



Biuletyn informacyjny

nr 3/2023

W numerze:

Trako 2023: Uczta dla pasjonatów kolei

Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)

Indeksacja wynagrodzeń w zamówieniach publicznych

Wpływ transportu finansowanego z funduszy Unii Europejskiej na aktywność zawodową i społeczną osób z niepełnosprawnościami – wyniki badań Centrum Unijnych Projektów Transportowych

Aktualności



[Czytaj więcej...](#)

Pierwsze nabory niekonkurencyjne w ramach FEnIKS 2021-2027

Dzisiaj Centrum Unijnych Projektów Transportowych ogłosiło pierwsze nabory niekonkurencyjne w ramach...



[Czytaj więcej...](#)

Nowe publikacje o dostępności w transporcie

Jako CUPT doskonale mamy świadomość, że dobrze zaprojektowana, wdrożona i zadbana dostępność ma ogromne znaczenie w rozwijaniu wielu kompetencji zarówno społecznych...



[Czytaj więcej...](#)

Inwestycja na rzecz bezpieczeństwa i rozwoju: Budowa tunelu drogowego w Sulejówku

Podpisaliśmy umowę o objęcie wsparciem projektu nr KPOD.09.07-IW.02-0006/23, „Budowa tunelu drogowego w km 21,050 linii kolejowej...



[Czytaj więcej...](#)

Analiza przepływu danych między instytucjami azerskimi w sektorze transportu

Pierwsza po okresie wakacyjnym misja odbyła się w Baku 4-7 września. W trakcie misji eksperci z polskich i litewskich instytucji reprezentujących...

Aktualności



Zmieniamy polską kolej – nowa publikacja od CUPT i Ministerstwa Infrastruktury

Z okazji 15. edycji Międzynarodowych Targów Trako 2023 wydaliśmy wraz z Ministerstwem Infrastruktury i przy współpracy z Urzędem...



Raport „Jak otworzyć kolej na mieszkańców” – klucz do lepszego transportu publicznego w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

W 2025 roku pociągi wrócą na trasę od Tarnowskich Gór do Katowic, a podróże będą...



Nabór w trybie niekonkurencyjnym w ramach FENIKS

Od 15 września 2023 r. Centrum Unijnych Projektów Transportowych, pełniąc rolę Instytucji Pośredniczącej w systemie realizacji...



Fundusze Europejskie dla nowoczesnego transportu – nowa publikacja od CUPT

Zachęcamy serdecznie do zapoznania się z naszą najnowszą publikacją „Fundusze Europejskie dla nowoczesnego transportu”.

Aktualności



Europejski Tydzień Mobilności 2023: Oszczędzaj energię

Co roku, od 16 do 22 września, kampania EUROPEANMOBILITYWEEK (Europejski Tydzień Mobilności), organizowana przez Komisję...



Kraków Grzegórzki: nowy przystanek kolejowy otwiera nowe możliwości dla podróżnych

Od 3 września 2023 roku mieszkańcy i turyści mogą cieszyć się z nowego przystanku kolejowego – Kraków Grzegórzki.



Kampania społeczna na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego

Podpisaliśmy umowę o dofinansowanie projektu Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (KRBRD)...



Obowiązki informacyjne i promocyjne beneficjentów w perspektywie 2021-2027

W związku z rozpoczynającymi się naborami na dofinansowanie projektów z Funduszy Europejskich przypominamy o istotności działań...

Aktualności



Polska i Słowacja zacieśniają współpracę w dziedzinie polityki spójności Unii Europejskiej

Polska i Słowacja postanowiły wzmocnić swoją współpracę, aby móc bardziej skutecznie wykorzystać politykę spójności Unii Europejskiej...



Święto Wojska Polskiego: Silna Biało-Czerwona

15 sierpnia to szczególna data dla wszystkich Polaków, nie tylko dla żołnierzy. W tym dniu obchodzimy Święto Wojska Polskiego, które zostało ustanowione na pamiątkę zwycięskiej...



Nowy tor podejściowy dla Portu Świnoujście: Nowe perspektywy dla transportu morskiego

Podpisaliśmy pre-umowę z Urzędem Morskim w Szczecinie, która umożliwi zrealizowanie projektu „Przeprowadzenie prac dla...



Know-how z CUPT wykorzystany w ramach prac grupy weTHINK

Know-how z CUPT wykorzystany w ramach prac grupy weTHINK. Initiative GmbH w trakcie konferencji „Sustainability and Digitalization in..

