CK SUMP
Ministerstwo Infrastruktury

# NEWSLETTER

## CK SUMP

Numer #2 – 1. wydanie specjalne | 2026

### W wydaniu specjalnym - CK SUMP

- Wstęp
- Rozwój Idei SUMP
- Czym jest SUMP?
- Krajowy Program SUMP
- Jak działa Repozytorium i system oceny SUMP
- Stan rozwoju SUMP w Polsce
- Aktywności i aktualności CK SUMP

## Wstęp

Szanowni Państwo,

Przekazujemy w Państwa ręce wyjątkowe wydanie Newslettera CK SUMP. Dzisiejszy numer ukazuje się poza standardowym cyklem dwumiesięcznika - takie „wydania niespodzianki" będziemy publikować regularnie w nawiązaniu do kluczowych tematów branżowych oraz istotnych wydarzeń partnerskich.

Niniejsza publikacja ma na celu przybliżenie tematyki Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej osobom, które dopiero odkrywają to zagadnienie, a jednocześnie stanowi solidne kompendium wiedzy dla czytelników pragnących przypomnieć sobie fundamenty, od których rozpoczęła się ewolucja nowoczesnej mobilności.

Zapraszamy do lektury i wspólnego powrotu do korzeni idei SUMP!

## Rozwój Idei SUMP

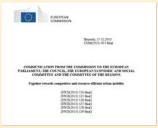
### Jak SUMP stał się jednym z filarów polityki miejskiej UE.

Jeszcze kilkanaście lat temu mobilność miejska w Europie była planowana głównie przez pryzmat infrastruktury, więcej dróg miało oznaczać mniej korków, a szybszy przejazd był miarą sukcesu. Dziś podejście do mobilności w Unii Europejskiej jest oparte na dostępności, bezpieczeństwie, klimacie i jakości życia. Kluczowym narzędziem tej zmiany stały się SUMP-y.

Droga do ich obecnej pozycji była jednak długa. Od pierwszych eksperckich dyskusji i niewiążących dokumentów, przez lata rozwijania, testowania i promowania nowych rozwiązań, aż po moment, w którym SUMP stał się obowiązkowym elementem unijnego

### Narodziny idei (2007–2013)

Zalążkiem zmian była wspólna refleksja - miasta w całej Europie zmagają się z tymi samymi problemami, kongestia, zanieczyszczenie powietrza, hałas i rosnące emisje, czas aby przestały one być traktowane jedynie jako lokalne niedogodności. W 2007 roku Komisja Europejska opublikowała Zieloną Księgę „W kierunku nowej kultury mobilności miejskiej", dokument ten jasno sygnalizował, że dalsze dokładanie infrastruktury drogowej nie rozwiąże problemów transportowych.



EUROPEAN COMMISSION

Brussels, 17.12.2013
COM(2013) 913 final

COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS

Together towards competitive and resource-efficient urban mobility

{SWD(2013) 524 final}
{SWD(2013) 525 final}
{SWD(2013) 526 final}
{SWD(2013) 527 final}
{SWD(2013) 528 final}
{SWD(2013) 529 final}

W tym okresie rozpoczęła się wyraźna rewolucja w myśleniu o mobilności. Kolejne dokumenty, Plan Działań na rzecz Mobilności Miejskiej z 2009 roku oraz Biała Księga Transportu z 2011 roku, stopniowo wzmacniały nowy kierunek, w którym to miasta stały się kluczowymi aktorami polityki klimatycznej, a planowanie mobilności zaczęło być postrzegane nie jako techniczny dokument transportowy, lecz jako narzędzie realizacji celów klimatycznych i przestrzennych.

Prawdziwy przełom przyniósł jednak rok 2013 i Pakiet Mobilności Miejskiej, to właśnie wtedy po raz pierwszy jasno nazwano i opisano koncepcję SUMP, wskazując jej podstawowe cechy: integrację polityk publicznych, partycypację społeczną, powiązanie z planowaniem przestrzennym oraz konieczność monitorowania efektów. Od tego momentu SUMP przestał być ideą, a stał się przyszłym standardem planowania mobilności w miastach.

Przełom przyniósł rok 2013 i Pakiet Mobilności Miejskiej. To wtedy po raz pierwszy jasno nazwano i opisano koncepcję SUMP, wskazując jej podstawowe cechy: integrację polityk publicznych, partycypację społeczną, powiązanie z planowaniem przestrzennym oraz konieczność monitorowania efektów. Od tego momentu SUMP przestał być ideą. Stał się rekomendowanym standardem planowania mobilności w miastach.

### Promocja i dojrzewanie (2013–2020)

Kolejne lata były czasem intensywnego upowszechniania SUMP-ów w całej Europie. Powstały pierwsze oficjalne wytyczne, które pokazywały, że SUMP to proces, a nie jednorazowy dokument, podkreślono znaczenie planowania w skali funkcjonalnego obszaru miejskiego, współpracy ponad granicami administracyjnymi oraz aktywnego włączania mieszkańców i

Jednocześnie coraz wyraźniej było widać ograniczenia dobrowolnego podejścia. W części państw członkowskich SUMP-y stały się standardem, w innych, często miały charakter wyłącznie formalny i motywowany dostępem do finansowania. W 2020 roku Europejski Trybunał Obrachunkowy jednoznacznie wskazał, że bez obowiązku prawnego i bez powiązania planów z finansowaniem ich wpływ pozostanie ograniczony.

