



# BIULETYN INFORMACYJNY

nr 05/2020

MAJ 2020 R.

W NUMERZE:

**Straż pożarna i policja dostały ponad 110 milionów złotych z UE  
na walkę z COVID-19**

**Dostępna kolej - wywiad z Mirosławem Antonowiczem,  
Członkiem Zarządu PKP S.A.**

**Cykl „O dostępności w CUPT – standard transportowy w praktyce” w czasie pandemii**

## AKTUALNOŚCI



### Kamień węgielny na Powstańców Śląskich - budowa II linii metra wkracza na kolejny etap

Na placu budowy stacji Powstańców Śląskich II linii metra odbyło się dzisiaj symboliczne wmurowanie kamienia węgielnego. Prawie 70% wartości inwestycji stanowią środki pochodzące z POIiŚ.

[Czytaj więcej...](#)



### Stanowisko MFiPR-IZ POIiŚ dotyczące stosowania zasad zamówień publicznych

Stanowisko Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej dotyczące interpretacji i stosowania art. 6 ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych.

[Czytaj więcej...](#)



### Webinarium CUPT – Dostępny dźwięk w transporcie – 21 maja 2020 r.

21 maja – obchodzony jest Światowy Dzień Świadomości Dostępności. CUPT uczciło to święto organizując piąte już spotkanie z cyklu „O dostępności w CUPT – standard transportowy”. Spotkanie było trzecim, które odbyło się w formie webinaru.

[Czytaj więcej...](#)

## AKTUALNOŚCI



### Prawie 20 mln złotych z UE na rozwój transportu intermodalnego w Polsce

CUPT podpisało umowę w ramach POIiŚ, dzięki której przeprowadzona zostanie modernizacja terminalu przeładunkowego w Zamościu. Projekt przyczyni się bezpośrednio do przeniesienia międzygałęziowej pracy przewozowej z transportu samochodowego na kolejowy.

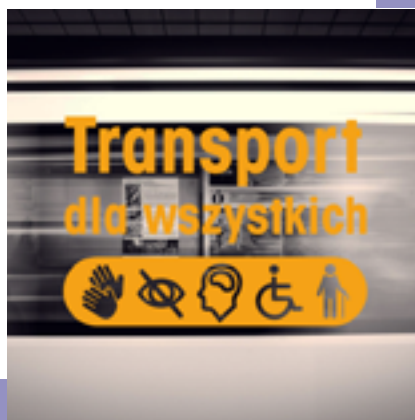
[Czytaj więcej...](#)



### Czasowa zmiana kwalifikowalności wydatków z Funduszy Europejskich

19 maja 2020 r. Minister Funduszy i Polityki Regionalnej poinformowała o zmianie oraz częściowym zawieszeniu stosowania wytycznych w zakresie kwalifikowalności wydatków w ramach EFRR, EFS oraz FS na lata 2014-2020.

[Czytaj więcej...](#)



### WEBINAR CUPT - Dostępność w miejskim transporcie szynowym - podsumowanie spotkania

14 maja w CUPT odbyło się spotkanie on-line, podczas którego został poruszony temat zapewnienia dostępności miejskiego transportu szynowego dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

[Czytaj więcej...](#)

## AKTUALNOŚCI

---



### Stanowisko Prezesa UZP - Prawo zamówień Publicznych

Stanowisko Prezesa UZP zawierające interpretację w zakresie zmiany umowy przewidzianej w art. 144 ust. 1 pkt 6 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r.

[Czytaj więcej...](#)



### Zmiany w formularzach dla beneficjentów projektów CEF

Na stronie INEA opublikowane zostały zaktualizowane formularze dokumentów.

[Czytaj więcej...](#)



### Łączymy Europę i otwieramy kolejny fragment inwestycji Via Baltica - obwodnicę Szczuczyna

Mimo epidemii koronawirusa, z zachowaniem wszelkich środków ostrożności, toczą się prace na wielu inwestycjach drogowych w całym kraju. Dokończona została budowa obwodnicy miasta Szczuczyn.

[Czytaj więcej...](#)



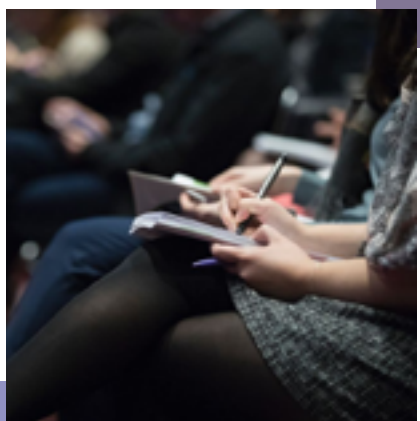
## AKTUALNOŚCI



### 32 nowoczesne furgony dla Inspekcji Transportu Drogowego

Wyposażone w nowoczesny sprzęt kontrolny furgony już czekają na odbiór przez Wojewódzkie Inspektoraty Transportu Drogowego.

[Czytaj więcej...](#)



### Bezpłatne szkolenie on-line dla beneficjentów dot. wdrażania ustawy o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami

CUPT zaprasza Beneficjentów CUPT na bezpłatne szkolenie on-line z zakresu wdrażania ustawy o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami.

[Czytaj więcej...](#)



### Kolejne 54 miliony złotych z UE dla PSP na sprzęt do zapobiegania skutkom COVID-19

Państwowa Straż Pożarna otrzymała dodatkowe dofinansowanie z POIiŚ. Podpisany aneks do umowy zawartej w 2016 r. obejmuje rozszerzenie projektu o zakup sprzętu dzięki czemu znacząco poprawią się warunki pracy służb ratowniczych w miejscu wypadków na kolei.

[Czytaj więcej...](#)

## AKTUALNOŚCI

---



### Stanowisko IK UP dotyczące możliwości niestosowania rozeznania rynku

Stanowisko IK UP przekazane przez IZ POLiŚ dotyczące możliwości niestosowania rozeznania rynku podczas udzielania zamówień w stanie epidemii COVID-19.

[Czytaj więcej...](#)



### Metro na Bródno! Tarcza TBM „Maria” rozpoczęła pracę

W poniedziałek, 4 maja, tuż po majówce, rozpoczęły się prace przy drążeniu tunelu, który połączy planowaną stacją Bródno ze stacją Trocka. Postęp pracy tarczy będzie można śledzić w Internecie.

[Czytaj więcej...](#)

## COVID-19: INFORMACJE DLA BENEFICJENTÓW

---



### Zbiór interpretacji przepisów specustawy funduszowej

Zbiór wyjaśnień jest źródłem wiedzy o przepisach dedykowanych funduszom europejskim na czas pandemii, a w razie potrzeby ma być pomocny w rozstrzyganiu wątpliwości na etapie interpretowania i stosowania tych przepisów.

