



Biuletyn informacyjny

nr 2/2023

W numerze:

Jak spacer po mieście może wspierać udział mieszkańców w projektowaniu inwestycji z dofinansowaniem UE?

Udział Departamentu Kontroli i Audytu CUPT we współpracy międzynarodowej

KPO: priorytety działań i inwestycje dla przyszłości Polski

FEnIKS: Oddziaływanie projektów transportowych na grupy narażone na dyskryminację ze względu na różne przesłanki

Ukraina – UE – Solidarity Lanes – 32. spotkanie transportowego obserwatorium badawczego

Aktualności



KPO: Zapowiedź naboru wniosków w komponente E (transport intermodalny)

Wkrótce ogłosimy nabór w trybie konkursowym wniosków o objęcie wsparciem w ramach komponentu E- Zielona, inteligentna mobilność...



Na przełomie 2023/2024 roku CUPT planuje ogłoszenie naboru w trybie konkursowym wniosków o dofinansowanie na infrastrukturę lotniczą w TEN-T

Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat...



Rozstrzygnięto drugi nabór CEF Transport w perspektywie finansowej 2021-2027. Wśród nich dwa projekty koordynowane przez CUPT

Polscy beneficjenci, w ramach drugiego naboru CEF Transport w perspektywie finansowej...



CUPT partnerem Międzynarodowych Targów Kolejowych TRAKO 2023

Centrum Unijnych Projektów Transportowych dołączyło do grona partnerów największego i najbardziej prestiżowego w Polsce...

Aktualności



CUPT i Wyższa Szkoła Logistyki podpisały porozumienie dotyczące współpracy obu stron

Zgodnie z porozumieniem Centrum Unijnych Projektów Transportowych stało się partnerem Wyższej Szkoły Logistyki przy realizacji...



Wszystkie polskie projekty z II naboru łącząc Europę Mobilność Wojskowa z umowami o dofinansowanie

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oraz...



Forum CUPT: inspirująca konferencja we Wrocławiu

Dwa intensywne i obfitujące w dyskusje, debaty, wymiany poglądów i rozmowy między uczestnikami dni 3. edycji Forum CUPT za nami.



Delegacja rządowa z Mołdawii w CUPT

20 czerwca gościliśmy w Centrum delegację przedstawicieli administracji publicznej z Mołdawii. Zapraszamy na relację ze spotkania.

Aktualności



Konkurs KPO (tabor kolejowy): sprostowanie odpowiedzi na wybrane pytania

Przedstawiamy ważne sprostowanie odpowiedzi na pytanie nr 43 oraz 51 dotyczące Umowy Ramowej oraz Umowy z prawem opcji...



Fundusze Europejskie na budowę odcinka S1

W sobotę w Dankowicach ogłoszono podpisanie umowy pomiędzy Centrum a Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad na budowę drogi ekspresowej S1 na odcinku...



Relacja z konferencji: Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)

W środę, 13 czerwca, miała miejsce konferencja nt. Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP), która stanowiła pierwsze wydarzenie...



EuroVillage w Lankaran: Promowanie bezpieczeństwa drogowego i celebrowanie wspólnoty europejskiej

W Lankaranie (Azerbejdżan) 10 czerwca odbyło się wydarzenie zorganizowane przez...

Aktualności



[Czytaj więcej...](#)

Projekt współpracy bliźniaczej w Azerbejdżanie nabiera tempa

W stolicy Azerbejdżanu Baku, 30 maja – 2 czerwca, odbyła się kolejna misja w ramach projektu współpracy bliźniaczej tym razem...



[Czytaj więcej...](#)

Zintegrowany Model Ruchu – wersja 3.0

W ramach prowadzonych prac aktualizacyjnych i rozwojowych w zakresie Zintegrowanego Modelu Ruchu miło nam poinformować o kolejnej wersji naszego narzędzia.



[Czytaj więcej...](#)

Inauguracja Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów (CEMM)

Niemal 150 osób przystąpiło już do państwowych egzaminów w Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów (CEMM).



[Czytaj więcej...](#)

Misja na rzecz stworzenia strategii w zakresie podnoszenia świadomości nt. bezpieczeństwa na drogach w Azerbejdżanie

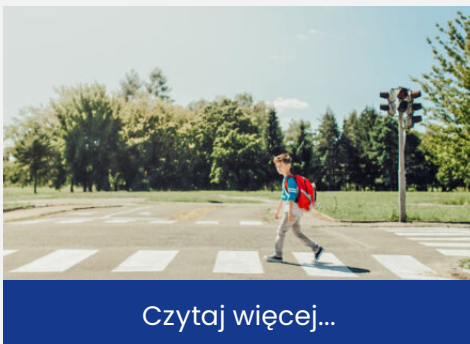
Trzydniowa misja poświęcona „Ogólnokrajowej strategii podnoszenia świadomości i komunikacji...

Aktualności



Twining: Kolejna misja w ramach współpracy bliźniaczej

W połowie maja odbyła się kolejna misja online w ramach działania 2.4.1 w projekcie Increasing Road Safety in Azerbaijan.



Bezpieczny pieszy: Relacja ze szkolenia online CUPT

Pracownicy Centrum zorganizowali i przeprowadzili szkolenie dla Beneficjentów projektów wybranych do dofinansowania...



Delegacja z Tadżykistanu z wizytą w CUPT

Wczoraj, 12 maja, gościliśmy delegację przedstawicieli administracji publicznej z Tadżykistanu. Wśród uczestników spotkania znaleźli się eksperci z ministerstw...



CEF2: 3 nabór wniosków MilMob

Komisja Europejska ogłosiła trzeci nabór wniosków z sektora transportu w ramach Instrumentu „Łącząc Europę” Mobilność Wojskowa. Dofinansowanie otrzymają projekty polegające...

Aktualności



KPO: Ogłosiliśmy nabór wniosków w komponencie E (pasażerski tabor kolejowy)

Ogłosiliśmy nabór w trybie konkursowym wniosków o wsparcie w ramach Komponentu: E2.1.2 – Pasażerski tabor kolejowy.



Temat miesiąca:

Jak spacer po mieście może wspierać udział mieszkańców w projektowaniu inwestycji z dofinansowaniem UE?

W ramach wspierania zwiększenia udziału społeczeństwa we wdrażaniu Polityki Spójności, CUPT wraz z partnerami – Spółdzielnią Socjalną FADO oraz Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią (GZM) – kontynuuje działania związane z drugim międzynarodowym projektem z obszaru partycypacji społecznej.



Czym jest spacer badawczy?

Spacer badawczy lub też **studyjny**¹, na poziomie legislacyjnym został ujęty w ustawie o rewitalizacji oraz stanowi formę partycypacji społecznej. Choć w samym wyżej wspomnianym dokumencie mowa *stricte* o spacerach studyjnych, przyjmuje się o nich mówić spacery badawcze (z ang. *research walks*).

Spacer prowadzony jest według dokładnie przygotowanego scenariusza. Pozwala on na mapowanie konkretnych miejsc, jak również elementów wymagających zmiany/interwencji. Przy okazji spotkania i trwających rozmów, bada się potrzeby mieszkańców czy odczucia dotyczące różnych aspektów przestrzeni. Najlepiej, gdy w spacerze bierze udział około 2-8, a maksymalnie 10 osób. Uczestnikami są mieszkańcy danego terenu. Co więcej, w zależności od przedmiotu procesu, spacery można również przeprowadzać np. z określonymi grupami, jak np. osoby z niepełnosprawnościami, młodzież, osoby starsze, rodzice z małymi dziećmi itp. Czas jaki należy poświęcić to od 30 min do 1,5 h.

Myślą przewodnią i jednocześnie kluczem do zrozumienia oraz zastosowania tego narzędzia jest spojrzenie na przestrzeń z perspektywy użytkownika/użytkownicy przestrzeni, jednocześnie identyfikując najbardziej problematyczne miejsca i chłonąc nowe pomysły od mieszkańców na rozwój tej przestrzeni.

¹Ustawa z 9 października 2015 roku o rewitalizacji; Dz.U. 2017 poz. 1023 z późn. zm.



Spacer badawczy stanowi terenową i interaktywną metodę pytania osób zamieszkujących dany teren o ich opinie w jakiejś kwestii. Jest to bardzo użyteczne narzędzie, jeśli chce się dokonać oceny przestrzeni oczami jej codziennych użytkowników, jak również w celu zebrania pomysłów na nowe rozwiązania w sposobie zagospodarowania przestrzeni, zmian usprawniających i ułatwiających, czy to poruszanie się, czy przebywanie na danym terenie (np. nowe lub zmienione lokalizacje przystanków komunikacji miejskiej ławek, ścieżek).

Spacer badawczy pozwala na zaproszenie użytkowników do krytycznego przeglądu i rewizji przestrzeni. Pozwala na poddanie różnych rozwiązań, jakie zostały wykorzystane w przestrzeni ocenie w autentycznej, codziennej sytuacji ich użycia. Wyniki i rekomendacje z takich konsultacji mogą np. służyć władzom czy instytucjom miejskim/gminnym w projektowaniu nowych, czy też ulepszaniu dotychczasowych rozwiązań w zagospodarowaniu przestrzeni tkanki miejskiej.

Przede wszystkim jednak, spacer badawczy stanowi technikę, która w łatwy sposób pozwala zaangażować uczestników i co najważniejsze umożliwia interakcje z nimi w przyjaznej i niezobowiązującej atmosferze „niedzielnego spaceru”. Od prowadzących wymaga jednak dobrego przygotowania oraz kompetencji (w tym znajomości badanej przestrzeni, empatii, umiejętność zadawania pytań oraz notowania odpowiedzi i sugestii w trakcie przemieszczania się z grupą)².

² <https://partycypacjaobywatelska.pl/strefa-wiedzy/techniki/spacery-badawcze/>



„Majówkowe” spacerory badawcze w ramach projektu „Jak otworzyć kolej na mieszkańców”

Spacerory, zgodnie z założeniami zostały przeprowadzone w maju 2023 r. na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii i ułynęły pod hasłem „Bezpieczne i wygodne otoczenie stacji Kolei Metropolitalnej”. Prowadzone i moderowane były przez GZM, a wspierającymi podmiotami były CUPT i FADO.

Na starcie projektu, za cel obrano zwiększenie poziomu partycypacji społecznej w ramach planowanych usprawnień funkcjonowania wybranego korytarza transportowego tzw. „Północno-Zachodniego”, w wybranych gminach na terenie GZM. W roku 2025 na trasę od Tarnowskich Gór do Katowic wrócić mają pociągi. Oprócz samej trasy (infrastruktury torowej), projektowane będzie otoczenie nowych stacji. Na to jak to otoczenie będzie wyglądać mogą mieć wpływ mieszkańcy GZM. I z tą myślą przewodnią, aby dojścia i okolice stacji były bezpieczne i wygodne, powołano spacerory badawcze.

W ramach projektu odbyło się 12 spacerów badawczych w pięciu miejscowościach: Bytomiu, Radzionkowie, Chorzowie, Nakle Śląskim i Tarnowskich Górach. Spacerowano wzdłuż linii kolejowej, gdzie trwają budowy nowych peronów i torów Kolei Metropolitalnej.

Podczas spacerów, mieszkańcy zwracali uwagę na bardzo szeroki zakres związany z otaczającą ich codzienną przestrzenią miejską. Zauważono m.in. potrzebę rozwijania oferty kolejowej, aby szybko i sprawnie można było podróżować do Katowic. Zwracano uwagę również na przystanki autobusowe, których lokalizacja powinna być w sąsiedztwie stacji kolejowych, tak aby szybko i sprawnie można było przesiąść się z jednej formy transportu zbiorowego na drugi.