### Od rekomendacji do obowiązku (2020–2024)

Wraz z Europejskim Zielonym Ładem mobilność miejska znalazła się w centrum transformacji klimatycznej, a oczywistym okazało się, że bez zmiany codziennych wyborów transportowych mieszkańców cele neutralności klimatycznej nie będą możliwe do osiągnięcia. Kulminacją tego procesu było przyjęcie zrewidowanego Rozporządzenia TEN-T (UE) 2024/1679, które po raz pierwszy wprowadziło definicję SUMP do prawa unijnego, nałożyło obowiązek jego posiadania na wszystkie węzły miejskie sieci TEN-T wymienione w załączniku II rozporządzenia

W Polsce oznacza to konieczność opracowania SUMP do końca 2027 roku przez trzydzieści miast dla ich obszarów funkcjonalnych. Równolegle państwa członkowskie zostały zobowiązane do zbudowania krajowego systemu wsparcia SUMP do 2025 roku.

### Co tak naprawdę się zmieniło?

Najważniejsza zmiana nie dotyczy samych dokumentów, lecz sposobu myślenia o mieście. SUMP-y przeszły drogę od idealistycznej idei planowania strategicznego do pełnoprawnego narzędzia wdrażanego w całej Europie. Zasady SUMP i cykl jego opracowywania, ewaluacji i monitoringu stał się podstawą polityki mobilnościowej Unii Europejskiej.

---

## Czym jest SUMP?

SUMP to nie jest zwykły dokument strategiczny dotyczący transportu. To strategiczny plan zaprojektowany tak, aby zaspokoić potrzeby mobilności ludzi i przedsiębiorstw w miastach oraz na ich obrzeżach. Kluczową różnicą między SUMP-em a tradycyjnym planowaniem transportu jest odejście od koncentracji na przepustowości dróg i ruchu samochodowym na rzecz koncentracji na ludziach i ich potrzebach przemieszczania się.

**Głównym celem SUMP jest stworzenie zrównoważonego systemu transportowego, który:**

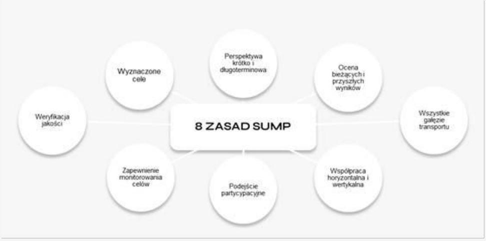
- zapewnia wszystkim obywatelom opcje transportowe umożliwiające dostęp do kluczowych celów podróży i usług,
- poprawia bezpieczeństwo i ochronę uczestników ruchu,
- redukuje emisję gazów cieplarnianych, zużycie energii oraz poziom hałasu,
- podnosi atrakcyjność i jakość środowiska miejskiego.

### Osiem filarów nowoczesnego planowania

Zgodnie z wytycznymi Komisji Europejskiej, koncepcja SUMP opiera się na ośmiu fundamentalnych zasadach:

1. Planowanie dla obszaru funkcjonalnego: Mobilność nie kończy się na granicach administracyjnych miasta. SUMP powinien obejmować tzw. Miejski Obszar Funkcjonalny (FUA), uwzględniając codzienne przepływy osób między miastem a jego zapleczem (np. strefą podmiejską).
2. Współpraca ponad granicami instytucjonalnymi: Proces wymaga ścisłej koordynacji między różnymi szczeblami administracji oraz departamentami (np. planowania przestrzennego, ochrony środowiska, zdrowia czy edukacji).
3. Angażowanie obywateli i interesariuszy: SUMP opiera się na podejściu partycypacyjnym. Aktywne włączanie mieszkańców w proces tworzenia planu buduje akceptację społeczną i minimalizuje ryzyko polityczne.
4. Ocena bieżącej i przyszłej wydajności: Plan musi opierać się na rzetelnej analizie stanu obecnego oraz wyznaczeniu mierzalnych celów i wskaźników postępu.

5. Długoterminowa wizja i jasny plan wdrożenia: Dokument łączy dalekosiężne cele (perspektywa 20-30 lat) z konkretnym harmonogramem krótko- i średnioterminowych działań oraz budżetem.
6. Zintegrowany rozwój wszystkich środków transportu: SUMP promuje multimodalność, czyli łączenie transportu publicznego, ruchu pieszego, rowerowego, car-sharingu oraz logistyki miejskiej w jeden spójny system.
7. Monitorowanie i ewaluacja: Realizacja działań musi być stale sprawdzana, aby w razie potrzeby móc skorygować obrany kurs.
8. Zapewnienie jakości: Wykorzystanie profesjonalnych narzędzi samooceny pozwala na sprawdzenie, czy plan faktycznie spełnia standardy zrównoważonej mobilności.


8 ZASAD SUMP
Weryfikacja jakości
Wyznaczone cele
Perspektywa krótko i długoterminowa
Ocena bieżących i przyszłych wyników
Wszystkie gałęzie transportu
Zapewnienie monitorowania celów
Podejście partycypacyjne
Współpraca horyzontalna i wertykalna

Proces tworzenia i wdrażania planu nie jest jednorazowym wydarzeniem, lecz ciągłym cyklem składającym się z czterech faz i dwunastu kroków:

### Faza 1: Przygotowanie i analiza

Wszystko zaczyna się od politycznej decyzji o rozpoczęciu prac. W tym etapie miasto i obszar funkcjonalny oceniają swoje zasoby, określają ramy planowania i przeprowadzają dogłębną analizę sytuacji transportowej, identyfikując główne problemy i szanse.

