



# BIULETYN INFORMACYJNY

Nr 3/2019

MARZEC 2019

TEMAT MIESIĄCA:

Cyfryzacja łączności na kolei

„Dzień Zero” – przejście z łączności analogowej na GSM-R

## AKTUALNOŚCI



**Nowoczesna infrastruktura transportowa w służbie dostępności – spotkanie eksperckie Transportowego Obserwatorium Badawczego**

W ramach prac Transportowego Obserwatorium Badawczego Centrum Unijnych Projektów Transportowych zorganizowało 27 marca br. spotkanie eksperckie pod tytułem „Nowoczesna infrastruktura transportowa w służbie dostępności”.

[Czytaj więcej...](#)



**Opinia Urzędu Zamówień Publicznych w zakresie art. 22a ust. 6 ustawy Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2017 r., poz. 1579 i 2018)**

Za pismem z dnia 20.03.2019 r. (sygn.: UZP/DP/026/128(3)19/MO) CUPT otrzymał opinię w zakresie art. 22a ust. 6 ustawy Pzp (Dz. U. z 2017 r., poz. 1579 i 2018), i Środowisko 2014–2020 wyniesie prawie 1,2 mld zł.

[Czytaj więcej...](#)



**1,2 mld zł unijnego wsparcia na kolejne inwestycje transportowe w Polsce**

26 marca 2019 r. Centrum Unijnych Projektów Transportowych zawarło z PKP SA, PKP PLK SA oraz Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad 8 umów o dofinansowaniu inwestycji ze środków unijnych. Łączna wartość projektów to prawie 1,8 mld zł. Unijne dofinansowanie z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014–2020 wyniesie prawie 1,2 mld zł.

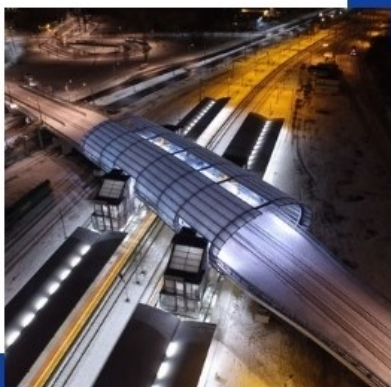
[Czytaj więcej...](#)



### Centralny system teleinformatyczny SL2014 – szkolenie dla Beneficjentów

Serdecznie zapraszamy na bezpłatne szkolenie z SL2014 organizowane przez CUPT. Szkolenie odbędzie się w dniu 25 kwietnia 2019 roku, w siedzibie CUPT (plac Europejski 2, 00-844 Warszawa) o godzinie 9:00 w sali 802 (VIII kondygnacja).

[Czytaj więcej...](#)



### Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) – Konferencja otwierająca pilotaż – 15 kwietnia br. w Warszawie

Można już zgłaszać swoje uczestnictwo w konferencji rozpoczynającej pilotaż w zakresie przygotowania Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP).

Zaproszenie do udziału w konferencji, która odbędzie się w warszawskim Hotelu Marriott kierowane jest głównie do miast, które zadeklarowały swój udział w pilotażu. W spotkaniu mogą jednak wziąć udział również przedstawiciele miast, którzy chcą bliżej poznać ideę SUMP.

[Czytaj więcej...](#)



### Znaczenie kontroli jakości w procesie inwestycyjnym | szkolenie dla Beneficjentów | Warszawa, 28.03.2019 r

Serdecznie zapraszamy na bezpłatne szkolenie na temat „Znaczenie kontroli jakości w procesie inwestycyjnym”, które odbędzie się w dniu 28 marca 2019 r. w siedzibie PKP S.A., Al. Jerozolimskie 142A (I piętro) w godzinach 9.00–16.00.

[Czytaj więcej...](#)



## TEMAT MIESIĄCA:

## Cyfryzacja łączności na kolei

## „Dzień Zero” – przejście z łączności analogowej na GSM-R

W związku z planami wdrożenia europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym, prezentujemy informacje przybliżające zagadnienia interoperacyjności i planowanej migracji, w tym informacje o harmonogramie wdrożenia cyfrowej łączności i zasadach migracji z radia analogowego do GSM-R na polskiej sieci kolejowej.

Podstawowym systemem łączności na kolei w Polsce od 2025 roku będzie GSM-R (Globalny System Komunikacji Mobilnej dla Kolei). Jest to istotny element wymaganej do osiągnięcia w Unii Europejskiej (UE) interoperacyjności na kolei. Zakres planowanego w najbliższych latach wdrożenia cyfrowej łączności, a także zmiana podejścia z wdrażania liniowego na sieciowe powoduje konieczność odpowiedniego przygotowania procesu migracji z łączności analogowej do GSM-R.

#### Założenia dotyczące interoperacyjności na sieci kolejowej UE

Traktat o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej<sup>1</sup> wskazuje, że celem Unii jest sprzykanie wzajemnym połączeniom oraz interoperacyjności sieci krajowych, jak również dostępowi do tych sieci. Postulat ten znajduje swoje odzwierciedlenie w wielu dokumentach strategicznych i prawnych zarówno na poziomie unijnym, jak i poszczególnych Państw Członkowskich. Zgodnie ze Strategią Komisji Europejskiej (KE) „Europa 2020. Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu”<sup>2</sup>, cele nadrzędne w zakresie transportu mają być osiągnięte między innymi dzięki zmodernizowanym i w pełni wzajemnie połączonym infrastrukturom transportowym oraz inteligentnemu zarządzaniu ruchem. Działania te mają



Źródło: B. Banaszak, PKP Intercity

sprawić, aby sieci transportowe i logistyczne umożliwiały sektorowi przemysłu w Unii skuteczny dostęp do jednolitego rynku i rynków międzynarodowych.

