CK SUMP Ministerstwo Infrastruktury

# NEWSLETTER

## CK SUMP

**Numer 6** | Maj/Czerwiec 2026

## W #6 wydaniu Newslettera CK SUMP:

- **Okiem praktyka**
  - **Ocena SUMP od kuchni. Jak oceniamy Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w Centrum Unijnych Projektów Transportowych**
    Julita Kowalska, Centrum Unijnych Projektów Transportowych
- **Repozytorium SUMP**
  - **Stan na maj 2026 r.**
- **Zoom na SUMP**
  - **Jak razem z SUMP-em zbudować nowe kompetencje i zespół?**
    Marcin Domański, Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia
- **Aktualności CK SUMP**
  - **Nowy projekt wsparcia technicznego**
    Joanna Wrzeszcz, CK SUMP
  - **III posiedzenie Rady Wykonawczej ds. wdrażania Krajowej Polityki Miejskiej 2030**
    Magdalena Ogonowska, CK SUMP
  - **Podsumowanie IV krajowej Konferencji SUMP**
    Joanna Wrzeszcz, CK SUMP
  - **UMI pod lupą**
    Marcin Żywiałkowski, CK SUMP
  - **Nowe europejskie wytyczne SUMP 3.0**
  - **Archiwum projektu Pilotaż SUMP**
- **Przegląd publikacji**
  - **Raport ETO**
    Monika Michalska, CK SUMP
  - **Agenda UE dla miast**
    Magdalena Ogonowska, CK SUMP
- **SUMP-owa prasówka**
- **Kalendarz wydarzeń**

## Okiem praktyka

### Julita Kowalska

Koordynator Zespołu ds. Ewaluacji
Departament Analiz Transportowych, Centrum Unijnych Projektów Transportowych

*Absolwentka Wydziału Inżynierii Środowiska Politechniki Warszawskiej. Posiada ponad 20-letnie doświadczenie w administracji publicznej, konsekwentnie związane z obszarem funduszy unijnych.*

*Od 2022 roku zajmuje się Planami Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, ze szczególnym uwzględnieniem ich oceny. Drugim ważnym obszarem jej działalności jest adaptacja do zmian klimatu – dziedzina, w której wraca do swoich zawodowych korzeni.*

*Prywatnie pasjonuje się przyrodą, szczególnie długimi spacerami, podróżami oraz literaturą.*

## Ocena SUMP od kuchni

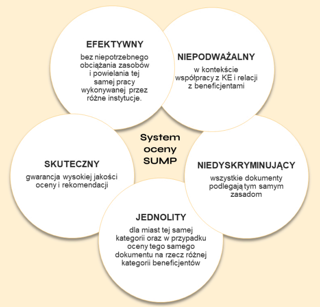
# Jak oceniamy Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w Centrum Unijnych Projektów Transportowych

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej może wydawać się dokumentem skomplikowanym, obudowanym wytycznymi, formularzami i procedurami. Kiedy zajrzy się do środka procesu jego oceny, szybko okazuje się, że nie ma tu ani czarnej magii ani polowania na błędy. Jest za to sporo pracy zespołowej, czytania „między wierszami", uważnego patrzenia na lokalne konteksty i uwarunkowania oraz pozytywne nastawienie. Zależy nam na tym, aby był najlepszej jakości i pozwalał na realizację ambitnych celów przy zwykle ograniczonym czasie i zasobach.

## Kto i jak ocenia SUMP?

Ocena SUMP-ów realizowana jest w Centrum Unijnych Projektów Transportowych przez czteroosobowy zespół w Departamencie Analiz Transportowych. To właśnie tam dokument trafia w pierwszej kolejności i poddawany jest szczegółowej analizie. Istotą tego procesu jest praca zespołowa, SUMP nigdy nie jest oceniany przez jedną osobę. Każdorazowo weryfikowany jest także przez „drugą parę oczu" z Departamentu Transportu Zbiorowego w CUPT, co zapewnia kompleksowe i rzetelne sprawdzenie dokumentu pod kątem zgodności z ośmioma zasadami opracowania SUMP*.

System oceny SUMP przypomina procedurę oceny wniosku o dofinansowanie. Dla każdego planu formalnie powoływany jest zespół do spraw oceny SUMP. Kluczową różnicą jest jednak fakt, że dokumenty SUMP trafiają do CUPT już po ich formalnym przyjęciu przez gminy w drodze uchwał właściwych organów. Naszą rolą nie jest ich doskonalenie, lecz podjęcie decyzji, czy dany dokument spełnia kryteria i może zostać uznany za SUMP. W związku z tym ocena nie obejmuje analizy proponowanych rozwiązań czy planowanych działań, lecz koncentruje się na poprawności procesu opracowania i przyjęcia dokumentu oraz jego zgodności z wytycznymi opracowania SUMP.


EFEKTYWNY
bez niepotrzebnego obciążania zasobów i powielania tej samej pracy wykonywanej przez różne instytucje.
NIEPODWAŻALNY
w kontekście współpracy z KE i relacji z beneficjentami
System oceny SUMP
SKUTECZNY
gwarancja wysokiej jakości oceny i rekomendacji
NIEDYSKRYMINUJĄCY
wszystkie dokumenty podlegają tym samym zasadom
JEDNOLITY
dla miast tej samej kategorii oraz w przypadku oceny tego samego dokumentu na rzecz różnej kategorii beneficjentów

Źródło: Zasady zarządzania jakością Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w Polsce, w szczególności wkontekście perspektywy UE 2021-2027.

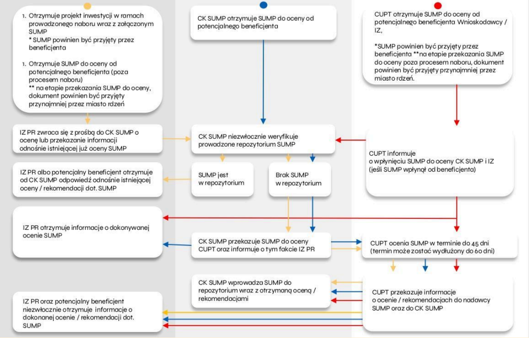
Jednocześnie Departament Transportu Zbiorowego pełni istotną funkcję w dalszym etapie, zapewniając ocenę spójności wniosku o dofinansowanie z założeniami przyjętego SUMP.

Choć zgodnie z procedurami na ocenę przewidziano 45 dni, w praktyce często działamy znacznie szybciej z uwagi na chęć dostosowania się do terminów składania wniosków o dofinansowanie, a tym samym umożliwienie aplikowania w konkursach, gdzie posiadanie ocenionego SUMP (ocena pozytywna lub pozytywna z rekomendacjami) stanowi jedno z kryteriów oceny projektów. Zdarzały się sytuacje, gdy cały proces oceny w CUPT zamknął się w kilku dniach intensywnej pracy również "po godzinach". Z jednej strony zależy nam na tym, aby nie pozostawiać beneficjenta w niepewności, z drugiej zaś mamy pełną świadomość, że pozytywna ocena SUMP stanowi istotny element całej układanki inwestycyjnej i nierzadko jest warunkiem ubiegania się o dofinansowanie ze środków unijnych. Można więc powiedzieć wprost: działamy frontem do beneficjenta.

| | | |
|---|---|---|
| Instytucja Zarządzająca „Fundusze Europejskie dla…" | Centrum Kompetencji SUMP w Ministerstwie Infrastruktury | Centrum Unijnych Projektów Transportowych (Instytucja pośrednicząca) |

---

* Zasady te zostały opisane w Wytycznych do przygotowania i wdrażania Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej z 2019 r. Rupprecht Consult (editor), Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, Second Edition, 2019


