



IV Konferencja SUMP



Agenda

 13 maja 2026 r.
 godz. 10:00 – 16:00



Rzeczpospolita
Polska



Dofinansowane przez
Unię Europejską



Centrum
Kompetencji
SUMP



Ministerstwo
Infrastruktury

Spotkanie jest finansowane ze środków Projektu wsparcia technicznego nr 101225324 (24-PL-TC-TA CEF PL 2025-2027) realizowanego w ramach Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) na lata 2021-2027.

IV Konferencja SUMP

Prowadzący

- Maciej Wójcik , Centrum Unijnych Projektów Transportowych.



Agenda



Rzeczpospolita
Polska



Dofinansowane przez
Unię Europejską



Centrum
Kompetencji
SUMP



Ministerstwo
Infrastruktury

Spotkanie jest finansowane ze środków Projektu wsparcia technicznego nr 101225324 (24-PL-TC-TA CEF PL 2025-2027) realizowanego w ramach Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) na lata 2021-2027.

IV Konferencja SUMP

Otwarcie

- Adrian Mazur, Dyrektor Departamentu Strategii Transportu,
Ministerstwo Infrastruktury



Agenda



Rzeczpospolita
Polska



Dofinansowane przez
Unię Europejską



Centrum
Kompetencji
SUMP



Ministerstwo
Infrastruktury

Spotkanie jest finansowane ze środków Projektu wsparcia technicznego nr 101225324 (24-PL-TC-TA CEF PL 2025-2027) realizowanego w ramach Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) na lata 2021-2027.

IV Konferencja SUMP

Miasto, które słucha.

Dlaczego mobilność zaczyna się od rozmowy
- wystąpienie programowe

- Karolina Orcholska – Ekspertka ds. mobilności



Agenda



Rzeczpospolita
Polska



Dofinansowane przez
Unię Europejską



Centrum
Kompetencji
SUMP



Ministerstwo
Infrastruktury

Spotkanie jest finansowane ze środków Projektu wsparcia technicznego nr 101225324 (24-PL-TC-TA CEF PL 2025-2027) realizowanego w ramach Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) na lata 2021-2027.

**MIASTO, KTÓRE SŁUCHA.
DLACZEGO MOBILNOŚĆ
ZACZYNA SIĘ OD
ROZMOWY?**

KAROLINA ORCHOLSKA

WARSZAWA, 13 MAJA 2026

MOBILNOŚĆ NIGDY NIE JEST TYLKO O TRANSPORCIE



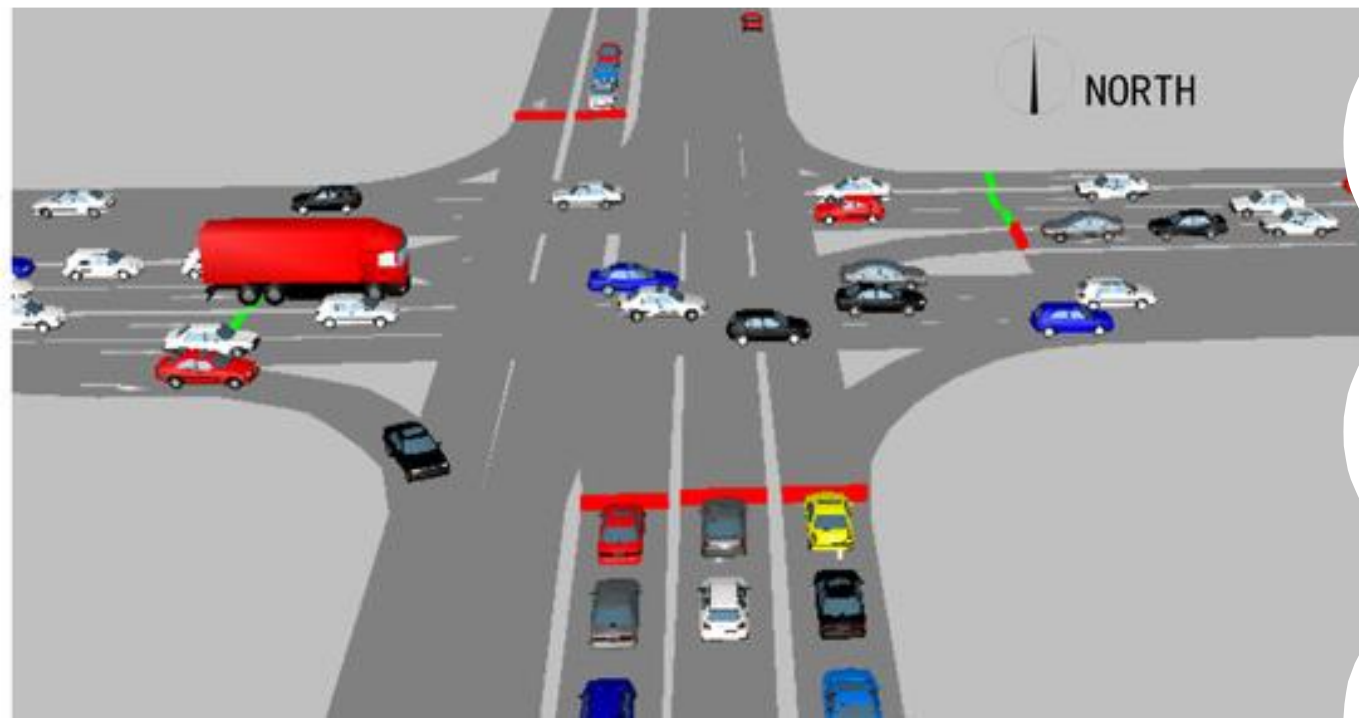
NIE WSZYSZY DOŚWIADCZAJĄ MIASTA W TEN SAM SPOSÓB





MIASTA ŚWIETNIE NAUCZYŁY SIĘ LICZYĆ RUCH

Znacznie gorzej wychodzi im zauważanie
ludzi....



MOBILNOŚĆ TO RELACJA MIĘDZY MIASTEM A CZŁOWIEKIEM



MIASTO, KTÓRE SŁUCHA

Nie:

- zgadza się na wszystko,
- unika konfliktów,
- reaguje tylko na skargi.

Tak:

- obserwuje,
- tłumaczy,
- testuje,
- wraca po feedback,
- uczy się,
- rozmawia.



**DOBRA MOBILNOŚĆ
NIE POWSTAJE BEZ
NAPIĘĆ**

**MIASTO, KTÓRE
SŁUCHA, MUSI TEŻ
UMIEĆ TŁUMACZYĆ**

SŁUCHANIE NIE OZNACZA BRAKU DECYZJI!

NAJBARDZIEJ ODPORNE MIASTA PRZYSZŁOŚCI

nie będą tymi najbardziej smart, tylko tymi najbardziej uważnymi 🧐



**DOBRE
MIASTA NIE
POWSTAJĄ
WYŁĄCZNIE
Z PLANÓW**

Wdrażanie SUMP w praktyce

**POWSTAJĄ Z
ROZMOWY**



IV Konferencja SUMP

SUMP – i co dalej?

O wdrażaniu i nie tylko – panel dyskusyjny

- **Magdalena Koprowska**, Urząd Miejski Wrocławia
- **Joanna Świdorska**, Centrum Unijnych Projektów Transportowych
- **Katarzyna Zielińska-Heitkötter**, Ministerstwo Infrastruktury
- **Maciej Mysona**, Zespół Doradców Gospodarczych TOR



Agenda



Rzeczpospolita
Polska



Dofinansowane przez
Unię Europejską



Centrum
Kompetencji
SUMP



Ministerstwo
Infrastruktury

Spotkanie jest finansowane ze środków Projektu wsparcia technicznego nr 101225324 (24-PL-TC-TA CEF PL 2025-2027) realizowanego w ramach Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) na lata 2021-2027.

IV Konferencja SUMP

Przerwa kawowa

▪ 11:30 – 11:45



Agenda



Rzeczpospolita
Polska



Dofinansowane przez
Unię Europejską



Centrum
Kompetencji
SUMP



Ministerstwo
Infrastruktury

Spotkanie jest finansowane ze środków Projektu wsparcia technicznego nr 101225324 (24-PL-TC-TA CEF PL 2025-2027) realizowanego w ramach Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) na lata 2021-2027.

IV Konferencja SUMP

Co zrobić, jeżeli SUMP nie działa?

▪ Marcin Domański, Metropolia GZM



Agenda



Rzeczpospolita
Polska



Dofinansowane przez
Unię Europejską



Centrum
Kompetencji
SUMP



Ministerstwo
Infrastruktury

Spotkanie jest finansowane ze środków Projektu wsparcia technicznego nr 101225324 (24-PL-TC-TA CEF PL 2025-2027) realizowanego w ramach Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) na lata 2021-2027.







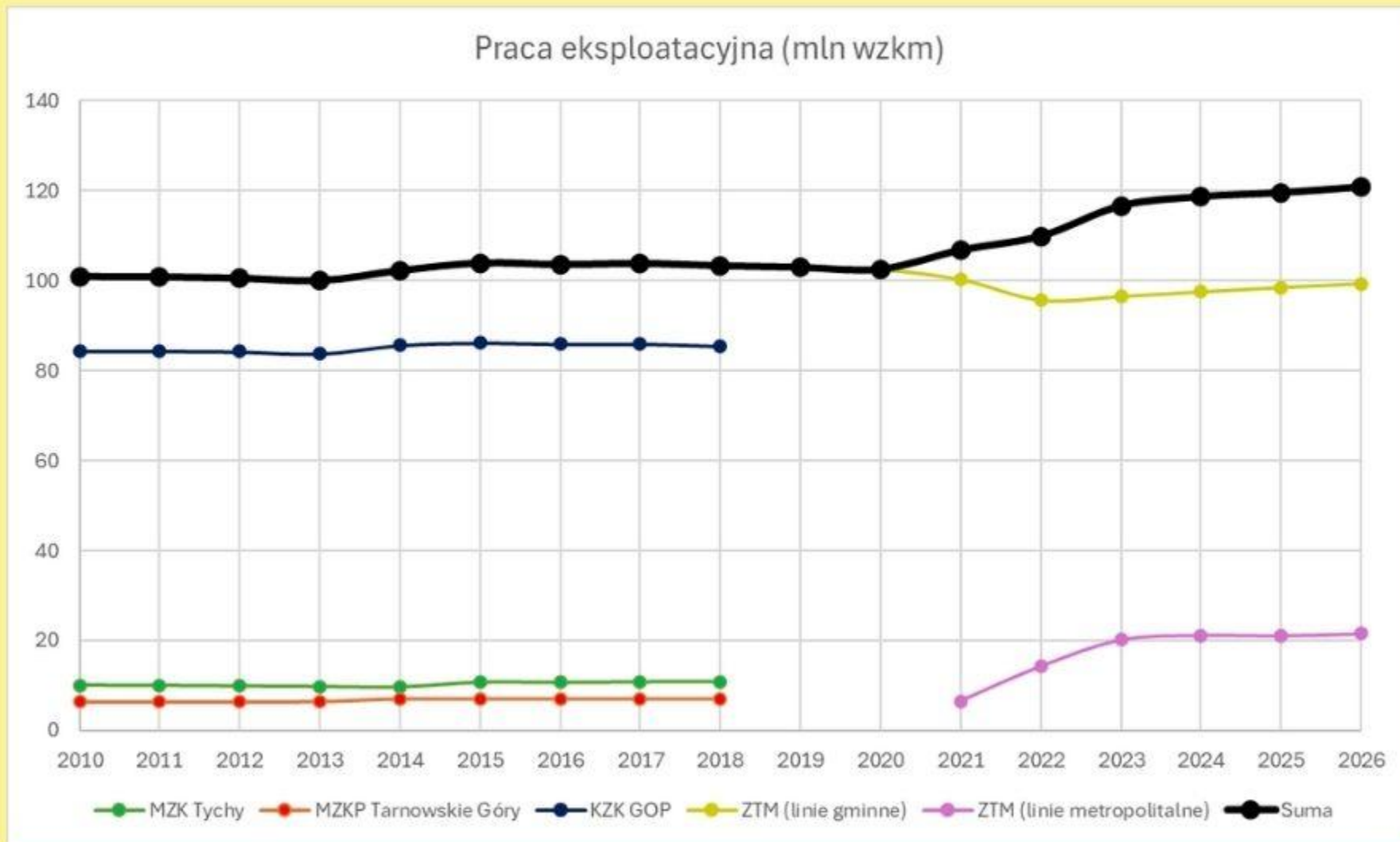
DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

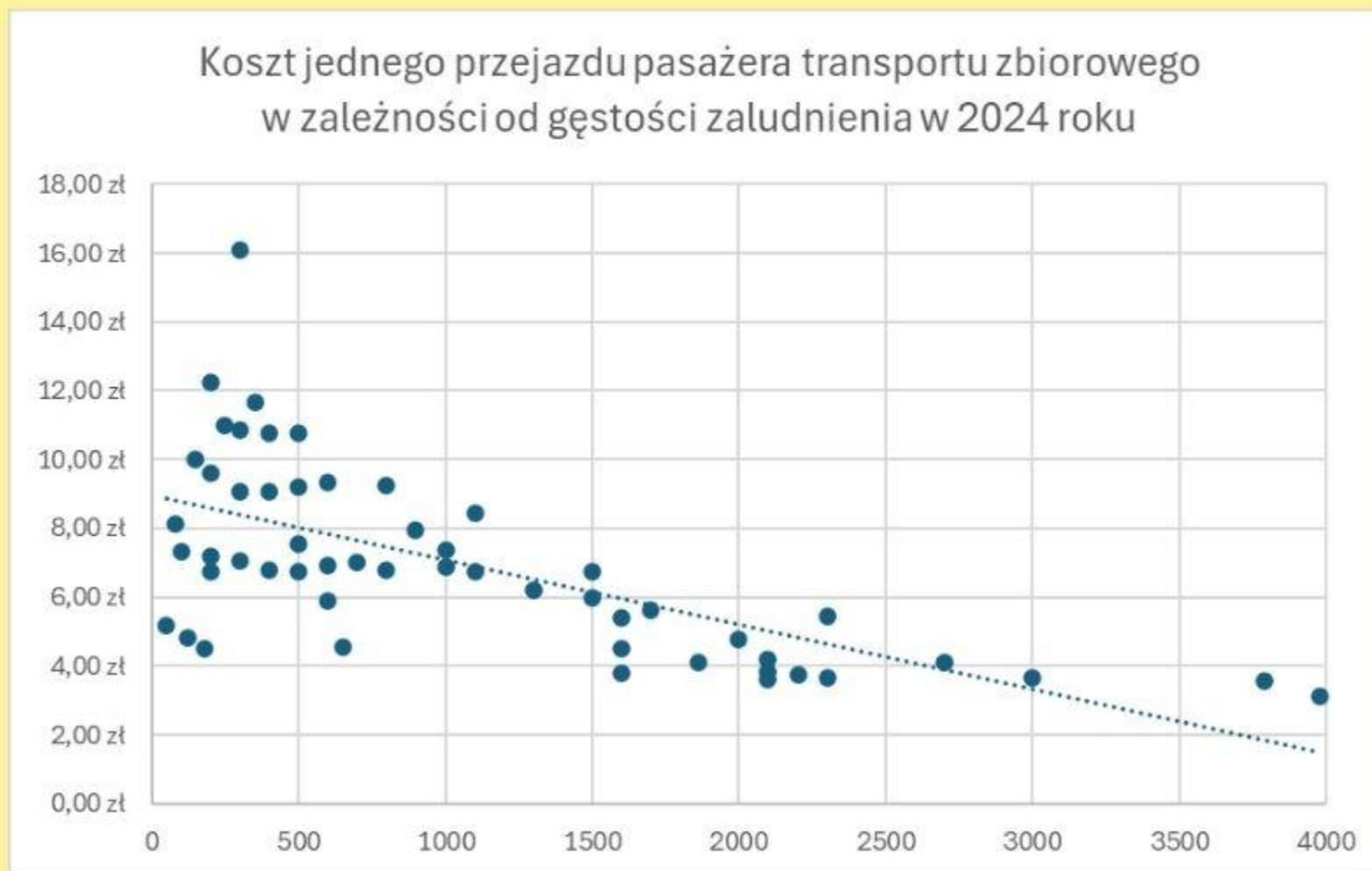
Czy mamy dostateczne kompetencje do wdrożenia SUMP?



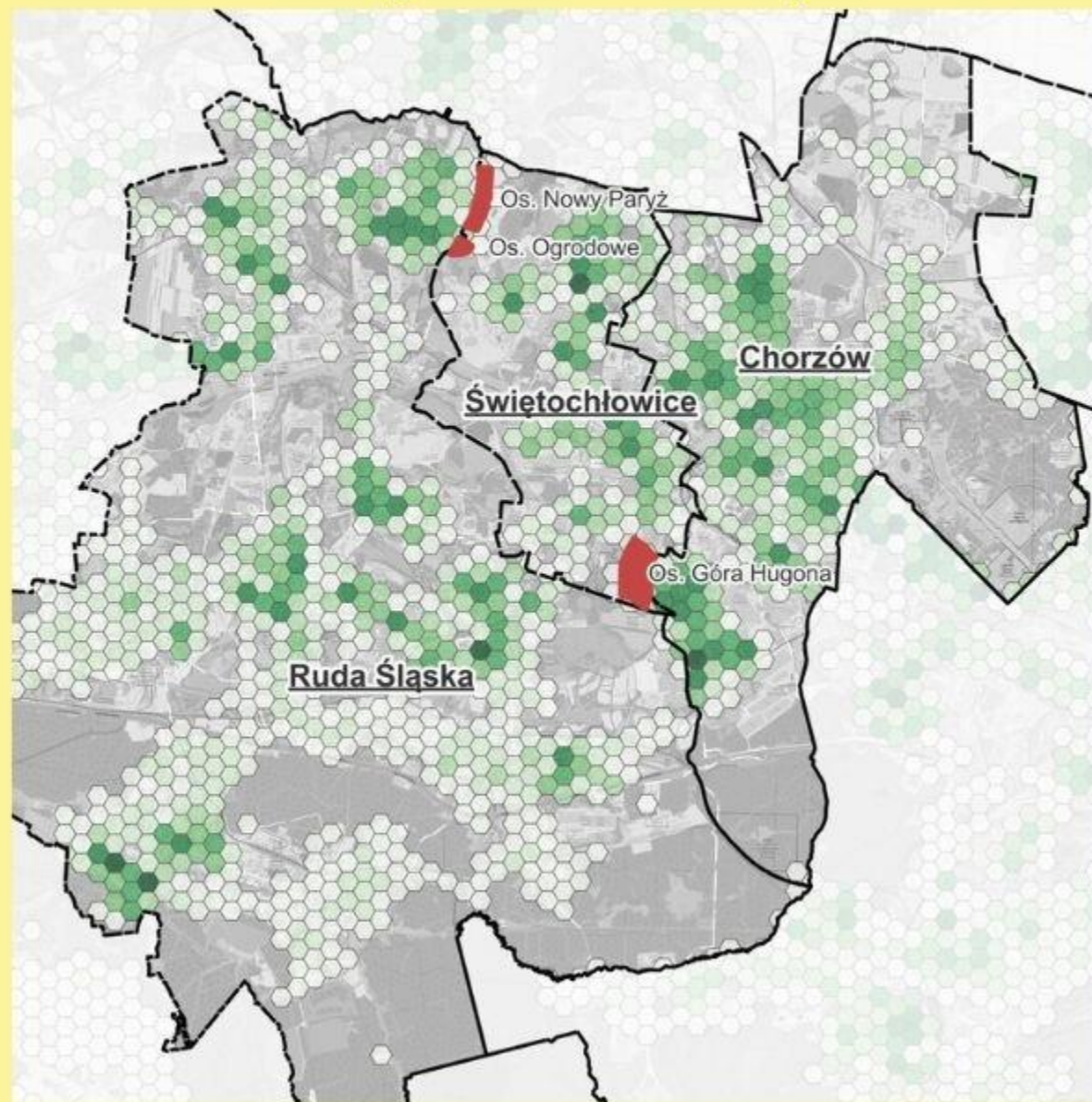
Związek metropolitalny to nowe zasoby

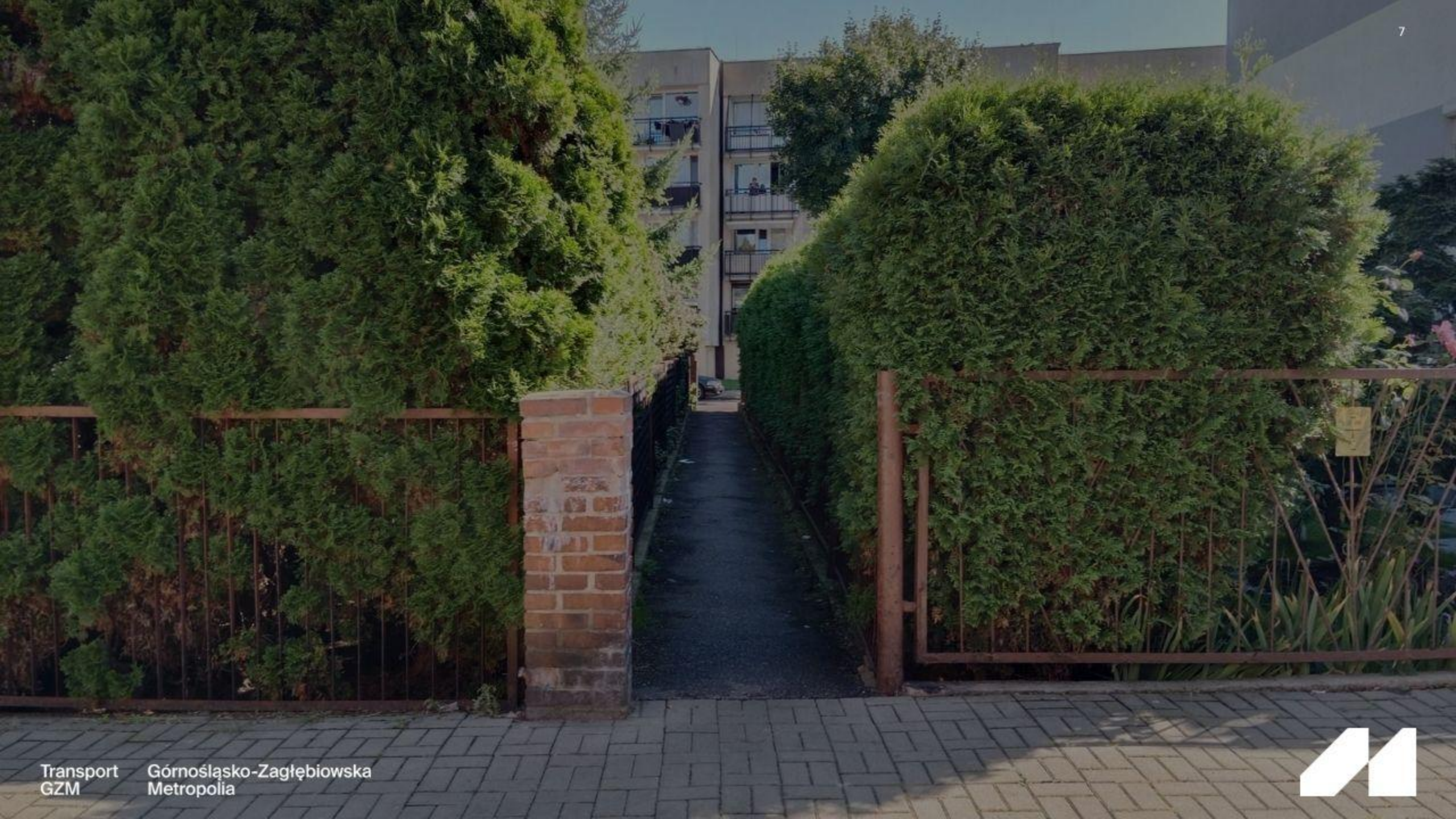



Plany ogólne i miejscowe tylko opiniujemy



Transport zbiorowy to wciąż zadanie gmin





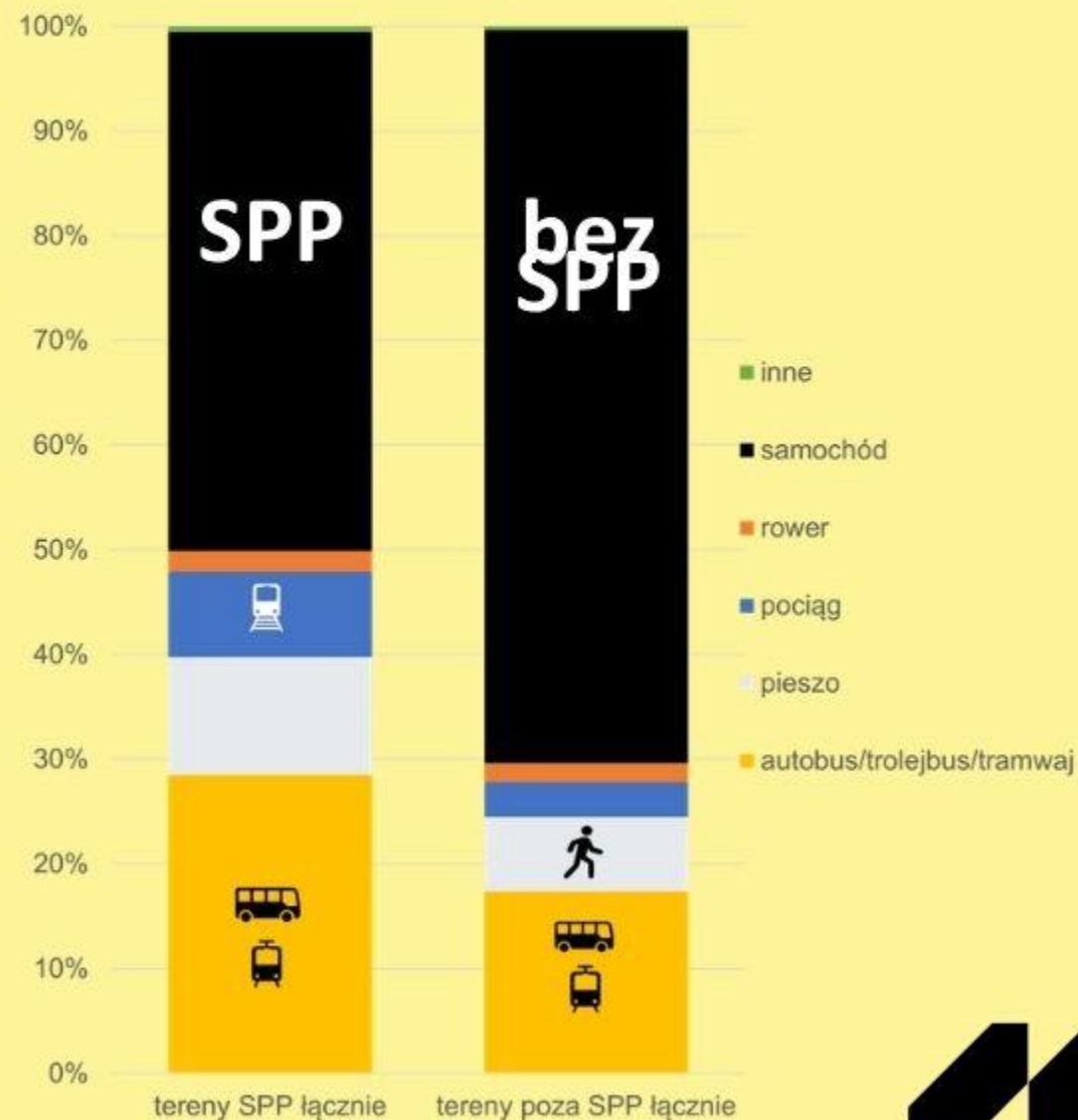
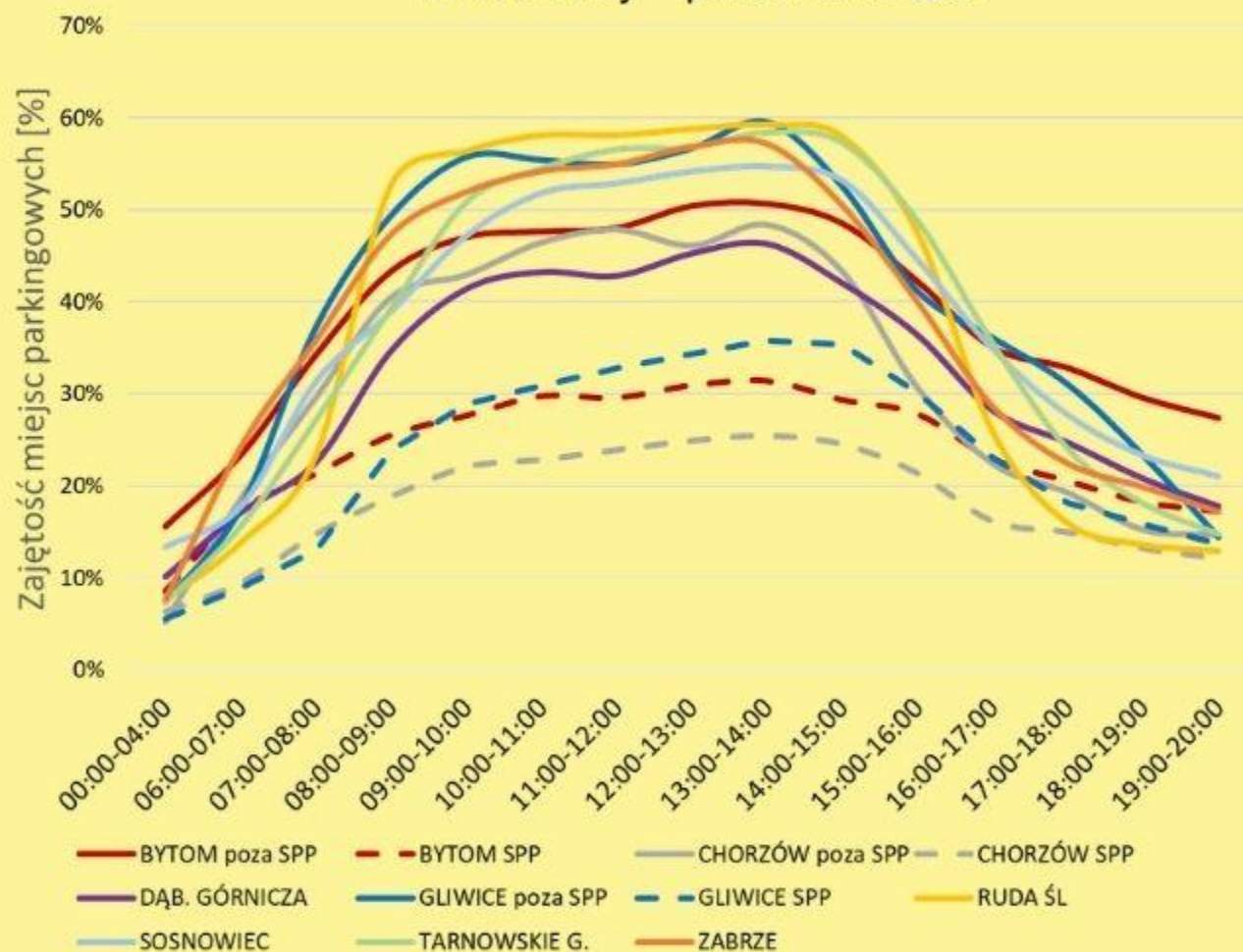


Infrastruktura nie musi być z nami uzgadniana!

