

Організатор:



Контент-партнер:



# Звання Мобільного міста

2022 РЕЙТИНГ МІСТ,  
ДРУЖНІХ ДО СПІЛЬНОЇ МОБІЛЬНОСТІ



Переклад презентації на українську мову є неофіційним та виконаний громадською організацією «Vision Zero» (<https://visionzero.org.ua/>) у 2024 році з англійської мови.

Презентація одержана з відкритих джерел, авторські права на презентацію належать її авторам та організаціям, які вони представляли на момент публікації презентації та які зазначені в презентації. Автори не можуть гарантувати відсутність неточностей в презентації або в перекладі й не несуть відповідальності за достовірність й коректність поданої інформації.

Переклад здійснено з просвітницькими та інформаційними цілями без мети одержання прибутку чи реклами. Будь-які згадки міст, організацій чи торгових марок не є рекламою.



MOBILNE MIASTO  
NEW URBAN MOBILITY

## Розвиваємо індустрію нової та спільної мобільності

Мережування та сприяння  
співпраці

Аналізи, звіти та  
дослідження

Експертний голос для регуляторів  
ринку та медіа

[mobilne-miasto.org](http://mobilne-miasto.org)





Його Величність  
Ректор Варшавської школи економіки  
**Доктор, професор SGH Пьотр Вахов'як**

*Місія Варшавської школи економіки, яка є одним з найкращих економічних університетів у Польщі - це, серед іншого, формування громадянської позиції, а також участь у суспільному розвитку та створенні інноваційної економіки.*

*Наша участь у першому рейтингу в Польщі - "Звання мобільного міста", який оцінює польські міста з точки зору їх доступності та дружності до спільних транспортних систем в дусі економіки спільного користування, є одночасно вираженням дій відповідно до наших цінностей та проведенням освітньої та дослідницької діяльності на найвищому рівні.*

*Ми з гордістю представляємо результати першого національного рейтингу міст, дружніх до спільної мобільності. Мені дуже приємно, що у підготовці Рейтингу брали участь співробітники Департаменту інноваційного розвитку міста. Бажаю вам і нашому суспільству, щоб ми жили у все більш "мобільних" містах, з духом сталого споживання, турботи про довкілля та один про одного.*



Засновник і президент  
Асоціації "Мобільне місто"  
**Адам Єнджеєвський**

*Шість років діяльності Асоціації "Мобільне місто" увінчалися врученням, вперше в Польщі, "Звання Мобільне місто" - Це нагорода для тих міст, які пропонують своїм мешканцям найбільший доступ до спільних послуг мобільності..*

*"Мобільне місто" - це не просто пропозиція спільного транспорту, а ширша концепція, яка говорить про сталу транспортну екосистему, вищу якість життя та міста, які є більш зручними для користувачів. Це також зміна підходу до спільного міського простору - зробити його максимально функціональним і якомога менше ізольованим. Нарешті, "мобільне" місто - це також переоцінка міських функцій: від паркування, яке може займати до 35-50% міського простору, до більш сталих, інклюзивних та підготовлених міст до викликів майбутнього, як-от зміни клімату.*

*Запрошую вас ознайомитися з прем'єрним звітом звання "Мобільне місто" і бажаю вам натхнення, а потім - втілити його в конкретні дії на благо всіх нас.*

2022



## Ласкаво просимо до Асоціації "Мобільне місто"!

Приєднуйтеся до нас  
[MOBILNE-MIASTO.ORG](https://mobilne-miasto.org)

ОТРИМАЙТЕ РЕГУЛЯРНИЙ ДОСТУП ДО  
ЕКСПЕРТНИХ ТА НАЙНОВІШТХ ЗНАЬ:

Циклічний аналіз ринку доступний для членів  
Асоціації.



Ми об'єднуємо учасників нової та спільної мобільності



## Зміст

Вступ .....	05
Резюме .....	10
Рейтинг для міст з населенням понад 300К мешканців.....	16
Рейтинг для міст з населенням від 100 000 до 300 000 мешканців .....	20
Рейтинг для міст з населенням від 30 000 до 100 000 мешканців .....	24
Рейтинг для міст з населенням менше 30 000 мешканців..	28
Сукупний рейтинг.....	32
Методологія .....	41

Рекомендуємо звернути особливу увагу:

Сторінка 9

**ТОП-5 міст** для кожної з 4-х розмірних категорій

Сторінка 11

**Основні висновки** з оцінки ТОП-20 міст

Сторінка 32.

Повний рейтинг 213 населених пунктів, ранжованих відповідно до наявності пропозицій спільної мобільності, виражених у Кількісному індексі спільної мобільності



## Члени колегії Звання "Мобільне місто"



### Професор, доктор Марек Брикс; голова колегії

Завідувач кафедри Інноваційного міста, раніше - кафедри інвестицій та нерухомості Варшавської школи економіки. Видатний експерт з питань житлової політики, ринку нерухомості та методів фінансування інвестицій, зокрема житлових. Автор книг і статей, зокрема "Ринок нерухомості - система та фінансування", "Фінансування житлових інвестицій", а також у сфері ревіталізації та інновацій у містах. Отримав 3 нагороди від Міністра будівництва за свої публікації. У 2000-2012 роках керував видавничою серією "Нерухомість" (Полтекст). З 2001 по 2003 рік - президент Управління житлового будівництва та міського розвитку, заступник міністра інфраструктури. Остання книга (2021): Доступне житло у сталому місті.



### Професор Анна Шелонгівська

Професор суспільних наук у галузі економіки та фінансів. Викладач Варшавської школи економіки. Автор понад 200 наукових публікацій з питань фінансів, банківської справи, ринку нерухомості, житлової політики та інновацій.



### Доктор Ізабела Рудзька

Економіст. Викладач Варшавської школи економіки. Закінчив UMK, UW, UWM, PAN, MBA. Керівник аспірантури. Колишній працівник органів місцевого самоврядування. Автор публікацій у сфері сталого розвитку міст (наприклад, дослідження в Ізраїлі), нерухомості та ESG.



### Ґжеґож Млинарський

Стратег та сервіс-дизайнер в Асоціації мобільного міста; генеральний директор s360; соціолог міста та повсякденного життя, інституційний економіст; дослідник спільного споживання та ставлення споживачів до власності; аспірант Варшавської школи економіки.



### Адам Єнджеєвський

Один з піонерів спільної мобільності у Польщі, який роками розвиває цю сферу на основі парадигми MaaS (*мобільність як послуга*), політики паркування та державно-приватного партнерства (ДПП) як формули виконання державних завдань.

## Вступ

**Звання "Мобільне місто" - це перший рейтинг польських міст, дружніх до спільної мобільності** - транспортної категорії, яка міцно утвердилася в польських містах, зібравши мільйони зареєстрованих користувачів\_чок і охопивши своєю пропозицією понад 100 000 різних типів транспортних засобів у більш ніж 200 містах і містечках.

Рейтинг був підготовлений у тісній співпраці з Варшавською школою економіки і ґрунтувався на оцінці всіх міст Польщі, де у 2022 році були присутні засоби спільної мобільності, тобто міські велосипеди, спільні електросамокати та електросамокати, а також автомобілі в системах спільного користування.



Виражений у відсотках, індикатор показує ширину пропозиції спільної мобільності (тобто наявність різних її способів) та її щільність (тобто кількість транспортних засобів на 1 000 мешканців).



Індикатор, виражений у відсотках, показує діяльність міста на користь спільної мобільності у чотирьох вищезгаданих сферах, які були оцінені на основі відповідей, отриманих від самих міст.



## КАТЕГОРІЇ РОЗМІРУ МІСТ



Міста  
понад 300 000  
мешканців



Міста  
100 000 - 300 000  
мешканців



Міста  
30 000 - 100 000  
мешканців



Міста з  
населенням  
менше 30 000  
мешканців

## СФЕРИ ЯКІСНОГО ОЦІНЮВАННЯ



### ДИВЕРСИФІКАЦІЯ ТРАНСПОРТУ

Це оцінювало, серед іншого, види громадського транспорту, доступні мешканцям\_кам для внутрішньоміських поїздок, механізми підтримки спільної мобільності, а також рівень індивідуальної моторизації.



### ПРАВИЛА ТА ПОЛІТИКИ

Предметом оцінки тут були насамперед Плани сталої міської мобільності (ПСММ) та наявність спільної мобільності в місцевому законодавстві (рішеннях міських рад) або інших нормативно-правових актах.



### ІНФРАСТРУКТУРА

Тут оцінювалися інфраструктурні умови для спільної мобільності, що виражаються насамперед у підтримці або обмеженнях для руху та паркування транспортних засобів, а також у розвитку інфраструктури для цієї категорії транспорту.



### ДАНИ ТА ТЕХНОЛОГІЇ

Це оцінювало, серед іншого, управління спільною мобільністю на основі реальних даних і наявність у місті цифрових рішень для планування поїздок та поєднання різних видів транспорту.

# "Мобільне" місто - що це за місто?

Перший у Польщі рейтинг міст, дружніх до спільної мобільності - що завершився присудженням звання "Мобільне місто" 20 місцевим органам влади, має на меті **започаткувати важливу публічну дискусію про "мобільність" міст** і про те, як ми ними пересуваємося, а отже, про те, як функціонують і виглядають міста, в яких ми живемо.

При цьому критично важливо, як ми функціонально проектуємо міські простори, як міста управляють процесами міського транспорту, як ми використовуємо спільні, вкрай обмежені ресурси - наприклад, простір, і, насамперед

- в яких містах ми будемо жити в майбутньому. Чи це будуть міста, в яких транспортні функції все ще займають до 35-50% площі, чи це будуть більш придатні для життя місця.

