



# BIULETYN INFORMACYJNY

nr 4/2021

KWIECIEŃ 2021 r.

W NUMERZE:

**Jak pracuje CUPT czyli o Funduszach Europejskich od kuchni**

**Co tej wiosny piszczy w....CEF**

**Dostępne systemy informacji pasażerskiej według beneficjenta Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko - Tramwajów Warszawskich sp. z o.o.**

## AKTUALNOŚCI



### Wytyczne KE dotyczące unikania konfliktów interesów i zarządzania takimi konfliktami

W kwietniu b.r. Komisja Europejska wydała dokument pn. „Wytyczne dotyczące unikania konfliktów interesów i zarządzania takimi konfliktami na podstawie rozporządzenia finansowego” (2021/C 121/01).

[Czytaj więcej...](#)



### Udział społeczeństwa we wdrażaniu polityki spójności – jak go zwiększyć?

Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) od 14 lat kompleksowo wspiera Beneficjentów w przygotowaniu i realizacji inwestycji finansowanych z Funduszy Europejskich. Głównym celem Centrum jest racjonalne i efektywne wykorzystanie środków...

[Czytaj więcej...](#)



### Ogłoszenie o przyjęciu dokumentu pn. Program budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030

Rada Ministrów przyjęła 13 kwietnia 2021 r. uchwałę w sprawie ustanowienia Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030. W ramach programu obwodnicowego w całej Polsce powstanie 100 zadań o łącznej długości ok. 820 km.

[Czytaj więcej...](#)

## AKTUALNOŚCI



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

Webinarium, które odbyło się 15 kwietnia 2021 r. nosiło tytuł „Bezpieczeństwo osób z niepełnosprawnościami”. Podczas spotkania temat bezpieczeństwa osób z niepełnosprawnościami w transporcie rozpatrywano pod kątem organizowania asysty oraz przycisków SOS.

[Czytaj więcej...](#)



### Dzięki Funduszom Europejskim rozwija się niskoemisyjny transport w Polskich miastach

Fundusze Europejskie zmieniają życie mieszkańców Polskich miast na lepsze. W styczniu 2020 roku podpisaliśmy umowę o dofinansowanie z Przedsiębiorstwem Komunikacji Autobusowej w Gdyni a już dzisiaj kolejny krok milowy projektu...

[Czytaj więcej...](#)



### Droga S3 dłuższa o ponad 22 km dzięki Funduszom Europejskim

Podczas dzisiejszej uroczystości Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad została oddana do ruchu droga ekspresowa S3 na odcinku Miękowo - Brzozowo o długości 22,14 km zlokalizowana w województwie zachodniopomorskim.

[Czytaj więcej...](#)



## AKTUALNOŚCI



Rusza budowa zaplecza technicznego dla pociągów Podkarpackiej Kolei Aglomeracyjnej z dofinansowaniem z UE

Umowę na prace projektowe i budowę hali wraz z układem torowym, w imieniu województwa podkarpackiego podpisał wczoraj marszałek Władysław Ortyl oraz wicemarszałek Piotr Pilch.

[Czytaj więcej...](#)



CUPT o Zintegrowanym Modelu Ruchu na konferencji UTK

28 kwietnia 2021 r. Centrum Unijnych Projektów Transportowych brało udział w pierwszej dyskusji nt. Nowego wizerunku kolei zorganizowanej przez UTK. Urząd Transportu Kolejowego zorganizował konferencję „Nowy wizerunek kolei”...

[Czytaj więcej...](#)



Nowoczesne i komfortowe podróże koleją dzięki Funduszom Europejskim

Odbiór pierwszych wagonów COMBO za nami. Podczas konferencji konferencji, jaka odbyła się 29 kwietnia br. mogliśmy wspólnie z beneficjentem PKP intercity odebrać i obejrzeć pierwsze ze zmodernizowanych wagonów typu 111A-30 COMBO.

[Czytaj więcej...](#)

## COVID-19: INFORMACJE DLA BENEFICJENTÓW

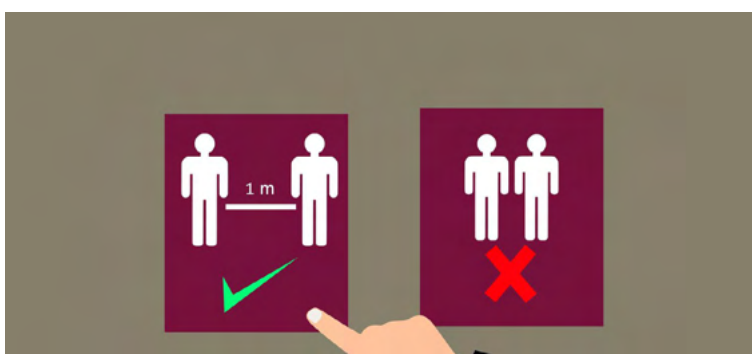
---



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.**

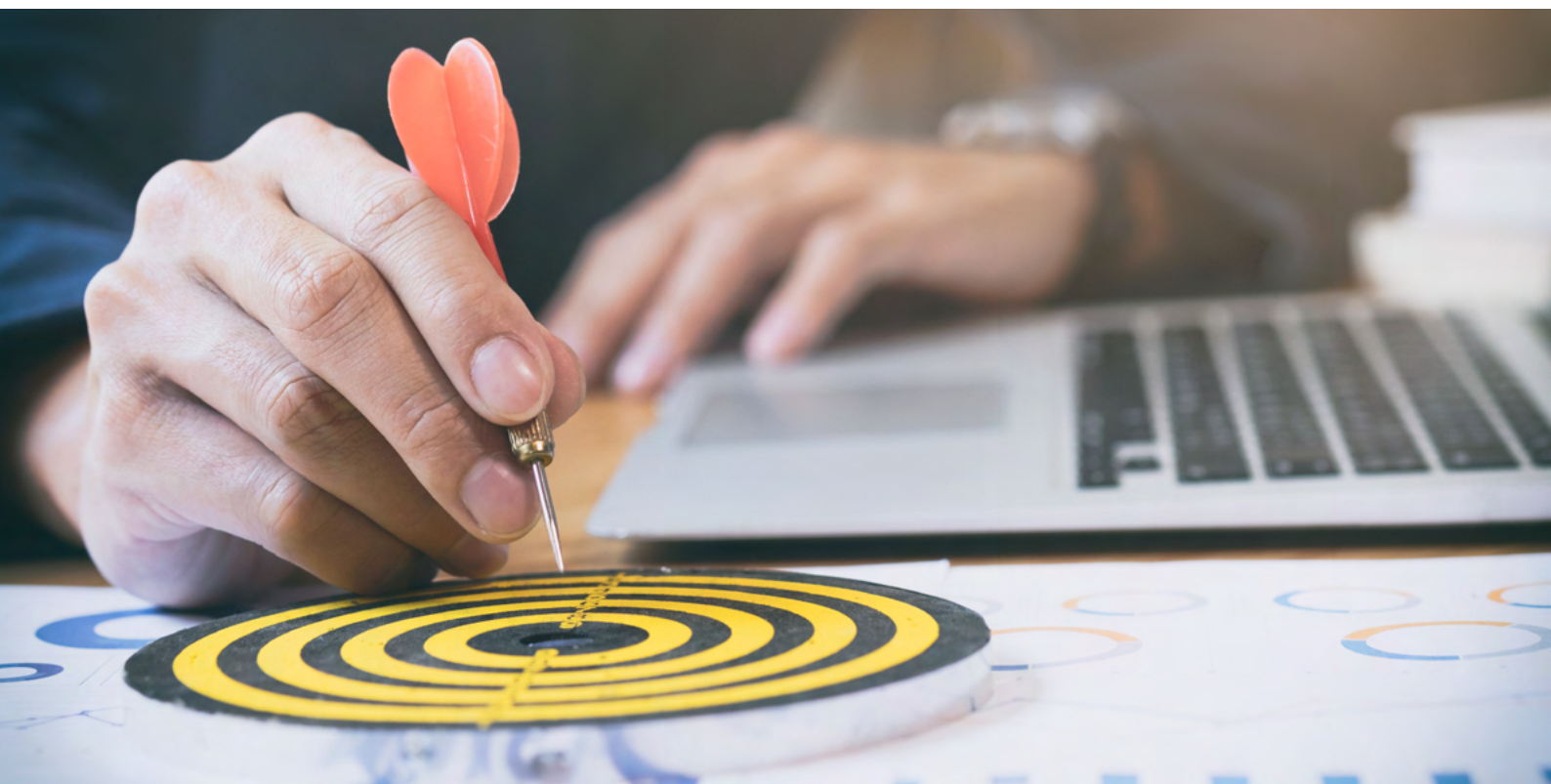
CUPT walczy z pandemią COVID-19 – pomóż nam w tym i Ty! Wszyscy mamy wpływ na rozprzestrzenianie się epidemii, musimy tylko stosować się ściśle do konkretnych zaleceń. Ze względu na wspólne bezpieczeństwo pracowników, interesantów i gości CUPT zebraliśmy je w jednym miejscu. Przeczytaj, zapamiętaj i stosuj.