1. Otrzymuje projekt inwestycji w ramach prowadzonego naboru wraz z załączonym SUMP
* SUMP powinien być przyjęty przez beneficjenta
1. Otrzymuje SUMP do oceny od potencjalnego beneficjenta (poza procesem naboru)
** na etapie przekazania SUMP do oceny, dokument powinien być przyjęty przynajmniej przez miasto rdzeń
IZ PR zwraca się z prośbą do CK SUMP o ocenę lub przekazanie informacji odnośnie istniejącej już oceny SUMP
IZ PR albo potencjalny beneficjent otrzymuje od CK SUMP odpowiedź odnośnie istniejącej oceny / rekomendacji dot. SUMP
IZ PR otrzymuje informacje o dokonywanej ocenie SUMP
IZ PR oraz potencjalny beneficjent niezwłocznie otrzymuje informacje o dokonanej ocenie / rekomendacji dot. SUMP
CK SUMP otrzymuje SUMP do oceny od potencjalnego beneficjenta
CK SUMP niezwłocznie weryfikuje prowadzone repozytorium SUMP
SUMP jest w repozytorium
Brak SUMP w repozytorium
CK SUMP przekazuje SUMP do oceny CUPT oraz informuje o tym fakcie IZ PR
CK SUMP wprowadza SUMP do repozytorium wraz z otrzymaną oceną / rekomendacjami
CUPT otrzymuje SUMP do oceny od potencjalnego beneficjenta Wnioskodawcy / IZ,
*SUMP powinien być przyjęty przez beneficjenta **na etapie przekazania SUMP do oceny poza procesem naboru, dokument powinien być przyjęty przynajmniej przez miasto rdzeń.
CUPT informuje o wpłynięciu SUMP do oceny CK SUMP i IZ (jeśli SUMP wpłynął od beneficjenta)
CUPT ocenia SUMP w terminie do 45 dni (termin może zostać wydłużony do 60 dni)
CUPT przekazuje informacje o ocenie / rekomendacjach do nadawcy SUMP oraz do CK SUMP

Źródło: Schemat obiegu dokumentów w ramach oceny SUMP w programach Regionalnych, Zasady zarządzania jakością Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w Polsce, w szczególności wkontekście perspektywy UE 2021-2027.

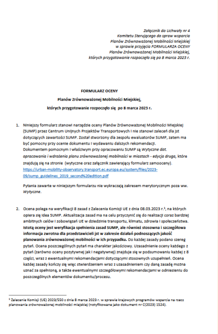
## Procedura „od środka"

Wszystko zaczyna się bardzo formalnie. Dokument trafia do CUPT przez system EZD. Idealnie, jeśli już na starcie mamy pełen pakiet: uchwały, raport diagnostyczno-strategiczny, raport z konsultacji społecznych, dokumentację środowiskową. Im pełniejszy zestaw, tym płynniej idzie dalsza praca.

Potem w zespole zaczyna się małe „pospolite ruszenie": kto bierze dany SUMP na warsztat, kto zapewnia drugą parę oczu, jak pogodzić kilka równoległych ocen w tym samym czasie i równocześnie realizować inne zadania , bo co ważne zespół ds. oceny SUMP to nie tylko SUMP, ale również ewaluacja programów finansowanych ze środków UE, prace analityczne, budżetowanie i inne ciekawe zadania. Zajmujemy się SUMPami również horyzontalnie.

Bywa intensywnie, zdarza się, że na biurku leżą trzy różne SUMP-y naraz i wtedy pojawia się klasyczne pytanie: „czy to było w obszarze funkcjonalnymi miasta X czy miasta Y?". Statystyki mówią same za siebie: oceniliśmy już ponad 50 dokumentów, każdy inny, każdy osadzony w innym kontekście z innymi problemami mobilnościowymi, ale każdy z ambitnym celem – stać się obszarem, w którym lepiej się żyje. Trudno o lepszą lekcję mobilności w praktyce.

Ocena to nie tylko lektura/analiza samego dokumentu. To również poznawanie obszaru funkcjonalnego, jego relacji przestrzennych, planów inwestycyjnych i wyzwań. Co ciekawe, ta wiedza często „wraca" później przy okazji prywatnych podróży, kiedy z perspektywy użytkownika zastanawiamy się, czy dana inwestycja wygląda tak, jak zaplanowano ją w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.



*Załącznik do Uchwały nr 4*
*Komitetu Sterującego do spraw wsparcia*
*Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej*
*w sprawie przyjęcia FORMULARZA OCENY*
*Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej,*
*których przygotowanie rozpoczęło się po 8 marca 2023 r.*

**FORMULARZ OCENY**

**Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej,**

**których przygotowanie rozpoczęło się po 8 marca 2023 r.**

1. Niniejszy formularz stanowi narzędzie oceny Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych i nie stanowi zaleceń dla jst dotyczących zawartości SUMP. Został stworzony dla zespołu ewaluatorów SUMP, zatem ma być pomocny przy ocenie dokumentu i wydawaniu dalszych rekomendacji.
   Dokumentem pomocnym i właściwym przy opracowaniu SUMP są *Wytyczne dot. opracowania i wdrożenia planu zrównoważonej mobilności w miastach - edycja druga*, które znajdują się na stronie (wytyczne oraz załącznik zawierający formularz samooceny). https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-09/sump_guidelines_2019_second%20edition.pdf

   Pytania zawarte w niniejszym formularzu nie wykraczają zakresem merytorycznym poza ww. *Wytyczne*.

2. Ocena polega na weryfikacji 8 zasad z Zalecenia Komisji UE z dnia 08.03.2023 r.[1], na których opiera się idea SUMP. Aktualizacja zasad ma na celu przyczynić się do realizacji coraz bardziej ambitnych celów i zobowiązań UE w dziedzinie transportu, klimatu, zdrowia i społeczeństwa. **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.** Do każdej zasady podano szereg pytań. Ocena poszczególnych pytań ma charakter jakościowy. Uzasadnienie oceny każdego z pytań (zarówno oceny pozytywnej jak i negatywnej) znajduje się w podsumowaniu każdej z 8 części, wraz z ewentualnymi rekomendacjami dotyczącymi stosownych uzupełnień. Ocena każdej zasady kończy się więc stwierdzeniem wraz z uzasadnieniem czy daną zasadę można uznać za spełnioną, a także ewentualnymi szczegółowymi rekomendacjami w odniesieniu do poszczególnych elementów dokumentu/procesu.

---

[1] Zalecenie Komisji (UE) 2023/550 z dnia 8 marca 2023 r. w sprawie krajowych programów wsparcia na rzecz planowania zrównoważonej mobilności miejskiej (notyfikowane jako dokument nr C(2023) 1524).

Finalnym etapem jest wypełnienie formularza oceny, czyli narzędzia, które działa bardziej jak lista kontrolna niż test punktowy, bo nie ma SUMPów lepszych i gorszych. Sprawdzamy, czy SUMP oraz dokumenty towarzyszące są zgodne z Zaleceniami KE (w zależności od daty rozpoczęcia prac – z 2019 r. lub z nowymi rekomendacjami obowiązującymi od marca 2023 r.).

Najczęściej ocena kończy się wynikiem pozytywnym z rekomendacjami, czyli wskazówkami, co warto pogłębić przy kolejnej aktualizacji, żeby dokument był perfekcyjny. Sporadycznie zdarza się ocena negatywna. Zawsze poprzedzona próbą „ratowania" dokumentu i szeregu konsultacji wewnętrznych, ale również z jednostkami samorządu terytorialnego. Tabelki w formularzu bywają bezlitosne, jeśli czegoś nie ma, nie da się tego zaznaczyć, nawet przy najlepszych chęciach nie możemy postawić oceny pozytywnej lub napisać rekomendacji.

Zdarza się też, że pomagamy uzupełniać SUMP i wtedy na chwilę zamieniamy się w konsultantów. To dla nas cenna lekcja, bo lepiej rozumiemy realne wyzwania, z jakimi mierzą się samorządy, ale również widzimy tą drugą stronę - czy konsultant na pewno wie o gminie tyle ile powinien?

## Formularze oceny – co się zmieniło?

Ocena jakości SUMP prowadzona jest za pomocą formularza oceny, zatwierdzonego przez Komitet

Sterujący ds. SUMP. Od 2023 r. funkcjonują dwa równoległe formularze – w zależności od tego, kiedy realnie rozpoczęły się w obszarze funkcjonalnym prace nad Planem. Ich cel jest ten sam, ale zakres i szczegółowość znacząco się różnią.