Dążenie do osiągnięcia interoperacyjności w ramach systemu kolei UE powinno prowadzić do określenia optymalnego poziomu harmonizacji technicznej i umożliwić usprawnienie i rozwój usług w zakresie międzynarodowego transportu kolejowego w obrębie Unii oraz w relacjach z państwami trzecimi.

Obecnie w Europie istnieje ponad dwadzieścia różnych systemów sterowania ruchem kolejowym, co stanowi istotną przeszkodę w zapewnieniu otwartego i pozbawionego barier dostępu do sieci na terenie UE, w tym przede wszystkim do Transeuropejskiej Sieci Kolejowej (TEN-T). Dlatego konieczne było stworzenie jednolitego systemu, który wdrażany stop-

niowo, będzie eliminował główne bariery płynnego ruchu pomiędzy krajami UE.

Wspólne działania podejmowane przez instytucje unijne oraz organizacje zrzeszające uczestników rynku kolejowego, w tym producentów, umożliwiły powstanie założeń systemu ERTMS (ang. European Rail Traffic Management System).

### Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym

Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym - ERTMS to system, który zapewnia odpowiedni poziom bezpiecznego prowadzenia ruchu a dodatkowo, dzięki standaryzacji, prowadzi do zapewnienia interoperacyjności na kolei. ERTMS składa się z dwóch komponentów:

1. ETCS (European Train Control System) – Europejski System Sterowania Pociągiem.
2. GSM-R (Global System for Mobile Communications for Railways) - Globalny System Komunikacji Mobilnej dla Kolei<sup>3</sup>.

ETCS zapewnia sygnalizację kabinową, jak i kontrolę pracy maszynisty przy zwiększonym

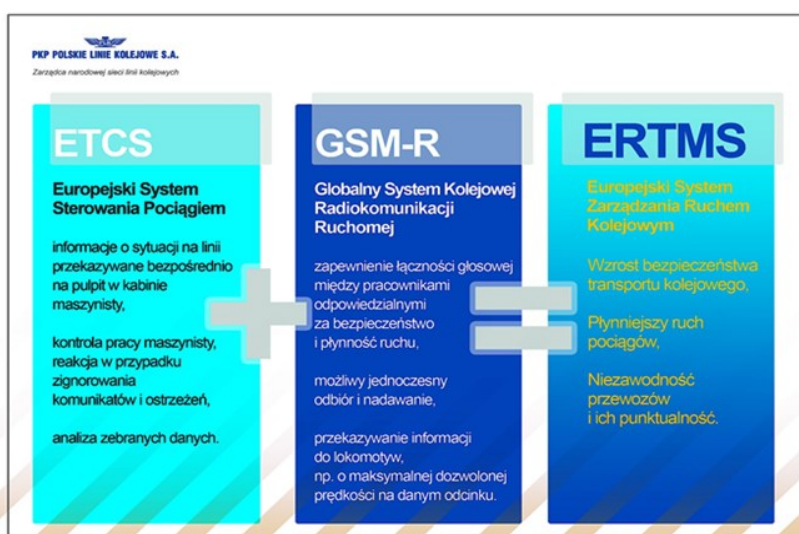
poziomie bezpieczeństwa, natomiast GSM-R to kolejowa odmiana cyfrowej łączności komórkowej przeznaczona do transmisji danych dla systemu ETCS i systemów dyspozytorskich oraz do zapewnienia komunikacji głosowej z maszynistą<sup>4</sup>.

Szczegółowe wymagania techniczne odnośnie urządzeń przytorowych sieci kolejowej oraz urządzeń pokładowych ujęte są w Rozporządzeniu Komisji (UE) w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej (dalej: Rozporządzenie 2016/919 lub TSI Sterowanie)<sup>5</sup>.

### Plany wdrażania Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności „Sterowanie”

Zapewnienie sukcesu wdrożenia ERTMS na sieci kolejowej UE stanowi duże wyzwanie dla wszystkich zainteresowanych - zarówno Państw Członkowskich, w tym odpowiednich ministerstw, zarządców infrastruktury kolejowej, przewoźników, przemysłu i innych uczestników rynku kolejowego. Konieczna jest współpraca, określenie wspólnych celów i podział zadań pomiędzy poszczególne podmioty. Odpowiednie zaplanowanie całego procesu stopniowego dojścia do pełnej interoperacyjności, przy zapewnieniu bezpieczeństwa, finansowania i technicznych rozwiązań, powinno zapewnić osiągnięcie wyznaczonych celów.

Szczegółowy plan wdrażania ERTMS, w pierwszej kolejności na korytarzach sieci bazowej TEN-T, określa Rozporządzenie Wykonawcze Komisji w sprawie europejskiego planu wdrożenia europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym<sup>6</sup>. Celem europejskiego planu wdrożenia jest zapewnienie, aby interoperacyjne pojazdy zyskiwały stopniowo dostęp do coraz większej liczby linii, portów, terminali i stacji rozrządowych bez konieczności dodatkowego posiadania narodowych systemów.