[Czytaj więcej...](#)

## TEMAT MIESIĄCA:

# JAK PRACUJE CUPT CZYLI O FUNDUSZACH EUROPEJSKICH<sup>1</sup> OD KUCHNI

---



Mając za sobą doświadczenia z dofinansowania w perspektywie finansowej 2007-2013, CUPT zdecydował, że potrzebne będzie narzędzie, które zintegruje dane o stanie zaawansowania projektów w ramach wszystkich programów, czyli: Infrastruktura i Środowisko, Polska Wschodnia oraz instrument „Łącząc Europę” (CEF) w sektorze transportu. Nowe rozwiązanie miało za zadanie dostarczyć cyklicznie informacje o stanie realizacji projektów i wesprzeć sprawozdawczość CUPT z wykorzystania Funduszy Europejskich w szczególności wobec instytucji koordynującej fundusze europejskie w Polsce oraz Komisji Europejskiej. W 2017 roku powstało w CUPT autorskie rozwiązanie, które po kilku zmianach i modyfikacjach funkcjonuje dziś pod nazwą Strategiczna Analiza Projektów (SAP). SAP dostarcza informacje o stopniu realizacji projektów, w tym m.in. oceny opóźnień, postępu w wykorzystaniu środków finansowych czy specyficznych zagrożeń dla poszczególnych projektów, ocenianych według ujednoczonych zasad.

<sup>1</sup> Fundusze Europejskie – nazwa marki



Dzięki SAP CUPT skutecznie i szybko identyfikuje potrzebę podejmowania działań ograniczających potencjalne zagrożenia w poszczególnych projektach zgodnie z celami wydatkowania Funduszy Europejskich, którymi są terminowa realizacja i wykorzystanie przyznanych środków w 100%. Są to dwie kluczowe kwestie dla CUPT i nie muszą pokrywać się z celami beneficjentów.

## JAK DZIAŁA SAP

Informacje o realizacji dla 376<sup>2</sup> projektów wprowadza 84<sup>3</sup> Kierowników Projektów w formularzu SAP o nazwie Tabela Analizy Projektów. Dane z Tabeli zebrane w formie opracowania zbiorczego są omawiane podczas spotkań dyrektorów departamentów odpowiedzialnych za realizację projektów i Dyrektorów w CUPT. Jeżeli ryzyka zostaną uznane za zagrażające realizacji celów, wówczas zostaje podjęta decyzja o pogłębieniu monitoringu poszczególnych projektów, realizowanym poprzez spotkania z beneficjentami, wizyty monitorujące lub spotkania z instytucjami nadzorującymi beneficjentów.



<sup>2</sup> dotyczy SAP edycja Styczeń 2021 r. (stan danych na 31.12.2020 r.)

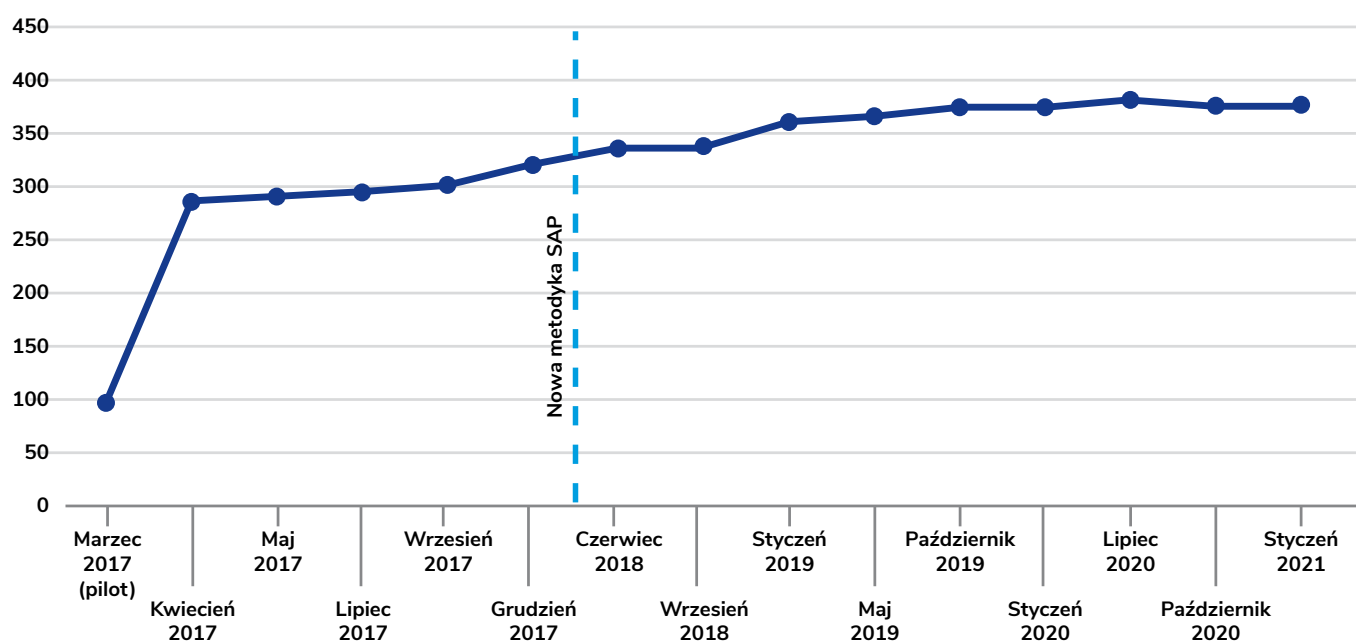
<sup>3</sup> dotyczy SAP edycja Styczeń 2021 r. (stan danych na 31.12.2020 r.)

## JAK POWSTAŁ SAP

Metodyka SAP została wypracowana w CUPT po szeregu konsultacji wewnętrznych, w które zaangażowane było większość departamentów i komórek organizacyjnych CUPT, a przede wszystkim departamenty projektowe bezpośrednio współpracujące z beneficjentami. Na przełomie lat 2017/2018, po wynikach audytu wewnętrznego i ocenie zewnętrznych ekspertów, wprowadzono szereg dodatkowych usprawnień, wzbogacających proces przeprowadzania analiz. Z uwagi na duże zmiany metodologiczne można stwierdzić, że jest to okres powstania nowej metodyki SAP. Obecnie system oceny projektów w SAP jest już prowadzony w sposób ustandaryzowany, jednakże należy zauważyć, że podlega on procesowi ciągłych ulepszeń i dostosowywaniu do aktualnych wymagań i potrzeb.

## ZAKRES RZECZOWY SAP

SAP przygotowywana jest dla wszystkich projektów z perspektywy finansowej UE 2014-2020 wdrażanych przez CUPT, niezależnie od programu/instrumentu finansowego, czy etapu wdrażania. Projekty w analizie pojawiają się od momentu wpisania na listę Wykaz Projektów Zidentyfikowanych (projekty pozakonkursowe), a w przypadku projektów konkursowych - w momencie podpisania umowy o dofinansowanie lub Grant Agreement (umowa o przyznanie dotacji) dla CEF. Projekty, które zostały w pełni rozliczone finansowo nie podlegają już analizom i są wyłączone z SAP. Badaniu podlega zatem obecnie blisko 400 projektów, które są regularnie analizowane. Dokładniejsze informacje nt. liczby analiz (terminy) i ujętych w nich projektów (liczby) przedstawia poniższy wykres.





## CELE UWZGLĘDNIONE W SAP

SAP jest przygotowywana na potrzeby wewnętrznych celów instytucji, dlatego, co do zasady wyniki analiz nie są przekazywane podmiotom realizującym projekty. Adresatami wyników analizy są przede wszystkim pracownicy zaangażowani w proces wdrażania projektów - od Kierowników Projektów po Kierownictwo CUPT.

Należy zauważyć, że w procesie realizacji projektu inwestycyjnego inne cele i zadania stoją przed beneficjentem, a inne przed CUPT. Z tego też powodu beneficjenci prowadzą zupełnie inne analizy zagrożeń niż CUPT, wg metodyk, których nie można porównywać do SAP.



Podstawowym celem beneficjenta, zgodnie z zawartą umową o dofinansowanie, jest zrealizowanie projektu w całym lub możliwie największym zaplanowanym zakresie, przy jednoczesnym maksymalnym wykorzystaniu przyznanego dofinansowania. Natomiast celem CUPT jest wykorzystanie 100% przyznaných środków unijnych (alokacji) w ramach perspektywy finansowej 2014-2020 oraz zakończenie realizacji wszystkich wdrażanych projektów w zakresie umożliwiającym osiągnięcie założonych celów w programie operacyjnym, przed końcem okresu kwalifikowania wydatków.

