



BIULETYN INFORMACYJNY

nr 5/2021

CZERWIEC 2021 r.

W NUMERZE:

Fundusze europejskie pomagają kolei w zapewnieniu dostępności

**PORT GDYNIA – nowoczesność i ekologia w porcie morskim
na przykładzie nowego terminala promowego**

**Cykl „O dostępności w CUPT – standard transportowy
w praktyce” – podsumowanie pierwszego półrocza 2021**

AKTUALNOŚCI



Stanowisko Urzędu Zamówień Publicznych dot. wad w dokumentacji projektowej

Stanowisko Urzędu Zamówień Publicznych (dalej UZP) w sprawie możliwości zawierania aneksów do umowy na podstawie art. 144 ust. 1 pkt 1 ustawy Prawo zamówień publicznych...

[Czytaj więcej...](#)



Europejski Dzień Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Dzisiaj CUPT, jak i wiele innych instytucji, w tym również tych polskich, obchodzi ustanowiony przez Komisję Europejską Dzień Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Inicjatywa Komisji służy temu, by zwrócić uwagę opinii publicznej na problemy związane z bezpieczeństwem na drogach...

[Czytaj więcej...](#)



Fundusze Europejskie zmieniają Polski transport kolejowy

Flotę PKP Intercity wzmocniły ostatnie z 60 wagonów, które zmodernizowała PESA Bydgoszcz w konsorcjum z ZNTK Mińsk Mazowiecki. Dofinansowanie UE w ramach dwóch projektów, realizowanych przez PKP Intercity, nosi ponad 650 mln zł...

[Czytaj więcej...](#)

AKTUALNOŚCI



Fundusze Europejskie w natarciu – obwodnica Stalowej Woli i Niska gotowa

Nie tak dawno, bo w październiku 2020 r., podpisaliśmy z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad umowę na dofinansowanie budowy obwodnicy Niska i Stalowej Woli, a od dzisiaj możemy cieszyć się nową, komfortową drogą. Projekt to 194 mln zł dofinansowania z Funduszy Europejskich.

[Czytaj więcej...](#)



Podsumowanie konferencji Fundusze UE+ Nauka = Innowacyjny transport

W dniach 12-13 maja br. odbyło się 16 spotkanie Transportowego Obserwatorium Badawczego pod hasłem: Fundusze Unii Europejskiej + Nauka = Innowacyjny transport. Tym razem organizowane było w formule Konferencji objętej patronatem Ministra Infrastruktury.

[Czytaj więcej...](#)



72 mln EURO na 12 projektów w ramach CEF Transport Blending

12 maja 2021 r. Komisja Europejska przyjęła Decyzję Wykonawczą ustanawiającą listę wniosków wybranych do otrzymania unijnej pomocy finansowej w ramach instrumentu „Łącząc Europę” potwierdzającą wyniki naboru IV tury konkursu CEF 2019 Transport Blending.

[Czytaj więcej...](#)

AKTUALNOŚCI



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.

[Czytaj więcej...](#)



15 Spotkanie z Cyklu O dostępności w CUPT – standard transportowy w praktyce

Webinarium, które odbyło się 20 maja 2021 r., nosiło tytuł „Dostępne biletomaty – czyli jakie?”. Tym spotkaniem wpisaliśmy się w obchody Global Accessibility Awareness Day (GAAD) - Światowego Dnia Świadomości Dostępności.

[Czytaj więcej...](#)



Jak profesjonalnie przygotować się do wykorzystania 28 mld euro z UE w nowej perspektywie?

Ustanowiony przez Unię Europejską w 2021 Europejski Rok Kolei stał się doskonałą okazją m.in. do wymiany doświadczeń w realizacji projektów z dofinansowaniem unijnym.

[Czytaj więcej...](#)

AKTUALNOŚCI



Fundusze unijne: Otwarcie zmodernizowanego dworca Wałbrzych Główny

Rola dworców kolejowych w sprawnie funkcjonującym transporcie kolejowym jest trudna do przecenienia. Stąd też szczególne zainteresowanie tymi obiektami ze strony Unii Europejskiej...

[Czytaj więcej...](#)



Warsztaty pn. SUMP w praktyce: Przykłady dobrych praktyk zarządzania mobilnością

W dniach 25 oraz 28 maja 2021 roku w ramach Pilotażu SUMP odbyło się kolejne spotkanie warsztatowe z cyklu planowania zrównoważonej mobilności miejskiej.

[Czytaj więcej...](#)



Ogłoszenie konkursu w Działaniu 5.2 – Rozwój transportu kolejowego poza TEN-T

Od 1 do 30 września 2021 roku można składać wnioski o dofinansowanie projektów w ramach Osi Priorytetowej V – Rozwój transportu kolejowego w Polsce (Działanie 5.2 – Rozwój transportu kolejowego poza TEN-T).

[Czytaj więcej...](#)

AKTUALNOŚCI



Twining w Albanii - broszura projektu już dostępna!

Współpraca bliźniacza to program zainicjowany przez Komisję Europejską, którego głównym celem jest wspieranie instytucji publicznych oraz przyczynianie się do rozwoju nowoczesnych administracji.

[Czytaj więcej...](#)



Zwiększenie bezpieczeństwa na polskich drogach dzięki wsparciu z UE

Dzisiaj odbyło się oficjalne i uroczyste podpisanie umowy na dofinansowanie projektu w zakresie poprawy mobilności polskiej policji, którego głównym celem jest poprawa bezpieczeństwa na naszych drogach.

[Czytaj więcej...](#)



Fundusze Europejskie zwiększają możliwości przewozów przez Czechowice–Dziedzice

Dzięki dofinansowaniu z unijnego instrumentu CEF „Łącząc Europę” podróżni zyskują lepsze warunki dostępu do pociągów w Czechowicach–Dziedzicach, Zabrzegu Goczałkowicach Zdroju.

[Czytaj więcej...](#)

AKTUALNOŚCI



Dofinansowany w ramach POIiŚ dworzec kolejowy obsługuje pierwszych podróżnych

Na Podkarpaciu otworzono kolejny zmodernizowany ze środków POIiŚ dworzec kolejowy. Od dzisiaj korzystają z niego pierwsi podróżni. Realizacja inwestycji trwała ponad 1,5 roku...

[Czytaj więcej...](#)

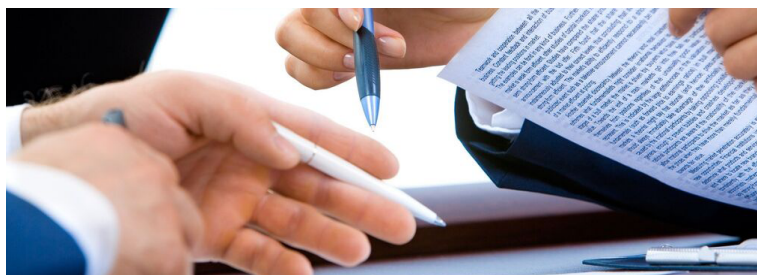


Nowe obowiązki beneficjentów dotacji z budżetu państwa i funduszy celowych

Opublikowane 25 maja 2021 r. Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie określenia działań informacyjnych podejmowanych przez podmioty realizujące zadania finansowane lub dofinansowane z budżetu państwa lub z państwowych funduszy celowych nakłada na beneficjentów wsparcia...

