



BIULETYN INFORMACYJNY

nr 11/2020

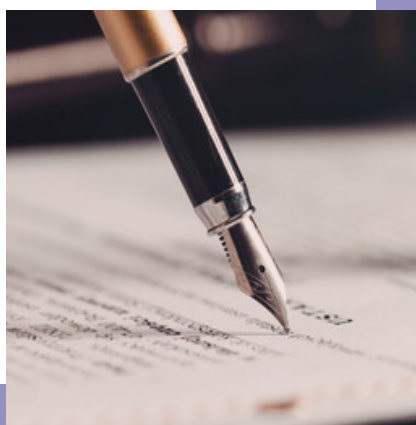
LISTOPAD 2020 r.

W NUMERZE:

Ewaluacja da się lubić

**Jakość kolei to też dostępność
dla podróżnych z niepełnosprawnościami**

AKTUALNOŚCI



Stanowisko MFiPR dot. nowelizacji przepisów ustawy w ramach POIiŚ i POPW.

Stanowisko MFiPR odnośnie nowelizacji przepisów ustawy pzp w zakresie udzielania tzw. zamówień bagatelnych, których wartość dotycząca jednorazowego zakupu, bez podatku od towarów i usług jest mniejsza niż 130 tys. PLN, nie mniejsza jednak niż 50 tys. zł...

[Czytaj więcej...](#)



Konsultacje społeczne dotyczące rozwoju transportu intermodalnego

Ogłoszenie Ministra Infrastruktury o konsultacjach społecznych projektu dokumentu „Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.

[Czytaj więcej...](#)



Rozpoczęła się przebudowa dworca Palędzie

Podniesienie standardu obsługi podróżnych, dostosowanie do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, poprawa bezpieczeństwa oraz przywrócenie historycznego wyglądu dworca – to priorytety rozpoczynającej się przebudowy dworca w Palędziu.

[Czytaj więcej...](#)

AKTUALNOŚCI



Kolejna umowa na modernizację dróg w stolicy podpisana

Celem głównym projektu „Modernizacja ciągu ul. Marsa – Żołnierska odc. węzeł Marsa – granica miasta – etap III” jest rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 631 w zakresie budowy obiektu mostowego w ciągu ulica Marsa - Żołnierska...

[Czytaj więcej...](#)



Prawie 208 milionów złotych z UE na obwodnicę Kędzierzyna-Koźła

W dniu 12 listopada br. CUPT zawarł z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad, umowę o dofinansowanie na prawie 208 mln zł z Funduszy Unii Europejskiej. Dofinansowany projekt stanowi element IV osi priorytetowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko...

[Czytaj więcej...](#)



Nowoczesna wielozadaniowa jednostka pływająca „Planeta I” w pełnej gotowości

14 listopada przy nadbrzeżu Bulwar Chrobrego w Szczecinie odbyła się uroczystość chrztu i podniesienia bandery na statku „Planeta I”. Wielozadaniową jednostkę, podobnie jak bliźniaczy Zodiak II, zbudowano w ramach projektu „NostrisMaris”...

[Czytaj więcej...](#)

AKTUALNOŚCI



Od Lubina do Polkowic pojedziemy nową jezdnią S3 dofinansowaną z UE

Jeszcze dziś, w godzinach popołudniowych, kierowcy wjadą na pierwszą jezdnię drogi ekspresowej S3 pomiędzy węzłami Polkowice Południe i Lubin Północ. Udostępnione zostanie 6 km jezdni południowej, z trzema pasami ruchu i pasem awaryjnym, w kierunku Legnicy.

[Czytaj więcej...](#)



Cykl O dostępności w CUPT – standard transportowy w praktyce: Spotkanie 9 - Obsługa pasażera z niepełnosprawnością w podróży

19 listopada 2020 r. odbyło się webinarium w ramach Cyklu O dostępności w CUPT – standard transportowy w praktyce. Tym razem tematem dyskusji była szeroko rozumiana obsługa podróżnych...

[Czytaj więcej...](#)



Konferencja i spotkanie konsultacyjne projektu dokumentu „Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do 2030 z perspektywą do 2040”

Perspektywy rozwoju transportu intermodalnego - konsultacje społeczne „Kierunków Rozwoju Transportu Intermodalnego w Polsce do 2030 z perspektywą do 2040”

W poniedziałek 23 listopada 2020 r. w ramach konsultacji społecznych Kierunków Rozwoju Transportu Intermodalnego w Polsce do 2030 z perspektywą...

[Czytaj więcej...](#)

AKTUALNOŚCI



Ponad 475 milionów złotych z UE na projekty kolejowe i drogowe

Centrum Unijnych Projektów Transportowych zawarło dziś z trzema beneficjentami: PKP PLK S.A, Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad i Urzędem Transportu Kolejowego, trzy umowy o dofinansowanie na ponad 475 mln zł z Funduszy Unii Europejskiej.

[Czytaj więcej...](#)

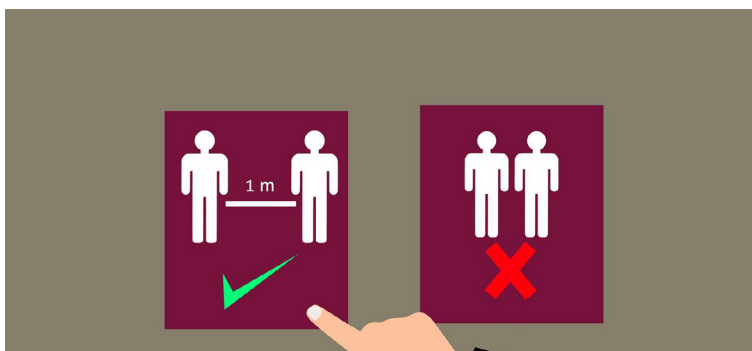
COVID-19: INFORMACJE DLA BENEFICJENTÓW



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: EWALUACJA DA SIĘ LUBIĆ



O rety, znowu ewaluatorzy chcą kogoś do wywiadu-jest to klasyczna reakcja na wzmiankę o rozpoczętej ewaluacji. Zazwyczaj kojarzy się ona z dodatkową pracą równoznaczną niepotrzebnemu zawracaniu głowy. Jednak ewaluacja da się lubić. I można prowadzić ją tak, by była szybka, łatwa i przyjemna, a także, co najważniejsze, użyteczna. Spróbujemy to udowodnić w niniejszym artykule.

O EWALUACJI NIEKSIĄŻKOWO

Gdyby ktoś spytał, czym jest ewaluacja to warto wskazać, że: zajęciem, które się nie nudzi, wyzwaniem no i ... sposobem na zdobycie środków na życie. Bardziej naukowo: ewaluacja to ocena wartości interwencji z zastosowaniem określonych kryteriów tejże oceny, podejmowana w celu określenia efektywności interwencji, oszacowania w odniesieniu do celów, a także analizy wpływu na specyficzne problemy strukturalne. Czytając taką definicję od razu proces ewaluacji staje się nieprzyjemny, a zazwyczaj rzeczy/procesy nam nieprzyjemne, wolelibyśmy uważać za **niepotrzebne**.

Tymczasem ewaluacja naprawdę może dać się lubić i być przyjazną. Jej wyniki natomiast są użyteczne. Stanie się tak, gdy z procesu ewaluacji skorzysta się w chwili szukania odpowiedzi na pojawiające się rzeczywiste potrzeby informacyjne. Ewaluacja zdecydowanie może dać odpowiedź na pytania: na co wpłynęło nasze działanie i jak zmieniło rzeczywistość lub co ważniejsze: co się nie udało i dlaczego się nie udało zrealizować przyjętych założeń. Z punktu długofalowych działań jest to niezwykle ważne, gdyż każda instytucja i działalność powinna się uczyć i rozwijać. Wyniki ewaluacji dają wiedzę a co za tym idzie możliwość uczenia się.

Żeby polubić ewaluację warto zdać sobie sprawę z tego, że nie prowadzi się jej dla niej samej. Badanie powinno być w rzeczywistości początkiem dalszych działań na rzecz doskonalenia procesu, programu czy działań instytucji.

Ważne jest również to, że:

EWALUACJA ≠ KONTROLA ≠ AUDYT ≠ MONITORING

Szerzej o różnicach piszemy w dalszej części artykułu.

Żeby ewaluację dało się polubić nie powinno się jej niepotrzebnie komplikować metodologicznie. Wówczas nie jest ona nadmiernie wydłużona w czasie i może spełnić cel, o którym była mowa - tzn. odpowiadać na aktualne potrzeby i problemy, które trzeba rozwiązać lub wskazać wpływ osiągniętych wskaźników produktu na otoczenie społeczno-gospodarcze.