**Застосування економіки спільного користування у міській мобільності** може стати важливим каталізатором для міських транспортних систем, а отже, потребує системної підтримки.

Міста, висвітлені у звіті, яким ми присвятили наступні сторінки нашого аналізу, можуть слугувати прикладами передового досвіду і вказувати шлях до змін.

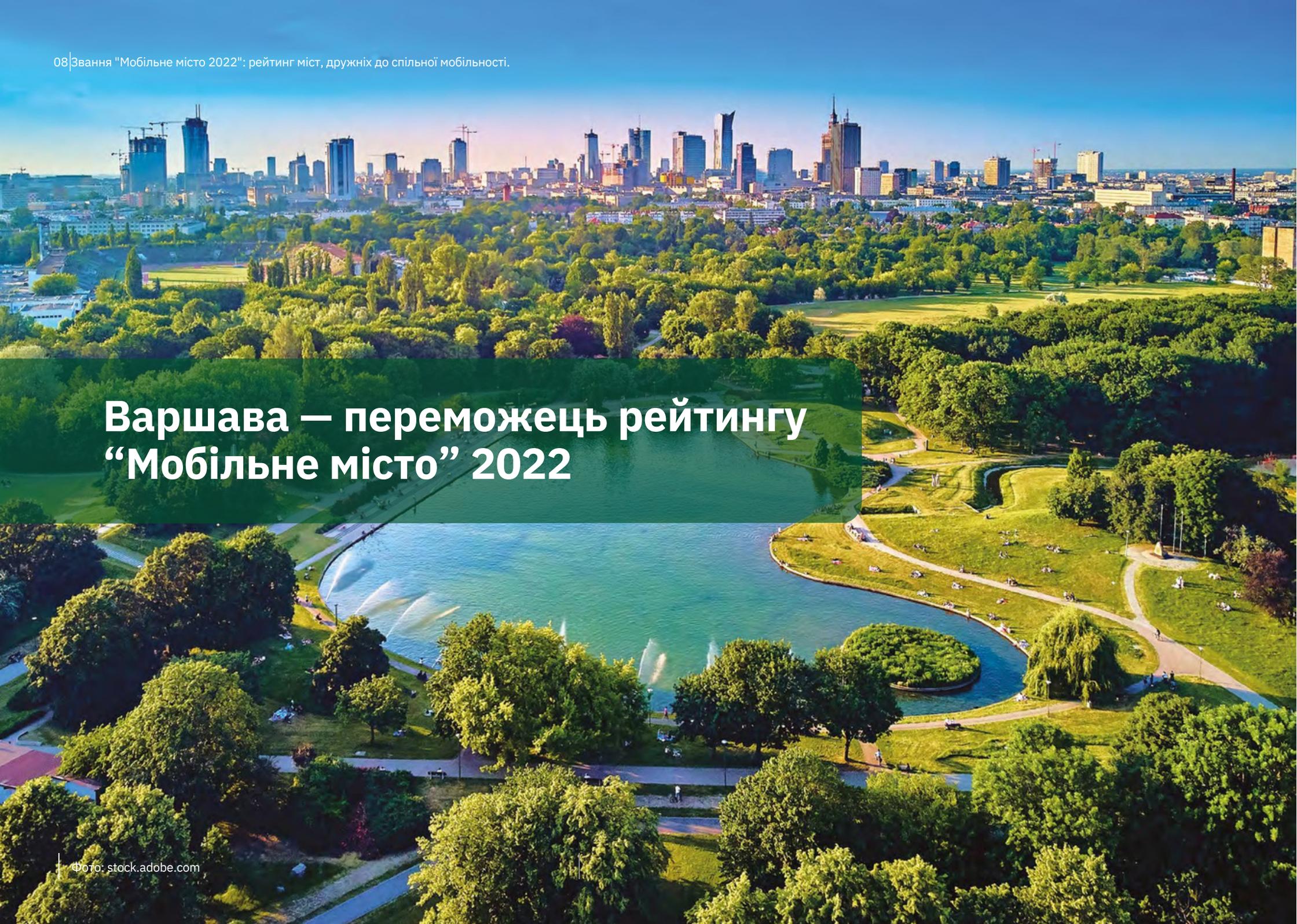


## Професор, доктор Марек Брікс ; Варшавська школа економіки

### Найширші можливості для використання спільної мобільності

*Цей рейтинг міст, сприятливих для мобільності, відображає, насамперед, відносний потенціал окремих міст у задоволенні потреби у спільній мобільності. Це перший подібний рейтинг у Польщі, який буде розвиватися в найближчі роки. **Міста на вершині рейтингу - це ті, які створили найширший спектр можливостей для своїх мешканців скористатися перевагами спільної мобільності.** Ми вітаємо їх за відданість справі та досягнуті результати і сподіваємося на подальший сталий розвиток цієї послуги у всіх містах.*

*Питання міської мобільності — це не лише питання надання послуги, а й питання відповідності її попиту. Цю потребу можна і потрібно формувати у громадян, задовольняючи її комплексно, враховуючи їхні думки та пропозиції. Вони — користувачі — знають, як і де реалізувати цю послугу, де мають бути розташовані центри мобільності, а також як вони хочуть до них дістатися. Наші наступні рейтинги будуть враховувати цей контекст мобільності.*

An aerial photograph of Warsaw, Poland, showing a dense urban skyline with various skyscrapers and 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 people seen walking and sitting on the grass. The sky is clear and blue.

# Варшава — переможець рейтингу “Мобільне місто” 2022

# ТОП-5 міст для кожної розмірної категорії



МІСТА З  
НАСЕЛЕННЯМ  
ПОНАД 300 000  
МЕШКАНЦІВ

Місце 1  
Варшава ↑ 92% ↓ 53%

Місце 2  
Познань. ↑ 82% ↓ 63%

Місце 3  
Гданськ ↑ 80% ↓ 54%

Місце 4  
Щецін ↑ 68% ↓ 47%

Місце 5  
Краків ↑ 67% ↓ 47%



МІСТА З НАСЕЛЕННЯМ  
100 000 — 300 000  
МЕШКАНЦІВ

Місце 1  
Гдиня. ↑ 89% ↓ 59%

Місце 2  
Катовіце. ↑ 59% ↓ 42%

Місце 3  
Хожув ↑ 55% ↓ 41%

Місце 4  
Білосток. ↑ 55% ↓ 41%

Місце 5  
Торунь ↑ 54% ↓ 46%



МІСТА З НАСЕЛЕННЯМ  
30 000 — 100 000  
МЕШКАНЦІВ

Місце 1  
Прушков ↑ 53% ↓ 43%

Місце 2  
П'ясечно ↑ 50% ↓ 46%

Місце 3  
Слупськ ↑ 47% ↓ 44%

Місце 4  
Гродзіс Маз. ↑ 44% ↓ 49%

Місце 5  
Румія. ↑ 42% ↓ 38%



МІСТА З  
НАСЕЛЕННЯМ  
МЕНШЕ 30 000  
МЕШКАНЦІВ

Місце 1  
Новий  
Двур Маз ↑ 55% ↓ 44%

Місце 2  
Реда ↑ 50% ↓ 38%

Місце  
Колушки ↑ 48% ↓ н/д

Місце 4  
Сважендз ↑ 46% ↓ 35%

Місце 5  
Сьцінава ↑ 43% ↓ 33%

## Резюме

На наступних сторінках ми зібрали ключові висновки та описали основні спостереження з оцінки польських міст з точки зору їхньої дружності до спільної мобільності. Було проаналізовано чотири сфери: диверсифікація транспорту, міське регулювання та політика, стан інфраструктури та використання даних і технологій. Ми також представляємо коментарі експертів, які надають додатковий погляд на обговорювані транспортні явища.



**Ґжеґож Млинарський**; консультант зі стратегії та розвитку; Асоціація "Мобільне місто"  
*Зростання споживання на основі доступу*

Сучасні соціальні, культурні, економічні, політичні, технологічні та індустріальні зміни дозволяють зробити висновок, що форми споживання, засновані на відсутності власності, можуть бути задовільною альтернативою власності для деяких споживачів. Зростання споживання, заснованого на доступі, свідчить про дві останні **тенденції: так звані бюджетники (budgeteers) та економні споживачі**. Споживачі, які вирішили споживати менше, вважають, що це рішення

впливає на їхню фінансову стабільність та сталий розвиток середовища, зокрема міських центрів, в яких вони працюють. Це явище також дедалі більше зачіпає транспортні засоби, і **пропозиція субсидованого спільного транспорту ідеально вписується в ці тенденції**. Визнання та підтримка цих тенденцій міською та регіональною владою — це можливість створити більш придатні для життя міста.



## Основні висновки за результатами оцінки ТОП-20 міст



**Діагноз:** високий рівень володіння автотранспортом

**Виклик:** висока частка автомобільних перевезень у структурі перевезень з негативними наслідками, наприклад, надмірним рухом, забрудненням повітря у місті, або захоплення простору

**Рекомендація:** розвивати альтернативи індивідуальному автотранспорту через комбіновану пропозицію громадського та спільного транспорту, наприклад, на платформах МaaS (мобільність як послуга).



**Діагноз:** ключова роль Планів сталої міської мобільності (ПСММ) у розбудові сталої міської мобільності

**Виклик:** Міські ПСММ недостатньо поширені в польських містах і не є актуальними щодо європейських керівних принципів (оновлюються на основі змін на ринку мобільності та досліджень цих змін)

**Рекомендація:** поширити ПСММ на міському та вищому (агломераційному) рівнях, оновити їх відповідно до європейських рекомендацій та прийняти як обов'язкове до виконання на місцевому рівні законодавство.



