



BIULETYN INFORMACYJNY

nr 10/2020

PAŹDZIERNIK 2020 r.

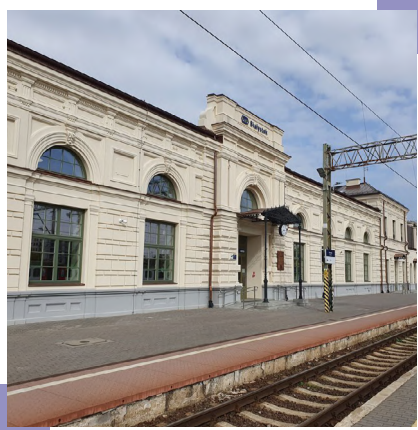
W NUMERZE:

Zintegrowany Model Ruchu

Rower nie pyta o wiek

Konflikt interesów – jak należy go rozumieć i co zrobić żeby mu zapobiec

AKTUALNOŚCI



Dworzec w Białymstoku z dofinansowaniem UE otwarty
Odnowiony z poszanowaniem dla historycznej architektury, nowoczesny i komfortowy – taki jest dworzec w Białymstoku. PKP S.A. zakończyły największą inwestycję w województwie podlaskim i jedną z kluczowych w skali kraju.

[Czytaj więcej...](#)



Nowoczesne centrum przesiadkowe „Sądowa” w Katowicach otwarte!

Powstały dzięki dofinansowaniu ze środków UE obiekt będzie pełnił funkcję Międzynarodowego Dworca Autobusowego. Centrum obsłuży autobusy dalekobieżne zarówno międzynarodowe jak i krajowe.

[Czytaj więcej...](#)



Ponad 194 mln zł dofinansowania UE na budowę obwodnicy Stalowej Woli i Niska

2 października Centrum Unijnych Projektów Transportowych podpisało z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad umowę o dofinansowanie dla projektu budowy obwodnicy Stalowej Woli i Niska w ciągu drogi krajowej nr 77.

[Czytaj więcej...](#)

AKTUALNOŚCI



Największy program w historii UE na półmetku

Wdrażanie Programu Infrastruktura i Środowisko (POLiŚ) w obecnej perspektywie finansowej Unii Europejskiej osiągnęło półmetek. Zawnioskowano do Komisji Europejskiej o refundację ponad połowy zainwestowanych środków, dzięki czemu w najbliższym czasie na koncie programu saldo wpływów osiągnie pułap aż 13,7 miliardów euro.

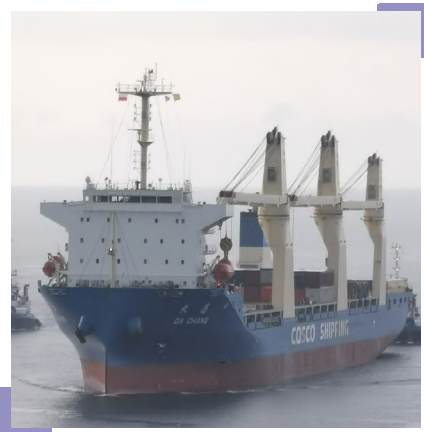
[Czytaj więcej...](#)



Ponad 25 milionów unijnego dofinansowania na poprawę bezpieczeństwa pieszych

W dniu 8 października CUPT zawarł z Ministrem Infrastruktury, Sekretariatem Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego umowę o dofinansowanie unijne na działania edukacyjne na rzecz poprawy bezpieczeństwa pieszych i ograniczenia nadmiernej prędkości pojazdów.

[Czytaj więcej...](#)



W Świnoujściu trwa rozładunek wielkiego „kreta”

Gigant, który wydrąży tunel pomiędzy wyspami Wolin i Uznam, przyплыł z Chin. Inwestycja, na którą miasto długo czekało, współfinansowana jest ze środków UE, w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Po złożeniu maszyny jej tarcza będzie mieć średnicę 13,46 metra. Całkowita długość TBM (Tunnel Boring Machine) to około 100 metrów, a waga 2740 ton.

[Czytaj więcej...](#)

AKTUALNOŚCI



PKP otworzyły nowy dworzec w Nidzicy

Nowoczesny obiekt, współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia, od dziś służy podróżnym. Projektanci z PKP S.A. na nowo i oryginalny sposób zaaranżowali także najbliższe otoczenie dworca.

[Czytaj więcej...](#)

S5 Odcinek 7
Jaroszewo – granica woj.



Szybciej z Bydgoszczy do Mielna dzięki funduszom UE

Kierowcy już mogą korzystać z części drogi ekspresowej S5 Bydgoszcz – Mielno na 19,3-kilometrowym odcinku od węzła Szubin do węzła Jaroszew. Droga powstała przy wsparciu unijnym z Programu Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ). Wybudowana została droga ekspresowa w układzie po dwa pasy ruchu w każdym kierunku.

[Czytaj więcej...](#)



ZINTEGROWANY
MODEL RUCHU

Zintegrowany Model Ruchu - profesjonalne planowanie inwestycji transportowych

Z przyjemnością informujemy, iż ukończyliśmy prace nad bazową wersją Zintegrowanego Modelu Ruchu (ZMR) dla Polski, opracowanego w kompleksowej formule dla całego sektora transportu. Model jest profesjonalnym narzędziem, które pomoże w planowaniu przyszłych inwestycji transportowych.

[Czytaj więcej...](#)

AKTUALNOŚCI



Fundusze UE na budowę S61 - symboliczne wicie łopaty za nami

Uroczysta inauguracja budowy drogi ekspresowej S61 Ełk Południe – Wysokie za nami.

Projektowana droga ekspresowa S61 jest współfinansowana z programu CEF.

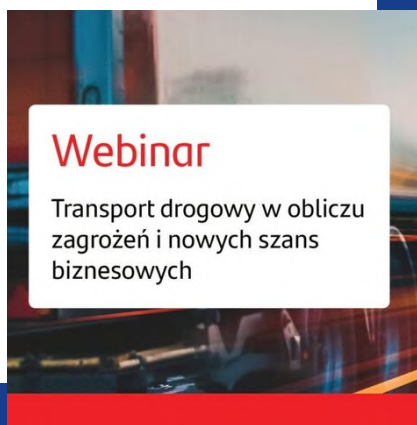
[Czytaj więcej...](#)



Standard transportowy w praktyce: Spotkanie 8 - Użytkownicy transportu publicznego ze spektrum autyzmu (w tym z zespołem Aspergera) i ich potrzeby dostępności

15 października br. odbyło się webinarium w ramach Cyklu O dostępności w CUPT – standard transportowy w praktyce. Spotkanie tym razem dotyczyło tzw. niepełnosprawności niewidocznej...

[Czytaj więcej...](#)



Webinar

Transport drogowy w obliczu zagrożeń i nowych szans biznesowych

Jak rozwój transportu intermodalnego pomaga wychodzić z kryzysu obronną ręką?

Odpowiedzi na to pytanie będą szukać już w najbliższą środę 28 października eksperci podczas webinaru „Transport drogowy: sektor w obliczu zagrożeń i nowych szans biznesowych”.

[Czytaj więcej...](#)

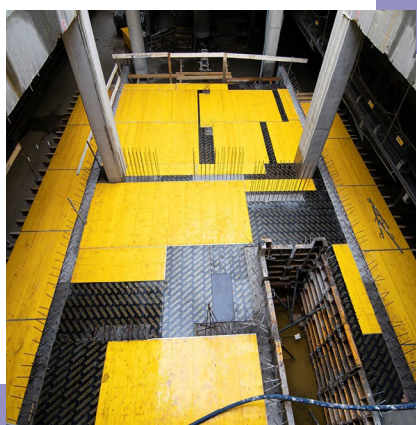
AKTUALNOŚCI



Konsultacje społeczne dotyczące rozwoju transportu intermodalnego

Działając na podstawie art. 39 ust. 1, w związku art. 54 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko podaję do publicznej wiadomości informację...

