CK SUMP
Ministerstwo Infrastruktury

NEWSLETTER

CK SUMP

Numer 3 | Marzec/Kwiecień 2026

W #3 wydaniu Newslettera CK SUMP:

- **Okiem praktyka**
  - **Koszalin stawia na rozwój zrównoważonej mobilności,** Renata Szott, KKBOF
- **Repozytorium SUMP - stan na kwiecień 2026**
- **Repozytorium SUMP - ciekawy przykład**
  - **Jak powstaje mobilność przyszłości? Kulisy tworzenia Planu Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej,** Tomasz Zwoliński, Urząd Miasta Kraków
- **Zoom na SUMP**
  - **Obszar Funkcjonalny w SUMP,** Maria Perkuszewska, Pełnomocnik Ministra Infrastruktury ds. SUMP
- **Zespół CK SUMP**
  - **Wita na pokładzie Marcina Żywiałkowskiego,** Marcin Żywiałkowski, CK SUMP
- **Aktualności CK SUMP**
  - **Podsumowanie marcowych warsztatów-Jaspers,** Joanna Wrzeszcz, CK SUMP
- **Przegląd publikacji**
  - **Wytyczne SUMP 2.0 z 2019 roku,** Aleksandra Kopeć, CK SUMP
- **SUMP-owa prasówka**
- **Kalendarz wydarzeń**

Okiem praktyka

Renata Szott

Główny specjalista, Biuro Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, Urząd Miejski w Koszalinie

Absolwentka Politechniki Szczecińskiej na kierunku Ochrona Środowiska. Posiada ponad 20-letnie doświadczenie zawodowe w administracji publicznej, przede wszystkim związane z funduszami unijnymi. Od 2016 zajmuje się wdrażaniem zintegrowanych inwestycji terytorialnych. Koordynowała prace nad opracowaniem Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2023. Jest również zaangażowana w międzynarodowy projekt, w ramach którego Koszalin jest badany pod kątem miasta 15-minutowego.

Pasjonatka wypraw rowerowych, nordic walking, jogi, gór i morsowania. Wolne chwile wykorzystuje na rysowanie neurografiki.

Koszalin stawia na rozwój zrównoważonej mobilności

Koszalin jako lider Związku Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego (ZIT KKBOF*) podjął się opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) dla KKBOF na lata 2021-2030.

Prace nad SUMP trwały w latach 2021-2023 i obejmowały przeprowadzenie m.in. analiz, diagnozy, badań preferencji komunikacyjnych, napełnień i struktury biletowej w komunikacji publicznej, spotkań z interesariuszami, warsztatów focusowych i konsultacji społecznych. Został stworzony model struktury funkcjonalno-przestrzennej KKBOF odnoszący się do sieci osadniczej i transportowej, wraz ze wskazaniem planowanych inwestycji.

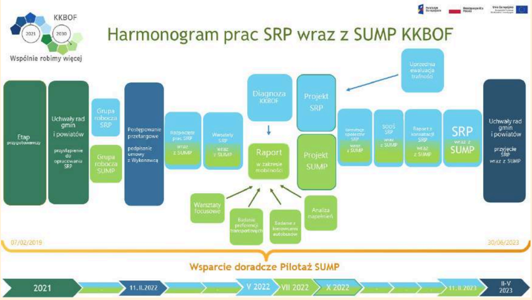
KKBOF
2021
2030
Wspólnie robimy więcej
PLAN
ZRÓWNOWAŻONEJ
MOBILNOŚCI
MIEJSKIEJ
DLA KOSZALIŃSKO-KOŁOBRZESKO-BIAŁOGARDZKIEGO
OBSZARU FUNKCJONALNEGO NA LATA 2021-2030

SUMP został opracowany jako załącznik do Strategii Rozwoju Ponadlokalnego, zarówno przystąpienie do prac jak i przyjęcie dokumentów zostało zatwierdzone podjęciem stosownych uchwał w 20 gminach i 3 powiatach. Rozpoczęcie prac zostało poprzedzone zawarciem porozumienia, w ramach którego samorządy zadeklarowały się do aktywnego współdziałania i partycypacji w kosztach. Połączenie równoległych prac nad dwoma strategicznymi dokumentami wpłynęło pozytywnie na spójność opracowań i jasne określenie priorytetów. Na potrzeby sprawnej i efektywnej współpracy została powołana ponad 40-sto osobowa grupa robocza ds. SUMP, w skład której weszli przedstawiciele 23 samorządów KKBOF.

Odbywały się cykliczne spotkania, w tym z Wykonawcą SUMP – Kompleksowe Usługi Doradcze Maciej Gabory, na których były wymieniane informacje o postępie prac i zaplanowanych kolejnych działaniach.

Biorąc pod uwagę zalecenia dotyczące opracowania SUMP, zaangażowanie społeczeństwa stanowiło niezwykle istotny element procesu prac nad planem. Oprócz analiz statystycznych i badań, istotne było poznanie trudności z jakimi mierzą się mieszkańcy i wskazanie możliwych rozwiązań. Mimo dużego zróżnicowania potrzeb naszych samorządów, mieszkańcy wskazywali w każdej gminie podobne wyzwania: konieczność inwestycji w infrastrukturę, integrację transportu publicznego z opcją wspólnego biletu oraz uspójnienie sieci dróg rowerowych. Propozycje mieszkańców znalazły odniesienie w celach strategicznych i pakietach działań SUMP. Kluczowe jest to, żeby dokumenty opracowywane z uwzględnieniem partycypacji społecznej realnie wpływały na zmiany w samorządach.

Aby zachęcić mieszkańców do wzięcia udziału w konsultacjach społecznych przeprowadziliśmy szeroko zakrojoną akcję promocyjną. Odbyły się 3 spotkania konsultacyjne w miastach rdzeniach, na których została zaprezentowana Strategia rozwoju ponadlokalnego wraz z SUMP. Dodatkowo w Koszalinie była transmisja on-line, z tłumaczeniem migowym. Udział w konsultacjach wzięło ok. 100 osób, co jest całkiem niezłym wynikiem, uwzględniając fakt, że mieszkańcy z reguły wolą wziąć udział w konsultacjach dotyczących kontrowersyjnych inwestycji niż dokumentów strategicznych.


KKBOF
2021
2030
Wspólnie robimy więcej
Harmonogram prac SRP wraz z SUMP KKBOF
Etap przygotowawczy
Uchwały rad gmin i powiatów
przystąpienie do opracowania SRP
Grupa robocza SRP
Grupa robocza SUMP
Postępowanie przetargowe
podpisanie umowy z Wykonawcą
Rozpoczęcie prac SRP wraz z SUMP
Warsztaty SRP wraz z SUMP
Diagnoza KKBOF
Raport w zakresie mobilności
Warsztaty focusowe
Badanie preferencji transportowych
Badanie z kierowcami autobusów
Analiza napełnień
Projekt SRP
Projekt SUMP
Uprzednia ewaluacja trafności
Konsultacje społeczne SRP wraz z SUMP
SOOŚ SRP wraz z SUMP
Raport z konsultacji SRP wraz z SUMP
SRP wraz z SUMP
Uchwały rad gmin i powiatów
przyjęcie SRP wraz z SUMP
07/02/2019
30/06/2023
Wsparcie doradcze Pilotaż SUMP
2021
11.II.2022
V 2022
VII 2022
X 2022
11.II.2023
II-V 2023

Źródło: achiwum KKBOF

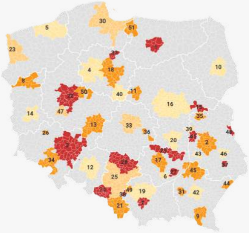
Prace nad SUMP trwały w latach 2021-2023 i obejmowały przeprowadzenie m.in. analiz, diagnozy, badań preferencji komunikacyjnych, napełnień i struktury biletowej w komunikacji publicznej, spotkań z interesariuszami, warsztatów focusowych i konsultacji społecznych. Został stworzony model struktury funkcjonalno-przestrzennej KKBOF odnoszący się do sieci osadniczej i transportowej, wraz ze wskazaniem planowanych inwestycji.

Opracowany SUMP był efektem uczestnictwa Koszalina w projekcie „Pilotaż SUMP", który dał przede wszystkim możliwość pozyskania wiedzy jak tworzyć SUMP. Warte jest również podkreślenia, że przez cały proces opracowania SUMP byliśmy wspierani przez doradców z firmy Wolański Sp. zo.o., co zagwarantowało jakość naszego dokumentu. SUMP KKBOF jako piąty w kraju przeszedł weryfikację CUPT otrzymując ocenę „pozytywną z rekomendacjami”.

Koszt opracowania SUMP wyniósł 303 tysięcy zł, z czego dofinansowanie z Funduszu Spójności to kwota blisko 209 tysięcy zł.

Repozytorium SUMP - stan na kwiecień 2026

Obszar ocenionych SUMP-ów zamieszkuje 22 666 854 osób, co stanowi 60,5 % liczby ludności kraju.