Aktualności



Bezpieczeństwo ruchu drogowego nadal w centrum naszej uwagi – za nami kolejna misja w ramach azerskiego projektu

W dniach 13-14 lipca 2023 roku odbyła się kolejna misja w ramach projektu współpracy bliźniaczej...



15. edycja nagrody Kryształ Przetargów Publicznych

Zbieramy zgłoszenia do 15. edycji Kryształów Przetargów Publicznych. Jest to nagroda przyznawana zamawiającym i wykonawcom...



Kolejne misje na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa drogowego w Azerbejdżanie

6 czerwca zakończono kilkudniową misję online, w której uczestniczyli eksperci z Polski, Litwy oraz przedstawiciele kilku instytucji...



Blisko 10 misji eksperckich w Azerbejdżanie już za nami

Za nami kolejna, tym razem zdalna, misja ekspercka w ramach projektu twinningowego w Azerbejdżanie. Eksperti z Polski i Litwy...



Trako 2023: Uczta dla pasjonatów kolei

Jesteśmy już przyzwyczajeni do tego, że Międzynarodowe Targi Trako to widowisko, na którym warto być, w którym warto uczestniczyć i w którym warto się zatracić. Jubileuszowa 15. edycja na pewno była zaskakująca, tak jak i poprzednie, ale też stała się debiutem dla Centrum w zakresie organizacji własnych debat.

Tak, tym razem oprócz obecności naszego stoiska na targach i udziału ekspertów wspierających swoim doświadczeniem wydarzenia towarzyszące Trako, miękko i dla nas zaskakująco dobrze wylądowaliśmy w Gdańsku z własną, świetnie zorganizowaną i budzącą spore zainteresowanie odwiedzających debatą.

4 dni, 4 instytucje, wspólne stoisko

Targi Trako to miejsce, gdzie ogrom kolorów i mnogość technologii zaskakują już na pierwszy rzut oka. W zasadzie od pierwszego dnia, a nawet od przedednia, w którym jeszcze było ustawiane nasze międzyinstytucjonalne stanowisko nr 12 w hali C, gdzie z powodzeniem i w sposób partnerski, jak i dobrosąsiedzki, przez 4 dni funkcjonowały i promowały swoją działalność 4 instytucje – Ministerstwo Infrastruktury, Urząd Transportu Kolejowego, Instytut Kolejnictwa i Centrum, w powietrzu dało się wyczuć wyjątkowość tego wydarzenia.

Intensywny tydzień i czas kilkumiesięcznych przygotowań wprowadzie już z nami, ale chętnie wrócimy do tych czterech dni, które zrobiły na nas piorunujące wrażenie.

Już na wstępie możemy bez cienia wątpliwości napisać, że to była prawdziwa uczta dla miłośników kolei i profesjonalistów z branży. W targach nie zabrakło fascynujących spotkań, rozmów oraz dyskusji na różnych poziomach – zarówno tych bilateralnych, jak i multilateralnych. To właśnie tam przez kilka wspomnianych dni biło serce kolei, łączyły się myśli i pomysły na przyszłość tej branży.

Tempo wydarzeń nie zwalniało. Dyskusja gonila dyskusję, rozmowy toczyły się tu i tam, a debaty podkreślały zainteresowanie targami i branżą.

Debaty o kolei i po kolei

Jednym z wyjątkowych elementów targów są świetnie przygotowane debaty, poruszające wiele zawiłych i nawet wymagających dla branży tematów, począwszy od najnowszych technologicznych innowacji, aż po wyzwania, przed jakimi stoi kolejnictwo. „Trakowe” debaty, jak zdążyliśmy zauważyć, cieszą się ogromnym zainteresowaniem, a poziom merytoryczny niepodważalnie wysoki. W końcu jest tu miejsce dla wypowiedzi praktyków, teoretyków, miłośników i zwykłych obserwujących.

Oprócz wartości merytorycznej Trako oferuje także możliwość zdobycia pamiątek, a nawet zaskakująco drogich i niepowtarzalnych gadżetów. Każdy chce zwrócić uwagę na swoje stoisko... i takie chwytły na pewno się sprawdzają. Innymi słowy, krówek, długopisów, trunków, smyczy i innych upominków było bez liku. Jednak liczyła się przede wszystkim atmosfera i duch targów.