[Czytaj więcej...](#)



Stacja metra Kondratowicza na kolejnym etapie budowy!

Prace przy budowie ostatniego odcinka linii M2 na wschodzie nie zwalniają ani na chwilę - już można zobaczyć część peronu na stacji Kondratowicza. Wykonawca właśnie wybetonował jedną z sekcji, przygotowana do zbrojenia jest już kolejna.

[Czytaj więcej...](#)



Kolejne spotkanie SUMP za nami

W dniu 23 października 2020 roku w ramach Pilotażu SUMP odbyło się kolejne spotkanie warsztatowe z cyklu planowania zrównoważonej mobilności miejskiej. Spotkanie odbyło się w formie webinarium i poświęcone było zagadnieniom związanym ze współpracą międzysamorządową w zakresie organizacji transportu publicznego.

[Czytaj więcej...](#)

AKTUALNOŚCI



Dworzec Trzemeszno - modernizacja z dofinansowaniem z UE

W marcu 2019 r. CUPT i PKP S.A. podpisały umowę o dofinansowanie projektu „Modernizacja wybranych dworców przy liniach kolejowych nr 353, 131 oraz 3”, dzięki, której dziś rusza przebudowa dworca kolejowego w Trzemesznie.

[Czytaj więcej...](#)



Zmiana organu pełniącego funkcję administratora danych osobowych

Centrum Unijnych Projektów Transportowych informuje, że wskutek powołania 6 października 2020 r. nowego rządu i dokonanych zmian w składzie Rady Ministrów, doszło do zmiany nazwy organu pełniącego funkcję administratora danych osobowych w zbiorze pn. PO liŚ 2014-2020.

[Czytaj więcej...](#)



Ponad 2,3 miliarda unijnego dofinansowania na budowę infrastruktury drogowej

W dniu 30 października CUPT zawarł z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad, 5 umów o dofinansowanie na ponad 2,3 mld zł z Funduszy UE dla Infrastruktury i Środowiska, w ramach działań dla III i IV priorytetu „Rozwój drogowej i lotniczej sieci TEN-T” i „Zwiększenie dostępności transportowej ośrodków miejskich”.

[Czytaj więcej...](#)

AKTUALNOŚCI



Zakończona realizacja II etapu prac związanych z przygotowaniem i wdrożeniem SUMP w Polsce

Mamy przyjemność poinformować, że Centrum Unijnych Projektów Transportowych we współpracy z konsorcjum firm IMS Sp. z o.o. oraz Wolański Sp. z o.o. zakończyło realizację II etapu prac w ramach umowy na „Świadczenie usług doradztwa dla potencjalnych beneficjentów środków unijnych...”

[Czytaj więcej...](#)

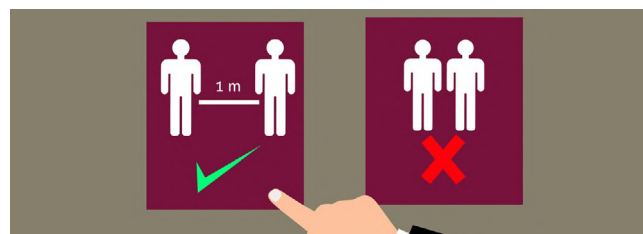
COVID-19: INFORMACJE DLA BENEFICJENTÓW



Stanowisko IZ POliŚ oraz IK UP w sprawie kwalifikowalności wydatków rozliczanych w ramach projektów UE przez beneficjentów uzyskujących wsparcie z tzw. tarczy antykryzysowej (COVID-19).

W związku z otrzymaną korespondencją z Instytucji Zarządzającej Programem Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (IZ POliŚ) oraz Instytucji Koordynującej Umowę Partnerstwa (IK UP), poniżej przedstawiam Państwu stanowisko w sprawie kwalifikowalności wydatków rozliczanych w ramach projektów UE przez beneficjentów uzyskujących wsparcie z tzw. tarczy antykryzysowej (COVID-19).

[Czytaj więcej...](#)



Zalecenia i wytyczne CUPT w związku z epidemią SARS-CoV-2.

CUPT walczy z pandemią COVID-19 – pomóż nam w tym i Ty! Wszyscy mamy wpływ na rozprzestrzenianie się epidemii, musimy tylko stosować się ściśle do konkretnych zaleceń.

Ze względu na wspólne bezpieczeństwo pracowników, interesantów i gości CUPT zebraliśmy je w jednym miejscu. Przeczytaj, zapamiętaj i stosuj.

[Czytaj więcej...](#)

TEMAT MIESIĄCA:

ZINTEGROWANY MODEL RUCHU



ZINTEGROWANY MODEL RUCHU

Zintegrowany Model Ruchu (ZMR) jest usankcjonowanym na poziomie krajowym narzędziem wsparcia procesu planowania strategicznego oraz istotnym elementem w nowej perspektywie finansowej 2021-2027, w ramach której Polska planuje pozyskać środki na dalszy rozwój infrastruktury transportowej.

Zadanie zbudowania ZMR zostało powierzone CUPT przez trzy ministerstwa w II połowie 2018 r. Bez wątplenia dostrzeżono potrzebę wzmocnienia zaplecza analitycznego w zakresie optymalizacji procesu planowania strategicznego i wdrażania polityki transportowej. Zadanie to osadzono w CUPT jako wyspecjalizowanej instytucji skupiającej ekspertów w zakresie oceny projektów infrastrukturalnych.

CUPT za pomocą narzędzia ZMR będzie dodatkowo wspierał Ministerstwa w spełnieniu warunkowości podstawowej określonej na nową perspektywę finansową przez Komisję Europejską. Warunek ten będzie monitorowany podczas całego okresu wdrażania programów.

ZMR stanowi instrument wsparcia dla wypełnienia warunków finansowania inwestycji transportowych w perspektywie finansowej UE 2021 – 2027.

ZMR to strategiczny multimodalny model przemieszczeń w skali kraju. Będzie służył nie tylko jako narzędzie do wspierania programów i strategii rozwoju transportu na poziomie krajowym, ale również jako punkt odniesienia na poziomie regionalnym.

Dzięki temu szeroko zakrojonemu narzędziu, jakim jest Zintegrowany Model Ruchu będzie można prowadzić kompleksowe analizy adresujące m.in. poniższe potrzeby:

- optymalizacji procesu planowania strategicznego i wdrażania polityki transportowej,
- oceny przyszłych strategicznych planów transportowych w Polsce,
- korytarzowej oceny nowych dużych projektów inwestycyjnych,
- analizy wariantowej opcji inwestycyjnych.

Zintegrowany Model Ruchu jest przede wszystkim narzędziem umożliwiającym odwzorowanie istniejących i przyszłych przemieszczeń przy użyciu rozwiązań analitycznych i matematycznych.

ZMR opracowywany jest w oprogramowaniu PTV VISUM i zakłada klasyczne podejście czterostopniowe bazujące na odwzorowaniu popytu na transport w zakresie:

- potencjałów ruchotwórczych
- rozkładu przestrzennego podróży
- wyboru środka transportu
- rozkładu ruchu na sieć transportową

Zintegrowany model ruchu - pokazuje wzajemne zależności i oddziaływanie między różnymi środkami transportu. Narzędzie integrujące w spójny sposób potrzeby każdej gałęzi transportu, które traktowane są jako jeden spójny system transportowy.