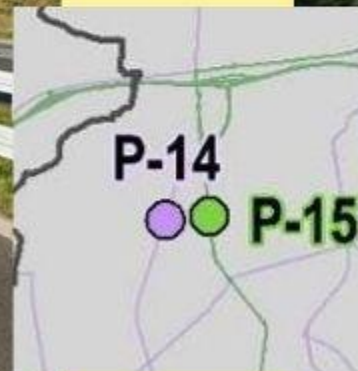
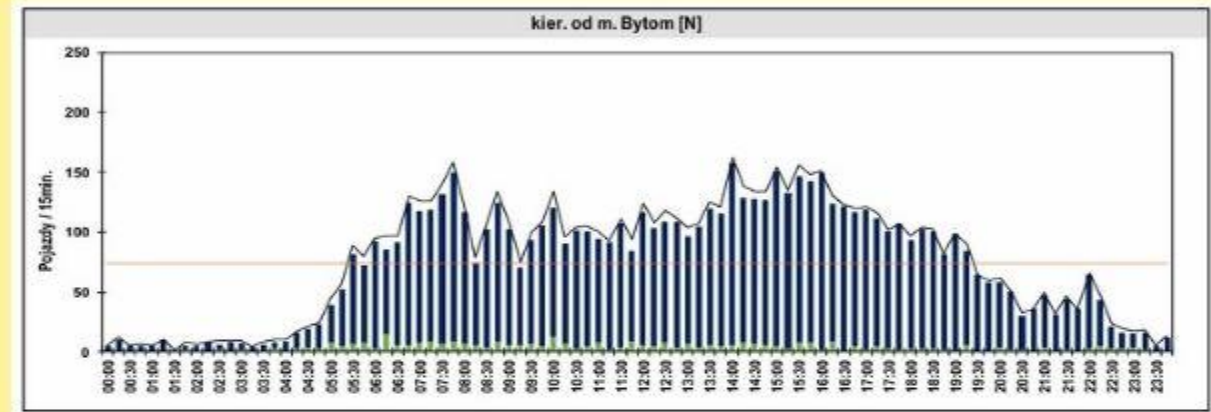
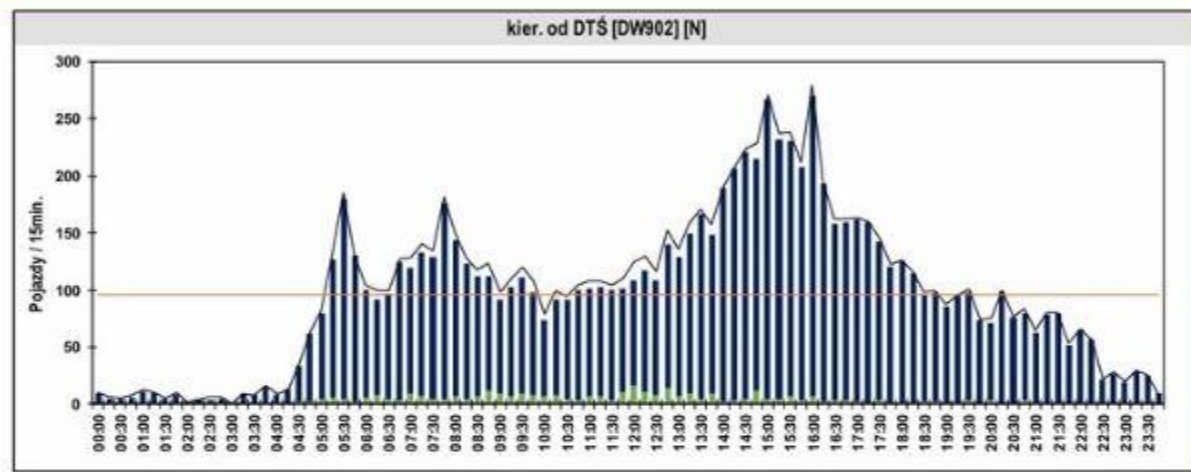


Nie mamy wpływu na polityki strefowe!

Pracownicy – parkowanie $\geq 8h$



Nie mamy wpływu na przebieg dróg





Co zrobić, jeżeli SUMP nie działa?

Zmienić prawo, a w tym czasie:

- opiniować wszystko, nawet jak nas o to nie proszą, używając słowa **NALEŻY**
- lobbować używając danych, w tym finansowych
- rozwijać kompetencje twarde, nie zapominając o miękkich



A może uchwała każdej z gmin?

7. W przypadku, kiedy gminy, przez terytorium których przebiega linia, której zmiana określona w ust. 6 dotyczy, w terminie 14 dni od dnia otrzymania informacji nie wyrażą sprzeciwu, zmianę uważa się za uzgodnioną. W przypadku wyrażenia przez gminę sprzeciwu, zmianę uważa się za nieuzgodnioną, co oznacza, że nie może ona być wprowadzona w życie. Brak uzgodnienia spowoduje, że na wniosek strony wnioskującej o zmianę sprawa zostaje przekazana do Komisji Rozjemczej Zgromadzenia Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii celem osiągnięcia przez gminy uzgodnienia.





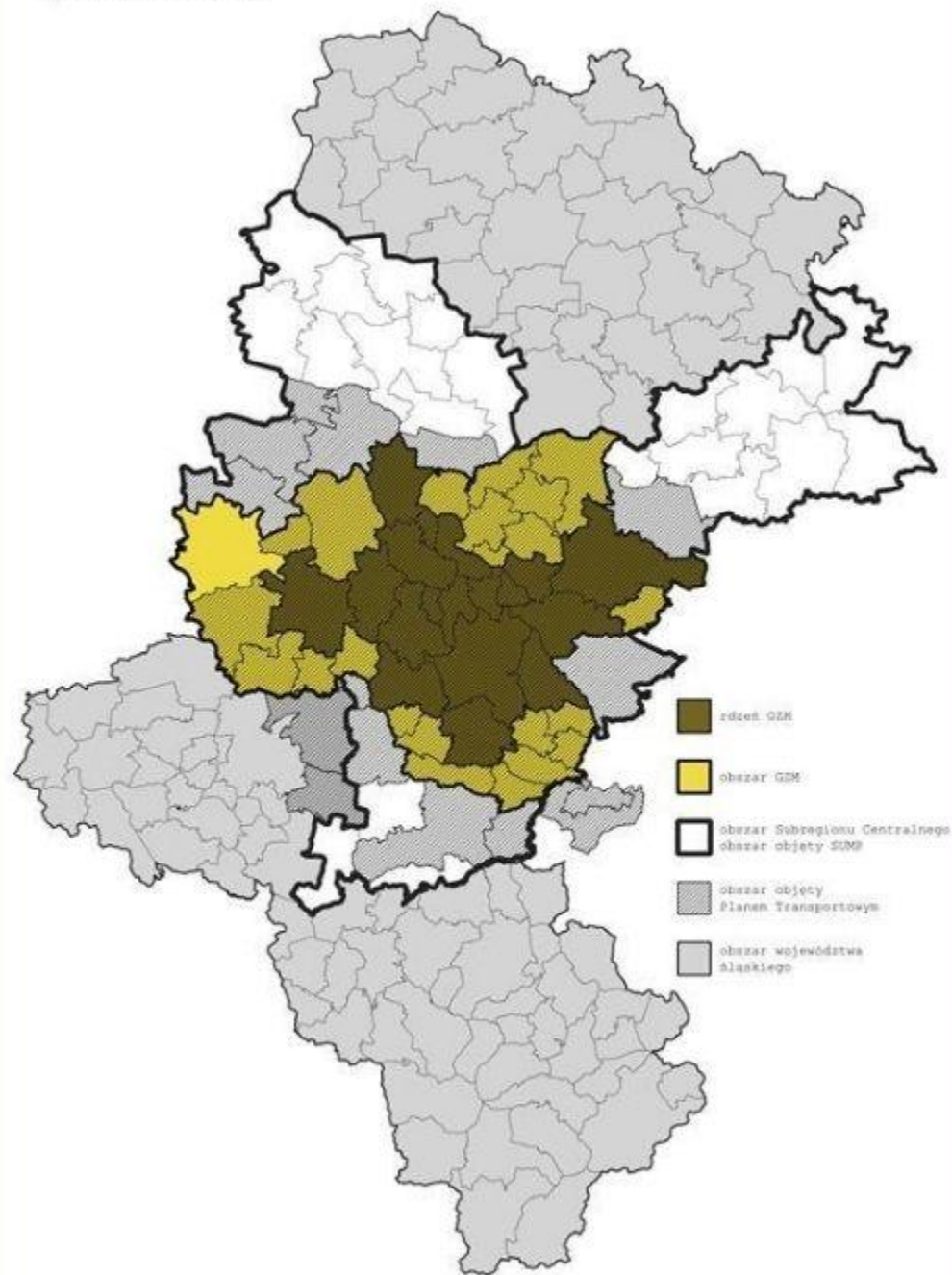
**Górnośląsko
-Zagłębiowska
Metropolia**

A może skrócić
SUMP
tylko do
konkretnych
zadań?

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO
TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA OBSZARU
GÓRNOŚLĄSKO-ZAGŁĘBIOWSKIEJ METROPOLII
ORAZ GMIN, Z KTÓRYMI ZAWARTO
POROZUMIENIE W SPRAWIE POWIERZENIA
GÓRNOŚLĄSKO-ZAGŁĘBIOWSKIEJ METROPOLII
ZADANIA WŁASNEGO GMIN, TJ. PEŁNIENIA FUNKCJI
ORGANIZATORA PUBLICZNEGO TRANSPORTU
ZBIOROWEGO



Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego jako rozwiniecie SUMP



Corner
EMNK 2024
Metrolab
GZM

↓
biura/
office

Kadry, struktury, zasoby...



IV Konferencja SUMP

Wdrażanie SUMP w praktyce

- priorytetyzacja transportu zbiorowego w Gdyni

- Alicja Pawłowska, Urząd Miasta Gdynia,
- prof. Marcin Wołek, Uniwersytet Gdańsk



Agenda



Rzeczpospolita
Polska



Dofinansowane przez
Unię Europejską



Centrum
Kompetencji
SUMP



Ministerstwo
Infrastruktury

Spotkanie jest finansowane ze środków Projektu wsparcia technicznego nr 101225324 (24-PL-TC-TA CEF PL 2025-2027) realizowanego w ramach Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) na lata 2021-2027.



SPINE

Smart Public
transport Initiatives
for climate-Neutral
cities in Europe

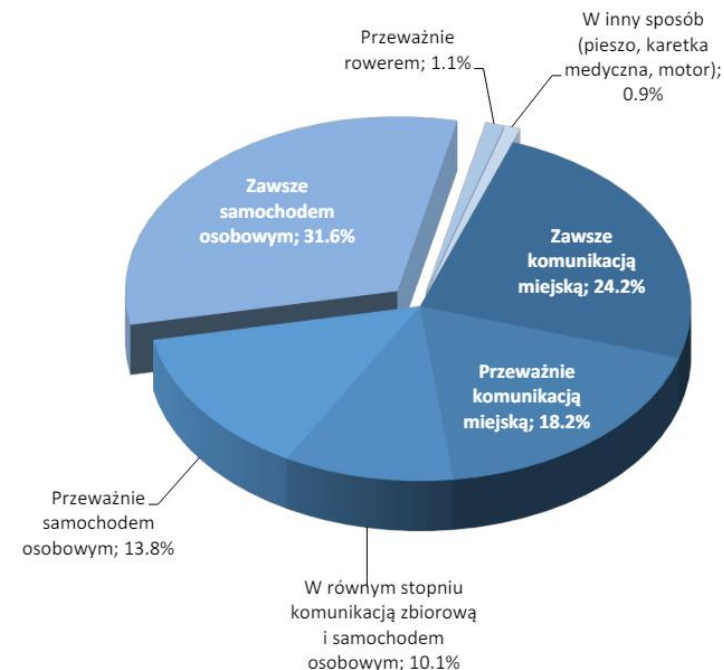
BUSPASY W GDYNI



Zatłoczenie dróg, wzrost hałasu i emisji spalin, degradacja przestrzeni publicznej, obniżenie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego powodują konieczność podjęcia działań zachęcających mieszkańców Gdyni do korzystania z bardziej zrównoważonych sposobów przemieszczania się po mieście.

Transport zbiorowy odpowiada za 42,4% zadań przewozowych w mieście i stanowi największy potencjał zmian zachowań transportowych.

Zachowania transportowe mieszkańców



Rys.3. Deklarowany sposób realizacji podróży miejskich

Źródło: Badania preferencji i zachowań komunikacyjnych ZKM

Działania podnoszące jakość transportu zbiorowego w mieście

DZIAŁANIE	WYKONANIE		
Wprowadzenie nowoczesnego taboru	■	■	■
Przejrzystość i intuicyjność rozkładów jazdy / Brak potrzeby sprawdzania rozkładów	■	■	■
Optymalizacja liczby linii na rzecz zwiększenia liczby kursów - tworzenie linii podstawowych	■	■	■
Integracja biletowa i rozkładowa różnych środków transportu (ZKM+SKM+PKM w obszarze Gdyni)	■	■	■
Rozwój oferty przewozowej	■	■	■
Tworzenie dostępnych kanałów sprzedaży	■	■	■
Wdrażanie reformy organizacyjno-instytucjonalnej	■	■	■
Przyspieszanie pojazdów transportu miejskiego (priorytet TZ, buspasy, zatoki przystankowe)	■	■	■
Koordynowanie działań	■	■	■

Działania towarzyszące – parkingi przesiadkowe Park&Ride, dobra infrastruktura piesza

„Plan rozwoju priorytetu dla publicznego transportu zbiorowego w Gdyni do roku 2030”

Opracowanie, które powstaje w ramach prac w projekcie SPINE, zbiera informacje na temat rozwoju infrastruktury dedykowanej transportowi zbiorowemu, w tym sieci korytarzy buspasowych.

W ramach prac nad dokumentem:

- scharakteryzowano każdy z korytarzy transportu zbiorowego,
- określono dostępność do przystanków dla okolicznych mieszkańców
- podsumowano istniejące i planowane buspasy
- w ramach realizacji projektu SPINE przeprowadzono badania napełnienia pojazdów transportu zbiorowego przejeżdżających przez poszczególne przystanki korytarza północnego.
- Przeanalizowano czasy przejazdu na każdym z korytarzy.



Korzyści z priorytetyzacji transportu zbiorowego

korzyści ekonomiczne:

- oszczędność czasu przeznaczanego na oczekiwanie na pojazd
- oszczędność czasu podróży pojazdów transportu zbiorowego, ale także służb miejskich i ratunkowych
- zwiększenie średnich prędkości pojazdów transportu zbiorowego
- poprawę punktualności i regularności kursowania
- zwiększenie bezpieczeństwa ruchu
- zmniejszenie kosztów eksploatacyjnych transportu zbiorowego

korzyści społeczne,

- zwiększenie poczucia bezpieczeństwa i pewności podróży
- zmiana zachowań komunikacyjnych mieszkańców,

korzyści środowiskowe:

- obniżenie hałasu
- poziomu emisji spalin – zdrowie mieszkańców
- poprawa wyglądu ulic
- poprawa komfortu życia mieszkańców.



Przyspieszanie pojazdów transportu miejskiego

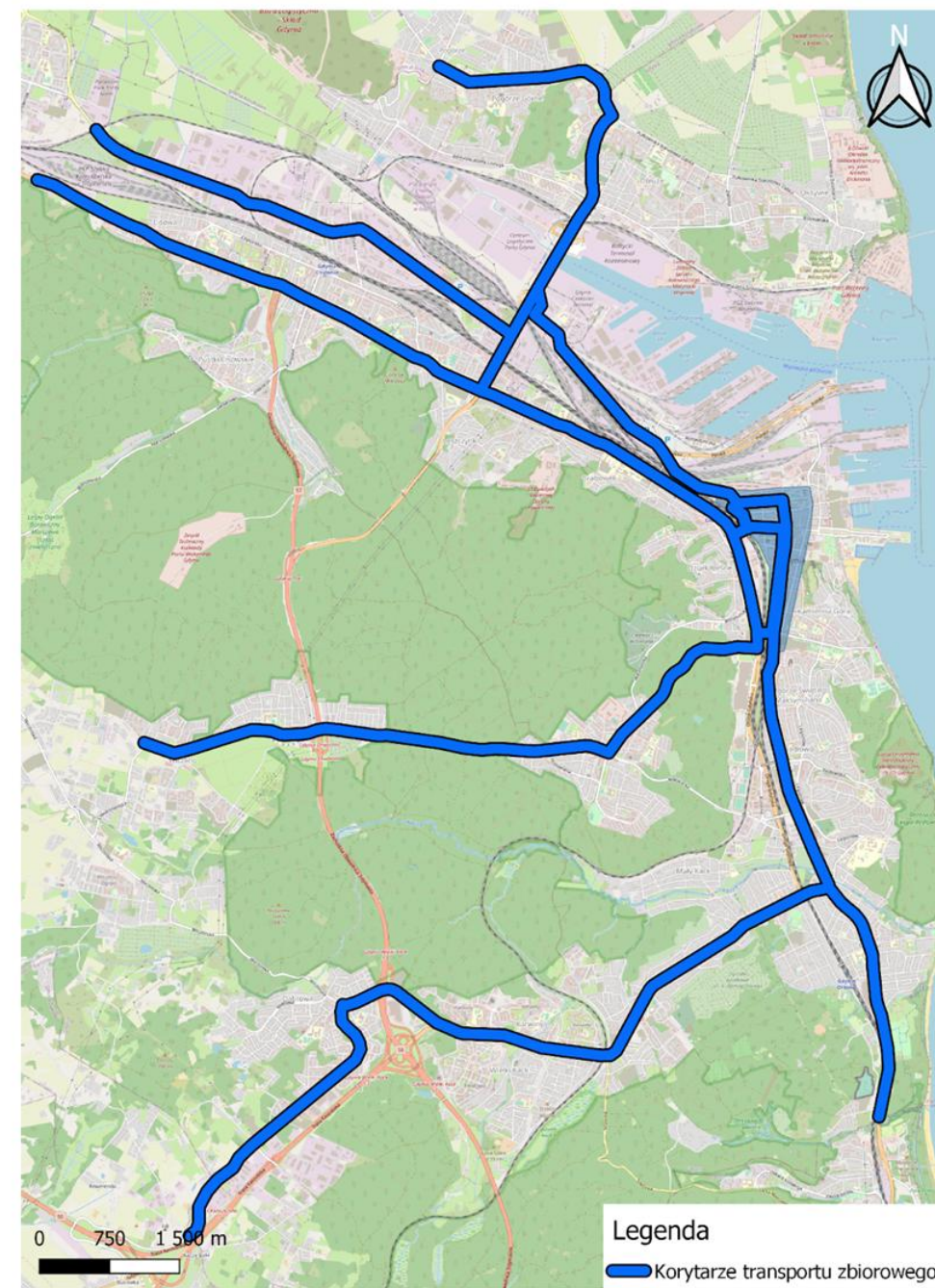


DZIAŁANIE	KOSZT	CZAS REALIZACJI	WPŁYW	PRZYKŁADY
Budowa nowych buspasów	wysoki	długi	bardzo wysoki	Obw. Witomina, Chwarznieńska, Janka Wiśniewskiego, Morska, Unruga
Adaptacja istniejących odcinków drogowych na buspasy	niski	krótki - średni	wysoki (przy dłuższych odcinkach)	Wielkopolska, Chwarznieńska (odcinek leśny), Morska
Włączanie skrzyżowań do systemu TRISTAR i przeprogramowanie sygnalizacji świetlnej	średni	średni	średni (jako element korytarzy)	Unruga, Płk Dąbka, Wielkopolska
Likwidacja zatok autobusowych	niski	krótki	średni (jako element Korytarzy)	10-go Lutego, Świętojańska
Przebudowa skrzyżowań	niski - średni	średni - długi	średni (jako element Korytarzy)	Energetyków, Estakada/Unruga

Kryteria lokalizacji buspasów

Podstawowymi kryteriami warunkującymi lokalizację buspasów powinny być zatem:

- wielkość istniejącego oraz prognozowanego ruchu pasażerskiego - terenochność,
- opóźnienia w ruchu pojazdów ZKM i zatory drogowe,
- napętnienie pojazdów – bramki w pojazdach ZKM,
- natężenie ruchu pojazdów transportu zbiorowego,
- liczba kursów pojazdów transportu zbiorowego,
- Uwarunkowania terenowe – np. las, tereny kolejowe.



Korytarze buspasowe

Wzdłuż głównych osi komunikacyjnych miasta wyznaczono 5 korytarzy buspasowych:

1. Centrum - Dzielnice Północne,
2. Centrum - Cisowa,
3. Centrum - Chwarzno-Wiczlino,
4. Centrum – Dąbrowa,
5. Centrum -Rumia.

łącznie 16,3 km buspasów

w tym 1,6 km czasowych (ul.Dąbka, ul.Wielkopolska)

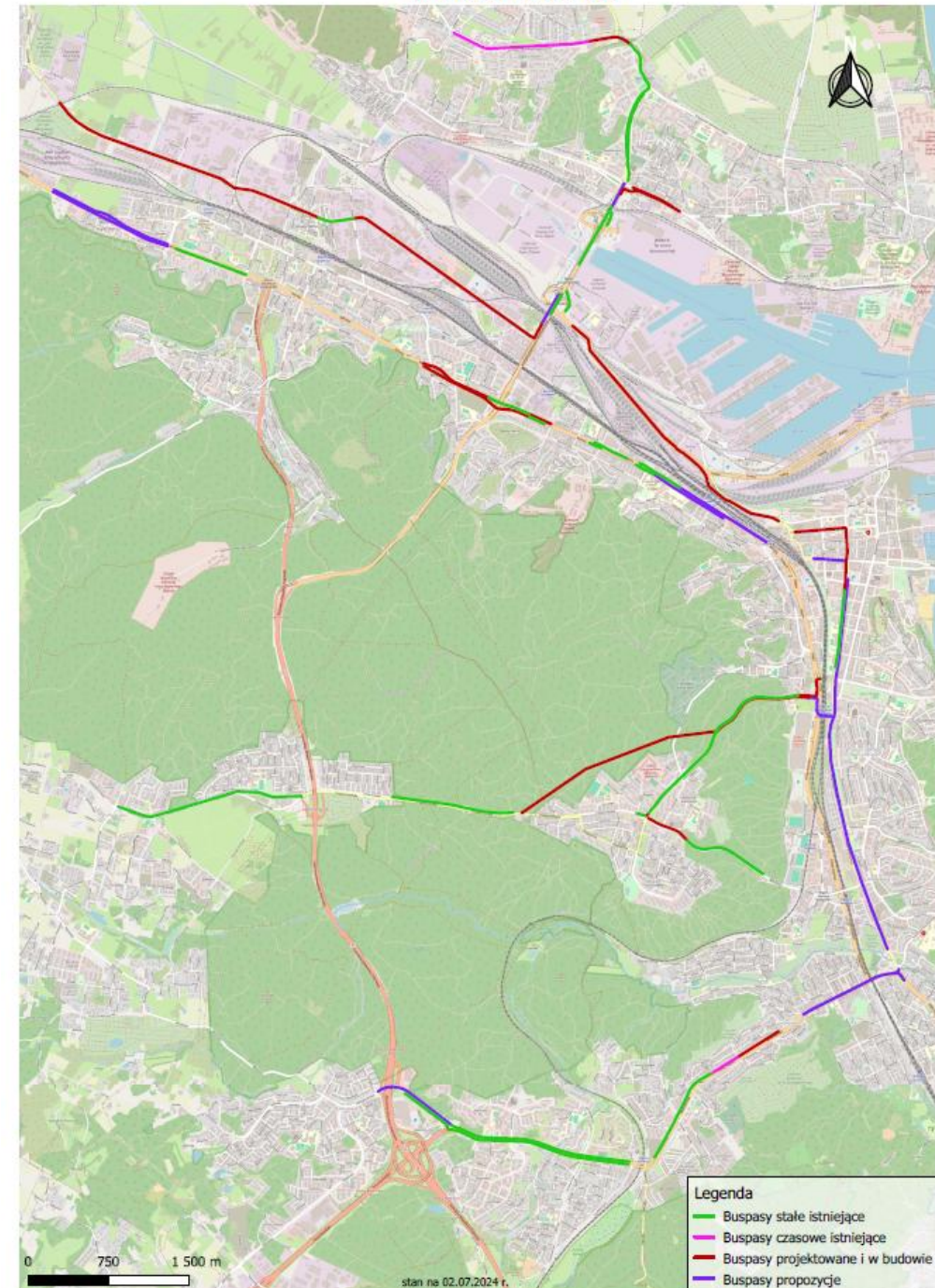


SPINE

Smart Public
transport Initiatives
for climate-Neutral
cities in Europe



Projekt finansowany z programu badań i innowacji „Horyzont Europa”