**Діагноз:** недостатня інфраструктура для спільної мобільності

**Виклик:** Недостатнє та фрагментарне врахування спільної мобільності в організації міського руху применшує її внесок у міські подорожі

**Рекомендація:** створити мультимодальні "хаби мобільності", що об'єднують (просторово і функціонально) в одному місці різні види спільного транспорту з громадським транспортом



**Діагноз:** брак даних про транспортні процеси (спільна мобільність, таксі, міська логістика)

**Виклик:** елементарна необізнаність міст про масштаби та природу транспортних явищ (спільна мобільність, таксі, міська логістика) унеможлиблює управління ними

**Рекомендація:** створити нормативну базу для збору транспортних даних, введення їх у моделі руху та прийняття рішень на основі реальних масштабів явищ

## Основні спостереження у питаннях різноманітності транспорту



Серед історично підтримуваних видів громадського транспорту - жорстко регульовані та привілейовані послуги таксі та міські велосипедні системи, що фінансуються з бюджету. Інші форми спільного транспорту (наприклад, електрична мікромобільність або спільне користування автомобілями) також потребують підтримки, щоб належним чином конкурувати (**сьогодні ми маємо ситуацію нерівної конкуренції**) і урізноманітнити екосистему міської мобільності таким чином, щоб громадянам не доводилося покладатися на власні засоби пересування і щоб вони могли скористатися *послугою "Мобільність як послуга" (MaaS: Mobility-as-a-Service)*.

Польща також все ще має критично високий рівень індивідуальної моторизації (згідно з даними Євростату за 2022 рік, він становить 687 автомобілів на 1 000 мешканців, що є найвищим показником у ЄС). Тому необхідно запропонувати системну альтернативу і спробувати **переконати мешканців шукати інші рішення для пересування містом**. Одним із рішень є використання потенціалу спільної мобільності.



**Професор, доктор Анна Шелонґовська; Варшавська школа економіки**

*Прогалини в дослідженнях ефективності*

*Поляки прив'язані до власності, і хоча з'являється все більше рішень для спільної мобільності, все ще існує велика прогалина в дослідженнях щодо їхньої ефективності. Незважаючи на зростаючий внесок спільної мобільності у сталий розвиток міського транспорту, слабким місцем наявних моделей є відсутність узгодженої міської стратегії, яка б інтегрувала громадський транспорт, індивідуальну та спільну мобільність. Це пов'язано з **відсутністю доступу міст до фактичних даних, що лежать в основі побудови та управління транспортною моделлю**, зокрема: 1) поточна кількість транспортних засобів у системі спільної мобільності*

*2) таксі та 3) транспортні засоби доставки (як частина міської логістики).*

*Відсутність елементарних знань про те, яким транспортом і в якій мірі користуються мешканці всіх польських міст, перешкоджає ефективному управлінню містом. Тому існує нагальна потреба у створенні національної нормативної бази, яка б дозволила отримувати реальні дані про всі види транспорту в містах, щоб вносити їх у транспортні моделі та приймати оптимальні рішення у цій сфері.*

# Основні спостереження у питаннях регулювання та політики



Польські міста перебувають на різних етапах підготовки, впровадження та оновлення Планів сталої міської мобільності (SUMP: *Sustainable Urban Mobility Plans*), з помітною тенденцією до підготовки їх не на рівні окремого міста, а цілої агломерації. Вони також потребують **постійного оновлення відповідно до директив ЄС**, які чітко вказують на необхідність інтеграції спільної мобільності в транспортні системи міст, а також опікуються явище міської логістики.

Спільна мобільність також лише зрідка регулюється рішеннями міських рад. Натомість більш поширеними є місцеві "угоди" між містом та окремими постачальниками послуг мобільності. Однак їм бракує міцної правової бази, і здебільшого вони стосуються лише електросамокатів. Певним висновком з такого стану речей могло б стати **створення рамкової угоди, яка б регулювала спільну мобільність** між місцевим самоврядуванням і ринком.



## Д-р Ізабела Рудзька; Варшавська школа економіки Важлива частина для міської ESG-діяльності

Реалізований звіт є дуже важливим діагностичним інструментом, який показує місце і водночас потенціал міст у впровадженні екологічних заходів. Одним з таких заходів, що впливає з різних політик і цілей, встановлених на різних національних рівнях і на рівні ЄС, є питання сталої мобільності.

Проведені дослідження та аналізи свідчать, що найбільш **суттєвим недоліком сучасної сталої міської мобільності є відсутність детальних знань про цей процес** у самих містах. Таке явище призводить не лише до плутанини в інформації та практичних заходах, але, насамперед, до відсутності можливостей для

створення належної пропозиції та належного управління технічною, IT та соціальною інфраструктурою, включаючи неможливість розробки "індивідуальної" стратегії міської мобільності.

Це питання настільки важливе, що його слід розглядати як пріоритет для подальшої роботи над спільною міською мобільністю, оскільки це призведе не лише до скорочення викидів CO<sub>2</sub> у містах, але й до багатьох інших прямих і непрямих позитивних економічних, екологічних, соціальних та медичних наслідків, які є важливою частиною міських ESG-заходів.

## Основні спостереження в питаннях інфраструктури



Попри те, що було зроблено багато роботи з оновлення та перепланування міст, більша частина цієї роботи зосереджена на дорожніх системах та комфорті для індивідуального пересування на автотранспорті. Розвиток велосипедної та пішохідної інфраструктури все ще залишається недостатньо пріоритетним. **Автомобільних шляхів у кілька разів більше, ніж велодоріжок**, існують значні недоліки у доступності міста для активної мобільності, а міська політика паркування віддає багато громадського простору для зберігання

приватних автомобілів. Все це посилює домінування автомобілів у міському ландшафті. На щастя, польські міста мають багату дорожню та паркувальну інфраструктуру, якій можна відносно легко надати вимір, що підтримує сталу мобільність. Дійсно, **частину автомобільної інфраструктури можна виділити для зон спільної мобільності**, наприклад, організувавши мультимодальні транспортні вузли, які доповнюють пропозицію громадського транспорту для мешканців.



**Адам Єнджеєвський**, засновник і президент Асоціації мобільних міст

*Інфраструктура — ключ до зміни транспортної поведінки*

*Як зазначається в дослідженні Амстердамського університету прикладних наук 2021 року, саме інфраструктура є ключовим чинником для зміни транспортної поведінки, і саме вона переважно визначає, як ми пересуваємося містом. Отже, якщо ми справді хочемо "розвернути" так звану транспортну піраміду в містах і зробити її більш збалансованою, а не такою, де домінує індивідуальний автотранспорт, **нам потрібно чітко переоцінити поточний розподіл громадського простору**, в якому приватний автомобільний транспорт отримав "безправне становище".*

*Першим кроком у цьому напрямку може стати **організація державно-приватних "хабів мобільності" у містах**, які забезпечать їхнім мешканцям передбачуваний і зручний доступ як до громадського, так і до спільного транспорту в ключових точках (наприклад, на транспортних вузлах, у державних установах, житлових масивах, місцях роботи чи відпочинку).*

## Основні спостереження в питаннях даних та технологій



Фактичні транспортні дані, зокрема про такі масштабні явища, як міська логістика, послуги таксі або спільна мобільність, на практиці недоступні і тому не використовуються. Міста не знають ні про масштаби цих явищ, ні про їхній вплив на роботу транспортних моделей. Поточний стан (тобто відсутність даних) заздалегідь приречений на невдачу, оскільки **без перевірки реальних даних про те, як відбуваються всі пересування, не буде "здорового" розподілу поїздок за видами.** Це потребує термінового вирішення на регуляторному рівні, на що вказують

як документи ЄС, так і Державна регіональна політика у сфері містобудування.

Серед технологічних інструментів, що підтримують сталий транспорт у містах, безумовно, слід згадати **мультиmodalні планувальники поїздок** і (майбутні) платформи MaaS (*Mobility-as-a-Service*), які об'єднуюватимуть для користувачів всі інституціоналізовані форми мобільності - громадський транспорт і спільну мобільність.



### **Якуб Мускат**, аспірант Лондонського університету; Асоціація "Мобільне місто" *Міста можуть виступати в ролі інтеграторів*

*Як показує цей звіт, спільна мобільність має сильну присутність на польському ринку, а оператори надають послуги у близько 235 містах. Це забезпечує потенційний ресурс сталих видів транспорту як альтернативи поїздам на приватних автомобілях. Стратегія розвитку міського транспорту повинна включати інтеграцію цих послуг з громадським транспортом для створення комплексного транспортного рішення в дусі концепції "Мобільність як послуга" (MaaS).*

*З цієї метою **інтеграція послуг через цифрові рішення***

***є ключовою** в контексті обміну інформацією та обробки платежів. Планувальники поїздок вже доступні в більшості міст, але вони зосереджені на громадському транспорті і не показують мультиmodalні рішення. Заохочуючи співпрацю між приватними та державними операторами, міста можуть виступати в ролі інтеграторів і сприяти збільшенню відкритих потоків даних. **Підтримуючи таку інтеграцію та MaaS, міста можуть створити реальну альтернативу автомобільному транспорту та підтримати сталу мобільність.***

# Рейтинг для міст з понад 300 000 мешканців



У цій категорії міст найбільшого розміру **тріумфує столиця** - головним чином завдяки найбільшій різноманітності видів спільного транспорту, хоча її пропозиція вантажних велосипедів, доступних для мешканців, потребує функціонального та об'ємного розширення.

Одразу за Варшавою розташувалася **Познань**, яка отримала найвищу якісну оцінку дій міста на 2022 рік у всьому рейтингу - з особливим акцентом на створення нормативно-правової бази для спільної мобільності.