### Faza 2: Przygotowanie i analiza

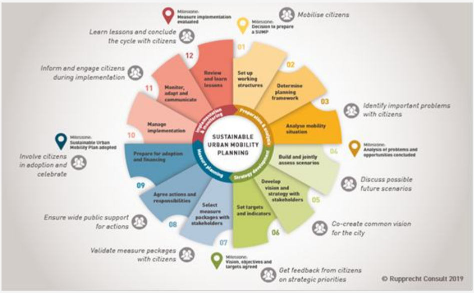
To czas na budowanie scenariuszy przyszłości i wspólne z mieszkańcami wypracowanie wizji miasta. Na tym etapie ustala się konkretne cele strategiczne oraz wskaźniki (np. o ile procent chcemy obniżyć emisję $CO_2$ lub zwiększyć udział ruchu rowerowego).

### Faza 3: Przygotowanie i analiza

W tej fazie wybierane są pakiety konkretnych środków (np. budowa nowych dróg rowerowych, buspasy, strefy czystego transportu). Kluczowe jest określenie, kto będzie za nie odpowiadał, ile będą kosztować i skąd pochodzić będą środki na ich finansowanie.

### Faza 4: Przygotowanie i analiza

Ostatni etap to zarządzanie realizacją projektów, bieżące informowanie społeczeństwa o postępach oraz systematyczna ocena, czy podjęte działania przynoszą zamierzony skutek. Wyniki tej ewaluacji stają się podstawą do rozpoczęcia kolejnego cyklu planowania.

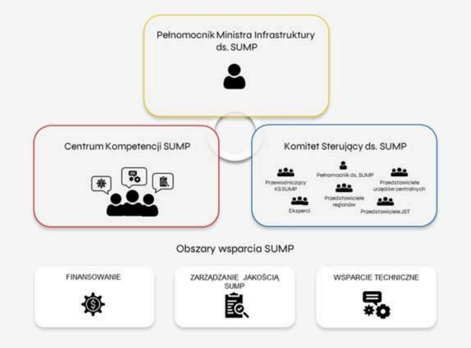

SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLANNING
Preparation & analysis
Strategy development
Measure planning
Implementation & monitoring
Milestone: Decision to prepare a SUMP
Mobilise citizens
01 Set up working structures
02 Determine planning framework
03 Analyse mobility situation
Identify important problems with citizens
Milestone: Analysis of problems and opportunities concluded
04 Build and jointly assess scenarios
Discuss possible future scenarios
05 Develop vision and strategy with stakeholders
Co-create common vision for the city
06 Set targets and indicators
Get feedback from citizens on strategic priorities
Milestone: Vision, objectives and targets agreed
07 Select measure packages with stakeholders
Validate measure packages with citizens
08 Agree actions and responsibilities
Ensure wide public support for actions
09 Prepare for adoption and financing
Milestone: Sustainable Urban Mobility Plan adopted
Involve citizens in adoption and celebrate
10 Manage implementation
11 Monitor, adapt and communicate
Inform and engage citizens during implementation
12 Review and learn lessons
Learn lessons and conclude the cycle with citizens
Milestone: Measure implementation evaluated
© Rupprecht Consult 2019

SUMP stanowi operacyjną odpowiedź na niewydolność tradycyjnych, modeli planowania mobilności. Jego wartość merytoryczna opiera się na odejściu od reaktywnego rozbudowywania infrastruktury na rzecz aktywnego zarządzania popytem i dostępnością w skali całego obszaru funkcjonalnego. Kluczową zaletą za wdrażaniem SUMP jest metodologia oparta na partycypacji, wskaźnikach efektywności oraz ciągłej ewaluacji, co czyni go niezbędnym narzędziem zapewnienia trwałej operacyjności i rezyliencji nowoczesnych struktur miejskich.

# Krajowy Program SUMP

Wraz z rozwojem planów zrównoważonej mobilności miejskiej pojawiła się potrzeba uporządkowania sposobu ich przygotowywania i wdrażania. Już na etapie pierwszych SUMP-ów stało się jasne, że same wytyczne europejskie nie zapewniają spójności ani porównywalności działań podejmowanych przez miasta. W odpowiedzi na te wyzwania w Polsce stopniowo kształtowały się elementy krajowego systemu wsparcia planów zrównoważonej mobilności miejskiej (NSSP – National SUMP Support Programme).