Do tej pory oceniono Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) wskazanych obszarów:

1. Miejski Obszar Funkcjonalny Olsztyna.
2. Lubelski Obszar Metropolitalny.
3. Miejski Obszar Funkcjonalny Wrocławia.
4. Bydgoski Obszar Funkcjonalny.
5. Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzki Obszar Funkcjonalny.
6. Miejski Obszar Funkcjonalny Buska-Zdroju.
7. Obszar Funkcjonalny Myślenic.
8. Miejski Obszar Funkcjonalny Gorzowa Wielkopolskiego.
9. Miejski Obszar Funkcjonalny Sanok – Lesko.
10. Białostocki Obszar Funkcjonalny.
11. Miejski Obszar Funkcjonalny Płocka.
12. Aglomeracja Opolska.
13. Aglomeracja Kalisko-Ostrowska.
14. Zielonogórsko-Nowosolski Obszar Funkcjonalny.
15. Miejski Obszar Funkcjonalny Miasta Siedlce.
16. Metropolia Warszawska.
17. Kielecki Obszar Funkcjonalny.
18. Miejski Obszar Funkcjonalny Torunia.
19. Obszar Funkcjonalny Metropolii Krakowskiej.
20. Gminy Obszaru Funkcjonalnego Radomia.
21. Aglomeracja Beskidzka.
22. Metropolia Poznań.
23. Szczeciński Obszar Metropolitalny.
24. Subregion Zachodni Województwa Śląskiego.
25. Subregion Centralny Województwa Śląskiego.
26. Gmina Polkowice.
27. Miejski Obszar Funkcjonalny Staszowa.
28. Subregion Północny Województwa Śląskiego.
29. Miejski Obszar Funkcjonalny Miasta Północy.
30. Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot.
31. Dębicko-Ropczycki Obszar Funkcjonalny.
32. Miejski Obszar Funkcjonalny Grudziądza.
33. Łódzki Obszar Metropolitalny.
34. Wałbrzyski Obszar Funkcjonalny.
35. Miejski Obszar Funkcjonalny Łukowa.
36. Miejski Obszar Funkcjonalny Gminy Miasto Tomaszów Mazowiecki, Gminy Opoczno i Gminy Lubochnia.
37. Miejski Obszar Funkcjonalny Zamościa.
38. Oświęcimski Obszar Funkcjonalny.
39. Miejski Obszar Funkcjonalny Ryk.
40. Włocławski Obszar Funkcjonalny.
41. Miejski Obszar Funkcjonalny Miasta Puławy.
42. Rzeszowski Obszar Funkcjonalny.
43. Miejski Obszar Funkcjonalny Kraśnika.
44. Miejski Obszar Funkcjonalny Lubaczów.
45. Miejski Obszar Funkcjonalny Czwórmiasta.
46. Miejski Obszar Funkcjonalny Krasnegostawu.
47. Powiat Kościański.
48. Miejski Obszar Funkcjonalny Włodawy.
49. Miejski Obszar Funkcjonalny Chrzanowa.
50. Miejski Obszar Funkcjonalny Gniezna.
51. Miejski Obszar Funkcjonalny Elbląga.

Odwiedź Repozytorium SUMP

Repozytorium SUMP - ciekawy przykład

Tomasz Zwoliński

Główny Specjalista / Koordynator Stanowiska Zrównoważonej Mobilności w Wydziale Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury Urzędu Miasta Krakowa.

Ponad 25 lat doświadczenia w planowaniu systemów transportowych, badaniach i modelowaniu ruchu drogowego, modelowaniu zanieczyszczenia powietrza oraz inżynierii drogowej i aspektów BRD. Członek zespołu odpowiedzialnego za przygotowanie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Krakowa, członek Krakowskiego Panelu Transportowego –procesu konsultacyjnego dotyczącego trzech głównych wybranych aspektów zrównoważonego transportu metropolitalnego (optymalizacji przepływu osób i towarów, redukcji emisji z transportu oraz zarządzania parkingami).

W latach 2020–2023 – lokalny koordynator w UMK przygotowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Metropolii Krakowskiej (SUMP został przyjęty w grudniu 2023 r.).

Doświadczenie w pracy jako członek rad doradczych trzech projektów europejskich (w ramach programu „Inteligentna Energia dla Europy”): BENEFIT, ISEMOA i ACTIVE ACCESS. Doświadczenie w zarządzaniu, wdrażaniu, upowszechnianiu i ocenie projektów finansowanych przez UE w obszarze zrównoważonej mobilności. Koordynator lokalny projektów: CIVITAS CARAVEL, CIVITAS CATALIST, AENEAS, TRANSPORT LEARNING, CH4LLENGE, MEDIATE, CIVITAS Park4SUMP, PUSH&PULL. Obecnie zaangażowany w projekt NXTLVL Parking: Promowanie podejścia do zarządzania parkingami w ramach strategii ekologicznej mobilności w funkcjonalnych obszarach miejskich – projekt koordynowany jest przez Politechnikę Krakowską.

Jak powstaje mobilność przyszłości?
Kulisy tworzenia Planu Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej.

Kraków i jego Obszar Funkcjonalny to dziś jedna z najbardziej dynamicznie rozwijających się metropolii w Polsce. Codziennie setki tysięcy ludzi przemieszczają się między domem, pracą, szkołą, uczelnią, sklepem, przychodnią. Jedni jadą z centrum do Wieliczki, inni z Zabierzowa do Krakowa, jeszcze inni z Nowej Huty do Skawiny. Wszyscy korzystają z tej samej, coraz bardziej obciążonej infrastruktury. Nic dziwnego, że w pewnym momencie pojawiło się pytanie: jak to wszystko uporządkować, zanim miasto i jego okolice staną się jednym wielkim parkingiem. Tak narodził się Plan Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej – dokument, który miał ambicję nie tylko opisać, jak wygląda transport w aglomeracji, ale przede wszystkim wskazać, jak powinien wyglądać za 10, 20, a nawet 30 lat. To plan, który ma realnie zmienić sposób, w jaki się poruszamy. Plan Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego (*z ang. SUMP – Sustainable Urban Mobility Plan*) stanowi kompleksową strategię rozwoju transportu, obejmującą zarówno miasto Kraków, jak i jego obszar funkcjonalny. Plan został przyjęty uchwałami 35 Rad Gmin oraz 2 powiatów. Dokument ten jest odpowiedzią na rosnące wyzwania związane z mobilnością w dynamicznie rozwijającym się regionie: zatłoczenie dróg, rosnące potrzeby transportowe mieszkańców, konieczność ograniczenia emisji oraz poprawy jakości życia.

Źródło: achiwum Urzędu Miasta Kraków

Proces jego opracowania i wdrażania został zaprojektowany tak, aby łączyć wiedzę ekspercką, dane analityczne oraz szerokie konsultacje społeczne. Proces przygotowania Planu miał na celu przedstawienie logiki realnej zmiany w myśleniu o zrównoważonej mobilności, wyeliminowanie błędnych stereotypów oraz stworzenie warunków do zmiany sposobu myślenia o zrównoważonej mobilności i zachowaniach komunikacyjnych. Założeniem było, by dokument pełnił funkcję pryzmatu zarówno jeśli chodzi o realne zmiany w systemie transportu korzystne dla pasażerów, jak i – jeśli nie przede wszystkim – sposobie myślenia mieszkańców o mobilności i codziennym przemieszczaniu się.

Ostatecznie plan oparł się o 5 „filarów” co do przyszłości mobilności w Metropolii – ma ona być:
- zintegrowana,
- zrównoważona,
- bezpieczna,
- zaplanowana,
- angażująca.

Z kolei 5 głównych celów i wynikające z nich później pakiety działań wdrożeniowych – to:
- przestrzeń,
- infrastruktura,
- bezpieczeństwo,
- informacja,
- logistyka.

Od diagnozy do wizji – czyli jak zacząć porządki

Każdy, kto choć raz próbował przejechać przez Kraków w godzinach szczytu, wie, że mobilność to temat, który potrafi wywołać emocje. Dlatego prace nad Planem zaczęły się od chłodnej, analitycznej diagnozy. Eksperci zebrali dane z pomiarów ruchu, badań ankietowych, modelowania transportowego, z analizy jakości powietrza. Sprawdzano, gdzie tworzą się korki, jak często kursują autobusy, gdzie brakuje chodników, a gdzie rowerzyści muszą walczyć o każdy metr przestrzeni. Wnioski? Dość oczywiste, choć wciąż bolesne. Transport indywidualny dominował, transport publiczny był dobry, ale nie wszędzie i nie zawsze, a infrastruktura rowerowa – choć rozwijała się dynamicznie – nadal wymagała uspójnienia. Do tego doszła suburbanizacja, czyli rozlewanie się miasta na okoliczne gminy, co generowało coraz więcej codziennych podróży.

Najważniejsze wnioski z diagnozy systemu transportowego Metropolii Krakowskiej

Transport samochodowy

Najbardziej widocznym problemem okazała się zależność mieszkańców od samochodów. W wielu gminach podkrakowskich udział podróży autem przekraczał 70–80%. Powody były proste: brak alternatyw, słaba oferta transportu publicznego, niewystarczająca liczba połączeń kolejowych, a także rozproszona zabudowa.

Transport publiczny – dobry, ale nierównomierny

Kraków ma stosunkowo dobrze rozwiniętą komunikację miejską, ale poza granicami miasta sytuacja jest dużo bardziej zróżnicowana. Diagnoza wykazała brak spójnej oferty międzygminnej, za niską częstotliwość kursów w wielu miejscowościach, niewystarczającą integrację taryfową i organizacyjną, potencjał na powstanie większej liczby węzłów przesiadkowych.

Kolej aglomeracyjna – ogromny potencjał do wykorzystania

Szybka Kolej Aglomeracyjna została oceniona jako jeden z najbardziej perspektywicznych elementów systemu. Jednak diagnoza pokazała, że częstotliwość kursów była wciąż zbyt niska, nie wszystkie gminy mają dostęp do linii kolejowych, brakuje parkingów P+R i dogodnych dojść do stacji, a integracja z komunikacją miejską wymaga dalszego rozwoju.

Infrastruktura rowerowa – dynamiczny rozwój, ale potrzeba uspójnienia

Kraków rozwija sieć rowerową, ale diagnoza wykazała kilka problemów: brak ciągłości tras, niedostateczne połączenia między Krakowem a gminami ościennymi, niewystarczająca liczba bezpiecznych przejazdów przez duże skrzyżowania, brak standardów w zakresie realizacji infrastruktury rowerowej w niektórych gminach.

Mobilność piesza – wyzwania poza centrum

Diagnoza pokazała, że wciąż brakuje chodników, przejścia dla pieszych bywają nieintuicyjne lub niebezpieczne, przestrzeń publiczna jest często dominowana przez samochody, dojścia do przystanków bywają niewygodne lub nieoświetlone. To ogranicza mobilność osób starszych, dzieci i osób z niepełnosprawnościami.

