



# BIULETYN INFORMACYJNY

nr 2/2021

LUTY 2021 r.

W NUMERZE:

**Umowa Partnerstwa jako podstawa programowa  
nowej perspektywy finansowej**

**Ty mnie widzisz – ja Ciebie nie - ale też  
chcę korzystać z transportu publicznego**

**CUPT wspiera zwiększenie udziału społeczeństwa  
w implementacji polityki spójności**

## AKTUALNOŚCI



### Konkurs REGIOSTARS Awards 2021

Centrum Unijnych Projektów Transportowych zaprasza do udziału w kolejnej edycji konkursu REGIOSTARS Awards 2021. Każdego roku Komisja Europejska nagradza projekty finansowane z unijnych funduszy, które wyróżniają się wysokim poziomem jakości...

[Czytaj więcej...](#)



### Spotkanie TOB pn. „Fundusze Unii Europejskiej + Nauka = Innowacyjny transport”

Mając na uwadze cele Transportowego Obserwatorium Badawczego związane z integracją szeroko rozumianego środowiska transportowego w dniach 12-13 maja 2021 r. planujemy zorganizować spotkanie...

[Czytaj więcej...](#)



### INEA zmienia się w CINEA

Komisja Europejska w dniu 12 lutego 2021 r. podjęła decyzję o zmianie zakresu zadań i nazwy INEA (Innovation and Networks Executive Agency). INEA zostanie oficjalnie zastąpiona przez Europejską Agencję Wykonawczą ds. Klimatu, Infrastruktury i Środowiska (CINEA).

[Czytaj więcej...](#)

## AKTUALNOŚCI



### 12 Spotkanie z Cyklu O dostępności w CUPT – standard transportowy w praktyce

Webinarium, które odbyło się 18 lutego 2021 r. nosiło tytuł Wysiąść z transportu byle jakiego – rzecz o ewakuacji. Regulacje i przepisy w polskim prawie dotyczące ewakuacji zawarte są w kilku dokumentach.

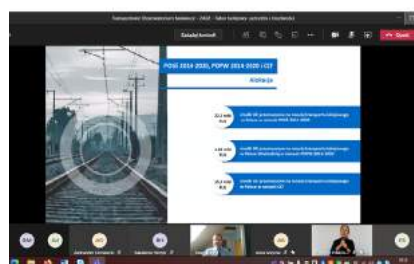
[Czytaj więcej...](#)



### Intermodal z dofinansowaniem UE dziś i jutro

Jak rozwijały się inwestycje intermodalne z dofinansowaniem Funduszy Europejskich w latach 2007-2020? Jakie są kierunki rozwoju w kolejnej perspektywie 2021-2027? Odpowiedzi na te pytania i wiele innych można znaleźć w najnowszej prezentacji p.o. Dyrektora CUPT pani Joanny Lech.

[Czytaj więcej...](#)



### 24 lutego br. odbyło się 14 spotkanie Transportowego Obserwatorium Badawczego pod hasłem: Tabor kolejowy – potrzeby i możliwości.

Obecnie, dzięki współfinansowaniu z funduszy unijnych (w szczególności Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko), tabor kolejowy w Polsce całkowicie zmienił swoje oblicze.

[Czytaj więcej...](#)

## AKTUALNOŚCI



### Produkcja 21 nowoczesnych pociągów dofinansowanych z Funduszy UE – rozpoczęta!

Nowe elektryczne zespoły trakcyjne w barwach Szybkiej Kolei Miejskiej będą wyposażone w Wi-Fi, ładowarki USB, nowoczesny system informacji pasażerskiej, automaty biletowe czy ratujące życie defibrylatory AED.

[Czytaj więcej...](#)



### Dofinansowanie z UE dla nowo otwartego dworca w Imbramowicach

akończyła się dofinansowana w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko inwestycja w zakresie przebudowy dworca kolejowego w Imbramowicach na Dolnym Śląsku. Z nowego obiektu już mogą korzystać pierwsi podróżni.

[Czytaj więcej...](#)



### Spotkanie warsztatowe w ramach SUMP zakończone

Za nami już kolejne ósme spotkanie warsztatowe w ramach projektu pilotażowego SUMP organizowanego przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Lutowe webinarium miało na celu przybliżenie uczestnikom metod definiowania i oceny scenariuszy SUMP w procesie przygotowania dokumentacji planistycznej.

[Czytaj więcej...](#)

## COVID-19: INFORMACJE DLA BENEFICJENTÓW

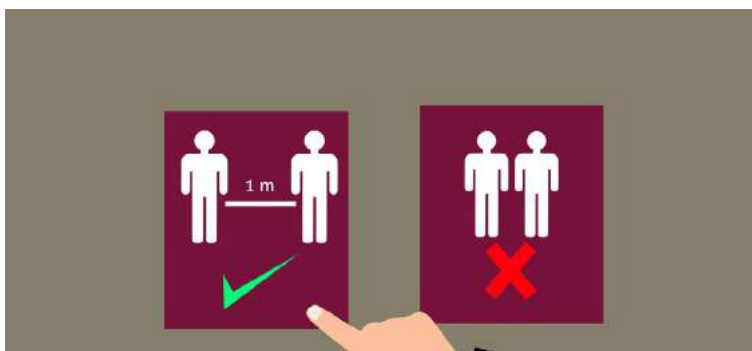
---



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 przedstawiamy 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:

# UMOWA PARTNERSTWA JAKO PODSTAWA PROGRAMOWA NOWEJ PERSPEKTYWY FINANSOWEJ

---



Podstawą programową uruchomienia środków z funduszy europejskich w ramach nowej perspektywy finansowej na lata 2021-2027 będzie Umowa Partnerstwa (UP). W dniu 18 stycznia br. rozpoczął się proces konsultacji społecznych projektu tego dokumentu, trwający do 22 lutego br.<sup>1</sup> Przedmiotowy projekt UP określa kontekst strategiczny wykorzystania funduszy europejskich w wymiarze tematycznym i terytorialnym, wskazuje oczekiwane rezultaty oraz obowiązujące ramy finansowe, w tym zawiera propozycję podziału środków polityki spójności między programy operacyjne w przyszłej perspektywie. Dokument stanowi podstawę określenia szczegółowej zawartości realizujących UP programów krajowych i regionalnych oraz stanowi mandat negocjacyjny w procesie uzgodnienia z Komisją Europejską co do zakresu wsparcia z funduszy europejskich.

Zakres wsparcia – jak można przeczytać we wprowadzeniu do projektu - „w poszczególnych celach polityki spójności oparty jest na schemacie „potrzeba/ potencjał rozwojowy - zakres wsparcia - oczekiwany rezultat” poszerzonym o wymiar terytorialny i dopasowanie zakresu interwencji do potrzeb i możliwości rozwojowych terytoriów wskazanych (...) jako obszary strategicznej interwencji (OSI)”.

<sup>1</sup> <https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/strony/o-funduszach/fundusze-na-lata-2021-2027/konsultacje-up/aktualnosci/zapraszamy-do-udzialu-w-konsultacjach/>

W latach 2021-2027 Polska będzie realizować działania w ramach wszystkich **pięciu celów polityki spójności oraz celu dodatkowego**, a w ramach czterech pierwszych wskazano obszary realizacji (te związane z transportem oraz mobilnością zostały dodatkowo wyróżnione).

## 1. Bardziej konkurencyjna i inteligentna Europa dzięki promowaniu innowacyjnej i inteligentnej transformacji gospodarczej

|        |  |
|--------|--|
| Obszar | wzrost znaczenia badań i innowacji w strukturze gospodarczej kraju oraz wykorzystywanie zaawansowanych technologii |
|        | wzmacnianie potencjału przedsiębiorstw i administracji publicznej na rzecz nowoczesnej gospodarki                  |

## 2. Bardziej przyjazna dla środowiska niskoemisyjna Europa

|        |  |
|--------|--|
| Obszar | Efektywność energetyczna   |
|        | Esparcie produkcji energii z odnawialnych źródeł                               |
|        | Wsparcie infrastruktury energetycznej i inteligentnych rozwiązań (smart grids) |
|        | Przystosowanie do zmian klimatu  |
|        | Zrównoważona gospodarka wodna i ściekowa                                       |
|        | Gospodarka odpadami i efektywne wykorzystanie zasobów                          |
|        | Ochrona dziedzictwa przyrodniczego i różnorodności biologicznej                |
|        | <b>Transport niskoemisyjny i mobilność miejska</b>                             |

### 3. Lepiej połączona Europa

Rozwój lądowej infrastruktury transportowej (punktowej i liniowej) w ramach sieci bazowej i kompleksowej TEN-T oraz poza nią (transport drogowy, szynowy/kolejowy, wodny śródlądowy, morski, lotniczy)

Obszar

Poprawa dostępności transportowej regionów i subregionów

Przyspieszenie wprowadzania rozwiązań cyfrowych do polskiego systemu transportowego