Poniżej przedstawiamy przykład zmian analiz prowadzenia SAP dla projektu nr **2014-PL-TMC-0212-W**, „Prace na linii obwodowej w Warszawie (odc. Warszawa Gołąbki/Warszawa Zachodnia – Warszawa Gdańska)” realizowanego w ramach Instrumentu „Łącząc Europę”

(CEF) z I naboru ogłoszonego w 2014 roku. Przykład ten przedstawia, w jaki sposób liczony był poziom ryzyka<sup>4</sup> dla konkretnego projektu na przestrzeni lat oraz jakie kroki zostały podjęte w wyniku przeprowadzenia analizy.

**Cele beneficjenta projektu** to skrócenie czasu podróży, poprawa przepustowości (likwidacja „wąskich gardeł”) linii nr 20, 507, 509 oraz poprawa bezpieczeństwa poprzez podniesienie parametrów technicznych linii poprzez zwiększenie nacisku osi 221 kN, eliminacja zakłóceń w ruchu pociągów, tj.: likwidacja „wąskich gardeł” – eliminacja 13 wąskich gardeł na linii nr 20, 507 i 509 oraz poprawa bezpieczeństwa m.in. poprzez zwiększenie efektywności sterowania ruchem kolejowym.

**Cele CUPT**, oprócz osiągnięcia celów założonych w projekcie, to wykorzystanie 100% przyznanej alokacji ze środków UE oraz zakończenie i rozliczenie projektu zgodnie z założeniami przyjętymi w GA.

Początkowo, w pierwszej Karcie Szacowania Ryzyka (kwiecień 2017) Kierownik Projektu miał za zadanie wprowadzenie danych do analizy projektu zgodnie z przyjętą metodologią, które stanowiły wartości bazowe do późniejszej **analizy terminów** lub **zaawansowania finansowego projektu** tj. np. danych finansowych, terminu zakończenia projektu czy typu projektu.

Dodatkowo Kierownik Projektu wskazał **ryzyka specyficzne**, które mogły zaistnieć podczas realizacji projektu, tj. brak rezerw czasowych w harmonogramie projektu, krótki przedział czasowy na wybór wykonawcy oraz realizację robót czy brak możliwości przyspieszenia ze względu na ograniczenia w możliwości zamknięć torowych, prac nocnych etc. wynikających między innymi z zapisów decyzji środowiskowych.

Następnie, Kierownik Projektu określił **ryzyko terminów** na poziomie umiarkowanym ze względu na brak kompletu pozwoleń na budowę, **ryzyko finansowe** na poziomie poważnym („czerwonym”) ze względu na termin zakończenia projektu zgodnie z Grant Agreement (GA) ustalonym na **31.12.2018** oraz **ryzyko specyficzne** na poziomie niskim („zielonym”). Bilans wszystkich wprowadzonych danych wskazywał ostatecznie wartość ryzyka projektu na poziomie umiarkowanym („żółtym”).

Biorąc pod uwagę metodologię, według której projekt jest obarczony ryzykiem z samego faktu, że angażuje bardzo dużą kwotę alokacji UE, bądź też występują w nim opóźnienia w pozyskiwaniu decyzji administracyjnych, bardzo duża część projektów jest oceniana jako niosąca duże ryzyko, co jest naturalne przy tak skomplikowanych inwestycjach kolejowych. Oba czynniki – zarówno wysoka kwota alokacji środków UE, jak i opóźnienia w uzyskaniu decyzji administracyjnych (w niniejszym projekcie brakowało kompletu PnB<sup>5</sup>) - zostały zmaterializowane w ramach

---

<sup>4</sup> W SAP występują cztery poziom ryzyka: poziom niski (oznaczany kolorem zielonym), poziom umiarkowany (żółty), poziom poważny (czerwony) oraz poziom skrajny (czarny)

<sup>5</sup> Pozwolenie na budowę

omawianego projektu. Ponadto, okres kwalifikowalności projektów CEF z I naboru określony został na 31.12.2020 r., zatem również z tego powodu projekt był obciążony wyższym ryzykiem.

Pomimo, iż 08.06.2017 r. podpisany został Aneks nr 1 do GA wydłużający okres realizacji projektu do 17.04.2019 r. oraz 29.03.2019 r. Aneks nr 2 do GA wydłużający okres realizacji do 28.02.2020 r. to, zgodnie z przyjętą wówczas metodologią, dokumentem bazowym dla analizy terminów był harmonogram bazowy zawarty w GA. Z tego powodu w przypadku niniejszego projektu terminem zakończenia projektu, do którego odnosiła się analiza był 31.12.2018 r.



W związku z powyższym w Karcie (październik 2019) wpływ na projekt określono na poziomie poważnym („czerwonym”). Analiza projektu zaś wyglądała następująco dla:

- terminów została określona na poziomie skrajnym („czarnym”),
- zaawansowania finansowego na poziomie niskim,
- analizy uwarunkowań specyficznych na poziomie umiarkowanym ze względu na zmaterializowanie problemów związanych z odkryciem schronów bojowych, które miały poważny wpływ na wykonanie robót budowlanych oraz termin realizacji projektu.

Następnie 20.02.2020 r. został podpisany ostatni Aneks nr 3 do GA wydłużający okres realizacji projektu do 31.12.2020 r. Projekt został zakończony w tym terminie. Trwa końcowe rozliczenie projektu.



Wobec powyższego w karcie SAP (styczeń 2021) wskazano termin realizacji 31.12.2020 r. a wpływ na projekt i poszczególne analizy terminów, zaawansowania finansowego i uwarunkowań specyficznych określono na poziomie niskim („zielonym”).

Zgodnie z aneksem nr 3 do Grant Agreement (dalej GA) z dnia 20.02.2020 r. podpisanym pomiędzy beneficjentem a agencją wykonawczą INEA, obecnie CINEA, czas realizacji projektu obejmuje okres od 23.02.2015 r. do 31.12.2020 r. Montaż finansowy projektu obejmuje dotację unijną i z budżetu państwa i przedstawia się następująco - wartość kosztów kwalifikowalnych: 54 072 395 euro, dofinansowanie UE: 45 961 536 euro oraz budżet państwa: 8 110 859 euro

Na tym przykładzie widać, że SAP pozwala na kontrolowanie projektów i podejmowanie działań, które mają na celu zrealizowanie inwestycji przy jednoczesnym wykorzystaniu w 100 % dofinansowania z Funduszy Europejskich.

Autorki:

Izabela Rogulska

Naczelnik

Departament Monitoringu i Pomocy Technicznej

Katarzyna Witek

Ekspert

Departament Projektów Kolejowych

## CO TEJ WIOSNY PISZCZY W...CEF

From 1 April 2021

**Goodbye INEA...**

**...WELCOME CINEA!**

The European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency (CINEA) will have a key role in supporting the EU Green Deal.

#CINEA\_EU #EUGreenDeal



## PRZETASOWANIA INSTYTUCJONALNE – 6 NOWYCH AGENCJI WYKONAWCZYCH, INEA ZASTĄPIONA PRZEZ CINEA

1 kwietnia 2021 roku weszła w życie Decyzja Wykonawcza Komisji (UE) 2021/173 z dnia 12 lutego 2021 r.<sup>2</sup> ustanawiająca sześć nowych agencji wykonawczych:

- Europejską Agencję Wykonawczą ds. Klimatu, Infrastruktury i Środowiska,
- Europejską Agencję Wykonawczą ds. Zdrowia i Cyfryzacji,
- Europejską Agencję Wykonawczą ds. Badań Naukowych,
- Europejską Radę ds. Innowacji i Agencję Wykonawczą ds. MŚP,
- Agencję Wykonawczą Europejskiej Rady ds. Badań Naukowych,
- Europejską Agencję Wykonawczą ds. Edukacji i Kultury.

<sup>2</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/pl/TXT/?uri=CELEX%3A32021D0173>

**Powołane tą Decyzją agencje wykonawcze odpowiedzialne będą za realizację programów Unii objętych wieloletnimi ramami finansowymi (WRF) na lata 2021–2027. Decyzja określa ich zadania, portfele i ogólne zasady funkcjonowania. Siedzibą wszystkich ww. agencji jest Bruksela.**

Działanie to wynika, jak czytamy w Decyzji, z opracowania przez Komisję nowego zestawu programów unijnych na lata 2021–2027. Niektóre nowe programy unijne są następcami istniejących programów Unii, przy czym w ich strukturze wprowadzono pewne zmiany, inne zostały ze sobą połączone, a jeszcze inne są zupełnie nowe. Nowa sytuacja wiąże się z koniecznością dokonania przeglądu sposobu podziału portfeli między agencje wykonawcze.

Na mocy wspomnianej Decyzji Agencja Wykonawcza ds. Innowacyjności i Sieci (INEA) została oficjalnie zastąpiona przez Europejską Agencję Wykonawczą ds. Klimatu, Infrastruktury i Środowiska (CINEA).