Ewaluację da się lubić, gdy jej wynikiem są aktualne, łatwo dostępne informacje. Dodatkowo jej realizacja dla realizatorów i uczestników powinna być łatwa i przyjemna. Chodzi więc o to, aby nie nastawiać się do tego procesu negatywnie. Ważne jest też zaufanie i poczucie, że wyniki ewaluacji mogą przełożyć się na zmianę jakości w działaniu.

Warto jednak wskazać, że mowa tutaj o ewaluacji prowadzonej od początku do końca - tzn. od ustalenia założeń i metodologii, przez zbieranie informacji i danych, po ich analizę i wysnuwanie wniosków. Zlecenie badań ewaluacyjnych nie przynosi takiej satysfakcji, jak raport, pod którym mogą się podpisać jako autor jego części.

EWALUACJA TO NIE AUDYT/KONTROLA/MONITORING

Audyt to sprawdzenie zgodności wykorzystania zasobów (głównie finansowych) z obowiązującymi przepisami prawnymi oraz określonymi standardami. Pozwala on na identyfikację obszarów wymagających wprowadzenia zmian i wskazuje rekomendacje dalszych działań.

Ewaluacja jest działaniem polegającym na obiektywnej ocenie projektu, programu podczas wszystkich jego etapów, tj. planowania, realizacji i mierzenia rezultatów. Jej zadaniem jest dostarczenie rzetelnych i użytecznych informacji, pomagających usprawnić proces decyzyjny.

Tym, co wyróżnia ewaluację jest jej **UŻYTECZNOŚĆ**. Pozwala na wprowadzanie zmian w kolejnych projektach/programach i wykorzystanie doświadczeń.

INNE POJĘCIA POKREWNE:

- **Kontrola** - porównuje stan faktyczny ze stanem wymaganym, może mieć charakter wycinkowy i dotyczyć jednego z aspektów funkcjonowania instytucji.
- **Monitorowanie** – proces systematycznego zbierania i analizowania ilościowych i jakościowych informacji na temat wdrażania projektów i całego programu w aspekcie finansowym i rzeczowym, ma na celu zapewnienie zgodności realizacji programu z wcześniej zatwierdzonymi założeniami i celami.



Różnice między ewaluacją a audytem:

	Audyt	Ewaluacja
Cel	Sprawdzenie czy działania są wykonywane zgodnie z procedurami i w terminie	Oszacowanie rzeczywistych efektów programu/projektu/działania Ocena zasadności w danej formie
	CZYLI Zapobieganie niegospodarności i nieprawidłowościom w działaniach sektora publicznego	CZYLI Pomoc w procesie uczenia się instytucji, planowania interwencji i ich uzasadniania
Zakres	WĄSKI Poprawność procedur Poprawność rozliczeń Zgodność z zasadami prawnymi i kontraktu	SZEROKI I/LUB WĄSKI Szersze spojrzenie na program oraz sposób jego realizacji Zidentyfikowanie i ocena: - celów danego przedsięwzięcia - sposobów realizacji - długookresowych zamierzonych i niezamierzonych efektów wybiegających poza czas i miejsce wdrażania programu
Efekty – konsekwencje badania	DZIAŁANIE W przypadku wykrycia uchybień konsekwencje prawne, postępowanie administracyjne, zablokowanie ostatniej transzy, lub żądanie zwrotu wydanych już środków	OPIS I DZIAŁANIE Przedstawienie konkretnym adresatom wniosków oraz rekomendacji dotyczących usprawnienia procesów zarządzania, wzmocnienia skuteczności i oddziaływania programu, ewentualnej zmiany orientacji programu (obecnego lub przyszłego), jego zaniechania lub kontynuacji

JAK MOŻNA ZREALIZOWAĆ BADANIE EWALUACYJNE?

Badanie ewaluacyjne można prowadzić trzema sposobami: przy udziale wykonawcy zewnętrznego, siłami własnymi organizacji lub w formule hybrydowej, czyli część badania jest zlecana na zewnątrz, a część realizuje organizacja. W strukturze CUPT istnieje zespół ds. ewaluacji, który od 4 lat wykonuje zadania związane z ewaluacją programów wdrażanych przez CUPT. Badania określone w planie ewaluacji prowadzone są zwykle przy udziale firm zewnętrznych. Jest to podyktowane zaleceniami Instytucji Zarządzającej.

Proces wyboru wykonawcy zewnętrznego odbywa się zgodnie z ustawą PZP¹, co wymaga przygotowania OPZ², SIWZ³ oraz szeregu innych dokumentów. W wyniku tych działań następuje wybór wykonawcy oraz podpisanie umowy na realizację badania. Cały ten proces jest czasochłonny (trwa od 1 do nawet 4 miesięcy, a w niektórych przypadkach nawet pół roku). Dodatkowo wymaga zapewnienia środków finansowych w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna. Praktyka pokazuje, że rynek wykonawców jest bardzo ograniczony i do przetargu przystępują często te same podmioty. W momencie kumulacji prac nie są w stanie wypełnić zobowiązań zamawiającego i przesyłają raporty, które nie do końca odpowiadają wymaganiom OPZ. Wymaga to od CUPT bardzo drobiazgowego weryfikowania efektów, a czasem wręcz wskazywania wykonawcy na co powinien zwrócić szczególną uwagę. Powoduje to wydłużanie procesu weryfikacji raportów, a tym samym odbioru pracy. Może stać się to znaczącym problemem w latach 2022-2023, gdzie realizowanych będzie szereg ewaluacji zarówno dla programów krajowych, jak i programów regionalnych. W wyniku tej sytuacji istnieje ryzyko braku wykonawców do przeprowadzenia badań, składane oferty mogą znacząco przekraczać dostępny budżet, a rezultaty prac będą znacząco odbiegać od wymagań zamawiającego.

W strukturze CUPT został wyodrębniony zespół ds. ewaluacji, gdzie pracownicy w swoim zakresie obowiązków nie mają wskazanych żadnych zadań związanych z programowaniem i wdrażaniem, co daje możliwość przeprowadzenia całkiem niezależnego procesu badawczego. Posiadają oni niezbędne kompetencje oraz doświadczenie do przeprowadzenia procesu badawczego. Dzięki temu czas realizacji zadania jest znacząco krótszy, z pominięciem całej procedury wyboru wykonawcy oraz uzgadniania raportu. Zespół pracowników CUPT posiada dostęp do systemów wewnętrznych, gromadzących dane dot. projektów, potrafią je odczytywać oraz interpretować.

¹Ustawa PZP - ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1843)

²OPZ – opis przedmiotu zamówienia

³Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia

Ponadto zespół ds. ewaluacji ma możliwość realizacji badań odpowiadających bieżącemu zapotrzebowaniu organizacji czy systemu wdrażania bez konieczności wprowadzania badań do Planu ewaluacji i przeprowadzania postępowania przetargowego. Takie działanie pozwala na w miarę szybkie uzyskanie materiału badawczego i sformułowanie rekomendacji i wniosków z badania. Daje to możliwość wstępnej weryfikacji np. zainteresowania wśród beneficjentów nowymi formami dofinansowania, czy weryfikację zapotrzebowania na środki finansowe.

Jak w każdym przypadku takie rozwiązanie ma również swoje ograniczenia, np. w momencie nałożenia się szeregu zadań na zespół czas realizacji badań może się wydłużyć, ale w takim przypadku można posłużyć się formułą hybrydową, czyli zleceniem części badania na zewnątrz.

4 LATA EWALUACJI W CUPT

Plan działań ewaluacyjnych uwzględnia badania wskazane w planach ewaluacji dla poszczególnych programów operacyjnych zatwierdzonych przez Komitety Monitorujące oraz potrzeby wewnętrzne jednostki. CUPT jest uczestnikiem procesu ewaluacji, jako instytucja prowadząca ten rodzaj działalności, zaledwie od czterech lat. Niemniej możemy pochwalić się już sporym dorobkiem jeśli chodzi o liczbę oraz zakres zrealizowanych badań, w tym wykonywanych samodzielnie przez ekspertów wewnętrznych.

Poniższa tabela obrazuje liczbę wykonanych badań i analiz, uwzględniając różne przekroje informacyjne: od podziału na programy operacyjne, przez dziedziny transportu aż do sposobu przeprowadzenia badań.



Ewaluacje i analizy wg stanu na 30.11.2020r. – według różnych przekrojów
(liczba analiz, badań i ewaluacji w danym obszarze/przekroju – szt.)

