

Organizator:



Partner
merytoryczny:



Tytuł Mobilnego Miasta

2022 RANKING
MIAST PRZYJAZNYCH
MOBILNOŚCI WSPÓŁDZIELONEJ





MOBILNE MIASTO
NEW URBAN MOBILITY

Rozwijamy branżę
nowej i współdzielonej
mobilności

Networking i ułatwianie
współpracy

Analizy, raporty
i opracowania

Eksperski głos dla regulatorów
rynku i mediów

mobilne-miasto.org





Jego Magnificencja
Rektor Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie
Dr hab. prof. SGH Piotr Wachowiak

Misją Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie, która jest jedną z najlepszych uczelni ekonomicznych w Polsce, jest m.in. kształtowanie postaw obywatelskich, a także uczestnictwo w rozwoju społecznym oraz tworzenie gospodarki opartej na innowacjach.

Nasze zaangażowanie w prace nad pierwszym w Polsce Rankiem - Tytułem Mobilnego Miasta, który prezentuje ewaluację polskich miast w obszarze ich dostępności i przyjazności dla wpisujących się w ducha sharing economy systemów transportu współdzielonego - to zarówno wyraz działania zgodnie z naszymi wartościami, jak i prowadzenia na najwyższym poziomie kształcenia i działalności naukowej.

Z dumą prezentujemy wyniki pierwszego ogólnopolskiego rankingu miast przyjaznych mobilności współdzielonej. Jestem bardzo zadowolony, że w przygotowaniu Rankingu uczestniczyli pracownicy Katedry Miasta Innowacyjnego. Życzę Państwu, a także naszej społeczności, abyśmy mieszkali w coraz bardziej "mobilnych" miastach, w duchu zrównoważonej konsumpcji, troski o środowisko i siebie nawzajem.



Założyciel i prezes
Stowarzyszenia Mobilne Miasto
Adam Jędrzejewski

Sześć lat działalności Stowarzyszenia Mobilne Miasto wieńczymy wręczeniem, po raz pierwszy w Polsce, "Tytułów Mobilnego Miasta" - wyróżnień dla tych miast, które oferują swoim mieszkańcom największą dostępność usług mobilności współdzielonej.

"Mobilne miasto" to jednak nie tylko oferta transportu współdzielonego, a szerszy koncept, który mówi o zrównoważonym ekosystemie transportowym, wyższej jakości życia i miastach bardziej przyjaznych jego użytkownikom. To także zmiana podejścia do wspólnej przestrzeni miejskiej - żeby jak najbardziej służyła, i jak najmniej wykluczała. Wreszcie, "mobilne" miasto to też przewartościowanie funkcji miejskich z drogowo-parkingowych, które potrafią konsumować nawet 35-50% powierzchni miast, na bardziej zrównoważone, bardziej inkluzywne i przygotowujące miasta na wyzwania przyszłości, choćby te klimatyczne.

Zapraszam Państwa do lektury premierowego raportu Tytułu Mobilnego Miasta i życzę Państwu dużo inspiracji, a następnie - przekucia jej na konkretne działania z pożytkiem dla nas wszystkich.



Zapraszamy do Stowarzyszenia Mobilne Miasto!

Dołącz do nas
mobilne-miasto.org

Zrzeszamy podmioty nowej i współdzielonej mobilności



ZYSKAJ REGULARNY DOSTĘP DO EKSPERCKIEJ I NAJNOWSZEJ WIEDZY:

Cykliczne analizy rynkowe dostępne dla
Członków Stowarzyszenia.



Spis treści

Wprowadzenie	05
Podsumowanie	10
Ranking dla miast powyżej 300 000 mieszkańców.	16
Ranking dla miast 100 000 - 300 000 mieszkańców	20
Ranking dla miast 30 000 - 100 000 mieszkańców	24
Ranking dla miast poniżej 30 000 mieszkańców	28
Ranking zbiorczy	32
Metodyka.	41

Polecamy Państwa szczególnej uwadze:

Strona 9 _____

Tabele TOP-5 miast dla każdej
z 4 kategorii wielkości

Strona 11 _____

Kluczowe wnioski
z ewaluacji TOP-20 miast

Strona 32 _____

Pełny ranking
213 miejscowości
uszeregowany wg kryterium
dostępności oferty mobilności
współdzielonej wyrażonej
ilościowym Wskaźnikiem
Mobilności Współdzielonej



Członkowie Kapituły Tytułu Mobilnego Miasta



Prof. dr hab. Marek Bryx; Przewodniczący Kapituły

Kierownik Katedry Miasta Innowacyjnego, dawniej - Katedry Inwestycji i Nieruchomości Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie. Wybitny znawca polityki mieszkaniowej, rynku nieruchomości i metod finansowania inwestycji, w tym zwłaszcza mieszkaniowych. Autor książek i artykułów m.in. Rynek nieruchomości – system i finansowanie, Finansowanie inwestycji mieszkaniowych, a także z zakresu rewitalizacji i innowacji w miastach. Za swoje publikacje otrzymał 3 nagrody Ministra Budownictwa. W latach 2000 - 2012 kierownik serii wydawniczej Nieruchomości (Poltext). W latach 2001-2003 Prezes Urzędu Mieszkalnictwa i Rozwoju Miast, Wiceminister infrastruktury. Ostatnia książka (2021): Mieszkanie dostępne w zrównoważonym mieście.



Prof. Anna Szelągowska

Profesor nauk społecznych w dyscyplinie ekonomia i finanse. Wykładowca w Szkole Głównej Handlowej w Warszawie. Autorka ponad 200 publikacji naukowych z zakresu finansów, bankowości, rynku nieruchomości, polityki mieszkaniowej oraz innowacji.



Dr Izabela Rudzka

Ekonomistka. Wykładowczyni w SGH. Absolwentka: UMK, UW, UWM, PAN, MBA. Kierownik studiów podyplomowych. Były samorządowiec. Autorka publikacji z obszaru zrównoważonego rozwoju miast (m.in. badania w Izraelu), nieruchomości i ESG.



Grzegorz Młynarski

Strateg i projektant usług w Stowarzyszeniu Mobilne Miasto; CEO w s360; socjolog miasta i codzienności, ekonomista instytucjonalny; badacz konsumpcji współdzielonej i stosunku konsumentów do własności; doktorant SGH.



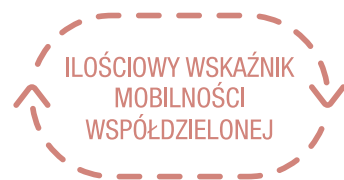
Adam Jędrzejewski

Jeden z pionierów współdzielonej mobilności w Polsce, od lat rozwijający ten obszar w oparciu o paradygmat MaaS (*Mobility-as-a-Service*), polityki parkingowe oraz partnerstwo publiczno-prywatne (PPP) jako formułę realizacji zadań publicznych.

Wprowadzenie

Tytuł Mobilnego Miasta to pierwszy w Polsce ranking miast przyjaznych mobilności współdzielonej - kategorii transportowej, która na dobre zadomowiła się w polskich miastach gromadząc miliony zarejestrowanych użytkowników_czek i docierając ze swoją ofertą ponad 100 tys. różnych typów pojazdów do ponad 200 miejscowości.

Ranking przygotowany został przy współpracy merytorycznej ze Szkołą Główną Handlową, a powstał w oparciu o ocenę wszystkich miejscowości w Polsce, w których w 2022 r. obecna była oferta samoobsługowych środków mobilności współdzielonej, tj. rowerów miejskich, współdzielonych e-hulajnóg i e-skuterów, a także aut w systemach car sharingu.



Wyrażony procentowo wskaźnik pokazuje szerokość oferty mobilności współdzielonej (tj. obecność różnych jej modalności) oraz jej gęstość (tj. liczbę pojazdów przypadających na każdy 1000 mieszkańców).



Wyrażony procentowo wskaźnik pokazuje działania danego miasta na rzecz mobilności współdzielonej w 4 ww. obszarach, które oceniono na podstawie odpowiedzi zebranych od samych miast.



KATEGORIE WIELKOŚCI MIAST



Miasta
powyżej 300 000
mieszkańców



Miasta
100 000 - 300 000
mieszkańców



Miasta
30 000 - 100 000
mieszkańców



Miasta
poniżej 30 000
mieszkańców

OBSZARY OCENY JAKOŚCIOWEJ



DYWERSYFIKACJA TRANSPORTU

Oceniane były tu m.in. dostępne mieszkańcom_nkom modalności transportu zbiorowego do podróży wewnątrzmięjskich, mechanizmy wsparcia dla mobilności współdzielonej, a także wskaźnik motoryzacji indywidualnej.



REGULACJE I POLITYKA

Przedmiotem oceny były tu przede wszystkim Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) oraz obecność mobilności współdzielonej w aktach prawa lokalnego (uchwałach rad miejskich) lub innych regulacjach.



INFRASTRUKTURA

Oceniane tu były infrastrukturalne warunki dla mobilności współdzielonej, wyrażone przede wszystkim wsparciem lub restrykcjami dla ruchu i postoju pojazdów, a także rozwojem infrastruktury dla tej kategorii transportu.



DANE I TECHNOLOGIE

Oceniane były tu m.in. zarządzanie mobilnością współdzieloną w oparciu o dane rzeczywiste oraz obecność w mieście cyfrowych rozwiązań w zakresie planowania podróży i łączenia różnych środków transportu.

“Mobilne” miasto czyli jakie?

Pierwszy w Polsce ranking miast przyjaznych mobilności współdzielonej - zwieńczony wyróżnieniem 20 samorządów Tytułem Mobilnego Miasta - ma za zadanie **rozpoczęcie ważnej publicznej debaty na temat “mobilności” miast** i tego, w jaki sposób przemieszczamy się po nich, a tym samym - jak funkcjonują i wyglądają miasta, w których żyjemy.

Jest przy tym sprawą krytycznie ważną, jak funkcjonalnie projektujemy przestrzenie miejskie, w jaki sposób miasta zarządzają procesami transportu miejskiego, jak korzystamy ze wspólnych, silnie ograniczonych zasobów - np. przestrzeni, a ponad wszystko

- w jakich miastach przyjdzie nam żyć w przyszłości. Czy będą to miasta, w których funkcje transportowe będą wciąż konsumowały nawet 35-50% ich powierzchni, czy też będą to bardziej przyjazne miejsca do życia.

Zastosowanie ekonomii współdzielenia w mobilności mieszkańców może być zaś istotnym katalizatorem dla miejskich systemów transportowych i stąd wypływa postulat ich systemowego wsparcia. Wyróżnione w raporcie miasta, którym poświęciliśmy kolejne strony analizy, mogą stanowić przykład dobrych praktyk i wyznaczać kierunek zmian.



Prof. dr hab. Marek Bryx; Szkoła Główna Handlowa w Warszawie **Najszerze możliwości korzystania z mobilności współdzielonej**

*Przeprowadzony ranking miast przyjaznych mobilności odzwierciedla przede wszystkim zrelatywizowany potencjał poszczególnych miast w zaspokajaniu potrzeby mobilności współdzielonej. Jest pierwszym w Polsce tego typu przedsięwzięciem, które będziemy rozwijać w kolejnych latach. **Miasta zajmujące czołowe lokaty w rankingu to te, które stworzyły swoim mieszkańcom najszerze możliwości korzystania z mobilności współdzielonej.** Gratulujemy im zaangażowania i osiągniętych efektów, licząc na zrównoważony, dalszy rozwój tej usługi we wszystkich miastach.*

Zagadnienie miejskiej mobilności to kwestia nie tylko podaży usługi, ale też jej dopasowania do zapotrzebowania na nią. Tę potrzebę można i należy rozwijać wśród mieszkańców zaspokajając ją kompleksowo, uwzględniając wyrażane przez nich opinie i sugestie. To oni – użytkownicy - wiedzą jak i gdzie tę usługę wdrożyć; gdzie powinny być zlokalizowane huby mobilności, ale też w jaki sposób chcą do nich dotrzeć. Nasze kolejne rankingi będą uwzględniały ten kontekst mobilności.

An aerial photograph of Warsaw, Poland, showing a dense urban skyline with various skyscrapers and modern buildings in the background. In the foreground, a vast green park with a large, winding lake and several fountains is visible. The park is filled with lush green trees and grass, with many people walking and sitting on the grass. The sky is clear and blue.

Warszawa - zwyciężczyni rankingu Tytułu Mobilnego Miasta 2022

TOP-5 miast dla każdej z kategorii wielkości



MIASTA
POWYŻEJ 300 000
MIESZKAŃCÓW



MIASTA
100 000 - 300 000
MIESZKAŃCÓW



MIASTA
30 000 - 100 000
MIESZKAŃCÓW



MIASTA
PONIŻEJ 30 000
MIESZKAŃCÓW

MIASTA POWYŻEJ 300 000 MIESZKAŃCÓW	MIASTA 100 000 - 300 000 MIESZKAŃCÓW	MIASTA 30 000 - 100 000 MIESZKAŃCÓW	MIASTA PONIŻEJ 30 000 MIESZKAŃCÓW
Miejsce 1 Warszawa ↑ 92% ↻ 53%	Miejsce 1 Gdynia ↑ 89% ↻ 59%	Miejsce 1 Pruszków ↑ 53% ↻ 43%	Miejsce 1 Nowy Dwór Mazowiecki ↑ 55% ↻ 44%
Miejsce 2 Poznań ↑ 82% ↻ 63%	Miejsce 2 Katowice ↑ 59% ↻ 42%	Miejsce 2 Piaseczno ↑ 50% ↻ 46%	Miejsce 2 Reda ↑ 50% ↻ 38%
Miejsce 3 Gdańsk ↑ 80% ↻ 54%	Miejsce 3 Chorzów ↑ 55% ↻ 41%	Miejsce 3 Słupsk ↑ 47% ↻ 44%	Miejsce 3 Koluszki ↑ 48% ↻ BRAK DANYCH
Miejsce 4 Szczecin ↑ 68% ↻ 47%	Miejsce 4 Białystok ↑ 55% ↻ 41%	Miejsce 4 Grodzisk Mazowiecki ↑ 44% ↻ 49%	Miejsce 4 Swarzędz ↑ 46% ↻ 35%
Miejsce 5 Kraków ↑ 67% ↻ 47%	Miejsce 5 Toruń ↑ 54% ↻ 46%	Miejsce 5 Rumia ↑ 42% ↻ 38%	Miejsce 5 Ścinawa ↑ 43% ↻ 33%

Podsumowanie

Na kolejnych stronach zebraliśmy kluczowe wnioski i opisaliśmy główne obserwacje z ewaluacji polskich miast pod kątem ich przyjazności dla mobilności współdzielonej. Analizowane były 4 obszary: dywersyfikacja transportu, regulacje i polityki miejskie, stan infrastruktury oraz wykorzystanie danych i technologii. Prezentujemy także komentarze eksperckie, które wnoszą dodatkową perspektywę do omawianych zjawisk transportowych.