typ dnia: powszedni

linia: wszystkie



Średnie opóźnienia w godz. 07.00-08.00

- 0-1 min
- 2-3 min
- 4-6 min
- 7 i więcej

OSM Standard

typ dnia: powszedni

linia: wszystkie



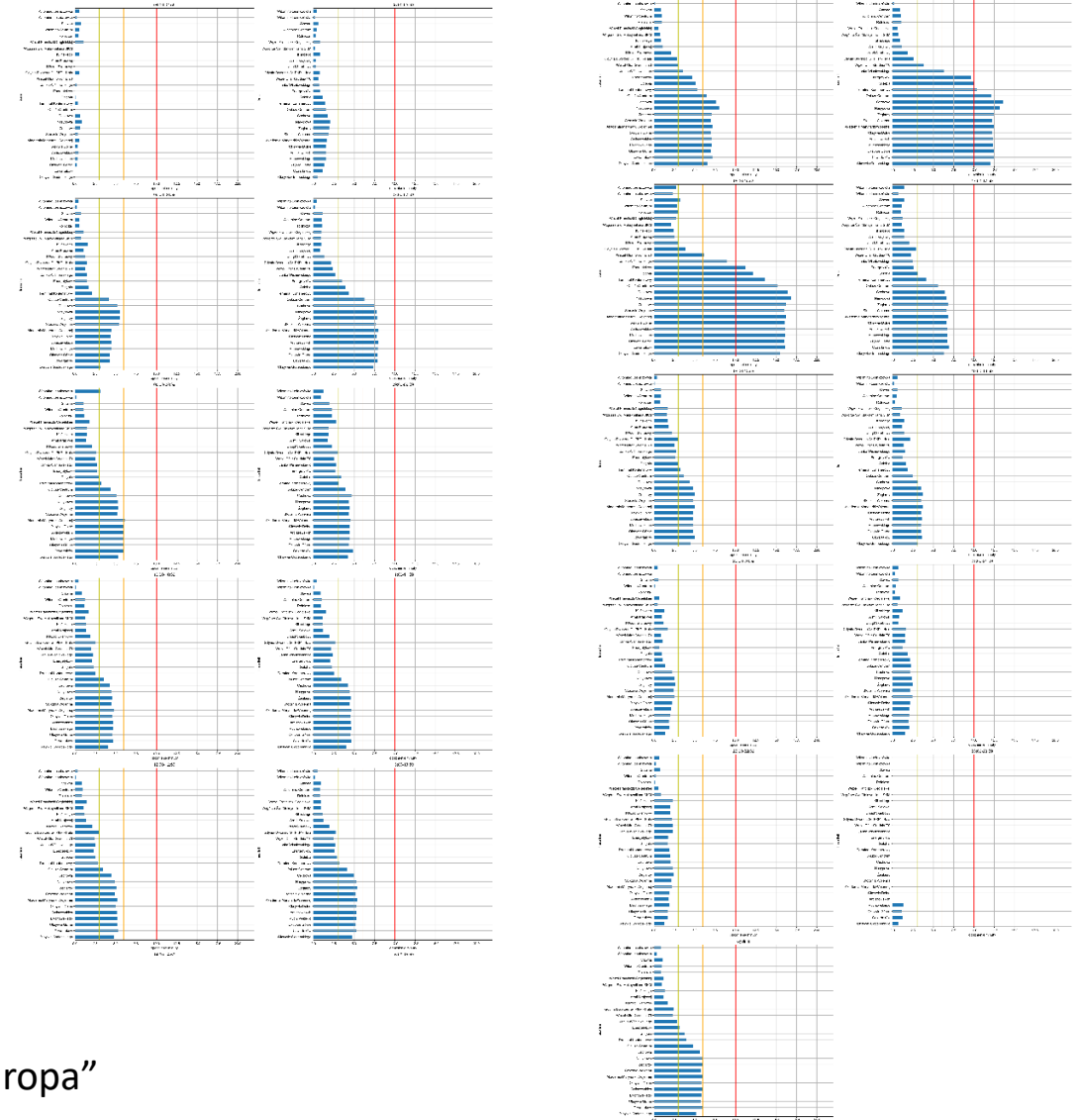
Średnie opóźnienia w godz. 16.00-17.00

- 0-1 min
- 2-3 min
- 4-6 min
- 7 i więcej

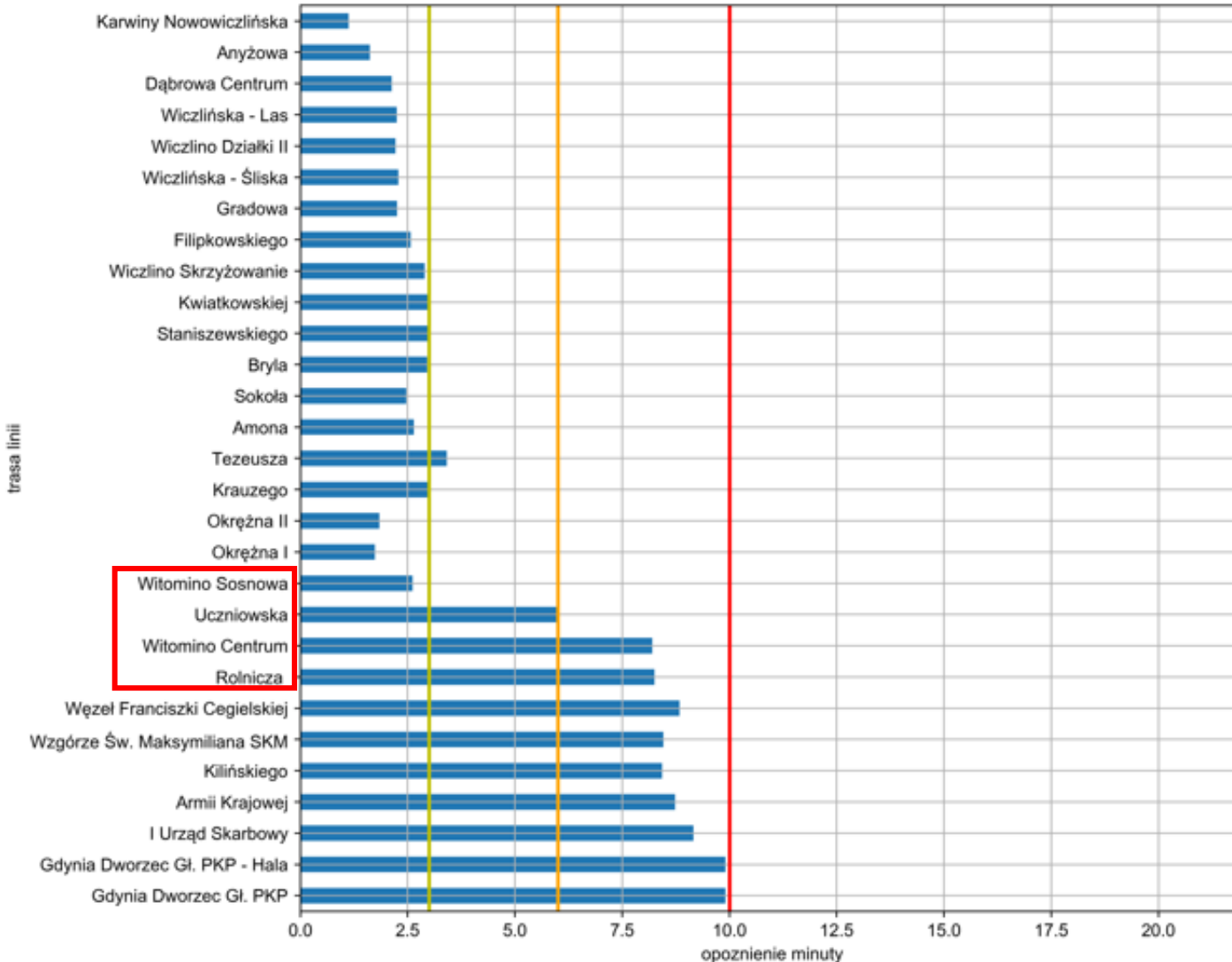
OSM Standard

Planowanie dalszych kroków

- Analizy ZKM w oparciu o dane TRISTAR z dnia powszedniego w drugiej połowie listopada 2023 i 2024 w godzinach od 6:00 do 23:59
- Graficzne przedstawienie opóźnień na wykresach oraz mapie
- Analiza opóźnień reprezentatywnych linii korytarzy transportowych
- Identyfikacja najbardziej newralgicznych odcinków do usprawnienia
- Na wykresach oznaczono pionowymi liniami graniczne opóźnienia:
 - 3 min
 - 6 min
 - 10 min



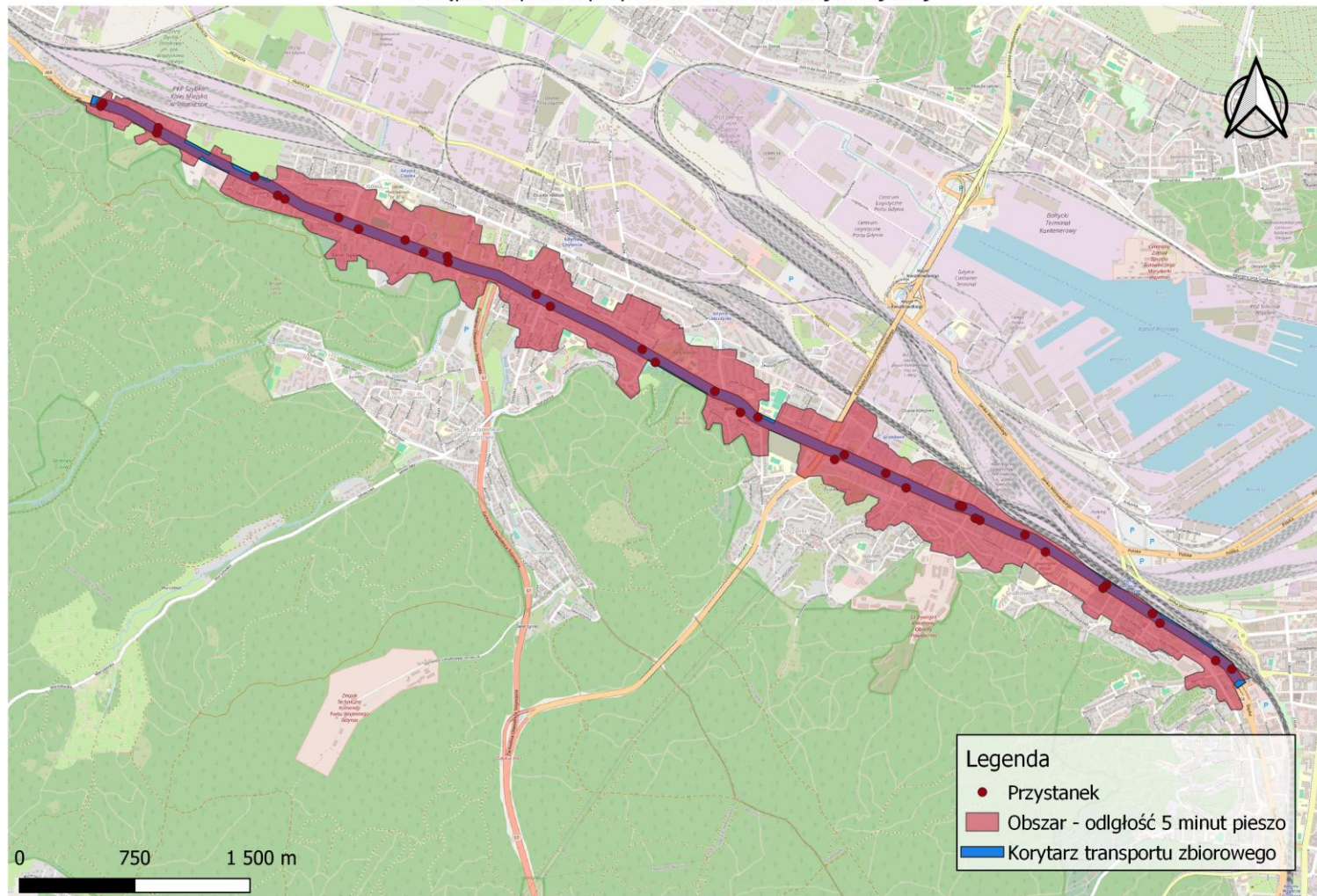
Linia 147 08:00-08:59



- Przyrost opóźnienia ok. 6 minut między przystankiem Witomino Sosnowa a Witominem Centrum – niezależnie od godziny i pory dnia
- Obwodnica Witomina odciąży dany odcinek z ruchu ogólnego, co zmniejszy opóźnienia ZKM
- Należy rozwinąć ofertę ZKM dla rozwijającego się Chwarzna-Wiczlina, Dąbrowy oraz mieszkańców gmin ościennych i przekierować część linii na buspasy Obwodnicy Witomino

Korytarz północno-zachodni Centrum-Morska

Dostępność piesza przystanków komunikacji miejskiej

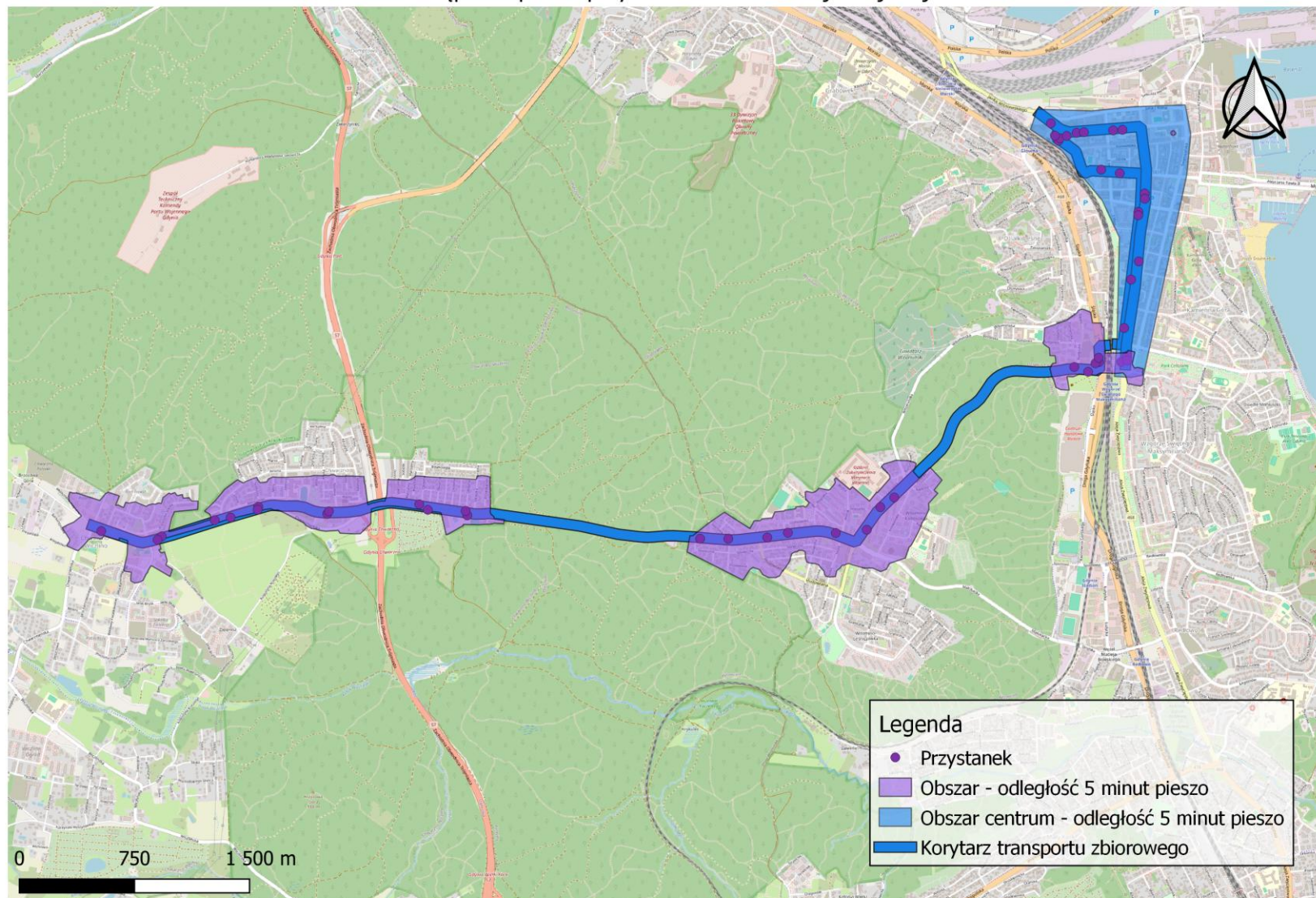


W strefie 5 min dojścia do przystanku ZKM wzdłuż korytarza mieszka 30 482 osób

Obszar rozwoju zabudowy mieszkaniowej

Korytarz zachodni Centrum-Chwarzno-Wiczlino

Dostępność piesza przystanków komunikacji miejskiej

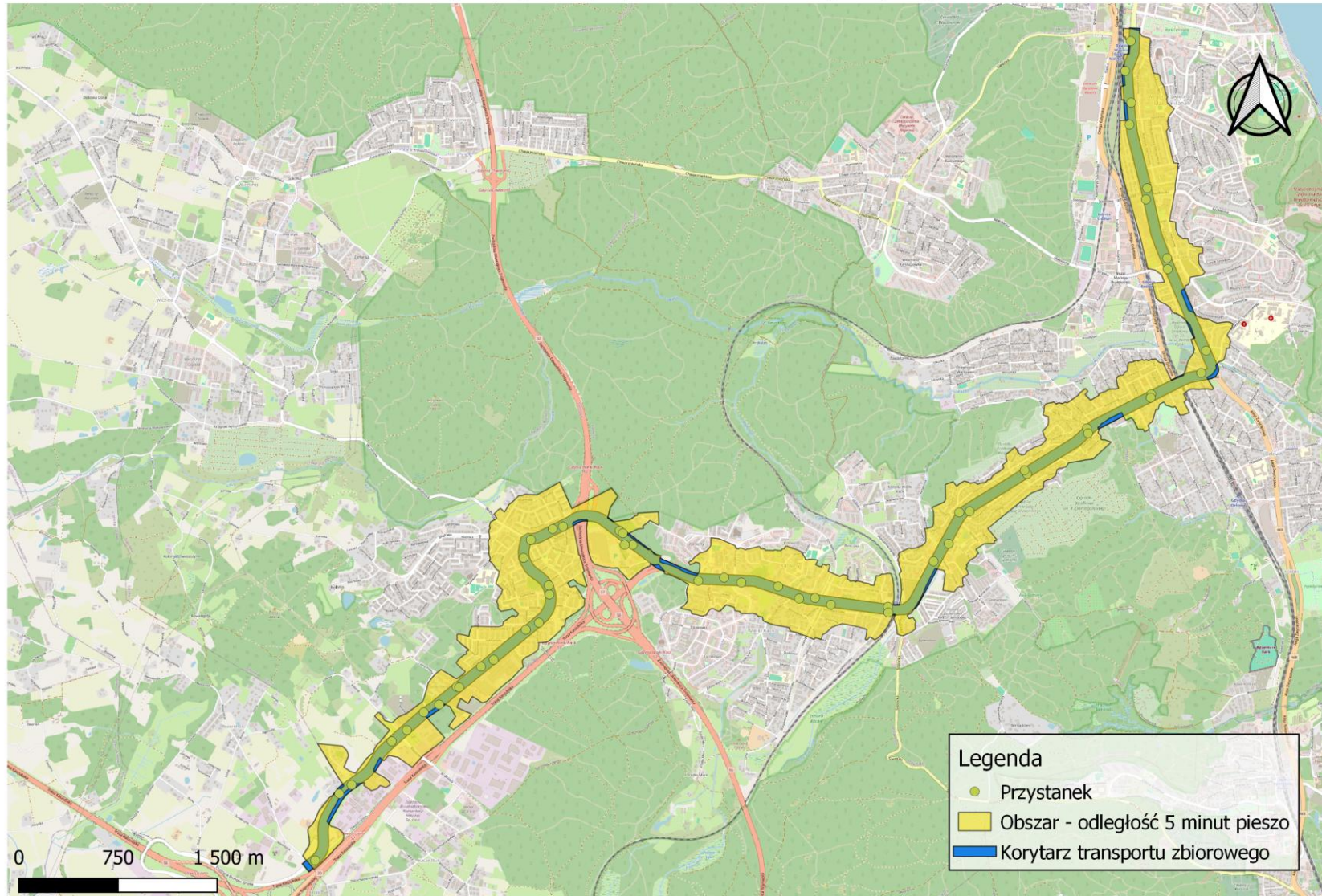


W strefie 5 min dojścia do przystanków wzdłuż korytarza mieszka 12916 osób

Obszar rozwoju zabudowy mieszkaniowej i trasa dojazdu dla mieszkańców gminy Szemud

Korytarz zachodni Centrum-Dąbrowa

Dostępność piesza przystanków komunikacji miejskiej

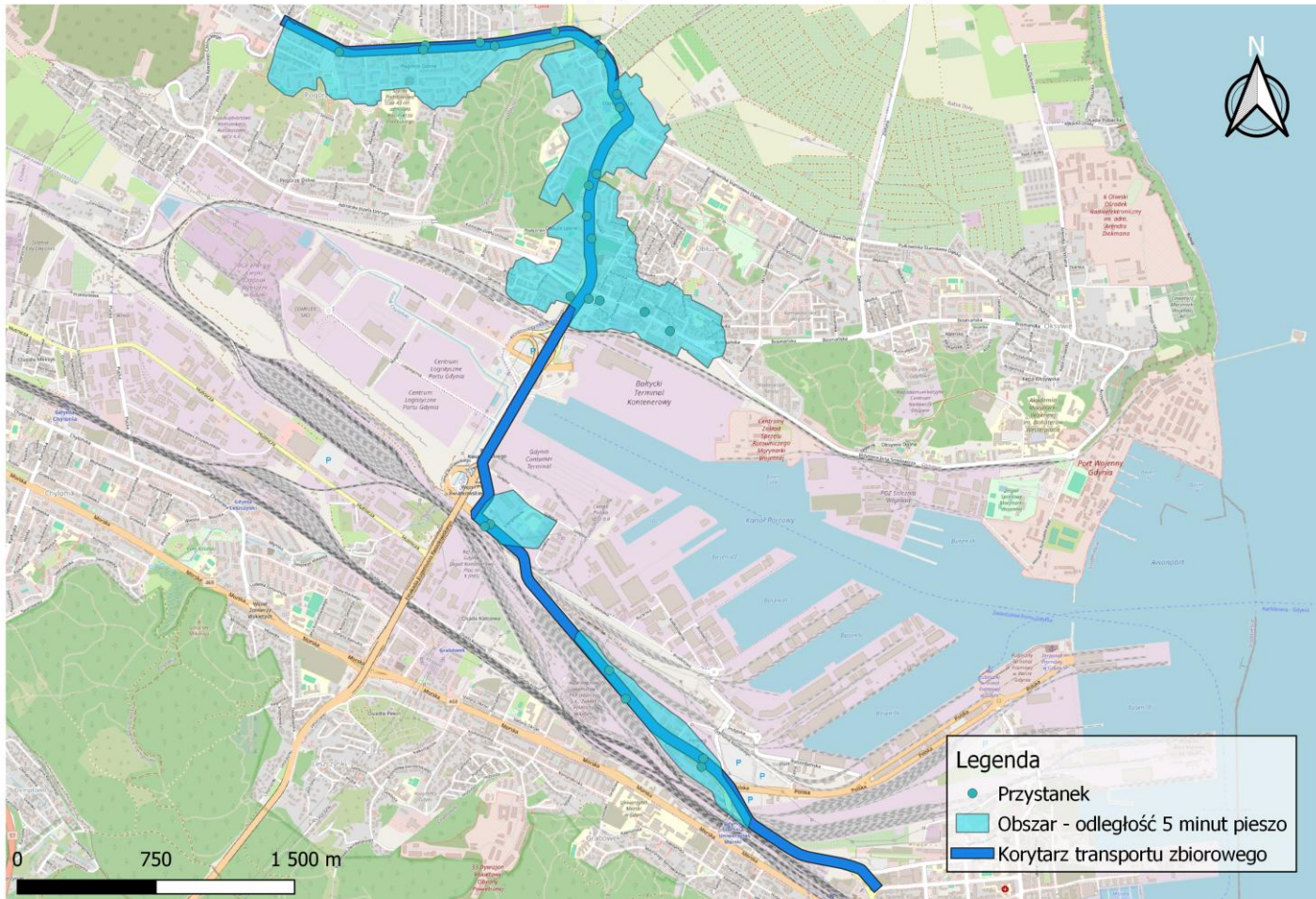


W strefie 5 min dojazdu do przystanków ZKM korytarza mieszka 28 279 osób

Obszar rozwijającej się Dąbrowy i Kaczych Buków

Korytarz północny Centrum-Pogórze

Dostępność piesza przystanków komunikacji miejskiej



Trasa dojazdu dla północnych dzielnic Gdynia oraz mieszkańców Kosakowa

W strefie zasięgu 5min dojazdu do przystanku ZKM mieszka 12 922 osób

Dofinansowania UE do budowy buspasów

Dofinansowanie w ramach programów europejskich w przypadku budowy infrastruktury dla zrównoważonego transportu – buspasów, dróg dla rowerów itp. wynosi **85%**

Nie ma możliwości składania wniosków o dofinansowanie budowy dróg dla ruchu ogólnego



Fundusze Europejskie
na Infrastrukturę,
Klimat, Środowisko



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



Dofinansowanie UE do budowy buspasów

W ramach programu FEnIKS (Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko) Gdynia otrzymała dofinansowanie szeregu inwestycji, wśród których znalazły się:

Nazwa zadania	
Przebudowa i zmiana organizacji ruchu na wybranych odcinkach ul. Wójta Radtkego, Władysława IV i 3 Maja w Gdyni	3 278 724,00
Nadanie priorytetu dla transportu zbiorowego oraz zwiększenie dostępności pieszej i rowerowej u zbiegu al. Marsz. Piłsudskiego, ul. Świętojańskiej, ul. Władysława IV i ul. Kieleckiej	2 892 992,00
Budowa buspasów i drogi rowerowej w ul. Płk. Dąbka	16 381 106,00
Przebudowa Placu Konstytucji	13 500 626,00
Wykonanie buspasa w ul. Wielkopolskiej	5 207 382,00
Budowa węzła integracyjnego Gdynia Chylonia – Etap II Północny zrealizowany	3 408 317,00
Budowa węzła integracyjnego Gdynia Chylonia – Etap II Północny do realizacji	0 4 065 041,0
Budowa buspasa w ul. Chwarznieńskiej	8 337 091,00
Budowa buspasów i ddr w obwodnicy Witomina	00 35 763 549,00

Nabór:	FENX.03.01-IP.02-001/24
Numer wniosku:	FENX.03.01-IP.02-0031/24
Autor:	Agnieszka Sierotzki
Suma kontrolna:	08D3CAF1ADF145890940F6DD8C361CD1

L Informacje o wniosku o dofinansowanie	
Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027	Priorytet Transport miejski
Działanie Transport miejski	Numer naboru FENX.03.01-IP.02-001/24
Numer wniosku FENX.03.01-IP.02-0031/24	Status wniosku Przesłany
Data złożenia wniosku 2024-06-27 22:12:56	Data złożenia wersji 2024-06-27 22:12:56
Suma kontrolna 08D3CAF1ADF145890940F6DD8C361CD1	



Dziękuję za uwagę



IV Konferencja SUMP

Barierzy a potrzeby współpracy

- w oczach samorządów. Perspektywa metropolii
i ośrodków subregionalnych

- dr Paweł Pistelok, dr Piotr Czakon, Instytut Rozwoju Miast i Regionów.



Agenda



Rzeczpospolita
Polska



Dofinansowane przez
Unię Europejską



Centrum
Kompetencji
SUMP



Ministerstwo
Infrastruktury

Spotkanie jest finansowane ze środków Projektu wsparcia technicznego nr 10125324 (24-PL-TC-TA CEF PL 2025-2027) realizowanego w ramach Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) na lata 2021-2027.

IV Konferencja SUMP

Bariery a potrzeby współpracy w oczach samorządów

Perspektywa metropolii i ośrodków subregionalnych.

dr Piotr Czakon, dr Paweł Pistelok,
Aleksandra Mróz, Krzysztof Winiarski

Warszawa, 13.05.2026



OBSERWATORIUM
POLITYKI MIEJSKIEJ
I REGIONALNEJ IRMiR



Dorobek OPMR w problematyce

współpracy międzysamorządowej i metropolitalnej

Janas K., Jarczewski W., 2017, **Zarządzanie i współpraca w miejskich obszarach funkcjonalnych. Raport o stanie polskich miast**, Instytut Rozwoju Miast, Kraków

Czakoń P., Janas K., Dziadłowicz K., 2023, **Sformalizowane formy współpracy międzysamorządowej w miejskich obszarach funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich w latach 2016–2021**, Badania Obserwatorium Polityki Miejskiej, Instytut Rozwoju Miast i Regionów, Warszawa–Kraków.

<https://doi.org/10.51733/opm.2023.19>

Czakoń P., Jarczewski W., 2023, **Funkcjonowanie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (GZM) na tle rozwiązań europejskich**, Badania Obserwatorium Polityki Miejskiej, Instytut Rozwoju Miast i Regionów, Warszawa–Kraków.

<https://doi.org/10.51733/opm.2023.09>



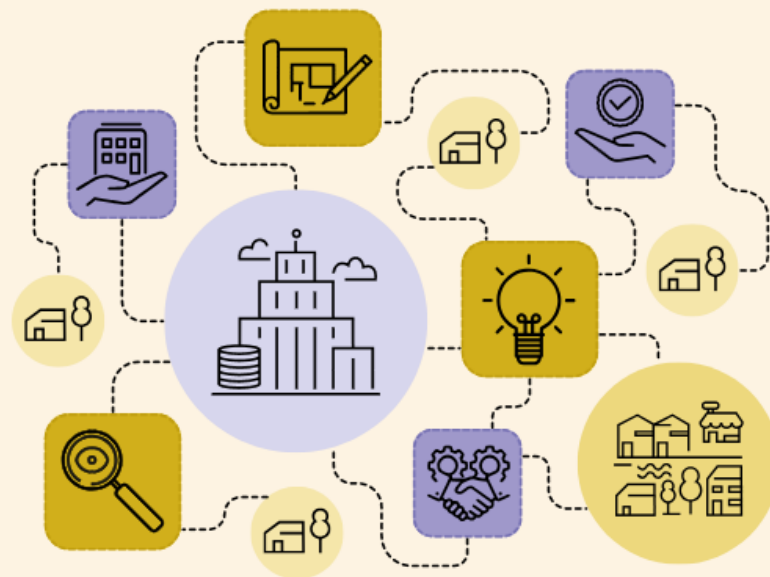
Dorobek OPI

współpracy międzysa

Janas K., Jarczewski W.,
funkcjonalnych. Raport

Czakon P., Janas K., Dzia
międzysamorządowej
wojewódzkich w latach
Instytut Rozwoju Miast
<https://doi.org/10.5173>

Czakon P., Jarczewski W
Metropolii (GZM) na tle
Miejskiej, Instytut Rozw
<https://doi.org/10.5173>



Główne czynniki i bariery integracji jednostek samorządu terytorialnego w miejskich obszarach funkcjonalnych

Autorzy raportu:
Piotr Czakon, Paweł Pistelok, Aleksandra Mróz, Krzysztof Winiarski



Po co nam to badanie?

Główne czynniki i bariery integracji jednostek samorządu terytorialnego w miejskich obszarach funkcjonalnych,

Cel: poznanie perspektywy samorządowców na stan współpracy w ramach miejskich obszarów funkcjonalnych (MOF-ów).

