

## **Uchwała nr 5**

### **Komitetu Sterującego do spraw wsparcia Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej**

**z dnia 20 sierpnia 2025 r.**

**w sprawie przyjęcia dokumentu *Krajowy Program SUMP***

Na podstawie § 8 ust. 1 zarządzenia nr 1 Ministra Infrastruktury z dnia 20 stycznia 2023 r. w sprawie powołania Komitetu Sterującego do spraw wsparcia Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (Dz. Urz. Min. Inf. poz. 2)

Komitet Sterujący do spraw wsparcia Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej uchwala, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się dokument *Krajowy Program SUMP*.

§ 2. *Krajowy Program SUMP* stanowi załącznik do uchwały.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący  
Komitetu Sterującego  
do spraw wsparcia Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej



# KRAJOWY PROGRAM SUMP



Warszawa, 2025 r.

## SPIS TREŚCI

WYKAZ SKRÓTÓW .....	3
WPROWADZENIE.....	4
1. UWARUNKOWANIA UNIJNE PLANOWANIA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ.....	6
2. KRAJOWY KONTEKST STRATEGICZNY PLANÓW ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ ....	7
3. DOTYCHCZASOWE DZIAŁANIA NA POZIOMIE KRAJOWYM W ZAKRESIE WSPARCIA ROZWOJU SUMP .....	10
4. ELEMENTY KRAJOWEGO PROGRAMU SUMP .....	13
4.1. ZAŁOŻENIA I STRUKTURA .....	13
4.2. PEŁNOMOCNIK MINISTRA INFRASTRUKTURY DO SPRAW PLANÓW ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ .....	14
4.3. CENTRUM KOMPETENCJI DO SPRAW PLANÓW ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ ..	14
4.4. KOMITET STERUJĄCY DO SPRAW WSPARCIA SUMP.....	15
5. SYSTEM ZARZĄDZANIA JAKOŚCIĄ SUMP W POLSCE.....	16
5.1. ZAŁOŻENIA PRZYJĘTEGO SYSTEMU .....	16
5.2. ZASADY OCENY JAKOŚCI .....	16
5.3. FORMULARZE OCENY .....	19
5.4. REPOZYTORIUM SUMP .....	19
6. PLAN PRACY I MONITORING REALIZACJI KRAJOWEGO PROGRAMU SUMP .....	21
SPIS RYSUNKÓW .....	22

## WYKAZ SKRÓTÓW

Do celów niniejszego dokumentu stosuje się następujące skróty:

<b>CK SUMP</b>	Centrum Kompetencji SUMP
<b>CUPT</b>	Centrum Unijnych Projektów Transportowych
<b>ELTIS</b>	Obserwatorium Mobilności Miejskiej (ang. European Local Transport Information Service)
<b>FEnIKS</b>	Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027
<b>FEPW</b>	Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027
<b>IWT</b>	Instrument Wsparcia Technicznego
<b>IZ FEnIKS</b>	Instytucja Zarządzająca FEnIKS
<b>IZ FEPW</b>	Instytucja Zarządzająca FEPW
<b>IZ PR</b>	Instytucje Zarządzające Programami Regionalnymi
<b>KE</b>	Komisja Europejska
<b>KPM2030</b>	Krajowa Polityka Miejska 2030
<b>KPO</b>	Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności
<b>KS SUMP</b>	Komitet Sterujący do spraw wsparcia Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej
<b>MFiPR</b>	Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej
<b>MI</b>	Ministerstwo Infrastruktury
<b>PT FE</b>	Pomoc Techniczna dla Funduszy Europejskich 2021-2027
<b>SRT2030</b>	Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu 2030
<b>SUMP</b>	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (ang. Sustainable Urban Mobility Plan)
<b>UMI</b>	Wskaźniki mobilności miejskiej (ang. Urban Mobility Indicators)
<b>TEN-T</b>	Transeuropejska sieć transportowa (ang. Trans-European Transport Networks)

## WPROWADZENIE

Jednym z głównych wyzwań stojących przed obszarami miejskimi UE jest zapewnienie mieszkańcom dostępu do zrównoważonych, bezpiecznych i dostępnych, również kosztowo, opcji transportowych na całym miejskim obszarze funkcjonalnym, w tym dojazdów do i z pracy ze stref podmiejskich. Osiąganie bardziej zrównoważonej mobilności w miastach jest ściśle powiązane ze wzrostem gospodarczym i ograniczaniem negatywnej presji transportu na środowisko.

Dotychczasowe problemy obszarów aglomeracyjnych, w których mieszka około 60% ludności Polski, takie jak postępująca suburbanizacja, kongestia, zanieczyszczenie powietrza, zmiany klimatu, są nadal aktualne. Jednym ze skuteczniejszych narzędzi zarządzania strategicznego mobilnością miejską są wysokiej jakości plany zrównoważonej mobilności miejskiej, tzw. SUMP (ang. Sustainable Urban Mobility Plan). Idea SUMP od wielu lat jest upowszechniana przez Komisję Europejską jako instrument planowania mobilności miejskiej zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju. Państwa członkowskie zachęcane są do jej promowania i rozwijania, m.in. w celu poprawy koordynacji między regionami i miastami.

Aktualne ramy prawne dla przygotowania SUMP<sup>1</sup> – w odniesieniu do węzłów miejskich położonych na sieci TEN-T – wyznacza stosowane bezpośrednio Rozporządzenie PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (dalej rozporządzenie TEN-T)<sup>2</sup>. Zgodnie z wytycznymi unijnymi plany te powinny być opracowane w procesie partycypacji społecznej, ustanawiać mierzalne krótko- i długookresowe cele, powinny także zachować spójność z innymi dokumentami strategicznymi obowiązującymi na danym obszarze oraz określać wskaźniki efektywności działania.

Równocześnie rozporządzenie TEN-T nałożyło na państwa członkowskie obowiązek ustanowienia krajowych programów SUMP oraz wyznaczenia krajowych punktów kontaktowych SUMP, oferujących pomoc w przygotowaniu i realizacji SUMP zgodnie z wytycznymi określonymi w rozporządzeniu.

Zgodnie z przepisami rozporządzenia, krajowy program SUMP ma na celu wspieranie organów lokalnych w opracowywaniu wysokiej jakości SUMP, wzmocnienie procesu monitorowania i oceny realizacji SUMP za pośrednictwem odpowiednich środków, wytycznych, budowania zdolności, środków pomocy i ewentualnie wsparcia finansowego.

W promocję tak rozumianej koncepcji SUMP od długiego czasu zaangażowane jest Ministerstwo Infrastruktury, które wprowadziło odpowiednie zapisy na ten temat w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu 2030 czy Krajowej Polityce Miejskiej 2030.

Wykorzystując doświadczenia wynikające z prowadzonych działań, Ministerstwo Infrastruktury przystąpiło do realizacji kamienia milowego E2G, w ramach reformy E1.1 Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska przewidzianej w Krajowym Planie Odbudowy i Zwiększania Odporności. W celu stworzenia efektywnych struktur systemowego wsparcia rozwoju SUMP powołano Pełnomocnika do spraw SUMP i Komitet Sterujący (KS SUMP) oraz utworzono Centrum Kompetencji SUMP (CK SUMP). Dodatkowo, aby zapewnić maksymalną zgodność SUMP z unijnymi wytycznymi w tym zakresie, uchwalono zasady zarządzania jakością SUMP w Polsce oraz opracowano i wdrożono system oceny przyjmowanych przez jednostki samorządu terytorialnego planów. Do oceny jakości SUMP powołano zespół ewaluatorów funkcjonujący w Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT). Baza ocenionych SUMP prowadzona jest przez CK SUMP w postaci tzw. Repozytorium SUMP, dostępnego na stronie Ministerstwa Infrastruktury<sup>3</sup>.

Wsparcie doradcze i finansowe udzielane samorządom ze środków dostępnych w programach unijnych pozwoliło na przygotowanie się do wypełnienia wymogów nałożonych na węzły miejskie w rozporządzeniu TEN-T.

---

<sup>1</sup> Zgodnie z art. 3 pkt 13) rozporządzenia TEN-T, „plan zrównoważonej mobilności miejskiej” lub „SUMP” oznacza dokument dotyczący strategicznego planowania mobilności, mający na celu poprawę, w sposób zrównoważony, dostępności do i mobilności w obrębie miejskiego obszaru funkcjonalnego dla ludzi, przedsiębiorstw i towarów, w tym stref dojazdu do pracy w tym obszarze miejskim lub w jego otoczeniu, w szczególności w celu poprawy jakości życia (definicja zgodna z uwagami Polski do tłumaczenia polskiej wersji językowej).

<sup>2</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniające rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1315/2013 (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/ALL/?uri=CELEX:32024R1679>).

<sup>3</sup> <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/repozytorium-ump>

Aby wypełnić obowiązki nałożone na organy krajowe w rozporządzeniu TEN-T w odniesieniu do SUMP, Ministerstwo Infrastruktury wyznaczyło krajowy punkt kontaktowy SUMP oraz poddało analizie dotychczas funkcjonujące systemowe rozwiązania.

Z dokonanych ocen wdrożonego już krajowego modelu wsparcia przygotowania i realizacji SUMP oraz systemu zarządzania ich jakością wynika, że skutecznie przyczynił się on do upowszechnienia zrównoważonego planowania mobilności miejskiej w Polsce oraz pozwolił na realizację wskaźnika E5G KPO (30 miast z przyjętymi SUMP) przed upływem wyznaczonego terminu. W związku z powyższym zdecydowano o utrzymaniu istniejących struktur oraz ustanowieniu krajowego programu SUMP w oparciu o dotychczasowe rozwiązania, przy uwzględnieniu najnowszych wytycznych unijnych i wymogów rozporządzenia TEN-T.

Podstawę ustanowienia Krajowego Programu SUMP stanowią przepisy rozporządzenia TEN-T. Opracowany dokument pn. „Krajowy Program SUMP” nie podlega przepisom ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2025 r. poz. 198).

