



# BIULETYN INFORMACYJNY

nr 07/2020

LIPIEC 2020 r.

W NUMERZE:

**Transport intermodalny w Polsce szansą czy wyzwaniem?**

**Dostępny dla wszystkich dźwięk w transporcie**

## AKTUALNOŚCI



### Ponad 140 mln zł dla PKP Intercity na 83 unowocześnione wagony

PKP Intercity odebrało 83 wagony, które dla przewoźnika zmodernizowała bydgoska PESA. Z unowocześnionych wagonów korzystają już pasażerowie w całej Polsce, a w sierpniu wagony zaczną kursować na kolejnych trasach.

[Czytaj więcej...](#)



### Aktualizacja listy rankingowej Konkursu Nr POLiŚ.3.2/1/16 – 14.07.2020 r.

W związku z rozwiązaniem dwóch umów o dofinansowanie i wycofaniem z Konkursu jednego z projektów oraz akceptacją listy projektów wybranych do dofinansowania w ramach konkursu nr POLiŚ.3.2/1/16 przez IZ POLiŚ CUPT zaktualizowało listę rankingową w powyższym zakresie.

[Czytaj więcej...](#)



### Rozporządzenie MFiPR ws. warunków obniżania wartości korekt finansowych

20.07.20 r. w Dzienniku Ustaw pod poz. 1264 opublikowane zostało Rozporządzenie zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków obniżania wartości korekt finansowych oraz wydatków poniesionych nieprawidłowo związanych z udzielaniem zamówień z dnia 22.06.2020 r. (tzw. Taryfikator).

[Czytaj więcej...](#)



## AKTUALNOŚCI



### 167 mln zł wsparcia z UE na inwestycje w portach morskich w Szczecinie, Gdyni i Świnoujściu

Ponad 167 mln zł z POIiŚ, zostanie przeznaczona na modernizację dostępu drogowego do portu w Szczecinie, pogłębienie toru podejściowego do portu Gdynia oraz na zakup statku pożarniczego uzupełniającego flotę Portowej Straży Pożarnej Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

[Czytaj więcej...](#)



### 1,9 mld zł z UE na inwestycje transportowe z Instrumentu Łącząc Europę

Pięć polskich projektów transportowych otrzyma dofinansowanie z Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) w ramach naboru, który zakończył się w lutym tego roku. Wartość projektów to w sumie 2,6 mld zł z czego 73% pokryją środki unijne.

[Czytaj więcej...](#)



### Webinar CUPT: Transport publiczny dla wszystkich – 09.07.2020

Podczas webinarium zostały m.in. przedstawione materiały pokazujące wyzwania w zakresie korzystania z różnych rodzajów transportu przez osoby z ograniczoną mobilnością. Prowadzona dyskusja była bazą do opracowania agendy jesiennych warsztatów, organizowanych w ramach REGIO Communities of Practitioners.

[Czytaj więcej...](#)

## AKTUALNOŚCI



### Budowa dworca w Kraśniku rozpoczęta!

W Kraśniku powstanie nowy, komfortowy dworzec kolejowy. W obiekcie zostaną zastosowane udogodnienia dla wszystkich grup podróżnych oraz innowacyjne rozwiązania technologiczne.

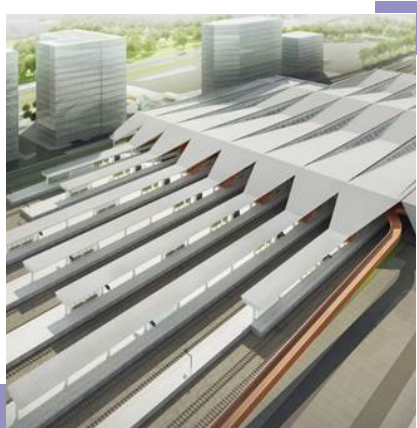
[Czytaj więcej...](#)



### Startuje budowa dworca Świdnik Miasto

Dworzec Świdnik Miasto powstanie w formule Innowacyjnego Dworca Systemowego, będzie niewielkich rozmiarów, komfortowy, nowoczesny oraz proekologiczny.

[Czytaj więcej...](#)



### Rozpoczyna się budowa nowoczesnej Warszawy Zachodniej

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podpisały umowę na modernizację stacji Warszawa Zachodnia. Inwestycja za ponad 1,9 mld zł netto, będzie zakończona do 2023 r. Projekt ubiega się o współfinansowanie z POIiŚ.

[Czytaj więcej...](#)



## AKTUALNOŚCI



### Pojedziemy szybciej! 200 MLN Zł z UE dla linii Częstochowa - Zawiercie

Dzięki POliŚ podróże na trasie Częstochowa - Zawiercie będą krótsze. Podróżni mogą korzystać z nowych peronów w Częstochowie Raków i Żarkach Letnisko. Zmodernizowano także ponad 70 km torów.

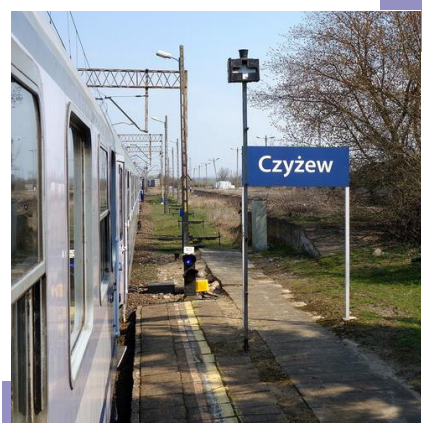
[Czytaj więcej...](#)



### KSP otrzymała wsparcie z POliŚ na zakup środków i urządzeń do ochrony przeciwdziałania skutkom COVID-19

Dzięki podpisanemu Aneksowi pomiędzy CUPT a Komendą Stołeczną Policji do Umowy o Dofinansowanie do KSP trafiły środki ochrony osobistej dla funkcjonariuszy w celu przeciwdziałania rozszerzeniu pandemii COVID-19.

[Czytaj więcej...](#)



### Fundusze europejskie napędzają kolej na Podlasiu

Kolejny odcinek międzynarodowej trasy powstaje przy wsparciu instrumentu CEF „Łącząc Europę”. Projekt „Prace na linii kolejowej E75 na odcinku Czyżew-Białystok” to kompleksowa modernizacja 71 km odcinka linii E-75. Realizowana jest w dwóch etapach a ich łączna wartość to ok. 900 mln euro.

[Czytaj więcej...](#)

## AKTUALNOŚCI



Prawie 70 MLN ZŁ z UE na nowo otwarty dworzec kolejowy w podkarpackim!

To pierwszy z dwóch dworców w województwie podkarpackim realizowany w formule Innowacyjnego Dworca Systemowego i sześciu, które zostaną przebudowane w ramach Programu Inwestycji Dworcowych na lata 2016-2023 w tym regionie kraju.

[Czytaj więcej...](#)



Webinarium TOB: Intermodal w Polsce – szansa czy wyzwanie?

1 lipca 2020 r. odbyło się kolejne spotkanie Transportowego Obserwatorium Badawczego. Głównym tematem spotkania tym razem był transport intermodalny.

[Czytaj więcej...](#)

## COVID-19: INFORMACJE DLA BENEFICJENTÓW

---



**Fundusze Europejskie**  
Polska Wschodnia

Zbiór wyjaśnień wybranych przepisów ustawy z dnia 3.04.2020 r. o szczególnych rozwiązaniach wspierających realizację programów operacyjnych w związku z wystąpieniem COVID-19 w 2020 r.

Po ponad dwóch miesiącach funkcjonowania rozwiązań wprowadzonych specustawą fundusową przekazujemy Państwu kolejny Zbiór Wyjaśnień. A w nim zaaktualizowane interpelacje prawne istotnych rozwiązań oraz wskazówek ułatwiających ich zastosowanie na poziomie poszczególnych projektów.

[Czytaj więcej...](#)

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.

Koniec przyjmowania wniosków 31 lipca 2020 r.