Podział według programów	Podział według rodzaju transportu	Badania horyzontalne i przekrojowe	Podział z uwagi na sposób wykonania badań
		- związane z dostępnością (1)	
		- związane z ochroną środowiska i klimatu (1)	
	- drogowy (1)	- dotyczące ITS (1)	- badania zewnętrzne (9)
- POPW (2)	- kolejowy (3)	- badanie ex post dla POliŚ 2007-2013 (1)	- badania wewnętrzne (1)
- POliŚ (11)	- intermodalny (1)	- dotyczące kryteriów i systemu wyboru kryteriów wyboru projektów (1)	- badania hybrydowe (3)
	- miejski (1)	- badanie mid-term POliŚ 2014-2020 (1)	
	- morski (1)	- metaanaliza badań (1)	
	- żeglugi śródlądowej (1)		

Nasze działania skupione są na dwóch obszarach:

1. dostarczaniu rzetelnej informacji i danych, niezbędnych do podejmowania decyzji, a także informujących o wpływie wdrażanych projektów na otoczenie społeczno - gospodarcze,
2. budowie kultury ewaluacji, w tym zarówno wśród podmiotów wykonujących badania, jak również odbiorców tych badań, ale także ich uczestników.

Zachęcamy do śledzenia strony internetowej (<https://www.cupt.gov.pl/cupt/badania-i-ewaluacja>), gdzie na bieżąco umieszczamy zarówno zapowiedzi dotyczące planowanych badań i analiz, jak również raporty z już przeprowadzonych prac.

Autorzy:

Zespół ds. Ewaluacji

Departament Analiz Transportowych i Programowania

Transport dla wszystkich



JAKOŚĆ KOLEI TO TEŻ DOSTĘPNOŚĆ DLA PODRÓŻNYCH Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIAMI. ROZMOWA Z PANIĄ JOANNĄ SKUBISZYŃSKĄ - KOORDYNATORKĄ DS. PRAW PASAŻERÓW I SYSTEMU ZARZĄDZANIA JAKOŚCIĄ W SPÓŁCE KOLEJE WIELKOPOLSKIE SP. Z O.O.



Kontynuując działania na rzecz wymiany doświadczeń i propagowania dostępności transportu dla osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej możliwości poruszania się Centrum Unijnych Projektów Transportowych zajęło się tym razem obsługą podróżnych z niepełnosprawnościami. Temu wątkowi zostało dedykowane 9 spotkanie z Cyklu O dostępności w CUPT – standard transportowy w praktyce. Podczas webinarium zastanawiano się jakie są potrzeby osób z niepełnosprawnością podróżujących transportem publicznym w kontekście obsługi, a także co zrobić mogą przewoźnicy, aby zatrudnione w obsłudze osoby nie reagowały stresem, gdy zwraca się do nich osoba o ograniczonej mobilności. W czasie rozmawiano o przygotowaniu personelu do obsługi osób z niepełnosprawnościami z dwóch perspektyw. Po pierwsze obsługa pasażera z niepełnosprawnością jako element szerszej kwestii obsługi klientów. Czy działania szkoleniowe, które podejmują przewoźnicy w tym zakresie są traktowane jakoś dodatkowo czy też są elementem większej całości. Druga perspektywa - to kwestie techniczne. Wymieniano doświadczenia na temat tego co ułatwia a co utrudnia sprawną i bezproblemową obsługę pasażerów z niepełnosprawnościami. Materiały ze spotkania niebawem dostępne będą na stronie www.cupt.gov.pl.

Jedną z prelegentek i panelistek była Pani Joanna Skubiszyńska - Koordynatorka ds. praw pasażerów i systemu zarządzania jakością w Spółce Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o, z którą rozmawiano na temat dostępności, która tworzy jakość podróży.

Edyta Boratyńska-Karpiej: Podczas spotkań organizowanych przez CUPT osoby z niepełnosprawnością wzroku podkreślają, że dla nich dostępność to system, który pozwala na niezależność. Czy Koleje Wielkopolskie pozwalają podróżować osobom z niepełnosprawnością niezależnie?

Joanna Skubiszyńska: Pojazdy Spółki Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o. są dostosowane do przewozu osób z niepełnosprawnościami a pracownicy drużyny konduktorskiej podlegają cyklicznym szkoleniom w zakresie rodzaju i formy pomocy, którą mogą udzielić pasażerom, również z ograniczeniami w poruszaniu się z tytułu wzroku. Wspomagając aktywizację przewoźów tych osób wzmocnimy proces uspołecznienia, umożliwiając dojazd do pracy, na uczelnię czy w celach społeczno - towarzyskich. Docelowo chcemy takiego świata, gdzie drogi rozwoju, postępu i dostępności są łatwe i nie ma rozdźwięku pomiędzy samodzielnością i niezależnością.

Koleje Wielkopolskie podejmują działania, które mogą w pewnym stopniu usprawnić podróżowanie (nowoczesny tabor, szybkość przejazdu, konkurencyjna cena, miła i fachowa obsługa). Na potrzeby pracowników opracowaliśmy filmy instruktażowe we wszystkich typach użytkowanych pojazdów z zakresu obsługi windy/podnośnika. Filmy instruktażowe w zakresie

obsługi wind są stworzone własnym sumptem Spółki i stanowią pomoc szkoleniową dla pracowników drużyn.

Mamy na uwadze, że w oparciu o komunikację z Klientem w ramach przekraczających sam proces świadczenia usług, możliwe jest pozyskanie ważnych danych i informacji, które po ich ocenie oraz syntezie mogą przyczynić się do wyeliminowania błędów oraz do zapewnienia ciągłego doskonalenia usługi. Zasada ciągłego doskonalenia musi stanowić najwyższy cel każdego przedsiębiorstwa i musi znaleźć swoje odzwierciedlenie w strategii przedsiębiorstwa oraz w planach biznesowych.

Kultura bezpieczeństwa przewozu pasażerów również osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się, to nie tylko szereg rozwiązań systemowych i technicznych. To przede wszystkim ludzie, którzy pracują nad budowaniem zaufania, jakim kolej darzą jej klienci.

Od samego początku funkcjonowania, w sposób jawny Spółka dbała o podnoszenie poziomu bezpieczeństwa i kształtowanie u Pasażera właściwego odbioru wizerunku komfortowego i bezpiecznego przewozu, budując zaufanie do transportu kolejowego. Pasażer dotychczas nadal globalnie postrzega transport kolejowy (danego przewoźnika) generalizując jako „kolej” czy „PKP”.

Dotychczasowe działania, które są przez Spółkę Koleje Wielkopolskie wdrażane i prowadzone w ramach kultury bezpieczeństwa, sukcesywnie rok za rokiem, ostatnio przyjęły ciekawą formę, którą promujemy i popularyzujemy...jako dobrą praktykę, czyli...projekt „Karty pomocy w podróży”.



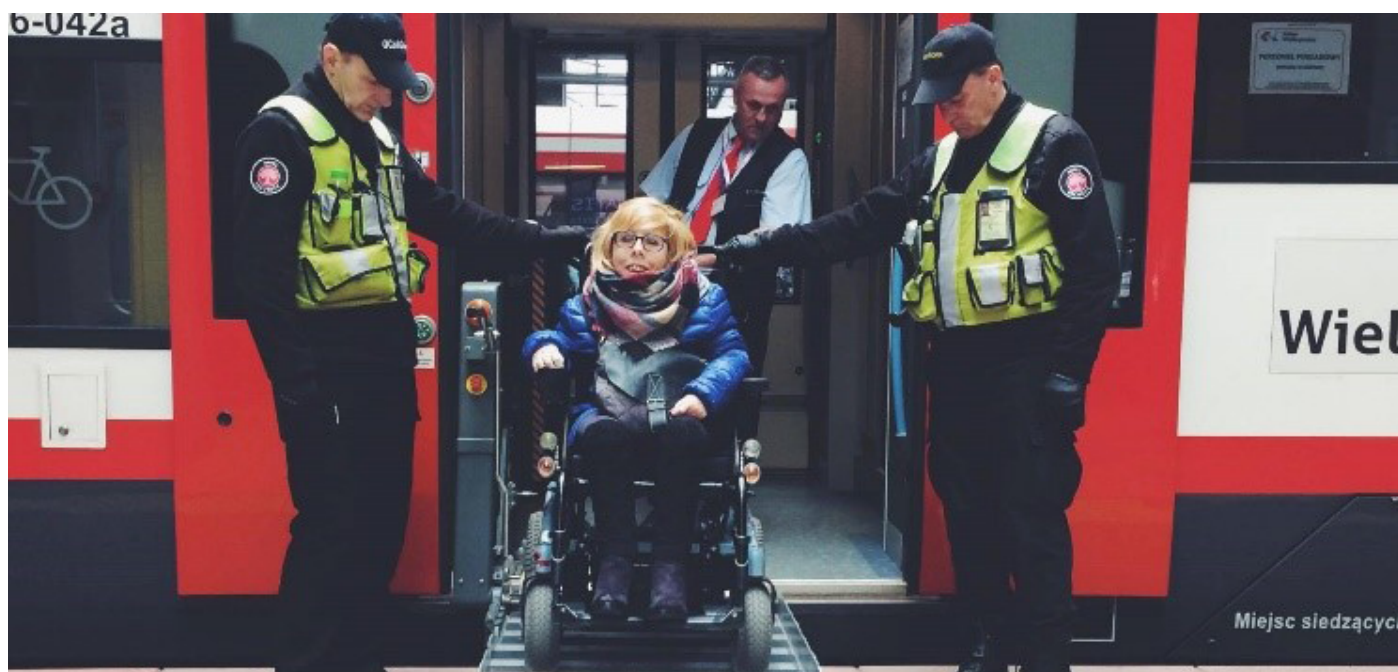
Źródło: Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o