Warto podkreślić, że obecny system wsparcia nie jest doraźną odpowiedzią na nowe wytyczne unijne. Jego fundamenty kształtowały się sukcesywnie jeszcze przed 2023 rokiem, wyrastając z realnej potrzeby koordynacji pierwszych krajowych procesów planistycznych i prac eksperckich. Dzisiejsze struktury stanowią więc naturalną ewolucję mechanizmów, które od lat dbają o jakość i spójność metodologiczną opracowywanych planów mobilności



### Pełnomocnik Ministra Infrastruktury ds. SUMP

Powołany w marcu 2022 roku Pełnomocnik Ministra Infrastruktury ds. SUMP stał się kluczowym filarem wsparcia dla polskich samorządów. Pełniąc funkcję Krajowego Punktu Kontaktowego (NSCP - National SUMP Contact Point), koordynuje on proces wdrażania planów mobilności w Polsce, dbając o ich pełną zgodność z unijnymi wytycznymi, rozporządzeniem TEN-T oraz wymogami KPO. Poprzez kierowanie pracami Centrum Kompetencji, Pełnomocnik aktywnie inicjuje zmiany legislacyjne i programowe, ułatwiające miastom transformację systemów transportowych. Bieżąca współpraca z sektorem naukowym i organizacjami pozarządowymi pozwala na efektywne budowanie ogólnopolskiej bazy wiedzy, niezbędnej do nowoczesnego planowania mobilności w nadchodzących latach. Rolę pełnomocnika od kwietnia 2022 roku pełni Maria Perkuszewska.

### Komitet Sterujący ds. wsparcia SUMP - KS SUMP

Istotnym elementem systemu stał się powołany w styczniu 2023 roku KS SUMP, który przejął i rozwinął rolę funkcjonującej od 2019 roku Rady Eksperckiej. Jako główne forum koordynacyjne i opiniujące, Komitet kontynuuje misję zapewniania spójności metodologicznej oraz zgodności SUMP-ów z wytycznymi unijnymi. Organ ten, skupiający przedstawicieli rządu, samorządów oraz ekspertów, pełni dziś fundamentalną rolę doradczą. Poprzez przyjęcie jednolitych zasad zarządzania jakością oraz formularzy oceny, Komitet skutecznie profesjonalizuje system wdrażania SUMP w Polsce, dbając o wysoki standard procesów planistycznych.

### Centrum Kompetencji ds. SUMP - CK SUMP

Ogniwem operacyjnym systemu, funkcjonującym od października 2022 roku w strukturach Ministerstwa Infrastruktury, jest CK SUMP. Pod kierownictwem Pełnomocnika jednostka ta stanowi główne zaplecze doradcze i merytoryczne dla samorządów, koordynując procesy przygotowania oraz monitorowania planów mobilności zgodnie z wytycznymi Komisji Europejskiej. CK SUMP zapewnia nie tylko pełną obsługę organizacyjną KS SUMP, ale prowadzi także krajowe repozytorium planów oraz dba o synergię polityki spójności z innymi instrumentami finansowymi, takimi jak KPO.

### Krajowy Program SUMP

W marcu 2023 roku Komisja Europejska opublikowała zalecenia dotyczące tworzenia krajowych systemów wsparcia SUMP, wskazując na konieczność powołania struktur koordynujących oraz wdrożenia mechanizmów oceny jakości i monitoringu. Kierunek ten wzmocniło zrewidowane rozporządzenie TEN-T, które wprowadziło obowiązek posiadania planów mobilności przez miejskie węzły sieci TEN-T, wiążąc je bezpośrednio z realizacją celów transportowych i klimatycznych UE.

KRAJOWY PROGRAM SUMP

W tym kontekście Krajowy Program SUMP należy postrzegać jako element formalizujący funkcjonowanie polskiego modelu NSSP (National SUMP Support Programme), opartego na współpracy Pełnomocnika, KS SUMP oraz CK SUMP. Dokument ten nie inicjuje nowej polityki ani nie zmienia zasad planowania mobilności - jego rolą jest uporządkowanie funkcji poszczególnych instytucji oraz opisanie mechanizmów wsparcia i oceny, co umożliwia sprawozdawczość wobec Komisji Europejskiej zgodnie z wymaganiami unijnymi.

Z perspektywy miast oznacza to, że obowiązek posiadania SUMP wynika z prawa unijnego, natomiast krajowe struktury stanowią ramy pozwalające na jego realizację w sposób uporządkowany i spójny. System ten nie zastępuje lokalnego planowania, lecz tworzy warunki do jego porównywalności i ciągłości w skali całego kraju.

## Jak działa Repozytorium i system oceny SUMP

Repozytorium SUMP to wykaz SUMP, które zostały opracowane, przyjęte, a następnie poddane ocenie zgodnie z Zasadami zarządzania jakością Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w Polsce, w szczególności w kontekście perspektywy UE 2021-2027. Repozytorium jest prowadzone przez CK SUMP we współpracy z CUPT.

Ogólny przebieg procesu wraz z obiegiem dokumentów znajduje się w Zasadach. Dokument ten został przyjęty przez KS SUMP Uchwałą nr 2.

Istotą procesu oceny jest nie tylko weryfikacja zgodności dokumentu z 8 zasadami SUMP, lecz również dostarczenie szczegółowej i konstruktywnej informacji zwrotnej dla przedstawicieli JST. Informacja ta ma na celu wspieranie podnoszenia jakości planowania mobilności miejskiej. Ocena poszczególnych zasad ma charakter jakościowy i kończy się jednoznacznym stwierdzeniem wraz z uzasadnieniem czy dana zasada została spełniona. W ramach oceny formułowane są również szczegółowe rekomendacje odnoszące się do konkretnych elementów dokumentu lub procesu jego przygotowania.