Starsza wersja bazuje na ośmiu zasadach SUMP z komunikatu Komisji Europejskiej z 2013 r. i ma charakter bardziej procesowy. Nowa, oparta na Zaleceniu Komisji UE 2023/550, odpowiada na współczesne wyzwania rozwojowe, tj.: neutralność klimatyczną, zdrowie, równość, włączenie społeczne, cyfryzację i odporność systemów transportowych.

Zmiany widać niemal w każdym obszarze: od precyzyjniejszego wyznaczania obszaru funkcjonalnego, przez obowiązek realnej współpracy międzygminnej, po znacznie bardziej rozbudowaną diagnostykę transportu, obejmującą m.in. mikromobilność, logistykę miejską, pierwszą i ostatnią milę dla transportu, dostępność usług czy integrację taryfową.

Nowe formularze znacznie mocniej akcentują też kwestie scenariuszy, definiowanie celów i systemu realizacji SUMP. Pojawia się obowiązek tworzenia alternatywnych wariantów rozwoju (scenariuszy), analizy ich skutków, prognozowania efektów oraz budowy systemu monitorowania opartego na twardych danych: emisjach GHG, podziale zadań przewozowych, bezpieczeństwie ruchu czy jakości powietrza. Widać wyraźnie przesunięcie z opisu w stronę zarządzania i mierzalnych efektów.

### Co wymaga poprawy?

Analiza ponad 50 SUMP-ów pokazuje, że rekomendacje bardzo często dotyczą podobnych obszarów, niezależnie od wielkości miasta, czy stopnia zaawansowania współpracy między gminami. Dokumenty są poprawne metodycznie, ale wymagają dopracowania tam, gdzie decyduje się ich wykonalność.

Najczęściej wskazujemy na potrzebę pogłębienia współpracy instytucjonalnej. Wiele Planów opiera się na deklaracjach, bez realnych mechanizmów koordynacji i bez jasnego przypisania odpowiedzialności za wdrażanie. Często brakuje też włączenia kluczowych interesariuszy: zarządców dróg, kolei, służb środowiskowych czy jednostek odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne do procesu tworzenia i wdrażania SUMP.

Drugim dużym obszarem jest diagnoza. Zbyt powierzchowne potraktowanie ruchu pieszego, brak danych o logistyce miejskiej, ogólnikowe podejście do kwestii środowiskowych i hałasu, to problemy powtarzające się w wielu dokumentach. Podobnie jest ze scenariuszami, które bywają opisowe, ale nie zawierają analizy skutków i wpływu na jakość życia mieszkańców.

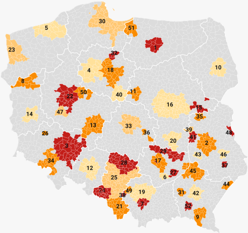
W warstwie operacyjnej najczęściej rekomendujemy doprecyzowanie działań: kto, kiedy, za ile i z jakich środków realizuje konkretne zadanie. Mapy inwestycji, wieloletnie plany finansowe i realne systemy monitoringu to elementy, które decydują, czy SUMP będzie narzędziem zarządczym, czy tylko „półkownikiem".

## Repozytorium SUMP - stan na kwiecień 2026

Obszar ocenionych SUMP-ów zamieszkuje 22 777 503 osób, co stanowi 60,8 % 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.
52. Miejski Obszar Funkcjonalny Krosno.

Odwiedź Repozytorium SUMP

## Zoom na SUMP

### Marcin Domański

Zastępca Dyrektora Departament Komunikacji i Transportu, Górnośląsko Zagłębiowska Metropolia

*Odpowiedzialny za przyszłość mobilności i transportu w jednej z bardziej złożonych aglomeracji w Europie. Uwielbia chodzić i jeździć pociągami. Skoncentrowany na współpracy urzędników z mieszkańcami.*

## Jak razem z SUMP-em zbudować nowe kompetencje i zespół?

Wszystko zaczęło się od klasycznego urzędniczego scenariusza: zatrudniłem się w urzędzie, usiadłem przy biurku, a szef rzucił hasło: „Piszemy SUMP-a”, czyli Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Zadanie wydawało się standardowe, gdyby nie jeden, dość kluczowy szczegół: nie trafiłem od razu do departamentu zajmującego się twardym transportem. Inżynierowie transportu zaczynają zazwyczaj od liczenia samochodów, analizowania przepustowości skrzyżowań i planowania nowego asfaltu.
My wystartowaliśmy z zupełnie innego poziomu – od człowieka. Od początku wiedzieliśmy, że zrównoważona mobilność to nie jest temat tylko o szerokości pasów ruchu, ale szerzej o zmianie ludzkich zachowań, które między innymi z tego wynikają, o psychologii, o kompromisie i o tym, jak chcemy żyć w naszych miastach.

Ta pierwsza faza mocno ukształtowała naszą filozofię. Skupiliśmy się na wartościach, na dialogu i na wspólnym szukaniu celów. Gdybyśmy wtedy wpuścili do pokoju skomplikowane modele ruchu, pewnie zablokowałyby one całą dyskusję. Najpierw trzeba było przecież ustalić, dokąd w ogóle chcemy razem iść. A wyzwanie pod względem skali mieliśmy ogromne. Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia to niezwykle złożony, policentryczny organizm. Mówimy o czterdziestu jeden gminach – w tym o trzynastu miastach na prawach powiatu, trzynastu gminach miejskich, trzynastu wiejskich i dwóch miejsko-wiejskich. To około pięćdziesięciu różnych zarządców dróg, z których każdy odpowiada za swój własny interes. Klasyczne podejście zakładałoby ogłoszenie wielkiego przetargu. Wynajmuje się wtedy zewnętrzną firmę doradczą, płaci miliony, a po roku dostaje się opasłe tomiszcza, z którymi nikt w urzędzie nie czuje się związany. W tak specyficznym środowisku jak nasze, taki dokument błyskawicznie stałby się „półkownikiem” – rzeczą, która ładnie wygląda na regale i zbiera kurz, bo lokalni urzędnicy nie mieliby pojęcia, jak i po co to wdrożyć.

Postanowiliśmy, że nie pójdziemy na skróty i zrobimy to sami, metodą in-house. Podzieliliśmy ten proces na mniejsze grupy tematyczne i zaprosiliśmy do stołu urzędników z terenu, żeby budować to ramię w ramię z nimi. Oczywiście nie robiliśmy wszystkiego zupełnie sami. Do bardzo konkretnych, wąskich zadań i ekspertyz wynajmowaliśmy zewnętrznych specjalistów, ale cały proces trzymaliśmy pod naszą ścisłą, autorską kontrolą. Nigdy nie oddaliśmy sterów. Co więcej, samą diagnozę stanu transportu też postanowiliśmy przeprowadzić inaczej. Zamiast zasypywać ludzi dużą liczbą tabelek i wykresów, wyszliśmy na ulice i zaczęliśmy prototypować przestrzeń. Zmienialiśmy geometrię skrzyżowań, testowaliśmy tymczasowe rozwiązania na żywym organizmie, rozmawialiśmy z mieszkańcami w terenie. To była żywa forma partycypacji społecznej. Sprawdzaliśmy w praktyce, co u nas działa, a co nie, budując przy tym zaufanie na dole. To nieszablonowe podejście zostało zauważone w Europie, czego dowodem była nagroda Mobility Action Award, którą otrzymaliśmy w 2023 roku.

I tu dochodzimy do momentu, w którym to nasze autorskie narzędzie zaczęło tworzyć zupełnie nową strukturę instytucjonalną. Okazało się bowiem, że największą wartością metody in-house wcale nie był sam dokument, ale zespół. Kompetencje potrzebne do napisania planu płynnie zaczęły się przekształcać w wiedzę potrzebną do jego realnego wdrażania. Te umiejętności nie odjechały przecież razem z zewnętrznym konsultantem po wystawieniu faktury – one zostały w murach urzędu. Na bazie tych doświadczeń powstał cały Wydział Zrównoważonej Mobilności w Departamencie Komunikacji i Transportu. W tej kolejnej fazie, planistyczno-modelowej, przeszliśmy do głębszych analiz. Oprócz dalszego prototypowania dodaliśmy twarde narzędzia: zaawansowane analizy ruchowe, ekonomiczne oraz intensywną pracę na mapach w systemach GIS. Całość zakończyła się sukcesem – pod koniec 2023 roku plan mobilności został oficjalnie uchwalony.