[Czytaj więcej...](#)

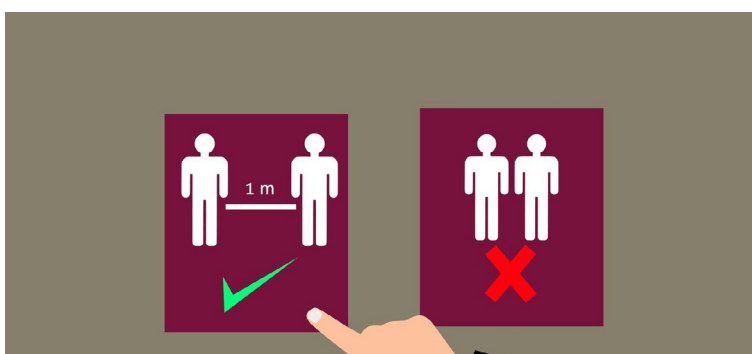
COVID-19: INFORMACJE DLA BENEFICJENTÓW



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...](#)



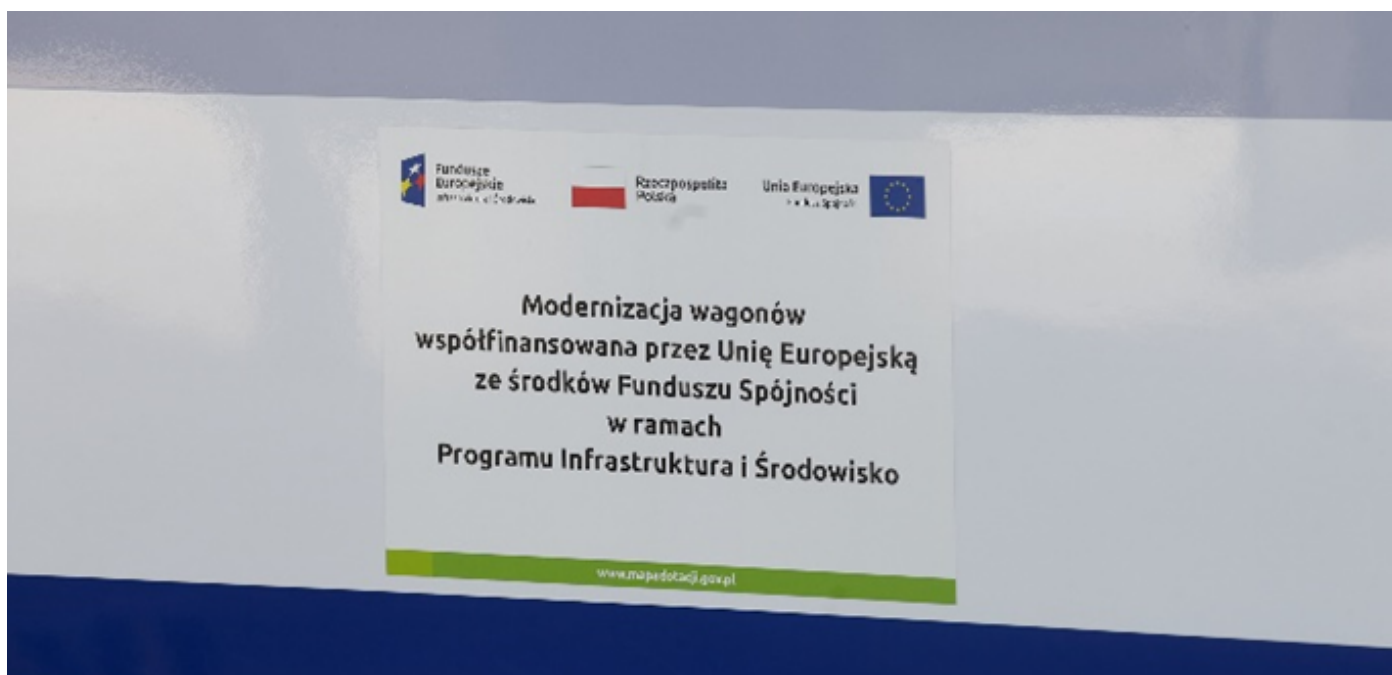
TEMAT MIESIĄCA:

FUNDUSZE EUROPEJSKIE POMAGAJĄ KOLEI W ZAPEWNIENIU DOSTĘPNOŚCI

Jeszcze parę lat temu nikt nie przypuszczał, że podróże koleją będą dla osób o ograniczonej mobilności możliwe a przy tym prostsze, bardziej komfortowe i bezpieczne. Na szczęście dzięki funduszom Unii Europejskiej polska kolej zmienia się na lepsze. Przykładem mogą być najnowsze wagony COMBO zakupione przez największego polskiego przewoźnika PKP Intercity.

PKP Intercity to największy polski operator kolejowy, który zapewnia komunikację pomiędzy dużymi miastami oraz popularnymi ośrodkami turystycznymi w kraju, łączy mniejsze ośrodki z aglomeracjami, a także umożliwia wygodne podróżowanie po Europie zapewniając mieszkańcom coraz większej liczby miast i miejscowości dostępność komunikacyjną. W ramach kontynuacji strategii taborowej „PKP Intercity – Kolej Dużych Inwestycji” do 2030 roku Spółka zainwestuje 19 mld zł w nowoczesny tabor, który ma zapewnić komfortowe i bezpieczne warunki podróżowania.

Dobrym przykładem zmian na lepsze na kolei, które zawdzięczamy funduszom Unii Europejskiej, jest modernizacja 40 wagonów z prawem opcji na dodatkowe 20 jednostek będąca elementem projektów: „Kolej na dobre połączenia - unowocześnienie wagonów i lokomotyw dla PKP Intercity S.A.” [POIS.05.01.00-00-0022/17-00] oraz „Przyspieszamy komfortowo - unowocześnienie wagonów i zakup lokomotyw dla PKP Intercity S.A.” [POIS.05.01.00-00-0023/17-00]. Są one współfinansowane ze środków unijnych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Wartość maksymalna przyznanego dofinansowania dla tej modernizacji wagonów wynosi 91 555 814,94 zł. Łącznie ze środków unijnych w ramach PKP Intercity pozyskało 653 730 052,05 zł dotacji.



Źródło: PKP Intercity

W kwietniu 2018 r. PKP Intercity i Konsorcjum Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz i Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego Mińsk Mazowiecki podpisały kontrakt na modernizację 40 wagonów. Przewoźnik wykorzystał jednak zawarte w umowie prawo opcji i rozszerzył zamówienie o modernizację kolejnych 20 pojazdów. Wartość kontraktu wyniosła 310 mln zł brutto i objęła dostawę łącznie 60 wagonów. Poza naprawami okresowymi wraz z modernizacją, producent w ramach kontraktu przeprowadzi także późniejsze przeglądy techniczne wagonów. Odbiór wszystkich 60 wagonów przewidziany jest do końca grudnia 2021 r.

29 kwietnia br. na Dworcu Wschodnim w Warszawie PKP Intercity zaprezentowało pierwsze 4 z 60 wielofunkcyjnych wagonów COMBO. Warto podkreślić, że to pierwsze tego typu pojazdy w Polsce.

To kolejny projekt modernizacji wagonów współfinansowany funduszami z Programu Infrastruktura i Środowisko, którego realizację wspiera Centrum Unijnych Projektów Transportowych. PKP Intercity podpisało umowy na ponad 650 mln zł dofinansowania, które istotnie przyczyniają się do zwiększania komfortu podróżowania koleją - powiedziała na uroczystości zorganizowanej przez beneficjenta Joanna Lech, p.o. Dyrektora Centrum Unijnych Projektów Transportowych.

Wagony typu 111A-30 COMBO są wielofunkcyjnymi wagonami o podwyższonym standardzie. Bardzo ważne jest wydzielenie przedziałów rodzinnych i przedziałów dla osób z niepełnosprawnościami. W pojeździe znalazła się też część bezprzedziałowa i przestrzeń, w której można bezpiecznie przewieźć rowery.



Źródło: PKP Intercity

WAGONY PRZYSTOSOWANE DO POTRZEB DLA OSÓB Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIAMI

Wagony COMBO posiadają liczne udogodnienia dla osób z niepełnosprawnościami. Znajduje się w nich specjalny przedział dla dwóch osób oraz dwóch opiekunów. Przedział posiada dwa pełnowymiarowe fotele oraz dwa miejsca dla osób poruszających się na wózku z trójpunktowymi pasami bezpieczeństwa. Dodatkowo jako standard jest przyciski SOS, panel indywidualnego sterowania oświetleniem i klimatyzacją, indywidualne stoliki. Rampa pozwoli osobom poruszającym się na wózku bezpiecznie wjechać do wagonu



Źródło: PKP Intercity

Wagony posiadają automatyczne drzwi przedziałowe oraz bezprogowe podłogi ułatwiające poruszanie się. Wszystkie piktogramy są przetłumaczone w alfabecie Braille'a. Pojazdy posiadają również kontrastowe drzwi wejściowe, klamki, poręcze i przyciski, umieszczone na wysokości odpowiedniej dla osób poruszających się na wózkach. Toaleta jest przystosowana do potrzeb osób poruszających się na wózkach.

