CK SUMP | Ministerstwo Infrastruktury

NEWSLETTER
CK SUMP

Numer 8 | Lipiec/Sierpień 2026

W #8 wydaniu Newslettera CK SUMP:

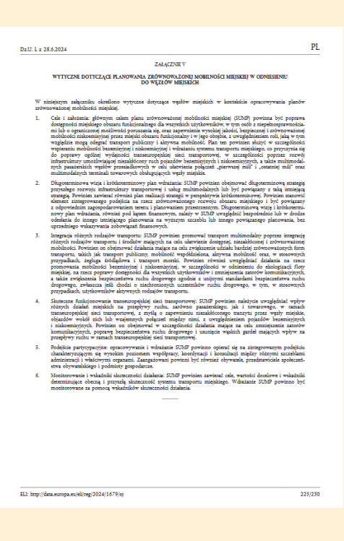
- **Okiem praktyka**
  - **Zgodność SUMP Węzła Miejskiego z rozporządzeniem TEN-T to nie tylko kwestia deklaracji,** Marcin Żywiałkowski, CK SUMP
- **Repozytorium SUMP - stan na lipiec 2026**
- **Aktualności CK SUMP**
  - **CK SUMP rusza z realizacją projektu wsparcia instytucjonalnego w obszarze Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) oraz rozwoju tej idei w Polsce!,** Joanna Wrzeszcz, CK SUMP
- **Przegląd publikacji**
  - **Plan Zrównoważonej Logistyki Miejskiej (SULP) – Przewodnik Tematyczny,** Aleksandra Kopeć, CK SUMP
- **SUMP-owa prasówka**
- **Kalendarz wydarzeń**

Okiem praktyka

Marcin Żywiałkowski
CK SUMP

Zgodność SUMP Węzła Miejskiego z rozporządzeniem TEN-T to nie tylko kwestia deklaracji

Od kiedy Węzły Miejskie stały się elementem sieci TEN-T, ich SUMPy przestały być wyłącznie „lokalnymi" dokumentami. W Centrum Kompetencji SUMP przełożyliśmy wymagania Załącznika V do Rozporządzenia TEN-T, zawierającego wytyczne dla SUMP Węzłów Miejskich, na matrycę zgodności i przyjrzeliśmy się treści 28 już przyjętych planów. Analiza wykazała, że polskie SUMP-y są spełniają wymogi rozporządzenia TEN-T, choć ich kolejne aktualizacje będą musiały mówić więcej i konkretniej o powiązaniach sieci TEN-T z siecią miejską, wskaźnikach UMI a także transporcie morskim, śródlądowym i lotniczym.



Ocena zgodności już przyjętych przez Węzły Miejskiej sieci TEN-T SUMPów z rozporządzeniem TEN-T nie wzięła się z akademickiej ciekawości, lecz wprost z obowiązków nałożonych na państwa członkowskie. Rozporządzenie 2024/1679 wymaga, aby do końca 2027 roku dla Węzłów Miejskich opracowano SUMPy obejmujące cały miejski obszar funkcjonalny, i równolegle tworzy system monitorowania oparty na wiarygodnych danych o mobilności miejskiej. To oznacza, że pytanie czy SUMPy, ocenione zgodnie z Zasadami Zarządzania jakością[1] przez CUPT i umieszczone w Repozytorium[2], są zgodne z Załącznikiem V do Rozporządzenia, które zostało opublikowane już po ich przyjęciu, staje się coraz bardziej istotne. Czy dokumenty da się przedstawić jako zgodne z logiką rozporządzenia, czy należy dokonać ich aktualizacji?

Przyjęliśmy podejście zakładające, że uchwalane przed 2024 rokiem SUMPy nie mogły literalnie uwzględniać wymogów zawartych w Rozporządzeniu TEN-T, dlatego też nie wymagamy od SUMPów Węzłów Miejskich ich pełnego spełnienia. Nie możemy również oczekiwać natychmiastowej aktualizacji ważnych, obowiązujących i sprawdzających się dokumentów. Oparliśmy się tu na treści art. 41 pkt 2 Rozporządzenia TEN-T, który wskazuje że Państwo Członkowskie i Węzły Miejskie powinny dołożyć wszelkich możliwych starań w celu zapewnienia, aby SUMPy były zgodne z wytycznymi zawartymi w Załączniku V do rozporządzenia, przy jednoczesnym uwzględnieniu transeuropejskich przepływów transportowych na duże odległości. Sformułowanie wszelkie możliwe starania oznaczają, że obowiązujące SUMPy mogą swobodniej podchodzić do punktów zawartych w Rozporządzeniu, natomiast dokumenty aktualizowane lub przyjmowane będą musiały tę zgodność literalnie udowodnić.