Źródło: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

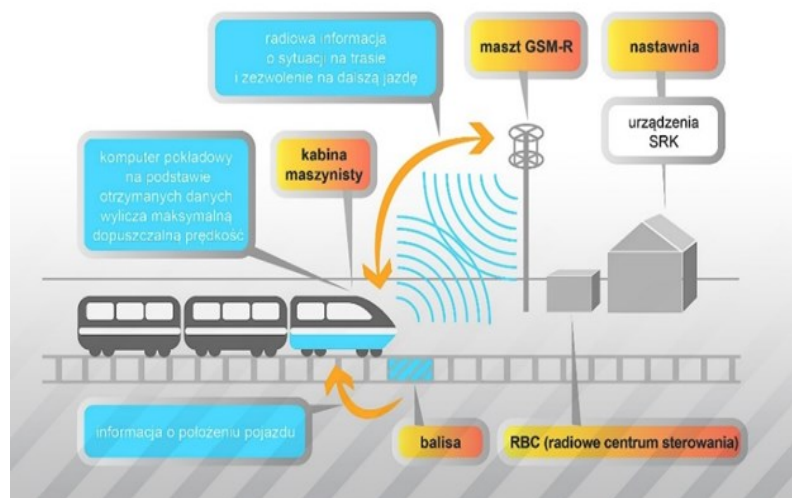
Na podstawie przepisów Rozporządzenia 2016/919 każde Państwo Członkowskie ma obowiązek stworzenia krajowego planu wdrażania TSI Sterowanie, biorąc pod uwagę spójność całego systemu kolei UE, z uwzględnieniem rentowności systemu. Plan ma obejmować wszystkie nowe, zmodernizowane lub odnowione linie, a w szczególności określać szczegółowy harmonogram wyposażenia tych linii w ETCS.

W Polsce od 2017 roku obowiązuje Krajowy Plan Wdrażania Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności „Sterowanie”<sup>7</sup>, który zastąpił Narodowy Plan Wdrażania ERTMS w Polsce z 2007 roku. Plan ten jest bazą i jednym z narzędzi wdrożenia interoperacyjności. Podstawowym jego celem jest odpowiednie zaplanowanie wdrożenia ERTMS w Polsce, w tym przekazanie przewoźnikom kolejowym informacji w zakresie harmonogramu rozbudowy systemu ERTMS. Jest to konieczne dla odpowiedniego zaplanowania przez przewoźników swojej działalności biznesowej w kontekście stopniowego wyposażenia pojazdów trakcyjnych w urządzenia pokładowe systemu. Krajowy Plan został opracowany w taki sposób, aby wdrażanie TSI Sterowanie nakierowane było na zwiększanie spójności całego systemu kolei UE oraz pozytywnie wpływało na rentowność systemu kolei w Polsce.

**Zgodnie z Krajowym Planem do roku 2023 planowane jest objęcie systemem ETCS około 2 500 km linii kolejowych w Polsce (wliczając odcinki już obecnie wyposażone).**

Docelowo wyposażonych w GSM-R będzie około 15 300 km linii kolejowych w Polsce. Głównym etapem implementacji systemu GSM-R będzie realizowany przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej: PKP PLK S.A.) projekt „Budowa infrastruktury systemu ERTMS/GSM-R na liniach kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach NPW ERTMS”.

Zakres projektu wymaga odpowiedniego zaplanowania migracji z łączności analogowej do GSM-R.



Schemat działania ERTMS, źródło: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

**Projekt „Budowa infrastruktury systemu ERTMS/GSM-R na liniach kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach NPW ERTMS”**

**Przedsięwzięcie realizowane obecnie przez PKP PLK S.A. przy współudziale środków unijnych ma charakter bezprecedensowy w rozwoju polskiej kolei.**

Aktualnie na około 95% długości eksploatowanych odcinków linii kolejowych w Polsce wykorzystywany jest analogowy system radiołączności VHF pracujący w paśmie 150 MHz. System ten funkcjonuje na polskiej kolei już od kilkudziesięciu lat, co powoduje, że jest on mocno wyeksploatowany i nie spełnia dzisiejszych wymagań technicznych, w tym interoperacyjności.

W celu wypełnienia zobowiązań służących podniesieniu jakości i bezpieczeństwa na polskiej sieci kolejowej przystąpiono do przygotowania unikalnego programu inwestycyjnego



go. Charakter projektu podkreśla nie tylko zakres zamierzenia inwestycyjnego obejmujący prawie całą sieć kolejową w Polsce, ale także środki przeznaczone na jego realizację. Należy podkreślić, że to ambitne przedsięwzięcie jest jednym z większych programów inwestycyjnych realizowanych obecnie przy współudziale środków unijnych. Na jego realizację zarezerwowano bowiem środki z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ) 2014-2020 w kwocie ponad 2,8 mld zł, z czego dofinansowanie unijne to ponad 1,1 mld zł. Umowa o dofinansowanie projektu została podpisana w grudniu 2017 roku pomiędzy CUPT oraz PKP PLK S.A. Zawarta umowa oznacza potężny zastrzyk środków finansowych równocześnie zobowiązuje beneficjenta do realizacji projektu w założonym zakresie i harmonogramie.