STREFA RODZINNA

Wagony COMBO są także przystosowane do potrzeb rodzin z małymi dziećmi. Pojazdy posiadają dwa wydzielone przedziały dla opiekunów z dzieckiem. Są one przyjazne dla najmłodszych – ściany i wykładzinę podłogową zdobi grafika ze zwierzętami. Siedziska foteli łączą się ze sobą, dzięki czemu powstaje jedna płaszczyzna, która może być użyteczna np. podczas drzemki małego dziecka. W przedziałach znajdują się gniazdka elektryczne i gniazdka USB. Toaleta wyposażona jest w przewijak dla dzieci.



Źródło: PKP Intercity

CERTYFIKAT

O wysokim poziomie dostosowania do potrzeb osób z niepełnosprawnościami może świadczyć fakt, że wagony COMBO uzyskały certyfikat „Transport bez barier”, przyznany przez Fundację Integracja. Jest to znak dostępności tego taboru dla osób z ograniczoną sprawnością, w tym z różnymi rodzajami niepełnosprawności, osób starszych czy podróżujących z dziećmi. Certyfikacja wagonów COMBO była poprzedzona specjalistycznym audytem, przeprowadzonym przez ekspertów Fundacji Integracja.

GDZIE POJEDZIEMY WAGONAMI COMBO?

Unowocześnione wagony są przewidziane na trasy:

- Szczecin – Trójmiasto – Olsztyn – Białystok;
- Wrocław / Zielona Góra – Poznań – Gdynia/Olsztyn – Białystok;
- Kraków / Lublin– Katowice – Wrocław – Zielona Góra –Szczecin – Świnoujście;
- Przemyśl – Lublin – Warszawa – Bydgoszcz – Gdynia / Piła – Kołobrzeg / Gorzów Wielkopolski;
- Suwałki – Białystok / Lublin – Warszawa – Poznań – Szczecin / Gorzów Wielkopolski / Zielona Góra.

Autor:

Edyta Boratyńska-Karpiej

Ekspert w Departamencie Analiz
Transportowych i Programowania

PORT GDYNIA – NOWOCZESNOŚĆ I EKOLOGIA W PORCIE MORSKIM NA PRZYKŁADZIE NOWEGO TERMINAŁA PROMOWEGO



Port Gdynia to handlowy port morski nad Zatoką Gdańską położony na Pobrzeżu Kaszubskim. Budowa Portu Tymczasowego w Gdyni rozpoczęła się 29 maja 1921 roku. Port miał być przestrzenią dla małych okrętów wojennych oraz miejscem schronienia dla rybaków. Dziś Port Gdynia obchodzi 100 jubileusz, a rok 2021 ustanowiony został Rokiem inż. Tadeusza Wendy, głównego projektanta i kierownika budowy portu Gdynia.

Obecnie Port Gdynia jest nowoczesnym portem uniwersalnym specjalizującym się w obsłudze ładunków drobnicowych, w tym głównie zjednostkowanych, przewożonych w kontenerach i w systemie ro-ro (system przeładunku poziomego statku, polegający na wtaczaniu i wytaczaniu ładunków przez furty statku), w oparciu o rozwiniętą sieć połączeń multimodalnych z zapleczem. Port obsługuje regularne linie żeglugowe bliskiego zasięgu oraz połączenia promowe (terminal promowy). Gdyński port jest portem w sieci bazowej Transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). Misja zawarta w Strategii Rozwoju Portu Gdynia podkreśla konieczność zapewnienia

zrównoważonego rozwoju sektora usługowego w porcie. Zarząd Morskiego Portu Gdynia rozbudowuje infrastrukturę oraz inwestuje w nowe technologie, które usprawniają procesy logistyczne. Wśród wyzwań technologicznych i gospodarczych determinujących kierunki rozwoju jest niewątpliwie konieczność dostosowania infrastruktury portowej do obsługi największych statków zawijających na Bałtyk. Strategiczne projekty inwestycyjne, które zapewnią stabilny rozwój portu są realizowane tu dzięki dofinansowaniu ze środków UE w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (POIiŚ) oraz Connecting Europe Facility (CEF). Inwestycje są zaprojektowane zgodnie z najnowszymi trendami. Port Gdynia wiezie prym wśród polskich portów morskich w ważnej dziedzinie jaką jest ochrona środowiska naturalnego. Jednym z nich jest projekt nr POIS.03.02.00-00-0015/17 pn. „Budowa publicznego terminalu promowego w Porcie Gdynia” realizowany w ramach działania 3.2 Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych, osi priorytetowej III Rozwój sieci



drogowej TEN-T i transportu multimodalnego, którego realizacja została zakończona w czerwcu br. To jedno z największych przedsięwzięć od blisko 50 lat w Porcie Gdynia. Nowy obiekt ma zwiększyć konkurencyjność portu i ułatwić jego rozwój, a także poprawić dostęp od strony morza. Port będzie wyposażony w nowe, ekologiczne technologie, z których do tej pory korzystały m.in. porty w Szwecji. Będzie też mógł przyjmować promy o długości sięgającej 240 metrów.

Nowoczesny terminal promowy powstaje w centralnym punkcie Portu Wschodniego od strony lądu przy skrzyżowaniu głównych arterii: ulic Polskiej i Chrzanowskiego łączących się na Rondzie Karlskrona, a od strony wody – przy IV Basenie im. Marszałka Piłsudskiego – przy Nabrzeżach

Polskim i Fińskim. Bezpośrednio sąsiaduje z budynkiem Kapitanatu Portu, a w pobliżu znajduje się zabytkowy Dworzec Morski (obecnie siedziba Muzeum Emigracji). Obszar inwestycji ma powierzchnię ok. sześciu hektarów. Umieszczenie terminalu umożliwi łatwiejsze manewrowanie promami oraz skrócenie czasu ich pobytu w porcie, jak również znacznie ułatwi przybywającym na promach pasażerom dostęp do centrum Gdyni. Inwestycja zapewni obsługę transportu promowego w systemie dwupoziomowym na jednym stanowisku promowym oraz obsługę ruchu pasażerskiego poprzez galerię łączącą budynek terminalu ze stanowiskiem promowym. Przed budynkiem powstaną perony dla pasażerów do obsługi komunikacji publicznej i place postojowe, w tym m.in. miejsca postojowe dla taksówek, autokarów, autobusów komunikacji miejskiej oraz dozoru prywatnego. Jednocześnie nowa infrastruktura będzie oparta na zielonych rozwiązaniach technologicznych. Nowość to zasilanie promów prądem podczas postoju, które wpisuje się w ideę tzw. „green port”. Dzięki temu rozwiązaniu jednostki oczekujące w porcie nie będą musiały już uruchamiać swoich spalinowych silników, aby wygenerować moc dla urządzeń na pokładzie, co pomoże znacznie ograniczyć emisję zanieczyszczeń do powietrza. To tzw. system OPS, czyli „onshore power supply”. Poza tym zastosowanie OPS zmniejszy hałas w porcie, niemal zlikwiduje hałas i wibracje na statkach po wyłączeniu silników pomocniczych, co wydłuży ich żywotność. Jest to pierwszy tego typu system w Polsce, jak również pierwsze wdrożenie OPS, zatem jest on niewątpliwie nowatorski i w tym zakresie awangardowy. Przyłącze dla statków będzie dysponowało mocą sięgającą 3,5 MW, co pozwoli na szybkie ładowanie akumulatorów danego promu bez konieczności załączania silników diesla. Od września Port Gdynia będzie też zasilać jednostki napędzane wyłącznie silnikami elektrycznymi.