Organizator, współorganizator, ekspert

Nie tylko hala C i stoisko 12 tętniło życiem, rozmowami i upominkami. Chętnie podejmowaliśmy dialog z odwiedzającymi i odpowiadaliśmy na pytania w zakresie prowadzonej przez nas działalności, ale nadal najczęściej w zakresie szeroko pojętego kolejnictwa.

Targi były doskonałą okazją, aby wymienić się spostrzeżeniami nie tylko z odwiedzającymi, ale też z przedstawicielami instytucji, z którymi dzieliliśmy powierzchnię stoiska. Korzystając z okazji udało się nawet przybić piątkę i zrobić zdjęcie z niezwykle rozpoznawalnym, wszechwiedzącym i uwielbianym Rogatkiem z Kolejowego ABC Urzędu Transportu Kolejowego.

Dotychczas nie mieliśmy okazji organizować własnych debat, skupiając się na udziale jako eksperci-goście w ramach paneli dyskusyjnych i konferencji organizowanych przez innych uczestników targów. Jednak po wspaniałym debiucie z tematem „Planowanie w transporcie z wykorzystaniem narzędzi wspierających podejmowanie decyzji,” widzimy, że jest duże zapotrzebowanie na naszą wiedzę i doświadczenie.

Poza swoim debiutem mieliśmy okazję być częścią debaty „Liderki logistyki – wyzwania w branży” którą współorganizowaliśmy z Izbą Gospodarczą Transportu Lądowego, „Kobiety w sektorze kolejowym – wyrównanie szans – możliwości i przeszkody” organizowanej przez PKP S.A. oraz „Rola kolei w łańcuchach dostaw – czy i jak kolej spełnia oczekiwania klientów?” organizowanej przez PISIL.

Warto zaznaczyć, że temat roli kobiet w kolejnictwie głośno wybrzmiał podczas tegorocznej edycji targów. A że CUPT statystycznie jest niewątpliwie kobietą, to podwójnie się cieszymy, że mogliśmy podzielić się naszym zdaniem w tym ważnym zagadnieniu.



Pod znakiem Rogatka

Nie będzie przesadą, jeśli napiszemy, że nosorożec Rogatek skradł serca wszystkim. Figura tego bohatera była rozpoznawana na targach zdecydowanie lepiej niż nawet Urząd Transportu Kolejowego, który stoi za pomysłem tchnienia życia w tę niezwykle lubianą przez młodszą (i siłą rzeczy, starszą) pokolenie uczestników ruchu drogowo-kolejowego postać.

Tak się złożyło, że poza Rogatkiem, który porywał rzesze ciekawskich, gdy tylko na chwilę się wyłaniał z naszego wieloinstytucjonalnego stoiska, Urząd Transportu Kolejowego zorganizował uroczystą galę w związku z obchodami 20-lecia instytucji, w której Centrum nie tylko miało okazję uczestniczyć, ale również uzyskać wyróżnienie ze specjalną dedykacją dla Joanny Lech, dyrektor CUPT.

Nie była to jedyna nagroda dla CUPT. Już następnego dnia wyróżnienie dla Centrum z rąk Prezesa UTK dr inż. Ignacego Góry w kategorii Bezpieczeństwo to nasz wspólny cel, Kampanii Kolejowe ABC II, odebrał Krzysztof Jaworski, zastępca dyrektora Departamentu Projektów Kolejowych.

Nawiasem pisząc, cieszymy się, że duży udział w zagadnieniu edukacji w zakresie bezpieczeństwa kolejowego, którego pochodną jest Rogatek – ulubieniec, szczególnie, najmłodszych są Fundusze europejskie. Trzymamy kciuki za kolejną edycję przygód Rogatka w ramach Kolejowego ABC a UTK, naturalnie, życzymy dalszych sukcesów w skutecznie prowadzonej działalności.



Dzień Otwarty Trako

Nie zabrakło Rogatka i podczas ostatniego dnia targów. Akcentem przewodnim piątku była młodzież. I ta mniejsza postawiła w znacznym stopniu na maskotki, które towarzyszyły nie tylko UTK, ale też innym instytucjom. Naturalnie, nie zabrakło też słodkości i innych niespodzianek, w tym warsztatów, przygotowanych specjalnie dla nieco bardziej wymagających odwiedzających.

Na horyzoncie kolejowym, jeśli nas wzrok nie zawodzi, już widzimy kolejną edycję targów. Zatem do zobaczenia!