Zakres realizacji programu w kolejnych latach będzie uzależniony od wyników analizy potrzeb w obszarach wymagających szczególnego wsparcia po stronie władz samorządowych. Planowane są ponadto uporządkowanie i integracja rozwiązań oraz rekomendacja niezbędnych zmian prawnych w odniesieniu do SUMP.

Kluczowe znaczenie SUMPów, jako dokumentów strategicznych kształtujących zrównoważoną mobilność w miejskich obszarach funkcjonalnych, wymagać będzie ich uwzględnienia w systemie planowania rozwoju oraz odpowiedniego powiązania z innymi dokumentami planistycznymi. Staną się wówczas efektywnym narzędziem planistycznym w rękach administracji samorządowej, a zaprogramowane w nich długofalowe działania wymiennie przyczynią się do poprawy jakości życia w miastach. Istotne znaczenie w tym zakresie mają prace prowadzone przez Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej nad założeniami do ustawy o zrównoważonym rozwoju miast.

## 1. UWARUNKOWANIA UNIJNE PLANOWANIA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ

Zrównoważona mobilność miejska przyczynia się do realizacji szeregu europejskich polityk mających na celu promowanie mobilności niskoemisyjnej i zeroemisyjnej oraz poprawę jakości powietrza i bezpieczeństwa ruchu drogowego, przy jednoczesnym generowaniu dodatkowych korzyści pod względem zdrowotnym dla mieszkańców<sup>4</sup>. Skuteczne planowanie mobilności w miastach i ich obszarach funkcjonalnych może pomóc w realizacji powiązanych polityk europejskich i krajowych bezpośrednio na szczeblu lokalnym.

W 2013 r. Komisja, dążąc do większego zrównoważenia transportu miejskiego, przyjęła pakiet dotyczący mobilności w miastach i znacznie zwiększyła finansowanie na rzecz czystego transportu miejskiego na okres programowania 2014–2020. W komunikacie „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach”<sup>5</sup> Komisja wprowadziła plany zrównoważonej mobilności miejskiej jako ramy dla miast służące planowaniu i wdrażaniu odpowiedzi na wyzwania w dziedzinie polityki mobilności miejskiej na całym miejskim obszarze funkcjonalnym. Od tego czasu Komisja zachęca do powszechnego przyjmowania SUMP jako podstawy europejskiej polityki mobilności miejskiej. SUMP to instrument planowania strategicznego, który pomaga władzom lokalnym w osiąganiu ich celów oraz odpowiada w bardziej zrównoważony i zintegrowany sposób na wyzwania i problemy związane z transportem w miejskich obszarach funkcjonalnych<sup>6</sup>. Koncepcja i związane z nią europejskie wytyczne dotyczące SUMP były szeroko wykorzystywane przez władze lokalne oraz osoby odpowiedzialne za planowanie mobilności. Okazało się, że jest to skuteczne, solidne, a zarazem elastyczne narzędzie, na którym miasta mogą polegać podczas planowania środków z zakresu mobilności miejskiej.

W sprawozdaniu specjalnym 06/2020: Zrównoważona mobilność w miastach w UE<sup>7</sup>, Europejski Trybunał Obrachunkowy podkreślił, że na państwach członkowskich i położonych w nich miastach spoczywa odpowiedzialność za zarządzanie strategiami na rzecz mobilności w miastach zgodnie z zasadą pomocniczości. Trybunał stwierdził, że lokalne plany z zakresu mobilności miejskiej nie zawsze były zgodne z celami zrównoważonej mobilności miejskiej. Krajowe programy wsparcia na rzecz SUMP przyczyniłyby się do poprawy powiązań między koncepcją SUMP a lokalnymi planami zrównoważonej mobilności miejskiej. Dodatkowo Trybunał zalecił, aby Komisja zbierała od państw członkowskich więcej danych na temat mobilności w miastach i publikowała te dane, a także aby powiązała dostęp do finansowania z opracowaniem solidnych planów mobilności miejskiej.

W komunikacie w sprawie Nowych unijnych ram mobilności miejskiej<sup>8</sup> z grudnia 2021 r. potraktowano priorytetowo bardziej zrównoważone rozwiązania dotyczące transportu – transport publiczny, mobilność współdzieloną, przemieszczanie pieszo i jazdę na rowerze – w celu zwiększenia ich wykorzystania dla lepszej i bardziej energooszczędnej mobilności „od drzwi do drzwi”, a jednocześnie przyczynienia się do lepszego stanu zdrowia i samopoczucia obywateli.

---

<sup>4</sup> COM(2020) 789 final KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY, EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU REGIONÓW z dnia 9 grudnia 2020 r. „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości”.

<sup>5</sup> COM(2013) 913 final KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY, EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU REGIONÓW z dnia 17 grudnia 2013 r. „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach”.

<sup>6</sup> Miejski obszar funkcjonalny – rozumiany zgodnie z definicją z art. 5 pkt 6a) ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 225, 412), tj. *obszar funkcjonalny – 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*.

<sup>7</sup> <https://www.eca.europa.eu/pl/publications?did=53246>

<sup>8</sup> COM(2021) 811 final KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY, EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU REGIONÓW z dnia 14 grudnia 2021 r. Nowe unijne ramy mobilności miejskiej.



W 2023 roku Komisja Europejska wydała *Zalecenie dla państw członkowskich w sprawie krajowych programów wsparcia na rzecz planowania zrównoważonej mobilności miejskiej*<sup>9</sup> wraz z załącznikiem, w którym przedstawiła unowocześnioną koncepcję planów zrównoważonej mobilności miejskiej. Aktualizacja zasad opracowania SUMP ma na celu przyczynić się do realizacji coraz bardziej ambitnych celów i zobowiązań UE w dziedzinie transportu, klimatu, zdrowia i społeczeństwa. Szczególny nacisk kładzie się na zintegrowane podejście do mobilności pasażerów oraz miejskiego transportu towarowego i logistyki miejskiej oraz na koordynację i partycypacyjne podejście, w celu zapewnienia spójności i komplementarności z lokalnymi i regionalnymi politykami, strategiami i środkami, a także na kwestie monitorowania postępów w osiąganiu celów SUMP i podejmowania działań naprawczych w razie stwierdzenia takiej konieczności.

W lipcu 2024 r. weszło w życie zrewidowane rozporządzenie w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), które wzmocniło znacznie rolę węzłów miejskich<sup>10</sup> leżących na sieci, nakładając na nie m.in. obowiązek przyjęcia SUMP zgodnie z wytycznymi określonymi w załączniku V do tego rozporządzenia.

Rozporządzenie TEN-T wyznacza na poziomie unijnym ramy regulacyjne pozwalające na dalszy rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej w węzłach miejskich w oparciu o obowiązek przygotowania, wdrażania i monitorowania SUMP.

Zgodnie z wymogami zrewidowanego rozporządzenia TEN-T, do 31 grudnia 2027 r. państwa członkowskie zapewniają:

1. przyjęcie i monitorowanie SUMP dla każdego węzła miejskiego, który to plan obejmuje między innymi środki mające na celu integrację różnych rodzajów transportu i przejście na zrównoważoną mobilność, promowanie efektywnej mobilności bezemisyjnej i niskoemisyjnej, w tym logistyki miejskiej, zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem, a także w stosownych przypadkach ocenę dostępności transportu dla użytkownika;
2. gromadzenie i przedkładanie Komisji danych dotyczących mobilności w miastach w podziale na węzły miejskie, w obszarze zrównoważoności, bezpieczeństwa i dostępności, na podstawie wskaźników i metodyki określonej przez Komisję Europejską w akcie wykonawczym, którego publikacja, zgodnie z art. 41 pkt 2, powinna nastąpić nie później niż dnia 19 lipca 2025 r.

Plany opracowywane dla węzłów miejskich TEN-T powinny kłaść szczególny nacisk na działania wpływające na wydajne funkcjonowanie tej sieci poprzez zmniejszenie zatorów komunikacyjnych, poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i usunięcie wąskich gardeł mających wpływ na przepływy ruchu. Wytyczne dotyczące planowania zrównoważonej mobilności miejskiej w odniesieniu do węzłów miejskich zostały doprecyzowane w załączniku V do rozporządzenia TEN-T. Zgodnie z nimi, przyjęty SUMP powinien promować transport multimodalny poprzez integrację różnych rodzajów transportu i środków mających na celu ułatwienie dostępnej, niezakłóconej i zrównoważonej mobilności. Powinien on obejmować działania mające na celu zwiększenie udziału bardziej zrównoważonych form transportu, takich jak transport publiczny, mobilność współdzielona, aktywna mobilność oraz w stosownych przypadkach, żegluga śródlądowa i transport morski. Powinien również uwzględniać działania na rzecz promowania mobilności bezemisyjnej i niskoemisyjnej, w szczególności w odniesieniu do ekologizacji floty miejskiej, na rzecz poprawy dostępności dla wszystkich użytkowników i zmniejszenia zatorów komunikacyjnych, a także zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego zgodnie z unijnymi standardami bezpieczeństwa ruchu drogowego, zwłaszcza jeśli chodzi o niechronionych uczestników ruchu drogowego, w tym, w stosownych przypadkach, użytkowników aktywnych form transportu.

Ponadto przepisy rozporządzenia przewidują, że do dnia 19 lipca 2025 r. państwa członkowskie wyznaczają krajowy punkt kontaktowy SUMP i ustanawiają krajowy program SUMP, w celu wspierania węzłów miejskich w spełnieniu nałożonych obowiązków dotyczących przyjmowania i realizacji SUMP.

---

<sup>9</sup> C(2023) 1524 final ZALECENIE KOMISJI z dnia 8 marca 2023 r. w sprawie krajowych programów wsparcia na rzecz planowania zrównoważonej mobilności miejskiej.

<sup>10</sup> Zgodnie z art. 3 pkt 6) rozporządzenia TEN-T „węzeł miejski” oznacza obszar miejski, na którym elementy infrastruktury transportowej transeuropejskiej sieci transportowej do przewozów pasażerskich i towarowych, takie jak porty, w tym terminale pasażerskie, porty lotnicze, stacje kolejowe, terminale autobusowe oraz multimodalne terminale towarowe, znajdujące się na obszarze miejskim i wokół niego, są połączone z innymi elementami tej infrastruktury oraz z infrastrukturą ruchu regionalnego i lokalnego, w tym infrastrukturą dla aktywnych form mobilności.