Niezwykle ważną kwestią okazało się bezpieczeństwo i komfort mieszkańców, w szczególności w godzinach wieczornych lub po zmroku. Dlatego rozmawiano też o aspektach budujących indywidualny komfort, jak oświetlenie dróg dojścia na stację oraz monitoring.

Mieszkańcy jeżdżący na co dzień na rowerach wspominali o tym, aby stacje kolejowe były wyposażone w zadaszone i monitorowane stojaki rowerowe, by spokojnie można było zostawić swój jednoślad i kontynuować podróż koleją. Dodatkowo zwrócono też uwagę na to, jak ważne są ścieżki rowerowe prowadzące do stacji.

Mocno wybrzmiewającą kwestią było również łatwe, a przede wszystkim możliwe dojście do stacji dla osób z niepełnosprawnościami, starszych, rodziców z wózkami i dziećmi (szeroko osób z ograniczoną możliwością poruszania się), czy choćby podróżnych z dużymi bagażami. Niejednokrotnie w takim celu wystarczą niewielkie zmiany jak naprawienie chodnika, niwelacja wysokich krawężników, dodatkowe przejście dla pieszych, usunięcie barierek czy dodanie schodów w miejscach w których ich nie ma, by skrócić dojście do stacji o kilka czy kilkanaście minut.

Podczas spacerów rozmawiano również o chęci uwidocznienia ważnych, godnych odwiedzenia miejsc, które jako teren, element lub rzecz charakterystyczną dla danego obszaru stanowią lokalną atrakcję. Mieszkańcy są dumni z towarzyszących im legend i historii, dlatego zależy im na szerszym zasięgu odbiorców z całej metropolii.

Wyniki spacerów:

Po zakończeniu spacerów zespół projektowy dokonał ewaluacji i podsumowania co udało się uzyskać, jakie były dobre strony spacerów i co należało by poprawić aby kolejne przyniosły jeszcze większy pożytek i zaangażowanie mieszkańców.

Całość materiałów zebrana podczas spacerów zostanie przeanalizowana, w wyniku czego powstanie raport, który zostanie upubliczniony, przekazany zainteresowanym instytucjom oraz wszystkim osobom uczestniczącym w spacerach.

Co dalej z kolejną w korytarzu północno-zachodnim?

Po zakończeniu prac infrastrukturalnych prowadzonych przez kolejarzy, zmieni się lokalizacja kilku stacji, jak również powstaną nowe (Chorzów Uniwersytet, Bytom Stroszek, czyli przesunięta dawna stacja „Bytom Północny” oraz Tarnowskie Góry Osada Jana). Powrót pociągów na tę linię i wprowadzone dwa lata temu połączenie Bytom-Gliwice ułatwią szybkie i wygodne podróże w kilku kierunkach – w stronę Gliwic, Bytomia, Chorzowa, Katowic, Tarnowskich Gór, Lublińca oraz lotniska i dalej, w kierunku Zawiercia i Częstochowy³.

Dalsze etapy projektu

Na jesień planowane są dalsze prace i konsultacje. Będą one przeprowadzane w innowacyjnej formule tzw. deliberacji zgodnie z rekomendacjami Komisji Europejskiej. Najważniejszą częścią tego etapu będzie tzw. „forum obywatelskie”. Mieszkańcy zaangażowani w tą część wybrani zostaną losowo spośród osób zainteresowanych forum obywatelskim. Będą to niejako przedstawiciele danego obszaru, z którymi odbędą się rozmowy na temat dalszego wyglądu terenów wokół stacji.

³ <https://metropoliagzm.pl/2023/04/21/bezpieczne-i-wygodne-otoczenie-stacji-kolei-metropolitalnej-zaczynaja-sie-spacery-badawcze/>



Współpraca z OECD i Komisją Europejską

W czerwcu br. OECD wraz z Komisją Europejską zaprosiło uczestników projektu pilotażowego na zorganizowane w Paryżu warsztaty dotyczące partycypacji społecznej.

W wydarzeniu tym wzięli udział przedstawiciele Polski, Słowacji, Rumunii, Włoch i Hiszpanii. Warsztaty były dobrym wydarzeniem do podzielenia się doświadczeniami, głównymi wyzwaniami i dalszymi działaniami. Pod dyskusję poddano najważniejsze wnioski na temat uczestnictwa obywateli w polityce spójności, a także główne wyzwania napotkane w pierwszych miesiącach implementacji.

Wspólnie zastanawiano się nad tym, jak lepiej wspierać przyjmowanie kultury partycypacji mieszkańców poza uczestnikami pilotażu? W jaki sposób OECD i Komisja Europejska mogą dzielić się studiami przypadków, aby zainspirować inne podmioty do udziału w partycypacji? A także, jak zapewnić partnerskie uczenie się?



Podczas grupowych rozmów z OECD i uczestnikami pilotażu dyskutowano na temat możliwości lepszego osadzenia procesów partycypacyjnych w polityce spójności. Uczestnicy zostali zaproszeni do podzielenia się pomysłami na temat tego, w jaki sposób Komisja Europejska lub OECD mogłyby lepiej wspierać przyszłe projekty pilotażowe lub cały ekosystem polityki spójności.

Warsztaty przyniosły wiele korzyści w postaci wymiany doświadczeń pomiędzy uczestnikami, jak również wspólnej nauki wprowadzania w życie procesów partycypacyjnych.

Realizacja projektu powinna zakończyć się do końca grudnia 2023 roku.

Autor

Piotr Kocjan

Główny Specjalista

w Departamencie Projektów Miejskich



KPO: priorytety działań i inwestycje dla przyszłości Polski

Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO) jest nowym programem w perspektywie 2021-2027 realizującym cele związane z odbudową i tworzeniem odporności społeczno-gospodarczej Polski po kryzysie wywołanym pandemią COVID-19 oraz służące ich realizacji reformy strukturalne i inwestycje.

Polski Program KPO jest elementem unijnego Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności, który powstał w oparciu o Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/241 z dnia 12 lutego 2021 roku, ustanawiające Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności (Dz.U. UE L 57 z 18.2.2021) oraz odpowiednie wytyczne KE.

KPO koncentruje swoje działania na sześciu europejskich filarach odpowiedzi na kryzys i budowę odporności:

1. zielona transformacja,
2. transformacja cyfrowa,
3. inteligentny i trwały wzrost sprzyjający włączeniu społecznemu,
4. spójność społeczna i terytorialna,
5. opieka zdrowotna oraz odporność gospodarcza, społeczna i instytucjonalna,
6. polityki na rzecz następnego pokolenia, takie jak edukacja i umiejętności.

W Polsce do osiągnięcia celów KPO przyczyni się realizacja sześciu komponentów (tj. 48 reform i 54 inwestycji), które rozpoczęły się po 1 lutego 2020 roku i zakończą do 31 sierpnia 2026 roku:

- A. Odporność i konkurencyjność gospodarki,
- B. Zielona energia i zmniejszenie energochłonności,
- C. Transformacja cyfrowa,
- D. Efektywność, dostępność i jakość systemu ochrony zdrowia,
- E. Zielona, inteligentna mobilność,
- F. Poprawa jakości instytucji i warunków realizacji Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności.

Na realizację celów przyjętych w KPO do sierpnia 2026 roku, planuje się wydatkowanie dostępnej dla Polski w ramach Programu sumy środków bezzwrotnych w wysokości 23,852 mld euro oraz 11,507 mld euro z części pożyczkowej. Łącznie w ramach KPO zaplanowano wydatkowanie 35,358 mld euro.

Więcej informacji na temat Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności znajduje się pod adresem: <https://www.gov.pl/web/planodbudowy>

W chwili obecnej prowadzone są rozmowy z Komisją Europejską zmierzające do rewizji Programu KPO. Finalizacja zmian winna nastąpić do końca 2023 roku. W ramach konsultacji publicznych przeprowadzonych w terminie od 18 kwietnia do 9 maja br., Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej opublikowało propozycję rewizji KPO, w której znalazły się aktualizacje zgłoszone przez resorty realizujące reformy i inwestycje. Dokumenty poddane konsultacjom publicznym zostały opublikowane pod adresem:

<https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/strony/o-funduszach/fundusze-na-lata-2021-2027/krajowy-plan-odbudowy/konsultacje-rewizji-krajowego-planu-odbudowy/>

Zgodnie z zapisami Porozumienia zawartego pomiędzy Ministerstwem Infrastruktury a CUPT w dniu 17 lutego 2023 roku, CUPT pełni rolę Instytucji Wspierającej dla Ministerstwa Infrastruktury w ramach KPO. Maksymalna wysokość środków przeznaczonych na finansowanie inwestycji transportowych, za które odpowiada Ministerstwo Infrastruktury w ramach tego instrumentu wynosi łącznie 5,78 mld euro.

CUPT w ramach KPO zajmuje się wdrażaniem inwestycji w zakresie następujących komponentów:

- A** – Odporność i konkurencyjność gospodarki,
- B** – Zielona energia i zmniejszenie energochłonności oraz komponent,
- E** – Zielona, inteligentna mobilność, których głównym założeniem jest wsparcie: linii kolejowych, taboru kolejowego, transportu intermodalnego, transportu zbiorowego (autobusy, tramwaje) oraz cyfryzacji transportu.



CUPT ogłosiło już nabory konkurencyjne dla następujących inwestycji:

E2.1.2 – Pasażerski tabor kolejowy (regionalny):

wsparcie mogą uzyskać przedsięwzięcia dotyczące inwestycji w pasażerski tabor kolejowy do przewozów regionalnych. Tabor powinien być zeroemisyjny / elektryczny oraz wyposażony w europejski system zarządzania ruchem kolejowym (European Rail Traffic Management System, ERTMS). Pula środków przeznaczona na dofinansowanie przedsięwzięć wynosi 2 162 032 705 zł. Wnioski o objęcie przedsięwzięcia wsparciem można było składać w terminie od 2 maja do 15 czerwca. Rozstrzygnięcie naboru planowane jest w IV kwartale 2023 roku.



EI.1.2 – Zero- i niskoemisyjny transport zbiorowy (autobusy):

wsparcie mogą uzyskać przedsięwzięcia dotyczące zakupu zeroemisyjnego taboru autobusowego lub niskoemisyjnego taboru autobusowego wraz z niezbędną infrastrukturą ładowania/tankowania (jeśli dotyczy) lub taboru zasilanego olejem napędowym, w tym hybrydy HEV/MHEV, dla obsługi nowoutworzonych pozamiejskich linii autobusowych lub wymiany taboru autobusowego na dotychczas funkcjonujących pozamiejskich liniach autobusowych zagrożonych likwidacją (ze względu na przestarzały tabor i/lub deficytowość linii). Pula środków przeznaczona na dofinansowanie przedsięwzięć wynosi 1 689 297 427 zł. Wnioski o objęcie przedsięwzięcia wsparciem można było składać w terminie od 17 kwietnia do 17 maja. Rozstrzygnięcie konkursu planowane jest w IV kwartale 2023 roku.