Nowy terminal to m.in. nowe miejsca pracy, ale i więcej turystów, rozwój lokalnych usług związanych z transportem morskim i lepsza dostępność Portu Gdynia oraz poprawa bezpieczeństwa i konkurencyjności. Wystawa autorstwa Pana Tadeusza Urbaniaka pn. „Port Gdynia – Sztandarowa Inwestycja Polski Niepodległej” idealnie oddaje to co obecnie w Porcie Gdynia ma miejsce, pięknie porównuje archiwalne zdjęcia Portu w budowie z Portem dziś funkcjonującym.

Pierwsze zawinięcie statków w nowym terminalu planowane jest już we wrześniu tego roku, a wartość inwestycji to ok. 292 mln złotych, z czego dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej wynosi ponad 116 mln złotych i jest to jeden z wielu projektów, które CUPT nadzoruje w ramach inwestycji w transporcie morskim.

Autorka:

Monika Krystkiewicz, Główny specjalista

Wydział Projektów Morskich

Departament Projektów Multibranżowych

Transport dla wszystkich



CYKL „O DOSTĘPNOŚCI W CUPT – STANDARD TRANSPORTOWY W PRAKTYCE” – PODSUMOWANIE PIERWSZEGO PÓŁROCZA 2021



Za nami kolejnych 6 miesięcy działań w ramach cyklu „O dostępności w CUPT – standard transportowy w praktyce”. Był to owocny czas i mimo, że trwała epidemia, działaliśmy według planu. Zgodnie z przyjętymi na początku założeniami odbyło się 6 spotkań – wszystkie w formie webinarium.

SPOTKANIE 11: 28.01.2021 R.

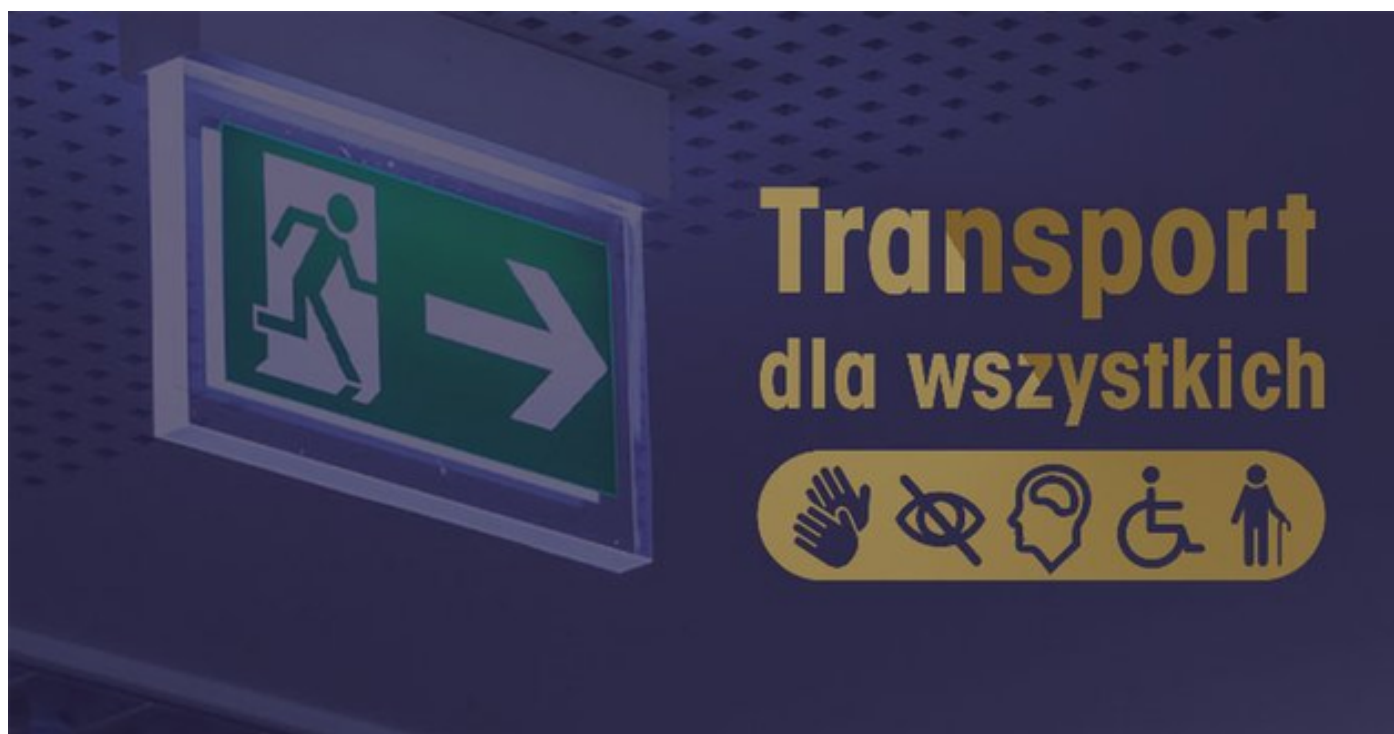
- PODRÓŻE MAŁE I DUŻE Z PSEM PRZEWODNIKIEM



Tematem dyskusji było podróżowanie z psem asystującym. Zgodnie z przepisami, psa asystującego definiuje się zazwyczaj jako odpowiednio wyszkolonego i specjalnie oznaczonego psa, w szczególności psa przewodnika osoby niewidomej lub niedowidzącej oraz psa asystenta osoby niepełnosprawnej ruchowo, który ułatwia osobie z niepełnosprawnością aktywne uczestnictwo w życiu społecznym. Pies asystujący towarzyszy osobie z niepełnosprawnością i wykonuje dla niej specjalne zadania. Różni się od zwykłego domowego czworonoga przede wszystkim tym, że został przygotowany do tego, by pomóc swojemu opiekunowi w codziennych czynnościach - w tym również w podróżach transportem publicznym.

Do przedstawienia tematu zaprosiliśmy m.in. przedstawicieli i przedstawicielki organizacji pozarządowych (Fundacja Pies Przewodnik, Fundacja Vis Maior) oraz Portu Lotniczego w Gdańsku. O przedstawienie swojej perspektywy poprosiliśmy również osoby poruszające się na co dzień z psem asystującym. Podczas spotkania uczestnicy mogli zapoznać się z rozwiązaniami i przepisami w zakresie podróży czworonożnych opiekunów jakie funkcjonują w Polsce a także w Niemczech, Wielkiej Brytanii i Kanadzie.

SPOTKANIE 12: 18.02.2021 R. - WYSIĄŚĆ Z TRANSPORTU BYLE JAKIEGO – RZECZ O EWAKUACJI



Podczas spotkania paneliści zaprezentowali doświadczenia, perspektywy i oczekiwania różnych podmiotów związanych z inwestycjami transportowymi oraz samych użytkowników tych rozwiązań. Wśród prezentujących były również osoby z niepełnosprawnościami, które na co dzień same korzystają z komunikacji publicznej. Zaproszeni goście wskazywali, że brakuje szczegółowych procedur dotyczących ewakuacji z transportu publicznego osób ze szczególnymi potrzebami. Przedstawiono jednak przykłady rozwiązań zwiększających bezpieczeństwo osób z niepełnosprawnościami podczas ewakuacji z pojazdów transportu publicznego oraz sposoby wykorzystania specjalistycznego sprzętu. Wśród omawianych tematów znalazła się też kwestia dostępu do informacji o drogach ewakuacji uwzględniająca ograniczenia sensoryczne osób niewidomych i głuchych. Z powodu zaburzeń percepcji osoby te mają obniżoną możliwość oceny zagrożenia, dlatego też narażone są na większe ryzyko obrażeń i śmierci. Pozyskanie informacji o zagrożeniu, a następnie możliwość szybkiej ewakuacji z budynku czy pojazdu jest problemem, który nie ma jeszcze szczegółowych rozwiązań.