Nowa agencja będzie odgrywać kluczową rolę we wspieraniu Europejskiego Zielonego Ładu, z naciskiem na tworzenie synergii w celu wspierania zrównoważonej, połączonej i zdekarbonizowanej Europy. CINEA będzie nadal zarządzać istniejącymi projektami, w tym przejętymi od agencji EASME, i rozpocznie wdrażanie nowych programów na lata 2021–2027, prowadzących do działań niezbędnych do osiągnięcia neutralności klimatycznej w Europie do 2050 r.

W przypadku instrumentu „Łącząc Europę” (CEF), który wspiera wdrażanie infrastruktury w całej Europie, CINEA będzie odpowiedzialna za realizację instrumentu „Łącząc Europę”: komponentu „Transport” (obejmującego mobilność wojskową i wkład Funduszu Spójności) i komponentu „Energia”.

CINEA będzie również nadal zarządzać wdrażaniem funduszu innowacyjnego, kluczowego instrumentu finansowania wspierającego strategiczną wizję Komisji Europejskiej dotyczącą Europy neutralnej dla klimatu do 2050 r.

W ramach programu „Horyzont Europa” nowa Agencja wdroży klaster klimat, energia i mobilność, dodając w ten sposób klimat do swojego istniejącego portfela energii i transportu w ramach programu „Horyzont 2020”.

CINEA będzie dalej koncentrować się na projektach dotyczących środowiska, ochrony przyrody, działań na rzecz klimatu i czystej energii, przejmując realizację programu LIFE.

Nowa agencja zajmie się również Europejskim Funduszem Morskim, Rybołówstwa i Akwakultury (EMFAF), którego celem jest lepsze ukierunkowanie wsparcia publicznego na wspólną politykę rybołówstwa, politykę morską Unii oraz program UE w zakresie międzynarodowego zarządzania oceanami.



CINEA będzie zarządzać dwoma nowymi mechanizmami z zakresu energii odnawialnej i neutralności klimatycznej. Będą to:

- Mechanizm finansowania energii odnawialnej wspierający państwa członkowskie w ściślejszej współpracy na rzecz indywidualnych i zbiorowych celów w zakresie energii odnawialnej, oraz
- Instrument pożyczkowy dla sektora publicznego w ramach mechanizmu sprawiedliwej transformacji skierowany do regionów najbardziej dotkniętych przejściem na neutralność klimatyczną.

Ponadto w CINEA pojawia się jedno z głównych wydarzeń organizowanych przez Komisję w zakresie zielonej energii: **Europejski Tydzień Zrównoważonej Energii**, idealna platforma do wymiany pomysłów i wiedzy oraz tworzenia sojuszy na temat unii energetycznej.

CINEA będzie działać w latach 2021-2027 z ponad 500 pracownikami i budżetem przekraczającym 52 miliardy euro.

## CEF2 - INSTRUMENT ŁĄCZĄC EUROPE W NADCHODZĄCEJ PERSPEKTYWIE FINANSOWEJ

15 kwietnia 2021 r. odbyło się robocze spotkanie z przedstawicielami Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, na którym przedstawiono kilka istotnych informacji dotyczących najbliższej przyszłości tego mechanizmu finansowego w okresie 2021 – 2027.

**Projekt Rozporządzenia CEF 2. 24 marca br. osiągnięte zostało wstępne porozumienie pomiędzy Radą UE, KE i PE ws. treści nowego Rozporządzenia CEF 2021 – 2027.**

Rada i PE muszą jeszcze formalnie zatwierdzić projekt ww. rozporządzenia.

Sesja plenarna PE planowana jest na maj 2021.

Przewidywana wielkość budżetu CEF 2 w sektorze transportu to **25,81 mld EUR**, z czego:

- **11,29 mld EUR w puli kohezyjnej** (dla państw objętych polityką spójności) podzielonych na 70% w alokacjach narodowych i 30% jako wspólna koperta konkurencyjna; szacunkowa alokacja dla Polski wynosi **2,861 mld EUR**;
- **12,83 EUR mld w puli ogólnej** (dla wszystkich państw członkowskich), w tym **1,56 mld EUR na brakujące transgraniczne połączenia kolejowe** pomiędzy państwami kohezyjnymi;
- **1,691 mld EUR w puli Mobilności Wojskowej** dla projektów podwójnego cywilno-wojskowego wykorzystania.

**Wieloletni Plan Prac (MAP).** Obecnie trwają uzgodnienia pomiędzy KE (DG MOVE) i państwami członkowskimi w sprawie projektu Wieloletniego Planu Prac (MAP) CEF 2021-2023. Pierwszy konkurs z nowej perspektywy KE planuje ogłosić latem, w okresie lipiec – wrzesień 2021. Na konkursy w pierwszych latach wdrażania CEF 2: w 2021, 2022 i 2023 roku zaplanowano alokacje w równych transzach, według poniższego zestawienia:

Przedmiot	Działania związane z Art. 9(2)(a) Rozporządzenia ws CEF / Ukończenie sieci TEN-T			Suma	Działania związane z inteligentną i interoperacyjną mobilnością
	Projekty w sieci bazowej	Projekty w sieci kompleksowej			
Konkurs 2021	Koperta ogólna	1,620	250	<b>1,870</b>	400
	Koperta kohezyjna	2,000	350	<b>2,350</b>	150
Konkurs 2022	Koperta ogólna	1,620	250	<b>1,870</b>	400
	Koperta kohezyjna	2,000	350	<b>2,350</b>	150
Konkurs 2023	Koperta ogólna	1,620	250	<b>1,870</b>	400
	Koperta kohezyjna	2,000	350	<b>2,350</b>	150

Łącznie w latach 2021-23 KE planuje ogłosić konkursy na 18 mld EUR, a więc 70% budżetu CEF 2. W latach 2021-23 w puli kohezyjnej KE planuje uruchomić 70% alokacji narodowych, a w 2024 r. pozostałe 30% w kopercie konkurencyjnej.

KE nie planuje osobnych konkursów w ramach koperty 1,56 mld EUR dla transgranicznych połączeń kolejowych pomiędzy państwami kohezyjnymi. Projekty będzie można zgłaszać w ramach corocznych konkursów w puli ogólnej.

W ramach CEF Military Mobility KE planuje konkursy co roku w latach 2021-23, z budżetem ok. 330 mln EUR.

Jak dotychczas, w ostatnich latach programu KE planuje organizowanie konkursów, których budżet zagospodaruje oszczędności z realizowanych projektów CEF.





**Planowane poziomy dofinansowania** to do 85% w puli kohezyjnej, do 50% dla projektów studyjnych oraz do 30% dla robót (z możliwością podwyższenia do 50% dla projektów transgranicznych, systemów aplikacji telematycznych i projektów z obszaru nowych technologii i innowacji) w puli ogólnej.

**Jakie będą warunki ubiegania się o dofinansowanie?** Podstawowym wymogiem pozostaje zgodność planowanej inwestycji z parametrami sieci TEN-T określonymi w Rozporządzeniu 1315/2013 ws. wytycznych rozwoju TEN-T.

Wobec wniosków o dofinansowanie dotyczących robót wymogiem będą: wykonanie analizy kosztów i korzyści, wykonanie oceny oddziaływania na środowisko oraz udokumentowanie planowanego pozyskania decyzji środowiskowej do momentu rozpoczęcia projektu.

Najnowsze wiadomości na temat Instrumentu Finansowego Łącząc Europę (w tym informacje o ramach prawnych, konkursach, wzorach dokumentów etc.) znajdziemy obecnie na stronie nowopowstałej Agencji CINEA pod linkiem:

[European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency \(europa.eu\)](http://europa.eu)

[https://cinea.ec.europa.eu/connecting-europe-facility/about-connecting-europe-facility\\_en](https://cinea.ec.europa.eu/connecting-europe-facility/about-connecting-europe-facility_en)

oraz na stronach Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej:

[Instrument „Łącząc Europę” \(CEF\) - Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej \(funduszeuropejskie.gov.pl\)](http://funduszeuropejskie.gov.pl)

Autorka:

Katarzyna Łuczowska-Sutkowska

Doradca Dyrektora CUPT

# Transport dla wszystkich



## DOSTĘPNE SYSTEMY INFORMACJI PASAŻERSKIEJ WEDŁUG BENEFICJENTA PROGRAMU OPERACYJNEGO INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO - TRAMWAJÓW WARSZAWSKICH SP. Z O.O.

---

Wywiad z Panem Piotrem Bachorskim - Zastępcą Dyrektora w Biurze Realizacji Przewozów w Tramwajach Warszawskich sp. z o.o. na potrzeby Biuletynu Centrum Unijnych Projektów Transportowych.

**Edyta Boratyńska-Karpiej:** Systemy informacji pasażerskiej stają się coraz bardziej rozbudowane. Pasażerom nie wystarczają już wywieszane kartki papieru z niewyraźnymi rozkładami jazdy. Oczekują systemów, które na bieżąco będą ich informowały o zmieniających się godzinach i odjazdach tramwajów, pociągów czy autobusów. Potrzebna jest również informacja nie tylko na przystanku, ale i w pojeździe. Jakie możliwości w tym zakresie dają warszawskie tramwaje?