Grzegorz Młynarski; Konsultant ds. strategii i rozwoju; Stowarzyszenie Mobilne Miasto *Wzrost konsumpcji opartej na dostępie*

*Współcześnie obserwowane zmiany społeczne, kulturowe, gospodarcze, polityczne, technologiczne i przemysłowe pozwalają wnioskować, że formy konsumpcji oparte na braku posiadania mogą stanowić dla części konsumentów satysfakcjonującą alternatywę względem własności. Wzrost konsumpcji opartej na dostępie świadczy o wzroście dwóch ostatnio zaobserwowanych trendów: tzw. **budgeteers** i **eko-ekonomii**. Konsumenci, którzy decydują się na zmniejszoną konsumpcję wierzą, że decyzja ta*

*przekłada się na ich stabilność finansową oraz na zrównoważony rozwój ich otoczenia, w tym także ośrodków miejskich, w których funkcjonują. Zjawisko to coraz częściej dotyczy także pojazdów, a **oferta subsydiowanego transportu współdzielonego idealnie wpisuje się w powyższe trendy**. Dostrzeżenie ich i wspieranie i przez władze miast i regionów to szansa na tworzenie bardziej przyjaznych mieszkańcom miast.*



Kluczowe wnioski z ewaluacji TOP-20 miast



Diagnoza: wysoki wskaźnik motoryzacji indywidualnej

Wyzwanie: wysoki udział podróży samochodowych w *modal split* wraz z negatywnymi konsekwencjami, np. nadmiernym ruchem, zanieczyszczeniem powietrza w mieście, czy zaborem przestrzeni

Rekomendacja: budowa alternatywy dla motoryzacji indywidualnej poprzez połączoną ofertę transportu zbiorowego i współdzielonego, np. na platformach typu MaaS (*Mobility-as-a-Service*)



Diagnoza: kluczowa rola Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) w budowaniu zrównoważonej mobilności miejskiej

Wyzwanie: miejskie SUMP nie są w wystarczającym stopniu rozpowszechnione w polskich miastach, a także aktualne względem wytycznych europejskich (aktualizowanych na podstawie zmian na rynku mobilności i badań odnośnie tych zmian)

Rekomendacja: upowszechnienie SUMP zarówno na poziomie miast, jak i wyższym (metropolitalnym), ich aktualizacja względem wytycznych europejskich oraz uchwalenie w postaci obowiązującego lokalnie prawa



Diagnoza: brak wystarczającej infrastruktury dedykowanej mobilności współdzielonej

Wyzwanie: niedostateczne i fragmentaryczne uwzględnienie mobilności współdzielonej w organizacji ruchu w mieście ujemnie wpływa na jej udział w podróżach miejskich

Rekomendacja: tworzenie multimodalnych "hubów mobilności" łączących w jednym miejscu (przestrzennie i funkcjonalnie) różne modalności transportu współdzielonego z transportem zbiorowym



Diagnoza: brak danych na temat zjawisk transportowych (mobilności współdzielonej, taxi, logistyki miejskiej)

Wyzwanie: elementarna niewiedza miast na temat skali i natury zjawisk transportowych (mobilności współdzielonej, taxi i logistyki miejskiej) uniemożliwia zarządzanie nimi

Rekomendacja: stworzenie ram regulacyjnych dla pozyskania danych transportowych, zasilenie nimi modeli ruchu i podejmowanie decyzji w oparciu o rzeczywistą skalę zjawisk

Kluczowe obserwacje w obszarze dywersyfikacja transportu



Wśród historycznie wspieranych modalności transportu współdzielonego znajdują się silnie uregulowane i uprzywilejowane usługi taxi oraz finansowane ze środków publicznych systemy roweru miejskiego. Inne formy transportu współdzielonego (np. elektryczna mikromobilność czy car sharing) również wymagają przy tym wsparcia, aby właściwie konkurować (**dziś mamy sytuację nierównej konkurencji**) i tak zdywersyfikować ekosystem mobilności miejskiej, żeby mieszkańcy nie musieli polegać na własnym środku transportu i mogli korzystać z Mobilności jako Usługi (MaaS: *Mobility-as-a-Service*).

W Polsce wciąż utrzymuje się też krytycznie wysoki wskaźnik motoryzacji indywidualnej (wg danych Eurostat za 2022 r. jest to 687 aut na 1000 mieszkańców, co jest najwyższym wynikiem w UE). Należy więc zapewnić systemową alternatywę i próbować **przekonać mieszkańców do poszukiwania innych rozwiązań do podróżowania po mieście**. Rozwiązaniem jest m.in. wykorzystanie potencjału mobilności współdzielonej.



Prof. dr hab. Anna Szelańska; Szkoła Główna Handlowa w Warszawie **Luka w badaniach nad efektywnością**

*Polacy są przywiązani do własności i chociaż pojawia się coraz więcej rozwiązań mobilności współdzielonej to wciąż istnieje duża luka w badaniach nad efektywnością ich zastosowania. Doceniając coraz większy udział mobilności współdzielonej w zrównoważonym rozwoju transportu miejskiego słabością istniejących modeli jest brak spójnej strategii miejskiej integrującej transport zbiorowy, indywidualny z mobilnością współdzieloną. Wynika to z **braku dostępu miast do rzeczywistych danych będących podstawą budowy i zarządzania modelem transportowym**, w tym: 1) aktualnej liczby pojazdów w ramach mobilności współdzielonej,*

2) taksówek i 3) pojazdów dostawczych (w ramach logistyki miejskiej).

Brak elementarnej wiedzy o tym co i w jakim stopniu jest wykorzystywane do transportu przez mieszkańców wszystkich polskich miast uniemożliwia efektywne zarządzanie miastem. Istnieje zatem pilna potrzeba stworzenia krajowych ram regulacyjnych umożliwiających pozyskanie danych rzeczywistych o wszystkich środkach transportu w miastach celem zasilenia nimi modeli ruchu i podejmowania optymalnych decyzji w tym obszarze.



Kluczowe obserwacje w obszarze regulacje i polityka

Polskie miasta znajdują się na różnych etapach przygotowania, wdrażania i aktualizacji Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP: *Sustainable Urban Mobility Plan*), przy czym zauważalny jest kierunek ich przygotowania nie na poziomie pojedynczego miasta a całej aglomeracji. Wymagają one też **bieżącej aktualizacji o wytyczne UE**, które wyraźnie wskazują na potrzebę wpisania mobilności współdzielonej w systemy transportowe miast, a także na konieczność zaopiekowania się zjawiskiem logistyki miejskiej.

Mobilność współdzielona jest też tylko sporadycznie przedmiotem regulacji na poziomie uchwał rad miejskich. Częściej spotyka się za to lokalne “porozumienia” zawierane przez miasto z wybranymi dostawcami usług mobilności. Brakuje im jednak silnej podstawy prawnej i dotyczą one najczęściej samych e-hulajnóg. Pewną konkluzją tego stanu rzeczy mogłoby być **stworzenie ramowego porozumienia regulującego mobilność współdzieloną** pomiędzy samorządem a rynkiem.



Dr Izabela Rudzka; Szkoła Główna Handlowa w Warszawie *Istotna część dla miejskich działań ESG*

Zrealizowany raport jest bardzo ważnym narzędziem diagnostycznym, ukazującym miejsce, a zarazem potencjał miast w realizacji działań ekologicznych. Jednym z takich działań, wynikającym z różnych polityk i celów ustanowionych na poszczególnych szczeblach państwowych i UE jest kwestia mobilności zrównoważonej.

*Przeprowadzone badania i analizy wskazują, iż najistotniejszą **słabą stroną obecnie funkcjonującej zrównoważonej mobilności miejskiej jest brak szczegółowej wiedzy o tym procesie** przez same miasta. Zjawisko takie powoduje nie tylko chaos informacyjny i praktycznych działań, ale przede wszystkim brak możliwości*

ustanowienia właściwej oferty i odpowiedniego zarządzania infrastrukturą techniczną, informatyczną jak i społeczną, w tym niemożnością wypracowania „szytej na miarę” strategii mobilności miejskiej.

Jest to sprawa na tyle ważna, że powinna być potraktowana jako priorytet dla dalszych prac nad miejską mobilnością współdzieloną, bowiem skutkiem wdrażanych rozwiązań, będzie nie tylko zmniejszenie CO2 w miastach, ale wiele innych bezpośrednich i pośrednich pozytywnych efektów ekonomicznych, środowiskowych, społecznych i zdrowotnych, które stanowią istotną część dla miejskich działań na rzecz ESG.

Kluczowe obserwacje w obszarze infrastruktura



Pomimo że wykonano wiele pracy w zakresie renowacji i przebudowy miast, większość z nich koncentruje się przede wszystkim na systemach drogowych i komforcie dla motoryzacji indywidualnej. Wciąż niewystarczająco wysoki priorytet ma rozwój infrastruktury rowerowej i pieszej. **Samochodowych ciągów komunikacyjnych jest kilkukrotnie więcej niż rowerowych**, występują istotne braki w dostępności miasta dla mobilności aktywnej, natomiast miejskie polityki parkingowe oddają dużo publicznej przestrzeni pod

przechowywanie prywatnych aut. Umocnia to wszystko dominację samochodów w miejskim krajobrazie.

Szczęśliwie, polskie miasta dysponują liczną infrastrukturą drogową i parkingową, której w stosunkowo łatwy sposób można nadać wymiar wspierający równoważenie mobilności. **Część infrastruktury samochodowej można bowiem przeznaczyć na obszary mobilności współdzielonej**, np. organizując multimodalne huby mobilności uzupełniające mieszkańcom ofertę transportu zbiorowego.



Adam Jędrzejewski, założyciel i prezes; Stowarzyszenie Mobilne Miasto **Infrastruktura jest kluczem do zmiany zachowań transportowych**

*Jak wskazują badania Amsterdam University of Applied Sciences z 2021 r., to właśnie infrastruktura jest kluczem do zmiany zachowań transportowych i to ona determinuje w głównej mierze sposób, w jaki przemieszczamy się po mieście. Jeśli chcemy więc rzeczywiście "odwrócić" w miastach tzw. piramidę transportową i uczynić ją bardziej zrównoważoną - a nie zdominowaną przez motoryzację indywidualną - **potrzebujemy wyraźnie przewartościować obecny podział przestrzeni publicznej**, w której "uwłaszczył" się transport samochodowy w wydaniu prywatnym.*

*Pierwszym krokiem w tym kierunku może być **organizacja w miastach publiczno-prywatnych "hubów mobilności"**, które w kluczowych lokalizacjach (np. przy węzłach transportowych, usługach publicznych, osiedlach mieszkaniowych czy miejscach pracy lub rekreacji) zapewniłyby swoim mieszkańcom w jednym miejscu przewidywalny i wygodny dostęp zarówno do transportu zbiorowego, jak i współdzielonego.*



Kluczowe obserwacje w obszarze dane i technologie

Rzeczywiste dane transportowe, w tym te dotyczące tak dużych wolumenowo zjawisk jak logistyka miejska, usługi taxi czy mobilność współdzielona, nie są w praktyce dostępne, a tym samym i wykorzystywane. Miasta nie mają wiedzy ani na temat skali tych zjawisk ani ich wpływu na funkcjonowanie modeli transportowych. Dotychczasowy model (tj. braku danych) jest z góry skazany na niepowodzenie, ponieważ **nie będzie “zdrowego” modal split bez weryfikacji danych rzeczywistych** o tym, w jaki sposób odbywają się wszystkie przemieszczenia. Wymaga to pilnego zaadresowania na

poziomie regulacyjnym, na co wskazują zarówno dokumenty unijne, jak i Krajowa Polityka Miejska.

Wśród technologicznych narzędzi wspierających zrównoważony transport w miastach należy z całą pewnością wskazać **multimodalne planery podróży** oraz (przyszłe) platformy typu MaaS (*Mobility-as-a-Service*), które agregować będą dla mieszkańców wszystkie zinstytucjonalizowane formy mobilności - transport zbiorowy i współdzielony.



Jakub Muscat, doktorant UCL London; Stowarzyszenie Mobilne Miasto *Miasta mogą pełnić funkcję integratora*

Jak pokazuje niniejszy raport, mobilność współdzielona jest silnie obecna na polskim rynku, a operatorzy świadczą usługi w ok. 235 miastach. Zapewnia to potencjalny zasób zrównoważonych środków transportu jako alternatywę dla podróży prywatnym samochodem. Strategia rozwoju transportu w miastach powinna obejmować integrację tych usług z publicznymi, aby stworzyć kompleksowe rozwiązanie dla transportu miejskiego w duchu Mobilności jako Usługi (MaaS).

*W tym celu **kluczowa jest integracja usług poprzez rozwiązania***

cyfrowe** w kontekście wymiany informacji oraz procesowania płatności. Planery podróży są już dostępne w większości miast, ale skupiają się na transporcie zbiorowym i nie pokazują rozwiązań multimodalnych. Zachęcając do współpracy między operatorami prywatnymi i publicznymi, miasta mogą pełnić funkcję integratora i dążyć do bardziej otwartego przepływu danych. **Wspierając tę integrację i MaaS, miasta mogłyby stworzyć prawdziwą alternatywę dla podróży samochodowych, i wesprzeć zrównoważoną mobilność.

Ranking dla miast powyżej 300 000 mieszkańców









W tej kategorii wielkości miast **triumfuje stolica** - głównie za sprawą największej dywersyfikacji modalności transportu współdzielonego, aczkolwiek jej oferta w zakresie rowerów cargo udostępnianych mieszkańcom wymaga funkcjonalnej i wolumenowej rozbudowy.

