



#15LATwUE

BIULETYN INFORMACYJNY

Nr 4/2019

KWIECIEŃ 2019

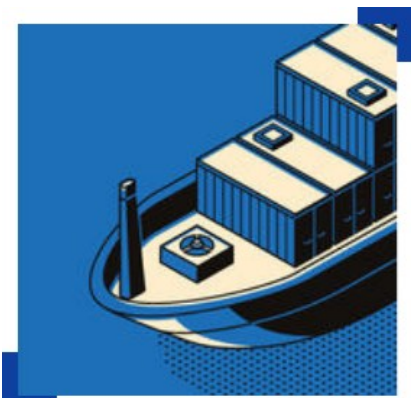
TEMATY MIESIĄCA:

15 - lecie Polski w UE

Polski transport - efekty, kierunki rozwoju, finansowanie

PROJEKTOWANIE UNIWERSALNE – wyzwanie naszych czasów

AKTUALNOŚCI



Konferencja CUPT | INTERMODAL-CARGO-INNOWACJE | 22-23.05.2019 r.

Celem konferencji jest wymiana doświadczeń, prezentacja dobrych praktyk i zintensyfikowanie współpracy pomiędzy przedstawicielami środowisk zaangażowanych w rozwój transportu towarowego w Polsce i Europie.

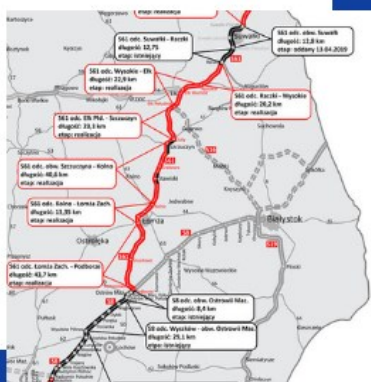
[Czytaj więcej...](#)



Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) – Konferencja otwierająca pilotaż

15 kwietnia br. odbyła się konferencja inauguracyjna pilotażowy projekt, w ramach którego Ministerstwo Infrastruktury, Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju, unijna inicjatywa Jaspers wspólnie z CUPT zapewni wsparcie dla ośrodków miejskich w celu wdrożenia idei SUMP.

[Czytaj więcej...](#)



Obwodnica Suwałk w ciągu S61 otwarta!

Otwarto blisko 13-kilometrową obwodnicę Suwałk. To drugi, podlaski fragment międzynarodowego szlaku komunikacyjnego Via Baltica, tj. trasy S61 łączącej kraje nadbałtyckie z zachodnią Europą. Inwestycja powstała przy dofinansowaniu z Unii Europejskiej z programu „Łącząc Europę”.

[Czytaj więcej...](#)



Łączymy A1 w całość!

W około 6 godzin będzie można przejechać z Gdańska do granicy z Czechami w Gorzyckach. Umożliwi to autostradowy kręgosłup czyli A1 o długości ok. 570 km. Będzie to możliwe po zakończeniu prac na ponad 138-kilometrowym fragmencie pomiędzy Tusznem i Pyrzowicami. Z części tej trasy skorzystamy jeszcze w tym roku.

[Czytaj więcej...](#)



Komisja Europejska pozytywnie o projektach transportowych

Komisja Europejska potwierdziła unijny wkład dla kolejnych 9 projektów realizowanych w Programie Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ). Pozytywne decyzje w imieniu beneficjentów POIiŚ odebraliśmy w Brukseli z rąk Komisarz ds. Polityki Regionalnej i Miejskiej.

[Czytaj więcej...](#)



Szkolenie pt.: „Znaczenie kontroli jakości w procesie inwestycyjnym”

28 marca br. w siedzibie PKP S.A. odbyło się organizowane przez CUPT szkolenie mające na celu przedstawienie beneficjentom projektów PO IiŚ metod planowania jakości w odniesieniu do kluczowych procesów realizacji przedsięwzięcia budowlanego, tj. projektowania i procesu budowy.

[Czytaj więcej...](#)

TEMAT MIESIĄCA:

15 – lecie Polski w UE**Polski transport - efekty, kierunki, finansowanie**

Już od dwunastu lat Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) wspiera beneficjentów w procesie przygotowania i realizacji projektów w sektorze transportu. Naszym głównym celem jest racjonalne i efektywne wykorzystanie do 2023 roku wszystkich środków UE przeznaczonych na dofinansowanie inwestycji.

Od momentu powstania w 2007 r., CUPT pełni rolę Instytucji Wdrażającej dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013, natomiast w obecnej perspektywie finansowej (2014-2020) sprawuje funkcję Instytucji Pośredniczącej (odpowiada za nabór i ocenę projektów oraz za proces udzielania i rozliczania dotacji) w sektorze transportu w programach operacyjnych Infrastruktura i Środowisko (POLiŚ), Polska Wschodnia (POPW), a także jest Instytucją Wdrażającą w ramach instrumentu „Łącząc Europę” (CEF).

Zarządzanie środkami unijnymi – efekty

Kwota środków UE przeznaczonych na rozwój sektora transportu zarządzana przez CUPT od 2007 r. wynosi ponad 190 mld PLN:

- Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007–2013 - 86 mld PLN
- Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014–2020 – 84,1 mld PLN
- Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014–2020 - 1,7 mld PLN
- Instrument „Łącząc Europę” CEF – na chwilę obecną to 4,23 mld EUR (szacunkowo 18,3 mld PLN),

co stanowi ok. 30% środków Polityki Spójności przyznanych Polsce w ramach programów krajowych dla dwóch ostatnich perspektyw finansowych. Średnia wartość projektu z sektora transportu wdrażanego przez CUPT wynosi: 0,4 mld PLN (maksymalna wartość pro-



jektu – 6 mld PLN, minimalna wartość projektu – 108,2 tys. PLN).

Okolo 11% wszystkich umów podpisanych z beneficjentami stanowią projekty o wartości powyżej 1 mld PLN.

W ramach POLiŚ 2007-2013:

- zawarto 385 umów o dofinansowanie na kwotę ogółem 149,74 mld PLN,
- finalnie rozliczono 385 projektów na łączną kwotę dofinansowania UE 86 mld PLN, co wykorzystowało alokację w ponad 100% (POLiŚ 2007–2013).

Dotychczas CUPT w ramach POLiŚ 2014-2020 oraz POPW 2014-2020:

- zatwierdził 261 projektów na kwotę ogółem 132,06 mld PLN (w tym kwota dofinansowania UE 73,50 mld PLN),
- podpisał 259 umów na kwotę ogółem 125,86 mld PLN (w tym kwota dofinansowania UE 66,7 mld PLN),
- zatwierdził 1 528 wniosków o płatność

na kwotę ogółem 40,35 mld PLN (w tym kwota dofinansowania UE 30,21 mld PLN),

- zatwierdził i rozliczył 10 projektów na kwotę ogółem 1,8 mld PLN (w tym kwota dofinansowania UE 0,9 mld PLN).

Dodatkowo CUPT jako Instytucja Wdrażająca Instrument CEF 2017-2020:

- uczestniczył w podpisaniu 49 Grant Agreement na łączną wartość środków UE 4 233 mln EUR (szacunkowo 18 268 mln PLN), zweryfikował 161 raportów okresowych, co skutkowało wypłaconiem 4 163 mln PLN do dnia 31.03.2019 r.