Sieci szerokopasmowe

### 4. Europa o silniejszym wymiarze społecznym

Rynek pracy, zasoby ludzkie

Edukacja i kompetencje

Obszar

włączenie i integracja społeczna

ochrona zdrowia

kultura i turystyka

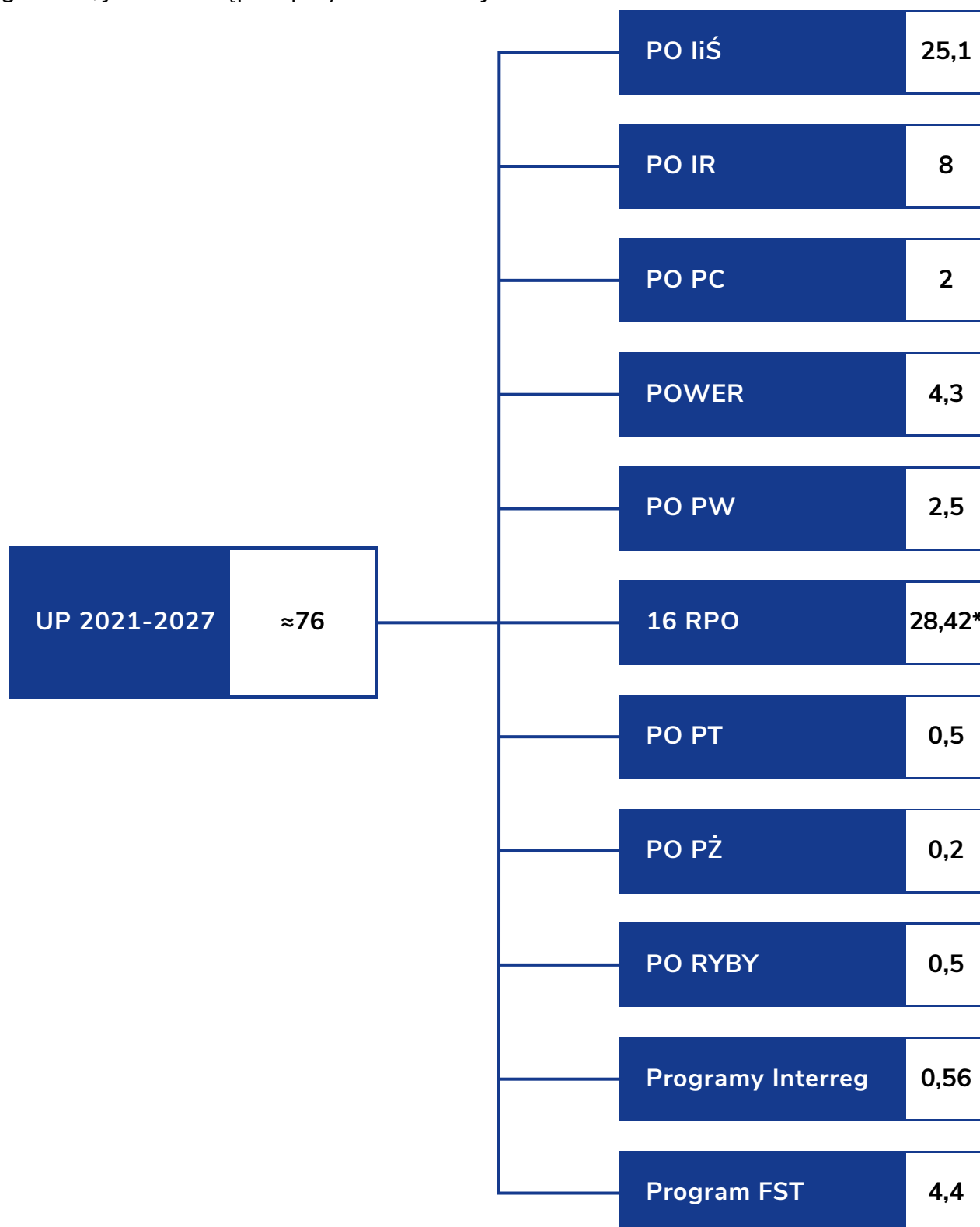
### 5. Europa bliżej obywateli

### 6. Cel dodatkowy

„Umożliwienie regionom i obywatelom łagodzenia społecznych, gospodarczych i środowiskowych skutków transformacji w kierunku gospodarki neutralnej dla klimatu



Powyższe cele UP będą realizowane w ramach programów krajowych i regionalnych w proporcji 60 do 40, podobnie jak to miało miejsce w perspektywie 2014-2020. Nazwy samych programów nie są jeszcze ustalone, dlatego też na chwilę obecną dokument posługuje się nomenklaturą nazewniczą dla perspektywy 2014-2020. Poniższy schemat obrazuje proponowany układ programów, jak też wstępnie przyznane alokacje.



\*Łącznie z kwotą 7,1 mld EUR do rozdysponowania między RPO na późniejszym etapie.  
Wszystkie kwoty podane w mld EUR.

W odniesieniu do największego programu obejmującego główne projekty infrastrukturalne (PO liŚ) można zauważyć, że kwota przeznaczona na jego realizację będzie niższa o ponad 2 miliardy euro w stosunku do kończącej się perspektywy (27,41 mld EUR), choć szczegóły podziału na poszczególne sektory nie są jeszcze oficjalnie znane. Należy jednak pamiętać, że w ramach Krajowego Planu Odbudowy dla Polski oczekiwany jest „zastrzyk” finansowy w postaci 23 miliardów euro kwoty bezzwrotnych dotacji oraz 34 miliardów euro pożyczek. Do tego dojdą jeszcze znaczące środki w ramach Instrumentu Finansowego „Łącząc Europę” (CEF), w ramach którego przewiduje się do rozdysponowania ponad 25 miliardów euro w całej UE. Można więc zaryzykować stwierdzenie, że dla szeroko rozumianego sektora infrastruktury najbliższe lata będą szansą na dalszy zrównoważony rozwój.

Schodząc na poziom regionalny należy zauważyć, że już na wczesnym etapie konsultacji niektóre z regionów nie kryją rozczarowania i zapowiadają walkę o - ich zdaniem - bardziej sprawiedliwy podział środków pomiędzy poszczególne województwa <sup>2</sup>.



---

<sup>2</sup> Zob. „Niemile zaskoczenie”. Niektóre regiony za bogate na pomoc UE?

<https://regiony.rp.pl/finanse/34840-niemile-zaskoczenie-niektore-regiony-za-bogate-na-pomoc-ue>  
(dostęp: 29.01.2021)

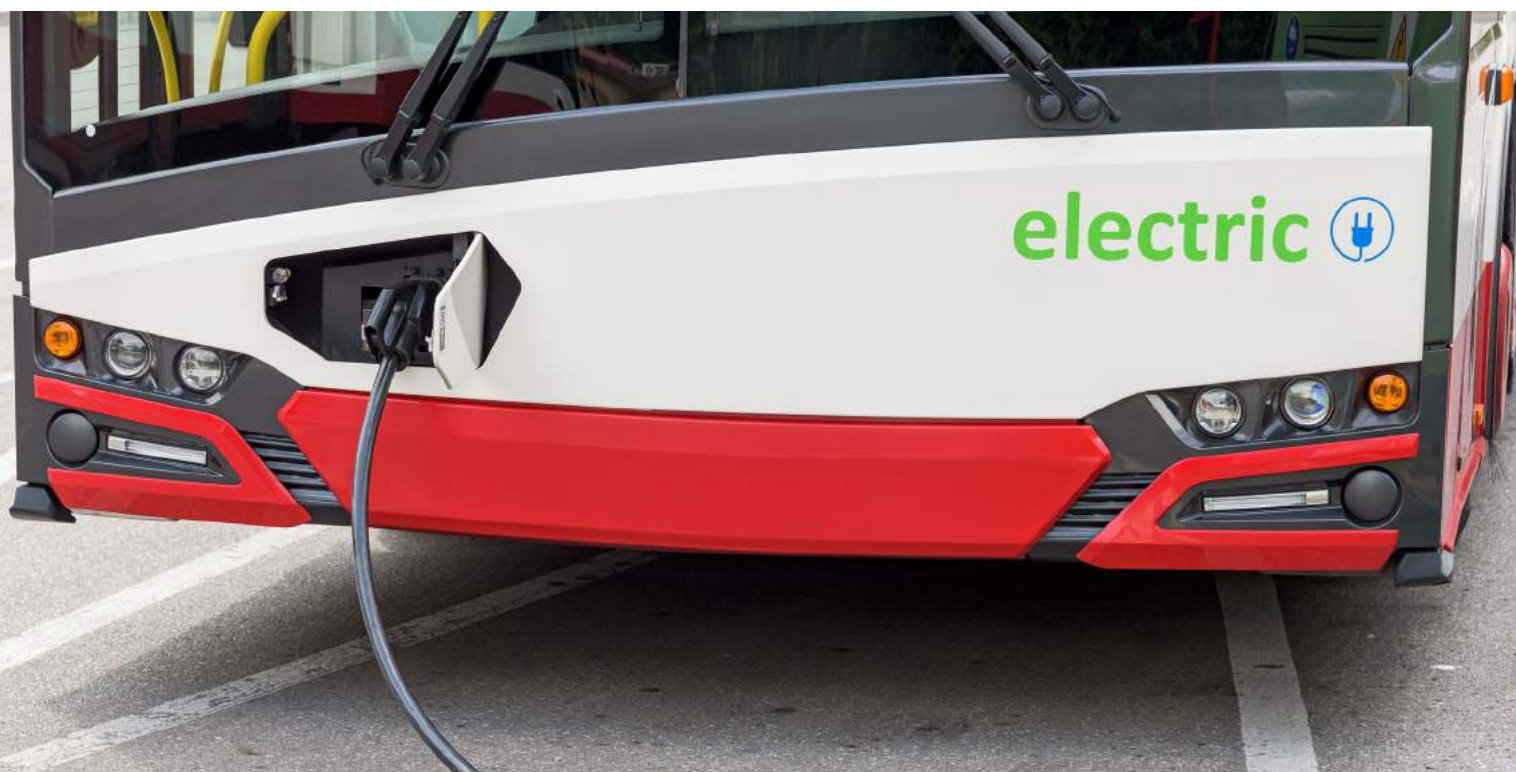
Z punktu widzenia sektora transportu w projekcie UP najważniejsza będzie realizacja dwóch celów: „**Lepiej połączona Europa**” oraz „**Bardziej przyjazna dla środowiska niskoemisyjna Europa**”. W ramach pierwszego z nich zakres wsparcia obejmuje:

- likwidację wąskich gardeł na całej sieci TEN-T i poza nią, w tym szczególnie dotyczących dostępu do elementów liniowych i punktowych sieci TEN-T oraz budowę brakujących odcinków kolejowej sieci transportowej;
- zwiększenie kolejowej i drogowej dostępności transportowej poprzez budowę i przebudowę połączeń na sieci i poza siecią TEN-T, w tym połączeń włączających do sieci oraz połączeń kolejowych z portami lotniczymi;
- rozwój morskiej i wodnej śródlądowej infrastruktury transportowej w sieci TEN-T i poza siecią, w tym portów;
- „domknięcie” komodalnej sieci transportowej poprzez rozwój punktów przenoszenia potoku ładunków między gałęziami transportu, w tym lokalnych terminali przeładunkowych, a także rozwój nowych usług i dostosowanie środków transportu, w tym specjalistycznego taboru do przewozów intermodalnych;
- budowę międzynarodowych powiązań transportowych, w szczególności w relacji północ-południe, na poziomie transeuropejskim, regionalnym i lokalnym;
- dalszy rozwój infrastruktury służącej bezpieczeństwu i ochronie, w tym w transporcie lotniczym a także inwestycje przyczyniające się do ochrony środowiska i do zwiększenia przepustowości przestrzeni powietrznej;
- działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa w całym sektorze transportu, w tym działania infrastrukturalne, edukacyjno-promocyjne oraz wdrażanie rozwiązań egzekwujących przestrzeganie dopuszczalnej prędkości oraz z zakresu infrastruktury niechronionych użytkowników drogi;
- działania w zakresie infrastruktury liniowej i punktowej dla usług transportowych – wewnątrz wojewódzkich (z preferencją dla transportu kolejowego), wewnątrz powiatowych i wewnątrzgminnych (obejmujących m.in. obszary wiejskie i mniejsze miasta) z uwzględnieniem infrastruktury ładowania/tankowania paliw alternatywnych oraz obsługi pasażerów;
- poprawę dostępności miast i ich odciążenie od ruchu samochodowego, w szczególności tranzytowego;
- rozwój pasażerskiego transportu zbiorowego, w tym kolei aglomeracyjnej i jego infrastruktury oraz unowocześnienie;

- integrację różnych form transportu ze szczególnym uwzględnieniem budowy i rozbudowy węzłów przesiadkowych, w tym wiążących komunikację lokalną z siecią pasażerskiego transportu szynowego, a także tworzenia i rozbudowy parkingów, systemów tras rowerowych oraz ciągów pieszo-rowerowych oraz uzupełnianie braków w infrastrukturze dla niezmotywowanych np. poprzez tworzenie tras rowerowych wzdłuż dróg, w tym również w śladzie zlikwidowanych linii kolejowych oraz promocja ruchu pieszego i rowerowego zarówno w celach przejazdów i dojazdów codziennych, jak i turystycznych, wsparcie rozwoju nowych rodzajów transportu zbiorowego (np. transport na żądanie) oraz indywidualnego (np. urządzenia transportu osobistego);
- działania na rzecz taryfowej integracji transportu zbiorowego (systemy typu „wspólny bilet”);
- wsparcie inwestycji w zakresie budowy i modernizacji dworców, szczególnie pod kątem ich dostosowania do zasad dostępności dla osób o ograniczonej mobilności i z niepełnosprawnościami, zapewnienia podróżnym odpowiednich środków bezpieczeństwa i komfortu oraz zapewnienia dostępu do infrastruktury towarzyszącej (np. parkingi dla samochodów i rowerów);
- wsparcie infrastruktury technicznej - budowa i rozbudowa centrów zarządzania ruchem umożliwiające wzajemną współpracę pomiędzy centrami i służbami, a także gałęziami transportu: udostępnianie danych do punktów dostępowych; tworzenie warunków do wykorzystywania lokalnych map dynamicznych na potrzeby pojazdów zautomatyzowanych i usług nawigacyjnych dla osób niepełnosprawnych i pasażerów w ramach różnych gałęzi transportu (dworce, lotniska, porty morskie i przystanie rzeczne), w tym wdrażania współpracujących inteligentnych systemów w transporcie drogowym; kontynuacja wdrażania systemów podnoszących sprawność i bezpieczeństwo ruchu kolejowego takich jak ERTMS;
- wsparcie działań na rzecz zapewnienia kontynuacji usług dla kierowców i pasażerów takich, jak informacja o warunkach ruchu i czasach podróży, informacja o sieci drogowej, informacja o zdarzeniach, informacja pogodowa, obszarowe i korytarzowe zarządzanie ruchem, dynamiczne wyznaczanie objazdów, inteligentne i bezpieczne parkingi, informacja pasażerska;
- wsparcie cyfryzacji danych transportowych, budowy, rozbudowy i utrzymania punktów dostępowych do danych o ruchu i podróżach w zakresie analizy.

Podjęte wsparcie ma się przełożyć na zmniejszenie dysproporcji w dostępności transportowej (wewnętrznej i zewnętrznej) poszczególnych województw, poprawę efektywności operacyjnej systemów transportowych oraz poprawę bezpieczeństwa we wszystkich wspieranych gałęziach transportu. Z punktu widzenia celów zrównoważonego rozwoju i wpływu transportu na klimat będzie się dążyć do wzrostu udziału transportu kolejowego w przewozach pasażerskich

i towarowych oraz zmniejszenia energochłonności systemów transportowych. Równie ważnym rezultatem będzie także zwiększenie dostępności punktów/węzłów dla osób o ograniczonej mobilności i z niepełnosprawnościami.



Natomiast w ramach celu „Bardziej przyjazna dla środowiska niskoemisyjna Europa” działania skierowane będą na:

- wsparcie systemów publicznego transportu zbiorowego w ramach miast i ich obszarów funkcjonalnych, w tym dalszą rozbudowę systemu metra, inwestycje w infrastrukturę i nowoczesny tabor szynowy i nisko i zeroemisyjny tabor kołowy (energia elektryczna, wodór, hybrydy, LNG, CNG), cyfryzację transportu miejskiego oraz działania towarzyszące poprawiające m.in. przepływ i bezpieczeństwo pasażerów (np. miejskie i podmiejskie węzły przesiadkowe, systemy ITS);
- rozwój infrastruktury dla ruchu niezmotoryzowanego (np. strefy wolne od ruchu samochodowego, strefowe uspokojenie ruchu, drogi i pasy rowerowe, spójne sieci tras rowerowych z infrastrukturą towarzyszącą, likwidacja utrudnień i zagrożeń w ruchu pieszym, tworzenie bezkolizyjnych, ciągłych i bezpośrednich tras pieszych);
- działania na rzecz integracji transportu zbiorowego i wdrażania nowych sposobów przemieszczania się (np. systemy biletowe, systemy współdzielenia środków transportu i rozwój innowacyjnych środków transportu);

- rozbudowę infrastruktury do ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych i niskoemisyjnych (nowo zakupionych i już użytkowanych pojazdów komunikacji publicznej), a także rozwój systemów autonomicznych w transporcie miejskim;
- podnoszenie świadomości mieszkańców, pracodawców i władz samorządowych wszystkich szczebli w zakresie propagowania korzystania z niskoemisyjnego transportu zbiorowego i ruchu niezmotoryzowanego;
- przygotowanie kompleksowych dokumentów o randze strategicznej, opracowanych i wdrażanych przez władze miasta i podmioty zaangażowane w realizację miejskiej polityki transportowej (np. plany zrównoważonej mobilności miejskiej - SUMP).

Zakłada się, że efektem będzie poprawa dostępności transportowej realizowana komunikacją zbiorową, wzrost przewozów komunikacją zbiorową dysponującą coraz większą liczbą taboru nisko- i zeroemisyjnego.

Podsumowując projekt UP w obszarze transportu, należy dostrzec kontynuację działań z powoli kończącej się perspektywy finansowej, ale też większy nacisk na jego powiązanie z celami środowiskowymi i neutralnością klimatyczną oraz większą równowagę pomiędzy poszczególnymi sektorami transportu. Poprawa dostępności transportowej ma z jednej strony przejawiać się w szerszym włączeniu regionów gorzej skomunikowanych oraz z drugiej ze zwiększeniem mobilności osób niezmotoryzowanych oraz z ograniczoną zdolnością poruszania.

Autor

Karol Wiśniewski

Ekspert

Departament Analiz Transportowych i Programowania

# Transport dla wszystkich



## TY MNIE WIDZISZ – JA CIEBIE NIE - ALE TEŻ CHCĘ KORZYSTAĆ Z TRANSPORTU PUBLICZNEGO.



**Zawsze używaj słów i zwrotów, które funkcjonują w codziennym kontakcie - nie bój się osobie niewidomej powiedzieć „do zobaczenia”.**

Ponad 155 tys. ludzi w Polsce ma „niepełnosprawność biologiczną z tytułu schorzenia wzroku” – tak wynika z Narodowego Spisu Powszechnego przeprowadzonego w 2011 roku<sup>1</sup>. Jednocześnie według tego samego spisu u co 20. dorosłej osoby z niepełnosprawnością w Polsce jako powód ograniczenia sprawności w pierwszej kolejności wymieniano schorzenia wzroku. Mamy więc nawet 250 tysięcy osób niewidomych i słabowidzących w Polsce. A właściwie mieliśmy, bo jak wskazują specjaliści, w ciągu 10 lat liczba stwierdzonych wad wzroku mocno się powiększyła. Zastanówmy się zatem jak pomóc tej grupie ludzi, aby nie bała się wychodzić z domu i aby zaczęła korzystać z życia na równych prawach.

<sup>1</sup> <https://stat.gov.pl/spisy-powszechne/nsp-2011/nsp-2011-wyniki-wstepne/wyniki-narodowego-spisu-powszechnego-ludnosci-i-mieszkan-2011,3,1.html>

## POTRZEBY

Większość informacji o świecie uzyskujemy za pomocą wzroku. Jego brak wywołuje lęk. Jest przyczyną problemów z adaptacją do środowiska zewnętrznego, gdyż informacje o tym środowisku są niepełne. Niewidomy musi uzupełniać te informacje przez inne, sprawne zmysły. Nie da się jednak wszystkiego poznać - niedoścignione pozostają barwy czy przedmioty w ruchu. Nie wszystko też można zbadać dotykiem – istnieją przedmioty zbyt małe lub zbyt duże do takiego poznania. Dla niewidomego szczególnie ważny jest stały kontakt z mową ludzką. Nie widzi bowiem mimiki twarzy, co ogranicza dostęp do sfery ludzkich przeżyć i do wartości estetycznych, a to z kolei może wywoływać poczucie żalu i krzywdy.