Tuż za Warszawą uplasował się **Poznań**, który zdobył za rok 2022 najwyższą w całym rankingu jakościową ocenę działań miasta - ze szczególnym naciskiem na stworzenie regulacyjnych ram funkcjonowania mobilności współdzielonej. Na odnotowanie z całą pewnością zasługuje

też **Gdańsk**, który posiada wyraźnie najwyższy w całej Polsce wskaźnik liczby pojazdów współdzielonych przypadających na 1000 mieszkańców. Miejsce tuż poza podium przypadło **Szczecinowi**, który wyprzedził **Kraków** głównie dzięki większej dywersyfikacji usług mobilności współdzielonej i obecności współdzielonych e-skuterów.

W tabeli poniżej prezentujemy TOP-5 miast w ww. kategorii wielkości, natomiast na kolejnych stronach prezentujemy szczegółową ewaluację TOP-3 miast.

Miejsce	Miasto	Liczba pojazdów mobilności współdzielonej na 1000 mieszkańców	Liczba modalności	 Dywersyfikacja transportu	 Regulacje i polityka	 Infrastruktura	 Dane i technologie	 Ilościowy Wskaźnik Mobilności Współdzielonej	 Jakościowy Wskaźnik Mobilności Współdzielonej
1	Warszawa	10,62	5	50%	60%	53%	50%	92%	53%
2	Poznań	10,75	4	63%	80%	65%	40%	82%	63%
3	Gdańsk	12,67	3	46%	80%	56%	40%	80%	54%
4	Szczecin	7,20	4	54%	30%	50%	40%	68%	47%
5	Kraków	9,43	3	50%	40%	50%	40%	67%	47%

1. WARSZAWA





Warszawa wpisała transport współdzielony w wiele swoich strategicznych dokumentów rozwojowych i zasługuje to na zdecydowane uznanie. Wyzwaniem pozostaje wciąż jednak przełożenie tych założeń na rzeczywistość widoczną na ulicach. Szczęśliwie **istnieją narzędzia, z których miasto może skorzystać** w kwestii lepszej organizacji mobilności współdzielonej i wpisania


jej w ekosystem transportowy miasta - zarówno w kontekście zarządzania danymi transportowymi dostawców usług, przestrzennej i funkcjonalnej agregacji pojazdów w hubach mobilności czy stworzenia cyfrowej oferty transportowej dla mieszkańców w postaci platform MaaS łączących ofertę transportu zbiorowego i współdzielonego.



**DYWERSYFIKACJA
TRANSPORTU**
50%


 Bogata oferta transportu zbiorowego, jednak bez systemowego wsparcia dla mobilności współdzielonej i logistyki miejskiej, za wyjątkiem dwóch wspieranych modalności: rowerów miejskich i taxi


 Wysoki wskaźnik motoryzacji indywidualnej na poziomie 953 aut na 1000 mieszkańców


 **Rekomendacja** - przygotowanie dla mieszkańców oferty podróży multimodalnych łączących transport zbiorowy i współdzielony, i promocja tego rozwiązania jako alternatywy dla posiadania auta na własność



**REGULACJE
I POLITYKA**
60%


 Zawarte przez miasto porozumienia z operatorami e-hulajnog w zakresie zasad parkowania i ruchu pojazdów


 Projekt SUMP metropolii warszawskiej uwzględnia działania na rzecz mobilności współdzielonej - np. tworzenie hubów mobilności przy węzłach przesiadkowych


 **Rekomendacja** - stworzenie ram do wykonania uchwały Rady Miasta w zakresie usług car sharingu oraz wpisanie działań na rzecz rozwoju mobilności współdzielonej do Programu zrównoważonej mobilności m.st. Warszawy do 2026 roku



INFRASTRUKTURA
53%


 Wyznaczone w przestrzeni publicznej przestrzenie dla roweru miejskiego, e-hulajnog i taksówek, ale brak miejsc dla car sharingu i agregowania różnych modalności w jednym miejscu


 Stosunek długości dróg rowerowych do dróg samochodowych wynosi jedynie 29%


 **Rekomendacja** - realizacja programu kapitałowego T3 Zielonej Wizji Warszawy (tj. multimodalnych węzłów przesiadkowych) zgodnie z założeniami i harmonogramem na lata 2023-2030, optymalnie w formule partnerstwa publiczno-prywatnego



**DANE
I TECHNOLOGIE**
50%

 W Warszawie można korzystać z aplikacji mobilnych pozwalających planować podróż różnymi środkami transportu, ale nie obsługują one wielu modalności

 Brak zarządzania przez miasto mobilnością współdzieloną i usługami taxi w oparciu o dane rzeczywiste

 **Rekomendacja** - stworzenie ram dla cyfryzacji oferty transportowej miasta w odniesieniu do transportu zbiorowego i współdzielonego na platformach typu MaaS (*Mobility-as-a-Service*)

2. POZNAŃ



Poznań można uznać za jedno z najbardziej mobilnych miast w Polsce*. Kompleksowe zaplecze regulacyjne, wsparcie dla wielu środków transportu i rozwój infrastruktury wspomagającej mobilność współdzieloną zapewniły wysoką pozycję miasta w rankingu. Mimo tego, jest jeszcze duży **potencjał na dalsze równoważenie mobilności w mieście**, zwłaszcza w kontekście pozyskania danych

transportowych od operatorów usług mobilności oraz zasilenia nimi usług typu MaaS (*Mobility-as-a-Service*), które pozwoliłyby mieszkańcom korzystać ze zintegrowanej oferty mobilności w oparciu o wszystkie modalności transportowe. Poznań uzyskał najwyższy wśród ewaluowanych miast Jakościowy Wskaźnik Mobilności Współdzielonej.



DYWERSYFIKACJA TRANSPORTU
63%

+ Wsparcie dla mobilności współdzielonej w formie dofinansowania (rower miejski) oraz kampanii informacyjnych przy porozumieniach z operatorami usług mobilności

- Wskaźnik motoryzacyjny wyższy od krajowej średniej o 16% (796 aut osobowych na 1000 mieszkańców w Poznaniu wobec 687 w Polsce)

✓ Rekomendacja - wsparcie dla integracji współdzielonych oraz publicznych modalności transportowych wzmocniłoby zdwywersyfikowaną ofertę mobilności dla mieszkańców



REGULACJE I POLITYKA
80%

+ Uchwalony SUMP, który wspiera mobilność współdzieloną, a także wcześniejsze prace nad SULP (*Sustainable Urban Logistics Plan*)

- Na koniec 2022 r. brak porozumień zawartych z operatorami modalności współdzielonych

✓ Rekomendacja - integracja SUMP z SULP wzmocni system regulacyjny, a współpraca z operatorami mobilności współdzielonej i logistyki miejskiej stworzy ramy dla funkcjonowania tych usług



INFRASTRUKTURA
65%

+ Częściowo wprowadzone multimodalne huby mobilności (dla rowerów oraz hulajnóg), a w strefie płatnego parkowania wprowadzone (płatne) miejsca dla car sharingu

+/- Logistyka miejska wspierana jest poprzez możliwość rezerwacji kopert parkingowych

✓ Rekomendacja - rozszerzenie koncepcji hubów mobilności także o inne modalności, aby lepiej połączyć ofertę transportu współdzielonego z transportem zbiorowym



DANE I TECHNOLOGIE
40%

+ Dostępność różnych planerów podróży, a także aplikacji pozwalających korzystać z dostaw na tzw. ostatniej mili

- Dane transportowe od operatorów mobilności współdzielonej, usług taxi i logistyki miejskiej nie są kompleksowo pozyskiwane i wykorzystywane do planowania zintegrowanego transportu

✓ Rekomendacja - współpraca z operatorami w obszarze danych transportowych oraz rozwijanie na poziomie miasta narzędzi w rodzaju multimodalnych planerów podróży (a docelowo MaaS)

3. GDAŃSK





Gdańsk wprowadził wiele istotnych kwestii związanych z mobilnością do zrównoważonego rozwoju miasta, a także uwzględnił w nim mobilność współdzieloną. “Mobilność” miasta wspierana jest też przez inwestycje w infrastrukturę. Aby jednak pełniej wykorzystać ten potencjał, **potrzebna jest bardziej wszechstronna utylizacja danych transportowych**, w tym współpraca pomiędzy miastem


i dostawcami usług transportowych (mobilności współdzielonej, usług taxi, logistyki miejskiej). Dodatkowo, rekomendowane jest wsparcie dla projektów integrujących różne środki transportu poprzez infrastrukturę fizyczną (huby mobilności), jak i wirtualną (np. w aplikacjach, planerach podróży).



DYWERSYFIKACJA TRANSPORTU
46%


 Bogata oferta transportu publicznego, jednak bez uzupełnienia jej systemem roweru miejskiego, a wsparciem objęte jedynie taksówki


 O 19% wyższy od krajowego wskaźnik motoryzacji indywidualnej (815 aut osobowych na 1000 mieszkańców w Gdańsku wobec 687 w Polsce)

 **Rekomendacja** - przygotowanie dla mieszkańców oferty podróży multimodalnych łączących transport zbiorowy i współdzielony w duchu MaaS (*Mobility-as-a-Service*)



REGULACJE I POLITYKA
80%


 SUMP wprowadzony i uchwalony na lata 2018-2023, włącznie ze wsparciem dla mobilności współdzielonej. Dodatkowo, w mieście obowiązują porozumienia z operatorami e-hulajnog


 Logistyka miejska nie jest uwzględniona w lokalnych regulacjach


 **Rekomendacja** - przy aktualizacji SUMP na kolejne lata, zintegrowanie SUMP oraz powołanie się na obecnie obowiązujące europejskie wytyczne dla SUMP



INFRASTRUKTURA
56%


 Huby mobilności stworzone przy stacjach/przystankach transportu zbiorowego integrujące różne środki transportu, a także pionierskie prywatne inicjatywy hubu mobilności przy obiektach komercyjnych (biurach)


 Zarówno przywileje (np. strefy parkowania), jak i restrykcje (np. zakazy wjazdu) dla mobilności współdzielonej


 **Rekomendacja** - szerokie wsparcie wszystkich modalności transportu współdzielonego poprzez infrastrukturę dałoby mieszkańcom opcję transportu *door-to-door* bez konieczności posiadania własnego samochodu



DANE I TECHNOLOGIE
40%

 W Gdańsku istnieją aplikacje mobilne do planowania podróży, jednak nie są wspierane przez miasto, a tym samym ich potencjał pozostaje nieodkryty

 Dane transportowe od operatorów usług mobilności (współdzielonej, taxi) nie są wykorzystywane przez miasto przy zarządzaniu mobilnością

 **Rekomendacja** - pozyskanie, integracja i wykorzystanie danych transportowych, aby wspomóc zarządzanie mobilnością i poprawić doświadczenie użytkowników przy podróżach multimodalnych

Ranking dla miast 100 000 - 300 000 mieszkańców









W tej kategorii wielkości miast bezsprzecznie **zwyciężyła Gdynia**, która w całym ogólnopolskim rankingu zajęła drugie miejsce, tuż za Warszawą. Wynik ten Gdynia zawdzięcza w głównej mierze dużej gęstości oferty mobilności współdzielonej - tym bardziej, że wśród niedostatków na konto miasta należy odnotować brak w 2022 r. systemu roweru miejskiego.

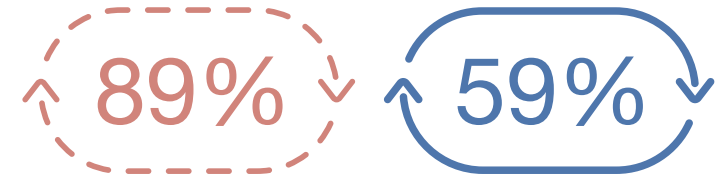
Drugie i trzecie miejsce w kategorii miast od 100 do 300 tys. mieszkańców zajęły odpowiednio **Katowice i Chorzów** - z odpowiednio bogatą ofertą mobilności współdzielonej dla 3 modalności: rowerowej, hulajnogowej

i car sharingu - i to pomimo rekordowo wysokiego wskaźnika motoryzacji indywidualnej w Katowicach (70% powyżej średniej krajowej). Tuż poza podium uplasował się **Białystok**, który wyprzedził piąty w zestawieniu **Toruń** za sprawą większej liczby współdzielonych modalności (o system e-skuterów).

W tabeli poniżej prezentujemy TOP-5 miast w ww. kategorii wielkości, natomiast na kolejnych stronach prezentujemy szczegółową ewaluację TOP-3 miast.

Miejsce	Miasto	Liczba pojazdów mobilności współdzielonej na 1000 mieszkańców	Liczba modalności	 Dywersyfikacja transportu	 Regulacje i polityka	 Infrastruktura	 Dane i technologie	 Ilościowy Wskaźnik Mobilności Współdzielonej	 Jakościowy Wskaźnik Mobilności Współdzielonej
1	Gdynia	12,44	4	54%	70%	56%	70%	89%	59%
2	Katowice	7,32	3	42%	30%	47%	40%	59%	42%
3	Chorzów	6,39	3	42%	30%	44%	40%	55%	41%
4	Białystok	3,68	4	46%	20%	44%	40%	55%	41%
5	Toruń	6,06	3	52%	50%	38%	50%	54%	46%

1. GDYNIA



Gdynia jako jedno z pierwszych miast w Polsce, które opracowało i przyjęło SUMP, jest jednym z najwyżej punktowanych miast w rankingu. Dzięki otwartej postawie wobec operatorów mobilności współdzielonej pozytywnie rozwinęły się w mieście różne modalności transportowe, a do kompletu brakuje już tylko reaktywacji roweru publicznego. Co jednak wyróżnia Gdynię na tle całego kraju, a także

na arenie międzynarodowej, to fakt, że **miasto wdrożyło w swojej aplikacji miejskiej unikalną funkcjonalność multimodalnego planera podróży**, który planuje mieszkańcom przemieszczanie się przy wykorzystaniu połączonej oferty transportu zbiorowego i współdzielonego.