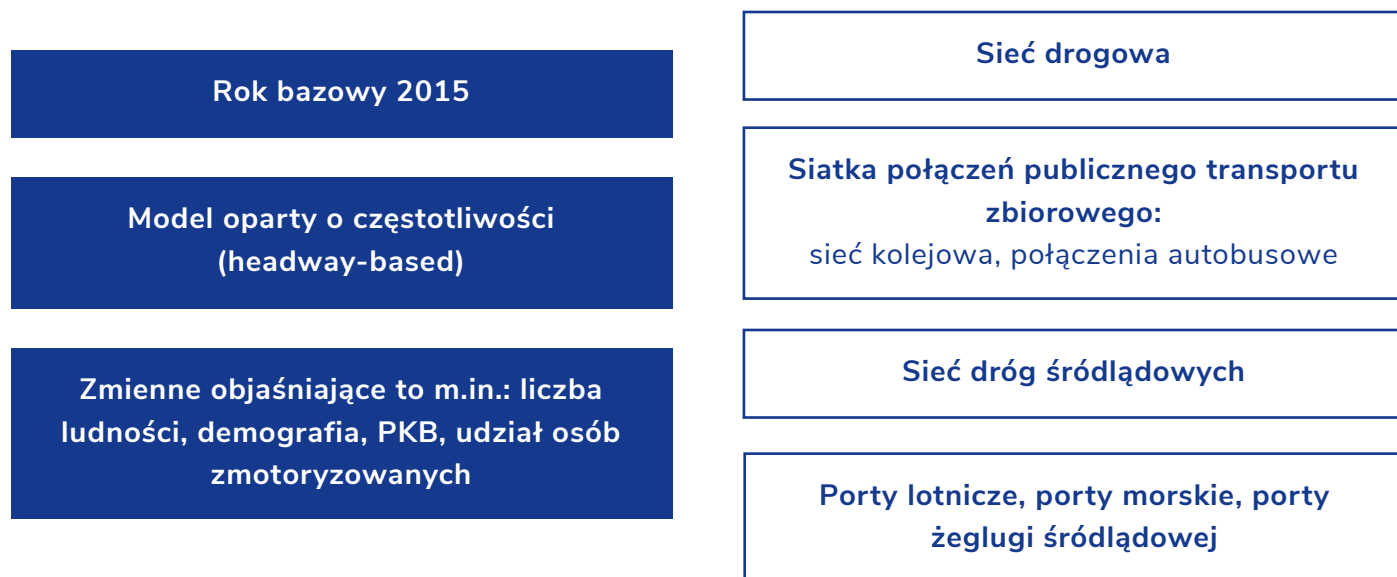
Metodologia budowy pasażerskiego krajowego modelu transportowego ZMR oparta jest na stworzeniu modelu bazowego na rok 2015 oraz aktualizacji na rok 2019. W oparciu o skalibrowany model tworzone są docelowe modele prognostyczne, szczególnie na lata 2025, 2030.

Podczas prac nad modelem przyjęto założenie o budowie modelu bazowego od podstaw, uwzględniając wszystkie możliwe dostępne dane źródłowe. Dzięki takiemu podejściu zapewniona jest transparentność modelu oraz jego założeń, co stanowi adekwatną podstawę do dalszego, długoterminowego rozwoju. Jako główny priorytet w pierwszym rządzie wskazano rozwój modułu pasażerskiego w taki sposób, by możliwie najwierniej odzwierciedlał stan rzeczywisty i reagował na potencjalne zmiany zachowań podróżnych w przyszłości związane m.in. ze zmieniającą się infrastrukturą i dostępnością środków transportu.

Zintegrowany Model posiada **sieć drogową** poprawną topologicznie: autostrady, drogi szybkiego ruchu, drogi krajowe, drogi wojewódzkie, drogi powiatowe, sieć miejską, **siatkę połączeń transportu publicznego**: kolej, autobus, zakodowaną w oparciu o częstotliwości kursowania, odzwierciedloną sieć transportu śródlądowego oraz **punktowe generatory ruchu**: porty lotnicze, porty morskie, porty żeglugi śródlądowej oraz centra intermodalne.

Jako zmienne objaśniające do modelu wykorzystano dane ogólnodostępne w zakresie m.in. PKB, danych socjo-demograficznych: o liczbie i strukturze ludności, miejscach pracy, czy też poziomie zmotoryzowania.

Założenia Zintegrowanego Modelu Ruchu



Źródło: Opracowanie własne

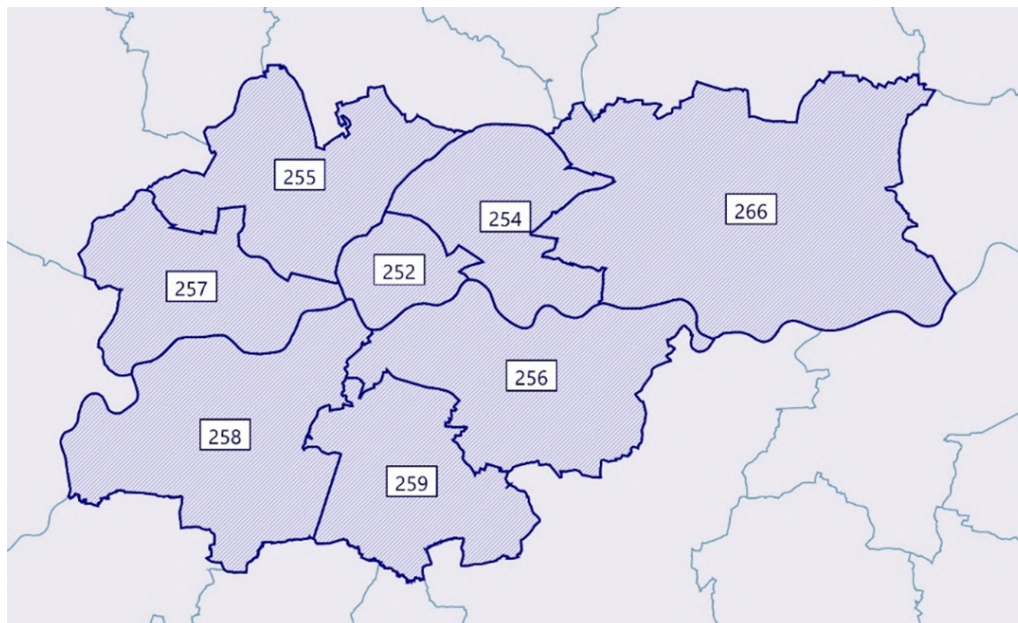
Struktura modelu popytu oparta jest o rejony komunikacyjne będące gminami dodatkowo uwzględniając kompleksowość dużych miast w Polsce i ich uproszczony podział na rejony komunikacyjne.