Źródło: materiały archiwalne Metropolii GZM

Sama architektura tego dokumentu musiała jednak odzwierciedlać naszą policentryczność. Wiedzieliśmy, że próba szczegółowego zaplanowania każdej pojedynczej ulicy czy dzielnicy dla tak ogromnego obszaru skończy się porażką. Postawiliśmy więc na świadomą ogólność i stworzenie nadrzędnego szkieletu. Nasz główny scenariusz transportowy, który zresztą potwierdzała każda kolejna prognoza, był jasny: w przypadku dłuższych podróży międzymiastowych absolutnym kręgosłupem ma być Kolej Metropolitalna. Z kolei w centrach miast postawiliśmy na przyszłe systemy płatnego parkowania. Nie po to, żeby walczyć z kierowcami, ale żeby wymusić zdrową rotację miejsc i dać alternatywę w postaci transportu metropolitalnego. Dzięki temu kierowca, który naprawdę musi załatwić pilną sprawę w centrum, bez problemu znajdzie wolne miejsce, bo nie będzie ono blokowane przez wiele godzin. W takim podejściu bardzo mocno wspierali nas eksperci z inicjatywy JASPERS Europejskiego Banku Inwestycyjnego. Potwierdzili oni nasze intuicje, mówiąc wprost, że taki podział na kroki to dobra droga.

Mając makroszkielet, mogliśmy zacząć schodzić piętro niżej, czyli na poziom konkretnych korytarzy transportowych. To tam zaczęło się całe uszczegółowienie: precyzyjne dogrywanie sieci tramwajowych, autobusowych czy tras dla aktywnej mobilności, czyli rowerów i pieszych. Pierwszy korytarz, północno-zachodni, rodził się po dłuższym namyśle, ale przyniósł kolejną innowację – przetestowaliśmy tam innowacyjne narzędzie partycypacyjne, jakim jest panel obywatelski, wchodząc na jeszcze wyższy poziom dialogu z mieszkańcami. Co ważne, w całym tym procesie nauczyliśmy się kontrolować modele ruchu. Odwróciliśmy klasyczny, zły paradygmat planowania, gdzie prognozy z zewnętrznych firm traktuje się jak świętą wyrocznię. Dla nas model to tylko sługa wizji społecznej oraz pomocnicze narzędzie do sprawdzania hipotez. To my dyktujemy parametry, my wiemy, jakie efekty chcemy osiągnąć i na tej podstawie sami piszemy plan. Poszliśmy zresztą jeszcze dalej, integrując nasz plan mobilności z ustawowym planem rozwoju transportu publicznego. Te dokumenty merytorycznie się pokrywają, więc zamiast tworzyć dwa osobne byty urzędnicze, chcemy połączyć wizję strategiczną z operacyjną rzeczywistością, czyli sposobem i standardami organizacji publicznego transportu zbiorowego czy zamawiania usług transportowych na rynku.

Dzisiaj jesteśmy już w zupełnie innym miejscu. Nasz zespół przeszedł pełną transformację: od ideowców i pasjonatów dialogu społecznego, do pragmatyków wdrożeniowców, którzy sprawnie operują inżynierią ruchu, planowaniem przestrzennym czy analizami ekonomicznymi. Płynnie połączyliśmy to, co było na początku, czyli ludzkie podejście, z twardym wdrożeniem. Czujemy też, że nie potrzebujemy już produkować kolejnych, osobnych planów dla każdego korytarza. Zamiast tego będziemy po prostu stale aktualizować i uszczegóławiać jeden, obecny dokument. Co więcej, mamy wielką ambicję, by całkowicie zrezygnować z tradycyjnego pliku PDF. Nasz plan ma docelowo funkcjonować jako nowoczesna, czytelna i estetyczna platforma w formacie HTML, gdzie każdy będzie mógł łatwo wyszukać to, co go interesuje. Tak się dzisiaj powinno korzystać z dokumentów strategicznych.

Corner
EMNK 2024
Metrolab
GZM
biura/
office
KAT

Źródło: materiały archiwalne Metropolii GZM

I to jest właśnie największy sukces metody in-house. Gdybyśmy zamówili dokument na zewnątrz, mielibyśmy tylko zadrukowane kartki. Dzięki temu, że zrobiliśmy to sami, cały proces zbudował nową strukturę, nową kulturę pracy i nowy, kompetentny zespół wewnątrz GZM. Z tej perspektywy mam jeden, niezwykle mocny apel do każdego, kto zabiera się za pisanie planów mobilności. Dokument bez realnej siły wdrożeniowej jest bezużyteczny. Nie można poprzestać na samym planowaniu i rysowaniu ładnych wizji. Od samego początku trzeba walczyć o twarde kompetencje i narzędzia do późniejszego wdrażania tych założeń. My te narzędzia powoli wypracowujemy i zaczynamy z nich korzystać. Choć jako Metropolia jesteśmy organizatorem publicznego transportu zbiorowego, w polskim prawie wciąż brakuje mechanizmów automatycznego, formalnego zgłaszania nam lokalnych zmian. Mimo to zaczynamy aktywnie opiniować projekty infrastruktury transportowej, które mają wpływ na transport zbiorowy, pilnując priorytetów naszego planu na ulicach. Co więcej, to opiniowanie infrastruktury to dopiero początek – wchodzimy też w obszar planowania przestrzennego, opiniując plany ogólne gmin i realizując w praktyce rozwój miast zorientowany na kolej. Tylko z takimi narzędziami kontroli w ręku zrównoważona mobilność ma szansę wygrać w realnym świecie, a nie tylko w tabelkach.

---

## Aktualności CK SUMP

## Nowy projekt wsparcia technicznego

### CK SUMP uruchamia kompleksowe wsparcie dla rozwoju Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w Polsce

### Joanna Wrzeszcz

CK SUMP

CK SUMP prowadzi postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na realizację projektu pn. „Wsparcie instytucjonalne w obszarze Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) i rozwój tej idei w Polsce”. Przedsięwzięcie ma na celu wzmocnienie kompetencji administracji rządowej i samorządowej oraz dalsze upowszechnianie standardów zrównoważonej mobilności miejskiej zgodnych z wytycznymi Unii Europejskiej.

Zamówienie zostało podzielone na dwa etapy. Zakres podstawowy będzie realizowany od dnia zawarcia umowy przez kolejnych 18 miesięcy, prawdopodobnie do końca 2027 roku, natomiast zakres objęty opcją przewidziano na 12 miesięcy po zakończeniu zakresu podstawowego, na rok 2028. Głównymi odbiorcami wsparcia będą Ministerstwo Infrastruktury oraz jednostki samorządu terytorialnego. Projekt obejmuje realizację dwóch obszarów działań: **doradztwa szkoleniowego oraz doradztwa technicznego.**

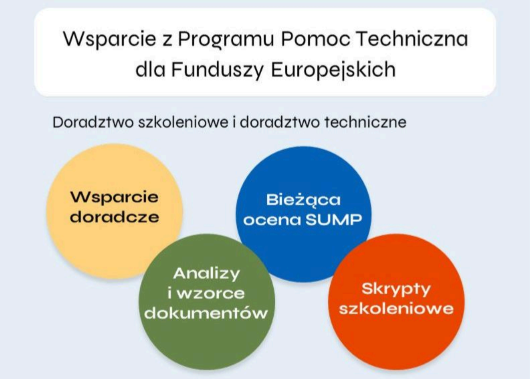
Pierwszym elementem zamówienia jest świadczenie doradztwa szkoleniowego. Szkolenia będą realizowane w formule wykładowo-warsztatowej, z wykorzystaniem różnorodnych metod dydaktycznych, ćwiczeń praktycznych oraz pracy na przykładach. Zajęcia będą organizowane zarówno w siedzibie

Ministerstwa Infrastruktury, jak i w lokalizacjach wskazanych przez odbiorców szkoleń na terenie całej Polski.