**DYWERSYFIKACJA
TRANSPORTU**
54%

+ Realizowana przez miasto kampania informacyjna odnośnie bezpiecznego używania hulajnóg elektrycznych

+/- Bogata oferta transportu zbiorowego, jednak nie uzupełniona systemem roweru miejskiego

✓ Rekomendacja - większe wsparcie dla łączenia transportu zbiorowego i współdzielonego, np. poprzez promocję multimodalnego planera podróży z aplikacji miejskiej Gdynia.pl



**REGULACJE
I POLITYKA**
70%

+ Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) wdrożony jeszcze w roku 2016 przy wsparciu europejskim

+/- Pomimo braku mobilności współdzielonej w obecnym SUMP, miasto jest otwarte i gotowe na współpracę z operatorami mobilności współdzielonej (np. wdrożone porozumienia ze wszystkimi operatorami e-hulajnóg)

✓ Rekomendacja - aktualizacja miejskiego SUMP zgodnie z wytycznymi europejskimi (m.in. z uwzględnieniem mobilności współdzielonej), a także praca nad SULP



INFRASTRUKTURA
56%

+ Korzyści infrastrukturalne wprowadzone dla użytkowników e-hulajnóg na podstawie konsultacji i współpracy z operatorami (miasto udostępniło miejsca postojowe dla ponad 3500 hulajnóg)

- Ograniczona infrastruktura dla rowerzystów (zaledwie 19% długości dróg rowerowych w stosunku do długości dróg samochodowych)

✓ Rekomendacja - wprowadzenie hubów mobilności umożliwiających przestrzenne i funkcjonalne gromadzenie pojazdów współdzielonych w zaprojektowanych lokalizacjach, a także dalsza rozbudowa infrastruktury dla mikromobilności



**DANE
I TECHNOLOGIE**
70%

+ Współpraca z prywatnymi firmami (dostawcami usług mobilności współdzielonej) pozwalająca na wprowadzenie do aplikacji miejskiej innowacyjnej usługi multimodalnego planera podróży pokazującego m.in. dostępność pojazdów współdzielonych

+/- Limitowane użycie danych do interwencji miejskich (wspólne działanie z operatorami e-hulajnóg, ale brak operatorów innych modalności)

✓ Rekomendacja - głębsza integracja i zbieranie danych od operatorów mobilności współdzielonej pozwoli miastu zarówno lepiej planować mobilność, jak i stworzyć potencjalnie pierwszą w Polsce miejską platformę MaaS (*Mobility-as-a-Service*)

2. KATOWICE





Katowice posiadają duży potencjał do transformacji z miasta silnie naznaczonego motoryzacją indywidualną na miasto, w którym mieszkańcy mogą wygodnie korzystać ze zintegrowanej oferty transportu zbiorowego i współdzielonego - jako alternatywy dla transportu samochodowego. W tym celu potrzebna jest intensyfikacja działań na polu stworzenia stosownych regulacji - projektujących


transformację w mobilności miejskiej - i **podjęcie odważnych działań wspierających równoważenie całego ekosystemu transportowego miasta**, w tym rozwój mobilności współdzielonej oraz jej upowszechnianie wśród wszystkich interesariuszy miejskich w duchu mobilności jako usługi (MaaS).



**DYWERSYFIKACJA
TRANSPORTU**
38%


 Deklarowany przez miasto brak ograniczeń, ale też i brak systemowego wsparcia dla mobilności współdzielonej i logistyki miejskiej


 O 70% wyższy od krajowego wskaźnik motoryzacji indywidualnej (średnio 1171 aut na 1000 mieszkańców vs. 687/1000 w Polsce)

 **Rekomendacja** - przygotowanie dla mieszkańców oferty podróży multimodalnych łączących transport zbiorowy i współdzielony



**REGULACJE
I POLITYKA**
30%


 Zawarte przez miasto porozumienia z operatorami e-hulajnog w zakresie zasad parkowania i ruchu pojazdów


 Na koniec 2022 r. braki regulacyjne w zakresie miejskiego SUMP, a także uchwał Rady Miasta dot. mobilności współdzielonej czy logistyki miejskiej


 **Rekomendacja** - uchwalenie i wdrożenie SUMP oraz innych regulacji, które będą organizowały transport współdzielony na terenie miasta



INFRASTRUKTURA
47%


 Wyznaczone w przestrzeni publicznej stacje roweru miejskiego i huby dla e-hulajnog


 Stosunek długości dróg rowerowych do dróg samochodowych wynosi jedynie 34%, niemniej jest to wyróżniający się na plus wynik wśród badanych miast


 **Rekomendacja** - rozwijanie koncepcji hubów mobilności, które będą gromadziły ofertę różnych modalności transportu współdzielonego w połączeniu z węzłami transportu zbiorowego



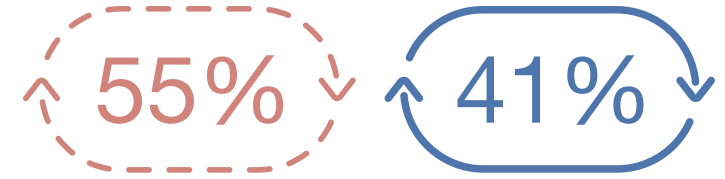
**DANE
I TECHNOLOGIE**
40%

 Wbrew deklaracjom miasta, w Katowicach są dostępne aplikacje mobilne pozwalające planować podróż różnymi środkami transportu, ale nie obsługują wielu modalności

 Brak zarządzania przez miasto mobilnością współdzieloną i usługami taxi w oparciu o dane rzeczywiste

 **Rekomendacja** - cyfryzacja oferty transportowej miasta i tworzenie produktów w duchu MaaS (*Mobility-as-a-Service*)

3. CHORZÓW





Chorzów jako miasto historycznie oparte na posiadaniu i podróżowaniu własnym samochodem, ma duży potencjał rozwijania oferty mobilności współdzielonej i łączenia jej z transportem zbiorowym. W ramach rozwoju regionalnych (a nie tylko miejskich) SUMP, istnieje też potencjał na szeroką integrację transportu współdzielonego i zbiorowego - aby **stworzyć mieszkańcom**


kompleksowe rozwiązanie mobilnościowe. Bliższa współpraca z operatorami, np. poprzez uchwały miejskie czy wymianę danych w procesie zarządzania mobilnością, umożliwiłaby natomiast efektywniejszy rozwój całego systemu transportowego wspieranego przez przełomowe, nowoczesne technologie.



DYWERSYFIKACJA TRANSPORTU
42%


 Poza rowerem miejskim i taksówkami, brak wsparcia dla mobilności współdzielonej oraz logistyki miejskiej


 Wysoki wskaźnik motoryzacji indywidualnej, jednak o 25% niższy niż średnia krajowa (592 auta na 1000 mieszkańców w Chorzowie wobec 796 dla całego kraju)


 **Rekomendacja** - integracja modalności współdzielonych oraz zbiorowych dałaby mieszkańcom lepsze możliwości korzystania z innych rozwiązań niż posiadanie własnego samochodu



REGULACJE I POLITYKA
30%


 Zawarte porozumienia z operatorami mobilności współdzielonej (e-hulajnóg), których treść nie jest jednak udostępniona publicznie


 Na koniec 2022 r. brak uchwalonego SUMP, SULP oraz uchwał Rady Miasta odnośnie do mobilności współdzielonej


 **Rekomendacja** - przygotowanie i uchwalenie SUMP i SULP uwzględniając różne formy transportu na terenie miasta, w tym mobilność współdzieloną oraz logistykę miejską



INFRASTRUKTURA
44%


 Wsparcie dla hulajnóg w formie stref mobilności (miejsca parkowania dla hulajnóg), ale brak hubów multimodalnych


 Długość infrastruktury rowerowej nieadekwatna w porównaniu do długości infrastruktury drogowej (jedynie 25%)


 **Rekomendacja** - rozwinięcie stref mobilności, aby spełniały funkcje integracji transportu zbiorowego oraz mobilności współdzielonej (w formie multimodalnych hubów mobilności)



DANE I TECHNOLOGIE
40%

 Dostępność prywatnych aplikacji do planowania podróży wewnątrz miasta, ale nie obejmują one wszystkich dostępnych modalności

 Brak zarządzania mobilnością współdzieloną i usługami taxi poprzez dane rzeczywiste

 **Rekomendacja** - zwiększenie cyfryzacji transportu miejskiego poprzez miasto/region pozwoli na lepsze zarządzanie wszystkimi modalnościami dostępnymi na jego terenie oraz tworzenie kompleksowych produktów umożliwiających wygodniejsze podróżowanie







Ranking dla miast 30 000 - 100 000 mieszkańców



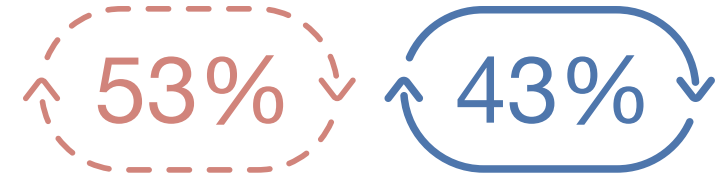
W tej kategorii wielkości miast dwa czołowe miejsca zajęły odpowiednio **Pruszków i Piaseczno** - miasta satelitarne względem Warszawy. Poza organicznym popytem na usługi mobilności współdzielonej w tych miejscowościach, bliskość większego ośrodka dała ich mieszkańcom zarówno dostęp do tych modalności transportu współdzielonego, które zogniskowane są typowo w obszarach metropolitalnych (tu: car sharingu), jak i do oferty transportu zbiorowego m.st. Warszawy. Trzeci w tym zestawieniu **Słupsk** zawdzięcza zaś swoją pozycję w głównej mierze

dzięki uwzględnieniu w rowerowej ofercie miasta także rowerów cargo, aczkolwiek z zastrzeżeniem co do jej niewielkiej skali. Poza podium tej kategorii wielkości miast uplasowały się odpowiednio: bliski Warszawie **Grodzisk Mazowiecki** - w zauważalny sposób regulujący kwestie związane z transportem współdzielonym - oraz bliska Trójmiastu **Rumia**.

W tabeli poniżej prezentujemy TOP-5 miast w ww. kategorii wielkości, natomiast na kolejnych stronach prezentujemy szczegółową ewaluację TOP-3 miast.

Miejsce	Miasto	Liczba pojazdów mobilności współdzielonej na 1000 mieszkańców	Liczba modalności	 Dywersyfikacja transportu	 Regulacje i polityka	 Infrastruktura	 Dane i technologie	 Ilościowy Wskaźnik Mobilności Współdzielonej	 Jakościowy Wskaźnik Mobilności Współdzielonej
1	Pruszków	5,76	3	48%	30%	44%	40%	53%	43%
2	Piaseczno	5,01	3	46%	50%	47%	40%	50%	46%
3	Słupsk	4,29	3	46%	20%	50%	40%	47%	44%
4	Grodzisk Mazowiecki	6,03	2	48%	70%	47%	40%	44%	49%
5	Rumia	5,57	2	42%	20%	41%	40%	42%	38%

1. PRUSZKÓW





Jako część metropolii warszawskiej, Pruszków jest beneficjentem polityki regionalnej odnośnie do planowania mobilności, w tym mobilności współdzielonej, a także inwestycji transportowych wspierających m.in. transport wewnątrzmijski. Budując na tych zaletach, miasto może stosunkowo niewielkim nakładem środków **polepszyć kompleksowe rozwiązania mobilnościowe oferowane**


swoim mieszkańcom, np. poprzez integrowanie mobilności współdzielonej z infrastrukturą miejską. Planowanie i zarządzanie rozwojem lokalnego systemu transportowego na podstawie bogatych zasobów danych umożliwi natomiast efektywniejsze wykorzystanie dostępnych modalności transportowych.



**DYWERSYFIKACJA
TRANSPORTU**
48%


 Brak systemowego wsparcia dla mobilności współdzielonej, za wyjątkiem taksówek i roweru miejskiego


 Wysoki wskaźnik motoryzacji indywidualnej wynoszący 713 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców (dotyczy powiatu pruszkowskiego)


 **Rekomendacja** - wprowadzenie wsparcia dla mobilności współdzielonej i zachęcanie do jej używania w miejsce korzystania z własnego samochodu na co dzień



**REGULACJE
I POLITYKA**
30%


 SUMP regionalny dla metropolii warszawskiej pokrywa Pruszków i uwzględnia rozwój mobilności współdzielonej i jej integracji w system transportowy


 Brak bezpośrednich uregulowań i porozumień z operatorami mobilności współdzielonej na terenie miasta


 **Rekomendacja** - współpraca miasta z operatorami mobilności współdzielonej oraz uchwalenie lokalnych regulacji dla logistyki miejskiej (SULP)



INFRASTRUKTURA
44%


 Z wyjątkiem roweru miejskiego oraz taksówek, zarówno brak restrykcji, ale i przywilejów dla mobilności współdzielonej związanej z infrastrukturą drogową (ruch) i parkingową (postój)


 Stosunek dróg rowerowych do samochodowych wynosi zaledwie 22%


 **Rekomendacja** - stworzenie infrastruktury łączącej mobilność współdzieloną z transportem zbiorowym, np. poprzez dedykowane parkingi przy stacjach (huby mobilności)



**DANE
I TECHNOLOGIE**
40%

 W Pruszkowie można korzystać z aplikacji do planowania podróży różnymi środkami transportu (zbiorowego), lecz brakuje integracji z mobilnością współdzieloną

 Brak zarządzania mobilnością współdzieloną i usługami taxi poprzez dane

 **Rekomendacja** - stworzenie planu zbierania i zarządzania danymi transportowymi razem z operatorami mobilności współdzielonej, aby lepiej diagnozować i wspierać mobilnościowe potrzeby mieszkańców

2. PIASECZNO



Dzięki swojej lokalizacji blisko Warszawy oraz istniejącej lokalnie infrastrukturze dla transportu szynowego, Piaseczno posiada duży potencjał zaoferowania swoim mieszkańcom zdywersyfikowanej oferty mobilnościowej opartej na transporcie drogowym, szynowym i współdzielonym. Będąc częścią metropolii warszawskiej miasto objęte jest jej Planem Zrównoważonej Mobilności miejskiej

(SUMP) i tym samym posiada wsparcie dla wdrożenia własnych, autonomicznych działań (regulacyjnych, infrastrukturalnych czy funkcjonalnych), które pozwoliłyby na **bardziej efektywne łączenie różnych modalności transportowych** jako alternatywy dla podróżowania po mieście własnym samochodem.