Problemy środowiskowe – transport jako główne źródło emisji

Transport drogowy odpowiada za znaczną część emisji zanieczyszczeń w Krakowie i gminach ościennych. Diagnoza potwierdziła: wysokie stężenia NO_2 wzdłuż głównych ulic, rosnący hałas komunikacyjny, negatywny wpływ ruchu samochodowego na jakość życia.

Cele, które mają sens – i które da się zmierzyć

Plan Zrównoważonej Mobilności nie jest zbiorem pobożnych życzeń. To dokument, który musi być konkretny. Dlatego cele zostały sformułowane tak, by można było je realnie monitorować. Wśród nich znalazły się:

- zmniejszenie udziału samochodów w podróżach,
- zwiększenie roli transportu publicznego i rowerowego,
- poprawa bezpieczeństwa na drogach,
- redukcja emisji i hałasu,
- zwiększenie dostępności transportu dla wszystkich grup społecznych.

Mieszkańcy w centrum – bo mobilność to nie tylko drogi i autobusy

Jednym z najważniejszych elementów tworzenia Planu były konsultacje społeczne. Prowadzone na wielu poziomach: spotkania, warsztaty, ankiety, prelekcje i rozmowy z organizacjami społecznymi i ekspertami. Mieszkańcy jasno mówili, czego oczekują: lepszej komunikacji międzygminnej, większej liczby połączeń kolejowych, wygodnych tras rowerowych, bezpiecznych przejść dla pieszych, a także ograniczenia ruchu samochodowego w najbardziej zatłoczonych miejscach. Co ciekawe, wiele uwag dotyczyło nie wielkich inwestycji, ale drobnych usprawnień: lepszej synchronizacji sygnalizacji świetlnej, wygodniejszych przesiadek, czytelnej informacji pasażerskiej. To pokazuje, że mobilność to nie tylko wielkie projekty, ale też codzienna wygoda.

Jednym z elementów procesu konsultacji SUMP była organizacja Krakowskiego Panelu Transportowego wiosną 2023 roku. Panel stanowił przykład zastosowania deliberacji obywatelskiej jako narzędzia wspierającego procesy planowania publicznego w obszarze mobilności miejskiej. Jego rola w tworzeniu Planu Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej może być analizowana w kilku komplementarnych wymiarach.

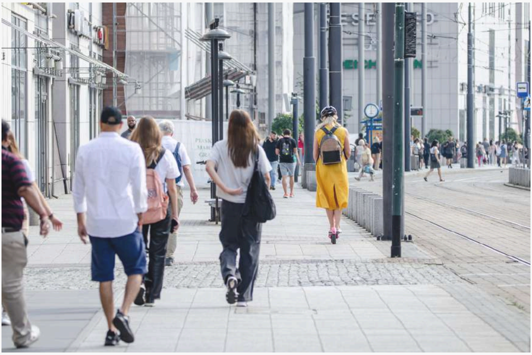
W kontekście Planu oznaczało to, że Panel dostarczył wysokiej jakości wiedzy społecznej, która mogła zostać zestawiona z diagnozą techniczną systemu transportowego. Panel nie tylko odzwierciedlał preferencje mieszkańców, ale także pokazywał, jak te preferencje zmieniają się pod wpływem informacji i deliberacji.

Planowanie transportu – zwłaszcza w kierunku zrównoważonej mobilności – często wiąże się z decyzjami kontrowersyjnymi społecznie, takimi jak: ograniczenia ruchu samochodowego, wprowadzanie stref niskoemisyjnych, priorytety dla transportu publicznego, przekształcanie przestrzeni ulicznej kosztem miejsc parkingowych. Rekomendacje Panelu, wypracowane przez grupę mieszkańców reprezentującą różne grupy społeczne, pełniły funkcję społecznego mandatu dla działań, które mogą budzić opór.

Panel, choć formalnie dotyczył Krakowa, pełnił funkcję społecznego punktu odniesienia dla całego układu metropolitalnego. Rekomendacje panelistów – dotyczące m.in. integracji taryfowej, rozwoju SKA, poprawy dostępności pieszej czy rozbudowy infrastruktury rowerowej – były spójne z kierunkami działań planowanych na poziomie metropolii. W ten sposób Panel przyczynił się do koordynacji celów i priorytetów między różnymi szczeblami zarządzania mobilnością.

Rekomendacje Panelu zostały wykorzystane przy formułowaniu celów strategicznych SUMP, wyborze scenariusza zrównoważonego, określaniu priorytetów inwestycyjnych, projektowaniu działań dotyczących transportu publicznego, rowerowego i pieszego, planowaniu stref ograniczonego ruchu i polityki parkingowej. Panel pełnił funkcję mechanizmu translacji – przekładał ogólne cele polityki transportowej na konkretne, społecznie akceptowalne działania. Dzięki temu SUMP zyskał charakter dokumentu nie tylko eksperckiego, ale również społeczno-eksperckiego, co zwiększa jego trwałość i odporność na zmiany polityczne. Krakowski Panel Transportowy wpisał się w szerszy trend stosowania deliberacji obywatelskich w politykach miejskich. W ujęciu normatywnym jego rola polegała na wzmacnianiu kultury dialogu, zwiększaniu transparentności procesów decyzyjnych, promowaniu współodpowiedzialności mieszkańców za polityki publiczne, rozwijaniu kompetencji obywatelskich.

Krakowski Panel Transportowy ostatecznie przyjął 43 rekomendacje większością ponad 80% głosów oddanych w trakcie głosowania ostatniego dnia. Ostateczna lista rekomendacji poddanych pod głosowanie poprzez formularz internetowy liczyła 77 pozycji w kilku blokach tematycznych, spójnych z tym, w jaki sposób były omawiane podczas spotkań. Paneliści i Panelistki oceniali każdą propozycję na 5-stopniowej skali określając, w jakim stopniu zgadzają lub nie zgadzają się z tym, że dana rekomendacja powinna zostać zrealizowana.



Źródło: achiwum Urzędu Miasta Kraków

Proces przeprowadzenia Krakowskiego Panelu Transportowego, w związku z jego silnie partycypacyjnym charakterem, stanowił istotny etap przygotowania Planu Mobilności – w szczególności weryfikacji zasadności proponowanych działań. Cały przebieg procesu przygotowania Panelu, jego realizacja, a przede wszystkim przyjęte rekomendacje zostały poddane analizie w kontekście istniejących na tamten czas zapisów projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i konieczności ich dołączenia do całego procesu projektowania – w szczególności pakietów działań i działań szczegółowych. Większość rekomendacji Panelu znalazła swoje odzwierciedlenie (często nie wprost) w już podejmowanych przez Miasto działaniach, jak i w tych proponowanych do ujęcia w SUMP. Część rekomendacji stanowiła uzupełnienie lub doszczegółowienie tych zaplanowanych przedsięwzięć, a część została dołączona jako nowe pomysły, co ważne - z silnym poparciem społecznym. Nie bez znaczenia dla całego procesu SUMP były obserwacje poczynione w przebiegu Panelu, wypowiedzi ekspertów i samych Panelistów i Panelistek, jak i szeroka lista rekomendacji, również tych które ostatecznie nie znalazły odzwierciedlenia w dokumencie (nie uzyskały wystarczającego poparcia w głosowaniu). Pełny raport z Panelu stanowi bardzo istotne źródło inspiracji i obserwacji, które są pomocne w procesie wdrażania zapisów SUMP, jako obrazujące nastroje społeczne, obawy i potrzeby mieszkańców Krakowa w kontekście różnych rozwiązań w dziedzinie mobilności zrównoważonej. Pełny raport obejmujący listę 43 zidentyfikowanych przez Panelistów i przyjętych rekomendacji, podsumowujący wyniki Krakowskiego Panelu Transportowego stanowi załącznik do SUMP.

Warianty, scenariusze i wybór drogi

Po zebraniu danych i opinii mieszkańców eksperci przygotowali kilka wariantów rozwoju mobilności. Każdy miał swoje plusy i minusy. Jeden stawiał na szybki rozwój transportu publicznego, inny na rozbudowę infrastruktury drogowej, jeszcze inny na radykalne ograniczenie ruchu samochodowego. Ostatecznie wybrano scenariusz zrównoważony – taki, który łączy rozwój komunikacji zbiorowej, rowerowej i pieszej z rozsądnym zarządzaniem ruchem samochodowym.

Realizacja – czyli jak zamienić plan w rzeczywistość

W przypadku Metropolii Krakowskiej działania nakreślone w Planie to przede wszystkim rozwój transportu publicznego - modernizacja taboru autobusowego i tramwajowego, zwiększenie częstotliwości kursów, rozwój Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, nowe węzły przesiadkowe i parkingi P+R. Dalsza ewolucja infrastruktury rowerowej - budowa tras łączących Kraków z gminami ościennymi, tworzenie spójnej sieci rowerowej, rozwój systemów rowerów publicznych. Miasto dla pieszych, czyli poprawa jakości chodników, bezpieczne przejścia, uspokojenie ruchu w centrach miejscowości. Nowoczesne zarządzanie ruchem poprzez inteligentne systemy transportowe (ITS), priorytety dla komunikacji miejskiej, strefy niskoemisyjne i ograniczenia dla ruchu samochodowego. Wreszcie lepsza organizacja transportu, współpraca czy integracja taryfowa i biletowa.

Z punktu widzenia zarządzania całym Procesem SUMP – podjęto decyzje, że proces realizacji i monitorowania Planu jest koordynowany m.in. poprzez posiedzenia, ustalenia i uchwały Komitetu Strategicznego ds. Planu Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego oraz Rady Portfela Projektów Planu Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej. Rada Portfela Projektów (obecnie w ośmioosobowym składzie) opracowała m.in. raport dotyczący aktualnego stanu realizacji wskaźników monitorowania Planu Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego (SUMP), uzgadnia kwestie organizacyjne dot. kolejnych naborów wniosków, opracowuje raporty Rady Portfela Projektów z monitorowania projektów uznanych przez Radę Portfela Projektów za zgodne z założeniami Planu Zrównoważonej Mobilności.