Jednocześnie osoba niewidząca ma takie same potrzeby jak człowiek powszechnie uznawany za zdrowego. Chce żyć, uczyć się, pracować i być niezależnym. Zdecydowanie w zapewnieniu niezależności pomaga dostępny transport publiczny.

## ROZWIĄZANIA

Do grupy niezbędnych elementów nawierzchni, które powodują jej dostępność dla osób niewidomych i słabowidzących jest system ścieżek dotykowych i pasów ostrzegawczych. Każda ścieżka dotykowa musi składać się z pasów prowadzących i pól uwagi. Ścieżka spełnia swoją rolę, gdy elementy dotykowe mają jednakowy kształt, wysokość i tworzą pasy odpowiedniej szerokości. W Polsce brakuje norm dotyczących ścieżek dotykowych w infrastrukturze transportu. Powoduje to stosowanie rozwiązań zapożyczonych z różnych krajów.

Rozwiązania wspomagające osoby niewidome stosowane zarówno w Polsce jak i na świecie, można podzielić w zasadzie na kilka grup. Podstawowy podział to systemy dedykowane wyłącznie dla osób niewidomych i/lub słabowidzących, oraz uniwersalne, czyli te, z których korzystają niemal wszyscy użytkownicy danej przestrzeni. Kolejny podział to skala przestrzeni, w jakiej porusza się osoba z niepełnosprawnością wzroku. Rozróżnić możemy takie miejsca jak: przystanki autobusowe, dworce kolejowe, perony, czy też samo wejście do pojazdu. Do wszystkich tych miejsc trzeba w jakiś sposób dotrzeć, a tym samym jest potrzebne jakieś narzędzie nawigacyjne. Ostatni podział bierze pod uwagę wykorzystanie nowoczesnych technologii do nawigowania w obrębie środków transportu, a także w dotarciu do nich.

Podchodząc do tematu systemów nawigacyjnych, trzeba zwrócić uwagę na fakt, że potrzeby osób niewidomych i słabowidzących nie pokrywają się w 100% dlatego, że użytkownicy niedowidzący wciąż używają oczu jako głównego sposobu orientacji w przestrzeni.

Dotykowe nawierzchnie (zwane również blokami Tenji, ściętymi kopułami, wykrywalnymi ostrzeżeniami, wyczuwalnymi płytkami, dotykowymi wskaźnikami powierzchni ziemi, lub



wykrywalnymi powierzchniami ostrzegawczymi) to system teksturowanych wskaźników powierzchni ziemi znajdujący się na chodnikach, schodach i peronach stacji kolejowej, który ma pomóc pieszym słabowidzącym i niewidzącym rozeznąć się w przestrzeni.

Ostrzeżenia dotykowe zapewniają charakterystyczny wzór ściętych kopuł, stożków lub prętów, wykrywanych przez długą laskę lub pod stopami. Używane są do ostrzegania osób słabowidzących i niewidzących o zbliżających się ulicach i niebezpiecznych zmianach nawierzchni lub nachyleniach. Płytki dotykowe zostały po raz pierwszy opracowane w 1965 roku przez Seiichi Miyake, który zainspirował się alfabetem Braille'a. Oznakowanie zostało po raz pierwszy wprowadzone na ulicę w Okayama w Japonii w 1967 roku. Jego użycie stopniowo rozprzestrzeniło się w Japonii, Azji, a następnie na całym świecie. Dotykowe nawierzchnie są szeroko stosowane na stacjach metra i chodnikach. Obecnie w Japonii wszechobecna jest żółta nawierzchnia dotykowa. Ze względów estetycznych, np. przed hotelami, kolor nawierzchni może być niestandardowy, dopasowany do koloru chodnika lub kamiennej posadzki. Czasami kontury nawierzchni są wykonane ze stalowych pasów i kropek. Płytki dotykowe rozprzestrzeniają się szybko po ich przyjęciu przez Japońskie Koleje Państwowe (później znane jako Japan Railway). W 1985 r. system został formalnie nazwany „Przewodnikiem po zagrożeniach dla osób niedowidzących”. Jego nowoczesną formę można podzielić na dwa typy: jeden ma małe, okrągłe wypukłości na powierzchni bloku, które są wyczuwalne przez podeszwę, a drugi to pomoc kierunkowa, z długimi, smukłymi wypukłościami instalowanymi na powierzchni. Wiele typów zostało wyprodukowanych i zainstalowanych w ramach eksperymentu. Doprowadziło to do sytuacji, która mogła być myląca zarówno dla osób słabowidzących, jak i starszych. Zwykle do sprawdzenia prawidłowego kierunku używany jest kolor płytki. Jeśli kolor nie jest standardowy, może wystąpić zamieszanie. Doprowadziło to do standaryzacji systemu w całej Japonii.

Użycie dotykowych płytek upowszechnia się na całym świecie. Wiele dotykowych płytek zostało zainstalowanych na stacjach metra i na chodnikach w azjatyckich miastach, takich jak Seul i Singapur. Instalacja w Seulu jest jednak trudniejsza niż w Japonii i Singapurze, ponieważ powierzchnia różnych chodników w Seulu nie jest płaska, więc jest wiele miejsc, w których znaczenie dotykowej płytki nie jest jasno wyrażone.

Płytki dotykowe zostały zastosowane w każdym obiekcie używanym podczas Igrzysk Olimpijskich w Sydney w 2000 roku i są wszechobecne w australijskich środkach transportu publicznego. Trend ten jest również widoczny w Wielkiej Brytanii, Stanach Zjednoczonych i na całym świecie.

## JAK TO ROBIĄ NA ŚWIECIE<sup>2</sup>

### SYSTEM ŚCIEŻEK PROWADZĄCYCH I WYPUKŁYCH INFORMACJI – HOLANDIA

Holenderskie koleje zastosowały system nawigacyjny, na który składają się: ścieżki prowadzące, wraz z polami uwagi, wypukłe informacje na poręczach, wypukłe informacje na tablicach. Zastosowano dwa dublujące się alfabetów. Jednym z nich są oznaczenia w alfabecie Braille'a. Drugim jest czarny druk z wykorzystaniem wypukłych liter. Osoby słabowidzące skorzystają z kontrastowych informacji, gdyż płytki odróżniają się od pozostałej części pieszej, a poręcze schodów mają jaskrawy czerwony kolor.<sup>3</sup>

### NIEMIECKI SYSTEM PŁYTEK PROWADZĄCYCH NORMA DIN

W niemieckim systemie nawigowania osób niewidomych i słabowidzących wykorzystuje się płytki prowadzące, które zostają umieszczone przed przejściem dla pieszych, w celu wskazania kierunku przejścia. Gdy przejście dla pieszych prowadzone jest na ukos względem krawężnika, to płytki umieszczone na krawędzi to pokażą. Drugim miejscem instalacji płyt prowadzących są przystanki komunikacji miejskiej. Tworzą one linię bezpieczeństwa chroniącą przed spadnięciem z krawędzi, a jednocześnie są linią prowadzącą wzdłuż przystanku. Na szczególną uwagę zasługują pola wsiadania, które zostają umieszczone na początku przystanku. Idea jest taka, że pojazd zatrzymuje się pierwszymi drzwiami na wysokości tego pola. W tym systemie pola z białymi są układane w linię, która informuje o tym, że przejście dla pieszych znajduje się na jednym z jej końców.

### LINIA PROWADZĄCA PRZEZ PRZEJŚCIE DLA PIESZYCH – SŁOWACJA

Zastosowane rozwiązanie w tym przypadku pomaga utrzymać kierunek przejścia oraz skraca czas przedostania się na drugą stronę ulicy. Linia prowadząca jest spójna z systemem na chodniku. Rozwiązanie to pomaga zarówno osobom niewidomym, jak i słabowidzącym, które mogą skorzystać z kolorystycznej informacji.

---

<sup>2</sup> Na podstawie ekspertyzy przygotowanej przez Spółdzielnię Socjalną FADO na zlecenie Centrum Unijnych Projektów Transportowych

<sup>3</sup> <https://www.youtube.com/watch?v=X54WMxb2Wgw>

## POLA ZATRZYMANIA DRZWI, KOLEJ PODMIEJSKA – JAPONIA



Na peronach Tokijskiej kolei miejskiej zostały umieszczone płyty prowadzące do wszystkich drzwi nadjeżdżającego pociągu. Ich położenie umożliwia płynną wymianę pasażerów. Dodatkowo na krawędzi znajdują się niewielkie informacje w kolorze żółtym, z których korzystają wszyscy pasażerowie.<sup>4</sup>

## POLE ZATRZYMANIA DRZWI WRAZ Z DOŚWIETLENIEM – NANKIN, CHINY



Pierwsza linia metra w chińskim Nankin została wyposażona w wypukłe i żółte pola, w których zatrzymają się drzwi pociągu. Dodatkowo dla ułatwienia doświetlono przestrzeń pomiędzy pociągiem, a peronem w miejscu otwartych drzwi. Takie rozwiązanie znacząco ułatwia wejście do pojazdu osobom słabowidzącym.<sup>5</sup>

<sup>4</sup> <https://www.youtube.com/watch?v=-mfSK5CqDZs> do 1:30

<sup>5</sup> <https://www.youtube.com/watch?v=VQEiHv0eeyw>

## **NAWIGACJA GOOGLE DLA NIEWIDOMYCH – STANY ZJEDNOCZONE AMERYKI.**

W USA oraz Japonii nawigacja od Google jest wyposażona w funkcję prowadzenia osób niewidomych. Jej cechami szczególnymi są częste komunikaty informujące o tym czy osoba idzie prawidłową trasą. Informuje również o skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych. Producent planuje rozszerzyć usługę na pozostałe kraje .