POIŚ 2014-2020

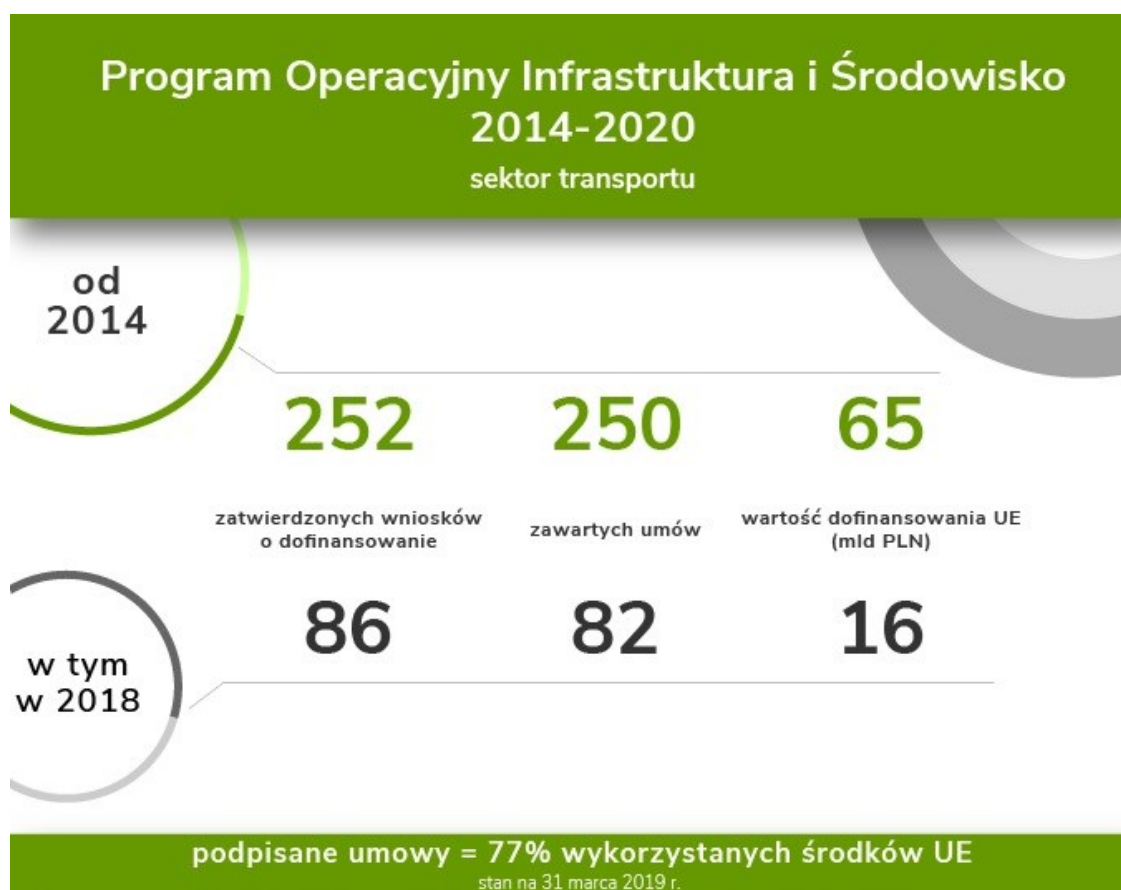
W sektorze transportu z **Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020** do końca marca br. zatwierdzono 252 wnioski o dofinansowanie. Zawarto 250

umów na kwotę 65 mld PLN łącznego dofinansowania ze środków UE. Od początku perspektywy wykorzystano już ponad 77% przyznanych środków.

Zatwierdzone płatności w realizowanych umowach do dnia 31 marca br. osiągnęły poziom 29,7 mld PLN, co stanowi 35,3% wykorzystania przyznanych środków UE.

Największe dofinansowanie w obecnej perspektywie, przekraczające 1 miliard złotych (1,04 mld PLN), otrzymał projekt PKP PLK S.A. „Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory - Tarnowskie Góry - Karsznice - Inowrocław - Bydgoszcz - Maksymilianowo”.

Od początku perspektywy 2014-2020 POIŚ w sektorze transportu przekazano do oceny Komisji Europejskiej 66 dużych projektów, z czego aż 60 otrzymało pozytywną decyzję o przyznaniu unijnego dofinansowania.



PO PW 2014-2020

Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014-2020, w porównaniu do poprzedniego okresu wsparcia (2007-2013), został rozszerzony o sektor kolejowy.

CUPT odpowiada za wdrożenie III osi priorytetowej (Ponadregionalna Infrastruktura Kolejowa).

Udostępnione w tej osi środki w wysokości 330 mln EUR przeznaczone są na realizację inwestycji związanych z kolejową infrastrukturą liniową oraz punktową (m.in. dworce kolejowe) w makroregionie Polski Wschodniej obejmującym województwa: lubelskie, małopolskie, warmińsko-mazurskie, podlaskie i podkarpackie. Ze spółką PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - zarządcą infrastruktury kolejowej, a zarazem jedynym Beneficjentem tej osi

Programu, zawarto łącznie 9 umów o dofinansowanie. Zawarcie tych umów przekłada się na wykorzystanie przyznanej puli środków w ponad 96 % (do dnia 31.03.2019 r.).

Dotychczas najwyższe wsparcie UE, tj. ponad 362 mln PLN otrzymał projekt pn. „Prace na linii kolejowej nr 216 na odcinku Działdowo – Olsztyn”. Kolejne dwa duże projekty to „Prace na linii kolejowej nr 25 na odcinku Skarżysko Kamienna – Sandomierz” oraz „Prace na liniach kolejowych nr 68, 565 na odcinku Lublin – Stalowa Wola Rozwadowska wraz z elektryfikacją”.

Wnioski o potwierdzenie wkładu wspólnotowego dla przedmiotowych inwestycji zostały przekazane do KE w 2017 i 2018 r., a do końca I kwartału 2019 r. wszystkie duże projekty w Programie otrzymały pozytywną ocenę Komisji. Obecnie trwają prace projektowe i budowlane na wszystkich 7 projektach inwestycyjnych. Do użytkowania oddano już pierwszy z modernizowanych w ramach Programu obiekt dworcowy, tj. Dworzec Olsztyn Zachodni.



CEF

Instrument finansowy Unii Europejskiej „Łącząc Europę” (Connecting Europe Facility – CEF) wspiera inwestycje realizowane w sektorze transportu, energii i telekomunikacji. CUPT jest zaangażowane w nadzór nad realizacją projektów transportowych, które mają przyczynić się do likwidacji ograniczeń w funkcjonowaniu transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T. Są to inwestycje służące rozwojowi m.in. sieci kolejowej, drogowej, morskiej, paliw alternatywnych oraz inteligentnych systemów transportowych.

Dzięki realizacji konkursów przeprowadzonych w latach 2014 -2018, polscy beneficjenci otrzymali wsparcie dla 52 projektów transportowych o łącznej wartości dofinansowania UE ponad 18 mld PLN.

Dotychczas podpisano 49 Grant Agreement (GA - umowy wsparcia podpisywane przez beneficjentów na poziomie Unii Europejskiej), z czego w 2018 roku podpisano 6 GA (z na-

borów „2017 Blending 1”, „2017 Blending 2” i „2017 Sesar”).

