



# BIULETYN INFORMACYJNY

nr 3/2021

MARZEC 2021 r.

W NUMERZE:

**Koszty angażowania personelu w projektach UE**

**Ewakuacja osób z niepełnosprawnościami  
z transportu publicznego według prawa**

## AKTUALNOŚCI

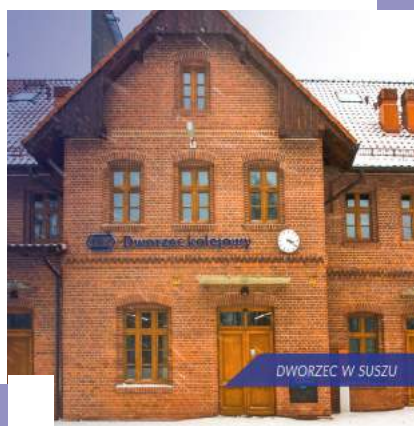
---



### Fundusze Europejskie w natarciu – kolejny etap budowy tunelu pod Świną rozpoczęty

5 marca odbyła się uroczystość nadania imienia maszynie drążącej, która zaraz potem ruszyła drążyć tunel. Tarczy TBM, zgodnie z głosami internautów, nadano imię „Wyspiarka”. Maszyna drąży nawet do 6 centymetrów w ciągu minuty.

[Czytaj więcej...](#)



### Do mapy sfinansowanych przez UE inwestycji kolejowych dołączył kolejny dworzec

Dzięki funduszom unijnym po przebudowie otwarto dworzec w Suszu. Przebudowę dworca dofinansowano ze środków unijnych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Łącznie inwestycja pochłonęła 7,5 mln zł brutto.

[Czytaj więcej...](#)



### Osiągnięto wstępne porozumienie między Radą i Parlamentem UE w sprawie kolejnej edycji instrumentu CEF

Komisja Europejska w swoim komunikacie prasowym z 12.03.2021 roku powiadomiła o tym, że negocjatorom PE i Rady udało się osiągnąć porozumienie...

[Czytaj więcej...](#)

## AKTUALNOŚCI



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

Webinarium, które odbyło się 18 marca 2021 r. nosiło tytuł Dostępna informacja pasażerska. Na temat informacji pasażerskiej trzeba spojrzeć z punktu widzenia komunikacji miejskiej i transportu kolejowego, gdyż charakteryzują się trochę innymi cechami.

[Czytaj więcej...](#)



### Dofinansowanie unijne przywraca blask kolejnemu dworcowi kolejowemu

Do zakończonych i oddanych do użytku projektów kolejowych właśnie dołączył zmodernizowany dzięki środkom unijnym z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko dworzec w Szklarskiej Porębie Górnej.

[Czytaj więcej...](#)



### 110 milionów zł z Funduszy Europejskich na rozbudowę drogi S3/A6 w Zachodniopomorskiem

Pierwsza w tym roku podpisana przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych umowa o dofinansowanie to zastrzyk środków finansowych z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko dla infrastruktury drogowej.

[Czytaj więcej...](#)



## AKTUALNOŚCI

---



### Badanie konsekwencji COVID-19 dla realizacji projektów POLiŚ, POPW i CEF.

Centrum Unijnych Projektów Transportowych, w związku z zaistniałą sytuacją epidemiologiczną w kraju i na świecie, ponownie przystąpiło do zbadania istniejącego zagrożenia i potencjalnych konsekwencji epidemii COVID-19...

[Czytaj więcej...](#)



### 30 marca br. odbyło się 15 spotkanie Transportowego Obserwatorium Badawczego pod hasłem: Transport drogowy w Zielonym Ładzie

Europejski sektor transportu drogowego odgrywa kluczową rolę w osiągnięciu celów założonych w Europejskim Zielonym Ładzie poprzez dostarczanie odpowiednich rozwiązań...

[Czytaj więcej...](#)

## COVID-19: INFORMACJE DLA BENEFICJENTÓW

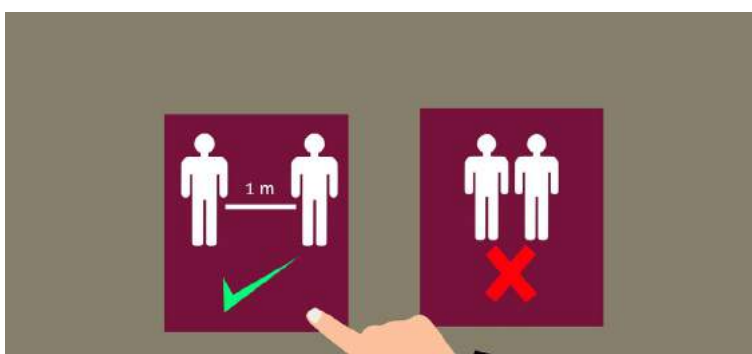
---



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:

# KOSZTY ANGAŻOWANIA PERSONELU W PROJEKTACH UE

---



Wynagrodzenia osób zaangażowanych w realizację projektów współfinansowanych ze środków UE bywają istotnym elementem całego budżetu projektu. Ze względu na brak precyzyjnych uregulowań, po stronie beneficjentów rodzą się uzasadnione wątpliwości co do kwalifikowalności, jak również właściwego dokumentowania poniesionych w tym zakresie wydatków oraz okoliczności wypłacania dodatkowych wynagrodzeń. I tu wchodzimy w obszar praw i obowiązków, możliwości i ograniczeń, ponieważ z jednej strony beneficjent i jednocześnie pracodawca ma szansę skorzystać z zewnętrznego źródła finansowania, jakim są środki publiczne Unii Europejskiej, ale z drugiej wiąże się to z koniecznością stosowania właściwych uregulowań i wytycznych w celu uznania kwalifikowalności ponoszonych wydatków.

Punktem wyjścia w rozważaniach na temat kwalifikowalności wynagrodzeń personelu projektu jest ustalenie, czy są ponoszone zgodnie z przepisami prawa krajowego, w szczególności zgodnie z ustawą z dnia 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy.

Bardziej szczegółowe uregulowania dotyczące możliwości kwalifikowania tego rodzaju wydatków w ramach projektów unijnych zostały zawarte w „Wytycznych w zakresie kwalifikowalności wydatków w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności na lata 2014-2020”. Z pewnością będą one pomocne przy podjęciu decyzji o włączeniu kosztów wynagrodzeń do zakresu projektu i uzasadnieniu ich rozliczania w ramach wniosków o płatność.

Wydatki związane z zaangażowaniem osoby wykonującej zadania w projekcie lub projektach są kwalifikowane o ile:

- obciążenie z tego wynikające nie wyklucza możliwości prawidłowej i efektywnej realizacji wszystkich zadań powierzonych danej osobie;
- łączne zaangażowanie zawodowe tej osoby w realizację wszystkich projektów finansowanych z funduszy strukturalnych oraz działań finansowanych z innych źródeł, w tym środków własnych beneficjenta i innych podmiotów, nie przekracza 276 godzin miesięcznie;

Kwalifikowalnymi składnikami wynagrodzenia personelu projektu są wynagrodzenie brutto oraz koszty ponoszone przez pracodawcę, w szczególności składki na ubezpieczenia społeczne, Fundusz Pracy, Fundusz Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych, odpisy na ZFŚS oraz wydatki ponoszone na Pracowniczy Program Emerytalny. Za kwalifikowalne można uznać również koszty składek i opłat fakultatywnych, niewymaganych obowiązującymi przepisami prawa krajowego, z zastrzeżeniem spełnienia warunków wskazanych w ww. Wytycznych, o czym będzie mowa w dalszej części artykułu.