Metoda: FGI (zogniskowane wywiady fokusowe z przedstawicielami zaangażowanych we współpracę w 20 różnych MOF-ach o zróżnicowanej skali i specyfice (wojewódzkie, regionalne, subregionalne);

Działanie poprzedzone kwerendą rodzaju i form współpracy (ZIT, porozumienia, stowarzyszenia)

Przedmiot: ocena stanu współpracy, identyfikacja barier, zgłoszenie potrzeb i propozycji rekomendacji – uchwycenie różnic między MOF-ami wojewódzkimi a subregionalnymi



Główne czynniki i bariery integracji jednostek samorządu terytorialnego w miejskich obszarach funkcjonalnych



Korzyści przyjętej metody (badanie jakościowe)

- Doświadczenia JST, bieżące problemy, napięcia rdzeń–otoczenie
- Badani przedstawiciele: spojrzenie systemowe, instytucjonalne i praktyczne
- **Uchwycenie procesów trudnych do zmierzenia** (ciągłość, kompetencje, relacje)
- Pozwala porównać dojrzałość i różne logiki współdziałaniu
- Ujęcie zarówno rdzeni, jak i gmin zewnętrznych

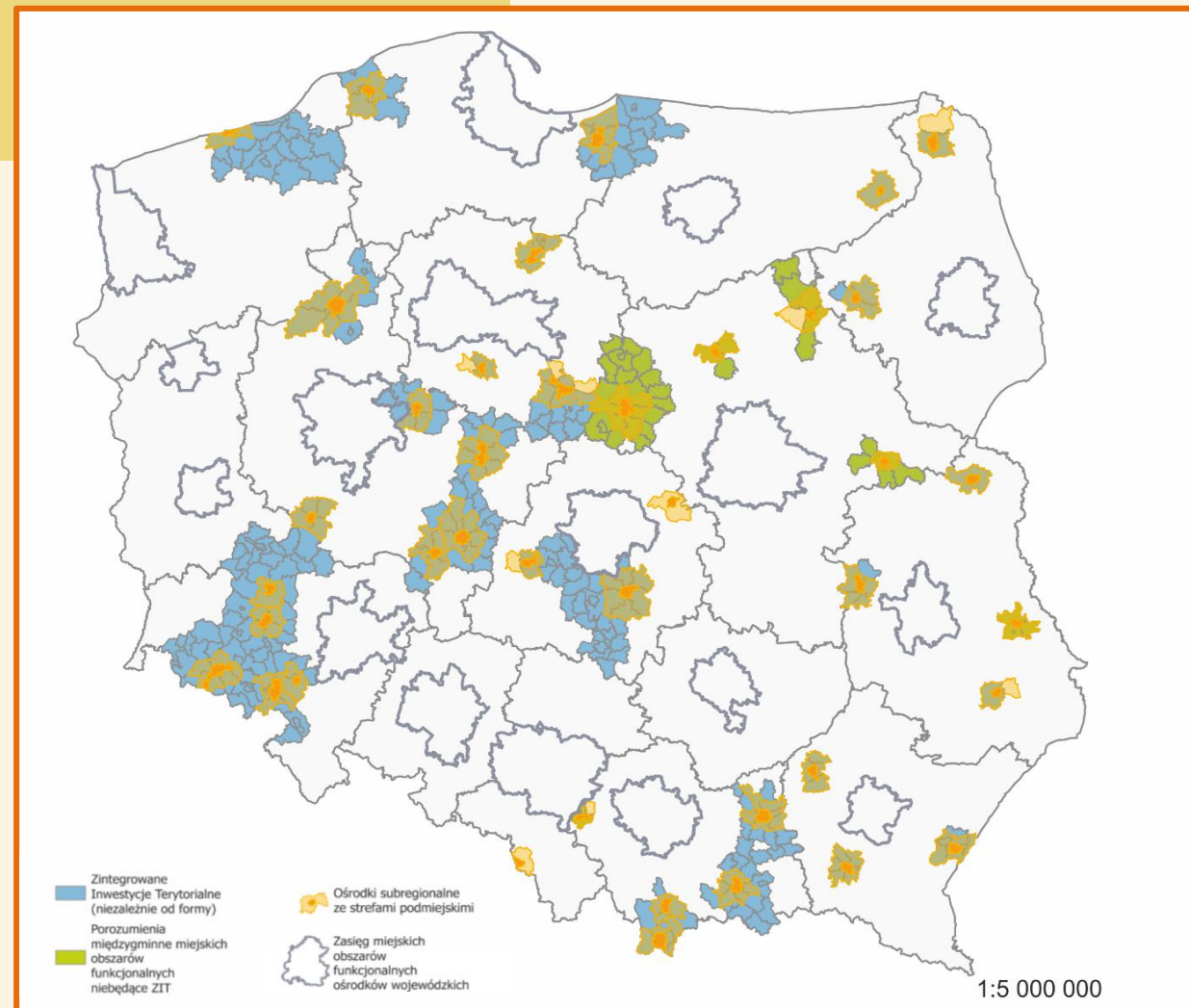


Główne czynniki i bariery integracji jednostek samorządu terytorialnego w miejskich obszarach funkcjonalnych

ZIT-y oraz inne porozumienia międzygminne – z odniesieniem do miejskich obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich

Podsumowanie ustaleń badań IRMiR nt. współpracy ośrodków subregionalnych:

- Dominacja ZIT-ów
- Zróżnicowania terytorialne MOF-ów
- „Miękkie” MOF-y
- Związki międzygminne i powiatowo-gminne



Główne czynniki i bariery integracji jednostek samorządu terytorialnego w miejskich obszarach funkcjonalnych

Transport i mobilność w związkach międzygminnych i powiatowo-gminnych – ośrodki subregionalne



Źródło: Opracowanie własne OPMR IRMiR, na podstawie: Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji, 2025;
N gmin = 175; wykres prezentuje wyniki powyżej 10%



Główne czynniki i bariery integracji jednostek samorządu terytorialnego w miejskich obszarach funkcjonalnych

Transport i mobilność w projektach z Funduszy Europejskich 2021-2027:

Na styczeń 2026*:

- **26379** projektów w ramach umów,
- z tego, projektów dot. mobilności, zrównoważonej mobilności: od **56** do **99**
- z tego: SUMP – **12 projektów:**

Gmina Miasto Sieradz, Powiat Łukowski, Miasto Zamość, Miasto Krasnystaw, Miasto Kraśnik, Gmina Ryki, Gmina Miejska Włodawa, MIASTO PUŁAWY, Stowarzyszenie Aglomeracja Tarnowska, Stowarzyszenie Sądecki Obszar Funkcjonalny, Gmina Wałbrzych, Gmina Miasto Koszalin

*https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/media/162817/Lista_projektow_FE_2021_2027_04012026.xlsx



Główne czynniki i bariery integracji jednostek samorządu terytorialnego w miejskich obszarach funkcjonalnych

Miejsce **transportu i mobilności** w badaniach OPMR

- Transport jako jeden z podstawowych, obok gospodarki komunalnej, obszarów współpracy
- Często od świadomości wspólnych potrzeb transportowych współpraca zostaje zainicjowana
- Transport jest też polem, gdzie współpraca najprędzej ewoluuje
- Mimo to, wśród sformalizowanych postaci współpracy transport ustępuje bardziej podstawowym zadaniom

*https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/media/162817/Lista_projektow_FE_2021_2027_04012026.xlsx



Główne czynniki i bariery integracji jednostek samorządu terytorialnego w miejskich obszarach funkcjonalnych

Ogólny obraz współpracy

- **Współpraca jest potrzebna** – MOF-y funkcjonują realnie, niezależnie od formalności
 - Ale **współpraca jest krucha**, doraźna i mało stabilna
 - Dominują **działania projektowe i relacje bilateralne**
 - Słaba instytucjonalizacja: **brak trwałych struktur i mechanizmów**
 - „Wyspy współpracy” zamiast spójnego partnerstwa MOF
-
- **Kluczowa rola lidera** (miasto rdzeniowe + konkretni władarze)
 - Wysoka **zależność od kadencyjności** i zmian politycznych
 - **Problemy delimitacyjne**: różne zasięgi dla ZIT, usług, transportu
 - **Braki kadrowe**, zwłaszcza w gminach zewnętrznych
 - **Napięcia interesów** rdzeń–gminy (asymetria zasobów i wpływu)



Główne czynniki i bariery integracji jednostek samorządu terytorialnego w miejskich obszarach funkcjonalnych

Ogólny obraz współpracy

Model, który teraz głównie występuje, nazwałbym transakcyjnym. Jedni z drugimi dogadują się, ale to wygląda bardziej tak biznesowo. Oczywiście kompetencje i inne rzeczy są potrzebne do dogadania się, ale nie ma takiej rzeczy, która by spajała pod tym względem, że mamy jakiś jeden wspólny cel rozwojowy, który chcemy osiągnąć, więc wszyscy będziemy mieć z tego efekt i działamy w tym kierunku.

MOF 11_metropolia ponadregionalna



Główne czynniki i bariery integracji jednostek samorządu terytorialnego w miejskich obszarach funkcjonalnych

Ogólny obraz współpracy

Dodatkowym problemem jest kadencyjność władz samorządowych, która negatywnie wpływa na stabilność współpracy. Nie chodzi o to, że nowi władarze nie widzą sensu w kontynuowaniu działań, ale w mniejszych gminach to właśnie ich władarze są głównymi nośnikami wiedzy o realizowanych projektach i procedurach. Wójt czy burmistrz nie tylko nadzoruje współpracę, ale często bezpośrednio uczestniczy w jej koordynacji, posiadając szczegółową wiedzę na temat zasad finansowania, kwalifikowalności wydatków i procedur administracyjnych.

MOF 1_miasto subregionalne



Główne czynniki i bariery integracji jednostek samorządu terytorialnego w miejskich obszarach funkcjonalnych

Bariery instytucjonalne i delimitacyjne

- **Brak jednolitego statusu MOF** i trwałych struktur współpracy
- Słaba znajomość form współpracy; działania głównie doraźne i projektowe
- **Dominacja relacji bilateralnych**; „wyspy współpracy” zamiast partnerstwa MOF
- **Niejednolite delimitacje**: różne zasięgi ZIT, usług, transportu
- Trudności w planowaniu i ustalaniu, kto powinien być w partnerstwie



Główne czynniki i bariery integracji jednostek samorządu terytorialnego w miejskich obszarach funkcjonalnych

Bariery polityczne

- Wysoka **zależność od kadencyjności** i relacji osobistych władarzy
- **Brak pamięci instytucjonalnej**: każda zmiana władz = ryzyko restartu
- Silna, ale nie zawsze akceptowana **rola lidera** (miasta rdzeniowego)
- **Napięcia rdzeń–gminy**: poczucie dominacji i asymetrii wpływu
- Współpraca trwa tak długo, jak trwa **zgoda polityczna**



Główne czynniki i bariery integracji jednostek samorządu terytorialnego w miejskich obszarach funkcjonalnych

Bariery finansowe i zasobowe

- **Braki kadrowe**, zwłaszcza w gminach zewnętrznych; współpraca „przy okazji”
- Duża **rotacja pracowników** i niedopasowanie kompetencji
- **Brak stabilnego finansowania** współpracy poza projektami (głównie ZIT)
- **Współpraca podporządkowana** dostępnym **środkom**, nie strategii
- **Asymetrie zasobów** utrudniają równorzędność partnerów



Główne czynniki i bariery integracji jednostek samorządu terytorialnego w miejskich obszarach funkcjonalnych

Potrzeby systemowe

- Jasne, **stabilne ramy współpracy MOF** (spójne zasady, czytelny status)
- Uporządkowana **delimitacja** – jeden wspólny zasięg działań
- **Trwałe struktury współpracy** zamiast porozumień „ad hoc”
- **Przewidywalność i ciągłość** ponad kadencjami
- System powinien zapewniać ciągłość współpracy także bez ZIT-ów



Główne czynniki i bariery integracji jednostek samorządu terytorialnego w miejskich obszarach funkcjonalnych

Potrzeby systemowe

Często w naszych wewnętrznych dyskusjach powtarzało się spostrzeżenie, że dopóki są środki w ramach ZIT-ów, współpraca trwa, ale gdy się skończą – nie wiadomo, co dalej. To pokazuje, jak istotne jest budowanie współpracy na solidnych podstawach, a nie wyłącznie na dostępnych funduszach.

MOF 2_metropolia ponadregionalna



Główne czynniki i bariery integracji jednostek samorządu terytorialnego w miejskich obszarach funkcjonalnych

Potrzeby systemowe

*Obecnie mamy do czynienia z pewnym paradoksem – stowarzyszenia samorządowe często funkcjonują jako podmioty o dużej skali działania, realizując istotne zadania publiczne, a mimo to ich status prawny jest niejasny. (...) potrzebujemy nowej, jednoznacznej formy prawnej dla podmiotów zarządzających współpracą metropolitalną. Obecnie działamy w ramach stowarzyszeń, ale **brakuje nam realnego umocowania w systemie prawnym**, które dawałoby nam większe możliwości działania i decyzyjności.*

MOF 7_aglomeracja regionalna

*(...) **Potrzebujemy zmiany ustawy o samorządzie terytorialnym, tak aby powstały realne powiaty metropolitalne** – jednostki samorządu z jasnymi kompetencjami, finansowaniem i możliwością podejmowania decyzji. Ale to wymaga odważnych decyzji politycznych, bo oznacza przebudowę całego układu administracyjnego w Polsce. Niektóre powiaty musiałyby zostać zlikwidowane, inne włączone w nowy system. Czy to jest łatwe? Nie. Ale czy jest konieczne? Moim zdaniem tak, i to już od wielu lat.*

MOF 2_metropolia ponadregionalna



Główne czynniki i bariery integracji jednostek samorządu terytorialnego w miejskich obszarach funkcjonalnych

Potrzeby organizacyjne i kompetencyjne

- **Profesjonalne zaplecze** organizacyjne i kadrowe dla MOF
- **Stale zespoły** i pamięć instytucjonalna
- **Lepsza znajomość narzędzi** i form współpracy między JST
- Szkolenia, doradztwo, wsparcie eksperckie
- Wzmocnienie mniejszych gmin, by mogły być realnymi partnerami



Główne czynniki i bariery integracji jednostek samorządu terytorialnego w miejskich obszarach funkcjonalnych

Potrzeby finansowe i operacyjne

- **Stabilne finansowanie współpracy** (nie tylko projektów)
- **Środki na obsługę MOF** i koordynację działań
- **Rozszerzenie współpracy na usługi**: transport, edukację, zdrowie, społeczne
- Przejście „od projektów do strategii”: długofalowe cele MOF
- Mechanizmy równoważenia interesów rdzeń–gminy



Główne różnice perspektyw między metropoliami a miastami subregionalnymi:

Metropolie

- Większa dojrzałość, kadry, **stabilniejsze instytucje**
- Potencjał działań strategicznych
- Możliwość prowadzenia wielu działań równolegle
- **Przestrzeń dla myślenia „ideowego”**
- Zazwyczaj dłuższa historia współpracy (projekty edukacyjne, transport, strategie, usługi publiczne, planowanie)
- Lepsza pozycja w partnerstwach

Miasta subregionalne

- **Współpraca projektowa**, często „obok” codziennej pracy
- Realizuje się głównie projekty infrastrukturalne, mniejszy zakres usług
- **Silniejsza zależność od ZIT**, słabsza pamięć instytucjonalna, większa zależność od kadencyjności
- **Braki kadrowe**, obsługa partnerstw przy ograniczonych zasobach i „przy okazji” innych zadań
- **Realizacja współpracy odbywa się w warunkach „prozy życia”** – administracja, terminy, ograniczenia



Główne czynniki i bariery integracji jednostek samorządu terytorialnego w miejskich obszarach funkcjonalnych

Podsumowanie – główne wnioski

1. **Współpraca w MOF-ach jest konieczna, ale nadal krucha i doraźna**
2. **Brakuje stabilnych ram, instytucji, kadr i finansowania**
3. **Metropolie i subregiony mają odmienne potrzeby** – system powinien to uwzględniać
4. Skala JST, pozycja w układzie (partnerstwie) to czynniki określające stabilność i jakość współpracy
5. **Profesjonalizacja i trwałość kadr to warunek rozwoju współpracy**
6. **Delimitacja i finansowanie** to dwa kluczowe fundamenty zmian
7. Potencjał współpracy rośnie – wymaga jednak systemowego „ramowego wsparcia”



Główne czynniki i bariery integracji jednostek samorządu terytorialnego w miejskich obszarach funkcjonalnych

Źródła

1. Czakon P., Janas K., Dziadowicz K., 2023, Sformalizowane formy współpracy międzysamorządowej w miejskich obszarach funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich w latach 2016–2021, Badania Obserwatorium Polityki Miejskiej, Instytut Rozwoju Miast i Regionów, Warszawa–Kraków.
2. Czakon P., Jarczewski W., 2023, Funkcjonowanie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (GZM) na tle rozwiązań europejskich, Badania Obserwatorium Polityki Miejskiej, Instytut Rozwoju Miast i Regionów, Warszawa–Kraków.
3. Janas K., Jarczewski W. (red.), 2017, Zarządzanie i współpraca w miejskich obszarach funkcjonalnych. Raport o stanie polskich miast, Obserwatorium Polityki Miejskiej IRMiR, Kraków.
4. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji, 2025, *Zarejestruj, zmień statut lub wyrejestruj związek międzygminny, związek powiatów, związek powiatowo-gminny*. Pliki z rejestrem związków międzygminnych i związków powiatowo-gminnych. Dostępne na: <https://www.gov.pl/web/mswia/zarejestruj-zmien-statut-lub-wyrejestruj-zwiazek-miedzygminny-zwiazek-powiatow-zwiazek-powiatowo-gminny> (dostęp: 13.02.2025).





Dziękujemy za uwagę

pczakon@irmir.pl

ppistelok@irmir.pl



Pomoc Techniczna
dla Funduszy Europejskich



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



Zadanie jest realizowane w ramach projektu: „Program badawczy Obserwatorium Polityki Miejskiej i Regionalnej (OPMR) jako podstawa do kształtowania zrównoważonej polityki miejskiej i regionalnej w Polsce w oparciu o wiedzę – etap II” finansowany ze środków Pomocy Technicznej dla Funduszy Europejskich i budżetu państwa.



OBSERWATORIUM
POLITYKI MIEJSKIEJ
I REGIONALNEJ IRMiR

CENTRUM WIEDZY O ROZWOJU MIAST I REGIONÓW

demografia • gospodarka • mieszkalnictwo • przestrzeń
środowisko • transport • urbanizacja • zarządzanie



linktr.ee/obserwatorium

obserwatorium.miasta.pl

IV Konferencja SUMP

Lunch

▪ 13:10 – 14:10



Agenda



Rzeczpospolita
Polska



Dofinansowane przez
Unię Europejską



Centrum
Kompetencji
SUMP



Ministerstwo
Infrastruktury

Spotkanie jest finansowane ze środków Projektu wsparcia technicznego nr 101225324 (24-PL-TC-TA CEF PL 2025-2027) realizowanego w ramach Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) na lata 2021-2027.

IV Konferencja SUMP

Przygotowania do nowej perspektywy 2028-2034

▪ Daniel Wąsik, MFiPR



Agenda



Rzeczpospolita
Polska



Dofinansowane przez
Unię Europejską



Centrum
Kompetencji
SUMP



Ministerstwo
Infrastruktury

Spotkanie jest finansowane ze środków Projektu wsparcia technicznego nr 10125334 (24-PL-TC-TA CEF PL 2025-2027) realizowanego w ramach Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) na lata 2021-2027.



PLAN PARTNERSTWA KRAJOWEGO I REGIONALNEGO PROCES PRZYGOTOWANIA ORAZ PRZYSZŁOŚĆ PRAC

Daniel Wąsik
Naczelnik Wydziału Polityki Miejskiej
Departament Strategii
Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej



Ministerstwo Funduszy
i Polityki Regionalnej



KRAJOWA
POLITYKA
MIEJSKA | 20
30

STRUKTURA WIELOLETNICH RAM FINANSOWYCH 2028-2034

WIELOLETNIE RAMY FINANSOWE

DZIAŁY NOWYCH WRF:

1. EUROPEJSKI MODEL SPOŁECZNY I JAKOŚĆ ŻYCIA - 1.062 MLD EUR
2. KONKURENCYJNOŚĆ, DOBROBYT I BEZPIECZEŃSTWO - 589,6 MLD EUR
3. GLOBALNA EUROPA - 215,2 MLD EUR
4. ADMINISTRACJA - 117,9 MLD EUR

PLANY PARTNERSTWA KRAJOWEGO I REGIONALNEGO

PLANY PARTNERSTWA KRAJOWEGO I REGIONALNEGO (PPKR)
ŁĄCZNY BUDŻET - 782,8 MLD EUR

PPKR

EFRR
EFS+
FS
WPR
RYBOŁÓWSTWO
HOME
SFK

WPR: WSPARCIE ROLNIKÓW -
295,7 MLD EUR

MIGRACJA I GRANICE
34,2 MLD EUR

218 MLD NA REGIONY SŁABIEJ ROZWINIĘTE
14% ALOKACJI NA CELE SPOŁECZNE UE
43% NA CELE KLIMATYCZNO-ŚRODOWISKOWE

+ EU FACILITY
71,9 MLD EUR

+ INTERREG
10,3 MLD EUR

PAKIET ROZPORZĄDZEŃ USTANAWIAJĄCY PPKR

Rozporządzenie ws. PPKR

- **Cele:** ogólne i szczegółowe (art. 2 i 3 PPKR)
- **System zarządzania:** zarządzanie dzielone w oparciu o zasadę partnerstwa i zarządzania wielopoziomowego
- **Dokumenty:** przygotowanie jednego planu dla każdego państwa członkowskiego
- **Płatności:** wypłata środków powiązana z kamieniami milowymi oraz postępami w realizacji
- **System instytucjonalny:** utworzenie Instytucji Koordynującej i Komitetu Koordynującego

Rozporządzenie ws. EFRR, Interreg i FS

- **Cele:** wsparcie realizacji celów ogólnych i szczegółowych PPKR, w szczególności celu zrównoważonego dobrobytu i spójności społecznej UE
- **Plan Interreg:** składający się z rozdziałów dedykowanych współpracy w określonym obszarze geograficznym
- **Przyjęcie Planu:** KE przyjmuje rozdziały planu Interreg i ustala ich finansowanie w drodze aktów wykonawczych

Rozporządzenie ws. EFS

- **EFS:** główny instrument Unii Europejskiej służącym inwestycjom w ludzi i ich przyszłość.
- **Cele:** wspieranie realizacji celów ogólnych i szczegółowych PPKR

Rozporządzenie ws. ram wykonania WRF

- **Główne elementy:** zasady horyzontalne (w tym DNSH, wydatki klimatyczne); wskaźniki produktu i rezultatu; komunikacja i ochrona danych osobowych

STAN PRAC W RADZIE UE NAD ROZPORZĄDZENIEM W SPRAWIE PPKR

Wrzesień 2025 - powołanie w Radzie Unii Europejskiej dedykowanej grupy ds. PPKR (B.25A)

Wrzesień – październik 2025 – omówienie przez KE zapisów propozycji rozporządzenia – możliwość zadawania pytań przez państwa członkowskie

Listopad – grudzień 2025 – odpowiedzi KE na przekazywane pisemne pytania państw członkowskich do zapisów rozporządzenia

Od stycznia 2026 – wypracowywanie kompromisowych propozycji zapisów rozporządzenia PPKR, na podstawie uwag przekazywanych przez państwa członkowskie

KLUCZOWE KWESTIE NEGOCJACYJNE Z PERSPEKTYWY MFIPR:

- ➔ Utrzymanie **jak najwyższej alokacji** na działania rozwojowe wcześniej realizowane przez politykę spójności;

- ➔ **Wzmocnienie** zapisów dotyczących **roli regionów**, aby zapewnić ich realny udział w procesach planowania i realizacji **działań rozwojowych**;

- ➔ Zapewnienie **elastyczności programowania**;

- ➔ **Ograniczenie uznaniowości KE** - przywrócenie równowagi między pozycją KE, a PCz w kontekście realizacji budżetu UE i PPKR poprzez usunięcie z rozp. PPKR zapisów dających możliwość podejmowania arbitralnych decyzji przez KE;

- ➔ Zapewnienie **dedykowanego wsparcia** dla wschodnich **regionów przygranicznych**.

RAMY DLA PPKR

Główne ramy prawne

Europejski Fundusz Spójności
Gospodarczej,
Społecznej i
Terytorialnej, Rolnictwa
i Obszarów Wiejskich,
Rybołówstwa i Polityki
Morskiej, Dobrobytu i
Bezpieczeństwa na lata
2028–2034

Przepisy sektorowe

- Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, w tym Europejska współpraca terytorialna (Interreg) i Fundusz Spójności
- Europejski Fundusz Społeczny
- Wspólna Polityka Rolna
- Wspólna polityka rybołówstwa i unijna polityka morską
- Azyl, migracje, zarządzanie granicami i polityka wizowa, bezpieczeństwo wewnętrzne



Programowanie

Plan Partnerstwa
Krajowego i
Regionalnego

14% na cele
społeczne

43% na cele
klimatyczne i
środowiskowe

Środki

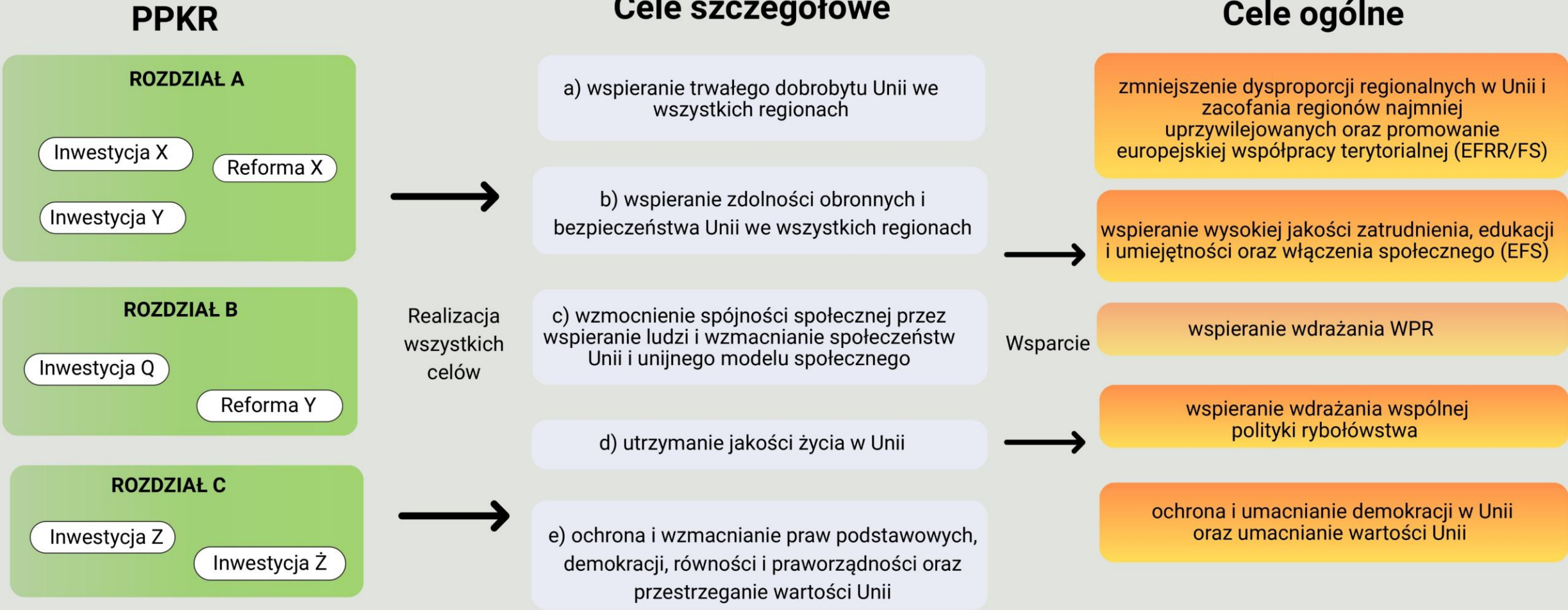
reformy

wzajemne
wzmacnianie

inwestycje i inne
środki

CELE FUNDUSZU PPKR

Wymóg realizacji wszystkich celów, jednak poziom realizacji może być różny w zależności od potrzeb i wyzwań państwa członkowskiego i regionu. Cele można realizować poprzez inwestycje i reformy.



Zawartość i struktura PPKR

Odpowiada na wyzwania określone w:

- zaleceniach Semestru Europejskiego, w tym w zaleceniach dotyczących Europejskiego filaru praw socjalnych
- innych dokumentach KE m.in.: zalecenia WPR, zalecenia na podstawie programu “Droga ku cyfrowej dekadzie”, KPEiK, dokumenty i strategie przyjęte przez Radę lub Komisję w dziedzinie bezpieczeństwa wewnętrznego, europejskiego zintegrowanego zarządzania granicami, polityki wizowej oraz azylu i migracji

Zachowuje spójność z krajowymi średniookresowymi planami fiskalno-strukturalnymi i krajowymi planami odbudowy i przyczynia się do utworzenia jednolitego rynku.

Zawiera/określa m.in:

- opis środków (measures) pogrupowanych w rozdziały
- całkowite szacunkowe koszty dla poszczególnych środków (measures)
- wykaz planowanych kamieni milowych i wartości docelowych wraz z orientacyjną datą ich zakończenia w okresie programowania,
- samoocenę zgodności z warunkiem horyzontalnym dotyczącym Karty Praw Podstawowych UE
- sposób, w jaki plan i jego przewidywane wdrożenie zapewnią przestrzeganie warunku horyzontalnego dotyczącego praworządności
- system monitorowania i wdrażania planu, w tym organy i komitety monitorujące
- zasady płatności na rzecz beneficjentów, odbiorców, odbiorców końcowych, wykonawców i uczestników w przypadku zawieszenia finansowania unijnego lub korekt finansowych

NAJWAŻNIEJSZE ELEMENTY PPKR

Termin przygotowania

Przedkładany do Komisji Europejskiej co do zasady do 31 stycznia 2028 r.

Wydatki

Kwalifikowalność wydatków od 1 stycznia 2028

Struktura

Utworzenie jednego, spójnego Planu który będzie łączył rozdziały sektorowe, krajowe i regionalny z elementami terytorialnymi

Współpraca

Przygotowywany i wdrażany z partnerami spoza administracji

Realizacja

Przyczynia się do osiągnięcia celów szczegółowych

IZC

Potrzeba zachowania spójności z działaniami realizowanymi w ramach instrumentów zarządzanych centralnie

- **Priorytetyzacja obszarów zmian i powiązanych działań** >> podstawą do zaprogramowania interwencji jest Strategia Rozwoju Polski do 2035 r.
- **Uzgodnienie obszarów zmian oraz powiązanych działań (inwestycji i reform)**, które powinny zostać ujęte w PPKR – koncentracja na kilku wymiernych rezultatach strategicznych w sferach kluczowych dla dalszego rozwoju Polski
- **Selektywne podejście do wyboru interwencji**
- Analiza w zakresie spójności z rekomendacjami KE dla PL (**Country-Specific Recommendations, CSR**)
- **Analiza terytorialna ww obszarów zmian**
- Analiza w zakresie **wykonalności w powiązaniu z regulacjami UE** (m.in. okres kwalifikowalności, „owskażnikowanie”)
- Analiza w zakresie możliwości **finansowania z innych źródeł**, w tym ze źródeł Instrumentów Zarządzanych Centralnie przez KE (przede wszystkich: Europejski Fundusz Konkurencyjności, CEF, Horyzont, Agora)



**KONIECZNE DZIAŁANIA DO
PODJĘCIA**

ZAŁOŻENIA DO PLANU PARTNERSTWA KRAJOWEGO I REGIONALNEGO

- Czerwiec/lipiec 2026 r. – rząd przyjmie Założenia do PPKR.
- 44% środków polityki spójności (ok. 35 mld euro) dla 16 regionalnych rozdziałów.
- Wyższe niż dotychczas współfinansowanie krajowe.
- Pomorskie i Śląskie jako regiony przejściowe.
- Oznacza to **wzrost wymaganego współfinansowania do ok. 40%**, co będzie istotnym wyzwaniem dla budżetu państwa, JST oraz innych instytucji wdrażających środki UE (Trwają negocjacje w Radzie UE w sprawie możliwego obniżenia tego poziomu.)