Drugim filarem projektu jest doradztwo techniczne, obejmujące cztery działania eksperckie wspierające rozwój i wdrażanie SUMP.

Pierwszym z zadań w ramach doradztwa technicznego jest świadczenie wsparcia doradczego. Wsparcie będzie świadczone na godziny w formie spotkań online (m.in. za pośrednictwem platformy MS Teams), konsultacji stacjonarnych, korespondencji elektronicznej oraz analiz dokumentów przekazywanych drogą elektroniczną. Możliwa będzie również organizacja seminariów online dla kilkuosobowych grup odbiorców. Istotnym elementem doradztwa będzie konsultowanie przygotowywanych dokumentów oraz udzielanie wsparcia merytorycznego. Wykonawca nie będzie jednak sporządzał dokumentacji w imieniu odbiorców, lecz będzie pełnił rolę eksperta wspierającego proces ich opracowywania.

Drugim zadaniem przewidzianym w ramach doradztwa technicznego będzie bieżąca ocena Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej umieszczanych w repozytorium. Ocena będzie prowadzona z wykorzystaniem narzędzia samooceny Eltis, obejmującego 100 pytań dotyczących jakości procesu planowania i zawartości dokumentu. Dodatkowo analizowana będzie zgodność planów przygotowywanych przez miejskie węzły transportowe z wymaganiami określonymi w załączniku V do rozporządzenia TEN-T.


Wsparcie z Programu Pomoc Techniczna dla Funduszy Europejskich
Doradztwo szkoleniowe i doradztwo techniczne
Wsparcie doradcze
Bieżąca ocena SUMP
Analizy i wzorce dokumentów
Skrypty szkoleniowe

Źródło: materiały CK SUMP

Zadanie trzecie obejmuje również przygotowanie wzorcowych dokumentów, analiz i opracowań związanych z planowaniem mobilności miejskiej. Każde opracowanie będzie bazowało co najmniej na analizie dokumentów źródłowych oraz eksperckiej ocenie zagadnienia.

Czwartym i zarazem ostatnim zadaniem w ramach projektu jest także przygotowanie przez Wykonawcę skryptów szkoleniowych, zawierających aktualne treści merytoryczne dotyczące Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Materiały te będą stanowić podstawę przyszłych działań edukacyjnych i szkoleniowych prowadzonych przez CK SUMP.

Zgłoszenia na szkolenia oraz konsultacje będziemy sukcesywnie przyjmować na podstawie formularza zapotrzebowania, który znajduje się pod linkiem https://www.gov.pl/web/infrastruktura/wsparcie-instytucjonalne-w-obszarze-sump-i-rozwoj-tej-idei-w-polsce2. Już teraz zachęcamy do zapoznania się z formularzem i zgłaszania swoich potrzeb szkoleniowych poprzez przekazanie uzupełnionego pliku na skrzynkę sump@mi.gov.pl. Planujemy wyłonić Wykonawcę w lipcu br., jednakże przekazanie formularza przed podpisaniem umowy z Wykonawcą ma charakter wyłącznie informacyjny i służy wstępnemu rozpoznaniu potrzeb, co pozwoli na odpowiednie zaplanowanie pracy CK SUMP oraz przyszłego Wykonawcy. Po zawarciu umowy przekażemy informację dotyczącą podmiotu realizującego usługi oraz zwrócimy się z prośbą o ponowne, oficjalne przekazanie formularza zapotrzebowania. Formularze będziemy też przyjmować periodycznie, w czasie trwania umowy z Wykonawcą.

Mamy nadzieję, że oferowane przez nas wsparcie będzie stanowiło istotną pomoc w obszarze SUMP dla miejskich obszarów funkcjonalnych.

---

## III posiedzenie Rady Wykonawczej ds. wdrażania Krajowej Polityki Miejskiej 2030

# Przyszłość polskich miast – między strategią a praktyką

## Magdalena Ogonowska

CK SUMP

23 kwietnia 2026 r. w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej odbyło się trzecie posiedzenie Rady Wykonawczej ds. wdrażania Krajowej Polityki Miejskiej 2030 (KPM 2030), organu pomocniczego Rady Ministrów pod kierownictwem ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego.  Spotkanie to nie tylko podsumowało dotychczasowe działania, lecz także wyznaczyło kierunki dalszych prac nad rozwojem polskich miast w kontekście wyzwań gospodarczych, społecznych i środowiskowych. Wpisuje się ono w szerszą dyskusję o przyszłości miast jako kluczowych ośrodków rozwoju regionalnego.

Źródło: https://www.gov.pl/web/fundusze-regiony/polityka-miejska

KPM 2030 opiera się na założeniu, że miasta są motorami rozwoju społeczno-gospodarczego kraju. Jej nadrzędnym celem jest poprawa jakości życia mieszkańców poprzez prowadzenie skoordynowanej, zintegrowanej polityki publicznej. W praktyce oznacza to próbę odejścia od rozproszonego, sektorowego podejścia na rzecz współdziałania różnych resortów oraz ścisłej współpracy z samorządami. To właśnie spójność działań – zarówno na poziomie centralnym, jak i lokalnym – została wskazana jako kluczowy warunek skuteczności polityki miejskiej.

Jednym z najważniejszych tematów ostatniego posiedzenia była prezentacja projektu ustawy o zrównoważonym rozwoju miast i ich obszarów funkcjonalnych. Proponowane rozwiązania mają stworzyć ramy prawne dla współpracy jednostek samorządu terytorialnego, szczególnie w obliczu takich wyzwań jak depopulacja, zmniejszająca się baza podatkowa czy rosnące koszty usług publicznych. Współdzielenie zasobów, koordynacja działań i wykorzystanie efektu skali mają pozwolić na utrzymanie jakości usług na satysfakcjonującym poziomie.

Projekt ustawy wywołał żywą dyskusję wśród uczestników. Reprezentanci największych miast z uznaniem wskazują na jego potencjał do efektywnego usprawnienia zarządzania obszarami funkcjonalnymi. Pojawiające się uwagi miały charakter uzupełniający i koncentrowały się na dalszym dopracowaniu wybranych kwestii, w tym aspektów finansowych. Jednocześnie wszyscy uczestnicy posiedzenia jednoznacznie zaakcentowali ogromne znaczenie współpracy ponad granicami administracyjnymi jako siły napędowej rozwoju miast.

Kluczowym narzędziem wdrażania KPM 2030 pozostaje Plan Implementacji, który przekłada strategiczne cele na konkretne zadania administracji publicznej. Podczas posiedzenia omówiono jego aktualizację oraz tzw. „mapę drogową”, wskazującą działania przypisane poszczególnym resortom. Dokument ten ma charakter otwarty, co pozwala na jego bieżące dostosowywanie do zmieniających się uwarunkowań oraz pojawiających się wyzwań.

Rada Wykonawcza zapoznała się także z raportem o stanie wdrażania KPM 2030 za rok 2025. Dokument ten podkreśla, że działania na rzecz miast często wykraczają poza kompetencje pojedynczych resortów, co wymaga skoordynowanego podejścia i współpracy instytucjonalnej. Wskazano jednocześnie, że efektywna polityka miejska powinna koncentrować się na rozwiązaniach przynoszących realne korzyści mieszkańcom – zarówno w wymiarze społecznym, jak i gospodarczym.

Nie bez znaczenia jest również kontekst szerszych wyzwań cywilizacyjnych. KPM 2030 kładzie nacisk na budowanie miast odpornych na zmiany klimatu, zdolnych do adaptacji wobec procesów demograficznych oraz konkurencyjnych gospodarczo. Wśród kluczowych kierunków działań znajdują się m.in. poprawa jakości środowiska, rozwój zrównoważonego transportu, zwiększenie dostępności mieszkań oraz wzmacnianie spójności społecznej.