Kwalifikowalne może być także dodatkowe wynagrodzenie roczne personelu projektu, w proporcji, w której wynagrodzenie pracownika jest rozliczane w ramach projektu.

Należy mieć na względzie również fakt, że wydatki na wynagrodzenia są kwalifikowalne pod warunkiem, że ich wysokość odpowiada stawkom faktycznie stosowanym u beneficjenta poza projektami współfinansowanymi z funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności na analogicznych stanowiskach lub na stanowiskach wymagających analogicznych kwalifikacji. Dotyczy to również pozostałych składników wynagrodzenia personelu, w tym nagród i premii.

Warto zaznaczyć, że na dofinansowanie z funduszy UE można liczyć nie tylko na wynagrodzenie osób zaangażowanych w realizację projektu, lecz również na wydatki związane z wyposażeniem stanowiska pracy personelu projektu.



## STOSUNEK PRACY

W odniesieniu do personelu Projektu nie jest możliwe kwalifikowanie wynagrodzeń pracowników zaangażowanych do realizacji zadań projektowych na podstawie stosunku cywilnoprawnego, z wyjątkiem umów o dzieło. Kwalifikowanie kosztów pracy osób zatrudnionych na podstawie umów cywilnoprawnych jest możliwe wyłącznie za zgodą instytucji będącej stroną umowy i tylko w przypadkach, jeśli wynika to z przepisów szczególnych dot. zatrudnienia określonej grupy osób.



Wydatki dotyczące wynagrodzenia personelu projektu są kwalifikowane o ile:

- a. pracownik jest zatrudniony lub oddelegowany do zadań związanych bezpośrednio z realizacją projektu,
- b. okres zatrudnienia lub oddelegowania pracownika jest kwalifikowalny wyłącznie do końcowej daty kwalifikowalności wydatków wyznaczonej w umowie o dofinansowanie projektu (powyższe nie oznacza, że stosunek pracy nie może trwać dłużej niż okres realizacji projektu),
- c. zatrudnienie lub oddelegowanie do pełnienia zadań związanych z realizacją projektów jest odpowiednio udokumentowane postanowieniami umowy o pracę lub zakresem czynności służbowych pracownika lub opisem stanowiska pracy (przez odpowiednie udokumentowanie należy rozumieć m.in. wskazanie w ww. dokumentach zadań, które dana osoba będzie wykonywała w ramach projektu).



## DODATKI, NAGRODY, PREMIE

Możliwe jest uznanie kwalifikowalności kosztów poniesionych na wypłatę nagród, premii, dodatków (specjalnych, zadaniowych).



Nagrody (z wyłączeniem nagrody jubileuszowej) i premie mogą być kwalifikowalne pod warunkiem, że:

- a. zostały przewidziane w regulaminie pracy lub regulaminie wynagradzania danej instytucji lub innych właściwych przepisach prawa pracy,
- b. zostały wprowadzone w danej instytucji co najmniej 6 miesięcy przed złożeniem wniosku o dofinansowanie projektu,
- c. potencjalnie obejmują wszystkich pracowników danej instytucji, a zasady ich przyznawania są takie same w przypadku personelu zaangażowanego do realizacji projektów oraz pozostałych pracowników beneficjenta,
- d. przyznawane są w związku z realizacją zadań w ramach projektu na podstawie stosunku pracy.

Podobne warunki odnoszą się do możliwości kwalifikowania dodatków. Możliwość ich przyznania winna wynikać bezpośrednio z prawa pracy. Dodatek powinien być przyznawany w związku z realizacją zadań projektu nie mieszczących się w zakresie dotychczas wykonywanych obowiązków przez daną osobę (powinien dotyczyć zadań dodatkowych, wykraczających poza zadania przewidziane w podstawowym zakresie obowiązków danej osoby). Wymiar dodatkowych zadań powinien być ukształtowany w taki sposób, aby zapewnić danej osobie możliwość realizacji jej podstawowych zadań. A zatem, jeżeli zakres zadań w projekcie nie zapewnia danej osobie możliwości realizacji jej podstawowych zadań, zasadne jest



oddelegowanie pracownika do projektu. Dodatek przyznawany jest przez beneficjenta jedynie w okresie wykonywania dodatkowych zadań w projekcie, przy czym beneficjent musi zapewnić, że możliwość przyznania dodatków została przewidziana w regulaminie pracy (lub regulaminie wynagradzania lub innych właściwych przepisach prawa pracy) co najmniej 6 miesięcy przed złożeniem wniosku o dofinansowanie (nie dotyczy możliwości przyznania dodatku na podstawie aktów prawa powszechnie obowiązującego) i potencjalnie dotyczy wszystkich pracowników, a zasady przyznawania dodatków są takie same w przypadku personelu zaangażowanego do realizacji projektów oraz pozostałych pracowników beneficjenta.

Dodatek może być przyznany jako wyłączone wynagrodzenie za pracę w projekcie, jak i uzupełnienie wynagrodzenia rozliczanego w ramach projektu. W przypadku wykonywania zadań w kilku projektach beneficjenta pracownikowi przyznawany jest wyłącznie jeden dodatek rozliczany proporcjonalnie do jego zaangażowania w dany projekt.

## DOKUMENTOWANIE, KONTROLA

Podczas kontroli wydatków dotyczących wynagrodzeń Personelu Projektu nieodzowne jest sprawdzenie, czy naliczenia dokonane zostały zgodnie z właściwymi przepisami prawa pracy (Kodeks pracy) oraz uregulowań wewnętrznych danej instytucji tj. regulamin pracy, regulamin wynagradzania, regulamin premiowania itp.

(z zastrzeżeniem, że uregulowania wewnętrzne obejmują wszystkich pracowników danej instytucji, a nie tylko personel zaangażowany do realizacji projektu). Kontroli podlegają umowy o pracę wraz z aneksami, zakresy czynności służbowych, opisy stanowiska pracy oraz dokumenty, na podstawie których dany pracownik został oddelegowany do wykonywania zadań związanych z realizacją projektu.

Umowa o pracę najczęściej zawiera dane dotyczące m.in. stanowiska, wymiaru czasu pracy, wynagrodzenia zasadniczego/godzinowego, dodatku za wieloletnią pracę, a czasami również informacji na temat premii uznaniowych, dodatku funkcyjnego, dodatku specjalnego za okresowe powierzenie dodatkowych zadań związanych z realizacją projektu. W zakresie czynności służbowych wyszczególnione powinny być zadania, jakie wykonuje dany pracownik w związku z realizacją projektu. Bardzo ważne jest posiadanie dokumentów potwierdzających wykonanie zadań na rzecz projektu np. protokoły odbioru, notatki ze spotkań, raporty z ich wykonywania autoryzowane przez przełożonego etc.

Ważnym elementem kontroli jest to, w jaki sposób prowadzona jest ewidencja czasu poświęconego na rzecz projektu. W tym celu weryfikacji podlegają listy obecności wraz z równoważnymi dokumentami, w których wskazana jest ilość godzin/dni przepracowanych w związku z realizacją projektu.