Autorzy:

Aleksander Wszyński

Wydział ds. Komunikacji

Justyna Gawron

Wydział ds. Komunikacji





Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)

CUPT w czerwcu 2023 roku zakończył świadczenie bezpośredniego wsparcia doradczego dla potencjalnych beneficjentów środków unijnych PO IiŚ 2014-2020 w zakresie przygotowania i wdrożenia koncepcji Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) w ramach projektu pilotażowego. Jednocześnie, od kilku miesięcy realizuje ocenę SUMPów złożonych przez wybrane ośrodki objęte pilotażem.

Czym jest SUMP?

SUMP to narzędzie do planowania miejskiego w obszarze mobilności, które w odróżnieniu od tradycyjnych metod, kładzie większy nacisk na zaangażowanie wszystkich zainteresowanych stron w proces opracowywania planów i wyboru projektów do realizacji. SUMP stanowi koncepcję planowania przestrzeni miejskiej, w której kluczowym elementem, jest transport publiczny. W połączeniu z szerokim spektrum zagadnień, takich jak ograniczanie emisji, ochrona środowiska czy planowanie przestrzeni, ma sprawić, że w miastach będzie żyło się lepiej. Opracowanie planu spełniającego wymogi Komisji Europejskiej (KE) wymaga jednakże wsparcia samorządów miejskich.

Dlatego potrzeba zmiany podejścia w planowaniu mobilności w kierunku zielonej i cyfrowej transformacji podkreślona została w szeregu dokumentów strategicznych najwyższego szczebla, takich jak „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości”¹ czy Europejski Zielony Ład² – plan działania dla Europy, aby mogła stać się kontynentem neutralnym dla klimatu do 2050 roku. Zostały stworzone przewodniki, narzędzia wspierające proces tworzenia i oceny dotychczas wykonanych prac w tym obszarze. Udostępniono także Europejską Platformę ELTIS³ (European Local Transport Information Service) wspierającą podmioty zainteresowane ideą SUMP. Platforma internetowa ELTIS umożliwia wymianę wiedzy, informacji i dobrych praktyk w zakresie zrównoważonej mobilności. Również na gruncie krajowym odnajdziemy liczne odwołania do koncepcji zrównoważonego planowania mobilności miejskiej, przykładowo, w Umowie Partnerstwa dla realizacji Polityki Spójności 2021–2027⁴. Opracowanie SUMP dla wielu samorządów okazuje się dużym wyzwaniem, ponieważ wymaga

¹ Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości {SWD(2020) 331 final};

eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789.

² Zob. commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_pl.

³ Zob. www.eltis.org/mobility-plans.

⁴ Umowa Partnerstwa dla realizacji Polityki Spójności 2021–2027 w Polsce; www.funduszeuropejskie.gov.pl/media/109763/Umowa_Partnerswa_na_lata_2021_2027.pdf.



myślenia o mobilności miejskiej na wielu płaszczyznach, gdzie na jednakowych zasadach traktowane są kwestie związane z planowaniem przestrzennym i urbanistyką, transportem i przemieszczaniem się, ekologią i zrównoważonym rozwojem przy jednoczesnej szerokiej partycypacji strony społecznej. Obserwujemy, że na poziomie wielu ośrodków w Polsce nie ma jeszcze wystarczającej wiedzy, aby taki dokument, jakim jest SUMP, przygotować i wdrożyć bez wsparcia zewnętrznego. Dlatego na szczeblu rządowym podjęto decyzję o realizacji wielu działań w celu wdrażania SUMP, w które zaangażowane jest m.in. CUPT, np. poprzez uruchomienie pilotażowego wsparcia dla miast, Miejskich Obszarów Funkcjonalnych lub Obszarów Metropolitalnych we wdrożeniu idei SUMP.

Pilotaż CUPT

Pierwszy projekt pilotażowy realizowany był od lutego 2020 roku do lutego 2022 roku przy wsparciu zewnętrznego Doradcy oraz przez Inicjatywę Jaspers (Europejski Bank Inwestycyjny) pod auspicjami Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej oraz Ministerstwa Infrastruktury i Komisji Europejskiej. Jego celem było nie tylko zachęcenie miast do opracowania SUMP, ale też standaryzacja sporządzanych dokumentów planistycznych według najnowszej metodyki Komisji Europejskiej oraz popularyzacja tego narzędzia w planowaniu przestrzeni i mobilności miejskiej.