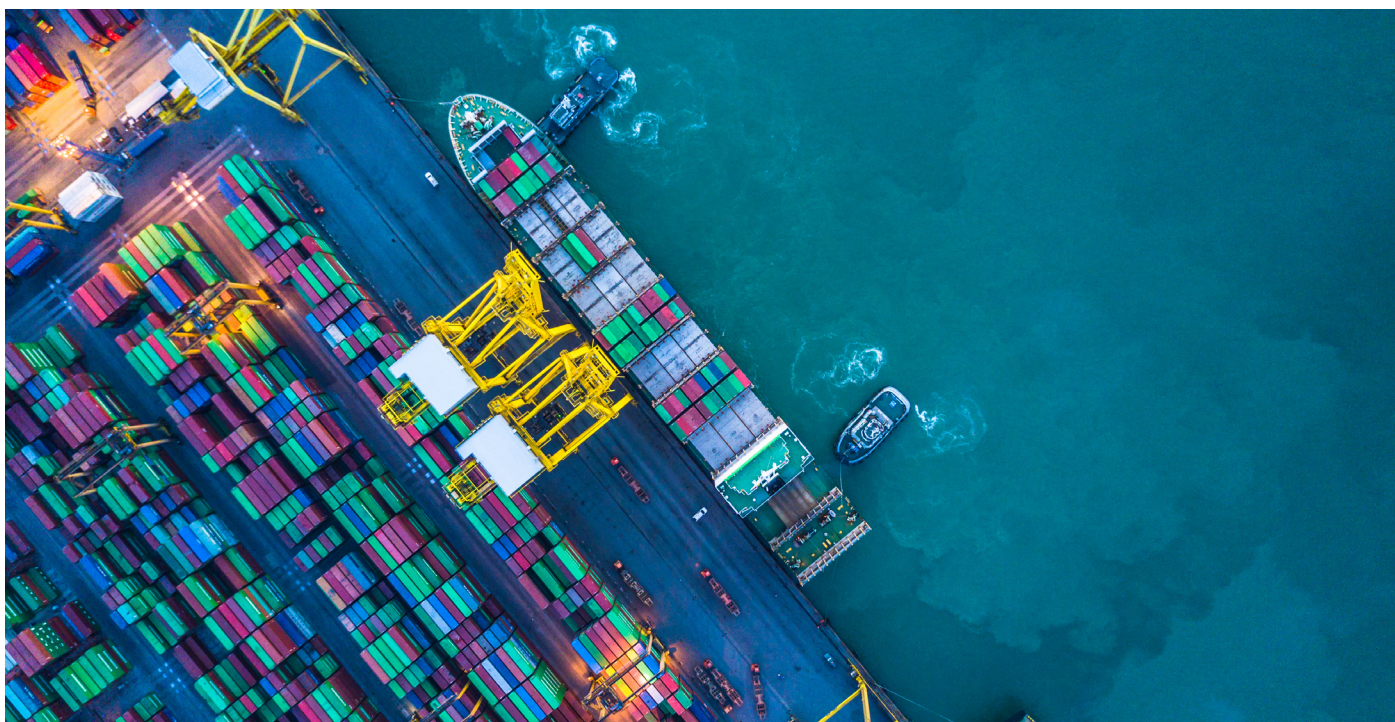
[Czytaj więcej...](#)



TEMAT MIESIĄCA:

## TRANSPORT INTERMODALNY W POLSCE SZANSĄ CZY WYZWANIEM?

W ostatnich latach rynek transportu intermodalnego w Polsce dynamicznie rośnie. Tylko w transporcie kolejowym wzrósł aż trzykrotnie. Według ekspertów, przewozy intermodalne niebawem mają szansę stać się kluczową częścią kolejowego transportu towarowego w Polsce. W związku z tym warto zastanowić się czy transport intermodalny stanowi szansę dla Polski, a jeśli tak, to jakie ta szansa niesie ze sobą wyzwania. O tym dyskutowano 1 lipca br. podczas spotkania w ramach Transportowego Obserwatorium Badawczego (TOB).



Transport intermodalny (Intermodalny transport towarowy) to przewóz ładunków wykorzystujący więcej niż jeden rodzaj transportu. Najważniejszą regułą jest wykorzystanie tylko jednej jednostki ładunkowej, np. kontenera lub nadwozia wymiennego, na całej trasie przewozów, bez przeładunku samego towaru przy zmianie rodzaju transportu.<sup>1</sup>

### **Kolejowe przewozy intermodalne w Polsce**

Z roku na rok następuje wzrost przewozów intermodalnych. W 2010 r. liczba przewiezionych TEU była bliska 600 tys., 5 lat później nastąpił prawie 100 % wzrost. W roku 2019 został pobity rekord - przeładowano ponad 2 mln TEU, czyli prawie 4 razy więcej niż 2010 r.

<sup>1</sup> Encyklopedia zarządzania, źródło: [https://mfiles.pl/pl/index.php/Transport\\_intermodalny](https://mfiles.pl/pl/index.php/Transport_intermodalny) - dostęp 12.07.2020 r.

Według danych Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) w 2010 r. w Niemczech było 146 terminali, w Holandii 50, a we Włoszech 46. Dla porównania - w Polsce funkcjonowało wtedy 26 terminali (czynnie wykorzystywanych przez transport kolejowy).

W 2019 roku w Niemczech jest 177 działających terminali, a we Włoszech 49. Natomiast największy wzrost osiągnęła Francja o 53 terminale w ciągu 9 lat. W Polsce aktualnie zlokalizowanych jest 39 aktywnych terminali (w tym również morskich).

Tabela 1. Liczba TEU w przewozach intermodalnych. Źródło: UTK

	I kwartał	II kwartał	III kwartał	IV kwartał	SUMA	Zmiana do roku 2010
<b>2019</b>	513 065	511 300	540 579	572 178	2 137 122	266,18
2018	420 750	449 889	486 211	536 674	1 893 524	224,44
2017	393 702	406 479	416 855	448 143	1 665 179	185,32
2016	309 470	342 802	368 887	415 169	1 436 328	146,11
<b>2015</b>	284 399	263 020	281 173	323 173	1 151 753	97,35
<b>2010</b>	132 412	152 255	152 588	146 368	583 623	

## Czy mamy warunki do rozwoju?

Jest kilka czynników sprzyjających rozwojowi transportu intermodalnego w naszym kraju:

- korzystne położenie Polski – na skrzyżowaniu głównych europejskich korytarzy transportowych – wschód-zachód i północ-południe;
- ukierunkowana na rozwój proekologicznych rodzajów transportu i zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska oraz wypadkowości polityka transportowa UE. Jej założenia zawarto w Białej Księdze w 2011 r.;
- rosnąca wymiana międzynarodowa, która zwiększa popyt na przewozy międzynarodowe;
- rosnący popyt na przewozy towarów wysoko przetworzonych o wysokiej podatności na technologie transportu kombinowanego;
- rezerwy zdolności przewozowej transportu kolejowego i perspektywa przejścia przez kolej części przewozów z transportu drogowego.

Zdaniem niektórych ekspertów zbyt dużą wagę przywiązuje się do położenia geograficznego Polski. Faktem jest jednak, że Polska leży na trasie głównych europejskich korytarzy transportowych wiodących z Europy Zachodniej w kierunku Azji oraz szlaku z Europy Północnej do Morza Śródziemnego. Istotne znaczenie ma również dostęp do Morza Bałtyckiego i związane z tym możliwości przewozu osób i towarów z portów: Gdańska, Gdyni, Szczecina i Świnoujścia.

