkie trzy obszary oceniamy w osobnych indeksach – nie tworzymy ostatecznego, zintegrowanego rankingu w celu wytypowania zwycięzcy, lecz trzy odrębne zestawienia:

● Indeks poprawy jakości powietrza

Jest on próbą odpowiedzi na pytanie, na ile wdrażane przez rządzących miastami polityki antysmogowe są w istocie skuteczne i rzeczywiście przyczyniają się do długofalowej, widocznej zmiany. Ze względu na różnicę położenia geograficznego obserwowanych przez nas miast, różne ukształtowanie terenu i czynniki historyczne warunkujące typ zabudowy oraz funkcjonujące w nich systemy grzewcze nie porównujemy jakości powietrza w miastach między sobą, a jedynie **pokazujemy trend zmian odrębnie dla każdej metropolii**. I sprawdzamy, gdzie zmiana na lepsze zachodzi najszybciej.

● Indeks kopciuchów i kontroli

Skupia się on na konkretnych działaniach samorządowców w obszarach, które uważamy za kluczowe dla poprawy jakości powietrza. Nie porównujemy zatem, ile kopciuchów ma do wymiany Łódź, a ile Gdańsk, ponieważ porównanie miast o odmiennych typach zabudowy i systemów grzewczych niewiele powiedziałoby o tym, czy i na ile do wymiany przestarzałych pieców przykładają się lokalne władze. **Sprawdzamy natomiast, w jakim tempie samorządowcy wymieniają kopciuchy w odniesieniu do liczby przestarzałych pieców w mieście na początku badanego okresu.** Nie fokusujemy się na tym, jakie w danym mieście obowiązują szczegółowe antysmogowe przepisy, lecz weryfikujemy, czy są one przez władze egzekwowane. Badamy też, na ile samorządowcy wspierają najuboższych w wymianie kopciuchów i opłatach za rachunki, gdyż to im najtrudniej jest wymienić instalację grzewczą w domach.

● Indeks transportu w mieście

Transport powoduje zanieczyszczenia przede wszystkim tlenkami azotu, które w największych polskich miastach w nieco mniejszym stopniu niż inne rodzaje zanieczyszczeń przekraczają dopuszczalne normy czystości powietrza. Wciąż jednak pozostają one na poziomie szkodliwym dla zdrowia, a walkę z nimi ułatwiłyby odważniejsze działania włodarzy miast, np. w zakresie wprowadzania stref czystego transportu. Ograniczaniu ruchu samochodowego, a co z tego wynika – zmniejszaniu zanieczyszczeń transportowych – sprzyja inwestowanie w takie obszary, jak rozwój transportu miejskiego i dążenie do jego zeroemisyjności, a także rozwój infrastruktury rowerowej. **Działania polityków w tych obszarach oceniliśmy w Indeksie transportu w mieście.**

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

Jak przyznajemy punkty

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

Pierwszy z trzech indeksów to **Poprawa jakości powietrza** (maksymalnie miasto może w nim zdobyć 30 punktów) – porównaliśmy w nim zmiany poziomów zanieczyszczenia powietrza pyłami zawieszonymi PM10, benzo(a)pirenem, a także dwutlenkiem azotu. Dla każdego miasta zbadaliśmy najdłuższe możliwe trendy (w badanych przez nas miastach to trendy 12- lub 11-letnie, w zależności od kompletności danych pomiarowych)

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

poprawy jakości powietrza po 2012 r. (regresja liniowa) i wyliczyliśmy, o ile procent co roku redukowane są zanieczyszczenia. Wynik procentowy to iloraz średniego rocznego spadku w ciągu badanego okresu i wartości początkowej.

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

Badane stacje pomiarów:

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

Drugi indeks to Kopciuchy i kontrole (maksymalnie miasto może w nim zdobyć 30 punktów) – oceniamy w nim tempo wymiany pieców w latach 2018–2023 poprzez obliczenie ilorazu liczby kopciuchów wymienionych w tych latach i liczby kopciuchów pozostałych do wymiany na koniec 2017 r. w danym mieście. Następnie oceniamy ośrodki miejskie przez pryzmat uczestnictwa w programie STOP SMOG, programie „Ciepłe mieszkanie” i przez działanie w nich programów osłonowych dla najuboższych mieszkańców (umożliwiających im wymianę pieców i opłatę za mniej emisyjne rodzaje nośników energii mimo niskich dochodów). Punkty przyznajemy w następujący sposób:

- 3 pkt za uczestnictwo w programie STOP SMOG,
- 3 pkt za uczestnictwo w programie „Ciepłe mieszkanie”,
- 4 pkt za prowadzenie programów osłonowych dla najuboższych mieszkańców.

Punkty w tej podkategorii są sumowane – maksymalny wynik, który może uzyskać miasto, wynosi 10 pkt.

Oprócz tego na wynik wskaźnika wpływa także liczba kontroli przestrzegania uchwał antysmogowych przeprowadzonych w 2023 r., przypadająca na 1 tys. mieszkańców miasta.

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

- 10 pkt, jeśli miasto wypracowało zaawansowany plan i zatwierdziło datę wejścia w życie SCT,
- 8 pkt, jeśli miasto wypracowało zaawansowany plan i podało wstępną datę wejścia w życie SCT (w przypadku Krakowa brak aktualnej daty wejścia w życie, jednak była ona ustalona i przyjęta przed decyzją sądu),

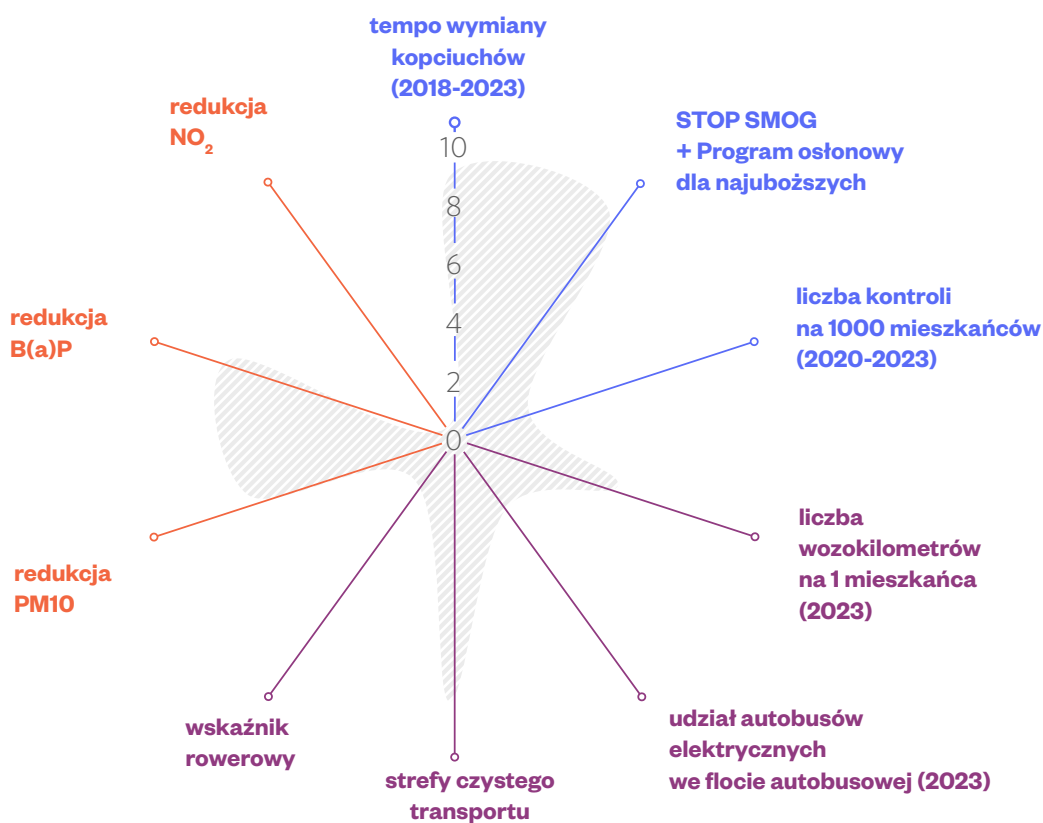
- 6 pkt, jeśli miasto stworzyło plan i podjęło już konkretne kroki (np. w formie bardziej szczegółowych analiz i konkretnych deklaracji) do wprowadzenia SCT.

Ostatnią składową Transportu w mieście jest wskaźnik rowerowy, który uwzględnia liczbę dostępnych rowerów miejskich na 1 tys. mieszkańców (5 na 10 możliwych do zdobycia punktów we wskaźniku rowerowym) i długość ścieżek rowerowych na 100 km² powierzchni miasta (tak samo).

Przyjrzyjmy się wynikom.

Legenda wykresu Smogowego Indeksu Miast (SIM)

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



Indeks poprawy jakości powietrza

Wrocław, Łódź i Katowice – na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat to właśnie tu stężenie szkodliwych substancji w atmosferze zostało najmocniej zredukowane.

Skład pierwszej czwórki naszego „Indeksu poprawy jakości powietrza” nie uległ zmianie względem SIM z czerwca 2022 r., kiedy rozpoczynaliśmy cykl #MiastaBezSmogu (Katowice i Gdańsk zamieniły się tylko miejscami). Warto nadmienić, że w tej i we wspomnianej edycji raportu opieramy się na danych bezwzględnych o stężeniach zanieczyszczeń – z kolei w czerwcu 2023 r. we współpracy z Fundacją Europejskie Centrum Czystego Powietrza (ECAC) zbadaliśmy, w jakim stopniu do nominalnej redukcji stężeń pyłów zawieszonych PM10, benzo(a)pirenu i dwutlenku azotu przyczyniają się skoordynowane działania człowieka, a w jakim – niezależne czynniki pogodowe. Wyniki tamtego badania różniły się od prezentowanych poniżej: pierwsze miejsce zajęła Warszawa, a podium uzupełniły Lublin i Łódź.

Pomimo różnych rezultatów, obie metody prowadzą do równie istotnych wniosków. SIM z czerwca 2023 r. wykazał realne starania władz i mieszkańców, bo nie przyznał bonusowych punktów za korzyści wynikające z pogody utrudniającej powstawanie smogu, a ta edycja (tak jak w czerwcu 2022 r.) ujawniła rzeczywistą jakość powietrza w poszczególnych miastach.

W latach 2012–2023 stężenie pyłów zawieszonych PM10 najmocniej spadało we Wrocławiu – o 4,4 proc. rocznie. Nominalnie spadło ono łącznie o 17,3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Na drugim miejscu w tej kategorii uplasował się Kraków, gdzie stężenie PM10 co roku spadało o niespełna 4,4 proc. Stolica Małopolski zaliczyła z to największy całkowity spadek na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat - stężenie PM10 spadło łącznie o 30,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Ostatnie miejsce na podium zajęły Katowice, gdzie średnia roczna redukcja zanieczyszczenia wynosiła 3,9 proc., a całkowity spadek to 24,3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ pyłów PM10. We wszystkich tych miastach zarysował się wyraźny trend spadkowy, co może sugerować skoordynowane działania władz w tym zakresie.

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

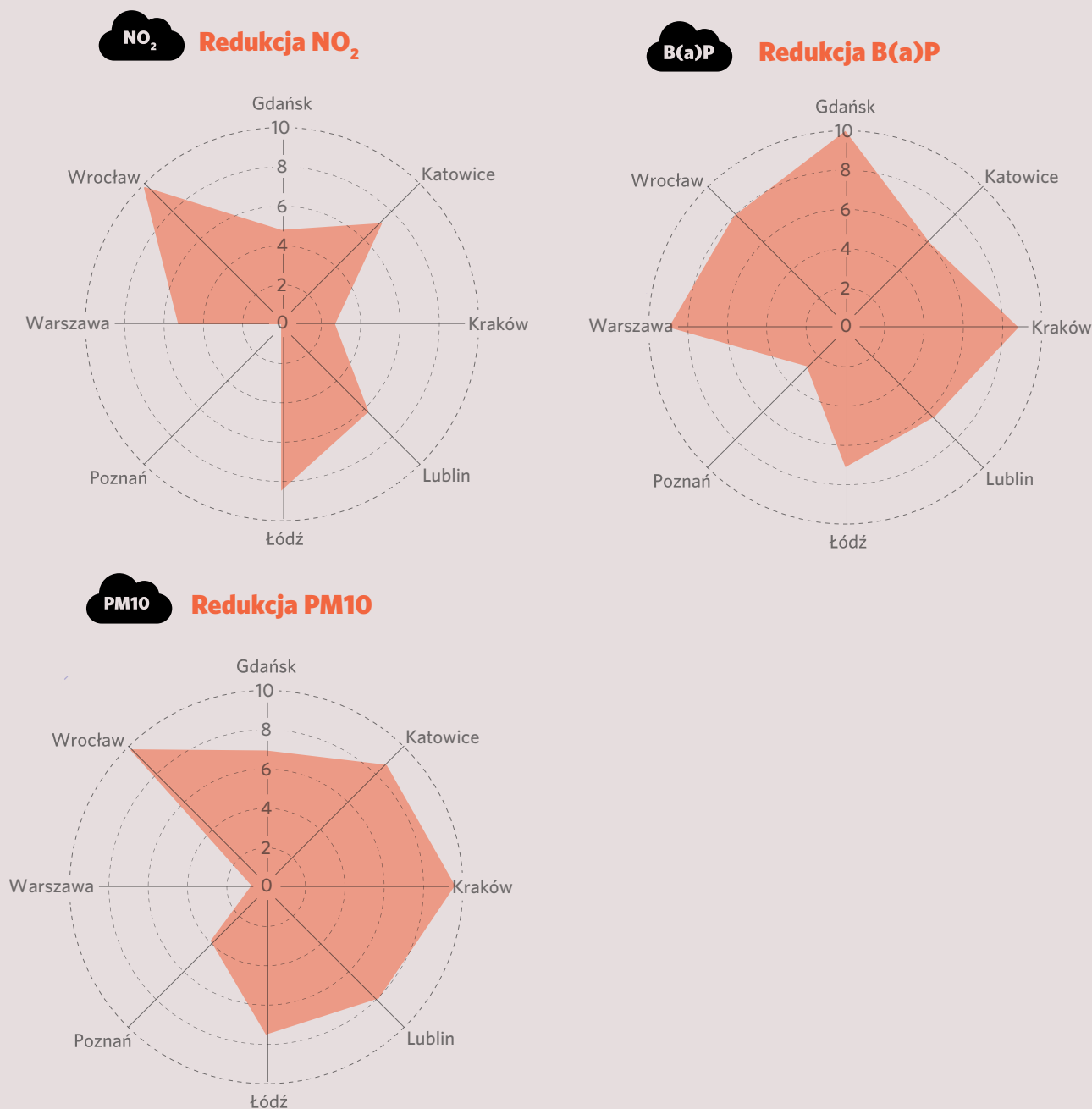
Pozycja	Miasto	redukcja PM10	redukcja B(a)P	redukcja NO ₂	łącznie
1	Wrocław	10,00	8,02	10,00	28,02
2	Łódź	7,74	7,11	8,56	23,40
3	Katowice	8,86	6,08	7,35	22,29
4	Gdańsk	7,01*	10,00*	4,85	21,87
5	Kraków	9,82	8,81	2,77	21,41
6	Lublin	8,29	6,42*	6,36	21,07
7	Warszawa	0,75	8,99	5,29	15,02
8	Poznań	4,06	2,79	0,00	6,85

* Dane nie w pełni kompletne

Najwyższy spadek rakotwórczego benzo(a)pirenu odnotowano w Gdańsku, gdzie co roku wartość stężenia tego zanieczyszczenia spadała o 8,7 proc. (ze względu na niekompletność danych za 2016 r. wynik Gdańska dotyczy trendu 11-, a nie 12-letniego). Łącznie stężenie to spadło o 1,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Na drugim miejscu w tej kategorii znalazła się Warszawa, gdzie B(a)P redukowano o 7,8 proc. rocznie, a łączny spadek zanieczyszczenia tą substancją wyniósł 2,7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Ostatnie miejsce na podium zajął Kraków z rocznym tempem 7,6 proc. oraz całkowitym spadkiem B(a)P w atmosferze o 6,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Ostatnia kategoria indeksu dotyczy redukcji dwutlenku azotu – głównego zanieczyszczenia komunikacyjnego. Zwyciężył w niej Wrocław, gdzie co roku stężenie NO_2 spadało o 3,7 proc., co w efekcie dało 9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ mniej. Druga była Łódź, gdzie stopień redukcji dwutlenku azotu w atmosferze wynosił 3,1 proc. rocznie, co przyczyniło się do spadku stężenia o 7,6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Na ostatnim stopniu podium uplasowały się Katowice z średnią roczną redukcją o 2,7 proc. i nominalnym spadkiem o 9,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (najwyższy nominalny wynik).