Niektóre z przedstawionych rozwiązań można spotkać również w Polsce. Część po odpowiedniej modyfikacji można zastosować w nowych miejscach. Przykład słowackiego przejścia mógłby ułatwić wsiadanie do pojazdów np. na przystankach wiedeńskich lub takich, które są zlokalizowane na środku ulicy. W dokumencie starano się spojrzeć szeroko na potrzeby osób niewidomych i słabowidzących. Stąd różnorodność rozwiązań dzięki którym osoby z niepełnosprawnością wzroku mogą funkcjonować w przestrzeni miejskiej, regionalnej oraz ogólnokrajowej.



## WNIOSKI ZEBRANE PRZEZ CENTRUM UNIJNYCH PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH

Tematyką nawigacji dla osób niewidzących i słabowidzących CUPT zajmuje się od 23 stycznia 2020 r. kiedy to w ramach cyklu „O dostępności w CUPT – standard transportowy w praktyce” odbyło się spotkanie pt. Nie tylko Braille - trendy związane z nawigacją dla niewidomych. Było ono poświęcone prezentacji rozwiązań, które ułatwiają poruszanie się osobom z niepełnosprawnością wzroku. Podczas całego spotkania, przy okazji poruszania wielu wątków, uczestnicy, którzy sami są niewidzący oraz niedowidzący podkreślali wielokrotnie, że potrzebują „takiej dostępności, której można zaufać”. Niestety – według nich - jest wiele takich rozwiązań, które nie pomagają, a wręcz przeciwnie – często wprowadzają w błąd. Wskazywali na rozwiązania, które są stosowane, ale często bezużyteczne dla osób z nich korzystających. Podkreślano, że dostępność to system, który pozwala na niezależność. Obecnie, niestety wciąż trzeba korzystać z pomocy drugiej osoby, a więc nie ma mowy o tej niezależności, a tym samym o istnieniu pełnej dostępności. Dużym problemem jest niejednorodność i często mała intuicyjność rozwiązań.

Tematem dyskusji był szeroko pojęty postęp techniczny i technologiczny w nawigacji osób niewidomych i słabowidzących, jaki przyniesie przyszłość w perspektywie kolejnych 30 lat – czyli jak będzie wyglądała dostępność w połowie XXI wieku - w roku 2050, ze szczególnym naciskiem na rozwiązania ułatwiające życie osobom z niepełnosprawnością wzroku. beneficjenci funduszy UE pokazali przykłady wdrożeń w projektach już zrealizowanych oraz opowiedzieli o planach na przyszłość w kontekście rozwoju cyfryzacji i sztucznej inteligencji, ale również ciągłej edukacji osób, które będą potencjalnymi użytkownikami rozwiązań proponowanych przez producentów. Szczegółowe podsumowanie oraz materiały ze spotkania dostępne są na stronie [www.cupt.gov.pl](http://www.cupt.gov.pl) w zakładce Dostępność.

Autor:

Edyta Boratyńska-Karpiej

Ekspert w Departamencie Analiz  
Transportowych i Programowania

## CUPT WSPIERA ZWIĘKSZENIE UDZIAŁU SPOŁECZEŃSTWA W IMPLEMENTACJI POLITYKI SPÓJNOŚCI

Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) od wielu lat dąży do zapewnienia efektywnego udziału społeczeństwa w realizacji Polityki Spójności Unii Europejskiej. W ramach powierzonych kompetencji, nasza instytucja aktywnie współpracuje w tym zakresie z różnymi środowiskami, beneficjentami, administracją szczebla centralnego i lokalnego, z przedstawicielami NGOs i bezpośrednio z obywatelami.



#EUinmyregion



Świadomość obywateli i ich potrzeby są kluczowym czynnikiem w procesie identyfikacji i realizacji projektów transportowych. Centrum Unijnych Projektów Transportowych dąży do zapewnienia efektywnego udziału społeczeństwa w realizacji polityki spójności, wspartego dedykowaną metodologią i narzędziami. Pilotażowy projekt jest doskonałą okazją do zwiększenia zaangażowania obywateli w realizację polityki spójności.

**Joanna Lech, p.o. Dyrektora CUPT**

*Pilot action for OECD support to managing authorities for citizen engagement*



CUPT uczestniczy w realizacji Polityki Spójności w obszarze programów wsparcia projektów infrastrukturalnych. Na ich przykładzie chcielibyśmy przedstawić propozycje rozwiązań zmierzających do zwiększenia udziału społeczeństwa w procesie realizacji tego typu projektów, a tym samym w procesie prowadzącym do osiągnięcia wybranych celów Polityki Spójności.

Świadomość i zaangażowanie obywateli oraz zrozumienie ich potrzeb, to klucz do zapewnienia odpowiedniej oferty transportowej i realizacji projektów o najwyższej wartości dodanej. Dlatego nasza instytucja, aby zwiększyć swoje kompetencje i w jeszcze lepszy sposób wspierać ideę partycypacji, uczestniczy w realizacji pilotażowego projektu Komisji Europejskiej (KE) dotyczącego zwiększenia zaangażowania obywateli w realizację Polityki Spójności, wspieranego przez ekspertów Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD).

Ogłoszony przez KE w ubiegłym roku nabór do udziału w pilotażu skierowany był do instytucji zarządzających i pośredniczących wszystkich państw członkowskich UE. Celem pilotażu jest dostarczenie wiedzy, w jaki sposób powinien zostać zapewniony udział obywateli i organizacji pozarządowych w procesie podejmowania decyzji strategicznych oraz w jaki sposób monitorować inwestycje i oceniać ich wpływ w odniesieniu do procesu partycypacji społecznej.

W wyniku prowadzonego naboru, spośród zgłoszonych 18 aplikacji, wybranych do udziału w pilotażu zostało 5 instytucji z różnych krajów:

1. CUPT – Polska
2. Instytucja Zarządzająca Regionu Emilia Romagna - Włochy
3. Instytucja Pośrednicząca Regionu Cantabria – Hiszpania
4. Instytucja Zarządzająca projektu Interreg w regionach przygranicznych Belgii i Holandii
5. Instytucja Zarządzająca projektu Interreg w regionach przygranicznych w Bułgarii i Rumunii

Czas trwania projektu, który rozpoczął się w lipcu 2020 roku, pierwotnie zaplanowano na 12 miesięcy. Ze względu jednak na trwającą pandemię, wydłużono okres jego realizacji do końca 2021 roku.

Dla sprawnej realizacji pilotażu i wsparcia instytucji w nim uczestniczących, KE zapewniła pomoc ekspertów OECD, którzy posiadają wieloletnie doświadczenie i wiedzę w obszarze partycypacji społecznej.

CUPT realizuje projekt własnymi siłami dzięki zaangażowaniu pracowników, a współpraca z KE i OECD prowadzona jest na poziomie CUPT przez stworzony na potrzeby realizacji tego konkretnego projektu, zespół ekspertów reprezentujących różne obszary działalności i różne komórki organizacyjne. Dzięki jego interdyscyplinarności, w sprawny sposób wypracowywane są i konsultowane kolejne efekty projektu, które będą służyć wzmocnieniu zaangażowania

społeczeństwa we wdrażaniu wszystkich programów operacyjnych i realizacji projektów finansowanych ze środków Unii Europejskiej (UE). Działania w Projekcie będą w wielu przypadkach połączone z innymi aktywnościami CUPT, aby zapewnić ich wzajemną synergię.

## PLANOWANE DZIAŁANIA

Biorąc pod uwagę wyzwania najbliższej dekady postanowiono podejść do przygotowania i realizacji projektu w sposób metodyczny zapewniający odpowiedni poziom danych wyjściowych pozwalających na wypracowanie wniosków i rekomendacji. Z uwagi na to, że jest to pierwszy tego typu projekt realizowany przez naszą instytucję, uznaliśmy za niezbędne dokonanie szczegółowej analizy obecnej sytuacji, mającej na celu przedstawienie szerokiego obrazu procesu partycypacyjnego w Polsce.

Cały proces rozpoczyna badanie ankietowe, które zostało skierowane odrębnie do społeczeństwa oraz inwestorów będących beneficjentami środków Polityki Spójności. Kierując pytania do mieszkańców zarówno miast jak i mniejszych miejscowości chcieliśmy dowiedzieć się jak wygląda proces partycypacyjny z ich punktu widzenia, czy mają możliwość wyrażenia swojej opinii, czy wiedzą w jaki sposób i na jakim etapie można to zrobić i czy inwestorzy informują ich o ostatecznych rozstrzygnięciach. Z drugiej strony, aby zbudować pełen obraz procesu partycypacji w Polsce, niezwykle cennym było dla nas poznanie opinii inwestorów realizujących inwestycje transportowe. W dalszej części artykułu przedstawiliśmy metodykę badania ankietowego.

W kolejnym etapie projektu planujemy zaprosić wszystkich zainteresowanych do udziału w spotkaniu, podczas którego wybrani prelegenci podzielą się swoimi spostrzeżeniami i wnioskami na temat sposobów zwiększenia efektywności udziału społeczeństwa we wdrażaniu Polityki Spójności. Ze względu na panującą sytuację pandemiczną spotkanie to przeprowadzimy w formule zdalnej, natomiast informację o nim zamieścimy na stronie internetowej CUPT, aby zapewnić możliwie szerokie uczestnictwo strony społecznej. Na bazie zebranych na początku roku wniosków z badań ankietowych planujemy spotkać się także z ekspertami, w tym przedstawicielami organizacji społecznych, aby przedyskutować z nimi nasze spostrzeżenia. Na bazie szerokiej partycypacji główne założenia do projektu podręcznika, którego treść uzgodnimy ze wszystkimi zainteresowanymi stronami aby najpełniej oddać ideę partycypacji społecznej w Polsce.

Wierzymy, że wnioski skatalogowane w postaci podręcznika będą w niedalekiej przyszłości, w tym również w nadchodzącej perspektywie finansowej, cennym źródłem informacji zarówno dla największych, jak i mniejszych inwestorów, a przede wszystkim dla mieszkańców, chcących



wyrazić swój głos czy to poparcia lub sprzeciwu dla procesu planowania i realizacji przedsięwzięć transportowych.