Rejony komunikacyjne: gminy



Źródło: Opracowanie własne w programie PTV VISUM

Rejony komunikacyjne: gminy



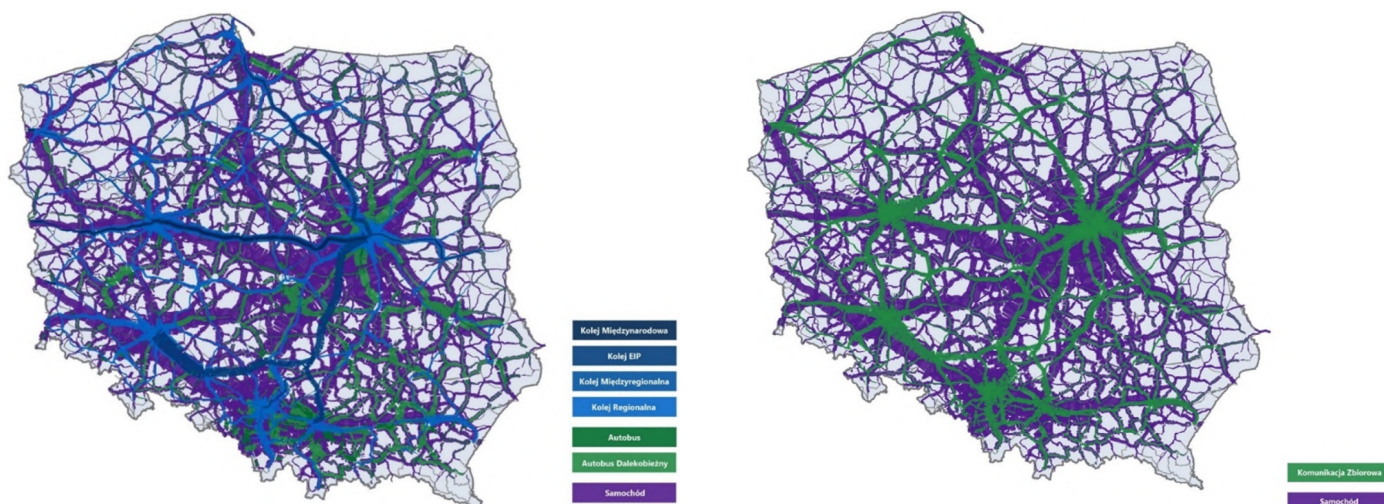
Źródło: Opracowanie własne w programie PTV VISUM

Model popytu oparty jest na odwzorowaniu przemieszczania się podróżnych w trzech głównych motywacjach podróży zgodnie z wytycznymi Niebieskiej Księgi:

- podróżujących w celach służbowych (Biznes),
- podróżujących codziennie w relacjach obligatoryjnych (Praca, Szkoła, Uczelnie tzw. Commuting),
- podróżujących w pozostałych motywacjach (Inne),

opracowanych na podstawie Kompleksowych Badań Ruchu (KBR).

Potoki ruchu dla transportu indywidualnego i publicznego zbiorowego na rok 2015 zobrazowano poniżej.



Źródło: Opracowanie własne w programie PTV VISUM

Dodatkowo na podstawie danych wygenerowanych z modelu (m.in. potoki ruchu, praca przewozowa, przejęcia w transporcie indywidualnym i zbiorowym) ZMR może stać się narzędziem wspierającym proces analityczny i decyzyjny w kluczowych kwestiach, takich jak:

- zmiany społeczno-demograficzne
- zarządzanie aktywami dla właścicieli i zarządców infrastruktury
- postęp technologiczny
- przewóz towarów i logistyka
- usprawnienia rozwoju transportu publicznego
- zagospodarowanie przestrzenne
- zrównoważony rozwój
- alternatywne źródła energii i paliw
- zmiany klimatyczne

CUPT dostarcza kompleksowe narzędzie ZMR które docelowo będzie obrazować wrażliwość wpływu polityk transportowych na kształtowanie się popytu na transport.

Jako działania na najbliższe miesiące planowane jest opracowanie wariantu na rok 2019 oraz sieciowej prognozy ruchu na lata 2025 – 2050.

W odniesieniu do prognozy socjo-demograficznej przyjmuje się, iż zostanie ona przedstawiona na poziomie gmin. Zmienne objaśniające będą analogiczne jak te użyte dla roku bazowego 2015 oraz wariantu na rok 2019, m.in.: liczba ludności, demografia, PKB, udział osób zmotoryzowanych. Z uwagi na różne możliwości kształtowania prognoz będziemy mieli do dyspozycji trzy warianty rozwoju zmiennych objaśniających (pesymistyczny/realny/

optymistyczny) w szczególności w zakresie predykcji liczby ludności w różnych grupach wiekowych czy też PKB.

Nie bez znaczenia są dalsze prace mające na celu aktualizację modelu oraz stałe podnoszenie jego jakości i dalszy rozwój. Ponadto w planach dalszego rozwoju jest opracowanie modułu towarowego, gdyż obecnie ZMR zawiera informacje o ruchu ciężarowym na drogach, przygotowanie komponentu klimatycznego czy też przetworzenie na potrzeby modelu i AKK badań kosztu uogólnionego (podejście do kosztu podróży jako funkcji złożonej uwzględniającej nie tylko czas i odległość, ale również koszt pieniężny podróży oraz parametry jakościowe) oraz wypracowania systemu gromadzenia i przetwarzania danych niezbędnych do zasilania modelu. Dodatkowo planowane są działania w zakresie wsparcia Regionów, w tym udostępnianie części ZMR, oraz docelowo promowania homogenicznego podjęcia do kompleksowych badań ruchliwości i metodologii tworzenia modeli regionalnych. Do przyszłych zadań CUPT należeć będzie również udzielanie wsparcia dla Regionów w procesie tworzenia Regionalnych Planów Transportowych przy użyciu modelu krajowego.

W prace oprócz zespołu CUPT zaangażowani są przedstawiciele Ministerstw oraz Inicjatywa JAPSERS, jak również eksperci ze środowiska naukowo-badawczego. Mając na uwadze docelowe zadanie jakim jest upowszechnianie najlepszych standardów i praktyk w planowaniu transportu, CUPT opracowuje ZMR będący kompleksowym narzędziem na poziomie krajowym pozwalającym na ujęcie szerokiego wachlarza przyszłych inwestycji i ich wzajemnych relacji, przy wsparciu wszystkich kluczowych interesariuszy.

Autorzy:

Departament Analiz Transportowych - Wydział Modelowania i Prognozowania Ruchu.

Transport dla wszystkich



ROWER NIE PYTA O WIEK.

Centrum Unijnych Projektów Transportowych od 2016 r. podejmuje działania na rzecz podnoszenia świadomości o tym jak ważne jest przemyślane projektowanie projektów związanych z transportem. Czasem wydaje się nam, że jakaś kwestia w ogóle nie dotyczy dostępności dla osób o ograniczonej mobilności. Jednak po głębszej refleksji okazuje się, że byliśmy w błędzie. Tak stało się w temacie roweru dostępnego dla osób starszych lub osób z niepełnosprawnością.



Zacznijmy od faktów:

1. Jazda na rowerze jest coraz bardziej popularna.

Nie tylko na terenach wiejskich, gdzie rower zawsze był środkiem transportu na targ, do sklepu, do skupu mleka, kościoła czy też na stację by przesiąść się do pociągu do pobliskiego miasta. Jeździli ludzie w każdym wieku, a widok pani lub pana w senioralnym wieku nikogo nie dziwił – przecież jeszcze nie tak dawno, rower był podstawowym środkiem lokomocji na terenach mniej zurbanizowanych.

Obecnie obserwujemy inne zjawisko. Rower staje się coraz bardziej oczywistym środkiem transportu w miastach, szczególnie tych większych. Przestał pełnić funkcję jedynie rekreacyjną i stał się też sposobem na przemieszczanie się po mieście, często w połączeniu z autobusem, tramwajem czy aglomeracyjnym pociągiem, stając się pełnoprawnym elementem systemu transportowego.

Powiększająca się drogową infrastrukturą rowerową powoduje, że w miastach rower staje się coraz realniejszą alternatywą dla samochodu, przyczyniając się do zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza. Jazda na rowerze może także być elementem uspokajania ruchu i zmniejszania hałasu, szczególnie w centrach dużych miast. Nie sposób również zapomnieć o korzyściach zdrowotnych związanych z dodatkowym wysiłkiem fizycznym. Część z włodarzy miast już zauważyła te niezaprzeczalne atuty i stara się rozwijać sieć rowerową.