Wykres 1. Wyniki miast w poszczególnych składowych indeksu *Poprawa jakości powietrza* (w punktach SIM)



Indeks kopciuchów i kontroli

W tej kategorii po raz piąty pierwsze miejsce zajął Kraków, otrzymując w SIM 22,70 pkt. Na drugim miejscu są Katowice, które wyprzedziły Wrocław, uzyskując 20,11 pkt. Trzeci jest Wrocław z wynikiem 19,6 pkt.

Jeśli chodzi o wymianę kopciuchów, niezmiennie liderem jest Kraków (10 pkt.). Drugie miejsce zajęła Warszawa, która w ostatnich latach usunęła większość przestarzałych pieców w zasobach prywatnych i pozostało jej do wymiany zaledwie kilka tysięcy (otrzymała 4,39 pkt). Na trzecim miejscu są Katowice (4,11 pkt), które w 2023 r. utrzymały wyższe tempo wymiany pieców od większości dużych miast. Zaraz za Katowicami znalazł się Wrocław (3,56 pkt), który od kilku lat realizuje ambitną politykę antysmogową, a teraz temat przewija się też w kampanii wyborczej.

Pod kątem dostępnych w mieście programów osłonowych, nic nie zmieniło się od czasu poprzedniego Indeksu. Najlepiej wciąż wypadają Wrocław i Kraków (po 7 pkt), które najuboższym oferują własne programy osłonowe; dodatkowo Kraków uczestniczy w programie STOP SMOG, a Wrocław – w „Ciepłym Mieszkanium”. Kraków nie może uczestniczyć w programie „Ciepłe Mieszkanie”, gdyż w mieście nie ma już pieców do wymiany. Własnego programu osłonowego nie mają Katowice, ale uczestniczą w obu programach rządowych (uzyskały 6 pkt).

W kwestii kontroli przestrzegania przepisów uchwał antysmogowych oraz rodzajów spalanych materiałów (liczonych w odniesieniu do liczby mieszkańców), pierwsze miejsce zajęły Katowice, które w porównaniu z poprzednimi latami zwiększyły liczbę kontroli. Tuż za nimi był Wrocław (9,04 pkt), w którym straż miejska aktywnie kontroluje przestrzeganie przepisów, a dodatkowo przeprowadzono 42 tys. kontroli za pomocą drona (nie zostały one jednak uwzględnione w tym indeksie). Tuż za Wrocławiem jest Warszawa z 9,01 pkt w tej kategorii – w stolicy przeprowadzono w ostatnim roku 6,1 tys. kontroli.

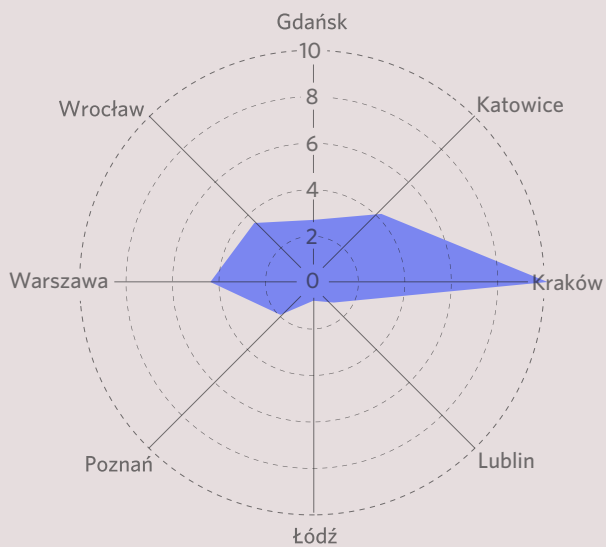
Tabela 2. Wyniki miast w indeksie *Kopciuchy i kontrole* (w punktach SIM)

Pozycja	Miasto	Tempo wymiany (2018-2023)	STOP SMOG + Program osłonowy	Kontrole na 1000 mieszkańców (2020-2023)	Łącznie
1 ⁽⁻⁾	Kraków	10,00	7,00	5,70	22,70
2 ⁽⁺¹⁾	Katowice	4,11	6,00	10,00	20,11
3 ⁽⁻¹⁾	Wrocław	3,56	7,00	9,04	19,60
4 ⁽⁻⁾	Warszawa	4,39	3,00	9,01	16,40
5 ⁽³⁾	Gdańsk	2,65	3,00	5,93	11,58
6 ⁽⁻⁾	Poznań	1,98	3,00	5,92	10,90
7 ⁽⁻⁾	Łódź	0,80	3,00	5,71	9,51
8 ⁽⁻³⁾	Lublin	1,24	3,00	3,05	7,29

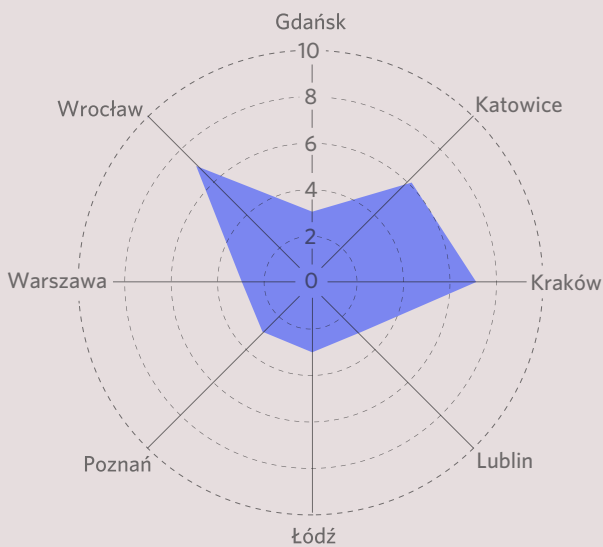
Wykres 2. Wyniki miast w poszczególnych składowych indeksu *Kopciuchy i kontrole* (wpunktach SIM)



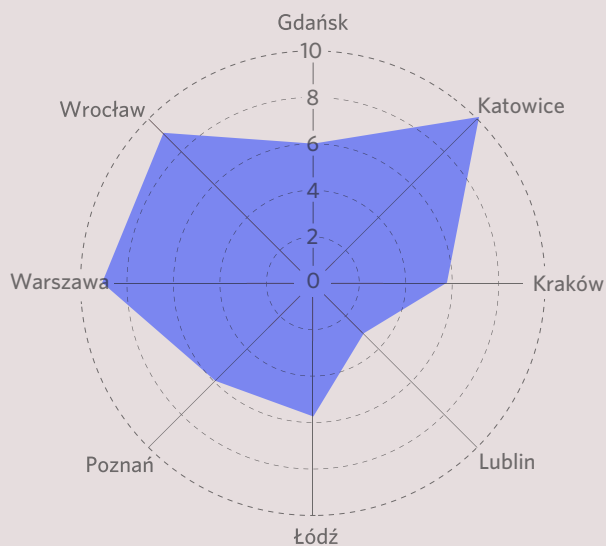
Tempo wymiany (2018-2023)



STOP SMOG + Program osłonowy



Liczba kontroli na 1000 mieszkańców (2020-2023)



Indeks transportu w mieście

Pozycję lidera w kategorii transportu miejskiego utrzymała Warszawa. Podobnie jak w poprzedniej edycji na podium znalazły się również Kraków i Lublin.

Za sukcesem Warszawy w tej edycji SIM stoi bezkonkurencyjna oferta komunikacji miejskiej. W 2023 r. pojazdy stołecznego „zbiorkomu” wykonały ponad 122 wozokilometra w przeliczeniu na jednego mieszkańca. W drugich w tej kategorii Katowicach wykonano około 83 wozokilometra na jednego mieszkańca, a w trzecim Krakowie – 75 wozokilometrów.

Stolica – tak jak inne miasta w zestawieniu – pozazdrościć może za to Lublinowi stopnia elektryfikacji miejskiej floty autobusowej. Przez wykorzystywanie trolejbusów (jako jedyne spośród badanych miast) odsetek e-autobusów w całej flocie wynosi w stolicy Lubelszczyzny ponad 40 proc. Na drugim miejscu w tej kategorii uplasował się Kraków z wynikiem 16,7 proc., a podium zamyka Poznań, gdzie autobusy elektryczne stanowią 10,9 proc. floty. Warto wspomnieć, że jest to pierwsza edycja SIM w ramach cyklu #MiastaBezSmogu, w której wszystkie badane metropolie posiadają pojazdy elektryczne.

Do zmiany lidera doszło w kategorii stref czystego transportu (SCT). Dotychczas niedościgniony w tym zakresie Kraków został wyprzedzony przez Warszawę. Wpływ miały tu dwa istotne czynniki: przyjęcie w 2023 r. uchwały o wprowadzeniu SCT w centralnych dzielnicach stolicy od lipca 2024 r. oraz uchylene przez Wojewódzki Sąd Administracyjny w Krakowie uchwały przyjętej przez krakowską radę miejską, na mocy której SCT miała objąć powierzchnię całego miasta – również od drugiego półrocza 2024 r. Postanowienie to sprawia, że krakowska SCT nie powstanie w zakładanym terminie – sąd uzasadnia swoją decyzję brakami formalnymi w uchwale, a władze miasta na razie nie zapowiadają odwołań. W efekcie obu wydarzeń zdecydowanie bliższa wprowadzeniu SCT jest w tym momencie Warszawa, i to jej należy się komplet punktów w tej kategorii.

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

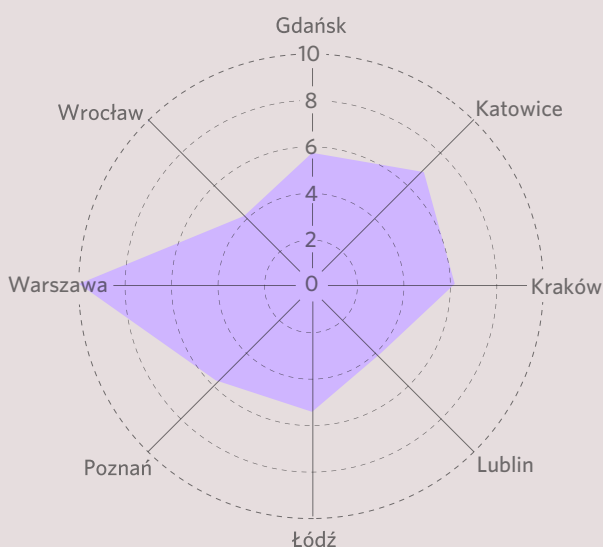
Pozycja	Miasto	Liczba wozokilometrów na 1 mieszkańca (2023)	Udział autobusów elektrycznych we flocie autobusowej (2023)	Strefy czystego transportu	Wskaźnik rowerowy	łącznie
1 ⁽⁻⁾	Warszawa	10,00	2,23	10,00	7,44	29,68
2 ⁽⁻⁾	Kraków	6,12	4,14	8,00	4,55	22,82
3 ⁽⁻⁾	Lublin	4,19	10,00	0,00	7,06	21,25
4 ⁽⁻⁾	Wrocław	4,12	0,64	6,00	8,94	19,70
5 ⁽⁻⁾	Katowice	6,78	1,21	0,00	7,20	15,18
6 ⁽⁺²⁾	Gdańsk	5,62	2,06	0,00	7,02	14,70
7 ⁽⁻¹⁾	Poznań	5,85	2,71	0,00	4,41	12,96
8 ⁽⁻¹⁾	Łódź	5,49	1,01	0,00	4,88	11,39

W ostatnim subindeksie – oceniającym dostępność rowerów miejskich i rozwój infrastruktury rowerowej – zwyciężył Wrocław, gdzie w 2023 r. udostępniono 3,4 publicznego roweru miejskiego na każdy 1 tys. mieszkańców, a długość dróg dla rowerów (DDR) w przeliczeniu na 100 km² powierzchni miasta wynosiła 125,8 km. Na drugim miejscu uplasowała się Warszawa – głównie ze względu na najbardziej rozbudowaną sieć DDR (prawie 150 km na 100 km²). Podium uzupełniły Katowice, gdzie w przeliczeniu na 1 tys. mieszkańców udostępniono najwięcej publicznych rowerów spośród badanych przez nas miast (3,6).

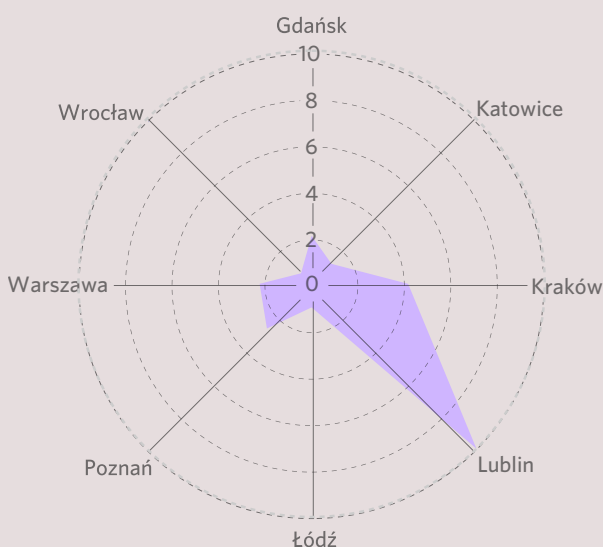
Wykres 3. Wyniki miast w kategorii *Transport w mieście* (w punktach SIM)



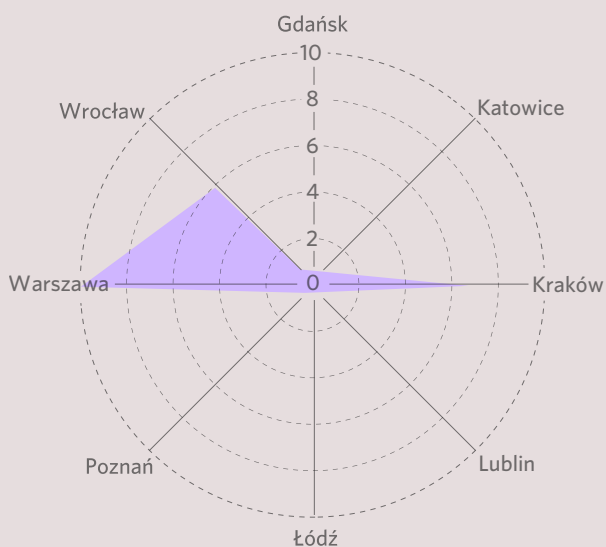
Liczba wozokilometrów na 1 mieszkańca (2023)



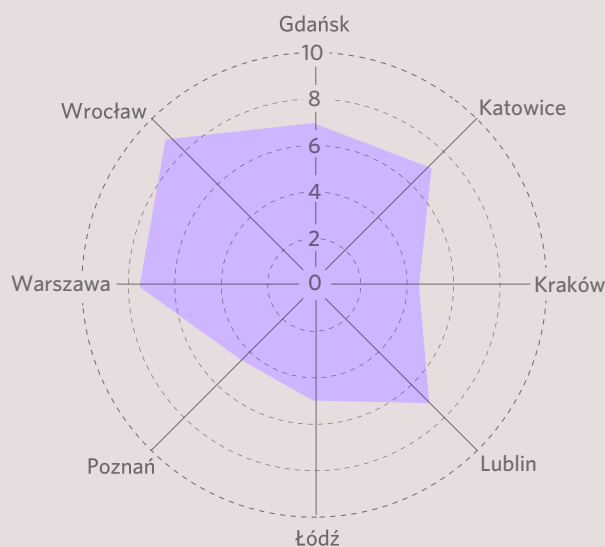
Udział autobusów elektrycznych we flocie autobusowej (2023)



