



BIULETYN INFORMACYJNY

nr 06/2020

CZERWIEC 2020 R.

W NUMERZE:

Smart informacja w mieście i jego transporcie

**„O dostępności w CUPT – standard transportowy w praktyce”
- podsumowanie pierwszego półrocza cyklu**

AKTUALNOŚCI



20 nowych lokomotyw elektrycznych z dofinansowaniem UE już w PKP Intercity!

Sfinalizowana została dostawa 20 lokomotyw z dofinansowaniem z POIiŚ w ramach realizacji projektu pn. „Przyspieszamy komfortowo – unowocześnienie wagonów i zakup lokomotyw dla PKP Intercity S.A.”

[Czytaj więcej...](#)



18 mln zł wsparcia z UE na przygotowanie dokumentacji do realizacji inwestycji kolejowych w Małopolskim i Świętokrzyskim

Środki z POIiŚ zostaną przeznaczone na przygotowanie przez PKP PLK S.A. dokumentacji projektowej i materiałów przetargowych do realizacji przedsięwzięcia, którego efektem będzie modernizacja linii kolejowej nr 8 na odcinku Skarżysko Kamienna - Kielce - Kozłów.

[Czytaj więcej...](#)



Stanowisko IK UP w zakresie kwalifikowalności wydatków

Stanowisko IK UP, przekazane przez IZ POIS, dotyczące objaśnienia zapisów Wytycznych w zakresie kwalifikowalności wydatków, odnoszących się do wartości progów zamówień w kontekście ustalania właściwych minimalnych terminów składania ofert.

[Czytaj więcej...](#)

AKTUALNOŚCI



Kolejny sukces Programu Polska Wschodnia – nowoczesny dworzec kolejowy w Bielsku Podlaskim już otwarty!

PKP S.A. oddały do użytku nowy dworzec, który będzie służył podróżującym koleją do i z Bielska Podlaskiego. Jest to jeden z efektów projektu dofinansowanego kwotą prawie 86 mln złotych z Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020.

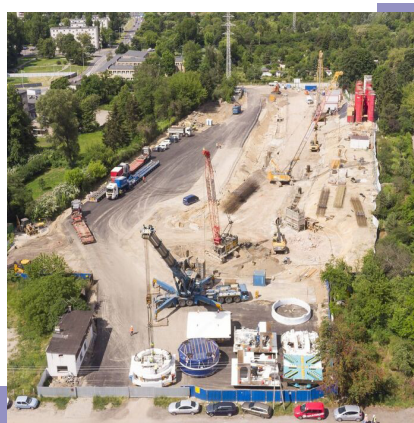
[Czytaj więcej...](#)



Kolejne postępy w budowie Trasy Łagiewnickiej

Projekt Trasy Łagiewnickiej współfinansowany ze środków Funduszy Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko polega na budowie nowej linii tramwajowej.

[Czytaj więcej...](#)



POliŚ: Dwie maszyny TBM w Łodzi wchodzą na kolejny etap prac

Budowa podziemnej linii kolejowej Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/ Łódź Żabieniec wchodzi w kolejny etap. W Łodzi są wszystkie elementy dwóch maszyn TBM do drążenia tuneli. Postępuje budowa komór startowych.

[Czytaj więcej...](#)

AKTUALNOŚCI



Webinarium – Sposoby na pokonywanie poziomów w infrastrukturze transportowej

18 czerwca odbyło się szóste spotkanie z Cyklu „O dostępności w CUPT – standard transportowy w praktyce”. Celem spotkania było omówienie sposobów i urządzeń, które pozwalają pokonać poziomy na dworcach i przystankach kolejowych.

[Czytaj więcej...](#)



Fundusze Europejskie
Polska Wschodnia

Przeciwdziałanie COVID-19 - pieniądze na kapitał obrotowy dla średnich przedsiębiorców ze środków POPW

PARP ogłosił nabór do konkursu na pomoc średnim przedsiębiorcom, którzy znaleźli się w trudnej sytuacji ekonomicznej w związku z zakłóceniami w funkcjonowaniu gospodarki na skutek wystąpienia pandemii COVID-19.

[Czytaj więcej...](#)



Nowy przystanek kolejowy Kraków Bronowice z dotacją z CEF już dostępny

Instrument „Łącząc Europę” (CEF) tym razem pozwolił na sfinansowanie budowy przystanku kolejowego w Krakowie. Przystanek powstał w ramach projektu PKP PLK S.A. pn „Modernizacja linii kolejowej E 30, odcinek Zabrze - Katowice –Kraków, etap II b”.

[Czytaj więcej...](#)

AKTUALNOŚCI



Modernizacja stacji Szczecin Główny zakończona sukcesem

PKP PLK S.A. zakończyły modernizację stacji Szczecin Główny, która dzięki inwestycji jest funkcjonalna i lepiej przygotowana do obsługi pasażerów. Inwestycja została zrealizowana dzięki dofinansowaniu z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

[Czytaj więcej...](#)



Polskie innowacje: krok w przyszłość

Od 2014 r. środki unijne pomogły stworzyć ponad 9 tysięcy różnych innowacji i zrealizować ponad 5,5 tysiąca projektów badawczo – rozwojowych.

[Czytaj więcej...](#)

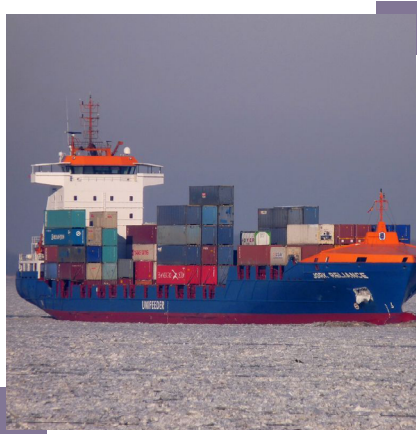


GDDKiA skuteczna w rozliczaniu Funduszy UE w ramach POLIŚ 2014-2020

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad jest największym beneficjentem Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020.