## 2. KRAJOWY KONTEKST STRATEGICZNY PLANÓW ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ

Na poziomie krajowym konieczność planowania rozwoju miast z wykorzystaniem idei SUMP obejmujących całe miejskie obszary funkcjonalne, jako narzędzia integrującego politykę transportową z polityką przestrzenną oraz dostrzegającego zależności pomiędzy poszczególnymi gałęziami transportu, została uwzględniona w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu 2030 (SRT2030)<sup>11</sup> z 2019 r. oraz w Krajowej Polityce Miejskiej 2030 (KPM2030)<sup>12</sup> z 2022 r. Strategie te podkreślają znaczenie promocji SUMP oraz opierania strategicznego planowania mobilności miejskiej na opracowywanych w procesie partycypacji społecznej planach.

Podstawowym celem polityki transportowej opracowywanej na poziomie miast powinno być dążenie do osiągnięcia zrównoważonej mobilności poprzez stworzenie warunków do sprawnego, efektywnego i bezpiecznego przemieszczania się osób i przewozu towarów, przy ograniczeniu szkodliwego wpływu na środowisko naturalne i warunki życia mieszkańców oraz do poprawy dostępności komunikacyjnej w obrębie miasta i obszaru funkcjonalnego. W miastach kluczowe znaczenie mają: optymalizacja potoków ruchu, w tym ich prędkości, polityka parkingowa czy wspieranie usług w zakresie logistyki miejskiej. Wdrażanie tych rozwiązań skutkuje zmniejszeniem zużycia energii i redukcją emisji spalin.

W SRT2030 w ramach kierunku interwencji 1. *Budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce, w części dotyczącej transportu miejskiego i aglomeracyjnego*, wskazano na konieczność planowania rozwoju miast z uwzględnieniem idei SUMP. Głównym celem takiego podejścia jest zorganizowanie zrównoważonego systemu transportowego w polskich miastach poprzez:

- zwiększanie efektywności transportu pasażerów i ładunków w mieście;
- zapewnienie wszystkim mieszkańcom dostępności do miejsc pracy i usług;
- zapewnienie komfortu i bezpieczeństwa transportu miejskiego;
- podnoszenie atrakcyjności i jakości środowiska miejskiego;
- redukcja zanieczyszczenia środowiska, efektu cieplarnianego oraz poziomu konsumpcji energii przez transport pasażerów i ładunków w mieście;
- integrowanie różnych gałęzi transportu, również pod względem infrastrukturalnym.

Krajowa Polityka Miejska to kolejny dokument strategiczny, który podkreśla znaczenie promowania koncepcji SUMP oraz opierania planowania strategicznego mobilności miejskiej na opracowywanych w procesie partycypacji społecznej planach zrównoważonej mobilności miejskiej. Mając na uwadze, że zgodnie z danymi KE obszary miejskie są odpowiedzialne za generowanie około 1/5 emisji z transportu, niezbędne jest podejmowanie kompleksowych działań pozwalających na wdrażanie zrównoważonych rozwiązań transportowych.

Proponowane rozwiązania określone w ramach Wyzwania VI. *Zapewnienie zrównoważonego i zintegrowanego systemu mobilności miejskiej w miejskich obszarach funkcjonalnych*, wskazują na konieczność kompleksowej optymalizacji sposobu planowania rozwoju miast, z uwzględnieniem wszystkich zidentyfikowanych wyzwań, w tym zaspokojenia potrzeb mobilnościowych czy mitygacji i adaptacji do zmian klimatu. Tak pojmowane SUMP są opracowywane z uwzględnieniem wszystkich powiązanych obszarów polityki miejskiej, we współpracy z odpowiednimi szczeblami systemu zarządzania oraz społeczeństwem, a także łączą w sobie różne rodzaje transportu, bezpieczeństwo ruchu drogowego, transport towarowy, zarządzanie mobilnością i inteligentne systemy transportowe. Plany te powinny odgrywać ważną rolę w osiąganiu celów UE w zakresie ograniczania emisji CO<sub>2</sub>, hałasu i zanieczyszczenia powietrza, a także przyczynić się do zwiększenia efektywności miejskiego systemu transportowego. Z SUMP-ów powinny wynikać plany transportowe, o których mowa w art. 9 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym<sup>13</sup>, które należą do grupy dokumentów regulowanych prawnie o ściśle sektorowym charakterze.

---

<sup>11</sup> Uchwała nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. w sprawie przyjęcia Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku, M.P. 2019 poz. 1054.

<sup>12</sup> Uchwała nr 136 Rady Ministrów z dnia 14 czerwca 2022 r. w sprawie przyjęcia Krajowej Polityki Miejskiej 2030, M.P. 2022 poz. 746.

<sup>13</sup> t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 285.

Zgodnie z zaleceniem zawartym w KPM2030, systemowe uporządkowanie i integracja rozwiązań oraz rekomendacja zmian prawnych w odniesieniu do SUMP, powinna opierać się na doświadczeniach i wynikach realizowanych projektów pilotażowych dotyczących wsparcia dla miast w opracowaniu SUMP.

Zapisy dotyczące powiązania SUMP z finansowaniem ze środków unijnych projektów miejskich pojawiły się także w wynegocjowanej z Komisją Europejską Umowie Partnerstwa<sup>14</sup>, tj. dokumencie określającym strategię wykorzystania funduszy europejskich w ramach polityk unijnych: polityki spójności i wspólnej polityki rybołówstwa w Polsce w perspektywie finansowej 2021-2027, a następnie w poszczególnych programach perspektywy finansowej 2021-2027, m.in. w programie Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FEnIKS), Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej (FEPW) oraz w programach regionalnych.

Dla osiągnięcia jak najlepszego efektu prowadzonej interwencji na poziomie poszczególnych programów preferencje w dostępie do finansowania otrzymują miejskie obszary funkcjonalne, w których stosowane jest zintegrowane podejście do działań związanych z kształtowaniem systemu transportowego poprzez tworzenie i realizację dokumentów spełniających ideę SUMP.

Umowa Partnerstwa wskazuje na następujące wymagania w odniesieniu do Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej:

*Inwestycje w zrównoważoną mobilność miejską będą opierać się na odpowiednim planowaniu mobilności miejskiej, które przyjmie następujące formy:*

- *we wszystkich miastach wojewódzkich oraz w gminach położonych w ich miejskich obszarach funkcjonalnych przyznanie dofinansowania projektom będzie uzależnione od przyjęcia SUMP;*
- *w innych miastach powyżej 100 000 mieszkańców oraz w gminach położonych w ich miejskich obszarach funkcjonalnych przyznanie dofinansowania projektom będzie uzależnione od przyjęcia:*

SUMP lub

*innego dokumentu z zakresu planowania transportu miejskiego oraz zobowiązania, że SUMP zostanie przyjęty nie później niż do 31 grudnia 2025 r.;*

- *w pozostałych miastach poniżej 100 000 mieszkańców przyznanie dofinansowania projektom będzie uzależnione od przyjęcia odpowiedniego dokumentu z zakresu planowania transportu miejskiego (np. odpowiednio dostosowanej strategii ZIT), przy czym preferowany będzie SUMP.*

W przypadku wymogu przyjęcia SUMP przez beneficjanta, wymóg ten będzie uznany za spełniony jeżeli plan ten:

- będzie obejmował właściwy funkcjonalny obszar miejski,
- będzie zgodny z obowiązującym komunikatem KE dotyczącym SUMP oraz wymogami SUMP określonymi we właściwym obowiązującym rozporządzeniu UE w sprawie sieci TEN-T,
- będzie przyjęty przez organ właściwy terytorialnie oraz rzeczowo, w formie zapewniającej praktyczną realizację postanowień SUMP.

Możliwości finansowania opracowania SUMP i ich aktualizacji, a w ramach Pomocy Technicznej – kontynuowania wsparcia doradztwa technicznego po zakończeniu obecnie realizowanych projektów wsparcia, przewidziano w ramach programów:

- Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEnIKS),
- Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027 (FEPW),
- Pomoc Techniczna dla Funduszy Europejskich 2021-2027 (PT FE),
- Fundusze Europejskie dla poszczególnych regionów 2021-2027 (w większości z 16 programów).

Kolejnym elementem wspierającym rozwój zrównoważonego transportu miejskiego w oparciu o koncepcję SUMP stały się działania przewidziane w Krajowym Planie Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO).

Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO)<sup>15</sup> jest dokumentem identyfikującym kluczowe reformy w różnych sektorach gospodarki. W komponencie E1. Zwiększenie udziału zero- i niskoemisyjnego transportu oraz przeciwdziałanie i zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko, w ramach reformy E1.1. Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska, wskazano do realizacji kamień milowy E2G Zestaw działań wspierających opracowanie Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej oraz przyjęcie przez Ministerstwo Infrastruktury zachęt do wdrażania SUMP poprzez udostępnienie wsparcia technicznego

<sup>14</sup> <https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/strony/o-funduszach/fundusze-2021-2027/umowa-partnerstwa/czym-jest-umowa-partnerstwa/> (data dostępu: 09.07.2025 r.)

<sup>15</sup> <https://www.kpo.gov.pl/strony/o-kpo/o-kpo/informacje/> (data dostępu: 09.07.2025 r.)

i finansowego dla wszystkich funkcjonalnych obszarów miejskich. Dodatkowo założono, że w ramach wypełniania kamienia milowego E5G, do końca II kw. 2025 r. w 30 polskich miastach zostaną opracowane i przyjęte nowe SUMP-y, zgodnie z koncepcją określoną w komunikacie Komisji Europejskiej Nowe unijne ramy mobilności miejskiej z 2021 r.