Proces weryfikacji już wcześniej ocenionych przez CUPT dokumentów nie zaczął się od „zera", lecz bazował na tej właśnie ocenie. Spisano wszystkie wymagania wynikające z Załącznika V i przyporządkowano je do kolejnych etapów krajowej oceny SUMP prowadzonej przez CUPT. Następnie zbudowano matrycę zgodności, w której każdy element opisany w Załączniku V do Rozporządzenia został opisany jako odniesienie do formularza oceny dokumentu. Dopiero na tej podstawie przeanalizowaliśmy SUMP-y Węzłów Miejskich znajdujące się w Repozytorium i sprawdzaliśmy, czy poszczególne wymagania są w nich obecne, nawet jeśli nie zostały zapisane w identycznym brzmieniu jak w przepisach.

Ta analiza nie polegała wyłącznie na szukaniu konkretnych bloków w spisie treści. W praktyce schodziliśmy często do poziomu konkretnych sformułowań, pojęć i słów używanych w dokumentach. Sprawdzaliśmy, czy plan mówi o właściwym obszarze funkcjonalnym, czy ujmuje relacje transportowe wymagane przez rozporządzenie, czy opisuje działania i mechanizmy monitorowania w sposób odpowiadający obowiązkom Węzła Miejskiego. Innymi słowy, analizie podlegały nie tylko całe rozdziały, ale także poszczególne wyrażenia i ich znaczenie w kontekście zgodności.

To ważne, bo same SUMP-y nie muszą posługiwać się językiem Rozporządzenia jeden do jednego. Dobrze znamy specyfikę polskich dokumentów strategicznych i wiemy, że wiele zagadnień bywa w nich zapisanych inaczej: bardziej opisowo, bardziej zadaniowo albo po prostu w innej terminologii. Z perspektywy krajowej da się to zinterpretować poprawnie. Trzeba jednak pamiętać, że podobne dokumenty może analizować również Komisja Europejska, która siłą rzeczy może podchodzić do zapisów bardziej literalnie i zadawać pytania tam, gdzie dla nas intencja autorów jest czytelna. Dokładnie z takim zjawiskiem możemy spotkać się przy ocenie projektów transportowych odnoszących się do zapisów w SUMP.

Dlatego naszym celem nie było udowodnienie, że dokument zawiera odpowiednie hasła, lecz sprawdzenie, czy spełnia odpowiednie wymagania w sposób satysfakcjonujący i wystarczający. To zasadnicza różnica. Zgodność nie oznacza przecież kopiowania formuł z aktu prawnego, ale objęcie wszystkich istotnych elementów: diagnozy, celów, działań, monitorowania, powiązań funkcjonalnych i zakresu tematycznego właściwego dla Węzła Miejskiego. Jeżeli jednak coś w planie nie zostało nazwane jasno i czytelnie, ryzyko nie znika, po prostu przesuwa się z poziomu oceny merytorycznej na poziom interpretacyjny.

W stosowanej przez nas matrycy mogliśmy zobaczyć nie tylko to, czy dany plan jest zgodny z poszczególnymi zapisami Załącznika V, ale również gdzie zgodność jest mocna i czytelna, a gdzie wymaga dopowiedzenia lub lepszego nazwania. Efekt całej analizy oceniamy bardzo dobrze. Polskie SUMP-y są niezmiennie na wysokim poziomie, a przyjęte przez nas podejście pokazało, że odniesienie wymogów Załącznika V do cyklu SUMP rzeczywiście pozwala rzetelnie i obiektywnie potwierdzać tę zgodność.

Warto przy tym wyraźnie doprecyzować kwestię wskaźników mobilności miejskiej (UMI) wprowadzonych Rozporządzeniem Wykonawczym Komisji Europejskie dla Węzłów Miejskich sieci TEN-T. Dziś ich bezpośrednie wpisanie do treści SUMP nie jest obowiązkowe, choć Rozporządzenie TEN-T i Akt Wykonawczy[3] ustanawiają obowiązek gromadzenia oraz raportowania danych o mobilności miejskiej dla węzłów TEN-T. Oznacza to, że brak literalnego katalogu UMI w obecnych planach nie przekreśla ich zgodności z Rozporządzeniem. Jednocześnie w kolejnych iteracjach, po aktualizacji dokumentów, Węzły Miejskie powinny te kwestie uwzględniać znacznie wyraźniej, bo system monitorowania mobilności i relacja między wskaźnikami SUMP a UMI będą coraz trudniejsze do rozdzielenia.