ZESPÓŁ WSPIERAJĄCY PRACĘ NAD PRZYGOTOWANIEM PPKR 2028-2034

Podstawa prawna: Zarządzenie Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej z 17 lutego 2026 r.

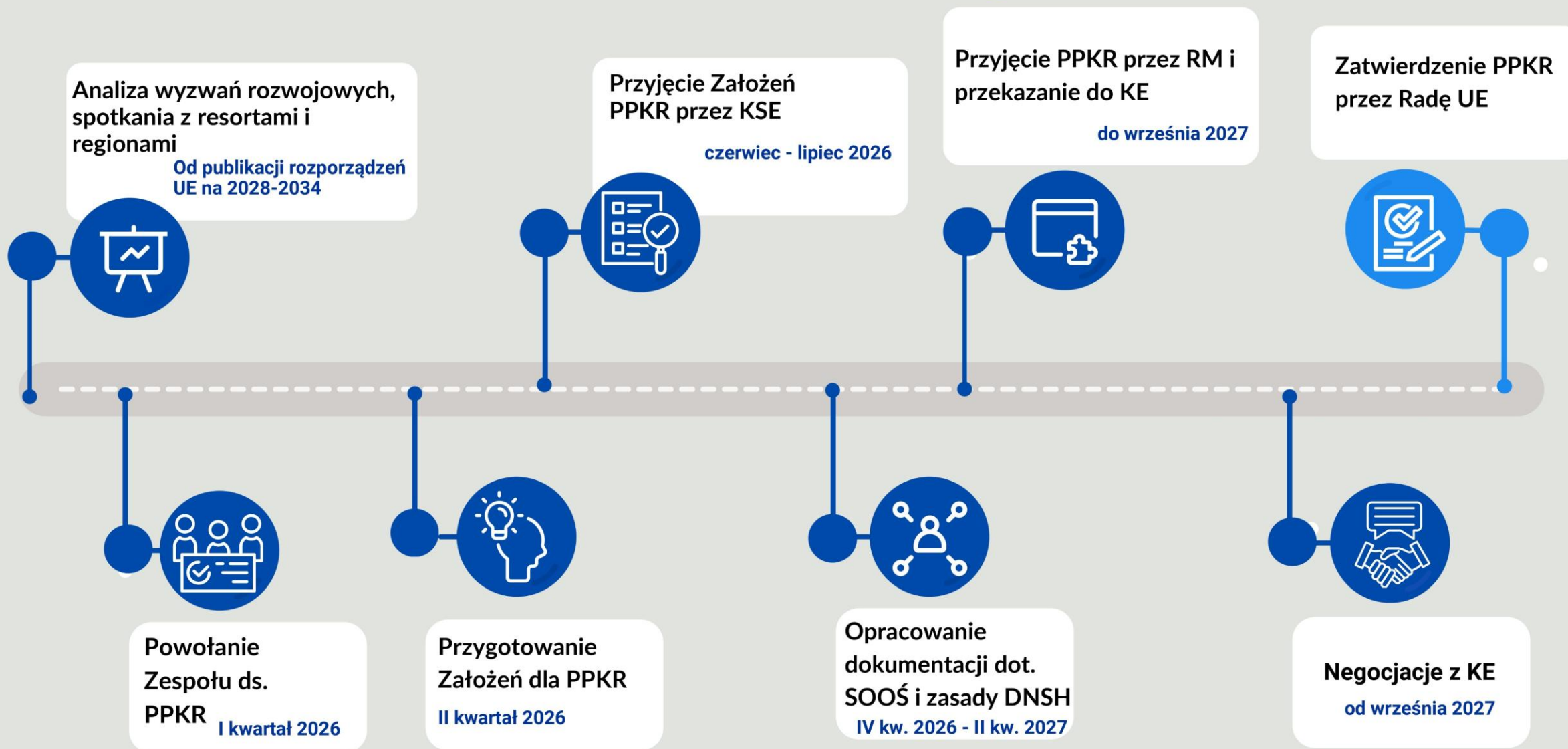
Cel: Wypracowanie rekomendacji do przygotowania Planu Partnerstwa Krajowego i Regionalnego dla Polski na lata 2028–2034

Skład:

- **strona rządowa** - przedstawiciele resortów właściwych ze względu na obszary objęte interwencjami PPKR, Główny Urząd Statystyczny, departamenty MFiPR (Instytucje Zarządzające i Instytucje Koordynujące)
- **strona samorządowa** - przedstawiciele Marszałków Województw oraz Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego
- **partnerzy spoza administracji** - przedstawiciele parterów społecznych, partnerów gospodarczych, organizacji społeczeństwa obywatelskiego, partnerów z obszaru rybołówstwa i rybactwa, ekonomii społecznej oraz środowiska naukowo-akademickiego



Prace nad PPKR – harmonogram działań





Ministerstwo Funduszy
i Polityki Regionalnej

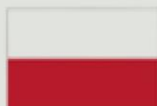


KRAJOWA
POLITYKA
MIEJSKA | 20
30

Dziękuję za uwagę



Fundusze
Europejskie



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



IV Konferencja SUMP

Nowe wymagania dot. SUMP

- w prawie europejskim

- Aleksandra Kopeć, Centrum Kompetencji SUMP
- Marcin Żywiątkowski, Centrum Kompetencji SUMP



Agenda



Rzeczpospolita
Polska



Dofinansowane przez
Unię Europejską



Centrum
Kompetencji
SUMP



Ministerstwo
Infrastruktury

Spotkanie jest finansowane ze środków Projektu wsparcia technicznego nr 101225324 (24-PL-TC-TA CEF PL 2025-2027) realizowanego w ramach Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) na lata 2021-2027.



Nowe wymagania dt. SUMP w prawie europejskim



Rozporządzenie TEN-T (EU) 2024/1679 i zał. V

Nakłada obowiązków związane z SUMP:

Ustanowienie Krajowego Programu Wsparcia SUMP (NSSP) do lipca 2025

Przyjęcie i monitorowanie SUMP zgodnych z załącznikiem V do rozporządzenia we 30 węzłach miejskich do 31 grudnia 2027

Gromadzenie i raportowanie do KE Wskaźników Mobilności Miejskiej (UMI) dla każdego węzła miejskiego do 31 grudnia 2027

Musimy zagwarantować:

Ciągłość aktualizacji SUMP-ów 30 węzłów miejskich – dokument jest ważny ok 10 lat, musi obejmować cały MOF

Wprowadzenie systemu monitorowania realizacji SUMP-ów węzłów miejskich

Gromadzenie i raportowanie do KE Wskaźników Mobilności Miejskiej (UMI) dla każdego węzła miejskiego do 31 grudnia 2027/28 oraz kolejno co 4 lata

Stosowane bezpośrednio

PL
Seria L
28.6.2024

2024/1679

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
(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,
uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 172,
uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,
po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,
uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,
uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,
stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽³⁾,
a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W komunikacie Komisji z 11 grudnia 2019 r. zatytułowanym „Europejski Zielony Ład” wyznaczono cel w zakresie neutralności klimatycznej, który ma zostać osiągnięty przez Unię do 2050 r., a także wyraźny cel redukcji emisji netto gazów cieplarnianych o co najmniej 55 % do 2030 r. w porównaniu z poziomami z 1990 r. Powyższe założenia wskazano jako cel w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 ⁽⁴⁾.
- (2) Emisje w sektorze transportu stanowią około 25 % całkowitych emisji gazów cieplarnianych w Unii i w ostatnich latach wzrosły. W ramach Europejskiego Zielonego Ładu wyrywa się szacunek do redukcji o 90 % emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu, tak aby do roku 2050 r. Unia stała się gospodarką neutralną dla klimatu, przy jednoczesnym dążeniu do osiągnięcia zerowego poziomu emisji zanieczyszczeń, jak ogłoszono w komunikacie Komisji z 12 maja 2021 r. zatytułowanym „Droga do zdrowej planety dla wszystkich. Plan działania UE na rzecz eliminacji zanieczyszczeń wody, powietrza i gleby”.
- (3) W komunikacie Komisji z 9 grudnia 2020 r. zatytułowanym „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości” (komunikat Komisji w sprawie strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności) określono cele pośrednie, aby wyznaczyć europejskiemu systemowi transportu drogę do osiągnięcia celów w zakresie zrównoważonej, inteligentnej i odpornej mobilności. W komunikacie przewiduje się, że kolejowy ruch towarowy powinien zwiększyć swój udział w rynku do 2030 r. o 50 %, a do 2050 r. – dwukrotnie, transport z wykorzystaniem frachtowych dróg wodnych i usług morskiej bliskiego zasięgu powinien zwiększyć swój udział w rynku o 25 % do 2030 r. i o 50 % do 2050 r., a ruch kolejowy w ramach kolei dużych prędkości powinien wzrosnąć do 2030 r. dwukrotnie, a do 2050 r. – trzykrotnie. Ponadto do 2030 r. na drogach Unii ma jeździć co najmniej 30 mln bezemisyjnych samochodów osobowych i 80 000 bezemisyjnych samochodów ciężarowych, a do 2050 r. prawie wszystkie samochody osobowe, dostawcze, autobusy oraz nowe pojazdy ciężkie mają być bezemisyjne. Co więcej, do 2030 r. regularny transport zbiorowy w UE na dystansie do 500 km powinien być neutralny pod względem emisji dwutlenku węgla, a co najmniej 100 miast w Europie powinno osiągnąć do 2030 r. neutralność klimatyczną.
- (4) Realizacja transeuropejskiej sieci transportowej stwarza sprzyjające warunki w zakresie bazy infrastrukturalnej, co pozwoli zapewnić większą zrównoważoność, przystępność cenową i inkluzywność wszystkich rodzajów transportu, udostępnić zrównoważone rozwiązania alternatywne w ramach systemu transportu multimodalnego oraz wprowadzić odpowiednie zachęty pobudzające do transformacji, w szczególności poprzez zapewnienie

⁽¹⁾ Dz.U. C 290 z 29.7.2022, s. 120.
⁽²⁾ Dz.U. C 492 z 30.12.2022, s. 62.
⁽³⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 24 kwietnia 2024 r. (dotyczące nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 13 czerwca 2024 r.
⁽⁴⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2015/1099 (Dz.U. L 243 z 9.7.2021, s. 1).

ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj> 1/230

Krajowy Punkt Kontaktowy SUMP

Rozporządzenie TEN-T (EU) 2024/1679

*„Do dnia 19 lipca 2025 r. państwa członkowskie [...] wyznaczają **krajowy punkt kontaktowy SUMP** oferujący pomoc w przygotowaniu i realizacji SUMP”.*

- **Pełnomocnik Ministra Infrastruktury ds. SUMP**



- **Oferowanie bezpośredniej pomocy węzłom miejskim:**

Punkt kontaktowy zapewnia wsparcie merytoryczne i techniczne w procesie przygotowania, aktualizacji oraz wdrażania Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP).

- **Koordinacja Krajowego Programu SUMP:**

Pełnomocnik zarządza realizacją programu, którego celem jest promowanie wysokiej jakości planów mobilności oraz wzmocnienie procesów ich monitorowania i oceny.

- **Współpraca na szczeblu międzynarodowym:**

Punkt kontaktowy bierze udział w spotkaniach Krajowych Punktów Kontaktowych SUMP państw członkowskich UE organizowanych przez Komisję Europejską oraz wymienia informacje na temat realizacji krajowej polityki SUMP.

- **Kierowanie pracami Centrum Kompetencji SUMP (CK SUMP):**

Pełnomocnik nadzoruje działalność Centrum, które stanowi zaplecze merytoryczne dla samorządów i wspiera go w bieżących działaniach.

- **Współpraca z Komisją Europejską:**

KPK pełni rolę łącznika w zakresie przedkładania SUMP i wymaganych wskaźników mobilności miejskiej do KE za pośrednictwem dedykowanego interfejsu internetowego.

Krajowy Program SUMP

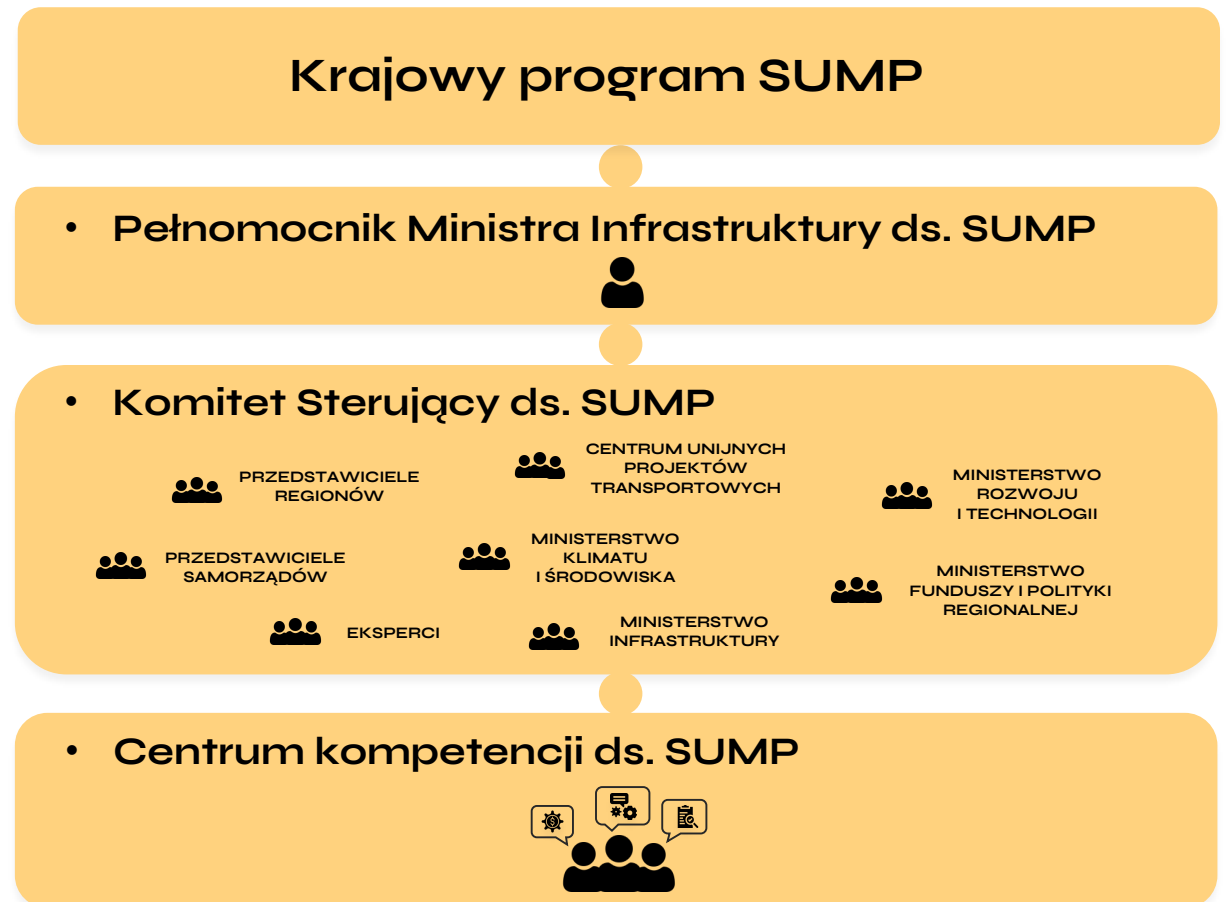
Rozporządzenie TEN-T (EU) 2024/1679

„Do dnia 19 lipca 2025 r. państwa członkowskie [...] ustanawiają krajowy program realizacji SUMP w celu wspierania węzłów miejskich w przyjmowaniu i realizacji SUMP”.



Krajowy program SUMP

Przyjęty Uchwałą nr 5 Komitetu Sterującego do spraw wsparcia Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej z dnia 20 sierpnia 2025 r. w sprawie przyjęcia dokumentu Krajowy Program SUMP



Krajowy Program SUMP

Obszary wsparcia SUMP

ZARZĄDZANIE
JAKOŚCIĄ



FINANSOWANIE

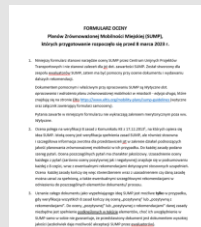


WSPARCIE
TECHNICZNE

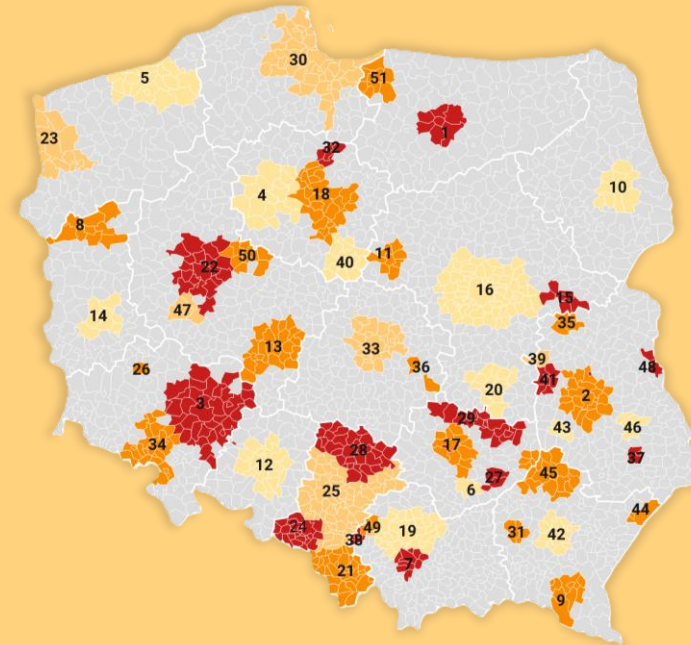


Zasady
zarządzania
jakością SUMP

Formularze
oceny SUMP



Repozytorium SUMP - 51 SUMPÓW



- Tworzenie bazy danych dotyczącej rozwoju koncepcji SUMP w Polsce
- Śledzenie postępów MOF w zakresie aktualizacji SUMP
- Wsparcie w monitorowaniu wskaźników UMI (w przyszłości)
- Zapewnienie jakości SUMP zgodnie z Rekomendacją KE 2023/550

30 węzłów miejskich TEN-T w Polsce

WĘZEŁ SIECI TEN-T to obszar miejski, gdzie elementy infrastruktury TEN-T do przewozów pasażerskich i towarowych, są połączone z innymi elementami tej infrastruktury oraz z infrastrukturą ruchu regionalnego i lokalnego, w tym infrastrukturą aktywnych rodzajów transportu;

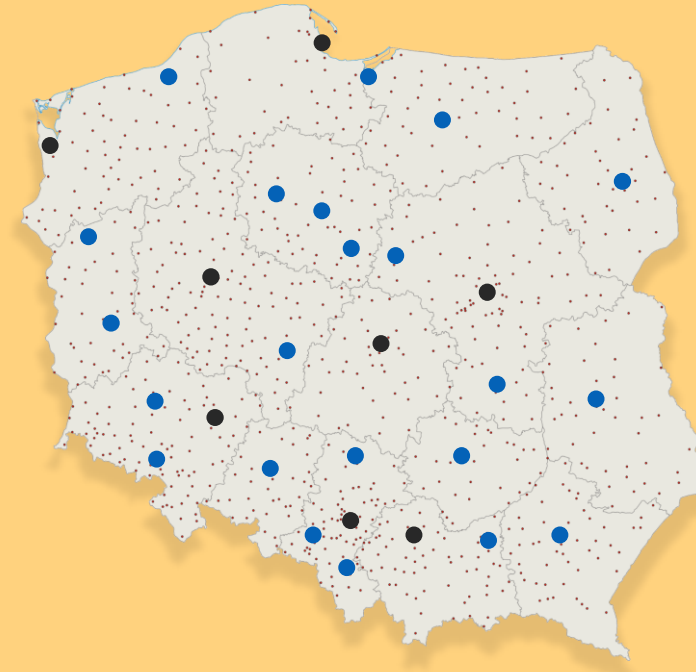
Z czego składa się węzeł miejski w kontekście TEN-T

MIEJSKI OBSZAR FUNKCJONALNY

INFRASTRUKTURA
TRANSPORTOWA BĘDĄCA
CZĘŚCIĄ TEN-T

PUNKTY DOSTĘPU
DO TEN-T, OTWARTE DLA
WSZYSTKICH OPERATORÓW

Na podstawie Załącznika II do Rozporządzenia TEN-T



Przyjęcie i monitorowanie

Do 31 grudnia 2027 r. wszystkie węzły miejskie przyjmą i będą monitorowały plan zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP), który to plan obejmuje między innymi:

- środki mające na celu integrację różnych rodzajów transportu,
- przejście na zrównoważoną mobilność,
- promowanie efektywnej mobilności bezemisyjnej i niskoemisyjnej, w tym logistyki miejskiej,
- zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem,
- w stosownych przypadkach ocenę dostępności transportu dla użytkownika.

Przyjmując i monitorując SUMP, organy lokalne, w stosownych przypadkach we współpracy z organami krajowymi, dokładają wszelkich możliwych starań w celu zapewnienia, aby SUMP były zgodne z wytycznymi zawartymi w załączniku V, przy jednoczesnym uwzględnieniu transeuropejskich przepływów transportowych na duże odległości.

Wytyczne dotyczące węzłów miejskich w kontekście opracowywania planów zrównoważonej mobilności miejskiej określono w Załączniku V do Rozporządzenia TEN-T

Wymogi Załącznika V

Dz.U. L z 28.6.2024

PL

ZAŁĄCZNIK V

WYTYCZNE DOTYCZĄCE PLANOWANIA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ W ODNIESIENIU DO WĘZŁÓW MIEJSKICH

W niniejszym załączniku określono wytyczne dotyczące węzłów miejskich w kontekście opracowywania planów zrównoważonej mobilności miejskiej.

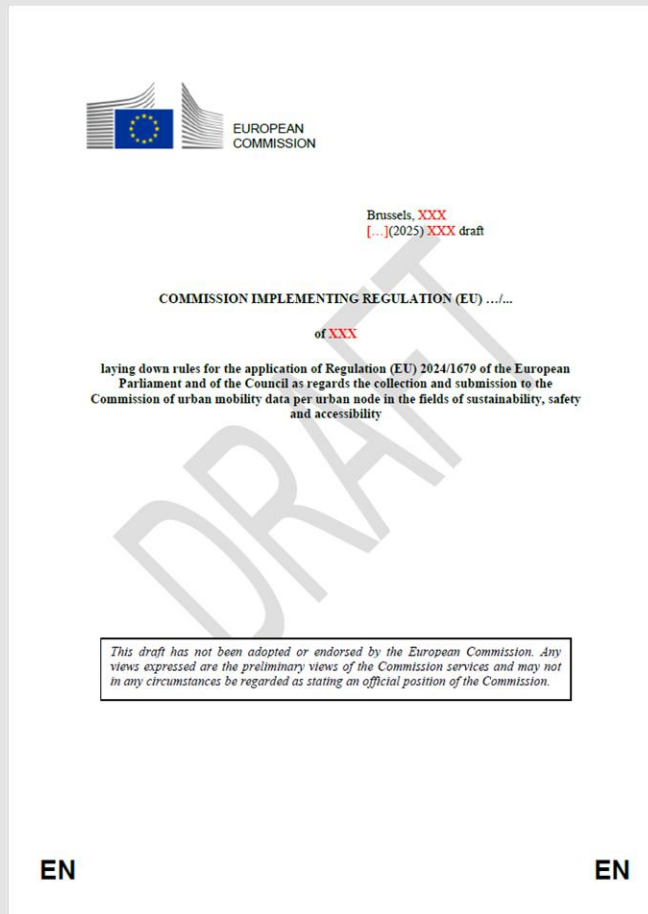
1. Cele i założenia głównym celem planu zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP) powinna być poprawa dostępności miejskiego obszaru funkcjonalnego dla wszystkich użytkowników, w tym osób z niepełnosprawnościami lub o ograniczonej możliwości poruszania się, oraz zapewnienie wysokiej jakości, bezpiecznej i zrównoważonej mobilności niskoemisyjnej przez miasto obszaru funkcjonalny i w jego obrębie, z uwzględnieniem roli, jaką w tym względzie mogą odegrać transport publiczny i aktywna mobilność. Plan ten powinien służyć w szczególności wspieraniu mobilności bezemisyjnej i niskoemisyjnej i wdrażaniu systemu transportu miejskiego, co przyczynia się do poprawy ogólnej wydajności transeuropejskiej sieci transportowej, w szczególności poprzez rozwój infrastruktury umożliwiającej niesakłobny ruch pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych, a także multimodalnych pasażerskich węzłów przesiadkowych w celu ułatwienia połączeń „pierwsze mili” i „ostatnie mili” oraz multimodalnych terminali towarowych obsługujących węzły miejskie.
2. Długoterminowa wizja i krótkoterminowy plan wdrażania: SUMP powinien obejmować długoterminową strategię przyszłego rozwoju infrastruktury transportowej i usług multimodalnych lub być powiązany z taką istniejącą strategią. Powinien zawierać również plan realizacji strategii w perspektywie krótkoterminowej. Powinien stanowić element zintegrowanego podejścia do rzecz zrównoważonego rozwoju obszaru miejskiego i być powiązany z odpowiednim zagospodarowaniem terenu i planowaniem przestrzennym. Długoterminową wizję i krótkoterminowy plan wdrażania, również pod kątem finansowym, należy w SUMP uwzględnić bezpośrednio lub w drodze odwołania do innego istniejącego planowania na wyższym szczeblu lub innego powiązanego planowania, bez uprzedniego wskazywania zobowiązań finansowych.
3. Integracja różnych rodzajów transportu: SUMP powinien promować transport multimodalny poprzez integrację różnych rodzajów transportu i środków mających na celu ułatwienie dostępnej, niesakłobnej 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 ekologii floty miejskiej, na rzecz poprawy dostępności dla wszystkich użytkowników i zmniejszenia zatowarów komunikacyjnych, a także zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego zgodnie z unijnymi standardami bezpieczeństwa ruchu drogowego, zwłaszcza jeśli chodzi o nieochronionych uczestników ruchu drogowego, w tym, w stosownych przypadkach, użytkowników aktywnych rodzajów transportu.
4. Skuteczne funkcjonowanie transeuropejskiej sieci transportowej: SUMP powinien należyte uwzględnić wpływ różnych działań, mających na przepływ ruchu, zarówno pasażerskiego, jak i towarowego, w ramach transeuropejskiej sieci transportowej, z myślą o zapewnieniu niesakłobnego transzju przez węzły miejskie, objazdów wokół nich lub wzajemnych połączeń między nimi, z uwzględnieniem pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych. Powinien on obejmować w szczególności działania mające na celu zmniejszenie zatowarów komunikacyjnych, poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i usunięcie węzłów gwałt mających wpływ na przepływ ruchu w ramach transeuropejskiej sieci transportowej.
5. Podejście partycypacyjne: opracowywanie i wdrażanie SUMP powinno opierać się na zintegrowanym podejściu charakteryzującym się wysokim poziomem współpracy, koordynacji i konsultacji między różnymi szczeblami administracji i właściwymi organami. Zaangażowani powinni być również obywatele, przedstawiciele społeczeństwa obywatelskiego i podmioty gospodarcze.
6. Monitorowanie i wskaźniki skuteczności działania: SUMP powinien zawierać cele, wartości docelowe i wskaźniki determinujące obecną i przyszłą skuteczność systemu transportu miejskiego. Wdrażanie SUMP powinno być monitorowane za pomocą wskaźników skuteczności działania.

Wytyczne dot. SUMP

Załącznik V

1. Cele i założenia
2. Długoterminowa wizja i krótkoterminowy plan wdrażania
3. Integracja różnych rodzajów transportu
4. Skuteczne funkcjonowanie transeuropejskiej sieci transportowej
5. Podejście partycypacyjne
6. Monitorowanie i wskaźniki skuteczności

Gromadzenie i raportowanie UMI



Akt wykonawczy definiuje 12 wskaźników, ustanawia metodykę gromadzenia i przedkładania danych, określający indywidualne terminy przedkładania takich danych (trzy do pięciu lat).

Akt wykonawczy zostaje **przygotowany w ścisłej współpracy z państwami członkowskimi oraz ich organami regionalnymi i lokalnymi** i podczas przygotowań uwzględnia się dostępność danych na szczeblu lokalnym danych oraz istniejące plany mobilności miejskiej.

Komisja ustanawia również interfejs internetowy umożliwiający właściwym organom przedkładanie SUMP i wskaźników i umożliwiający państwom członkowskim zapewnienie przedłożenia SUMP i wskaźników.