EBK: Jakie działania innowacyjne na rzecz poprawy dostępności dla osób z niepełnosprawnością Koleje Wielkopolskie wprowadziły dotychczas do swojej oferty? I co jeszcze jest planowane?

JS: Stosujemy nagłośnienie w pociągu informujące o zbliżającej się stacji oraz o utrudnieniach w podróży. Nagłośnienie informujące o zajętej/ wolnej toalecie. Wprowadzane są oznaczenia w alfabecie Braille'a newralgicznych miejsc i punktów dotykowych w pojeździe Spółki. Bezpieczeństwo opieramy na konieczności przyswojenia pewnych zachowań promowanych w ramach kultury bezpieczeństwa, tak aby praktyczne działania stały się tak naturalnymi działaniami, że ich stosowanie na co dzień, nie jest niczym trudnym czy wyjątkowym. jako pierwszy z przewoźników kolejowych wyposażyliśmy swoje pociągi oraz pomieszczenia biurowe w defibrylatory AED; karta z prośbą o pomoc przy złym samopoczuciu. Dodatkowo szkolenia miękkie dla pracowników drużyn i kas biletowych oraz śmiałość podróżnego w wyrażaniu swoich potrzeb sprzyjają ich prawidłowemu spełnieniu.

W 2019 r. w szeregach pracowników Spółki pojawił się Ratownik Medyczny, którego wiedza i umiejętności służą do szkoleń pracowników Spółki oraz grup dzieci, które podczas wycieczek z Kolejami Wielkopolskimi mają okazję zobaczyć, oraz poćwiczyć aspekty praktyczne zasad udzielania pierwszej pomocy. Kolejnym krokiem otwierania się na potrzeby pasażerów o ograniczonej sprawności ruchowej był przeprowadzony w 2017 r. cykl szkoleń dedykowanych wszystkim Pracownikom pierwszego kontaktu z pasażerem, gdzie jako pierwszy z przewoźników kolejowych prowadziliśmy je we współpracy z osobą z niepełnosprawnością w stopniu znacznym.

Rozporządzenie 1371/2007 w 2018 r. wprowadziło omawiany obowiązek z tematyki obsługi pasażera z niepełnosprawnością (od 2019 r.). My mając już trzyletnie doświadczenie w ww. zakresie dzielimy się nim z innymi podmiotami. Wówczas trenerką była osoba wydawałoby się całkowicie zależna od osób trzecich. Pokazała jak się nie bać osób z niepełnosprawnościami oraz pomagać tak, aby nie zaszkodzić. Empatyczne podejście do pasażera stanowi priorytet naszych działań dedykowanych osobom o ograniczonej sprawności ruchowej. Cykl spotkań szkoleniowych prowadzony był w formie warsztatów. Była to odmienna i nowatorska forma przekazania informacji, poprzez spojrzenie osoby która spotyka się z trudnościami dnia codziennego w swoim życiu, z powodu swej niepełnosprawności. Osoby uczestniczące w szkoleniu otrzymały wiedzę nie tylko w formie jednostronnego przekazania informacji. Mogły również uczestniczyć w szkoleniu czynnie, poprzez zadawanie pytań osobie z niepełnosprawnością oraz realizacji zadań związanych ze świadczeniem pomocy.



Źródło: Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o

EBK: Problem dostępności transportu nie jest tylko problemem osób niewidomych i słabowidzących. Problemy ze wzrokiem ma coraz więcej osób. Powoli staje się to chorobą cywilizacyjną. Dostępność transportu dotyczy więc całego społeczeństwa i warto w nią inwestować. Jakie niesie korzyści dla Kolei Wielkopolskich?

JS: Warto inwestować w rozwój transportu publicznego. Korzyścią dla nas jest zadowolony pasażer, który przekaze dalej informację o miłej i bezpiecznej podróży oraz zachęci inne podmioty do korzystania z transportu aglomeracyjnego. Korzystanie z transportu publicznego niesie również korzyści dla pasażera, jak poczucie dbania o środowisko - lepsza jakość powietrza, mniejszy hałas, mniejsze zatłoczenie, optymalne wykorzystanie wszystkich rodzajów transportu, a zatem: lepsza jakość życia, korzystniejsza cena przejazdu w porównaniu do przejazdu samochodem, lepsze zdrowie publiczne, dbałość o estetykę przestrzeni publicznej, troska o osoby wykluczone, osoby z niepełnosprawnością i osoby starsze. Koleje Wielkopolskie w 2017 r. wprowadziły wspólnie z przewoźnikiem kolejowym PolRegio i ZTM Poznań (transport publiczny aglomeracji poznańskiej) ofertę bilet Bus – Tramwaj – Kolej, gdzie z jednym biletem można korzystać z przejazdu w obrębie aglomeracji poznańskiej oraz wyznaczonych stref kolejowych. Szczegóły na naszej stronie internetowej: <http://bustramwajkolej.pl/> na którą to stronę internetową serdecznie zapraszamy. Celem kampanii jest zachęcenie mieszkańców miast

do zmiany niekorzystnych dla zdrowia przyzwyczajęń i wybrania alternatywnych, ekologicznych środków podróżowania: chodzenia pieszo, jazdy na rowerze czy jazdy pociągiem.

Wszystkie wymienione powyżej działania pozwoliły zdobyć doświadczenia i nawiązać relacje, które doprowadziły z początkiem 2019 r. do podpisania umowy o wzajemnej współpracy z Portalem KolejLove. Przed rozpoczęciem współpracy mającym zintegrować środowisko osób o ograniczonej sprawności i przewoźnika wiele już zrobiliśmy w zakresie zacieśniania więzi społecznych z wielkopolanami. KolejLove jest dedykowany i ma służyć pasażerom i realizacji ich podróży poprzez obecność asystenta, czyli towarzysza w podróży uzyskanego podczas korzystania z Projektu KolejLove. Nowatorski Projekt KolejLove przyniósł pozytywny oddźwięk społeczny.

Portal stanowi elektroniczną platformę pozwalającą na kojarzenie ze sobą, chcących odbyć podróż w danym kierunku, Osób z niepełnosprawnością oraz innych Pasażerów udających się w tym samym kierunku i czasie. Platforma ma formę strony internetowej klasycznej jak i strony w wersji mobilnej, dostępnej na smartfony i tablety. Celem całego rozwiązania jest możliwość znalezienia przez Osoby z niepełnosprawnością Opiekuna w podróży, który w zamian za pomoc przed, w trakcie oraz po zakończeniu podróży mógłby podróżować jako opiekun Osoby z niepełnosprawnością i w ten sposób obniżyć znacznie koszt swojego przejazdu (oczywiście fakultatywnie). Rozwiązanie to jest wyjściem naprzeciw zapotrzebowaniu społecznemu i aktywizacji osób o ograniczonej sprawności ruchowej z racji tej, iż nie wszystkie stacje i dworce kolejowe w Polsce są dostosowane i świadczą usługę asysty. Projekt stworzony przez osobę niedowidzącą w stopniu znacznym z którym to podmiotem Spółka Koleje Wielkopolskie, z początkiem 2019 r., podjęła współpracę:

EBK: Proszę powiedzieć jaka jest motywacja Kolei Wielkopolskich do działań na rzecz dostępności?