W ubiegłorocznym konkursie „2018 CEF Transport” wsparcie otrzymały 3 polskie projekty (ich wartość dofinansowania UE to 28,33 mln PLN). Podpisanie Grant Agreement dla tych projektów przewidziano na II kwartał 2019 r.

Termin składania wniosków aplikacyjnych dla kolejnego konkursu – „2019 CEF Transport” upłynął w dniu 24 kwietnia 2019 r. Biorą w nim udział także polscy beneficjenci.

Wśród projektów realizowanych ze środków CEF, inwestycją o najwyższej wartości dofinansowania UE (1,72 mld PLN) jest projekt realizowany przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. „Prace na linii kolejowej E59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie”.

PKP PLK S.A. - zarządca infrastruktury kolejowej, bierze udział w realizacji łącznie 24 projektów kolejowych dofinansowanych z Instrumentu „Łącząc Europę” w wysokości ponad 15 mld PLN.

Instrument „Łącząc Europę” – CEF

zatwierdzone projekty (z puli narodowej 29)



Wsparcie dla Beneficjentów

CUPT od początku istnienia (2007 r.) odpowiada za dystrybucję środków, którymi zarządza, ale też jest instytucją doradczą ekspercką, która kompleksowo wspiera Beneficjentów w planowaniu i realizacji inwestycji transportowych finansowanych z funduszy europejskich. Projekty te obejmują transport drogowy, kolejowy, lotniczy, intermodalny, morski i rzeczny oraz miejski.

Wsparcie beneficjentów trwa od momentu złożenia tzw. deklaracji lub podpisania preumów (w przypadku projektów kluczowych), poprzez złożenie wniosku o dofinansowanie i podpisanie umowy o dofinansowanie, aż po całkowite rozliczenie projektu oraz nadzór nad projektem w okresie trwałości. Jednocześnie zapewniamy, by w procesie realizacji projektu zostały spełnione wszystkie wymogi unijne i krajowe. Bieżący monitoring jest bezpośrednio powiązany z rozliczeniem poszczególnych etapów inwestycji, regularną sprawozdawczością i okresowymi kontrolami realizacji projektu.

CZYM JESZCZE SIĘ ZAJMUJEMY?

Ewaluacja - standard współczesnego zarządzania (evidence-based policy)

W połowie 2016 r. Instytucje Zarządzające Programem Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko i Programem Polska Wschodnia w Ministerstwie Inwestycji i Rozwoju powierzyły CUPT realizację zadań w zakresie ewaluacji sektora transportu.

Ewaluacja ma odpowiedzieć na pytanie o efektywność i skuteczność wydatkowania środków publicznych, jej zadaniem jest poszukiwanie powiązań pomiędzy prowadzonymi działaniami, a zmianami obserwowanymi w otoczeniu realizowanych projektów. Odpowiada na pytania o przyczyny sukcesów i niepowodzeń interwencji publicznych.



Rosnąca rola inwestycji infrastrukturalnych zarówno w kontekście budowy międzynarodowej konkurencyjności Polski, jak i wielkości wsparcia unijnego, kierowanego do tej branży pociąga za sobą konieczność oceny ich efektywności, a zatem długofalowego oddziaływania projektów. Ocena ta powinna być oparta nie tylko na danych teoretycznych, ale również na faktycznych doświadczeniach wcześniej realizowanych inwestycji.

Pierwszym zrealizowanym przez CUPT badaniem była ewaluacja ex-post wsparcia sektora transportu w PO IiŚ 2007–2013.

Ocena efektów rozbudowy infrastruktury transportowej w kontekście skuteczności realizacji celu strategicznego i celów częściowych Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia (NSRO 2007–2013) jest pozytywna i poparta szeregiem analiz. Zrealizowane projekty transportowe spowodowały rozbudowę i poprawę jakości infrastruktury transportowej. Daje to podstawę do zwiększenia możliwości wykorzystania potencjałów terytorialnych. Niezbędne jest jednak dalsze, konsekwentne wspieranie rozwoju infrastruktury transportowej, bowiem osiągnięty postęp w tej dziedzinie jest nadal niewystarczający. Dotyczył on dotychczas przede wszystkim metropolii, ośrodków wojewódzkich, a w układzie przestrzennym w większym

stopniu Polski zachodniej niż wschodniej. Istotnym wyzwaniem pozostaje również nierównowaga pomiędzy transportem drogowym i kolejowym oraz niesatysfakcjonujące znaczenie transportu publicznego związane m.in. z preferencjami konsumentów dla motoryzacji indywidualnej. Dodatkowo niezbędne jest podkreślenie, iż pomimo odnotowanej poprawy, bezpieczeństwo użytkowników dróg oraz kolei nadal nie jest adekwatne do założeń. Rozwój przyjaznej środowisku i użytecznej mieszkańcom infrastruktury transportowej na obszarach miejskich i aglomeracyjnych jest niezbędny z punktu widzenia ograniczenia niekorzystnego oddziaływania transportu na środowisko naturalne, zwiększenia jego znaczenia dla lokalnych rynków pracy oraz pozytywnego oddziaływania na niwelowanie różnicowań regionalnych.

Zapewnienie alokacji środków inwestycyjnych oraz środków na utrzymanie już powstałej infrastruktury transportowej wymaga m.in. poprawy jakości zarządzania procesem inwestycyjnym w obszarze infrastruktury drogowej i kolejowej, a także wzmocnienia mechanizmów zarządzania transportem publicznym w miastach. Priorytetem powinna być integracja różnych rodzajów transportu, rozwój transportu pasażerskiego i towarowego transportu intermodalnego.

CUPT w oparciu o zdobyte doświadczenia, wspólnie ze środowiskiem badaczy praktyków i teoretyków wydał publikacje pokazujące m.in. metody i narzędzia badawcze.

Szczegóły dotyczące wszystkich działań badawczych prowadzonych przez CUPT dostępne są na stronie: <https://www.cupt.gov.pl/cupt/badania-i-ewaluacja>.

Bogaty warsztat badań ewaluacyjnych powinien dostarczać rozwiązań, które mogą być odpowiedzią na najważniejsze potrzeby informacyjne instytucji i decydentów odpowiedzialnych za sposób wydatkowania krajowych i unijnych środków budżetowych. Zdaniem CUPT ewaluacja powinna stanowić istotny

element zarządzania bazującego na wiarygodnych, empirycznych przesłankach (evidence-based policy) i wychodzić naprzeciw aktualnym wyzwaniom w procesie polityki transportowej Unii Europejskiej na lata 2014-2020 i kolejne.

Transportowe Obserwatorium Badawcze

W 2017 r. przy CUPT zostało powołane Transportowe Obserwatorium Badawcze (TOB) finansowane z funduszy UE (w przypadku CUPT z POIiŚ). Celem jego działań jest wzmocnienie polityki transportowej opartej na dowodach. TOB działa pod auspicjami Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju – IZ POIiŚ i we współpracy z Ministerstwem Infrastruktury. Zgodnie z założeniami TOB umożliwia wymianę doświadczeń i dobrych praktyk pomiędzy wszystkimi partnerami społeczno-gospodarczymi na poziomie krajowym. Wspomaga budowę systemu ewaluacyjnego oraz bieżącego monitoringu procesów rozwojowych zachodzących w kraju i efektów wdrażanych projektów POIiŚ. Dotychczas w ramach TOB zajęto się kwestiami dotyczącymi podejścia badawczego w zakresie oddziaływania interwencji na otoczenie społeczno-ekonomiczne w ramach VI OP POIiŚ oraz wpływu tej osi na środowisko przyrodnicze. Ponadto została podjęta kwestia, w jaki sposób nowoczesna infrastruktura transportowa może lub nawet powinna służyć dostępności dla wszystkich.