Realizacji projektu towarzyszyć będą działania informacyjno-promocyjne. Jeszcze w I kwartale br. planujemy rozpocząć kampanię informacyjną, która ma pomóc w dotarciu z informacją o prowadzonym projekcie do wszystkich zainteresowanych stron. W tym celu udostępnimy informacje na temat projektu i jego celów na wszystkich dostępnych nam kanałach komunikacji. Działania te będą kontynuowane przez cały okres trwania projektu, a podsumowanie jego efektów nastąpi na konferencji zamykającej, którą przewidujemy na jesień tego roku.



## METODY BADAWCZE

Jedną z metod badawczych, którą wykorzystano na potrzeby projektu jest badanie ilościowe za pomocą kwestionariusza ankiety internetowej. Dzięki tej metodzie udało się zebrać informacje na temat aktualnego zaangażowania społecznego w proces planowania i projektowania dużych projektów z zakresu infrastruktury transportowej realizowanych ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko oraz Programu Operacyjnego Polska Wschodnia czy Instrumentu Finansowego „Łącząc Europę”, a także świadomości społecznej na temat możliwości partycypacji społecznej.

Celem szczegółowym badania ilościowego jest zebranie bardziej szczegółowych informacji na temat potrzeb obywateli w kontekście udziału w procesie planowania i projektowania dużych projektów z zakresu infrastruktury transportowej poprzez:

- poznanie charakterystyki socjodemograficznej respondenta;
- identyfikację aktualnej wiedzy na temat możliwości udziału w konsultacjach społecznych dotyczących projektowanych rozwiązań transportowych;
- charakterystykę doświadczeń w kwestii partycypacji;
- określenie znaczenia (użyteczności) partycypacji w kontekście zaprojektowanych rozwiązań transportowych.

Potencjalnym uczestnikiem mogli być wszyscy obywatele Polski i interesariusze z dostępem do internetu w wieku powyżej 16 lat. Ankieta była anonimowa. Zawierała 25 pytań a czas jej wypełnienia to ok. 10-15 minut.

W pierwszym etapie, dzięki wprowadzającej metryczce udało się zebrać dane o profilu respondenta. (m.in. wiek, płeć, miejsce zamieszkania, wykształcenie itp.). Analiza podstawowych danych demograficznych pozwoli nieco przybliżyć ogólny profil badanej zbiorowości.

Część merytoryczna ankiety została podzielona na dwie części:

- część zawierającą pytania dotyczące konsultacji społecznych rozumianych jako bardziej zaawansowany poziom uczestnictwa, który pociąga za sobą dwustronną relację, w której interesariusze społeczni przekazują informacje zwrotne rządowi / samorządowi lokalnemu / inwestorom i odwrotnie. Opiera się ona na wcześniejszym zdefiniowaniu zagadnienia, w odniesieniu, do którego poszukuje się opinii, i wymaga dostarczenia odpowiednich informacji, oprócz informacji zwrotnej na temat wyników procesu;
- część zawierającą pytania dotyczące partycypacji społecznej rozumianej jako wszystkie sposoby zaangażowania interesariuszy w cykl polityki oraz w projektowanie i świadczenie usług.

W większości pytania były zamknięte, niemniej jednak w przypadku niektórych pytań pojawiała się możliwość wpisania uzasadnienia do wybranej odpowiedzi lub wskazania innych aspektów dotyczących pytania.



**Ogółem zebrano 820 ankiet, przy czym badanie prowadzone było dwuetapowo:**

- **500 ankiet zostało dostarczonych przez usługodawcę zewnętrznego;**
- **320 ankiet wpłynęło poprzez stronę [www.cupt.gov.pl](http://www.cupt.gov.pl).** W celu włączenia szerokiego grona interesariuszy ankietę była dystrybuowana wieloma „kanałami” (m.in. media społecznościowe CUPT, Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, Ministerstwa Infrastruktury. Wyślano także zaproszenie do wybranych organizacji pozarządowych).

Zebrane w ten sposób informacje zostaną skonfrontowane z informacjami zebranymi podczas drugiego badania ankietowego prowadzonego przez CUPT, a skierowanego do inwestorów działających w zakresie transportu. Kwestionariusz ankiety został w tym przypadku rozbudowany i uzupełniony o część dotyczącą nieformalnych konsultacji rozumianych jako proces organizowany przez inwestora lub podmiot administracji publicznej (nieformalne konsultacje nie są związane i nie wynikają z procedury administracyjnej związanej z uzyskiwaniem decyzji administracyjnych).

Wyniki obydwóch badań będą wsparciem przy analizie aktualnego stanu oraz sposobu wzmocnienia partycypacji społecznej we wdrażaniu projektów transportowych a także wypracowaniu dobrych praktyk w tym zakresie.

Autorzy:

Edyta Jaszczuk

Edyta Boratyńska-Karpiej

Tomasz Wydra

Departament Analiz Transportowych i Programowania

## FAKTY CUPT

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

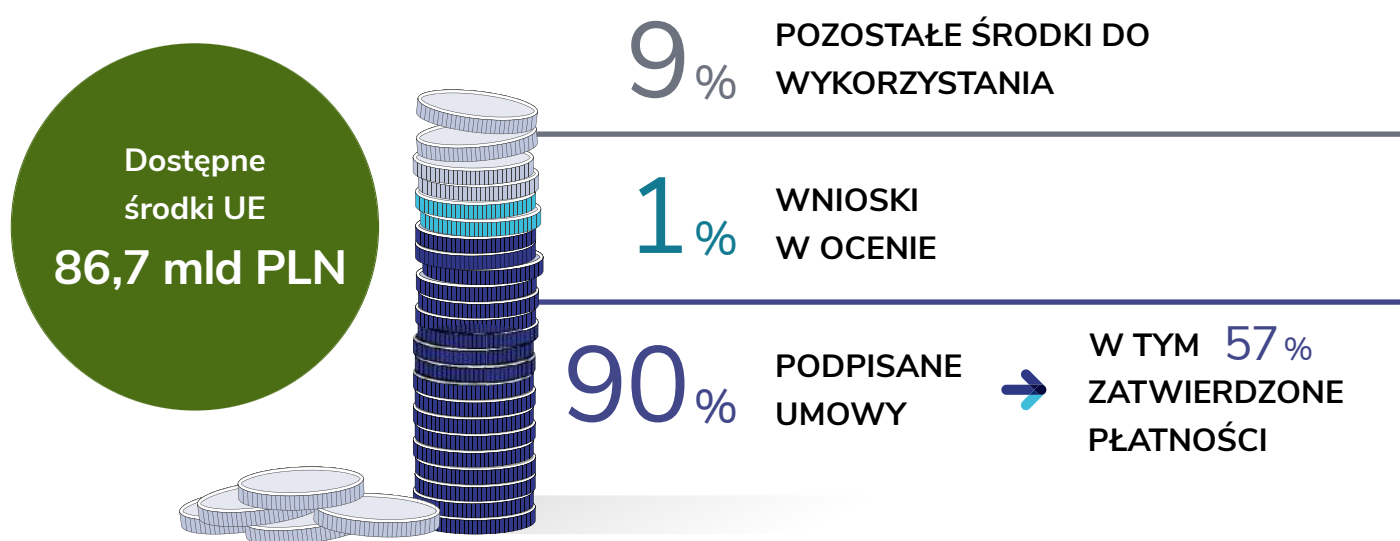
(stan na dzień 29.01.2021 r.)