### 3. DOTYCHCZASOWE DZIAŁANIA NA POZIOMIE KRAJOWYM W ZAKRESIE WSPARCIA ROZWOJU SUMP

Mobilność miejska, w szczególności transport publiczny, odgrywa kluczową rolę w gospodarce lokalnej i regionalnej. Sprawne zarządzanie mobilnością w miejskich obszarach funkcjonalnych stanowi duże wyzwanie.

Postępująca suburbanizacja oraz niewystarczająco spójne zarządzanie planowaniem przestrzennym na poziomie aglomeracji miejskich generuje problemy wynikające z konieczności zapewnienia dostępności transportowej obszarów znacznie oddalonych od zwartej tkanki miejskiej. W warunkach silnego rozproszenia zabudowy nierentowne staje się utrzymanie sieci transportu publicznego. W strefach podmiejskich powoduje to konieczność częstszego korzystania z indywidualnego transportu samochodowego, co generuje zwiększoną emisję zanieczyszczeń, większą liczbę wypadków, straty czasowe z powodu kongestii.

W tym kontekście konieczna jest poprawa funkcjonowania mobilności miejskiej oraz zmaksymalizowanie wpływu inwestycji transportowych poprzez efektywniejsze działania w sposobie planowania i organizacji transportu w miastach i ich obszarach funkcjonalnych. Niezbędna jest kompleksowa optymalizacja sposobu planowania rozwoju miast, z uwzględnieniem wszystkich zidentyfikowanych wyzwań, w tym zaspokojenia potrzeb mobilnościowych czy adaptacji do zmian klimatu, poprzez wykorzystanie narzędzi koordynacji rozwoju mobilności i planowania przestrzeni miejskiej. Podstawowym kierunkiem działań w tym zakresie jest wsparcie przygotowania i wdrażania SUMP oraz popularyzacja wiedzy i najlepszych praktyk w zakresie instrumentów i metodologii SUMP.

Ministerstwo Infrastruktury od 2016 roku podejmuje działania na rzecz promowania koncepcji SUMP, kierując się przy tym chęcią skutecznego wdrożenia systemowego planowania zrównoważonej mobilności w miastach oraz miejskich obszarach funkcjonalnych. Prowadzone były m.in. szkolenia dla przedstawicieli samorządów dotyczące zasad opracowywania koncepcji SUMP, wdrożenia i monitorowania jego realizacji. Działania takie były prowadzone wspólnie z Inicjatywą JASPERS. Ministerstwo brało również udział w unijnym projekcie PROSPERITY, finansowanym ze środków programu Horyzont 2020, którego celem była promocja i rozwój SUMP. Opracowano poradnik w zakresie tworzenia SUMP, dostosowany do polskich uwarunkowań prawno-instytucjonalnych<sup>16</sup>.

Jednym z elementów tych działań było powołanie zarządzeniem nr 16 Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2019 r. Rady eksperckiej ds. SUMP, jako organu pomocniczego o zadaniach konsultacyjno-doradczych, wspierającego prace resortu w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej oraz SUMP.

W kwietniu 2019 r., we współpracy z Ministerstwem Funduszy i Polityki Regionalnej oraz Centrum Unijnych Projektów Transportowych uruchomiony został program pilotażowy mający na celu wsparcie przygotowania Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, finansowany ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020. Pilotaż skierowany był do wszystkich zainteresowanych miast i miejskich obszarów funkcjonalnych i stanowił przygotowanie do kolejnej perspektywy finansowej. Jego realizacja zakończyła się w czerwcu 2023 r. Aktywni uczestnicy pilotażu, którzy otrzymali wsparcie przy opracowaniu SUMP, to 34 podmioty.

W celu kontynuacji wsparcia doradczego dla miast/obszarów funkcjonalnych, Ministerstwo Infrastruktury zostało głównym beneficjentem i koordynatorem projektu pn. Wsparcie dla polskich miast/obszarów miejskich/obszarów metropolitalnych w przygotowaniu planów zrównoważonej mobilności miejskiej, realizowanego w oparciu o unijny Instrument Wsparcia Technicznego (IWT). Bezpośredni beneficjenci projektu to 15 miast/obszarów miejskich/obszarów metropolitalnych, którzy otrzymywali wsparcie doradcze w procesie przygotowania SUMP, w ramach pomocy technicznej oferowanej przez Komisję Europejską. Projekt realizowany był przez okres 30 miesięcy, od listopada 2022 r. do czerwca 2025 r.

Celem obu projektów było zachęcanie władz lokalnych do podejmowania kompleksowych działań związanych z kształtowaniem mobilności miejskiej, w tym transportowej, ochrony środowiska, zdrowia, rozwoju społeczno-gospodarczego oraz z transferem wiedzy i dobrych praktyk do jednostek samorządu terytorialnego, a także wsparcie miast i obszarów funkcjonalnych w przygotowaniu lub aktualizacji SUMP.

---

<sup>16</sup> <https://www.pois.gov.pl/strony/o-programie/plan-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej-sump/dokumenty/> (data dostępu: 09.07.2025 r.)

Zakres wsparcia w obu projektach obejmował m.in.:

- weryfikację posiadanych SUMP;
- weryfikację wdrożonych polityk zgodnych z ideą SUMP;
- przygotowywanie i prowadzenie szkoleń, warsztatów SUMP dla uczestników;
- identyfikację interesariuszy w strukturach organów administracji;
- identyfikację i ocenę danych potrzebnych do opracowania SUMP;
- ocenę kompetencji danego miasta, obszaru miejskiego lub obszaru metropolitalnego (np. pod względem struktury, zdolności administracyjnych i eksperckich);
- pomoc w przygotowaniu dokumentacji przetargowej (SIWZ) w przypadku decyzji zlecenia realizacji SUMP przez konsultanta zewnętrznego;
- doradztwo w zakresie organizacji procesu konsultacji społecznych i aktywizacji interesariuszy.

Wpływ koncepcji SUMP na zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko został dostrzeżony podczas negocjacji projektu Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększenia Odporności (KPO). Na wniosek Komisji Europejskiej do KPO wprowadzono zapisy dotyczące wsparcia przygotowania SUMP.

W KPO przewidziano wprowadzenie zmian w modelu wsparcia opracowania SUMP w Polsce, przyczyniających się do dalszego stymulowania procesu upowszechniania zrównoważonego planowania mobilności na poziomie miast. Nowa struktura opierać się miała na dotychczasowych jednostkach i gremiach, przy założeniu doprecyzowania zakresów ich działań i odpowiedzialności, m.in. założono koordynacyjną rolę Ministerstwa Infrastruktury poprzez planowane powołanie Pełnomocnika ds. SUMP oraz doprecyzowanie roli Rady eksperckiej ds. SUMP, która pełnić miała de facto rolę komitetu sterującego wspierającego dalszy rozwój SUMP.

W oparciu o doświadczenie z realizowanych projektów i pilotaży przystąpiono do wypełnienia kamienia milowego E.2G, stanowiącego część reformy E1.1 Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska z Komponentu E7 – Zielona, inteligentna mobilność, przewidzianej w Krajowym Planie Odbudowy i Zwiększania Odporności, który został zatwierdzony Decyzją wykonawczą Rady w sprawie zatwierdzenia oceny Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności Polski z dnia 1 czerwca 2022 r. Wykaz reform i inwestycji został ujęty w załączniku Council Implementing Decision<sup>17</sup>. Kamień milowy E.2G opisano jako: *Zestaw działań wspierających opracowanie Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) oraz przyjęcie zachęt do wdrażania SUMP poprzez udostępnienie wsparcia technicznego i finansowego dla wszystkich funkcjonalnych obszarów miejskich przez Ministerstwo Infrastruktury.*

W ramach realizacji reformy oraz w oparciu o doświadczenia z prowadzonego pilotażu i zapisy KPO stworzona została nowa struktura wsparcia dla rozwoju idei SUMP na poziomie krajowym. W Ministerstwie Infrastruktury powołano Pełnomocnika ds. SUMP oraz utworzono Centrum Kompetencji ds. SUMP. Zarządzeniem Ministra Infrastruktury powołano także Komitet Sterujący ds. wsparcia SUMP, jako organ pomocniczy ministra. We współpracy z Ministerstwem Funduszy i Polityki Regionalnej przewidziana została możliwość finansowania przygotowania SUMP przez władze miast i podmioty zaangażowane w realizację miejskiej i metropolitalnej polityki transportowej, w ramach funduszy unijnych perspektywy 2021-2027.

Dodatkowo założono, że w ramach wypełniania wskaźnika E.5G, do połowy 2025 r. w 30 polskich miastach zostaną opracowane i przyjęte nowe SUMP-y, zgodnie z koncepcją określoną w Nowych unijnych ramach mobilności miejskiej. Ten wskaźnik został osiągnięty przez Polskę już w 2024 roku.

Aby wypełnić zobowiązania wynikające z Umowy Partnerstwa oraz dalej rozwijać ideę SUMP zgodnie z wytycznymi Komisji Europejskiej, konieczne stało się zaprogramowanie spójnego systemu oceny powstających SUMP. W tym celu Komitet Sterujący ds. wsparcia SUMP podjął uchwałę w sprawie przyjęcia Zasad zarządzania jakością Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w Polsce, w szczególności w kontekście perspektywy UE 2021-2027. Zgodnie z przyjętymi zasadami ocena jakości SUMP odbywa się w Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT). Natomiast Centrum Kompetencji ds. SUMP, we współpracy z CUPT, prowadzi Repozytorium nowych, przyjętych i ocenionych SUMP, które jest comiesięcznie aktualizowane. Na koniec czerwca 2025 r. w Repozytorium znalazły się informacje o 45 pozytywnie ocenionych dokumentach. Obszar ocenionych SUMP-ów zamieszkuje 22 272 296 osób, co stanowi 59% liczby ludności kraju.

---

<sup>17</sup> Council Implementing Decision (CID) – Załącznik do wniosku dotyczącego DECYZJI WYKONAWCZEJ RADY w sprawie zatwierdzenia oceny planu odbudowy i zwiększania odporności Polski [SWD(2022) 161 final] – Bruksela, dnia 1.6.2022 r. COM(2022) 268 final ANNEX.