Strefy czystego transportu



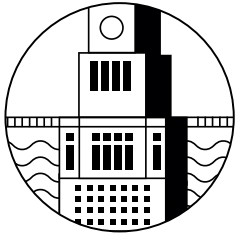
Wskaźnik rowerowy



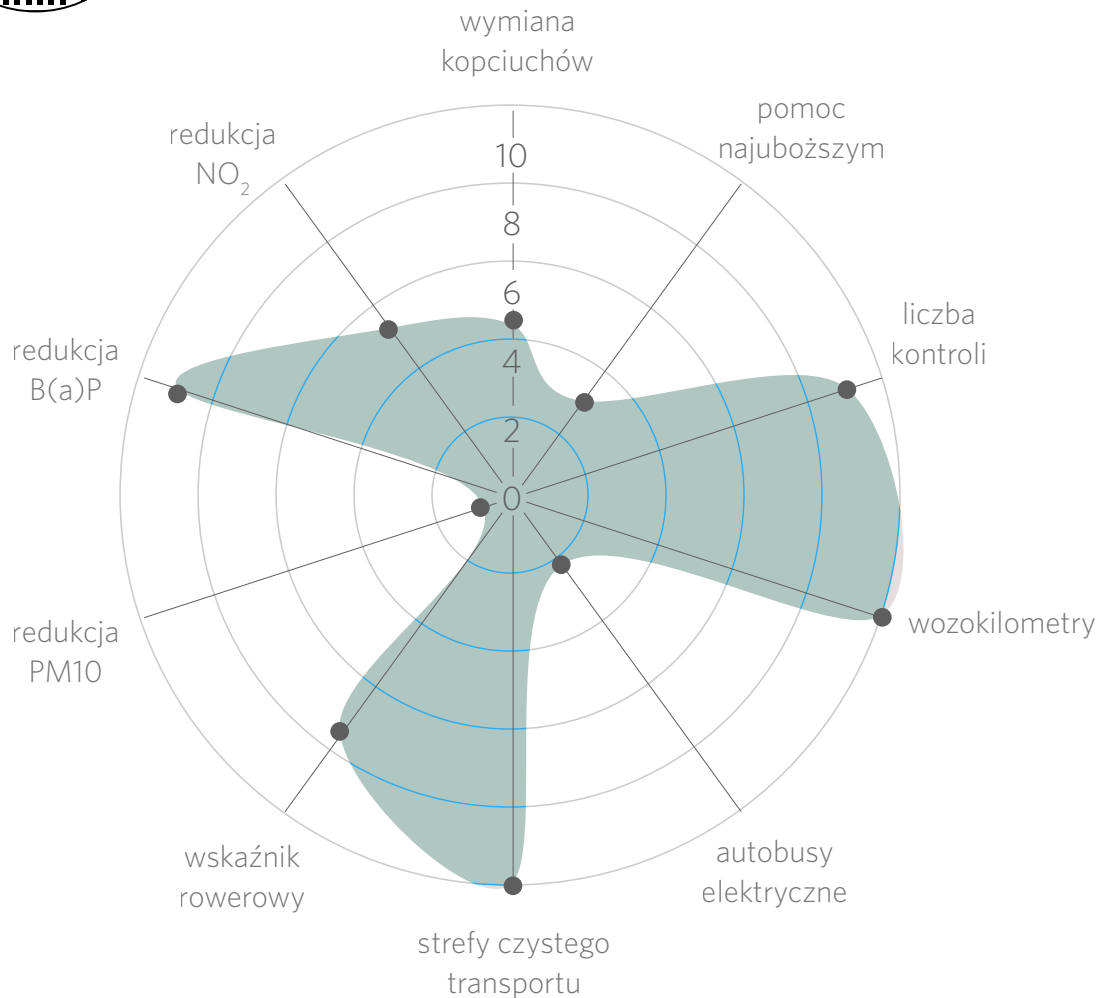


SMOGOWY INDEKS MIAST

Miasta pod lupą



Warszawa



Tło

Prezydentem stolicy od 2018 r. jest Rafał Trzaskowski z KO. Za politykę antysmogową w mieście od 2021 r. odpowiedzialna jest dyrektor koordynator ds. zielonej Warszawy Magdalena Młochowska.

Na Mazowszu obowiązuje uchwała antysmogowa z października 2017 r. Wedle jej zapisów używanie kotłów pozaklasowych zakazane jest od początku 2023 r. Dodatkowo przyjęta w kwietniu 2022 r. nowelizacja uchwały zabroniła palenia węglem na terenie Warszawy od października 2023 r. Na przełomie 2022 i 2023 r. Prokuratura Krajowa domagała się stwierdzenia nieważności uchwały antysmogowej, podnosząc, że konsultacje społeczne przed jej wprowadzeniem zostały przeprowadzone wadliwie. Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie skargę oddalił.

Warszawa ma bardzo prężną grupę organizacji pozarządowych angażujących się w sprawy smogowe. Szczególnie widoczne są: Warszawa Bez Smogu (stołeczna komórka PAS), Warszawski Alarm Smogowy oraz Miasto Jest Nasze. NGO-sy prowadzą monitoring stanu powietrza – PAS przygotowuje np. licznik kopciuchów dla Warszawy – a także akcje edukacyjne i informacyjne.

Powietrze

Zanieczyszczone powietrze w sezonie grzewczym jest najczęściej wiewane nad centrum miasta z otaczających stolicę miejscowości i obrzeżnych granic, gdzie wciąż na szeroką skalę wykorzystywane są „kopciuchy”. Dodatkowo ruch powietrza w centralnych dzielnicach miasta utrudnia wysoka i gęsta zabudowa. W badanym przez nas okresie (lata 2012–2023) jakość powietrza w Warszawie, pod względem stężeń pyłów zawieszonych PM10 i generowanym przez pojazdy dwutlenkiem azotu, nie uległa zadowalającej poprawie – tempo redukcji zanieczyszczeń PM10 było najwolniejsze spośród badanych przez nas ośmiu miast (0,3 proc. spadku stężeń rocznie). Z kolei stężenia NO₂ spadały w tym czasie o 1,9 proc. rocznie. Warto jednak zwrócić uwagę, że w stolicy znacząco zmniejszyła się skala zanieczyszczeń rakotwórczym benzo(a)pirenem, którego stężenie spadało o 7,8 proc. rocznie w latach 2012–2023.

Kopciuchy

W stolicy proces wymiany pieców idzie w średnim tempie. W ciągu ostatnich pięciu lat udało się wymienić 1470 urządzeń w zasobie komunalnym i 3457 w zasobach prywatnych, co razem daje tempo około 985 jednostek na rok. Na przełomie 2021 i 2022 r. doszło w warszawskim magistracie do zmiany na stanowisku głównej odpowiedzialnej za politykę antysmogową – Justynę Glusman zastąpiła Magdalena Młochowska. Pozwoliło to usprawnić wymianę pieców, choć w ostatnim roku proces spowolnił i wymieniono ich jedynie 149 w zasobach komunalnych i 367 w prywatnych. Złożono też 324 wnioski o dotację z finansowanego przez WFOŚiGW programu „Czyste powietrze”. Do wymiany w całym mieście pozostaje jeszcze ok. 2,7 tys. pozaklasowych pieców (według PAS).

Od 2017 r. warszawiacy mogą uzyskać od władz miejskich dotację na zastąpienie starych pieców nowymi źródłami ciepła opalonymi paliwem gazowym (do 8,4 tys. zł), a także na wykonanie indywidualnego węzła cieplnego z jednoczesnym podłączeniem do sieci ciepłowniczej (do 21 tys. zł). Od 2019 r. dofinansowanie

można przeznaczyć także na: powietrzną pompę ciepła (do 21 tys. zł), gruntową pompę ciepła (do 28 tys. zł) oraz źródło zasilane energią elektryczną (do 7 tys. zł). Ponadto istnieje możliwość otrzymania środków na inwestycję zintegrowaną z głównym źródłem ogrzewania w postaci: kolektorów słonecznych, fotowoltaiki, turbin wiatrowych (wszystkie do 10,5 tys. zł) oraz instalację centralnego ogrzewania i ciepłej wody użytkowej (do 7 tys. zł).

W budżecie na 2024 r. na modernizację pieców zaplanowano 15 mln zł.

System kontroli i kar

W ostatnim pięcioleciu warszawska straż miejska dokonywała około 7150 kontroli przestrzegania uchwały antysmogowej rocznie. **W 2023 r. wykonano 6104 kontrole, co daje średnią 3,28 na 1 tys. mieszkańców i sytuuje Warszawę na trzecim miejscu wśród badanych przez nas miast.** W tym samym okresie wystawiono 1558 mandatów, z czego 268 w 2023 r. Miasto regularnie deklaruje zwiększanie z roku na rok intensywności kontroli, jednak liczby utrzymują się na w miarę stabilnym poziomie.

Kampanie informacyjne i dodatkowe inicjatywy

Kampanie informacyjne w ostatnich latach przeprowadzone zostały przy użyciu płatnych nośników, takich jak billboardy, słupy ogłoszeniowe czy reklamy na autobusach; były w radio, prasie lokalnej i dzielnicowej oraz mediach społecznościowych.

Miasto intensywnie pracuje też nad bezpośrednim docieraniem do mieszkańców z informacjami nt. zagrożeń wynikających z zanieczyszczeń oraz okazji do uzyskania pomocy w ramach miejskich programów. W 2022 r. władze miejskie zorganizowały też akcję edukacyjną „Czyste powietrze – lepsze życie”, w ramach której mieszkańcy na otwartych spotkaniach mogli wysłuchać prelekcji nt. wpływu smogu na zdrowie. Z kolei doradcy energetyczni zatrudniani przez urząd miasta w najbliższych miesiącach mają skupić się szczególnie na pomocy osobom dotkniętym ubóstwem energetycznym.

Warszawa wyróżnia się na tle innych badanych przez nas miast pod kątem inwestycji w OZE. W 2022 r. uruchomiono trzyletni Program Rozwoju Fotowoltaiki Miejskiej, który przeznaczy 60 mln zł na budowę instalacji fotowoltaicznych na budynkach miejskich. Rozwija się też wprowadzony w 2017 r. system dopłat do OZE – w 2024 r. zaplanowano w nim kwotę 19 mln zł.

Największym wyzwaniem, które obecnie stoi przed stolicą w kontekście smogu, jest wpłynięcie na proces wymiany kopciuchów w gminach tzw. obwarzanka, skąd pochodzi większość szkodliwych pyłów. W omawianych miejscowościach jest sześciokrotnie więcej kopciuchów niż w samej Warszawie; w Łomiankach to nawet 63,5 proc. domów.

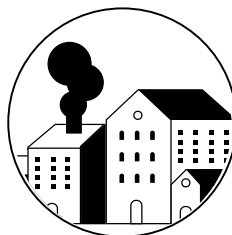
Transport

Stolica w każdej edycji SIM pozostawała liderem indeksu oceniającego „zielony” transport miejski. Działo się to przede wszystkim za sprawą największej dostępności miejskiego transportu publicznego – w 2023 r. pojazdy warszawskiego „zbiorkomu” pokonały 122,4 wozokilometra w przeliczeniu na jednego mieszkańca. Tak dobry wynik to zasługa coraz gęstszej sieci linii tramwajowych, a także – jako jedyne miasto w Polsce – posiadania linii metra. Z kolei autobusy elektryczne stanowiły w stolicy 9 proc. wszystkich autobusów wykorzystywanych do stołecznych przewozów.

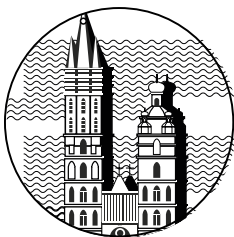
Warszawa ma też najbardziej rozbudowaną sieć infrastruktury rowerowej – na koniec 2023 r. długość dróg dla rowerów w przeliczeniu na 100 km² powierzchni miasta wynosiła 149,6 km, czyli o niespełna 20 km więcej niż w 2020 r. Miasto oferuje też sporo rowerów miejskich, jednak ze względu na nieporównywalnie większą populację stolicy na tle innych miast, ostateczny wynik punktowy w SIM nie jest rekordowy.

Na dobry rezultat stolicy składają się też prace nad wprowadzeniem strefy czystego transportu, które zostały zwieńczone pod koniec 2023 r. poprzez przyjęcie przez radę miasta stosownej uchwały. Warszawska SCT ma ruszyć od lipca 2024 r., jednak nie obejmie ona terenu całego miasta (tak jak planował to zrobić Kraków), tylko sam obszar centralny. W toku konsultacji zostały

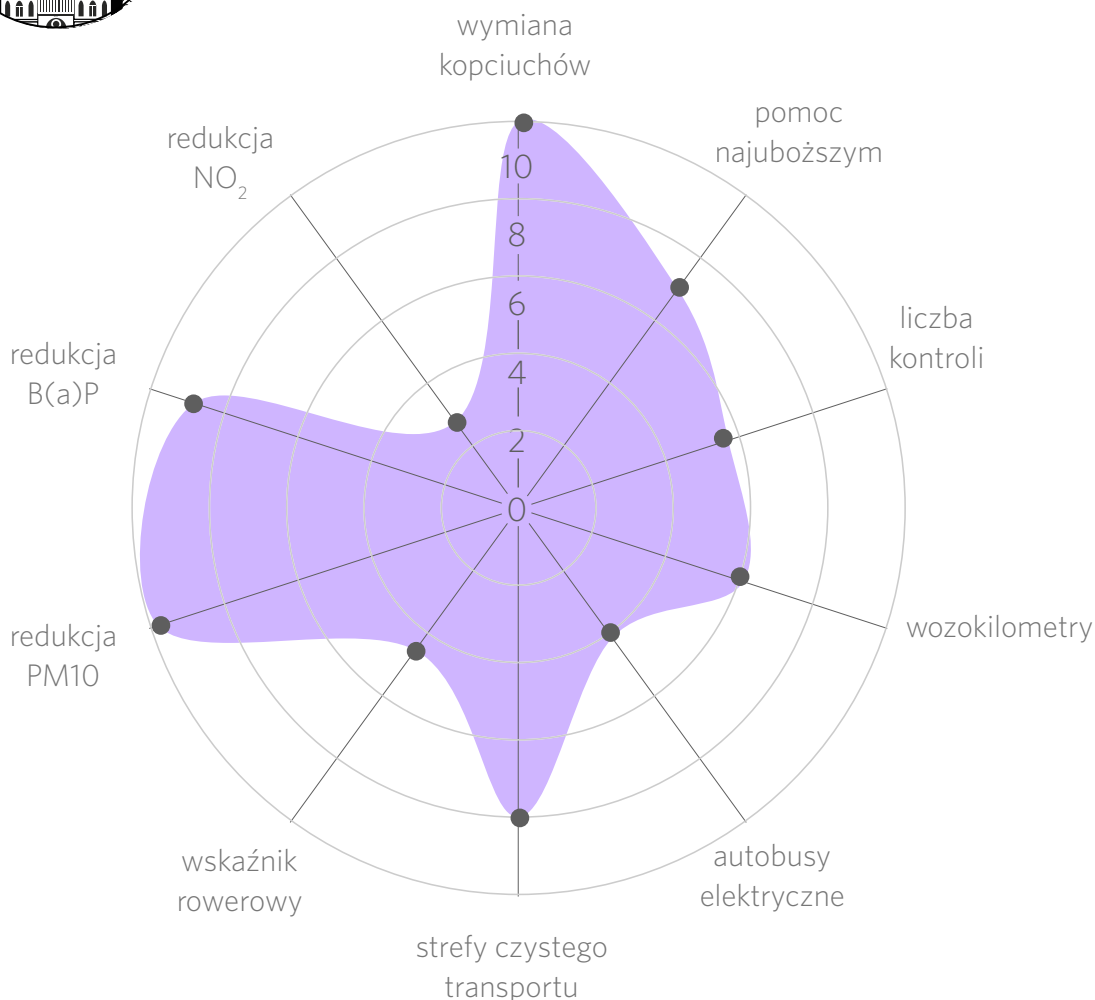
też złagodzone niektóre zapisy w projekcie strefy, przez co najmocniejszy efekt na kierowców wywoła ona tak naprawdę dopiero za kilka lat. Z początkiem 2024 wątpliwości zgłosił do niej Rzecznik Praw Obywatelskich, przez co potencjalnie trzeba będzie na nią poczekać dłużej.



W ostatnim pięcioleciu w stolicy wymieniano około 985 pieców pozaklasowych rocznie – to przeciętne tempo w porównaniu z innymi miastami. Znaczna część zanieczyszczeń w sezonie grzewczym pochodzi z otaczających stolicę miejscowości, gdzie wciąż na szeroką skalę używa się „kopciuchów”. Warszawa wyróżnia się największą dostępnością miejskiego transportu publicznego.



Kraków



Tło

Od 2002 r. Krakowem zarządza odchodzący po wyborach Jacek Majchrowski. Za koordynację polityki antysmogowej na terenie Krakowa odpowiada Pełnomocnik Prezydenta Miasta Krakowa ds. Jakości Powietrza Paweł Ścigalski, pełniący tę funkcję od 2018 r.

W województwie małopolskim przyjęto w 2017 r. pierwszą w Polsce uchwałę antysmogową, która pierwotnie zakładała, że wszystkie kopciuchy powinny zniknąć do końca 2022 r., ale potem wydłużono ten termin do końca kwietnia 2024 r. Sam Kraków wprowadził jednak osobną uchwałę, wedle której od 1 września 2019 r. w mieście zakazane jest stosowanie paliw stałych, czyli węgla i drewna.

W Krakowie nadal intensywnie pracuje Krakowski Alarm Smogowy. Został założony w 2012 r. i za jego sprawą wyewoluowały podobne struktury w innych miastach, z czasem tworząc sieć licznych komórek Polskiego Alarmu Smogowego. Krakowski oddział nadal odgrywa kluczową rolę w koordynowaniu ogólnokrajowych działań PAS.