Piotr Bachorski: Rozwijające się technologie informatyczne dają możliwości precyzyjnego planowania podróży w całym Warszawskim Transporcie Publicznym. Rozkłady jazdy dostępne są dla pasażerów m.in. na stronie [www.wtp.waw.pl](http://www.wtp.waw.pl) oraz w aplikacjach mobilnych. Spółka udostępnia pasażerom możliwość sprawdzenia rzeczywistego czasu odjazdu tramwajów z przystanków. Dane te są dostępne na naszej stronie internetowej [www.tw.waw.pl](http://www.tw.waw.pl) (zakładka dla pasażera-> SIP System Informacji Pasażerskiej). Można wybrać dowolny przystanek tramwajowy w Warszawie i uzyskać informację o rzeczywistym czasie odjazdu kilku kolejnych pojazdów. Gdy już znajdziemy się na przystanku możemy sprawdzić rzeczywisty czas przyjazdu tramwaju w telefonie. Wystarczy doczytać, za pomocą smartfona, odpowiedni kod znajdujący się na piktogramie zamieszczonym na przystanku.

Na ok. 500 przystankach mamy zainstalowane tablice LED na których wyświetlana jest informacja o rzeczywistym czasie odjazdów naszych tramwajów. Wyświetlane dane mogą być również wygłoszone – w tym celu należy wcisnąć przycisk na słupku, do którego jest przymocowana tablica. W taborze dostępne są dla pasażerów m.in. ekrany LCD na których zobrazowany jest przebieg trasy danego tramwaju oraz wskazany czas przejazdu pomiędzy kolejnymi przystankami na jego trasie.

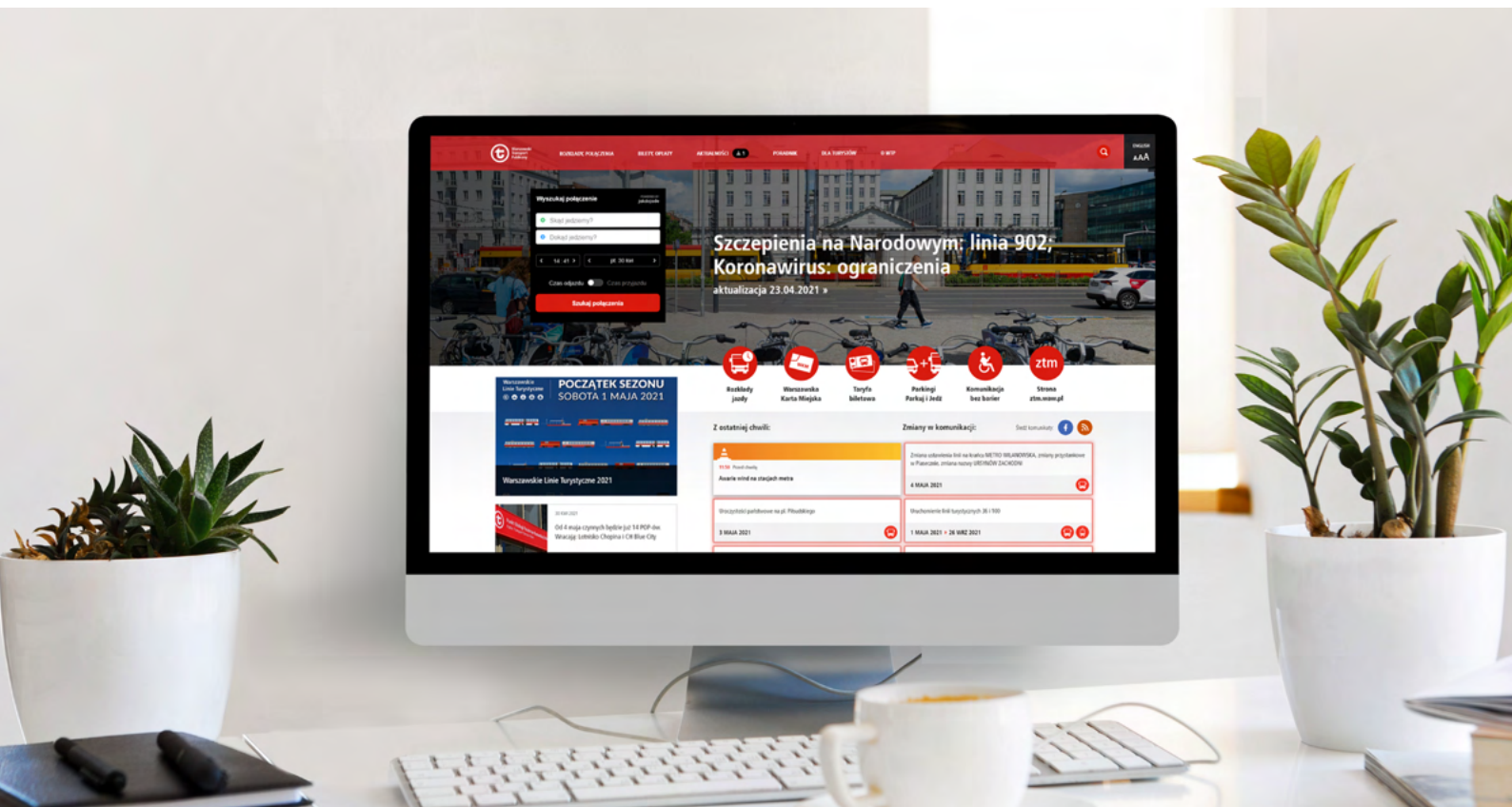


### **E.B-K: Które ze wskazanych narzędzi są dostępne dla osób z niepełnosprawnościami wzroku i słuchu?**

P.B: Dla osób z dysfunkcjami wzroku dostępne są m.in. zapowiedzi głosowe przystanków. Te emitowane są we wnętrzu tramwaju przed zatrzymaniem się pojazdu na przystanku oraz zaraz po ruszeniu. W przypadku gdy motorniczy zauważy na przystanku osobę niewidomą, poruszającą się z białą laską lub z psem przewodnikiem, powinien uruchomić zapowiedź głosową skierowaną na zewnątrz pojazdu – komunikat głosowy wskazuje numer linii oraz kraniec w jakim jedzie tramwaj. Dla osób z dysfunkcjami słuchu przydatne będą inne elementy informacji pasażerskiej – ekrany LED dostępne z zewnątrz pojazdu oraz wyświetlacze LCD znajdujące się we wnętrzu tramwaju. Na przystankach wyposażonych w tablice Systemu Informacji Pasażerskiej można wywołać komunikaty głosowe o kolejnych tramwajach jakie będą podjeżdżać na przystanek.



**E.B-K: A w jaki sposób są informowani pasażerowie o utrudnieniach, o zmianach na trasie tramwajów? Zarówno długotrwałych, jak i chwilowych np. awarie. Czy informacja w czasie rzeczywistym dociera również do osób z niepełnosprawnościami?**



P.B: Informacje o utrudnieniach planowanych dostępne są na stronie internetowej Warszawskiego Transportu Publicznego. Informacje o planowanych zmianach w komunikacji są zamieszczane w taborze w formie plakatów. W przypadku chwilowych utrudnień to motorniczy powinien przekazać informacje pasażerom o ile prowadzący taka wiedzę posiada. Staramy się informować naszych prowadzących o dłuższych utrudnieniach przez system łączności służb Nadzoru Ruchu z tramwajami. Informacje o utrudnieniach mogą być również wyświetlane na przystankowych tablicach Systemu Informacji Liniowej.

**E.B-K: Czy wdrażane rozwiązania dla osób z niepełnosprawnościami znacząco podnoszą koszty kupowanych pojazdów?**

P.B: Nowe tramwaje muszą być dostępne dla wszystkich pasażerów. Rozwiązania dla osób z niepełnosprawnościami zapewne wpływają na koszt produkcji pojazdu, ale nie patrzymy na te rozwiązania przez pryzmat pieniędzy. Pojazdy komunikacji miejskiej muszą zaspokajać oczekiwaną wszystkich osób chcących skorzystać z tego środka transportu.