DYWERSYFIKACJA TRANSPORTU
46%

W mieście funkcjonują różne modalności transportu zbiorowego i współdzielonego, jednak bez systemowej współpracy pomiędzy nimi

Wskaźnik motoryzacji indywidualnej dla powiatu piaseczyńskiego wynosi 605 aut osobowych na 1000 mieszkańców) i jest o 15% niższy w porównaniu do sąsiedniego powiatu pruszkowskiego

Rekomendacja - współpraca z dostawcami usług publicznego transportu zbiorowego (WTP, PKP) i współdzielonego (rower miejski i prywatni dostawcy) nad połączoną ofertą mobilnościową



REGULACJE I POLITYKA
50%

Piaseczno objęte jest SUMP metropolii warszawskiej, który uwzględnia rozwój mobilności współdzielonej

Brak lokalnych regulacji w zakresie mobilności współdzielonej, za wyjątkiem kompatybilności systemu roweru publicznego z systemem warszawskim

Rekomendacja - stworzenie lokalnych ram regulacyjnych dla mobilności współdzielonej przy wykorzystaniu kierunków strategicznych z SUMP metropolii warszawskiej



INFRASTRUKTURA
47%

Wsparcie infrastrukturalne ograniczone jest do rowerów miejskich (stacje), taksówek (postoje) i logistyki miejskiej (koperty), brakuje jednak rozwiązań dla pozostałych modalności transportu współdzielonego

Stosunek dróg rowerowych do samochodowych wynosi raptem 14%

Rekomendacja - rozszerzenie wsparcia infrastrukturalnego o miejsca parkingowe dla wszystkich modalności transportu współdzielonego, np. w postaci multimodalnych hubów mobilności



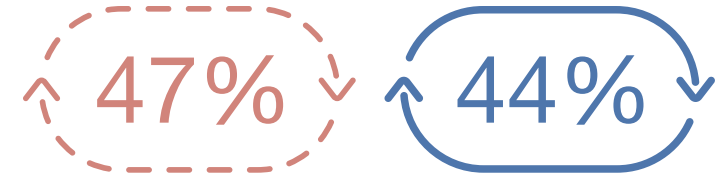
DANE I TECHNOLOGIE
40%

Ogólnodostępne aplikacje do planowania podróży transportem zbiorowym są dostępne w Piasecznie, jednak nie integrują one usług transportu współdzielonego

Urząd miasta nie zarządza takimi zjawiskami transportowymi jak mobilność współdzielona, usługi taxi czy logistyka miejska, przy wykorzystaniu danych rzeczywistych

Rekomendacja - zarządzanie wszystkimi modalnościami transportowymi w mieście w oparciu o rzeczywiste dane transportowe różnych dostawców

3. SŁUPSK



Mieszkańcy Słupska mają do dyspozycji różne rozwiązania w obszarze współdzielonej mikromobilności, co znalazło przełożenie na wysoką pozycję zdobytą w rankingu. Przestrzenie parkingowe dla pojazdów współdzielonych oraz lokalne porozumienie z operatorami umożliwiają mieszkańcom dobry dostęp do wybranych usług. Natomiast strategiczne podejście w zakresie regulacyjnym

(np. wdrożenie SUMP) **wzmocniłoby wydajność systemu transportowego** w mieście. Potencjał do ułatwienia wygodniejszego podróżowania po Słupsku ma w szczególności użycie danych transportowych - tak aby efektywnie zarządzać poszczególnymi modalnościami i lepiej je ze sobą integrować.



DYWERSYFIKACJA TRANSPORTU 46%



Uzupełnienie transportu zbiorowego poprzez system roweru miejskiego, a także rowery towarowe (cargo), jednak w skali nieadekwatnej do potrzeb transportowych mieszkańców



Wskaźnik motoryzacji indywidualnej wynosi 664 auta na 1000 mieszkańców i jest niższy od wysokiej średniej krajowej o jedyne 3%



Rekomendacja - wsparcie dla różnych modalności transportu współdzielonego i zbiorowego w celu tworzenia zdrowej alternatywy dla podróżowania po mieście samochodem osobowym



REGULACJE I POLITYKA 20%



Podpisane porozumienie w zakresie funkcjonowania współdzielonych e-hulajnóg, jednak wyłącznie z jednym z operatorów świadczących taką usługę w mieście



W Słupsku brakuje planu zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP) oraz regulacyjnego uwzględnienia dla mobilności współdzielonej i logistyki miejskiej



Rekomendacja - przygotowanie oraz uchwalenie SUMP, aby lepiej zarządzać i planować rozwój różnych modalności i wspierać pozytywny wpływ przełomowych technologii transportowych



INFRASTRUKTURA 50%



Istnieją huby multimodalne w formie dedykowanych miejsc parkingowych dla hulajnóg oraz rowerów, przy jednoczesnych restrykcjach w kontekście prędkości pojazdów i ich dostępu do określonych stref miasta



Jedynie co trzeci kilometr dróg samochodowych w mieście posiada infrastrukturę rowerową



Rekomendacja - rozwinięcie hubów multimodalnych w taki sposób, aby połączyć je z transportem zbiorowym i zaoferować mieszkańcom ofertę transportową *door-to-door*



DANE I TECHNOLOGIE 40%



Prywatne aplikacje do planowania podróży wewnątrz miasta są dostępne, jednak nie obejmują wszystkich modalności transportowych (zwłaszcza mobilności współdzielonej)



Do zarządzania transportem współdzielonym w mieście wykorzystywane są niewielkie ilości danych (liczba aktywnych hulajnóg i rowerów na terenie miasta)



Rekomendacja - współpraca ze wszystkimi operatorami mobilności współdzielonej i synteza danych transportowych w celu ich wykorzystania do modelowania transportowego







Ranking dla miast poniżej 30 000 mieszkańców



W tej kategorii wielkości miast zwyciężył **Nowy Dwór Mazowiecki**, głównie za sprawą największej w tej kategorii dywersyfikacji usług mobilności współdzielonej, na co złożył się fakt zlokalizowania na terenie gminy Portu Lotniczego Warszawa-Modlin. Miejsce nr 2 w zestawieniu za 2022 r. zajęła **Reda**, której mieszkańcy mogli korzystać z trójmiejskiej oferty car sharingu, natomiast miejsce nr 3 gmina **Koluszki** - za sprawą dostępności roweru publicznego z wojewódzkiego systemu "Rowerowe Łódzkie".

Miejsca poza podium przypadły zlokalizowanemu blisko Poznania **Swarzędzowi**, a także dolnośląskiej **Ścinawie** - tej ostatniej za sprawą systemu Ścinawskiego Roweru Miejskiego.

W tabeli poniżej prezentujemy TOP-5 miast w ww. kategorii wielkości, natomiast na kolejnych stronach prezentujemy szczegółową ocenę TOP-2 miast, a także miasta nr 4. Gmina Koluszki, która zajęła pozycję nr 3, nie udzieliła odpowiedzi w sposób, który pozwoliłby na jej ewaluację.

Miejsce	Miasto	Liczba pojazdów mobilności współdzielonej na 1000 mieszkańców	Liczba modalności	 Dywersyfikacja transportu	 Regulacje i polityka	 Infrastruktura	 Dane i technologie	 Ilościowy Wskaźnik Mobilności Współdzielonej	 Jakościowy Wskaźnik Mobilności Współdzielonej
1	Nowy Dwór Mazowiecki	6,24	3	42%	60%	41%	40%	55%	44%
2	Reda	7,58	2	42%	20%	38%	50%	50%	38%
3	Koluszki	9,70	1	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	48%	b.d.
4	Swarzędz	6,67	2	35%	30%	35%	40%	46%	35%
5	Ścinawa	8,48	1	40%	20%	41%	0%	43%	33%

1. NOWY DWÓR MAZOWIECKI





Nowy Dwór Mazowiecki zawdzięcza swoją wysoką pozycję w rankingu w głównej mierze dzięki bliskości Warszawy i usytuowania na terenie gminy portu lotniczego Warszawa-Modlin. Daje to miastu zarówno dostęp do różnych usług mobilności współdzielonej, jak i wsparcie strategiczne wynikające z bycia częścią metropolii warszawskiej. Co znamienne dla wielu miast satelitarnych względem


większych ośrodków, również Nowy Dwór Mazowiecki obarczony jest wysokim wskaźnikiem motoryzacji indywidualnej i ograniczoną ofertą transportu zbiorowego. Tym bardziej jednak **może upatrywać swoją szansę w integrowaniu transportu współdzielonego**, np. wokół węzłów transportu publicznego.



DYWERSYFIKACJA TRANSPORTU 42%


 Brak systemowego wsparcia dla mobilności współdzielonej i logistyki miejskiej, za wyjątkiem dwóch wspieranych modalności: rowerów miejskich i taxi


 Wysoki wskaźnik motoryzacji indywidualnej dla powiatu nowodworskiego na poziomie 875 aut na 1000 mieszkańców, a prawdopodobnie jeszcze wyższy dla samego miasta (brak danych)


 **Rekomendacja** - tworzenie zachęt dla korzystania przez mieszkańców z różnych modalności transportu zbiorowego i współdzielonego jako alternatywy dla posiadania samochodu na własność



REGULACJE I POLITYKA 60%


 Zawarte przez miasto porozumienia z komercyjnymi operatorami e-hulajnog (miasto nie podało ich brzmienia)


 Miasto wchodzi w skład 70 gmin metropolii warszawskiej, której projektowany SUMP uwzględni działania na rzecz mobilności współdzielonej - np. integrowanie w ramach idei MaaS usług transportu zbiorowego i współdzielonego


 **Rekomendacja** - stworzenie na poziomie uchwał Rady Miasta kompleksowego planu wspierania mobilności współdzielonej i wszystkich jej modalności (nie tylko roweru miejskiego i taxi), a także regulacji dla logistyki miejskiej



INFRASTRUKTURA 41%


 Wyznaczone w przestrzeni publicznej stanowiska dla roweru miejskiego i taksówek, ale brak miejsc dla innych jednośladów i car sharingu, a także agregowania różnych modalności w tej samej lokalizacji


 Stosunek długości dróg rowerowych do dróg samochodowych wynosi jedynie 24%


 **Rekomendacja** - infrastrukturalne łączenie oferty transportu zbiorowego z różnymi modalnościami transportu współdzielonego w jednym miejscu w tzw. hubach mobilności



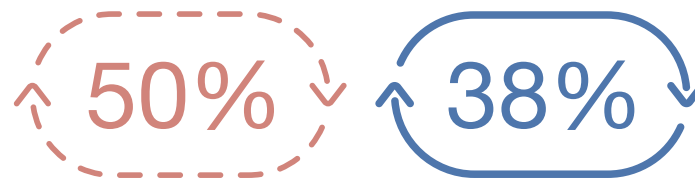
DANE I TECHNOLOGIE 40%

 Od 2022 r. w Nowym Dworze Mazowieckim można zamawiać jedzenie i zakupy prosto do domu za pomocą aplikacji mobilnej

 Miasto nie zarządza ani mobilnością współdzieloną ani usługami taxi w oparciu o dane rzeczywiste

 **Rekomendacja** - stworzenie ram dla pozyskania danych transportowych od dostawców usług mobilności współdzielonej, taxi czy logistyki miejskiej, aby lepiej zarządzać danymi dziedzinami

2. REDA





Reda zawdzięcza swoją wysoką pozycję w rankingu w dużej mierze rozprzestrzenieniu się z obszaru Trójmiasta przełomowych technologii mobilności. Mimo braku systemowego wsparcia dla rozwoju mobilności współdzielonej, równoczesny brak restrykcji dla niej sprawił, że **modalności te zostały udostępnione mieszkańcom przez sam rynek**. Odpowiednie uregulowania -


w formie SUMP, Sulp, uchwał Rady Miejskiej czy innych porozumień - pozwoliłyby jednak miastu lepiej skorzystać z potencjału mobilności współdzielonej, w szczególności w następstwie współpracy regionalnej (metropolitalnej) i integracji oferty transportu zbiorowego ze współdzielonym.



DYWERSYFIKACJA TRANSPORTU
42%


 Brak restrykcji dla mobilności współdzielonej przy jednoczesnym braku wsparcia tej kategorii (z wyjątkiem systemowo wspieranych taksówek)


 Dwie dostępne modalności transportu zbiorowego (autobus, kolej), ale bez uzupełnienia ich w 2022 r. systemem roweru miejskiego


 **Rekomendacja** - połączenie środków transportu współdzielonego i zbiorowego na różnych trasach umożliwi łatwiejsze poruszanie się po mieście/regionie bez własnego samochodu



REGULACJE I POLITYKA
20%


 Wg stanu na koniec 2022 r. brak dokumentów strategicznych regulujących mobilność współdzieloną i logistykę miejską (np. SUMP)


 Brak uchwał rady miejskiej czy innych porozumień regulujących mobilność współdzieloną na poziomie operacyjnym


 **Rekomendacja** - przygotowanie, uchwalenie i wdrożenie SUMP (na poziomie metropolitalnym) oraz innych regulacji odnośnie mobilności na terenie miasta



INFRASTRUKTURA
38%


 Brak infrastrukturalnych restrykcji, ale też wsparcia dla mobilności współdzielonej (z wyjątkiem wsparcia taksówek)


 Długość dróg rowerowych wynosi zaledwie 6,5% długości dróg samochodowych


 **Rekomendacja** - stworzenie dedykowanych miejsc postojowych dla mobilności współdzielonej w pobliżu stacji transportu zbiorowego (tzw. huby mobilności) i rozbudowa infrastruktury rowerowej



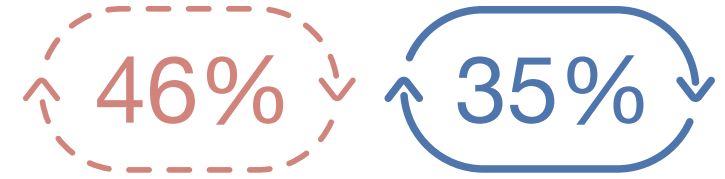
DANE I TECHNOLOGIE
50%

 W mieście dostępne są aplikacje mobilne do planowania podróży transportem zbiorowym. Ponadto, aplikacja Gdynia.pl zbiera i pokazuje dane odnośnie do dostępności mobilności współdzielonej również w Redzie

 Brak zarządzania mobilnością współdzieloną i usługami taxi poprzez dane rzeczywiste

 **Rekomendacja** - wspieranie regionalnych działań na rzecz pozyskiwania i integrowania danych transportowych mobilności współdzielonej i usług taxi

4. SWARZĘDZ



Wysoka pozycja miasta w rankingu możliwa była przede wszystkim za sprawą bliskości Poznania. Dało to Swarzędzowi zarówno dostęp, choć ograniczony, do wybranych usług mobilności współdzielonej, jak i wsparcie regulacyjne Metropolii Poznań. Co charakterystyczne dla miast satelitarnych względem większych ośrodków, również Swarzędz **nie zdywersyfikował dotychczas**

zbyt silnie opcji transportowych dostępnych mieszkańcom, pozostając miastem silnie samochodowym. Posiada on jednak duży potencjał, aby sytuację tę zmienić na korzyść - np. włączając w ekosystem transportowy miasta usługi mobilności współdzielonej i rozbudowując infrastrukturę pod kątem rozwoju mikromobilności.