SPOTKANIE 13: 18.03.2021 R. - DOSTĘPNA INFORMACJA PASAŻERSKA



Na temat informacji pasażerskiej trzeba spojrzeć z punktu widzenia komunikacji miejskiej i transportu kolejowego, gdyż mają inną specyfikę. Na dworcach standardem jest zapowiedź głosowa, ale nie ma kompleksowej informacji wizualnej, a w transporcie miejskim jest na odwrót. Niestety odmienne praktyki stosowane w obrębie różnych miast i organizatorów transportu czy też przewoźników nie ułatwiają korzystania z tych rozwiązań.

Spotkanie służyło przede wszystkim wymianie doświadczeń pomiędzy interesariuszami. Ważnym punktem spotkania było uświadomienie, że z rozwiązań korzystają nie tylko osoby z niepełnosprawnościami, czyli osoby poruszające się na wózkach albo niewidome. Rozwiązania, z których korzystają osoby z niepełnosprawnościami służą również pozostałym uczestnikom transportu – przykładowo, tablice informacyjne są wyposażone w przycisk, który może nacisnąć każdy po to, by odsłuchać informacje o najbliższych odjazdach, wyświetlana na ekranach informacja o najbliższych przystankach lub opóźnieniach może być przydatna dla osób, które np. słuchają muzyki.

SPOTKANIE 14: 15.04.2021 R. - BEZPIECZEŃSTWO OSÓB Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIAMI



Podczas spotkania temat bezpieczeństwa osób z niepełnosprawnościami w transporcie rozpatrywaliśmy pod kątem organizowania asysty oraz przycisków SOS. Jednym z wątków była współpraca między przewoźnikami w sytuacji, kiedy osoba podróżująca zmienia środek transportu. Zaproszeni eksperci opowiadali o swoich doświadczeniach z korzystania asysty zarówno w kraju jak i za granicą. W kontekście przycisków SOS na dworcach przedstawiono perspektywę producenta – zaprezentowano dostępne na rynku rozwiązania wykorzystywane w kontekście podróży z niepełnosprawnościami. Osoby z różnego rodzaju ograniczeniami mobilności przedstawiły swoją perspektywę doświadczenia poczucia bezpieczeństwa a także jego braku. Z ich doświadczeń wynika, że często rozwiązania projektowane są tak, że nikt ich nie używa, albo że użycie tych rozwiązań wiąże się ze stresem dla użytkowników. Podkreślano także konieczność likwidacji barier komunikacyjnych.

SPOTKANIE 15: 20.05.2021 R. - DOSTĘPNE BILETOMATY – CZYLI JAKIE?



Podczas piętnastego spotkania wspólnie z ekspertami branżowymi i użytkownikami rozmawialiśmy o tym, jaki powinien być idealny biletomat, z którego może korzystać każdy bez względu na cechy fizyczne i sensoryczne. Producent biletomatów wskazał również na trendy w rozwoju tego typu urządzeń. Zaznaczył jednak, że niezwykle ważne jest, aby już na wczesnym etapie projektowania przestrzeni zaplanować miejsce dla biletomatu. Nawet najlepszy sprzęt źle usytuowany może przestać być dostępny dla wszystkich.

Dużo czasu poświęciliśmy kwestii dostępności stosowanych interfejsów w tego typu urządzeniach. Zaproszeni goście wskazywali złe i dobre praktyki, zarówno w polskich jak i międzynarodowych rozwiązaniach (m.in. z Japonii, Czech, Niemiec).

SPOTKANIE 16: 24.06.2021 R. - DOSTĘPNE MIEJSCA PODRÓŻY W POJAZDACH MIEJSKIEGO TRANSPORTU PUBLICZNEGO



Ostatnie przed wakacjami spotkanie poświęciliśmy kwestii projektowania oraz wykorzystywania dostępnych miejsc podróży w pojazdach miejskiego transportu publicznego. Choć w kwestii dostępności środków transportu wiele się zmienia na lepsze (nowe środki transportu często są z definicji wyposażone w platformy dla osób poruszających się na wózkach, sygnalizacje dźwiękowe czy możliwość powiadamiania kierowcy), to wciąż zdecydowana większość taboru pochodzi z czasów, kiedy kwestia dostępności nie była w ogóle brana pod uwagę. Podczas spotkania w gronie eksperckim zastanawialiśmy się jak zaprojektować, jakie wymogi wpisać w Specyfikację Istotnych Warunków Zamówienia i wreszcie jak dopilnować, aby zostały one wdrożone w sposób gwarantujący dostępność miejsc w miejskim transporcie publicznym. Dostępność ta powinna spełniać oczekiwania wszystkich podróżnych.

Podsumowując, średnio w każdym ze spotkań wzięło udział około 70 osób. Dodatkowym plusem formuły spotkań on-line okazało się zniwelowanie barier związanych z wielkością sali konferencyjnej w siedzibie CUPT, dzięki czemu w jednym ze spotkań uczestniczyło blisko 90 osób. Każde wydarzenie organizowane przez CUPT propagowało jak najszerzej i jak najdokładniej zasadę dostępności i projektowania uniwersalnego w transporcie. Niezmiennie, owocem każdego spotkania są na bieżąco przygotowywane opracowania podsumowujące najważniejsze aspekty poruszanych zagadnień i rekomendacje na przyszłość. Razem z ekspertyzami dotyczącymi poszczególnych wątków są one dostępne w zakładce [Dostępność](#) na stronie www.cupt.gov.pl.

Biorąc pod uwagę potrzeby Beneficjentów CUPT, podjęliśmy decyzję o kontynuacji organizacji spotkań w ramach cyklu. Poniżej przedstawiamy harmonogram spotkań po wakacjach:

- Spotkanie 17: 16.09.2021 r. - Sytuacja osób z niepełnosprawnościami w transporcie multimodalnym
- Spotkanie 18: 21.10.2021 r. - Wsiadanie i wysiadanie z miejskiego transportu publicznego
- Spotkanie 19: 18.11.2021 r. – Transport a różnorodność.

Podjęliśmy coraz trudniejsze i bardziej złożone tematy. Cykl, zgodnie z ideą, nadal będzie propagować dostępność, integrować środowisko, tworzyć platformę do wymiany poglądów i doświadczeń oraz zbierać dobre praktyki. Chcemy poznawać i pokazywać rozwiązania, które beneficjenci już wdrożyli i eksponować dobre praktyki oraz wykorzystywane technologie. Zastanowimy się też nad ograniczeniami i barierami we wdrażaniu inicjatyw z zakresu dostępności oraz sposobami na to, jak im przeciwdziałać.

Zachęcamy do współpracy i aktywnego włączenia się w działania na rzecz propagowania i rozwijania dostępności transportu dla osób z niepełnosprawnością i ograniczoną mobilnością w ramach cyklu „O dostępności w CUPT – standard transportowy w praktyce”. Jeśli macie Państwo propozycje kolejnych tematów lub chcecie przedstawić zastosowane u Was rozwiązania, zachęcamy do kontaktu: dostepnosc@cupt.gov.pl.

Szczegóły dotyczące zrealizowanych, a także planowanych spotkań dostępne są na stronie www.cupt.gov.pl.