Dostępność jest na plus

Jednym z istotnych celów projektów finansowanych ze środków UE za pośrednictwem CUPT jest poprawa jakości życia osób z niepełnosprawnościami i osób z ograniczonymi możliwościami poruszania się. Naszym zadaniem jest prowadzenie działań tak, żeby projekty realizowane z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko oraz Programu Operacyjnego Polska Wschodnia czy Instrument Finansowy „Łącząc Europę” były w maksymalnym stopniu użyteczne i funkcjonalne dla wszystkich grup społecznych. Staramy się przez to również zwiększać szanse na samodzielne i niezależne funkcjonowanie osób z niepełnosprawnościami, osób starszych i innych osób o szczególnych potrzebach.

Od 2016 r. CUPT prowadzi działania na rzecz uświadamiania zarówno pracowników CUPT, jak i beneficjentów, jak ważne jest planowanie i wdrażanie projektów uwzględniające zasady projektowania uniwersalnego.

CUPT zarówno podejmuje działania mające na celu ocenę i poprawę dotychczasowych poczynań w tym zakresie¹ jak i współpracuje z ekspertami zewnętrznymi w dziedzinie dostępności, w celu wypracowania jeszcze lepszych rozwiązań. Przeprowadzamy analizy użyteczności wdrażanych rozwiązań w ramach projektów unijnych, organizujemy szkolenia i spotkania eksperckie, wydajemy broszury informacyjne dla wszystkich zainteresowanych tematem dostępności w transporcie. Pomimo, że w kwestii dostępności transportu wiele zmienia się na lepsze, to wciąż jest dużo do zrobienia. Pełna dostępność systemu transportu publicznego będzie możliwa dopiero wówczas, gdy zapewniona zostanie



Źródło: CUPT

usługa transportu „od drzwi do drzwi”, w pełni dostępnego i przyjaznego dla każdego użytkownika.

Modelowanie ruchu

Skąd i dokąd podróżujemy? Dlaczego dziś przyjechaliśmy do pracy tramwajem zamiast własnym samochodem? Co będzie jeśli po drodze pojawi się nowa oferta komunikacji publicznej? Między innymi na te pytania próbuje odpowiedzieć modelowanie ruchu. Ale analizy tego rodzaju mogą również stanowić element tworzenia strategii transportowej dla całego kraju.

CUPT włącza się w działania eksperckie związane z modelowaniem i analizami ruchu, ponieważ analizy te stanowią istotny element prac studialnych dla ocenianych i finansowanych projektów.

Od 2018 roku dodatkowo przygotowany jest Zintegrowany Model Ruchu dla całego kraju, który ma umożliwić m.in. wypełnienie przez Polskę warunków Komisji Europejskiej – ich spełnienie ma być konieczne dla uruchomienia finansowania w ramach kolejnej perspektywy finansowej UE.

Inteligentny transport

Elektroniczne tablice informacyjne, aplikacje mobilne informujące o możliwościach dojazdu, bieżące zarządzanie ruchem pojazdów - to składowe inteligentnych systemów transportowych (ITS), które są istotnym elementem projektów finansowanych za pośrednictwem CUPT. Dobre przygotowanie tego typu projektów wymaga kompleksowego spojrzenia na transport, a komponenty i systemy ITS stanowią łącznik pomiędzy infrastrukturą a rozwiązaniami z dziedziny IT. W związku z dużym postępem technologii aktualne kierunki rozwoju systemów ITS to: integracja środków transportu publicznego i prywatnego, pojazdy autonomiczne oraz rozwój aplikacji mobilnych.

Ponadto na zlecenie CUPT został przeprowadzony cykl szkoleń i warsztatów, a także opracowane zostały podręczniki, które odpowiadają na najistotniejsze pytania i wątpliwości, jakie pojawiają się podczas skomplikowanego procesu przygotowania i wdrażania projektów z zakresu ITS.



Autorzy:

Departament Monitoringu i Pomocy Technicznej; Paweł Engel, Dyrektor, Departament Analiz Transportowych; Edyta Boratyńska-Karpiej, Ekspert, Departament Analiz Transportowych.

TEMAT MIESIĄCA:

PROJEKTOWANIE UNIWERSALNE

– wyzwanie naszych czasów

Dostępność transportu dla osób z niepełnosprawnością oraz o ograniczonej możliwości poruszania się to m.in. transport przyjazny i dostępny dla każdego podróżnego. Uniwersalne projektowanie jest jednym ze sposobów zapewnienia takiej dostępności. Centrum Unijnych Projektów Transportowych apeluje o stosowanie w projektach unijnych zasad projektowania uniwersalnego.

Masz małe dzieci? Wozisz je w wózku do żłobka, do którego trzeba dostać się tramwajem? A może jeszcze dodatkowo mieszkasz na 4 piętrze bez windy? Jeśli nie, to na pewno kiedyś próbowałeś dobiec do autobusu z ciężką walizką, z którą następnie udałeś się na dworzec kolejowy, żeby wyjechać na wyteściony urlop. Każdy (piękny, młody, bogaty, stary, biedny, zmęczony, wypoczęty itd.) przy różnych okazjach napotyka na różne bariery architektoniczne lub komunikacyjne i konieczność wyboru np.: najpierw znieść wózek czy dziecko? Kto przypilnuje dziecka, w czasie znoszenia wózka? Ostatecznie oczywiście schodzi w jednym ręku trzymając dziecko w drugim wózek, narażając się na upadek. Wtedy myśli: gdyby tylko była tu winda... Podobnie myślimy taszcząc ciężką walizkę po schodach na dworcu... Gdyby była winda, to problemu by nie było. Gdyby nie było schodów, wysokich krawężników, progów w drzwiach, zbyt stromych podjazdów, szklanych drzwi, zbyt małych toalet bez przewijaków, zniszczonych chodników, wysokich okienek kasowych i wielu innych barier... byłoby znacznie wygodniej dla wszystkich.

Masz świadomość, że osoby z niepełnosprawnościami stanowią ok. 12 proc. mieszkańców Polski? Jednak wbrew temu jak niestety jeszcze powszechnie się uważa, temat dostępności transportu i obiektów użyteczności publicznej nie odnosi się tylko do osób z niepełnosprawnością, ale dotyczy też wszystkich o ograniczonej możliwości poruszania czy komunikowania się: stałej lub tymczasowej. Każdy z nas jest trochę niepełnosprawny (walizka, wózek z dzieckiem, wyso-



kie obcasy, czy małe dziecko skutecznie ograniczają możliwości poruszania się). Każdy ma swoje szczególne potrzeby, które zwłaszcza w podróży mogą być trudniejsze do zaspokojenia. Podróż oznacza wyjście poza własną strefę komfortu i możliwość znalezienia się w nieprzewidzianych sytuacjach. Jednakże każdy powinien mieć możliwość korzystania z niej na równych warunkach. Dlatego jeśli realizujesz lub planujesz projekt transportowy (infrastrukturalny lub taborowy), musisz stale pamiętać o pełnej dostępności.