W ramach naborów niekonkurencyjnych, CUPT uruchomił już **trzy nabory w trybie ciągłym** dla zidentyfikowanych Ostatecznych Odbiorców Wsparcia w ramach następujących inwestycji:



E2.1.1 – Linie kolejowe:

zakres przedmiotowy przedsięwzięć obejmuje zadania dotyczące modernizacji linii kolejowych, które są realizowane zarówno na liniach wchodzących w skład sieci TEN-T, jak i poza tą siecią, w tym na liniach o znaczeniu regionalnym i zapewniających dostęp do węzłów, w tym na liniach kolejowych o kluczowym udziale transportu towarowego. Realizowane również będą zadania m.in. w zakresie wymiany SDIP (System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej) i centralizacji zarządzania posterunkami ruchu. Dodatkowe środki zostaną wydatkowane w celu zwiększenia przepustowości linii kolejowych (likwidacji tzw. „wąskich gardeł”), co w efekcie doprowadzi do podniesienia jakości przewozów towarowych. Dodatkowo zostaną zrealizowane działania polegające na opracowaniu dokumentacji przedprojektowej oraz projektowej dla inwestycji, których celem jest znacząca poprawa jakości lub utworzenie nowych połączeń z planowanym Węzłem Centralny Port Komunikacyjny. W ramach niniejszego naboru 24.04.2023 roku została zawarta pierwsza Umowa o Objęcie Przedsięwzięcia Wsparciem z PKP PLK S.A. na przedsięwzięcie pn. „Modernizacja linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz, na odc. Chabówka – Rabka Zaryte – Mszana Dolna oraz Limanowa – Klęczany – Nowy Sącz”.



E2.2.2 – Cyfryzacja transportu:

w ramach inwestycji przewiduje się instalację systemów SDIP, systemów kontroli i modernizację systemów dla przejazdów kolejowych,



B2.2.3 Budowa infrastruktury terminalowej offshore:

zakres przedmiotowy przedsięwzięć obejmuje budowę głębokowodnego terminalu instalacyjnego oraz budowę morskich terminali serwisowych w Łebie i Ustce.

W ramach KPO dla komponentu inwestycyjnego E2.1.3 – „Projekty Intermodalne”, planowane jest udzielenie wsparcia w celu poprawy efektywności usług transportu intermodalnego, co pozwoli na dalsze zwiększanie udziału tego typu transportu w przewozach towarowych. W związku z tym, że udzielenie wsparcia będzie możliwe dopiero po zaakceptowaniu przez Komisję Europejską programu pomocowego, CUPT w oczekiwaniu na tę decyzję, uruchomił w dniu 31 marca 2023 r. wstępną kwalifikację umożliwiającą potencjalnym beneficjentom jak najwcześniejszego rozpoczęcia prac nad realizacją przedsięwzięć z zakresu transportu intermodalnego.

Aktualne informacje na temat realizowanych przez CUPT zadań znajdują się pod adresem:

<https://www.cupt.gov.pl/fundusze-europejskie/krajowy-plan-odbudowy/>

Autorzy

Karol Brejnak

Ewa Olszak

Piotr Kot

Izabela Rogulska

Wydziału Monitoringu II
w Departamencie Monitoringu
i Programowania

 **cupt**



Udział Departamentu Kontroli i Audytu CUPT we współpracy międzynarodowej

Realizując na co dzień obowiązki wynikające z wewnętrznych, instytucjonalnych procedur należy mieć na uwadze, że mają one oparcie w przepisach prawa na poziomie krajowym, ale również i przede wszystkim na poziomie unijnym.

Prawidłowa implementacja przepisów oraz ich prowsólnotowa wykładnia stanowi bazę dla należytej realizacji projektów unijnych. Analiza doświadczeń zdobytych w toku poprzednich perspektyw finansowych pokazuje, że pomijanie lub błędne stosowanie przepisów unijnych niejednokrotnie skutkowało wadami o charakterze systemowym, które nie wynikały w żaden sposób z zaniechań lub działań naszych Beneficjentów.

Edycja ogłoszenia w przypadku zmian specyfikacji, prawidłowe rozumienie pojęcia „dysponowanie osobami i sprzętem do realizacji zamówienia”, możliwość dysponowania potencjałem podmiotu trzeciego, właściwe formułowanie przesłanek zmiany umowy („klauzule przeglądowe”), pojęcie „objektu budowlanego” na gruncie przepisów unijnych dyrektyw oraz orzecznictwa – wszystkie te zagadnienia stwarzały problemy interpretacyjne i rzutowały na realizację projektów infrastrukturalnych.

Czy możliwe było uniknięcie tego zamieszania, ucząc się na cudzych błędach i korzystając z doświadczeń państw tzw. „starej Unii”? Czy możliwe jest również, aby samemu, mając już określony bagaż wiedzy i doświadczenia, pomagać instytucjom z państw, które dopiero starają się o członkostwo we Wspólnocie? W konsekwencji, mając na uwadze korzyści, wynikające ze współpracy międzynarodowej w ramach instrumentów unijnych, CUPT aktywnie uczestniczy w pracach na forum TAIEX, Regio Peer2Peer Communities, projektach współpracy bliźniaczej oraz w bilateralnych spotkaniach z państwami, które ubiegają się o dołączenie do Wspólnoty.

Zachęcamy pracowników naszych Beneficjentów do zaangażowania w ramach wyżej wskazanych instrumentów. W niniejszym artykule wskażę, w jaki sposób możliwe jest dołączenie do danego instrumentu i jakie oferuje korzyści.

Przedstawiony zostanie także dotychczasowy i obecny wkład pracowników Departamentu Kontroli i Audytu CUPT w zakresie współpracy międzynarodowej.



Twinning (Współpraca Bliźniacza)

Projekt o nazwie „**Strengthening the capacity of the Albanian Road Authority in applying good governance practices for planning, managing, procuring, implementing and maintaining road investments**”.

Głównym beneficjentem projektu była ARA („Albanian Roads Authority” – albański zarządca dróg, odpowiednik polskiej Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad). Ideą działań na arenie międzynarodowej, było przede wszystkim wzmocnienie zdolności albańskiej instytucji w planowaniu i zarządzaniu inwestycjami, jak również zrównoważone, skuteczne i zgodne ze standardami UE utrzymanie sieci dróg krajowych.

Realizacja projektu rozpoczęła się jesienią 2019 roku i trwała przez 2 lata.

Jeden z elementów tego projektu, w którym uczestniczyli pracownicy Departamentu Kontroli i Audytu CUPT wraz z Urzędem Zamówień Publicznych oraz Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad, stanowiła pomoc w dostosowaniu obowiązującego prawodawstwa oraz odpowiednich procedur w zakresie zamówień publicznych do standardów unijnych.

Najważniejsze elementy i cele komponentu nr 1:

Nasze prace skupiły się przede wszystkim na analizie odpowiednich aktów prawnych oraz wewnętrznych procedur podmiotu „ARA”, dotyczących zamówień na roboty budowlane pod kątem ich zgodności z odpowiednimi przepisami i normami unijnymi. W efekcie czego opracowaliśmy zbiór zaleceń dotyczących ich modyfikacji, co w praktyce przełożyło się na propozycji nowej ustawy dla zamówień publicznych i całkowicie nowych aktów wykonawczych, w tym stosowania Jednolitego Europejskiego Dokumentu Zamówienia, dostosowanego do potrzeb albańskiej administracji.

Zespół złożony z pracowników CUPT (Departament Kontroli i Audytu), UZP oraz GDDKiA przeszkolił również pracowników albańskiej administracji w zakresie najlepszych praktyk zwalczania oszustw oraz postępowania z nieprawidłowościami w zamówieniach publicznych. Dostarczone zostały narzędzia w postaci list sprawdzających, które ułatwiają identyfikację ryzyk, w tym zidentyfikowanie zmowy przetargowej (tzw. „czerwone flagi”). Zespół ekspertów przekazał także wiedzę w zakresie kontraktów FIDIC (roszczenia i ich ocena). Ponadto, poszukując odpowiedzi na pytanie jakie kryteria oceny podmiotowej wykonawców i oceny ofert mogą zostać wprowadzone do dokumentacji przetargowej celem wspierania zrównoważonego rozwoju, albańska instytucja otrzymała zbiór rekomendacji w zakresie stosowania „zielonych zamówień”.

Wprowadzenie zupełnie nowych aktów prawnych w zakresie zamówień publicznych może zapobiec w przyszłości błędnemu lub braku wdrożenia norm dyrektyw unijnych i wniosków z orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości UE.

Prace w ramach projektu twinningowego nie można zaliczyć do łatwych. Jednocześnie otrzymaliśmy cenną lekcję – jak skomplikowanym procesem jest dobra legislacja, w tym wypadku wymagająca pogodzenia dotychczasowych norm krajowych z normami unijnymi, a także wymagająca wysokich zdolności w zakresie tłumaczenia, tak aby prawidłowo oddać sens przepisów unijnych.

Korzyści oraz ścieżka organizacyjna umożliwiająca wzięcie udziału w projektach typu Twinning:

Udział polskiej administracji publicznej w realizacji programów twinningowych wzmacnia międzynarodową pozycję Polski, w szczególności przyczyniając się do:

1. realizacji celów polskiej polityki rozwojowej z wykorzystaniem instrumentów i funduszy unijnych,
2. promowania polskiego know-how i polskiej marki w krajach znajdujących się w fazie politycznej i gospodarczej transformacji,

¹ [Twinning – Współpraca bliźniacza dla administracji publicznej \(msz.gov.pl\)](https://msz.gov.pl)

3. budowania pozytywnego wizerunku Polski jako kraju aktywnie promującego wartości demokratyczne, rządy prawa, gospodarkę wolnorynkową oraz dobre rządzenie,
4. rozwijania kontaktów politycznych i gospodarczych w państwach beneficjentach,
5. wpływania, poprzez konkretne działania pomocowe, na proces reformy administracji publicznej krajów beneficjentów,
6. efektywnego wykorzystywania środków z budżetu UE („odzyskujemy” część środków wpłacanych w formie składek do wspólnotowego budżetu).

W realizacji projektów bliźniaczych mogą brać udział jednostki administracji publicznej oraz podmioty posiadające status tzw. Mandated Body, a na stronie internetowej: <https://twinning.msz.gov.pl> w zakładce Możliwości Współpracy widoczne są tzw. aktualne fiszki tj. na jakie projekty możliwe jest złożenie oferty oraz informacje co do zasad składania ofert.



TAIEX

TAIEX stanowi² instrument Komisji Europejskiej pomocy technicznej i wymiany informacji.

Wspiera administrację w zakresie zbliżania, stosowania i egzekwowania prawodawstwa Unii Europejskiej, a także ułatwia dzielenie się najlepszymi praktykami.

² [TAIEX \(europa.eu\)](https://europa.eu)

Zapewnia, dostosowaną do potrzeb, fachową wiedzę w celu rozwiązania problemów poprzez:

- Warsztaty (Workshops) – eksperci z państw członkowskich UE prezentują określone obszary prawodawstwa UE podczas warsztatów dla dużej liczby beneficjentów;
- Misje eksperckie (Expert missions) – eksperci z państw członkowskich UE są wysyłani do administracji beneficjenta w celu udzielenia szczegółowych porad, dotyczących transpozycji, wdrażania lub egzekwowania określonej części prawodawstwa UE;
- Wizyty studyjne (Study visits) – grupa pięciu praktyków, przedstawicieli administracji beneficjenta bierze udział w wizycie studyjnej w jednostce administracji państwa członkowskiego UE.