Analiza ujawniła też obszar, który w wielu planach pozostaje słabiej widoczny niż transport drogowy czy kolejowy. Chodzi o transport morski, śródlądowy i lotniczy. Tymczasem to również są kluczowe elementy sieci TEN-T i tam, gdzie występują w danym Węźle Miejskim, powinny być uwzględniane w logice planu, w diagnozie, w opisie powiązań oraz w katalogu działań. W praktyce nie chodzi o to, by każdy SUMP opisywał wszystkie gałęzie transportu, lecz by nie pomijał tych, które realnie współtworzą system transportowy danego węzła.

Podobnie wygląda sprawa z samym nazywaniem elementów sieci TEN-T. Nie wszystkie analizowane przez nas dokumenty wskazują ją wprost, choć z ich treści często wynika, że obejmują odpowiednie relacje, zadania i infrastrukturę. Na obecnym etapie nie uznawaliśmy tego automatycznie za brak, ale jako rekomendację formułujemy to bardzo jasno: w kolejnych aktualizacjach warto pisać o sieci TEN-T wprost, wskazywać powiązania z siecią i nazywać rolę Węzła Miejskiego bez niedomówień. To ułatwia ocenę, ogranicza pole do wątpliwości i wzmacnia treść dokumentu w szczególności w przypadkach, gdy będzie on czytany bardziej literalnie.

Z naszej perspektywy najważniejszy wniosek jest więc prosty: polskie SUMP-y Węzłów Miejskich nie wymagają rewolucji i natychmiastowych zmian, lecz stopniowego doprecyzowania tam, gdzie pojawiają się kwestie związane z siecią TEN-T, co może nastąpić w procesie ich zaplanowanej aktualizacji. W toku analiz, wypracowaliśmy dla Węzłów Miejskich zbiór rekomendacji oparty na matrycy i analizie treści poszczególnych dokumentów. W przypadku chęci aktualizacji będziemy mogli doradzić co i w którym miejscu należy uszczegółowić oraz które elementy rozwinąć.

Dzięki przeprowadzonym analizom wiemy, że obowiązek wynikający z artykułu 41 pkt 2[4], czyli dołożenie wszelkich możliwych starań w celu zapewnienia, aby krajowe SUMPy były zgodne z wytycznymi zawartymi w Załączniku V do rozporządzenia TEN-T, przy jednoczesnym uwzględnieniu transeuropejskich przepływów transportowych na duże odległości, można uznać za spełniony.

W toku dalszych prac w ramach CK SUMP oraz w konsultacji z Komisją Europejską zaprezentujemy stanowisko, zgodnie z którym przyjęte SUMP-y 28 Węzłów Miejskich sieci TEN-T w Polsce są dokumentami wysokiej jakości i spełniają wymagania określone w Załączniku V do Rozporządzenia TEN-T. To bardzo ważny krok, który formalnie potwierdzi prawidłowość naszego podejścia.

W najbliższych miesiącach planowane jest sformalizowanie przeprowadzonej analizy, wypracowanie wspomnianego powyżej stanowiska a także zintensyfikowanie współpracy z dwoma pozostałymi Węzłami Miejskimi w Polsce, które dotychczas nie przyjęły SUMP-ów. Istotnym elementem naszych działań będzie również bieżąca współpraca z Komisją Europejską w ramach sieci Krajowych Punktów Kontaktowych SUMP. Już dzisiaj otrzymujemy przykłady takich analiz z różnych Państw Członkowskich, które wykorzystujemy do wsparcia tego procesu w Polsce. Współpraca z partnerami w UE pozwoli na weryfikację przyjętego podejścia, jego dalsze uporządkowanie i nadanie odpowiednich ram formalnych przeprowadzonej analizie.