Powietrze

Stolica Małopolski niejednokrotnie zasłynęła z bycia najbardziej zanieczyszczonym atmosferycznie miastem świata, przeganiając w tym zestawieniu m.in. wielkie metropolie z Chin czy Indii. Problem smogu od wielu lat pozostaje jednak w sercu władz miejskich, które najskuteczniej w Polsce radzą sobie w likwidacji źródeł szkodliwej emisji, jednak jego przyczyny są bardziej złożone, niż na pierwszy rzut oka mogłoby się wydawać. **Mimo że krakowskich „kopciuchów” praktycznie już nie ma, a miasto rozwija niskoemisyjny transport, krakowianki i krakowianie skazani są na oddychanie powietrzem o bardzo niskiej jakości przez bardzo niekorzystne położenie miasta na mapie fizycznej regionu.** Kraków leży w niecce, do której w sezonie grzewczym spływają zanieczyszczenia wygenerowane w otaczających miasto miejscowościach (gdzie wciąż nie wymieniono wszystkich „kopciuchów”). Dodatkowo ukształtowanie terenu utrudnia wywiewanie zanieczyszczonego powietrza, przez co smog trwale utrzymuje się nad miastem. Mimo bardzo niekorzystnych uwarunkowań w latach 2012–2023 stężenie pyłów PM10 spadało o 4,4 proc. rocznie, benzo(a)pirenu o 7,6 proc., a dwutlenku azotu o 1 proc. Warto zaznaczyć, że nominalny spadek stężenia pyłów zawieszonych PM10 w tych latach wyniósł 30,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, co było najlepszym wynikiem spośród badanych przez nas miast.

Kopciuchy

Kraków był pierwszym miastem, które na poważnie wzięło się za walkę z kopciuchami – koordynowany przez miasto Program Ograniczania Niskiej Emisji dla Miasta Krakowa zaczął wspierać wymianę pozaklasowych pieców na bardziej ekologiczne źródła ciepła jeszcze w połowie lat 90., dzięki czemu udało się wyeliminować około 45 tys. urządzeń. Najintensywniejsze prace trwały między 2012 a 2020 r., gdy usunięto ponad 25 tys. kopciuchów, czym w zasadzie wyeliminowano kotły łatwe do wymiany. Omawiana kampania walki z piecami kosztowała wówczas miasto około 340 mln zł. Posiadaczom

pozaklasowych urządzeń miasto oferowało dotację sięgającą maksymalnie 60 proc. kosztów wymiany paleniska węglowego, a dla mniej zamożnych nawet do 100 proc. kosztów. Ponadto ubożsi mieszkańcy miasta przez lata mogli liczyć na dopłaty osłonowe wspierające utrzymanie nowych urządzeń. W pierwszej połowie 2023 r. mieszkańcy miasta złożyli 439 wniosków na finansowanie w ramach rządowego programu „Czyste powietrze”.

System kontroli i kar

Kraków uporał się już z wyzwaniem kopciuchów, ale nadal inwestuje w kontrolowanie, czym mieszkańcy palą w swoich piecach. W latach 2019–2023 straż miejska wykonywała średnio 3610 kontroli rocznie; najwięcej w 2019 i 2020 r. (odpowiednio 6368 i 3624), gdy w mieście były jeszcze piece. Wystawiono w tym okresie 224 mandaty. W 2023 r. były to 1664 kontrole, czyli około 2,07 kontroli na 1 tys. mieszkańców, co jest wynikiem zbliżonym do Poznania, Łodzi i Gdańska, oraz znacznie wyższym niż Lublin. To szczególnie dobry wynik, biorąc pod uwagę, że tamte miasta nadal zmagają się z wymianą pieców i dodając do tego, że w tym samym okresie w Krakowie przeprowadzono dodatkowych 1600 kontroli zrealizowanych przez upoważnionych pracowników Wydziału ds. Jakości Powietrza.

Kampanie informacyjne i dodatkowe inicjatywy

Kampanie informacyjne i promujące możliwości wymiany źródeł ciepła były w Krakowie prowadzone głównie przed 2020 r., gdy w mieście nadal używano bezklasowych pieców. Obecnie Kraków mierzy się z dwoma wyzwaniami: po pierwsze próbuje się podtrzymać pozytywne trendy, po drugie podejmuje się próby walki ze smogiem napływowym.

Ku realizacji pierwszego działają różnorodne programy dotacyjne. Lokalny program osłonowy przez lata pomagał mniej zamożnym utrzymywać nowoczesne źródła ciepła; wedle aktualnych planów będzie kontynuowany do 2026 r. W ramach program rozwoju

odnawialnych źródeł energii można uzyskać dotację do 60 proc. poniesionych kosztów kwalifikowanych inwestycji. Podczas realizacji programu zamontowano 25 kolektorów słonecznych, 345 pomp ciepła oraz 1655 instalacji fotowoltaicznych. Wydatkowano na ten cel kwotę ponad 30 mln zł. **Kraków jako pierwszy wprowadził też program termomodernizacji budynków jednorodzinnych**, w którym maksymalna dotacja wynosi 25 tys. zł. W 2022 r. Rada Miasta przegłosowała uchwałę tworzącą na terenie całego Krakowa Strefę Czystego Transportu od lipca tego roku. Na początku 2024 r. Wojewódzki Sąd Administracyjny, w odpowiedzi na wniosek złożony przez poprzedniego wojewodę Łukasza Kmitę, ją unieważnił. Władze miasta zapowiadają, że po otrzymaniu uzasadnienia do wyroku przygotowują nowy projekt uchwały.

Kraków jednak nadal mierzy się ze smogiem, który do miasta napływa z okolicznych miejscowości – „obwarzanka krakowskiego”, gdzie według szacunków PAS nadal używa się około 12 tys. kopciuchów. Władze miasta podejmują próby współpracy z gminami i dążą do uchwalenia dla Krakowa i 13 gmin aglomeracji ustawy metropolitalnej, która usprawniłaby współdziałanie w usuwaniu starych pieców w „obwarzanku”.

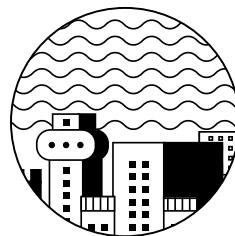
Transport

Poza wymianą kopciuchów w ramach swojej polityki antysmogowej Kraków proaktywnie działa również w obszarze transportu. **Miasto wyróżnić można chociażby przez drugi najwyższy odsetek elektrycznych autobusów**, który na koniec 2023 r. wyniósł 16,7 proc. całej miejskiej floty autobusowej. Względem końcówki 2021 r. wzrósł on o ponad 4 pkt proc. Elementem, któremu brakuje tak dużej dynamiki pozytywnych zmian, jest za to praca przewozowa wykonywana przez miejski „zbiorkom” – między 2021 a 2023 r. wzrosła ona zaledwie o niecały wozokilometr w przeliczeniu na jednego mieszkańca do 75 wozokilometrów per capita.

Mieszkańcy mogliby też skorzystać z większej liczby udostępnianych rowerów publicznych – ich liczba w przeliczeniu na 1 tys. mieszkańców jest w Krakowie najniższa spośród siedmiu badanych przez nas me-

tropolii, w których w ogóle działa taka usługa (wynosi 1,2 roweru miejskiego na 1 tys. mieszkańców). Na pochwałę zasługuje jednak bardzo szybkie tempo prac nad rozbudową sieci dróg rowerowych – w ostatnich latach ich długość przeliczona na 100 km² powierzchni miasta wzrosła z 56,2 km do około 90 km na koniec 2023 r.

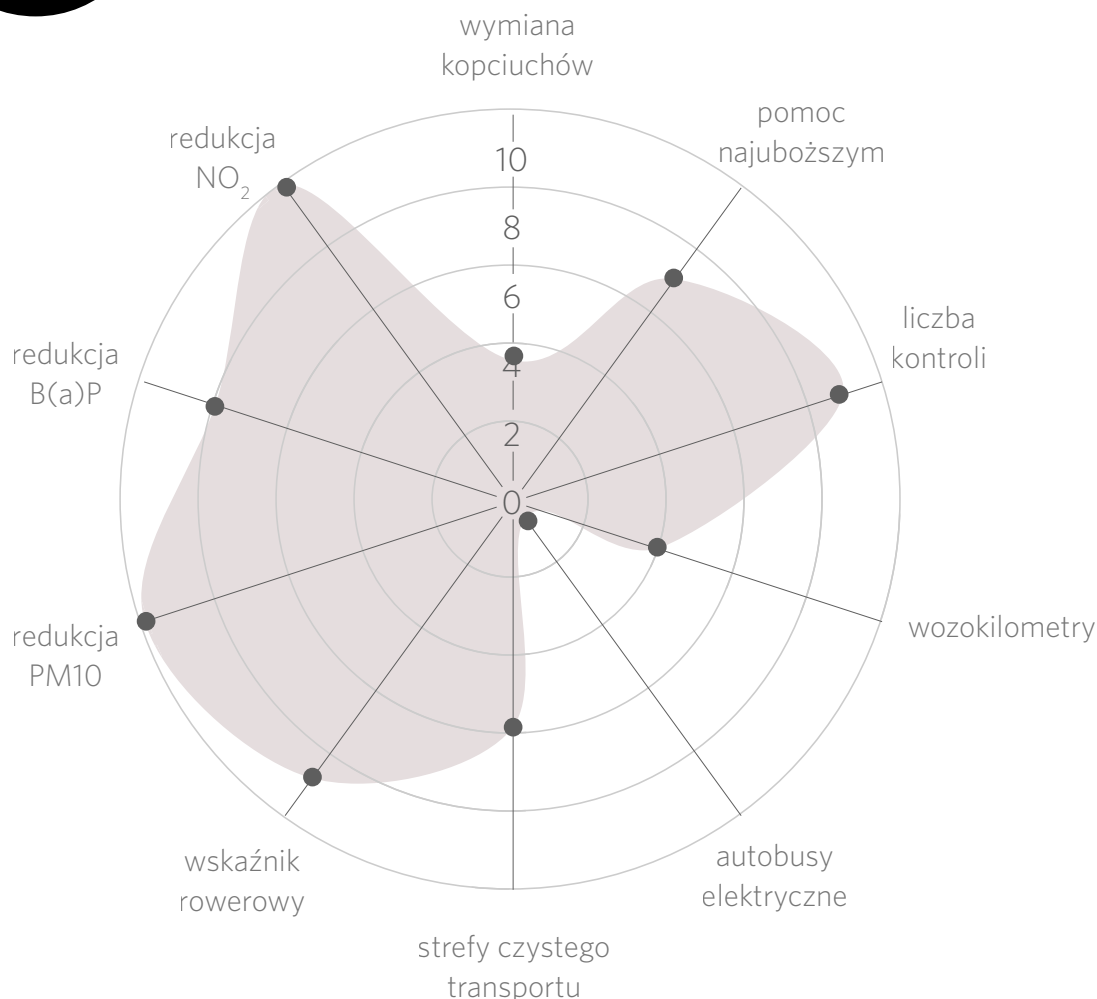
Przez ostatnie lata władze Krakowa wyznaczały również wzór dla innych polskich miast w zakresie tworzenia stref czystego transportu. Zgodnie z zamierzeniami krakowska SCT miała wejść w życie od lipca 2024 r. i objąć swoim zakresem teren całego miasta. Wcześniej próbnie SCT o mniejszej skali działała m.in. na terenie dzielnicy Kazimierz. Krakowska rada miejska przyjęła uchwałę o utworzeniu kompleksowej strefy, jednak w styczniu 2024 r. Wojewódzki Sąd Administracyjny w Krakowie uchylił decyzję miejskiej rady. Uzasadnił to brakami w zakresie dokumentacji, obejmującej m.in. dokładne granice SCT oraz precyzyjnej organizacji ruchu w jej ramach. Pewne jest więc, że w planowanym terminie krakowska strefa nie powstanie, jednak władze i istotna część mieszkańców oraz organizacji działających w mieście zapowiadają, że nie odpuszczą sprawy i prędzej czy później SCT w stolicy Małopolski powstanie.



Kraków finalnie rozprawił się z problemem „kopciuchów” do 2020 r. Leży jednak w dolinie, do której w sezonie grzewczym spływają zanieczyszczenia z „obwarzanka”.



Wrocław

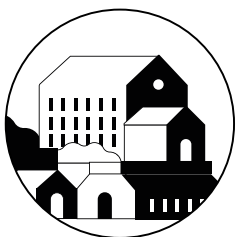


Tło

Prezydentem miasta od 2018 r. jest Jacek Sutryk – bezpartyjny, w poprzednich wyborach startujący z poparciem KO i Lewicy. Za sprawy smogu w mieście odpowiadają dyrektorka Departamentu Zrównoważonego Rozwoju Katarzyna Szymczak-Pomianowska, Pełnomocnik Prezydenta ds. Wymiany Źródeł Ogrzewania Rafał Guzowski oraz dyrektorka Wydziału Środowiska i Rolnictwa Małgorzata Demianowicz. Uchwałę antysmogową dolnośląski sejmik przyjął w listopadzie 2017 r. Zakłada ona, że wszystkie kotły pozaklasowe należy wymienić do lipca 2024 r. Od lipca 2028 r. natomiast zakazane będzie używanie jakichkolwiek pieców na paliwa stałe. Wśród aktywistów, główną rolę w walce ze smogiem we Wrocławiu odgrywa Dolnośląski Alarm Smogowy (lokalna komórka PAS). W mniejszym stopniu angażują się też stowarzyszenia Akcja Miasto i Eko Unia.

Powietrze

Głównym czynnikiem wpływającym na dużą skalę problemu smogu we Wrocławiu jest obecność w mieście licznych starych zabudowań, które wciąż wyposażone są w „kopciuchy”. Pozbycie się ich często jest trudne, bo powinno łączyć się z termomodernizacją, która jest finansowym i logistycznym wyzwaniem. Mimo niekorzystnych uwarunkowań architektonicznych i społecznych działania mieszkańców i władz miejskich w zakresie walki z niską emisją przynosi efekty w postaci poprawy jakości wdychanego powietrza na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat. W okresie 2012–2023 **Wrocław odznaczał się wysokim na tle innych badanych przez nas miast tempem redukcji zanieczyszczeń atmosferycznych.** Stęże-



Głównym czynnikiem wpływającym na problemy ze smogiem we Wrocławiu jest duży odsetek starej zabudowy, wyposażonej w „kopciuchy”. Proces ich wymiany idzie jednak sprawnie, dzięki licznym programom prowadzonym przez miasto, na czele z akcją „Zmień piec”. Wrocław jest też na zaawansowanym etapie prac nad wprowadzeniem strefy czystego transportu – plany zakładają, że zostanie uruchomiona w 2025 lub 2026 r.

nie pyłów zawieszonych PM10 w tym czasie spadało rok rocznie o 4,4 proc. (najmocniej spośród wszystkich ośmiu miast SIM), benzo(a)pirenu o 6,6 proc., a dwutlenku azotu o 3,7 proc. (również najmocniej w SIM).

Kopciuchy

Wrocław z roku na rok utrzymuje miejsce w czołwie miast najsprawniej wymieniających bezklasowe źródła ogrzewania. Dobre wyniki są owocem licznych programów prowadzonych przez miasto, a przede wszystkim realizowanej od 2019 r. akcji „Zmień piec”. Jej budżet na lata 2019–2024 wynosi 330 mln zł, przeznaczanych głównie na dofinansowywanie wymiany pieców w ramach programu KAWKA Plus. W 2024 r. miasto oferuje zwrot do 8 tys. zł przy wymianie pieców na paliwa stałe na ogrzewanie elektryczne lub gazowe, podłączenie do miejskiej sieci ciepłowniczej, pompy ciepła czy ogrzewanie olejowe. We wcześniejszych latach ta kwota była wyższa - w 2022 r. było to 12 tys., a w 2023 r. - 10 tys. zł. W latach 2019–2023 Wrocław wymieniał średnio 1120 pieców w zasobach prywatnych rocznie. Jeśli doliczyć do tego piece z zasobów komunalnych, było to aż 2600 pieców rocznie, co daje mu pierwsze miejsce w liczbach bezwzględnych (w roku 2018 i 2019 wyprzedzał go jedynie Kraków). W ramach rządowego programu „Czyste powietrze” w pierwszym półroczu 2023 r. we Wrocławiu złożono 204 wnioski. Magistrat informuje, że w mieście pozostało jeszcze do wymiany około 8 tys. pieców.

W budżecie na 2024 r. Wrocław na proces wymiany pieców przeznaczy 70 mln zł, co ponownie usytuuje go na czele listy obserwowanych przez nas miast.

System kontroli i kar

Wrocław jest jednym z miast, które najprężniej działają na rzecz kontrolowania wskazań uchwały antysmogowej. Magistrat podaje, że w 2023 r. przeprowadzono ponad 44 tys. takich kontroli. Tak wysoka liczba to przede wszystkim efekt stosowania w tym celu dronów, za których pomocą zbadano ponad 42 tys. kominów. W latach 2019–2020, czyli przed

wprowadzaniem dronów, przeprowadzano około 4780 kontroli rocznie. Po zintensyfikowaniu działań średnia dla okresu 2021–2023 podskoczyła kilkukrotnie. W 2023 r. za spalanie niedozwolonych materiałów straż miejska wystawiła 42 mandaty.