O dostępności trzeba myśleć szeroko, ponieważ różnego rodzaju ograniczenia dotyczą znacznej części społeczeństwa i z dużym prawdopodobieństwem w jakimś momencie życia mogą dotknąć każdego z nas.

**To, co teraz planujemy, projektujemy
i wdrażamy - realizujemy nie tylko dla „innych” osób
z niepełnosprawnością, ale również dla siebie.
To, co pozornie teraz nas nie dotyczy, za 5, 10 czy 15 lat
będzie dla nas bardzo ważne.**

Kryterium dostępności powinno więc mieć charakter uniwersalny i należy o nim pamiętać podejmując każde działanie.

Trzeba mieć dużo siły, odwagi a czasem potrzebować i domagać się pomocy by np. wyjść na spacer z dzieckiem (o ile nie ma windy), czy też, gdy np. sami jeździmy na wózku, poruszamy się o kulach, mamy ograniczoną chwytliwość dłoni, słabo lub wcale nie widzimy itp.

Niestety prawda jest taka, że zazwyczaj zamawiając i projektując różne rozwiązania czy wdrażając projekty nie zastanawiamy się nad tymi wszystkimi kwestiami. Sprawa przecież teraz nas nie dotyczy. Dopiero gdy sami lub nasi bliscy napotkają na problem wtedy nagle okazuje się, że jakieś utrudnienie istnieje, bo na przykład właśnie nie ma windy.

Mówiąc więc o dostępności, nie sposób nie mówić o projektowaniu uniwersalnym, czyli projektowaniu dla wszystkich.

Ale co to właściwie jest projektowanie uniwersalne?

Projektowanie uniwersalne (oryginalnie - universal design) to koncepcja stworzona przez amerykańskiego architekta Ronalda Mace'a. W swoim założeniu odnosiła się do architektury, ale wkrótce okazało się, że projek-

owanie uniwersalne może być stosowane również przy tworzeniu przedmiotów użytkowych, wnętrz, nowych technologii, usług transportowych, komunikacyjnych, urządzeń elektronicznych, interfejsów komputerowych, stron www itp. Zgodnie z tą ideą należy tak wymyślić produkt, usługę, budynek lub przestrzeń, żeby jak najbardziej poszerzyć grono jej odbiorców, bez potrzeby specjalnej adaptacji. W związku z tym, projektując musimy myśleć od samego początku, aby to, co będziemy wdrażać/budować spełniało możliwie różnorodne potrzeby, bardzo różnych osób. Dzięki takiemu projektowaniu nasz produkt nie będzie wykluczał nikogo (lub będzie stwarzał ograniczenia dla możliwie najmniejszej grupy odbiorców). Przestrzeń publiczna, jak sama nazwa wskazuje, jest dla każdego. Dobry projekt to taki, który zapewnia możliwie szerokiej grupie społecznej dostęp do sfery publicznej, wszelkich dóbr i usług, niezależnie od stopnia sprawności, statusu rodzicielskiego itp.

Projektowanie uniwersalne jest super!

Wydawać by się mogło, że sprawa jest banalna. Myślmy o wszystkich bez wyjątku i projektujemy przestrzeń, transport etc. dla wszystkich. W rzeczywistości wcale nie jest łatwo. Osoby starsze, osoby z niepełnosprawnościami, rodzice z dziećmi mają zupełnie inne potrzeby we wspólnej przestrzeni niż ludzie młodzi i sprawni. Z drugiej strony trzeba również myśleć o kosztach. Zdecydowanie

przeprojektowywanie wszystkiego w zależności od trendu w postaci np. starzenia się społeczeństwa jest kosztowne i czasochłonne. Dlatego bardziej opłaca się przed zaprojektowaniem taboru infrastrukturalnego czy wybudowania przystanku, peronu czy budynku dworca pomyśleć i wdrożyć projekt zgodnie z warunkami projektowania uniwersalnego. Oczywiście dostępności nie da się zaplanować raz na zawsze, bo technika rozwija się w każdej dziedzinie. Przy projektowaniu uniwersalnym jest jednak szansa, że mniej pracy i nakładów będziemy musieli zainwestować w dostępność na etapie jej rozwijania czy udoskonalania. Uwzględnienie dostępności w praktyce, to konsultowanie ze specjalistami planowanych rozwiązań na etapie projektowania lub przynajmniej korzystanie z wiedzy udostępnianej przez różne instytucje, czy organizacje pozarządowe zajmujące się niepełnosprawnością wskazujących konkretne standardy i rozwiązania¹. Zainwestowanie w pozyskanie wiedzy na początku procesu inwestycyjnego jest zwykle o wiele korzystniejszym kosztowo rozwiązaniem, niż konieczność „naprawy” dostępności już po fakcie – gdy budynek, pojazd, droga komunikacyjna są już gotowe.

ZASADY PROJEKTOWANIA UNIWERSALNEGO²:

Zasada 1 określa, że za użyteczne rozwiązania uważa się takie, z których mogą korzystać jednocześnie wszyscy, bez względu na możliwości funkcjonalne użytkownika, tj. gdy jest to możliwe, użytkowanie powinno być identyczne dla wszystkich, a jeśli nie jest to możliwe należy zastosować użytkowanie ekwiwalentne; unikanie rozwiązań, które pogłębiałyby segregację i stygmatyzację; należy zapewnić, aby użytkowanie nie naruszało prywatności, bezpieczeństwa i poczucia pewności oraz realizowane było na równi z innymi użytkownikami; projekt powinien być atrakcyjny dla wszystkich.

Zasada 2 wskazuje, że projekt uwzględnia szeroki zakres indywidualnych preferencji i możliwości użytkownika, tj. zapewnia wybór metody użytkowania; umożliwia użytkowanie przez osoby lewo- i praworęczne; ułatwia użytkownikowi dokładność i precyzję korzystania z projektowanego rozwiązania; zapewnia możliwość skorzystania w różnym tempie, w zależności od percepcji i mobilności użytkownika.

Zasada 3 nawiązuje do konieczności zastosowania takich rozwiązań, które będą intuicyjne w użytkowaniu i będą uwzględniały doświadczenie, wiedzę, umiejętności językowe lub aktualne możliwości koncentracji użytkownika, tj. eliminują zbędną złożoność i skomplikowanie projektu; zwiększają możliwości intuicyjnego korzystania z rozwiązania; przy korzystaniu uwzględniają w maksymalnym zakresie umiejętności użytkownika (w czytaniu, pisaniu czy zdolności językowe); uwzględniają priorytety informacji; zapewniają skuteczną informację (zwrotną) podczas użytkowania i po jego zakończeniu.

Zasada 4 wskazuje na konieczność zastosowania informacji z uwzględnieniem zakresów percepcji człowieka i warunków otoczenia, tj. do przekazywania istotnych informacji należy: stosować piktogramy, informację dotykową i głosową; zapewnić odpowiedni kontrast dla informacji, z uwzględnieniem warunków otoczenia; zmaksymalizować czytelność istotnych informacji; rozróżnić informację w zakresie orientacji przestrzennej i sposobu korzystania; zapewnić możliwość dostępu do informacji poprzez urządzenia będące w dyspozycji osób z ograniczeniami sensorycznymi.