2. Polskie społeczeństwo starzeje się.

Za trzydzieści lat w populacji naszego kraju będzie więcej osób po 65. roku życia niż nastolatków. Trzeba stworzyć odpowiednie warunki, aby z roweru mogło korzystać jak najwięcej osób bez względu na wiek. Jazda na rowerze jest nie tylko sposobem na zachowanie zdrowia i kondycji do późnych lat życia. W czasach kryzysu klimatycznego rower staje się nieodzownym elementem zmiany polityki transportowej miast. W czasach pandemii jest także

sposobem na zmniejszenie liczby zachorowań, również w grupach najbardziej narażonych na zakażenie.

3. Jak pokazują statystyki, coraz więcej osób z niepełnosprawnością korzysta z roweru jako kierujący, bądź jako pasażer czy pasażerka.

Z badań Głównego Urzędu Statystycznego (GUS) (Uczestnictwo w sporcie i rekreacji ruchowej 2016 r.) wynika, że:

- osoby z niepełnosprawnością stanowiły 5% ogółu uczestniczących w zajęciach sportowych i rekreacyjnych;
- najczęściej wybieraną aktywnością (61% ćwiczących) była jazda na rowerze.

4. Wiek senioralny przestaje być wiekiem emerytury, a staje się czasem aktywności. Dla wielu osób jazda na rowerze może być łatwiejsza niż chodzenie pieszo.

Coraz częstym widokiem stają się osoby poruszające się na rowerach trzykołowych. Ich użytkownikami bywają osoby z porażeniem mózgowym, ale też osoby w wieku senioralnym, które mają kłopoty ze zmysłem równowagi i czują się bezpieczniej na rowerze zapewniającym większą stabilność. Także osoby poruszające się na wózkach coraz częściej stosują odpowiednie dostawki, napędzane ręcznie lub elektrycznie. Osoby z niepełnosprawnością korzystają też z rowerów biegowych – rowerów bez pedałów, na których można się poruszać odpychając nogami od podłoża. Choć rowery biegowe kojarzone są głównie z małymi dziećmi, jednak dedykowane są też osobom dorosłym, właśnie tym, które mają kłopot z synchronizacją. Nie należy zapominać o tandemach, z których mogą korzystać nawet osoby niewidzące pod warunkiem jazdy z przewodnikiem, o rowerach z napędem elektrycznym, czy riksach rowerowych. Widać więc, że podróżować na rowerze można na wiele sposobów i znakomita ich część jest odpowiednia dla osób w wieku senioralnym lub z niepełnosprawnością.

Mimo tych faktów wyobrażenie osoby z niepełnosprawnością na rowerze wydaje się być irracjonalne. Aby udowodnić, że tak nie jest, Centrum Unijnych Projektów Transportowych zorganizowało 28 stycznia 2020 r. spotkanie w ramach Transportowego Obserwatorium Badawczego pn. Dokąd zmierza rower ?

Pokłosiem przeprowadzonej wówczas dyskusji jest publikacja pt. Dostępny rower jest na +, która oparta została, oprócz też wynikających ze spotkania, na analizie przeprowadzonej metodą desk research. Wykorzystano w niej badania, statystyki, dokumenty prawne, opracowania, analizy, blogi, źródła tworzone przez instytucje publiczne, na przykład badania prowadzone przez Główny

środkami publicznego transportu zbiorowego). Jednak nie ma rozwiązań, które jednocześnie obejmowałyby kwestie przewozu i jazdy na rowerze przez osoby z niepełnosprawnościami i osoby w wieku senioralnym, a obowiązujące zasady przewozu rowerów są różne, w zależności od organizatora przewozów lub przewoźnika.

Celem opracowania jest wskazanie możliwości połączenia komfortowego i bezpiecznego wykorzystania roweru na terenie miast przez osoby z niepełnosprawnością i osoby w wieku senioralnym. Istotne jest też zidentyfikowanie barier utrudniających przemieszczanie się rowerem i z rowerem po mieście i w komunikacji miejskiej, a także zaproponowanie rozwiązań i standardów



Urząd Statystyczny, jak też instytucje prywatne, na przykład badania przeprowadzone przez organizacje pozarządowe. Uzpełnieniem danych były rozmowy z osobami z niepełnosprawnościami, które są użytkownikami rowerów, wnoszące głos bezpośrednio zainteresowanych osób.

Warto przy tym zwrócić uwagę, że polskie regulacje opisują przewóz rowerów w komunikacji miejskiej i poruszania się po drogach na rowerze. Regulują także przejazd komunikacją miejską osób z niepełnosprawnościami czy osób w wieku senioralnym (Ustawa o uprawnieniach do ulgowych przejazdów

zwiększających liczbę podróży rowerowych, odbywanych przez osoby z niepełnosprawnością i w wieku senioralnym, przy wykorzystaniu dobrych praktyk z Polski i innych krajów Unii Europejskiej. Zachęcamy do lektury i wdrażania na szerszą skalę rozwiązań, które ułatwią osobom w wieku senioralnym i o ograniczonej możliwości poruszania się korzystanie z roweru na co dzień a nie tylko od święta.

Autorzy:

Paweł Engel – Zastępca Dyrektora

Edyta Boratyńska-Karpiej – Ekspert

Departament Analiz Transportowych i Programowania

KONFLIKT INTERESÓW – JAK NALEŻY GO ROZUMIEĆ I CO ZROBIĆ ŻEBY MU ZAPOBIEC



Każdy pracownik jednostki zobowiązany jest do stosowania najwyższych standardów uczciwości i etycznego postępowania przy wykonywaniu codziennych obowiązków służbowych. Wynika to przede wszystkim z zasad określonych przez Unię Europejską w zakresie postępowania ze środkami finansowymi pochodzącymi z budżetu UE jak również z ogólnie przyjętych i stosowanych standardów etycznych. Do najważniejszych zasad, jakimi powinni kierować się pracownicy jednostki w zakresie realizacji powierzonych im zadań należy m.in. zasada bezstronności, która ma na celu w szczególności niedopuszczanie do podejrzeń o konflikt między interesem publicznym (państwa, społeczeństwa, pracodawcy) i prywatnym (osobistym, rodzinnym) oraz zasada bezinteresowności, która oznacza, iż w trakcie wykonywanych działań nie oczekujemy korzyści dla siebie lub naszych najbliższych.

Czym jest konflikt interesów?

Konflikt interesów jest to pełnienie przez osobę publiczną albo członków jej najbliższej rodziny funkcji lub utrzymywanie kontaktów o charakterze prywatnym, które mogą wpływać na treść urzędowych zachowań w sposób rodzący wątpliwości co do ich bezstronności¹.

Konflikt interesów może występować w trzech postaciach.

Rzeczywisty konflikt interesów jest najprostszą odmianą konfliktu. Obowiązek publiczny staje w sprzeczności z interesem prywatnym pracownika jednostki. Interes pracownika jako osoby prywatnej mógłby niewłaściwie wpłynąć na wykonywanie przez niego obowiązków służbowych i zadań publicznych. Za przykład może posłużyć sytuacja gdy pracownik jest członkiem komisji przetargowej lub konkursowej albo rozpatruje wnioski o wydanie decyzji i zauważa, że jeden z aplikujących

¹ Poradnik antykorupcyjny dla urzędników CBA

podmiotów jest w pewien sposób z nimi powiązany. Właściwą decyzją w takiej sytuacji jest wyłączenie się pracownika ze sprawy².

Potencjalny konflikt interesów dotyczy sytuacji, w której obecny sposób działania pracownika, w zakresie wykonywania obowiązków służbowych, może wpłynąć negatywnie na jego bezstronność i bezinteresowność w przyszłości. Przykładem może być zaplanowanie przez pracownika działań kontrolnych w jednostce, w której zatrudniony jest ktoś z rodziny kontrolera. Innym przykładem jest sytuacja, w której podmiot aplikujący

powinien wystrzegać się sytuacji, które mogłyby wywołać poczucie wdzięczności w stosunku do osób i podmiotów, których sprawy będzie załatwiać w przyszłości.