### **E.B-K: Na jakiej podstawie projektują Państwo rozwiązania dla osób z niepełnosprawnościami? Czy robicie badania potrzeb poszczególnych grup społecznych?**

P.B: Tramwaje są jednym z kilku dostępnych środków komunikacji w Warszawie. Rozwiązania dla osób z niepełnosprawnościami muszą być więc spójne dla wszystkich środków transportu: tramwajów, autobusów, metra i pociągów skm. Oczywiście przy rozróżnieniu danego środka transportu. Wymagania w zakresie wyposażenia naszych pojazdów w elementy ułatwiające obsługę i podróżowanie osób z niepełnosprawnościami wszystkich środków transportu, w tym tramwajów, są formułowane przez organizatora stołecznej komunikacji tj. Zarząd Transportu Publicznego. W tym zakresie prowadzone są konsultacje ze środowiskami osób z niepełnosprawnościami. Ułatwienia dla osób z dysfunkcjami omawiane są również na spotkaniach Rady Warszawskiego Transportu Publicznego. W ramach takich spotkań odbył się m.in. przegląd rozwiązań w pojazdach komunikacji miejskiej, w tym w tramwajach. Do udostępnionych pojazdów mogli przyjść pasażerowie oraz zgłosić uwagi w zakresie funkcjonowania Systemu Informacji Liniowej, dostępu do pojazdu, oznakowania pojazdu, funkcjonalności wyposażenia itd.

### **E.B-K: Czy i jakie działania podejmuje Państwo, w celu podnoszenia jakości usług i komfortu podróży osób z niepełnosprawnościami?**

P.B: Duży nacisk kładziemy na właściwe przygotowanie naszych motorniczych do obsługi pasażerów o ograniczonej mobilności i percepcji w trakcie korzystania z naszego środka transportu. Każdy z naszych pracowników przechodzi szkolenie przed rozpoczęciem pracy oraz okresowo. Prowadzone są one przez naszych psychologów. Podczas spotkania omawiane są m.in. właściwe zachowania motorniczych ułatwiające podróż osób z niepełnosprawnościami lub dysfunkcjami. Materiał omawiany na szkoleniach jest wynikiem spotkań z różnymi środowiskami i fundacjami. Spotkania te wskazały obszary nad którymi musimy pracować, aby podnosić jakość świadczonych usług. Wysłuchujemy problemów naszych pasażerów i staramy się je omawiać z naszymi motorniczymi oraz oczekujemy zachowań adekwatnych do danej sytuacji. Oczywiście w miarę możliwości staramy się również wymieniać tabor na taki, który ułatwia podróżowanie osób z niepełnosprawnościami.

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

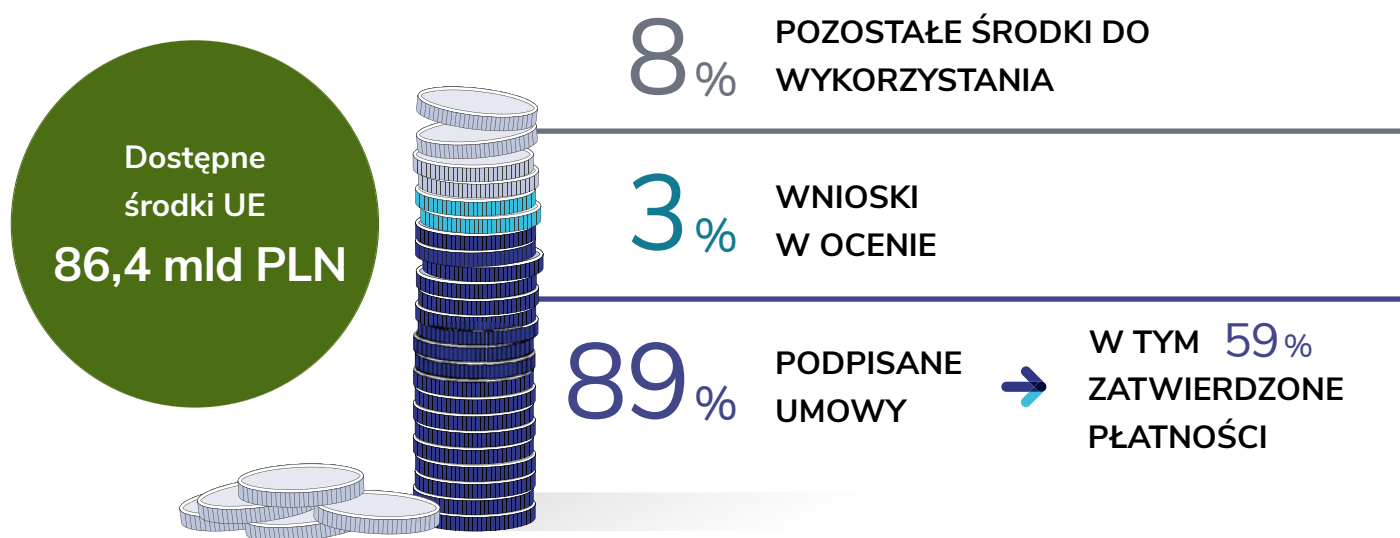
(stan na dzień 31.03.2021 r.)

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

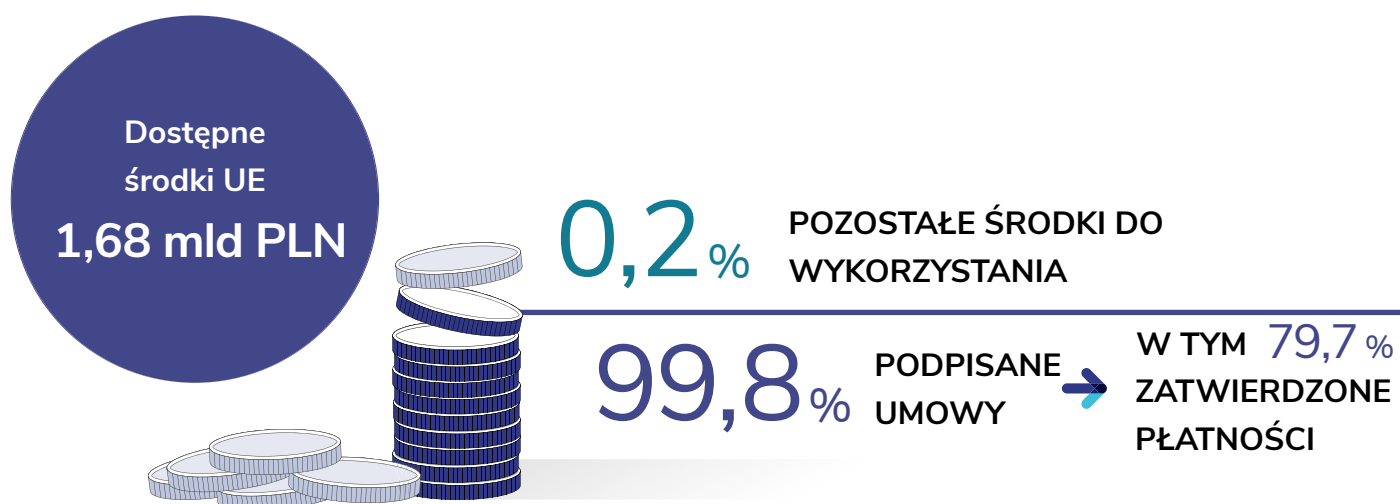


## Wykorzystanie dostępnych środków UE (%)

### POLiŚ



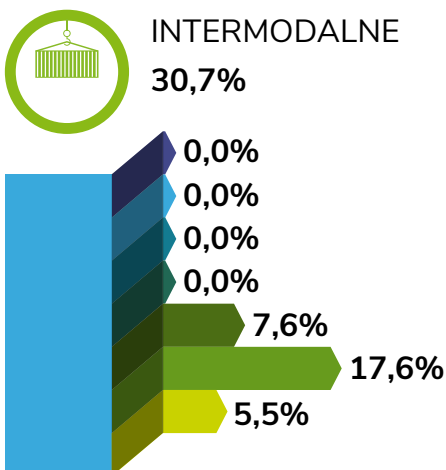
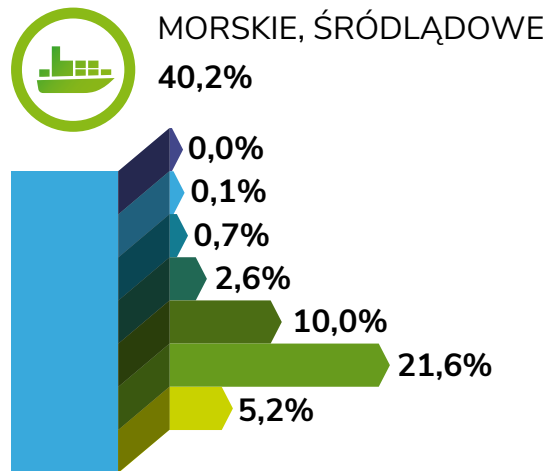
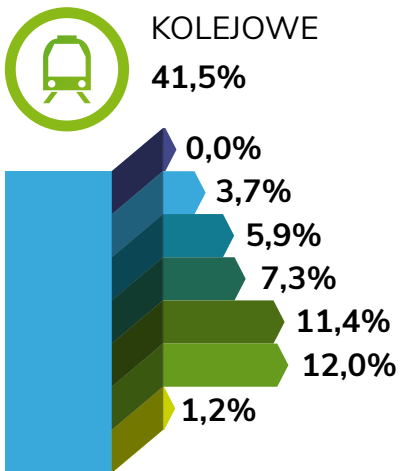
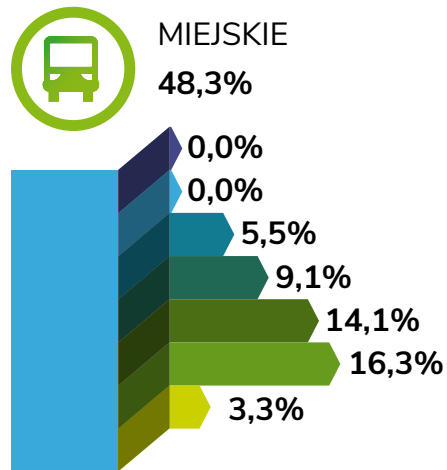
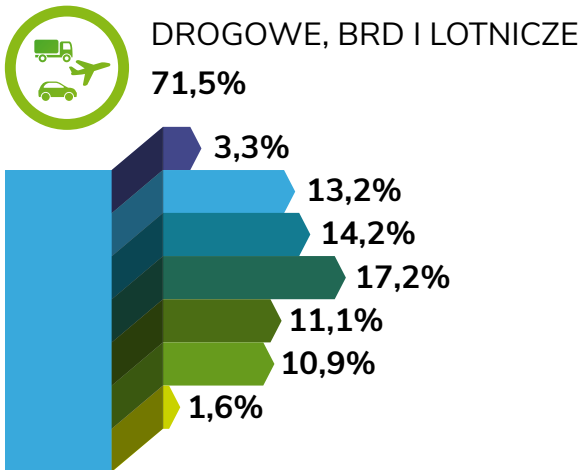
### POPW