[Czytaj więcej...](#)

AKTUALNOŚCI



Webinarium TOB: „Intermodal w Polsce – szansa czy wyzwanie?” – 1 lipca 2020 r.

1 lipca 2020 r. CUPT organizuje webinarium w ramach Transportowego Obserwatorium Badawczego. Tym razem spotkanie poświęcone będzie transportowi intermodalnemu.

[Czytaj więcej...](#)



9 lipca: Transport publiczny dla wszystkich - dyskusja online

Jesienią tego roku CUPT planuje zorganizować w Warszawie międzynarodowe warsztaty na temat podnoszenia dostępności usług transportu publicznego dla osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej możliwości poruszania się.

[Czytaj więcej...](#)



Webinarium TOB: „Miasto i jego transport silne informacją” – 2 czerwca 2020 r.

Kolejne spotkanie Transportowego Obserwatorium Badawczego pt: „Miasto i jego transport silne informacją” odbyło się 2 czerwca 2020 r. Z uwagi na sytuację epidemiologiczną i obostrzenia sanitarne było to pierwsze spotkanie zorganizowane w formie webinaru.

[Czytaj więcej...](#)

AKTUALNOŚCI



POPW: Dworzec w Białymstoku - dawne piękno połączone z nowoczesnością

Dofinansowanie z UE tym razem zostało wykorzystane do przebudowy zabytkowego dworca w Białymstoku. Podlaski Wojewódzki Konserwator Zabytków odebrał prace konserwatorskie ujęte w projekcie realizowanym w ramach POPW przez PKP PLK S.A.

[Czytaj więcej...](#)



Stanowisko MFiPR do Wytycznych Komisji Europejskiej w związku z COVID-19

Stanowisko Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej dotyczy zarówno POPW, jak i POIiŚ, w zakresie dopuszczalności stosowania wyłączenia spod rygoru prawa zamówień publicznych zamówień niezbędnych do przeciwdziałania COVID-19...

[Czytaj więcej...](#)



Dzień dziecka w CUPT

Z okazji Dnia Dziecka CUPT zorganizowało konkurs dla dzieci pracowników pn. „Transport – moje przygody”.

[Czytaj więcej...](#)

COVID-19: INFORMACJE DLA BENEFICJENTÓW



Czasowa zmiana kwalifikowalności wydatków z Funduszy Europejskich

Stosowanie wytycznych zawieszają się od 1 lutego 2020 r. do 31 grudnia 2020 r. z zastrzeżeniem, że w każdym czasie może nastąpić zmiana zakresu oraz terminu.

[Czytaj więcej...](#)



Kwalifikowalność kosztów operacyjnych bez zmian

Stanowisko IK UP ze względu na horyzontalny charakter zagadnienia może być zastosowane również w projektach POLiŚ.

[Czytaj więcej...](#)



Konsultacje społeczne w czasie epidemii

Prawidłowo przeprowadzone konsultacje społeczne są jednym z podstawowych wymogów, którego spełnienie należy wykazać ubiegając się o dofinansowanie.

[Czytaj więcej...](#)



Stanowisko KE w sprawie zakupu środków ochrony osobistej i do dezynfekcji

Wydatki takie mogą być zatem kwalifikowalne o ile stanowią część kosztów inwestycyjnych trwającej lub nowej operacji, są zgodne z zakresem danego funduszu.

[Czytaj więcej...](#)

TEMAT MIESIĄCA:

SMART INFORMACJA W MIEŚCIE I JEGO TRANSPORCIE

Żyjemy w czasach, w których z każdej strony jesteśmy zasypywani różnymi komunikatami. Informacja stała się towarem. Ma to wpływ na życie każdego z nas, ale również na przestrzeń, która nas otacza. Jeszcze niedawno podstawowym zadaniem w zarządzaniu miastem było kształtowanie przestrzeni miejskiej. Dzisiaj nieodzowne jest kierowanie rozwojem sytuacji w poszczególnych obszarach miejskiego życia przy wykorzystaniu dostępu do informacji.



Już ponad połowa ludności świata (60% w skali ogólnoświatowej i 70% w samej Europie) mieszka w miastach, podczas gdy jeszcze na początku XX wieku było to tylko 10%. Organizacja Narodów Zjednoczonych szacuje, że w 2050 r. liczba mieszkańców aglomeracji miejskich osiągnie 6,4 mld, podczas gdy w 2007 r. liczyła niespełna 3,1 mld. Na terenie Europy jest już 35 miast z populacją powyżej 1 mln mieszkańców.

Postępująca urbanizacja, a zarazem postęp technologiczny i społeczno-gospodarczy staje się coraz większym wyzwaniem dla władz miast. Miasta potrzebują więc nowych sposobów skutecznego rozwiązywania rodzących się problemów, w tym komunikacyjnych i transportowych, a także doskonalszych metod wykorzystania zbiorów danych. W nurt tych poszukiwań wpisuje się koncepcja smart city.

„SMART”, CZYLI JAK?

Pojęcie inteligentnego miasta (smart city) nie jest nowe. Pojawiło się ponad 20 lat temu i obecnie triumfuje, przy czym jest używane głównie w kontekście wszelkich działań z udziałem systemów teleinformatycznych. Nie wydaje się to jednak być właściwym podejściem.

Smart city to coś więcej, a zdefiniować je można jako miasto dobrze zarządzane albo przyjazne mieszkańcom. Niewątpliwie druga definicja wiąże się z umiejętnym tworzeniem i wykorzystywaniem informacji także, a może nawet przede wszystkim z udziałem systemów teleinformatycznych. A zatem: czy informacja może być smart? Wydaje się, że nie „może”, a „musi”.