Варто також відзначити місто **Гданськ**, яке має найвищий показник кількості спільних транспортних засобів на 1000 жителів у Польщі. Місце одразу за межами п'єдесталу пошани зайняв **Щецин**, який обігнав **Краків** в основному завдяки більшій різноманітності послуг спільного користування та наявності спільних електросамокатів.

У таблиці нижче ми представляємо ТОП-5 міст у вищезгаданій категорії розміру, а на наступних сторінках - детальну оцінку ТОП-3 міст.

Місце	Місто	Кількість транспортних засобів спільного користування на 1 000 мешканців	Кількість видів транспорту	 Різноманітність транспорту	 Регулювання та політика	 Інфраструктура	 Дані та технології	 Кількісний індекс спільної мобільності	 Якісний індекс спільної мобільності
1	<b>Варшава</b>	10,62	5	50%	60%	53%	50%	92%	53%
2	<b>Познань</b>	10,75	4	63%	80%	65%	40%	82%	63%
3	<b>Гданськ</b>	12,67	3	46%	80%	56%	40%	80%	54%
4	<b>Щецин</b>	7,20	4	54%	30%	50%	40%	68%	47%
5	<b>Краків</b>	9,43	3	50%	40%	50%	40%	67%	47%

# 1. ВАРШАВА



Варшава включила питання спільного транспорту до багатьох своїх стратегічних документів розвитку, і це заслуговує на широке визнання. Однак викликом залишається втілення цих задумів у реальність, яку можна побачити на вулицях міста. На щастя, існують інструменти, які місто може використовувати для кращої організації спільної мобільності та її інтеграції

в транспортну екосистему міста, чи то в контексті управління транспортними даними постачальників послуг, просторової та функціональної агрегації транспортних засобів у хабах мобільності або створення цифрової транспортної пропозиції для мешканців у вигляді платформ MaaS, що поєднують громадський та спільний транспорт.



РІЗНОМАНІТНІСТЬ  
ТРАНСПОРТУ  
**50%**

**+/-** Велика пропозиція громадського транспорту, але відсутня системна підтримка спільної мобільності та міської логістики, за винятком двох підтримуваних видів транспорту: міського велосипеда та таксі

**-** Високий рівень індивідуального автотранспорту - 953 автомобілі на 1 000 мешканців

**✓** **Рекомендація** - розробити мультимодальну пропозицію пересування для мешканців, що поєднує громадський та спільний транспорт, і просувати її як альтернативу володінню автомобілем.



РЕГУЛЮВАННЯ ТА  
ПОЛІТИКИ  
**60%**

**+** Угоди міста з операторами електросамокатів про правила паркування та руху транспортних засобів

**+** Проект SUMP для Варшавської агломерації включає заходи щодо спільної мобільності - наприклад, створення центрів мобільності на транспортних вузлах

**✓** **Рекомендація** - створення основи для втілення в життя рішення міської ради щодо послуг каршерінгу та включення заходів, спрямованих на розвиток спільної мобільності, до Програми сталої мобільності Варшави до 2026 року.



ІНФРАСТРУКТУРА  
**53%**

**+/-** Є місця в громадському просторі для міських велосипедів, е-велосипедів та таксі, але немає місць для спільного користування автомобілями та агрегації різних видів транспорту в одному місці

**-** Співвідношення велосипедних доріжок до автомобільних доріг становить лише 29%.

**✓** **Рекомендація** - реалізація капітальної програми ТЗ Зеленого бачення Варшави (тобто мультимодальні вузли) відповідно до концепції та графіку на 2023-2030 рр., оптимально у форматі державно-приватного партнерства



ДАНИ ТА  
ТЕХНОЛОГІЇ  
**50%**

**+/-** У Варшаві мобільні додатки можна використовувати для планування поїздок різними видами транспорту, але вони не підтримують декілька способів пересування

**-** Відсутність реального управління спільною мобільністю та послугами таксі на основі даних з боку міста

**✓** **Рекомендація** - створити основу для діджиталізації міської транспортної пропозиції для громадського та спільного транспорту на платформах MaaS (Mobility-as-a-Service).

# 2. ПОЗНАНЬ



Познань можна вважати одним з найбільш мобільних міст Польщі\*. Комплексні регуляторні засоби, підтримка різних видів транспорту та розвиток інфраструктури для підтримки спільної мобільності забезпечили місту високий рейтинг. Тим не менш, все ще існує великий потенціал для подальшого збалансування мобільності в місті, особливо в контексті

отримання даних та об'єднання їх у MaaS (*Мобільність як послуга*), що дозволить громадянам скористатися інтегрованою пропозицією мобільності, яка базується на всіх видах транспорту. Познань отримав найвищий Індекс якісної спільної мобільності серед оцінюваних міст.



## РІЗНОМАНІТНІСТЬ ТРАНСПОРТУ

63%

- + Підтримка спільної мобільності у вигляді субсидії (міський велопрокат та інформаційні кампанії з угодами з постачальниками послуг мобільності)
- Автомобілізація вища за середній по країні на 16% (796 легкових автомобілів на 1 000 мешканців у Познані проти 687 у Польщі)
- ✓ **Рекомендація** - підтримка інтеграції спільної мобільності та громадського транспорту покращить пропозицію мобільності для мешканців



## РЕГУЛЮВАННЯ ТА ПОЛІТИКИ

80%

- + Прийнято SUMP, який підтримує спільну мобільність, а також попередню роботу над SULP (План сталої міської логістики)
- Станом на кінець 2022 року немає угод з операторами спільних видів транспорту
- ✓ **Рекомендація** - інтеграція ПСММ з ПСМЛ посилить регуляторну систему, а співпраця з операторами спільної мобільності та міської логістики забезпечить основу для функціонування цих послуг



## ІНФРАСТРУКТУРА

65%

- + Частково запроваджено хаби мультимодальної мобільності (для велосипедів та самокатів), а в зоні платного паркування запроваджено (платні) місця для спільного користування автомобілями
- +/- Міська логістика підтримується можливістю резервування паркувальних місць
- ✓ **Рекомендація** - поширити концепцію вузлів мобільності на інші види транспорту, щоб краще поєднати пропозицію спільного користування з громадським транспортом



## ДАНИ ТА ТЕХНОЛОГІЇ

40%

- + Наявність різних планувальників поїздок, а також додатків, які дозволяють використовувати доставку "останньої милі"
- Транспортні дані від операторів спільної мобільності, служб таксі та міської логістики не збираються в повному обсязі і не використовуються для інтегрованого транспортного планування
- ✓ **Рекомендація** - працювати з операторами щодо транспортних даних та розробляти інструменти на рівні міста, як-от мультимодальні планувальники поїздок (i, зрештою, MaaS)

# 3. ГДАНСЬК



Гданськ включив багато важливих питань мобільності у сталий розвиток міста, зокрема і спільну мобільність. "Мобільність" у місті також підтримується інвестиціями в інфраструктуру. Однак, щоб повніше використати цей потенціал, необхідне більш комплексне використання транспортних даних, зокрема

співпраця між містом та постачальниками транспортних послуг (спільна мобільність, таксі, міська логістика). Крім того, рекомендується підтримувати проекти, що інтегрують різні види транспорту через фізичну інфраструктуру (транспортні вузли), а також віртуальну інфраструктуру (наприклад, у додатках, планувальниках поїздок).



## РІЗНОМАНІТНІСТЬ ТРАНСПОРТУ

46%

 Широка пропозиція громадського транспорту, однак без доповнення його системою міських велосипедів, і підтримується лише таксі

 Рівень індивідуальної автомобілізації на 19% вищий за національний показник (815 автомобілів на 1000 мешканців у Гданську проти 687 у Польщі)

 **Рекомендація** - підготувати мультимодальну пропозицію для мешканців, що поєднає громадський та спільний транспорт у дусі МaaS (Мобільність як послуга)



## РЕГУЛЮВАННЯ ТА ПОЛІТИКИ

80%

 SUMP запроваджено та введено в дію на 2018-2023 роки, включаючи підтримку спільної мобільності. Крім того, місто має угоди з операторами електросамокатів

 Міська логістика не включена до місцевих нормативно-правових актів

 **Рекомендація** - при оновленні ПСММ на наступні роки інтегрувати SULP та посилатися на чинні європейські рекомендації щодо ПСММ



## ІНФРАСТРУКТУРА

56%

 Розвиток хабів мобільності на станціях/зупинках громадського транспорту, що об'єднують різні види транспорту, а також новаторські ініціативи приватних хабів мобільності на комерційних об'єктах (в офісах).

 Як привілеї (наприклад, зони паркування), так і обмеження (наприклад, заборона в'їзду) для спільної мобільності

 **Рекомендація** - широка підтримка всіх видів спільного транспорту через інфраструктуру надасть мешканцям можливість пересування від дверей до дверей без необхідності мати власний автомобіль



## ДАНИ ТА ТЕХНОЛОГІЇ

40%

 У Гданську існують мобільні додатки для планування поїздок, але вони не підтримуються містом, а отже, їх потенціал залишається нерозкритим

 Транспортні дані від постачальників послуг мобільності (спільні поїздки, таксі) не використовуються містом в управлінні мобільністю

 **Рекомендація** - збирати, інтегрувати та використовувати транспортні дані для підтримки управління мобільністю та покращення користувацького досвіду для мультимодальних поїздок

# Рейтинг для міст 100 000 - 300 000 мешканців



У цій категорії розміру міст явним переможцем **стала Гдиня**, яка посіла друге місце в загальному національному рейтингу, одразу після Варшави. Такий результат в основному пояснюється високою щільністю пропозицій спільної мобільності в Гдині - тим більше, що серед недоліків міста можна відзначити відсутність системи міського велопрокату в 2022 році.