FORMULARZ OCENY

Narzędziem wykorzystywanym do analizy ocenianych dokumentów oraz formułowania rekomendacji dotyczących dalszych działań są tzw. formularze oceny. Formularz oceny nie pełni funkcji wytycznych dla jednostek samorządu terytorialnego (JST) w zakresie opracowywania SUMP. W tym obszarze podstawowe znaczenie mają wytyczne dotyczące opracowania i wdrażania planów zrównoważonej mobilności miejskiej (druga edycja), dostępne na platformie Eltis , a także zapisy wynikające z aktualizacji koncepcji SUMP opublikowanej przez Komisję Europejską w 2023 roku.

Należy podkreślić, że uznanie dokumentu za zgodny z ideą SUMP i umieszczenie go w repozytorium jest możliwe wyłącznie w sytuacji, gdy wszystkie 8 zasad zostaną ocenione jako „pozytywne” lub „pozytywne z rekomendacjami”. Warunkiem uzyskania takiej oceny jest spełnienie kluczowych, wskazanych elementów. Jednocześnie ich obecność nie stanowi gwarancji wysokiej jakości dokumentu, choć umożliwia jego formalną akceptację przez ewaluatorów.

Pozostałe elementy oceny odnoszą się do kwestii, które choć nie są obligatoryjne, mają istotny wpływ na jakość SUMP. Ich brak nie wyklucza pozytywnej oceny, jednak skutkuje sformułowaniem rekomendacji na przyszłość. Rekomendacje te powinny być uwzględniane w kolejnych aktualizacjach dokumentu, zgodnie z harmonogramem określonym w samym planie, co pozwala na ciągłe doskonalenie procesu planowania mobilności. Warte podkreślenia jest, iż na mocy Porozumień zawartych między MI, CUPT oraz poszczególnymi Instytucjami Zarządzającymi programami regionalnymi ws. współpracy dotyczącej oceny Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej gotowych i przyjętych przez potencjalnych beneficjentów objętych wsparciem programu „Fundusze Europejskie dla...” w zakresie zgodności z obowiązującymi wytycznymi i zaleceniami Komisji Europejskiej oraz wymogami właściwych przepisów dotyczących Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, a także na mocy pełnienia przez CUPT funkcji instytucji pośredniczącej dla programów Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEnIKS) oraz Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027 (PT FE) ocena posiadanego SUMP, wykonana zgodnie z Zasadami, jest brana pod uwagę przy ocenie projektów inwestycyjnych w zakresu mobilności miejskiej.

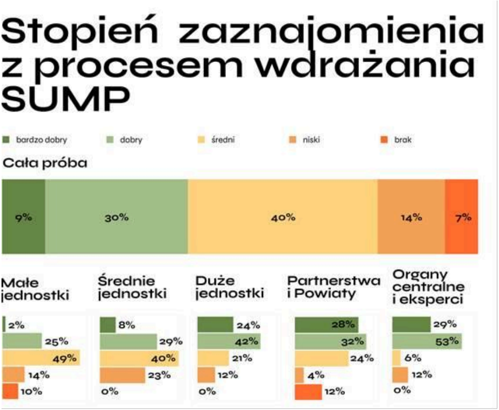
Z oceny skorzystać można także poza kontekstem funduszowym.

## Stan rozwoju SUMP w Polsce

W 2025 roku Centrum Kompetencji SUMP zleciło wykonanie kompleksowej ekspertyzy, która stała się kluczowym narzędziem programowania wsparcia instytucjonalnego oraz dalszego rozwoju CK SUMP. Prace zrealizowano w dwóch etapach, obejmujących badanie ewaluacyjne aktualnego stanu wdrażania planów mobilności oraz opracowanie merytorycznych wytycznych mających na celu wzmocnienie roli SUMP.

Badanie ewaluacyjne przeprowadzone w ramach ekspertyzy stanowiło największe tego typu badanie w Polsce, wyróżniając się wyjątkową skalą i reprezentatywnością. Analizy przeprowadzono dwutorowo poprzez 37 pogłębionych wywiadów jakościowych oraz szerokie badanie ankietowe skierowane do 912 podmiotów. Uzyskanie 313 kompletnych odpowiedzi od przedstawicieli administracji centralnej, regionalnej, samorządów oraz świata nauki pozwoliło ograniczyć błąd statystyczny do zaledwie 4%.

Analiza wyników potwierdza bezpośrednią korelację między stopniem zaznajomienia z procesem SUMP a wielkością oraz poziomem wyspecjalizowania danej jednostki. Podczas gdy aż 82% organów centralnych i specjalistów oraz 68% dużych jednostek ocenia swoją wiedzę jako dobrą lub bardzo dobrą, w grupie małych podmiotów odsetek ten drastycznie spada do 27%. Co dziesiąta mała gmina deklaruje całkowity brak znajomości tego zagadnienia, natomiast najliczniejsza grupa respondentów, stanowiąca 40% całej próby, określa swoje przygotowanie jako przeciętne.