Warto przy tym podkreślić, że koncepcja inteligentnego miasta nie jest pojęciem abstrakcyjnym. Wielu współczesnych problemów miejskich nie dałoby się już efektywnie rozwiązać dotychczasowymi, sprawdzonymi w przeszłości sposobami. Dlatego też, trzeba szukać nowych, adekwatnych do obecnej sytuacji metod zarządzania miastem i jego rozwojem. Rozwiązanie może stanowić umiejętnie zaprogramowana i zastosowana idea smart city.



Można wyróżnić dwa główne modele smart city. W jednym z nich rolę wiodącą pełni miasto, które próbuje tworzyć rozwiązania i aktywnie proponować je mieszkańcom. W myśl tej zasady prowadzone są np. wywiady środowiskowe, panele dyskusyjne, ankiety on-line czy budżet partycypacyjny. Rozwiązanie to ma swoje wady i zalety. Wyraźnym plusem jest to, że inteligentne rozwiązania faktycznie się pojawiają, złą stroną - kosztowne i zaawansowane rozwiązania mogą okazać się zupełnie niepotrzebne. Kluczem do sukcesu są informacje. Konieczna jest w tym przypadku dokładnie przemyślana strategia – o co chcemy pytać, po co chcemy zbierać dane, jakie rozwiązania i dla kogo chcemy tworzyć? Mowa więc o smart informacji.

W drugim modelu miasto dostarcza infrastrukturę: informacje statystyczne, sensory, a także otwiera dane publiczne dostępne do przetwarzania maszynowego oraz API do kontaktu z aplikacjami miejskimi. Tworzenie na tej bazie rozwiązań i jednocześnie modeli biznesowych, z których korzyści czerpać będą wszyscy – przedsiębiorcy, mieszkańcy i władze miejskie – wydaje się trudniejsze. Zaletą takiego rozwiązania jest ryzyko biznesowe po stronie przedsiębiorcy. Większa dynamika prywatnej firmy, niezależnej od prawa zamówień publicznych, pozwala na przyspieszenie realizacji pomysłu.

W obu przypadkach jednak potrzebujemy wiedzy.

WŁAŚCIWA WIEDZA JEST KLUCZEM

Wprowadzanie technologii informacyjno-komunikacyjnych, nawet tych najbardziej zaawansowanych i nowoczesnych, nie może stać się celem samym w sobie. Zadaniem informatyki i telekomunikacji jest dostarczanie narzędzi umożliwiających sprawne pozyskiwanie, przetwarzanie i prezentację potrzebnych informacji. To one są najważniejsze z punktu



widzenia efektywności zarządzania miastem i jego transportem. Trzeba jednak umieć z nich w odpowiedni sposób skorzystać. Nie jest ważny sam dostęp do danych. Kluczowe znaczenie ma umiejętność wykorzystania coraz łatwiej dostępnych informacji i posiadanie odpowiednich do tego środków.

Błędem jest myślenie o danych jako czymś niezbędnym, bez względu na to do czego są one potrzebne. Musimy wiedzieć po co zbieramy dane, i jak je chcemy wykorzystać. Niewłaściwe jest również tzw. „podejście silosowe” w ich gromadzeniu – każdy zbiera dane na własny użytek, nie wiedząc, jakie informacje są dostępne u sąsiada. Niestety aktualnie mamy do czynienia z obydwooma schematami myślenia. Konieczna jest współpraca - począwszy od zbierania informacji w ramach jednego urzędu, a skończywszy na danych gromadzonych przez całe miasto.

Niezwykle ważne jest również otwieranie danych. Kluczowe jest jednak w tym przypadku pytanie, na jakie informacje jest zapotrzebowanie wśród mieszkańców, i jak je zintegrować z tym co już jest dostępne. Po selekcji danych

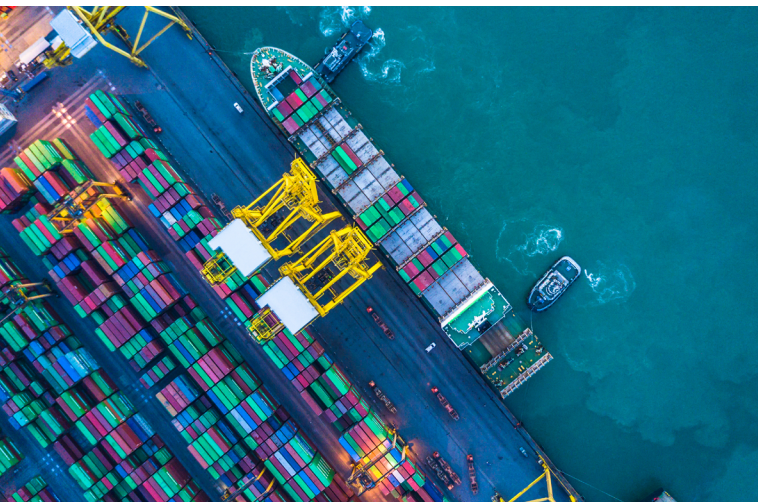
potrzebnych podróznym, dostosowujemy metodę ich udostępniania. Nigdy odwrotnie. System informatyczny nie ma szans na powodzenie będąc tworzonym tylko sam dla siebie. Takie podejście spowodowało, że aktualnie mamy systemy, które były zamawiane do konkretnego jednego celu i nie da się ich rozbudować lub co gorsza właścicielem jest firma prywatna, która za rozbudowę systemu pobiera dodatkowe honorarium.

WYMIANA WIEDZY

Nie mniej istotna jest wymiana wiedzy i dobrych praktyk. Wydaje się, że przy całej technice, która jest tworzona w ramach ideologii smart city, najsłabszym ogniwem jest czynnik ludzki. W miastach brak jest wiedzy o potencjale posiadanych danych. Ponadto ich przepływ pomiędzy miastami również nie jest wystarczający, dlatego niezwykle ważne jest tworzenie okazji do wymiany doświadczeń i informacji. CUPT czyni to w ramach działań Transportowego Obserwatorium Badawczego (TOB).