W ramach Pilotażu wsparcie uruchomione zostało dla 5 ośrodków miejskich, dla których dedykowano zasoby Inicjatywy Jaspers oraz ponad 30 ośrodków miejskich w tym miast, gmin, miejskich obszarów funkcjonalnych (MOF), które objęte zostały wsparciem CUPT w zakresie zawartej na dwa lata umowy doradztwa. Ośrodki te zgłosiły zainteresowanie udziałem w projekcie i zadeklarowały prace nad zmianą podejścia do kształtowania mobilności miejskiej zarówno pod względem merytorycznym, jak i finansowym przy wsparciu władz samorządowych.

Udzielone wsparcie w procesie przygotowania/aktualizacji i wdrażania SUMP polegało m.in. na:

- ocenie kompetencji poszczególnych Odbiorców (ośrodków) – m.in. w zakresie struktury organizacyjnej, potencjału administracyjnego i eksperckiego;
- weryfikacji posiadanych SUMP (w przypadku Odbiorców, którzy opracowali dotychczas taki dokument);
- weryfikacji prowadzonych polityk wypełniających ideę SUMP (w przypadku Odbiorców, którzy nie posiadali SUMP);
- identyfikacji interesariuszy wewnątrz struktur organów administracyjnych Odbiorcy;
- identyfikacji i ocenie danych potrzebnych do opracowania SUMP będących w posiadaniu Odbiorców;
- formułowaniu rekomendacji dla Odbiorców w procesie opracowywania SUMP;
- pomocy przy przeprowadzeniu przez Odbiorców zamówień na Wykonawcę SUMP (w przypadku podjęcia decyzji zlecenia realizacji SUMP przez zewnętrznego konsultanta), w tym: pomocy w sformułowaniu wymagań i opisu przedmiotu zamówienia, ocenie jakości dokumentacji oraz pomocy w jej odbiorze od Wykonawcy SUMP;
- pomocy podczas przygotowania lub aktualizacji SUMP siłami własnymi Odbiorcy (weryfikacja, ocena i formułowanie rekomendacji);
- doradztwie przy organizacji procesu konsultacji społecznych oraz aktywizacji interesariuszy;
- przygotowaniu i przeprowadzeniu szkoleń dla pracowników CUPT w zakresie SUMP;
- organizacji i przeprowadzeniu warsztatów w zakresie SUMP dla uczestników Pilotażu i innych potencjalnych beneficjentów środków unijnych reprezentujących obszary miejskie;
- merytorycznej współpracy z Inicjatywą Jaspers w ramach Pilotażu w celu zapewnienia spójności podejmowanych działań, w tym współpracy w prowadzeniu warsztatów.

Po zakończeniu pierwszego pilotażu, wsparcie było kontynuowane dla 34 ośrodków miejskich do końca II kwartału 2023 roku w ramach nowego zamówienia. Umowa zawarta została w lutym 2022 roku, a jej celem była kontynuacja świadczenia usługi bezpośredniego doradztwa w zakresie:

- formułowania rekomendacji w procesie opracowywania SUMP;
- pomocy przy opracowaniu zamówienia na konsultanta oraz w odbiorze planu mobilności, jak również podczas przygotowania lub aktualizacji SUMP siłami własnymi;
- doradztwa przy organizacji procesu konsultacji społecznych oraz aktywizacji interesariuszy;
- uczestnictwa w spotkaniach w siedzibie Odbiorców, jak również w formie wideokonferencji.

Zakres wsparcia świadczonego przez Doradcę został dobrany w sposób odpowiadający specyfice danego ośrodka oraz adresujący właściwie zidentyfikowane problemy.

Należy podkreślić, że Pilotaż przyniósł wymierne owoce w postaci zaawansowanych prac nad Planami Zrównoważonej Mobilności Miejskiej we wszystkich miastach wojewódzkich, a także u pozostałych Odbiorców. Niektóre z planów zostały już uchwalone i przesłane do oceny CUPT zgodnie z zasadami zarządzania jakością SUMP w Polsce, które zostały przyjęte przez działający przy Ministrze Infrastruktury Komitet Sterujący do spraw SUMP. Dodatkowo, doświadczenia wynikające z pilotażu posłużyły do zaprojektowania nowej formy wsparcia jednostek samorządu terytorialnego w postaci projektu pod nazwą „Wsparcie miejskich obszarów funkcjonalnych w przygotowaniu Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej”. Projekt ten koordynowany jest przez Pełnomocnika do spraw SUMP, natomiast wspierany przez Centrum Kompetencji do spraw SUMP utworzone w Ministerstwie Infrastruktury.