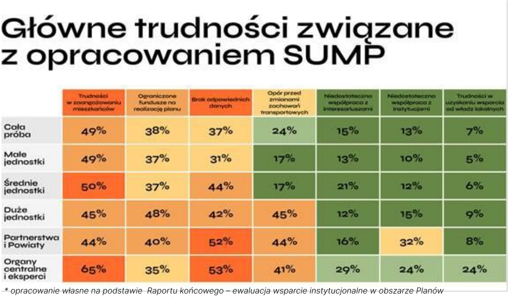
** opracowanie własne na podstawie Raportu końcowego – ewaluacja wsparcie instytucjonalne w obszarze Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej i rozwój tej idei w Polsce zlecony przez Ministerstwo Infrastruktury, wykonany przez firmę Wolański sp. z o.o. w 2025 r.*

Powyższe dane stanowią wyraźne potwierdzenie skuteczności działań prowadzonych przez CK SUMP, w tym projektów Pilotażu SUMP oraz IWT. Eksperci i duże jednostki sprawnie wdrażają założenia planów mobilności, dlatego w ich przypadku należy skoncentrować się na dalszym usprawnianiu procesów, szczególnie w kontekście nadchodzących aktualizacji dokumentów. Przyszła działalność CK SUMP powinna jednak kłaść większy nacisk na promocję wśród mniejszych samorządów. Mimo braku formalnego obowiązku przygotowywania SUMP, narzędzie to może stać się kluczowym elementem integrującym gminy we wspólnej walce z wykluczeniem transportowym oraz skutecznym sposobem rozwiązywania lokalnych problemów poprzez procesy partycypacyjne.

Analiza głównych barier towarzyszących wdrażaniu SUMP wskazuje na dominację problemów o charakterze społecznym i informacyjnym. Największym wyzwaniem, wskazanym przez niemal połowę badanych (49%), są trudności w zaangażowaniu mieszkańców, co w przypadku organów centralnych i specjalistów osiąga poziom aż 65%. Równie krytyczny jest brak odpowiednich danych do analiz, problem ten dotyka 52% partnerstw oraz 53% specjalistów, co potwierdza rolę danych jako kluczowego wąskiego gardła całego systemu.

Charakterystyczne dla dużych ośrodków i partnerstw jest zmaganie się z oporem przed zmianami zachowań transportowych, wskazuje na to aż 45% dużych jednostek, podczas gdy w małych gminach problem ten dostrzega zaledwie 17% badanych. Może to wynikać z faktu, że to właśnie w metropoliach zmiany w infrastrukturze są najintensywniejsze i budzą najsilniejsze reakcje. Z kolei ograniczone fundusze są barierą relatywnie uniwersalną, dotykającą średnio 38% respondentów, przy czym najsilniej odczuwają ją duże jednostki (48%).

Podczas gdy duże ośrodki mierzą się głównie z oporem społecznym wobec zmian nawyków transportowych, mniejsze gminy zmagają się z deficytem zasobów ludzkich oraz brakami w danych analitycznych. Wspólnym wyzwaniem pozostają ograniczenia finansowe i trudności w skutecznym angażowaniu mieszkańców. Oba te aspekty są ze sobą ściśle powiązane, co uwidacznia się szczególnie w funkcjonowaniu obszarów funkcjonalnych oraz w silnych zależnościach transportowych między mniejszymi a większymi jednostkami w kontekście codziennych dojazdów do pracy.



## Główne trudności związane z opracowaniem SUMP

| | Trudności w zaangażowaniu mieszkańców | Ograniczone fundusze na realizację planu | Brak odpowiednich danych | Opór przed zmianami zachowań transportowych | Niedostateczna współpraca z interesariuszami | Niedostateczna współpraca z instytucjami | Trudności w uzyskaniu wsparcia od władz lokalnych |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Cała próba | 49% | 38% | 37% | 24% | 15% | 13% | 7% |
| Małe jednostki | 49% | 37% | 31% | 17% | 13% | 10% | 5% |
| Średnie jednostki | 50% | 37% | 44% | 17% | 21% | 12% | 6% |
| Duże jednostki | 45% | 48% | 42% | 45% | 12% | 15% | 9% |
| Partnerstwa i Powiaty | 44% | 40% | 52% | 44% | 16% | 32% | 8% |
| Organy centralne i eksperci | 65% | 35% | 53% | 41% | 29% | 24% | 24% |

** opracowanie własne na podstawie Raportu końcowego – ewaluacja wsparcie instytucjonalne w obszarze Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej i rozwój tej idei w Polsce zlecony przez Ministerstwo Infrastruktury, wykonany przez firmę Wolański sp. z o.o. w 2025 r.*

Na podstawie oceny poszczególnych elementów SUMP wiemy, że polskie samorządy sprawnie radzą sobie z warstwą koncepcyjną, jednak napotykają trudności na etapie wdrożeniowym. Najwyższe noty („dobrze" i „bardzo dobrze") respondenci przyznali całościowemu procesowi opracowania dokumentu (57%) oraz jakości części diagnostycznej (56%). Szczególnie wyróżniają się tu średnie jednostki, które najwyżej oceniły zarówno diagnozę, jak i jakość procesową (po 67%).

Słabiej wypadają aspekty operacyjne: zasady monitorowania i ewaluacji oraz jakość konsultacji społecznych uzyskały jedynie po 42% pozytywnych wskazań w całej próbie. Największym wyzwaniem pozostaje wsparcie finansowe, tylko 35% badanych ocenia je dobrze, przy czym w średnich jednostkach odsetek ten spada do zaledwie 29%. Takie wyniki wskazują na wyraźną lukę między etapem planistycznym a realnym zarządzaniem i realizacją celów.