Zwieńczeniem posiedzenia było przyjęcie uchwał dotyczących aktualizacji Planu Implementacji oraz informacji o postępach wdrażania polityki miejskiej. Wyniki głosowań wskazują na szerokie poparcie dla proponowanych kierunków działań, przy jednoczesnym zróżnicowaniu opinii w odniesieniu do niektórych instrumentów.

Wnioski płynące z obrad są jednoznaczne – Polska znajduje się na zaawansowanym etapie realizacji KPM 2030, jednak dalsze postępy będą zależały od zdolności do pogłębiania współpracy między rządem a samorządami oraz skutecznego wdrażania rozwiązań legislacyjnych. W obliczu rosnących wyzwań kluczowe staje się nie tylko planowanie, ale także konsekwentne i skoordynowane działanie oraz racjonalne gospodarowanie dostępnymi zasobami, w tym finansowymi.

To właśnie ono zdecyduje, czy polskie miasta staną się przestrzeniami nowoczesnymi, odpornymi i przyjaznymi dla mieszkańców – zgodnie z wizją, jaka przyświeca Krajowej Polityce Miejskiej 2030.

Szczegółowe informacje o realizacji KPM 2030

# Podsumowanie IV krajowej Konferencji SUMP

**Joanna Wrzeszcz**
CK SUMP

13 maja 2026 roku w Ministerstwie Infrastruktury odbyła się IV Konferencja dotycząca Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP). Wydarzenie, zorganizowane przez Centrum Kompetencji SUMP, zgromadziło ekspertów, praktyków oraz samorządowców. Transmisję online na kanale YouTube ministerstwa śledziło blisko 200 osób.

Konferencję oficjalnie otworzył Adrian Mazur, Dyrektor Departamentu Strategii Transportu MI i Przewodniczący Komitetu Sterującego ds. wsparcia SUMP. W swoim wystąpieniu podsumował dotychczasowe działania oraz nakreślił najbliższe wyzwania stojące przed sektorem transportu. Tuż po nim prezentację programową pt. „Miasto, które słucha. Dlaczego mobilność zaczyna się od rozmowy” wygłosiła Karolina Orcholska. Prelegentka podkreśliła, że mobilność to przede wszystkim relacja miasta z człowiekiem, która bezpośrednio determinuje codzienną jakość życia, komfort oraz poczucie bezpieczeństwa mieszkańców.

Kluczowym punktem programu był panel dyskusyjny pt. „SUMP – i co dalej? O wdrażaniu i nie tylko”, w którym udział wzięli Magdalena Koprowska z Urzędu Miejskiego Wrocławia, Joanna Świderska z Centrum Unijnych Projektów Transportowych, Katarzyna Zielińska-Heitkötter z Ministerstwa Infrastruktury oraz Maciej Mysona z Zespołu Doradców Gospodarczych TOR. Eksperci rozmawiali o tym, jak uniknąć odkładania planów na półkę, wskazywali bariery administracyjne, metody skutecznego angażowania mieszkańców oraz źródła finansowania.
Do trudności wdrożeniowych nawiązał również Marcin Domański z Metropolii GZM w prelekcji „Co zrobić jeżeli SUMP nie działa?”, przedstawiając sposoby reagowania na problemy organizacyjne i podkreślając wagę konsekwentnej współpracy między samorządami.

Praktyczne aspekty wdrażania planów przybliżył prof. Marcin Wołek z Uniwersytetu Gdańskiego. W dwóch wystąpieniach omówił priorytetyzację transportu zbiorowego na przykładzie Gdyni oraz – w kontekście projektu SUMPs for Baltic Sea Region – wskazał najczęstsze błędy miast nadbałtyckich w monitoringu i zbieraniu danych. Z kolei dr Paweł Pistelok i dr Piotr Czakon z Instytutu Rozwoju Miast i Regionów zaprezentowali wyniki badań dotyczące barier we współpracy metropolii i ośrodków subregionalnych, zwracając uwagę na konieczność lepszej koordynacji planowania transportu i stałego dialogu różnych szczebli administracji.

IV Konferencja SUMP

Online

www.youtube.com/
@Ministerstwo_Infrastruktur

Centrum Kompetencji SUMP

Ministerstwo Infrastruktury

Źródło: materiały CK SUMP

Ważnym elementem debaty była stabilność finansowa projektów. Perspektywę na lata 2028-2034 przybliżył Daniel Wąsik, reprezentujący Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej.
W końcowej części konferencji uczestnicy zapoznali się także z bieżącą działalnością samego CK SUMP. Magdalena Ogonowska omówiła plany operacyjne centrum, Aleksandra Kopeć wraz z Marcinem Żywiałkowskim przedstawili nowe wymagania SUMP w prawie europejskim.
Natomiast dr inż. Maciej Michnej z Politechniki Krakowskiej i Tomasz Zwoliński z Urzędu Miasta Krakowa zaprezentowali partnerski projekt parkingowy Next Level Parking.

Wydarzenie podsumowała Maria Perkuszewska, Pełnomocnik Ministra ds. SUMP, dziękując uczestnikom i wskazując kierunki działań na najbliższą przyszłość.

Serdecznie zapraszamy do zapoznania się z prezentacjami z konferencji.

Zachęcamy również do obejrzenia nagranie z wydarzenia.

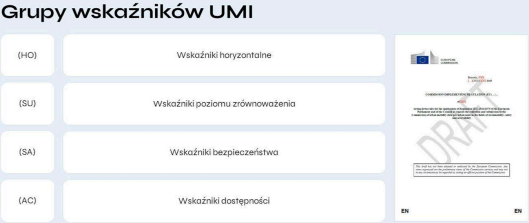
# UMI pod lupą

## Za nami III spotkanie Węzłów Miejskich TEN-T

### Marcin Żywiałkowski

CK SUMP

14 maja br. w Ministerstwie Infrastruktury oraz w formie online odbyło się III spotkanie Węzłów Miejskich TEN-T, którego głównym punktem było przygotowanie Węzłów do nadchodzących wymogów sprawozdawczych w obszarze wskaźników mobilności miejskiej (UMI). Eksperci CK SUMP zaprezentowali praktyczne propozycje wsparcia w identyfikacji źródeł danych, co spotkało się z zainteresowaniem ze strony przedstawicieli miast.



Grupy wskaźników UMI

| | |
|---|---|
| (HO) | Wskaźniki horyzontalne |
| (SU) | Wskaźniki poziomu zrównoważenia |
| (SA) | Wskaźniki bezpieczeństwa |
| (AC) | Wskaźniki dostępności |

Źródło: materiały CK SUMP

W drugiej części spotkania uczestnicy szczegółowo przeanalizowali wyzwania związane z aktualizacją SUMP w kontekście Załącznika V do Rozporządzenia TEN-T oraz planu prac unijnej grupy eksperckiej EGUM, a całe wydarzenie zwieńczyła interaktywna sesja warsztatowa przeprowadzona przez ekspertki z CUPT.

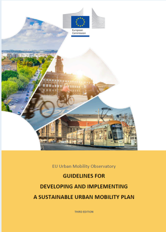
Wydarzenie zorganizowano w ramach projektu wsparcia technicznego dla węzłów miejskich, finansowanego z instrumentu CEF na lata 2021–2027.

---

# Nowe europejskie wytyczne SUMP 3.0

### Monika Michalska

CK SUMP



EU Urban Mobility Observatory
GUIDELINES FOR
DEVELOPING AND IMPLEMENTING
A SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN
THIRD EDITION

Na stronie Komisji Europejskiej ukazała się oczekiwana 3 wersja Wytycznych dotyczących opracowywania i wdrażania SUMP datowana na 8 czerwca 2026 roku.

Wytyczne podkreślają zmiany prawne, jaki nastąpiły od poprzedniego wydania, czyli wejścia w życie zmienionego rozporządzenia TEN-T, które wprowadziło obowiązek przygotowania SUMP dla tzw. węzłów miejskich do 2027 roku oraz zbierania, a także przesyłania danych dla zdefiniowanych wskaźników (UMI).

