

CZYSSTE MIASTA

Analiza porównawcza miast europejskich
w kontekście stworzenia odpowiednich warunków
dla wprowadzenia mobilności zeroemisyjnej



CleanCities 

Przedmowa



Oczyszczenie transportu to jedno z najbardziej palących wyzwań naszych czasów. Transport to jedyny sektor gospodarki, w którym emisja zanieczyszczeń rośnie nieustannie od lat 90. XX wieku, a prawie jedna czwarta tych emisji (23%) pochodzi z miast.¹

Miasta są również miejscem życia większości Europejczyków, co sprawia, że w znacznej mierze przyczyniają się do kryzysu klimatycznego. A z drugiej strony jest też zagrożenie dla zdrowia związane z zanieczyszczeniem powietrza: standardów jakości powietrza nadal nie spełnia ponad 100 europejskich miast², dusząc swoich mieszkańców, powodując u nich niezliczone problemy zdrowotne, a także setki tysięcy przedwczesnych zgonów każdego roku.³

Jednak w przejściu na mobilność bezemisyjną chodzi o coś więcej, niż „tylko” działanie na rzecz klimatu i zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza. Chodzi także o tworzenie przestrzeni dających ludziom szczęście i dobre samopoczucie.

Badania pokazują, że architektoniczne czynniki środowiskowe mają ogromny wpływ na nasz ogólny stan zdrowia. Bliskość terenów zielonych, takich jak parki, place zabaw i miejska zieleń, może pozytywnie wpływać na długość życia mieszkańców poprzez poprawę dobrostanu psychicznego, łagodzenie stresu, wspieranie życia społecznego i aktywności fizycznej oraz zmniejszanie narażenia na zanieczyszczenia powietrza, hałas i upały.⁴ Podobnie aktywna mobilność i korzystanie z transportu publicznego zwiększają ogólną aktywność fizyczną. W sąsiedztwach sprzyjających chodzeniu pieszo, umacniają się również więzi społeczne, co ma niebagatelne znaczenie dla zdrowia psychicznego.

Szczęście, zdrowie, więzi – o to tak naprawdę chodzi w mobilności bezemisyjnej.

Nasza wizja to miasta, w których powietrze jest czyste, a ludzie mają łatwy dostęp do zieleni oraz mogą swobodnie poruszać się pieszo, rowerem lub hulajnogach elektrycznych, a na dłuższych dystansach korzystać z rozbudowanej, niezawodnej i niedrogiej sieci transportu publicznego zasilanego energią odnawialną – lub ze współdzielonych pojazdów elektrycznych.

Patrząc na dziesiątki wspaniałych przykładów z całej Europy wiemy, że ta wizja częściowo jest już rzeczywistością. Zdajemy sobie jednak sprawę, że jej pełna realizacja we wszystkich miastach do 2030 roku nie będzie łatwym zadaniem. Ta transformacja będzie wymagała współpracy na szeroką skalę.

Na szczęście przekonanie, że nasze miasta powinny być czyste i zielone podziela większość mieszkańców miast w Europie⁵ – chcą, aby burmistrzowie traktowali ekologiczny transport, zieleni i lepszą jakość powietrza w sposób priorytetowy. Wiemy również, że Komisja Europejska postawiła miasta w centralnym miejscu w swoich planach dotyczących neutralności klimatycznej UE,⁶ a rząd Wielkiej Brytanii dąży do tego, aby do 2030 roku połowa wszystkich podróży w miastach odbywała się pieszo lub rowerem.⁷

Realizacja tego zadania może wydawać się przytłaczająca, ale pamiętajmy, że ludzie często przeceniają to, co można zrobić w krótkim okresie, a zupełnie nie doceniają tego, co można osiągnąć w dłuższej perspektywie. Dlatego uważamy, że nadszedł czas przyjrzenia się obecnej sytuacji oraz sporządzenie jasnego i pragmatycznego planu działania dla wszystkich miast w Europie w kierunku mobilności bezemisyjnej do 2030 roku.