Proces wdrażania SUMP w polskich samorządach charakteryzuje się wysoką jakością na etapie koncepcyjnym, przy jednoczesnym występowaniu istotnych barier w fazie operacyjnej. Choć jednostki samorządu terytorialnego sprawnie przygotowują warstwę diagnostyczną i procesową, wyzwaniem pozostaje skuteczne przełożenie tych założeń na realne działania zarządcze. Deficyty w obszarze monitoringu, ewaluacji oraz jakości konsultacji społecznych wskazują na pilną potrzebę wzmocnienia kompetencji w zakresie praktycznego stosowania narzędzi planistycznych. Kluczowym dopełnieniem tych działań powinno być wzmocnienie pozycji prawnej SUMP, co pozwoli na trwałe osadzenie planów mobilności w systemie zarządzania lokalnego.

Na podstawie wniosków z ekspertyzy opracowano Plan pracy Centrum Kompetencji do spraw Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej na lata 2026 -2027 przyjęty uchwałą KS SUMP.

** Podstawą do opracowania artykułu był: Raport końcowy – ewaluacja wsparcie instytucjonalne w obszarze Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej i rozwój tej idei w Polsce zlecony przez Ministerstwo Infrastruktury, wykonany przez firmę Wolański sp. z o.o. w 2025 r.*

## Aktywności i aktualności CK SUMP

CK SUMP zajmuje się nie tylko rozwijaniem systemu wsparcia w Polsce, ale też aktywnie działa w projektach krajowych i międzynarodowych. Nasze główne aktywności to między innymi:

### Aktywność CK SUMP w ramach Expert Group on Urban Mobility (EGUM)

CK SUMP prezentuje i zwiększa widoczność polskiej perspektywy w pracach grupy eksperckiej Komisji Europejskiej.

Nasza rola polega na dostarczaniu opinii i przykładów dobrych praktyk oraz analiz, które służą do tworzenia nowych wytycznych oraz przepisów dotyczących zrównoważonej mobilności w miastach.

Aktywnie uczestniczymy w wypracowywaniu rekomendacji i wytycznych, które wpływają na standardy mobilności w Europie. Kluczowe obszary naszych prac to:

- Węzły miejskie i wpływ sieci TEN-T na mobilność miejską
- Kształtowanie Standardów SUMP

### Reprezentowanie Polski w doraźnej grupie roboczej "Ad hoc" działającej przy komitecie TEN-T

Na mocy rozporządzenia unijnego w sprawie wytycznych TEN-T, Komisja Europejska przygotowuje obecnie akt wykonawczy dotyczący wskaźników mobilności miejskiej oraz metodologii ich raportowania. Od końca 2024 roku CK SUMP aktywnie współtworzy te przepisy, współpracując z państwami członkowskimi nad ostatecznym kształtem aktu, którego przyjęcie przez komitet TEN-T planowane jest na połowę bieżącego roku.

### Spotkania platformy Krajowych Punktów Kontaktowych SUMP

Pełnomocnik ds. SUMP oraz przedstawiciele CK SUMP aktywnie uczestniczą w budowie europejskiej platformy krajowych punktów kontaktowych. W ramach tej inicjatywy przedstawiciele państw członkowskich wymieniają się wiedzą, wypracowują wspólne rekomendacje oraz gromadzą dobre praktyki, realnie wpływając na kierunki rozwoju SUMP na szczeblu unijnym.

### Śledzenie programowania nowej perspektywy finansowej UE

Jednym z naszych priorytetowych zadań jest obecnie monitorowanie procesu programowania nowej perspektywy finansowej. Angażujemy się aktywnie w jej kształtowanie, aby zagwarantować jak najszersze wsparcie dla procesu wdrażania SUMP w Polsce.

Więcej informacji na stronie - LINK

### Projekt CEF wsparcia węzłów miejskich TEN-T

Priorytetem projektu jest wsparcie węzłów miejskich w gromadzeniu i raportowaniu wskaźników mobilności miejskiej oraz przyszłej aktualizacji SUMP, zgodnie z wymogami rozporządzenia TEN-T. W ramach tych działań wraz z CUPT budujemy ogólnopolską sieć węzłów miejskich, w ramach której w latach 2025–2027 zaplanowaliśmy cykl spotkań koordynacyjnych, które umożliwią samorządom wymianę doświadczeń oraz wspólną identyfikację wyzwań wdrożeniowych. Kluczowym elementem naszej współpracy będzie diagnoza luk w dostępności danych oraz tworzenie planów gromadzenia wskaźników. Działania te przygotują 30 polskich węzłów miejskich do spełnienia wymogów nadchodzącego aktu wykonawczego Komisji Europejskiej do rozporządzenia TEN-T.

### Nowe krajowe wytyczne SUMP

Kolejnym istotnym obszarem naszej aktywności jest opracowanie krajowych wytycznych SUMP. Naszym celem jest stworzenie narzędzia, które pomoże zarówno doświadczonym, jak i nowym miejskim obszarom funkcjonalnym przygotowującym SUMP-y. Publikacja wytycznych planowana jest na koniec 2026 roku.

### Aktywność w kształtowaniu Krajowej Polityki Miejskiej

CK SUMP aktywnie współkształtuje Krajową Politykę Miejską, dążąc do silniejszego osadzenia SUMP w polskim systemie prawnym oraz dokumentach strategicznych. Bazując na wypracowanych przez KS SUMP rekomendacjach, zgłaszamy merytoryczne uwagi do aktów prawnych regulujących rozwój miast, obszarów zurbanizowanych oraz transportu publicznego.