Jednocześnie, w związku z wejściem w życie rozporządzenia TEN-T<sup>18</sup>, prowadzone są działania przygotowawcze mające na celu zapewnienie jego skutecznego wdrożenia w kontekście wymogów dla węzłów miejskich leżących na sieci TEN-T. W wyniku rewizji sieci TEN-T liczba węzłów miejskich w Polsce wzrosła z 8. do 30. Z tego względu konieczna stała się realizacja dodatkowych zadań wynikających z obowiązków nałożonych na węzły miejskie i państwa członkowskie. W tym celu Polska przystąpiła do projektu pomocy technicznej Instrumentu Łącząc Europę (CEF) *Wsparcie realizacji polityki TEN-T w Polsce na lata 2025-2027*. Nowe zadania wiążą się przede wszystkim z koniecznością koordynacji procesu przygotowania, rewizji i aktualizacji SUMP przez węzły miejskie oraz stworzeniem platformy współpracy węzłów miejskich w tym obszarze.

Polska zrealizowała już jedno z zadań nałożonych na państwa członkowskie w zakresie SUMP, informując Komisję Europejską o wyznaczeniu krajowego punktu kontaktowego SUMP. Natomiast wdrożony dotychczas model wsparcia przygotowania SUMP oraz system zarządzania ich jakością stał się podstawą opracowania krajowego programu SUMP. Jego celem jest dalsze stymulowanie procesu upowszechniania zrównoważonego planowania mobilności miejskiej w Polsce.

Stale działania ukierunkowane na wsparcie SUMP są kontynuowane, także w ramach współpracy z Komisją Europejską, m.in. w ramach Grupy ekspertów ds. mobilności miejskiej, gdzie w ramach podgrupy „SUMP monitoring and implementation” Pełnomocnik Ministra ds. SUMP został współprzewodniczącym. Przedstawiciele CK SUMP biorą także aktywny udział w pracach grupy roboczej ad hoc, utworzonej przez Komisję Europejską przy Komitecie TEN-T, której celem jest praca nad projektem aktu wykonawczego ws. wskaźników mobilności miejskiej.

Jednocześnie trwają analizy odnośnie funkcjonujących dotychczas w Polsce rozwiązań oraz efektywności udzielanego wsparcia. Wyniki badań posłużą do uporządkowania i poprawy systemu planowania mobilności miejskiej oraz przygotowania rekomendacji niezbędnych zmian prawnych w odniesieniu do SUMP. Istotą dalszych działań w tym obszarze będzie dążenie do zwiększenia synergii działań miast w zakresie SUMP z krajową polityką transportową.

---

<sup>18</sup> Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniającego rozporządzenie (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylającego rozporządzenie (UE) nr 1315/2013 (Dz. Urz. UE L 2024/1679 z 28.6.2024.).

## 4. ELEMENTY KRAJOWEGO PROGRAMU SUMP

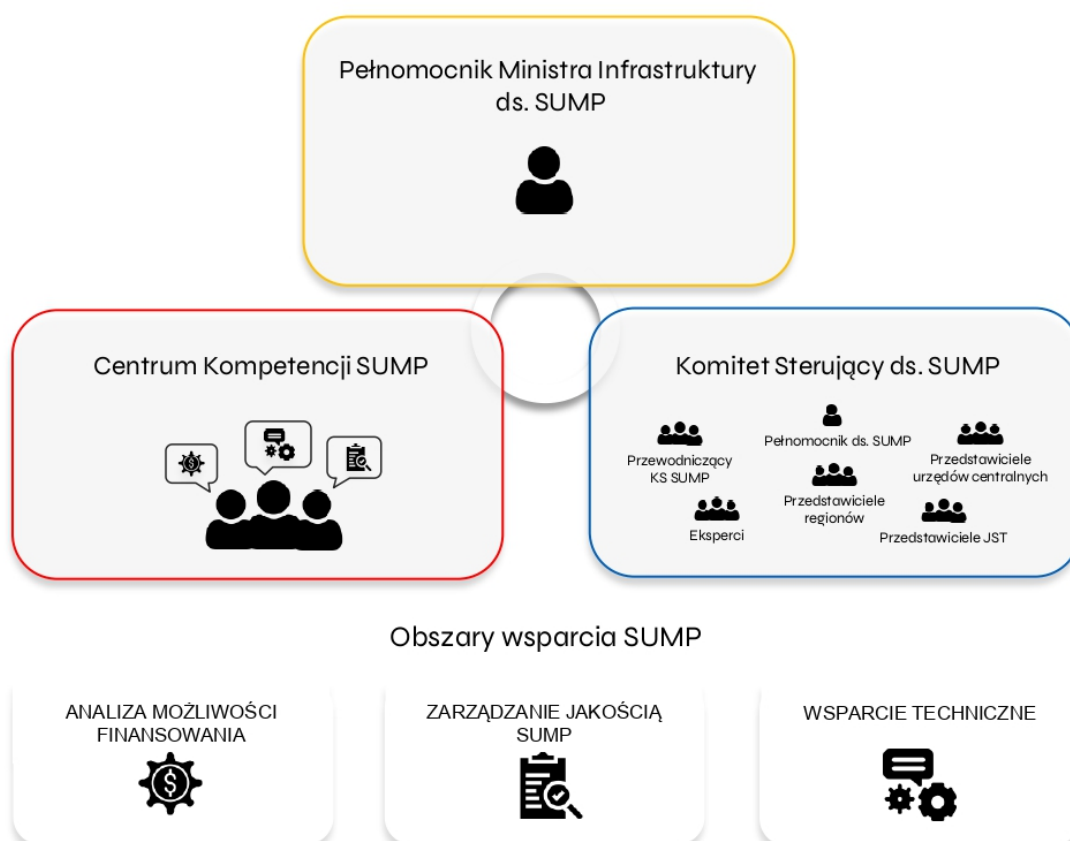
### 4.1. ZAŁOŻENIA I STRUKTURA

Zgodnie z zaleceniem zawartym w KPM2030, systemowe uporządkowanie i integracja rozwiązań oraz rekomendacja zmian prawnych w odniesieniu do SUMP, powinno opierać się na doświadczeniach i wynikach realizowanych projektów pilotażowych dotyczących wsparcia dla miast w opracowaniu SUMP.

Biorąc pod uwagę rezultaty dotychczas wprowadzonych reform oraz skuteczne działanie istniejących struktur, które doprowadziły do terminowej realizacji kamienia milowego E.2G KPO oraz osiągnięcia wskaźnika E.5G przed wymaganym terminem, zdecydowano o utrzymaniu aktualnie funkcjonującego modelu wsparcia SUMP w Polsce.

Przyjęty model wsparcia opracowania i realizacji SUMP w Polsce, a także wprowadzony system zarządzania ich jakością, przyczynić się ma do dalszego stymulowania procesu upowszechniania zrównoważonego planowania mobilności miejskiej oraz do wypełnienia obowiązków nałożonych na państwa członkowskie oraz węzły miejskie rozporządzeniem TEN-T.

Stosownie do unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zawartych w ww. rozporządzeniu, państwa członkowskie powinny promować wdrażanie SUMP w celu poprawy koordynacji między regionami, miastami i miejscowościami. Służyć ma temu ustanowienie krajowego programu SUMP, którego celem będzie wspieranie władz lokalnych w opracowywaniu wysokiej jakości SUMP oraz wzmocnienie procesów monitorowania i oceny realizacji SUMP poprzez odpowiednie środki, wytyczne, budowanie kompetencji, wsparcie merytoryczne i ewentualne wsparcie finansowe. Państwa członkowskie powinny również wyznaczyć krajowy punkt kontaktowy SUMP, zapewniający wsparcie w opracowaniu i wdrażaniu SUMP zgodnie z wytycznymi określonymi w rozporządzeniu.



Rysunek 1 Schemat ogólny Krajowego Programu SUMP w Polsce



## **4.2. PEŁNOMOCNIK MINISTRA INFRASTRUKTURY DO SPRAW PLANÓW ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ**

Dnia 24 marca 2022 r. w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Infrastruktury opublikowano Zarządzenie nr 4 Ministra Infrastruktury z dnia 23 marca 2022 r. w sprawie powołania i zadań Pełnomocnika Ministra Infrastruktury do spraw Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej<sup>19</sup>.

Poszczególne zadania określone w projekcie zarządzenia przyczyniają się do efektywnego pełnienia koordynacyjnej roli przez Ministerstwo Infrastruktury w obszarze wsparcia rozwoju SUMP.

Zgodnie z § 2. 1. do zadań Pełnomocnika należy wspieranie Ministra w zakresie podejmowania działań na rzecz promowania opracowania i wdrażania przez miasta SUMP, a w szczególności:

- inicjowanie, podejmowanie, koordynowanie i monitorowanie działań mających na celu promowanie opracowania i wdrażania przez miasta Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, w szczególności w celu realizacji założeń oraz kierunków interwencji określonych dla obszaru mobilności miejskiej w Krajowym Planie Odbudowy i Zwiększania Odporności;
- programowanie rozwoju koncepcji Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, przy zachowaniu zgodności z założeniami unijnych i krajowych dokumentów strategicznych;
- proponowanie zmian w rządowych dokumentach strategicznych, rozwiązań i zmian legislacyjnych oraz organizacyjno-finansowych rekomendowanych w celu rozwoju Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej;
- kierowanie pracami Centrum Kompetencji do spraw Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej;
- reprezentowanie Ministra na spotkaniach i konferencjach dotyczących zagadnień związanych z Planami Zrównoważonej Mobilności Miejskiej;
- udział w inicjatywach i projektach wspierających rozwój koncepcji Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej na poziomie krajowym i międzynarodowym.

Pełnomocnik pełni również funkcję krajowego punktu kontaktowego SUMP, zapewniając wsparcie w opracowaniu i wdrażaniu SUMP zgodnie z wytycznymi określonymi w rozporządzeniu TEN-T.