[Czytaj więcej...](#)



### Podpisywanie i rozliczanie umów w czasie pandemii - informacja dla beneficjentów i wykonawców projektów z dofinansowaniem UE

Uzgodniono sposób postępowania w przypadku zawartych umów - zarówno tych, które zawierają klauzulę „siły wyższej”, jak i dla tych, które jej nie zawierają, a pandemia jest powodem odmiennej realizacji umowy.

[Czytaj więcej...](#)



### Nowy pakiet legislacyjny – Komisja Europejska uwzględniła postulaty Polski

Obecnie gospodarki europejskie zmagają się z negatywnymi konsekwencjami pandemii spowodowanej przez koronawirus. Za sprawą postulatów Polski i innych krajów członkowskich UE, KE uelastycznia przepisy dotyczące funduszy unijnych.

[Czytaj więcej...](#)

## TEMAT MIESIĄCA:

**STRAŻ POŻARNA I POLICJA DOSTAŁY PONAD 110 MILIONÓW  
ZŁOTYCH Z UE NA WALKĘ Z COVID-19**

Szybkie decyzje Komisji Europejskiej i ogromne zaangażowanie wielu instytucji publicznych w Polsce, w tym CUPT, doprowadziły do szybkiego aneksowania umów z beneficjentami POLiŚ na rzecz skutecznej walki z COVID-19. Zawarliśmy w ostatnich tygodniach m.in. cztery aneksy do umów o dofinansowanie o wartości ponad 110 mln złotych. Dofinansowanie zakupu środków i sprzętu mających minimalizować negatywne skutki pandemii trafiło do Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej oraz Komendy Głównej i Komendy Stołecznej Policji.



Źródło: KGPSP

Zdecydowana większość wskazanej wyżej wartości dofinansowania unijnego z POLiŚ - prawie 109 mln złotych - przekazana została Komendzie Głównej PSP w ramach aneksów do umów na dwa projekty poprawiające bezpieczeństwo na kolei i na drogach. W ramach projektu „[Usprawnienie systemu ratownictwa w transporcie kolejowym – etap I](#)” pieniądze zostaną przeznaczone na zakup specjalistycznych pojazdów do dekontaminacji przy zagrożeniach CBRNe (z ang. C – chemical, B – biological, R – radiological, N – nuclear oraz E – explosives) i samochodów Pgas do transportu grup ratowniczych. Samochody do dekontaminacji

będą służyły do usuwania szkodliwych substancji z ratowników, osób poszkodowanych, sprzętu oraz innych pojazdów, a także budynków. Dekontaminacja będzie zapewniona, także wszystkim uczestnikom w działaniach ratowniczych, a sam proces usuwania szkodliwych substancji z osób poszkodowanych będzie możliwy jeszcze przed ich transportem do szpitali. Natomiast samochody typu Pgas umożliwią przewożenie sprzętu do ochrony dróg oddechowych oraz masek i butli zapasowych. Plany ratownicze na kolei zakładają użycie sił i środków służb ratowniczych, w tym szczególnie PSP oraz ratownictwa medycznego. Zakup pojazdów sprawi,



że możliwe będzie podjęcie szybkiej interwencji w przypadku zagrożenia w każdym punkcie szlaku kolejowego oraz skrócenie do minimum czasu na przygotowanie sprzętu, co zapewni poprawę skuteczności działań ratowniczych.

„Wystąpiliśmy o rozszerzenie zakresu projektu KG PSP, ponieważ przed strażakami pojawiają się nowe wyzwania. Nasza uwaga skupia się obecnie tym bardziej na szkodliwych czynnikach chemicznych czy biologicznych, spośród których najgroźniejszy w skutkach jest COVID-19. Dzięki tak dużej puli pieniędzy unijnych zamierzamy kupić nowy absolutnie niezbędny sprzęt, by skuteczniej działać w razie wypadków na kolei” – podkreślił st. bryg. Krzysztof Hejduk, Zastępca Komendanta Głównego PSP.

W ramach umowy o dofinansowanie dla tego projektu zawartej między CUPT a KG PSP w 2016 r. dotychczas zakupiono m.in. ponad 150 samochodów ratowniczo-gaśniczych, ratownictwa technicznego (z żurawiem), rozpoznawczo-ratowniczych z napędem terenowym i zaopatrzeniowych; prawie 30 sztuk auto- i mikrobusów, a także w sumie kilkadziesiąt sztuk przyczep do przewozu kontenerów, nośników kontenerowych, kontenerów do transportu środka pianotwórczego i sanitarnych, zestawów hydraulicznych narzędzi ratowniczych o zwiększonym potencjale do ratownictwa kolejowego.

#### **Projekt pn.: „Usprawnienie systemu ratownictwa w transporcie kolejowym – etap I”**

**Beneficjent: Komendant Główny Państwowej Straży Pożarnej**

Dotychczasowe wartości:

- » wartość kosztów całkowitych: 264 249 969,20 PLN

- » wartość kosztów kwalifikowalnych: 262 073 529,00 PLN
- » wartość dofinansowania: 262 073 529,00 PLN

Planowane wartości po zawarciu aneksu (nowe zadania dot. COVID-19):

- » wartość kosztów całkowitych: 328 249 969,20 PLN
- » wartość kosztów kwalifikowalnych: 326 073 529,00 PLN
- » wartość dofinansowania dla projektu: 326 073 529,00 PLN

W tym:

- » środki UE (POLiŚ): 277 162 499,65 PLN
- » budżet państwa: 48 911 029,35 PLN
- » wartość dofinansowania w ramach aneksu – 64 000 000,00 PLN, w tym:
- » środki UE (POLiŚ): 54 400 000,00 PLN
- » budżet państwa: 9 600 000,00 PLN

Natomiast w ramach drugiego z projektów KG PSP „[Usprawnienie systemu ratownictwa na drogach – etap IV](#)” dodatkowe środki zostaną wydatkowane m.in. na pojazd laboratorium dla Specjalistycznej Grupy Ratownictwa Chemiczno-Ekologicznego; zakup pojemników do transportu materiałów CBRNE, zestawów do dezynfekcji pomieszczeń oraz minibusy do przewozu osób z możliwością demontażu foteli i przewozu sprzętu oraz materiałów z zakresu ratownictwa chemiczno-ekologicznego.

Pozostałe dwa aneksy do umów o dofinansowanie CUPT zawarł z Komendą Stołeczną i Komendą Główną Policji. Zwiększył się tym samym budżet projektów: „[Dostosowanie zasobów sprzętowych](#)”



Źródło: KGSP

[służących poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego do dynamicznego rozwoju sieci TEN-T](#) i ["Bezpieczniej na drogach – nowoczesny sprzęt dla polskiej Policji"](#).