Wskaźniki UMI

(HO)

Wskaźniki horyzontalne (3)

(SU)

Wskaźniki zrównoważenia (2)

(SA)

Wskaźniki bezpieczeństwa (3)

(AC)

Wskaźniki dostępności (3)

Obszar gromadzenia wskaźników



Gromadzenie i raportowanie UMI

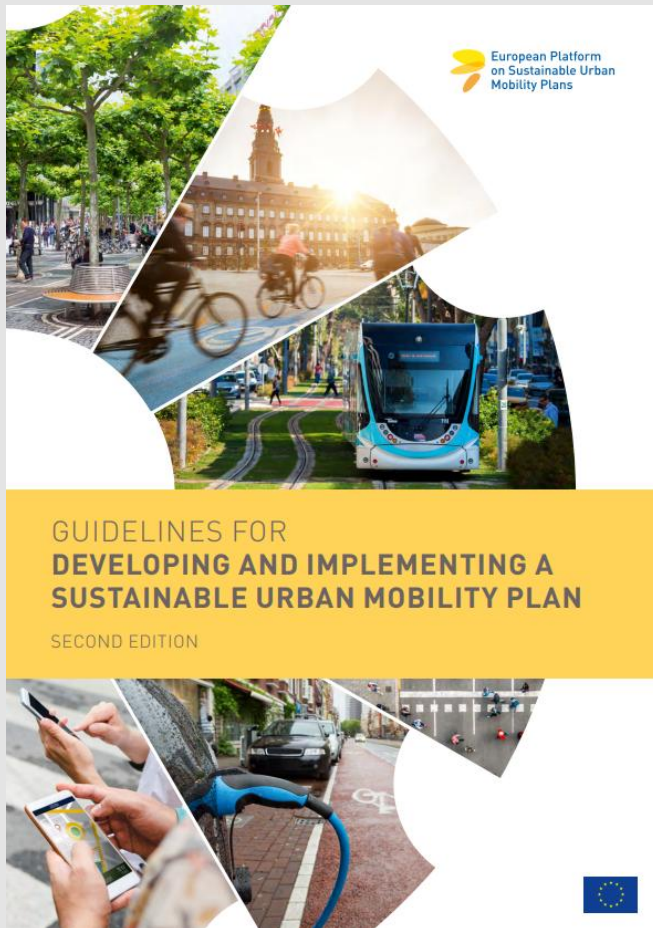
Na podstawie kodów LAU - dla każdego węzła miejskiego wyznacza się listę kodów LAU z których obszaru wskaźniki będą gromadzone i raportowane.

Listę kodów LAU należy przekazać do Komisji Europejskiej do 31 grudnia 2026 r.

Częstotliwość raportowania wskaźników

Do dnia 31 grudnia 2027 r., a następnie do dnia 31 grudnia co czwartego roku, państwo członkowskie przedkłada dane dotyczące każdego wskaźnika określonego w załączniku. W przypadku wskaźnika wymagającego danych rocznych dane przedkładane co cztery lata obejmują trzy lata pomiędzy latami sprawozdawczymi.

Co dalej?



Nowe wytyczne 3.0

- Aktualizacja wynikająca z przyjęcia nowego rozporządzenia TEN-T
- Lepsze powiązanie z politykami UE – m.in. Zielony Ład, New European Mobility Framework
- Większy nacisk na planowanie poza granicami miasta.
- Zmiana narracji KE: **Functional City** zamiast Funcional Urban Area (FUA).
- Wzmocnienie roli danych i modelowania

Wsparcie dla węzłów miejskich – Projekt CEF

W ramach projektu CEF w ramach projektu „Support to the implementation of the TEN-T policy in Poland for 2025-2027„ oferowane jest wsparcie dla węzłów miejskich w szczególności w zakresie:

- wsparcia Węzłów w gromadzeniu i raportowaniu wskaźników UMI
- przygotowania Krajowych Wytycznych SUMP
- współpracy w ramach Sieci Węzłów Miejskich

Przewidywane kierunki działań na szczeblu UE

SPRAWOZDANIE SPECJALNE 05/2026

PL

Zrównoważona mobilność na obszarach miejskich

Coraz bliżej celu, lecz kluczowe będzie zaangażowanie na poziomie lokalnym



Główne zalecenia ETO dla KE do IV kw. 2028 r. czyli co Komisja powinna poprawić

Zalecenie 1 - Zwiększenie wsparcia udzielanego państwom członkowskim

Zalecenie 2 - Monitorowanie udziału w strukturze modalnej

Zalecenie 3 - Monitorowanie, czy SUMP w odpowiedni sposób obejmują dane obszary geograficzne

Zalecenie 4 - Opracowanie solidnej metodyki pomiaru zmian w zakresie emisji gazów cieplarnianych

Dziękujemy za uwagę

Centrum Kompetencji ds. SUMP
Wydział Innowacyjnej i Zrównoważonej Mobilności
Departament Strategii Transportu
Kontakt: sump@mi.gov.pl



Zapraszamy do subskrypcji
Newslettera CK SUMP!

[Zapisz się!](#)



Ministerstwo
Infrastruktury

IV Konferencja SUMP

Działania CK SUMP

- Magdalena Ogonowska, Centrum Kompetencji SUMP



Agenda



Rzeczpospolita
Polska



Dofinansowane przez
Unię Europejską



Centrum
Kompetencji
SUMP



Ministerstwo
Infrastruktury

Spotkanie jest finansowane ze środków Projektu wsparcia technicznego nr 101225324 (24-PL-TC-TA CEF PL 2025-2027) realizowanego w ramach Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) na lata 2021-2027.

Centrum Kompetencji ds. SUMP

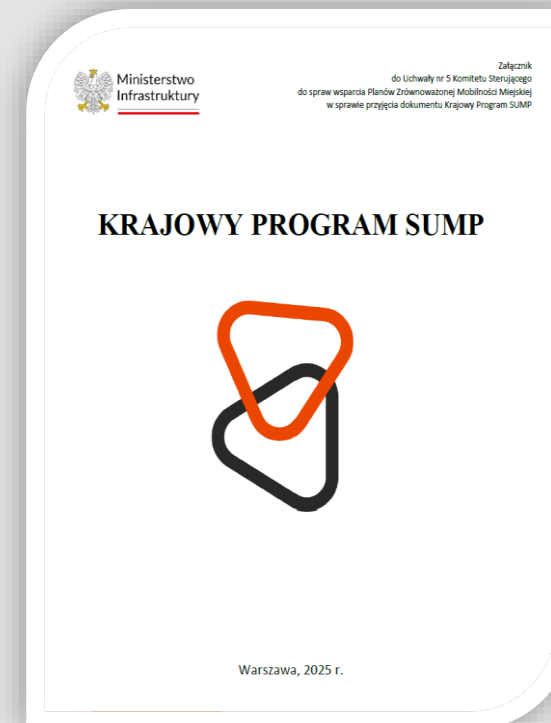
Dotychczasowe działania i kierunki rozwoju

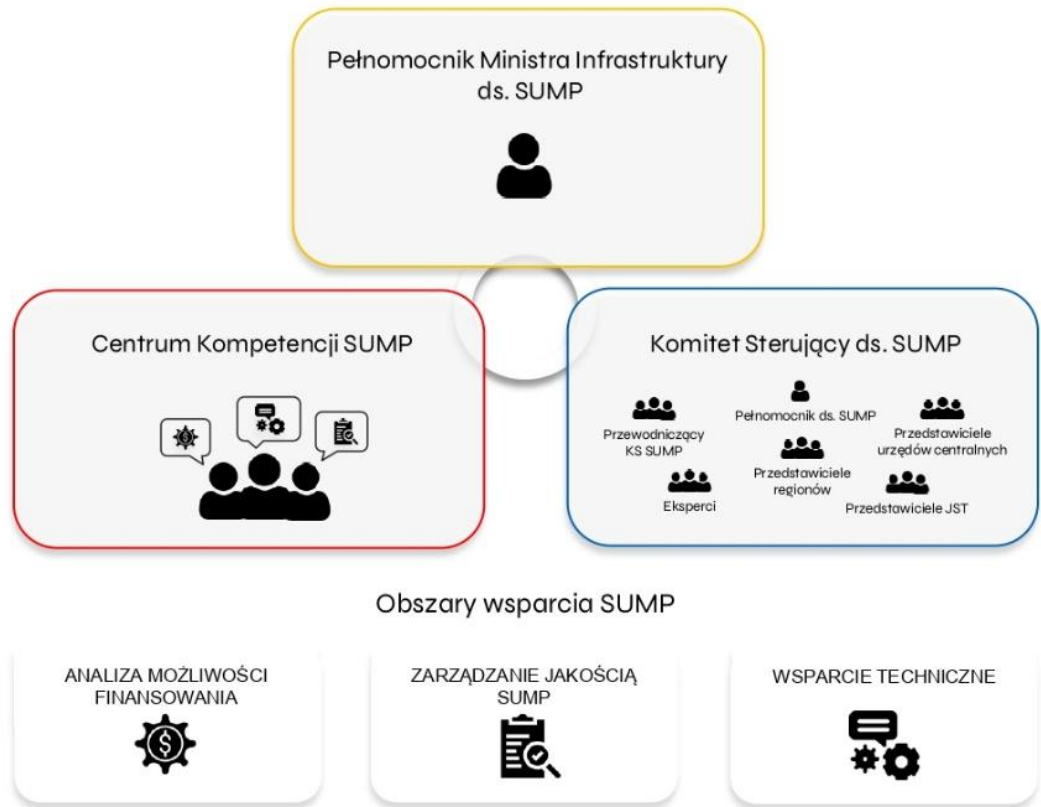
CK SUMP - dotychczasowe działania i kierunki rozwoju

I POSIEDZENIE
RADY EKSPERCKIEJ DO SPRAW PLANÓW
ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ
 18 października 2019 r.
 Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa
 ul. Chałubińskiego 4/6 (sala A, budynek B, 8 p.)

10:00 – 10:30	Rejestracja i kawa powitana
10:30 – 10:45	Otwarcie spotkania przez Przewodniczącego Rady eksperckiej ds. SUMP Adrian Mazur Dyrektor Departamentu Strategii Transportu Ministerstwo Infrastruktury
10:45 – 11:00	Prezentacja zasad funkcjonowania Rady eksperckiej ds. SUMP Maria Perkuszczyńska Naczelnik Wydziału, Departament Strategii Transportu Ministerstwo Infrastruktury
11:00 – 11:30	CIVITAS PROSPERITY - PORADNIK – opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) Maria Perkuszczyńska Naczelnik Wydziału, Departament Strategii Transportu Ministerstwo Infrastruktury dr inż. Maciej Mochnej, Zastępca Dyrektora Instytutu Pojazdów Szynowych Polskiej Kolei Wąskotorowej SMG Ekspert / Krajowy Punkt Kontaktowy CIVITAS Prosperity
11:30 – 11:40	Przerwa kawowa
11:40 – 12:00	Przebieg pilotażu SUMP Małgorzata Kubiszewska Naczelnik Wydziału, Departament Programów Infrastrukturalnych Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju
12:00 – 13:00	Lunch
13:00 – 13:45	Dyskusja na temat priorytetowej tematyki na kolejne spotkania
13:45 – 14:00	Podsumowanie i zakończenie spotkania

MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY
 ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa
 www.mgi.gov.pl | telefon: 222 900 177
 e-mail: kancelaria@mgi.gov.pl | Twitter @MI_GOV





DLACZEGO ?

PO CO ?

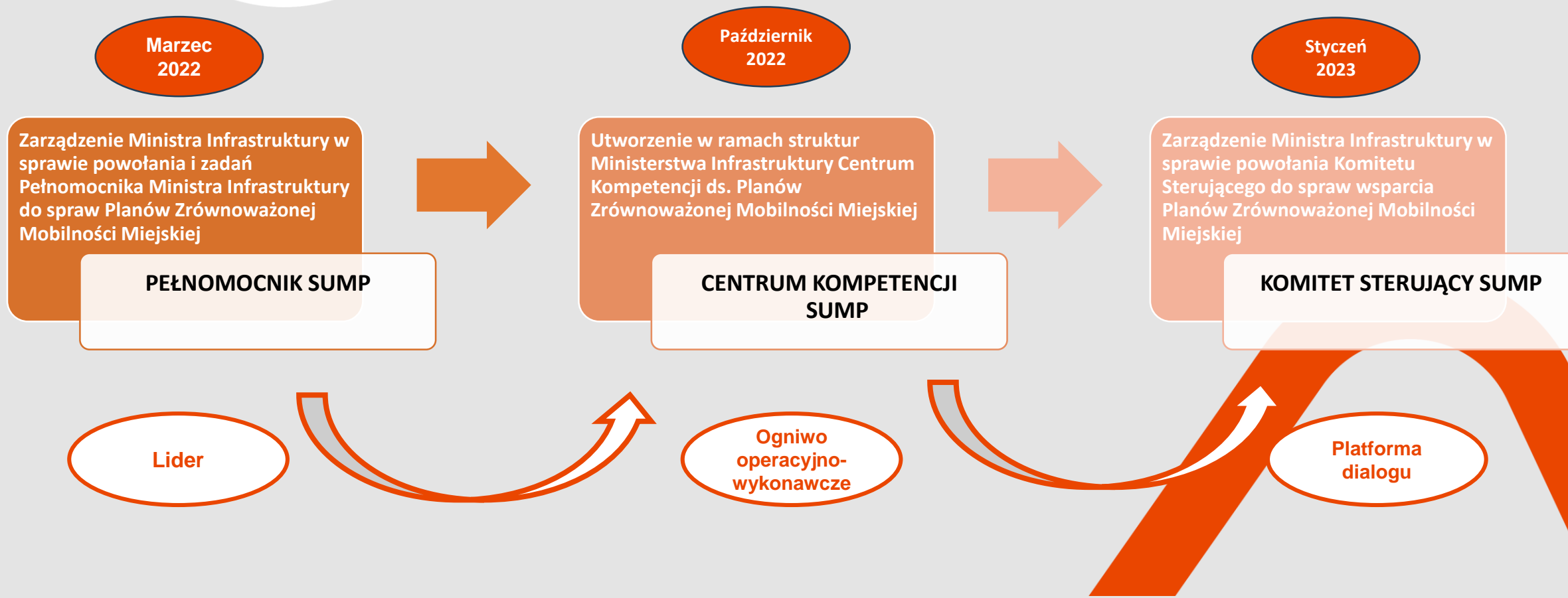
Realizacja reformy E2G Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO)

Krajowa struktura wsparcia SUMP

Wsparcie wdrażania unijnych i krajowych wytycznych dotyczących rozwoju koncepcji SUMP zgodnie z założeniami dokumentów strategiczno-programowych

Krajowy Program SUMP

CK SUMP JAKO ELEMENT SYSTEMU



FORMALNA PODSTAWA DZIAŁANIA CK SUMP

REGULAMIN WEWNĘTRZNY DEPARTAMENTU STRATEGII TRANSPORTU MI

GŁÓWNE ZADANIA

Organizacja

- ✓ obsługa organizacyjno-kancelaryjna KS SUMP

Koordinacja

- ✓ koordynacja wsparcia doradczego na rzecz JST w procesie przygotowania, wdrażania, monitorowania i aktualizacji SUMP
- ✓ wsparcie koordynacji polityki spójności z pozostałymi funduszami (np. InvestEU, RRF) oraz programami zarządzanymi centralnie przez KE

Analiza/monitoring

- ✓ pozyskiwanie i aktualizacja danych na potrzeby monitorowania postępów miast we wdrażaniu SUMP, zgodnie z wytycznymi KE dotyczącymi wskaźników monitorowania mobilności miejskiej, w tym prowadzenie repozytorium SUMP
- ✓ zapewnienie funkcjonowania systemu oceny i ewaluacji SUMP
- ✓ monitorowanie aktywności na poziomie KE w obszarze SUMP i Wskaźników Mobilności Miejskiej (UMI)
- ✓ koordynacja współpracy z węzłami miejskimi TEN-T w procesie monitorowania, wdrażania i aktualizacji SUMP oraz gromadzenia i raportowania Wskaźników Mobilności Miejskiej (UMI) zgodnie z rozporządzeniem TEN-T

Wsparcie merytoryczne

- ✓ popularyzowanie wiedzy i najlepszych praktyk dotyczących przygotowywania SUMP oraz w zakresie UMI

Systematyczne wzmacnianie potencjału

✓ Wzrost znaczenia SUMP = więcej obowiązków

✓ Zwiększenie wymagań unijnych (TEN-T)

✓ Zwiększające się potrzeby JST

✓ Rozbudowa systemu wsparcia



<https://www.gov.pl/web/infrastruktura/newsletter-ck-sump>

Popularyzowanie
wiedzy i
najlepszych
praktyk
SUMP/UMI

Obsługa
organizacyjno-
kancelaryjna
KS SUMP

Od stycznia 2023 do maja 2026
8. posiedzeń i 7. przyjętych uchwał

<https://www.gov.pl/web/infrastruktura/komitet-sterujacy-ds-wsparcia-sump>

GLÓWNE ZADANIE CK SUMP

=

Rozwijanie systemu wsparcia SUMP w Polsce

Przygotowanie udziału w
konferencjach/debatach/spotkaniach

Wspieranie
Pełnomocnika
SUMP w
realizacji
zadań

Realizacja
projektów
wsparcia
doradczego

<https://www.gov.pl/web/infrastruktura/projekty-wsparcia-merytorycznego-miast-i-miejskich-obszarow-funkcjonalnych>

<https://legislacja.rcl.gov.pl/projekt/12406700>

Działania w
zakresie
kompleksowego
uregulowania
statusu SUMP w
polskim porządku
prawnym

Przygotowanie
i realizacja
Krajowego
Programu
SUMP

<https://www.gov.pl/web/infrastruktura/krajowy-program-wsparcia-sump>

BEZPOŚREDNIE ZAANGAŻOWANIE NA POZIOMIE UNIJNYM



Mobility and Transport


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



Zwiększanie widoczności polskiej perspektywy w pracach grupy eksperckiej Komisji Europejskiej



Dostarczanie opinii i przykładów dobrych praktyk oraz analiz



Uczestnictwo w wypracowywaniu rekomendacji i wytycznych, które wpływają na standardy mobilności w Europie (np. wytyczne SUMP, wskaźniki UMI, definiowanie i delimitacja MOF)



Aktywność w ramach podgrup eksperckich EGUM

Reprezentowanie Polski w doraźnej grupie roboczej "Ad hoc" działającej przy Komitecie TEN-T ds. wskaźników mobilności miejskiej (UMI)

Od końca 2024 roku CK SUMP systematyczny udział w pracach grupy ad hoc

Koordinacja konsultacji kolejnych wersji projektu aktu wykonawczego KE

Skuteczne działanie na rzecz uwzględnienia stanowiska PL (zmniejszenie liczby wskaźników, ograniczenia zasięgu zbierania danych)

Współpraca z państwami członkowskimi nad ostatecznym kształtem projektu

Cykliczne spotkania platformy Krajowych Punktów Kontaktowych SUMP



Zaangażowanie w inne projekty/aktywności UE



Aktywność w grupie doradczej projektu „SUMP for BSR”
<https://bsr-sump.eu/>



Partnerstwo w projekcie - Next Level Parking
<https://www.interreg-central.eu/projects/nxtlvl-parking/>



Wsparcie szkoleniowe – współorganizacja warsztatów z EIB Jaspers
<https://jaspers.eib.org/knowledge/events/sump-training-session-poland>



**Monitorowanie
programowania
nowej
perspektywy
finansowej UE**



**Realizacja wraz z
CUPT projektu
CEF „Wsparcia
węzłów
miejskich TEN-T”**



**Nowe krajowe
wytyczne SUMP**



**Aktywność w
kształtowaniu
Krajowej Polityki
Miejskiej**

AKTYWNOŚCI NA POZIOMIE KRAJOWYM



Udział w sieci partycypacji CUPT

<https://www.cupt.gov.pl/centrum-unijnych-projektow-transportowych/partycypacja/>



Wsparcie techniczne dla Planów Mobilności generatorów ruchu



Współpraca z uczelniami i środowiskiem eksperckim (Politechnika Warszawska, Politechnika Krakowska)



Aktywność publicystyczna

Zwiększenie rozpoznawalności inicjatyw oraz promocji polskich SUMP-ów i lokalnych dobrych praktyk (wydawanie Newslettera SUMP/artykuły w periodykach, np. biuletyn IGKM)



Europejski Tydzień Mobilności
Promowanie idei ETM

AKTYWNOŚCI NA POZIOMIE KRAJOWYM

Główne obszary działalności CK SUMP w najbliższych dwóch latach koncentrować się będą na dalszym wspieraniu JST w zakresie opracowania i monitorowania realizacji oraz aktualizacji SUMP, w szczególności w celu zapewnienia spełnienia wymogów wynikających z rozporządzenia TEN-T przez 30 polskich węzłów miejskich wymienionych w załączniku II do ww. rozporządzenia.

Uchwała nr 6

Komitetu Sterującego do spraw wsparcia
Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej

z dnia 31 grudnia 2025 r.

w sprawie przyjęcia dokumentu pn. „Plan pracy Centrum Kompetencji do spraw Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej na lata 2026-2027”

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 pn. „Plan pracy Centrum Kompetencji do spraw Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej na lata 2026-2027”.

§ 2. Plan pracy Centrum Kompetencji do spraw Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej na lata 2026-2027 stanowi załącznik do uchwały.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

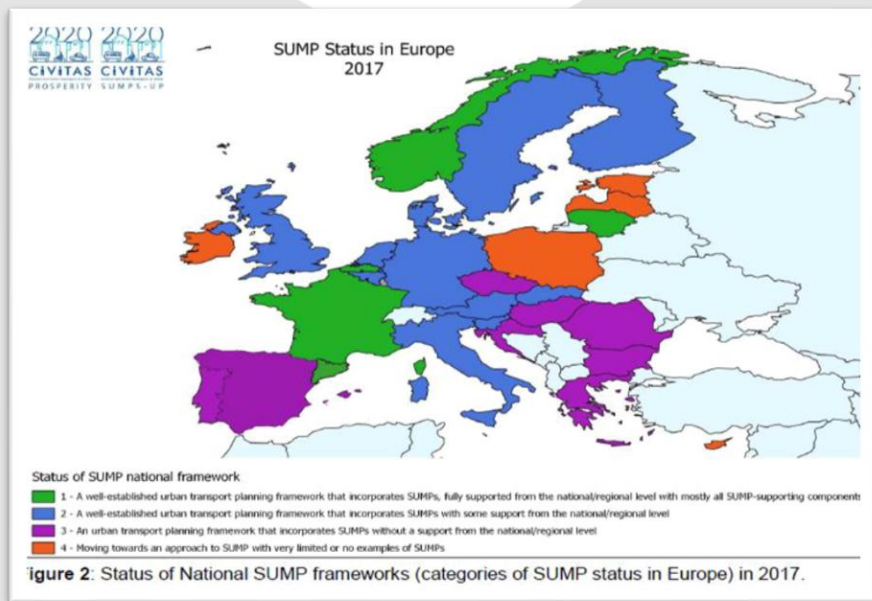
Przewodniczący
Komitetu Sterującego
do spraw wsparcia Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej

SUMP W PL

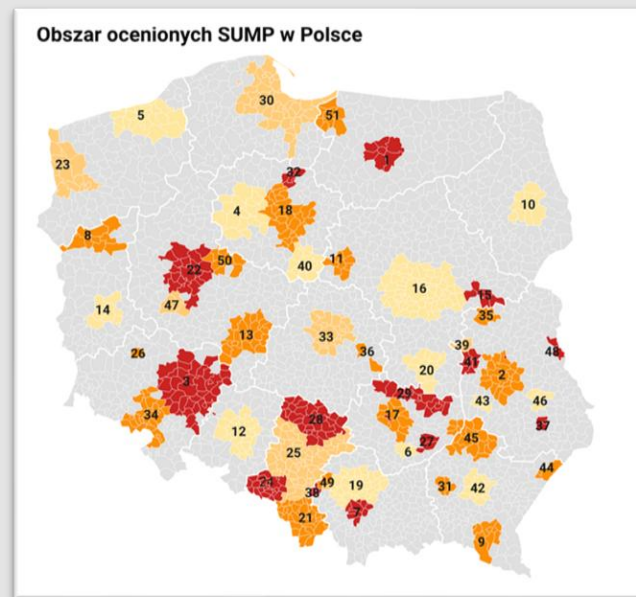
Wczoraj ...

Dziś ...

Jutro ...



* źródło: CIVITAS PROSPERITY 3rd TaskForce Meeting, Warszawa, 20 sierpnia 2018



* źródło: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/repozytorium-sump>



* <https://legislacja.rcl.gov.pl/projekt/12406700>

Newsletter CK SUMP

<https://www.gov.pl/web/infrastruktura/newsletter-ck-sump>



Ministerstwo
Infrastruktury

O ministerstwie **Co robimy** Aktualności

[Ministerstwo Infrastruktury](#) > [Co robimy](#) > [Zadania](#) > [Rozwój transportu w Polsce](#) > [Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej \(SUMP\)](#) > [Aktualności i Newsletter CK SUMP](#) > Newsletter CK SUMP

[< Powrót](#)

Newsletter CK SUMP

 Aby zapisać się do subskrypcji newslettera wyślij wiadomość e-mail na adres:
newsletter.sump@mi.gov.pl



newsletter.sump@mi.gov.pl



CK SUMP

13/05/2026

Dziękujemy za uwagę!

Centrum Kompetencji ds. Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej

Wydział Innowacyjnej i Zrównoważonej Mobilności

Departament Strategii Transportu

Ministerstwo Infrastruktury

e-mail: sump@mi.gov.pl

Zapraszamy do subskrypcji **Newslettera CK SUMP**



Ministerstwo
Infrastruktury



<https://www.gov.pl/web/infrastruktura/newsletter-ck-sump>

IV Konferencja SUMP

Projekty partnerskie CK SUMP

- Baltic Sea Region

- prof. Marcin Wołek, Uniwersytet Gdański



Agenda



Rzeczpospolita
Polska



Dofinansowane przez
Unię Europejską



Centrum
Kompetencji
SUMP



Ministerstwo
Infrastruktury

Spotkanie jest finansowane ze środków Projektu wsparcia technicznego nr 101225324 (24-PL-TC-TA CEF PL 2025-2027) realizowanego w ramach Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) na lata 2021-2027.



Projekt SUMPS for BSR: rola monitoringu i ewaluacji w opracowaniu i wdrożeniu SUMP

Marcin Wołek, Aleksander Jagiełło, Anna Michalska-Szajer

Uniwersytet Gdański

Warszawa

13.05.2026





Agenda

- Charakterystyka projektu SUMP for BSR
- Różne miasta, podobne wyzwania?
- Znaczenie M & E w planowaniu zrównoważonej mobilności miejskiej
- Indicator Selector Tool
- Monitoring & Evaluation Plan Template
- Case studies
- Podsumowanie



Charakterystyka projektu

PROGRAMME 2021-2027

PRIORITY 3 CLIMATE-NEUTRAL SOCIETIES

OBJECTIVE 3.3 SMART GREEN MOBILITY

- 11.2023-10.2026;
- Projekt typu core;
- Łączny budżet 3,07 mln EUR;
- Zróżnicowane konsorcjum;

- Wsparcie dla monitoringu i ewaluacji;
- Możliwość testowania rozwiązań w zakresie mobilności aktywnej;
- Rozbudowany pakiet szkoleniowy.

Tested approaches for the collection of data on active modes and lessons learned Experiences from the implementation and evaluation phase of local pilots

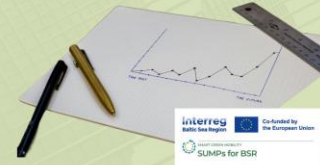
SUMP's for BSR - Enhancing Effective Sustainable Urban Mobility Planning for Supporting Active Mobility in BSR Cities

Institute of Baltic Studies, February 2026

MONITORING & EVALUATION – SETTING UP FRAMEWORK & DEFINING INDICATORS.

Don't miss the last chance to register, only one week left till the start of the module

4 & 11 FEB,
2026
Starting
at 09:00
CET



COLLECTING DATA FOR WALKING & CYCLING

Don't miss the last chance to register, only one week left till the start of the module

4 & 18 MAR,
2026
Starting
at 09:00
CET



GETTING STARTED WITH THE SUMP PROCESS AND ITS BASIC PRINCIPLES

Thank you for participating!
You can find all the materials and recording on our SUMP Competence Centre



STAKEHOLDER ENGAGEMENT IN PLANNING MOBILITY MEASURES AND SUMPS

Don't miss the last chance to register, only one week left till the start of the module

13 & 27 MAY,
2026
Starting
at 09:00
CEST



Centrum Kompetencji SUMP dla Regionu Morza Bałtyckiego: webinary i szkolenia w 2026 roku

Modules



Module 1: Getting started with the process and its basic principles

Learn the foundations of Sustainable Urban Mobility Plans
webinar — 14.01.2026, 09:00 CET,
workshop — 21.01.2026, 09:00 CET.



Module 2: Setting up a monitoring and evaluation framework and defining indicators

Develop a robust system for assessing sustainable urban mobility.
webinar — 04.02.2026, 09:00 CET,
workshop — 11.02.2026, 09:00 CET.



Module 3: Collection of data for active modes

Learn the techniques for collecting and using walking and cycling data.
webinar — 04.03.2026, 09:00 CET,
workshop — 18.03.2026, 09:00 CET.



Module 4: Experimenting with potential mobility solutions to promote active modes

Discover the value of small-scale pilots
webinar — 22.04.2026, 09:00 CEST,
workshop — 29.04.2026, 09:00 CEST.



Module 5: Engaging stakeholders in planning mobility measures and SUMP

Build effective collaboration with decision-makers, residents and other stakeholders.
webinar — 13.05.2026, 09:00 CEST,
workshop — 27.05.2026, 09:00 CEST.



Module 2: Setting up a monitoring and evaluation framework and defining indicators

This module highlights the importance of monitoring and evaluation (M&E) in sustainable urban mobility planning by introducing a monitoring and evaluation framework, process description and practical tools developed by the SUMP's for BSR project, tailored to help small and mid-sized cities with different capacities build effective local M&E processes.

What will you learn?

- ✓ Basic principles for the monitoring and evaluation framework
- ✓ How to select suitable indicators taking into account available resources and local needs, and how to align them with the SUMI and TEN-T regulation requirements
- ✓ How to create local monitoring and evaluation plans – where to start and what to consider
- ✓ Different data collection methods
- ✓ Monitoring methodology, evaluation methodology and how to use the results
- ✓ Stakeholders' engagement importance in monitoring and evaluation processes
- ✓ Real-life examples of local monitoring and evaluation plans, effective use of data and selection of indicators.

The webinar recording provides a clear and practical introduction to monitoring and evaluation (M&E) in Sustainable Urban Mobility Planning.

