Europejski Ranking Miast - Free to Breathe 2026

Jakość powietrza i transport w europejskich miastach

Zanieczyszczenie powietrza jest największym środowiskowym zagrożeniem dla zdrowia w Europie. Dziewięciu na dziesięciu Europejczyków jest narażonych na stężenia przekraczające wytyczne Światowej Organizacji Zdrowia (WHO) dotyczące jakości powietrza. Problem ten jest najbardziej dotkliwy w miastach, a jednym z jego głównych źródeł jest transport drogowy. Jednocześnie to właśnie w miastach drzemie największy potencjał do zmian – władze miejskie decydują o sposobie wykorzystania ulic i mogą wdrażać rozwiązania transportowe poprawiające jakość powietrza.

Raport Clean Cities *Free to Breathe 2026* analizuje zanieczyszczenie powietrza w największych miastach Europy, zmiany jego jakości w ciągu ostatniej dekady oraz działania podejmowane przez miasta na rzecz czystszego powietrza. Ranking porównuje **40 europejskich miast** w **czterech obszarach**.



Cztery obszary oceny:

- Obecny poziom zanieczyszczenia powietrza: stężenia dwutlenku azotu (NO_2) oraz pyłu zawieszonego drobnego ($PM_{2,5}$), czyli dwóch kluczowych zanieczyszczeń szkodliwych dla zdrowia.
- Wstępna zgodność z limitami na 2030 r.: ocena, czy wybrane miasta już teraz spełniałyby nowe unijne normy.
- Zmiany w czasie: stopień poprawy jakości powietrza na przestrzeni ostatniej dekady.
- Działania w obszarze transportu: ocena, czy miasto wprowadziło strefy nisko- lub zeroemisyjne, drogi rowerowe odseparowane od ruchu samochodowego, autobusy elektryczne oraz szkolne ulice – rozwiązania uznane za jedne z najskuteczniejszych w oczyszczaniu powietrza.

Kluczowe wnioski:

Liderzy rankingu i regionalne różnice

Nasze badania pokazują, że **Kopenhaga, aglomeracja sztokholmska (ang. Greater Stockholm) oraz aglomeracja helsińska (ang. Greater Helsinki) to jedyne miasta, które otrzymały ocenę A,** i jedyne, które już teraz spełniają wszystkie unijne limity wyznaczone na 2030 rok. Najniżej w rankingu uplasowały się Ateny i Bukareszt. Jedenaście miast z ocenami E lub F znajduje się w Europie Południowej, Środkowej lub Wschodniej, a najlepiej radzące sobie ośrodki miejskie leżą w Europie Północnej. Szczegółowe wyniki znajdziecie w raporcie Clean Cities Free to breathe? Ranking clean air progress and policy in 40 European cities. Przygotowaliśmy też polskie podsumowanie.

Postęp wciąż nie oznacza zdrowego powietrza

Powietrze, którym oddychamy, nie jest jeszcze zdrowe w żadnym z badanych miast. Żadne z 40 miast nie spełnia wytycznych WHO dotyczących jakości powietrza i tylko aglomeracja sztokholmska spełnia roczne wytyczne dla pyłu $PM_{2,5}$. Widać jednak postęp. W ciągu 10 lat stężenie dwutlenku azotu spadło średnio o ponad jedną trzecią, a pyłu zawieszonego drobnego – o ponad jedną czwartą. Kopenhaga, Sztokholm i Stuttgart niemal o połowę zmniejszyły stężenie dwutlenku azotu, a Kraków i Sofia o ponad połowę zredukowały poziom pyłów drobnych.

Polityka transportowa przynosi efekty

Działania przynoszą efekty. Miasta prowadzące bardziej zdecydowaną politykę transportową odnotowały największe spadki stężeń dwutlenku azotu. Spośród 13 ośrodków miejskich, które obniżyły roczne stężenie NO_2 o ponad 40%, 10 posiada strefę niskiej emisji (LEZ). W wielu z tych środków zmiany wprowadzono niedawno, więc ich pełne korzyści dopiero się ujawnią.

Położenie nie przesądza o wyniku

Znaczenie w tym procesie ma oczywiście położenie geograficzne, ale nie uniemożliwia ono poprawy sytuacji. Miasta nadmorskie korzystają oczywiście z morskiej bryzy, która rozprasza zanieczyszczenia, ale miasta o mniej sprzyjającym ukształtowaniu terenu też mogą poprawiać jakość powietrza. Stuttgart, położony w kotlinie, gdzie zanieczyszczone powietrze ma tendencję do zalegania, wdrożył szereg rozwiązań – w tym rygorystyczną strefę niskiej emisji – dzięki czemu poziom NO_2 spadł tam niemal o połowę.