Postrzegany konflikt interesów to forma konfliktu opierająca się na obiektywnych okolicznościach powodujących, że pracownik postrzegany jest, jako osoba kierująca się interesem prywatnym. Dla zobrazowania postrzeganego konfliktu interesów można wskazać następujący przykład: W jednostce pracuje bratanek dyrektora. Przy końcu kwartału kierownik analizuje efekty pracy podwładnych i



lub zamierzający aplikować z wnioskiem o dofinansowanie zaprasza pracownika na obiad, a następnie płaci rachunek. Nie jest to przestępstwo łapownictwa (jeżeli nie było ze strony pracownika obietnicy korzyści związanych z przedmiotowym wnioskiem) jednak fundowany posiłek zmienia relację z takim podmiotem. Zgodnie z zasadami psychologii społecznej, u osoby „obdarowanej” powstaje poczucie wdzięczności, które może skutkować uprzywilejowanym traktowaniem danego podmiotu oraz nierównym traktowaniem pozostałych podmiotów. Aby uniknąć potencjalnego konfliktu interesów pracownik

wychodzi, że najbardziej efektywnym pracownikiem był wspomniany bratanek, co skutkuje przyznaniem jemu najwyższej premii kwartalnej. Mimo, że obiektywny w mniemaniu kierownika pomiar efektów pracy personelu uzasadnia fakt udzielenia premii, to i tak wszyscy pracownicy ocenią postępowanie kierownika, jako działanie wujka motywowane względami rodzinnymi. Taki konflikt wpływa negatywnie na reputację i wizerunek jednostki oraz na przestrzeganie zasady bezstronności tj. równiej i uczciwej konkurencji.

² Poradnik dla pracowników administracji rządowej „Konflikt interesów. Czym jest i jak go unikać?”

Jak należy postąpić w przypadku wystąpienia konfliktu interesów?

W przypadku pojawienia się wątpliwości przez pracownika czy sytuacja, w której się znalazł może doprowadzić do powstania konfliktu interesów bądź nim jest, pracownik niezwłocznie powinien zgłosić ten fakt swojemu bezpośredniemu przełożonemu oraz Kierownikowi jednostki. W zależności od rozwoju sytuacji Kierownik jednostki ustala tryb postępowania oraz decyduje w razie konieczności o ograniczeniu zadań danego pracownika do zadań wolnych od występowania konfliktu interesów. Może także podjąć decyzję o całkowitym wyłączeniu pracownika z procedowania w danej sprawie.

W wielu jednostkach funkcjonuje stanowisko doradcy etycznego bądź osoby, która zajmuje się zapobieganiem korupcji w jednostce. Wówczas pracownik ten może pozyskać wskazówki w zakresie sytuacji w której się znalazł.

procedury regulujące przeciwdziałania konfliktowi interesów. Procedury te powinny zakładać m.in. wielostopniową ścieżkę opracowania stanowisk oraz decyzji, a także weryfikację kluczowych procesów przy zastosowaniu zasady „dwóch par oczu”. Ma to na celu umożliwienie skutecznego zarządzania ewentualnymi konfliktami przez kadre kierowniczą oraz minimalizację negatywnych skutków w przypadku wystąpienia rzeczywistego konfliktu interesów wśród podległych pracowników.

Kierownik jednostki powinien również wprowadzić m.in. następujące rozwiązania: złożenie oświadczeń o braku występowania konfliktów interesów; złożenie deklaracji bezstronności i poufności przez pracowników wykonujących określone czynności; obowiązek wyłączenia się pracownika z postępowania administracyjnego w sytuacjach opisanych w art. 24 Kpa; obowiązek wyłączenia się osób wykonujących czynności w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego na podstawie art. 17 ustawy Pzp.



Jak przeciwdziałać konfliktowi interesów?

Zjawisko konfliktu interesów może pojawić się na różnych obszarach działań realizowanych przez daną jednostkę. W związku z powyższym w jednostce powinny zostać opracowane

Zadaniem Kierownika jednostki jest przede wszystkim bieżąca identyfikacja potencjalnych zagrożeń i ich monitoring. Sytuacje problemowe powinny być rozwiązywane na bieżąco, a pracownicy jednostki powinni być stale edukowani, celem podniesienia ich świadomości.

Kadra zarządzająca także powinna zachęcać pracowników do informowania o zaistniałych problemach, potencjalnych zagrożeniach.

Dobra praktyką stosowaną w jednostce może być prowadzenie Rejestru konfliktu interesów, w którym ujmowane będą wszelkie przypadki wystąpienia konfliktu interesów.

W przypadku zidentyfikowania przez pracownika sytuacji wystąpienia potencjalnego konfliktu interesów bądź innego nadużycia powinien on mieć możliwość przekazania zgłoszenia na specjalnie utworzony do tego celu adres mailowy.

Dodatkowe zarobkowanie a konflikt interesów

W przypadku wystąpienia lub możliwości wystąpienia konfliktu interesów, który będzie związany z dodatkowym zarobkowaniem, pracownik powinien być zobowiązany do poinformowania o tym fakcie bezpośredniego

przełożonego oraz Kierownika jednostki. Konflikt interesów może wystąpić w sytuacji jeżeli drugi pracodawca jest lub może być szeroko rozumianym „interesantem” jednostki, łączą go z jednostką relacje finansowe i majątkowe, jednostka kontroluje bądź nadzoruje jego działalność oraz może wykorzystać wiedzę i doświadczenie administracyjne danego pracownika przeciwko podmiotom publicznym lub dla uzyskania przewagi rynkowej nad konkurentami.

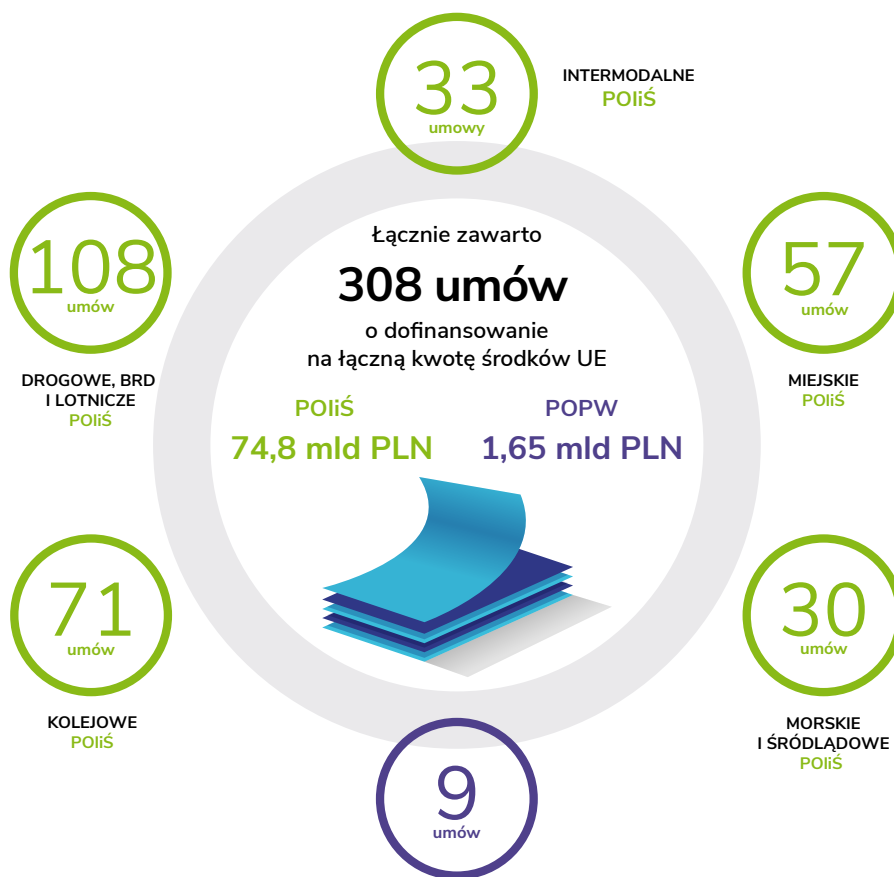
Konflikt interesów może wystąpić w każdym sektorze, zarówno publicznym jak i prywatnym. Wszyscy powinniśmy unikać sytuacji, które mogą doprowadzić do jego powstawania. Konflikt interesów jest zjawiskiem powszechnym. Jednakże właściwe zarządzanie jednostką przy zastosowaniu odpowiednich rozwiązań i zabezpieczeń może przyczynić się do zminimalizowania jego negatywnych skutków.