W ramach zawartego aneksu do pierwszego z nich do ujętych w umowie 23 Ambulansów Ruchu Drogowego, 2 specjalistycznych holowników i 8 pojazdów o podwyższonych parametrach technicznych z wideorejestratorem, zakupione zostaną dodatkowo 2 Mobilne Centra Nadzoru Ruchu Drogowego, specjalistyczny holownik i 18 dronów czyli bezzałogowych statków powietrznych. Skróci to czas dojazdu na miejsce zdarzenia i oczekiwanie uczestników na przybycie Policji, jak również usprawni pracę służb ruchu drogowego na miejscu wypadków drogowych.

Dzięki aneksowi zawartemu z KGP policjanci zakupią m.in.: maski filtrujące, płyn do dezynfekcji, gogle, kombinezony ochronne, rękawiczki jednorazowe, a w drugiej kolejności także skanery do bezdotykowego i masowego pomiaru temperatury ciała, ozonatory, nagrzewnice do namiotów czy filtry do masek.

Dodatkowe dofinansowanie dla wyżej wskazanych inwestycji pochodzi z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Nieustannie trwają prace nad dookreśleniem zakresu kolejnych aneksów do umów z beneficjentami środków unijnych w sektorze transportu, które CUPT planuje zawrzeć w czerwcu 2020 r.

## DOSTĘPNA KOLEJ

- WYWIAD Z MIROSŁAWEM ANTONOWICZEM, CZŁONKIEM ZARZĄDU PKP S.A.



**CUPT: Jakie działania innowacyjne na rzecz poprawy dostępności PKP S.A. wprowadza do swojej oferty?**

**Mirosław Antonowicz:** Kluczowym zadaniem PKP S.A. jest zapewnienie wysokiego standardu usług na dworcach kolejowych. Aktualnie Spółka realizuje szeroko zakrojony program modernizacji dworców, którego celem jest dostosowanie ich do potrzeb zarówno podróżnych, jak i lokalnych społeczności. PKP S.A. od kilku lat prowadzi równoległe badania potrzeb użytkowników w ramach konsultacji ze społeczeństwem oraz w kontaktach roboczych z różnymi grupami i środowiskami osób o ograniczonej mobilności. Łącząc efekty badań i wieloletnie doświadczenia z przeprowadzanych audytów nt. zapewnienia dostępności

opracowaliśmy zestaw standardów, które uproszczą dostęp do dworców oraz przyczynią się do poprawy użytkowania naszych obiektów osobom ze szczególnymi potrzebami (w tym także osobom niewidomym i słabowidzącym). Dotychczasowe doświadczenie w tym zakresie PKP S.A. połączyły z zaangażowaniem w międzynarodowy projekt badawczo-rozwojowy mający na celu dostarczyć innowacyjne rozwiązania wypracowane zespołowo z udziałem m.in. partnerów z Hiszpanii, Portugalii, Finlandii, Austrii i Wielkiej Brytanii. W ramach tego projektu realizowane są dedykowane dwa pakiety robocze służące głównie ulepszeniu projektowania dworców kolejowych i ich komponentów oraz poprawie zarządzania tłumem na okresowo zatłoczonych dworcach. Ulepszenia dotyczą np. nowych form mebli do odpoczynku, bardziej elastycznych do wykorzystania przez podróżujących z dziećmi, większym bagażem,

a także osób starszych. Już wypracowany standard planów i oznaczeń jest czytelny dla wszystkich podróżnych, w tym również dla osób o szczególnych potrzebach związanych z dysfunkcjami wzroku. Co więcej, może być on w przyszłości dodatkowo uzupełniany o rozwiązania powiązane z aplikacjami mobilnymi dla osób z niepełnosprawnościami, oparte o technologie bluetooth i tzw. beacons, które automatycznie wzbudzają działanie aplikacji. Pracujemy obecnie nad dokładnym określeniem potrzeb i oczekiwań wobec takiej aplikacji.

### **W jaki sposób PKP S.A. planują osiągnąć zakładany cel w ramach tych projektów i kiedy nastąpi wdrożenie rezultatów?**

**M.A.:** Projekt, o którym była mowa wcześniej, jest realizowany w ramach programu Shift2Rail i nosi nazwę In2Stempo. Jego cele zamierzamy osiągnąć i zademonstrować do roku 2022. Równolegle - na podstawie badań prowadzonych w ramach niniejszego projektu i doświadczeń wynikających z realizowanego Programu Inwestycji Dworcowych wdrażamy jednolite rozwiązania, które są weryfikowane na każdym etapie przygotowania i realizacji przedsięwzięć dworcowych w zakresie zgodności z wymaganiami Rozporządzenia TSI PRM oraz w aspekcie możliwie najlepszego dostosowania rozwiązań do reguł uniwersalnego projektowania. Przykładowo, jeden z najważniejszych komponentów w zakresie systemu odnajdywania drogi, to naszym zdaniem sygnał informujący o planie multisensorycznym, który pokazuje cały teren lub budynek. Ten sygnał - staramy się, aby był pierwszym napotkanym z każdego kierunku dojścia do dworca i peronów, tak, aby przed wejściem w tą przestrzeń każdy podróżny mógł zapoznać się z rozmieszczeniem funkcji dworcowych, usług i sposobem dotarcia najkrótszą drogą wolną od przeszkód do wybranego miejsca. Plany te zawierają podstawowe informacje

potrzebne podróżnym w minimum dwóch kanałach sensorycznych. Aktualnie jest to informacja graficzna z zachowanym odpowiednim kontrastem dla osób słabowidzących (kanał wzrokowy) oraz informacja dotykowa dla osób niewidomych. Z myślą o obcokrajowcach legenda opisana jest także w języku angielskim. Rozwiązania te zostały opisane w naszych standardach zapewnienia dostępności, które są konsultowane z zespołem ekspertów działającym przy Prezesie Urzędu Transportu Kolejowego (UTK).

Aktualnie w naszej nowej jednostce, a mowa tutaj o Biurze Badań i Rozwoju w PKP S.A., trwają prace nad przygotowaniem rozwiązań cyfrowych, które wraz z rozwiązaniami infrastrukturalnymi będą mogły bardziej kompleksowo służyć wsparciu każdego podróżnego, w tym ze szczególnym uwzględnieniem obsługi potrzeb osób z ograniczoną możliwością poruszania się. Biorąc pod uwagę dążenie do ciągłego ulepszania naszych zastosowań, standardy zapewnienia dostępności zostały przygotowane w wersji LTE (od angielskiego skrótu Long Term Evolution), czyli jako standardy rozwojowe i nadążające za nowoczesnymi technologiami. W tym aspekcie jednym z rezultatów wspólnych prac w środowisku międzynarodowych ekspertów z zakresu dostępności i cyfryzacji pracujemy nad rozwiązaniem mającym umożliwić odnajdywanie drogi i informacji, w tym także o ofertach i aktualnej sytuacji na dworcu i w jego otoczeniu w dodatkowym kanale głosowym (dodatkowy kanał sensoryczny). Wymaga to zbudowania ekosystemu pozwalającego na szybkie dostarczenie każdej informacji o zmieniającej się dynamicznie sytuacji na dworcu lub w związku ze zmianą lokalizacji użytkownika korzystającego z tego typu wsparcia. Dodatkowo należy przygotować intuicyjny, ustandaryzowany i łatwy do zrozumienia zestaw komunikatów użytecznych zarówno dla osób widzących jak i dla osób słabowidzących czy niewidomych. Jest to wyzwanie, nad którym pracują nasi eksperci z zakresu dostępności w Biurze Badań i Rozwoju.