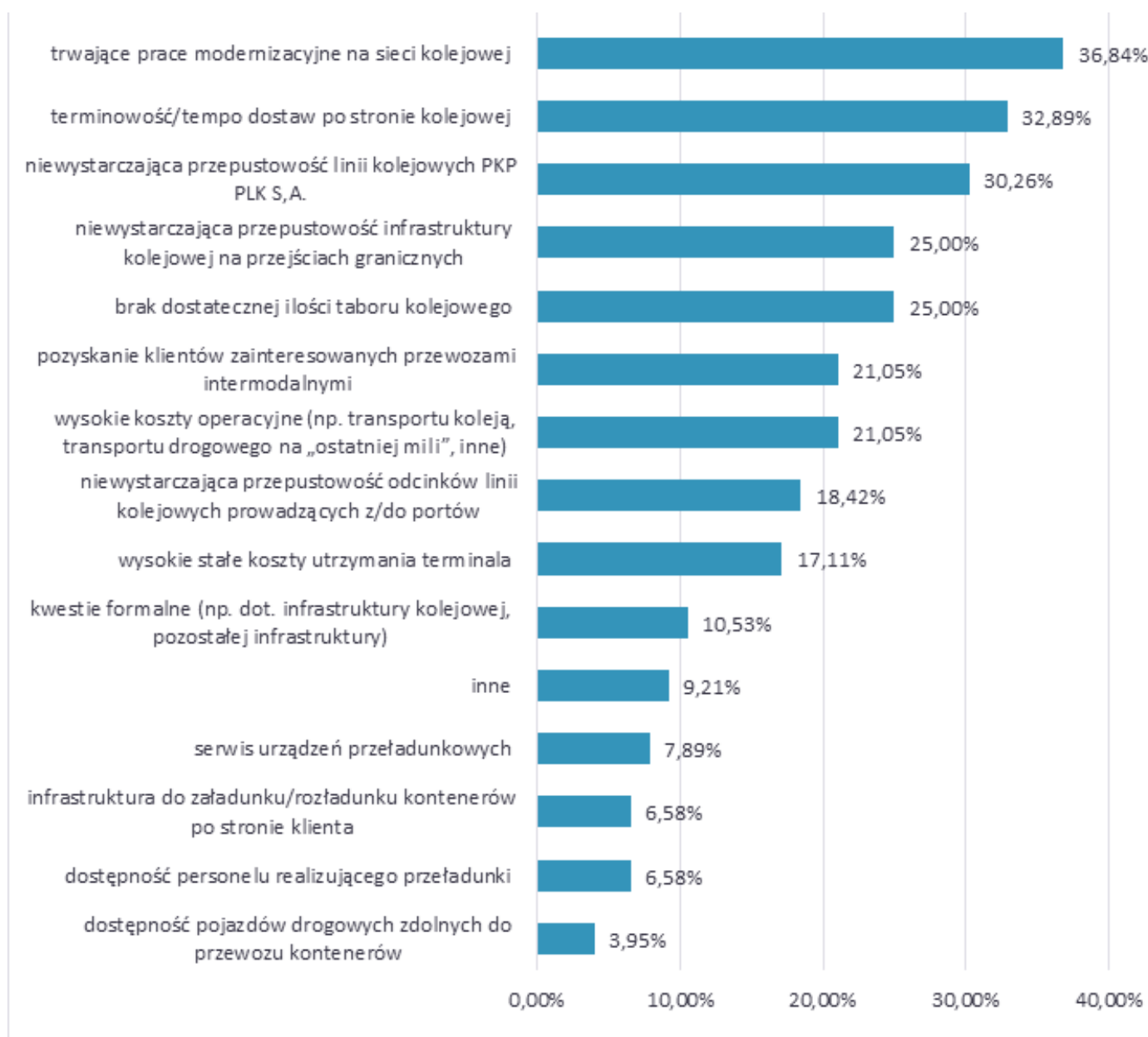
## Wyzwania w transporcie intermodalnym

Pomimo wzrostu przeładunku, budowie nowych terminali, inwestycji w rozbudowę infrastruktury punktowej i liniowej (m.in. dofinansowanej z POIiŚ dla którego CUPT pełni funkcję Instytucji Pośredniczącej) nadal **transport intermodalny napotyka wiele barier, które powstrzymują go od tego, by w pełni rozwinąć się w Polsce.** W I kwartale 2020 r. UTK oraz Najwyższa Izba Kontroli (NIK) opublikowały raporty dotyczące

analizy systemu transportu intermodalnego. Z obu dokumentów wynika, że **największym problemem jest stan infrastruktury kolejowej, niska przepustowość na szlakach kolejowych oraz wysokie stawki za dostęp do infrastruktury kolejowej**. Potwierdziły to badania ankietowe przeprowadzone przez CUPT, a także dyskusja podczas spotkania Transportowego Obserwatorium Badawczego pn. „Intermodal

w Polsce – szansa czy wyzwanie?”, które odbyło się 1 lipca 2020 r. w formie webinarium.

Wszystkie zidentyfikowane problemy nie są nowe. Powtarza się je od wielu lat. Na pytanie o to, co obecnie stanowi największy problem w prowadzeniu działalności w ramach przewozów intermodalnych rozkład odpowiedzi przedstawia się następująco<sup>2</sup>:



Źródło: Opracowanie własne CUPT.

<sup>2</sup> Na podstawie badania przeprowadzonego przez CUPT w marcu 2020 r. wśród przedstawicieli branży intermodalnej. Pytanie było wielokrotnego wyboru.



Wydaje się więc, że pokonanie zidentyfikowanych barier jest największym wyzwaniem dla transportu intermodalnego. Pozostaje pytanie czy warto podjąć działania na rzecz przezwyciężenia istniejących barier?



### **Czy transport intermodalny to szansa?**

Zdaniem ekspertów uczestniczących w spotkaniu TOB „Intermodal w Polsce – szansa czy wyzwanie?”, transport intermodalny to system, w który warto zainwestować. Intermodal jest szansą na rozwój kolei. Rozwijając gałąź transportu kolejowego spowodujemy, że transport w Polsce będzie bardziej zrównoważony. Jako kraj, wpisujemy się w realizację europejskiej polityki niskoemisyjności. Powinniśmy

również pamiętać, że rozwój transportu intermodalnego daje możliwości gromadzenia dużej liczby danych, na podstawie których Polska może budować swoją przewagę konkurencyjną w postaci dopasowanej, spersonalizowanej logistyki opartej na nowoczesnej infrastrukturze. To wszystko przyczyni się do wpływu większych środków do budżetu państwa za sprawą dochodów z podatków typu CIT, VAT czy akcyza.

Należy uświadamiać użytkowników o możliwościach i zaletach transportu intermodalnego. Ważna jest współpraca wszystkich uczestników intermodalnych, nie tylko przy wymianie informacji, czy doświadczeń, ale także w propozycji nowych rozwiązań. CUPT będzie podejmował dalsze działania na rzecz promowania tego systemu transportowego.

Zachecemos do zapoznania się z [materiałami ze spotkania](#).

Autor:

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

# Transport dla wszystkich



## DOSTĘPNY DLA WSZYSTKICH DŹWIĘK W TRANSPORCIE<sup>1</sup>

Liczne badania pokazują, że niedostłuch łączy się ze znacznym pogorszeniem jakości życia. Wpływa na samodzielność, a osoby cierpiące na ubytek słuchu częściej doświadczają społecznej izolacji oraz depresji. Codzienne czynności zaczynają sprawiać trudności. Słabosłyszący seniorzy często rezygnują z aktywności, ponieważ nie są w stanie w pełni w nich uczestniczyć. Dodatkowo pogarszają się kontakty z bliskimi, gdyż rozmowy są dla osoby słabosłyszącej dużym wysiłkiem i nie sprawiają już tak dużej przyjemności. Trudności w rozumieniu mowy prowadzą do frustracji, co z kolei może stać się przyczyną wycofania i samotności. Jeszcze trudniej mają osoby niesłyszące. Jako pozbawione jednego ze zmysłów, muszą radzić sobie w życiu przy pomocy pozostałych.

Wspomnianym następstwom psychologicznym można jednak zapobiegać. Możemy to robić również my – osoby wdrażające projekty transportowe. Przekazywanie informacji za pomocą dźwięku stanowi przecież ogromną przewagę we wszystkich kanałach informowania pasażerów. W transporcie publicznym, z którego korzystają ludzie, spotykamy się z dźwiękiem na każdym etapie podróży.

Z komunikatów głosowych w pojazdach komunikacji miejskiej korzystają nie tylko

osoby z niepełnosprawnością, ale również osoby starsze, osoby, które w mieście są po raz pierwszy, a także zwykli pasażerowie, którzy nie zawsze chcą patrzeć na krajobraz lub tablice kierunkowe. Informacja głosowa jest również wykorzystywana w transporcie dalekobieżnym krajowym i międzynarodowym z wykorzystaniem wszystkich znanych środków lokomocji. Dlatego właśnie wyłania się ogromna potrzeba, aby ten dźwięk był maksymalnie wyraźny i zrozumiały dla jak najszerszej grupy odbiorców. W przypadku osób z uszczerbkiem

<sup>1</sup> Tematowi dostępnego dźwięku poświęcone było 5 spotkanie z Cyklu O dostępności w CUPT – standard transportowy w praktyce. Materiały ze spotkania dostępne na <https://www.cupt.gov.pl/dostepnosc>

narządu słuchu, często nie wystarczy tylko zwiększyć głośność komunikatu, ale wręcz istnieje potrzeba wyodrębnienia żądanych dźwięków z pozostałych, które są w otoczeniu.