Kampanie informacyjne i dodatkowe inicjatywy

Wrocław przez całą ostatnią kadencję prowadził szeroko zakrojone akcje informujące o obowiązkach wynikających z uchwały antyśmogowej. Obejmowały promocję w środkach masowego przekazu oraz bezpośrednie spotkania z mieszkańcami wrocławskich osiedli. Za przeprowadzanie tych ostatnich odpowiedzialni byli miejscy ekodoradcy oraz przedstawiciele Fundacji Ekorozwoju. W mieście działa obecnie osiem punktów informacyjnych, gdzie można zdobyć wiedzę na temat możliwości uzyskania wsparcia od miasta. O postępach w walce ze smogiem władze dość regularnie informują na witrynie internetowej Zielony Wrocław.

Miasto ma duże problemy z ubóstwem energetycznym. W starych, niskich „czynszówkach” mieszkają głównie mniej zamożni wrocławianie, których nie stać na samodzielne działania. Ze strony miasta mogą liczyć na dopłaty osłonowe do rachunków za ogrzewanie – do 4 tys. zł. Jest to pewne wsparcie, ale skala wyzwania może wymagać większych nakładów.

Ponadto Wrocław stawia także na zwiększanie termicznej efektywności budynków. Dzięki programowi „Termo KAWKA” oferuje do 5 tys. zł na wymianę starych okien na nowe, bardziej szczelne. Władze miasta rozważają też wprowadzenie w mieście Strefy Czystego Transportu, która planowo ma objąć 6 proc. powierzchni miasta, zamieszkiwane przez 20 proc. populacji. Kluczowe decyzje w tym obszarze zapadną po wyborach.

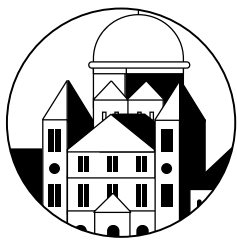
Transport

Wysoki wynik Wrocławia w indeksie oceniającym „zielony” transport miejski to w dużej mierze zasługa dobrze rozwiniętej infrastruktury rowerowej

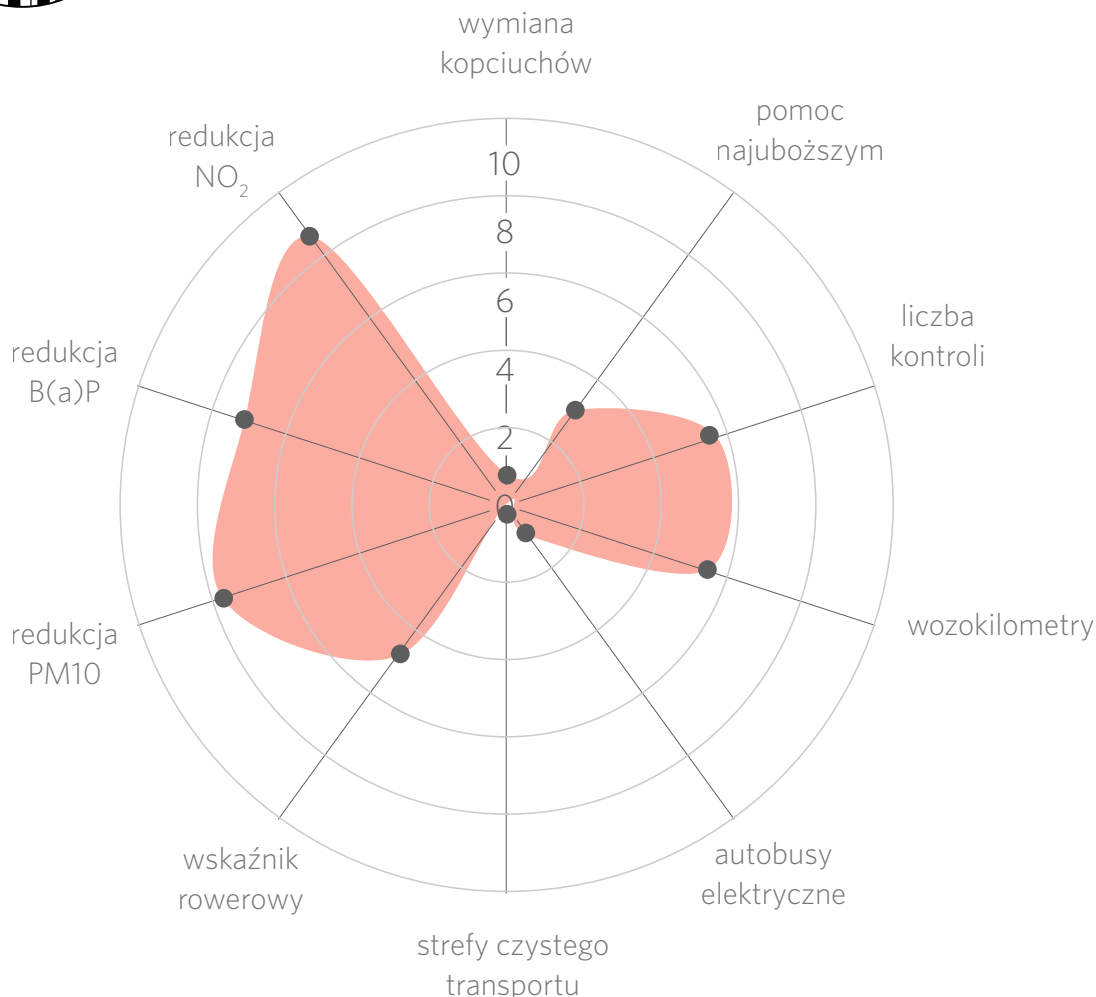
– na koniec 2023 r. długość dróg dla rowerów w przeliczeniu na 100 km² powierzchni miasta wyniosła 125,8 km, co było czwartym najwyższym wynikiem w naszym zestawieniu. Jednocześnie w stolicy Dolnego Śląska udostępniono wtedy średnio 3,4 roweru publicznego w przeliczeniu na 1 tys. mieszkańców, co było drugim najwyższym wynikiem spośród badanych przez nas miast.

Wrocław jest też na zaawansowanym etapie prac nad wprowadzeniem strefy czystego transportu. Miejskie władze nie podjęły jeszcze ostatecznej decyzji odnośnie do kształtu i terminu wprowadzenia wrocławskiej SCT – plany zakładają jednak, że zostanie ona uruchomiona w 2025 lub 2026 r.

Na poprawę zasługuje za to miejski „zbiorkom”, którego praca przewozowa w przeliczeniu na jednego mieszkańca wyniosła w 2023 r. 50,5 wozokilometra (w 2021 r. były to 74 wozokilometry). Do niedawna Wrocław nie posiadał też w swojej flocie żadnego autobusu elektrycznego, jednak w 2023 r. dostarczono pierwsze tego typu pojazdy, dzięki czemu na koniec roku stanowiły one 2,6 proc. całej floty. Choć był to najniższy wynik w naszym zestawieniu, zwiastuje on pozytywne zmiany dla wrocławskiej zeroemisyjnej komunikacji zbiorowej.



Łódź



Tło

Miastem od 2010 r. rządzi Hanna Zdanowska z KO. Za zwalczanie smogu bezpośrednio odpowiedzialny jest natomiast dyrektor Departamentu Ekologii i Klimatu Maciej Riemer.

W województwie obowiązuje przyjęta w październiku 2017 r. uchwała antysmogowa, która zakaz użytkowania kotłów bezklasowych wprowadzała pierwotnie od stycznia 2023 r. W 2022 r. sejmik wojewódzki zdecydował jednak o wydłużeniu okresu na zmiany do końca 2024 r.

Wśród organizacji pozarządowych w mieście działa Łódź Bez Smogu – lokalna komórka Polskiego Alarmu Smogowego. W ostatnim czasie w debatę o polityce antysmogowej mocniej włącza się organizacja Łódź Cała Naprzód!, która w najbliższych wyborach wystartuje wspólnie z Polską 2050 i partią Razem.

Powietrze

O ile Łódź nie boryka się z uwarunkowaniami geograficznymi – takimi jak góry utrudniające wywiewanie smogu – **walkę z tym zjawiskiem utrudnia bardzo duża liczba starych zabudowań miejskich, które wciąż wyposażone są w bezklasowe piece, a ich remont jest trudny chociażby ze względu na wysokie koszty.** W badanym przez nas okresie (lata 2012–2023) jakość powietrza, jakim oddychają mieszkańcy miasta, uległa jednak poprawie – stężenie pyłów zawieszonych PM10 spadało o 3,4 proc. rocznie, benzo(a)pirenu o 6,2 proc., a dwutlenku azotu o 3,1 proc. Na szczególną uwagę zasługuje fakt, że spośród badanych metropolii w ramach cyklu #MiastaBezSmogu to właśnie w Łodzi łączny spadek stężenia rakotwórczego benzo(a)pirenu był w latach 2012–2023 największy i wyniósł 7 µg/m³.

Kopciuchy

Spośród analizowanych przez nas miast Łódź wypadła zdecydowanie najgorzej, jeżeli chodzi o tempo wymiany kopciuchów i środki inwestowane w ten proces. Według Departamentu Ekologii i Klimatu na koniec zeszłego roku na terenie miasta do wymiany nadal pozostawało około 40 tys. pozaklasowych urządzeń.

Polityka miasta mocno rozjeżdżała się z ambitnymi założeniami pierwotnej wersji uchwały antysmogowej, która zakładała, że od stycznia kopciuchy zupełnie z miasta znikną. W ramach Miejskiego Programu Dotacji do Wymiany Źródeł Ciepła kopciucha można zastąpić: centralnym ogrzewaniem, siecią gazową, ogrzewaniem elektrycznym lub pompą ciepła. Indywidualny wnioskodawca na wymianę pieca może otrzymać do 9 tys. zł, a wspólnota mieszkaniowa nawet do 50 tys. zł. Na program od 2022 r. miasto przekazuje 3 mln zł, co znacząco odbiega od środków przeznaczanych na ten cel w innych miastach, a i tak stanowi postęp względem 2019 r., gdy budżet wynosił 2,2 mln. Relatywnie niskie środki sprawiają, że w Łodzi w ciągu ostatnich pięciu lat rocznie wymieniano średnio 548 pieców, a w samym 2023 r. było to zaledwie 281 pieców. W ramach rządowego programu „Czyste powietrze”, czyli w pierwszym półroczu 2023 r., w Łodzi złożono 372 wnioski.

Zapowiedzi magistratu sprzed dwóch lat, o których pisaliśmy w naszym poprzednim raporcie, nie zmaterializowały się – Łódź od tego czasu zmniejszyła, zamiast przyspieszyć, tempo prac.

System kontroli i kar

W Łodzi za kontrolę przestrzegania przepisów antysmogowych odpowiada specjalna komórka straży miejskiej o nazwie Ekopatrol. Jeżeli chodzi o liczbę przeprowadzanych kontroli, Łódź znajduje się w środku stawki - średnio więcej kontroluje się w Krakowie, Wrocławiu, Warszawie i Lublinie. W ciągu ostatnich pięciu lat rocznie przeprowadzano w Łodzi średnio 2100 kontroli rocznie. W 2023 r. było ich 1367 i skończyły się wystawieniem 215 mandatów karnych na kwotę 36 tys. zł, 210 pouczeniami oraz pięcioma wnioskami do sądu o ukaranie.

Kampanie informacyjne i dodatkowe inicjatywy

Dotychczas największym wydarzeniem nagłaśniającym problematykę smogową była zorganizowana we współpracy z łódzkim uniwersytetem medycznym akcja „Łódź oddychaMY” (2021 r.). Polegała na próbie wielotorowego dotarcia do mieszkańców miasta w celu przekazania kompleksowej wiedzy na temat negatywnych skutków zanieczyszczeń powietrza, szczególnie w kontekście wpływu na zdrowie. W ramach kampanii odbyły się prelekcje i warsztaty; zainwestowano też w reklamy i plakaty. Cała akcja kosztowała około 350 tys. zł.

W bardziej okrojonym zakresie miasto prowadzi też promocję Miejskiego Programu Dotacji do Wymiany Źródeł Ciepła i oferowanych przez niego możliwości.

Miasto nadal nie wprowadziło rozwiązań pozwalających na uzyskanie dotacji na termomodernizację lub pokrycie kosztów ogrzewania. **W warunkach starej zabudowy, z dużą ilością drewnianych elementów w konstrukcji, większe wsparcie finansowe dla raczej niezamożnych mieszkańców "czynszówek" będzie kluczowe.**

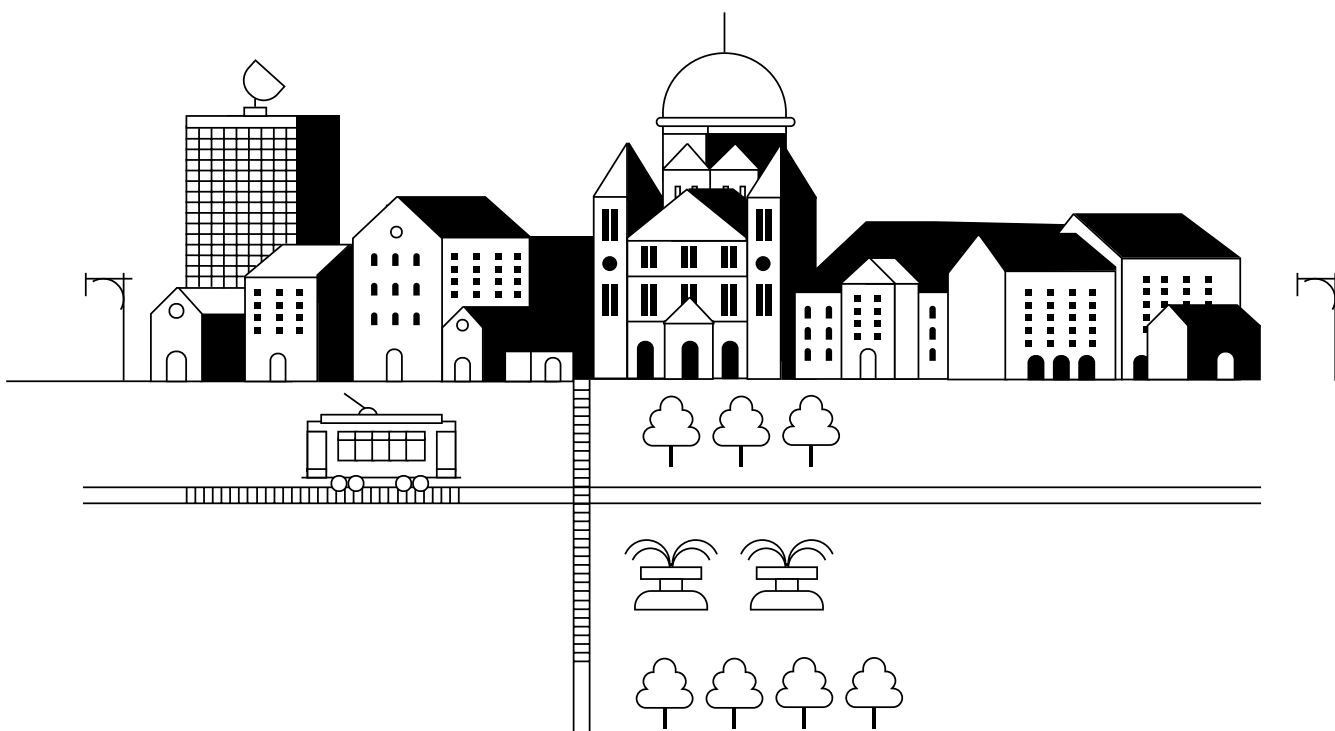
Transport

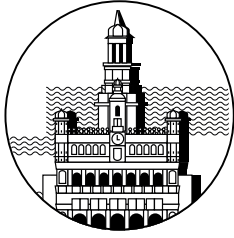
Inwestycje w zielony transport w Łodzi to element, który prawdopodobnie potrzebowałby więcej uwagi ze strony władarzy. Na duży plus zasługuje decyzja o zakupach autobusów elektrycznych, dzięki czemu ich odsetek w całej flocie autobusowej wzrósł do 4,1 proc. na koniec 2023 r. – na początku naszego cyklu Łódź nie wykorzystywała ani jednego pojazdu tego typu.

Mieszkańcy mogliby też skorzystać z lepszej infrastruktury rowerowej – liczba rowerów udostępnionych dla 1 tys. mieszkańców jest w Łodzi druga najmniejsza w naszym zestawieniu (nie wliczając Poznania, który w 2023 r. nie udostępniał rowerów miejskich), a długość dróg dla rowerów w przeliczeniu na 100 km². miasta trzecia najmniejsza.