Друге і третє місце в категорії міст з населенням від 100 000 до 300 000 мешканців посіли **Катовіце і Хожув** відповідно - з багатою пропозицією спільної мобільності для 3 видів

транспорту: велосипед, самокат і каршерінг - і це незважаючи на рекордно високий рівень індивідуального володіння автомобілями в Катовіце (на 70% вище середнього по країні). За межами п'єдесталу опинився **Білосток**, який обігнав **Торунь**, п'ятий у списку, завдяки більшій кількості спільних способів пересування (за допомогою системи електричних самокатів). У таблиці нижче ми представляємо ТОП-5 міст у вищезгаданій категорії розміру, а на наступних сторінках - детальну оцінку ТОП-3 міст.

Місце	Місто	Кількість транспортних засобів спільного користування на 1 000 мешканців	Кількість видів транспорту	Різноманітність транспорту	Регулювання та політика	Інфраструктура	Дані та технології	Кількісний індекс спільної мобільності	Якісний індекс спільної мобільності
1	Гдиня	12,44	4	54%	70%	56%	70%	89%	59%
2	Катовіце	7,32	3	42%	30%	47%	40%	59%	42%
3	Хожув	6,39	3	42%	30%	44%	40%	55%	41%
4	Білосток	3,68	4	46%	20%	44%	40%	55%	41%
5	Торунь	6,06	3	52%	50%	38%	50%	54%	46%

# 1. ГДИНЯ



Як одне з перших міст у Польщі, яке розробило та прийняло ПСММ, Гдиня отримала найвищі бали в рейтингу. Завдяки відкритому ставленню до операторів спільної мобільності в місті позитивно розвиваються різні види транспорту, і все, чого не вистачає для завершення набору, - це відновлення роботи громадського велопрокату. Однак, що відрізняє Гдиню у

порівнянні з усією країною, а також на міжнародному рівні, є те, що **місто впровадило унікальну функцію мультимодального планувальника подорожей у своєму міському додатку**, який планує пересування мешканців, використовуючи комбіновані пропозиції громадського та спільного транспорту.



## РІЗНОМАНІТНІСТЬ ТРАНСПОРТУ 54%

**+** Міська інформаційна кампанія щодо безпечного користування електросамокатами

**+/-** Широка пропозиція громадського транспорту, але не доповнена міською велосипедною системою

**✓** **Рекомендація** - більша підтримка поєднання громадського та спільного транспорту, наприклад, шляхом популяризації мультимодального планувальника поїздок з міського додатку Gdynia.pl



## ПРАВИЛА ТА ПОЛІТИКИ 70%

**+** План сталої міської мобільності (ПСММ), впроваджений ще у 2016 році за європейської підтримки

**+/-** Незважаючи на відсутність спільної мобільності в поточному ПСММ, місто відкрите і готове співпрацювати з операторами спільної мобільності (наприклад, укладено угоди з усіма операторами електросамокатів)

**✓** **Рекомендація** - оновити ПСММ міста відповідно до європейських рекомендацій (наприклад, включити спільну мобільність) та працювати над SULP



## ІНФРАСТРУКТУРА 56%

**+** Запроваджено інфраструктурні заходи для користувачів електросамокатів на основі консультацій та співпраці з операторами (місто забезпечило місцями для паркування понад 3 500 самокатів)

**-** Обмежена інфраструктура для велосипедистів (лише 19% довжини велодоріжок по відношенню до довжини автошляхів)

**✓** **Рекомендація** - запровадити хаби мобільності для просторового та функціонального об'єднання транспортних засобів спільного користування у визначених місцях, а також продовжувати розвивати інфраструктуру для мікромобільності.



## ДАНИ ТА ТЕХНОЛОГІЇ 70%

**+** Співпраця надавачами послуг спільної мобільності, що дозволило впровадити інноваційну послугу планування мультимодальних поїздок у міському додатку, що показує, зокрема наявність ТЗ спільного користування.

**+/-** Обмежене використання даних для міських заходів (обмін з операторами електросамокатів, але не з операторами інших видів транспорту)

**✓** **Рекомендація** - глибша інтеграція та збір даних від операторів спільної мобільності дозволить місту як краще планувати мобільність, так і потенційно створити першу міську платформу MaaS в Польщі

# 2. КАТОВІЦЕ



Катовіце має великий потенціал для перетворення з міста, де переважає індивідуальний автотранспорт, на місто, в якому мешканці можуть комфортно користуватися інтегрованою пропозицією громадського та спільного транспорту - як альтернативою автотранспорту. Для цього необхідно активізувати зусилля щодо створення відповідних правил -

проекування трансформації міської мобільності - **і вжити сміливих заходів для підтримки сталості всієї транспортної екосистеми міста**, включаючи розвиток спільної мобільності та її поширення серед усіх зацікавлених сторін міста в дусі концепції "мобільність як послуга" (MaaS).



## РІЗНОМАНІТНІСТЬ ТРАНСПОРТУ 38%

- Декларована відсутність обмежень з боку міста, але також відсутність системної підтримки спільної мобільності та міської логістики
- Рівень індивідуальної автомобілізації на 70% вищий за національний показник (в середньому 1171 автомобіль на 1 000 мешканців проти 687/1 000 у Польщі).
- Рекомендація** - розробити мультимодальну транспортну пропозицію для мешканців, що поєднує громадський та спільний транспорт



## ПРАВИЛА ТА ПОЛІТИКИ 30%

- Угоди міста з операторами електросамокатів про паркування та руху транспортних засобів
- На кінець 2022 року недоліки нормативного регулювання щодо ПСММ міста, а також рішень міської ради щодо спільної мобільності чи міської логістики
- Рекомендація** - прийняти та впровадити ПСММ та інші нормативні акти, які організують спільний транспорт у місті



## ІНФРАСТРУКТУРА 47%

- Міські велосипедні станції та хаби для електросамокатів у громадських місцях
- Співвідношення велосипедних доріжок до автошляхів становить лише 34%, але це помітний позитивний результат серед досліджуваних міст.
- Рекомендація** - розробити концепцію вузлів мобільності, які об'єднують пропозиції різних видів спільного транспорту в поєднанні з вузлами громадського транспорту



## ДАНИ ТА ТЕХНОЛОГІЇ 40%

- Всупереч деклараціям міста, у Катовіце доступні мобільні додатки для планування поїздок різними видами транспорту, але вони не підтримують мультимодальність.
- Відсутність реального управління спільною мобільністю та послугами таксі на основі даних з боку міста
- Рекомендація** - оцифрувати транспортну пропозицію міста та створити продукти в дусі MaaS (Мобільність як послуга)

# 3. ХОЖУВ



Хожув, як місто, що історично базується на володінні та пересуванні власним автомобілем, має великий потенціал для розвитку пропозиції спільної мобільності та поєднання її з громадським транспортом. В рамках розвитку регіональних (а не лише міських) ПСММ існує також потенціал для широкої інтеграції спільного та громадського транспорту, щоб **створити**

**для мешканців комплексне рішення для мобільності.** Тісніша співпраця з операторами, наприклад, через муніципальні рішення або обмін даними в процесі управління мобільністю, натомість сприятиме більш ефективному розвитку всієї транспортної системи за підтримки передових, сучасних технологій.



**РІЗНОМАНІТНІСТЬ  
ТРАНСПОРТУ**  
**42%**

-  Окрім міських велосипедів і таксі, недостатня підтримка спільної мобільності та міської логістики
- Високий рівень індивідуальної моторизації, але на 25% нижчий, ніж в середньому по країні (592 автомобілі на 1000 мешканців у Хожуві проти 796 в цілому по країні)
-  **Рекомендація** - інтеграція спільних та колективних поїздок дасть мешканцям кращі можливості для використання інших рішень, ніж власний автомобіль



**ПРАВИЛА ТА  
ПОЛІТИКИ**  
**30%**

-  Укладено угоди з операторами спільної мобільності (електросамокати), зміст яких, однак, не є публічно доступним
- Станом на кінець 2022 року відсутні прийняті ПСММ, SULP та рішення міської ради щодо спільної мобільності.
-  **Рекомендація** - розробити та прийняти ПСММ та SULP з урахуванням різних видів транспорту в межах міста, включаючи спільну мобільність та міську логістику



**ІНФРАСТРУКТУРА**  
**44%**

-  Підтримка для самокатів у вигляді зон мобільності (паркувальних місць для самокатів), але немає мультимодальних хабів
-  Протяжність велосипедної інфраструктури є недостатньою порівняно з протяжністю дорожньої інфраструктури (лише 25%)
-  **Рекомендація** - розвивати зони мобільності для виконання функцій інтеграції громадського транспорту та спільної мобільності (у формі мультимодальних транспортних вузлів)



**ДАНІ ТА  
ТЕХНОЛОГІЇ**  
**40%**

-  Наявність приватних додатків для планування поїздок у місті, але вони не охоплюють всі доступні способи пересування
- Відсутність управління спільною мобільністю та послугами таксі на основі реальних даних
-  **Рекомендація** - підвищення рівня діджиталізації міського транспорту в місті/регіоні дозволить краще управляти всіма видами транспорту, доступними в межах міста/регіону, і створити комплексні продукти для більш зручного пересування

# Рейтинг для міст 30 000 - 100 000 мешканців



У цій категорії за розміром міста перші два місця посіли **Прушков** і **П'ясечно**, міста-супутники Варшави, відповідно. На додаток до органічного попиту на послуги спільної мобільності в цих містах, їхня близькість до великого центру надала їхнім мешканцям доступ як до спільних видів транспорту, які зазвичай зосереджені в мегаполісах (тут: спільне користування автомобілем), так і до пропозиції громадського транспорту Варшави. **Слупськ**, з іншого боку, своїм третім місцем у цьому рейтингу завдячує головним чином завдяки включенню

вантажних велосипедів у велосипедну пропозицію міста, хоча і з застереженням про її малий масштаб.