JS: Wprowadzony w Spółce w 2015 r. Zintegrowany System Zarządzania Jakością jest nacechowany dbałością o pasażera. W 2018 r. został uzupełniony przez powołanie koordynatora ds. praw pasażera. Motywacją są dla nas wnioski, pochwały, skargi i reklamacje naszych pasażerów, którzy sygnalizują nam co warto zmienić. Sprawdzianem dla nas wszystkich są niezwykłe sytuacje, które wymagają starań i trudu, ale niosą ogromną satysfakcję z uśmiechu przewiezionych osób z niepełnosprawnością. Dla wielu osób o ograniczonej sprawności ruchowej mobilność może stanowić duże wyzwanie. Na mobilność ma wpływ: postawa pasażera, otwartość, elastyczność, zorganizowanie, gotowość podejmowania nowych zadań, umiejętność proszenia o pomoc, technologia i dostępność usług, asysta. Zakochałem się w Tobie

od pierwszego wożenia - chcielibyśmy, aby nasi podróżni mogli tak właśnie o nas powiedzieć. Tak działamy, ale pamiętajmy, że bez maksymalnej współpracy i integracji wszystkich podmiotów kolejowych nie jesteśmy w stanie „wygrać pasażera”.

Jakość jest to styl życia, niekończące się proces ulepszania. Ciągłe zaangażowanie, ciągła chęć podnoszenia jakości spółki i świadczonej usługi. Ciągłe zadajemy sobie pytanie: jak można podnieść jakość i bezpieczeństwo naszej usługi w taki sposób, aby lepsza jakość nie kosztowała nas więcej niż to co robimy obecnie? Wszyscy wypracowujemy sukces, dlatego ważne jest dla nas, to jak postrzegają nas nasi podróżni. Najważniejsze ogólne przekonanie, jakim się spółka kieruje, to konieczność ciągłego wzrostu i rozwoju.

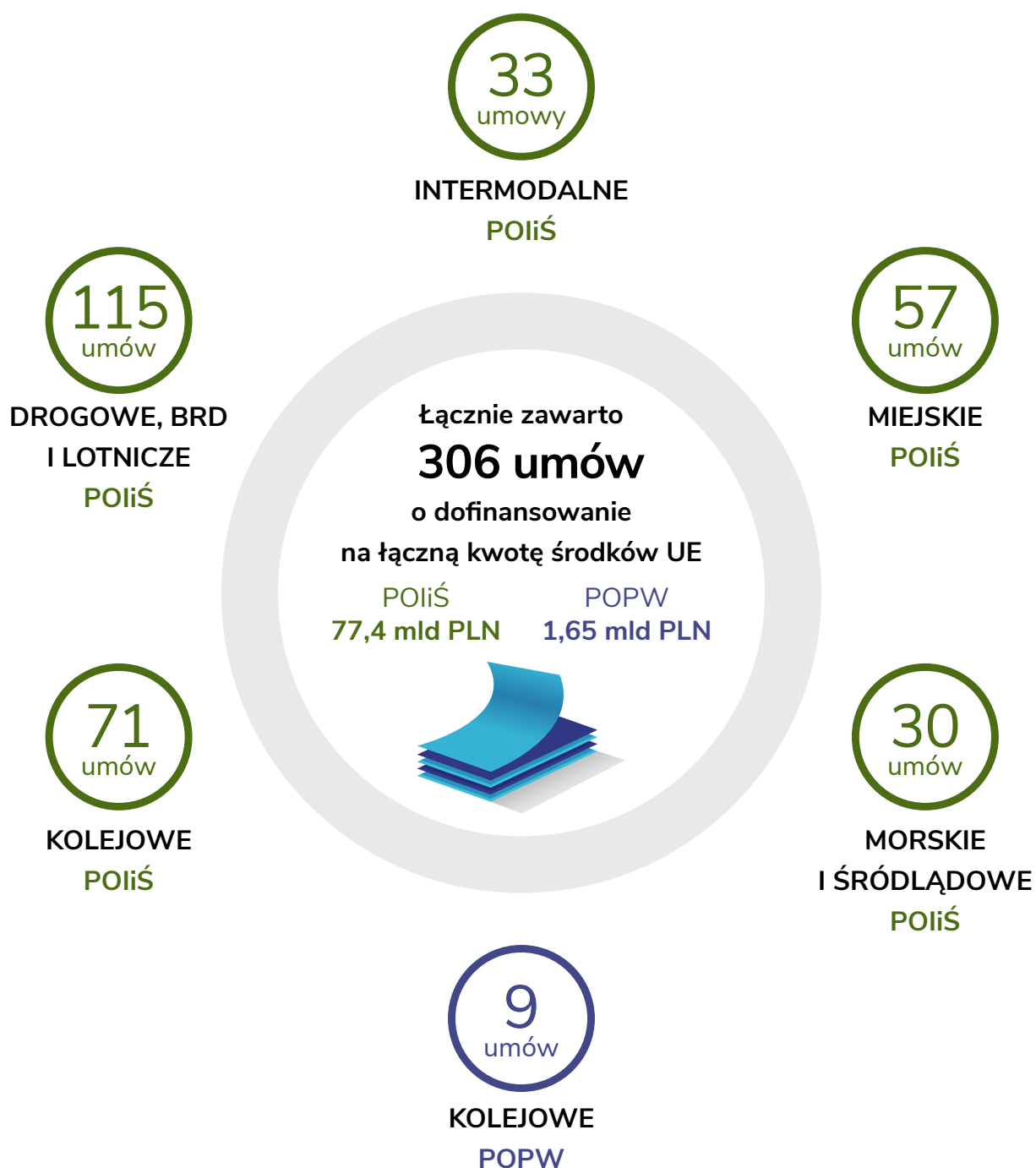
EBK: Dziękuję za rozmowę.

FAKTY CUPT

Zaawansowanie Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 - 2020
i Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014 - 2020 w CUPT

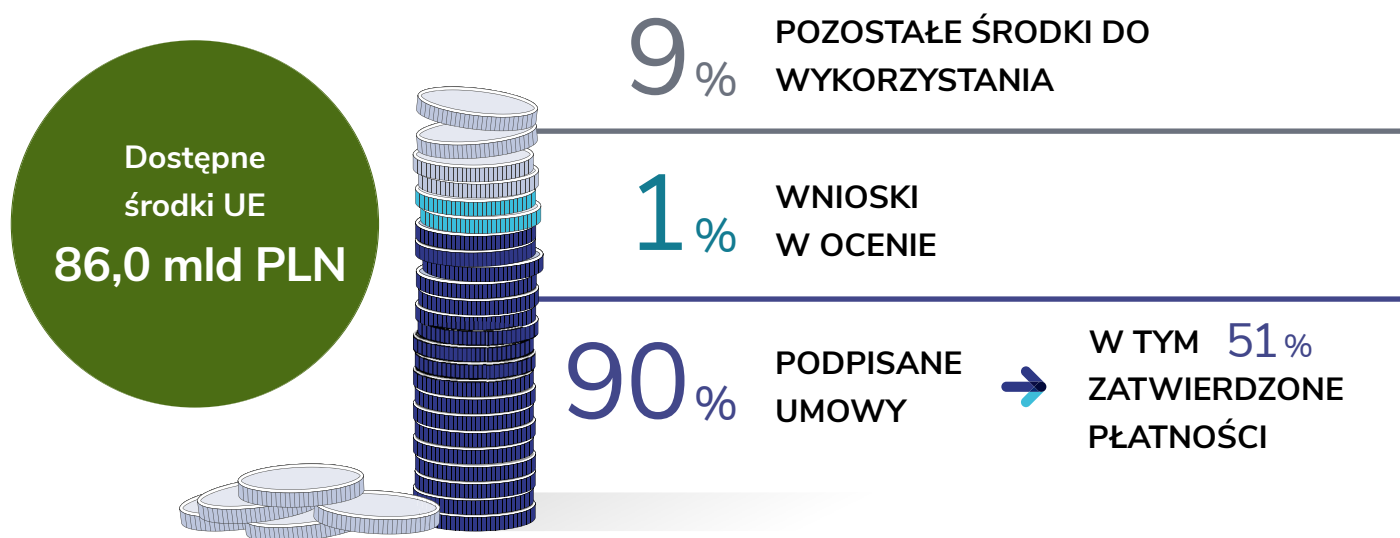
(stan na dzień 31.10.2020 r.)

Podpisane Umowy w podziale na branże (szt.)