Następnym etapem kontroli tzw. wydatków osobowych jest weryfikacja, czy przedstawione na listach płac i w ramach wniosków o płatność składniki wynagrodzenia (płaca zasadnicza/godzinowa, wszelkiego rodzaju dodatki, nagrody/premie) są zgodne ze stawkami przyjętymi w umowie o pracę, aneksach do umowy i czy wynikają z zapisów zawartych w obowiązujących uregulowaniach Beneficjenta.

Naliczone pochodne od wynagrodzeń tj. składki na ubezpieczenia społeczne płacone przez pracodawcę weryfikowane są na podstawie obowiązujących stóp procentowych od kwoty brutto wynagrodzenia (9,76 % emerytalne, 6,50% rentowe, 2,45 % fundusz pracy, 0,10% na fundusz gwarantowanych świadczeń pracowniczych, wypadkowe, którego stopę procentową ustala ZUS dla danego podmiotu i ewentualnie 1,50% na fundusz emerytur pomostowych).

Za okres czasowej niezdolności do pracy spowodowanej chorobą w ciągu roku kalendarzowego do 33 dni, a w przypadku pracownika, który ukończył 50 rok życia – trwającej łącznie 14 dni (po roku kalendarzowym, w którym pracownik ukończył 50 rok życia), 80 % wynagrodzenia płacone jest przez pracodawcę (art.92.§ 1 Kodeksu pracy). Powyżej 33 i 14 dni w przypadku pracownika, który ukończył 50 rok życia, pracownikowi wypłacany jest przez Zakład Ubezpieczeń Społecznych zasiłek chorobowy, który stanowi wydatek niekwalifikowalny. W przypadku zadeklarowania wynagrodzenia chorobowego weryfikacji podlega sposób udokumentowania tego typu zdarzeń. Za okres choroby nie są naliczane składki ZUS, wynagrodzenie chorobowe pomniejsza podstawę do naliczania składek.

Istotnym elementem jest również ustalenie, czy przedstawione wydatki osobowe naliczane są zgodnie z % zaangażowaniem każdego z pracowników i czy łączne zaangażowanie w realizację wszystkich projektów finansowanych z funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności oraz działań finansowanych z innych źródeł, w tym środków własnych Beneficjenta i innych podmiotów, nie przekracza 276 godzin.

Sprawdzeniu podlega kwestia terminowości i poprawności przekazywania wynagrodzeń na wskazane przez pracowników rachunki bankowe. Weryfikacja odbywa się na podstawie zapisów zawartych w uregulowaniach w sprawie wynagrodzeń stosowanych przez kontrolowaną instytucję.

W trakcie kontroli sprawdzeniu podlegają również zobowiązania z tytułu składek (pracodawcy i pracownika) oraz podatku dochodowego od osób fizycznych, czy zostały przekazane na odpowiednie rachunki bankowe z dotrzymaniem terminu płatności.

Podsumowując, możliwość refundacji kosztów wynagrodzeń osób zaangażowanych w projekt może stanowić istotne narzędzie wspierające zarządzanie zasobami ludzkimi i politykę kadrową danej jednostki, zwłaszcza w sytuacji okresowo ograniczonych zasobów kadrowych czy też konieczności zapewnienia okresowej realizacji nowych zadań w ramach istniejącej kadry. Szczególnym elementem są w tym zakresie dodatki zadaniowe/specjalne, które mogą pozytywnie wpływać na zwiększenie efektywności realizacji zadań i motywacji pracowników. Niemniej nie wolno zapominać o konieczności właściwego dokumentowania zaangażowania personelu projektu celem zapewnienia odpowiedniej ścieżki audytu.

Celina Kotkowicz

Marzena Szpotańska

Wydział Kontroli na Miejscu II

Departament Kontroli i Audytu



# Transport dla wszystkich



## EWAKUACJA OSÓB Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIAMI Z TRANSPORTU PUBLICZNEGO WEDŁUG PRAWA

---

Regulacje i przepisy w polskim prawie dotyczące ewakuacji zawarte są w kilku dokumentach. Niewiele jednak można znaleźć w nich wzmianek o osobach z niepełnosprawnościami – poza ogólnymi stwierdzeniami, że muszą one mieć zapewnioną możliwość ewakuacji lub uratowania w inny sposób. Brak jest w przepisach uwzględnienia specyfiki ewakuacji osób z różnorodnymi potrzebami, która to będzie miała wpływ na takie obszary jak m.in.: sposoby ewakuacji, jej organizacja oraz przekazanie informacji o ewakuacji. Niniejszy artykuł przedstawia trochę teorii i trochę praktyki w tym zakresie.

Definicja wskazuje, że ewakuacja to zorganizowane przemieszczanie się ludzi wraz z mieniem z miejsca, w którym występuje zagrożenie, do obszaru bezpiecznego. Jest to jedno z podstawowych działań mających na celu ochronę życia i zdrowia ludzi, zwierząt oraz ratowanie mienia, w tym zabytków oraz ważnej dokumentacji, w przypadku wszelkiego rodzaju zagrożeń. Jak można zauważyć, definicja jest bardzo ogólna i dotyczy ludzi, bez podziału na tzw. zdrowych i tych, którzy mają niepełnosprawność.

Można śmiało postawić tezę, że pod względem dostępności infrastruktury i taboru transportowego dopasowanych do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością, świadomość rośnie. Niestety bezpieczna ewakuacja takich osób wciąż pozostaje w sferze czysto teoretycznej. Warto podkreślić, że od sprawności akcji ewakuacyjnej zależy życie i zdrowie, przebywających w budynku czy też pojeździe ludzi.

W sytuacji zagrożenia osoby z niepełnosprawnościami zazwyczaj nie mogą samodzielnie opuścić budynku dworca czy pojazdu transportu publicznego ze względu na problemy z poruszaniem się. Nie pomagają w tym również unormowania prawne przyjęte w Polsce, które wskazują zobowiązania w tym zakresie dla przewoźników czy zarządców budynku.

## PRZEPISY KRAJOWE DOTYCZĄCE EWAKUACJI

Kwestie ewakuacyjne w polskim prawie porusza kilka dokumentów. Jeśli chodzi o budynki związane z transportem (dworce, lotniska), należy przeanalizować takie przepisy, jak:

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. 2020 poz. 2351) w rozdziale 4 opisuje m.in.: wymogi dotyczące dróg i przejść ewakuacyjnych, warunki zapewniania możliwości ewakuacji, dojścia ewakuacyjne. Brak jest jednak wzmianek dotyczących uwzględniania specyfiki ewakuacji osób z niepełnosprawnościami.

Ustawa z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej (Dz. U. z 2020 r. poz. 961, 1610) wskazuje, że Właściciel budynku, obiektu budowlanego lub terenu, zapewniając ich ochronę przeciwpożarową, jest zobowiązany zapewnić osobom przebywającym w budynku, obiekcie budowlanym lub na terenie, bezpieczeństwo i możliwość ewakuacji, przygotować budynek, obiekt budowlany lub teren do prowadzenia akcji ratowniczej, zapoznać pracowników z przepisami przeciwpożarowymi oraz ustalić sposoby postępowania na wypadek powstania pożaru, klęski żywiołowej lub innego miejscowego zagrożenia.

Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 7 czerwca 2010 r. w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów (Dz. U. z 2010 r., Nr 109, poz. 719) wskazuje, że z każdego miejsca w obiekcie przewidzianego na pobyt ludzi powinny być zapewnione odpowiednie warunki ich ewakuacji, zapewniające możliwość szybkiego i bezpiecznego opuszczenia strefy zagrożonej lub objętej pożarem, dostosowane do liczby i stanu sprawności osób przebywających w obiekcie. Odpowiednie warunki ewakuacji powinny określać przepisy techniczno-budowlane w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (§ 15 ust. 2).