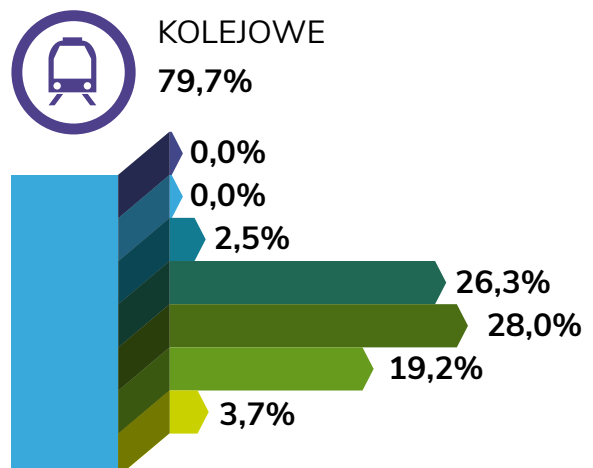
## Zatwierdzone płatności w poszczególnych branżach (%)



### POIŚ



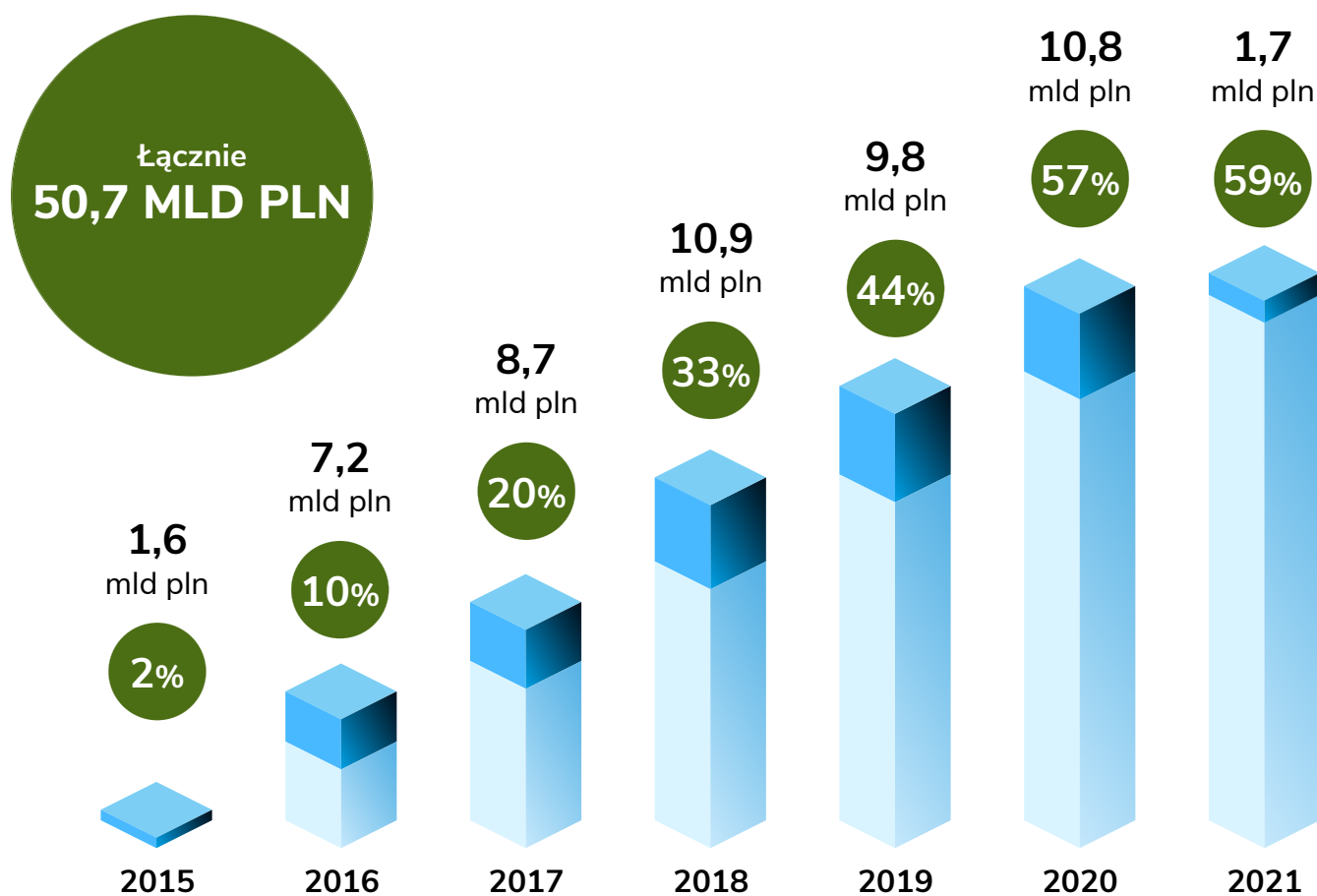
### POPW



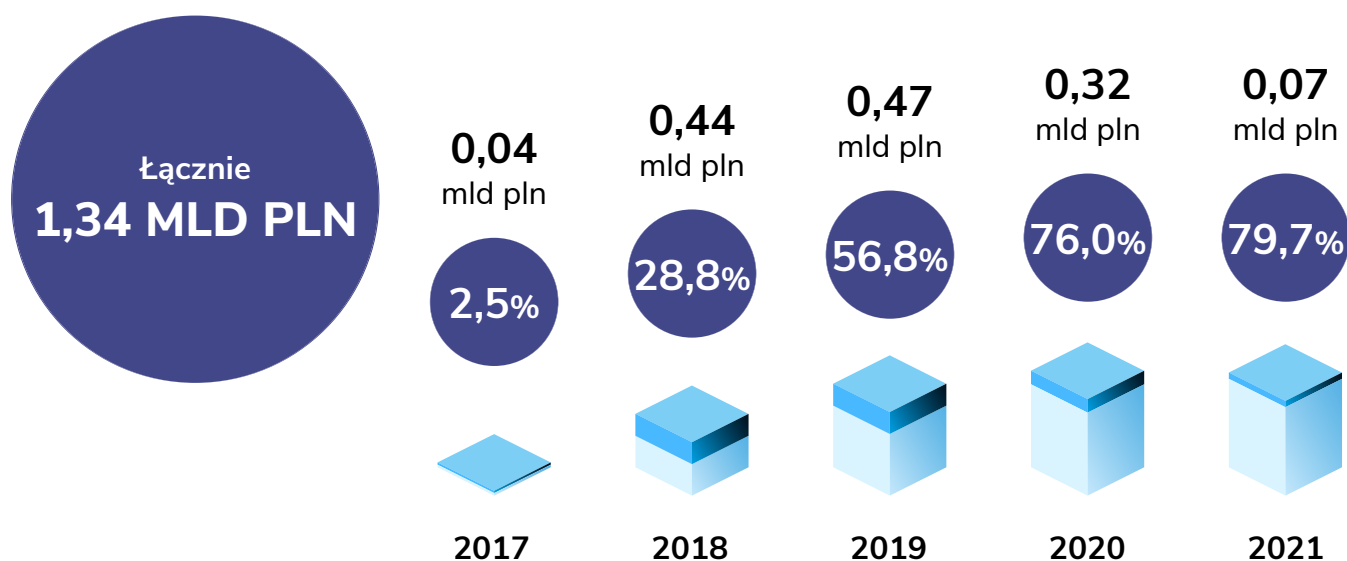


## Zatwierdzone płatności globalnie - środki UE (mld PLN i %)

### POliŚ



### POPW



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



Podpisane umowy



Wnioski w ocenie

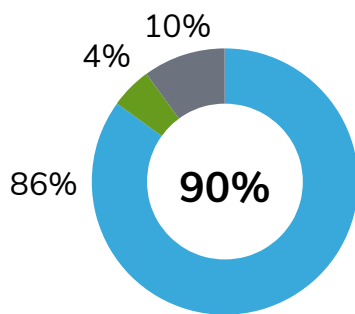


Pozostało do wykorzystania

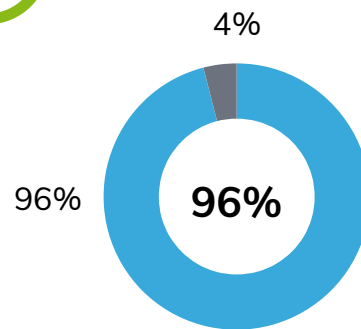
### POIŚ



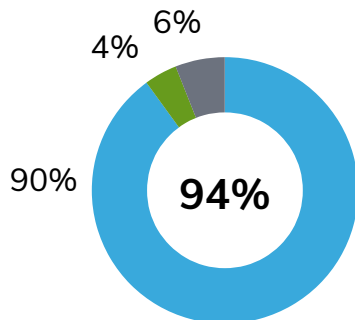
DROGOWE, BRD I LOTNICZE



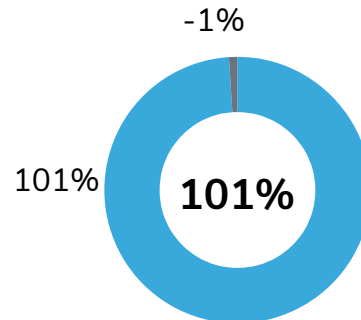
MIEJSKIE



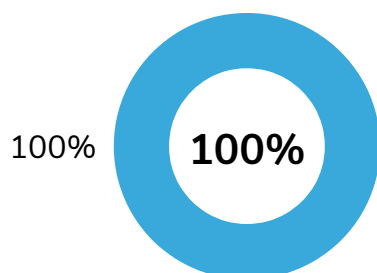
KOLEJOWE



MORSKIE, ŚRÓDLĄDOWE



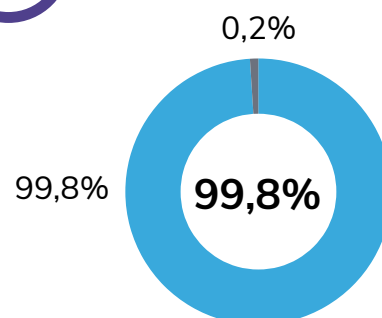
INTERMODALNE



### POPW



KOLEJOWE



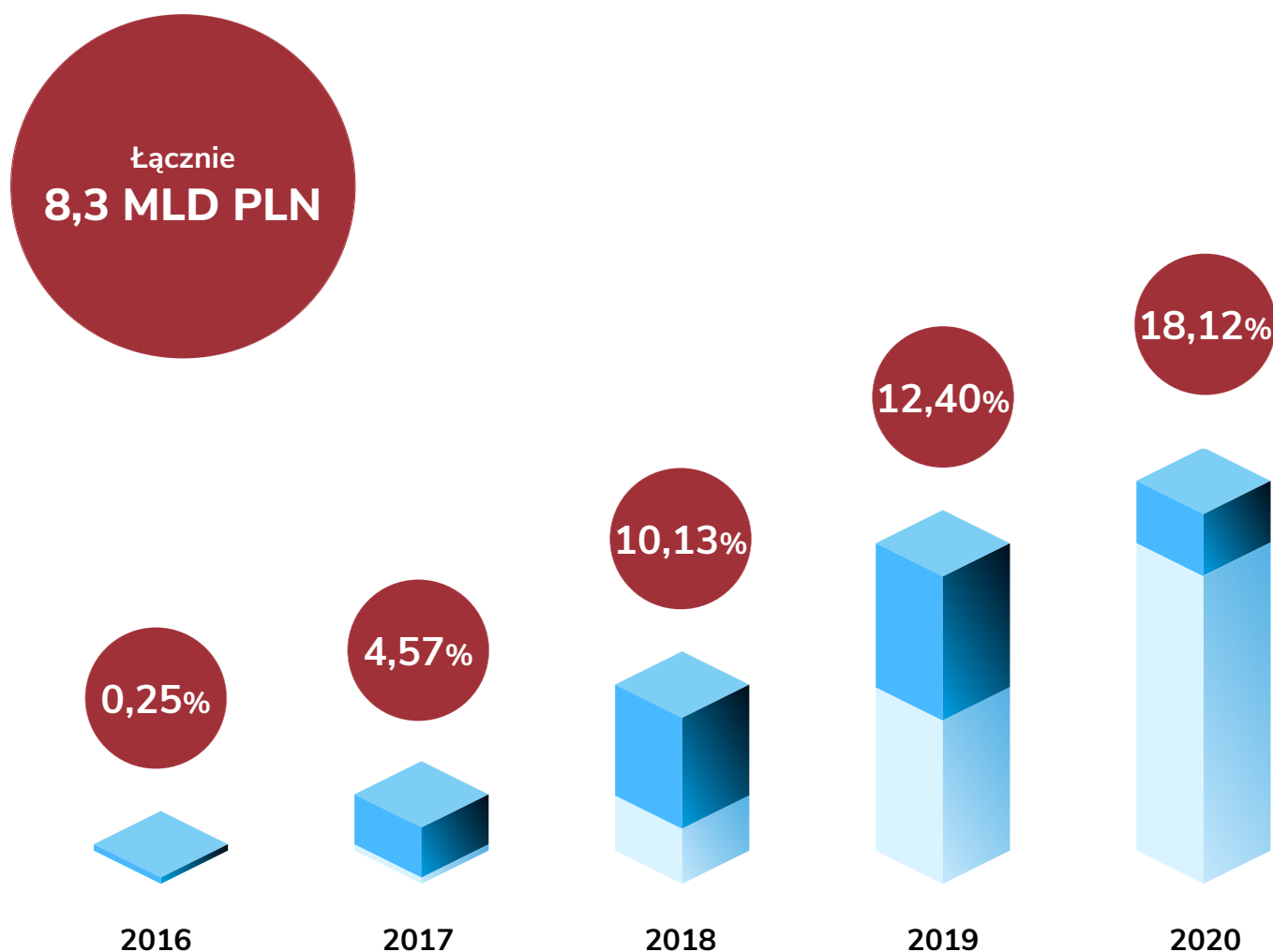