[Trzecia wersja europejskich wytycznych SUMP]

[Wydanie specjalne Newslettera CK SUMP dotyczące wytycznych SUMP 3.0]

---

# Achiwum projektu Pilotaż SUMP

### Aleksandra Kopeć

CK SUMP

Konferencja podsumowująca Pilotaż SUMP

Webinary SUMP

autor: Ministerstwo Infrastruktury

Playlista • 14 filmów • 6 wyświetleń

Odtwórz wszyst...

Pilotaż w zakresie przygotowania „Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej", rozpoczął się w 2019 roku i skierowany został do wszystkich zainteresowanych miast i miejskich obszarów funkcjonalnych. Pilotaż organizowany był przez Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, we współpracy z Ministerstwem Infrastruktury, Centrum Unijnych Projektów Transportowych, Komisją Europejską oraz Inicjatywą Jaspers.

Archiwum nagrań wydarzeń projektu Pilotaż SUMP

Archiwum strony projektu i załączników

## Przegląd publikacji

### Raport ETO

**"Zrównoważona mobilność na obszarach miejskich – Coraz bliżej celu, lecz kluczowe będzie zaangażowanie na poziomie lokalnym"**

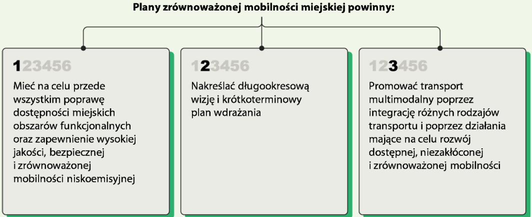
**Monika Michalska**

CK SUMP

W związku z tym, że zdecydowana większość obywateli Unii Europejskiej zamieszkuje miasta, to Europejski Trybunał Obrachunkowy (dalej zwany ETO) interesuje się jakością życia ich mieszkańców. Po raportach z 2019 i 2020 roku skutkujących naciskami ze strony ETO na połączenie przyznawania finansowania unijnego z posiadaniem SUMP ukazało się kolejne sprawozdanie specjalne ETO nr 05/2026 Zrównoważona mobilność na obszarach miejskich – Coraz bliżej celu, lecz kluczowe będzie zaangażowanie na poziomie lokalnym.

Sprawozdanie podsumowuje kontrolę, która miała na celu ocenę podjętych działań ukierunkowanych na „wspieranie zrównoważonego transportu dla osób odjeżdżających do pracy na dużych obszarach metropolitalnych". Wśród państw, które podlegały sprawdzeniu znajdowała się też Polska, a konkretnie węzeł w Katowicach, gdzie badano m.in. przygotowanie planu zrównoważonej mobilności miejskiej.

Ogólną ocenę ETO dla działań podejmowanych przez Komisję Europejską można uznać za pozytywną. Szczególnie doceniono zmiany wprowadzone w 2024 roku rozporządzeniem w sprawie transeuropejskich sieci transportowych (TEN-T), które narzucają obowiązkowe przygotowanie SUMP przez obszary miejskie zwane węzłami miejskimi TEN-T. W ramach omawiania podejmowanych działań ETO zmieściło również rysunek w punkcie 31 sprawozdania, na którym w sposób graficzny w formie zrozumiałej nawet dla osób nie będących praktykami w tej dziedzinie przedstawiło główne cechy planów zrównoważonej mobilności miejskiej, jakie wynikają z zapisów aneksu do rozporządzenia.


**Plany zrównoważonej mobilności miejskiej powinny:**

**1** Mieć na celu przede wszystkim poprawę dostępności miejskich obszarów funkcjonalnych oraz zapewnienie wysokiej jakości, bezpiecznej i zrównoważonej mobilności niskoemisyjnej

**2** Nakreślać długookresową wizję i krótkoterminowy plan wdrażania

**3** Promować transport multimodalny poprzez integrację różnych rodzajów transportu i poprzez działania mające na celu rozwój dostępnej, niezakłóconej i zrównoważonej mobilności

123**4**56

Uwzględniać wpływ różnych działań miejskich na transeuropejską sieć transportową (TEN-T), z myślą o zapewnieniu niezakłóconego tranzytu przez węzły miejskie, objazdów wokół nich lub wzajemnych połączeń między nimi

1234**5**6

Uwzględniać plany współpracy i synergii między wszystkimi szczeblami władz (lokalnym, regionalnym i krajowym) oraz w różnych obszarach polityki, a także być przygotowywane we współpracy z lokalnymi mieszkańcami i zainteresowanymi stronami

12345**6**

Być monitorowane przy użyciu wskaźników wykonania

Źródło: ETO, Sprawozdanie Specjalne 05/2026 Zrównoważona mobilność na obszarach miejskich. Coraz bliżej celu, lecz kluczowe będzie zaangażowanie na poziomie lokalnym, rysunek 2, strona 15

Natomiast kwestią budzącą zastrzeżenia ETO jest ujmowany w planach mobilności zbyt niski poziom ambicji dotyczący „zmiany nawyków podróżnych, tak, aby mniej chętnie korzystali oni z samochodów”.

W swoim sprawozdaniu ETO przedstawiło 4 zalecenia dla Komisji Europejskiej, które miałyby doprowadzić końcowo do poprawy jakości przygotowywanych planów przez miasta oraz umożliwiło lepszą realizację celów zawartych w strategicznych ramach na rzecz mobilności miejskiej.

Na stronie ETO znajduje się również materiał prezentujący stanowisko Komisji Europejskiej do wspominanego sprawozdania. Generalnie Komisja zgodziła się z częścią stwierdzeń i przyjęła do realizacji w całości albo częściowo zalecenia. Jednym z bardziej interesujących elementów związany jest z zaleceniem nr 4, gdzie ETO sugeruje przygotowanie metodykę pomiaru zmian w zakresie emisji gazów cieplarnianych. Natomiast Komisja zaproponowała w ramach prac na kolejnymi ramami finansowymi wskaźnik rezultatu dotyczący unikniętych emisji gazów cieplarnianych, który miałby być stosowany we wszystkich programach budżetowych UE po 2028 roku.

**Całość sprawozdania specjalnego wraz ze stanowiskiem Komisji Europejskiej można znaleźć po poniższym linkiem**

---

# Agenda UE dla miast

## - zaktualizowana wizja rozwoju europejskich ośrodków miejskich

**Magdalena Ogonowska**
CK SUMP

EU Agenda for Cities:
Driving Growth and
Prosperity

Źródło: https://ec.europa.eu/regional_policy/information-sources/publications/communications/2025/eu-agenda-for-cities-2025_pl

W grudniu 2025 r. Komisja Europejska opublikowała nowy komunikat pn. „Agenda UE dla miast: wspieranie wzrostu gospodarczego i dobrobytu”, który wyznacza strategiczny kierunek polityki miejskiej Unii Europejskiej na najbliższe lata. Agenda stanowi odpowiedź na rosnącą rolę miast jako kluczowych ośrodków rozwoju, innowacji i wdrażania polityk unijnych, a jednocześnie miejsc koncentracji najważniejszych wyzwań społecznych, gospodarczych i środowiskowych.

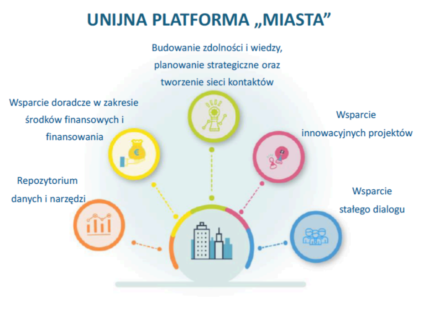
Miasta w UE mają fundamentalne znaczenie – zamieszkuje je aktualnie około 75% ludności Unii, czyli blisko 340 mln osób, a ich rola w generowaniu wzrostu gospodarczego, innowacji oraz zatrudnienia jest dominująca. Jednocześnie to właśnie na poziomie lokalnym realizowana jest większość polityk UE, co sprawia, że efektywność działań europejskich w dużym stopniu zależy od zdolności i kondycji miast.