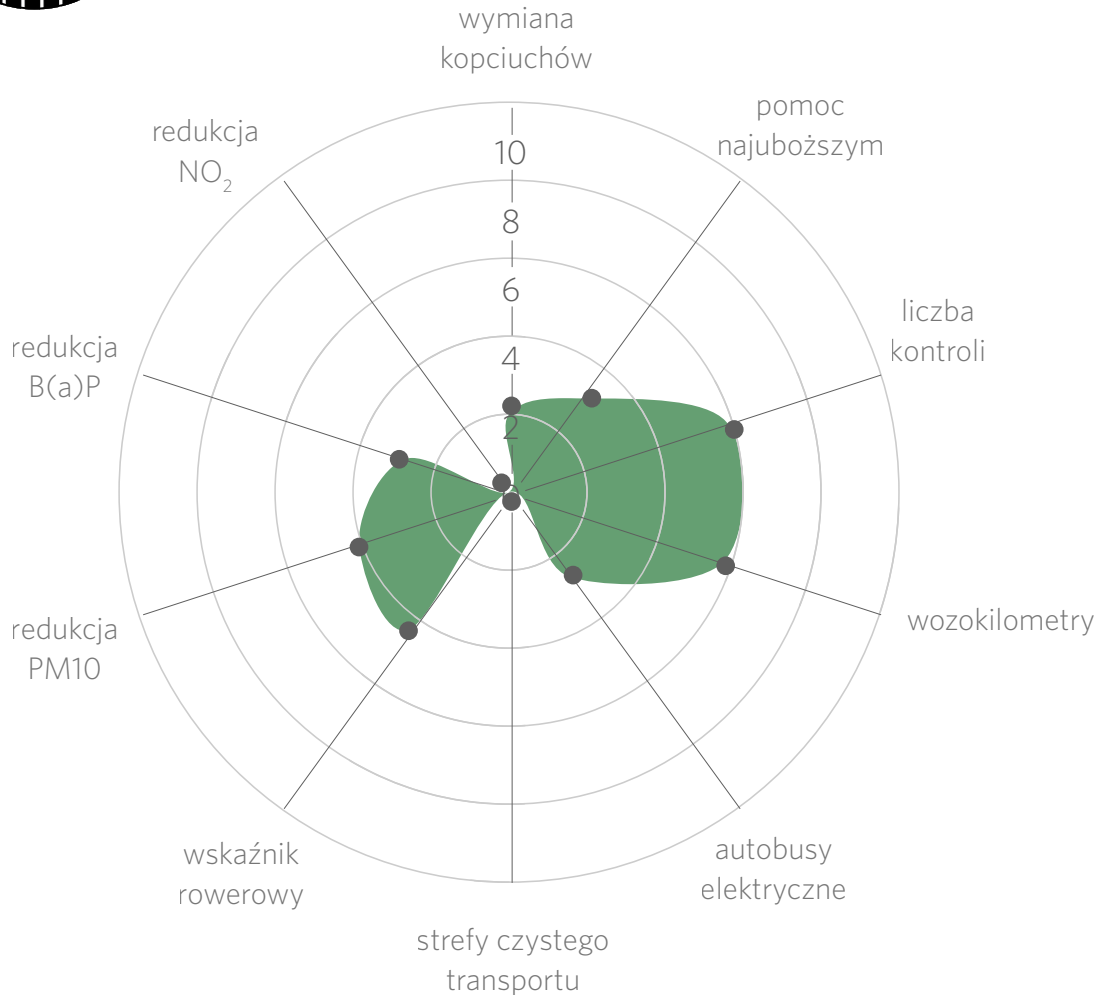
Najbardziej martwić jednak może spadek pracy przewozowej komunikacji miejskiej z 72,4 wozokilometra w przeliczeniu na jednego mieszkańca w 2021 r. do 67,2 wozokilometra w 2023 r.

Spośród analizowanych przez nas miast Łódź wypada zdecydowanie najgorzej pod kątem wymiany kopciuchów - do wymiany nadal pozostaje około 40 tys. Polityka miasta mocno rozjeżdżała się z ambitnymi założeniami pierwotnej wersji uchwały antysmogowej, która zakładała, że od stycznia kopciuchy zupełnie znikną – termin wydłużono do końca 2024 r. Głównym wyzwaniem pozostaje wsparcie termomodernizacji starej, niskiej zabudowy.





Poznań



Tło

Od 2014 prezydentem Poznania jest Jacek Jaśkowiak z KO. Wiceprezydentem odpowiedzialnym za politykę antysmogową jest Bartosz Guss, natomiast prace urzędu miasta w tym obszarze koordynuje Magdalena Żmuda, dyrektorka Wydziału Klimatu i Środowiska. Od 2019 r. – a od 2021 r. w nowej formie – przy prezydencie funkcjonuje Miejski Zespół ds. Jakości Powietrza. Pełni on funkcję doradczą w zakresie planowania działań mających na celu poprawę jakości powietrza na terenie miasta.

W Poznaniu obowiązuje uchwała antysmogowa przyjęta przez wielkopolski sejmik w grudniu 2017 r. Wprowadziła konieczność wymiany kotłów pozaklasowych do końca 2023 r., co wciąż się nie udało. Od roku 2026 zakazane będzie natomiast użytkowanie w mieście pieców kaflowych i typu „koza” oraz kominków, które nie spełniają wymogów emisyjnych ekoprojektu lub mają sprawność cieplną poniżej 80 proc.

W trzecim sektorze najmocniej o twardą politykę antysmogową zabiega Poznański Alarm Smogowy, będący lokalną komórką Polskiego Alarmu Smogowego. Wspierają go silne poznańskie ruchy miejskie, w tym momencie zrzeszone w ramach „Prawa do Miasta”. PAS ma charakter ekspercki i jest raczej koncyliacyjny w kontaktach z magistratem. Koalicja Antysmogowa Bye Bye Smog działa w większym stopniu na kontrze do urzędników miejskich niż PAS. Domaga się reformy działającego od lat miejskiego programu wsparcia wymiany pieców Kawka BIS. Krytykuje też Miejski Zespół ds. Jakości Powietrza za brak miejsca dla społeczników i ogólną bierność.

Powietrze

Najistotniejszą przyczyną smogu w Poznaniu jest duża liczba źródeł niskiej emisji, przez co jakość powietrza w mroźne i bezwietrzne dni może ulegać znacznemu pogorszeniu. **W prowadzonych przez nas badaniach redukcja stężeń zanieczyszczeń w stolicy Wielkopolski przebiegała najwolniej spośród uwzględnionych w ramach SIM miast.** W latach 2012–2023 stężenie pyłów zawieszonych PM10 spadało o 1,8 proc. rocznie, a benzo(a)pirenu o 2,4 proc. Najbardziej alarmujący jest jednak wzrost stężenia dwutlenku azotu w badanym przez nas okresie średnio o 0,02 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ rocznie. Ponadto w przypadku B(a)P i NO_2 zmiany stężeń nie postępowały w ramach żadnego trendu – może to wskazywać na brak lub niewystarczającą skuteczność działań podejmowanych w walce ze smogiem.

Kopciuchy

Poznań wymienia kopciuchy w relatywnie wolnym tempie – w ostatnich latach spośród obserwowanych przez nas miast gorzej radziły sobie tylko Łódź i Lublin. Między 2019 a 2023 r., Poznań wymienił około 760 pozaklasowych pieców w nieruchomościach prywatnych rocznie. W 2023 usunięto 917 kopciuchów budynkach prywatnych oraz 250 w budynkach komunalnych. W ramach rządowego programu „Czyste powietrze” w pierwszym półroczu 2023 r. w Poznaniu złożono 277 wniosków.

Głównym narzędziem władz Poznania do walki ze smogiem jest program Kawka Bis, działający od 2017 r. W 2023 r. wydano na niego 13 mln zł, rok wcześniej było

to rekordowe 15 mln. W ramach wsparcia dla uczestników programu miasto pokrywa nawet 100 proc. kosztów wymiany niespełniających norm pieców na bardziej ekologiczne źródła ciepła. W zależności od wybranej instalacji, kwota dofinansowania wyniesie od 12 tys. do 40 tys. złotych. Finansowanie przedsięwzięcia może odbyć się bez angażowania środków własnych.

Budżet programu na 2024 r. wynosi 10 mln zł, ale maksymalne pojedyncze dotacje będą najwyższe w historii. Do wymiany pozostaje jeszcze około 6 tys. pieców, w tym 250 w zasobach komunalnych. Czynnikiem, który może opóźnić ten proces, jest nieujęcie w regulaminach poszczególnych programów wsparcia, budynków Rodzinnych Ogródków Działkowych (ROD), które często ogrzewane są „kopciuchami”.

System kontroli i kar

Z końcem 2023 r. minął ostateczny termin na wymianę pieców pozaklasowych przewidziany przez uchwałę antysmogową. Każdej osobie nadal wykorzystującej stary kocioł centralnego ogrzewania grozi kara grzywny w wysokości do 5 tys. zł. W styczniu 2024 r. Straż Miejska przeprowadziła ponad 450 kontroli, z których 112 wykazało korzystanie z nielegalnych źródeł ciepła.

Kampanie informacyjne i dodatkowe inicjatywy

Przy okazji każdej kolejnej edycji programu Kawka Bis miasto prowadzi szeroko zakrojone kampanie informacyjne. W lokalnych środkach masowego przekazu – telewizji, radiu i mediach społecznościowych –

emitowane są spoty informujące o możliwościach uzyskania wsparcia. Magistrat publikuje też sponsorowane artykuły na lokalnych portalach internetowych oraz prowadzi kampanię za pomocą banerów i ulotek dystrybuowanych w miejscach publicznych – w zeszłym roku dostarczono je np. do wszystkich poznańskich parafii. O założeniach uchwały antysmogowej i możliwościach kreowanych przez programy pomocowe, od 2023 r. informują ekodoradcy, będący łącznikiem między samorządem a mieszkańcami.

Od 2009 r. Poznań rokrocznie przeprowadza akcję „Trzymaj ciepło” mającą na celu ulepszenie termoizolacji budynków. Program ma charakter edukacyjny – promuje działania energooszczędne i proekologiczne. Na podstawie kontroli wykonanych w jego ramach mieszkańcy mogą uzyskać także dotację celową na zadania służące poprawie efektywności energetycznej budynków (wymiany okien itp.) oraz dotację celową na tworzenie zewnętrznych ogrodów wertykalnych i zielonych dachów na budynkach.

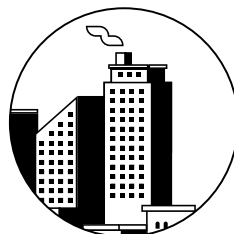
Miasto realizuje też rządowy projekt „Ciepłe Mieszkanie”.

Transport

Mimo że Poznań w naszym zestawieniu zajmuje przedostatnią pozycję w kategorii transportu, docenić należy działania miasta związane z rozwojem „zielonego” transportu miejskiego i indywidualnego. Z jednej strony na przestrzeni cyklu #MiastaBezSmogu udział elektrycznych autobusów w całej miejskiej flocie autobusowej spadł z 18 proc. w 2021 r. do niespełna 11 proc. w 2023, za to z drugiej – poprawiła się oferta przewozowa dla mieszkańców. W latach 2021–2023 praca przewozowa miejskiego „zbiorkomu” wzrosła z 56,8 wozokilometra w przeliczeniu na 1 mieszkańca do 71,6 wozokilometrów.

W przypadku inwestycji rowerowych miasto należy pochwalić za dynamiczną rozbudowę dróg dla rowerów – ich długość w przeliczeniu na 100 km² powierzchni miasta wzrosła ze 105,4 km w 2020 r. do prawie 132 km w 2023 r. Pochwał nie da się jednak skierować w stronę dostępności roweru miejskiego,

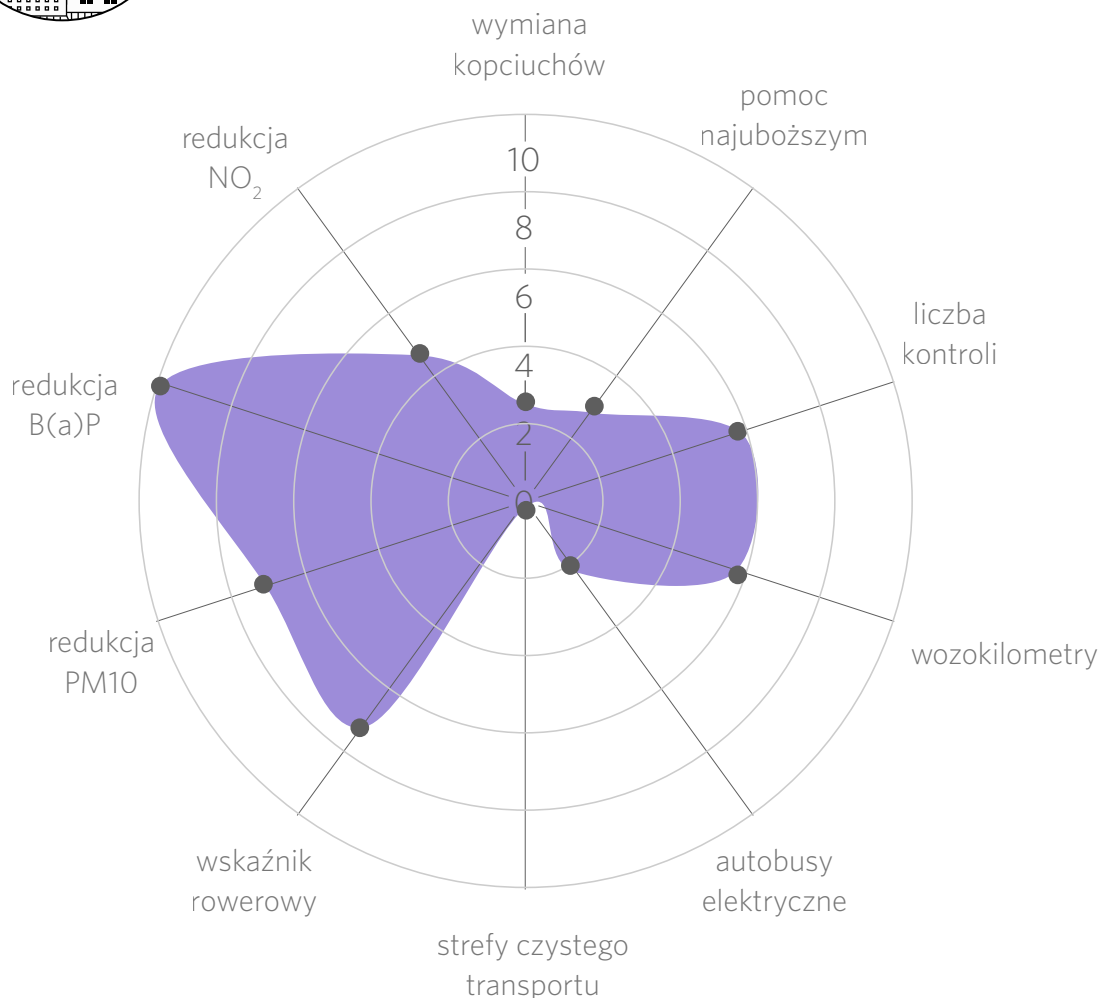
gdyż w 2023 r. usługa przestała być świadczona po wielu latach funkcjonowania systemu na poznańskich ulicach. Fakt ten istotnie wpłynął na obniżenie końcowej punktacji Poznania w naszych rankingach SIM.



Wymiana pieców idzie powoli - w ostatnich latach spośród obserwowanych przez nas miast gorzej radziły sobie tylko Łódź i Lublin. Podobnie jak we Wrocławiu i Łodzi, najistotniejszą przyczyną smogu jest tutaj duża liczba źródeł niskiej emisji. Miasto należy pochwalić za dynamiczną rozbudowę ścieżek rowerowych – jest ich już 132 km na 100 km² powierzchni miasta.



Gdańsk



Tło

Od 2019 r. miastem zarządza Aleksandra Dulkiewicz, blisko współpracująca z KO, do której kiedyś należała. Za sprawy smogowe odpowiedzialny jest bezpośrednio wiceprezydent ds. przedsiębiorczości i ochrony klimatu Piotr Borawski, a miejską politykę smogową koordynuje Mariusz Sadłowski, dyrektor Biura ds. Energetyki. Uchwała antysmogowa została przyjęta przez pomorski sejmik dosyć późno, bo we wrześniu 2020 r. Zakaz stosowania pozaklasowych kotłów będzie obowiązywał od września bieżącego roku. Od 1 stycznia 2021 r. wprowadzono natomiast zakaz stosowania jako materiału opałowego węgla brunatnego i biomasy stałej (np. drewna) o wilgotności powyżej 20 proc.

W Gdańsku nie ma odrębnej komórki Polskiego Alarmu Smogowego. Trójmiejski Alarm Smogowy nie jest oficjalną częścią PAS i prowadzi dość ograniczoną działalność. Ważną rolę w monitorowaniu poziomu zanieczyszczeń oraz lokalizowaniu ich źródeł na terenie całej trójmiejskiej aglomeracji odgrywa założona przez gminy Gdańsk, Gdynię, Sopot, Tczew oraz spółkę Nederpol, Fundacja ARMAG.