DYWERSYFIKACJA TRANSPORTU
35%

+/- O 20% niższy wskaźnik motoryzacji indywidualnej dla powiatu poznańskiego w porównaniu do miasta Poznań (średnio 634 auta na 1000 mieszkańców wobec 796 w Poznaniu; brak danych dla samego Swarzędza)

- Brak systemowego wsparcia dla mobilności współdzielonej, która może w połączeniu z transportem zbiorowym tworzyć alternatywę dla posiadania samochodu na własność

✓ Rekomendacja - wobec skromnej oferty transportu zbiorowego warto przewidzieć mechanizmy wsparcia dla mobilności współdzielonej, np. w postaci promocji podróży multimodalnych: transport zbiorowy + współdzielony na odcinku tzw. ostatniej mili



REGULACJE I POLITYKA
30%

+ Jako część Metropolii Poznań Swarzędz posiada SUMP na lata 2016-2025 uchwalony jeszcze w 2016 r. - już wtedy uwzględniał on mobilność współdzieloną, np. car sharing i ride sharing. Trwają też prace nad aktualizacją tego SUMP do roku 2040 r.

- Brak uchwał Rady Miejskiej i/lub innych lokalnych regulacji w obszarze mobilności współdzielonej i logistyki miejskiej

✓ Rekomendacja - wsparcie szerokiego uwzględnienia mobilności współdzielonej, zgodnie z wytycznymi europejskimi, w przyszłym dokumencie Planu Zrównoważonej Mobilności dla Metropolii Poznań do roku 2040



INFRASTRUKTURA
35%

- W mieście brakuje infrastrukturalnego wsparcia dla usług mobilności współdzielonej - np. w postaci hubów mobilności tworzących przestrzenie i funkcjonalnie uporządkowane parkingi dla pojazdów współdzielonych

- Stosunek długości dróg rowerowych do dróg samochodowych wynosi w gminie raptem 7%

✓ Rekomendacja - projektowanie i rozwijanie infrastruktury z myślą o silniejszej dywersyfikacji transportu w kierunku mikromobilności - np. jednośladów



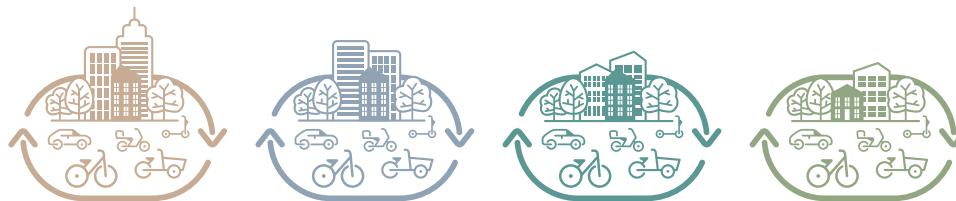
DANE I TECHNOLOGIE
40%

+ W Swarzędzu można za sprawą dedykowanych aplikacji mobilnych planować podróże przy użyciu transportu zbiorowego (planer podróży), a także zamawiać jedzenie i zakupy prosto do domu (mikrologistyka)

- Miasto nie zarządza ani mobilnością współdzieloną ani usługami taxi w oparciu o dane rzeczywiste

✓ Rekomendacja - stworzenie ram do współpracy z dostawcami usług mobilności współdzielonej, taxi czy logistyki miejskiej w oparciu o dane transportowe


Ranking zbiorczy




Na kolejnych stronach raportu publikujemy **pełny ranking miast przyjaznych mobilności współdzielonej w Polsce za rok 2022**, ułożony malejąco wg ilościowego Wskaźnika Mobilności Współdzielonej. Na wskaźnik ten złożyły się w równych proporcjach

dywersyfikacja usług mobilności współdzielonej (szerokość oferty) oraz liczba pojazdów współdzielonych w przeliczeniu na 1000 mieszkańców (gęstość oferty). Dokładny opis metodologiczny dostępny jest w rozdziale Metodyka na str. 41 raportu.






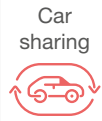
Miejsce	Miasto	Średnia liczba pojazdów dla modalności					Liczba typów usług	Liczba punktów za dywersyfikację usług	Suma pojazdów	Liczba mieszkańców	Liczba pojazdów mobilności współdzielonej na 1000 mieszkańców	Liczba punktów za dostępność oferty	Ilościowy Wskaźnik Mobilności Współdzielonej
		Bike sharing	Cargo bike sharing	Scooter sharing	Moped sharing	Car sharing							
1	Warszawa	3 835	5	14 472	49	1 394	5	50	19 755	1 860 000	10,62	41,93	91,9%
2	Gdynia	0	15	2 677	11	319	4	40	3 022	242 874	12,44	49,12	89,1%
3	Poznań	1 397	0	4 009	104	311	4	40	5 821	541 316	10,75	42,45	82,4%
4	Gdańsk	0	0	5 403	75	682	3	30	6 160	486 345	12,67	50,00	80,0%
5	Szczecin	666	0	1 866	56	233	4	40	2 821	391 600	7,20	28,44	68,4%
6	Kraków	154	0	6 778	0	647	3	30	7 579	803 300	9,43	37,24	67,2%
7	Wrocław	1 714	0	3 302	0	335	3	30	5 351	673 900	7,94	31,35	61,3%
8	Katowice	563	0	1 347	0	142	3	30	2 052	280 190	7,32	28,91	58,9%
9	Bydgoszcz	323	4	979	0	40	4	40	1 346	330 038	4,08	16,10	56,1%
10	Chorzów	100	0	544	0	8	3	30	652	101 914	6,39	25,24	55,2%
11	Nowy Dwór Mazowiecki	60	0	115	0	3	3	30	178	28 573	6,24	24,64	54,6%
12	Białystok	294	0	729	23	30	4	40	1 076	292 600	3,68	14,51	54,5%
13	Toruń	333	0	833	0	20	3	30	1 186	195 690	6,06	23,92	53,9%

Miejsce	Miasto	Średnia liczba pojazdów dla modalności					Liczba typów usług	Liczba punktów za dywersyfikację usług	Suma pojazdów	Liczba mieszkańców	Liczba pojazdów mobilności współdzielonej na 1000 mieszkańców	Liczba punktów za dostępność oferty	 Ilościowy Wskaźnik Mobilności Współdzielonej
		Bike sharing	Cargo bike sharing	Scooter sharing	Mopped sharing	Car sharing							
14	Pruszków	61	0	310	0	5	3	30	376	65 321	5,76	22,74	52,7%
15	Reda	0	0	213	0	3	2	20	216	28 506	7,58	29,93	49,9%
16	Piaseczno	45	0	208	0	8	3	30	261	52 017	5,01	19,77	49,8%
17	Łódź	1 334	0	1 578	0	285	3	30	3 197	658 444	4,86	19,17	49,2%
18	Koluszki	118	0	0	0	0	1	10	118	12 143	9,70	38,28	48,3%
19	Olsztyn	103	0	620	0	5	3	30	727	168 212	4,32	17,07	47,1%
20	Słupsk	50	3	318	0	0	3	30	371	86 365	4,29	16,94	46,9%
21	Zielona Góra	190	10	385	0	0	3	30	585	139 278	4,20	16,58	46,6%
22	Sosnowiec	149	5	132	0	22	4	40	309	189 178	1,63	6,44	46,4%
23	Swarzędz	0	0	188	0	3	2	20	191	28 561	6,67	26,33	46,3%
24	Rzeszów	0	0	699	30	30	3	30	759	197 181	3,85	15,20	45,2%
25	Lublin	511	0	713	0	50	3	30	1 274	331 243	3,85	15,19	45,2%
26	Grodzisk Mazowiecki	69	0	139	0	0	2	20	208	34 448	6,03	23,79	43,8%
27	Ścinawa	45	0	0	0	0	1	10	45	5 304	8,48	33,49	43,5%
28	Łomianki	0	0	102	0	5	2	20	107	18 168	5,90	23,29	43,3%
29	Gliwice	179	0	370	20	0	3	30	569	171 023	3,33	13,13	43,1%
30	Rumia	0	0	288	0	5	2	20	293	52 634	5,57	21,98	42,0%
31	Piastów	10	0	55	0	2	3	30	67	23 065	2,91	11,47	41,5%
32	Siemianowice Śląskie	60	0	113	0	2	3	30	175	63 892	2,74	10,83	40,8%
33	Konin	75	0	93	11	0	3	30	178	68 112	2,61	10,32	40,3%
34	Pruszcz Gdański	0	0	156	0	5	2	20	161	32 031	5,03	19,86	39,9%
35	Otwock	35	0	49	0	3	3	30	87	44 096	1,97	7,79	37,8%
37	Konstancin-Jeziorna	0	0	68	0	3	2	20	71	17 006	4,15	16,36	36,4%
36	Kalisz	72	8	67	0	0	3	30	146	93 973	1,56	6,15	36,1%
38	Płock	259	0	196	0	0	2	20	454	112 483	4,04	15,94	35,9%







Miejsce	Miasto	Średnia liczba pojazdów dla modalności					Liczba typów usług	Liczba punktów za dywersyfikację usług	Suma pojazdów	Liczba mieszkańców	Liczba pojazdów mobilności współdzielonej na 1000 mieszkańców	Liczba punktów za dostępność oferty	Ilościowy Wskaźnik Mobilności Współdzielonej
		Bike sharing	Cargo bike sharing	Scooter sharing	Mopped sharing	Car sharing							
39	Goleniów	0	0	140	0	0	1	10	140	21 762	6,42	25,35	35,3%
40	Tychy	30	0	444	0	0	2	20	474	123 105	3,85	15,21	35,2%
41	Polkowice	53	0	24	0	0	2	20	76	21 505	3,53	13,95	34,0%
42	Mińsk Mazowiecki	0	0	129	10	0	2	20	140	40 083	3,48	13,74	33,7%
43	Wejherowo	0	0	155	0	5	2	20	160	46 446	3,44	13,60	33,6%
44	Suwałki	80	0	145	0	0	2	20	225	68 525	3,28	12,96	33,0%
45	Koszalin	128	0	209	0	0	2	20	337	104 239	3,23	12,74	32,7%
46	Józefostaw	0	0	46	0	2	2	20	48	14 809	3,22	12,70	32,7%
47	Police	0	0	172	0	0	1	10	172	30 020	5,72	22,57	32,6%
48	Tarnów	128	0	190	0	0	2	20	318	103 960	3,05	12,06	32,1%
49	Pniewy	45	0	0	0	0	1	10	45	8 142	5,53	21,82	31,8%
50	Legionowo	0	0	147	0	7	2	20	154	52 792	2,91	11,51	31,5%
51	Malbork	0	0	202	0	0	1	10	202	37 050	5,45	21,50	31,5%
52	Pabianice	117	0	56	0	0	2	20	173	61 353	2,82	11,11	31,1%
53	Kutno	101	0	12	0	0	2	20	113	41 231	2,73	10,77	30,8%
54	Włocławek	165	0	90	0	0	2	20	255	102 102	2,50	9,86	29,9%
55	Kędzierzyn-Koźle	35	0	97	0	0	2	20	132	55 172	2,39	9,43	29,4%
56	Świnoujście	0	0	193	0	0	1	10	193	39 368	4,90	19,35	29,4%
57	Gniezno	86	0	63	0	0	2	20	149	64 220	2,32	9,14	29,1%
58	Częstochowa	108	0	348	0	0	2	20	456	208 282	2,19	8,64	28,6%
59	Chelm	70	0	53	0	0	2	20	123	57 933	2,12	8,36	28,4%
60	Ostrów Wlkp.	91	0	56	0	0	2	20	147	69 755	2,11	8,31	28,3%
61	Oleśnica	27	0	44	0	0	2	20	71	35 245	2,01	7,92	27,9%
62	Kielce	0	0	351	0	2	2	20	353	183 885	1,92	7,58	27,6%
63	Zgierz	82	0	20	0	0	2	20	102	54 012	1,88	7,44	27,4%

Miejsce	Miasto	Średnia liczba pojazdów dla modalności					Liczba typów usług	Liczba punktów za dywersyfikację usług	Suma pojazdów	Liczba mieszkańców	Liczba pojazdów mobilności współdzielonej na 1000 mieszkańców	Liczba punktów za dostępność oferty	 Ilościowy Wskaźnik Mobilności Współdzielonej
		Bike sharing	Cargo bike sharing	Scooter sharing	Moped sharing	Car sharing							
64	Oświęcim	0	0	157	0	0	1	10	157	36 048	4,34	17,14	27,1%
65	Tychowo	10	0	0	0	0	1	10	10	2 366	4,23	16,68	26,7%
66	Bielsko-Biała	96	0	183	0	0	2	20	279	166 765	1,68	6,61	26,6%
67	Ciechanów	46	0	23	0	0	2	20	69	41 980	1,64	6,46	26,5%
68	Zabrze	35	0	220	0	0	2	20	255	155 430	1,64	6,46	26,5%
69	Bolesławiec	15	0	45	0	0	2	20	60	37 293	1,62	6,38	26,4%
70	Śrem	20	0	22	0	0	2	20	42	28 262	1,48	5,83	25,8%
71	Świdnik	14	0	38	0	0	2	20	51	36 992	1,39	5,47	25,5%
72	Świętochłowice	0	0	61	0	2	2	20	63	45 795	1,37	5,41	25,4%
73	Jaworzno	0	0	338	0	0	1	10	338	87 552	3,87	15,26	25,3%
74	Czeladź	25	0	14	0	0	2	20	39	30 165	1,29	5,11	25,1%
75	Piotrków Trybunalski	40	0	43	0	0	2	20	83	67 264	1,23	4,86	24,9%
76	Leszno	0	0	228	0	0	1	10	228	60 642	3,76	14,85	24,8%
77	Marki	53	0	0	0	2	2	20	55	44 387	1,23	4,85	24,8%
78	Radom	0	0	236	0	2	2	20	238	197 848	1,20	4,74	24,7%
79	Łomża	33	0	39	0	0	2	20	72	60 128	1,20	4,72	24,7%
80	Karczew	0	0	9	0	2	2	20	11	9 338	1,18	4,65	24,7%
81	Chrzanów	0	0	128	0	0	1	10	128	34 387	3,71	14,64	24,6%
82	Szczecinek	139	0	0	0	0	1	10	139	37 899	3,66	14,45	24,5%
83	Zakopane	0	0	23	6	0	2	20	28	25 389	1,11	4,37	24,4%
84	Jastrzębie-Zdrój	63	0	14	0	0	2	20	77	83 139	0,92	3,65	23,7%
85	Łowicz	88	0	0	0	0	1	10	88	26 247	3,36	13,27	23,3%
86	Żary	15	0	13	0	0	2	20	28	35 198	0,78	3,08	23,1%
87	Józefów	0	0	13	0	2	2	20	15	21 116	0,72	2,83	22,8%
88	Ostrołęka	21	0	11	0	0	2	20	32	48 712	0,65	2,57	22,6%