Dotychczasowe spotkania i tematy prezentacji:

Przedstawiciele Departamentu Kontroli i Audytu CUPT aktywnie uczestniczą w spotkaniach z przedstawicielami administracji z: Bułgarii, Chorwacji oraz Łotwy, dzieląc się i nabywając nową wiedzę w ramach wzajemnych szkoleń, dotyczących m.in.:

- analizy ryzyka wystąpienia nieprawidłowości i nadużyć finansowych,
- nieprawidłowości i stosowania korekt w zamówieniach publicznych,
- „zielonych zamówień publicznych”, tj. zamówień uwzględniających kryteria środowiskowe,
- indeksacji wynagrodzenia wykonawcy zamówienia publicznego,
- zasad realizacji reguły „do no significant harm” (przy ogromnym wsparciu Departamentu Analiz Transportowych CUPT),
- procedur i polityk antykorupcyjnych,
- modyfikacji umów o zamówienia publiczne.

Spotkania umożliwiają nie tylko dzielenie się wiedzą, ale również nabywanie nowych informacji. Współpraca jest niezależnie kontynuowana i wpływa na

decyzję o wzięciu wspólnego udziału w kolejnych inicjatywach, przyczyniających się do rozwijania wiedzy w zakresie prawodawstwa i praktycznego wdrażania i kontrolowania projektów unijnych.

Możliwość uczestnictwa:

Pracownicy administracji państw członkowskich UE, którzy posiadają wiedzę fachową, odpowiednią dla beneficjentów TAIEX, mogą zarejestrować się jako eksperci TAIEX lub jako instytucjonalne punkty kontaktowe, wg następującej lokalizacji: [Expert Database \(europa.eu\)](https://europa.eu/expert-database)

W dalszej kolejności, w zależności od tego w jakiej konkretnej dziedzinie zarejestrowany uczestnik deklaruje wiedzę i umiejętności (np. w zakresie zamówień publicznych), eksperci TAIEX mogą być zapraszani, jako prelegenci na seminaria, warsztaty, misje eksperckie lub gościć wizyty studyjne dopasowane do ich profilu.

Zalecane jest również zapoznanie się z często zadawanymi pytaniami dla ekspertów (Frequently Asked Questions (FAQs) for TAIEX experts), który to szczegółowy poradnik zdecydowanie ułatwi rejestrację i następnie pomoże rozwiązać wszelkie wątpliwości co do partycypacji w pracach TAIEX.



Regio Peer2Peer Communities

Społeczności Peer2Peer Regio to sieć urzędników administracji regionalnej i krajowej, którzy łączą siły, dzieląc się swoją wiedzą i praktykami, aby efektywniej wykorzystywać środki unijne z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Funduszu Spójności i Funduszu Sprawiedliwej Transformacji.

W ramach społeczności funkcjonują obecnie następujące grupy tematyczne:

- Circular Economy,
- State Aid,
- DNSH Principle,
- ACB Roadmaps,
- Embedding Cooperation,
- Citizen Participation,
- Digital administration and IT systems in managing Cohesion funds,
- Public Procurement,
- Selection of Operations;
- NRRP- Cohesion Policy.

Przedstawiciel Departamentu Kontroli i Audytu (Przemysław Ostrowski) bierze aktywny udział w pracach grupy „Public procurement” („Zamówienia publiczne”), jako tzw. „champion”, czyli osoba odpowiedzialna za współpracę przy organizowaniu spotkań grupy i proponowaniu tematyki spotkań, a następnie za przygotowanie i wygłoszenie prezentacji oraz następnie odpowiedzi na pytania i moderowanie dyskusji.

Dotychczasowe spotkania i tematy prezentacji:

1. „Zielone zamówienia publiczne”.

W ramach niniejszej prezentacji zdefiniowano pojęcie „zielonych zamówień” oraz ramy prawne dla ich zastosowania. Wskazano podstawy prawne dyrektyw zamówieniowych oraz orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości UE (C-513/99, C-448/01, T-331/06, C-368/10), które w jasny sposób formułuje warunki dopuszczalności stosowania „zielonych kryteriów”. Przedstawiono informacje, jak w ramach systemów prawnych innych państw członkowskich, zostały unormowane „zielone zamówienia” (na przykładzie Republiki Włoskiej i Królestwa Hiszpanii), tj. w których takie kryteria są, w określonych przypadkach, obowiązkowe. Przywołano przykładowe kryteria oceny ofert, które uwzględniają kwestie środowiskowe oraz

wskazano, na podstawie hiszpańskiej publikacji, jakie są najczęściej popełniane błędy w stosowaniu „zielonych kryteriów”.

2. „Klauzula indeksacyjna – wielowskaźnikowa”, wraz z omówieniem działania tzw. „kalkulatora GUS”.

W ramach niniejszej prezentacji omówiono sposób konstruowania klauzuli indeksacyjnej wielowskaźnikowej oraz jak, posiadając wszystkie wymagane dane, możliwe jest jej szybkie przeliczenie, przy wykorzystaniu „kalkulatora GUS”.

3. „Klauzula indeksacyjna – jednowskaźnikowa”, wraz z omówieniem działania tzw. „kalkulatora GUS”.

W ramach niniejszej prezentacji omówiono sposób konstruowania klauzuli indeksacyjnej jednowskaźnikowej oraz jak, posiadając wszystkie wymagane dane, możliwe jest jej szybkie przeliczenie, przy wykorzystaniu „kalkulatora GUS” oraz skomentowano stanowisko „SIDIR”, co do wskaźnika informującego jaka część wynagrodzenia nie powinna podlegać waloryzacji.

Przedstawiciel bułgarskiego Ministerstwa Transportu i Komunikacji, pełniącego rolę Instytucji Zarządzającej dla Programu Operacyjnego: Transport i Infrastruktura Transportowa omówił z kolei sposób konstruowania klauzuli indeksacyjnej w bułgarskich kontraktach infrastrukturalnych.

4. Najlepsze praktyki w zakresie tzw. „zielonych zamówień”.

W ramach niniejszej prezentacji omówione zostały przykładowe kryteria oceny ofert, dotyczące efektywności energetycznej budynku oraz emisji CO₂ i innych szkodliwych cząstek przez zamawiane pojazdy. Przedstawiono reguły konstruowania zapisów szwedzkich kontraktów, które uwzględniają kwestie środowiskowe, a także informacje w zakresie polskich i hiszpańskich doświadczeń w zakresie stosowania zużytych opon w technologii tzw. asfaltu gumowego (mieszanki asfaltu drogowego z rozdrobnioną gumą z opon samochodowych).



Możliwość szerokiego, darmowego uczestnictwa

Uczestnicy szeroko rozumianego świata „funduszy unijnych” mogą uczestniczyć w pracach wyżej wymienionych grup, zarówno jako słuchacze, jak i zostać „championem” grupy.

Sposób dołączenia do grupy/grup:

- **Utworzenie konta – EU login**

Należy wejść na stronę internetową „FUTURIUM”

[REGIO Peer2Peer Communities | Futurium \(europa.eu\)](https://www.europa.eu/REGIO-Peer2Peer-Communities-Futurium)

W zakładce Zaloguj znajduje się link Założenie konta ([Create an account](#))

- **posiadając już konto oraz logując się na stronie FUTURIUM możemy wybrać i dołączyć do interesującej nas grupy**, otrzymywać powiadomienia na wskazane konto mailowe, w tym informacje o planowanych spotkaniach grupy z linkiem do zapisów. Możliwe jest również przeglądanie efektów dotychczasowych prac (prezentacje, opracowania) oraz dyskusja na forum i zamieszczanie własnych materiałów.

Spotkania bilateralne

Przedstawiciele Departamentu Kontroli i Audytu CUPT uczestniczyli w spotkaniach bilateralnych z delegacjami m.in. następujących państw:



Chorwacja – spotkanie miało miejsce jeszcze przed wstąpieniem Chorwacji do Unii Europejskiej. Przedstawiono informacje co do zakresu kontroli projektów infrastrukturalnych, w tym kontroli zamówień publicznych. Omówione zostały szczegółowo kwestie taryfikatora korekt finansowych, w tym jakie nieprawidłowości zidentyfikowane przez CUPT skutkowały koniecznością nałożenia korekt finansowych. Przedstawiono również tematykę zagadnień, które podlegają sprawdzeniu w ramach kontroli na miejscu oraz kwestie prawno-definicyjne pojęcia nieprawidłowości.



Mołdawia, której 23 czerwca 2022 r. na szczycie Rady Europejskiej unijni przywódcy przyznali status kraju kandydującego do Unii Europejskiej.

W trakcie spotkania omówiono mechanizmy kontrolne w projektach unijnych, na poszczególnych etapach ich realizacji (wniosku o dofinansowanie, umowy o dofinansowanie oraz wniosku o płatność). Szczegółowo omówiono temat nieprawidłowości w procedurze zawierania umowy i nakładania korekt finansowych, w oparciu o dwie możliwe metody. Pierwszą z nich jest metoda wskaźnikowa, stosowana w przypadku, gdy nie jesteśmy w stanie oszacować finansowego wpływu naruszenia i stosujemy stawki procentowe korekt ustalone w drodze polskiego rozporządzenia. Drugą zaś jest metoda dyferencyjna, wybierana gdy ustalimy korektę jako konkretną kwotę, wynikającą np. z naruszenia polegającego na nieuzasadnionym odrzuceniu oferty, która była tańsza niż oferta zwycięska.

Przedstawiono również szczegółowe informacje, jakie nieprawidłowości były przedmiotem ustaleń w zakresie kontroli procedur zawierania umów (w tym o charakterze systemowym, wynikającym z niedostosowania polskiej ustawy Prawo zamówień publicznych do dyrektyw unijnych w zakresie zamówień publicznych, a które w przeszłości sprowadziły sporo zamieszania w systemie wdrażania środków unijnych).

Reasumując Departament Kontroli i Audytu aktywnie uczestniczy w działaniach, dotyczących współpracy międzynarodowej, w formule samodzielnej lub współdziałając z innymi Departamentami CUPT. Działania te przynoszą wiele

korzyści uczestnikom, zarówno po polskiej stronie, jak i naszych zagranicznych gości i partnerów. W ten sposób pracownicy kontroli podnoszą swoje umiejętności, doskonaląc „warsztat kontrolera”, ale także dzielą się własną wiedzą i doświadczeniami podnosząc poziom wiedzy i umiejętności przedstawicieli z innych państw członkowskich. Uzyskują również, sami zarazem udostępniając, gotowe instrumenty i wytyczne/rekomendacje np. w postaci list sprawdzających, zestawień „czerwonych flag”, czy też własne analiz ryzyka i elementów wewnętrznych procedur, związanych z działaniami przeciwko nadużyciom, a także procedury antykorupcyjne.

Dodatkowo zauważyć należy, że na omawianych w artykule spotkaniach Regio Peer2 Peer coraz bardziej zauważany jest udział polskiej strony, wielu spośród słuchaczy jest przedstawicielami polskich instytucji, polscy pracownicy prowadzą prezentacje i szkolą uczestników, nie tylko w ramach grupy „Public Procurement”, ale także przykładowo w ramach grupy „Do no significant harm” (również przedstawiciele CUPT).

Kolejne, podejmowane w zakresie współpracy międzynarodowej inicjatywy, z pewnością przyczynią się do zwiększenia potencjału pracowników CUPT i instytucji państw członkowskich UE lub państw dopiero starających się o to członkostwo. Angażowanie się w tę współpracę wpływa również na pozytywne postrzeganie naszej instytucji tj. jako posiadającej w swym gronie specjalistów, którzy zawsze chętnie są gotowi dzielić się swą wiedzą i doświadczeniem, do czego również zachęcamy naszych Beneficjentów, w ramach wymienionych w niniejszym artykule możliwości.