Autor: Beata Dobrzyńska, Ekspert, Wydział Nieprawidłowości, Departament Kontroli i Audytu

FAKTY CUPT

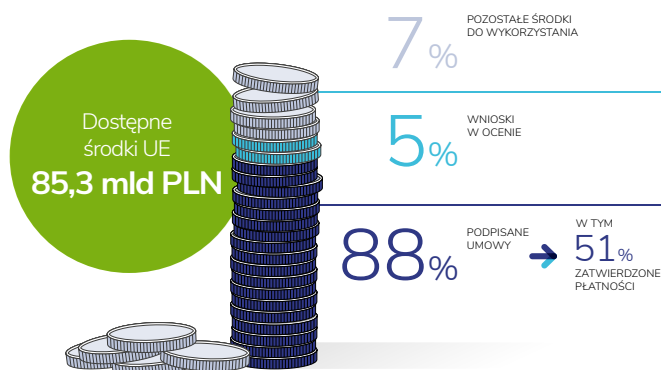
Zaawansowanie **Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 - 2020**
i **Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014 - 2020** w CUPT
(stan na dzień 30.09.2020 r.)

Podpisane Umowy w podziale na branże (szt.)



Wykorzystanie dostępnych środków UE (%)

POIiŚ



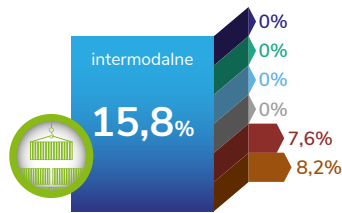
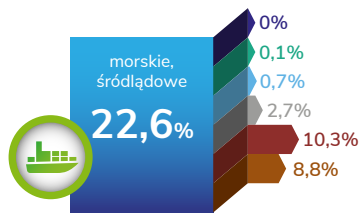
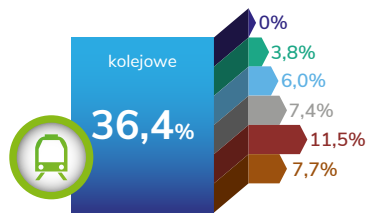
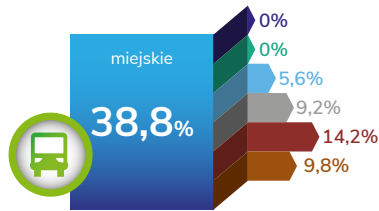
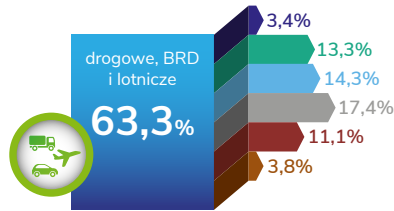
POPW



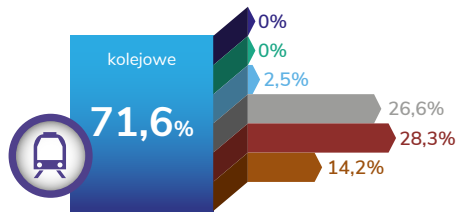
Zatwierdzone płatności w poszczególnych branżach (%)

2015 2016 2017 2018 2019 2020

POIŚ

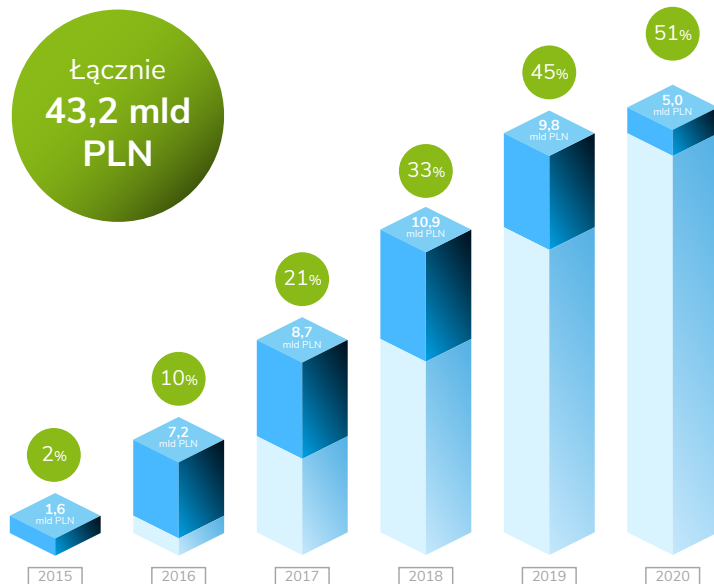


POPW

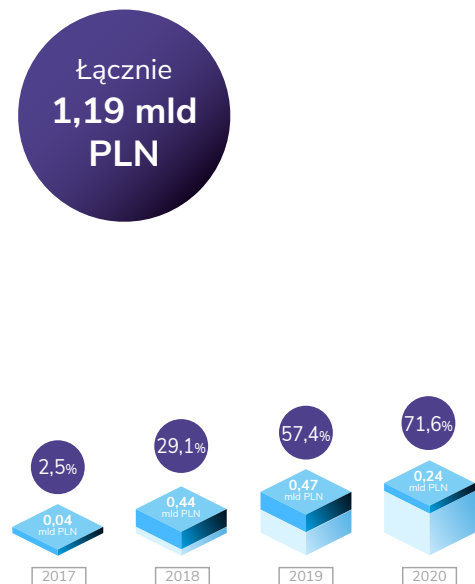


Zatwierdzone płatności globalnie - środki UE (mld PLN i %)

POIŚ



POPW

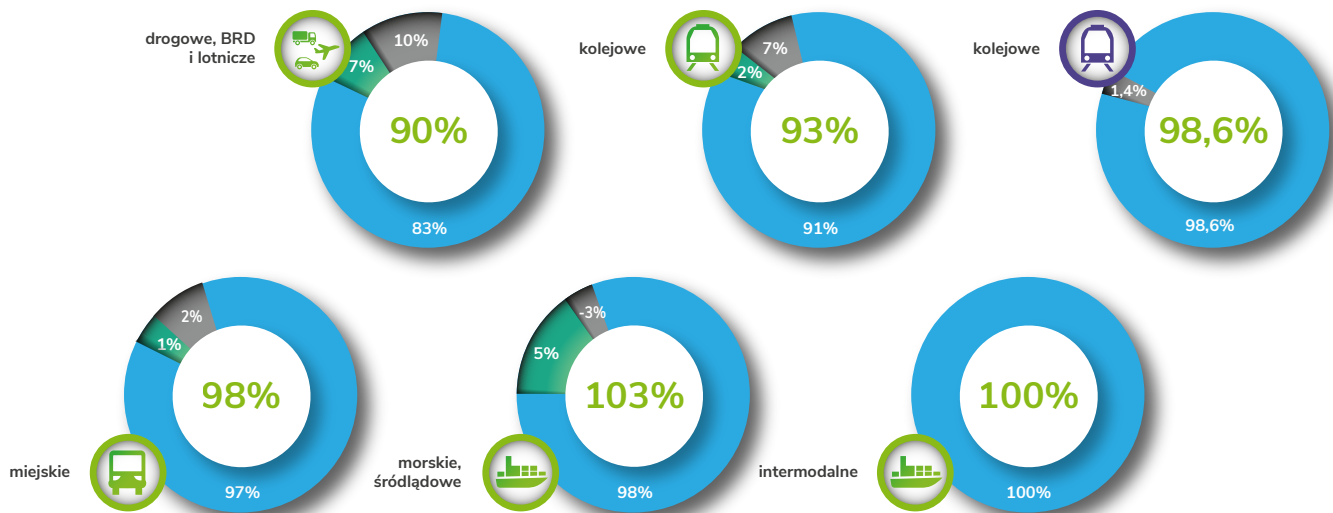


Wykorzystanie środków UE - Umowy i Wnioski w podziale na branże (%)