Zgodnie z obowiązkiem wynikającym z § 6 ust. 1 rozporządzenia właściciele, zarządcy lub użytkownicy obiektów bądź ich części stanowiących odrębne strefy pożarowe, przeznaczonych do wykonywania funkcji użyteczności publicznej zapewniają i wdrażają instrukcję bezpieczeństwa pożarowego, zawierającą m.in.:

- określenie wyposażenia w wymagane urządzenia przeciwpożarowe i gaśnice oraz sposoby poddawania ich przeglądom technicznym i czynnościom konserwacyjnym;
- sposoby postępowania na wypadek pożaru i innego zagrożenia;
- warunki i organizację ewakuacji ludzi oraz praktyczne sposoby ich sprawdzania; (i tu brak dookreślenia, że te sposoby muszą uwzględniać różne potrzeby i możliwości użytkowników);

- sposoby zapoznania użytkowników obiektu, w tym zatrudnionych pracowników, z przepisami przeciwpożarowymi oraz treścią przedmiotowej instrukcji;
- zadania i obowiązki w zakresie ochrony przeciwpożarowej dla osób będących ich stałymi użytkownikami;
- plany obiektów, obejmujące także ich usytuowanie oraz terenu przyległego, z uwzględnieniem graficznych danych.

Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2020 r. poz. 1333) nie reguluje wprost kwestii ewakuacyjnych, ale w sprawie osób z niepełnosprawnościami, przywołuje Konwencję o prawach osób niepełnosprawnych z 2006 r. Obiekt budowlany jako całość oraz jego poszczególne części, wraz ze związanymi z nim urządzeniami budowlanymi należy, biorąc pod uwagę przewidywany okres użytkowania, projektować i budować w sposób określony w przepisach, w tym techniczno-budowlanych, oraz zgodnie z zasadami wiedzy technicznej, zapewniając niezbędne warunki do korzystania z obiektów użyteczności publicznej i mieszkaniowego budownictwa wielorodzinnego przez osoby z niepełnosprawnościami, o których mowa w art. 1 Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych, sporządzonej w Nowym Jorku dnia 13 grudnia 2006 r. (Dz. U. z 2012 r. poz. 1169 oraz z 2018 r. poz. 1217), w tym osoby starsze;

Ustawa z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnieniu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami w art. 6 zakłada, w zakresie dostępności architektonicznej „zapewnienie osobom ze szczególnymi potrzebami możliwości ewakuacji lub ich uratowania w inny sposób”. Brakuje jednak konkretnych wymagań. Brak jest także odniesienia do innych przepisów/ regulacji w tym zakresie.

W kontekście transportu dla osób z niepełnosprawnościami, ale niekoniecznie ewakuacji warto przytoczyć:

Ustawę z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz.U. z 2000 r., nr 50, poz. 60, z późn. zm.) zgodnie z którą przewoźnik jest obowiązany do zapewnienia podróżnym odpowiednich warunków bezpieczeństwa i higieny oraz wygody i należytej obsługi. Powinien także podejmować działania ułatwiające korzystanie ze środków transportowych, punktów odprawy, przystanków i peronów osobom z niepełnosprawnością, w tym również poruszającym się na wózkach inwalidzkich.

Warto wskazać, że przepisy międzynarodowe, obowiązujące także Polskę (na które powołują się niektóre przepisy krajowe), takie jak Karta praw podstawowych Unii Europejskiej czy Konwencja o prawach osób niepełnosprawnych również głównie zawierają ogólne zapisy, które nie precyzują ani nie odwołują się do precyzyjnych zapisów o ewakuacji osób z niepełnosprawnościami.

## PRAKTYKI

Biorąc pod uwagę wymienione wcześniej unormowania przewoźnicy i organizatorzy transportu często nie czują się zobowiązani do tworzenia oddzielnych procedur ewakuacji osób z niepełnosprawnościami. Pojawiają się jedynie czasami wzmianki w regulaminach wewnętrznych dotyczące działań związanych z ewakuacją.



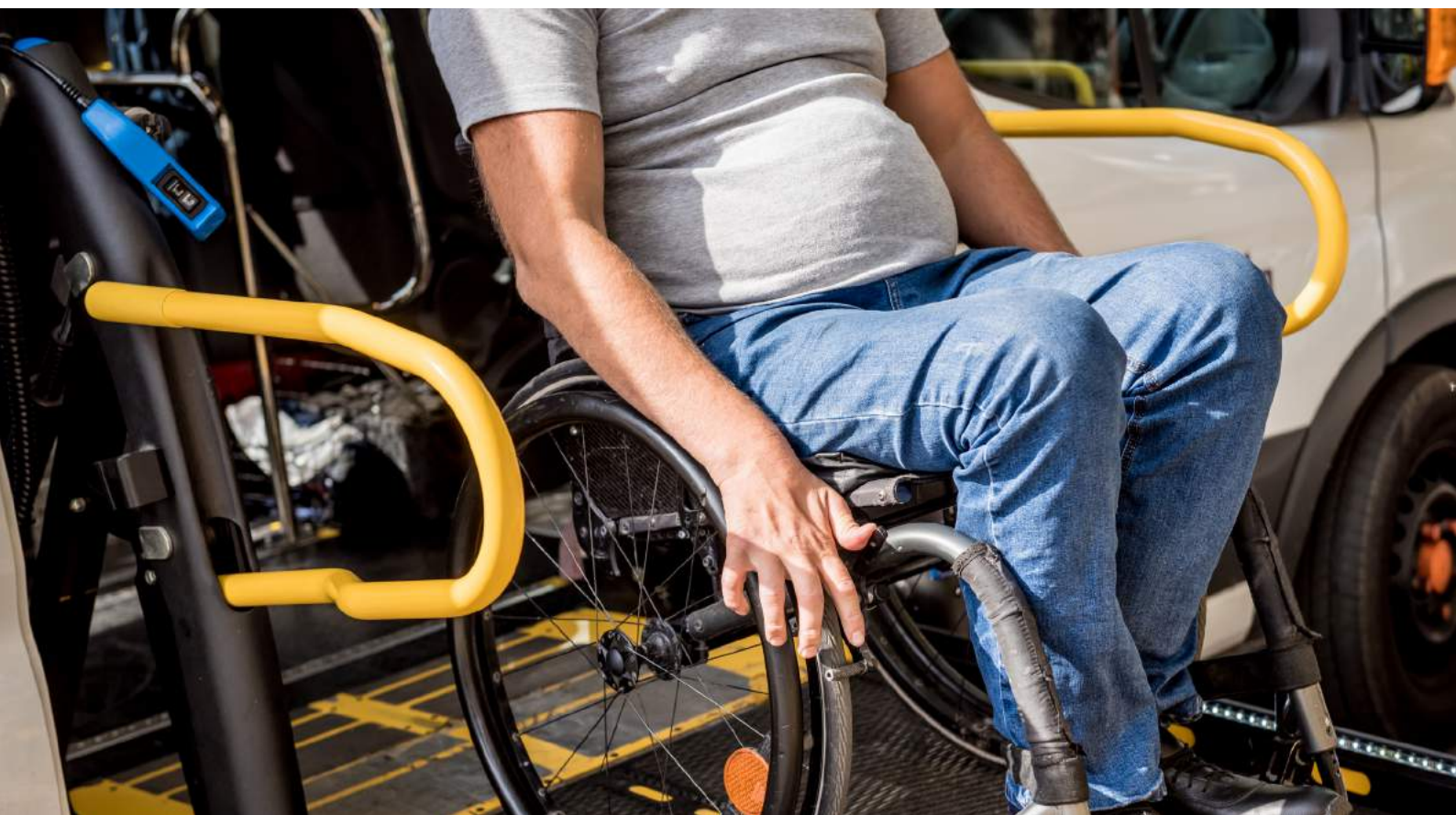
Przykładem jest tutaj Regulamin obsługi osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej<sup>1</sup>. Zapisano w nim, że „w przypadku awarii taboru, zdarzeń kolejowych może nastąpić konieczność ewakuacji pasażerów z pociągu i uruchomienia nieplanowej autobusowej komunikacji zastępczej. Obsługa pociągu dokłada wszelkich starań, aby zapewnić pasażerom z niepełnosprawnością i pasażerom o ograniczonej sprawności ruchowej możliwość przejścia do pojazdu komunikacji zastępczej w sposób bezpieczny. W przypadku osób poruszających się na wózkach elektrycznych każdy przypadek jest rozpatrywany indywidualnie w zależności od okoliczności zdarzenia lub awarii.