Autor

Przemysław Ostrowski

Departament Kontroli i Audytu



Transport dla wszystkich





FEniKS: Oddziaływanie projektów transportowych na grupy narażone na dyskryminację ze względu na różne przesłanki

Zgodnie z wymogami Komisji Europejskiej (KE), Instytucja Zarządzająca (IZ) FENiKS w początkowym okresie wdrażania, jeszcze przed ogłoszeniem konkursów, powinna przygotować analizę wskazującą na jakie grupy narażone na dyskryminację, oddziałuje lub może oddziaływać Program. Dyskryminacja może dotyczyć różnych przesłanek, tj. płci (równość kobiet i mężczyzn), rasy, wieku, religii, tożsamości płciowej, orientacji seksualnej, pochodzenia oraz niepełnosprawności. IZ przekazała zadanie Centrum Unijnych Projektów Transportowych (dalej: CUPT), w związku z pełnieniem przez jednostkę funkcji Instytucji Pośredniczącej dla FENiKS. W konsekwencji powstała analiza ex-ante oddziaływania projektów transportowych na grupy będące w niekorzystnej sytuacji.

Przesłanki prawne

Perspektywa finansowa 2021 – 2027 (podobnie jak poprzednie perspektywy) uregulowana została przez organy Unii Europejskiej (UE) w szeregu dokumentów i aktów prawnych, do których respektowania zobligowane są poszczególne kraje członkowskie. W kontekście niniejszej analizy szczególne znaczenie mają zapisy wynikające z Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24.06.2021 roku, ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej (dalej: Rozporządzenie ogólne) oraz Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1058 z dnia 24.06.2021 roku w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności (dalej: Rozporządzenie EFRR i FS). Dokumenty te określają ramy finansowe i sposób wydatkowania środków w bieżącej perspektywie finansowej. Na potrzeby opracowania analizy, szczególnie skupiono się na zapisach wskazanych aktów, które wprost odnoszą się do obowiązku realizacji założeń horyzontalnych Unii Europejskiej w zakresie równego traktowania i przeciwdziałania dyskryminacji w ramach wydatkowania środków wspólnotowych.

W kontekście Rozporządzenia ogólnego należy zwrócić uwagę na preambułę, a konkretnie jej punkt 6, w którym wskazano:



Państwa członkowskie i Komisja powinny dążyć do wyeliminowania nierówności i do promowania równości kobiet i mężczyzn oraz do uwzględniania perspektywy płci, a także do zwalczania dyskryminacji ze względu na płeć, rasę lub pochodzenie etniczne, religię lub światopogląd, niepełnosprawność, wiek lub orientację seksualną. Fundusze nie powinny wspierać działań przyczyniających się do jakichkolwiek form segregacji lub wykluczenia, a w przypadku finansowania infrastruktury powinny zapewniać dostępność dla osób z niepełnosprawnościami.





Konsekwencją powyższego zapisu jest artykuł 9 w Rozporządzeniu ogólnym, zatytułowany „Zasady horyzontalne”:

1. Państwa członkowskie i Komisja zapewniają poszanowanie praw podstawowych oraz przestrzeganie Karty Praw Podstawowych Unii Europejskiej w procesie wdrażania Funduszy.
2. Państwa członkowskie i Komisja zapewniają, by równość mężczyzn i kobiet oraz uwzględnianie aspektu i perspektywy płci brano pod uwagę i propagowano w całym procesie przygotowywania, wdrażania, monitorowania, sprawozdawczości i ewaluacji programów.
3. Państwa członkowskie i Komisja podejmują odpowiednie kroki w celu zapobiegania wszelkiej dyskryminacji ze względu na płeć, rasę lub pochodzenie etniczne, religię lub światopogląd, niepełnosprawność, wiek lub orientację seksualną podczas przygotowywania, wdrażania, monitorowania, sprawozdawczości i ewaluacji programów. W procesie przygotowywania i wdrażania programów należy w szczególności wziąć pod uwagę zapewnienie dostępności dla osób z niepełnosprawnościami.

Analizując uregulowania prawne związane z działaniami na rzecz równości szans i niedyskryminacji, nie wolno zapomnieć o Konwencji o Prawach Osób Niepełnosprawnych (dalej: KPON), która została przyjęta 13 grudnia 2006 roku. W Polsce weszła w życie dopiero 25 października 2012 roku (Dz. U. 2012, poz. 1169). Konwencja jest umową międzynarodową Organizacji Narodów Zjednoczonych dotyczącą praw człowieka. Jej celem jest ochrona praw i godności osób z niepełnosprawnościami. W Konwencji można znaleźć zapisy wskazujące w jaki sposób należy respektować prawa osób z różnymi niepełnosprawnościami oraz w jaki sposób tworzyć realia życia społecznego, gospodarczego, politycznego, kulturalnego, aby spełniały kryteria dostępności dla osób z różnymi potrzebami wynikającymi z niepełnosprawności. Zgodnie z artykułem 2 Konwencji, Dyskryminacja ze względu na niepełnosprawność” oznacza jakiegokolwiek różnicowanie, wykluczanie lub ograniczanie ze względu na niepełnosprawność, gdzie celem lub skutkiem jest naruszenie lub zniweczenie uznania, korzystania lub wykonywania wszelkich praw człowieka i podstawowych wolności na zasadzie równości z innymi osobami. Obejmuje to wszelkie przejawy dyskryminacji, w tym odmowę racjonalnego usprawnienia.

Obowiązek przeciwdziałania wszelkim formom dyskryminacji na poziomie UE wynika także z Karty Praw Podstawowych (dalej: KPP), która weszła w życie 1 grudnia 2009 roku. Każde państwo członkowskie UE zobowiązane jest do jej stosowania. W treści Karty znaleźć można zapisy wprost odnoszące się do kwestii równego traktowania i przeciwdziałania dyskryminacji. Zawarte zostały one w następujących artykułach w części Karty zatytułowanej „Równość”. Z zapisów zawartych w KPP wynika przede wszystkim, że **przeciwdziałanie nierównemu traktowaniu i dyskryminacji wpisuje się w podstawowe wartości Unii Europejskiej**. Z treści KPP wynika także, że dozwolone i zgodne z literą prawa są tzw. działania wyrównawcze na rzecz równości kobiet i mężczyzn. Ich celem jest wyrównywanie szans grup szczególnie narażonych na dyskryminację i wykluczenie społeczne poprzez podejmowanie dedykowanych aktywności i/lub wdrażanie szczególnych rozwiązań na korzyść osób/grup faktycznie doświadczających nierówności. Co do zasady, działania wyrównawcze – często sprowadzające się do preferencyjnego traktowania lub oferowania szerszego, bardziej kompleksowego wsparcia grupom szczególnie narażonym na dyskryminację lub wykluczenie społeczne – możliwe są do realizacji przez określony czas, tj. przez okres występowania nierówności.



Potwierdzeniem w Karcie Praw Podstawowych UE możliwości stosowania działań wyrównawczych jest zapis zawarty w artykule 23 Karty zatytułowanym „Równość kobiet i mężczyzn”:

Zasada równości nie stanowi przeszkody w utrzymywaniu lub przyjmowaniu środków zapewniających specyficzne korzyści dla osób płci niedostatecznie reprezentowanej.

FEnIKS

Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko (FEnIKS) zakładają, że projekty realizowane w ramach poszczególnych celów szczegółowych (w tym transportowych) będą na każdym etapie: projektowania, wdrażania i w okresie trwałości, uwzględniać zasadę niedyskryminacji w celu zapobiegania wszelkim formom dyskryminacji ze względu na płeć, rasę, pochodzenie etniczne, religię lub światopogląd, niepełnosprawność, wiek lub orientację seksualną. Ma się to wyrażać w konieczności zapewnienia wszystkim osobom jednakowego dostępu do m.in. produktów, usług i infrastruktury transportowej. Rezultaty projektów będą miały ogólnodostępny charakter i oferując dostępne dla społeczeństwa rozwiązania bez dyskryminacji ze względu na przywołane powyżej cechy, a sama treść projektów nie będzie dyskryminacyjna. W celu zapewnienia równego dostępu do informacji również osobom z państw trzecich, działania informacyjne dla pasażerów prowadzone będą w językach obcych, np. angielskim czy ukraińskim, stanowiąc wydatek kwalifikowalny w realizowanych projektach.

Szczególnym adresatem działań finansowanych z Programu FEnIKS będą osoby w niekorzystnej sytuacji: osoby z niepełnosprawnościami, osoby starsze, kobiety, młodzież i dzieci. Jedno z założeń uwypukla dostosowanie miejskiej infrastruktury transportowej, w tym środków transportu zbiorowego, do specyficznych potrzeb wszystkich potencjalnych osób w niekorzystnej sytuacji. Wśród kryteriów oceny wniosków projektowych, premiowane będą działania wyrównujące szanse ww. grup zagrożonych dyskryminacją.

Zapisy FEnIKS wskazują również, że wdrażanie wsparcia odbywać się będzie z poszanowaniem fundamentalnych praw człowieka określonych w Karcie Praw Podstawowych Unii Europejskiej, w tym m.in.: Ochroną danych osobowych, Wolnością wyboru zawodu i prawem do podejmowania pracy, Wolnością prowadzenia działalności gospodarczej, Prawem własności, Równością wobec prawa, Niedyskryminacją, Równością kobiet i mężczyzn, Integracją osób niepełnosprawnych, Ochroną środowiska, Prawem do dobrej administracji, Prawem dostępu do dokumentów, Prawem do skutecznego środka prawnego i dostępu do bezstronnego sądu, Możliwością zwracania się do Europejskiego Rzecznika Praw Obywatelskich w przypadkach niewłaściwego administrowania w działaniach instytucji, organów i jednostek organizacyjnych Unii, z wyłączeniem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej wykonującego swoje funkcje sądowe. W całym procesie przygotowywania, wdrażania, monitorowania, sprawozdawczości i ewaluacji FEnIKS mają być uwzględniane zasady transparentności, równości szans kobiet i mężczyzn, przeciwdziałania dyskryminacji z jakichkolwiek przesłanek prawnie niedozwolonych, a także zrównoważonego rozwoju. Realizowane inwestycje będą uwzględniały działania ujęte w Europejskim Akcie o Dostępności (dalej EAA), ustawie z dnia 19 lipca 2019 roku o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami (dalej: ustawa o zapewnianiu dostępności), oraz Rozporządzeniu UE 1300/2014 w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (dalej: TSI PRM).

Wsparcie ze środków FEnIKS będzie udzielane wyłącznie projektom i beneficjentom, którzy przestrzegają przepisów antydyskryminacyjnych. W przypadku, gdy beneficjentem jest jednostka samorządu terytorialnego (lub podmiot przez nią kontrolowany lub od niej zależny), która podjęła jakiegokolwiek działania dyskryminujące lub sprzeczne z zasadami, wsparcie w ramach polityki spójności nie zostanie udzielone.



Główne wnioski z analizy

Podstawowe wnioski nasuwające się z analizy zebranego materiału to:

Zapisy ujęte w programie FEnIKS są spójne z kluczowymi dokumentami i aktami prawnymi

W treści Programu ujęto zapisy odnoszące się do realizacji założeń horyzontalnych. Zapisy te w sposób bezsprzeczny potwierdzają obowiązek realizacji zasady równości szans kobiet i mężczyzn oraz realizacji zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności osób z niepełnosprawnościami. Zapisy te mają jednak charakter dość ogólny, wskazując przede wszystkim zgodność z kluczowymi dokumentami i aktami prawnymi. Treści ujęte w Programie FEnIKS są spójne z tymi w kluczowych dokumentach i aktach prawnych o wymiarze europejskim i krajowym, tj. Rozporządzeniu ogólnym, Rozporządzeniu EFRR i FS, KPP, KPON, Wytycznych równościowych oraz Umowie Partnerstwa. Zaznaczyć jednak tutaj należy, że zgodność Programu z powyższymi regulacjami w znacznej mierze zależy będzie od tego, w jaki sposób podjęte zostaną działania i wdrożone rozwiązania sprzyjające faktycznej realizacji obydwu zasad horyzontalnych.