Autorka:

Edyta Boratyńska-Karpiej, Ekspert,

Departament Analiz Transportowych i Programowania

CUPT

FAKTY CUPT

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

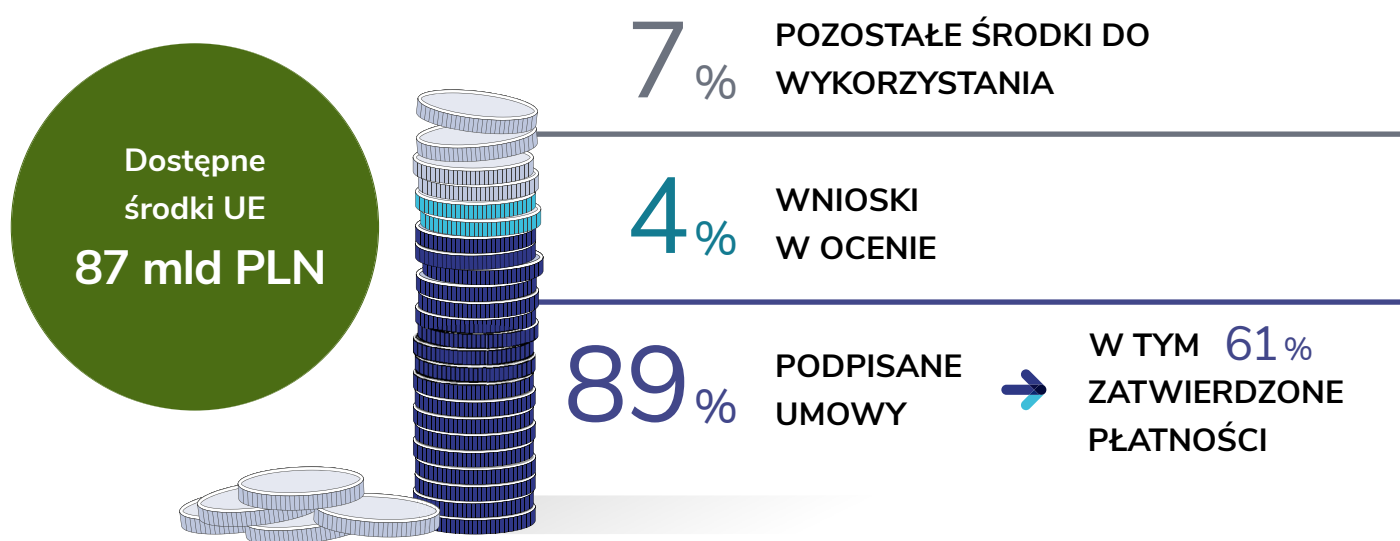
(stan na dzień 31.05.2021 r.)

Podpisane Umowy w podziale na branże (szt.)

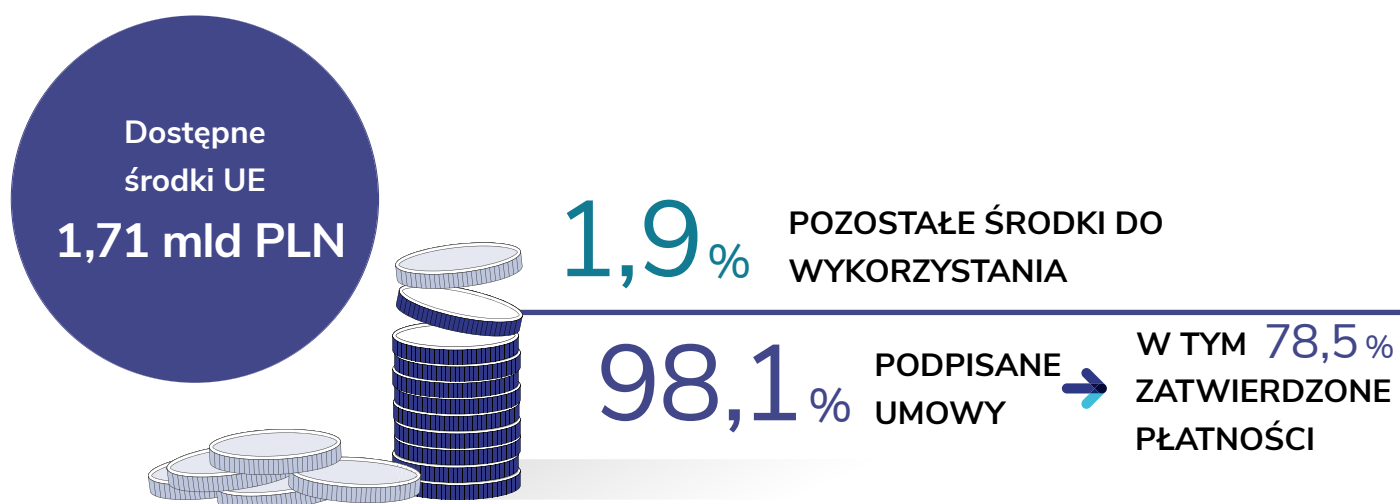


Wykorzystanie dostępnych środków UE (%)

POLiŚ



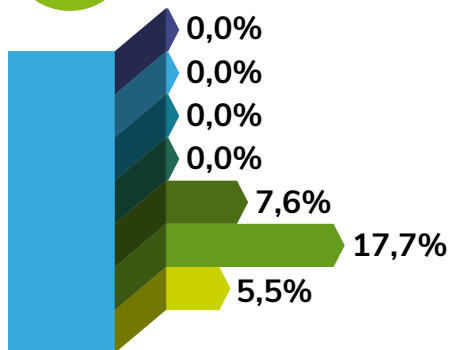
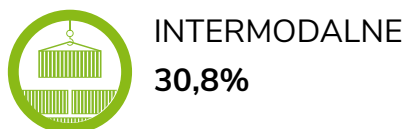
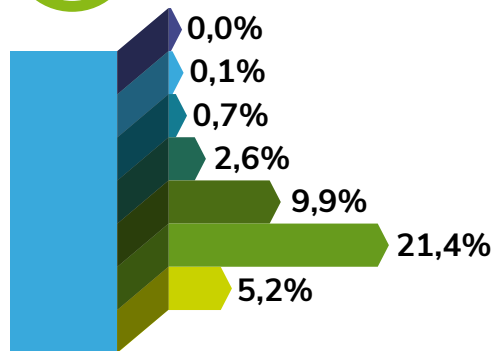
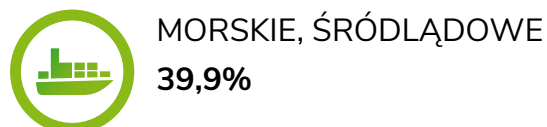
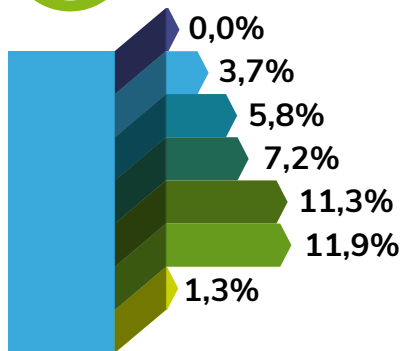
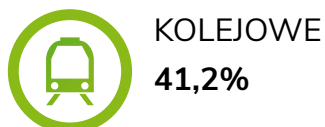
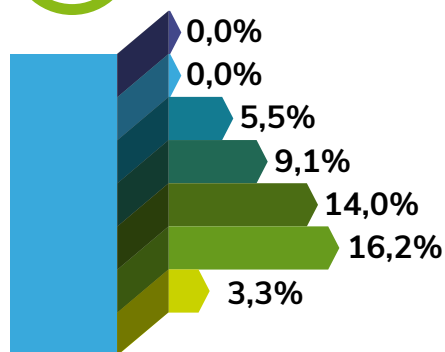
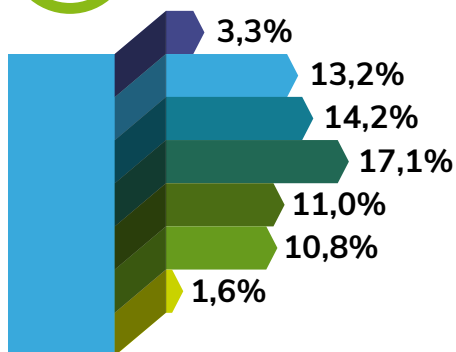
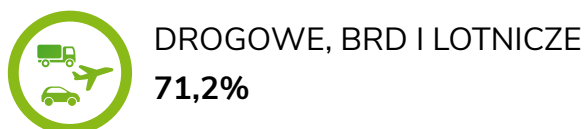
POPW