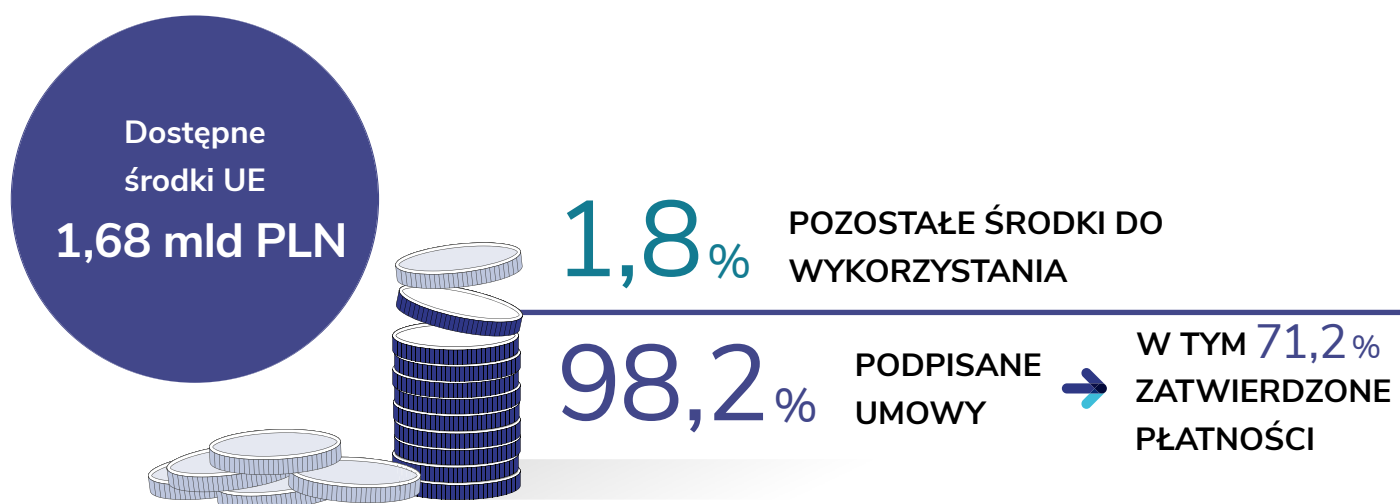


Wykorzystanie dostępnych środków UE (%)

POliŚ



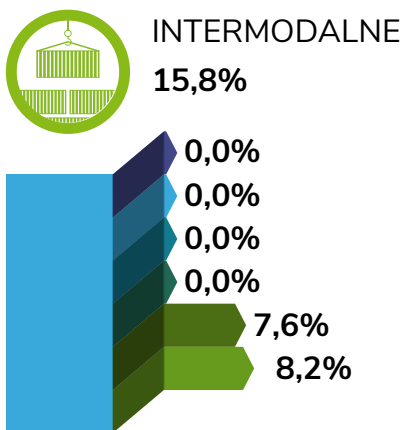
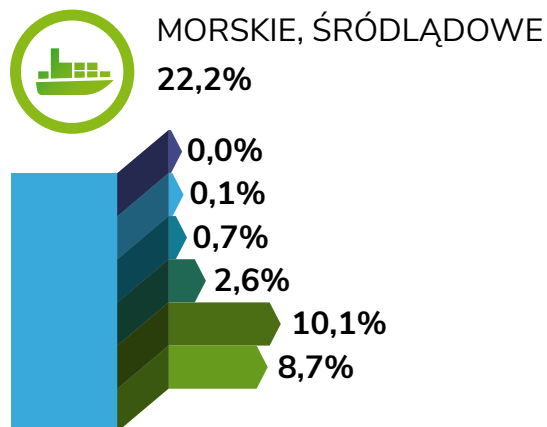
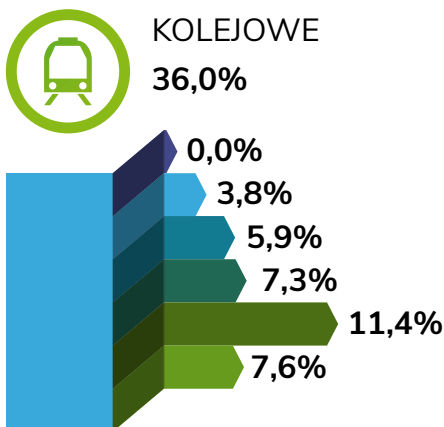
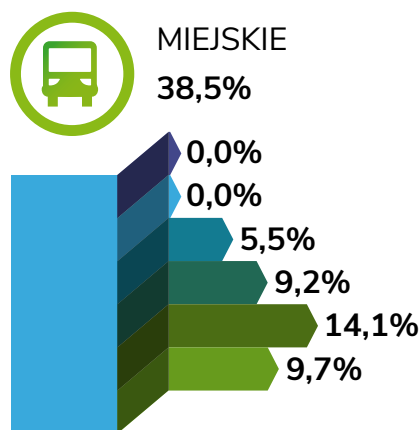
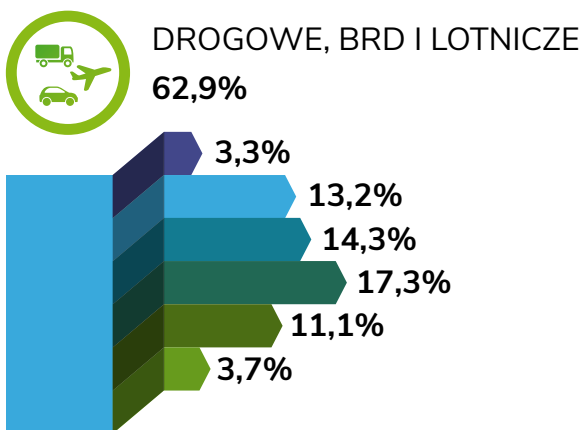
POPW



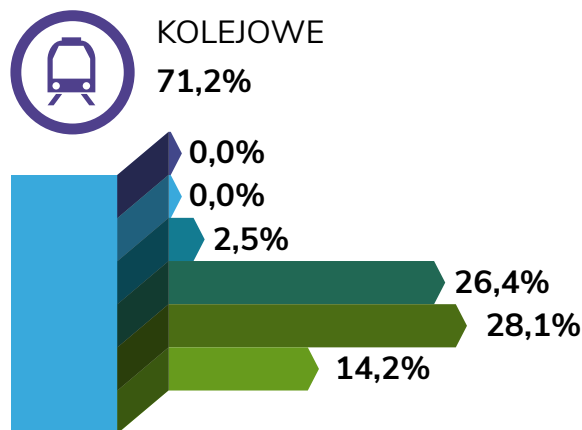
Zatwierdzone płatności w poszczególnych branżach (%)