Realizacja FEnIKS ma wpływ na poszczególne grupy narażone na dyskryminację

Z diagnozy wynika, że realizacja FEnIKS ma wpływ na poszczególne grupy narażone na dyskryminację (w oparciu o przesłanki z Rozporządzenia ogólnego i KPP), a w konsekwencji na ich wykluczenie społeczne. Potwierdzone to zostało podczas analizy dotyczącej sytuacji różnych grup społecznych zagrożonych dyskryminacją. Działania prowadzone w ramach Programu bezsprzecznie mają wpływ w odniesieniu do kryterium płci i niepełnosprawności oraz wieku, a zatem tych przesłanek na które w największym zakresie jest zwracana uwaga w równościowych zasadach horyzontalnych. Program wpływa jednak także na sytuację grup społecznych wyróżnionych ze względu na rasę, narodowość i pochodzenie etniczne oraz religię i wyznanie. W najmniejszym stopniu odnosi się do grup wyróżnionych ze względu na orientację seksualną i tożsamość płciową.

Zgodnie z przyjętymi założeniami, projekty realizowane w ramach FEnIKS muszą na każdym etapie: projektowania, wdrażania i w okresie trwałości uwzględniać zasadę niedyskryminacji w celu zapobiegania wszelkim formom wykluczenia ze względu na płeć, rasę, pochodzenie etniczne, religię lub światopogląd, niepełnosprawność, wiek lub orientację seksualną. Musi się to wyrażać w konieczności zapewnienia wszystkim osobom jednakowego dostępu m.in. do produktów, usług i infrastruktury. Założenia te muszą być uwzględnione w systemie wdrażania FEnIKS.

Zasady uniwersalnego projektowania pomagają budować transport publiczny w pełni komfortowy dla każdego pasażera, bez wyjątku

W ramach działań finansowanych z FEnIKS wskazane jest zastosowanie obowiązku stosowania projektowania uniwersalnego z uwzględnieniem potrzeb osób z niepełnosprawnościami, o ile to będzie możliwe w danym projekcie.

Dzięki zasadom uniwersalnego projektowania powstaje dla użytkownika produkt łatwy do skorzystania, niewymagający wysiłku ani umysłowego ani fizycznego i dużego planowania przed podróżą. Taka prostota i dopasowanie do potrzeb użytkownika zwiększa konkurencyjność transportu publicznego wobec transportu



indywidualnego – idąc w parze z ambitnymi celami FEnIKS w zakresie ograniczania emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczenia powietrza.

Należy zauważyć, że uniwersalne projektowanie i planowanie w transporcie na dłuższą metę generuje dla organizatorów transportu (a więc beneficjentów FEnIKS) zyski, a nie straty, przyciągając nowych pasażerów. Projektowanie uniwersalne również wpływa na funkcjonowanie przewoźników. Niskopodłogowy tabor przyspiesza i ułatwia wymianę pasażerów na przystankach i na stacjach, ograniczając opóźnienia. W dużych aglomeracjach dostępność stacji i przystanków ułatwia zarządzanie potokami pasażerów w godzinach szczytu.

Uniwersalność i intuicyjność powinna dotyczyć całego systemu transportu publicznego. Dostępność jednego środka transportu nie oznacza, że pasażer wybierze się w podróż w sytuacji, w której na przykład nie może dojechać do tego środka transportu z miejsca zamieszkania z powodu niedostępnego taboru na innej linii. Dostępny peron kolejowy i prowadząca na niego winda z kładki, pozostaną nadal niedostępne dla pasażera z ciężką walizką czy rodzica z dzieckiem w wózku, jeśli na przykład od pobliskiego przystanku komunikacji miejskiej nadal prowadzą tylko wysokie schody.

Realizacja założeń horyzontalnych ma miejsce w ramach zarządzania personelem projektu

Obydwie zasady horyzontalne muszą mieć odzwierciedlenie w sposobie zarządzania personelem projektu przez beneficjenta wsparcia i w IP. W ramach zarządzania osobami zatrudnionymi w projekcie, bezwzględnie respektowane powinny być podstawowe przepisy dotyczące równego traktowania w zatrudnieniu, wynikające z obowiązujących regulacji prawnych, a zwłaszcza z ustawy z dnia 26 czerwca 1974 roku Kodeks pracy (wraz z późniejszymi zmianami) oraz ustawy z dnia 3 grudnia 2010 roku o wdrożeniu niektórych przepisów Unii Europejskiej w zakresie równego traktowania. Podobnie musi być wśród personelu IP.

W ramach programu można zidentyfikować obszary o neutralnym charakterze względem realizacji założeń horyzontalnych

Mając na uwadze specyfikę Programu FEnIKS można wskazać obszary, w przypadku których Program najprawdopodobniej będzie mieć neutralny wpływ na zasadę równości kobiet i mężczyzn oraz równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami.

Obszary te powiązane będą przede wszystkim z działaniami związanymi z gałęzią transportu morskiego i śródlądowego oraz intermodalnego, gdzie możliwy jest zakup specjalistycznego sprzętu lub systemów poprawiających bezpieczeństwo.

Niemniej jednak należy tutaj zaznaczyć, że w powyższych obszarach realizacja założeń horyzontalnych zawsze powinna mieć zastosowanie na poziomie zarządzania personelem projektu.

Działania informacyjno-promocyjne oraz edukacyjne dotyczące założeń horyzontalnych powinny być realizowane na szeroką skalę

Jak zostało wskazane wcześniej, realizacja założeń horyzontalnych jest możliwa w ramach zarządzania personelem projektu, projektów/działań dedykowanych do osób fizycznych czy wreszcie w ramach projektów wypracowujących rozwiązania adresowane do odbiorczyń/ odbiorców technologii, produktów i usług. Mając na uwadze, że wnioskodawcy i beneficjenci mogą nie dysponować kwalifikacjami i kompetencjami w zakresie ujmowania w sposób praktyczny założeń horyzontalnych w treści wniosku o dofinansowanie oraz dalszego wdrażania tych założeń w ramach projektu, **kluczowa jest realizacja licznych działań informacyjno-promocyjnych oraz edukacyjnych w tym zakresie**, zarówno w wersji online, jak i na spotkaniach/szkoleniach stacjonarnych. **Ważne, aby działania informacyjno-promocyjne oraz edukacyjne były ściśle powiązane z obszarem interwencji FEnIKS, wskazując w sposób praktyczny przełożenie założeń horyzontalnych na konkretne działania projektowe.**

Autorka

Edyta Boratyńska-Karpiej

Koordynatorka ds. zasad

równościowych i dostępności





Ukraina – UE – Solidarity Lanes

32. spotkanie Transportowego Obserwatorium Badawczego

Pierwsze spotkanie Transportowego Obserwatorium Badawczego (TOB) związane z agresją Rosji na Ukrainę odbyło się 21 czerwca, niespełna rok temu. W atmosferze silnego przejęcia sytuacją, zastanawialiśmy się nad tym jaki jest i będzie wpływ sąsiadującej wojny na nasz, ale również globalny transport i inwestycje transportowe.

Mijające dni i miesiące trwających walk za granicami kraju oraz chęć wsparcia i wypracowania adekwatnych rozwiązań, skłoniły nas do organizacji kolejnego spotkania TOB, dedykowanego transportowi z i na Ukrainę. 23 maja br. odbyło się webinarium pt. Ukraina – UE – Solidarity Lanes.

Celem spotkania z udziałem szerokiego grona ekspertów było zdiagnozowanie obecnego stanu problemów transportowych, a także dyskusja o sposobach niwelowania problemów w zakresie wymiany handlowej między UE a Ukrainą.

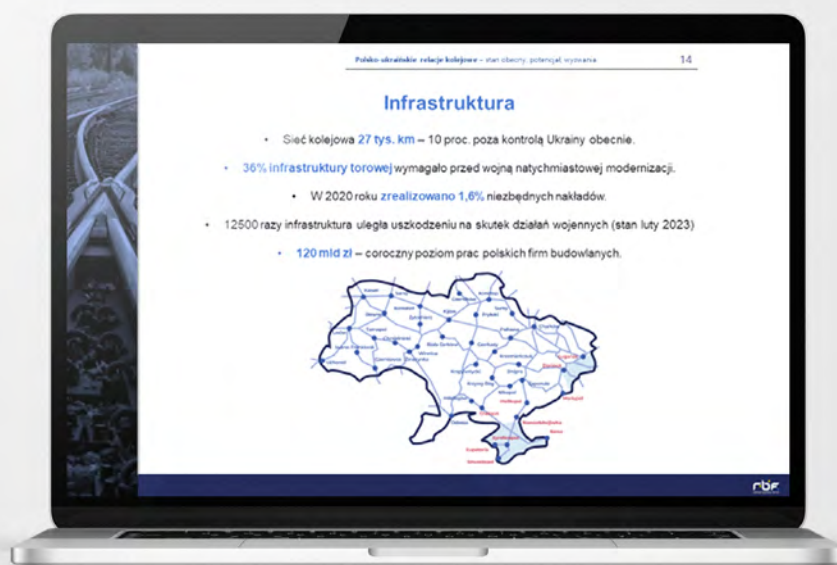
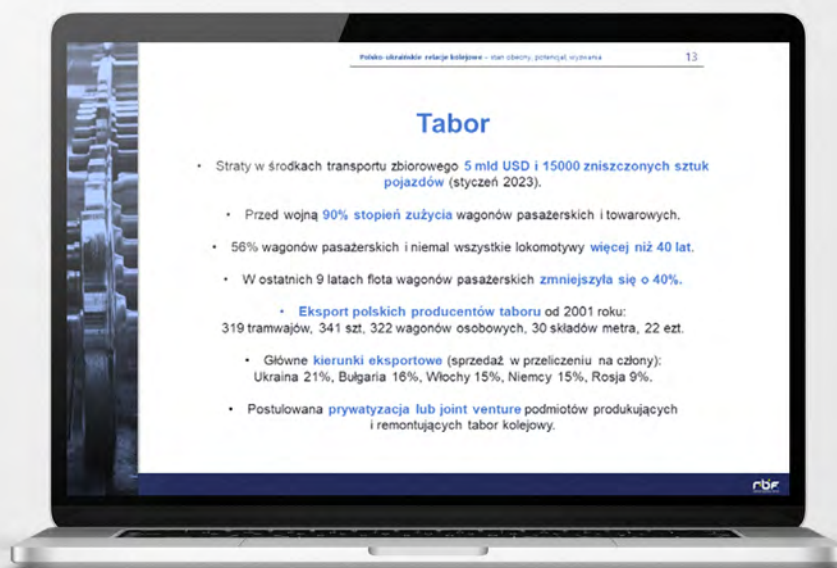
Trwający na terytorium Ukrainy konflikt zbrojny doprowadził do zniszczenia znacznej części infrastruktury Ukrainy (w tym infrastruktury kolejowej). Konieczne jest więc poczynienie inwestycji mogących utrzymać przepustowość przejść granicznych oraz umożliwiających transport kolejowy między Ukrainą a państwami członkowskimi Unii Europejskiej. Niezbędne jest też nawiązanie i poszerzenie współpracy między instytucjami UE, państwami członkowskimi a Ukrainą oraz Mołdawią, która również może brać czynny udział w transporcie towarów.