---

<sup>1</sup> [https://lka.lodzkie.pl/\\_data/Dokumenty/Taryfa/przepisy\\_prawne/przepisy\\_prawne\\_2020/Regulamin\\_obs%C5%82ugi\\_ON.pdf](https://lka.lodzkie.pl/_data/Dokumenty/Taryfa/przepisy_prawne/przepisy_prawne_2020/Regulamin_obs%C5%82ugi_ON.pdf)



W sytuacji niezagrażającej zdrowiu i życiu pasażera z uwagi na jego bezpieczeństwo możliwe jest pozostawienie wyżej wymienionego pasażera w pojeździe do czasu jego uruchomienia i przejazdu do najbliższej stacji/przystanku. W takiej sytuacji pracownicy „ŁKA” Sp. z o.o. podejmują wszelkie racjonalne działania, aby zminimalizować utrudnienia. Pasażerowi, który zmuszony jest do pozostania w pojeździe przysługuje nieodpłatnie woda i suchy prowiant w przypadku opóźnienia przekraczającego 60 minut.”.



## PODSUMOWANIE

Można zauważyć, że w krajowych przepisach dotyczących ewakuacji zarówno z budynków, jak i środków transportu, brakuje obszernego, merytorycznego uwzględnienia specyfiki ewakuacji osób z niepełnosprawnościami. Nie uwzględniono w nich zarówno potrzeb i możliwości osób z różnymi niepełnosprawnościami w zakresie pozyskania komunikatu o zagrożeniu, ale także sposobu i czasu poruszania się. Trzeba jednak pamiętać, że osoby z niepełnosprawnością wymagają podczas ewakuacji z budynku czy pojazdu wsparcia i rozwiązań, które będą uwzględniały ich ograniczenia w mobilności i percepcji. Obowiązujące przepisy bezpieczeństwa pożarowego wymagają uwzględnienia oceny poziomu ryzyka, przy planowaniu ewakuacji z obiektu. Ryzyko to bezwzględnie wymaga uwzględnienia potrzeb do samodzielnej ewakuacji osób z ograniczoną mobilnością i percepcją.

**Pamiętajmy też, że pomagać trzeba umieć. Każdorazowo, mimo działania pod presją czasu, należy uzgodnić z osobą, której ewakuacja dotyczy, w jaki sposób zabrać ją z miejsca niebezpiecznego. Jest to ważne, gdyż w przeciwnym wypadku, możemy zrobić więcej szkód niż korzyści.**

Niewątpliwie temat ewakuacji z przestrzeni publicznej związanej z transportem jest nie do końca poznany. Udowodniło to również spotkanie zorganizowane w ramach Cyklu „O dostępności w CUPT – standard transportowy w praktyce”. Materiały ze spotkania dostępne są w zakładce Dostępność na stronie [www.cupt.gov.pl](http://www.cupt.gov.pl).

**JEŚLI MACIE PAŃSTWO JAKIEŚ DOBRE PRAKTYKI W TYM ZAKRESIE, KTÓRE WARTO ROZPOWSZECHNIĄĆ TO ZACHĘCAMY DO KONTAKTU ZA POMOCĄ POCZTY ELEKTRONICZNEJ: [DOSTEPNOSC@CUPT.GOV.PL](mailto:DOSTEPNOSC@CUPT.GOV.PL).**

Autor:

Edyta Boratyńska-Karpiej

Ekspert w Departamencie Analiz  
Transportowych i Programowania

## FAKTY CUPT

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

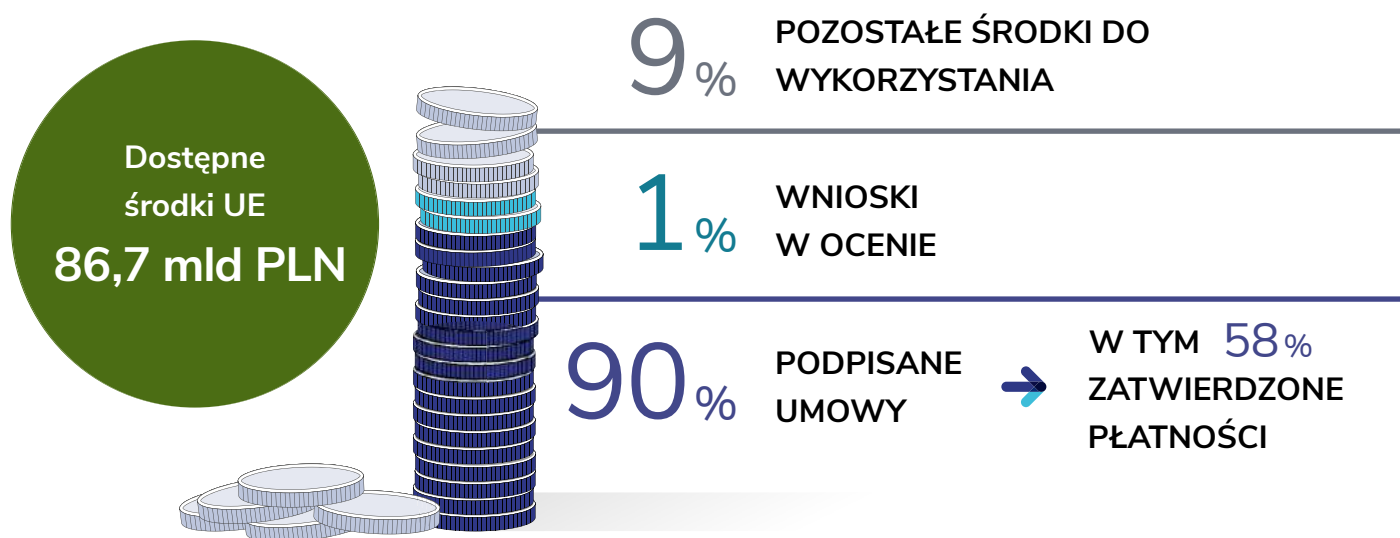
(stan na dzień 26.02.2021 r.)