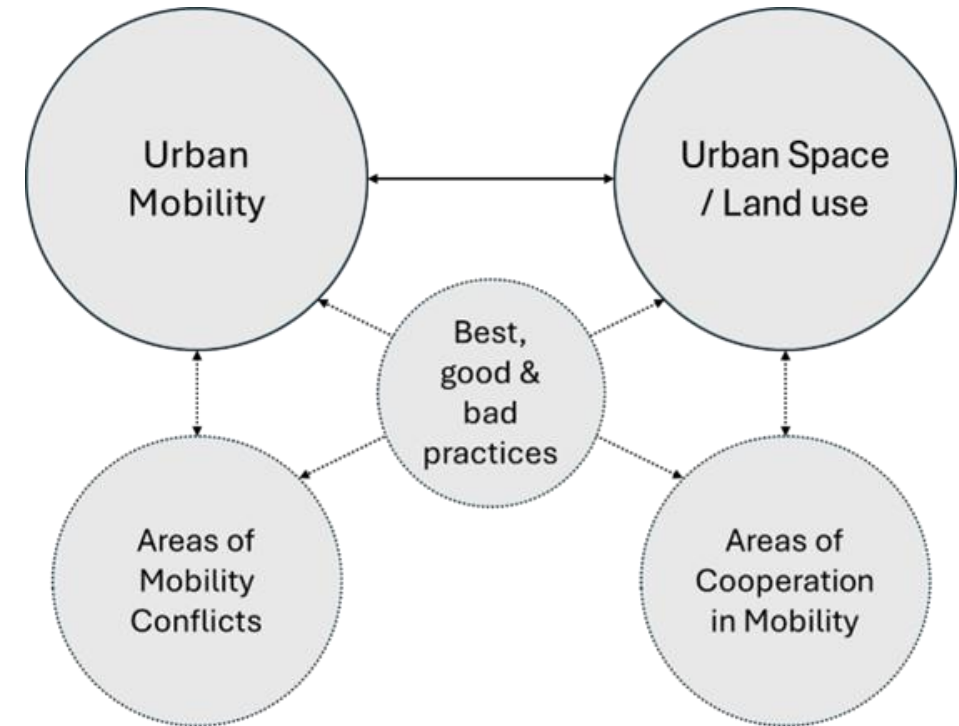
The first part of the webinar focuses on the basic principles of monitoring and evaluation, explaining how M&E support different phases of the SUMP process, from preparation and strategy development to implementation and learning. The presentation clarifies key concepts such as outputs, outcomes and impacts, the role of baselines and targets, and how monitoring and evaluation plans link to action and implementation plans. It also includes insight into indicator selection, data sources, stakeholder involvement, and practical ways to address common challenges such as data gaps, limited resources and continuity over time.

The second presentation introduces the Monitoring and Evaluation Framework developed within the SUMP's for BSR project, including the Indicator Selector Tool and Monitoring & Evaluation Plan Template. The presentation explains how these tools help cities of different sizes build feasible and meaningful M&E practices, illustrated with real-life examples from the Baltic Sea Region. Finally, the City of Malmö from Sweden and the Cēsis municipality from Latvia share their experiences on the monitoring and evaluation topic.



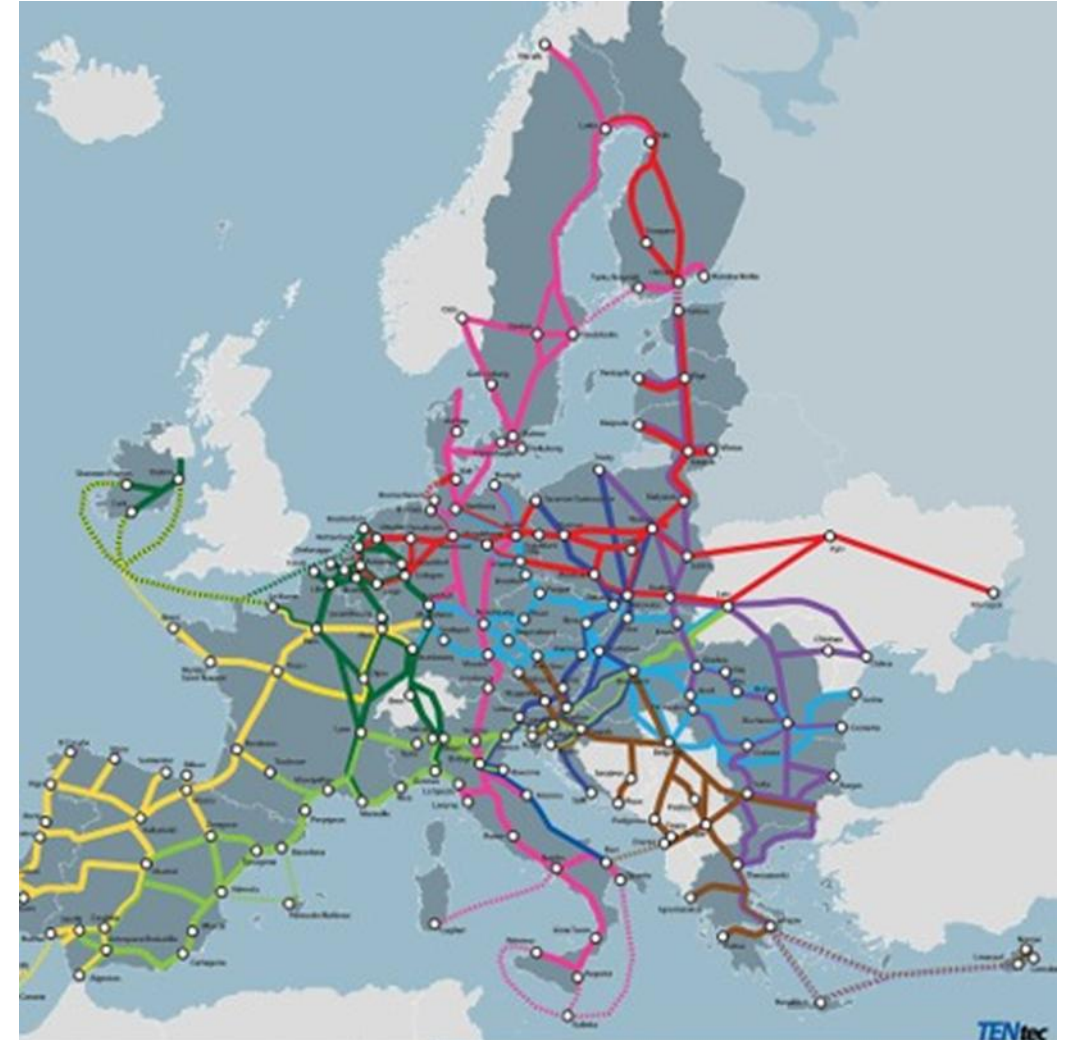
Różne miasta, podobne wyzwania?

- Prawie połowa (43%) ludności UE mieszka w małych obszarach miejskich liczących od 5 000 do 50 000 mieszkańców;
- Populacja regionu Morza Bałtyckiego (BSR) wynosiła 106 milionów osób, co stanowiło jedną czwartą (24%) populacji UE w 2020 roku.
- Krajobraz miejski regionu BSR jest kształtowany przez małe i średnie miasta, które odgrywają kluczową rolę w budowaniu spójności przestrzennej i społecznej.
- W regionie BSR znajduje się 135 Funkcjonalnych Obszarów Miejskich (FUA), obejmujących 63% całkowitej populacji regionu. Ich rola jest szczególnie istotna na obszarach o niskiej gęstości zaludnienia, gdzie pełnią funkcję ważnych centrów rozwoju społeczno-gospodarczego;
- Chociaż inicjatywy takie jak „SUMP Guide for Smaller Cities and Towns” podkreślają potrzebę indywidualnego podejścia, w dyskusjach poświęcono niewiele uwagi zróżnicowaniu ram monitorowania i ewaluacji (M&E) pomiędzy miastami różnej wielkości.



Wyzwania dla zrównoważonego planowania mobilności miejskiej w regionie Morza Bałtyckiego: zmienione rozporządzenie TEN-T

- Sieć TEN-T jest rozwijana z dodatkowymi obowiązkami dla węzłów miejskich (w tym megaprojekt Rail Baltica). W UE wyznaczono 431 węzłów miejskich.
- W regionie Morza Bałtyckiego znajduje się 135 Miejskich Obszarów Funkcjonalnych (FUA), które obejmują prawie 2/3 całej populacji regionu.
- Do 2027 roku powinny one przyjąć SUMP dla obszaru funkcjonalnego;
- W rozporządzeniu zaproponowany został również bazowy zestaw wskaźników.



M & E w planowaniu zrównoważonej mobilności miejskiej

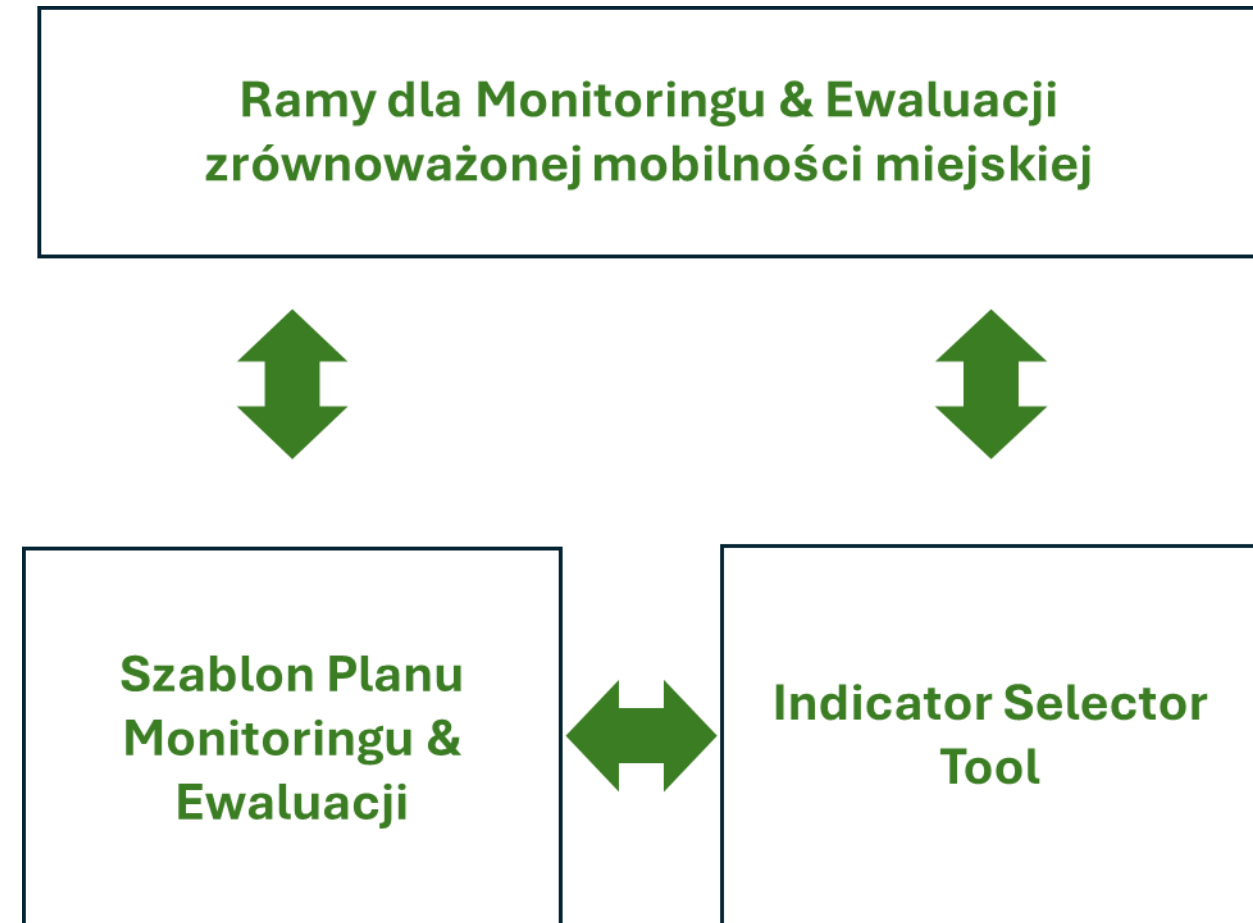
Source : Rupprecht Consult 2019



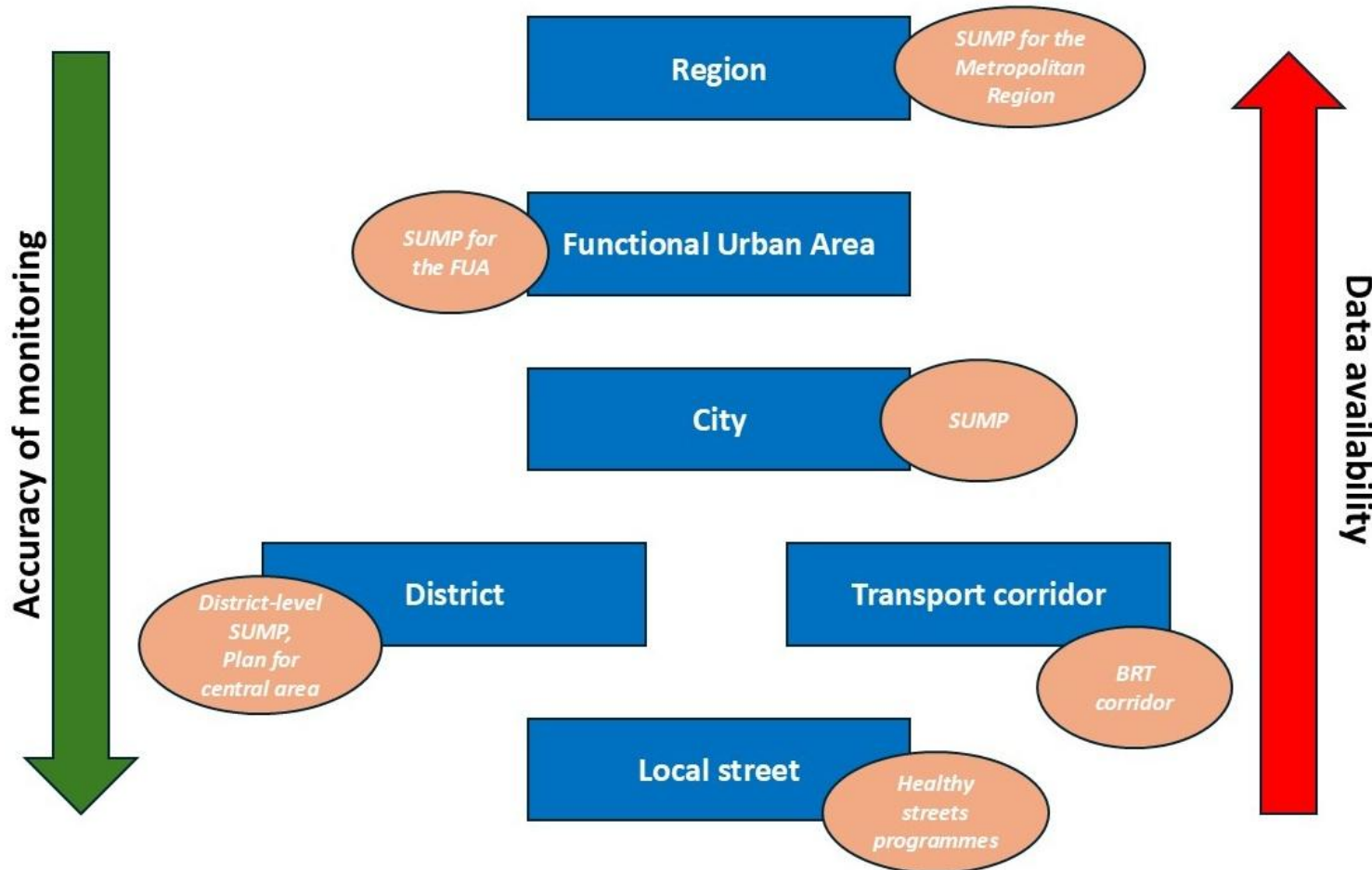


- System dostosowany do lokalnego kontekstu, mający na celu harmonizację i usystematyzowanie praktyk monitoringu i ewaluacji (M&E) w krajach Regionu Morza Bałtyckiego (BSR);
- Ramy M&E obejmują szablon planu M&E oraz rekomendacje dla miast różnej wielkości — bardzo małych (ok. 30 tys. mieszkańców), małych (ok. 80 tys. mieszkańców) i średnich (ok. 200 tys. mieszkańców) — dotyczące sposobu ustanowienia zasobooszczędnego i wykonalnego procesu M&E;
- Ramy proponują również kluczowe wskaźniki rekomendowane dla wszystkich miast, a także wskaźniki uzupełniające, które mogą być wybierane w zależności od lokalnego kontekstu oraz dostępności zasobów, tak aby odpowiadały zestawowi polityk stosowanych na poziomie lokalnym.

Schemat M & E w SUMPS for BSR



Kompromis pomiędzy precyzją a dostępnymi danymi



- Dokładność
- Kompletność
- Terminowość
- Spójność
- Rzetelność
- Poprawność
- Dostępność
- Adekwatność

- Wykorzystywanie dostępnych danych zamiast danych pożądaných;
- Używanie danych bez znajomości metodologii;
- Poleganie na nieaktualnych danych;
- Brak aktualizacji danych mimo wystąpienia istotnych zdarzeń;
- Wykorzystywanie danych niekompletnych, których nie można uogólnić na całą populację.

Proces budowy narzędzia: The Indicator Selector Tool

Szkic schematu
M & E,
obejmujący
pogrupowane
wskaźników

Uzupełnienie o
dane i wskaźniki
z innych
projektów

Wybór
wskaźników
(matryca)

Lokalne warsztaty
w miastach
partnerskich

Testowanie &
walidacja
wskaźników:
Indicator Selector
Tool

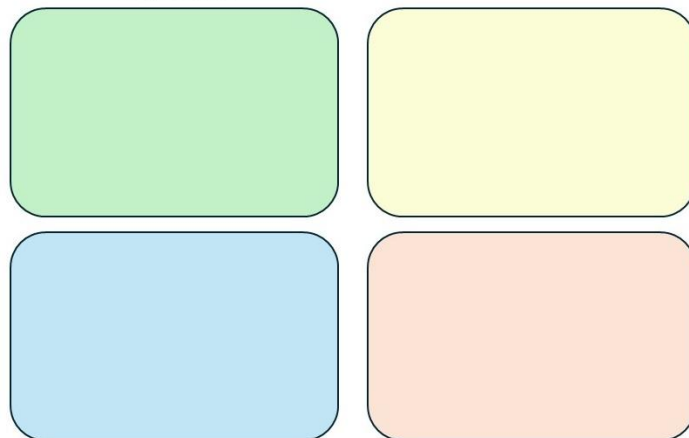
Ważność wskaźnika

Wysoka

Niska

Wysoka

Niska



wia zmianę orientacji tekstu na
wł. stosować lub obrócić
w odpowiednim kierunku.

	Walking	Group I	Group II	Group III	Group IV
	Number of pedestrians in the city core	29%	57%	14%	0%
	Value of projects/initiatives aimed at improving walking conditions	57%	43%	0%	0%
	Number of projects/initiatives aimed at improving walking conditions	86%	0%	14%	0%
	Percentage of overweight or obese middle school students	25%	50%	25%	0%
	Number of walking trips on the day before the survey/ total number of trips (on a distance above 500 m)	13%	75%	13%	0%
	Number of residences in areas with planning documents (local spatial plans)	75%	0%	25%	0%
	Number of school students participating in transport education programs	43%	14%	43%	0%
	Number of school students involved in sustainable mobility promotion campaigns	57%	0%	43%	0%
	Number of square kilometers of walking zone	71%	14%	14%	0%
	Share of population with access to areas of recreation no longer than 500 meter	25%	0%	75%	0%
	A number of residents located 3km from the centre	75%	0%	25%	0%
	from very good to very bad (How do you rate the safety of walking travel near your school, workplace, or city hall?)	29%	57%	14%	0%
	Average number of walking trips per person	14%	86%	0%	0%

Indicator Selector Tool

Welcome to the indicator selector tool

You can filter the suggested indicators by filtering them by the:

- +++ : Indicators of critical relevance for cities of a specified size
- ++ : Indicators of high relevance for cities of a specified size
- + : Indicators of moderate relevance for cities of a specified size

The sizes of the cities are categorised as follows:

- Very small city – up to around 40,000 residents
- Small city – up to around 80,000 residents
- Medium city – around 200,000 residents

Output indicators measure the direct and immediate deliverables of activities or interventions. They capture what has been achieved. Result indicators measure the short- to medium-term effects or changes that occur because of outputs. They reflect how well the activities are implemented. Impact indicators measure the long-term, higher-level effects that occur as a consequence of results — they capture the ultimate effects of the activities.

Type of mobility	Objective	KPI	Example of target	Unit of measurement	Very small city	Small city	Medium city	Level of Indicator (Output / Result / Impact)	Required Data
Walking	Increase in the share of walking trips in modal split	Share of walking trips	Increase the share of walking trips to 30% of total trips by 2030	%	+++	+++	+++	Result	Number of walking trips (daily/weekly), Total number of trips (all modes)
Walking	Increase in the average number of walking trips made by residents	Average number of walking trips per person	Achieve an average of 4 walking trips per resident per day by 2030	number	++	++	++	Result	Total number of walking trips, Number of residents (or sample population)
Walking	Increase in the number of residents living very close to the city centre								Area (GIS polygon), Population distribution / address points
Walking	Increase in the number of residents living near the city center								Area (GIS polygon), Population distribution / address points
Walking	Increase in the number of residents living in areas covered by planning documents								Urban plans (zoning layer), Residential buildings / address points
Walking	Increase in the number of residents in a given city								Number of residents (per year)
Walking	Increase in the density of the sidewalk network								Length (km), Area of analysis zone (km ²)
Walking	Increase in the area of walking zones								Urban zones, woonerfs, car-free areas
Walking	Decrease in the number of accidents involving pedestrians								Total number of casualties in all traffic accidents
Walking	Decrease in the number of accidents involving private cars								Total number of car collisions with injuries
Walking	Decrease in the number of accidents involving non-motorized vehicles								Total number of accidents involving bicycles, e-scooters, etc.
Walking	Decrease in the length of roads without street lights								GIS, Lighting coverage data
Walking	Decrease in the length of roads without sidewalks								Sidewalk coverage (presence/absence)
Walking	Increase in the share of raised pedestrian crossings								Total crossings, Total number of pedestrian crossings
Walking	Decrease in the percentage of students with overweight	Percentage of overweight or obese middle school students	Reduce the percentage of overweight students by 10% by 2030	%	++	++	++	Impact	Number of students with BMI above threshold, Total number of students measured

Currently, the Indicator Selector Tool includes ca. 200 KPIs.

Każdy KPI jest opisany poprzez następujące elementy:

1. Obszar zastosowania
2. Nazwa KPI
3. Przykład celu, do którego dany KPI może zostać przypisany
4. Jednostka miary
5. Wskazanie istotności wskaźnika dla miast o różnej wielkości
6. Poziom wskaźnika (Produkt / Rezultat / Wpływ)
7. Wymagane dane.

Indicator Selector Tool

- Baza wybranych wskaźników wspierających miasta;
- Opracowana we współpracy z Partnerami oraz Transborder Advisory Group;
- Zweryfikowana przy użyciu macierzy Eisenhowera (znaczenie i dostępność danych);
- Podzielona na kilka obszarów tematycznych;
- Możliwość wstępnego wyboru wskaźników na podstawie różnych kryteriów.

<https://bsr-sump.eu/tool/>

 Read the details about the tool and learn how to use it.

City size :⊕

- Very small
- Small
- Medium

Importance :⊕

- Complementary
- Critical
- High
- Moderate

Level of Indicator :⊕

- Impact
- Output
- Result

Type of mobility :

- Horizontal
- Walking
- Cycling and micromobility
- Public transport
- Shared mobility
- Cars
- City Logistics (local) light freight transport - first and last-mile logistics
- Heavy Freight Transport

Theme :⊕

- Accessibility
- Economy
- Environment
- Governance
- Health
- Safety

Data collection effort :⊕

- Easy
- Hard
- Medium

EU alignment :⊕

- Core
- Core (TEN-T mandatory)
- Optional
- Recommended

[HOME](#)
[ABOUT US](#)
[SUMP IN OUR REGION ▾](#)
[TRAINING ▾](#)
[CONTACT](#)

City size :

Nothing selected ▾

Importance :

Nothing selected ▾

Level of Indicator :

Nothing selected ▾

Type of mobility :

Nothing selected ▾

Theme :

Nothing selected ▾

Data collection effort :

Nothing selected ▾

EU alignment :

Nothing selected ▾

[Clear filters](#)
[Custom PDF](#)

 Search:

KPI	Objective	Unit of measure	Required Data	Example of target
A number of residents located within 3km from the centre	Increase in the number of residents living very close to the city centre	number	Defined city centre area (GIS polygon), Population distribution / address points	Increase the number of residents living within 3 km of the city center by 10% by 2030
A number of residents located within 5km from the centre	Increase in the number of residents living near the city center	number	Defined city centre area (GIS polygon), Population distribution / address points	Increase the number of residents living within 5 km of the city center by 15% by 2030
Air quality – emission of PM2,5 from the transport sector (SUMI Indicator) Kilograms of PM2,5 per 100 thousand residents	Improve air quality by reducing PM25 emissions	kg PM2,5 / 100 000 inhabitants	Total PM2.5 emissions (kg) from transport sources	Decrease PM25 emissions by 25% by 2030
Area of the paid parking zone/area of the city	Expand the area of paid parking zones within the city	Ratio	Total surface area of paid parking zones, Total surface area of the city	Expand paid parking zones to cover 25% of the city by 2030



Szablon Planu M & E



Szablon Planu M & E

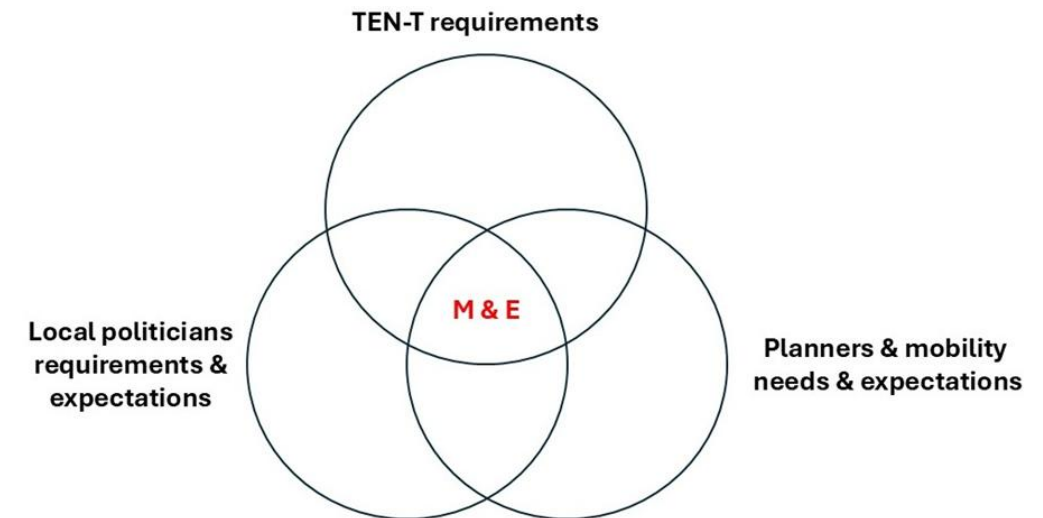


Oferuje:

- jasną strukturę do opracowania lub udoskonalenia lokalnego planu monitorowania i ewaluacji (M&E),
- elastyczność dla miast o różnej wielkości i możliwościach,
- silny nacisk na wskaźniki mobilności aktywnej,
- praktyczny przewodnik uzupełniający Narzędzie Wyboru Wskaźników oraz Ramy M&E,
- przykłady pochodzące z regionu Morza Bałtyckiego (BSR).

Może być wykorzystywany do:

- tworzenia niezależnego planu M&E,
- aktualizacji lub ulepszania części dotyczącej monitorowania w istniejącym planie mobilności,
- pełnienia funkcji listy kontrolnej dla miast posiadających funkcjonujący SUMP,
- wspierania wewnętrznej oceny obecnych praktyk i zasobów,
- wspierania współpracy między planistami, kadrami zarządzającą i decydentami.



Struktura szablonu planu monitorowania i ewaluacji

INTRODUCTORY PART

- CITY DESCRIPTION AND MOBILITY PICTURE
- OBJECTIVES OF SUMP OR/ AND OTHER STRATEGIC DOCUMENTS

EVALUATION OF THE CURRENT M&E FRAMEWORK

- REFLECTION ON THE CURRENT M&E PRACTICES
- EVALUATION OF THE CURRENT INDICATORS
 - DATA GAPS

FROM TARGETS TO POLITICAL DECISION-MAKING PROCESS

- SETTING TARGETS AND INDICATORS
- M&E PROCEDURES
- TRANSFORMING THE M&E FRAMEWORK INTO A POLITICAL DECISION-MAKING PROCESS

MANAGERIAL ISSUES

- COLLABORATION
 - TIMELINE
 - REPORTING
 - EVALUATION



Szablon planu M&E – wybrane elementy

REFLECTION ON THE CURRENT MONITORING & EVALUATION PRACTICES

In most cases, we don't need to start our work from scratch. Even if a SUMP has not yet been developed, there are usually other documents that address various aspects of sustainable urban mobility. Answering the following questions will help assess whether a monitoring and evaluation process has been designed and is being implemented in relation to the existing document.

You can use this chapter to reflect on how M&E is currently conducted in your city. Use it to spot strengths, weaknesses and gaps. Cities and towns without experience can use it to identify the starting points or to extract other strategic documents related to transport and mobility.