Projekt będzie realizowany na ponad

13 843 km linii kolejowych (w pełnym zakresie zabudowy GSM-R) oraz dodatkowo na ponad 202 km linii kolejowych (w zakresie zabudowy kablem światłowodowym). W ramach projektu realizowana będzie między innymi zabudowa systemu GSM-R oraz budowa sieci szkieletowej. Na obydwie zadania zostały już podpisane kontrakty z wykonawcami. Rzeczowa realizacja projektu zaplanowana została do 2023 roku.

---

**Dzięki realizacji projektu nastąpi wprowadzenie radiołączności kolejowej w standardzie GSM-R w powiązaniu z centralizacją systemów sterowania i wdrażaniem systemów bezpiecznej kontroli jazdy pociągów.**

---



Lokalizacja Projektu. Źródło: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. stan na listopad 2018 r.



Źródło: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

W szerszym aspekcie, projekt będzie krokiem do wprowadzenia Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym, który doprowadzi do poprawy bezpieczeństwa pasażerów poprzez wprowadzenie wspólnego protokołu łączności na większości linii kolejowych w Polsce.

#### Strategia migracji w zakresie podsystemu GSM-R

Przeprowadzone analizy i przyjęte założenia na potrzeby projektu PKP PLK S.A. spowodowały konieczność nowego zdefiniowania założeń migracji z radia analogowego do GSM-R na polskiej sieci kolejowej, w tym standardów, które będą obowiązywały w zakresie sterowania ruchem kolejowym, komunikacji głosowej oraz harmonogramu migracji.

W tym celu powołano w Ministerstwie Infrastruktury (MI) Zespół techniczny, w pracach którego wzięli udział przedstawiciele MI, Urzędu Transportu Kolejowego, Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, narodowego zarządcy infrastruktury kolejowej, przewoźników, producentów, instytutów badawczych, ośrodków akademickich, a także Centrum Unijnych Projektów Transportowych (dalej CUPT). Tak szeroki skład pozwolił na

zapewnienie ekspertów z każdej, niezbędnej dla przeprowadzenia procesu migracji, dziedziny. Zadaniem przedstawicieli CUPT było przede wszystkim zadbanie o to, aby zaproponowane rozwiązania były spójne z wymaganiami unijnymi, w szczególności w kontekście projektu wdrażanego przez PKP PLK S.A.

W trakcie prac Zespołu konieczne było odpowiedzenie sobie na wiele pytań związanych, nie tylko z prowadzeniem ruchu i bezpieczeństwem, ale także z zakresem migracji, wyborem systemu radiołączności na liniach nieobjętych projektem GSM-R, w tym na sieciach funkcjonalnie wyodrębnionych i zarządzanych przez innych zarządców niż PKP PLK S.A.

Trudną do podjęcia decyzją, w kontekście rezygnacji z obecnie używanego systemu, była rezygnacja z funkcji RADIOSTOP służącej do wdrożenia procesu hamowania we wszystkich pojazdach trakcyjnych znajdujących się w zasięgu nadajnika sygnału (hamowanie obszarowe).

Po szczegółowej analizie podniesionych zagadnień, uwzględniając plany PKP PLK S.A., Zespół zarekomendował rozwiązania, które stały się bazą do opracowania i przyjęcia Suplementu do Krajowego Planu Wdrażania Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności „Sterowanie”<sup>8</sup>. Suplement określa m.in. proces przechodzenia z systemu VHF 150 MHz do systemu GSM-R oraz zasady wyposażania pojazdów trakcyjnych w pokładowe urządzenia systemu GSM-R.

---

**Suplement wskazuje, że docelowym systemem w zakresie łączności, na liniach objętych Krajowym Planem Wdrażania ERTMS, będzie GSM-R. Na liniach kolejowych, na których nie jest przewidziane wdrożenie GSM-R, planuje się wykorzystanie roamingu GSM – GSM-R.**

---



System analogowy VHF 150 MHz będzie w dalszym ciągu (bezterminowo) wykorzystywany przez zarządców infrastruktury posiadających sieci funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolei, do których nie mają zastosowania wymogi dotyczące interoperacyjności systemu kolei oraz do łączności manewrowej.

Migracja z systemu VHF 150 MHz do GSM-R nastąpi w formule tak zwanego „Dnia Zero”, czyli w wyznaczonym dniu, na całej sieci kolejowej w Polsce. Nie jest przewidziane równoczesne funkcjonowanie na sieci kolejowej systemu analogowego i systemu GSM-R.

---

**System GSM-R osiągnie pełną funkcjonalność w okresie między styczniem a grudniem 2024 roku. Do tego czasu wykorzystywany będzie system łączności analogowej.**

---

Zaplanowana migracja to bardzo duże wyzwanie także dla przewoźników kolejowych, szczególnie że od 1 stycznia 2019 roku, wszystkie nowe pojazdy trakcyjne, a także pojazdy trakcyjne podlegające modernizacji lub odnowieniu muszą być wyposażone w urządzenia pokładowe systemu GSM-R. Natomiast do momentu pełnej migracji wszystkie pozostałe pojazdy (z wyłączeniem tych poruszających się wyłącznie po liniach, na których nie będzie stosowany GSM-R) muszą być wyposażone w GSM-R.