Поза п'єдесталом у цій категорії міст за розміром опинилися, відповідно, **Гродзіск Мазовецький**, близький до Варшави, де помітним чином регулюються питання, пов'язані зі спільним транспортом, і **Румія**, близька до Триміста.

У таблиці нижче ми представляємо ТОП-5 міст у вищезгаданій категорії розміру, а на наступних сторінках - детальну оцінку ТОП-3 міст.

Місце	Місто	Кількість транспортних засобів спільного користування на 1 000 мешканців	Кількість видів транспорту	 Різноманітність транспорту	 Регулювання та політика	 Інфраструктура	 Дані та технології	 Кількісний індекс спільної мобільності	 Якісний індекс спільної мобільності
1	Прушков	5,76	3	48%	30%	44%	40%	53%	43%
2	П'ясечно	5,01	3	46%	50%	47%	40%	50%	46%
3	Слупськ	4,29	3	46%	20%	50%	40%	47%	44%
4	Гродзіск Мазовецький	6,03	2	48%	70%	47%	40%	44%	49%
5	Румія	5,57	2	42%	20%	41%	40%	42%	38%

# 1. ПРУШКУВ



Як частина варшавської агломерації, Прушків є бенефіціаром регіональної політики щодо планування мобільності, зокрема спільної мобільності, а також транспортних інвестицій, що підтримують, серед іншого, внутрішньоміський транспорт. Використовуючи ці переваги, місто може з відносно невеликими витратами **покривати комплексні рішення**

**у сфері мобільності, які воно пропонує мешканцям**, наприклад, шляхом інтеграції спільної мобільності в міську інфраструктуру. Планування та управління розвитком місцевої транспортної системи на основі багатих ресурсів даних, у свою чергу, дозволить більш ефективно використовувати наявні види транспорту.



## РІЗНОМАНІТНІСТЬ ТРАНСПОРТУ 48%

- Відсутність системної підтримки спільної мобільності, за винятком таксі та міських велосипедів
- Високий рівень індивідуальної моторизації - 713 автомобілів на 1 000 мешканців (Прушківський повіт)
- Рекомендація** - запровадити підтримку спільної мобільності та заохочувати її використання замість щоденного користування власним автомобілем



## ПРАВИЛА ТА ПОЛІТИКИ 30%

- Регіональний SUMP для Варшавської агломерації охоплює Прушків і включає розвиток спільної мобільності та її інтеграцію в транспортну систему
- Відсутність прямих правил та угод з операторами спільної мобільності на території міста
- Рекомендація** - співпраця міста з операторами спільної мобільності та прийняття місцевих правил міської логістики (SULP)



## ІНФРАСТРУКТУРА 44%

- За винятком міського велопрокату та таксі, для спільної мобільності відсутні обмеження та привілеї, пов'язані з дорожньою інфраструктурою (рухом) та паркуванням.
- Співвідношення велодоріжок до автомобільних доріг становить лише 22%.
- Рекомендація** - створити інфраструктуру, що поєднує спільну мобільність з громадським транспортом, наприклад, через спеціальні автостоянки на станціях (хаби мобільності)



## ДАНИ ТА ТЕХНОЛОГІЇ 40%

- У Прушківі можна використовувати додатки для планування поїздок для різних видів ГТ, але немає інтеграції зі спільною мобільністю
- Відсутнє управління даними про спільну мобільність та послуги таксі
- Рекомендація** - створити план збору та управління транспортними даними спільно з операторами спільної мобільності, щоб краще діагностувати та підтримувати потреби мешканців у мобільності

# 2. П'ЯСЕЧНО



Завдяки своєму розташуванню поблизу Варшави та наявній місцевій інфраструктурі залізничного транспорту, П'ясеčno має великий потенціал, щоб запропонувати своїм мешканцям диверсифіковану пропозицію мобільності, що базується на автомобільному, залізничному та громадському транспорті. Будучи частиною Варшавської

агломерації, місто включене до її Плану сталої міської мобільності (SUMP) і, таким чином, має підтримку для впровадження власних автономних заходів (регуляторних, інфраструктурних або функціональних), які б дозволили **більш ефективно поєднувати різні види транспорту** як альтернативу пересуванню містом на власному автомобілі.



## РІЗНОМАНІТНІСТЬ ТРАНСПОРТУ

46%

- У місті існують різні види громадського та спільного транспорту, але між ними відсутня системна співпраця. Індивідуальний рівень автомобілізації у П'ясечніському повіті становить 605 автомобілів на 1000 мешканців і є на 15% нижчим, ніж у сусідньому Прушківському повіті.
- Рекомендація** - співпраця з операторами громадського транспорту (WTP, PKP) та постачальниками послуг спільного користування (міські велосипеди та приватні постачальники) щодо комбінованої пропозиції мобільності



## ПРАВИЛА ТА ПОЛІТИКИ

50%

- П'ясеčno включено до ПСММ Варшавської міської агломерації, що враховує розвиток спільної мобільності
- Відсутність місцевих правил для спільної мобільності, за винятком сумісності системи громадського велосипеда з варшавською системою
- Рекомендація** - створити місцеву нормативну базу для спільної мобільності, використовуючи стратегічні напрями ПСММ Варшавської міської агломерації



## ІНФРАСТРУКТУРА

47%

- Інфраструктурна підтримка обмежується міськими велосипедами (станції), таксі (стоянками) та міською логістикою (конверти), але бракує рішень для інших видів спільного транспорту.
- Співвідношення велодоріжок до автошляхів становить лише 14%.
- Рекомендація** - розширити інфраструктурну підтримку, включивши місця для паркування для всіх видів громадського транспорту, наприклад, у вигляді мультимодальних транспортних вузлів.



## ДАНІ ТА ТЕХНОЛОГІЇ

40%

- У П'ясеčno є загальнодоступні додатки для планування громадського транспорту, але вони не інтегрують послуги спільного користування транспортом
- Муніципалітет не управляє транспортними явищами, такими як спільна мобільність, послуги таксі або міська логістика, використовуючи реальні дані
- Рекомендація** - управляти всіма видами транспорту в місті на основі реальних транспортних даних від різних постачальників

# 3. СЛУПСЬК



Мешканці Слупська мають у своєму розпорядженні різноманітні рішення спільної мікромобільності, що відображено у високій позиції в рейтингу. Місця для паркування спільних транспортних засобів та місцева угода з операторами забезпечують мешканцям хороший доступ до обраних послуг. На противагу цьому, стратегічний

регуляторний підхід (наприклад, впровадження ПСММ) **підвищило б ефективність транспортної системи міста.** Зокрема, використання транспортних даних для ефективного управління окремими видами транспорту та їхньої кращої інтеграції між собою може сприяти підвищенню комфорту пересування у Слупську.



## РІЗНОМАНІТНІСТЬ ТРАНСПОРТУ 46%

-  Доповнення ГТ міською велосипедною системою, а також вантажними велосипедами, але в масштабах, недостатніх для задоволення транспортних потреб мешканців
-  Рівень індивідуальної автомобілізації, що становить 664 ТЗ на 1 000 мешканців, лише на 3% нижчий за середній показник по країні
-  **Рекомендація** - підтримувати різноманітні види громадського та спільного транспорту, щоб створити здорову альтернативу особистому автотранспорту в місті



## ПРАВИЛА ТА ПОЛІТИКИ 20%

-  Підписано угоду про експлуатацію спільних електросамокатів, але лише з одним з операторів, що надають таку послугу в місті Слупську бракує Плану сталої міської мобільності (ПСММ) та нормативно-правового регулювання спільної мобільності та міської логістики.
-  **Рекомендація** - підготувати та прийняти ПСММ з метою кращого управління та планування розвитку різних видів транспорту та підтримки позитивного впливу проривних транспортних технологій



## ІНФРАСТРУКТУРА 50%

-  Існують мультимодальні хаби у вигляді виділених паркувальних місць для самокатів і велосипедів, з обмеженнями швидкості транспортних засобів і їх доступу до окремих зон міста.
-  Лише кожен третій кілометр автомобільних доріг у місті має велосипедну інфраструктуру
-  **Рекомендація** - розвивати мультимодальні вузли таким чином, щоб з'єднати їх із громадським транспортом і запропонувати жителям пропозицію транспорту від дверей до дверей



## ДАНІ ТА ТЕХНОЛОГІЇ 40%

-  Приватні додатки для планування поїздок у межах міста доступні, але не охоплюють усі види транспорту (особливо спільну мобільність)
-  Невеликі обсяги даних використовуються для управління спільним транспортом у місті (кількість активних гуляйног і велосипедів у місті)
-  **Рекомендація** - співпраця з усіма операторами спільної мобільності та синтез транспортних даних для використання в транспортному моделюванні

# Рейтинг для міст менше 30 000 мешканців



У цій категорії розміру міст переможцем став **Новий Двір Мазовецький**, головним чином завдяки найвищій різноманітності послуг спільної мобільності у цій категорії, на яку вплинув той факт, що на території гміни розташований аеропорт Варшава-Модлін. Місце № 2 у рейтингу за 2022 рік посіла **Реда**, мешканці якої могли скористатися пропозицією спільного користування автомобілями Триміста, а місце № 3 гміна **Колушки** - завдяки наявності громадських велосипедів з воеводської системи "Bike Lodzkie".