### **Potrzeby informacyjne osób słabosłyszących**

O aspekcie potrzeb osób słabosłyszących w zakresie informacji dźwiękowej w transporcie rozmawiałam z Konradem Galińskim – ekspertem Spółdzielni Socjalnej FADO. Jest osobą słabowidzącą i słabosłyszącą. W obu tych przypadkach, to właśnie dźwięk ma ogromne znaczenie. Jest głównym źródłem komunikacji z otoczeniem. Jego zdaniem aby podróż można było nazwać komfortową, trzeba zadbać o jakość dźwięku, który dociera do ucha. Wyraźne komunikaty głosowe na dworcach i w pociągach, wyraźny głos obsługi kasowej, bo pomimo rozwijania internetowych kanałów sprzedaży biletów, to wciąż kasy są niezbędne w przypadku podróży z wieloma przesiadkami lub na wyjazdy zagraniczne. Do poprawy jakości komunikacji można zastosować pętlę indukcyjną dla osób słabosłyszących, a dla pozostałych, które nie posiadają aparatu słuchowego, po prostu zastosować odpowiedni system głośników i mikrofonów. Na komfort wpływa również ilość komunikatów głosowych, np. w pociągu, gdy kierownik pociągu zapowiada najbliższą stację, optymalne byłoby aby komunikat został powtórzony jeszcze raz w tym samym języku, aby można było skupić się na tej informacji. Oczywiście, na komfort podróży wpływają ogólne czynniki, które również wpływają na innych pasażerów, tak jak klimatyzacja, wygodne i estetyczne wnętrza, krótki czas przejazdu, dostęp do gniazda elektrycznego oraz do Internetu. Fakt, że

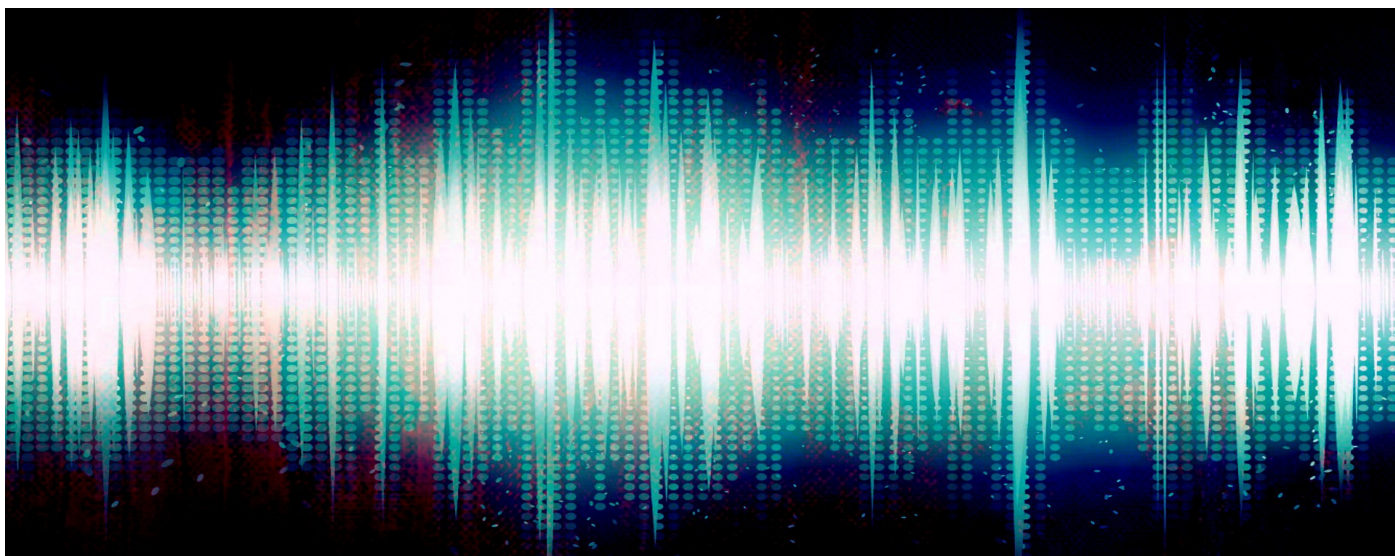
nowe lub zmodernizowane pociągi są cichsze niż te sprzed modernizacji, również wpływa pozytywnie na jakość odbywanej podróży.



Pan Galiński zapytany o 3 przykłady ciekawszych projektów/rozwiązań, które zafunkcjonowały po wejściu Polski do UE stwierdził: „Tak naprawdę, w Polsce po wstąpieniu do Unii Europejskiej, w kwestii dostępności zmieniło się dużo dla osób słabowidzących i niewidomych, a także dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich. Rozwiązania dla osób słabosłyszących pojawiają się dopiero od kilku lat. Nie są one tak popularne na dworcach i w pociągach, jak rozwiązania np. dla osób niewidomych. Oczywiście, jest to związane z potrzebami tej konkretnej grupy pasażerów. Potrzebą nadrzędną jest to, aby informacja przekazywana pasażerowi była dla niego zrozumiała. To jest główna potrzeba osób słabosłyszących.

- PKP kilka lat temu wprowadziło zapowiedzi głosowe na dworcach w formie syntezatora mowy. Dla osoby słabosłyszącej jest to rozwiązanie bardzo dobre, gdyż taki komunikat





jest pozbawiony dodatkowych czynników, które zniekształcają wypowiedź, takich jak: szum, tempo mówienia megafonistki, a nawet wady wymowy, które wpływają na jakość odbioru dźwięku. Ten sam syntezytor jest stosowany na wielu dworcach, co ułatwia wyławianie go z otoczenia stacji. Podobne rozwiązanie zaczęto stosować w niektórych pociągach, gdzie zapowiedzi następnych przystanków są nagrane i odtwarzane automatycznie.

- Łódzka Kolej Aglomeracyjna jako pierwsza w Polsce zaczęła instalować w pociągach pętlę indukcyjną, która jest połączona z systemem nagłośnienia. Osoba słabosłysząca ma możliwość słuchania komunikatów głosowych w czasie rzeczywistym, bez konieczności odbioru zakłóceń, które generuje pociąg. Dźwięk docierający do ucha takiego pasażera jest czysty, a więc wyraźny.

- W pociągach coraz częściej pojawiają się tablice z informacją tekstową na temat najbliższych przystanków. Na tych tablicach oznaczona jest innym kolorem najbliższa stacja, a innym kolorem pozostałe stacje. Na tych samych ekranach znajdują się informacje

o temperaturze, prędkości oraz inne ważne informacje. Rozwiązanie to, choć nie jest dedykowane osobom słabosłyszącym, to jest na tyle uniwersalne, że mogą one z niego swobodnie korzystać.”

Zdaniem eksperta obecnie dla osoby słabosłyszącej największym problemem są komunikaty głosowe, a raczej ich zrozumienie. W przypadku dworców, na których używany jest syntezytor mowy, ten problem jest mniejszy, bo nadawany komunikat jest zawsze taki sam. Natomiast w przypadku samych pociągów, ten problem jest znacznie większy. W składach PKP IC, tylko w pojazdach typu Pendolino, FLIRT i DART są nagrane informacje o najbliższych stacjach oraz o innych usługach, z których można skorzystać w podróży. W składach wagonowych nie ma reguły, gdyż zależy to od drużyny konduktorskiej. Często zdarza się, że forma przedstawiania wiadomości zależy od osoby. A zdarza się, że na jednej trasie, w jednym pociągu, zapowiedzi nadają 2 lub nawet 3 osoby i każda z nich jest inna. W przypadku opóźnień, ten problem dotyka każdego. Drużyny zapominają, że wiozą ludzi, którzy denerwują się i nie rozumieją dlaczego pociąg stoi. Często

brakuje informacji uzupełniającej. „Przykładem może być moja podróż z 10 czerwca, gdy konduktor zapowiedział opóźniony o 8 minut odjazd ze stacji Warszawa Wschodnia, ze względu na skomunikowanie, a w rzeczywistości odjechaliśmy z opóźnieniem około 40 minut. Brak informacji na bieżąco jest frustrujący, zwłaszcza jeśli ma się świadomość, że czegoś mogło się nie usłyszeć. Zaś u przewoźników regionalnych zapowiedzi głosowe są przeróżne, a w części pociągów w ogóle ich nie ma”. Żeby zapobiec takim sytuacjom zdaniem eksperta konieczny jest spójny i powszechny system informacji pasażerskiej, który miałby w standardzie powtarzany każdy komunikat tak, aby odebrało go więcej osób niż do tej pory. Zaproponowałbym, aby wszystkie wiadomości zostały nagrane i były odtwarzane automatycznie, również te o opóźnieniach.



„W przypadku sytuacji awaryjnych, proponowałbym schemat komunikatu np.: „Nasz pociąg będzie miał opóźnienie w wyniku skomunikowania z innym pociągiem i opóźnienie wyniesie X minut, o zmianach poinformujemy Państwa w czasie nie dłuższym niż 5 minut

po upływie określonego wyżej czasu.” Takie podejście pozwala zachować spokój wśród pasażerów. Automatyzacja natomiast zdejmuje z obsługi pociągu część obowiązków.”