## Jakie są doświadczenia współpracy PKP S.A. z użytkownikami dworców, szczególnie tymi o szczególnych potrzebach?

**M.A.:** Nasze dotychczasowe doświadczenia są różne - głównie z uwagi na brak jednolitych, intuicyjnych rozwiązań w całej przestrzeni publicznej miast, w tym także na wieloletnich, niemodernizowanych dworcach kolejowych. Zdarza się, że docierają do nas krytyczne uwagi ze strony użytkowników, zwłaszcza tych ze szczególnymi potrzebami.



Należy jednak pamiętać, że PKP S.A. jest jednym z największych zarządców nieruchomości, w tym dworców, zatem wdrażanie udogodnień należy potraktować jako pewien proces, w którym wprowadzono priorytetyzację zadań. Dla nas utrudnieniem jest brak jednolitych oczekiwań, z którym się spotykamy nawet w grupie użytkowników, na przykład niewidomych, gdzie część żąda najnowszych rozwiązań elektronicznych, a inni niekoniecznie chcieliby korzystać z takowych. Dlatego też, dokładamy wszelkich starań, aby upraszczać nasze rozwiązania i stosować jednolity sposób wsparcia, jak wspominałem - rozwijany i konsultowany. Ceniśmy sobie w tej sytuacji opinie osób przygotowujących osoby ze szczególnymi potrzebami do samodzielnego funkcjonowania w przestrzeni publicznej. Przykładem takiej grupy mogą być m.in. wychowawcy

i tyflopedagodzy przygotowujący osoby niewidome czy słabowidzące do samodzielnego funkcjonowania. W tym zakresie mamy doświadczenia w kontaktach m.in. ze Specjalnym Ośrodkiem Szkolno-Wychowawczym dla Dzieci Niewidomych i Słabowidzących w Krakowie oraz ekspertami z dziedziny tyflografii. Jesteśmy też w bieżącym kontakcie z obecnymi i przyszłymi użytkownikami dworców - zbieramy uwagi na temat konkretnych lokalizacji dworców i ich obsługi, jak i tych które mają być modernizowane i oddawane do użytku a często znacznie zmienione funkcjonalnie. Spotkania prowadzone w całym kraju w kwestii dostępności dotyczyły już prawie 150 dworców. Warto również wspomnieć, że PKP S.A. stale doskonali obowiązujące w spółce procedury i dba o rozwój kompetencji pracowników odpowiedzialnych za kontakt z klientem. W strukturach spółki mamy także komórkę, do której pasażer może zgłosić swoje zastrzeżenia dotyczące podróży i wizyty na dworcu. Każda informacja jest analizowana i szczegółowo wyjaśniana, a to przekłada się na projektowanie kolejnych rozwiązań pro-klienckich.

**Proszę jeszcze powiedzieć, jaka jest motywacja do takich działań? Czy tylko zgodność z przepisami? Co doradzilibyście innym podmiotom, które chciałyby wprowadzić optymalne rozwiązania u siebie?**

**M.A.:** Mamy świadomość, że dla osób ze szczególnymi potrzebami najważniejszą wartością jest samodzielność i dlatego dążymy do rozwiązań mających zapewnić możliwość niezależnego korzystania z naszych dworców jak najszerzej liczbie podróżnych. Staramy się, aby proponowane przez nas działania dawały wsparcie i służyły wszystkim w podobny sposób. Właśnie dlatego odchodzimy od stosowania specjalistycznych, dodatkowych

rozwiązań na rzecz tych dobrych dla wszystkich, zgodnie z ideą uniwersalnego projektowania. Jej podstawy prawne określa Konwencja ONZ o prawach osób niepełnosprawnych z 2007 r. Oczywiście są również dokładniejsze przepisy unijne i krajowe bazujące na tym przepisie, ale to i tak za mało. Ich uzupełnieniem są katalogi dobrych praktyk, w tworzeniu których współpracujemy z zainteresowanymi instytucjami państwowymi np. zespołem eksperckim przy Prezesie UTK, jak i z organizacjami pozarządowymi, np. Stowarzyszeniem Integracja. Propozycje standardów porównujemy także w ramach współpracy międzynarodowej. Obszarem, również pozostającym w gestii PKP S.A. jest koordynowanie współpracy przewoźnika (PKP IC) i zarządcy infrastruktury w zakresie szeroko pojętej obsługi pasażerów z niepełnosprawnościami. Taka współpraca przekłada się na kompleksowe podejście do kwestii pasażerskich.

Dzięki tej szerokiej współpracy oraz inwestycjom w badania i rozwój spodziewany się osiągnięcia coraz to korzystniejszych rozwiązań. Liczymy, że nasze standardy posłużą zapewnieniu jednolitych

rezultatów. Często się zdarza, że zarządcy przylegających terenów do naszych to małe gminy, nie mające możliwości, praktyki ani też wiedzy na ten temat – proponujemy wtedy korzystanie z naszej wiedzy i doświadczeń, aby punkty styku terenów nie były barierą. Chcemy także upowszechniać proponowane standardy m.in. w innych przestrzeniach transportu. Tylko uniwersalne stosowanie i zwiększenie skali korzystnych rozwiązań może poprawić jakość życia osób ze szczególnymi potrzebami – to jest nasza główna motywacja. Dążymy do tego, aby doświadczenia użytkownika korzystającego z kolei były coraz lepsze, bo dzięki temu sama kolej będzie mogła być ważnym i najpewniejszym ogniwem zrównoważonej mobilności.

#### **Dziękujemy za rozmowę.**

Wywiad przeprowadziła:

Edyta Boratyńska-Karpiej

Ekspert

Departament Analiz Transportowych i Programowania



# Transport dla wszystkich



## CYKL „O DOSTĘPNOŚCI W CUPT – STANDARD TRANSPORTOWY W PRAKTYCE” W CZASIE PANDEMII

Wyjątkowy czas pandemii COVID-19 skonfrontował świat z licznymi barierami utrudniając dotychczasowy bieg codziennych zdarzeń, zachowań i przyzwyczajzeń. Trudność w zaakceptowaniu innej rzeczywistości i dostosowaniu się do restrykcji rzuciła nowe światło na niedogodności, z którymi na co dzień mierzą się osoby z niepełnosprawnościami i o ograniczonej możliwości poruszania. Refleksja ta tym bardziej zmotywowała nas do działania w imieniu zachowania najlepszych standardów dostępności w transporcie poprzez kontynuację wydarzeń odbywających się w ramach cyklu, dostosowując ją do realiów i proponując spotkania w formie on-line.