## Zaawansowanie Instrumentu „Łącząc Europę” – CEF w CUPT (stan na dzień 31.03.2021 r.)

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

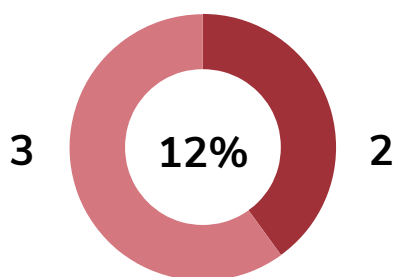


## Liczba GA (sztuki) i wykorzystanie środków UE w podziale na branże (%)\*

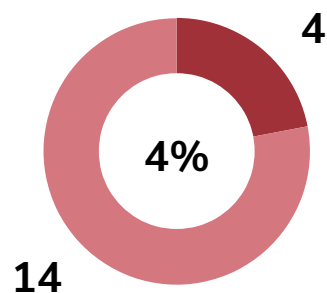
Koperta narodowa    Pula ogólna



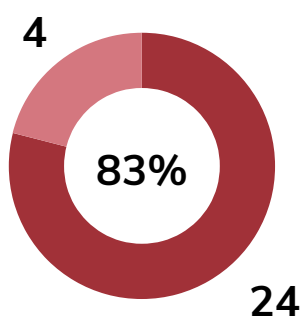
DROGOWE I MIEJSKIE



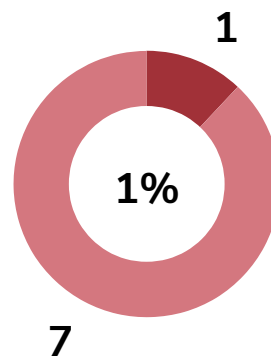
LOTNICZE, MORSKIE,  
RZECZNE I ŚRÓDLĄDOWE



KOLEJOWE



INTERMODALNE I PALIWA  
ALTERNATYWNE



\* Dane nie obejmują dwóch projektów wyjętych spod nadzoru CUPT



- 12-13.05** Konferencja pod patronatem Ministerstwa Infrastruktury pn. „Fundusze UE + Nauka = Innowacyjny transport” , Webinarium CUPT
- 20.05** 15 spotkanie, Cykl o Dostępności Plus pn. „Dostępne biletomaty”



[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