### **Podróż osoby słabosłyszącej w Wielkiej Brytanii**

W Wielkiej Brytanii sytuacja jest nieco odmienna. Potwierdziła to rozmowa z Lidią Best – Smolarek – do niedawna wiceprzewodniczącą Europejskiej Federacji Słabosłyszących oraz ekspertką Europejskiego Forum Osób Niepełnosprawnych. Ekspertka od wielu lat mieszka w Wielkiej Brytanii i jest osobą słabosłyszącą. Jej zdaniem pod wieloma względami zdecydowanie łatwiej jest podróżować w Wielkiej Brytanii aniżeli w Polsce (niestety łatwiej też jest również podróżować poza Wielką Brytanią aniżeli w Polsce). „To jest przykre ale prawdziwe. Moja praca powoduje, że przemieszczam się bardzo często podróżując np. na konferencje międzynarodowe. Mimo, że nie znam języka miejscowego, znajomość języka angielskiego i przejrzystość publicznej informacji powoduje, że nigdy się nie zgubiłam. Mimo to, czasami nadal zdarzają się sytuacje gdzie muszę trochę pomyśleć, zanim się zorientuję w nowej przestrzeni publicznej, poza Wielką Brytanią. Niestety miałam problemy z podróżą transportem publicznym w Polsce, brak wyraźnego oznakowania, brak tablic informacyjnych z myślą o podróżnych z innych krajów (nie znających języka polskiego) powoduje, że nawet ja, Polka się zdenerwowałam i po prostu wolałam zapłacić za taksówkę, aniżeli szukać połączeń i nadal nie być pewną czy jadę we właściwe miejsce”.

W transporcie publicznym osoby słabosłyszące mieszkające w Wielkiej Brytanii korzystają z różnych ułatwień w postaci napisów, tekstowej informacji na wszystkich stacjach i w pociągach, jak również czytelnych informacji orientacyjnych

takich jak mapy i piktogramy. Wszystkie okienka sprzedaży biletów na stacjach kolejowych, autobusowych mają zainstalowane pętle indukcyjne („przynajmniej w Londynie i większości stacji na których byłem”). Punkty informacyjne również mają zainstalowane pętle indukcyjne co powoduje, że można swobodnie zasięgnąć informacji nawet w tak hałaśliwym miejscu jak peron kolejowy. Autobusy miejskie często mają zainstalowane pętle. Podstawowo, wszystkie mają zainstalowane systemy do przekazywania informacji tekstowych o kolejnych przystankach. „Dodatkową ciekawostką są londyńskie czarne taksówki „black taxi” - one również bardzo często mają zainstalowane pętle indukcyjne. Oprócz tego, świadomość pracowników transportu publicznego jest bardzo duża. Pracownicy nie dziwią się jak podróżny wskazuje, że nie słyszy. Są chętni do pomocy i wyrozumiali. Oczywiście, jak wszędzie, wyjątki się znajdują ale to kwestia złożenia skargi na niewłaściwe zachowanie pracownika, bądź reakcje na miejscu. Wielu z nas, bardzo często korzysta z aplikacji naszych kolei, gdzie również można sprawdzić następne stacje itp.”

Jednak podobnie jak w Polsce nie cały transport jest jednakowo dostosowany do potrzeb osób słabosłyszących na terenie całego kraju. Londyn zdecydowanie przoduje i nadaje ton dostępności w Wielkiej Brytanii, między innymi dlatego, że przyciąga najwięcej turystów a różne organizacje i agendy rządowe mają tutaj swoje siedziby. Również rozwiązania są różne w różnych miejscach. W trakcie modernizacji stacji i transportu innowacje są wdrażane, ale każdy przewoźnik jest na innym etapie wprowadzania rozwiązań pod kątem osób słabosłyszących.

Warto wskazać, że Europejska Federacja Osób Słabosłyszących postuluje zamieszczenie pętli

indukcyjnych w punktach informacyjnych, w pociągach, autokarach jak również zamieszczenie napisów stacjonarnych jak i napisów na bieżąco aktualizowanych przy nagłej zmianie trasy. Jedna forma informacji nie wyklucza drugiej (szczegóły: [EFHOH Accessibility Guidance z 2010 r.](#)).

### **Dostępny dźwięk w Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej**

Łódzka Kolej Aglomeracyjna” sp. z o.o. powstała 10 maja 2010 roku. Jej powołanie miało na celu zapewnienie efektywnej organizacji i funkcjonowania pasażerskiego ruchu kolejowego w regionie łódzkim. Poniżej wywiad z prezesem Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej Januszem Malinowskim.

**CUPT:** Panie Prezesie jak ŁKA zmieniła podróż osób z niepełnosprawnościami?

**Konrad Galiński:** Uruchomienie połączeń ŁKA wniosło przede wszystkim nową jakość na tory województwa łódzkiego, podnosząc atrakcyjność podróży transportem kolejowym oraz tworząc konkurencyjną ofertę dla transportu indywidualnego, samochodowego. To dotyczy wszystkich pasażerów. Łódzka Kolej Aglomeracyjna dysponuje wyłącznie, w pełni nowoczesnym, klimatyzowanym, cichym i szybkim taborem. Natomiast dostępność taboru i usług ŁKA jest kluczem, który sprawia, iż oferta połączeń została naprawdę skierowana do każdego mieszkańca województwa, bez względu na jego ewentualne ograniczenia ruchowe czy sensoryczne, czy też ograniczenia związane z wiekiem bądź chociażby z mniejszą sprawnością ruchową.

Pociągi są w pełni zgodne z wymogami Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności. Są wyposażone w:



- windy dla wózków inwalidzkich (nie rampy, które na wielu stacjach i przystankach wymagają kilku silnych osób do obsługi procesu wsiadania i wysiadania z pojazdu, a tym samym generują problemy logistyczne),
- szerokie drzwi i niską podłogę (na zmodernizowanych stacjach osoby poruszające się szczególnie na wózkach elektrycznych są w stanie praktycznie samodzielnie wjechać i wyjechać z pojazdu przy pomocy dodatkowego wysuwanego progu)
- toalety z szerokim wejściem i udogodnieniami dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, wyposażone również w przewijaki dla niemowląt,
- informację pasażerską głosową i wizualną.

Z uwagi na potencjał taboru, a także potrzeby i preferencje pasażerów, ŁKA od lat kieruje się zasadą, iż osoby z niepełnosprawnością powinny cieszyć się jak największą swobodą mobilności, podobną lub równą osobom pełnosprawnym. Staramy się również, aby ta podróż była maksymalnie samodzielna i bezpieczna. Bo na tym zależy naszym pasażerom i dlatego wybierają nasze pociągi dla swoich codziennych podróży. To, że dobrze realizujemy swoje zadanie, widać w danych z systemu sprzedaży i w realizowanych badaniach. Każdego roku przewozimy coraz więcej pasażerów z niepełnosprawnością i o ograniczonej sprawności ruchowej. W 2019 roku z naszych usług skorzystało już 518 000 pasażerów o szczególnych potrzebach.

**CUPT:** Jakie działania innowacyjne na rzecz poprawy dostępności dla osób z niepełnosprawnościami ŁKA wprowadziła dotychczas do swojej oferty? I co jeszcze jest planowane?

**KG:** Jedną z pierwszych z innowacji była kwestia zgłaszania przejazdu z wyprzedzeniem, która w naszej Spółce była od początku od 2014 roku

zorganizowana inaczej niż u innych przewoźników – aby zminimalizować utrudnienia dla podróżnych (3 numery telefonów – zależne od pory dnia i tego, czy jest to dzień roboczy czy wolny od pracy, które u niektórych przewoźników jeszcze do całkiem niedawna obowiązywały), a także wyeliminować możliwość ewentualnej pomyłki i na przykład braku realizacji zgłoszenia. Kolejną innowacją w tym zakresie jest to, że w ŁKA te zgłoszenia przestały być w ogóle wymagane, aby pojechać naszym pociągiem. Obsługa konduktorska naszych pociągów jest gotowa, aby w każdej chwili udzielić w pełni profesjonalnego wsparcia przy wsiadaniu i wysiadaniu, a także w poruszaniu się po pociągu. Nasi pracownicy są wszyscy cyklicznie szkoleni



w zakresie obsługi osób z niepełnosprawnością. Szkolenia te obejmują bezpośredni kontakt z osobami z niepełnosprawnościami, dyskusje, symulacje niepełnosprawności i są dostosowane do potrzeb zgłaszanych przez pracowników. Usprawniamy też nasz tabor aby stawał się coraz bardziej przyjazny dla pasażerów z niepełnosprawnością. Nasze nowe pociągi Impuls II zostały w pierwszym członie wyposażone w pętle indukcyjne, które wspomagają osoby niedosłyszące w słyszeniu zapowiedzi stacji i przystanków kolejowych. W lutym tego roku w naszych pociągach Flirt 2, które obsługują trasę do Warszawy, gdzie część miejsc

podlega rezerwacji, zostały tradycyjne oznaczenia Braille'em numeracji miejsc zostały zastąpione całkowicie nowym rozwiązaniem, dotychczas niestosowanym na rynku – czyli oznaczeniami integrującymi tradycyjnego Braille'a i druk wypukły ze znacznikami NFC i kodem QR umożliwiającymi odczyt numeru miejsca przy pomocy telefonu komórkowego. To rozwiązanie bierze pod uwagę fakt, iż często osoby niewidome tracą wzrok w późniejszym okresie życia i nie posługują się w pełni biegle Braille'em.