Podczas webinarium pt. „Dostępne miejsca higieny na kolei” uczestnicy łączący się z różnych miejsc w Polsce mieli szansę poznać głębiej charakterystykę procesu projektowania i zamawiania usług projektowych. Zastanawiano się zwłaszcza nad tym, co wpływa na decyzję wyboru poszczególnych części i elementów sprzętu oraz infrastruktury, takich jak np. rozmiar, usytuowanie, a także ich organizację. To zagadnienie było również omówione z punktu widzenia projektowania uniwersalnego. Uczestnicy dyskutowali nad tym, czy da się stosować, a na początek w ogóle stworzyć takie rozwiązania, które byłyby w pełni uniwersalne, a tym samym znalazłyby zastosowanie u każdego potencjalnego użytkownika bez względu na to, czy jest to osoba z niepełnosprawnością, czy nie. Pani Paulina Tota, reprezentująca Fundację Polska Bez Barier stwierdziła, że „możliwe jest przynajmniej zbliżanie się do jak największej dostępności, a czy naprawdę jesteśmy w stanie osiągnąć pełną uniwersalność wszystkich rozwiązań, jest już pytaniem niemal filozoficznym”. Przyznano rację, że to, co rozumiemy dziś pod pojęciem dostępności



jest zmienne, ponieważ zależy od czynników, które właśnie zmiennością się charakteryzują. Są to między innymi wciąż rozwijająca się technologia, ale również potrzeby poszczególnych ludzi. W myśl tej idei należy ciągle dążyć i starać się, aby rozwiązania dostępnościowe były jak najlepsze

i jak najbardziej adekwatne do obecnie panujących warunków i potrzeb.

7 maja 2020 r. odbyło się drugie webinarium, którego temat przewodni to transport dostępny cyfrowo. Podczas spotkania uczestnicy



zastanawiali się między innymi co zrobić, aby rozkłady i systemy sprzedaży biletów – i te w postaci stron internetowych, jak i aplikacji mobilnych – mogły służyć każdemu, a więc również osobom niewidomym i słabowidzącym. Wybrzmiała potrzeba standaryzacji. Zdaniem ekspertów i osób niewidzących i niedowidzących na co dzień korzystających z tych rozwiązań, brak spójności sprawia utrudnienia dla wszystkich, nie tylko osób z niepełnosprawnościami ale również turystów, w tym np. dla podróżnych zza granicy.

Podczas spotkania omówiono także temat segregowania danych pochodzących z wielu źródeł. Przede wszystkim jest ich zbyt dużo, co powoduje trudność w dotarciu do szukanych informacji. Przedstawiciele środowiska biznesowego wskazali potrzebę upublicznienia treści dotyczących np. rozkładów jazdy. Podkreślano, że masowe otwarcie danych dostępnościowych wpłynie także na stymulację rozwoju na rynku komercyjnym. Zdaniem ekspertów dane dostępnościowe będą się ciągle rozwijały, aczkolwiek najpewniej trochę wolniej od innego rodzaju danych.





Uczestnicy spotkania wskazywali, że błędem jest to, że nie pamięta się o dostępności od samego początku, tylko po zakończeniu prac nad stroną, aplikacją czy urządzeniem, dodaje się specjalną nakładkę zapewniającą dostępność ww. narzędzi. Dostępność jest dla wszystkich – dlatego podczas spotkania wybrzmiały ważne słowa przypominające, że oparcie dostępności tylko na cyfryzacji nie jest najlepszym pomysłem głównie ze względu na osoby starsze (wykluczone cyfrowo).

Nie przestajemy działać. 21 maja 2020 r. obchodziliśmy Global Accessibility Awareness Day, czyli Światowy Dzień Świadomości Dostępności. W CUPT uczciliśmy go kolejnym webinarium, tym razem dotyczącego dostępnego dźwięku w transporcie. Rozmawialiśmy o akustyce, projektowaniu systemów nagłaśniających, rozwiązaniach technicznych i architektonicznych, które przyczyniają się do lepszej słyszalności systemów informacyjnych dla wszystkich podróżnych.

Eksperci zastanawiali się, na jakie aspekty powinien zwracać uwagę zamawiający, który zleca np. wybudowanie nowego dworca. Podjęto też dyskusję na temat tego, co sprzyja dobrej słyszalności komunikatów (a więc mowy) i tego, co może jej przeszkadzać. Uczestnicy słabosłyszący i niesłyszący opowiedzieli o swoich doświadczeniach w korzystaniu z pętli indukcyjnych i innych rozwiązań zarówno w Polsce, jak i za granicą. Wspólnie zastanawialiśmy się jakie rozwiązania dotyczące

stosowania pętli i innych rozwiązań technicznych są najlepsze, oraz jakie oznaczenia i informacje powinni otrzymywać użytkownicy, żeby wiedzieć, gdzie, i jakie rozwiązanie jest stosowane.

Wszystkie spotkania cieszyły się dużym zainteresowaniem uczestników. Utwierdziło nas to w przekonaniu, że warto było nie czekać na powrót do normalności i przeorganizować formułę spotkań z cyklu „O dostępności w CUPT”. Mimo pandemii świat idzie na przód, realizowane są kolejne projekty w tym transportowe, a projektanci projektują kolejne rozwiązania. Dlatego temat dostępności transportu dla nas wszystkich, bo nie tylko dla osób z niepełnosprawnością, nie może być odkładany. Podejmujemy więc kolejne działania, by wszystkim z nas poruszało się lepiej, bardziej komfortowo i bezpiecznie. Paradoksalnie w okresie, w którym się teraz znajdujemy, określenia te nabierają jeszcze większego znaczenia. Pamiętajmy: razem mamy ogromny wpływ na przyszłość naszą, naszych najbliższych seniorów, ale i kolejnych pokoleń.

Szczegóły dotyczące spotkań oraz materiały w postaci prezentacji i analiz dostępne są na stronie [www.cupt.gov.pl](http://www.cupt.gov.pl) w zakładce Dostępność.