### Podpisane Umowy w podziale na branże (szt.)

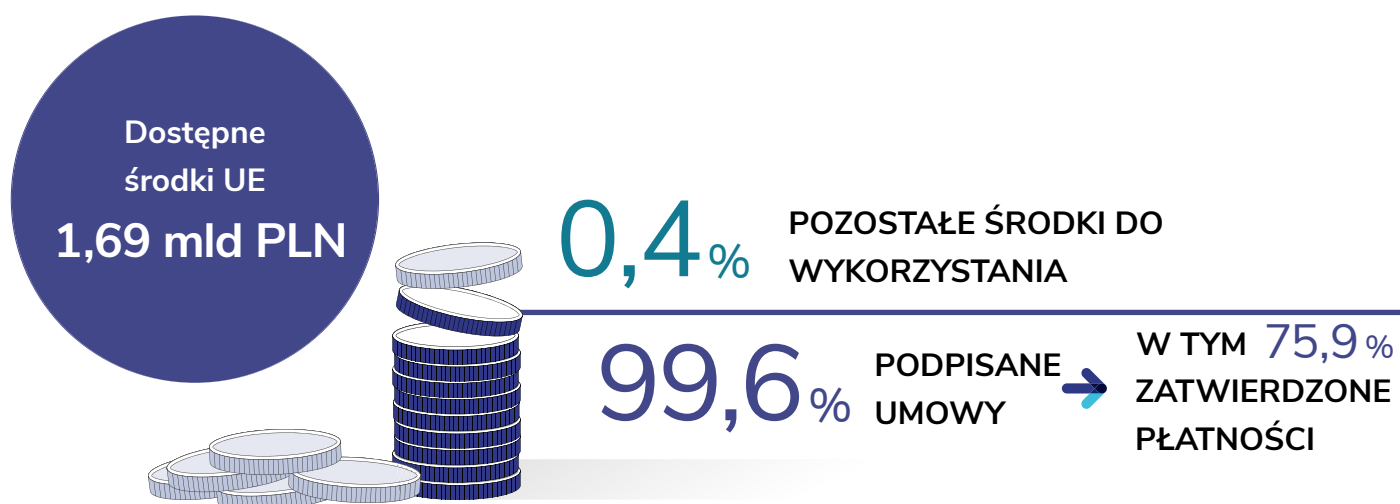


## Wykorzystanie dostępnych środków UE (%)

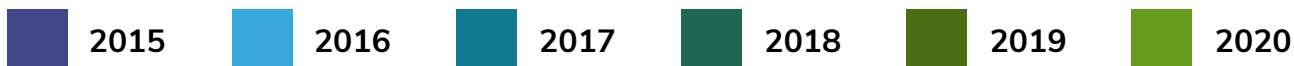
### POliŚ



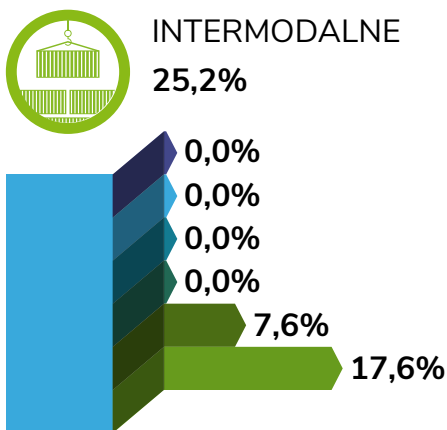
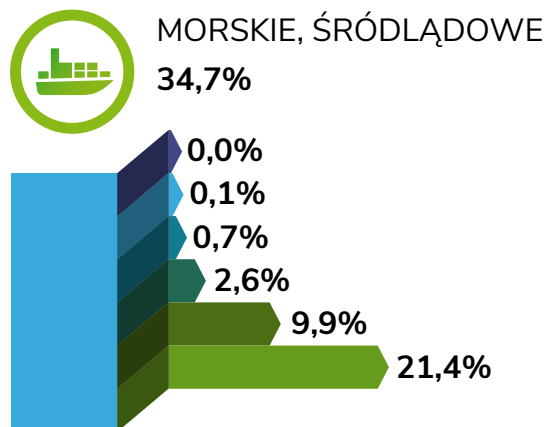
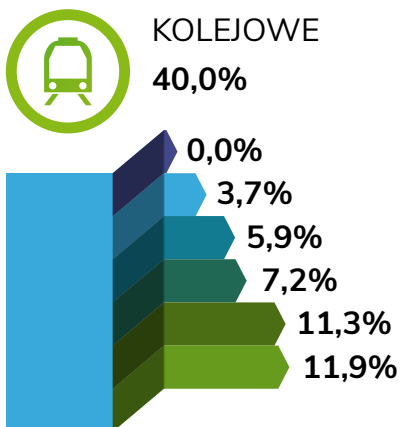
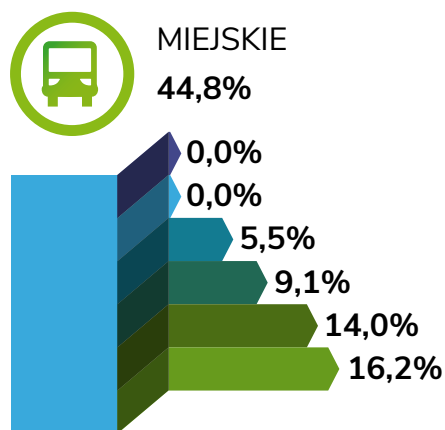
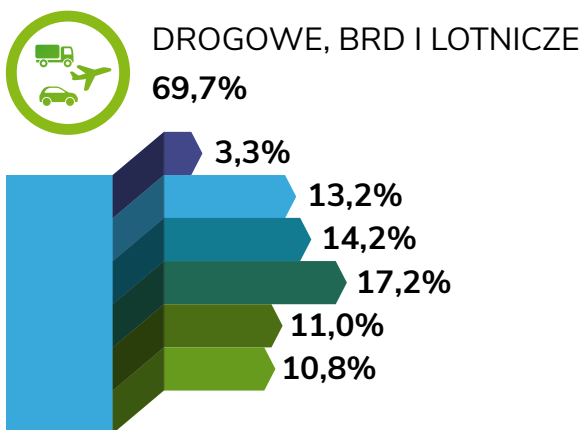
### POPW



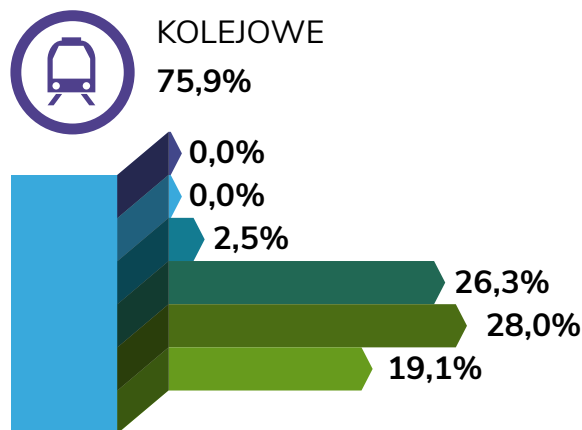
## Zatwierdzone płatności w poszczególnych branżach (%)