### Wsparcie szkoleniowe - warsztaty z EIB Jaspers

W marcu, we współpracy z Inicjatywą Jaspers, zorganizowaliśmy szkolenie dedykowane przedstawicielom urzędów marszałkowskich oraz węzłów miejskich. Podczas dwudniowego spotkania uczestnicy zgłębiali wiedzę w ramach dziewięciu modułów tematycznych, z których aż sześć zostało wybranych bezpośrednio przez nich. Program szkolenia opierał się na łączeniu eksperckich prezentacji z warsztatami grupowymi. Wspólnie wypracowywaliśmy rozwiązania dotyczące kluczowych aspektów SUMP, w tym programowania celów, doboru pakietów działań oraz metod monitorowania i wskaźników realizacji planów.

### Aktywność publicystyczna

Działania CK SUMP koncentrują się obecnie na zwiększeniu rozpoznawalności naszych inicjatyw oraz promocji polskich SUMP-ów i lokalnych dobrych praktyk, także na arenie europejskiej. Staramy się zwiększyć naszą widoczność, poprzez publikacje na temat SUMP w różnych periodykach, w tym w bieżącym wydaniu biuletynu IGKM.

### Sieć Partycypacji CUPT i inne inicjatywy

CK SUMP angażuje się w inicjatywy podnoszące kwalifikacje oraz sprzyjające wymianie doświadczeń w zakresie przygotowania SUMP. Należymy do Sieci Partycypacji CUPT i stale poszerzamy własną wiedzę poprzez aktywny udział w tematycznych warsztatach oraz webinarach. W ramach prowadzonych projektów, wspieramy jednostki samorządu terytorialnego w obszarze działań partycypacyjnych.

Więcej informacji na stronie - LINK

### Wsparcie techniczne dla Planów Mobilności generatorów ruchu

Plany mobilności dla generatorów ruchu są ściśle powiązane z metodologią SUMP i stanowią fundament nowoczesnego planowania transportu. CK SUMP zapewnia pomoc oraz wsparcie techniczne instytucjom i przedsiębiorstwom zainteresowanym opracowaniem takich strategii. Dobrze przygotowany plan dla dużego obiektu może stać się kluczowym wkładem w tworzenie SUMP dla całych miejskich obszarów funkcjonalnych. W bieżącym roku rozpoczęliśmy w tym zakresie współpracę z Port Polska, przeprowadzając pierwsze konsultacje dotyczące przygotowania planu mobilności dla obszaru CPK.

### Współpraca z Uczelniami i ekspertami

Fundamentem funkcjonowania CK SUMP jest ścisła współpraca ze środowiskiem akademickim, naukowcami oraz niezależnymi ekspertami. Ramy wspólnych działań określają oficjalne listy intencyjne podpisane z Politechniką Krakowską im. Tadeusza Kościuszki oraz Wydziałem Transportu Politechniki Warszawskiej. W naszych najbliższych planach przewidujemy intensyfikację tych relacji oraz znaczące zwiększenie skali wspólnych przedsięwzięć.

### Aktywność w grupie doradczej projektu "SUMPs for BSR"

Projekt skupia różne przedsięwzięcia, w ramach których opracowano narzędzia, wytyczne i rozwiązania, które mogą wspierać władze lokalne i regionalne w planowaniu zrównoważonej mobilności miejskiej i logistyki oraz przyczyniać się do skutecznego wdrażania tych strategii na szczeblu lokalnym. Ogólnym celem projektu platformy jest wzmocnienie zdolności miast i regionów do radzenia sobie z wyzwaniami związanymi z mobilnością miejską – z naciskiem na plany SUMP-y jako fundament lokalnej polityki mobilności.

Więcej informacji na stronie - LINK

### Partnerstwo w projekcie - Next Level Parking

Celem projektu jest ograniczenie korzystania z samochodów w miejskich obszarach funkcjonalnych Europy Środkowej oraz zapewnienie zrównoważonej alternatywy w podróżowaniu i bardziej przyjaznej do życia przestrzeni miejskiej. Jednym z narzędzi w projekcie jest audyt PARKPAD.

PARKPAD jest rodzajem audytu, który pomaga miastom w przeglądzie polityki parkingowej, oraz przyczynia się do wprowadzania ulepszeń. Ponadto stworzony na podstawie audytu plan działania wpisuje się w ideę planowania zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP).

Więcej informacji na stronie - LINK

### Europejski Tydzień Mobilności

Wspieramy realizację Europejskiego Tygodnia Mobilności, czyli największej corocznej inicjatywy promującej ekologiczny transport miejski. Zachęcamy polskie samorządy do wdrażania zrównoważonych rozwiązań, takich jak komunikacja zbiorowa oraz ruch pieszy i rowerowy. Nasze działania koncentrują się na popularyzacji idei kampanii, której kulminacją jest Dzień bez Samochodu. Dzięki temu zaangażowaniu systematycznie rośnie liczba polskich miast i gmin biorących aktywny udział w tym przedsięwzięciu.

Więcej informacji na stronie GOV - LINK

ZAPISZ SIĘ DO STAŁEJ LISTY ODBIORCÓW NEWSLETTERA!

© 2026 Centrum Kompetencji SUMP
Wypisz się