Zgodnie z przyjętym w Planie sposobem zarządzania i „zasilania” Planu konkretnymi projektami i inicjatywami - przedmiotem działalności Rady jest przede wszystkim ocena złożonych przez JST wniosków o stwierdzenie zgodności projektów z zapisami Planu. Zewnętrznym wymiarem działalności Rady w kontekście realizacji założeń SUMP jest lista projektów wchodzących w skład Portfela Projektów, realizujących założenia Planu Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego. Na ten moment (kwiecień 2026 r.) listę tę zasila już 60 projektów[1] z różnych gmin metropolii. Wśród nich znalazły się projekty dotyczące budowy i rozbudowy infrastruktury parkingów P+R i K+R powiązanych z infrastrukturą kolejową, tramwajową i autobusową, budowa nowych i modernizacja istniejących dworców i przystanków kolejowych, tramwajowych i autobusowych oraz zintegrowanych węzłów przesiadkowych z parkingami P+R i K+R, realizacja chodników i bezpiecznych poboczy wzdłuż dróg gminnych i powiatowych, realizacja sieci rowerowej. Nie brak też działań o charakterze koncepcyjnym jak wyznaczanie perspektywicznych kierunków rozwoju transportu szynowego lub organizacja kampanii promujących zachowanie i egzekwowanie reguł bezpieczeństwa w ruchu drogowym czy też działania koordynacyjne w zakresie wprowadzenia i rozwoju wspólnej taryfy biletowej. Nie zabrakło też oczywiście bardzo istotnych projektów dotyczących zakupu taboru autobusowego i tramwajowego na potrzeby transportu miejskiego, aglomeracyjnego oraz gminnego.

[1] https://www.metropoliakrakowska.pl/brepo/panel_repo/2025/11/07/fzwi3b/8-lista-projektow-sump-06112025-sig.pdf

Monitoring – bo plan musi żyć

Plan Zrównoważonej Mobilności nie jest zamkniętym rozdziałem. To dokument, który ma być aktualizowany, modyfikowany, dostosowywany do nowych realiów. Świat się zmienia: pojawiają się nowe technologie, zmieniają się potrzeby mieszkańców, rosną oczekiwania wobec jakości życia, a ogólna sytuacja geopolityczna nie pozostaje bez znaczenia dla wydolności systemów transportowych. Dlatego monitoring i ewaluacja są wpisane w cały proces. W Planie określono 4 główne wskaźniki rezultatu – związane z dostępnością transportową, bezpieczeństwem i jakością powietrza. Ponadto wskaźniki podziału modalnego – liczba samochodów w użytkowaniu mieszkańców, udział np. roweru czy ruchu pieszego we wszystkich podróżach, czy po prostu liczba pasażerów kolei aglomeracyjnej – to liczby często bardziej zrozumiałe i szybciej dające realny obraz sytuacji, a także przemawiające do ogółu mieszkańców. Wreszcie monitorowane jest kilkanaście wskaźników produktu – od oczywistych, takich jak długość sieci tramwajowej, po mniej „popularne” jak miejskie zróżnicowanie funkcjonale – czyli miernik, jak skutecznie realizowane jest pożądane, wrażliwe na potrzeby społeczne planowanie przestrzenne i realizacja idei „miasta 15 minutowego”.

Dlaczego to wszystko jest ważne?

Bo mobilność to nie tylko przemieszczanie się z punktu A do punktu B. Zgodnie z „filozofią SUMP” mobilność to też jakość życia.

Kraków
Metropolia Krakowska
Mamy Plan…
…na mobilność
w Metropolii Krakowskiej!
Plan Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego jest dokumentem strategicznym wyznaczającym kierunki rozwoju systemu mobilności
Więcej na www.krakow.pl oraz www.metropoliakrakowska.pl
www.krakow.pl
Fundusze Europejskie
Rzeczpospolita Polska
Unia Europejska

To czyste powietrze, mniej hałasu, więcej przestrzeni publicznej. To możliwość wyboru: czy jadę samochodem. autobusem, rowerem, pociągiem, czy idę pieszo. To miasto, które nie jest podporządkowane samochodom, ale ludziom – dając wiele opcji przemieszczania się, z właściwym analizowaniem kosztów, czasu, komfortu czy bardzo istotnego bezpieczeństwa w przestrzeni publicznej. Plan Zrównoważonej Mobilności Metropolii Krakowskiej i jej Obszaru Funkcjonalnego to krok w stronę takiego miasta. To próba uporządkowania skomplikowanego systemu, który codziennie wpływa na życie setek tysięcy mieszkańców. To inwestycja w przyszłość – nie tylko infrastrukturalną, ale przede wszystkim społeczną.

Zoom na SUMP

Maria Perkuszewska

Pełnomocnik Ministra Infrastruktury ds. SUMP

Obszar funkcjonalny w SUMP

Zagadnienie określenia właściwego obszaru funkcjonalnego miasta rdzenia (bądź miast rdzeni) na potrzeby opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (dalej: SUMP) to złożony problem.

Właściwie wyznaczony obszar umożliwia zintegrowaną diagnozę opisującą realne problemy transportowe oraz ich źródło, wspólne wyznaczenie celów i planowanie inwestycji, a w dalszym procesie integrację taryfową, koordynację polityk mobilnościowych, skuteczne zarządzanie ruchem, a także ubieganie się o środki unijne.

Nieprawidłowo określony obszar funkcjonalny może prowadzić do niedoszacowania ruchu wjazdowego do miasta, braku koordynacji transportu publicznego czy konfliktów kompetencyjnych między samorządami. Zgodnie z definicją, SUMP to strategiczny plan mający na celu zaspokojenie potrzeb osób i przedsiębiorstw w zakresie mobilności w miastach i w ich otoczeniu, aby poprawić jakość życia. Opiera się on na istniejących praktykach planowania i w należyty sposób uwzględnia zasady integracji, uczestnictwa i oceny.

Zgodnie z założeniami do metodologii SUMP, miasta są połączone z otaczającymi je obszarami poprzez codzienne przepływy osób i towarów, co oznacza, że zakres geograficzny SUMP musi opierać się na miejskim obszarze funkcjonalnym. Wynika on z gęstości zaludnienia i przepływów osób podróżujących do pracy i ma na celu uwzględnienie całego obszaru dojazdów do pracy. W zależności od lokalnego kontekstu może to być miasto i otaczający je obszar podmiejski, cały region policentryczny lub inna grupa miejscowości. Planowanie na podstawie rzeczywistych przepływów osób i towarów jest istotnym kryterium, dzięki któremu SUMP będzie kompleksowy, nawet jeżeli granice miejscowości wyznaczono na innej zasadzie i utrudniają one osiągnięcie tego celu.

Zatem jedną z podstaw SUMP jest uwzględnienie miejskiego obszaru funkcjonalnego jako podstawowego zakresu geograficznego dla dokumentu.

W momencie wyznaczania obszaru funkcjonalnego, najważniejsze są realne przepływy ruchu, w tym natężenie ruchu na wlotach do miasta, liczba pasażerów komunikacji publicznej, potoki podróży w godzinach szczytu oraz kierunki dojazdów do pracy i szkół.

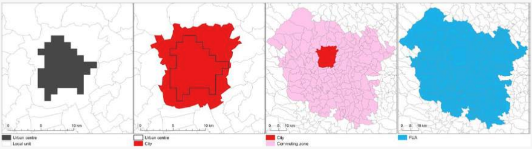
Powszechnie stosowane źródła danych to m.in. badania ruchu, dane z systemów ITS, dane operatorów transportu, dane z telefonii komórkowej oraz model ruchu.

Unia Europejska i OECD wspólnie opracowały metodologię definiowania funkcjonalnych obszarów miejskich w sposób spójny w różnych krajach (Dijkstra i Poelman 2012, OECD, 2012). Obszary funkcjonalne miasta definiuje się w kilku krokach. Po pierwsze, na podstawie siatki populacji definiuje się „centrum miasta" niezależnie od granic administracyjnych lub statystycznych. Centrum miasta to pojęcie czysto siatkowe, skupisko przyległych komórek siatki o dużej gęstości zaludnienia, liczące ponad 50 000 mieszkańców. Takie podejście pozwala na identyfikację ośrodków skoncentrowanych w obrębie jednej jednostki lokalnej, jak i struktur rozproszonych na kilka jednostek, co jest wyzwaniem przy wykorzystaniu wyłącznie danych administracyjnych. Następnie to gęste centrum miasta jest agregowane do jednostek lokalnych, je zawierających. Miasto stanowi zatem zbiór jednostek lokalnych obejmujących centrum oraz przyległe obszary o odpowiedniej ciągłości przestrzennej i gęstości zaludnienia. Przepływy dojazdów do pracy służą do określenia, które z okolicznych, mniej zaludnionych jednostek lokalnych są częścią miejskiego rynku pracy (strefy dojazdów do pracy). Przepływy dojazdów do pracy opierają się na podróżach do pracy, tj. podróży, jaką pokonują zatrudnieni mieszkańcy, aby dotrzeć do miejsca pracy. Jednak przepływy dojazdów do pracy obejmują również szersze powiązania funkcjonalne, związane z dostępem do edukacji, opieki zdrowotnej, kultury, sportu lub usług. Obszary funkcjonalne stanowią potężne narzędzie do porównywania trendów społeczno-ekonomicznych i przestrzennych w miastach oraz do projektowania polityki rozwoju miast. Lepiej niż obszary administracyjne odzwierciedlają rzeczywisty zasięg oddziaływania gospodarki aglomeracji i rynku pracy. Mogą stanowić podstawę dla władz krajowych i lokalnych przy planowaniu infrastruktury, transportu, mieszkalnictwa, edukacji oraz przestrzeni kulturalnych i rekreacyjnych.