Miejsce	Miasto	Średnia liczba pojazdów dla modalności					Liczba typów usług	Liczba punktów za dywersyfikację usług	Suma pojazdów	Liczba mieszkańców	Liczba pojazdów mobilności współdzielonej na 1000 mieszkańców	Liczba punktów za dostępność oferty	Ilościowy Wskaźnik Mobilności Współdzielonej
		Bike sharing	Cargo bike sharing	Scooter sharing	Mopped sharing	Car sharing							
89	Słupia Kapitulna	3	0	0	0	0	1	10	3	864	3,18	12,56	22,6%
90	Jędrzejów	0	0	6	3	0	2	20	9	14 308	0,60	2,38	22,4%
91	Suchy Las	8	0	0	0	2	2	20	10	20 359	0,49	1,94	21,9%
92	Żmigród	19	0	0	0	0	1	10	19	6 222	3,01	11,90	21,9%
93	Opole	0	0	371	0	0	1	10	371	126 458	2,94	11,59	21,6%
94	Milanówek	0	0	48	0	0	1	10	48	16 421	2,92	11,51	21,5%
95	Starogard Gdański	0	0	130	0	0	1	10	130	45 626	2,86	11,28	21,3%
96	Gorzów Wielkopolski	0	0	324	0	0	1	10	324	116 436	2,78	10,98	21,0%
97	Łask	45	0	0	0	0	1	10	45	16 191	2,78	10,97	21,0%
98	Brześć Kujawski	13	0	0	0	0	1	10	13	4 550	2,75	10,84	20,8%
99	Świdnica	0	0	142	0	0	1	10	142	53 423	2,66	10,51	20,5%
100	Trzebinia	0	0	50	0	0	1	10	50	18 704	2,66	10,50	20,5%
101	Gogolin	0	0	17	0	0	1	10	17	6 393	2,65	10,47	20,5%
102	Inowrocław	0	0	179	0	0	1	10	179	68 101	2,63	10,38	20,4%
103	Sieradz	99	0	0	0	0	1	10	99	39 158	2,53	10,01	20,0%
104	Chodzież	43	0	0	0	0	1	10	43	17 595	2,42	9,54	19,5%
105	Szczawno-Zdrój	0	0	13	0	0	1	10	13	5 243	2,38	9,41	19,4%
106	Skawina	0	0	56	0	0	1	10	56	24 071	2,33	9,20	19,2%
107	Stargard Szczeciński	0	0	153	0	0	1	10	153	66 923	2,29	9,04	19,0%
108	Zamość	0	0	133	0	0	1	10	133	58 942	2,25	8,87	18,9%
109	Międzywodzie	0	0	2	0	0	1	10	2	680	2,21	8,71	18,7%
110	Ustroń	35	0	0	0	0	1	10	35	16 007	2,19	8,63	18,6%
111	Duszniki-Zdrój	9	0	0	0	0	1	10	9	4 090	2,08	8,20	18,2%
112	Wągrowiec	53	0	0	0	0	1	10	53	25 457	2,06	8,14	18,1%
113	Luboń	66	0	0	0	0	1	10	66	32 848	2,01	7,93	17,9%

Miejsce	Miasto	Średnia liczba pojazdów dla modalności					Liczba typów usług	Liczba punktów za dywersyfikację usług	Suma pojazdów	Liczba mieszkańców	Liczba pojazdów mobilności współdzielonej na 1000 mieszkańców	Liczba punktów za dostępność oferty	 Ilościowy Wskaźnik Mobilności Współdzielonej
		 Bike sharing	 Cargo bike sharing	 Scooter sharing	 Mopped sharing	 Car sharing							
114	Skarżysko-Kamienna	0	0	83	0	0	1	10	83	41 793	2,00	7,88	17,9%
115	Zduńska Wola	78	0	0	0	0	1	10	78	38 848	1,99	7,88	17,9%
116	Nysa	0	0	81	0	0	1	10	81	41 205	1,96	7,75	17,7%
117	Chojnice	0	0	74	0	0	1	10	74	38 934	1,89	7,48	17,5%
118	Elbląg	0	0	213	0	0	1	10	213	113 567	1,87	7,39	17,4%
119	Nowy Sącz	0	0	146	0	0	1	10	146	80 587	1,81	7,15	17,1%
120	Siedlce	0	0	132	0	0	1	10	132	75 623	1,75	6,91	16,9%
121	Wałbrzych	0	0	178	0	0	1	10	178	101 857	1,75	6,89	16,9%
122	Starachowice	0	0	78	0	0	1	10	78	44 992	1,72	6,80	16,8%
123	Łęczyca	0	0	22	0	0	1	10	22	13 183	1,69	6,66	16,7%
124	Szamotuły	30	0	0	0	0	1	10	30	18 398	1,63	6,44	16,4%
125	Stalowa Wola	90	0	0	0	0	1	10	90	55 846	1,61	6,36	16,4%
126	Nakło nad Notecią	28	0	0	0	0	1	10	28	17 189	1,60	6,32	16,3%
127	Września	0	0	50	0	0	1	10	50	31 857	1,57	6,20	16,2%
128	Dzierżoniów	0	0	49	0	0	1	10	49	31 061	1,56	6,17	16,2%
129	Lębork	0	0	51	0	0	1	10	51	34 157	1,51	5,94	15,9%
130	Ciężkowice	0	0	4	0	0	1	10	4	2 500	1,50	5,92	15,9%
131	Łąck	8	0	0	0	0	1	10	8	5 357	1,49	5,90	15,9%
132	Pszczyna	37	0	0	0	0	1	10	37	25 260	1,47	5,82	15,8%
133	Skierniewice	65	0	0	0	0	1	10	65	45 560	1,43	5,65	15,7%
134	Choroszcz	9	0	0	0	0	1	10	9	6 033	1,41	5,56	15,6%
135	Rybnik	0	0	181	0	0	1	10	181	131 744	1,38	5,43	15,4%
136	Gostyń	0	0	26	0	0	1	10	26	20 023	1,31	5,18	15,2%
137	Sanok	0	0	45	0	0	1	10	45	34 687	1,31	5,16	15,2%
138	Tczew	0	0	75	0	0	1	10	75	57 394	1,31	5,16	15,2%

Miejsce	Miasto	Średnia liczba pojazdów dla modalności					Liczba typów usług	Liczba punktów za dywersyfikację usług	Suma pojazdów	Liczba mieszkańców	Liczba pojazdów mobilności współdzielonej na 1000 mieszkańców	Liczba punktów za dostępność oferty	Ilościowy Wskaźnik Mobilności Współdzielonej
		Bike sharing	Cargo bike sharing	Scooter sharing	Moped sharing	Car sharing							
139	Giżycko	0	0	36	0	0	1	10	36	27 596	1,30	5,15	15,1%
140	Sława	0	0	6	0	0	1	10	6	4 236	1,30	5,13	15,1%
141	Krapkowice	0	0	20	0	0	1	10	20	15 464	1,28	5,05	15,0%
142	Augustów	0	0	36	0	0	1	10	36	29 173	1,22	4,82	14,8%
143	Ozorków	0	0	21	0	0	1	10	21	18 259	1,14	4,49	14,5%
144	Kuźnica	0	0	4	0	0	1	10	4	3 693	1,02	4,01	14,0%
145	Bytom	0	0	151	0	0	1	10	151	149 576	1,01	3,97	14,0%
146	Głogów	0	0	63	0	0	1	10	63	62 886	1,00	3,94	13,9%
147	Sokołów Podlaski	18	0	0	0	0	1	10	18	18 473	0,97	3,85	13,8%
148	Krotoszyn	28	0	0	0	0	1	10	28	28 287	0,97	3,84	13,8%
149	Goczałkowice-Zdrój	6	0	0	0	0	1	10	6	6 613	0,95	3,73	13,7%
150	Ruda Śląska	0	0	122	0	0	1	10	122	131 532	0,93	3,67	13,7%
151	Słupno	8	0	0	0	0	1	10	8	8 918	0,93	3,65	13,7%
152	Kamień (gmina)	6	0	0	0	0	1	10	6	6 825	0,92	3,61	13,6%
153	Kolbudy	0	0	19	0	0	1	10	19	20 785	0,90	3,56	13,6%
154	Tomaszów Mazowiecki	0	0	50	0	0	1	10	50	58 089	0,87	3,41	13,4%
155	Dąbrowa Górnicza	0	0	98	0	0	1	10	98	114 765	0,85	3,37	13,4%
156	Nowa Sól	0	0	31	0	0	1	10	31	36 327	0,85	3,34	13,3%
157	Żyrardów	33	0	0	0	0	1	10	33	38 784	0,84	3,31	13,3%
158	Mikołów	0	0	34	0	0	1	10	34	41 327	0,83	3,28	13,3%
159	Pobiedziska	8	0	0	0	0	1	10	8	9 858	0,81	3,20	13,2%
160	Bełchatów	0	0	42	0	0	1	10	42	52 851	0,80	3,15	13,1%
161	Racibórz	0	0	36	0	0	1	10	36	50 130	0,72	2,83	12,8%
162	Wiśła	0	0	8	0	0	1	10	8	10 711	0,70	2,76	12,8%
163	Piekary Śląskie	0	0	35	0	0	1	10	35	52 137	0,67	2,66	12,7%

Miejsce	Miasto	Średnia liczba pojazdów dla modalności					Liczba typów usług	Liczba punktów za dywersyfikację usług	Suma pojazdów	Liczba mieszkańców	Liczba pojazdów mobilności współdzielonej na 1000 mieszkańców	Liczba punktów za dostępność oferty	 Ilościowy Wskaźnik Mobilności Współdzielonej
		 Bike sharing	 Cargo bike sharing	 Scooter sharing	 Mopped sharing	 Car sharing							
164	Lubin	0	0	46	0	0	1	10	46	68 407	0,67	2,65	12,7%
165	Kwidzyn	0	0	25	0	0	1	10	25	37 175	0,67	2,63	12,6%
166	Łańcut	0	0	12	0	0	1	10	12	17 649	0,67	2,63	12,6%
167	Kórnik	0	0	5	0	0	1	10	5	8 184	0,64	2,53	12,5%
168	Jarocin	0	0	17	0	0	1	10	17	26 399	0,64	2,52	12,5%
169	Pakosław	3	0	0	0	0	1	10	3	4 789	0,63	2,47	12,5%
170	Oława	0	0	21	0	0	1	10	21	33 153	0,62	2,44	12,4%
171	Wodzisław Śląski	0	0	27	0	0	1	10	27	45 120	0,61	2,40	12,4%
172	Chełm (gmina)	9	0	0	0	0	1	10	9	15 211	0,58	2,27	12,3%
173	Mosina	0	0	8	0	0	1	10	8	14 499	0,57	2,25	12,2%
174	Niepołomice	0	0	9	0	0	1	10	9	16 493	0,57	2,24	12,2%
175	Brzeg	0	0	19	0	0	1	10	19	33 768	0,56	2,19	12,2%
176	Biała Podlaska	0	0	30	0	0	1	10	30	54 768	0,55	2,16	12,2%
177	Świebodzice	0	0	12	0	0	1	10	12	21 942	0,52	2,07	12,1%
178	Jelenia Góra	0	0	38	0	0	1	10	38	75 794	0,51	2,00	12,0%
179	Strzegom	8	0	0	0	0	1	10	8	15 086	0,50	1,96	12,0%
180	Pleszew	0	0	8	0	0	1	10	8	16 641	0,47	1,87	11,9%
181	Kościierzyna	0	0	11	0	0	1	10	11	23 406	0,47	1,86	11,9%
182	Juchnowiec (gmina)	9	0	0	0	0	1	10	9	18 264	0,47	1,84	11,8%
183	Płońsk	0	0	10	0	0	1	10	10	21 591	0,46	1,83	11,8%
184	Biskupiec	0	0	5	0	0	1	10	5	10 010	0,45	1,77	11,8%
185	Opinogóra	3	0	0	0	0	1	10	3	5 824	0,43	1,69	11,7%
186	Żnin	0	0	6	0	0	1	10	6	13 187	0,43	1,68	11,7%
187	Żory	0	0	26	0	0	1	10	26	61 817	0,42	1,68	11,7%
188	Muszyna	0	0	2	0	0	1	10	2	4 464	0,42	1,66	11,7%