POliŚ

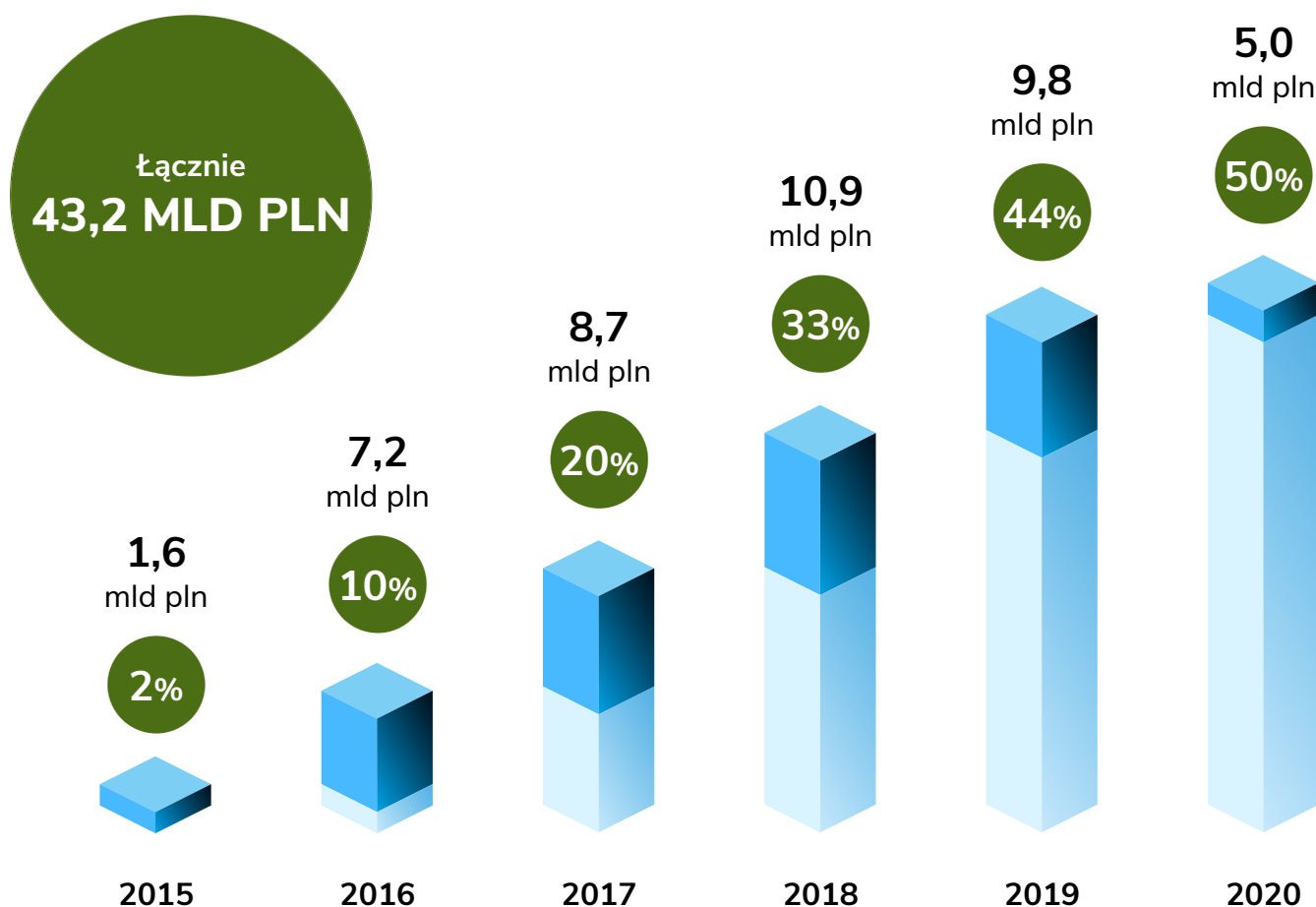


POPW

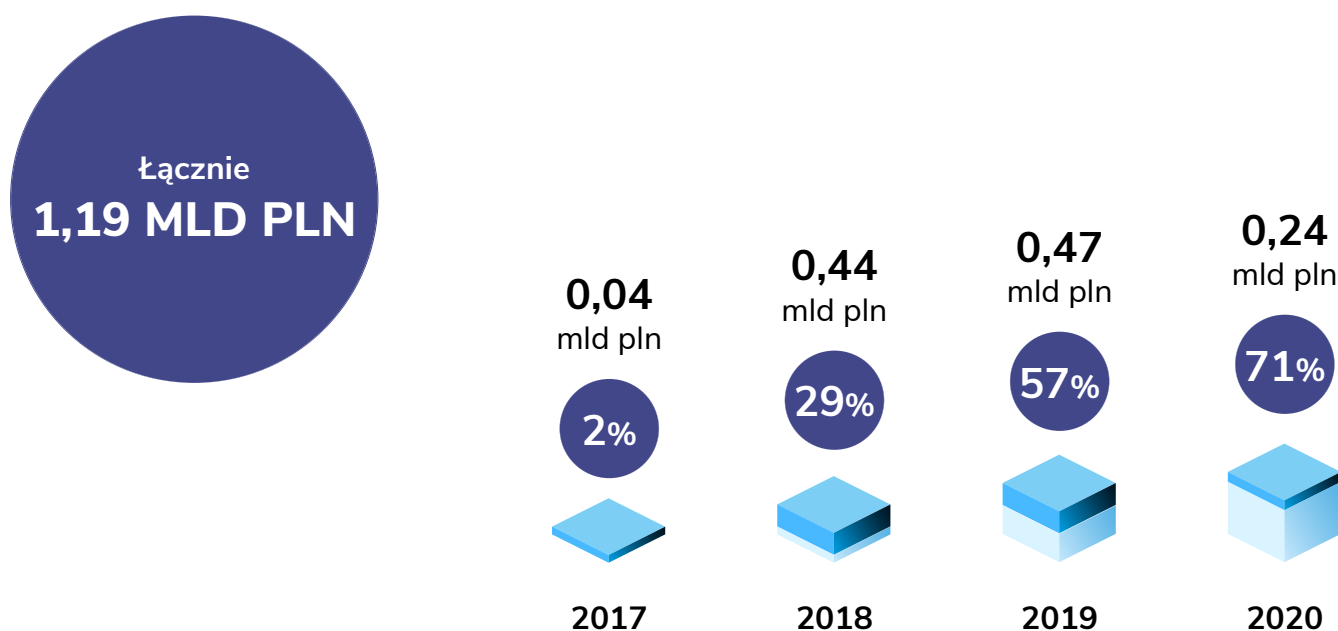


Zatwierdzone płatności globalnie - środki UE (mld PLN i %)