Myślę, że należy również wspomnieć o innej już w tej chwili powszechniejszej innowacji – dostępie do tłumacza języka migowego online. W ŁKA dostęp do tego tłumacza jest od kilku lat możliwy zarówno poprzez naszą stronę internetową (tłumacz języka migowego łączy się następnie z naszą infolinią i tłumaczy informacje przekazywane przez infolinię), na tabletach w kasach biletowych (zarówno w kasach ŁKA na łódzkich dworcach, jak też agencyjnych – w Pabianicach, w Zduńskiej Woli, w Sieradzu), w Centrum Obsługi Pasażera, jak też na tabletach obsługi konduktorskiej pociągów. ŁKA nadal jest jedynym przewoźnikiem, który dostępem do tłumacza języka migowego online objął wszystkie etapy podróży – od pozyskania informacji, poprzez zakup biletu, na samej podróży kończąc.

ŁKA jest przewoźnikiem, który stale doskonali swoje usługi. Na pewno nie są to jedyne innowacje wprowadzane w obszarze naszego taboru i naszych usług.

**CUPT:** Proszę powiedzieć jaka jest motywacja do takich działań? Dlaczego ŁKA zdecydowała się wprowadzić do taboru pętle indukcyjne?

**KG:** Pętle indukcyjne są technicznym rozwiązaniem, które wspiera w procesie słyszenia osoby korzystające z aparatów słuchowych. Aparat słuchowy nie jest bowiem urządzeniem doskonałym i w miejscach takich, jak stacja kolejowa czy

wnętrze pociągu, gdzie, szczególnie w godzinach szczytu, jest hałas i wiele źródeł dźwięku, zdarza się, że zawodzi. ŁKA wprowadziła już kilka lat temu jako standardowe wyposażenie kas stacjonarne pętle indukcyjne. Zyskałiśmy sporo doświadczenia w zakresie obsługi pętli i wiemy, że pasażerowie z nich korzystają. Dlatego zdecydowaliśmy się pójść wzorem krajów skandynawskich i zainstalować również i w naszym taborze pętle indukcyjne. Z naszych konsultacji i testów prowadzonych z firmą, która je instaluje wynika, że taka instalacja jest prosta i wręcz wykonalna jedynie w budowanym taborze. Stąd wybór padł na budowane właśnie pociągi Impuls.

**CUPT:** Barię w zmianie podejścia do projektowania transportu są z pewnością warunki ekonomiczne. Czy przystosowanie pociągów do potrzeb wszystkich użytkowników wiąże się ze znacznie zwiększonymi kosztami? Jak to wygląda z punktu widzenia Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej?

**KG:** Zakup nowego, dostępnego taboru to przede wszystkim wybór odpowiedniej jakości usług i zapewnienie wysokiej konkurencyjności transportu kolejowego. To procentuje w postaci zwiększającej się liczby pasażerów i zwiększających się wpływach ze sprzedaży biletów, nie wspominając o szeregu pozytywnych efektów społeczno-ekonomicznych i rozwoju gospodarczym. Przystosowanie taboru do jak największej liczby użytkowników jest więc inwestycją. Żadnego przewoźnika też obecnie nie stać na to, aby skierować swoją ofertę wyłącznie do ludzi młodych i wysokosprawnych fizycznie.

Wyzwaniem dla większości przewoźników jest rosnąca liczba pasażerów w wieku 60+, pasażerów aktywnych społecznie, ale też często również zawodowo do późnego wieku, posiadających dostęp do własnych aut, ceniących sobie pewien poziom komfortu. Bez nowoczesnego, komfortowego i dostępnego taboru nie jest możliwe pozyskanie tych pasażerów, ani utrzymanie obecnych wchodzących w wiek, w którym jednak

istnieją pewne ograniczenia fizyczne, nawet przy bardzo dużej dbałości o zdrowie i kondycję. Do tego należy też zauważyć, że z dostępności taboru korzystają rodzice i najmłodsi pasażerowie, których pociąg powinien zachęcać do tego, żeby wybierali ten środek transportu w codziennych i okazjonalnych podróżach. I wreszcie osoby z niepełnosprawnością, których wbrew pozorom jest dużo, a które są aktywne i mają pełne prawo do niewykluczenia ich z dostępu do transportu publicznego.

Przystosowanie taboru ŁKA było realizowane na wczesnym etapie koncepcji i studium wykonalności, co zasadniczo znacząco ogranicza



potencjalne koszty późniejszego dostosowania pociągów. Należy też zwrócić uwagę na fakt, iż większość rozwiązań zwiększających dostępność przede wszystkim ma charakter uniwersalny i służy wszystkim pasażerom. Rozwiązaniem, które na przykład w ŁKA bardzo się sprawdziło są szerokie drzwi i niska podłoga na poziomie 760 mm. Znacząco przyspiesza to proces wymiany pasażerów na stacjach i przystankach, ogranicza czas zatrzymania na stacjach i przystankach, a zapewnia pełną, nieograniczoną dostępność osobom starszym, dzieciom, rodzicom z wózkami dziecięcymi. Ułatwia też podróże osobom z rowerami i z większym bagażem. Drugim takim rozwiązaniem jest informacja pasażerska głosowa i wizualna będąc czymś koniecznym dla

pasażerów z niepełnosprawnością sensoryczną. Należy jednak zwrócić uwagę na to, że z informacji głosowej skorzysta także przeciętny użytkownik smartfona, a z wizualnej osoba słuchająca muzyki w słuchawkach.

**CUPT:** Co doradziłby Pan innym przewoźnikom, którzy chcieliby wprowadzić optymalne rozwiązania u siebie w taborze?

**KG:** Przede wszystkim zwracać należy uwagę na wdrażanie odpowiednich rozwiązań już na etapie tworzenia koncepcji i opisu przedmiotu zamówienia – zgodnie z nowoczesnymi kalkulacjami cyklu życia taboru. Część rozwiązań jest wymagana prawnie. Warto jednak śledzić najnowsze rozwiązania techniczne wdrażane u innych przewoźników, również zagranicznych i wzorować się na najlepszych praktykach w zakresie zakupu taboru. Na etapie planowania zakupu warto poddać szerokiej analizie popyt i preferencje potencjalnych pasażerów, a także warto jako partnera dla różnych działań traktować duże organizacje pozarządowe reprezentujące osoby z różnymi rodzajami niepełnosprawności.

Należy zwrócić uwagę na to, iż w zakresie dostępności w ciągu ostatniego roku zaszło wiele zmian, wiele jest jeszcze planowanych – przede wszystkim w zakresie stosowania technologii informatycznych w udostępnianiu usług kolei dla osób z niepełnosprawnościami. Te nowości również warto śledzić.