Podpisane Umowy
 Wnioski w ocenie
 Pozostało do wykorzystania

POIiŚ

POPW

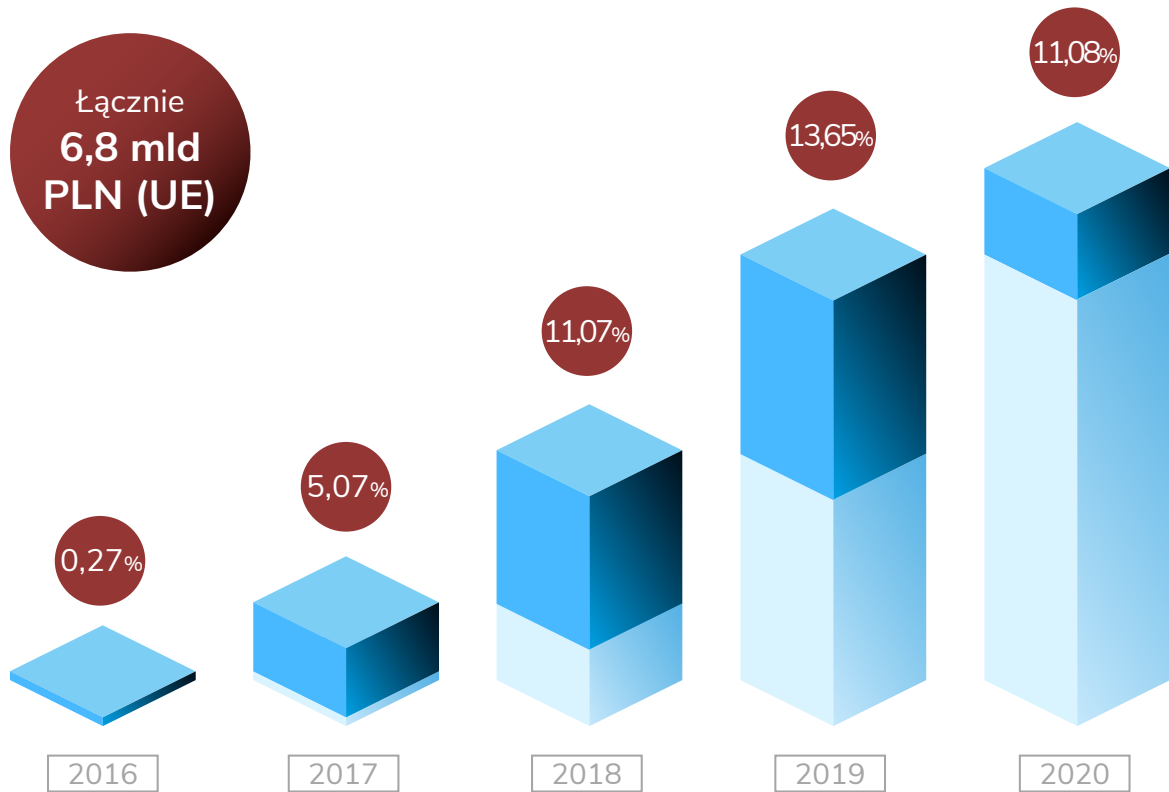


Zaawansowanie Instrumentu „Łącząc Europę” – CEF w CUPT (stan na dzień 30.09.2020 r.)

Podpisane GA w podziale na branże (szt.)

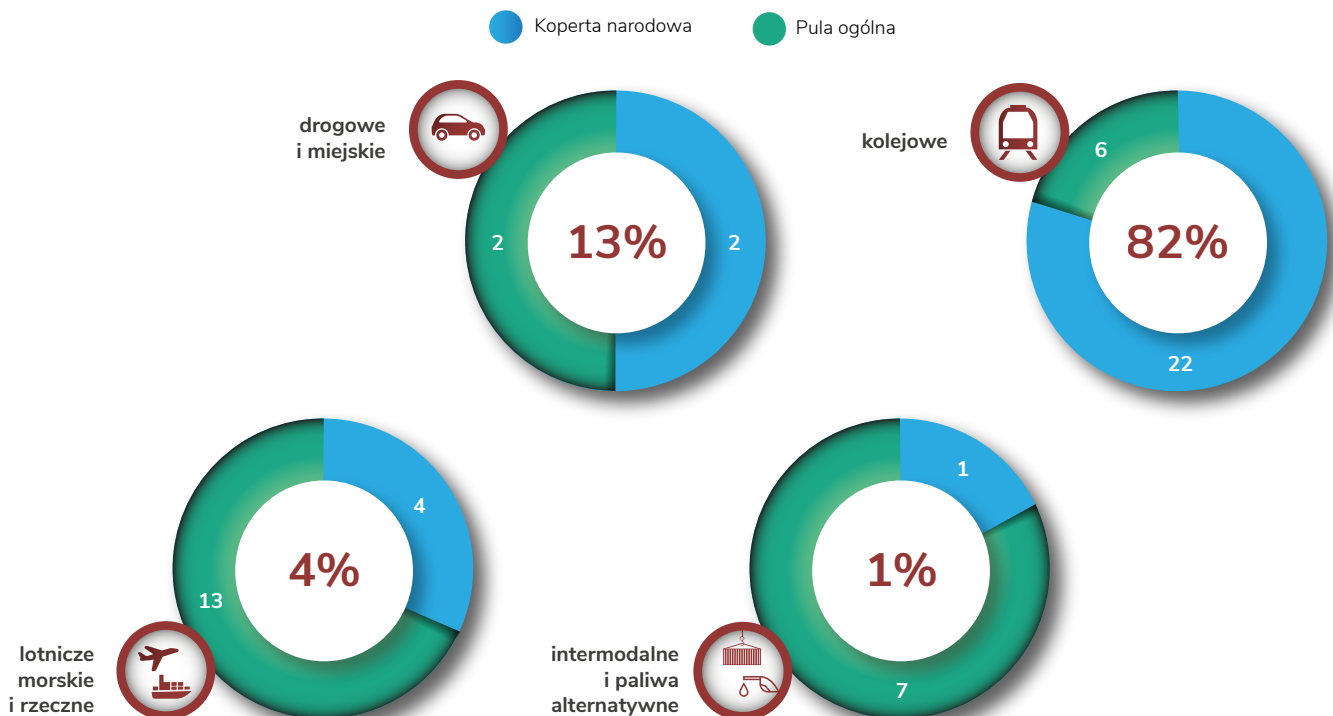


Zatwierdzone płatności realizowane za pośrednictwem CUPT (%)*



*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 (%)





19.11.2020 r. - 8. spotkanie z Cyklu O dostępności w CUPT pn.: „Obsługa pasażera z niepełnosprawnością”.



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