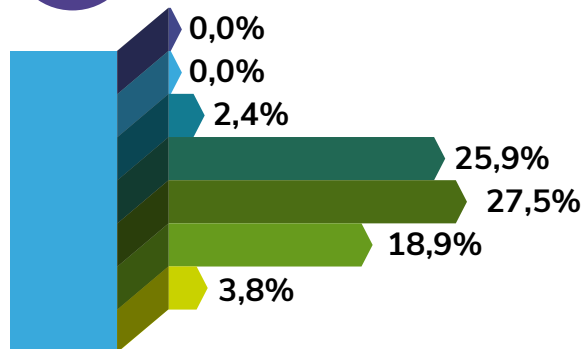
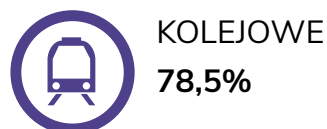
Zatwierdzone płatności w poszczególnych branżach (%)



POIŚ

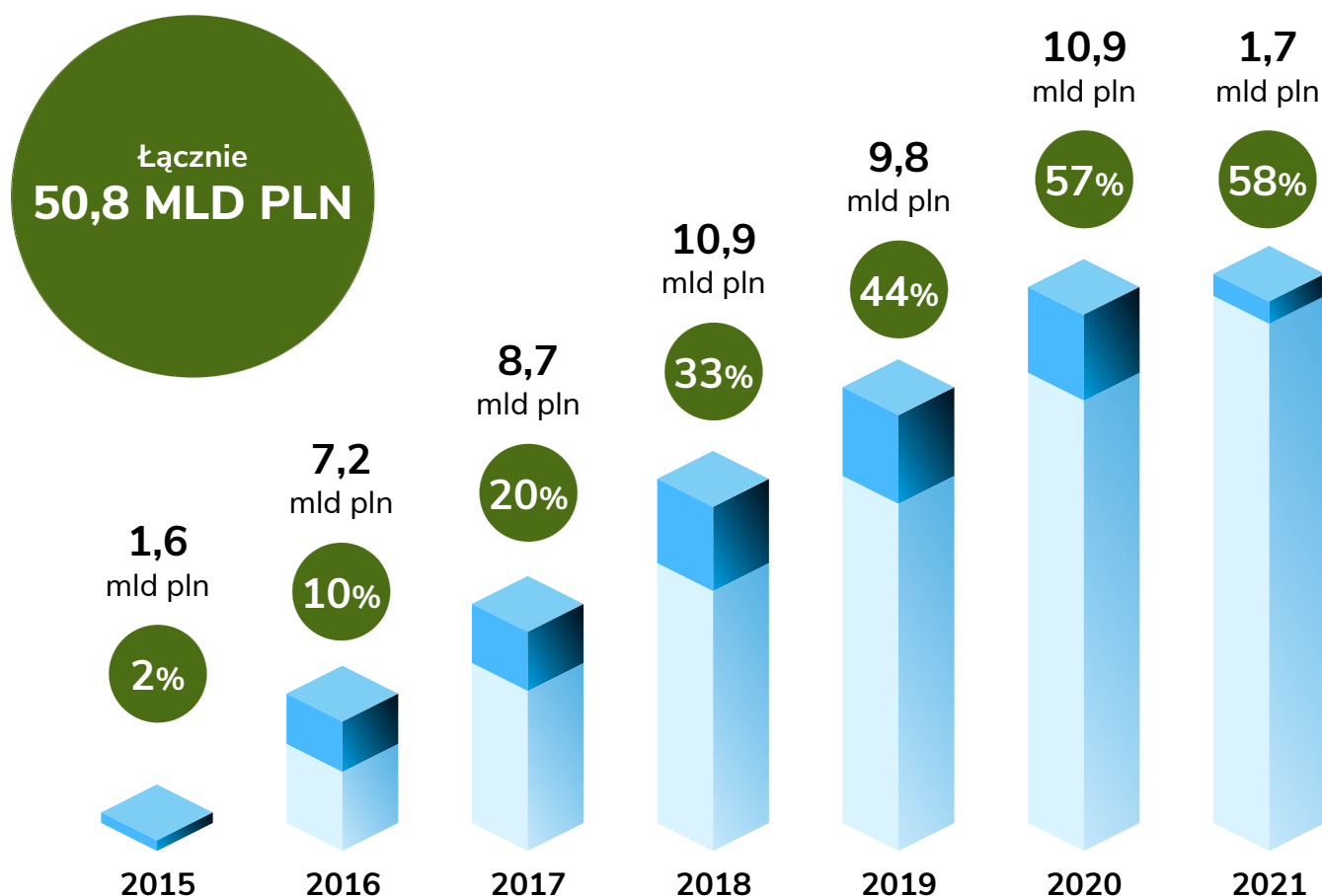


POPW

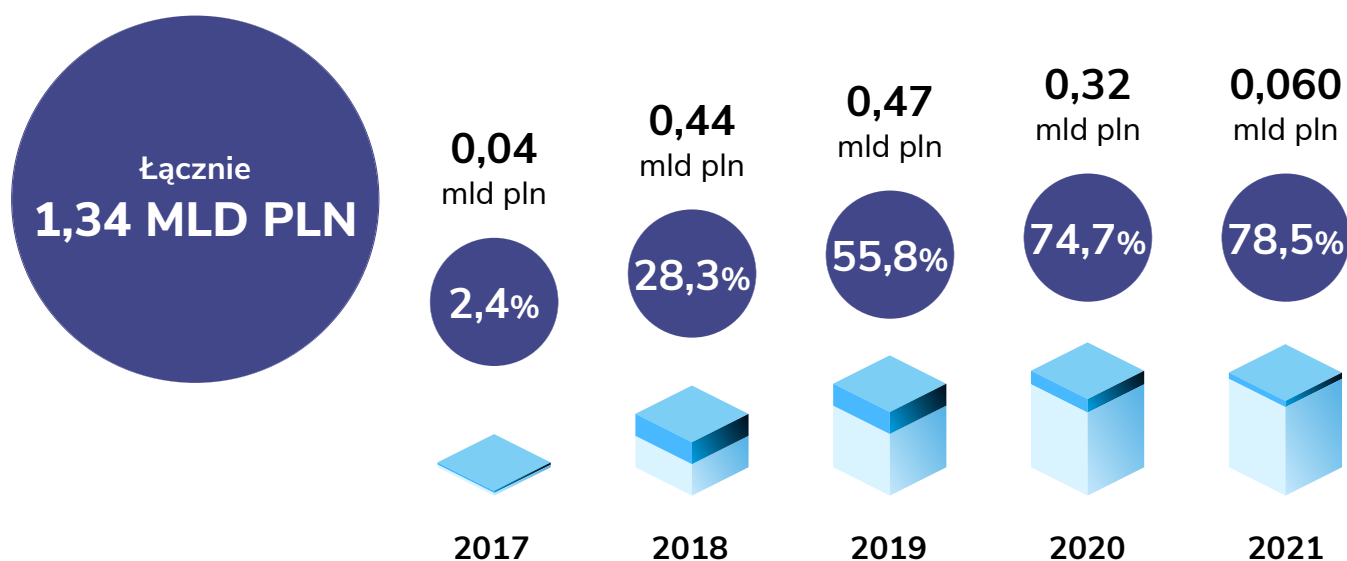


Zatwierdzone płatności globalnie - środki UE (mld PLN i %)