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

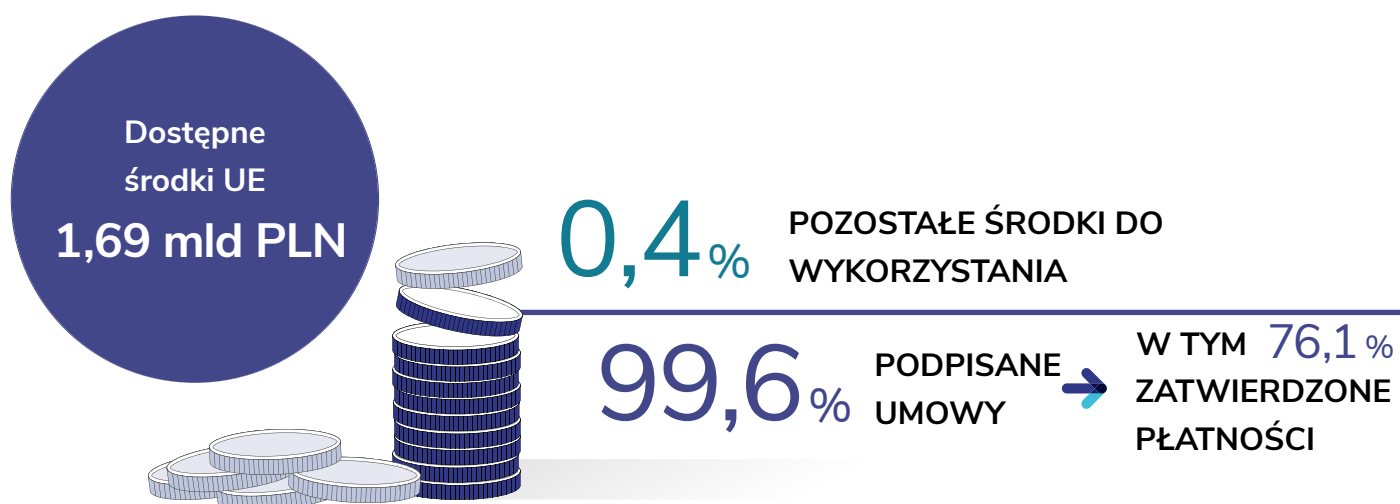


## Wykorzystanie dostępnych środków UE (%)

### POLiŚ



### POPW

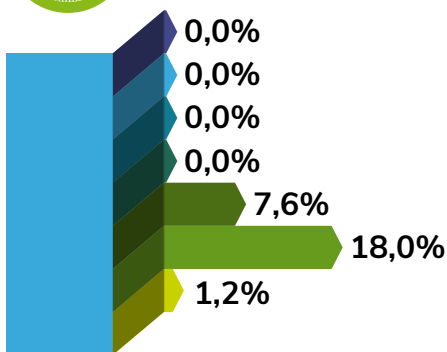
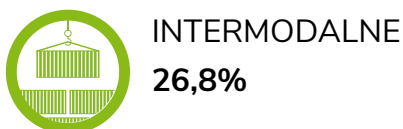
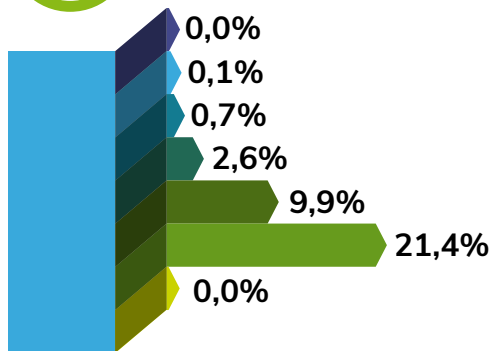
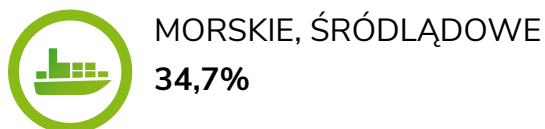
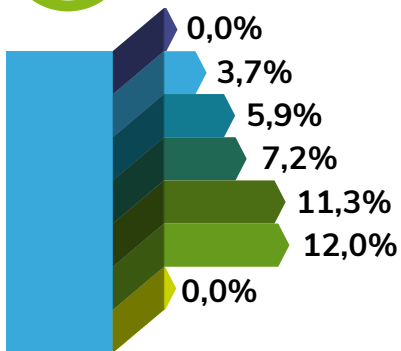
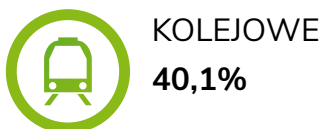
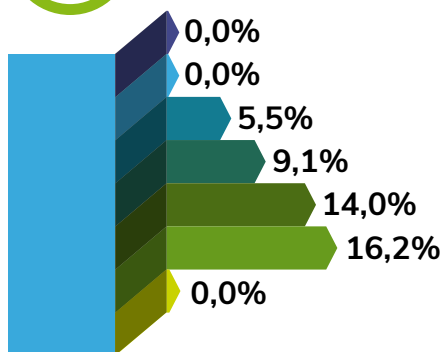
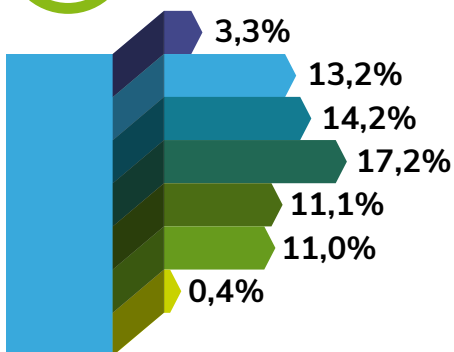
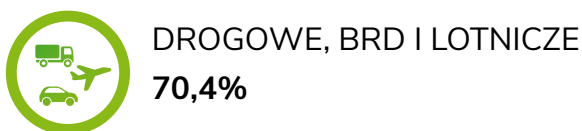




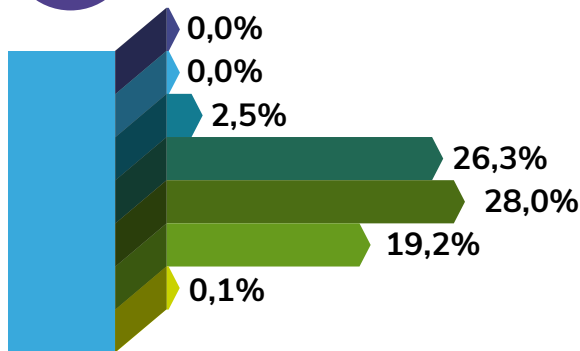
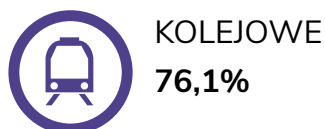
## Zatwierdzone płatności w poszczególnych branżach (%)