Centrum miasta
Miasto
Strefa dojazdów do pracy
Miejski Obszar Funkcjonalny

Miejski obszar funkcjonalny definiuje się w czterech krokach:

1) Identyfikacja centrum miasta: zbiór sąsiadujących ze sobą komórek siatki o wysokiej gęstości zaludnienia (1500 mieszkańców na kilometr kwadratowy) z populacją 50 000 osób w sąsiadujących komórkach;
2) Identyfikacja miasta: jedną lub więcej jednostek lokalnych, w których co najmniej 50% mieszkańców znajduje się w ośrodku miejskim;
3) Identyfikacja strefy dojazdów: zbiór sąsiadujących ze sobą jednostek lokalnych, w których co najmniej 15% zatrudnionych mieszkańców pracuje w mieście;
4) Funkcjonalny obszar miejski to połączenie miasta ze strefą dojazdów.



Rys. 1 Centrum miasta, miasto, strefa dojazdów i miejski obszar funkcjonalny miasta Graz (OECD Regional Development Working Papers 2019/11, The EU-OECD definitione of a functional urban area, Lewis Dijkstra, Hugo Poelman, Paolo Veneri[1])
[1] https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2019/12/the-eu-oecd-definition-of-a-functional-urban-area_cef40128/d58cb34d-en.pdf

Wyżej opisane podejście znalazło odzwierciedlenie w Rozporządzeniu Wykonawczym Komisji (UE) 2019/1130 z dnia 2 lipca 2019 r. w sprawie jednolitych warunków zharmonizowanego stosowania typologii terytorialnych na podstawie rozporządzenia (WE) nr 1059/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady, gdzie w pkt. 2 Załącznika określono jednolite warunki zharmonizowanego stosowania typologii na poziomie lokalnych jednostek administracyjnych (LAU).

W zakresie miejskich obszarów funkcjonalnych określono następujące warunki:

„Funkcjonalne obszary miejskie”	„Miasta”	Jednostki terytorialne na poziomie LAU zdefiniowane jako „Miasta” lub „Obszary gęsto zaludnione”
	„Strefy dojazdu do pracy”	Jednostki terytorialne na poziomie LAU, z których dojeżdża do miasta co najmniej 15 % ludności zatrudnionej, przy czym enklawy są włączone, a eksklawy są wyłączone

Wytyczne SUMP „Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan Second Edition”[2], wydane przez Komisję Europejską w bezpośredni sposób odwołują się do wyżej opisanego wydawnictwa OECD w odniesieniu do wyznaczania obszarów objętych SUMP tj. obszarów funkcjonalnych.

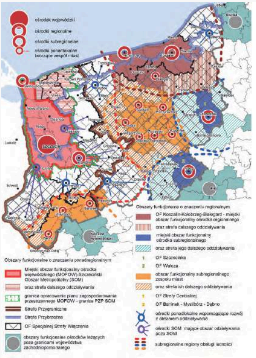
[2] https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/document/download/87adaa0c-cd13-4ce0-9a15-d138ea31bb2c_en?filename=sump_guidelines_2019_second%20edition.pdf

Na gruncie krajowym miejski obszar funkcjonalny jest zdefiniowany w ustawie o zasadach prowadzenia polityki rozwoju jako *obszar, na którym występuje względnie wyodrębniający się, intensywny i otwarty system powiązań społecznych, gospodarczych lub przyrodniczych, uwarunkowanych cechami środowiska geograficznego (przyrodniczego i antropogenicznego); szczególnym typem obszaru funkcjonalnego jest miejski obszar funkcjonalny*[3].

[3] Art. 5 ust. 6a ustawy

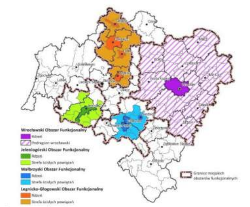
Ponadto, zgodnie z ustawą o samorządzie województwa, art.11 ust 1c pkt. 4) Strategia rozwoju województwa określa model struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa, jednak nie wskazano na jakich kryteriach ma odbywać się delimitacja.

Z przeanalizowanych 16 Strategii rozwoju województw, we wszystkich dokumentach dokonano delimitacji obszarów funkcjonalnych. Przykłady z województwa zachodniopomorskiego oraz dolnośląskiego poniżej.


ośrodek wojewódzki
ośrodki regionalne
ośrodki subregionalne
ośrodki ponadlokalne tworzące zespół miast
Obszary funkcjonalne o znaczeniu ponadregionalnym
Miejski obszar funkcjonalny ośrodka wojewódzkiego (MOFOW)-Szczeciński Obszar Metropolitalny (SOM)
oraz strefa dalszego oddziaływania
granica opracowania planu zagospodarowania przestrzennego MOFOW - granica PZP SOM
Strefa Przygraniczna
Strefa Przybrzeżna
OF Specjalnej Strefy Włączenia
obszary funkcjonalne ośrodków leżących poza granicami województwa zachodniopomorskiego
Obszary funkcjonalne o znaczeniu regionalnym
OF Koszalin-Kołobrzeg-Białogard - miejski obszar funkcjonalny ośrodka regionalnego
oraz strefa dalszego oddziaływania
miejski obszar funkcjonalny ośrodka subregionalnego
oraz strefa jego dalszego oddziaływania
1 OF Szczecinka
2 OF Wałcza
obszar funkcjonalny subregionalnego zespołu miast
oraz strefa ich dalszego oddziaływania
1 OF Strefy Centralnej
2 OF Barlinek - Myślibórz - Dębno
ośrodki ponadlokalne wspomagające rozwój z obszarem oddziaływania
ośrodki SOM mające obszar oddziaływania poza SOM
subregionalne regiony obsługi ludności
Szczecin
Koszalin
Gorzów Wielkopolski

Rys. 2 Delimitacja obszarów funkcjonalnych województwa zachodniopomorskiego.
Źródło: Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030

MAPA. 39. MIEJSKIE OBSZARY FUNKCJONALNE.


Wrocławski Obszar Funkcjonalny
Rdzeń
Podregion wrocławski
Jeleniogórski Obszar Funkcjonalny
Rdzeń
Strefa ścisłych powiązań
Wałbrzyski Obszar Funkcjonalny
Rdzeń
Strefa ścisłych powiązań
Legnicko-Głogowski Obszar Funkcjonalny
Rdzeń
Strefa ścisłych powiązań
Granice miejskich obszarów funkcjonalnych

Źródło: Projekt Planu zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego (listopad 2017).

Rys. 3 Delimitacja obszarów funkcjonalnych województwa dolnośląskiego.

W projekcie Strategii Rozwoju Polski do 2035 r.[3] określono obszary strategicznej interwencji (OSI) wsparcia dla policentrycznej sieci miast i ich obszarów funkcjonalnych.

[3] Wersja przekazana do konsultacji międzyresortowych.

Celem tego działania jest utrzymanie i wzmocnienie funkcji pełnionych przez miasta dla mieszkańców poszczególnych regionów i subregionów w taki sposób, aby zapewnić dobrą jakość usług publicznych i standard życia w całym kraju. Zgodnie z treścią części kierunkowej Strategii istnieją cztery główne warunki rozwoju miast, jako węzłów policentrycznego charakteru kraju: odpowiednia baza ekonomiczna, rozwinięte mieszkalnictwo i dobre zagospodarowanie przestrzeni, dostępność komunikacyjna oraz dostępność usług określonego rzędu.

Podstawą delimitacji jest struktura osadnicza przedstawiona w modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej. Obejmuje ona 13 istniejących i kształtujących się metropolii, 19 krajowych i regionalnych aglomeracji miejskich oraz 51 ośrodków subregionalnych. Ich wskazanie związane jest z funkcjami jakie pełnią dla swojego otoczenia, odpowiednio: krajowego, regionalnego i subregionalnego.

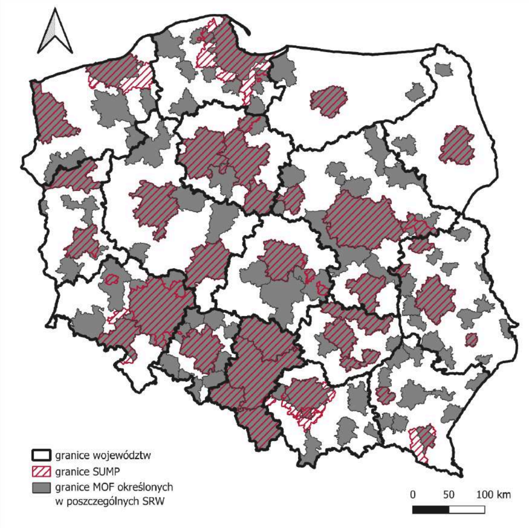
Pozycja w hierarchii delimitacji odzwierciedla zasięg oddziaływania poszczególnych ośrodków miejskich. Zakłada się w niej, zgodnie z zasadą subsydiarności, kaskadowe kierowanie środków, przede wszystkim z poziomu regionalnego. Delimitacją objęto zarówno ośrodki miejskie, jak i ich obszary funkcjonalne - szczegółową listę umieszczono w załączniku nr 3 do Strategii.

W Załączniku 4 Opis policentrycznej sieci miast określono obszary wszystkich OSI wsparcia dla policentrycznej sieci miast i ich obszarów funkcjonalnych.

W 2025 roku Ministerstwo Infrastruktury zleciło badanie ewaluacyjne dot. wdrażania zrównoważonej mobilności. Celem głównym opracowania była ocena jakościowa stanu wdrożenia SUMP w Polsce. Analizie poddano proces opracowywania dokumentów, uwzględnienia 12 kroków metodologii SUMP, zmiany w kompetencjach oraz doświadczenia osób uczestniczących w przygotowaniu dokumentów.

Wyniki badania jednoznacznie wskazały, iż zgodność przestrzenna granic dokumentów SUMP z granicami MOF powinna być fundamentem jakościowego strategicznego planowania mobilności. Miejskie obszary funkcjonalne definiowane przez dokumenty strategiczne szczebla wojewódzkiego i krajowego oraz uzgodnienia lokalne, uwzględniają codzienne powiązania komunikacyjne, ekonomiczne, społeczne i polityczne między rdzeniem miejskim a jego strefa dojazdową. Z tego względu SUMP powinien w całości obejmować wszystkie jst tworzące dany MOF. Tylko takie podejście pozwala dopasować planowanie do rzeczywistych przepływów przestrzennych oraz aktywności społeczno-ekonomicznej w MOF.