Zasada 5 określa, że należy minimalizować zagrożenia i przypadkowe negatywne konsekwencje podczas użytkowania rozwiązań technicznych i przestrzennych, tj. stosować rozwiązania i ich lokalizację w taki sposób, aby były dostępne, a jednocześnie eliminować wszelkie zagrożenia w czasie użytkowania; wprowadzać czytelne ostrzeżenia o zagrożeniach lub możliwości popełnienia błędu; sto-

sować rozwiązania cechujące się pewnością bezpieczeństwa użytkownika; ograniczyć czynności, które powodują znużenie i wymagają skupienia podczas użytkowania.

Zasada 6 to konieczność stosowania takich rozwiązań, które nie powodują nadmiernego wysiłku podczas użytkowania, tj. pozwalają użytkownikowi zachować naturalną pozycję ciała; nie wymagają użycia nadmiernej siły podczas użytkowania; należy zminimalizować konieczność powtarzania czynności podczas użytkowania oraz zminimalizować konieczność stałego wysiłku fizycznego.

Zasada 7 wskazuje na konieczność zapewnienia odpowiedniej przestrzeni do wykonania danego działania, z uwzględnieniem możliwości funkcjonalnych człowieka, w tym ograniczeń w mobilności i percepcji oraz pozycji ciała (na stojąco lub siedząc), tj. należy: zapewnić pole widzenia dla dowolnej pozycji ciała; umożliwić dostęp i skorzystanie z rozwiązania z pozycji siedzącej (np. na wózku inwalidzkim) lub stojącej, uwzględniając szeroki zakres wzrostu użytkownika; uwzględnić warunki ergonomiczne dłoni przy konstruowaniu uchwytów i elementów sterowania urządzeniami; zapewnić odpowiednią przestrzeń do korzystania z rozwiązań przez użytkowników posługujących się osobistymi urządzeniami wspomagającymi mobilność lub percepcję czy wymagających pomocy osobistej (opiekuna, asystenta).

**Jest ich tylko 7, ale dla niektórych AŻ 7.
Jako uzupełnienie Konrad Kaletsch
stworzył jeszcze jedną zasadę: równo-
prawny dostęp do środowiska.**

Oznacza ona, iż należy zapewnić równoprawny dostęp do środowiska, korzystanie ze środków transportu, produktów

i z usług powszechnych lub powszechnie zapewnianych w taki sposób, aby nie powodowało to sytuacji, gdy korzystający z nich czuje się w jakikolwiek sposób dyskryminowany czy stygmatyzowany. Odnosi się to do sytuacji, gdy indywidualna ocena rozwiązania może wpływać na postrzeganie siebie, jak również postrzeganie przez innych naszych różnic fizycznych czy niepełnosprawności, jako cech dyskryminujących lub niewspółmiernie wyróżniających się.

Przykład projektowania uniwersalnego z „naszego podwórka”

Tramwaje i autobusy wysokopodłogowe na szczęście znikają z polskich ulic, choć niestety w tempie nie wszystkich zadowolającym. Jeszcze niedawno w ogóle były normą. Wystarczy złamać nogę lub próbować wsiąść do takiego pojazdu z wózkiem dziecięcym, żeby zrozumieć, jakim problemem są wąskie drzwi i schodki. Jaki problem ma osoba z niepełnosprawnością, żeby wsiąść do takiego tramwaju czy autobusu? Już duża czy ciężka walizka stanowi problem, a co dopiero np. kule czy wózek, na którym porusza się osoba z niepełnosprawnością ruchową. Autobusy i tramwaje niskopodłogowe są przyjazne dla wszystkich mieszkańców i sprawiają, że łatwiej jest nam zachować niezależność i swobodnie poruszać się po mieście.



Źródło: CUPT

Widzisz różnicę?

Równość szans i niedyskryminacja, a szczególnie dostępność dla osób z niepełnosprawnościami, jest jedną z najważniejszych zasad, których musisz przestrzegać realizując unijny projekt, co wynika z Wytycznych w zakresie realizacji zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami oraz zasady równości szans kobiet i mężczyzn w ramach funduszy unijnych na lata 2014-2020.

Na etapie projektowania składników infrastruktury ogólnodostępnej oraz konstruowania taboru komunikacji publicznej zawsze należy uwzględniać zasady „uniwersalnego projektowania” produktów, środowiska, programów i usług w taki sposób, aby były użyteczne dla wszystkich, w możliwie największym stopniu. W efekcie pojazdy oraz infrastruktura powinny tworzyć spójny organizm zawierający kompatybilne, powtarzalne, a przede wszystkim funkcjonalne i łatwe w użyciu rozwiązania zapewniające:

- możliwość swobodnego poruszania się w miejscach publicznych
- możliwość swobodnego korzystania ze środków transportu publicznego
- nieskrępowany i skuteczny dostęp do wszelkiej informacji.

Nie ograniczajmy jednak działań w tym zakresie tylko do projektów z dofinansowaniem unijnym. Projektowanie uniwersalne już dziś może poszerzyć nasze horyzonty i ułatwić nam życie, kiedy będziemy tego potrzebować, kiedy mimo pojawiających się naszych ograniczeń będziemy chcieli być pełnoprawnymi uczestnikami rzeczywistości i przestrzeni publicznej.



Źródło: CUPT

Transportowe Obserwatorium Badawcze na rzecz dostępności

W ramach działającego w CUPT od 2018 r. Transportowego Obserwatorium Badawczego została podjęta dyskusja, w jaki sposób nowoczesna infrastruktura transportowa może lub nawet powinna służyć dostępności dla wszystkich. CUPT zorganizował 27 marca 2019 r. spotkanie eksperckie pod tytułem „Nowoczesna infrastruktura transportowa w służbie dostępności”.

W spotkaniu wzięli udział przedstawiciele administracji państwowej (Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju, Ministerstwo Infrastruktury, Główny Urząd Statystyczny), samorządowej, beneficjentów i środowiska naukowego (eksperci ds. dostępności i projektowania uniwersalnego) oraz przedstawiciele organizacji pozarządowych. Spotkanie służyło integracji i wymianie doświadczeń a także zwiększaniu świadomości nt. niepełnosprawności.

Eksperci w toku prezentacji i dyskusji panelowych zgodzili się, że każdy pasażer powinien mieć te same warunki podróżowania. Warto zaznaczyć, że powinniśmy myśleć o podróży nie tylko jako o pobycie w pociągu czy autobusie. Podróż zaczyna się już w domu wraz z podjęciem decyzji lub pojawieniem się okoliczności, z których wynika konieczność wyj-

ścia z domu. Podróż to także np. zakup biletu za pośrednictwem internetu, gdzie niezbędny jest pozbawiony barier dla osób z niepełnosprawnościami serwis www umożliwiający taki zakup.

Odpowiedzią na takie potrzeby jest wskazana powyżej koncepcja uniwersalnego projektowania tj. strategiczne podejście do planowania i projektowania zarówno produktów, jak i odpowiedniego otoczenia, mające na celu promowanie społeczeństwa włączającego wszystkich obywateli oraz zapewniającego im pełną równość oraz możliwość uczestnictwa. W toku dyskusji wykazano, że projektowanie uniwersalne nie jest łatwe w kontekście funkcjonujących przepisów architektonicznych, ochrony zabytków itp., a także różnych standardów umożliwiających różne interpretacje tych przepisów.

Brak jest niestety spójnego podejścia do projektowania przestrzeni publicznej.