Miejsce	Miasto	Średnia liczba pojazdów dla modalności					Liczba typów usług	Liczba punktów za dywersyfikację usług	Suma pojazdów	Liczba mieszkańców	Liczba pojazdów mobilności współdzielonej na 1000 mieszkańców	Liczba punktów za dostępność oferty	Ilościowy Wskaźnik Mobilności Współdzielonej
		Bike sharing	Cargo bike sharing	Scooter sharing	Mopped sharing	Car sharing							
189	Żywiec	0	0	12	0	0	1	10	12	29 878	0,41	1,64	11,6%
190	Osiek	3	0	0	0	0	1	10	3	6 254	0,40	1,58	11,6%
191	Krosno	0	0	18	0	0	1	10	18	44 322	0,40	1,57	11,6%
192	Międzychód	0	0	4	0	0	1	10	4	10 070	0,37	1,47	11,5%
193	Wołomin	0	0	12	0	0	1	10	12	35 821	0,35	1,36	11,4%
194	Barlinek	0	0	5	0	0	1	10	5	13 119	0,34	1,35	11,4%
195	Nowy Targ	0	0	11	0	0	1	10	11	33 103	0,33	1,30	11,3%
196	Łęczna	0	0	6	0	0	1	10	6	17 826	0,32	1,25	11,2%
197	Turek	0	0	8	0	0	1	10	8	24 788	0,31	1,23	11,2%
198	Legnica	0	0	26	0	0	1	10	26	93 040	0,28	1,09	11,1%
199	Jawor	0	0	6	0	0	1	10	6	20 853	0,28	1,09	11,1%
200	Komorniki	10	0	0	0	0	1	10	10	36 329	0,28	1,09	11,1%
201	Mrągowo	0	0	6	0	0	1	10	6	20 808	0,27	1,05	11,0%
202	Golina	0	0	0	1	0	1	10	1	4 321	0,26	1,03	11,0%
203	Mikołajki	0	0	2	0	0	1	10	2	7 410	0,25	1,00	11,0%
204	Wyszków	0	0	6	0	0	1	10	6	26 132	0,23	0,91	10,9%
205	Mielec	0	0	12	0	0	1	10	12	57 363	0,21	0,84	10,8%
206	Rawicz	4	0	0	0	0	1	10	4	19 939	0,21	0,84	10,8%
207	Środa Wlkp.	0	0	5	0	0	1	10	5	24 339	0,21	0,81	10,8%
208	Tarnobrzeg	0	0	8	0	0	1	10	8	44 156	0,19	0,74	10,7%
209	Zawiercie	0	0	8	0	0	1	10	8	46 727	0,16	0,63	10,6%
210	Jelcz-Laskowice	0	0	2	0	0	1	10	2	15 109	0,15	0,59	10,6%
211	Będzin	0	0	7	0	0	1	10	7	54 322	0,13	0,51	10,5%
212	Grudziądz	0	0	0	8	0	1	10	8	89 450	0,09	0,35	10,3%
213	Przemysł	0	0	3	0	0	1	10	3	56 802	0,05	0,21	10,2%

Metodyka

Tytuł Mobilnego Miasta to wyróżnienie dla miast, które zdobyły czołowe miejsca w rankingu miast przyjaznych mobilności współdzielonej. Ranking i ewaluacja miast zostały przygotowane we współpracy merytorycznej ze Szkołą Główną Handlową w Warszawie, a objęły one swoim zakresem **213 polskich miejscowości, w których obecne były w 2022 r. rozwiązania mobilności współdzielonej.**

W rankingu nie uwzględniliśmy tych nadmorskich miejscowości, których funkcja w dużej mierze ogranicza się do turystycznej, a oferta pojazdów mobilności współdzielonej wynika w dużej mierze z popytu podyktowanego obecnością turystów a nie mieszkańców. Wśród miejscowości tych znalazły się: Jastrzębia Góra, Chłapowo, Pobierowo, Władysławowo, Kołobrzeg, Międzyzdroje, Sopot, Boszkowo, Chałupy,



Ilościowy Wskaźnik Mobilności Współdzielonej

Wskaźnik jest wynikiem ilościowej oceny wszystkich miast w Polsce, w których dostępne są usługi mobilności współdzielonej. Jest on wyrażony procentowo od maksymalnej liczby 100 punktów. Wskaźnik ten to suma dwóch mierników:

- **oceny szerokości oferty** (max. 50 pkt.) - w ten sposób ocenialiśmy różnorodność (dywersyfikację) modalności transportu współdzielonego, a za każdą z nich miasta otrzymywały po 10 punktów; zwracaliśmy uwagę na obecność rowerów, rowerów cargo, hulajnóg, skuterów i samochodów współdzielonych;

Dębki, Łeba, Rowy, Jarosławiec, Jastarnia, Rewal, Dziwnów, Jurata, Ustka, Ustronie Morskie, Dźwirzyno, Mielno i Grzybowo.

Miasta ocenialiśmy w 4 kategoriach wielkości wyrażonej ich populacją: poniżej 30 000 mieszkańców, od 30 000 do 100 000 mieszkańców, od 100 000 do 300 000 mieszkańców oraz powyżej 300 000 mieszkańców. TOP-5 miastom każdej z kategorii przyznaliśmy wyróżnienia w postaci Tytułu Mobilnego Miasta.

Poniżej prezentujemy szczegółowy opis metodyki. Proces jej opracowania został poddany konsultacjom w grupie roboczej wewnątrz Stowarzyszenia Mobilne Miasto, w których wzięli udział przedstawiciele branży wnosząc swój głos w odniesieniu do kryteriów, sposobu i zakresu oceny miast.

- **oceny gęstości oferty** (max. 50 pkt.) - w ten sposób sprawdzaliśmy, ile jest wszystkich pojazdów mobilności współdzielonej w przeliczeniu na 1000 mieszkańców w danej miejscowości; za benchmark obrano wynik Gdańska, w którym odnotowaliśmy najwięcej pojazdów na 1000 mieszkańców, bo aż 12,67; przez tę liczbę podzieliliśmy maksymalną sumę punktów (50), co pozwoliło nam stworzyć przelicznik 3,947525415 wykorzystany jako mnożnik dla wyników innych miast w tym obszarze.

Miasta, które w swojej kategorii wielkości zajęły miejsca pierwsze, drugie i trzecie zostały nagrodzone dyplomem Tytułu Mobilnego Miasta (odpowiednio: złotym, srebrny i brązowym). Miasta, które otrzymały miejsca czwarte i piąte otrzymały wyróżnienia.

Dane, na podstawie których przygotowany został ranking miast wyrażony ilościowym Wskaźnikiem Mobilności Współdzielonej, **bazują na podaży pojazdów współdzielonych w analizowanych miejscowościach**, której poziomy od lat monitorowane są cyklicznie przez Stowarzyszenie Mobilne Miasto.

- W przypadku 4 z 5 badanych modalności (rowerów, rowerów cargo, hulajnóg i skuterów - a więc jednośladów) posłużono się

danymi nt. podaży tych pojazdów na koniec każdego kwartału 2022 r., które zostały następnie uśrednione do jednej wartości rocznej - tak, aby zniwelować "sezonowy" (tj. zdeterminowany porami roku i warunkami pogodowymi) charakter usług mobilności współdzielonej realizowanej przy użyciu jednośladów.

- W przypadku 1 z 5 modalności, w której nie występuje efekt "sezonowości" - tj. usług car sharingu - posłużono się danymi nt. podaży pojazdów na koniec ostatniego kwartału 2022 r., aby oddać najbardziej aktualny stan na zakończenie roku.



Jakościowy Wskaźnik Mobilności Współdzielonej

W raporcie przedstawiliśmy również szczegółową (jakościową) ocenę miast wraz z ich opisem dla TOP-3 miast każdej kategorii wielkości, a bez opisu dla TOP-5 miast. Ocena ta brała pod uwagę **20 mierników** (składających się na 19 zmiennych) **podzielonych na 4 obszary**: dywersyfikacja transportu (4 zmienne); regulacje i polityka (5 zmiennych); infrastruktura (5 zmiennych); dane i technologia (5 zmiennych). Suma punktów z ww. mierników i zmiennych (78 pkt.) złożyła się na Jakościowy Wskaźnik Mobilności Współdzielonej, wyrażony procentowo. Należy go traktować jako wskazanie, w jakich

obszarach ocenione miasta mogą być benchmarkiem dla innych, a w jakich powinny coś poprawić.

Dane do uzupełniającej oceny 20 miast wyrażonej Jakościowym Wskaźnikiem Mobilności Współdzielonej zostały zebrane w oparciu o wypełnioną przez badane miasta ankietę (pytania rozesłane do miast w trybie dostępu do informacji publicznej), w której odpowiadały one na pytania dotyczące zdefiniowanych zagadnień opisanych na kolejnej stronie wraz ze sposobem punktowania odpowiedzi.



Pytania zawarte w ankietach do TOP-20 miast i sposób ich ewaluacji na rzecz Jakościowego Wskaźnika Mobilności Współdzielonej

		REGULACJA I POLITYKA			PUNKTACJA	
		brak	w przygotowaniu	uchwalony		
REGULACJA I POLITYKA	1.	Czy miasto posiada Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP: <i>Sustainable Urban Mobility Plan</i>)?			0 1 2	
	2.	Czy samoobsługowa mobilność współdzielona (np. rower miejski, e-hulajnogci, e-skutery, car sharing) została zdefiniowana na poziomie uchwały rady miasta?			0 1 2	
	3.	Czy miasto zawarło z operatorami samoobsługowej mobilności współdzielonej porozumienia w zakresie zasad funkcjonowania tych usług w mieście?			0 1 2	
	11.	Czy lokalny SUMP uwzględnia usługi samoobsługowej mobilności współdzielonej?			0 1 2	
	12.	Czy logistyka miejska jest przedmiotem regulacji na poziomie uchwały rady miasta?			0 1 2	
INFRASTRUKTURA	4.	Czy miasto wprowadziło przywileje lub restrykcje w zakresie ruchu pojazdów dla wyszczególnionych poniżej modalności? (np. wjazd do stref ograniczonego ruchu, prawo jazdy buspasem, inne)? Modalności: rower miejski; e-hulajnogci; e-skutery; car sharing; taxi- i ride-hailing; logistyka miejska.			0 1 2	
	0,5 dla każdej modalności, max. 12 pkt					
	5.	Czy miasto wprowadziło przywileje lub restrykcje w zakresie parkowania pojazdów dla wyszczególnionych poniżej modalności? (np. wyznaczone strefy parkingowe, ulgi w opłatach za postój w strefie płatnego parkowania, inne)? Modalności: rower miejski; e-hulajnogci; e-skutery; car sharing; taxi- i ride-hailing; logistyka miejska.			0 1 2	
	0,5 dla każdej modalności, max. 12 pkt					
	10.	Czy w mieście funkcjonują multimodalne huby/punkty/strefy mobilności łączące ofertę różnych samoobsługowych usług mobilności współdzielonej?			0 1 2	
	18. i 19.	Jaki jest stosunek długości dróg rowerowych do dróg dla ruchu samochodowego? Na podstawie pytań: Jaka jest w mieście długość dróg rowerowych (w km)? Jaka jest w mieście długość dróg dla ruchu samochodowego (w km)?				<10% >10% i <30% 30-50% >50% i <70% >70%
17.	Jaka jest w mieście liczba ogólnodostępnych punktów ładowania dla samochodów osobowych w przeliczeniu na 1000 mieszkańców?				0 1 2 3 4	
DYWERSYFIKACJA TRANSPORTU	7.	Jakie modalności dostępne są na terenie miasta w ramach transportu zbiorowego do podróży wewnątrzmiastowych? Do wyboru: minibus; autobus; tramwaj; metro; kolej miejska/regionalna; promy; inne - jakie?; inne - jakie?				0,5 za każdą z modalności (max. 4 pkt)
	8.	Jaki jest udział pojazdów bezemisyjnych (BEV/wodór) we flocie autobusowej komunikacji miejskiej?				0 1 2 3 4
	9.	Jaka jest liczba zarejestrowanych w mieście samochodów osobowych w stosunku do liczby mieszkańców?				0 1 2 3 4
	13.	Czy miasto wprowadziło inne mechanizmy wspierania lub ograniczania korzystania z usług dla wyszczególnionych poniżej modalności? (np. dofinansowanie do korzystania z usług, opłaty za zajęcie pasa drogowego, łączenie oferty z usługami publicznymi, inne)? Modalności: rower miejski; e-hulajnogci; e-skutery; car sharing; taxi- i ride-hailing; logistyka miejska.			0 1 2	
0,5 dla każdej modalności, max. 12 pkt						
DANE I TECHNOLOGIE	6.	Czy lokalny zarząd transportu/dróg zarządza usługami samoobsługowej mobilności współdzielonej w oparciu o dane?			0 1 2	
	14.	Czy lokalny zarząd transportu/dróg zarządza usługami taxi/ride-hailing w oparciu o dane?			0 1 2	
	15.	Czy w mieście funkcjonują aplikacje mobilne pozwalające planować trasę transportem zbiorowym różnych dostawców?			0 1 2	
	16.	Czy miasto posiada multimodalny planer podróży uwzględniający transport zbiorowy, samoobsługową mobilność współdzieloną i usługi taxi/ride-hailing?			0 1 2	
	20.	Czy w mieście dostępne są usługi mikrologistyki (dostarczania towarów/jedzenia na tzw. ostatniej mili przez dostawców na rowerach, skuterach itp.?)			0 1 2	

Tytuł Mobilnego Miasta 2022.

Ranking miast przyjaznych mobilności współdzielonej

© Copyright by Stowarzyszenie Mobilne Miasto. Warszawa, wrzesień 2023

Redaktorzy prowadzący:

Grzegorz Młynarski, Adam Jędrzejewski

Autorzy metodyki:

Adam Jędrzejewski, Grzegorz Młynarski, Aleksandra Zabrocka

Kapituła Tytułu Mobilnego Miasta:

prof. dr hab. Marek Bryx - przewodniczący, prof. dr hab. Anna Szelałowska, dr Izabela Rudzka, Adam Jędrzejewski, Grzegorz Młynarski

Autorzy tekstów:

Adam Jędrzejewski, Jakub Muscat

Badania i analizy:

Grzegorz Młynarski, Adam Jędrzejewski, Aleksandra Zabrocka, Julia Dziubecka-Krupińska

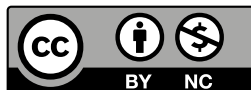
Grupa robocza - Członkinie i Członkowie Stowarzyszenia Mobilne Miasto:

Michał Dąbrowski (Nextbike), Jakub Giza (Nextbike), Małgorzata Kmiotek (Tier), Magdalena Mazur (Bolt), Krystian Ruba (Dott), Anika Słowińska (Bolt)

ISBN 978-83-969166-0-0



Stowarzyszenie Mobilne Miasto
ul. Twarda 18, 00-105 Warszawa
mobilne-miasto.org



Zawartość raportu została udostępniona
na licencji Creative Commons - Uznanie
autorstwa - Użycie niekomercyjne 4.0

2022

ZMIENIAJ MIASTA I ŚWIAT

SGH

Szkoła Główna
Handlowa
w Warszawie



Konferencja

**ESG. Zrównoważona transformacja
gospodarki, samorządów i rynków finansowych
– trendy, wyzwania i najlepsze praktyki**

Warszawa, 12-13 października 2023 r.

dr Izabela Rudzka: **ESG jednostki samorządu terytorialnego**



zarejestruj się na: www.sgh.waw.pl/transformacja-esg





W 2024 roku kolejna edycja
TYTUŁU MOBILNEGO MIASTA