**CUPT:** Dziękuję za rozmowę.

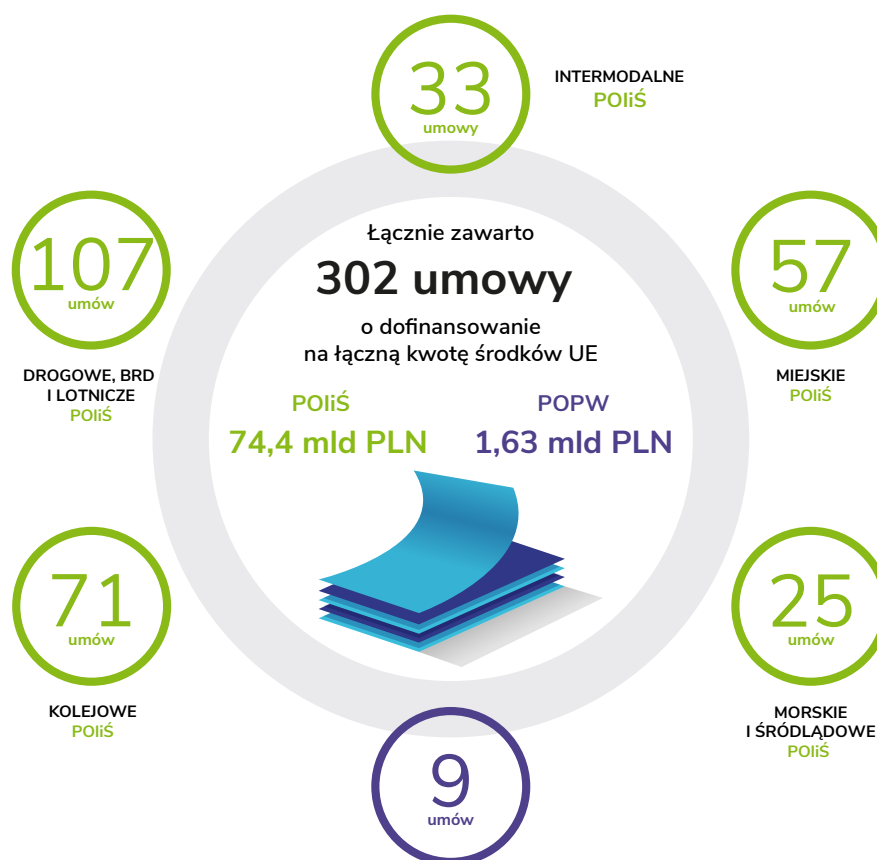
Autor:

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

## FAKTY CUPT

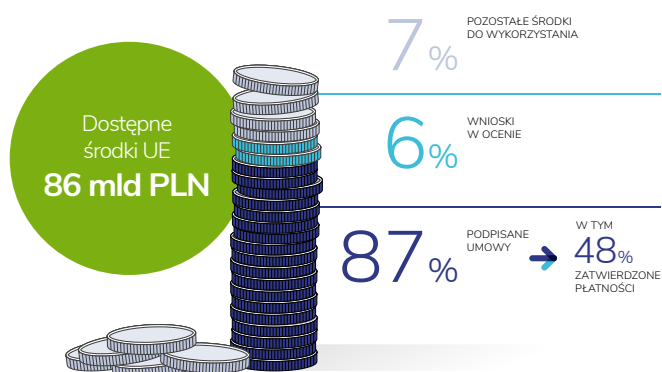
Zaawansowanie **Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 - 2020**  
i **Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014 - 2020** w CUPT  
(stan na dzień 30.06.2020 r.)

Podpisane Umowy w podziale na branże (szt.)

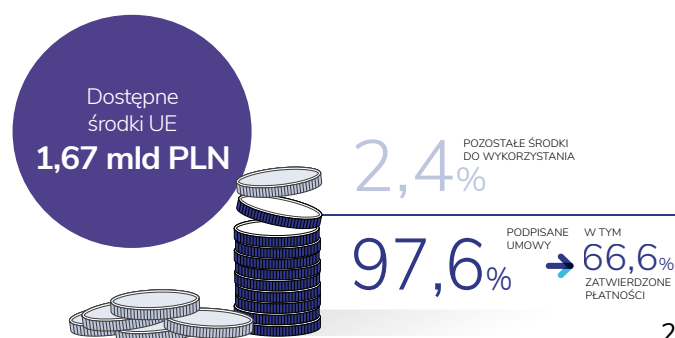


Wykorzystanie dostępnych środków UE (%)

### POIiŚ



### POPW

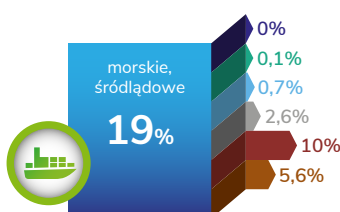
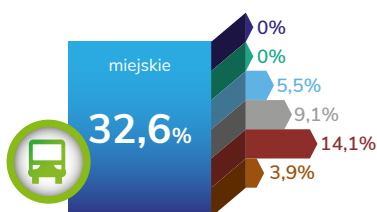
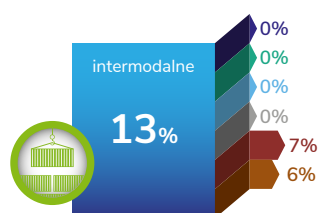
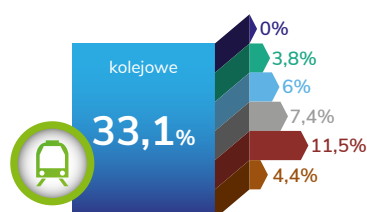
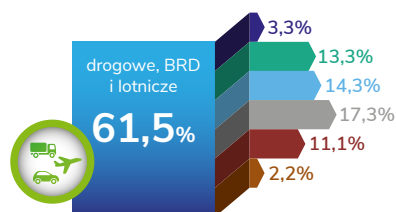




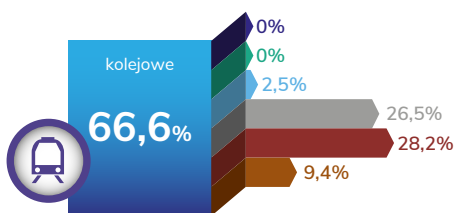
Zatwierdzone płatności w poszczególnych branżach (%)

2015 2016 2017 2018 2019 2020

POIiŚ

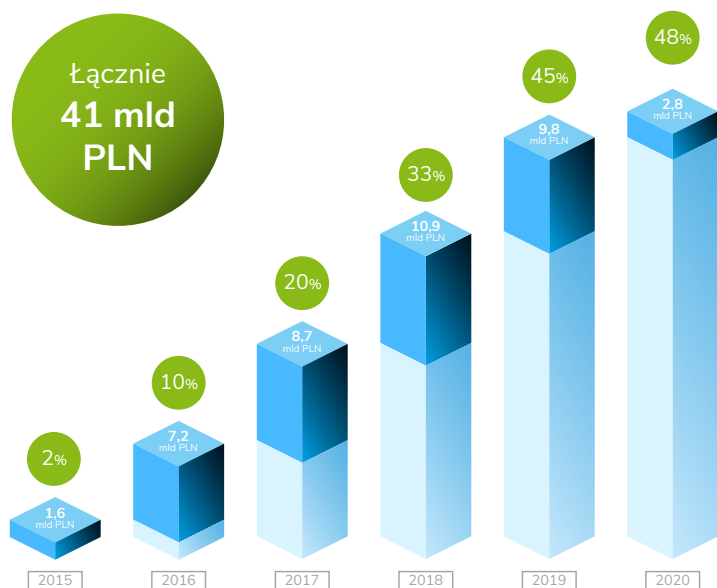


POPW

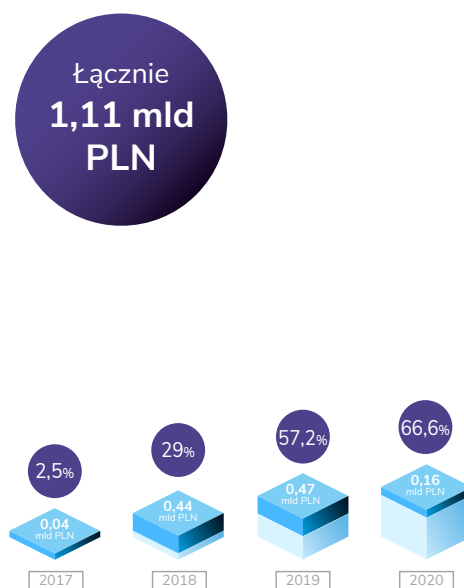


Zatwierdzone płatności globalnie - środki UE (mld PLN i %)