Przy wypełnianiu powierzonych zadań Pełnomocnik może współpracować z innymi jednostkami administracji publicznej, a także z jednostkami spoza administracji publicznej, w szczególności z organizacjami pozarządowymi i społecznościami lokalnymi oraz krajowym i międzynarodowym środowiskiem naukowym.

## **4.3. CENTRUM KOMPETENCJI DO SPRAW PLANÓW ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ**

W celu wsparcia skutecznego wdrażania zaleceń i wytycznych zawartych w dokumentach krajowych i międzynarodowych, w tym unijnych w odniesieniu do SUMP, w październiku 2022 r. w ramach struktur Ministerstwa Infrastruktury utworzono Centrum Kompetencji ds. Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (CK SUMP). Pracami Centrum Kompetencji kieruje powołany Pełnomocnik ds. Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 4 zarządzenia nr 4 Ministra Infrastruktury.

Zadania CK SUMP obejmują:

- obsługę organizacyjno-kancelaryjną Komitetu Sterującego do spraw wsparcia Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej,
- koordynację wsparcia doradczego na rzecz jednostek samorządu terytorialnego w procesie przygotowania, wdrażania, monitorowania i aktualizacji Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej,
- pozyskiwanie i aktualizację danych na potrzeby monitorowania postępów miast we wdrażaniu Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, zgodnie z wytycznymi KE dotyczącymi wskaźników monitorowania mobilności miejskiej, w tym prowadzenie repozytorium Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej,
- zapewnienie funkcjonowania systemu oceny i ewaluacji Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej,
- wsparcie koordynacji polityki spójności z pozostałymi funduszami (np. InvestEU, RRF) oraz programami zarządzanymi centralnie przez KE,
- monitorowanie aktywności na poziomie KE w obszarze Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej/ Wskaźników Mobilności Miejskiej (UMI),

---

<sup>19</sup> [https://dziennikurzedowy.mi.gov.pl/files/docs/DziennikUrzedowy\\_poz.7.2022.pdf](https://dziennikurzedowy.mi.gov.pl/files/docs/DziennikUrzedowy_poz.7.2022.pdf).

- popularyzowanie wiedzy i najlepszych praktyk dotyczących przygotowywania Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej oraz w zakresie Zrównoważonych Wskaźników Mobilności Miejskiej.

W ramach realizowanych zadań Centrum Kompetencji prowadzi zakładkę na temat SUMP na stronie internetowej ministerstwa<sup>20</sup>, a także skrzynkę mailową [sump@mi.gov.pl](mailto:sump@mi.gov.pl), na którą miasta/obszary funkcjonalne kierują pytania i otrzymują odpowiedzi w zakresie SUMP.

#### 4.4. KOMITET STERUJĄCY DO SPRAW WSPARCIA SUMP

Komitet Sterujący do spraw wsparcia Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (KS SUMP) powołany został w styczniu 2023 r. zarządzeniem Ministra Infrastruktury, jako organ pomocniczy o charakterze konsultacyjno-doradczym.<sup>21</sup>

Celem działania KS SUMP jest wsparcie procesu rozwoju, stymulowania i koordynowanie przygotowania i wdrażania SUMP w miastach i miejskich obszarach funkcjonalnych.

Cel ten realizowany jest poprzez:

- opiniowanie projektów aktów prawnych, rządowych dokumentów programowo-strategicznych oraz innych dokumentów dotyczących SUMP;
- wydawanie rekomendacji odnośnie sposobu realizacji zadań określonych w rządowych dokumentach programowo-strategicznych oraz w innych dokumentach w zakresie SUMP;
- formułowanie propozycji zmian legislacyjnych oraz zmian w rządowych dokumentach programowo-strategicznych oraz w innych dokumentach w zakresie SUMP;
- opiniowanie i rekomendowanie rozwiązań w zakresie systemu oceny i ewaluacji SUMP na potrzeby wykorzystania Funduszy Europejskich w latach 2021-2027;
- wspieranie Pełnomocnika ds. SUMP w zakresie promowania opracowania i wdrażania przez miasta SUMP;
- wyrażanie opinii i zajmowanie stanowisk oraz podejmowanie działań na rzecz poprawy świadomości społecznej w zakresie SUMP.

W skład KS SUMP wchodzi jako członkowie wskazani w treści zarządzenia przedstawiciele strony rządowej (przedstawiciele ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego, administracji publicznej, budownictwa, planowania i zagospodarowania przestrzennego oraz mieszkalnictwa, klimatu i środowiska) oraz samorządowej, a także eksperci ze środowiska naukowego, których rola w procesie systemowego wsparcia procesu przygotowania SUMP z punktu widzenia osiągnięcia celów zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich jest najbardziej znacząca.

KS SUMP zainaugurował swoją działalność 28 marca 2023 r. Posiedzenia Komitetu odbywają się w zależności od potrzeb, jednak nie rzadziej niż raz w roku. Uchwałami Komitetu Sterującego przyjęte zostały dokumenty takie jak m.in.<sup>22</sup>:

- Zasady Zarządzania jakością Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w Polsce, w szczególności w kontekście perspektywy 2021-2027;
- Formularz oceny Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP), których przygotowanie rozpoczęło się przed 8 marca 2023 r.;
- Formularz oceny Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP), których przygotowanie rozpoczęło się po 8 marca 2023 r.

Obsługę organizacyjno - kancelaryjną Komitetu zapewnia CK SUMP. Korespondencja z członkami Komitetu, w tym konsultacje dokumentów oraz przyjmowanie uchwał w trybie obiegowym odbywa się za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej (skrzynka mailowa [sump@mi.gov.pl](mailto:sump@mi.gov.pl)).

---

<sup>20</sup> <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/plany-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej-sump2> (data dostępu: 09.07.2025 r.)

<sup>21</sup> [https://dziennikurzedowy.mi.gov.pl/files/docs/DziennikUrzedowyMI\\_poz2\\_2023.pdf](https://dziennikurzedowy.mi.gov.pl/files/docs/DziennikUrzedowyMI_poz2_2023.pdf).

<sup>22</sup> <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/komitet-sterujacy-ds-wsparcia-sump> (data dostępu: 09.07.2025 r.)

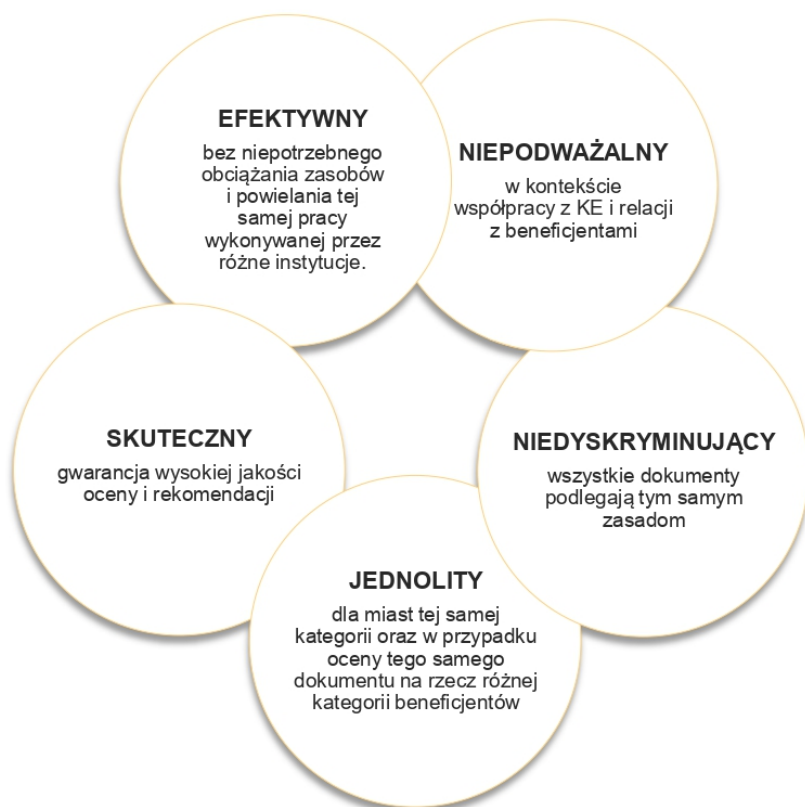
## 5. SYSTEM ZARZĄDZANIA JAKOŚCIĄ SUMP W POLSCE

### 5.1. ZAŁOŻENIA PRZYJĘTEGO SYSTEMU

Aby wypełnić zobowiązania wobec Komisji Europejskiej zawarte w zapisach Umowy Partnerstwa, jak również przygotować struktury krajowe do rozwijania idei SUMP i lepszego planowania mobilności miejskiej, konieczne stało się zaprogramowanie spójnego systemu oceny powstających SUMP.

Prawidłowo funkcjonujący system oceny jakości SUMP powinien być:

- niepodważalny – w kontekście współpracy z Komisją Europejską oraz relacji z beneficjentami;
- niedyskryminujący – tj. wszystkie dokumenty muszą podlegać tym samym zasadom;
- jednolity – dla miast tej samej kategorii oraz w przypadku oceny tego samego dokumentu na rzecz różnej kategorii beneficjentów;
- skuteczny – zapewniający wysoką jakość oceny i rekomendacji;
- efektywny – bez zbędnego obciążania zasobów oraz powielania tej samej pracy przez różne instytucje.



Rysunek 2 Cechy prawidłowo funkcjonującego systemu oceny jakości SUMP

Zgodnie z przyjętymi założeniami, ocena jakości SUMP polega na weryfikacji ośmiu zasad z komunikatu KE z 17 grudnia 2013 COM (2013)913 final, pogłębionych i zaktualizowanych w zaleceniu KE z 8 marca 2023 r. (C(2023) 1524), na których opiera się idea SUMP. Istotą oceny jest weryfikacja spełnienia zasad SUMP, ale również stosowna i szczegółowa informacja zwrotna dla przedstawicieli JST w zakresie działań podnoszących jakość planowania zrównoważonej mobilności w ich przypadku. Ocena ma charakter jakościowy i kończy się rekomendacjami w zakresie aktualizacji posiadanego dokumentu, oraz weryfikacją, czy oceniany dokument spełnia zasady przewodnie SUMP.