2 czerwca odbyło się spotkanie TOB pod hasłem „Miasto i jego transport silne informacją”.

Wydarzenie zostało zorganizowane z uwagi na wnioski z badania ewaluacyjnego pn. „Ocena poprawy płynności i bezpieczeństwa ruchu integracji systemów transportowych



w miastach oraz wykorzystania transportu miejskiego w wyniku działań podejmowanych w ramach VI osi priorytetowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko etap I”, przeprowadzonego na zlecenie CUPT. Wynika z niego, że organizatorom transportu brakuje narzędzi do zarządzania sytuacjami awaryjnymi. Służby dyspozytorskie i nadzoru ruchu zajmują się reakcją na bieżące zdarzenia, jednak nie wykonuje się ich analizy zdarzeń wstecz jak i czasu i skutków ich trwania. Brak też automatycznych narzędzi powiadamiania pasażerów o awariach - ponad 20% respondentów panelu CAWI oceniło dostępność informacji w miastach o awariach jako złą lub bardzo złą. Często w sytuacjach awaryjnych tablice informacji pasażerskiej na przystankach są wręcz wygaszane. Podczas webinarium uczestnicy wymieniali doświadczenia i zastanawiali się nad rolą informacji w zarządzaniu miastem i jego transportem.

Jedna z prezentacji dotyczyła elektromobilności, jej barier rozwojowych i informacyjnych. Podczas spotkania nie zabrakło także rozważań na temat

tego, jak miasta poradziły sobie z informacją o i w transporcie w czasie epidemii COVID-19.

W drugiej części spotkania skupiono się na informacji od pasażera. Podkreślono, że kluczowymi czynnikami dla rozwoju inteligentnego miasta są składniki otoczenia warunkujące możliwości wykorzystania informacji. Znajduje się wśród nich zarówno kultura zarządzania miastem i transportem, kapitał społeczny, jak i poziom rozwoju cywilizacyjno-gospodarczego oraz stan infrastruktury teleinformatycznej.

Podczas warsztatu oraz sesji jeden na jeden zastanawiano się jak w tym wszystkim odnajduje się informacja na rzecz pasażera - jak, gdzie, kiedy, o czym informować oraz, jak, gdzie, kiedy i o co pytać pasażerów, aby miasto i jego transport były silne informacją.

Szczegółowe podsumowanie spotkania wraz z prezentacjami jest już dostępne na stronie www.cupt.gov.pl.

Autor:

Edyta Boratyńska-Karpiej, Ekspert
Departament Analiz Transportowych i Programowania,
CUPT

Transport dla wszystkich



„O DOSTĘPNOŚCI W CUPT – STANDARD TRANSPORTOWY W PRAKTYCE” – PODSUMOWANIE PIERWSZEGO PÓŁROCZA CYKLU

Za nami 6 miesięcy działań w ramach cyklu „O dostępności w CUPT – standard transportowy w praktyce”. Był to owocny czas. Nie przestaliśmy działać mimo pandemii COVID-19. Odbyło się 6 spotkań: 2 – stacjonarnie w siedzibie CUPT i 4 – on-line.

Spotkanie 1: 23.01.2020 r. - Nie tylko Braille - trendy związane z nawigacją dla niewidomych

Spotkanie posłużyło spojrzeniu na zagadnienia związane z transportem oczami osoby niewidzącej i skonfrontowaniu jej potrzeb z możliwościami wdrażanych rozwiązań. Beneficjenci funduszy UE (PKP PLK S.A., Łódzka Kolej Aglomeracyjna S.A., PKP S.A. i MPK Poznań) przedstawili przykłady implementacji dostępnych rozwiązań w projektach już zrealizowanych oraz opowiedzieli o planach na przyszłość. Ekspertki dyskutowali o postępie technicznym i technologicznym w kontekście nawigacji osób niewidomych i niedowidzących, zastanawiając się jak świat będzie wyglądał

za 10 czy 30 lat i co my jako osoby projektujące i wdrażające możemy zrobić, żeby ułatwić im życie.

Spotkanie 2: 27.02.2020 r. - Wsiąść do pociągu byle jakiego, nie dbać o to... czy jesteś na wózku lub z wózkiem.

Tematem przewodnim wydarzenia były rampy i inne urządzenia pozwalające wsiąść do pociągu osobom poruszającym się na wózku lub podróżującym np. z wózkiem dziecięcym. Zagadnienie było rozpatrywane z punktu widzenia wszystkich grup interesariuszy: zamawiających, projektantów, osób obsługujących i bezpośrednich użytkowników takich rozwiązań.

Podczas spotkania rozmawialiśmy o praktycznych aspektach wdrażania w życie wymogów określonych w rozporządzeniu Komisji Europejskiej nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (tzw. TSI PRM) oraz standardach dostępności. Ekspertki dyskutowali o plusach i minusach rozwiązań mechanicznych uruchamianych ręcznie lub maszynowo. Poddaliśmy analizie także różne rodzaje wózków (elektryczne i aktywne), by w efekcie wymienić się doświadczeniami związanymi z obsługą i eksploatacją tych urządzeń.



Spotkanie 3: 23.04.2020 r. - Dostępne miejsca higieny na kolei

Trzecie z cyklu, a pierwsze w formie online spotkanie poświęcone było miejscom higieny na dworcu i w taborze kolejowym. Webinarium rozpoczęło się od prezentacji obowiązujących przepisów i ukazania złych oraz dobrych praktyk popartych konkretnymi

przykładami. Podczas dwóch paneli dyskusyjnych uczestnicy mieli możliwość zapoznania się z charakterystyką procesu projektowania toalet i zastanawiali się, jakie czynniki wpływają na decyzje dotyczące ich wielkości, usytuowania i organizacji. Kwestię tę rozpatrywano również w kontekście stosowania zasad projektowania uniwersalnego, czego owocem była dyskusja nad możliwością wypracowania rozwiązań w pełni uniwersalnych i odpowiadających wszystkim bez wyjątku.