Dzięki przeprowadzonym badaniom nakreśliiliśmy zarówno niezbędną wizję, jak i harmonogram. Mamy już do dyspozycji potrzebną technologię – gotową i czekającą na zastosowanie. Warunki są odpowiednie i nadszedł czas do działania. Teraz, aby plany przekuć w rzeczywistość, potrzebujemy tylko woli politycznej.

Streszczenie



Zdjęcie: Andreeew Hoang / Unsplash

Miasta to klucz do poprowadzenia Europy w kierunku zdrowej i przyjaznej dla klimatu mobilności. Poza tym, że prawie 75% Europejczyków mieszka na obszarach zurbanizowanych⁸, mobilność w miastach odpowiada za 23% emisji gazów cieplarnianych w UE z transportu – jedyne sektora gospodarki, w którym emisje zanieczyszczeń rosną nieprzerwanie od 1990 roku.⁹ Wiele obszarów miejskich stanowi miejsca koncentracji toksycznego zanieczyszczenia powietrza, a ponad 100 europejskich miast nadal nie spełnia unijnych norm jakości powietrza.¹⁰

Jeśli zgodnie z założeniami unijnego Zielonego Ładu nasz kontynent ma być neutralny klimatycznie do 2050 roku, działania należy podjąć już teraz, a miasta muszą jako pierwsze stworzyć system bezemisyjnego transportu miejskiego do 2030 roku. Pandemia Covid-19 i rozwiązania przyjęte w celu zwalczania rozprzestrzeniania się wirusa pokazały, że możliwa jest przyszłość miast z większą przestrzenią dla ludzi, czystszy powietrzem oraz cichszymi i bezpieczniejszymi ulicami. Przywódcy miast powinni teraz jak najszybciej testować nowe pomysły, uczyć się od siebie nawzajem i podejmować zdecydowane działania.

Gęste zaludnienie miast stwarza idealne warunki do przejścia na mobilność bezemisyjną, obejmującą całe spectrum możliwości od ruchu pieszego, rowerowego przez transport publiczny i współdzielony, po pojazdy elektryczne. Jednak na chwilę obecną nadal trudno jest porównywać sytuację poszczególnych miast na drodze do osiągnięcia bezemisyjnej mobilności. Wyraźnie widać bowiem brak porównywalnych danych, co podkreślają również nowe Ramy Mobilności Miejskiej, opublikowane przez Komisję Europejską w grudniu 2021 r.¹¹

Dlatego też, aby wypełnić tę lukę, Kampania na rzecz Czystych Miast opracowała ranking z oceną europejskich miast. Obejmują on 36 największych ośrodków miejskich i bazuje na wizji kampanii odnośnie warunków, które muszą być spełnione, aby były szanse na osiągnięcie celu mobilność bezemisyjnej do 2030 roku.

23% emisji gazów cieplarnianych z transportu w UE ma źródło w mobilności miejskiej

W oparciu o tę wizję wybrano pięć kategorii oceny obejmujących łącznie 11 wskaźników, w tym przestrzeń miejską, bezpieczeństwo drogowe i transport publiczny, infrastrukturę ładowania pojazdów elektrycznych, polityki takie jak strefy niskiej i zerowej emisji oraz jakość powietrza. Wyniki miast porównano z oficjalnymi lub powszechnie akceptowanymi punktami odniesienia (np.

wytycznymi Światowej Organizacji Zdrowia dotyczącymi jakości powietrza i unijną „Wizji Zero” w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego) lub, jeśli takich nie było, zastosowano tzw. zasadę „najlepsze w swojej klasie”. Dane zgromadziła i przeanalizowała firma Ricardo Energy & Environment, wykorzystując ogólnoeuropejskie zbiory danych tam, gdzie było to możliwe, a także kontaktując się z każdym miastem w celu uzyskania dodatkowych danych lokalnych.