Agenda identyfikuje szeroki katalog wyzwań stojących przed obszarami miejskimi. Należą do nich m.in. kryzys mieszkaniowy, rosnące koszty energii, zmiany klimatyczne, nierówności społeczne, a także presja na systemy usług publicznych wynikająca ze zmian demograficznych. Dokument podkreśla, że problemy te mają charakter wzajemnie powiązany, dlatego wymagają zintegrowanego podejścia i skoordynowanych działań na różnych poziomach zarządzania.

Celem Agendy jest stworzenie spójnych ram politycznych wzmacniających rolę miast w realizacji priorytetów UE, takich jak transformacja klimatyczna i cyfrowa, konkurencyjność gospodarki czy spójność społeczna. Dokument przewiduje bardziej strategiczne i uporządkowane podejście do wsparcia obszarów miejskich poprzez integrację istniejących instrumentów, lepszą koordynację finansowania oraz uproszczenie procedur.

Kluczowym elementem Agendy są trzy filary działania. Po pierwsze – wzmocnienie dialogu z miastami poprzez regularne konsultacje i zaangażowanie władz lokalnych w proces tworzenia polityk UE. Po drugie – uproszczenie dostępu do wsparcia i budowanie zdolności administracyjnych, m.in. poprzez stworzenie jednolitego punktu dostępu do informacji i instrumentów finansowych. Po trzecie – zwiększenie efektywności inwestycji poprzez ich lepsze ukierunkowanie na potrzeby lokalne i cele strategiczne Unii.

Agenda przewiduje także konkretne narzędzia wdrożeniowe, takie jak m.in. uruchomiony w grudniu 2025 roku portal „Miasta UE”, który ma stanowić centralne źródło informacji o finansowaniu, inicjatywach i działaniach miejskich, czy planowana od 2028 roku wspólna unijna platforma „Miasta”, integrująca wsparcie dla miast w kolejnej perspektywie budżetowej.


UNIJNA PLATFORMA „MIASTA”
Budowanie zdolności i wiedzy, planowanie strategiczne oraz tworzenie sieci kontaktów
Wsparcie doradcze w zakresie środków finansowych i finansowania
Wsparcie innowacyjnych projektów
Repozytorium danych i narzędzi
Wsparcie stałego dialogu

Źródło: Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów - Agenda UE dla miast: wspieranie wzrostu gospodarczego i dobrobytu (COM 2025(739), rys. 3, str. 25

Wzmocniony ma zostać również dialog polityczny – od 2026 r. planowane są regularne spotkania Komisji Europejskiej z przedstawicielami miast oraz rozwój mechanizmów konsultacyjnych.

Nowa Agenda UE dla miast podkreśla również potrzebę holistycznego podejścia do rozwoju obszarów miejskich. Wskazuje m.in. na konieczność równoczesnych działań w obszarach takich jak mieszkalnictwo, mobilność, klimat, bezpieczeństwo, innowacje czy integracja społeczna. Miasta mają pełnić rolę liderów transformacji – zarówno ekologicznej, jak i cyfrowej – przy jednoczesnym wzmacnianiu spójności społecznej.

W załączniku do komunikatu opublikowano wykaz głównych działań, które Komisja planuje podjąć w celu wdrożenia Agendy UE dla miast w latach 2026-2034. Planowane działania Komisji koncentrują się wokół trzech filarów Agendy, za które uznano: stały dialog, uproszczenie i budowanie zdolności, inwestycje. Natomiast państwa członkowskie zachęca się do pełnego wykorzystania funduszy polityki spójności, a także innych instrumentów, zarówno w obecnym okresie, jak i po 2027 r., w celu wspierania rozwoju obszarów miejskich.

Podsumowując, Agenda UE dla miast to kompleksowa strategia, która redefiniuje rolę miast w polityce europejskiej. Dokument nie tylko uznaje miasta i ich obszary funkcjonalne za głównych wykonawców działań UE, lecz także wzmacnia ich pozycję jako partnerów w procesie decyzyjnym. Realizacja Agendy ma przyczynić się do budowy bardziej konkurencyjnej, zrównoważonej i odpornej Europy, w której miasta stanowią fundament rozwoju całej Unii.

Podsumowując, Agenda UE dla miast to kompleksowa strategia, która redefiniuje rolę miast w polityce europejskiej. Dokument nie tylko uznaje miasta i ich obszary funkcjonalne za głównych wykonawców działań UE, lecz także wzmacnia ich pozycję jako partnerów w procesie decyzyjnym. Realizacja Agendy ma przyczynić się do budowy bardziej konkurencyjnej, zrównoważonej i odpornej Europy, w której miasta stanowią fundament rozwoju całej Unii.

Agenda UE dla miast: wspieranie wzrostu gospodarczego i dobrobytu

The Cities Portal: your single-entry point to EU support for cities

## SUMP-owa prasówka

- **" Cycling and SUMP " - 10.06.2026 Komisja Europejska**
  Urban Mobility Observatory - Cycling and SUMP

Urban Mobility Observatory - SUMP reference materials
Navigating the SUMP guidelines 3.0: Implications for cycling - POLIS

Materiały referencyjne dotyczące SUMP zawierają wyczerpujące zalecenia planistyczne dotyczące ustalonych zagadnień i są pogrupowane według różnych obszarów tematycznych. (publikacja w j. angielskim)

- **" Navigating the SUMP guidelines 3.0: Implications for UVARs" - 23.06.2026 POLIS**

  Link do artykułu (publikacja w j. angielskim)

  Artykuł dotyczący regulacji dostępu pojazdów do miast w kontekście nowych europejskich wytycznych SUMP (publikacja w j. angielskim)

- **" The Implementation Plan for the United Nations Decade of Sustainable Transport " - 06.2026 UN Nations**

  The Implementation Plan for the United Nations Decade of Sustainable Transport

  (publikacja w j. angielskim)

## Kalendarz wydarzeń

### 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 | | |

### Sierpień 2026

| Pn | Wt | Śr | Cz | Pt | So | Nd |
|---|---|---|---|---|---|---|

WAKACJE

### Wrzesień 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 | | | | |

### Październik 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 | |

### Lipiec 2026

- **8-10 lipca 2026**
  Międzynarodowa Konferencja Living Knowledge „Research and Solidarity"

### Sierpień 2026

- PRZERWA WAKACYJNA :)

### Wrzesień 2026

- **7-9 września 2026**

  Baltic Active Mobility 2026 w Gdyni - międzynarodowa konferencja o mobilności aktywnej i planowaniu SUMP

W dniach 7-9 września 2026 r. w Gdyni odbędzie się międzynarodowe wydarzenie UBC Sustainable Cities Commission meeting & Baltic Active Mobility 2026 conference. Gdynia jest gospodarzem wydarzenia oraz partnerem projektu SUMPs for BSR, realizowanego w ramach programu Interreg Region Morza Bałtyckiego.

**7 września 2026 r.** obejmie spotkanie **UBC Sustainable Cities Commission** oraz wizyty studyjne poświęcone rozwiązaniom pieszym i rowerowym w Gdyni.

**8-9 września 2026 r.** odbędzie się konferencja **Baltic Active Mobility 2026: Shaping Future Cities.**

Udział w wydarzeniu jest **bezpłatny**. Konferencja będzie prowadzona w języku **angielskim**. Organizatorzy zachęcają do rejestracji przed okresem urlopowym.

REJESTRACJA

- **15-16 września 2026**
  XXII Konferencja Naukowo-Techniczna Systemy Transportowe Teoria I Praktyka
- **16-22 września 2026**
  Europejski Tydzień Mobilności & Dzień Bez Samochodu
- **21-23 września 2026**
  International Conference of the Observatory on Participatory Democracy (OIDP)
- **23-25 września 2026**
  Kongres Nowej Mobilności (KNM) 2026
- **28 września - 1 października 2026**
  Connecting Europe Days 2026

## Październik 2026

- **8 - 9 października 2026r**
  AKTUALNE PROBLEMY TRANSPORTU ZBIOROWEGO W MIASTACH I AGLOMERACJACH PTZ
- **9 października 2026r**
  II Konferencja Lubelska ITS Polska – Wykluczenie komunikacyjne w Polsce

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