---

[1] Uchwała nr 2 KS ds. wsparcia SUMP oraz Zasady zarządzania jakością SUMP w Polsce https://www.gov.pl/attachment/61a6b9fd-69d5-4a9e-9d67-af7d436ef531

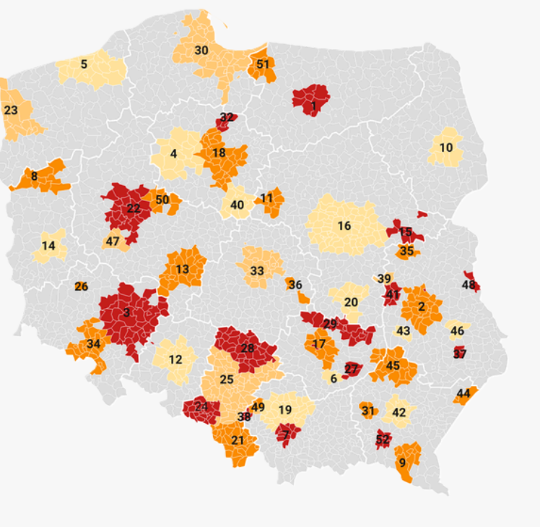
[2] https://www.gov.pl/web/infrastruktura/repozytorium-sump

[3] Rozporządzenie wykonawcze 2026/1554 ustanawiające zasady stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 w odniesieniu do gromadzenia i przekazywania Komisji danych dotyczących mobilności miejskiej w podziale na węzły miejskie w dziedzinach zrównoważonego rozwoju, bezpieczeństwa i dostępności

[4] Rozporządzenie 2024/1679 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

Repozytorium SUMP - stan na lipiec 2026

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



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

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

Odwiedź Repozytorium SUMP

Aktualności CK SUMP

Joanna Wrzeszcz
CK SUMP

CK SUMP rusza z realizacją projektu wsparcia instytucjonalnego w obszarze Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) oraz rozwoju tej idei w Polsce!

Niezmiernie miło jest nam Państwa poinformować, że w ramach realizowanego przez Centrum Kompetencji SUMP projektu dot. wsparcia instytucjonalnego w obszarze Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) oraz rozwoju tej idei w Polsce **podpisano dnia 24 sierpnia 2026 r. umowę z Wykonawcą na świadczenie usług doradztwa szkoleniowego oraz doradztwa technicznego. Usługi będą świadczone przez firmę Wolański Sp. z o.o. Kierownikiem Projektu – Doradcą Kluczowym jest Pan Michał Babicki.**

Czas trwania umowy do 565 dni od dnia podpisania umowy (do 11 marca 2028 r.), z opcją przedłużenia o kolejne 385 dni (do 31 marca 2029 r.), jeżeli Ministerstwo znajdzie finansowanie w kolejnych latach.

Ze wsparcia świadczonego w ramach ww. projektu oprócz przedstawicieli MI mogą skorzystać:
- przedstawiciele jednostek samorządu terytorialnego (JST), w tym przedstawiciele węzłów miejskich sieci TEN-T;
- beneficjenci programów UE na lata 2021–2027.

W ramach projektu dostępne są dwa rodzaje wsparcia:

1. Doradztwo szkoleniowe

Szkolenia będą dostosowane do potrzeb danego Odbiorcy, realizowane w formule wykładowo-warsztatowej, sprzyjającej aktywnemu udziałowi uczestników, wymianie doświadczeń oraz zdobywaniu praktycznej wiedzy. Dzień szkoleniowy obejmuje 6 godzin zajęć merytorycznych oraz dwie przerwy, a w ramach organizacji szkolenia wykonawca zapewnia uczestnikom catering. Kameralna forma zajęć, w grupach liczących od 10 do 20 osób, pozwoli na aktywną pracę, dyskusję oraz bezpośredni kontakt z prowadzącymi.

Szkolenia będą organizowane zarówno w siedzibie MI, jak i w dogodnych lokalizacjach wskazanych przez Odbiorców szkoleń na terenie całej Polski. Udział w całodniowym szkoleniu zostanie zakończony wręczeniem uczestnikom certyfikatów potwierdzających jego ukończenie. Szkolenia będą prowadzone w języku polskim.

2. Doradztwo techniczne

Doradztwo techniczne obejmuje cztery działania eksperckie wspierające rozwój i wdrażanie SUMP. Jednym z istotnych elementów projektu będzie indywidualne i elastyczne wsparcie doradcze, dostosowane do potrzeb poszczególnych odbiorców. Wsparcie będzie świadczone w rozliczeniu godzinowym i może przyjmować dogodną dla odbiorców formę:

- spotkań online, konsultacji stacjonarnych;
- korespondencji elektronicznej;
- analizy dokumentów;
- seminariów online dla kilkuosobowych grup odbiorców.

Taka forma współpracy pozwoli na bieżące omówienie konkretnych zagadnień, rozwianie wątpliwości oraz uzyskanie praktycznych wskazówek od ekspertów w obszarze SUMP. Odbiorcy w ramach zamówienia podstawowego mają do dyspozycji 30 dni szkoleniowych i 1200 godzin doradztwa technicznego. Mamy nadzieję, że dostępne wsparcie będzie praktycznym narzędziem pomocnym w realizacji działań na rzecz zrównoważonej mobilności miejskiej.