Spotkanie 4: 07.05.2020 r. - Transport dostępny cyfrowo

Tematem przewodnim była kwestia dostępności w cyfryzacji transportu. Podczas spotkania zastanawiano się, co zrobić, aby rozkłady jazdy i systemy sprzedaży biletów - zarówno w postaci stron internetowych, jak i aplikacji mobilnych - mogły służyć wszystkim, a więc także osobom niewidomym i słabowidzącym.

Spotkanie 5: 21.05.2020 r. - Dostępny dźwięk w transporcie

Piąte z serii spotkanie poświęcone było dostępności informacji dźwiękowej w przestrzeni dworców i w pojazdach transportu publicznego. Rozmawiano o dźwięku - projektowaniu systemów nagłaśniających oraz rozwiązaniach technicznych i architektonicznych, które przyczyniają się do lepszej słyszalności informacji przekazywanych na dworcach i w pojazdach. Zaproszeni goście podkreślali, że zrozumiałość przekazu informacji ulega degradacji z uwagi na hałas, pogłos, echo ale również błędy redakcyjne. Przy projektowaniu i wdrażaniu rozwiązań zawsze trzeba zwracać uwagę na realność planowanych działań. Każde miejsce ma swoje ograniczenia i nie zawsze da się uzyskać przekaz odpowiedniej jakości (przykładem jest peron podczas wjazdu pociągu).



Spotkanie 6: 18.06.2020 r. - Sposoby na pokonywanie poziomów w infrastrukturze transportowej

Podczas spotkania rozmawialiśmy o urządzeniach, które pozwalają pokonać różnicę w poziomach na dworcach i przystankach kolejowych. Zwykle mamy trzy rodzaje organizacji takiej przestrzeni (lub budynku) - pochylnie, platformy przyschodowe i windy. Czasem te ostatnie zastępowane są podnośnikami. Każde z rozwiązań ma swoje wady i zalety, a zastosowanie każdego z nich można odpowiednio uzasadnić. Zalecenia w obowiązujących przepisach są ogólne, a to uwydatnia cenę, jako jeden z ważniejszych kryteriów wyboru. W efekcie czego planowane i stosowane są rozwiązania, które nie mają wiele wspólnego z projektowaniem uniwersalnym i samodzielnością osób ze szczególnymi potrzebami - nie tylko tych z niepełnosprawnościami, ale i osób starszych, z dużym bagażem, rowerem, wózkiem dziecięcym itp.

Podczas spotkania rozmawiano o możliwych rozwiązaniach problemu. Jako inspirację przedstawiono zastosowania zaimplementowane m.in. w operze w Sidney, zrealizowane przez firmę Sesame Access for All. Flagowym przykładem w Polsce są innowacyjne rozwiązania w Muzeum Warszawy, którego przedstawiciel również podzielił się doświadczeniami.

Podsumowując, we wszystkich 6 spotkaniach wzięło udział blisko 400 osób. Dodatkowym plusem formuły spotkań on-line okazało się zniwelowanie barier związanych z wielkością sali konferencyjnej w siedzibie CUPT, dzięki czemu w jednym ze spotkań uczestniczyło blisko 90 osób. Każde wydarzenie organizowane przez CUPT propagowało jak najszerzej i jak najdokładniej zasadę dostępności w transporcie. Naszym celem była także integracja środowiska zainteresowanych grup społecznych, pokazanie możliwości i wypracowanie dzięki temu rozwiązań na przyszłość, tzn. w kolejnej perspektywie finansowej.

Każde spotkanie zostało podsumowanie w formie opracowania zawierającego najważniejsze aspekty poruszanych zagadnień i rekomendacje na przyszłość. Razem z ekspertami dotyczącymi poszczególnych wątków są one dostępne w zakładce Dostępność na stronie www.cupt.gov.pl.

Z ankiet zebranych od uczestników po kilku spotkaniach wynika, że blisko 95% osób oceniło ich wartość merytoryczną wysoko i bardzo wysoko. Ponadto, podczas prowadzonych dyskusji podjęto kolejne wątki i tematy, które warto rozwinąć w przyszłości. Biorąc pod uwagę potrzeby Beneficjentów CUPT, podjęliśmy decyzję o kontynuacji organizacji spotkań w ramach cyklu.

Poniżej przedstawiamy harmonogram spotkań na III kwartał 2020 r.:

- **Spotkanie 7: 24.09.2020 r.**
Zabytkowa infrastruktura a dostępność
- **Spotkanie 8: 15.10.2020 r.**
Transport a autyzm
- **Spotkanie 9: 19.11.2020 r.**
Obsługa pasażera z niepełnosprawnością
- **Spotkanie 10: 10.12.2020 r.**
Transport dostępny dla osób starszych

Cykl, zgodnie z ideą, nadal będzie propagować dostępność, integrować środowisko, tworzyć platformę do wymiany poglądów i doświadczeń oraz zbierać dobre praktyki. Chcemy poznawać i pokazywać rozwiązania, które beneficjenci już wdrożyli i eksponować dobre praktyki oraz wykorzystywane technologie. Odpowiemy sobie na pytanie - czy i jak można skalować różnorodne rozwiązania w obszarze dostępności. Ważnym elementem w toku kolejnych spotkań będzie dyskusja o finansach - ile takie rozwiązania kosztują, jak wdrożyć je możliwie najmniejszym kosztem nie tracąc przy tym jakości? Zastanowimy się też nad ograniczeniami i barierami we wdrażaniu inicjatyw

z zakresu dostępności oraz sposobami na to, jak im przeciwdziałać.