Autor:

Edyta Boratyńska-Karpiej

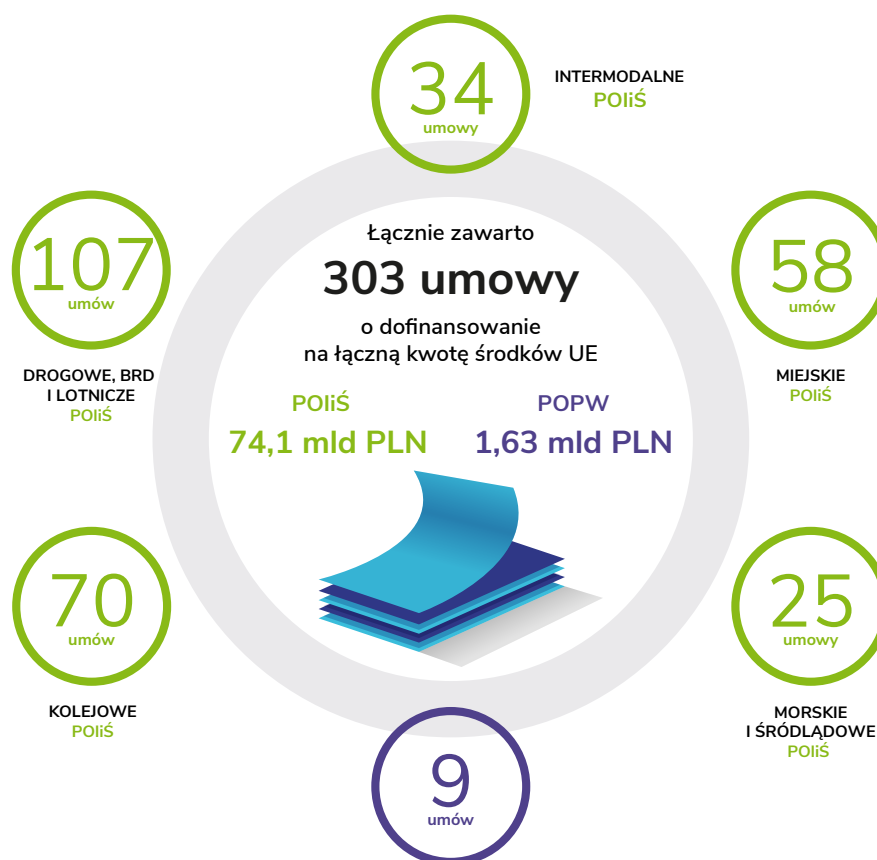
Ekspert

Departament Analiz Transportowych i Programowania

## FAKTY CUPT

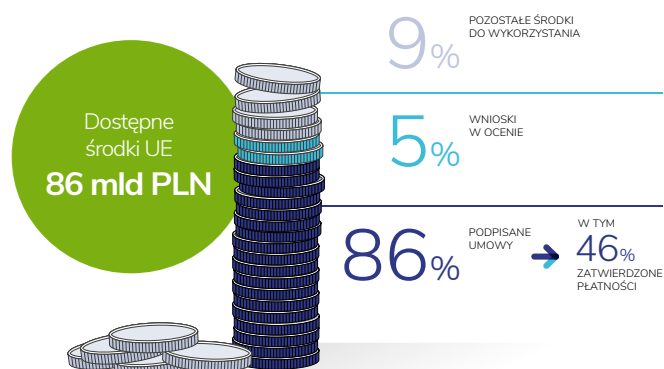
Zaawansowanie **Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 - 2020**  
i **Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014 - 2020** w CUPT  
(stan na dzień 30.04.2020 r.)

Podpisane Umowy w podziale na branże (szt.)

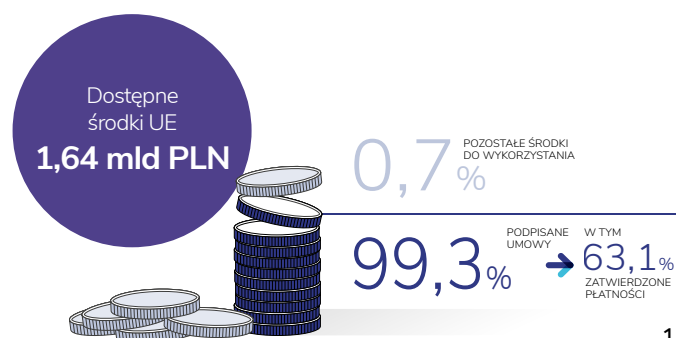


Wykorzystanie dostępnych środków UE (%)

### POIiŚ



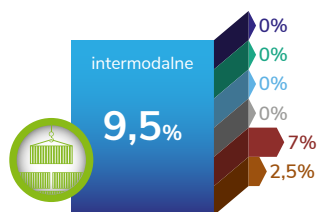
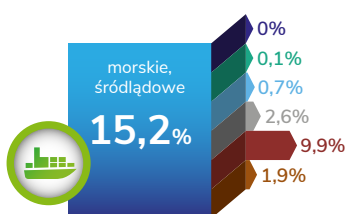
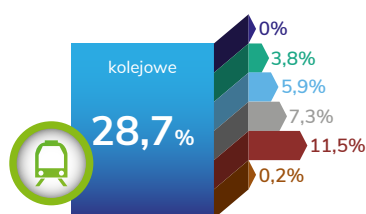
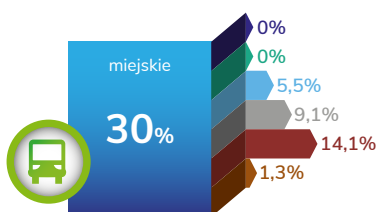
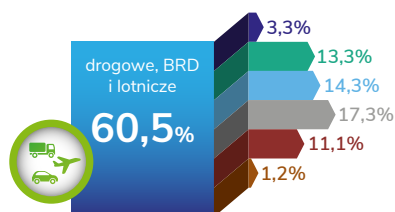
### POPW



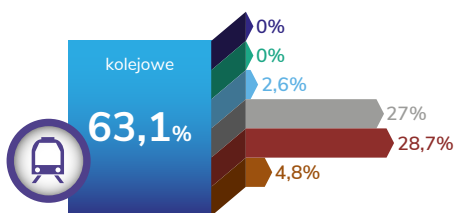
Zatwierdzone płatności w poszczególnych branżach (%)