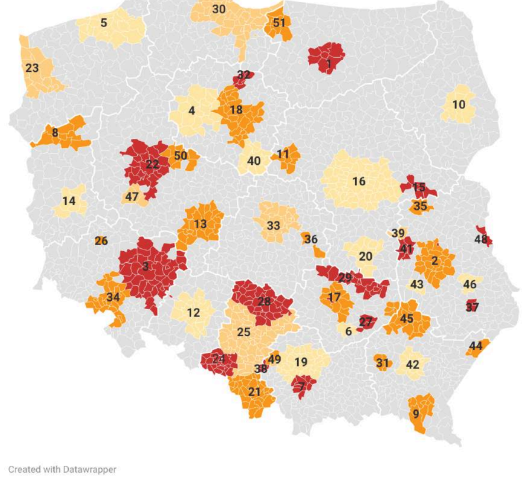
**Tymczasem Polska praktyka SUMP ujawniła pewną lukę.
W wielu przypadkach doszło do sytuacji, w której granice obszarów opracowywanych SUMP nie pokryły się z obszarami MOF.**



Rys. 4 Porównanie obszarów SUMP z Repozytorium SUMP z delimitacją ze strategii rozwoju województw; Źródło: opracowane przez Wolański Sp. z o.o., na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury - Wsparcie instytucjonalne w obszarze planów zrównoważonej mobilności miejskiej i rozwój tej idei w Polsce

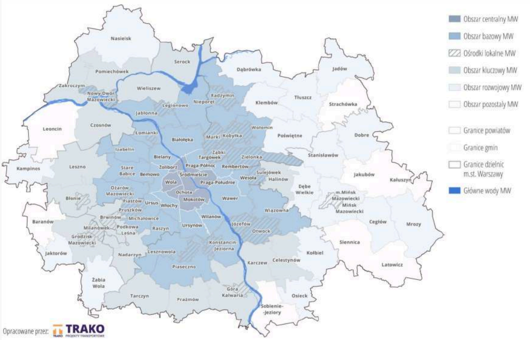
Kluczowym narzędziem monitorowania granic obszarów SUMP jest prowadzone przez Ministerstwo Infrastruktury Repozytorium SUMP, aktualizowane w cyklach miesięcznych. Każdy dokument dodawany do Repozytorium jest analizowany pod kątem obszaru funkcjonalnego i przedstawiany w formie graficznej na mapie.

Obszar ocenionych SUMP w Polsce



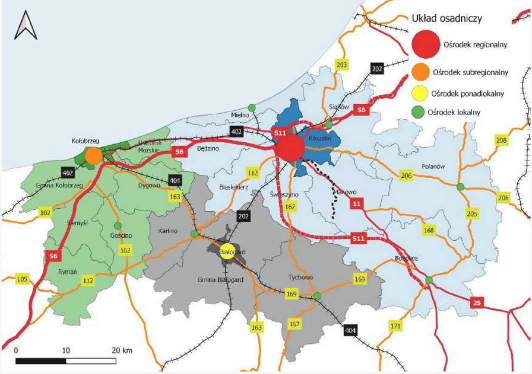
Rys. 5 Mapa przedstawiająca Repozytorium SUMP na dzień 31 stycznia 2026 r.; Źródło: https://www.gov.pl/web/infrastruktura/repozytorium-sump

Ciekawym przypadkiem wyznaczenia obszaru funkcjonalnego na potrzeby SUMP jest metropolia warszawska. Pojęcie metropolii warszawskiej jest tożsame z regionem warszawskim stołecznym, który obejmuje centralną część województwa mazowieckiego (70 gmin i 9 powiatów). Obszar ten jest w pełni zgodny z miejskim obszarem funkcjonalnym m. st. Warszawy, wyznaczonym w *Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego 2030+*. Jak widać na poniższej mapie, granice administracyjne M.St. Warszawy są pominięte, a za obszar bazowy (zgodnie z metodologią OECD – miasto) przyjęto obszar szerszy niż miasto centralne.



Rys. 6 Obszary Interwencji SUMP MW w podziale na JST; Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla metropolii warszawskiej 2030

Kolejnym interesującym przypadkiem jest obszar Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego (KKBOF), dla którego opracowano SUMP (na marginesie – opracowanie SUMP połączono z opracowaniem Strategii Rozwoju Ponadlokalnego, zapewniając pełną spójność obu dokumentów). KKBOF zlokalizowany jest w północnej części województwa zachodniopomorskiego. Rdzeń obszaru tworzą trzy miasta: Koszalin, Kołobrzeg i Białogard. Obszar KKBOF tworzą łącznie 23 podmioty , które wspólnie dążą do integracji usług i poprawy jakości życia mieszkańców.



Rys. 7 Gminy wchodzące w skład KKBOF Źródło: [Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2030]

Innym ciekawym przykładem jest województwo śląskie, gdzie opracowano cztery SUMPy dla 4 subregionów.

Formularz oceny SUMP

Na potrzeby wdrażania funduszy UE w perspektywie 2021-2027, przyjęto Zasady zarządzania jakością SUMP[6], a na ich podstawie formularze oceny, stanowiące podstawę oceny, czy dany dokument spełnia standardy SUMP opisane w Wytycznych KE.

[6] Zasady zarządzania jakością Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w Polsce, w szczególności w kontekście perspektywy UE 2021-2027 https://www.gov.pl/attachment/61a6b9fd-69d5-4a9e-9d67-af7d436ef531

Istotą oceny jest weryfikacja spełnienia 8 zasad SUMP, ale również stosowna i szczegółowa informacja zwrotna dla przedstawicieli jst w zakresie działań podnoszących jakość planowania zrównoważonej mobilności w ich przypadku. W formularzu oceny SUMP podstawową kwestią do sprawdzenia jest czy plan obejmuje właściwy obszar funkcjonalny.

Sprawdza się, czy wnioskodawca zawarł w planie uzasadnienie, że obszar, którego dotyczy plan został prawidłowo wyznaczony.

Za prawidłowo wyznaczony obszar uznaje się, gdy:

- dotyczy on wszystkich gmin z obszaru wskazanego w delimitacji województwa lub
- został wyznaczony w oparciu o wytyczne OECD w tym zakresie, lub
- został wyznaczony w oparciu o instrumenty terytorialne[7], lub
- został wyznaczony w oparciu o przesłanki dobrze ugruntowanej współpracy.

[7] Instrumenty terytorialne to unijne narzędzia polityki spójności na lata 2021-2027, wspierające zintegrowany rozwój lokalny i ponadlokalny poprzez współpracę jednostek samorządu terytorialnego. Główne formy to Zintegrowane Inwestycje Terytorialne (ZIT) (dla obszarów miejskich) oraz Inne Instrumenty Terytorialne (IIT).

W przypadku, gdy obszar SUMP odbiega od wyznaczonego MOF w strategii rozwoju województwa/ przyjętego uchwałą zarządu województwa, stosowna analiza i uzasadnienie wyboru gmin właściwych w procesie powinny być uwzględnione i opisane w ramach SUMP.

Ponadto, sprawdza się, czy SUMP obejmuje przepływy transportowe podmiejskie i wiejskie wokół miasta (miasto i strefy dojazdowe).

Co do zasady zatem w polskim systemie oceny nie uznaje się za SUMP dokumentu, który powstał wyłącznie w granicach administracyjnych miasta, a dopuszcza się wyznaczanie obszaru SUMP na podstawie delimitacji ze strategii rozwoju województwa, wytycznych OECD, instrumentów terytorialnych czy w oparciu o dobrze ugruntowaną współpracę.

Podsumowanie

Podsumowując, prawidłowe wyznaczenie obszaru funkcjonalnego na potrzeby SUMP to zagadnienie wielowątkowe, na które wpływa wiele uwarunkowań. Warte zaznaczenia jest jednak, że prawidłowe wyznaczenie OF może zapoczątkować zmianę w sposobie planowania i wdrażania polityki, zapewniając odpowiednią skalę do rozwiązywania problemów, które dotyczą zarówno miasta, jak i otaczającego go obszaru. Wyznaczenie granic planu wyłącznie według administracyjnych granic gminy jest dziś niewystarczające. Mobilność nie kończy się na tablicy z nazwą miejscowości, a obejmuje cały obszar codziennych dojazdów do pracy, szkół, usług i węzłów przesiadkowych.

Opracowanie SUMP wymaga współpracy samorządów. Dlatego należy ocenić:

- istniejące porozumienia międzygminne,
- funkcjonowanie związków transportowych,
- gotowość partnerów do wspólnego finansowania działań,
- doświadczenia we wspólnych projektach.

Bez formalnych ram współpracy nawet najlepiej wyznaczony obszar może nie przełożyć się na skuteczne wdrożenie planu.

Najczęstsze błędy przy wyznaczaniu obszaru funkcjonalnego to ograniczenie obszaru do granic administracyjnych miasta, pominięcie gmin generujących ruch wjazdowy, niedostateczna analiza suburbanizacji czy nieuwzględnienie przyszłych trendów demograficznych.

Warto podkreślić, że obszar funkcjonalny nie jest stały, musi być zawsze analizowany w momencie rozpoczęcia prac nad SUMP lub jego aktualizacją.

Wyznaczenie obszaru funkcjonalnego do opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej to fundament całego procesu planistycznego.

Odpowiednio określone granice:

- odzwierciedlają realne przepływy transportowe,
- umożliwiają integrację systemu mobilności,
- zwiększają skuteczność działań klimatycznych,
- poprawiają jakość życia mieszkańców.

SUMP nie powinien być dokumentem „miejskim”, lecz „metropolitalnym” – obejmującym rzeczywisty obszar codziennego funkcjonowania mieszkańców. Tylko takie podejście pozwala osiągnąć cele zrównoważonej mobilności: ograniczenie emisji, poprawę bezpieczeństwa i wzrost dostępności transportowej.
Ponadto należy zaznaczyć, iż Europejski Trybunał Obrachunkowy w swoim Sprawozdaniu Specjalnym 05/2026 "Zrównoważona mobilność na obszarach miejskich"[7] zalecił Komisji Europejskiej by monitorowała, czy SUMPy w odpowiedni sposób obejmują odpowiednie obszary geograficzne - miejskie obszary funkcjonalne.