O dokładnej dacie migracji, czyli "Dniu Zero", przewoźnicy zostaną poinformowani przez PKP PLK S.A. z co najmniej półrocznym wyprzedzeniem.

Od rozkładu jazdy na lata 2021/2022 Regulamin Sieci PKP PLK S.A. będzie zakładał nadawanie priorytetu przydzielania tras dla pociągów wyposażonych łącznie w urządzenia po-

kładowe ERTMS/ETCS, jak i łączność GSM-R.

---

**W celu dobrego przygotowania się do sprawnej i bezpiecznej migracji, PKP PLK S.A. wytypuje odcinek linii kolejowej wyposażony w ERTMS i przeprowadzi na nim tzw. eksploatację obserwowaną. Działanie to będzie miało na celu zebranie doświadczeń z funkcjonowania systemu.**

---

Zgodnie z obowiązującą na polskiej sieci kolejowej kulturą bezpieczeństwa (Safety Culture) a także dla zapewnienia odpowiedniego systemu bezpieczeństwa, Polska planuje wdrożyć nową funkcjonalność hamowania obszarowego. Zgodnie z informacją zawartą w Suplemencie, Polska będzie prowadziła rozmowy z KE w tej sprawie, prezentując szczegóły techniczne i wykazując, że wdrożenie tej funkcjonalności nie koliduje z prawem unijnym oraz nie stoi w sprzeczności z TSI Sterowanie.

#### Możliwości finansowania

Zgodnie z Suplementem, z uwagi na wysokie koszty jednostkowe przedsięwzięcia, jak również potrzebę zapewnienia pełnej funkcjonalności systemu, która jest możliwa tylko po zainstalowaniu urządzeń na wszystkich pojazdach trakcyjnych poruszających się po liniach kolejowych wyposażonych w ETCS, podjęte zostaną działania w zakresie określenia modelu dofinansowania, w celu wsparcia przewoźników w procesie zabudowy

urządzeń pokładowych systemu łączności GSM-R.

W dokumencie założono, że tworzenie modelu wspierania finansowania zabudowy urządzeń pokładowych GSM-R realizowane będzie przez:

- Finansowanie kolejowych projektów taborowych w ramach POIiŚ 2014-2020, co wymagać będzie opracowania odpowiedniego programu pomocowego i jego akceptacji przez KE w drodze notyfikacji. Założono, że przewidywany poziom dofinansowania nie przekroczy 50% całkowitych kosztów kwalifikowalnych.
- Finansowanie projektów w ramach Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) – w ramach konkursów ogłaszanych przez KE.
- Finansowanie ze środków nowej perspektywy finansowej 2021-2027 – w ramach prac programowych podjęte zostaną działania mające na celu zapewnienie środków w celu możliwości realizacji projektów obejmujących zabudowę GSM-R na pojazdach.
- W zależności od dostępności i wysokości dotacji środków finansowych na wsparcie środkami publicznymi wyposażenia taboru,

powinno ono obejmować zarówno system GSM-R, jak i system ETCS poziomu 2.

---

**Przejsięcie na łączność cyfrową w zaplanowanym scenariuszu "Dnia Zero" to ambitny plan, wymagający odpowiedniego przygotowania i pełnej współpracy wszystkich uczestników rynku kolejowego.**

---

Konieczne jest zbieranie doświadczeń na już wyposażonych liniach, korzystanie z doświadczeń innych krajów, a przede wszystkim dobre przygotowanie całego procesu, w tym wszystkich niezbędnych procedur.

Pomimo wielu ww. wyzwań należy podkreślić, że wdrażanie interoperacyjnych systemów pozwoli na likwidację bariery technicznej w radiołączności kolejowej na granicach, poprawę bezpieczeństwa pasażerów oraz wzmocnienie rozwoju i konkurencyjności kolei wobec innych sektorów komunikacji, jako najbardziej ekologicznego środka transportu.

Autorzy:

Edyta Jaszczuk i Tomasz Wydra,  
Departament Przygotowywania Projektów  
i Wdrażania, CUPT.

<sup>1</sup> Wersja skonsolidowana: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:12012E/TXT>

<sup>2</sup> Komunikat Komisji Europejskiej „Europa 2020 Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu”. Bruksela, 3.3.2010 KOM(2010) 2020

<sup>3</sup> [https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/ertms\\_pl](https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/ertms_pl)

<sup>4</sup> <https://www.utk.gov.pl/pl/interoperacyjnosc/ertms/14697,Wymagania-ERTMS.html>

<sup>5</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/919 z dnia 27 maja 2016 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej (Tekst mający znaczenie dla EOG). Dz.U.UE.L158 z dnia 15.06.2016 r.

<sup>6</sup> Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2017/6 z dnia 5 stycznia 2017 r. w sprawie europejskiego planu wdrożenia europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym. Dz.U. UE. L3, z dnia 06.01.2017 r.

<sup>7</sup> Krajowy Plan Wdrażania Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności „Sterowanie”, Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, Warszawa, czerwiec 2017 r.

<sup>8</sup> Suplement do Krajowego Planu Wdrażania Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności „Sterowanie”, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, październik 2018 r.