Jak zgłosić chęć udziału we wsparciu?

Zapotrzebowanie na szkolenia oraz konsultacje będziemy sukcesywnie przyjmować na podstawie formularza zapotrzebowania (dostępny pod linkiem: https://www.gov.pl/web/infrastruktura/wsparcie-instytucjonalne-w-obszarze-sump-i-rozwoj-tej-idei-w-polsce2). Zgłaszanie potrzeb szkoleniowych odbywa się poprzez przekazanie uzupełnionego pliku na skrzynkę sump@mi.gov.pl. Przed wysłaniem formularza prosimy o zapoznanie się z klauzulą RODO dostępną pod ww. linkiem.

Informacje zawarte w formularzu pozwolą na lepsze rozpoznanie Państwa potrzeb oraz odpowiednie dopasowanie zakresu tematycznego i formy wsparcia do indywidualnych oczekiwań.

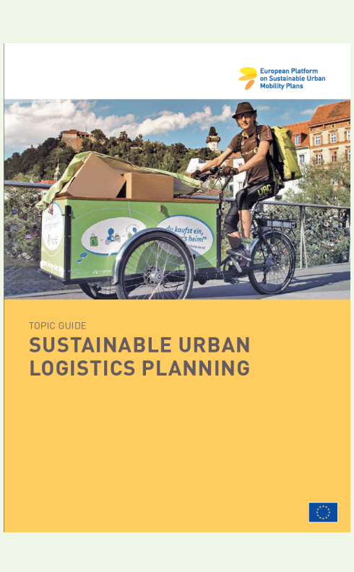
W przypadku potrzeby skorzystania z doradztwa szkoleniowego lub wsparcia doradczego do końca listopada br., wypełniony formularz należy odesłać **do 15 września br.** Zapotrzebowanie zgłoszone po tym terminie będzie realizowane w 2027 roku.

W przypadku pytań co do projektu pozostajemy do Państwa dyspozycji pod adresem e-mail: sump@mi.gov.pl.

Przegląd publikacji

Aleksandra Kopeć
CK SUMP

Plan Zrównoważonej Logistyki Miejskiej (SULP) – Przewodnik Tematyczny


European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans
TOPIC GUIDE
SUSTAINABLE URBAN LOGISTICS PLANNING

Logistyka miejska to nieodłączny element Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP). Mimo skrajnie różnych potrzeb i specyfiki, zarówno transport pasażerski, jak i towarowy, korzystają z tej samej przestrzeni oraz infrastruktury. Efektywny transport towarowy jest fundamentem gospodarki miejskiej, dlatego – Przewodnik Tematyczny Plan Zrównoważonej Logistyki Miejskiej (SULP) (Topic Guide Sustainable Urban Logistics Planning) to kompleksowy przewodnik po tworzeniu SULP-ów (Planów Zrównoważonej Logistyki Miejskiej), które powinny w pełni integrować się z dokumentami SUMP.

Wyzwania Miejskiego Transportu Towarowego (UFT)