[7] https://www.eca.europa.eu/pl/publications/SR-2026-05

W dobie rosnącej suburbanizacji i wyzwań klimatycznych planowanie mobilności w oderwaniu od obszaru funkcjonalnego jest nie tylko nieefektywne, ale wręcz sprzeczne z ideą zrównoważonego rozwoju.

Zespół CK SUMP - wita na pokładzie

Marcina Żywiałkowskiego

Eksperta w CK SUMP

Dzień dobry!

Nazywam się Marcin Żywiałkowski i od początku kwietnia pełnię rolę opiekuna węzłów miejskich w ramach projektu „Support to the implementation of the TEN-T policy in Poland for 2025-2027”. Moim głównym zadaniem jest wspieranie części z Państwa - przedstawicieli węzłów miejskich, w identyfikacji i raportowaniu wskaźników wynikających z rozporządzenia TEN-T. Jestem do Państwa dyspozycji w każdej sprawie roboczej i zachęcam do kontaktu bez zbędnych formalności.

Moje doświadczenie zawodowe jest zakorzenione w finansowaniu i strategii rozwoju transportu. Przed dołączeniem do obecnego zespołu zarządzałem inwestycjami KPO z zakresu transportu zbiorowego i bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym inwestycją dotyczącą zakupu nisko- i zeroemisyjnych autobusów pozamiejskich. Brałem też udział w programowaniu funduszy unijnych w dwóch kolejnych perspektywach, kształtowaniu ram wdrażania programów drogowych oraz w procesie wyznaczania kierunków dla rozwoju elektromobilności na drogach krajowych.

Moim celem jest budowa trwałego systemu raportowania wskaźników dla węzłów miejskich, który będzie służył Państwu długo po zakończeniu projektu. Zależy mi na tym, żeby w tym procesie być dla Państwa partnerem, a nie tylko koordynatorem, czyli kimś, do kogo można zadzwonić z pytaniem lub wątpliwością i wspólnie poszukać rozwiązania.

Chciałbym, żeby raportowanie wskaźników, nad którym będziemy pracować, nie było celem samym w sobie. Powinny one przede wszystkim pozwolić odpowiedzieć na ważne pytania: jak zmienia się mobilność w polskich miastach, gdzie te zmiany zachodzą najszybciej i co za nimi stoi. Chciałbym, żeby wyniki z różnych węzłów można było porównywać i wyciągać z nich konkretne wnioski, a samo zbieranie danych było możliwie proste ale równocześnie ustandaryzowane i miarodajne.

Cieszę się, że mogę pracować z osobami, które na co dzień kształtują zmiany w polskich miastach. Bardzo liczę na dobrą współpracę!

Bardzo liczę na dobrą współpracę!

Aktualności CK SUMP

Joanna Wrzeszcz

CK SUMP

Podsumowanie marcowych warsztatów Jaspers

W dniach 19-20 marca 2026 r. odbyło się 2-dniowe szkolenie z zakresu SUMP, organizowane przez EIB-Jaspers. Szkolenie zgromadziło specjalistów z węzłów miejskich sieci TEN-T oraz przedstawicieli regionów zajmujących się transportem miejskim. Wydarzenie stanowiło cenną okazję do pogłębienia wiedzy, wymiany doświadczeń oraz zapoznania się z najnowszymi praktykami w zakresie planowania mobilności w miastach.

Program szkolenia obejmował dziewięć modułów (trzy podstawowe oraz sześć fakultatywnych), które kompleksowo przedstawiały zarówno wyzwania, jak i sprawdzone rozwiązania związane z opracowywaniem i wdrażaniem planów SUMP. Uczestnicy mieli możliwość zdobycia wiedzy zarówno na poziomie strategicznym, jak i operacyjnym.

Wydarzenie otworzyła pani Maria Perkuszewska, Pełnomocnik Ministra Infrastruktury do spraw Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej oraz Wojciech Deska z inicjatywy EIB JASPERS. Po wprowadzeniu odbyła się sesja dyskusyjna, która pozwoliła uczestnikom na bezpośrednią wymianę opinii i doświadczeń. Szkolenie poprowadzili uznani eksperci: Kristina Gaučė, Christiaan Kwantes oraz Mark Finer.

Źródło: https://jaspers.eib.org/knowledge/events/sump-training-session-poland

Pierwszy dzień szkolenia poświęcono podstawom metodologii SUMP oraz zagadnieniom związanym z planowaniem przestrzennym. W dalszej części dnia uczestnicy analizowali kwestie dotyczące węzłów miejskich i ich roli w integracji transportu lokalnego ze strategicznym, a także poznali metody definiowania wskaźników, celów oraz systemów monitorowania postępów. Istotnym elementem programu były również zagadnienia związane z aktywnymi formami transportu oraz mikromobilnością, które odgrywają coraz większą rolę w nowoczesnych systemach transportowych.

Drugi dzień szkolenia skoncentrował się na bardziej zaawansowanych aspektach planowania mobilności. Omówiono m.in. funkcjonowanie zbiorowego transportu publicznego oraz powiązania między dokumentami strategicznymi, programowaniem inwestycji i przygotowywaniem projektów. Szczególną uwagę poświęcono także mobilności sprzyjającej włączeniu społecznemu i dostępności, podkreślając znaczenie projektowania systemów transportowych z myślą o wszystkich użytkownikach. Szkolenie zakończyły sesje dotyczące analizy popytu i dostępności w ramach SUMP, a także podsumowanie najważniejszych wniosków.

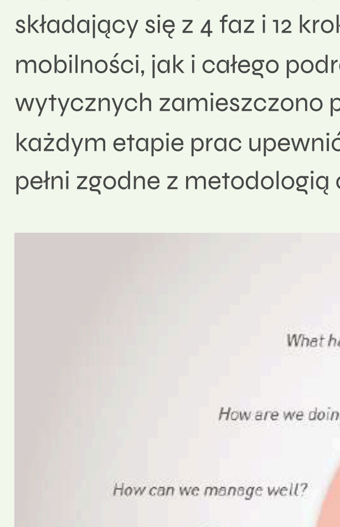
Dwudniowe spotkanie w Warszawie pokazało, jak istotna jest kompleksowa i zintegrowana perspektywa w planowaniu mobilności miejskiej. Uczestnicy opuścili szkolenie z nową wiedzą, którą mogą wykorzystać w swojej codziennej pracy na rzecz bardziej zrównoważonych, dostępnych i efektywnych systemów transportowych.

Przegląd publikacji

Aleksandra Kopeć

CK SUMP

Wytyczne SUMP 2.0 z 2019 roku

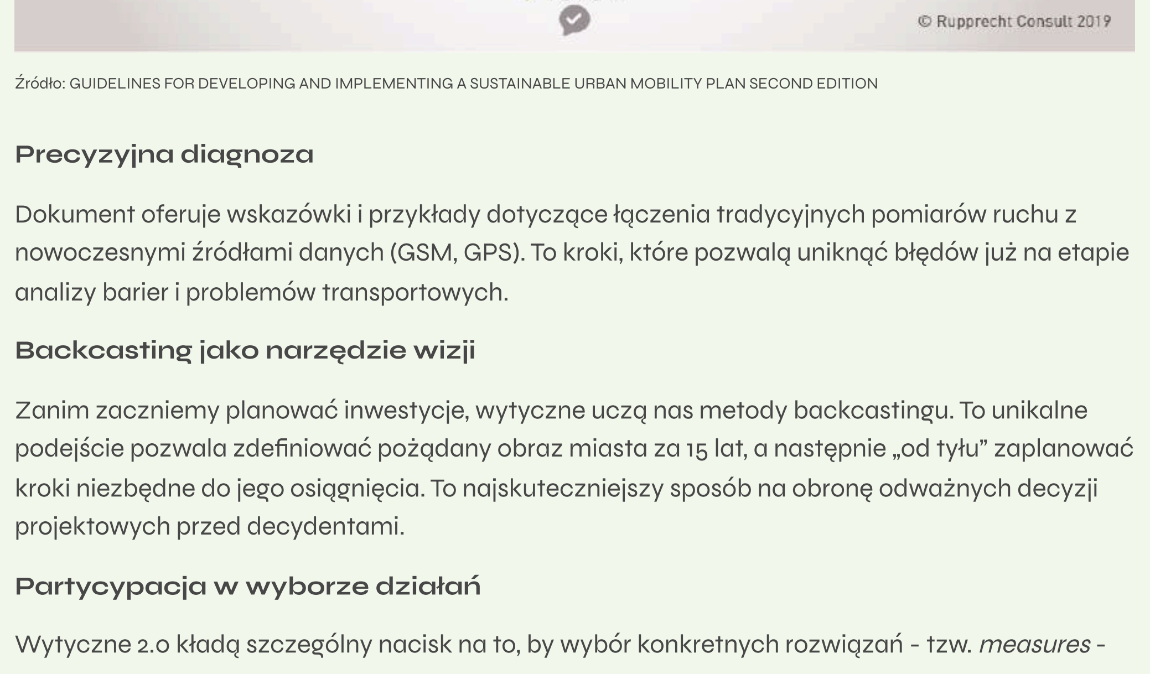


W bieżącym numerze przeglądu publikacji przypominamy Wytyczne SUMP 2.0 z 2019 roku. Stoimy u progu istotnej aktualizacji, Komisja Europejska zapowiedziała publikację nowej edycji wytycznych jeszcze w bieżącym roku. Do czasu ich premiery to jednak dokument z 2019 roku pozostaje obowiązującym standardem operacyjnym. Gdy tylko pojawi się nowa wersja, przygotujemy dla Państwa jej szczegółową analizę w kolejnym wydaniu newslettera.

Mimo zapowiedzianych zmian, Wytyczne 2.0 to wciąż kompleksowy manual, który stanowi rzetelną bazę metodologiczną dla każdego zespołu planistycznego. Dlaczego warto do nich zajrzeć?