## FAKTY CUPT

Zaawansowanie **Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 - 2020**  
i **Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014 - 2020** w CUPT  
(stan na dzień 28.02.2019 r.)

Podpisane Umowy w podziale na branże (sztuki)

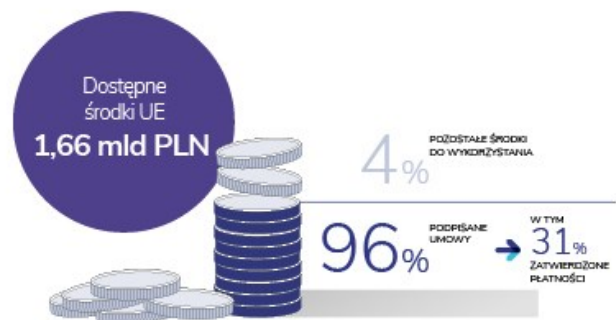


Wykorzystanie dostępnych środków UE (%)

### POIiS



### POPW

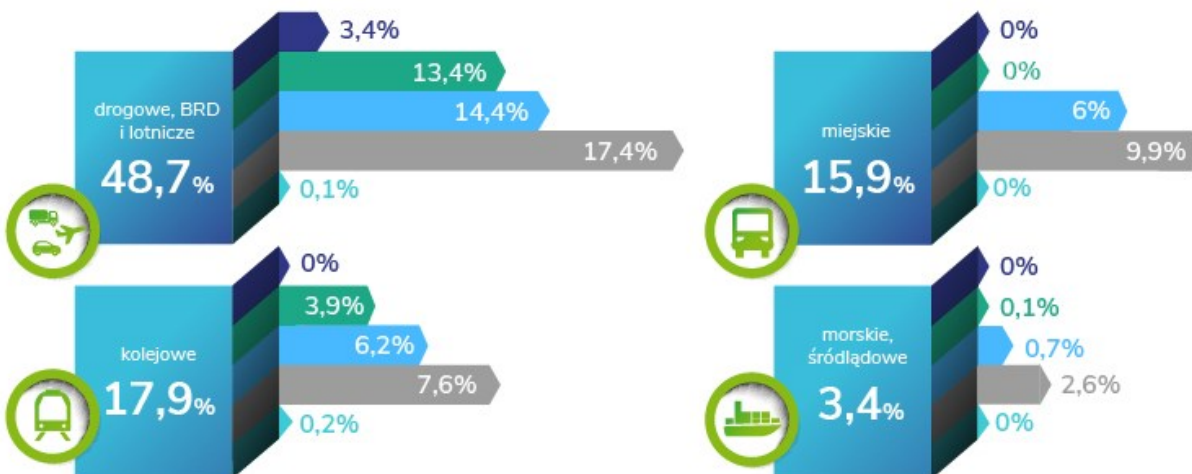




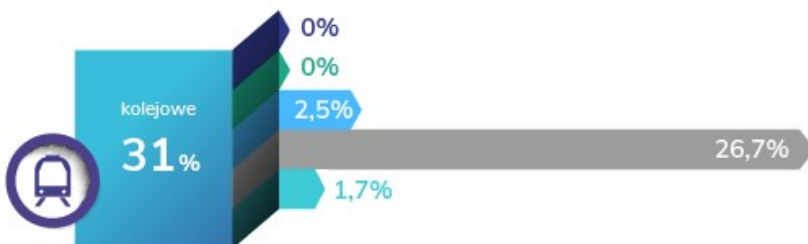
Zatwierdzone płatności w poszczególnych branżach (%)

2015 2016 2017 2018 2019

POliŚ

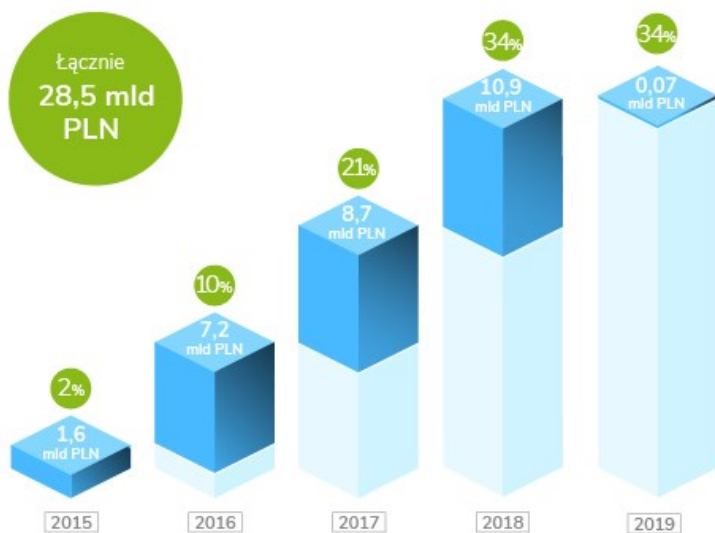


POPW



Zatwierdzone płatności globalnie - środki UE (mld PLN i %)

POliŚ



POPW



Wykorzystanie środków UE - Umowy i Wnioski w podziale na branże (%)