Główne wyniki analizy zostały podsumowane w poniższej tabeli:

Poz.	Miasto	Kraj	Wynik %	Klasa	Przestrzeń dla ludzi	Bezpieczne ulice	Dostęp do zielonych środków transportu	Polityki	Czyste powietrze
1	Oslo	Norwegia	71,5	B	56	88	70	93	60
2	Amsterdam	Holandia	65,5	B	64	62	69	93	40
3	Helsinki	Finlandia	64,2	B	69	80	64	34	72
4	Kopenhaga	Dania	62,3	B	63	58	69	63	57
5	Paryż	Francja	61,9	B	42	65	79	85	41
6	Sztokholm	Szwecja	61,7	B	57	66	56	78	58
7	Gandawa	Belgia	58,7	C	60	43	70	70	43
8	Monachium	Niemcy	57,5	C	51	67	62	59	51
9	Bruksela	Belgia	57,0	C	40	79	55	70	51
10	Barcelona	Hiszpania	56,9	C	54	79	58	66	28
11	Lyon	Francja	56,6	C	54	58	54	58	63
12	Londyn	Wlk. Brytania	55,8	C	32	69	53	88	51
13	Wiedeń	Austria	55,5	C	50	87	56	44	44
14	Bilbao	Hiszpania	55,0	C	55	81	51	47	44
15	Madryt	Hiszpania	52,8	C	49	73	42	63	45
16	Birmingham	Wlk. Brytania	52,8	C	38	74	38	69	59
17	Antwerpia	Belgia	52,0	C	52	40	58	70	36
18	Berlin	Niemcy	51,6	C	41	72	44	66	45
19	Mediolan	Włochy	51,1	C	44	54	53	63	44
20	Strasburg	Francja	50,6	C	47	80	42	51	40
21	Liège	Belgia	49,7	D	49	61	51	39	49
22	Turyń	Włochy	49,3	D	41	57	63	51	33
23	Hamburg	Niemcy	48,4	D	42	74	48	36	46
24	Lizbona	Portugalia	48,0	D	37	23	73	59	42
25	Kolonia	Niemcy	47,0	D	46	51	38	59	46
26	Marsylia	Francja	46,6	D	28	63	44	48	61
27	Granada	Hiszpania	46,2	D	55	75	37	39	25
28	Lublana	Słowenia	45,7	D	47	61	50	33	35
29	Praga	Czechy	45,1	D	47	66	45	40	28
30	Manchester	Wlk. Brytania	42,1	D	34	70	31	39	47
31	Edynburg	Wlk. Brytania	41,3	D	31	71	42	39	29
32	Rzym	Włochy	40,4	D	23	44	41	56	46
33	Trójmiasto*	Polska	39,5	E	50	49	35	33	30
34	Warszawa	Polska	38,7	E	40	53	41	33	25
35	Kraków	Polska	37,9	E	32	62	32	33	37
36	Neapol	Włochy	37,8	E	27	51	35	44	46

*Gdańsk, Sopot, Gdynia

Tabela 1 pokazująca wyniki zawierające ogólne oceny i ranking oraz w podziale na kategorie

Kluczowe wnioski i rekomendacje

Podsumowanie wyników badań pozwoliło na wyciągnięcie następujących wniosków:

► **Aby mieć szansę na osiągnięcie mobilności zeroemisyjnej do 2030 roku, wszystkie miasta ujęte w badaniu muszą dokonać znaczących ulepszeń w kilku obszarach.**

► Analiza pokazuje, że **lokalne narzędzia służące do ograniczenia emisji z transportu mają ogromne znaczenie**. Miasta mogą skutecznie tworzyć warunki dla rozwoju mobilności bezemisyjnej – bez względu na lokalne okoliczności, swoje położenie geograficzne i historię. Nie ma jednej określonej drogi do sukcesu – miasta mogą priorytetyzować różne rozwiązania, choć trzeba pamiętać, że ostatecznie konieczna będzie poprawa we wszystkich kategoriach.