POliŚ



POPW



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



Podpisane umowy



Wnioski w ocenie

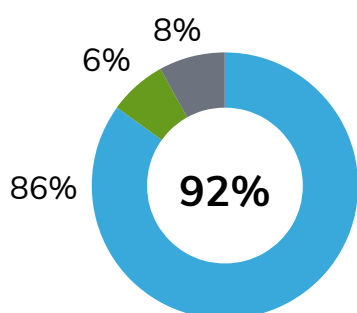


Pozostało do wykorzystania

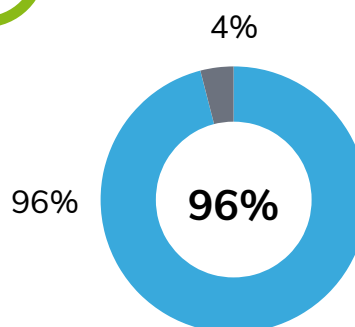
POIŚ



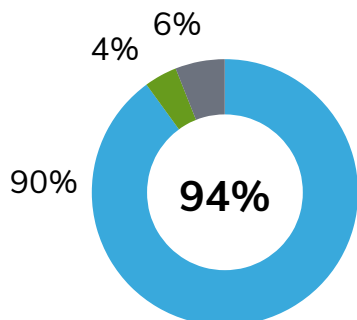
DROGOWE, BRD I LOTNICZE



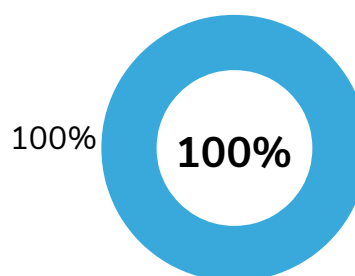
MIEJSKIE



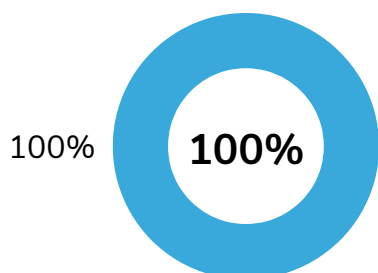
KOLEJOWE



MORSKIE, ŚRÓDLĄDOWE



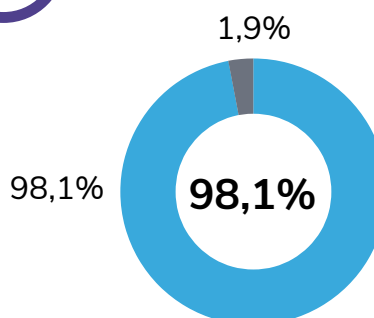
INTERMODALNE



POPW



KOLEJOWE



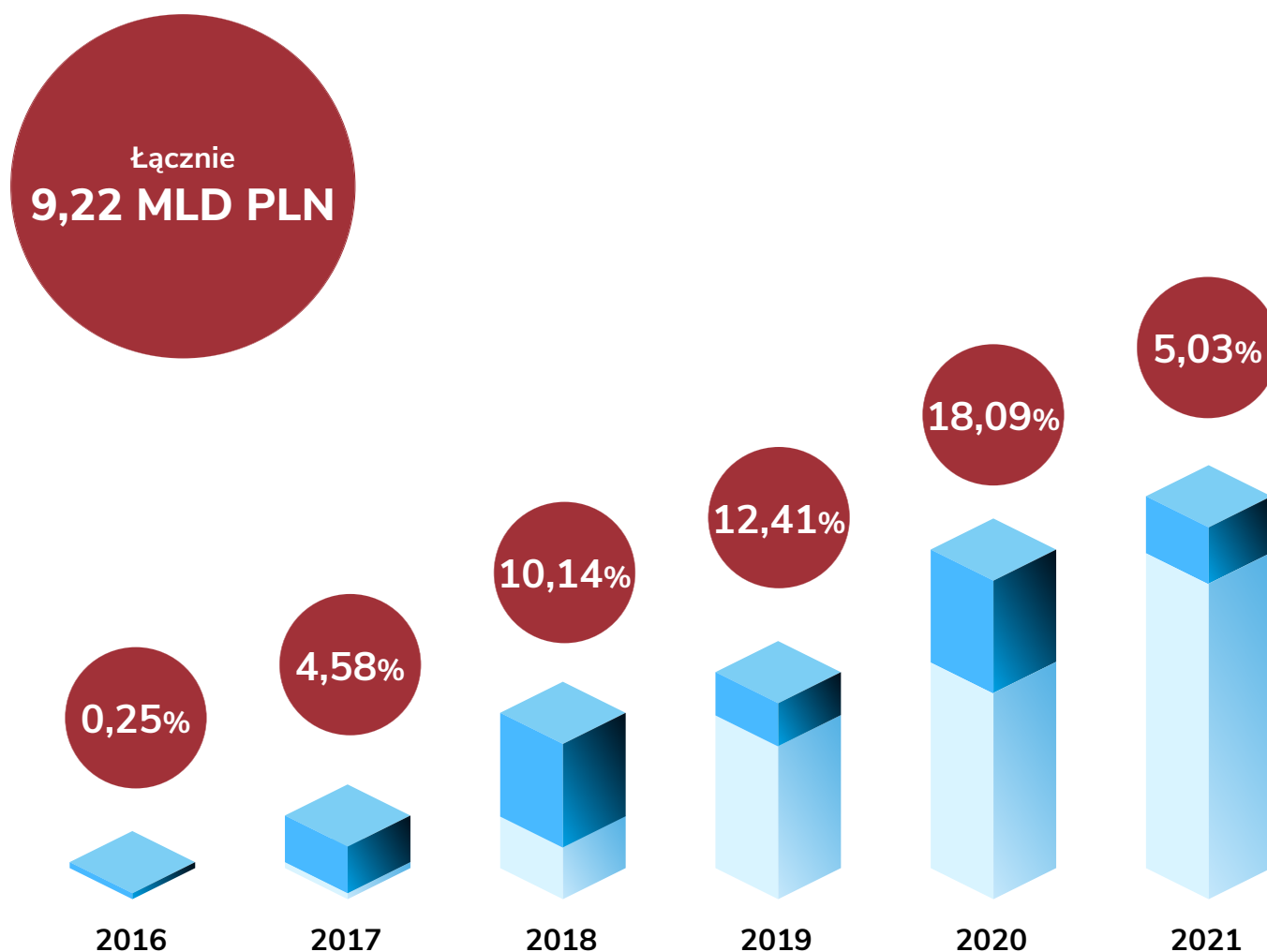
Zaawansowanie Instrumentu „Łącząc Europę” – CEF w CUPT (stan na dzień 31.05.2021 r.)

Podpisane GA w podziale na branże (szt.)*



* Dane nie obejmują dwóch projektów wyjętych spod nadzoru CUPT

Zatwierdzone płatności realizowane za pośrednictwem CUPT (%*)



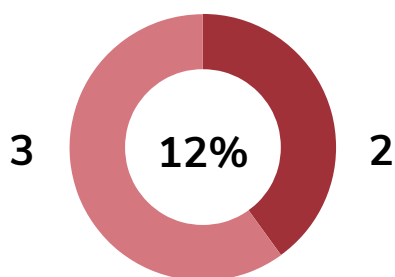
*zmiany w wartościach procentowych w stosunku do poprzednich okresów są konsekwencją aktualizacji wysokości środków, na które podpisane zostały GA, a także wartości ostatecznie rozliczonych płatności

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

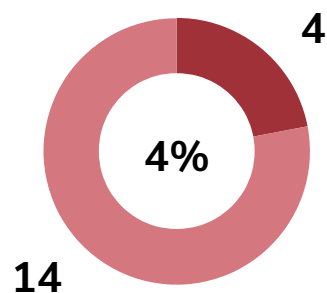
Koperta narodowa Pula ogólna



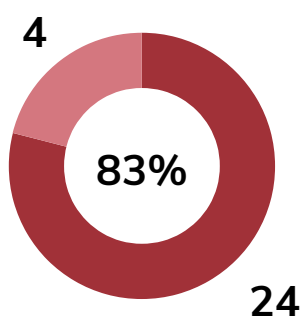
DROGOWE I MIEJSKIE



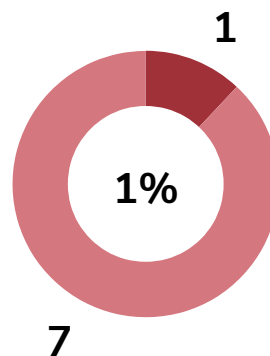
LOTNICZE, MORSKIE,
RZECZNE I ŚRÓDLĄDOWE



KOLEJOWE



INTERMODALNE I PALIWA
ALTERNATYWNE



* Dane nie obejmują dwóch projektów wyjętych spod nadzoru CUPT



- 14.09** Spotkanie TOB: Rowerowa Polska w rowerowej Europie
- 16.09** Cykl O dostępności w CUPT – standard transportowy w praktyce - 17 spotkanie - Sytuacja osób z niepełnosprawnościami w transporcie multimodalnym



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