Місця поза п'єдесталом пошани посіли **Сважендз**, розташований недалеко від Познані, та **Сьцінава** в Нижній Сілезії - остання завдяки системі Сьцінавського велопрокату. У таблиці нижче ми представляємо ТОП-5 міст у вищезгаданій категорії розміру, а на наступних сторінках - детальну оцінку ТОП-2 міст, а також міста під номером 4. Гміна Колушки, яка посіла 3 місце, не надала відповіді, яка б дозволила її оцінити.

Місце	Місто	Кількість транспортних засобів спільного користування на 1 000 мешканців	Кількість видів транспорту	 Різноманітність транспорту	 Регулювання та політика	 Інфраструктура	 Дані та технології	 Кількісний індекс спільної мобільності	 Якісний індекс спільної мобільності
1	Nowy Dwór Mazowiecki	6,24	3	42%	60%	41%	40%	55%	44%
2	Реда.	7,58	2	42%	20%	38%	50%	50%	38%
3	Колушки	9,70	1	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	48%	н.д.
4	Swarzędz	6,67	2	35%	30%	35%	40%	46%	35%
5	Сцінава.	8,48	1	40%	20%	41%	0%	43%	33%

# 1. НОВИЙ-ДВІР-МАЗОВЕЦЬКИЙ



Своєю високою позицією в рейтингу Новий Двір Мазовецький завдячує значною мірою близькості до Варшави та розташуванню аеропорту Варшава-Модлін на території гміни. Це дає місту доступ до різних спільних послуг мобільності, а також стратегічну підтримку, яка впливає з того, що воно є частиною Варшавської агломерації.

Для багатьох міст- супутників важливим є те, що, як і більші центри, Новий-Двір-Мазовецький обтяжений високим рівнем індивідуальної моторизації та обмеженою пропозицією громадського транспорту. Однак, місто **може бачити свої можливості в інтеграції спільного транспорту**, наприклад, навколо транспортних вузлів.



РІЗНОМАНІТНІСТЬ  
ТРАНСПОРТУ  
**42%**

-  Відсутність системної підтримки спільної мобільності та міської логістики, за винятком двох підтримуваних видів транспорту: міських велосипедів і таксі
-  Високий рівень індивідуальної моторизації для Новодворського повіту - 875 ТЗ на 1000 мешканців, і, ймовірно, навіть вище для самого міста (дані недоступні)
-  **Рекомендація** - створити стимули для використання мешканці різних видів громадського транспорту та спільне володіння як



ПРАВИЛА ТА  
ПОЛІТИКИ  
**60%**

-  Відсутність системної підтримки спільної мобільності та міської логістики, за винятком двох підтримуваних видів транспорту: міських велосипедів і таксі
-  Високий рівень індивідуальної моторизації для Новодворського повіту - 875 ТЗ на 1000 мешканців, і, ймовірно, навіть вище для самого міста (дані недоступні)
-  **Рекомендація** - створити стимули для використання мешканці різних видів громадського транспорту та спільне володіння як



ІНФРАСТРУКТУРА  
**41%**

-  Відсутність системної підтримки спільної мобільності та міської логістики, за винятком двох підтримуваних видів транспорту: міських велосипедів і таксі
-  Високий рівень індивідуальної моторизації для Новодворського повіту - 875 ТЗ на 1000 мешканців, і, ймовірно, навіть вище для самого міста (дані недоступні)
-  **Рекомендація** - створити стимули для використання мешканці різних видів громадського транспорту та спільне володіння як



ДАНІ ТА  
ТЕХНОЛОГІЇ  
**40%**

-  Відсутність системної підтримки спільної мобільності та міської логістики, за винятком двох підтримуваних видів транспорту: міських велосипедів і таксі
-  Високий рівень індивідуальної моторизації для Новодворського повіту - 875 ТЗ на 1000 мешканців, і, ймовірно, навіть вище для самого міста (дані недоступні)
-  **Рекомендація** - створити стимули для використання мешканці різних видів громадського транспорту та спільне володіння як

# 2. РЕДА



Своїм високим рейтингом Реда значною мірою завдячує поширенню проривних технологій мобільності з Триміста. Незважаючи на відсутність системної підтримки розвитку спільної мобільності, одночасна відсутність обмежень на неї означає, що **ці способи пересування стали доступними для мешканців завдяки самому ринку.**

Належне регулювання - у формі SUMP, SULPs, рішень міської ради або інших угод - дозволили б місту краще скористатися потенціалом спільної мобільності, зокрема в результаті регіональної (столичної) співпраці та інтеграції. пропозицій громадського та спільного транспорту.



РІЗНОМАНІТНІСТЬ  
ТРАНСПОРТУ  
**42%**



Немає обмежень для спільної мобільності з одночасна відсутність підтримки цієї категорії (за винятком системно підтримуваних таксі)



Два доступні види громадського транспорту (автобус, залізниця), але без доповнення їх у 2022 році міською велосипедною системою



Рекомендація - Комбінування видів транспорту спільний та колективний транспорт на різних маршрутах полегшить пересування містом/регіоном без власного



ПРАВИЛА ТА  
ПОЛІТИКИ  
**20%**



ІНФРАСТРУКТУРА  
**38%**



ДАНИ ТА  
ТЕХНОЛОГІЇ  
**50%**



# 4. СВАЖЕНДЗ



Висока позиція міста в рейтингу стала можливою насамперед завдяки його близькості до Познані. Це дало Сважендзу доступ, хоч і обмежений, до вибраних спільних послуг мобільності, а також регуляторну підтримку від Познанської метрополії. Що є характерним для міст-супутників у порівнянні з більшими центрами, **Сважендз ще не надто**

**урізноманітним транспортні можливості**, доступні для його мешканців, залишаючись містом, здебільшого автомобільним. Проте він має великий потенціал змінити цю ситуацію на краще – наприклад, шляхом включення спільних послуг мобільності в транспортну екосистему міста та розширення інфраструктури для розвитку мікромобільності.



**РІЗНОМАНІТНІСТЬ  
ТРАНСПОРТУ**  
**35%**



На 20% нижчий рівень індивідуальної моторизації в районі Познанського воєводства порівняно з містом Познань (в середньому 634 автомобілі на 1 000 мешканців порівняно з 796 у Познані; дані по одному лише Сважендзу відсутні)

Відсутність системної підтримки спільної мобільності, яка може, у поєднанні з громадським транспортом, створити альтернативу володінню автомобілем

Рекомендація - з огляду на скромну транспортну пропозицію варто передбачити механізми підтримки спільної мобільності, наприклад, у вигляді заохочення



**ПРАВИЛА ТА  
ПОЛІТИКИ**  
**30%**



**ІНФРАСТРУКТУРА**  
**35%**



Як частина Познанської метрополії, Сважендз має SUMP протягом багатьох років 2016-2025, прийнятий ще у 2016 році.

- Вона вже включає спільну мобільність, таку як спільне користування автомобілями та спільні поїздки. Також ведеться робота над оновленням SUMP до 2040 року.

Відсутність рішень міської ради та/або інших місцевих нормативно-правових актів у сфері спільної мобільності та міської логістики

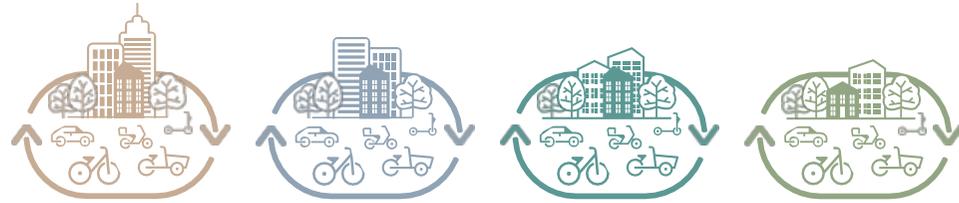
Рекомендація - підтримка широкої інклюзії



**ДАНІ ТА  
ТЕХНОЛОГІЇ**  
**40%**



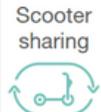
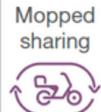
# Сукупний рейтинг



На наступних сторінках звіту ми публікуємо **повний рейтинг міст, дружніх до спільної мобільності в Польщі за 2022 рік**, у порядку спадання Кількісного індексу спільної мобільності. Цей індекс складається з наступних показників у рівних пропорціях

різноманітність послуг спільного користування транспортом (широта пропозиції) та кількість спільних транспортних засобів на 1 000 мешканців (щільність пропозиції). Детальний опис методології доступний у розділі "Методологія" на сторінці 41 звіту.