2015 2016 2017 2018 2019 2020

POIŚ

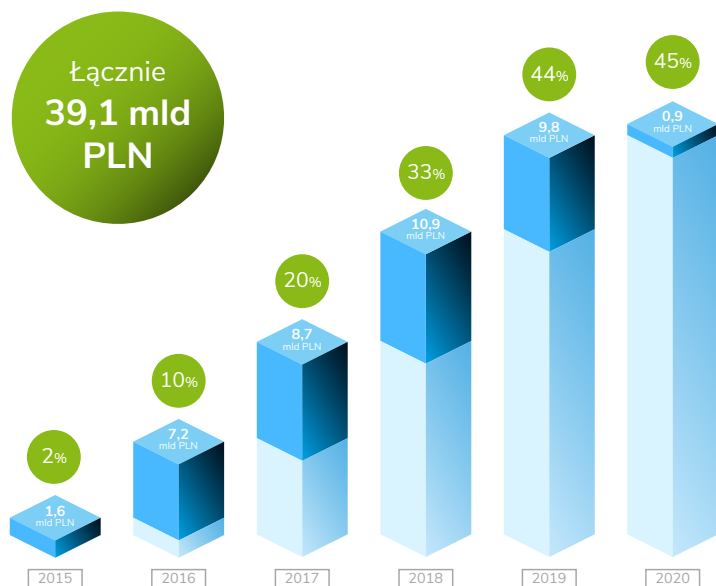


POPW

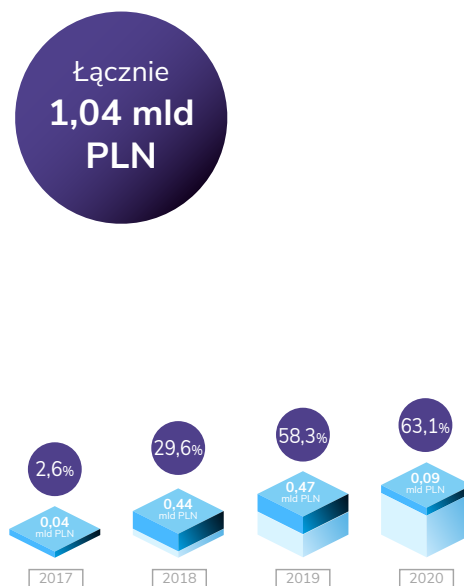


Zatwierdzone płatności globalnie - środki UE (mld PLN i %)

POIŚ



POPW

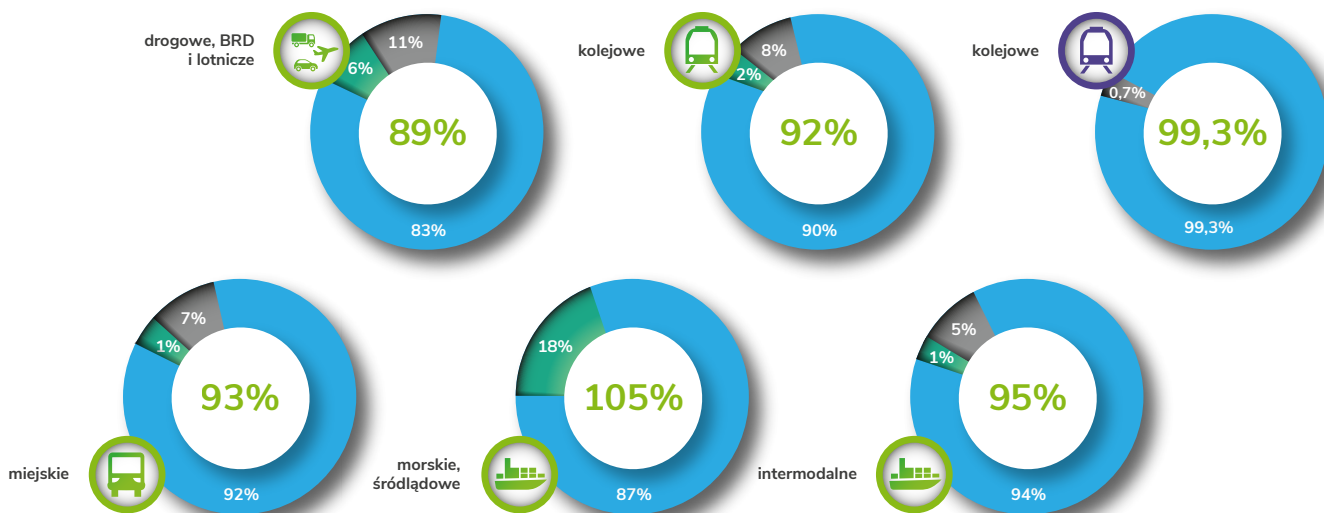


Wykorzystanie środków UE - Umowy i Wnioski w podziale na branże (%)