Powietrze

Problem smogu w Gdańsku występuje w najmniejszej skali spośród badanych przez nas miast ze względu na uwarunkowania przestrzenne i pogodowe. Na północny-wschód od miasta nie występują żadne bariery terenowe, które uniemożliwiałyby wywiewanie szkodliwych zanieczyszczeń powietrza. Wręcz przeciwnie – sąsiedztwo Zatoki Gdańskiej i generowane nim częste wiatry (m.in. bryza) ułatwiają utrzymywanie relatywnie czystego powietrza w stolicy Pomorza. Mimo to w badanym w ramach SIM okresie (od 2012 r.) jakość powietrza uległa tam poprawie – stężenie pyłów zawieszonych PM10 spadało co roku o 3,1 proc. wartości z 2012 r., benzo(a)pirenu o 8,7 proc. rocznie, a dwutlenku azotu o 1,8 proc. W efekcie mieszkańcy Gdańska mogą brać jedne z najczystszych wdechów w całej Polsce.

Kopciuchy

Proces zastępowania kopciuchów bardziej ekologicznymi urządzeniami idzie dość opornie. Paradoksalnie przed wejściem w życie uchwały antysmogowej w 2021 r., liczby wymienianych pieców były wyższe niż po tym jak zaczęła obowiązywać – ze znacznie powyżej 300, ta liczba spadła do 129 w 2023 r. W pierwszych sześciu miesiącach 2023 r., mieszkańcy złożyli też 121 wniosków o dofinansowanie wymiany pieca w ramach programu „Czyste powietrze”. W miesiące działa jeszcze między 5 a 6 tys. urządzeń.

Fakt, że uchwała określa 1 września bieżącego roku, jako datę graniczną w kontekście wymiany źródła energii, skłonił władze miasta do rozszerzenia systemów finansowania, które dotychczas wykluczały domy jednorodzinne. Od tego roku, zarówno osoby prywatne w mieszkaniach i domach, jak i wspólnoty mieszkaniowe, mogą ubiegać się o pokrycie przez program 100 proc. kosztów kwalifikowanych, jeśli nie przekraczają odpowiednio 5 i 20 tys. zł. Dotacja pokryć może przyłączenie do miejskiej sieci ciepłowniczej, montaż odnawialnego źródła energii (OZE) lub zainstalowanie innego źródła dopuszczanego przez uchwałę antysmogową. Ponadto dzięki aktualizacji programów dotacyj-

nych możliwe jest łączenie krajowych i lokalnych dotacji; wcześniej domy jednorodzinne mogły korzystać tylko z państwowego programu „Czyste powietrze”.

System kontroli i kar

Od naszego ostatniego zestawienia, zrealizowanego w 2022 r., **Gdańsk zwiększył intensywność przeprowadzanych kontroli.** W 2023 r. wykonano ich 1048, co stanowiło najlepszy wynik od wprowadzenia uchwały antysmogowej. Tym samym wykonano średnio 2,15 kontroli na 1 tys. osób, co wywindowało Gdańsk z siódmego na czwarte miejsce w naszym rankingu. Za spalanie odpadów oraz nieprzestrzeganie uchwały antysmogowej w 2023 straż miejska wystawiła 85 mandatów – o połowę mniej niż rok wcześniej.

Kampanie informacyjne i dodatkowe inicjatywy

Realizowane w ostatnim czasie przez gdański samorząd kampanie informacyjno-edukacyjne skupiały się w głównej mierze na zwiększaniu efektywności energetycznej domostw. Akcja „Zmień nawyki i obniż rachunki za prąd” polegała na przygotowaniu przez miasto materiałów informacyjnych na temat sposobów na oszczędzanie prądu, dystrybuowanych głównie na miejskich platformach internetowych i kanałach komunikacji. W ramach projektu edukacyjnego „Efektywne wykorzystanie energii”, sfinansowanego ze środków WFOŚiGW, przeprowadzono szkolenia lub warsztaty dla niespełna 700 uczniów szkół średnich.

W związku ze zbliżającą się datą graniczną na usunięcie kopciuchów, określaną przez uchwałę antysmogową, miasto w 2024 r. wreszcie zdecydowało się na kampanię informacyjną promującą wymianę pieców. Nazywa się „Pozbądź się starego pieca” i obejmuje serię spotów dystrybuowanych w miejskich kanałach komunikacyjnych.

Także ostatnio Gdańsk wprowadził dla mieszkańców możliwość uzyskania dotacji na ciepłą wodę użytkową – jako pierwsze miasto w Polsce. **Nadal nie można natomiast uzyskać w Gdańsku miejskiej dopłaty do OZE i termomodernizacji.**

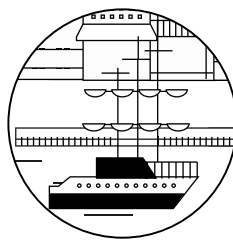
Transport

W kwestii rozwoju zielonego transportu miejskiego w Gdańsku wskazać należy poszerzenie floty autobusów o pojazdy elektryczne. Co prawda nastąpiło to dość późno względem innych badanych miast – 18 (z łącznie 21) sztuk e-autobusów dostarczono do miasta dopiero w drugim półroczu 2023 r. Jest to jednak istotny krok na drodze do ograniczania zanieczyszczeń komunikacyjnych.

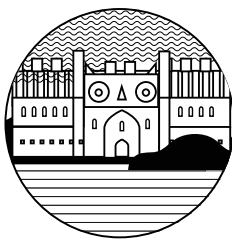
Z początkiem 2024 r. pasażerowie gdańskiego zbiorokomu mogą też korzystać z nowego systemu biletowego FALA (stopniowo jest udostępniany w kolejnych pojazdach, w momencie przygotowywania raportu nie jest jeszcze ogólnodostępny). Ułatwia on zakup biletu, m.in. przez możliwość przyłożenia karty płatniczej bezpośrednio do kasownika karty płatniczej, bez konieczności drukowania papierowego biletu. Ponadto FALA ma integrować systemy biletowe w całym województwie pomorskim, co znacząco poprawi wygodę korzystania z transportu zbiorowego na tym obszarze, zwłaszcza w samym Trójmieście.

Niestety na przestrzeni naszego cyklu w Gdańsku spadła praca przewozowa komunikacji miejskiej – w 2021 r. jej pojazdy wykonały 70,6 wozokilometra w przeliczeniu na jednego mieszkańca, a w całym 2023 r. było to 68,8 wozokilometra. Mimo że spadek nie jest znaczny, martwi przede wszystkim brak rozwoju oferty przewozowej.

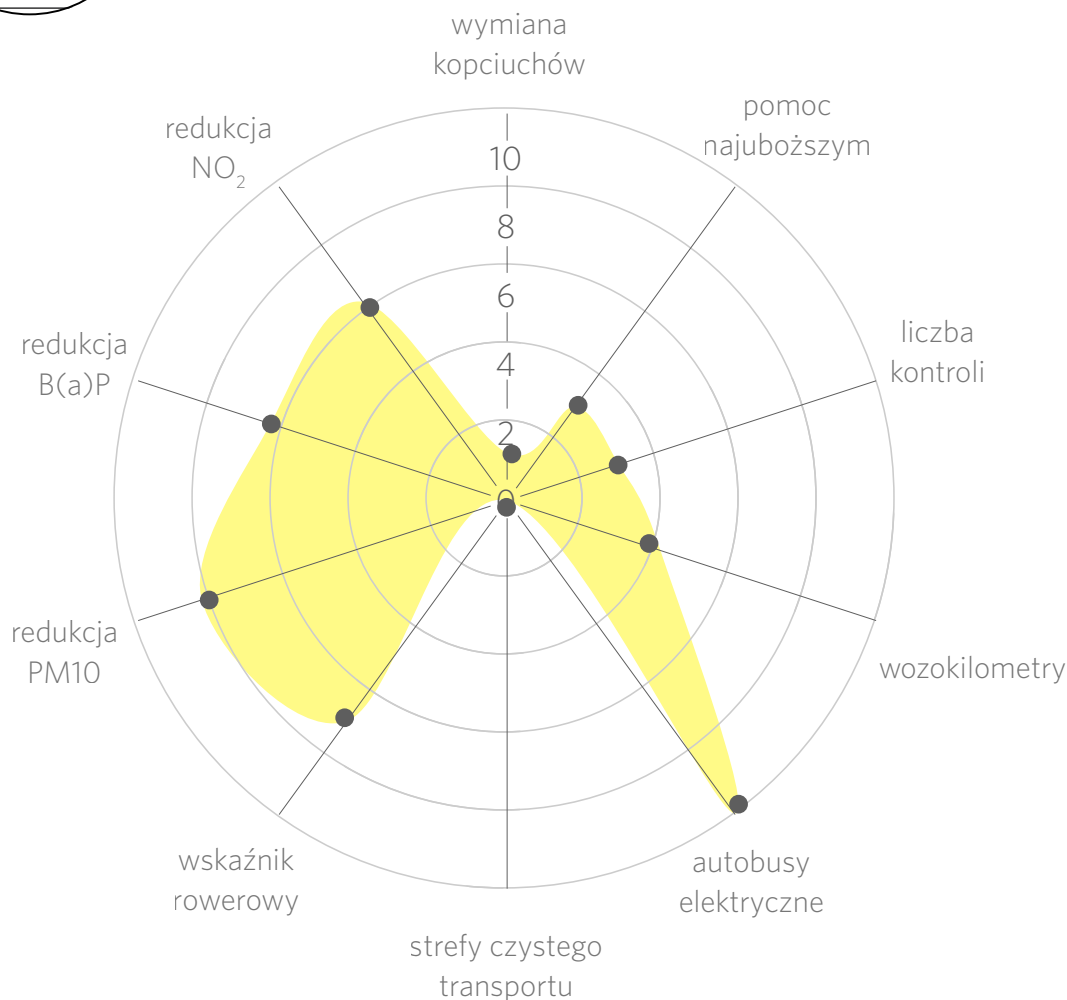
Poprawił się za to stan dostępnej dla mieszkańców i mieszkańców infrastruktury rowerowej – długość dróg dla rowerów w przeliczeniu na 100 km² powierzchni miasta wzrosła z 77,5 km w 2020 r. do 82,3 km na koniec 2023 r. Oprócz tego, po problemach z poprzednim operatorem systemu rowerów miejskich MEVO, w wyniku których usługa na jakiś czas przestała działać, w 2023 r. **w Gdańsku udostępniono około 3,1 roweru w przeliczeniu na 1 tys. mieszkańców. Było to trzecim najwyższym wynikiem spośród badanych przez nas miast.**



Dzięki korzystnym uwarunkowaniom pogodowym i przestrzennym, Gdańsk mierzy się z wyzwaniami smogowymi w mniejszym stopniu niż inne miasta. Paradoksalnie przed wejściem w życie uchwały anty-smogowej w 2021 r., liczby wymienianych pieców były wyższe niż po tym jak zaczęła obowiązywać. Miejskie kampanie informacyjne skupiały się na zwiększaniu efektywności energetycznej domostw.



Lublin



Tło

W Lublinie od 2010 r. rządzi Krzysztof Żuk reprezentujący KO. W magistracie do walki ze smogiem oddelegowany jest Wydział Ochrony Środowiska będący częścią Departamentu Inwestycji i Rozwoju. Od 10 lat przewodzi mu Marta Smal-Chudzik.

Uchwałę antysmogową lubelski sejmik przyjął w 2021 r. Dokument zobowiązywał mieszkańców województwa do pozbycia się kotłów bezklasowych oraz tych 1. i 2. klasy do końca 2023 r.

W mieście działa Lubelski Alarm Smogowy, który pomimo nazwy, nie jest lokalną komórka Polskiego Alarmu Smogowego. Aktywność LAS-u, w przeciwieństwie do PAS-u, wychodzi poza kwestie związane bezpośrednio ze smogiem. Aktywiści LAS-u otwarcie krytykują politykę miasta w innych obszarach, jak zielen lub budownictwo.

Powietrze

Powstawanie smogu w Lublinie wspomaga ukształtowanie terenu – wszak zgodnie z legendą miasto to było położone na siedmiu wzgórzach. We współczesnych granicach miasta jest ich więcej i choć stanowią one wyjątkowy walor przyrodniczy ziemi lubelskiej, niestety utrudniają też wywiewanie zanieczyszczonego powietrza. Tracą na tym przede wszystkim mieszkanki i mieszkańcy Lublina, którzy skazani są na wdychanie szkodliwych substancji. Na przestrzeni ostatnich lat sytuacja w mieście uległa jednak poprawie – **w latach 2012–2023 stężenie pyłów zawieszonych PM10 spadało rokrocznie o 3,7 proc., benzo(a)pirenu o 5,6 proc., a dwutlenku azotu o 2,3 proc.**

Kopciuchy

Wymiana pieców w Lublinie idzie powoli, a od naszej ostatniej publikacji tempo jeszcze spadło. W ciągu ostatnich pięciu lat w Lublinie wymieniano około 115 pieców rocznie, a dwa ostatnie lata to spadek poniżej 100, w 2022 r. było to zaledwie 61 jednostek, a w 2023 – 87. W pierwszym półroczu 2023 r. złożono też 209 wniosków o dotację z programu „Czyste powietrze”.

Główną platformą władz do walki ze smogiem jest realizowany od 2013 r. Program Ograniczania Niskiej Emisji (PONE) finansowany z miejskiego budżetu. W latach 2019–2022 jego budżet wynosił 1 mln zł, w roku 2023 ograniczono go do 700 tys. zł, a w bieżącym roku wynosi 1,1 mln zł. PONE dofinansowuje trwałe zmiany systemu ogrzewania opartego na paliwie stałym na m.in.: podłączenie do miejskiej sieci ciepłowniczej, ogrzewanie elektryczne, pompy ciepła czy ogrzewanie gazowe. Dotacja wynosi 50 proc. poniesionych kosztów kwalifikowanych i obejmuje wymianę systemów grzewczych opartych na paliwach stałych stanowiących trwałe wyposażenie budynku oraz będących jedynym źródłem ogrzewania.

Władze miasta upatrują w zwiększeniu środków na 2024 r. szansy na podniesienie efektywności procesu, jednak ostatnie lata pokazały, że w Lublinie nie ma prostej korelacji między wysokością nakładów finan-

sowych a sprawnością wymiany pieców. W mieście nadal funkcjonuje około 3 tys. pieców, które zgodnie z uchwałą antysmogową powinny zostać odinstalowane w ubiegłym roku.

System kontroli i kar

Lubelska straż miejska dysponuje dronem pozwalającym dokładniej namierzać domostwa nadal korzystające z kopciuchów, a mimo to **w mieście wykonuje się średnio najmniej kontroli** – zaledwie 1,1 na 1 tys. mieszkańców. W 2023 r. przeprowadzono 367 kontroli, podczas których wystawiono 27 mandatów na łączną kwotę 6450 zł.

Kampanie informacyjne i dodatkowe inicjatywy

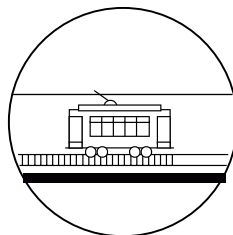
Lublin sprawnie prowadzi akcje promujące walkę ze smogiem oraz możliwości wynikające z PONE. Miasto organizuje spotkania, warsztaty i kampanie informacyjne. Te ostatnie realizowane są za pośrednictwem plakatów, ulotek, punktów informacyjnych oraz mediów społecznościowych. Szczególnie intensywnie miasto zaangażowało się w upowszechnianie wiedzy o obowiązku składania deklaracji do Centralnej Ewidencji Emisyjności Budynków (CEEB) przez wszystkich mieszkańców. W ramach kampanii edukacyjno-informacyjnej rozprowadzono ponad 15 tys. ulotek.

W 2023 r. Lublin ponownie stawiał na intensywną edukację dzieci i młodzieży, w czym zasługuje na wyróżnienie. Prowadzono działania edukacyjne w 17 szkołach podstawowych, wykorzystując pyłomierze Dust Air – dzieci wykonywały pomiary, co miało na celu przybliżenie im problematyki smogu i wynikających z niego zagrożeń dla zdrowia. Urząd Miasta wspierał festyny, podczas których organizowano edukacyjne strefy zabaw ekologicznych, a także sfinansował powstanie pięciu filmów edukacyjnych „Poczuj klimat miasta. Nic więcej”, opowiadających o radzeniu sobie przez mieszkańców z zanieczyszczeniami.