Czystsze powietrze to także korzyści gospodarcze

Ambitne działania nie muszą być przy tym kosztowne. Z naszych badań wynika, że miasta o mniejszych zasobach również osiągnęły poprawę dzięki niskokosztowym rozwiązaniom, takim jak nowe drogi rowerowe czy przekazywanie przestrzeni ulicznej z rąk kierowców mieszkańcom poprzez tworzenie szkolnych ulic. Brak działań wiąże się z kolei z wysoką ceną: zanieczyszczenie powietrza obniża wynik gospodarczy UE o około 4% rocznie, czyli o blisko 600 mld euro rocznie – kwotę zbliżoną do całego PKB Szwecji w 2025 roku.

Rekomendacje dla władz:

Miasta:

- Powinny wprowadzać dobrze zaprojektowane i skutecznie egzekwowane **strefy nisko- i zeroemisyjne**, będące sprawdzonymi narzędziami szybkiego ograniczania zanieczyszczeń z transportu drogowego.
- Powinny określić jasną wizję, harmonogram oraz ścieżkę dojścia do mobilności zeroemisyjnej w latach 30. XXI wieku, kładąc silny nacisk na mobilność aktywną.

- Powinny zapewnić w **100% elektryczne floty autobusowe na początku lat 30. XXI wieku**, zgodnie z unijnymi przepisami zachęcającymi do zakupu autobusów zeroemisyjnych, w szczególności z dyrektywą w sprawie ekologicznie czystych pojazdów oraz normami emisji CO_2.
- Powinny wprowadzić stałe szkolne ulice przy wszystkich szkołach, przy których pozwalają na to lokalne warunki do **2030 roku**.
- Powinny w pełni wykorzystywać środki wymienione w Załączniku VIII do zrewidowanej dyrektywy w sprawie jakości powietrza atmosferycznego (AAQD), w tym zeroemisyjne dostawy „ostatniej mili", car-sharing, zróżnicowane opłaty parkingowe oraz planowanie miasta zwartego.

Rządy krajowe:

- Powinny dokonać pełnej i terminowej transpozycji zrewidowanej dyrektywy AAQD, angażując miasta oraz społeczeństwo obywatelskie, i dążyć do spełnienia wartości dopuszczalnych na 2030 rok, zamiast polegać na odraczaniu terminów.
- Powinny zapewnić miastom podstawy prawne do wprowadzania i egzekwowania lokalnych rozwiązań, takich jak strefy nisko- i zeroemisyjne oraz szkolne ulice.
- Powinny zapewnić dedykowane finansowanie na rzecz czystego powietrza, kierując fundusze unijne do gospodarstw domowych znajdujących się w trudnej sytuacji oraz mikroprzedsiębiorstw.
- Powinny Wspierać miasta w opracowywaniu strategii dotyczących danych obejmujących wszystkie istotne obszary transportu i jakości powietrza oraz rozbudowywać monitoring jakości powietrza.

Unia Europejska:

- Powinna egzekwować terminową transpozycję dyrektywy AAQD oraz zgodność z wartościami dopuszczalnymi na 2030 rok, w tym reagować na plany ochrony powietrza, które nie zawierają mierzalnych celów, zapewnionego finansowania ani harmonogramu
- Powinna opracować jednolite i przejrzyste zasady przygotowywania prognoz wykorzystywanych do uzasadniania odroczenia terminów w nadchodzącym akcie wykonawczym.
- Powinna uznać poprawę jakości powietrza za jeden z głównych celów w Planach Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP).
- Powinna zobowiązać się do dalszego dostosowywania dyrektywy AAQD do wytycznych WHO, które są dwukrotnie bardziej rygorystyczne niż limity na 2030 rok dla pyłu $PM_{2,5}$ i dwutlenku azotu (NO_2).

Do wejścia w życie nowych limitów pozostały nieco ponad trzy lata, a kilka miast europejskich już dziś pokazuje, że oczyszczenie powietrza jest możliwe. Miasta muszą przyspieszyć swoje działania w tym kierunku, działać natychmiast i podejmować odważne kroki, które zapewnią zdrowsze ulice, zdrowsze życie i czyste powietrze dla wszystkich.

Zobacz pełną wersję naszego raportu Clean Cities Free to breathe? Ranking clean air progress and policy in 40 European cities.