Podpisane Umowy



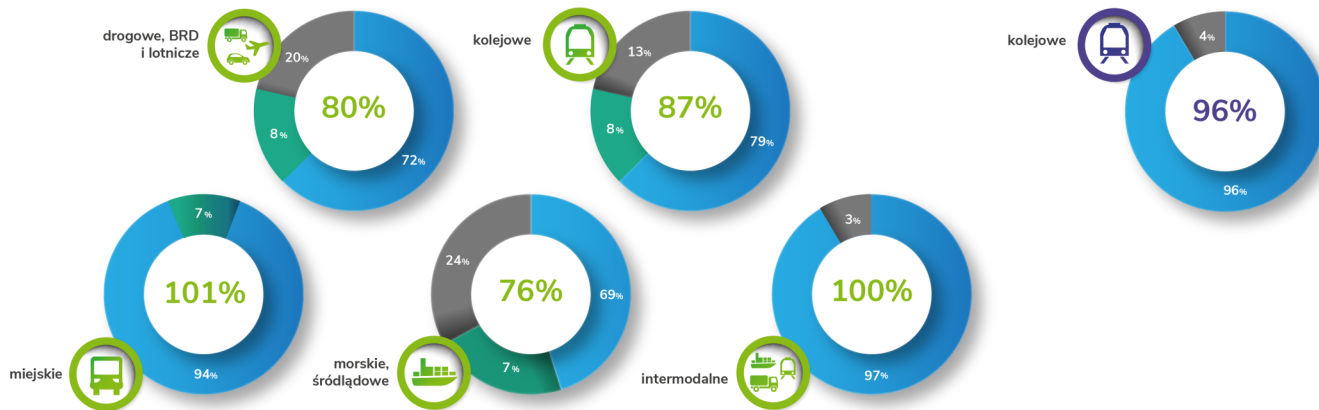
Wnioski w ocenie



Pozostało do wykorzystania

POIiŚ

POPW



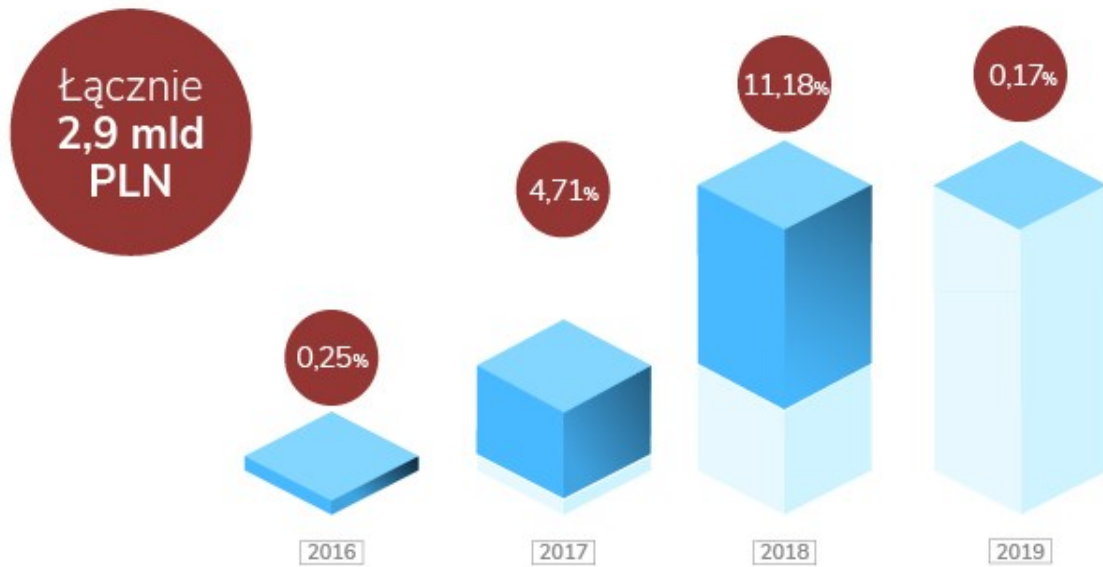
Zaawansowanie Instrumentu „Łącząc Europę” – CEF w CUPT (stan na dzień 28.02.2019 r.)

Podpisane GA w podziale na branże (sztuki)\*



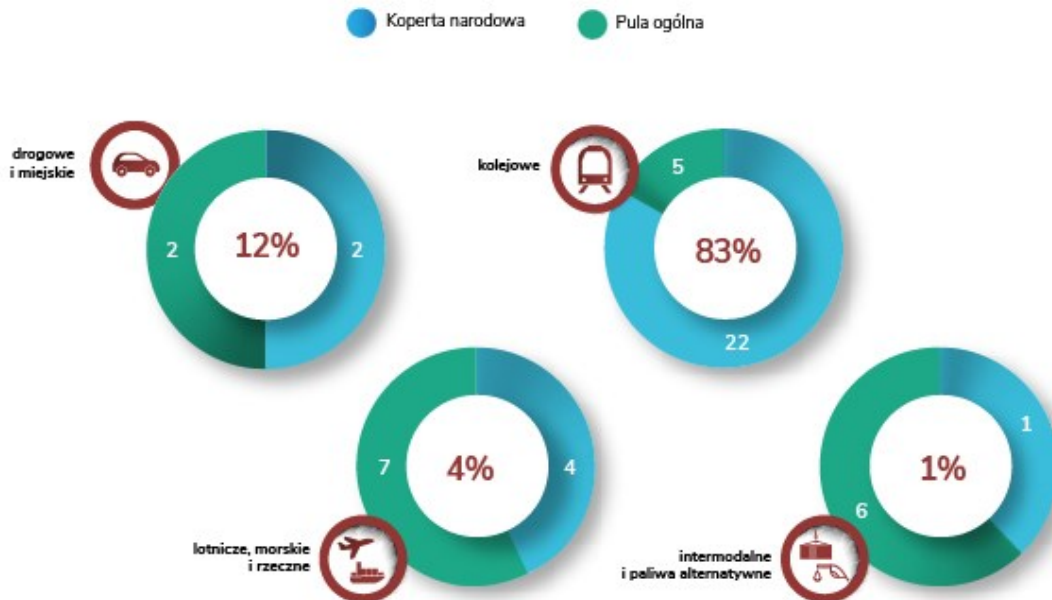
\*nastąpiła zmiana prezentacji danych w stosunku do Biuletynu luty/marzec 2019 r., ze względu na zmianę klasyfikacji projektów w zakresie ich przyporządkowania do sektorów