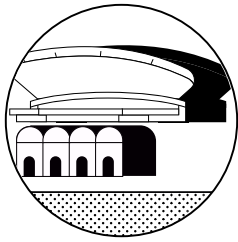
Transport

Lublin w całym cyklu #MiastBezSmogu zasłynął jako bezkonkurencyjny lider zeroemisyjności miejskich autobusów – za sprawą wykorzystywania trolejbusów i bateryjnych „elektryków” udział tego typu pojazdów w całej flocie autobusowej miasta na koniec 2023 r. wyniósł 40,2 proc., czyli o niespełna 6 pkt proc. więcej niż w 2021 r. Nieznacznie poprawiła się też oferta przewozowa lublińskiego „zbiorkomu”, która wzrosła z 50,3 wozokilometra w przeliczeniu na jednego mieszkańca w 2021 r. do 51,3 wozokilometra w roku 2023. W tym aspekcie jest jednak zdecydowanie pole do dalszej poprawy, wynik ten był bowiem drugim najniższym w naszym zestawieniu.

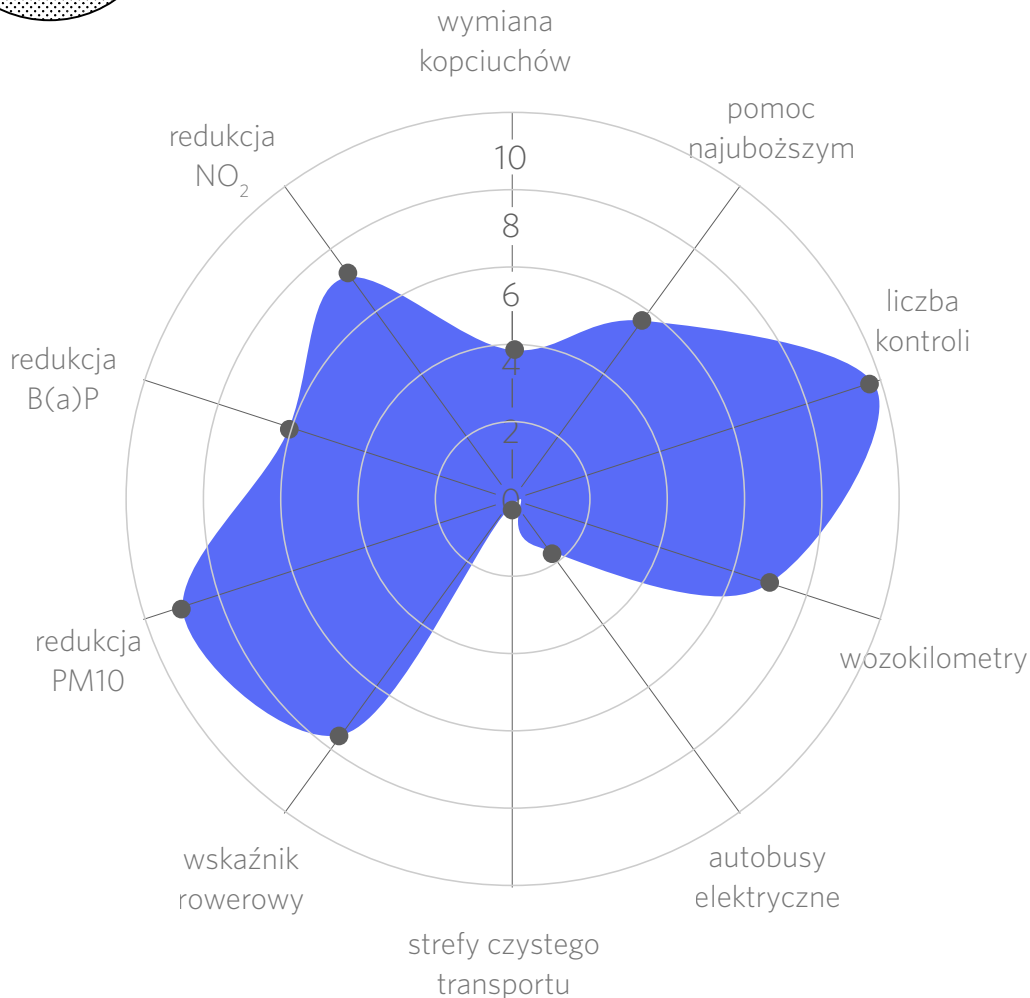
Mimo że liczba udostępnionych rowerów miejskich w przeliczeniu na 1 tys. mieszkańców nie jest najwyższa w SIM, Lublin ma dobrze rozbudowaną sieć infrastruktury rowerowej – na koniec 2023 r. długość dróg dla rowerów na 100 km². powierzchni miasta wynosiła 132,8 km (drugi najwyższy wynik w naszym zestawieniu), czyli o około 10 km więcej względem 2020 r.



W ciągu ostatnich pięciu lat w Lublinie wymieniano około 115 pieców rocznie, a dwa ostatnie lata to spadek poniżej 100. Lubelska straż miejska dysponuje dronem pozwalającym sprawniej namierzać bezklasowe piece, a mimo to w mieście wykonuje się średnio najmniej kontroli. Lublin jest liderem zeroemisyjności w „zbiorkomie” – trolejbusy i „elektryki” stanowią aż 40,2 proc. całej floty autobusowej.



Katowice



Tło

Od 2014 r. urząd prezydenta w Katowicach sprawuje Marcin Krupa, który przez pierwsze lata prezydentury współpracował z PiS, jednak od niedawna zawiązał sojusz z KO i to z nią idzie do tegorocznych wyborów samorządowych. Za koordynację polityki smogowej w miejskich strukturach odpowiada Beata Urych, naczelniczka Wydziału Klimatu i Energii.

Uchwała antysmogowa dla województwa śląskiego została uchwalona w 2017 r. Wedle jej zapisów do końca 2023 r. wymienione miały zostać kotły wyprodukowane w latach 2007–2012, do końca 2025 r. – kotły z lat 2013–2017, a do końca 2027 r. – kotły 3. i 4. klasy niezależnie od wieku. W mieście nadal nie udało się wymienić wszystkich pieców, a ci, którzy nadal takowych używają, muszą liczyć się z ryzykiem mandatu.

W trzecim sektorze wiodącą rolę w sprawach smogowych Katowic odgrywa śląska odnoga Polskiego Alarmu Smogowego – głównie ta z Rybnika, gdyż w Katowicach nie ma komórki. Poza PAS, na smogu skupiają się aktywiści z grupy BoMiasto.

Powietrze

Ukształtowanie powierzchni wokół Katowic jest stosunkowo płaskie i ułatwia wywiewanie zanieczyszczeń, ale duża liczba źródeł emisji szkodliwych substancji – takich jak liczne kamienice i domy jednorodzinne wyposażone w „kopciuchy” – powoduje, że problem smogu może doskwierać mieszkańcom aglomeracji śląskiej w mroźne, bezwietrzne dni.

Działania katowickich władz w badanym przez nas okresie przyniosły jednak pozytywne efekty – stężenie pyłów zawieszonych PM10 w latach 2012–2023 malało o 3,9 proc. rocznie, benzo(a)pirenu o 5,3 proc., a dwutlenku azotu o 2,7 proc. Szczególnie należy wyróżnić Katowice w redukcji tego ostatniego zanieczyszczenia, na przestrzeni ostatnich 12 lat spadło ono bowiem łącznie o 9,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, co było najwyższym spadkiem spośród badanych przez nas metropolii. Taki rezultat mieszkańcy mogą zawdzięczać m.in. inwestycjom w zielony transport zbiorowy i rozwój usług roweru miejskiego.

Kopciuchy

W ciągu ostatnich dziewięciu lat miasto wydawało na miejskie programy dotacyjne do wymiany pieców średnio 8–9 mln zł rocznie, co sytuuje Katowice w środku analizowanej stawki. Podobnie Katowice prezentują się względem innych miast, jeśli chodzi o tempo wymiany pieców – w ostatnich pięciu latach, dzięki pomocy oferowanej w ramach miejskich programów, wymieniano tu około 1300 pieców rocznie. Najszybciej piece wymieniano w latach 2020–2021 – bezpośrednio przed pierwszymi datami granicznymi określonymi przez uchwałę antysmogową. Rekord padł w 2022 r., gdy wymieniono 1848 jednostek. W 2023 r. miasto zanotowało spadek o około 50 proc. – do 939 wymienionych pieców. W ramach rządowego programu „Czyste powietrze”, w pierwszym półroczu 2023 r., mieszkańcy Katowic złożyli 193 wnioski. Do wymiany pozostaje jeszcze 12–13 tys. pieców pozaklasowych.

Miejski program wsparcia wymiany pozaklasowych źródeł ciepła funkcjonuje w obecnej formie od

2019 r. W jego ramach mieszkańcy mogą otrzymać dotację celową na zainstalowanie bardziej ekologicznych rozwiązań połączonych z odnawialnymi źródłami energii. Z dotacji skorzystać mogą: osoby fizyczne, wspólnoty mieszkaniowe oraz przedsiębiorcy, ale tylko dla lokali mieszkalnych. Miasto oferuje dofinansowanie na poziomie 80 proc., do 10 tys. zł, na zmianę systemu na ogrzewanie elektryczne, gazowe, pompę ciepła oraz na kocioł z podajnikiem na pellet, który spełnia wymogi Ekoprojektu. Mieszkańcy, którzy nie są w stanie wyłożyć pełnej kwoty z własnych środków, mają prawo do wnioskowania o cesję pomiędzy wykonawcą a wnioskodawcą.

System kontroli i kar

W Katowicach przeprowadzano w ostatnim pięcioleciu około 1310 kontroli przestrzegania przepisów antysmogowych rocznie. **W 2023 r. było ich 1019, co dawało około 3,6 kontroli na 1 tys. mieszkańców w skali roku, co sytuuje Katowice na czele stawki.** Od 2019 do 2023 r. wystawiono łącznie niespełna 150 mandatów za nieprzestrzeganie przepisów uchwały antysmogowej. Ostatni rok przyniósł skokowy wzrost w liczbie wystawionych mandatów – z 17 na 109, co wiąże się z minięciem pierwszego terminu wskazywanego przez uchwałę i z zapowiadaną przez władze miasta intensyfikacją działań kontrolnych straży miejskiej.

Kampanie informacyjne i dodatkowe inicjatywy

O możliwościach oferowanych przez katowickie programy dotacyjne można dowiedzieć się np. w działającym od 2018 Miejskim Centrum Energii. Można uzyskać w nim porady dotyczące sposobów oraz form finansowania wymiany pieca. Ponadto miasto w ostatnich latach organizowało rozproszone akcje informacyjne, np. za pomocą „smogobusów” przemierzających w 2020 i 2021 r. ulice Katowic w ramach akcji „#nieTruj”. Na pokładzie pojazdu można było także złożyć odpowiednie wnioski. W 2019 r. miasto organizowało też serię spotkań przedstawicieli

Urzędu Miasta Katowice, Straży Miejskiej w Katowicach, kominiarzy i przedstawicieli przedsiębiorstw energetycznych z mieszkańcami pt. „Jak ekoodpowiedzialnie ogrzać mieszkanie?”. **Od 2022 r. intensywność promocji się zmniejszyła.**

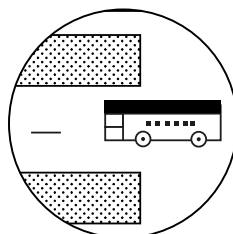
Miejski program dotacyjny umożliwia również uzyskanie do 50 proc. nakładów inwestycyjnych, ale nie więcej niż 6 tys. zł, na: kolektory słoneczne, ogniwa fotowoltaiczne oraz rekuperację lub pompę ciepła na potrzeby ciepłej wody użytkowej. Ponadto mieszkańcy Katowic znajdujący się w gorszej sytuacji majątkowej mogą ubiegać się o dodatkowe dotacje oferowane przez MOPS. Chodzi np. o dofinansowanie do bieżących opłat za nośniki energii, zakupu opału oraz rachunków za ogrzewanie elektryczne lub gazowe.

Transport

Katowice w naszym zestawieniu odznaczały się najwyższym odsetkiem udostępnionych rowerów miejskich w przeliczeniu na 1 tys. mieszkańców – w 2023 r. było to średnio 3,6 roweru. W kolejnych latach samorządy aspirują do utrzymania dobrych wyników w tym zakresie, jednak chcą to osiągnąć przy większej współpracy, od 2024 r. w miejsce katowickiego roweru miejskiego ma wejść bowiem rower metropolitalny. „Metrorower” umożliwi więc sprawniejszą, zeroemisyjną komunikację między poszczególnymi miastami Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

GZM koordynuje już system publicznej komunikacji zbiorowej – dzięki temu potencjalnie łatwiej jest inwestować w autobusy zero- lub niskoemisyjne, ze względu na większą dostępność środków na ten cel. Z drugiej strony udział tego typu pojazdów w całej flocie będzie stosunkowo nieduży, gdyż cała flota liczy ponad 1,6 tys. pojazdów, które muszą obsłużyć mieszkańców kilku miast jednocześnie. W efekcie udział autobusów elektrycznych wyniósł na koniec 2023 r. 4,8 proc. (8,2 proc. na koniec 2021 r. – spadek wynika z powiększenia floty o np. autobusy hybrydowe i spalinowe). Dzięki m.in. inwestycjom we flotę i tabor komunikacji publicznej na przestrzeni naszego cyklu poprawiła się oferta przewozowa dla mieszkańców Katowic. W 2023 r. wyniosła ona 83 wozokilometry w przeli-

czeniu na jednego mieszkańca (w 2021 r. było to 72 wozokilometra na mieszkańca), co było drugim najwyższym wynikiem spośród badanych przez nas miast.



W Katowicach tempo wymiany „kopciuchów” jest średnie - pozostaje ich jeszcze 12–13 tys. Miasto przewodzi natomiast klasyfikacji przeprowadzonych kontroli, z wynikiem 3,6 na 1 tys. mieszkańców. Dzięki inwestycjom we flotę i tabor komunikacji publicznej na przestrzeni naszego cyklu poprawiła się oferta przewozowa dla mieszkańców – w 2023 r. wyniosła 83 wozokilometry na jednego mieszkańca.

Podsumowanie

Obserwowane przez nas miasta w ostatniej kadencji aktywnie i na różnych polach realizowały politykę walki o polepszenie jakości powietrza i polepszenie jakości, dostępności i ekologiczności miejskiego transportu. Mimo że temat smogu w ostatnim czasie nie ma dużej wagi politycznej, należy doceniać i nagłaśniać starania samorządowców w radzeniu sobie z problemem, a także nie ustawać w edukowaniu społeczeństwa, by od władz lokalnych oczekiwało w tym obszarze więcej.

Raport podsumowujący ostatnią kadencję działania samorządowców publikujemy po zmianie politycznej na szczeblu centralnym – **nowa ministerka klimatu Paulina Hennig-Kloska obrała nowy kurs w podejściu do kwestii jakości powietrza:** zgodziła się w Brukseli na dość ambitny kształt nowej dyrektywy o jakości powietrza (AAQD), czego efektem będzie wprowadzenie bardziej restrykcyjnych norm jakości. Nowy rząd odblokował przeznaczone dla Polski unijne pieniądze z Krajowego Planu Odbudowy i polityki spójności, dzięki czemu finansowanie dla programu „Czyste powietrze” zostanie zapewnione. Spora część tych funduszy zostanie też przeznaczona na kluczową z punktu widzenia walki ze smogiem termomodernizację budynków.

Nowy rząd ambitniej od poprzedniego podchodzi do polityki antysmogowej. Jeśli jego działania sprzęgną się z polityczną zmianą w samorządach, gdzie władzę w kilku sejmikach na rzecz partii koalicji rządowej straci PiS, **mamy szansę na realną pozytywną zmianę w obszarze walki o poprawę jakości powietrza w Polsce.**

Wykaz źródeł

Liczba wozokilometrów komunikacji publicznej w 2023 r.

– korespondencja z organizatorami transportu publicznego w miastach;

Udział elektrycznych autobusów we flocie autobusowej na koniec 2023 r.

– korespondencja z organizatorami transportu publicznego w miastach;

Informacja o planach wprowadzenia stref czystego transportu

– korespondencja z urzędami miejskimi;

Liczba udostępnionych rowerów miejskich w 2023 r.

– korespondencja z urzędami miejskimi;

Długość ścieżek rowerowych na 100 km² powierzchni miasta w 2023 r.

– Bank Danych Lokalnych GUS i korespondencja z urzędami miejskimi;

Liczba wymienionych kopciuchów w latach 2018–2023

– korespondencja z urzędami miejskimi;

Szacowana liczba kopciuchów pozostałych do wymiany na koniec 2017 r.

– Polski Alarm Smogowy, korespondencja z urzędami miejskimi;

Informacja o uczestnictwie w programie STOP SMOG

– korespondencja z urzędami miejskimi;

Informacja o uczestnictwie w programie „Ciepłe mieszkanie”

– korespondencja z urzędami miejskimi;

Informacja o programach osłonowych dla najuboższych mieszkańców miast

– korespondencja z urzędami miejskimi;

Liczba kontroli przestrzegania uchwał antysmogowych w 2023 r.

– korespondencja z oddziałami Straży Miejskiej oraz z urzędami miejskimi;

Populacja miast

– Bank Danych Lokalnych GUS;

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

– Główny Inspektorat Ochrony Środowiska.