Ocena Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej przez CUPT

SUMP może zostać złożony do oceny wraz z dokumentacją aplikacyjną dla inwestycji z zakresu mobilności miejskiej lub wcześniej, przed rozpoczęciem procesu aplikowania o dofinansowanie UE.

Istotą oceny jest weryfikacja spełnienia zasad SUMP, ale również stosowna i szczegółowa informacja zwrotna dla przedstawicieli jednostek samorządu terytorialnego (JST) w zakresie działań podnoszących jakość planowania zrównoważonej mobilności w ich przypadku.

Wszystkie elementy SUMP mogą podlegać rekomendacjom zespołu ewaluatorów. Uwzględnienie rekomendacji w wyznaczonym czasie warunkuje możliwość wsparcia przyszłych inwestycji, tj. przedkładanych do finansowania w czasie, w którym rekomendacje powinny już być wdrożone.



Dotychczasowe obserwacje i doświadczenia z trwającej oceny SUMP

CUPT dokonał oceny pierwszych Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Ocena dotyczyła SUMP, których przygotowanie objęte było ww. pilotażem. Poddane ocenie SUMP-y przekazane zostały do CUPT na etapie przed złożeniem wniosków aplikacyjnych, dotyczących dofinansowania projektów. Ich analiza przebiegała niezależnie od przyszłej oceny projektów. Ocena odbywała się w oparciu o jednolite, przyjęte zasady i formularz oceny SUMP⁵.

Dla wszystkich złożonych dokumentów sformułowane zostały indywidualnie przygotowane rekomendacje. Niemniej można już na tym etapie wskazać pewne punkty wspólne, towarzyszące złożonym do CUPT dokumentom, wobec których na etapie oceny sformułowano rekomendacje wymagające uzupełnienia dokumentacji, tj.:

⁵ Zob. <https://www.plany.mobilnosci.pl/materialy>

- w większości przypadków stwierdzono brak pełnej dokumentacji, wymaganej dla SUMP, tj. przyjętych uchwał odpowiednich organów, potwierdzających formalną akceptację i gotowość do wdrażania SUMP,
- brak wskazywania konkretnych działań, które mogą być podjęte do realizacji w okresie obowiązywania SUMP. Chodzi w tym przypadku o sformułowanie listy projektów planowanych do realizacji i przedstawienie jej w taki sposób, by na etapie oceny projektów do dofinansowania możliwe było ich jednoznaczne powiązanie z listą zawartą w SUMP,
- brak szczegółowego planu finansowania działań, o którym mowa w formularzu oceny, dotyczącego zapewnienia finansowania poszczególnych działań w budżetach poszczególnych gmin. Warto w tym punkcie podkreślić, by planowane działania komplementarne o charakterze operacyjnym miały również zapewnione finansowanie.

Kwestię, której należy poświęcić szczególną uwagę w toku przygotowań SUMP jest właściwe przeprowadzenie procesu konsultacji na etapie przygotowania i przyjmowania SUMP, zapewniającego spełnienie zasady partycypacji społecznej.

Wychodząc naprzeciw zgłaszanym przez jednostki odpowiedzialne za opracowanie i złożenie SUMP problemom zdecydowano, iż na obecnym etapie rekomendacje „czasowe”, determinujące przyjęcie konkretnych projektów do oceny i dofinansowania koncentrują się na uzupełnieniu formalnej dokumentacji SUMP w postaci uzupełnienia niezbędnych uchwał organów jst. Na potrzeby rozpoczęcia oceny SUMP przed złożeniem wniosku o dofinansowanie czyli poza procesem naboru projektów inwestycyjnych, możliwe jest przedłożenie SUMP bez kompletu wymaganych uchwał. Minimalne wymagania w tym zakresie to dostarczenie uchwały rady miasta rdzenia OF (miast rdzeni w przypadku ośrodków policentrycznych) ws. przyjęcia SUMP. W przypadku pozostałych rekomendacji związanych ze wskazaniem np. listy projektów/inwestycji oraz opracowaniem odpowiedniego planu ich finansowania (ze wskazaniem źródeł finansowania) ich wypełnienie powinno nastąpić na etapie aktualizacji SUMP.