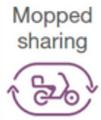
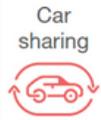
Місце	Місто	Середня кількість транспортних засобів					Кількість видів послуг	Кількість точок для диверсифікації послуг	Кількість ТЗ	Кількість мешканців	Кількість ТЗ спільного користування на 1000 мешканців	Кількість балів за наявність пропозиції	Кількісний індекс спільної мобільності
		Велопрокат	Вантажний велопрокат	Прокат електро-самокатів	Прокат мопедів	Прокат автомобілів							
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	 Moped 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	Moped 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	 Moped 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	Wisła	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	 Moped 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%

# Методологія

Звання "Мобільне місто" отримують міста, які очолили рейтинг "Міста, дружні до спільної мобільності". Рейтинг та оцінка міст були підготовлені у тісній співпраці з Варшавською школою економіки та охопили **213 польських міст, в яких у 2022 році були присутні рішення для спільної мобільності.**

Ми не включили до рейтингу прибережні міста, функції яких значною мірою обмежуються туризмом, а пропозиція транспортних засобів спільного користування значною мірою зумовлена попитом, продиктованим присутністю туристів, а не мешканців. До таких населених пунктів увійшли Ястшембя-Гура, Хлапово, Поберово, Владиславово, Колобжег, Мендзиздроє, Сопот, Бошково, Халупи



## Кількісний індекс спільної мобільності

Показник є результатом кількісної оцінки всіх міст Польщі, де доступні послуги спільної мобільності. Він виражається у відсотках від максимально можливих 100 балів. Цей індекс є сумою двох оцінок:

- **оцінка широти пропозиції** (макс. 50 балів) - таким чином ми оцінювали різноманітність (диверсифікацію) видів спільного транспорту, при цьому міста отримували по 10 балів за кожен вид транспорту; ми звертали увагу на наявність велосипедів, вантажних велосипедів, самокатів, мопедів та спільних автомобілів;

Дембки, Леба, Рови, Ярославець, Ястарня, Ревал, Дзівнув, Юрата, Устка, Устроньє Морське, Дзвіржино, Мельно і Гжибово.

**Ми оцінювали міста в 4 категоріях** за кількістю населення: до 30 000 мешканців, від 30 000 до 100 000 мешканців, від 100 000 до 300 000 мешканців та понад 300 000 мешканців. ТОП-5 міст у кожній категорії отримали звання "Мобільне місто".

Нижче наведено детальний опис методології. Процес її розробки був предметом консультацій у робочій групі в рамках Асоціації "Мобільне місто", в якій брали участь представники галузі, що висловили свою думку щодо критеріїв, методу та обсягу оцінювання міст.

- **оцінка щільності пропозиції** (макс. 50 балів) - таким чином ми перевірили, скільки транспортних засобів спільного користування припадає на 1 000 жителів у певному місті; орієнтиром був результат Гданська, де ми зафіксували найбільшу кількість транспортних засобів на 1 000 жителів, а саме 12,67; ми розділили максимальну кількість балів (50) на це число, що дозволило нам створити коефіцієнт перерахунку, який дорівнює 3.947525415 використовувався як множник для результатів інших міст.

Міста, що посіли перше, друге та третє місця у своїй категорії, отримали звання "Мобільне місто" (золото, срібло та бронза відповідно). Міста, що посіли четверте та п'яте місця, були удостоєні відзнак.

Дані, на основі яких було підготовлено рейтинг міст, виражений у Кількісному індексі спільної мобільності, ґрунтуються **на пропозиції транспортних засобів спільного користування в проаналізованих містах**, рівень якої Асоціація "Мобільне місто" постійно відслідковує впродовж багатьох років.

- У випадку 4 з 5 досліджуваних видів транспорту (велосипеди, вантажні велосипеди, самокати та мопеди - тобто двоколісні транспортні засоби) використовувалися дані про

пропозицію цих транспортних засобів на кінець кожного кварталу 2022 року, які потім були усереднені до єдиного річного значення - з метою усунення "сезонного" (тобто зумовленого сезонами та погодними умовами) характеру послуг спільної мобільності, що реалізуються з використанням двоколісних транспортних засобів.

- Для 1 з 5 способів пересування, де немає "сезонного" ефекту - тобто послуги спільного користування автомобілями - для відображення найактуальнішого стану на кінець останнього кварталу 2022 року були використані дані про пропозицію транспортних засобів станом на кінець року.



## Якісний індекс спільної мобільності

У звіті ми також надали детальну (якісну) оцінку міст з їх описом для ТОП-3 міст кожної категорії розміру та без опису для ТОП-5 міст. Ця оцінка враховувала **20 показників** (що складаються з 19 змінних), **поділених на 4 сфери**: транспортна різноманітність (4 змінні); регулювання та політика (5 змінних); інфраструктура (5 змінних); дані та технології (5 змінних). Сума балів за вищезазначеними показниками та змінними (78 балів) склала Якісний індекс спільної мобільності, виражений у відсотках.

Його слід розглядати як вказівку на те, де оцінювані міста можуть слугувати орієнтиром для інших, а де їм потрібно вдосконалюватися.

Дані для додаткової оцінки 20 міст, виражені в Індексі якісної спільної мобільності, були зібрані на основі анкети (запитання, надіслані містам через процедуру доступу до публічної інформації), в якій міста відповідали на запитання щодо визначених проблем, описаних на наступній сторінці, а також способу, в який відповіді були оцінені.



## Питання, включені в анкети для ТОП-20 міст, і як їх оцінювали для Індексу якісної спільної мобільності

		РЕГУЛЮВАННЯ ТА ПОЛІТИКА					
		0	1	2			
СФЕРИ ЯКІСНОГО ОЦІНЮВАННЯ	РЕГУЛЮВАННЯ ТА ПОЛІТИКА	1. Чи має місто План сталого міської мобільності (SUMP: Sustainable Urban Mobility Plan)?	brak	w przygotowaniu	uchwalony		
		0	1	2			
		2. Чи визначено на рівні рішення міської ради спільну мобільність із самообслуговуванням (наприклад, міські велосипеди, електросамокати, електромопеди, спільне використання автомобілів)?	nie	częściowo	tak		
		0	1	2			
		3. Чи уклало місто угоди з операторами самообслуговування спільної мобільності про правила роботи цих послуг у місті?	brak	w przygotowaniu	zawarte		
		0	1	2			
	ТОЧКА	11. Чи включає місцевий SUMP послуги самообслуговування спільної мобільності?	nie	częściowo	tak		
		0	1	2			
		12. Чи регулюється міська логістика на рівні рішення міської ради?	nie	częściowo	tak		
		0	1	2			
		ІНФРАСТРУКТУРА	4. Чи запровадило місто привілеї або обмеження на рух транспортних засобів для перелічених нижче видів транспорту? (наприклад, в'їзд у зони обмеженого руху, смуги відведення, інші)? Види транспорту: міський велосипед; електровелосипеди; електросамокати; спільне користування автомобілями; таксі та попутні перевезення; міська логістика.	więcej ograniczeń		brak	więcej wsparcia
			0	1	2		
0,5 dla każdej modalności, max. 12 pkt							
5. Чи запровадило місто привілеї або обмеження на паркування транспортних засобів для перелічених нижче способів? (наприклад, визначені зони паркування, знижки на плату за паркування в платних зонах паркування, інше)? Види транспорту: міський велосипед; електросамокати; електромопеди; спільне користування автомобілями; таксі та попутні перевезення; міська логістика.	więcej ograniczeń		brak	więcej wsparcia			
0	1		2				
0,5 dla każdej modalności, max. 12 pkt							
10. Чи існують у місті хаби/пункти/зони мультимодальної мобільності, що поєднують пропозиції різних послуг самообслуговування для спільного користування?	nie		częściowo	tak			
0	1		2				
18. i 19. Яке співвідношення довжини велосипедних доріжок до автомобільних доріг? На основі запитань: Яка довжина велосипедних доріжок у місті (в км)? Яка довжина доріг для автомобільних доріг в місті (в км)?	<10%		>10% i <30%	30-50%	>50% i <70%	>70%	
0	1		2	3	4		
17. Яка кількість загальнодоступних зарядних станцій для приватних автомобілів на 1 000 мешканців у місті?	<1	1-3	3-5	5-10	>10		
0	1	2	3	4			
РІЗНОМАНІТНІСТЬ ТРАНСПОРТУ	7. Які види громадського транспорту доступні в місті для внутрішньоміських поїздок? На вибір: мікроавтобус; автобус; трамвай; метро; міська/регіональна залізниця; пороми; інше - які?; інше - що саме?	0,5 za każdą z modalności (max. 4 pkt)					
	8. Яка частка транспортних засобів з нульовим рівнем викидів (BEV/водень) в автобусному парку громадського транспорту?	0%	<30%	30-50%	>50%	100%	
	0	1	2	3	4		
	9. Яка кількість легкових автомобілів зареєстрована в місті по відношенню до кількості населення?	>1000	800-1000	<800 i >500	300-500	<300	
	0	1	2	3	4		
	13. Чи запровадило місто інші механізми для підтримки або обмеження використання послуг для перелічених нижче способів? (наприклад, субсидоване користування послугами, плата за користування смугою руху, об'єднання пропозицій з громадським транспортом, інше)? Види транспорту: міський велосипед; електровелосипеди; е-самокати; електромопеди; спільне користування автомобілями; таксі та попутні перевезення; міська логістика.	więcej ograniczeń		brak	więcej wsparcia		
	0	1	2				
	0,5 dla każdej modalności, max. 12 pkt						
	ДАНИ ТА ТЕХНОЛОГІЇ	6. Чи управляє місцевий транспортний/дорожній орган послугами самообслуговування спільної мобільності на основі даних?	nie	częściowo	tak		
		0	1	2			
14. Чи управляє місцева транспортна/дорожня влада послугами таксі/подорожей на основі даних?		nie	częściowo	tak			
0		1	2				
15. Чи має місто мобільні додатки для планування маршрутів громадського транспорту різних перевізників?		nie	częściowo	tak			
0		1	2				
ТОЧКА	16. Чи має місто мультимодальний планувальник поїздок, що враховує громадський транспорт, спільну мобільність та послуги таксі/подорожі?	nie	częściowo	tak			
	0	1	2				
	20. Чи доступні в місті послуги мікрологістики (остання миля - доставка товарів/продуктів постачальниками на велосипедах, самокатах тощо)?	nie	częściowo	tak			
	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 Szelańska, 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](http://www.sgh.waw.pl/transformacja-esg)





У 2024 році наступне видання  
ЗВАННЯ МОБІЛЬНОГО  
МІСТА