12 kroków w planowaniu zrównoważonej mobilności miejskiej - Koło SUMP

Wytyczne 2.0 wprowadziły i usystematyzowały charakterystyczny model **koła SUMP**, składający się z 4 faz i 12 kroków. Jest to merytoryczna podstawa zarówno samego planu mobilności, jak i całego podręcznika. Aby ułatwić pracę zespołom projektowym, w załączniku do wytycznych zamieszczono praktyczną **checklistę self-assessment**. Pozwala ona na każdym etapie prac upewnić się, że przygotowywany dokument i proces jego powstawania są w pełni zgodne z metodologią cyklu SUMP.


Milestone: Measure implementation evaluated
Milestone: Decision to prepare a SUMP
What have we learned?
What are our resources?
12
Review and learn lessons
01
Set up working structures
02
What is our planning context?
How are we doing?
11
Monitor, adapt and communicate
Determine planning framework
03
What are our main problems and opportunities?
How can we manage well?
Manage implementation
Analyse mobility situation
Implementation & monitoring
Preparation & analysis
SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLANNING
Measure planning
Strategy development
10
Milestone: Sustainable Urban Mobility Plan adopted
Milestone: Analysis of problems and opportunities concluded
Prepare for adoption and financing
Build and jointly assess scenarios
04
Are we ready to go?
What are our options for the future?
09
Agree actions and responsibilities
Develop vision and strategy with stakeholders
05
What will it take and who will do what?
Select measure packages with stakeholders
Set targets and indicators
What kind of city do we want?
08
06
07
What concretely, will we do?
How will we determine success?
Milestone: Vision, objectives and targets agreed
© Rupprecht Consult 2019

Źródło: GUIDELINES FOR DEVELOPING AND IMPLEMENTING A SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN SECOND EDITION

Precyzyjna diagnoza

Dokument oferuje wskazówki i przykłady dotyczące łączenia tradycyjnych pomiarów ruchu z nowoczesnymi źródłami danych (GSM, GPS). To kroki, które pozwalą uniknąć błędów już na etapie analizy barier i problemów transportowych.

Backcasting jako narzędzie wizji

Zanim zaczniemy planować inwestycje, wytyczne uczą nas metody backcastingu. To unikalne podejście pozwala zdefiniować pożądany obraz miasta za 15 lat, a następnie „od tyłu” zaplanować kroki niezbędne do jego osiągnięcia. To najskuteczniejszy sposób na obronę odważnych decyzji projektowych przed decydentami.

Partycypacja w wyborze działań

Wytyczne 2.0 kładą szczególny nacisk na to, by wybór konkretnych rozwiązań - tzw. *measures* - nie odbywał się w izolacji eksperckiej. Dokument zawiera gotowe schematy angażowania interesariuszy w proces oceny i selekcji działań, co buduje akceptację społeczną już na etapie projektu.

Gotowe ramy monitoringu

Kluczowym elementem procesu SUMP jest wypracowanie własnego systemu monitoringu, dzieląc wskaźniki na **podstawowe** (mierzące główne cele, jak np. bezpieczeństwo czy podział zadań przewozowych) oraz **opcjonalne** (np. hałas, koszty). Dokument dostarcza metodologii, jak dobrać miernik do konkretnego problemu, aby był on mierzalny i realny do zebrania.

Podsumowanie

Choć z niecierpliwością czekamy na edycję wytycznych 2026, obecny standard pozostaje kluczowym punktem odniesienia dla zapewnienia wysokiej jakości merytorycznej planu. Trzymanie się opisanych w nim procesów gwarantuje, że przygotowany dokument będzie spójny wewnętrznie, oparty na zweryfikowanych metodach badawczych i gotowy do efektywnego wdrożenia w dynamicznie zmieniającym się otoczeniu miejskim.

Uzupełnieniem wytycznych są specjalistyczne przewodniki **Topic Guides** (dotyczące np. logistyki czy bezpieczeństwa). W kolejnych wydaniach będziemy sukcesywnie przedstawiać Państwu analizy poszczególnych przewodników tematycznych.

Do wytycznych w 2020 wydano również ich wersję w pigułce, dedykowaną decydentom. Publikacja ta w syntetyczny sposób przybliża kluczowe założenia wytycznych i jest dostępna w języku angielskim na stronie Komisji Europejskiej z Wytycznymi SUMP 2.0.

Odwiedź stronę Komisji Europejskiej z Wytycznymi SUMP 2.0

SUMP-owa prasówka

- ***"Poznań. Nagroda za zmiany na Jeżycach" - 28.01.2026 UM Poznań***
  https://www.transport-publiczny.pl
  (funkcjonowanie portalu zostało zawieszone w styczniu 2026 r. - archiwalne materiały są wciąż dostępne)
- ***"The winners of this year's EUROPEANMOBILITYWEEK Award and MOBILITYACTION Award have been announced" - 17.03.2026***
  https://mobilityweek.eu/about-mobilityweek/awards/
  Nagrody Europejskiego Tygodnia Mobilności - artykuł w j. angielskim
- ***"Connecting communities: Key takeaways from the Just Transition Webinar" - 25.03.2026 POLIS***
  https://www.polisnetwork.eu/news
  POLIS aktualności - artykuł w j. angielskim
- ***"Czy podział przestrzeni naszych ulic jest sprawiedliwy? Ta aplikacja pomoże sprawdzić, ile miejsca w miastach zabierają samochody" -25.03.2026 Architektura i Biznes***
  https://www.architekturaibiznes.pl
  Architektura i Biznes - Przemysław Ciępka
- ***"SPECJALNY RAPORT 05/2026 PL Zrównoważona mobilność na obszarach miejskich** Coraz bliżej celu, lecz kluczowe będzie zaangażowanie na poziomie lokalnym**" - 04.02.2026 ETO***
  https://www.eca.europa.eu
  Raport Europejskiego Trybunału Obrachunkowego
- ***"Fundusze Europejskie wspierają zdrowie Polaków poprzez inwestycje w transport" - 07.04.2026 CUPT***
  https://www.cupt.gov.pl/aktualnosc
  CUPT aktualności
- ***"Nowe unijne ramy pomocy publicznej. Jak TBER zmieni polski transport?" - 08.04.2026 CUPT***
  https://www.cupt.gov.pl/aktualnosc
  CUPT aktualności
- ***"EMW focuses on designing mobility across generations" - 13.04.2026 POLIS***
  https://www.polisnetwork.eu/news
  POLIS aktualności - artykuł w j. angielskim

Kalendarz wydarzeń

Kwiecień 2026

Pn	Wt	Śr	Cz	Pt	So	Nd
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	21	23	24	25	26
27	28	29	30			

Maj 2026

Pn	Wt	Śr	Cz	Pt	So	Nd
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

Czerwiec 2026

Pn	Wt	Śr	Cz	Pt	So	Nd
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

Lipiec 2026

Pn	Wt	Śr	Cz	Pt	So	Nd
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

Kwiecień 2026

- **16 kwietnia 2026**
  Webinar: Curbside Management and Efficient Deliveries
- **17 kwietnia 2026**
  Warsztaty CUPT: Środki unijne i pomoc publiczna dla sektora transportu
- **21 kwietnia 2026**
  Webinar: The Mobility Behind Milano Cortina 2026, Part 1: Planning the Games - online, j. angielski
- **22 kwietnia 2026**
  Webinar: Experimenting with potential mobility solutions to promote active modes - online, j. angielski
- **29 kwietnia 2026**
  Spotkanie CUPT: Miejski transport inkluzywny = Transport w mieście przyszłości?
- **29 kwietnia 2026**
  Workshop: Experimenting with potential mobility solutions to promote active modes - online, j. angielski
- **30 kwietnia 2026**
  Webinar: Bus Network Planning and Design - Global Learnings - online, j. angielski

Maj 2026

- **05 maja 2026**
  Webinar: The Mobility Behind Milano Cortina 2026, Part 2: Operating the Games - online, j. angielski
- **06-08 maja 2026**
  ITF 2026 Summit (International Transport Forum)
- **07 maja 2026**
  XV Kongres Inteligentnych Miast
- **07 maja 2026**
  Presentation of Regenerative Tourism Impact Calculator - online, j. angielski
- **06-08 maja 2026**
  Konflikt w projektach: partycypacja jako narzędzie rozwiązań
- **12-21 maja 2026**
  ITS for Sustainable Cities - online, j. angielski
- **13 maja 2026**
  IV Konferencja SUMP - hybrydowo
- **13 maja 2026**
  Webinar: Engaging stakeholders in planning mobility measures and SUMP - online, j. angielski
- **14 maja 2026**
  III Spotkanie Przedstawicieli Węzłów Miejskich TEN-T
- **17-22 maja 2026**
  World Urban Forum 13 (WUF13)
- **25-26 maja 2026**
  22. EDYCJA SMART CITY FORUM
- **26 maja - 11 Czerwca 2026**
  Setting Up and Developing a Public Transport Authority - online, j. angielski
- **17 maja 2026**
  Webinar: Engaging stakeholders in planning mobility measures and SUMP - online, j. angielski

Czerwiec 2026

- **16 czerwca 2026**
  CUPT Warsztaty „TBER – środki unijne i pomoc publiczna dla sektora transportu”
- **16-19 czerwca 2026**
  Velo-city 2026 (16–19 czerwca, Rimini, Włochy) - j. angielski

Lipiec 2026

- **07 - 17 Lipca 2026**
  From Waste to Flow: The 8 Wastes in Public Transport - online, j. angielski

ZGŁOŚ SWOJE WYDARZENIE DO KALENDARZA W NEWSLETTERZE

Zespół CK SUMP:
- Aleksandra Kopeć
- Monika Michalska
- Marlena Nowicka
- Magdalena Ogonowska
- Maria Perkuszewska
- Joanna Wrzeszcz
- Marcin Żywiałkowski

Ministerstwo Infrastruktury,
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

© 2026 Centrum Kompetencji SUMP
Wypisz się