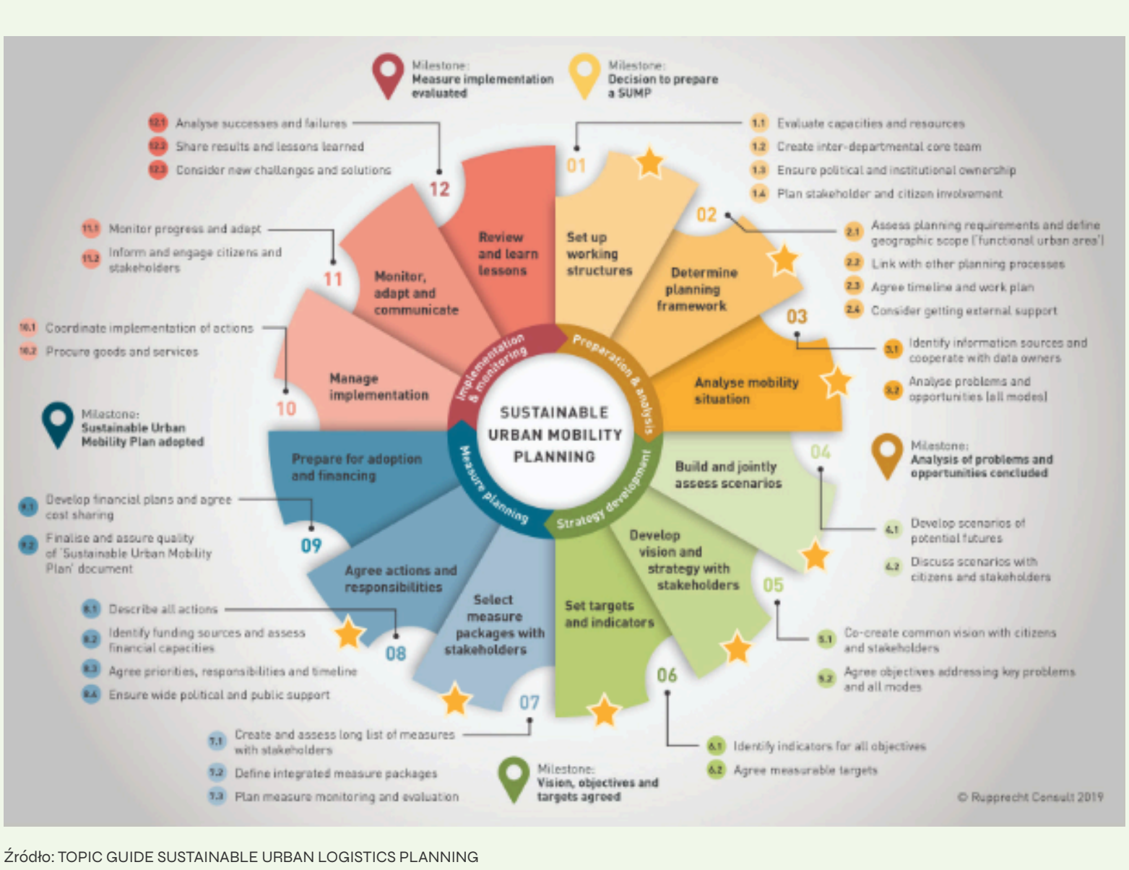
Miejski transport towarowy odpowiada za 25% emisji CO2 generowanych przez cały transport miejski oraz za 30% do 50% emisji pozostałych zanieczyszczeń powietrza. Głównym wyzwaniem dla planistów pozostaje wysoka złożoność tego sektora, na którą składają się m.in.:

> **Rozbieżność interesów**
>
> Dążenie sektora prywatnego do maksymalnej efektywności i minimalizacji kosztów operacyjnych często stoi w sprzeczności z oczekiwaniami społecznymi oraz wymogami samorządów dotyczącymi bezpieczeństwa ruchu i redukcji emisji zanieczyszczeń.
>
> **Fragmentacja i brak danych**
>
> Władze lokalne dysponują zazwyczaj znacznie mniejszą wiedzą o dynamice komercyjnej dystrybucji towarów niż o transporcie pasażerskim. Z kolei sektor prywatny - zdominowany w obszarze dostaw przez małe, rozproszone przedsiębiorstwa - rzadko skupia się na gromadzeniu danych, zwłaszcza tych dotyczących realnego wpływu ich działalności na środowisko naturalne.

8 Zasad SULP w Kontekście Zrównoważonego Rozwoju

Zgodnie z wytycznymi, proces tworzenia SULP, tak jak proces SUMP powinien opierać się na ośmiu kluczowych zasadach:

1. **Planowanie dla obszaru funkcjonalnego:**
   Logistyka nie kończy się na granicach administracyjnych miasta, lecz obejmuje całe łańcuchy dostaw.
2. **Wizja długoterminowa i plan wdrożenia:**
   Strategia musi zawierać krótko- i średniookresowe cele zgodne z wizją miasta.
3. **Ocena wydajności:**
   Niezbędne jest zdefiniowanie mierzalnych celów i regularne monitorowanie postępów.
4. **Integracja gałęzi transportu:**
   Promowanie rozwiązań takich jak rowery cargo, pojazdy elektryczne czy wykorzystanie dróg wodnych.
5. **Współpraca instytucjonalna:**
   Konieczność koordynacji działań między różnymi szczeblami rządu i agencjami.
6. **Angażowanie interesariuszy:**
   Kluczowym elementem jest powołanie Platformy Wielostronnej (MSP), zrzeszającej przewoźników, handlowców i mieszkańców.
7. **Monitorowanie i ewaluacja:**
   Wykorzystanie wskaźników do oceny wpływu wdrożonych środków.
8. **Zapewnienie jakości:**
   Wykorzystanie narzędzi samooceny lub zewnętrznych paneli eksperckich.


SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLANNING
Preparation & analysis
Strategy development
Measure planning
Implementation & monitoring
Milestone: Decision to prepare a SUMP
Milestone: Analysis of problems and opportunities concluded
Milestone: Vision, objectives and targets agreed
Milestone: Sustainable Urban Mobility Plan adopted
Milestone: Measure implementation evaluated
01 Set up working structures
02 Determine planning framework
03 Analyse mobility situation
04 Build and jointly assess scenarios
05 Develop vision and strategy with stakeholders
06 Set targets and indicators
07 Select measure packages with stakeholders
08 Agree actions and responsibilities
09 Prepare for adoption and financing
10 Manage implementation
11 Monitor, adapt and communicate
12 Review and learn lessons
© Rupprecht Consult 2019

Źródło: TOPIC GUIDE SUSTAINABLE URBAN LOGISTICS PLANNING

Żółte gwiazdki wskazują, w odniesieniu do których etapów i działań niniejszy przewodnik zawiera zalecenia i najlepsze praktyki dotyczące logistyki miejskiej.

Fazy i Kroki Implementacji

Przewodnik dzieli proces SULP na cztery fazy:

Faza 1: Przygotowanie i analiza

Obejmuje powołanie zespołu roboczego, określenie ram planowania oraz analizę obecnej sytuacji. Kluczowe jest zebranie danych (np. liczba dostaw, typy pojazdów, czasy operacji) przy współpracy z właścicielami danych.

Przygotowanie i analiza koncentruje się na zbudowaniu fundamentów organizacyjnych oraz precyzyjnym zdiagnozowaniu obecnej sytuacji. Obejmuje ona powołanie interdyscyplinarnego zespołu wewnętrznego oraz Platformy Wielostronnej (MSP) – kluczowego mechanizmu współpracy biznesu z samorządem (Krok 1). Ze względu na specyfikę „ostatniej mili", zakres planowania musi objąć miejski obszar funkcjonalny i być zintegrowany z dokumentem SUMP oraz lokalnymi politykami (Krok 2). Największym wyzwaniem na tym etapie jest zgromadzenie minimalnego zestawu danych operacyjnych, które w większości należą do podmiotów prywatnych. Ich pozyskanie oraz identyfikacja kluczowych trendów (np. e-commerce) i negatywnych skutków zewnętrznych pozwalają na rzetelną ocenę miejskiego transportu towarowego (Krok 3).

Faza 2: Opracowanie strategii

W tej fazie, wspólnie z interesariuszami, buduje się scenariusze przyszłości i definiuje mierzalne cele operacyjne (wskaźniki). Rekomenduje się stosowanie wielostopniowego procesu budowania konsensusu.

Rozwój strategii polega na przejściu od wniosków z analizy do definiowania przyszłości logistycznej miasta w oparciu o konsensus z interesariuszami. W procesie tym buduje się i weryfikuje wielowariantowe scenariusze rozwoju w trzech horyzontach czasowych: obecnym, 2040 oraz 2050 roku (Krok 4). Następnie, w ramach Platformy Wielostronnej, wypracowywana jest długoterminowa wizja zrównoważonej logistyki – w pełni spójna z ogólną wizją mobilności miejskiej – oraz konkretne cele operacyjne (Krok 5). Proces ten zamyka przypisanie mierzalnych wskaźników do każdego celu oraz stworzenie kompleksowych ram ewaluacji (obejmujących analizę ryzyka, kosztów społecznych i zmian behawioralnych operatorów), co pozwala na precyzyjną ocenę przyszłych efektów (Krok 6).

Faza 3: Planowanie środków

Kluczowe znaczenie ma wybór konkretnych rozwiązań, takich jak Miejskie Centra Konsolidacji (UCC), systemy skrytek automatycznych czy wdrażanie dostaw poza godzinami szczytu. Aby jednak działania te zyskały wysoką akceptację mieszkańców, warto kłaść nacisk na rozwiązania o bezpośrednio pozytywnym wpływie społecznym. Mowa tu m.in. o rozwoju mikro-hubów przeładunkowych obsługiwanych przez rowery towarowe (cargo bikes) czy wdrażaniu inteligentnych zatok rozładunkowych, które skutecznie chronią chodniki i przestrzenie piesze przed nielegalnym parkowaniem. SULP powinien być ściśle powiązany z polityką parkingową.