Komisja Europejska (KE) w komunikacie do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów zaprezentowała „Plan działań na rzecz korytarzy solidarnościowych między UE a Ukrainą, ułatwiających wywóz produktów rolnych z Ukrainy i handel dwustronny między Ukrainą a UE”. Unia zobowiązała się do wspierania gospodarki i wsparcia ożywienia gospodarczego w Ukrainie, a także do działania na rzecz stabilizacji światowych rynków żywności i zwiększenia bezpieczeństwa żywnościowego na świecie. Wspólnym wyzwaniem jest zatem umożliwienie Ukrainie prowadzenia planowanego przez nią wywozu towarów, dalsze sprzyjanie lokalnej produkcji oraz zapewnienie znaczącej poprawy jakości sieci połączeń z Europą – zarówno na potrzeby wywozu, jak i przywozu.

Główne wnioski ze spotkania

Transport kolejowy

Kolej w Ukrainie to drugi pod względem wielkości system transportu kolejowego w regionie Europy Środkowo-Wschodniej, niezbędny dla rozwoju gospodarki państwa o ogromnym potencjale.



Choć ukraińska kolej ma swoje problemy i ograniczenia, to po rosyjskiej napaści udowodniła, że zastąpienie jej innym, zbliżonym pod względem efektywności sposobem przewozu pasażerów i towarów jest praktycznie niemożliwe. Największe potrzeby związane z ewakuacją obywateli Ukraina ma już za sobą. Całkowita blokada portów na Morzu Czarnym została zniesiona. Mimo wszystko jednak jasne jest, że bez poprawy jakości połączeń kolejowych z sąsiednimi krajami, trudno będzie temu państwu odbudować się i odnieść sukces gospodarczy. Wydaje się, że – ze względów przede wszystkim politycznych i geograficznych – Polska ma szansę na odegranie tutaj znaczącej roli.

Po rosyjskiej inwazji na Ukrainę zmieniły się priorytety w odniesieniu do korytarzy transportu dóbr w naszej części Europy. Polska kolej również widzi te wyzwania i dzięki prowadzonym inwestycjom (w tym w znacznej mierze finansowanych z funduszy UE), może być wykorzystywana w regionie Europy Środkowej jako konkurencyjny środek transportu osób i towarów.

Transport morski

Nowy korytarz Transeuropejskiej Sieci Transportowej wiedzie od Morza Bałtyckiego do Morza Czarnego i Morza Egejskiego. Naturalną jego częścią są zatem porty morskie: zarówno w północnej, jak i południowej części Europy Środkowej, w tym największe polskie porty morskie: Gdańsk, Gdynia i Szczecin-Świnoujście. Zwiększają one swoją pojemność m.in. dzięki realizacji projektów dofinansowanych z funduszy UE. Wpływ wszystkich działań odczuwalny jest także w mniejszych portach, takich jak np. Kołobrzeg.

Fundusze UE w ramach Solidarity Lanes – szanse dla beneficjentów

18 stycznia 2023 roku zakończył się nabór wniosków w konkursie rozpoczętym we wrześniu 2022 roku. Konkurs organizowała Komisja Europejska (KE) wraz z Europejską Agencją Wykonawczą ds. Klimatu, Infrastruktury i Środowiska (CINEA). Nabór dotyczył projektów z sektora transportu w ramach Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF). Był to drugi nabór wniosków w ramach nowej perspektywy finansowej CEF na lata 2021-2027. W konkursie złożono ogółem 30 wniosków o łącznej wartości prawie 3,7 mld euro, które uzyskały akceptację Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej.

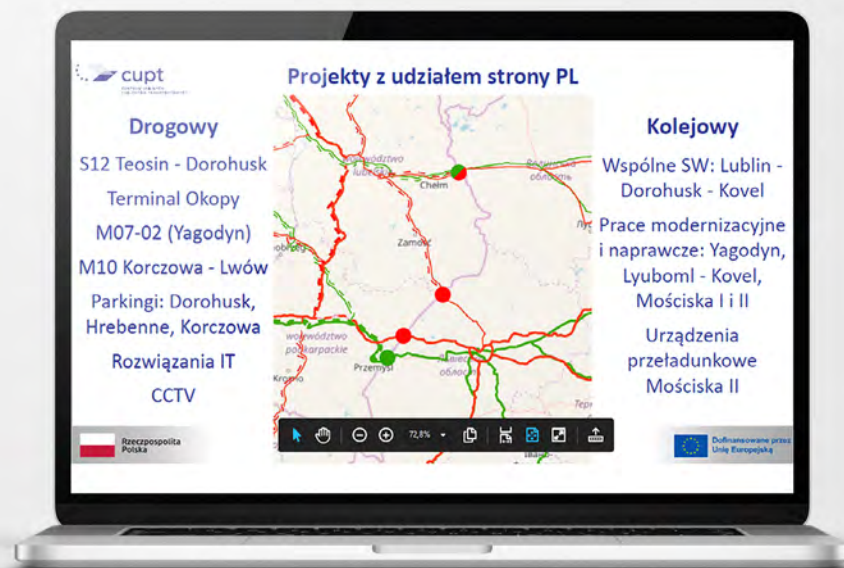
Zgodnie z opracowanymi przez Komisję Europejską zasadami konkursu, w przedmiotowym naborze premiowane są wnioski wpisujące się w:

- inicjatywę tzw. Korytarzy Solidarności (Solidarity Lanes), mającą na celu ułatwienie eksportu i importu pomiędzy Ukrainą a UE, szlakami lądowymi i przez porty morskie, a także wnioski, których zakres jest związany z nową sytuacją wywołaną przez inwazję Rosji na Ukrainę,
- ideę tzw. Inteligentnych Miast (Smart Cities) w rozumieniu Komunikatu KE ws. 100 Climate Neutral and Smart Cities.

Wnioski zostały złożone w ramach następujących priorytetów:

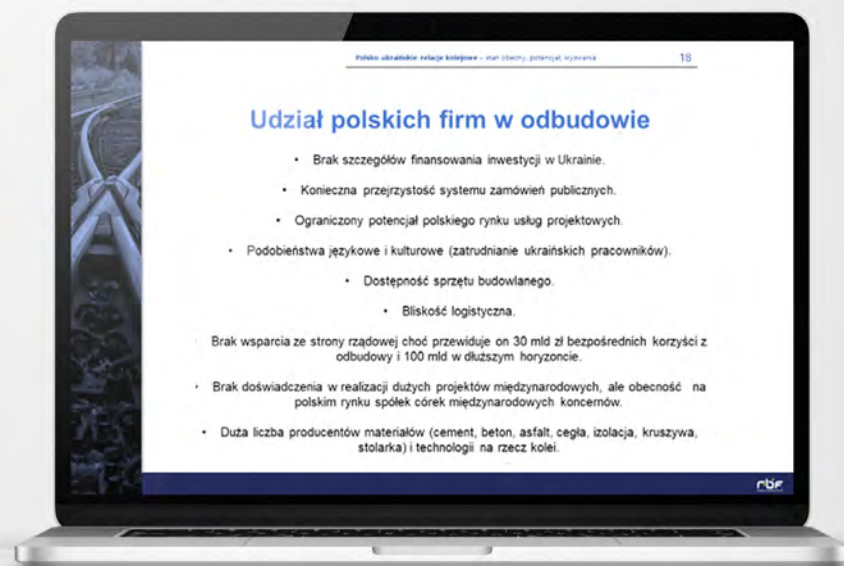
- projekty infrastrukturalne w ramach sieci bazowej i kompleksowej TEN-T (koleje, śródlądowe drogi wodne, porty morskie i śródlądowe, drogi, terminale drogowo – kolejowe i multimodalne platformy logistyczne),
- inteligentne aplikacje dla transportu (ERTMS, ITS, SESAR, RIS itp.),
- cyfryzacja oraz rozpowszechnianie danych dot. transportu interoperacyjność transportu,
- nowe technologie i innowacje (wyłącznie projekty studyjne),
- autostrady morskie,
- multimodalne węzły pasażerskie (wyłącznie projekty studyjne),
- redukcja hałasu kolejowego transportu towarowego,
- bezpieczna mobilność, w tym infrastruktura parkingowa i bezpieczeństwo drogowe,
- poprawa odporności infrastruktury transportowej, w szczególności na zmiany klimatu i klęski żywiołowe,
- dostosowanie infrastruktury transportowej do celów kontroli na granicach zewnętrznych Unii Europejskiej.

Budżet konkursu wyniósł 5,12 mld euro, dostępnych w ramach dwóch pul różniących się poziomem możliwego wsparcia CEF – pula Funduszu Spójności (do 85 proc.), pula ogólna (do 50 proc.).



Co po wojnie?

Wszyscy mamy nadzieję, że wojna w końcu się skończy. Patrząc na już poczynione zniszczenia, odbudowa Ukrainy będzie długa i kosztowna. Obecnie większość polskich firm infrastrukturalnych deklaruje zainteresowanie udziałem w przyszłych działaniach naprawczych. Ich realne zaangażowanie będzie jednak uzależnione od wielu czynników, w tym: skali i harmonogramu realizacji robót w obu państwach, sposobu ich finansowania, otoczenia prawnego i przepisów z zakresu ochrony środowiska oraz zamówień publicznych, czy dostępności biur projektowych, sprzętu budowlanego i pracowników.





Warto zwrócić uwagę na kwestie dotyczące finansowania odbudowy Ukrainy po zakończeniu wojny. Państwo to na pewno skorzysta z różnorodnej pomocy międzynarodowej – program odbudowy może być wart nawet od 750 mld do 1 biliona dolarów. I choć dojście do członkostwa w Unii Europejskiej będzie procesem długoterminowym, to jednak sporą szansą dla niego może być zapowiadany unijny projekt „RebuildUkraine”. Bardzo realne wydaje się także uzyskanie dostępu przez Ukrainę do unijnych środków przedakcesyjnych (tutaj funkcję wspomagającą będzie również pełniło Centrum Unijnych Projektów Transportowych). Sporym wyzwaniem będzie z pewnością tworzenie ram prawnych dla tych środków, aby zachować balans pomiędzy mechanizmami zapewniającymi odpowiednie ich wydatkowanie, a działaniami dynamizującymi oraz skracającymi całość procesu inwestycyjnego.

Autorzy

Edyta Boratyńska-Karpiej
Paweł Engel

Departament Kontroli i Audytu





stan na dzień 31.05.2023 r.