Źródło: CUPT

zrobić coś inaczej lub lepiej, opierając się na coraz nowszych rozwiązaniach technologicznych i organizacyjnych. Z drugiej strony nie można opierać się tylko na technologiach, bo jak wskazywano, rozwój społeczny nie zawsze nadąża za nowoczesnymi technologiami. Dochodzenie do możliwie pełnej dostępności wymaga współpracy z osobami z niepełnosprawnościami i organizacjami zajmującymi się profesjonalnie tym zagadnieniem. Konieczne jest stworzenie uwarunkowań technicznych i organizacyjnych, ale również zwiększenie świadomości potrzeb osób z niepełnosprawnościami, zwłaszcza w zakresie ich funkcjonowania w mniejszych miejscowościach. Polska, jako kraj ma wiele do nadrobienia w kwestii zapewnienia dostępności transportu (m.in. kolejowego czy dalekobieżnego) dla wszystkich i na równych prawach.

Podczas tego wydarzenia zorganizowany został również turniej dostępności, a dzięki Instytutowi Transportu Samochodowego, uczestnicy mieli także możliwość obejrzenia aut dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnością.

Więcej szczegółów : www.cupt.gov.pl.



Źródło: CUPT

Eksperti zgodzili się, że tworzenie dostępności jest ustawicznym procesem. Nigdy nie można powiedzieć, że osiągnięto w tym zakresie pełny sukces, ponieważ zawsze można

Zrealizowane spotkanie eksperckie to jedno z działań CUPT, mające na celu zwiększenie społecznej świadomości w zakresie dostępności transportu dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się, zarówno wśród beneficjentów jak też samych pracowników instytucji.

Autor:

Edyta Boratyńska-Karpiej

Ekspert

Departament Analiz Transportowych



Źródło: CUPT



Ponawiamy apel przyświecający dotychczasowym działaniom CUPT na rzecz dostępności transportu. Jeśli zapewniasz transport, to zrób to tak, aby był on dostępny dla wszystkich bez rozróżniania. Pamiętajmy, że mobilność, transport, możliwość swobodnego przemieszczania się to istotny element rzeczywistości decydujący o jakości i niezależności życia nas wszystkich. Każdy ma prawo do dostępności. Wspólnie dążmy do tego, aby dobrych rozwiązań było coraz więcej i aby coraz lepiej odpowiadały one na potrzeby wszystkich użytkowników infrastruktury i środków transportu, które jako CUPT pomagamy sfinansować.

1 Przykładowe publikacje: Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju :<https://budowlaneabc.gov.pl/standardy-projektowania-budynkow-dla-osob-niepelnosprawnych/>; Urząd Transportu Kolejowego: <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/13136,Ekspertyza-w-zakresie-dostepnosci-kolejowych-objektow-obslugi-podroznich-z-niepe.html>; Fundacja Integracja: <https://www.integracja.org/wlacznik/>

2 https://www.ncsu.edu/ncsu/design/cud/about_ud/udprinciples.htm i http://www.designforall.in/newsletter_March2009.pdf (dostęp: 06.11.2015), za: Wysocki M. (2010), s. 21.

FAKTY CUPT

Zaawansowanie **Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 - 2020**
i **Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014 - 2020** w CUPT
(stan na dzień 31.03.2019 r.)

Podpisane Umowy w podziale na branże (sztuki)

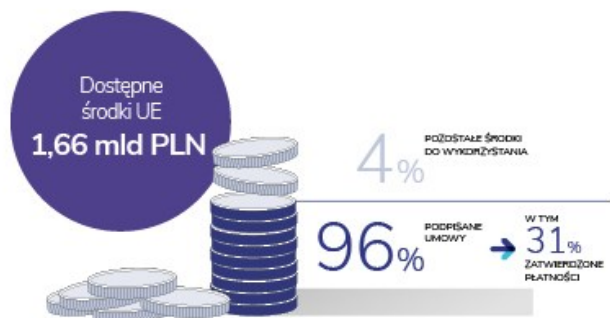


Wykorzystanie dostępnych środków UE (%)

POIiŚ



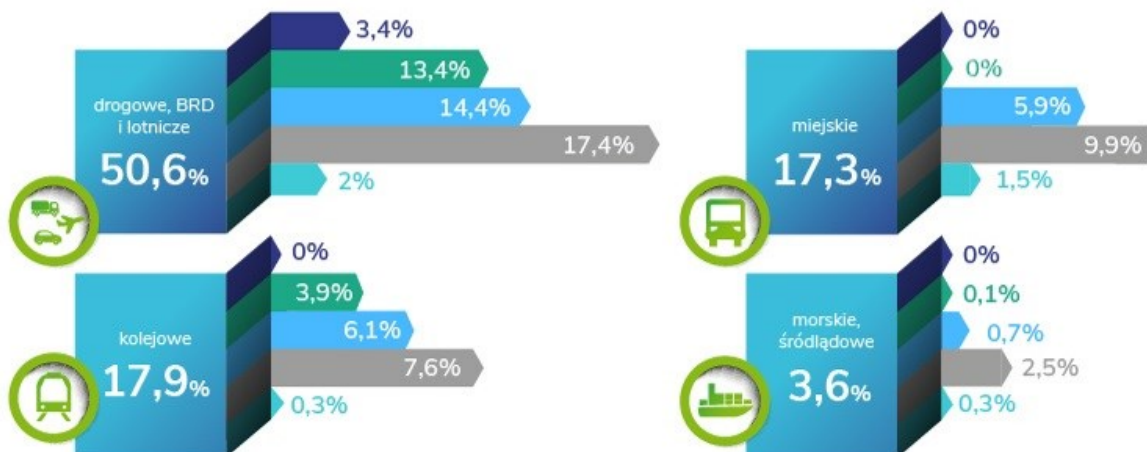
POPW



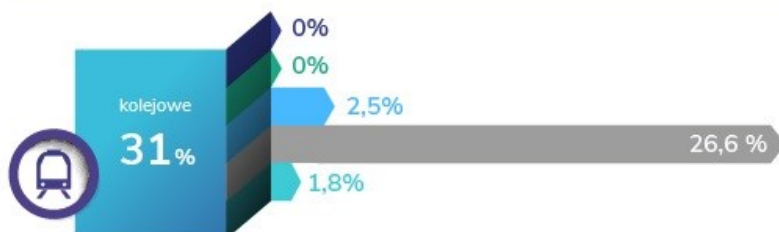
Zatwierdzone płatności w poszczególnych branżach (%)