## 5.2. ZASADY OCENY JAKOŚCI

W celu zapewnienia odpowiedniej jakości SUMP oraz zachowania zgodności z wymogami koncepcji SUMP, zgodnie z unijnymi wytycznymi, ocena przyjętych SUMP odbywa się przy pomocy formularzy oceny, które w sposób zintegrowany weryfikują spójność i logikę opracowanych dokumentów, biorąc pod uwagę ww. zasady SUMP.

Cechą formularza oceny jest jego jednolitość w odniesieniu do wszystkich SUMP w Polsce, bez względu na program, z którego korzystać będzie potencjalny beneficjent, przedkładający SUMP do oceny, jak również bez względu na fakt korzystania bądź nie ze środków UE.

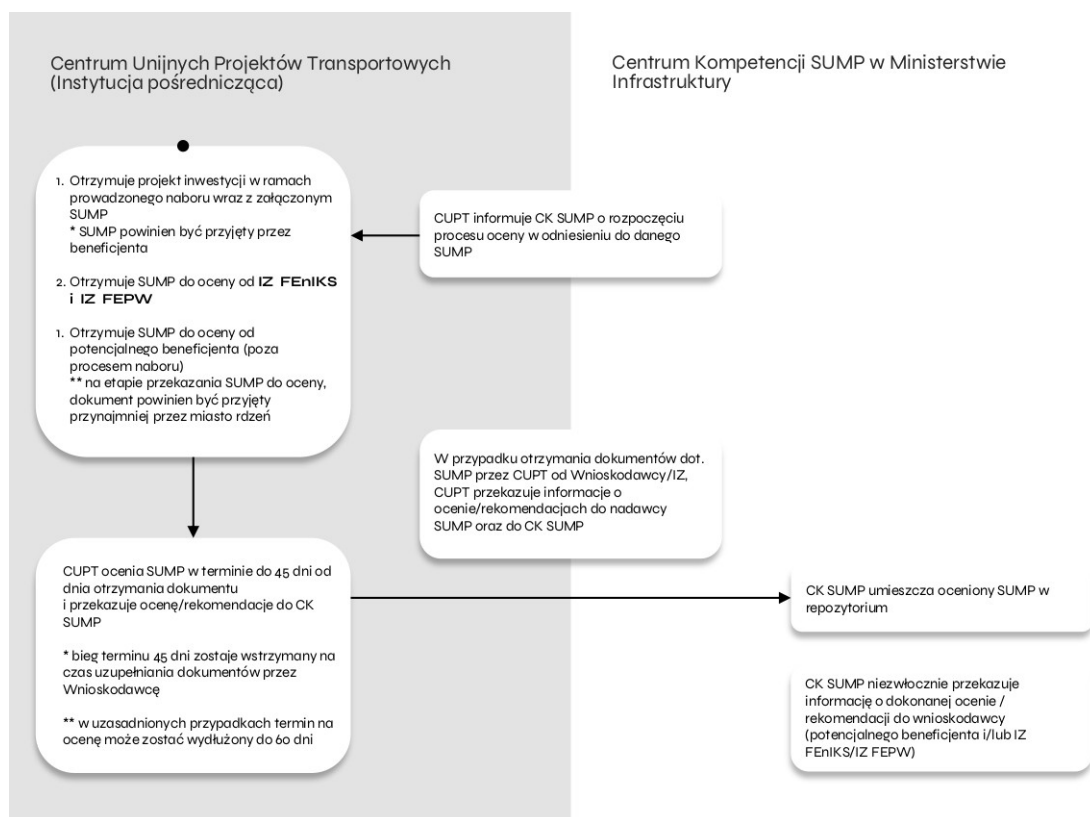
Ocena jakości SUMP na potrzeby wszystkich programów perspektywy 2021-2027 dokonywana jest przez zespół oceniający powołany w CUPT, w porozumieniu z CK SUMP.

CUPT, jako Instytucja Pośrednicząca programu FEnIKS, a także wykonująca powierzone zadania w zakresie planowania mobilności miejskiej w ramach programu FEPW, dokonuje oceny składanych SUMP. Weryfikacja jakości SUMP w ramach programów regionalnych realizowana jest przez CUPT na podstawie odrębnych porozumień o współpracy w zakresie oceny SUMP, które zostały uzgodnione i zawarte pomiędzy Instytucjami Zarządzającymi poszczególnymi programami regionalnymi (IZ PR), CUPT oraz CK SUMP.

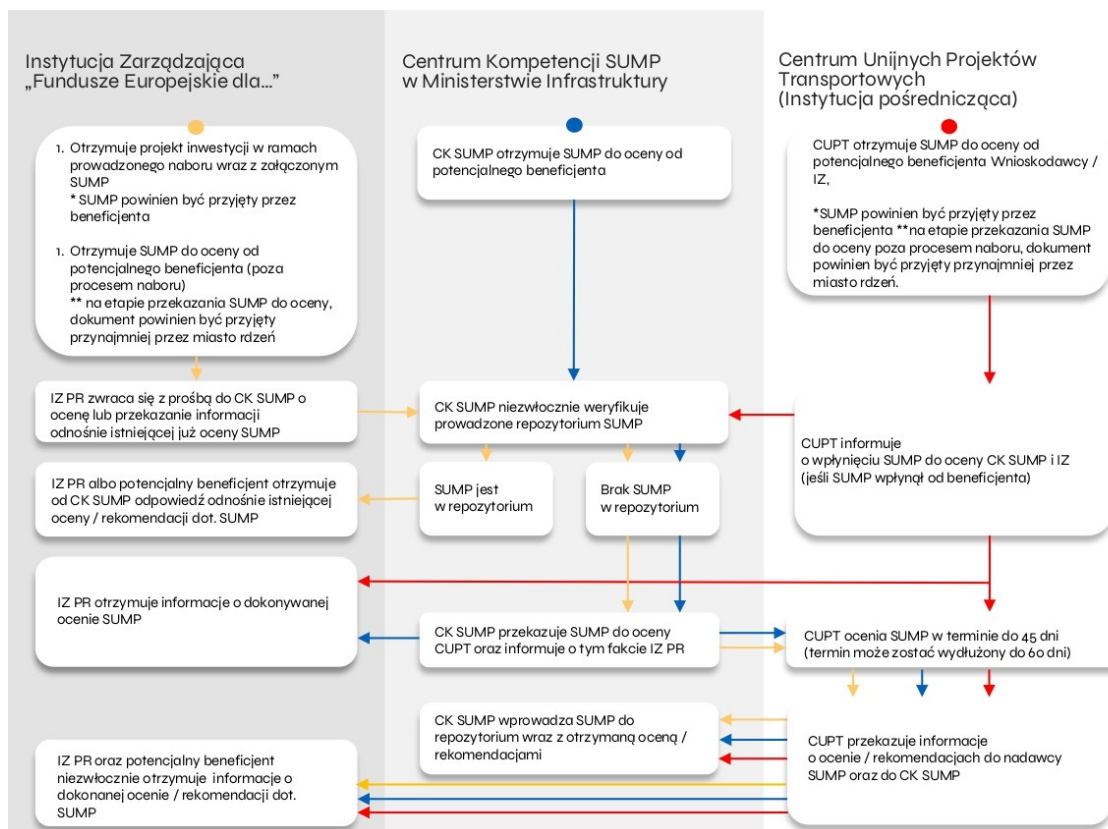
W ramach programów regionalnych, Instytucje Zarządzające funduszami regionalnymi mogą występować do CUPT za pośrednictwem CK SUMP z prośbą o ocenę SUMP składanych w ramach projektów w naborach, bądź przekazywać opracowane i przyjęte SUMP, przedstawiane przez potencjalnych beneficjentów, poza procesem naboru.

Ponadto każda JST/miejski obszar funkcjonalny, może się zwrócić do CUPT lub CK SUMP z prośbą o ocenę opracowanego i przyjętego SUMP. W przypadku potencjalnych beneficjentów środków unijnych ocenę może przeprowadzić CUPT jeszcze przed złożeniem wniosku o dofinansowanie, czy też poza procesem naboru.

Biorąc pod uwagę fakt, iż planowanie i wdrożenie zrównoważonej mobilności miejskiej w ramach SUMP jest procesem ciągłym, który zgodnie z przyjętą metodologią składa się określonych kroków (tzw. 12 kroków SUMP) i nie kończy się z chwilą opracowania dokumentu, wskazane wyżej procesy zarządzania jakością SUMP dotyczą zarówno pierwszej wersji planu, jak też każdej aktualizacji, dla której JST/miejski obszar funkcjonalny chce przeprowadzić ocenę jakości w zakresie wprowadzenia jakichkolwiek zmian w SUMP.



Rysunek 3 Schemat 1. obiegu dokumentów i informacji w procesie oceny SUMP



Rysunek 4 Schemat 2. obiegu dokumentów i informacji w procesie oceny SUMP

### 5.3. FORMULARZE OCENY

Formularze oceny SUMP stanowią narzędzie oceny SUMP przez właściwą instytucję systemu wdrażania funduszy europejskich i są pomocne przy ocenie dokumentu i wydawaniu dalszych rekomendacji. W przypadku programów regionalnych ostateczna decyzja dotycząca przyznania dofinansowania w oparciu o SUMP oceniony przez CUPT, należy do IZ PR.

Stosowany formularz oceny jest przyjmowany uchwałą przez KS SUMP, a następnie udostępniany poprzez publikację na stronach dedykowanych poszczególnym programom krajowym i regionalnym, a także na stronach Instytucji Pośredniczących, w szczególności CUPT oraz na stronie CK SUMP. Ewentualne zmiany wykorzystywanych formularzy oceny, wynikające z potrzeby dostosowania do rozwoju unowocześnionej koncepcji SUMP, wymagają każdorazowo zmiany uchwały KS SUMP.

Zgodnie z odpowiednimi uchwałami KS SUMP w procesie oceny SUMP stosowane są aktualnie dwa formularze, odnoszące się do SUMP, których przygotowanie rozpoczęło się przed 8 marca 2023 r. oraz do SUMP rozpoczętych po 8 marca 2023 r.