Podpisane Umowy    Wnioski w ocenie    Pozostało do wykorzystania

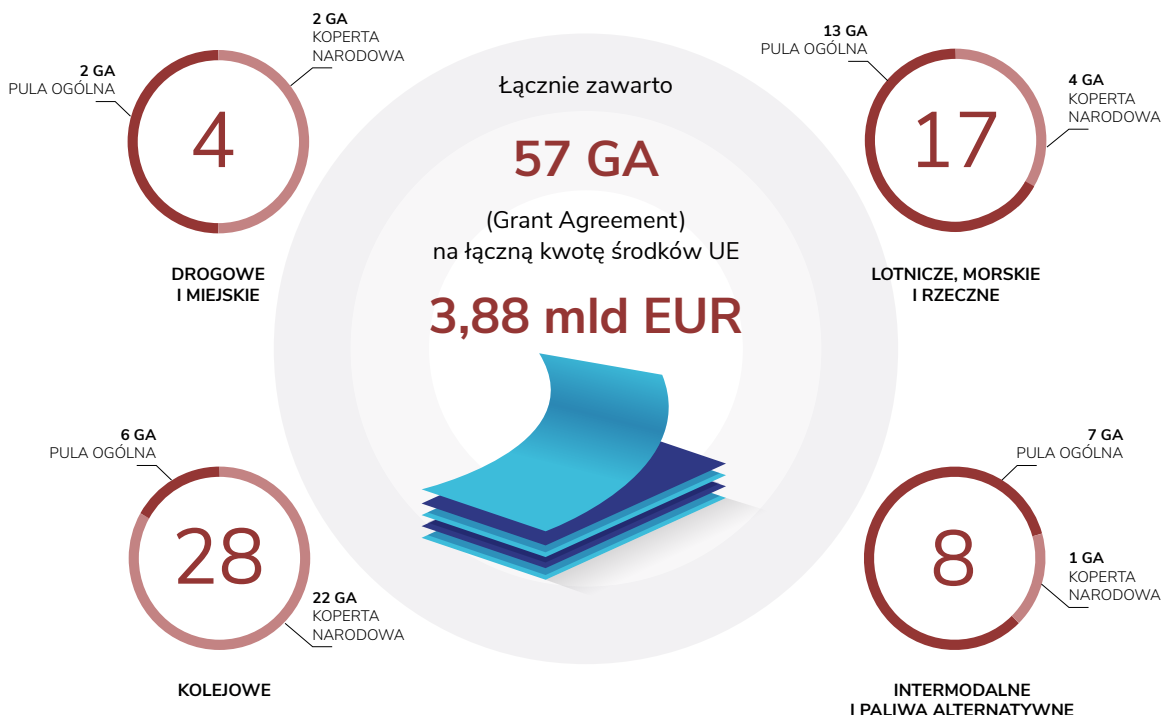
POIŚ

POPW



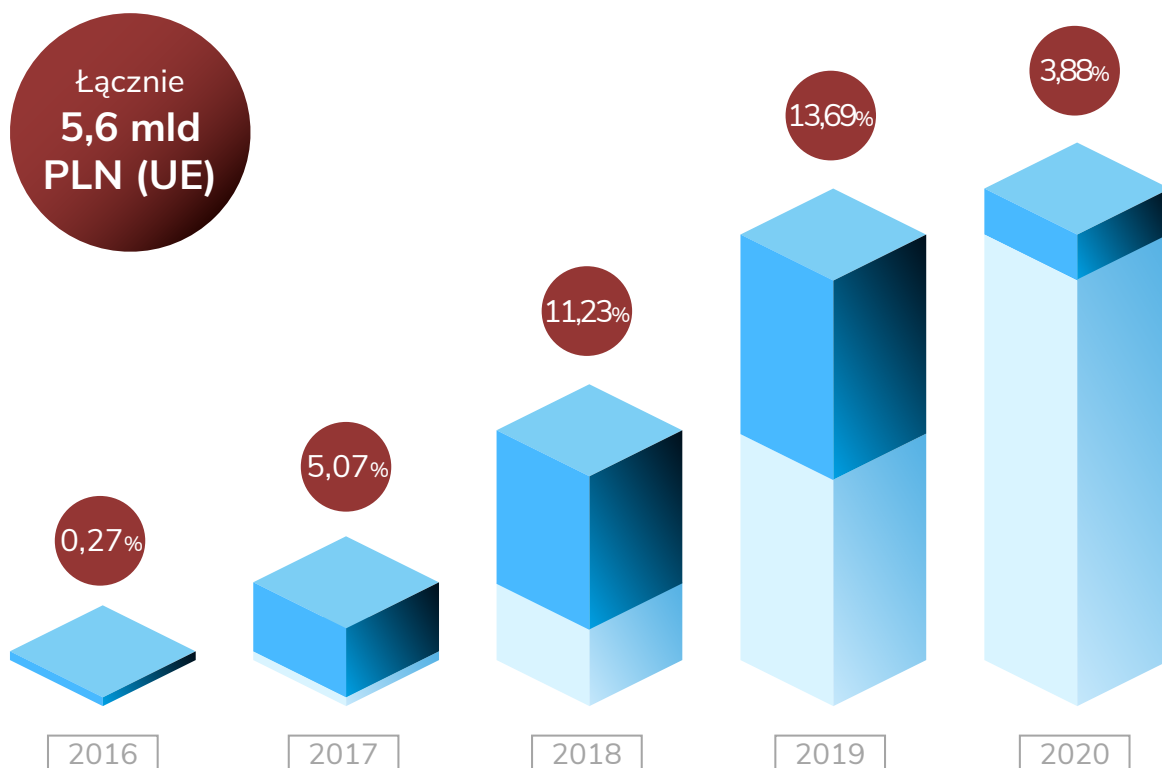
Zaawansowanie Instrumentu „Łącząc Europę” – CEF w CUPT (stan na dzień 30.04.2020 r.)

Podpisane GA w podziale na branże (szt.)



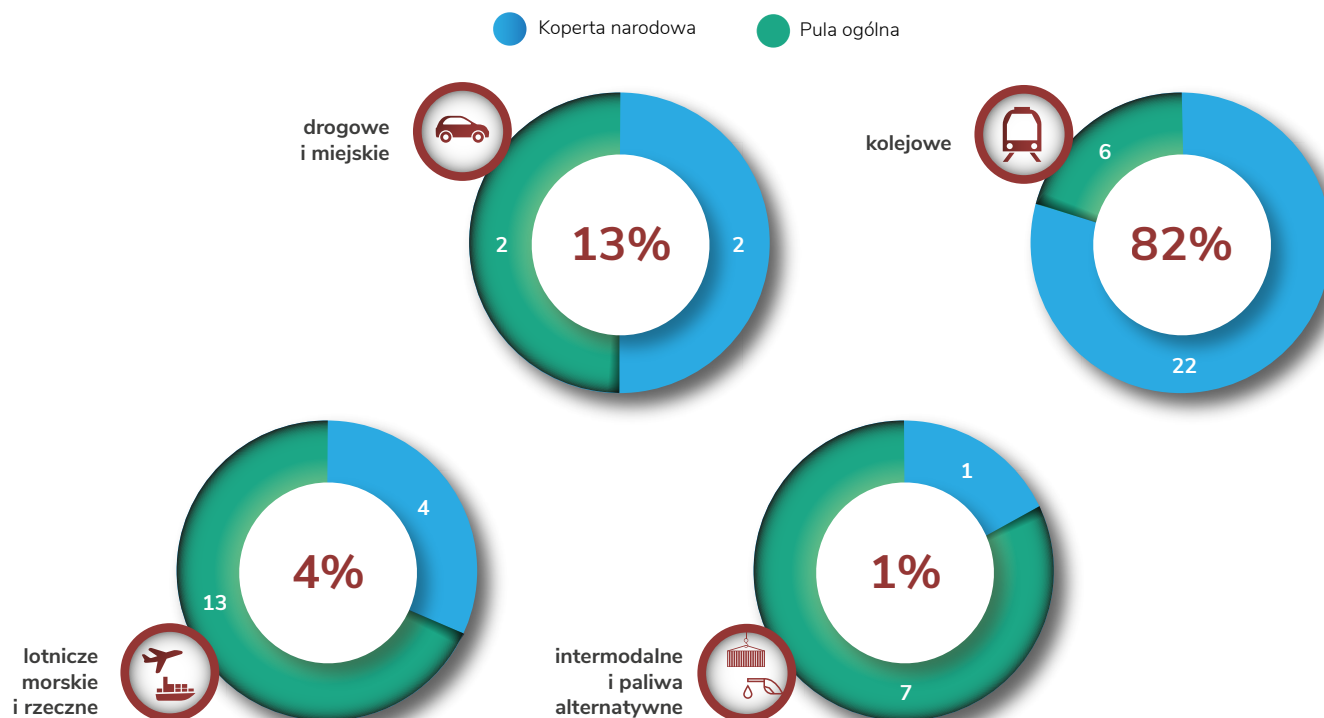


Zatwierdzone płatności realizowane za pośrednictwem CUPT (%)\*



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

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



## ZAPOWIEDŹ WYDARZEŃ

### Transportowe Obserwatorium Badawcze:

2 czerwca – Miasto i jego transport silne informacją.

### Szkolenie dla Beneficjentów:

9 czerwca – Szkolenie on-line dla beneficjentów POLIŚ, POPW i CEF w zakresie wdrażanie ustawy o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami w kontekście realizacji projektów transportowych współfinansowanych z programów wdrażanych przez CUPT.

### Spotkania w ramach cyklu „O dostępności w CUPT – standard transportowy w praktyce”:

18 czerwca – Projektowanie uniwersalne: urządzenia do pokonywania różnicy poziomów na dworcu.



[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.gov.pl](mailto:biuletyn@cup.gov.pl)



Fundusze Europejskie



Rzeczpospolita  
Polska

Unia Europejska  
Europejskie Fundusze  
Strukturalne i Inwestycyjne



*wierpodległa*

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)