2015 2016 2017 2018 2019

POIŚ



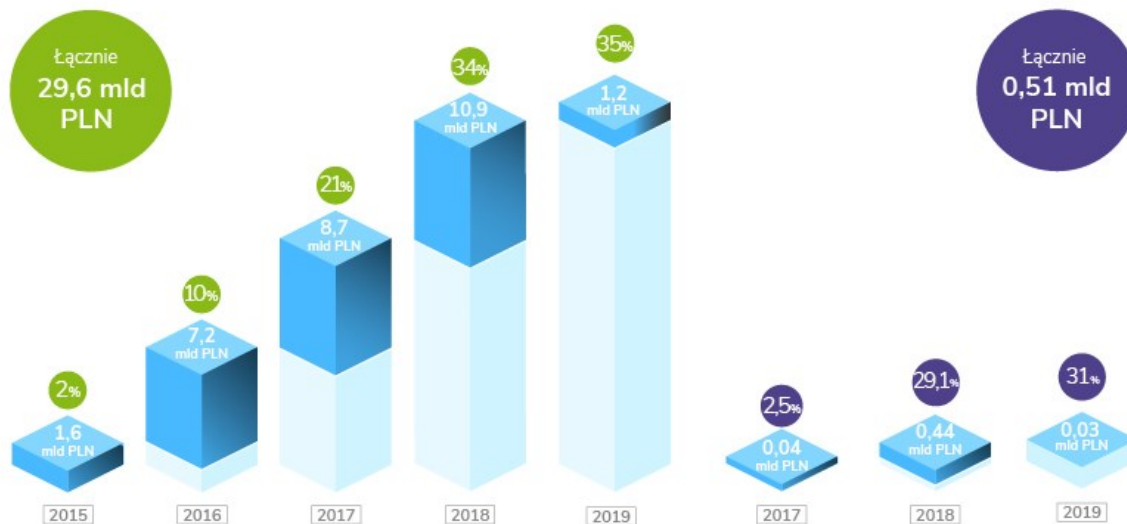
POPW






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

POIŚ

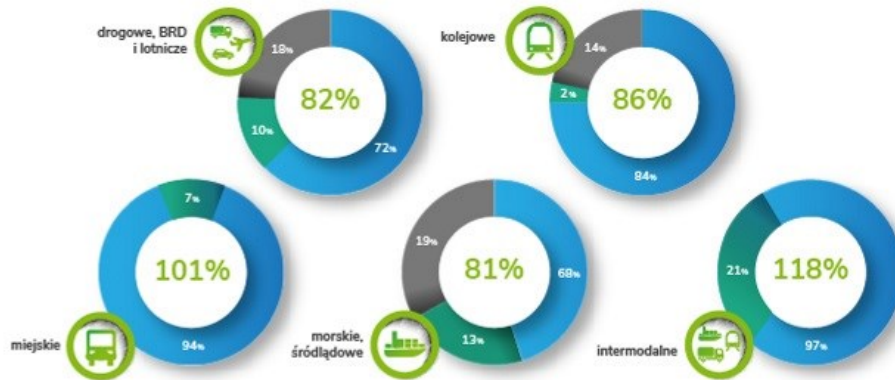
POPW



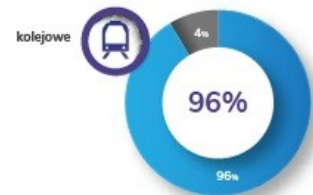
Wykorzystanie środków UE - Umowy i Wnioski w podziale na branże (%)

 Podpisane Umowy
  Wnioski w ocenie
  Pozostało do wykorzystania

POIŚ



POPW

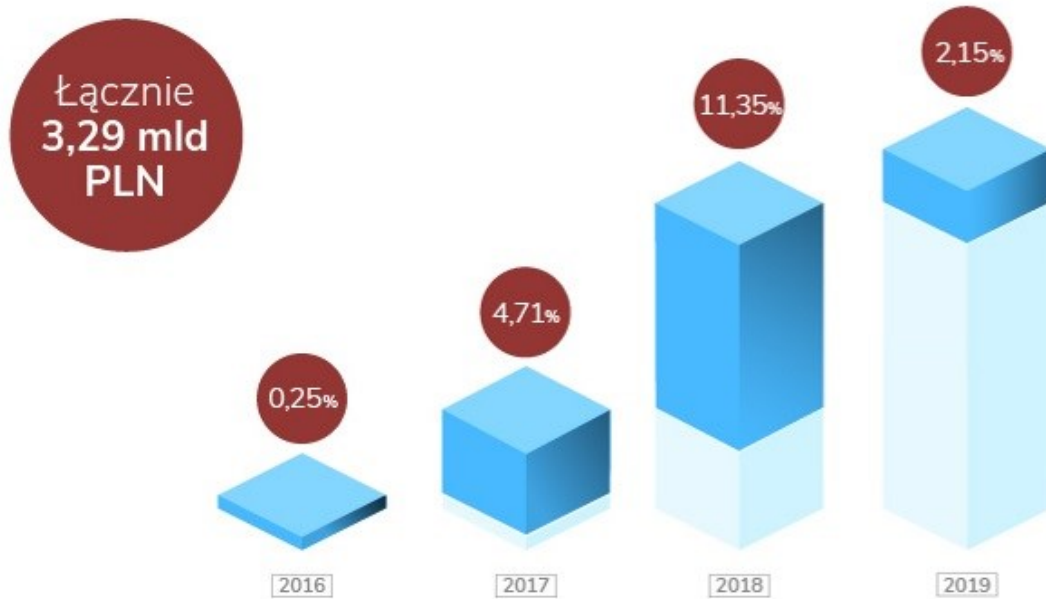


Zaawansowanie Instrumentu „Łącząc Europę” – CEF w CUPT
(stan na dzień 31.03.2019 r.)

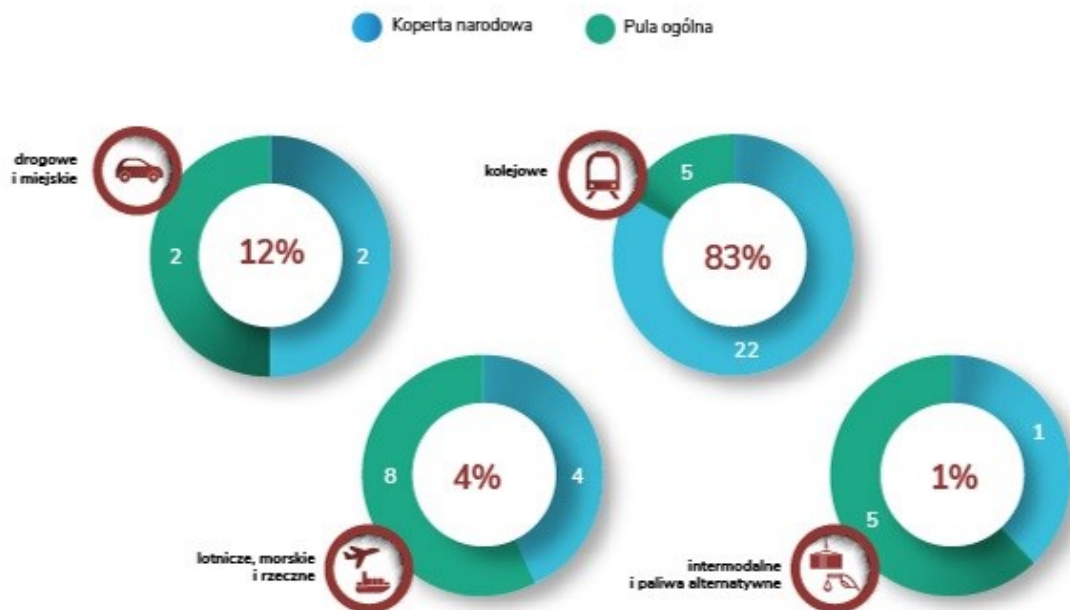
Podpisane GA w podziale na branże (sztuki)



Zatwierdzone płatności realizowane za pośrednictwem CUPT (%)



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



ZAPOWIEDŹ WYDARZEŃ I INFORMACJE

23-24 maja 2019 r.

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

24-27 września 2019 r.

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



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



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