- PURPOSE:**
- To assess how the process of monitoring and evaluation of sustainable urban mobility has been carried out to date.**
- Do you have a monitoring and evaluation of the sustainable urban mobility process in place?**
- Does the current mobility plan have well-defined indicators? (i. e. SMART indicators)?**
- Are there units responsible for collecting and reviewing mobility data?**
- Do you regularly collect data across key areas, such as public transport, walking/cycling, air quality or traffic?**
- Do you use this data to guide decisions and/or update strategies?**
- Do you cooperate with other departments, private/public operators, or residents to improve M&E (i.e. in case of data collection process)?**

REFLECTION ON THE CURRENT INDICATORS

work. Their number, the data required for their calculation, and the end result. What matters most is that they enable the monitoring of the mobility from the city's perspective. They should also reflect the size and

specific characteristics of the city or functional urban area in question.

The purpose of this section is to help assess whether the indicators used by your city are practical, realistic and aligned with goals by answering the following questions:

- Do your indicators align with the goals outlined in your mobility plan or strategy?**
- Do your indicators monitor progress?**
- Are your indicators measurable?**
- Are your indicators updated regularly? [Try to avoid indicators that depend on one-time studies or outdated sources].**
- Do your indicators cover key themes, such as active mobility, accessibility, or emissions? [Check if there are gaps in what you measure vs. what matters (e.g. quality of life, perception of safety, emissions from the transport sector)].**
- Is the data behind your indicators reliable, realistic, and clearly defined?**
- Is the category of "walking" or „walking trip" clearly defined?**

Szablon planu M&E: przetestowany przez miasta partnerskie projektu

Objective	Related Indicator	Indicator Description	Classification (Core/Specific)	Source of data	Baseline value	2026	2027	2028	Target Value	Responsible Party
Increase sustainable mobility	Share of trips using walking, cycling, or public transport	Proportion of all daily internal trips made using sustainable modes within the city	Core	National travel survey, city travel data	55% (2021)	60%	62%	64%	66% (by 2030)	Mobility Services unit
Reduce transport emissions	GHG emissions from road/street traffic	Greenhouse gas emissions from city's local road and street traffic, measured in CO ₂ -equivalent	Core	City environmental unit, urban emissions inventory	180 kt (2015); 132 kt (2023)	115 kt	105 kt	100 kt	90 kt by 2029 (-50%)	Environmental unit
Improve traffic safety	Serious injury accidents in traffic	Number of traffic accidents resulting in serious injury or death annually within the city	Core	Police, National Statistical Office, traffic safety database	Avg. 10/year (2017–2021)	8	6	5	5 (-50% by 2030), 0 by 2050	Traffic safety unit

Szablon planu M&E: przetestowany przez miasta partnerskie projektu: Cesis

Keeping it simple: Suggested M&E Indicators

1 Walking

- Pedestrian Injuries: Number of pedestrians injured in accidents Target: -30% by 2030
- Satisfaction: % of residents satisfied with walking conditions Target: 85%

2 Cycling

- Cycle Path Length/Density: km per km²; % of road network
- Cyclist Safety: Number of incidents/injuries Target: -30% by 2030
- Travel Time Ratio: Cycling vs Car Target: Reduce gap

3 Public Transport

- Share of Trips by PT: Modal split, %
- PT Users: Annual ridership
- Accessibility: % of residents within 5–10 min walking distance to stops
- Bus Stop Quality: % with shelters
- PT Supply: Vehicle-km per capita; buses per 1,000 residents
- Fleet Modernisation: Share of zero-/low-emission buses (%)
- PT Safety: Accidents involving public transport



Zamiast podsumowania: Typowe błędy popełniane w Monitoringu & Ewaluacji

1. Zbyt wiele wskaźników: Nadmiernie komplikuje ramy i utrudnia praktyczną ewaluację
2. Zbyt skomplikowane wskaźniki: Trudne do zmierzenia i interpretacji, prowadzą do dezorientacji
3. Wskaźniki niepowiązane z celami: Osłabiają osiągnięcie strategicznych celów planu
4. Brak wartości bazowej: Uniemożliwia mierzenie rzeczywistego postępu
5. Nierealistyczne wartości docelowe: Ustalanie nieosiągalnych celów utrudnia rzetelną ocenę
6. Monitorowanie nieistotnych zagadnień: Odciąga zasoby od najważniejszych obszarów
7. Brak priorytetyzacji wskaźników: utrudnia koncentrację na tym, co najważniejsze
8. Ignorowanie istniejących dokumentów strategicznych: Brak spójności na poziomie planistycznym
9. Niespójne metodologie: Zniekształcają wyniki M & E (np. różne definicje podróży pieszych)
10. Brak precyzyjnego podziału obowiązków: Niejasna odpowiedzialność za konkretne procesy M&E
11. Niejasne interwały pomiaru: Skutkują brakiem precyzyjnego harmonogramu wykonywania przyszłych pomiarów
12. Niewystarczająca współpraca: Niski poziom zaangażowania instytucji zewnętrznych i firm we współdzieleniu danych
13. Niedoszacowanie niezbędnych zasobów: Trudności w dostarczeniu wiarygodnych danych
14. Koncentracja na wskaźnikach produktu: Brak rzeczywistego pomiaru zmian.



Interreg
Baltic Sea Region



Co-funded by
the European Union



SMART GREEN MOBILITY

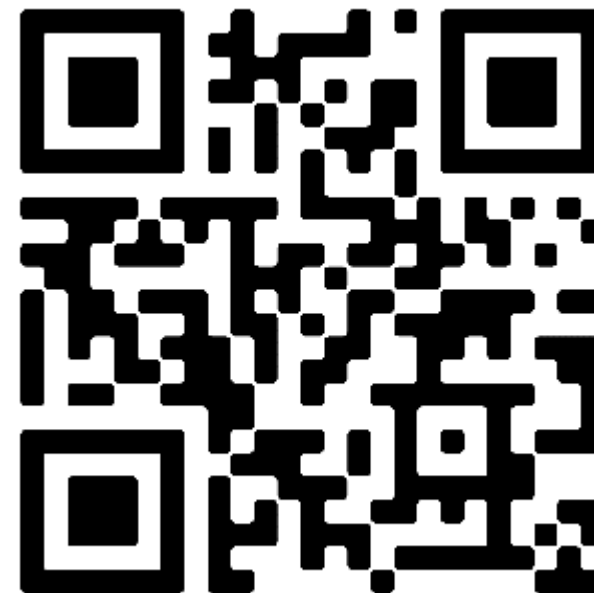
SUMPs for BSR

Dziękujemy!



Uniwersytet
Gdański

Aleksander Jagiełło
Anna Michalska-Szajer
Marcin Wołek
aleksander.jagiello@ug.edu.pl
anna.michalska-szajer@ug.edu.pl
marcin.wolek@ug.edu.pl



<https://interreg-baltic.eu/project/sumpsforbsr>

#SUMPsforBSR
#MadeWithInterreg

SUMPs for BSR project, co-funded by the Interreg BSR programme, is supporting transition to sustainable urban mobility planning.

IV Konferencja SUMP

Projekty partnerskie CK SUMP

- Next Level Parking

- dr inż. Maciej Michnej, Politechnika Krakowska,
- Tomasz Zwoliński, Urząd Miasta Krakowa



Agenda



Rzeczpospolita
Polska



Dofinansowane przez
Unię Europejską




Centrum
Kompetencji
SUMP



Ministerstwo
Infrastruktury

Spotkanie jest finansowane ze środków Projektu wsparcia technicznego nr 101225324 (24-PL-TC-TA CEF PL 2025-2027) realizowanego w ramach Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) na lata 2021-2027.

Projekt NXTLVL Parking

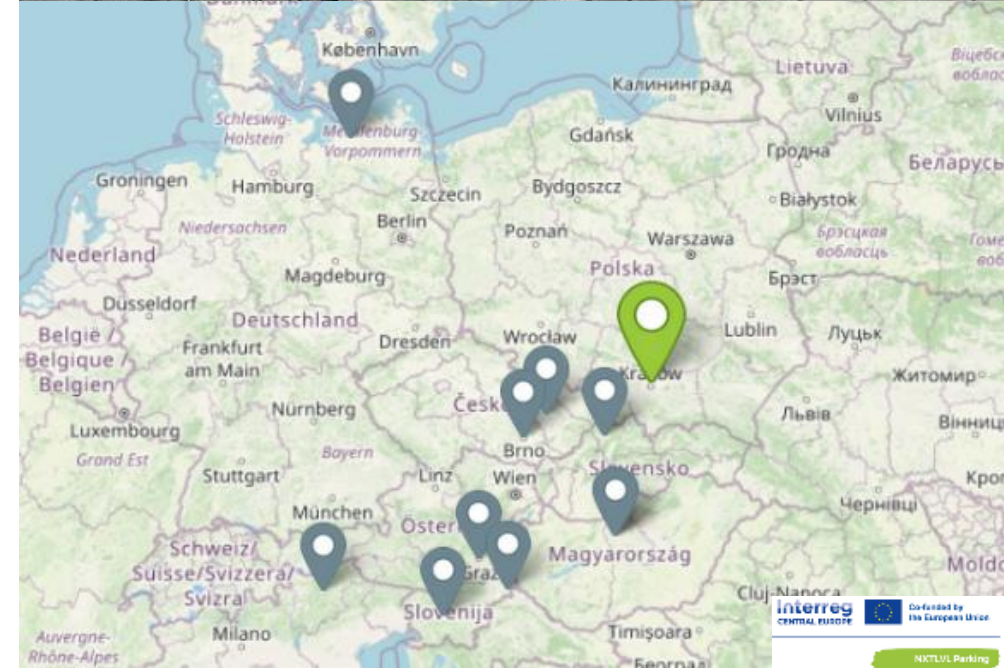


dr inż. Maciej Michnej, Politechnika Krakowska
Tomasz Zwoliński, Urząd Miasta Krakowa
IV Konferencja SUMP - Warszawa - 13 maja 2026

Interreg NXTLVL Parking

Włączanie podejścia opartego na zarządzaniu parkowaniem do strategii na rzecz ekologicznej mobilności w funkcjonalnych obszarach miejskich

- Budżet 2,5m €, 80% finansowania z ERDF
- 8 Państw, 11 Partnerów
- 05.2023 - 04.2026
- Lider: **Politechnika Krakowska**
- **Miasta:**
 - Žilina (SK), Olomouc (CZ), Budapest (HU), Ljutomer (SL), Rostock (DE), Bolzano Province (IT)
- **Partnerzy:**
 - Mobilissimus (HU), Vision5 (A), CityOne (CZ), UIRS (SL)



Polityka parkingowa w ramach procesów SUMP

- Chociaż skuteczne zarządzanie parkowaniem okazało się korzystne w promowaniu zrównoważonej mobilności miejskiej w naszych miastach, **jest to nadal jeden z najbardziej niedostatecznie rozwiniętych elementów planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP).**
- W rzeczywistości dobre zarządzanie parkowaniem może **pomóc uwolnić cenną przestrzeń publiczną**, co zwiększa atrakcyjność miast, jednocześnie wspierając lokalną gospodarkę.
- Ponadto **zarządzanie parkowaniem** może również zmniejszyć ruch drogowy, zatory, poprawić bezpieczeństwo na drogach i jakość powietrza.

Polityka parkingowa w ramach procesów SUMP



Parking and SUMP

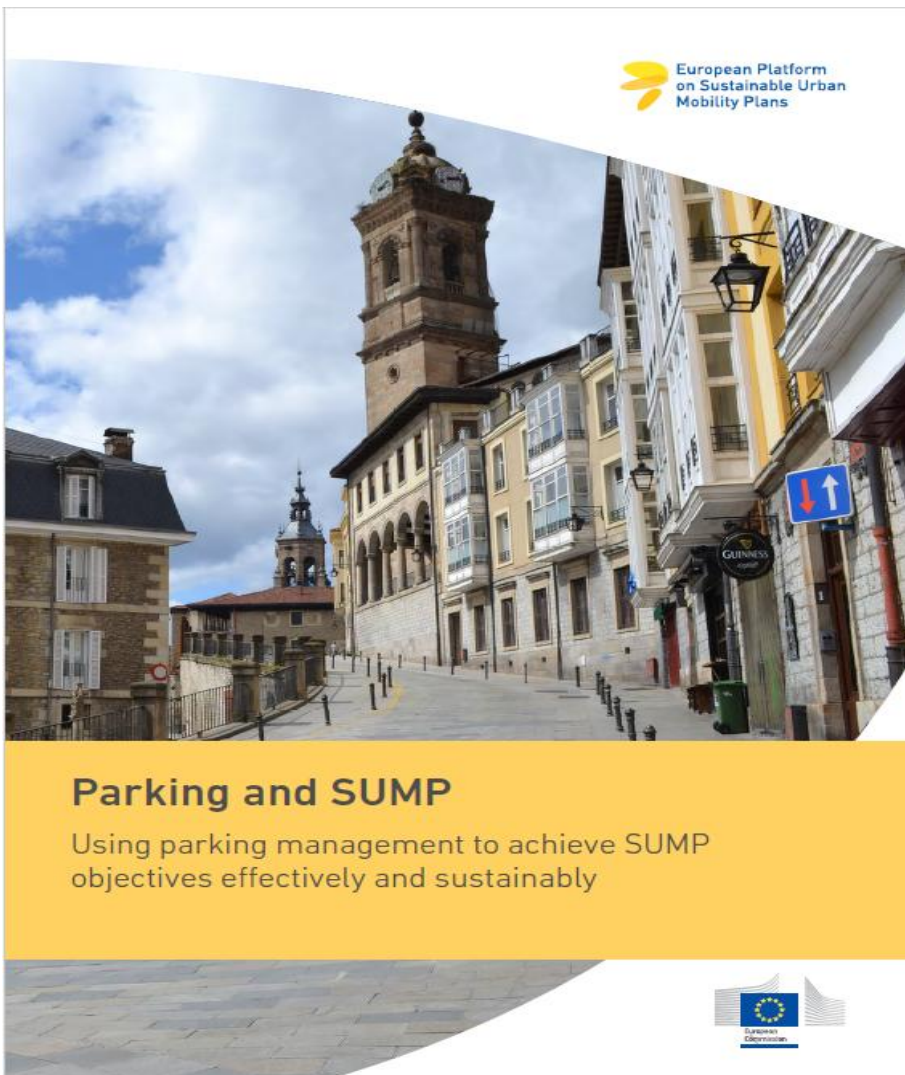
Using parking management to achieve SUMP objectives effectively and sustainably



Kluczowe przesłania przewodnika tematycznego SUMP Zarządzanie parkowaniem:

- jest **strategicznym narzędziem** do wykorzystania w SUMP, a nie wyłącznie sposobem ułatwiania parkowania pojazdów
- przynosi **wiele korzyści** dla lokalnej gospodarki, poprawy bezpieczeństwa, lepszego wykorzystania przestrzeni publicznej
- może być wykorzystywany do **osiągania wielu celów SUMP**, a tym samym bardziej zrównoważonego systemu transportu

Polityka parkingowa w ramach procesów SUMP



Kluczowe przesłania przewodnika tematycznego SUMP **Zarządzanie parkowaniem:**

- spośród tych działań, które ograniczają popyt na ruch samochodowy i/ lub sprawiają, że podróże samochodem są droższe, jest **najbardziej akceptowalne politycznie**
- mogą być **wdrażane stopniowo**, przy stosunkowo niskich kosztach oraz mogą być **źródłem przychodów**, które można wydać na inne działania w ramach SUMP

NXTLVL Parking

- **Rozwój metodologii ParkPAD, kolejne audyty, szkolenia, etc.**
- **Plany działań w zakresie zarządzania parkowaniem oraz działań towarzyszących dla zrównoważonej mobilności**
- **Pilotażowe działania:**
 - **Działania „Push” (parkowanie)**
 - **Działania „Pull” (zrównoważona mobilność)**
 - **Projekt obywatelski (komunikacja)**



- Kompleksowe zarządzanie jakością
- Wsparcie dla SUMP
- Proces audytu oparty na współtworzeniu, z udziałem interesariuszy i budowaniem konsensusu
- Część większej społeczności ParkPAD
- Pod kierunkiem audytora ParkPAD, który rozumie lokalny język i kontekst



PARKPAD
PARKING POLICY AUDIT

ANKIETA

Proces samooceny dla
zobrazowania obecnej
sytuacji polityki parkingowej

DYSKUSJE PRZY OKRĄGŁYM STOLE

Budowa konsensusu,
wzajemne powiązania i
wsparcie procesu SUMP

RAPORT KOŃCOWY

Plan Działań jako
przewodnik dla przyszłych
działań miasta w obszarze
parkowania

Działania horyzontalne NXTLVL Parking

Interreg
CENTRAL EUROPE









Co-funded by
the European Union

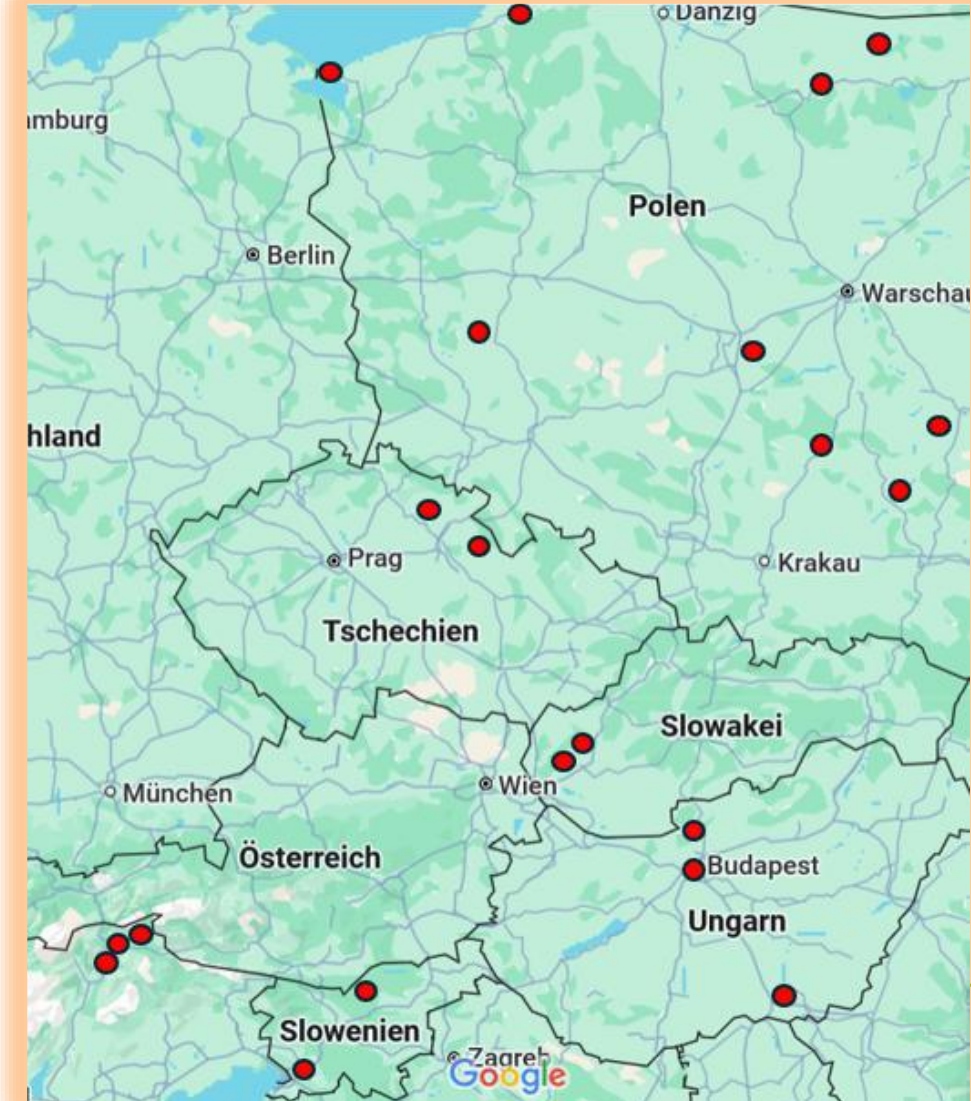
NXTLVL Parking

- ❑ Aktualizacja Narzędzia ParkPAD
- ❑ Audyty ParkPAD oraz ich adaptacja do warunków lokalnych
- ❑ Powstanie Grup Roboczych NXTLVL Parking w każdym z miast partnerskich
- ❑ Audyt PARKPAD dla miast partnerskich
- ❑ Sesje szkoleniowe PARKPAD

Działania horyzontalne NXTLVL Parking

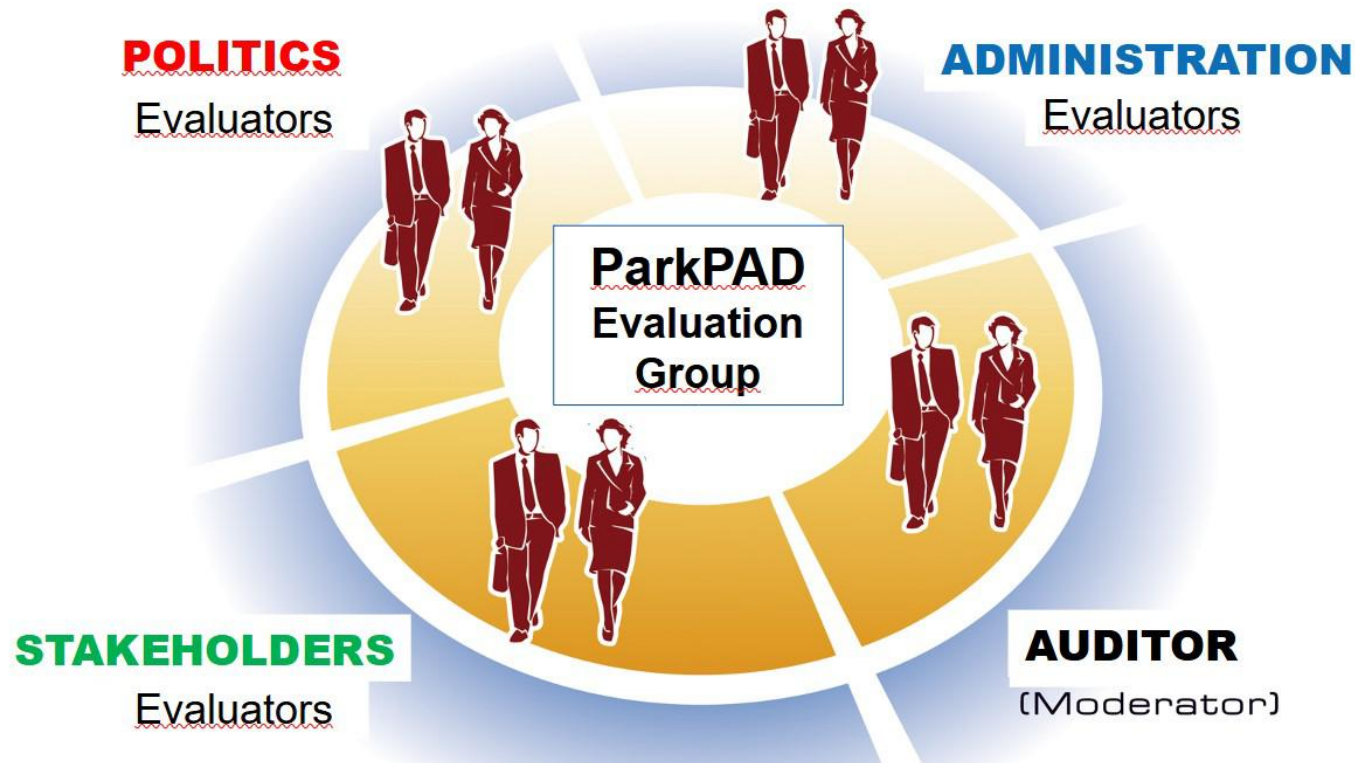
☐ Transfer ParkPAD do 20 „follower cities”:

-  ☐ Szentendre, Szeged
-  ☐ Prettau, Sand in Taufers, Brunneck
-  ☐ Postojna, Slovenj Gradec
-  ☐ Dvůr Králové nad Labem, Nové město nad Metují
-  ☐ Ivanka pri Dunaji, Bernolákovo
-  ☐ Gniezno, Iława, Kielce, Koszalin, Olsztyn, Polkowice, Radom, Sandomierz, Świnoujście



Działania horyzontalne NXTLVL Parking

- Dokument – Przewodnik “**Jak poprowadzić proces ParkPAD**”
 - Dostępny w 7 językach: EN, CZ, DE, HU, PL, SI, SK



Działania Pilotażowe NXTLVL Parking

NXTLVL Parking

Partner	Działanie PUSH	Działanie PULL	Projekt obywatelski
LJUTOMER	Parking rowerowy „następnego poziomu” przy liceum i centrum sportowym	Transformacja przestrzeni drogowej w centrum miasta	Współtworzenie przestrzeni publicznej w centrum miasta
OLOMOUC	Ograniczenia w nocnym parkowaniu samochodów dostawczych na osiedlach mieszkaniowych	Montaż nowych stojaków na rowery i hulajnogi w wybranych przedszkolach i szkołach podstawowych	Zbieranie sugestii od społeczeństwa na temat parkingów rowerowych
ROSTOCK	Wdrożenie czujników parkowania dla pasów przeciwpożarowych i stref dostaw w mieście Instalacja zamykanych boxów do przechowywania rowerów	Otwarcie prywatnych parkingów dla mieszkańców (projekt pilotażowy we współpracy z supermarketami)	<i>Shared Mobility in Südstadt: Rethinking Mobility –</i> „Jak możemy dzielić się samochodami, rowerami i nie tylko w Südstadt?”

Działania Pilotażowe NXTLVL Parking

NXTLVL Parking

Partner	Działanie PUSH	Działanie PULL	Projekt obywatelski
ŽILINA	Wsparcie analizy danych dotyczących rozszerzenia polityki parkingowej dla mieszkańców	Mapowanie parkingów rowerowych	Zbieranie sugestii od społeczeństwa na temat polityki parkingowej i zrównoważonej mobilności
BUDAPESZT Ferencváros	Usprawnienia w zakresie parkowania i załadunku na skrzyżowaniu ulic Lónyay i Kinizsi	Utworzenie ulicy szkolnej na ulicy Vendel, uspokojenie ruchu	Stworzenie kanału komunikacji między gminą a mieszkańcami
PROWINCJA BOLZANO (PRETTAU)	Ustawienie automatów biletowych na 4 parkingach w Kasern oraz podłączenie dużego parkingu w Kasern do sieci mobilności oraz rozwój cyfrowych danych o parkowaniu	Montaż stojaków rowerowych w Prettau	Ankieta i zbieranie pomysłów na temat „Zmian w polityce parkingowej i zachowaniach w gminie” dla obywateli, lokalnych interesariuszy i przedsiębiorstw

Efektywne działanie dla ograniczania popytu w SUMP

Osiąganie kilku celów SUMP:
redukcja kongestii,
zanieczyszczenia powietrza,
odzyskiwanie przestrzeni publicznej, poprawa dostępności, etc.

Zarządzanie parkowaniem

Korzyści polityczne – zarządzanie parkowaniem jest generalnie akceptowane przez użytkowników

Szeroko rozpowszechnione w Europie, ale zbyt rzadko wykorzystywane strategicznie

News

P2 Green
NEWS
14.05.2025

Žilina assesses parking policy with ParkPAD to drive change in urban mobility

As part of the NXTLVL Parking project, Žilina used the ParkPAD audit to evaluate its parking policies and guide improvements. The process fostered collaboration, identified key challenges, and set priorities for reform. Outcomes include better policy integration,

P2 Green
NEWS
10.04.2025

Ferencváros uses ParkPAD to bring stakeholders together for sustainable parking solutions

Ferencváros, Budapest's 9th district, completed the ParkPAD audit through NXTLVL Parking, fostering dialogue among local stakeholders. The process identified challenges like limited space and fragmented responsibilities, while

P2 Green
NEWS
20.03.2025

The city of Žilina has introduced residential parking in the first city district with a digital support of NXTLVL Parking project pilot action

The city of Žilina has introduced parking regulation in the HZ estate from January 2025 improve resident comfort.

Events

P2 Green
EVENT
Belgium

17 - 18.09.2025

Reshaping Urban Space - 21st European Parking Conference & Exhibition

The 21st European Parking Conference & Exhibition, organized by the EPA in Brussels, will explore smart parking innovations shaping sustainable urban mobility. Experts will discuss electromobility, kerbside management,

P2 Green
EVENT
Belgium

11 - 13.02.2025

RTR Conference - Conference on results from road transport research

The 8th RTR Conference will gather 400 participants to explore EU-funded road transport research. Attendees will discover Horizon 2020 and Horizon Europe project results in areas like green vehicles, urban mobility, and

P2 Green
EVENT
Spain

20.09.2024

Park(ing) Day Barcelona

Park(ing) Day 2024 set to transform urban spaces during European Mobility Week. Park(ing) Day is an initiative from San Francisco, aims to transform metered parking spaces into temporary public parks, art installations, and social hubs. This creative reimagining of urban space encourages dialogue on

<https://www.interreg-central.eu/projects/nxtlvl-parking/>



NXTLVL Parking
Politechnika Krakowska im. Tadeusza Kościuszki



<https://www.interreg-central.eu/projects/nxtlvl-parking/>



maciej.michnej@pk.edu.pl



+48 12 374-35-22

IV Konferencja SUMP

Podsumowanie

- Maria Perkuszevska, Pełnomocnik Ministra Infrastruktury ds. SUMP



Agenda



Rzeczpospolita
Polska



Dofinansowane przez
Unię Europejską



Centrum
Kompetencji
SUMP





Ministerstwo
Infrastruktury

Spotkanie jest finansowane ze środków Projektu wsparcia technicznego nr 101225324 (24-PL-TC-TA CEF PL 2025-2027) realizowanego w ramach Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) na lata 2021-2027.

IV Konferencja SUMP



Agenda

 13 maja 2026 r.
 godz. 10:00 – 16:00



Rzeczpospolita
Polska



Dofinansowane przez
Unię Europejską



Centrum
Kompetencji
SUMP



Ministerstwo
Infrastruktury

Spotkanie jest finansowane ze środków Projektu wsparcia technicznego nr 101225324 (24-PL-TC-TA CEF PL 2025-2027) realizowanego w ramach Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) na lata 2021-2027.