### POIŚ

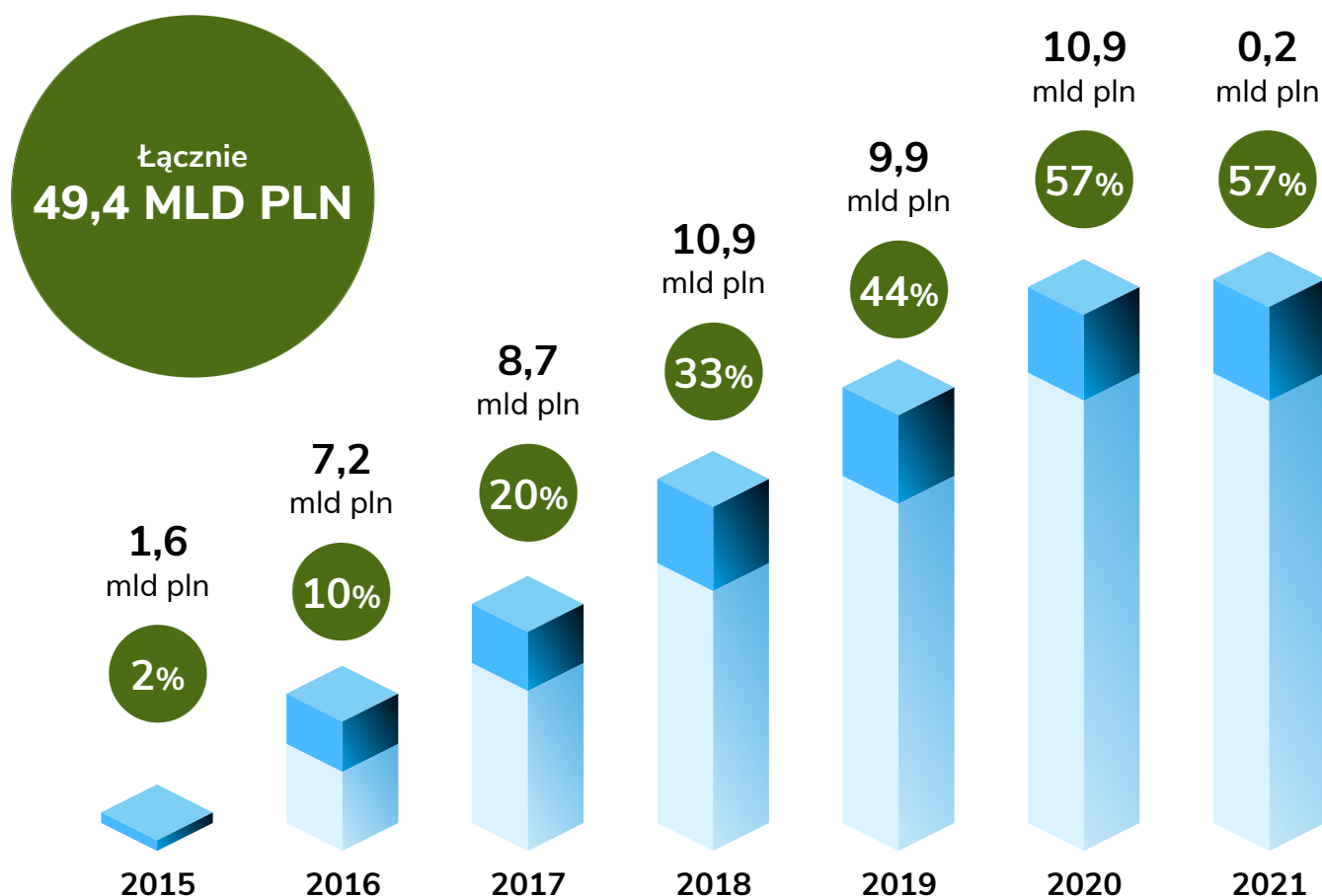


### POPW

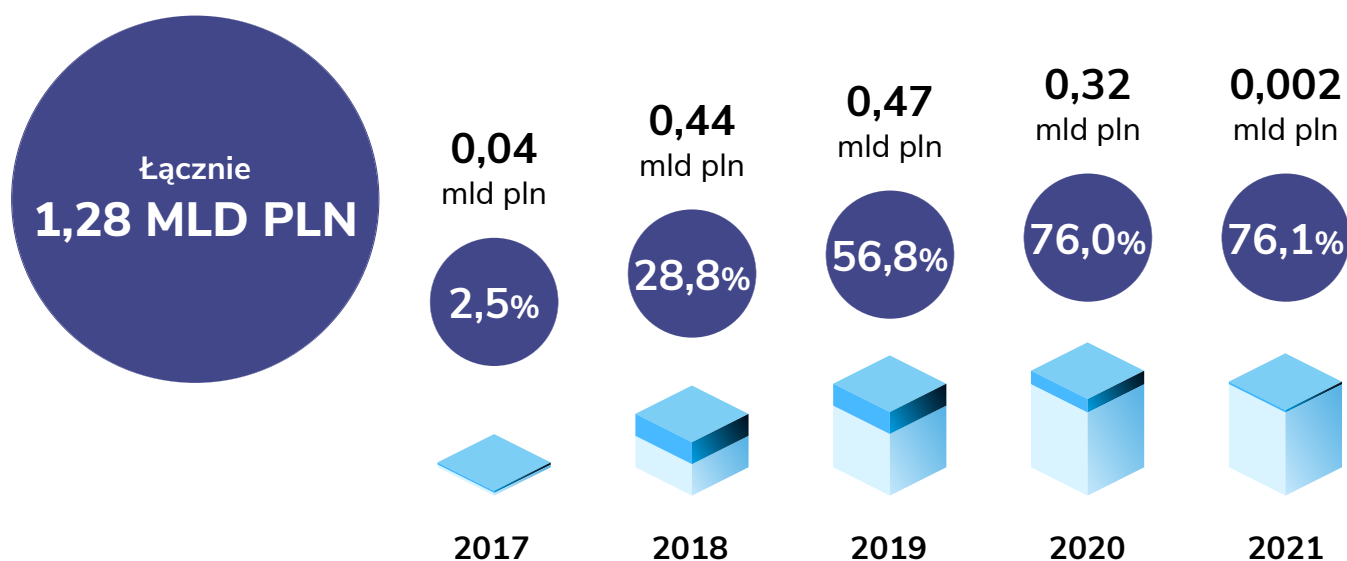


## Zatwierdzone płatności globalnie - środki UE (mld PLN i %)

### POliŚ



### POPW



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



Podpisane umowy



Wnioski w ocenie

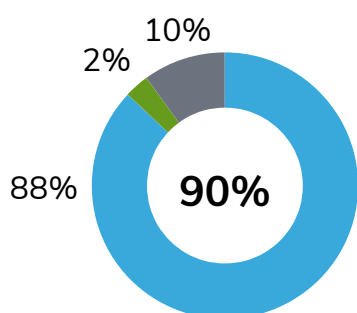


Pozostało do wykorzystania

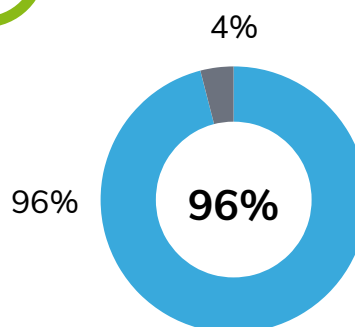
### POIŚ



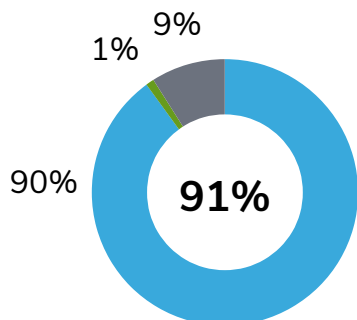
DROGOWE, BRD I LOTNICZE



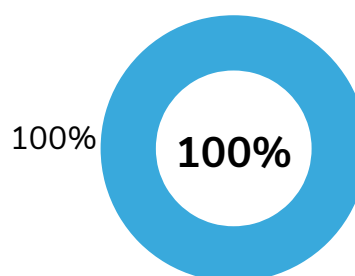
MIEJSKIE



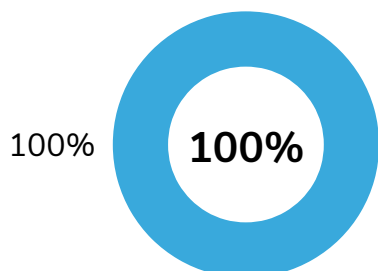
KOLEJOWE



MORSKIE, ŚRÓDLĄDOWE



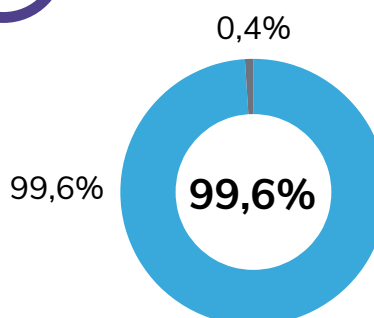
INTERMODALNE



### POPW



KOLEJOWE



## Zaawansowanie Instrumentu „Łącząc Europę” – CEF w CUPT (stan na dzień 28.02.2021 r.)

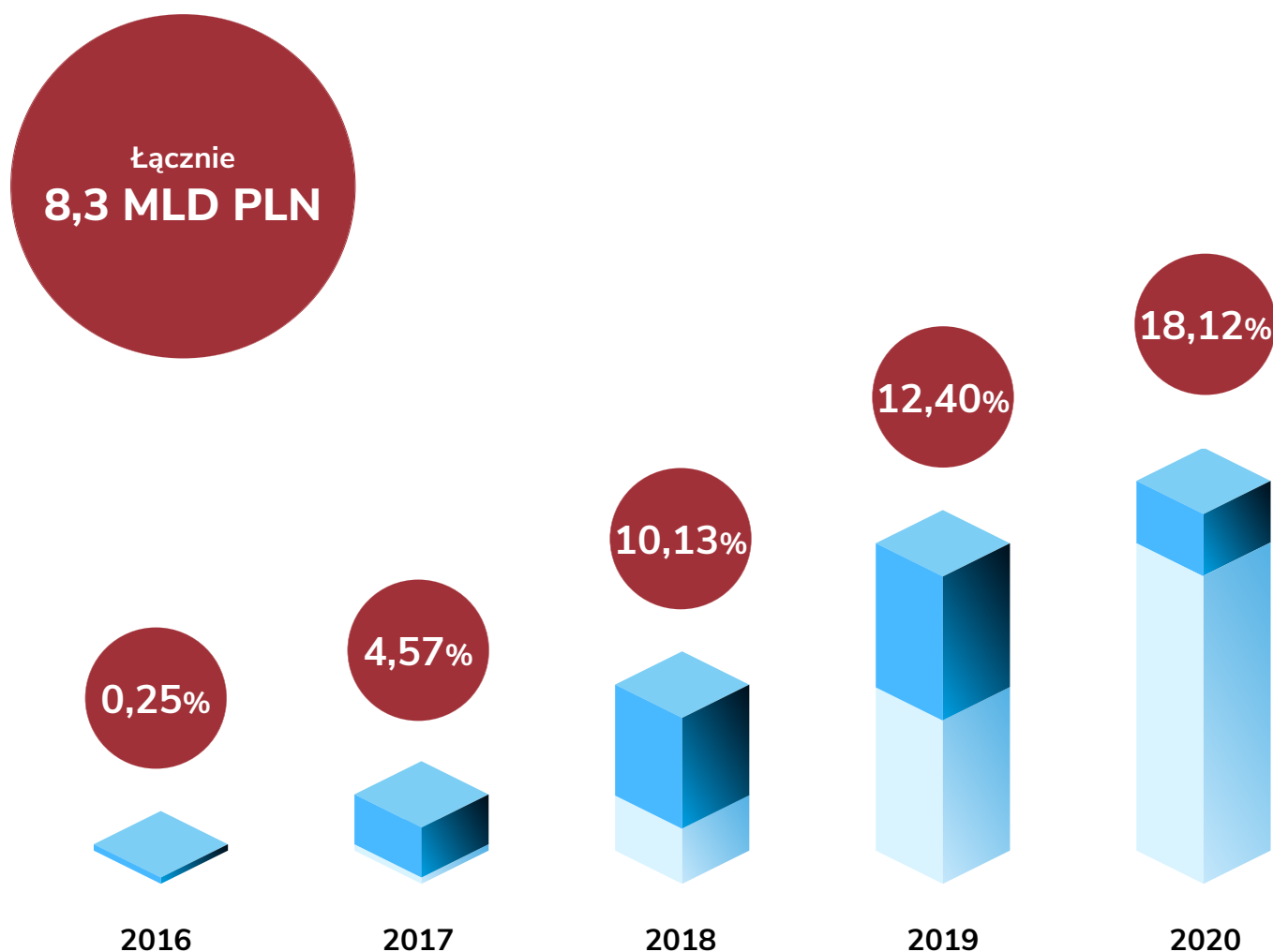
### Podpisane GA w podziale na branże (szt.)\*



\* Dane nie obejmują dwóch projektów wyjętych spod nadzoru CUPT