Zaawansowanie

Programu Operacyjnego
Infrastruktura i Środowisko
2014 – 2020

i Programu Operacyjnego
Polska Wschodnia
2014 – 2020

w CUPT

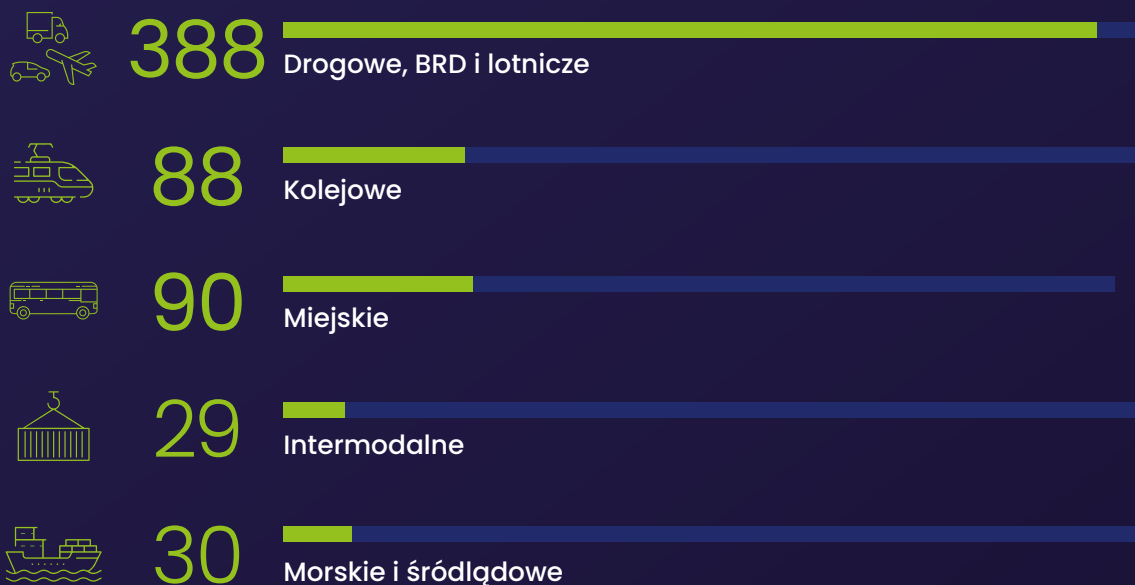
Podpisane Umowy o dofinansowanie w podziale na branże (szt.)

łącznie zawarto

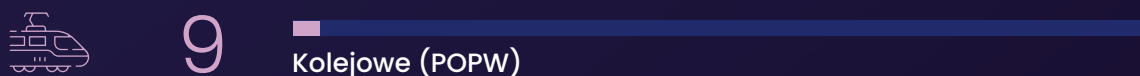
634 umowy

na łączną kwotę środków UE

POIŚ: 86,27 mld PLN



POPW: 1,69 mld PLN



Wykorzystanie dostępnych środków UE (%)

POIŚ

Dostępne środki UE

87,63 mld PLN

98,4% Podpisane umowy

Wnioski w ocenie 1,7%

82,3% Zatwierdzone płatności

POPW

Dostępne środki UE

1,69 mld PLN

99,7% Podpisane umowy

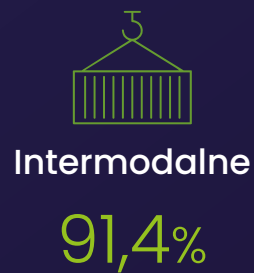
92,4% Zatwierdzone płatności



Zatwierdzone płatności w poszczególnych branżach (%)

POliŚ

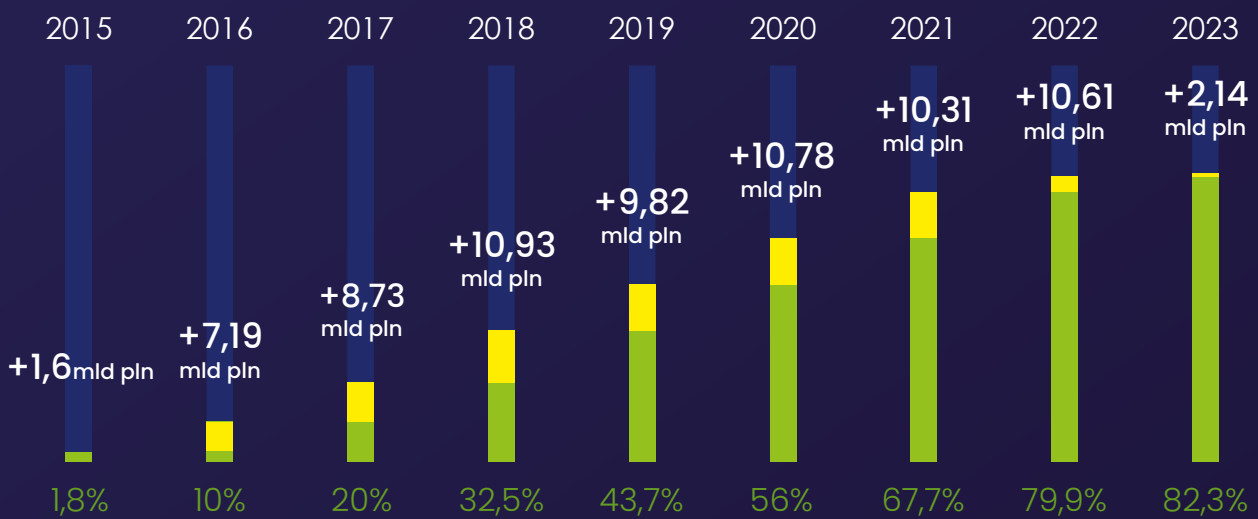
POPW



Zatwierdzone płatności globalnie środki UE (mld PLN i %)

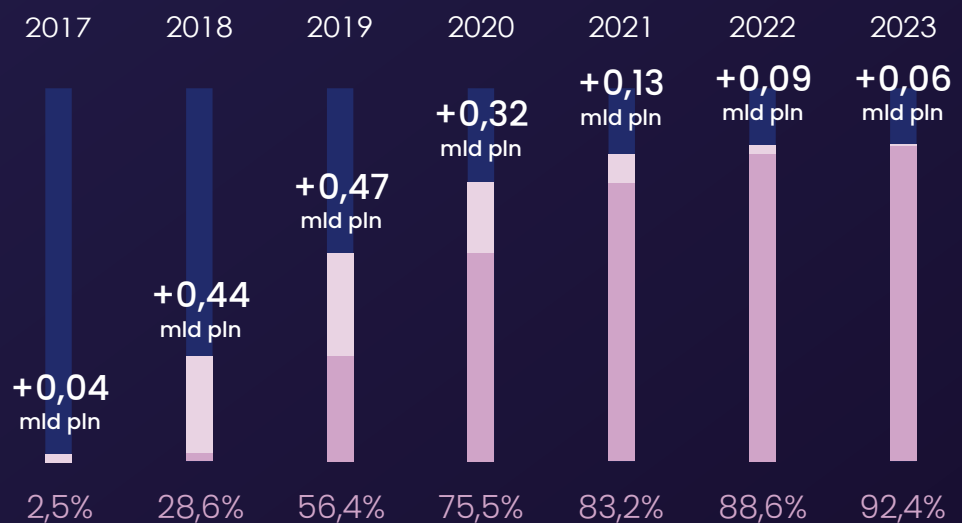
POliŚ

Łącznie: 72,1 mld PLN



POPW

Łącznie: 1,50 mld PLN



Wykorzystane środki UE Umowy i Wnioski o dofinansowanie w podziale na branże (%)

Podpisane umowy POIiŚ Wnioski w ocenie

Podpisane umowy POPW Wnioski w ocenie



Zaawansowanie Instrumentu „Łącząc Europę”

CEF w CUPT

Podpisane GA w podziale na branże (szt.)

Dane nie obejmują dwóch projektów wyjętych spod nadzoru CUPT

Łącznie zawarto

67 GA

(Grant Agreement)

na łączną kwotę środków UE

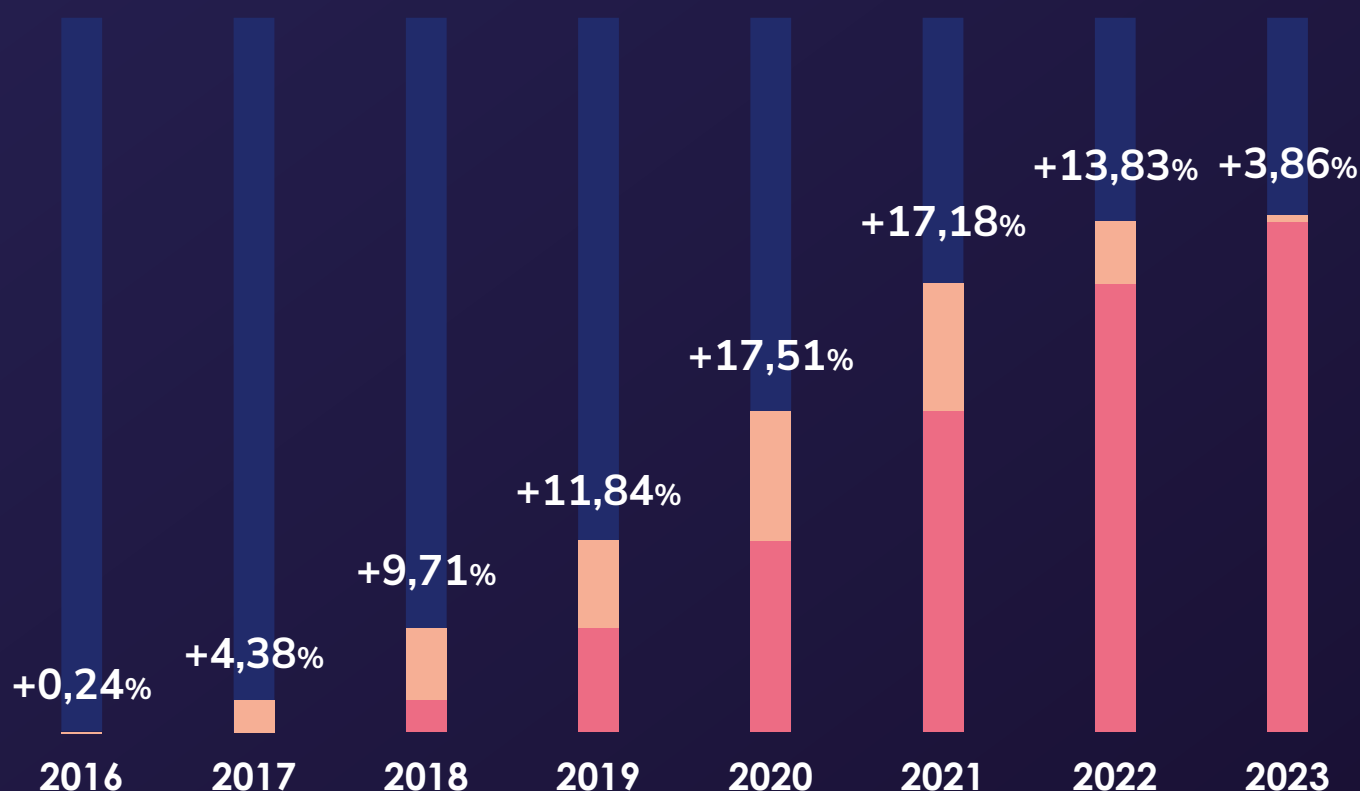
4,33 mld EUR



Zatwierdzone płatności realizowane za pośrednictwem CUPT (%*)

Łącznie:

14,99 mld PLN



*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 (%)*



* Dane nie obejmują dwóch projektów wyjętych spod nadzoru CUPT

Nadchodzące wydarzenia:

19–22.09 Międzynarodowe Targi Kolejowe TRAKO,
AmberExpo, Gdańsk

27.09 Dostępność versus miejsce zamieszkania
spotkanie w ramach cyklu DostępnośćLAB


5.10 Nowoczesne technologie i sposoby na ich wprowadzenie
do transportu (poza ITS i ERTMS) – spotkanie w ramach
Transportowego Obserwatorium Badawczego



Szanowni Państwo,

chcielibyśmy poznać Państwa opinie dotyczące funkcjonalności przekazywanych informacji. Prosimy o zgłaszanie sugestii, propozycji tematów, które Państwa zdaniem warto poruszyć na łamach biuletynu.

Redakcja biuletynu:

 Centrum Unijnych Projektów Transportowych
Plac Europejski 2, 00-844 Warszawa

 www.cupt.gov.pl

 cupt@cupt.gov.pl