Zachęcamy do współpracy i aktywnego włączenia się w działania na rzecz propagowania i rozwijania dostępności transportu dla osób z niepełnosprawnością i ograniczoną mobilnością w ramach cyklu „O dostępności w CUPT – standard transportowy w praktyce”. Propozycje tematów zgłaszać można drogą mailową: dostepnosc@cup.t.gov.pl.

Szczegóły dotyczące zrealizowanych, a także planowanych spotkań dostępne są na stronie www.cupt.gov.pl.

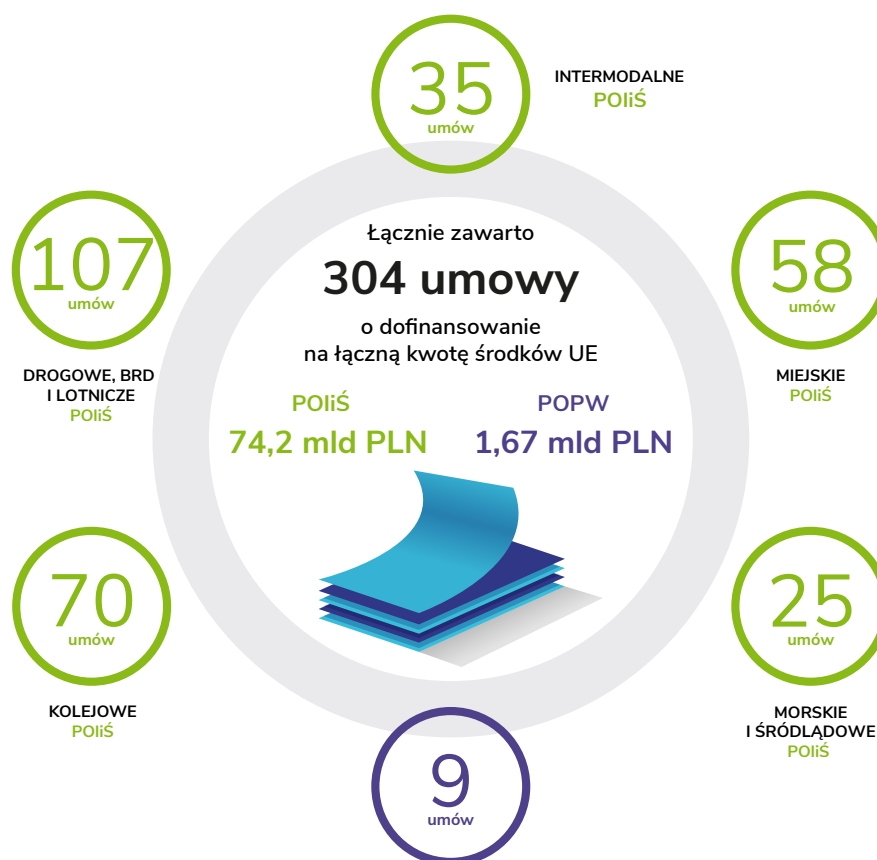
Autor:

Edyta Boratyńska-Karpiej, Ekspert
Departament Analiz Transportowych i Programowania,
CUPT

FAKTY CUPT

Zaawansowanie **Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 - 2020**
i **Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014 - 2020** w CUPT
(stan na dzień 29.05.2020 r.)

Podpisane Umowy w podziale na branże (szt.)

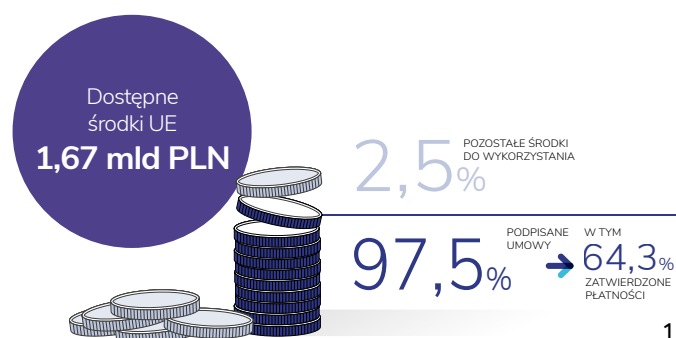


Wykorzystanie dostępnych środków UE (%)

POliŚ



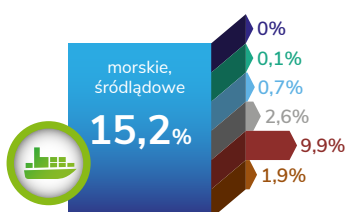
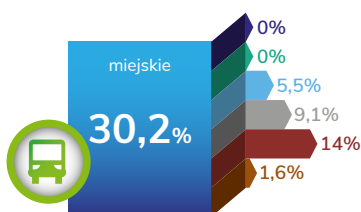
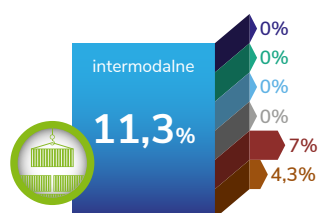
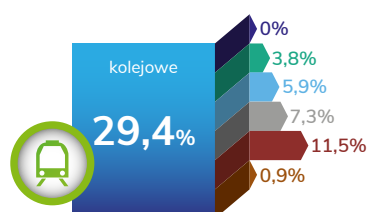
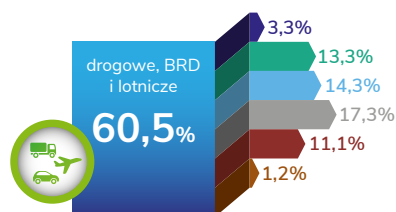
POPW



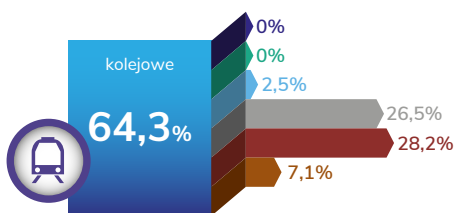
Zatwierdzone płatności w poszczególnych branżach (%)