### POliŚ

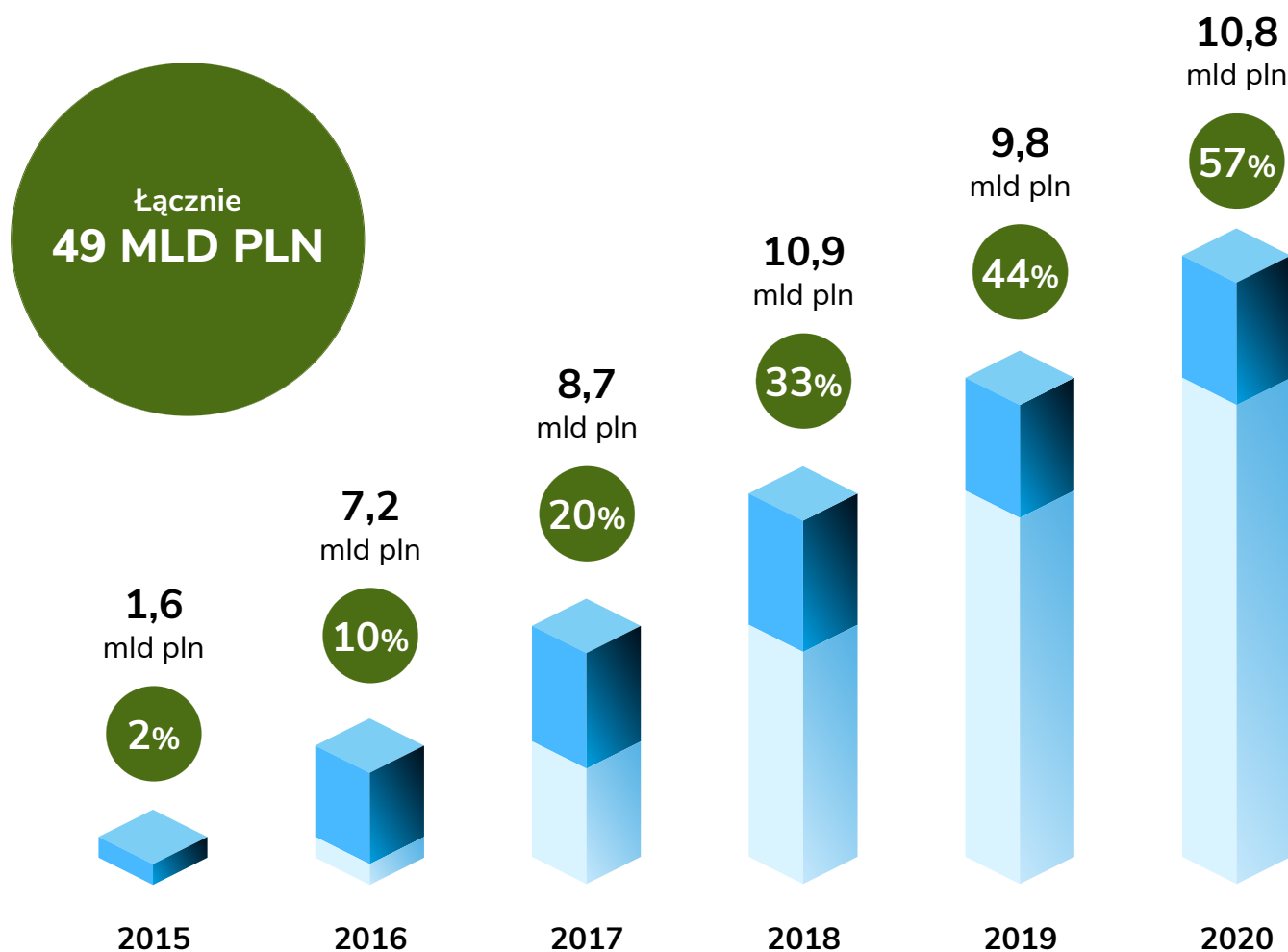


### POPW

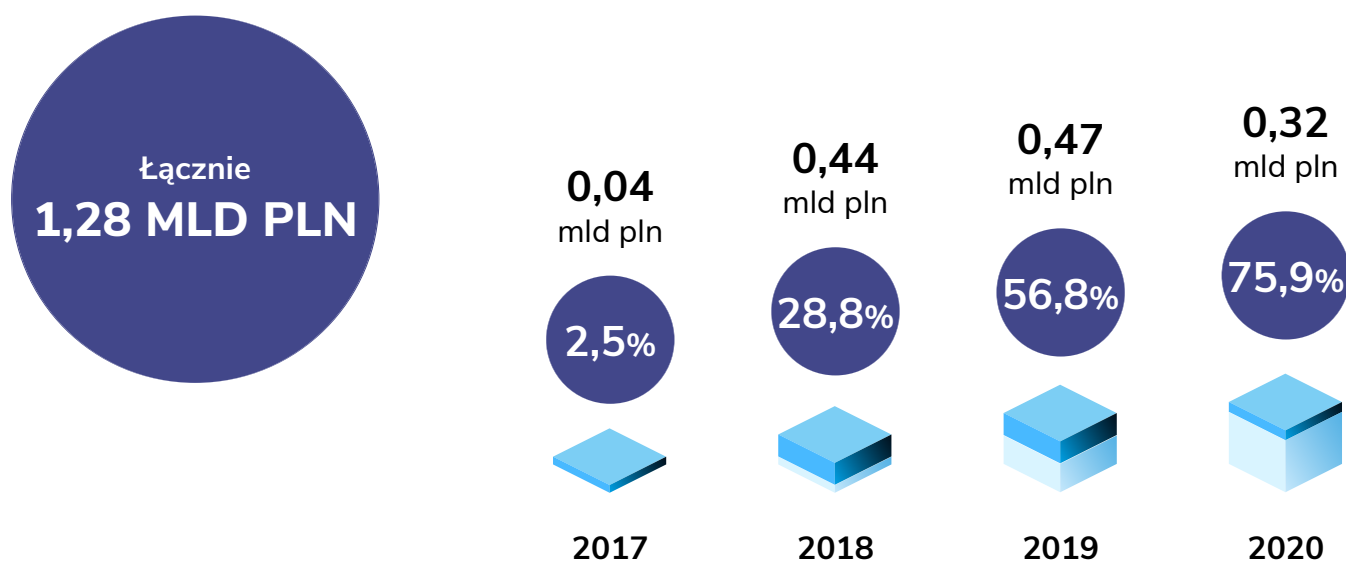


## Zatwierdzone płatności globalnie - środki UE (mld PLN i %)

### POliŚ



### POPW



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



Podpisane umowy



Wnioski w ocenie

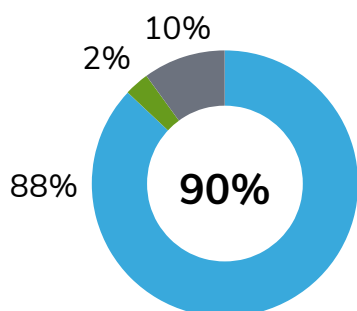


Pozostało do wykorzystania

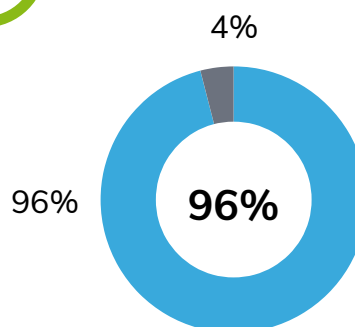
### POIŚ



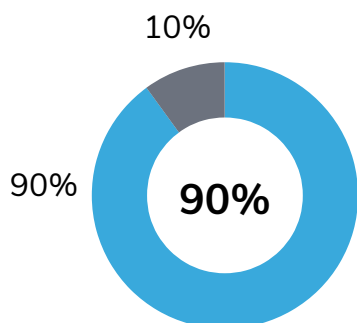
DROGOWE, BRD I LOTNICZE



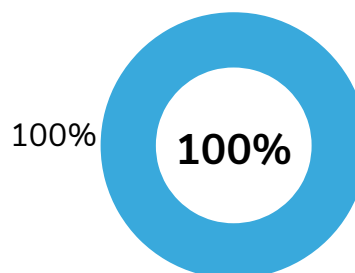
MIEJSKIE



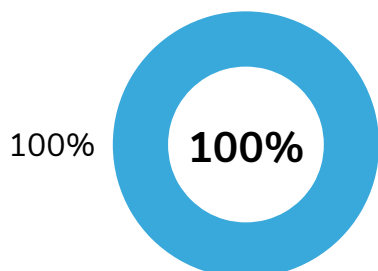
KOLEJOWE



MORSKIE, ŚRÓDLĄDOWE



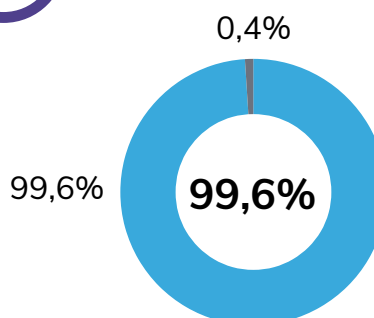
INTERMODALNE



### POPW



KOLEJOWE



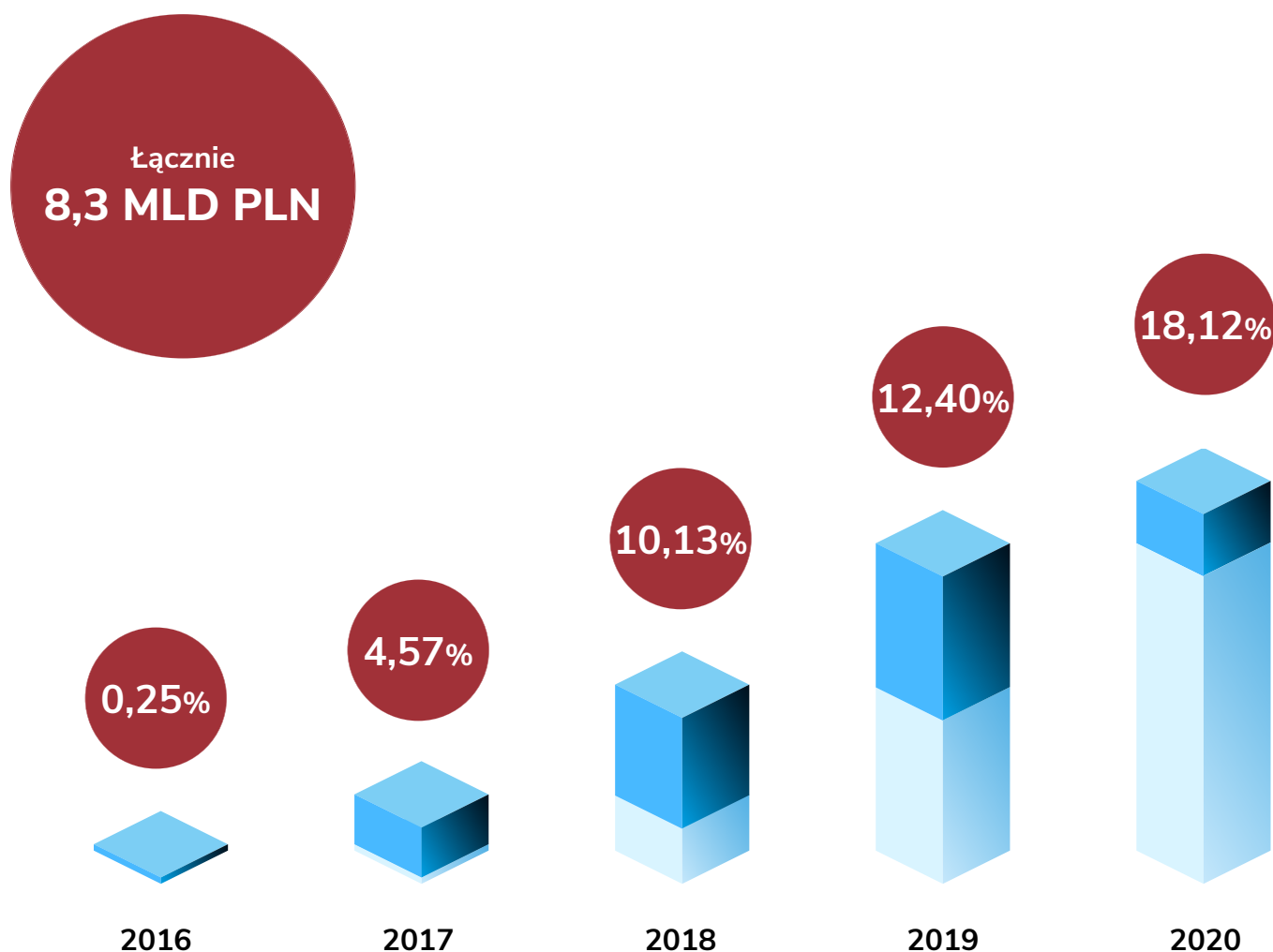


## Zaawansowanie Instrumentu „Łącząc Europę” – CEF w CUPT (stan na dzień 31.01.2021 r.)

### Podpisane GA w podziale na branże (szt.)



## Zatwierdzone płatności realizowane za pośrednictwem CUPT (%\*)



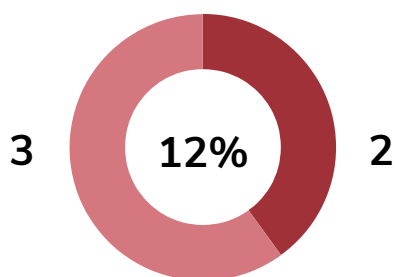
\*zmiany w wartościach procentowych w stosunku do poprzednich okresów są konsekwencją aktualizacji wysokości środków, na które podpisane zostały GA, a także wartości ostatecznie rozliczonych płatności

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

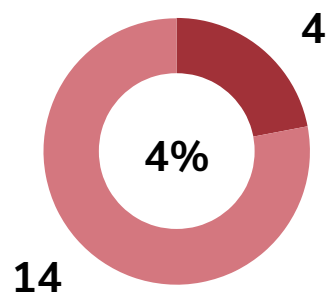
 Koperta narodowa     Pula ogólna



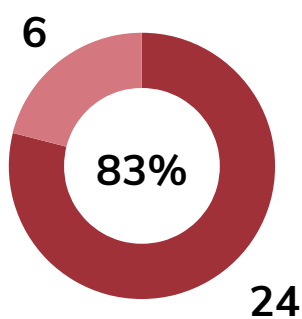
DROGOWE I MIEJSKIE



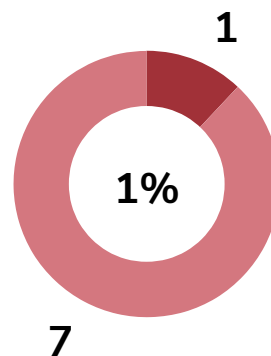
LOTNICZE, MORSKIE,  
RZECZNE I ŚRÓDLĄDOWE



KOLEJOWE



INTERMODALNE I PALIWA  
ALTERNATYWNE





### 18.03 - Cykl o Dostępności Plus - Spotkanie 13: Dostępna informacja pasażerska



[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