Zatwierdzone płatności realizowane za pośrednictwem CUPT (%)\*



\*wahania wartości procentowych w stosunku do publikacji z poprzednich okresów są konsekwencją aktualizacji wysokości środków, na które zostały podpisane GA, a także wartości ostatecznie rozliczonych płatności

Liczba GA (sztuki) i wykorzystanie środków UE - GA w podziale na branże (%)



\*nastąpiła zmiana prezentacji danych w stosunku do Biuletynu luty/marzec 2019 r., ze względu na zmianę klasyfikacji projektów w zakresie ich przyporządkowania do sektorów



# ZAPOWIEDŹ WYDARZEŃ I INFORMACJE

Szanowni Państwo,

zapraszamy do udziału w VI edycji „Dni Otwartych Funduszy Europejskich”, która odbędzie się w dniach **10–12 maja 2019 r.** Jest to ogólnopolska akcja, promująca projekty finansowane z Funduszy Europejskich. Warunkiem uczestnictwa jest udostępnienie społeczeństwu efektów projektów/inwestycji w postaci specjalnej, korzystnej oferty np. darmowe wejście, zniżka lub zwiedzanie zaplecza niedostępnego na co dzień dla odwiedzających.

Tegoroczna edycja otrzymała dodatkowo nową formułę ze względu na obchody 15-lecia Polski w Unii Europejskiej. VI edycja pod hasłem „Polska Różnorodna”, podsumuje piętnaście lat wykorzystania Funduszy Europejskich oraz podkreśli ich wpływ we wszystkich regionach Polski. Przez ostatnie pięć edycji beneficjenci doceniali DOFE za szeroki zasięg medialny oraz możliwość promocji swoich usług i produktów powstałych w ramach unijnych projektów na skalę krajową.

Wszystkie wydarzenia, które odbędą się w tym roku w ramach Dni Otwartych, zostaną przedstawione na stronie: [www.dniotwarte.eu](http://www.dniotwarte.eu). Do udziału w Państwa wydarzeniach zachęcać będzie kampania promocyjna w ogólnopolskich i regionalnych mediach oraz dystrybuowane przez organizatorów materiały promocyjne. **Najciekawsze wydarzenia i projekty mają szansę na dedykowane audycje.** Akcja posiada swój logotyp oraz gotowe do powielenia szablony materiałów promocyjnych.

Koordynatorem Dni Otwartych jest Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju przy wsparciu Centrum Unijnych Projektów Transportowych (w zakresie projektów transportowych) i zaangażowaniu większości instytucji zajmujących się Funduszami Europejskimi w Polsce.

**Zachęcamy do udziału w Dniach Otwartych Funduszy Europejskich!**



*Dni Otwarte.eu*

**DNI  
OTWARTE**

**Funduszy Europejskich**

Przyjdź. Zobacz. Sprawdź.

[www.dniotwarte.eu](http://www.dniotwarte.eu)



15 lat Polski w UE

## ZAPOWIEDŹ WYDARZEŃ I INFORMACJE

**23-24 maja 2019 r.**

„INTERMODAL-CARGO-INNOWACJE” – konferencja CUPT, **miejsce:** Trójmiasto.

**24-27 września 2019 r.**

13. Międzynarodowe Targi TRAKO 2019 – stoisko CUPT, **miejsce:** Gdańsk.



[www.cupt.gov.pl](http://www.cupt.gov.pl)

Szanowni Państwo,

chcielibyśmy poznać Państwa opinie dotyczące funkcjonalności przekazywanych informacji. Prosimy o zgłaszanie sugestii, propozycji tematów, które – Państwa zdaniem – warto poruszyć na łamach biuletynu.

Zachęcamy do kontaktu z nami: [biuletyn@cup.t.gov.pl](mailto:biuletyn@cup.t.gov.pl)



Fundusze Europejskie



Rzeczpospolita  
Polska

Unia Europejska  
Europejskie Fundusze  
Strukturalne i Inwestycyjne



*niepodległa*

POLSKA  
STULECIE ODZYSKANIA  
NIEPODLEGŁOŚCI

redakcja biuletynu: Centrum Unijnych Projektów Transportowych

plac Europejski 2., 00-844 Warszawa

[www.cupt.gov.pl](http://www.cupt.gov.pl)