POLiŚ



POPW



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



Podpisane umowy



Wnioski w ocenie

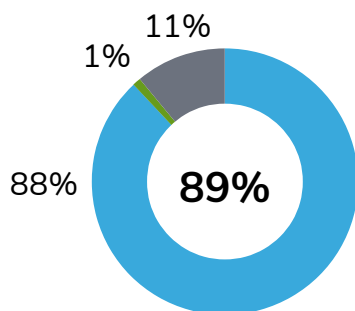


Pozostało do wykorzystania

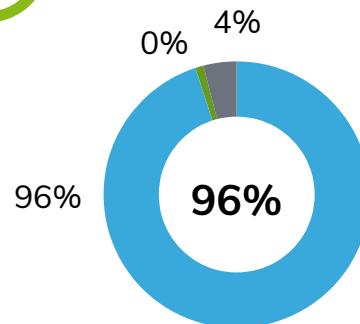
POIŚ



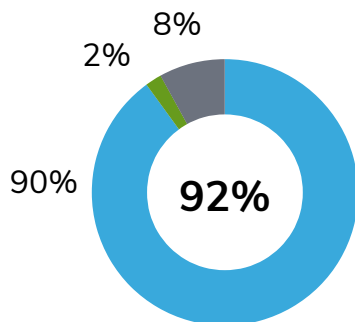
DROGOWE, BRD I LOTNICZE



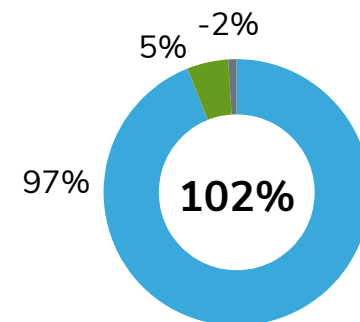
MIEJSKIE



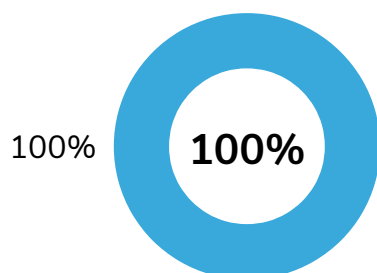
KOLEJOWE



MORSKIE, ŚRÓDLĄDOWE



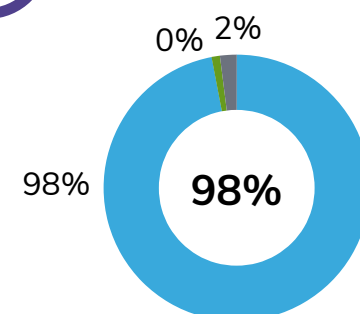
INTERMODALNE



POPW

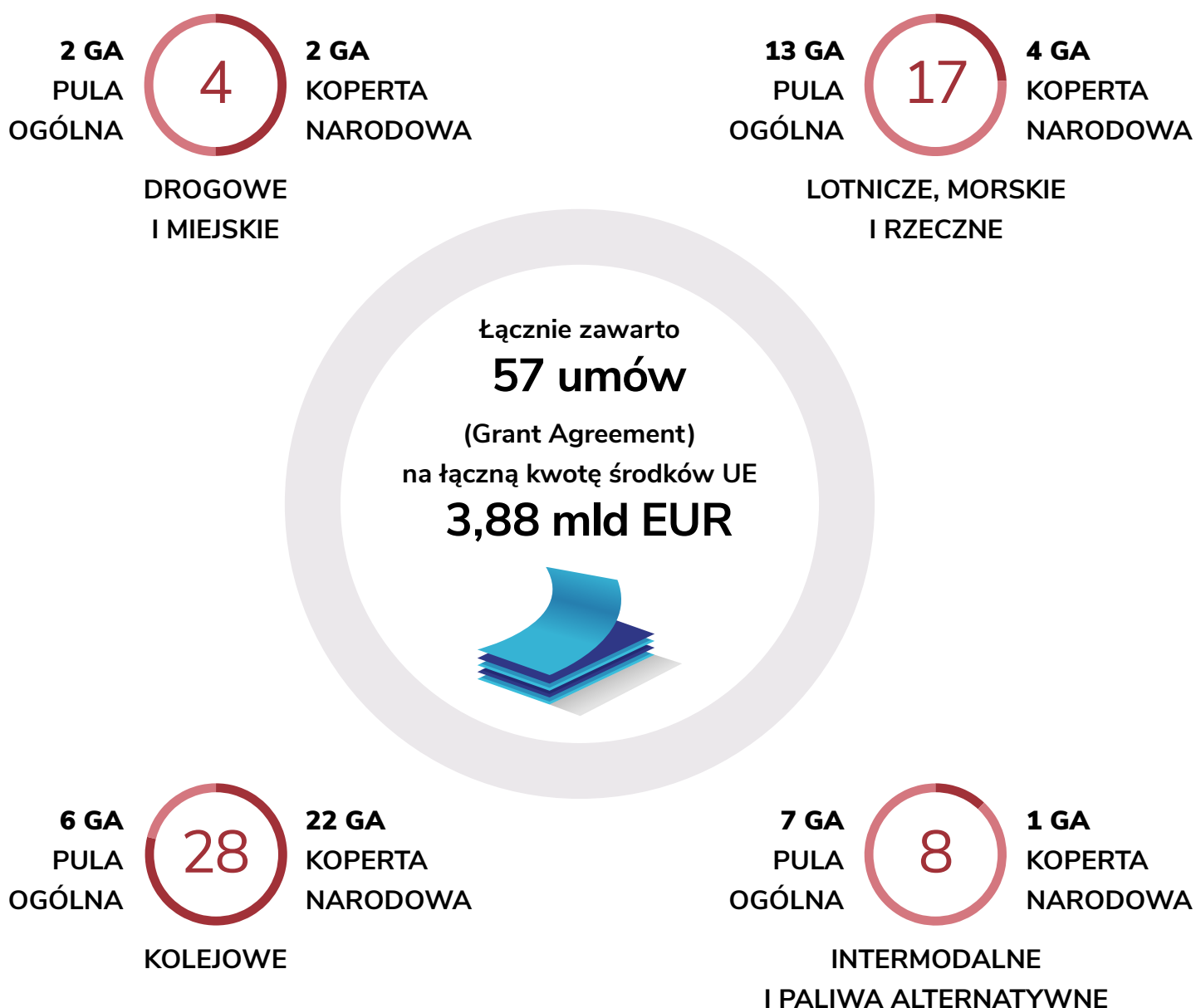


KOLEJOWE

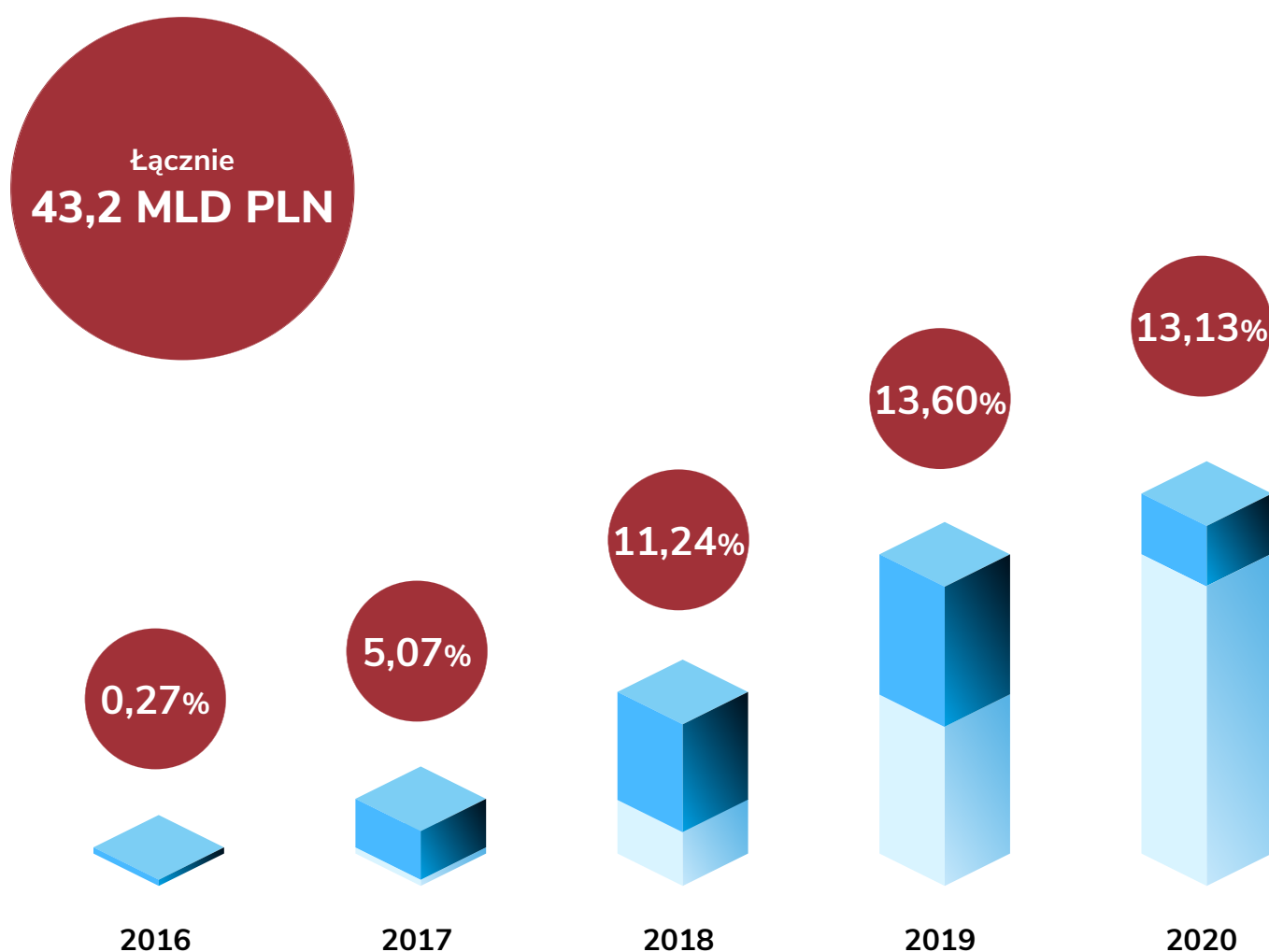


Zaawansowanie Instrumentu „Łącząc Europę” – CEF w CUPT (stan na dzień 31.10.2020 r.)

Podpisane GA w podziale na branże (szt.)



Zatwierdzone płatności realizowane za pośrednictwem CUPT (%*)



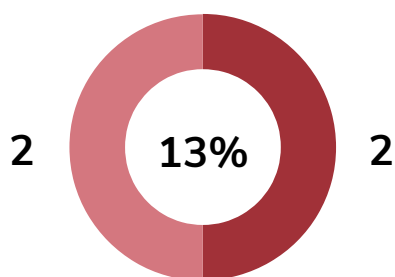
*zmiany w wartościach procentowych w stosunku do poprzednich okresów są konsekwencją aktualizacji wysokości środków, na które podpisane zostały GA, a także wartości ostatecznie rozliczonych płatności

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

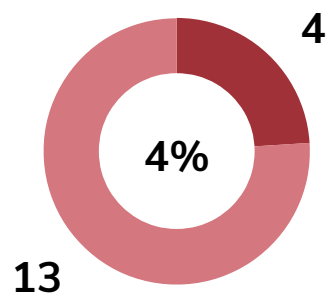
 Koperta narodowa  Pula ogólna



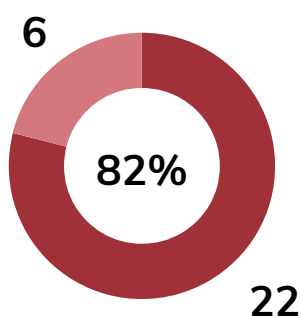
DROGOWE I MIEJSKIE



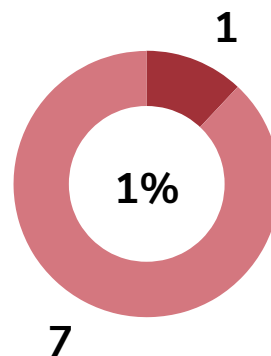
LOTNICZE, MORSKIE I RZECZNE



KOLEJOWE



INTERMODALNE I PALIWA ALTERNATYWNE





**10.12 - 10 spotkanie z Cyklu O dostępności w CUPT –
pn.: „Transport dostępny dla osób starszych”.**



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