POIiŚ



POPW

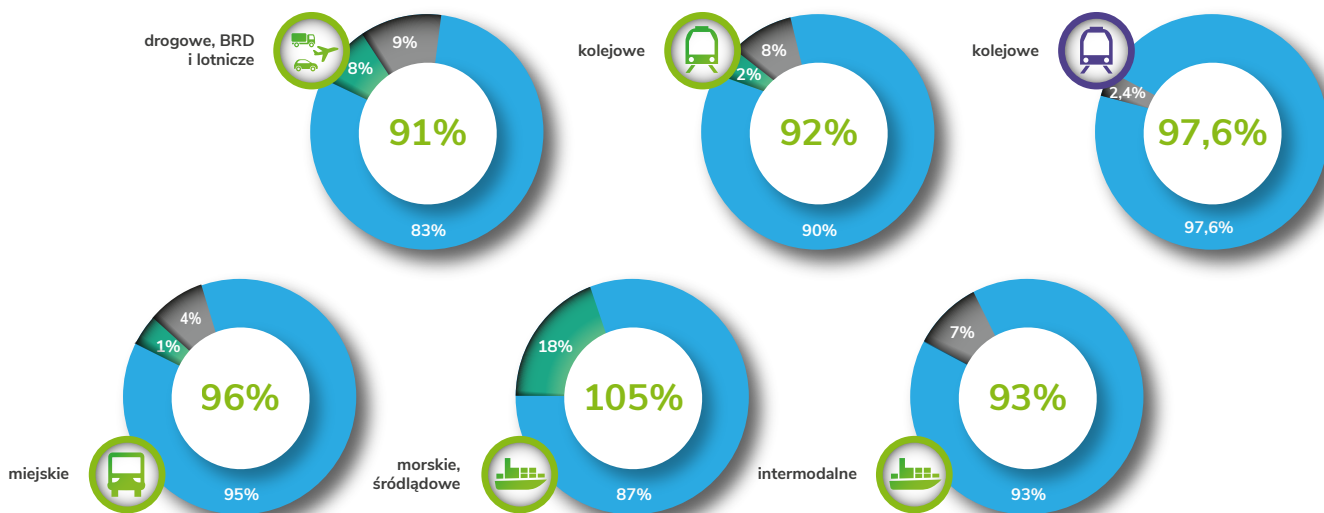


Wykorzystanie środków UE - Umowy i Wnioski w podziale na branże (%)

Podpisane Umowy    Wnioski w ocenie    Pozostało do wykorzystania

POIiŚ

POPW

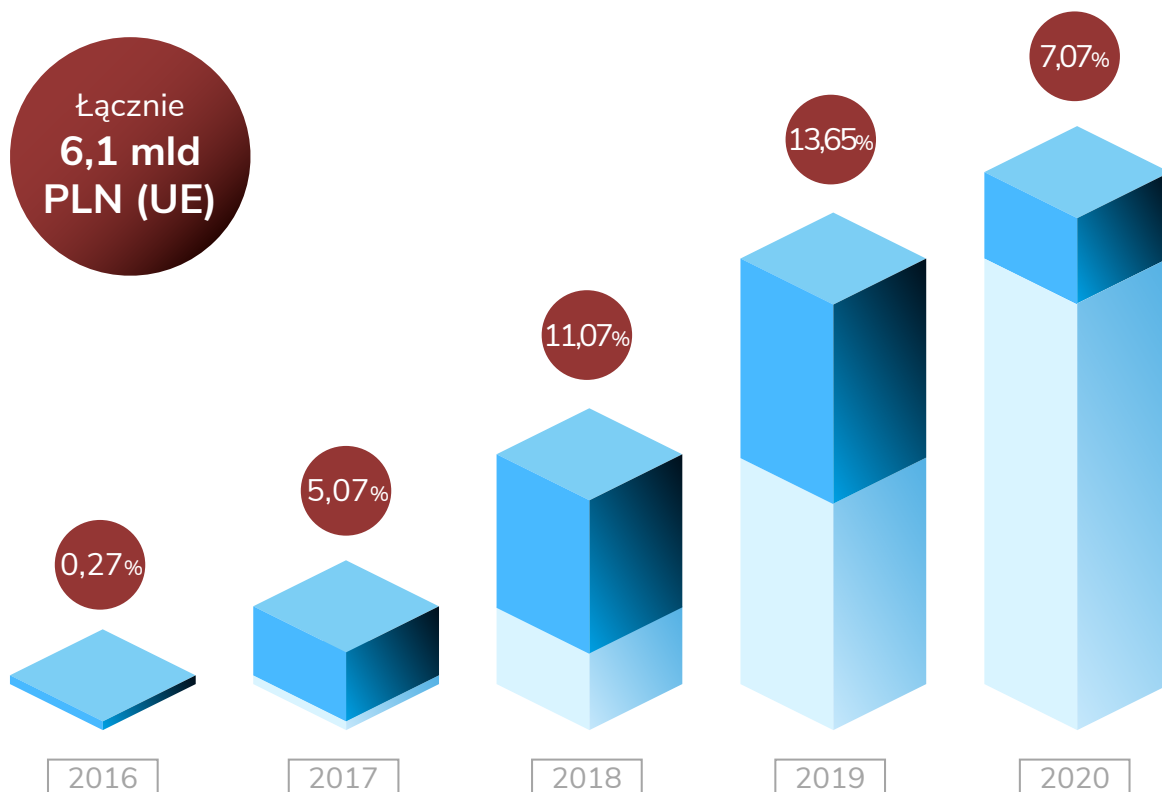


Zaawansowanie Instrumentu „Łącząc Europę” – CEF w CUPT (stan na dzień 30.06.2020 r.)

Podpisane GA w podziale na branże (szt.)

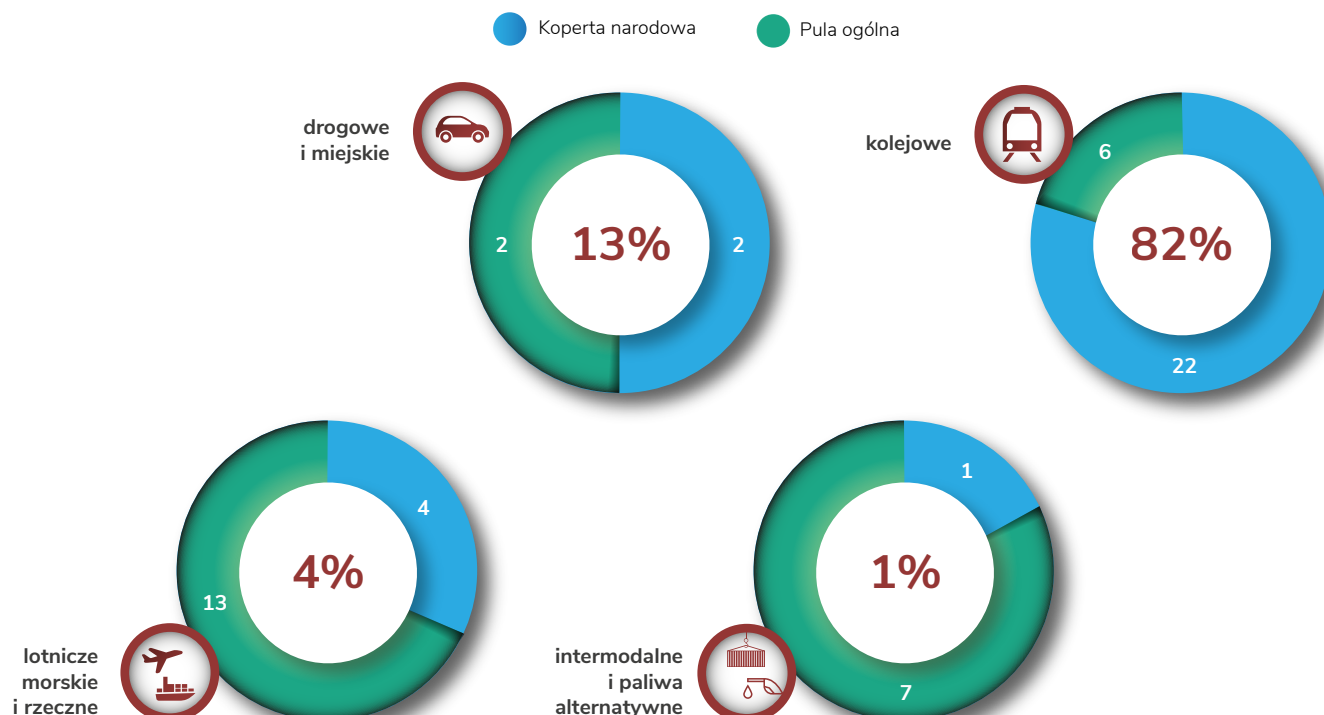


Zatwierdzone płatności realizowane za pośrednictwem CUPT (%)\*



\*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



**24.09.2020 r.** - Spotkanie z cyklu O dostępności w CUPT - standard transportowy w praktyce pn: Zabytkowa infrastruktura versus dostępność dla osób o ograniczonej mobilności



[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.



Fundusze Europejskie



Rzeczpospolita  
Polska

Unia Europejska  
Europejskie Fundusze  
Strukturalne i Inwestycyjne



*niepodległa*

POLSKA  
STULECIE ODZYSKANIA  
NIEPODLEGŁOŚCI

redakcja biuletynu: Centrum Unijnych Projektów Transportowych

Plac Europejski 2, 00-844 Warszawa

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