Formularze stanowią dla JST narzędzie pomocnicze przy weryfikacji kompletności zawartości SUMP. Właściwym i przydatnym źródłem zaleceń dla JST odnośnie zawartości SUMP są wytyczne dotyczące opracowania i wdrożenia planu zrównoważonej mobilności miejskiej – edycja druga<sup>23</sup>, zapisy zawarte w zaktualizowanej przez KE koncepcji SUMP z 2023 roku oraz wytyczne z załącznika V do rozporządzenia TEN-T.

Istotą oceny jest weryfikacja spełnienia zasad SUMP, ale również stosowna i szczegółowa informacja zwrotna dla przedstawicieli JST w zakresie działań podnoszących jakość planowania zrównoważonej mobilności. Ocena pytań dotyczących poszczególnych zasad ma charakter jakościowy. Ocena każdej zasady kończy się stwierdzeniem wraz z uzasadnieniem, czy daną zasadę można uznać za spełnioną, a także ewentualnymi szczegółowymi rekomendacjami w odniesieniu do poszczególnych elementów dokumentu/ procesu.

<sup>23</sup> [https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-09/sump\\_guidelines\\_2019\\_second%20edition.pdf](https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-09/sump_guidelines_2019_second%20edition.pdf) (data dostępu: 09.07.2025 r.)

Uznanie całego dokumentu jako wypełniającego ideę SUMP jest możliwe tylko w przypadku, gdy weryfikacja wszystkich zasad kończy się oceną „pozytywną” lub „pozytywną z rekomendacjami”. Do oceny „pozytywnej” lub „pozytywnej z rekomendacjami” danej zasady niezbędne jest spełnienie zaznaczonych (podkreślonych/pogrubionych) w tekście elementów, choć ich uwzględnienie w SUMP samo w sobie nie gwarantuje, że przedstawiony dokument jest dokumentem wysokiej jakości (aczkolwiek daje możliwość akceptacji SUMP przez ewaluatorów). Pozostałe elementy powinny również znaleźć odzwierciedlenie w SUMP, jednak ich brak nie skutkuje oceną negatywną, a jedynie przygotowaniem rekomendacji dla JST.

Rekomendacje powinny być uwzględnione w kolejnych aktualizacjach planu w ramach czasowych określonych w samym SUMP, tak aby stale podnosić jakość planowania mobilności miejskiej. Wyjątkiem są rekomendacje dotyczące kwestii kluczowych. W takich przypadkach rekomendacja zawierać będzie zakres oraz czas, w jakim powinna zostać wdrożona. Uwzględnienie rekomendacji w wyznaczonym czasie będzie miało wpływ na możliwość wsparcia przyszłych inwestycji, tj. przedkładanych do finansowania w czasie, w którym rekomendacje powinny już być wdrożone. Wypełnienie rekomendacji do SUMP podlega ocenie przez ewaluatorów w CUPT. W przypadku uzyskania oceny negatywnej, przedłożony dokument jako niespełniający podstawowych wymogów zgodności z zasadami przewodnimi SUMP, nie zostaje umieszczony w Repozytorium SUMP i nie powinien stanowić podstawy do ubiegania się o środki unijne przez potencjalnych beneficjentów.

Aby zapewnić zgodność SUMP węzłów miejskich z wymogami rozporządzenia TEN-T oraz po analizie funkcjonowania dotychczasowego systemu oceny, możliwe będzie wprowadzenie odrębnych formularzy oceny SUMP, w zależności od wielkości i funkcji ośrodka przyjmującego plan.

#### **5.4. REPOZYTORIUM SUMP**

CK SUMP prowadzi Repozytorium ocenionych SUMP, we współpracy z CUPT. W Repozytorium znajdują się dokumenty, które zostały ocenione przez CUPT przy pomocy formularza i uzyskały ocenę pozytywną lub pozytywną z rekomendacjami, spełniając tym samym kryteria niezbędne dla zachowania wymaganego standardu jakości.

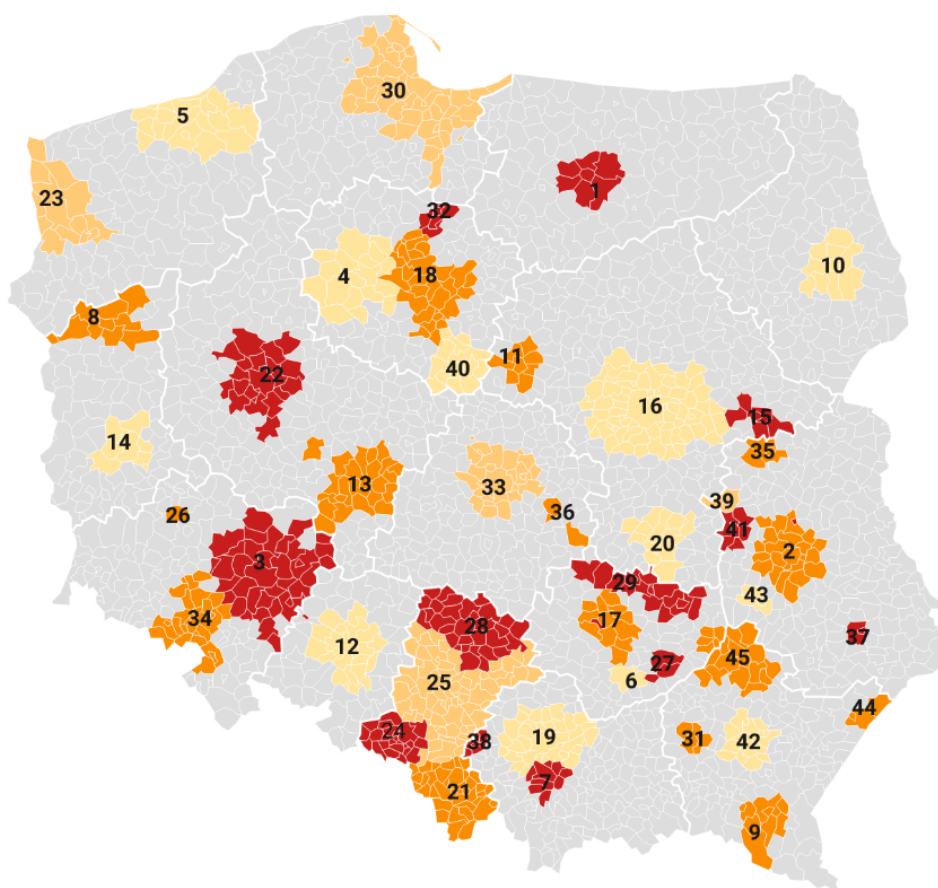
Informacje o ocenionych i umieszczonych w Repozytorium SUMP są cyklicznie przekazywane przez CK SUMP do Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, jako instytucji koordynującej fundusze europejskie.

Repozytorium jest aktualizowane comiesięcznie na podstawie przekazanych do Centrum Kompetencji ds. SUMP ocen kolejnych SUMP.

Na koniec czerwca 2025 r. w Repozytorium znajdują się ocenione SUMP poniższych obszarów:

1. Miejski Obszar Funkcjonalny Olsztyna;
2. Lubelski Obszar Metropolitalny;
3. Miejski Obszar Funkcjonalny Wrocławia;
4. Bydgoski Obszar Funkcjonalny;
5. Koszalińsko–KołobrzESCO–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 Grudziądz;
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 Czwórmieście.



Rysunek 5 Mapa obszarów objętych ocenionymi SUMP

## 6. PLAN PRACY I MONITORING REALIZACJI KRAJOWEGO PROGRAMU SUMP

Realizacja Krajowego Programu SUMP będzie oparta na cyklicznym planowaniu działań oraz systematycznym monitorowaniu postępów, zgodnie z przyjętym modelem zarządzania. Komitet Sterujący ds. SUMP przyjmuje w drodze uchwały dwuletnie plany pracy CK SUMP, a także zapoznaje się z rocznymi sprawozdaniami z działalności Pełnomocnika ds. SUMP.

Monitoring realizacji Programu odbywać się będzie w oparciu o roczne raporty przygotowywane przez CK SUMP i przedstawiane Pełnomocnikowi ds. SUMP oraz KS SUMP.

Dodatkowo, kluczowe działania dotyczące mobilności w miastach będą raportowane zgodnie z wymaganiami KPO oraz rozporządzenia (UE) 2024/1679, z uwzględnieniem wskaźników i metodyki gromadzenia i przedkładania danych w podziale na węzły miejskie, w obszarze zrównoważoności, bezpieczeństwa i dostępności, określonych w planowanym akcie wykonawczym Komisji Europejskiej. Krajowe mechanizmy monitorowania realizacji SUMP zostaną przyjęte w oparciu o wytyczne ww. aktu, przy założeniu dążenia do ograniczenia nadmiernych obciążeń administracyjnych, zgodnie z zasadą jednorazowości przekazywania danych (*once only principle*).

Zakres dalszego wsparcia z poziomu krajowego w obszarze SUMP zostanie ustalony po uzyskaniu wyników zleconego badania ewaluacyjnego pn. „Wsparcie instytucjonalne w obszarze Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej i rozwój tej idei w Polsce”, które ma na celu m.in. ocenę jakościową stanu wdrożenia dokumentów zrównoważonej mobilności miejskiej. Z przeprowadzonej diagnozy będą wynikać zalecenia do uwzględnienia w zakresie zmiany stanu prawnego, organizacyjnego czy inwestycyjnego w odniesieniu do SUMP, w celu zwiększenia synergii działań miast z krajową polityką transportową.

### SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1 Schemat ogólny Krajowego Programu SUMP w Polsce .....	15
Rysunek 2 Cechy prawidłowo funkcjonującego systemu oceny jakości SUMP .....	18
Rysunek 3 Schemat 1. obiegu dokumentów i informacji w procesie oceny SUMP .....	19
Rysunek 4 Schemat 2. obiegu dokumentów i informacji w procesie oceny SUMP .....	20
Rysunek 5 Mapa obszarów objętych ocenionymi SUMP .....	22