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



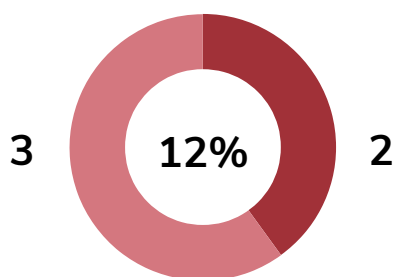
\*zmiany w wartościach procentowych w stosunku do poprzednich okresów są konsekwencją aktualizacji wysokości środków, na które podpisane zostały GA, a także wartości ostatecznie rozliczonych płatności

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

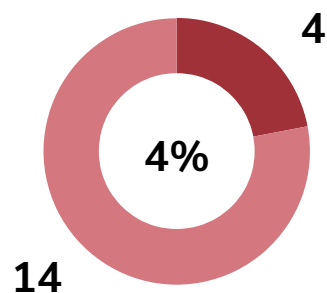
Koperta narodowa    Pula ogólna



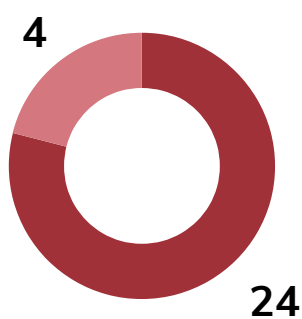
DROGOWE I MIEJSKIE



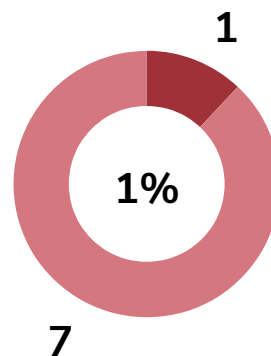
LOTNICZE, MORSKIE,  
RZECZNE I ŚRÓDLĄDOWE



KOLEJOWE



INTERMODALNE I PALIWA  
ALTERNATYWNE



\* Dane nie obejmują dwóch projektów wyjętych spod nadzoru CUPT



**15.04 - Cykl o Dostępności Plus - Spotkanie 14:  
Bezpieczeństwo osób z niepełnosprawnością  
podróżujących transportem publicznym**



[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