2015 2016 2017 2018 2019 2020

POIŚ

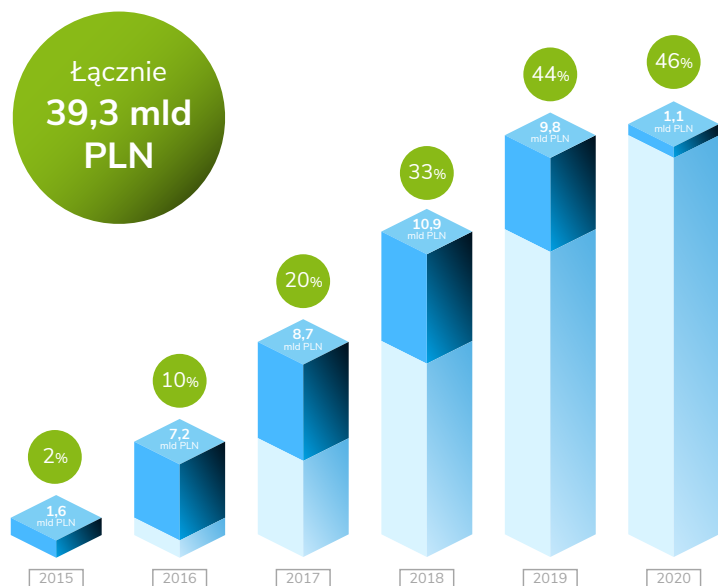


POPW

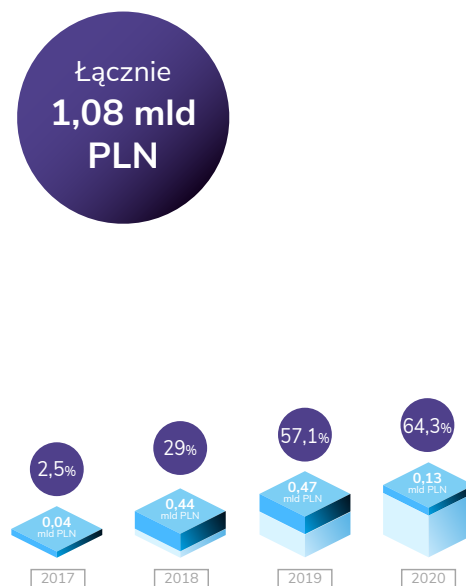


Zatwierdzone płatności globalnie - środki UE (mld PLN i %)

POIŚ



POPW

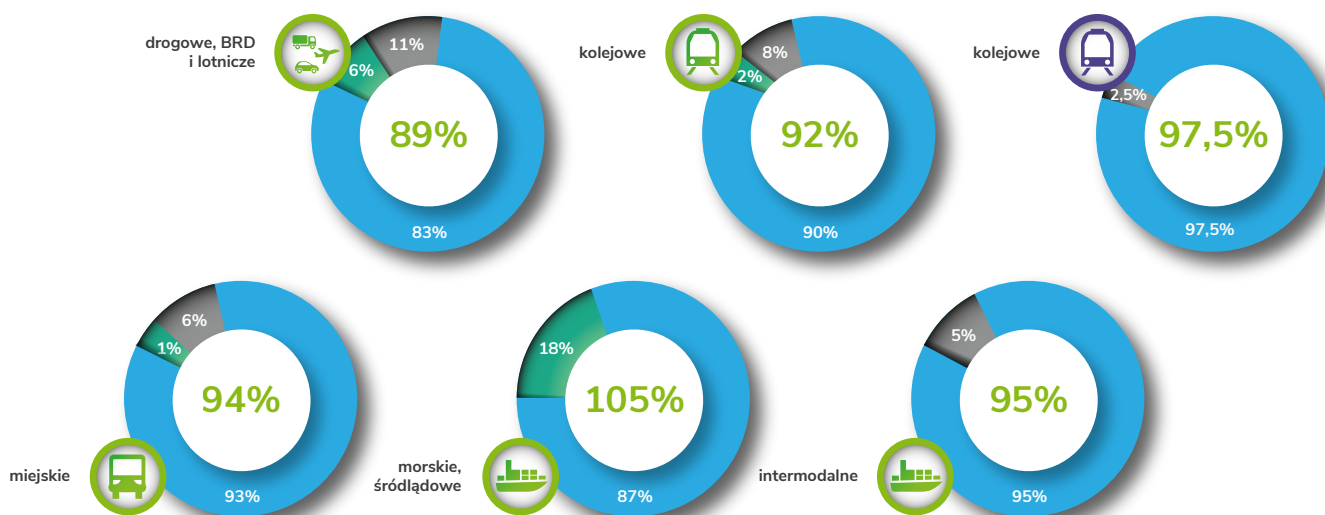


Wykorzystanie środków UE - Umowy i Wnioski w podziale na branże (%)