► Projekt pokazał też, że **do wdrażania skutecznych polityk niezbędne są dane lepszej jakości i gromadzone w spójny sposób**, potwierdzając tym samym obserwacje Komisji Europejskiej.¹² Zarówno wdrażanie skutecznych działań, jak i śledzenie postępów jest praktycznie niemożliwe bez wystarczających danych.

Na podstawie tych wniosków Kampania na rzecz Czystych Miast sformułowała następujące rekomendacje dla decydentów:

► **Miasta muszą jasno wyznaczyć sobie cel osiągnięcia zerowej emisji w obszarze mobilności do 2030 roku:** Miasta potrzebują jasnej wizji określającej harmonogram i ścieżkę pełnego przejścia na mobilność aktywną, współdzieloną i elektryczną do 2030 roku.

► **UE i rządy krajowe muszą wspierać miasta poprzez rewizję i poprawę kluczowych przepisów:** Miasta odgrywają kluczową rolę w tym procesie, ale rządy krajowe i Unia Europejska muszą stworzyć struktury wspierające, aby umożliwić im niezbędną transformację. Rządy powinny dać miastom prawo do podejmowania szybkich i ambitnych działań na szczeblu lokalnym – np. poprzez stworzenie ram prawnych dla stref niskiej i zerowej emisji – a także zapewnić im wystarczające finansowanie. UE może odegrać tutaj ważną rolę, wpisując cele zeroemisyjne jako obowiązkowy element Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) w ramach zbliżającej się aktualizacji dokumentów zawierających dotyczące ich wytyczne. Komisja Europejska już zaproponowała, aby SUMPy stały się obowiązkowe w 424 miastach, które są uznawane za „węzły miejskie” w rewizji rozporządzenia TEN-T zgodnie z Ramami Mobilności Miejskiej 2021. Dlatego tak ważne jest, aby plany te były odpowiednio ambitne.¹³ Należy również wzmocnić uzależnienie dostępu do funduszy UE od opracowania takich planów.

► **Pomiar właściwych danych i monitorowanie postępów:** Miasta muszą opracować strategie gromadzenia danych, które obejmą wszystkie istotne elementy obszaru transportu i umożliwią ocenę tego, na jakim etapie się one znajdują i jakie poczyniono w nich postępy.

Kampania na rzecz Czystych Miast postrzega pracę nad niniejszym dokumentem przede wszystkim jako zaproszenie dla decydentów, badaczy i przedstawicieli społeczeństwa obywatelskiego do zaangażowania się w dialog w celu głębokiej transformacji naszych miast w nadchodzących latach, służącej ochronie klimatu i zdrowia mieszkańców.

W przyszłości będziemy starali się aktualizować ten ranking i zawarte w nim oceny, chętnie przyjmujemy też wszelkie opinie i sugestie na ten temat. Pamiętajmy, że nasza przyszłość zależy od działań podejmowanych przez przywódców miast już dziś.

Ten raport został przygotowany przez Kampanię na rzecz Czystych Miast (ang. Clean Cities Campaign) prowadzoną przez Transport & Environment, z wykorzystaniem danych zebranych przez Ricardo Energy & Environment.

Główni autorzy: Barbara Stoll, Jens Müller, Matteo Giaconi, Zachary Azdad
Projekt: Laura Yates, laurayaates.co.uk

© Text 2022 Clean Cities Campaign / Transport & Environment

Podziękowania

Kampania na rzecz Czystych Miast pragnie podziękować wszystkim organizacjom partnerskim, które przyczyniły się do realizacji tego projektu: Ricardo Energy & Environment za gromadzenie i analizę danych oraz profesorowi Christianowi Holz-Rau (Uniwersytet Techniczny w Dortmundzie) i Cyrille Cormier za krytyczną ocenę opracowanego materiału. Kampania na rzecz Czystych Miast ponosi wyłączną odpowiedzialność za treść i poglądy wyrażone w niniejszym dokumencie.