Faza 4: Wdrożenie i monitorowanie

Faza ta obejmuje sfinalizowanie dokumentu, zabezpieczenie finansowania (w tym modeli podziału kosztów z sektorem prywatnym) oraz koordynację wdrożeń i zamówień publicznych. Kluczem do sukcesu jest tu wypracowanie modelu ścisłej współpracy z prywatnymi operatorami logistycznymi, na których spoczywa fizyczna realizacja dostaw. Równie istotne jest ciągłe monitorowanie postępów za pomocą wskaźników oraz bieżąca komunikacja i gotowość do adaptacji działań. Całość zamyka systematyczna analiza sukcesów i porażek, która stanowi bazę wiedzy i punkt wyjścia dla kolejnego cyklu planowania.

Narzędzia Wspomagające i Dobre Praktyki

- NOVELOG Toolkit: Baza ponad 250 przypadków i 26 rodzajów rozwiązań logistycznych z całego świata.
- Modele symulacyjne (np. FRETURB): Pozwalają na prognozowanie popytu i ocenę wpływu polityk bez kosztownych badań terenowych.
- MAMCA: Oprogramowanie do wielokryterialnej analizy decyzji z uwzględnieniem opinii wielu interesariuszy.

Odwiedź stronę Komisji Europejskiej z Przewodnikami Tematycznymi

SUMP-owa prasówka

- **"Smart design of urban green space could be an effective, affordable way to reduce city noise" - 19.08.2026 EU Mobility Observatory**
  https://environment.ec.europa.eu/news/smart-design-urban-green-space-could-be-effective-affordable-way-reduce-city-noise-2026-08-19_en
  - artykuł w j. angielskim
- **"Wskazówki dla beneficjentów: jak mówić o Funduszach Europejskich w transporcie?" - *10.08.2026***
  https://www.cupt.gov.pl/aktualnosc/feniks/fundusze-europejskie-promocja/
  CUPT
- **"Hot off the press! Read now Cities in motion #8 'Mobility Metamorphosis'" - *04.08.2026 POLIS***
  https://www.polisnetwork.eu/news/read-now-cities-in-motion-8-mobility-metamorphosis/
  - artykuł w j. angielskim
- **"New POLIS policy paper outlines how next EU budget can better support mobility innovation" *-15.07.2026 POLIS***
  https://www.polisnetwork.eu/news/new-polis-policy-paper-outlines-how-next-eu-budget-can-better-support-mobility-innovation/
  - artykuł w j. angielskim

Kalendarz wydarzeń

Wrzesień 2026

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

Październik 2026

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

Wrzesień 2026

- **7-9 września 2026**
  Baltic Active Mobility 2026 w Gdyni - międzynarodowa konferencja o mobilności aktywnej i planowaniu SUMP - j. angielski

  Miasto Gdynia jest gospodarzem wydarzenia oraz partnerem projektu SUMPs for BSR, realizowanego w ramach programu Interreg Region Morza Bałtyckiego.
  - **7 września 2026 r.** obejmie spotkanie **UBC Sustainable Cities Commission** oraz wizyty studyjne poświęcone rozwiązaniom pieszym i rowerowym w Gdyni.
  - **8-9 września 2026 r.** odbędzie się konferencja **Baltic Active Mobility 2026: Shaping Future Cities.**
- **15 września 2026**
  Mobilność bez wykluczeń. Szkolenie o równości szans w projektach współfinansowanych przez UE - online
- **16-22 września 2026**
  Europejski Tydzień Mobilności
- **22 września 2026**
  New Mobility Fest Rowerami przez Katowice
- **23-25 września 2026**
  Kongres Nowej Mobilności (KNM) 2026
- **28 września - 1 października 2026**
  Connecting Europe Days 2026 (Bruksela) - j. angielski

Październik 2026

- **5-6 października 2026**
  KONGRES POLITYKI MIEJSKIEJ I REGIONALNEJ
- **8-9 października 2026**
  AKTUALNE PROBLEMY TRANSPORTU ZBIOROWEGO W MIASTACH I AGLOMERACJACH PTZ
- **9 października 2026**
  II Konferencja Lubelska ITS Polska – Wykluczenie Komunikacyjne W Polsce
- **12-14 października 2026**
  European Week of Regions and Cities (Bruksela) - j. angielski
- **14-16 października 2026**
  XVIII Międzynarodowe Targi Transportu Zbiorowego TRANSEXPO
- **20 października 2026**
  Just Transition x Smart Mobility & Traffic Systems Webinar: Bridging the digital divide - online, j. angielski
- **21-22 października 2026**
  23. EDYCJA SMART CITY FORUM

ZGŁOŚ SWOJE WYDARZENIE DO KALENDARZA W NEWSLETTERZE

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

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

© 2026 Centrum Kompetencji SUMP
Wypisz się