Podpisane Umowy Wnioski w ocenie Pozostało do wykorzystania

POIiŚ

POPW

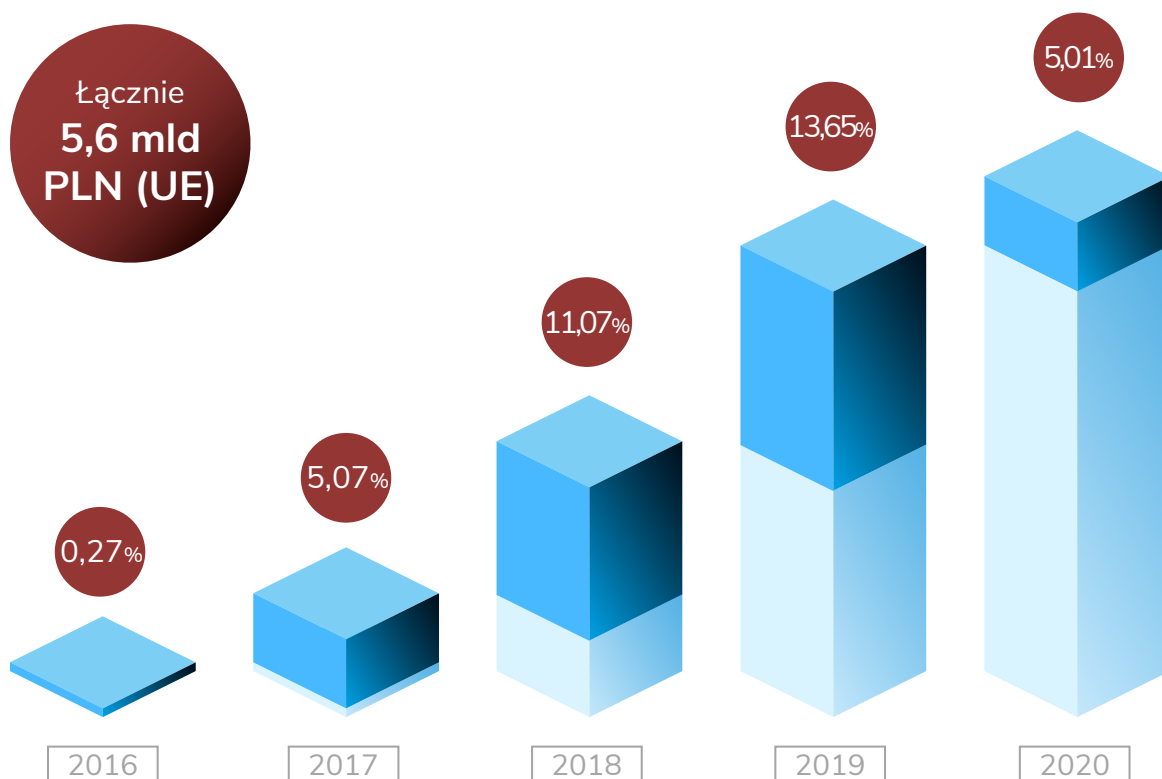


Zaawansowanie Instrumentu „Łącząc Europę” – CEF w CUPT (stan na dzień 31.05.2020 r.)

Podpisane GA w podziale na branże (szt.)

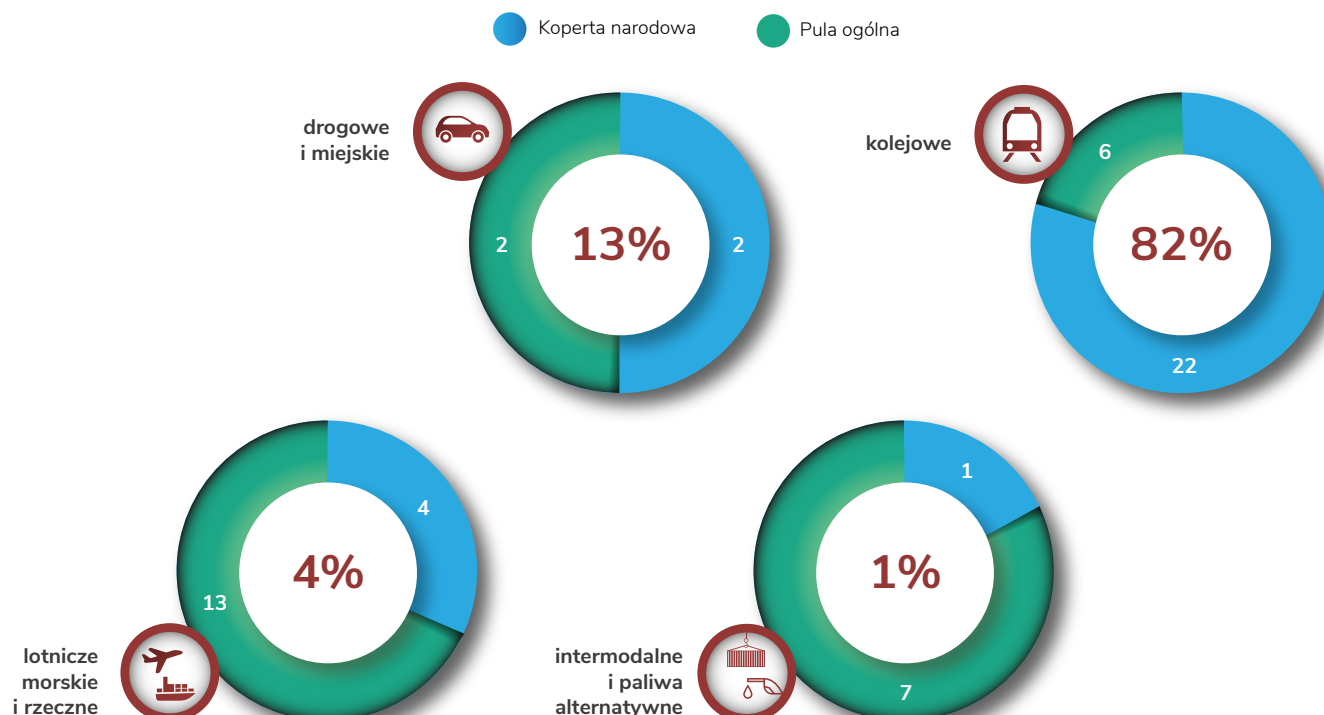


Zatwierdzone płatności realizowane za pośrednictwem CUPT (%)*



*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 CUPT



9 lipca – Dyskusja on-line: „Transport publiczny dla wszystkich”. Wnioski z dyskusji będą stanowić podstawę do opracowania agendy warsztatów organizowanych przez CUPT jesienią 2020 r. dla przedstawicieli Instytucji Zarządzających, Instytucji Pośredniczących i Audytowych w procesie dystrybucji środków z UE zajmujących się problematyką dostępności.



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



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