W sierpniu 2023 roku zakończono prace nad Raportem Zamknięcia podsumowującym prace w ramach projektu pilotażowego, jak również zawierającym listę największych wyzwań przy realizacji pilotażu, rekomendacje na przyszłość dla każdego Odbiorcy oddzielnie, jak również rekomendacje horyzontalne, które mogą odnosić się do innych ośrodków miejskich zainteresowanych realizacją idei SUMP.

Jeden z załączników do Raportu stanowią Generyczny Opis Przedmiotu Zamówienia oraz elementy Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia na opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, co polecamy uwadze wszystkim ośrodkom opracowującym/planującym opracować SUMP.

Zachęcamy do odwiedzenia strony internetowej poświęconej Pilotażowi SUMP <https://plany.mobilnosci.pl/> .

Autorki:

Jolanta Belka

Ekspert,

Wydział Analiz i Projektów Partnerskich,
Departament Analiz Transportowych

Dorota Comberska

Ekspert-Koordinator

Zespołu ds. Ewaluacji,

Wydział Analiz i Projektów Partnerskich,
Departament Analiz Transportowych





Indeksacja wynagrodzenia w zamówieniach publicznych – część I

„Pacta sunt servanda” („Umów należy dotrzymywać”) – głosi jedna z fundamentalnych zasad prawa cywilnego, wywodząca się jeszcze z czasów prawa rzymskiego. Umowy o zamówienie publiczne nie są jednakże odporne na pewne zjawiska makroekonomiczne, wynikające z bieżącej sytuacji politycznej, w tym międzynarodowej. W szczególności należy wziąć pod uwagę, że umowy na roboty budowlane, realizowane w dłuższej perspektywie, mogą zostać poddane zjawiskom wpływającym na obniżenie realnej wartości wynagrodzenia.

Takie czynniki jak znaczny wzrost cen materiałów i problemy z ich dostępnością, braki kadrowe i sprzętowe, czy trudności w realizacji usług transportowych, wywierają wpływ na opłacalność realizowanego zamówienia i mogą ograniczać płynność finansową wykonawców. Zdarzają się także sytuacje, w których z perspektywy wykonawcy korzystniejszym finansowo rozwiązaniem, będzie „zejście z budowy” z wszystkimi konsekwencjami tej czynności, względem kontynuacji realizacji zamówienia. Z perspektywy zamawiających wyżej wymieniona sytuacja nie jest jednak korzystna, jeżeli koniecznym będzie organizowanie kolejnych postępowań na dokończenie robót lub wdawanie się w długotrwały spór sądowy.

Pomimo pewnych korzystnych sygnałów ze świata gospodarki (obniżenie tempa wzrostu inflacji), nie sposób nie zauważyć wpływu wojny za naszą wschodnią granicą na realizację inwestycji.

Niezbędnym staje się więc stosowanie pewnych klauzul adaptacyjnych w umowach, które pomogą zachować względną równowagę pomiędzy jej stronami.

Celem niniejszego artykułu pozostaje uporządkowanie wiedzy i prezentacja przykładów dotyczących indeksacji, tj. **metody wskaźnikowej waloryzacji**. Użycie tej metody polega na zmianie (urealnieniu) wynagrodzenia, przysługującego wykonawcy zamówienia publicznego (zarówno in-plus, jak i in-minus), przy zastosowaniu określonego wskaźnika (indeksu) np. publikowanego przez Główny Urząd Statystyczny. Użycie wskaźnika-indeksu (określenie stosunku wielkości tego samego zjawiska w różnych przedziałach czasu) niewątpliwie odznacza się prostotą. W praktyce sprowadza się do zastosowania obliczeń matematycznych na podstawie wpisanego do umowy algorytmu, przy zastosowaniu określonego wskaźnika lub wielu wskaźników.

Rodzi się pytanie, jaki wskaźnik (indeks) może zastosować zamawiający. Czy do określenia zmiany wynagrodzenia przysługującego wykonawcy, konieczne jest użycie wskaźnika produkcji budowlano-montażowej wg komunikatów Prezesa GUS, czy możliwe jest zastosowanie również innych parametrów/wskaźników, np. publikowanych w komercyjnych wydawnictwach?

Gospodarka UE stanowi system naczyń połączonych, więc dodatkowo warto zapytać jakie metody waloryzacji znajdują zastosowanie w innych państwach członkowskich UE. Ten temat z racji jego obszerności zostanie przedstawiony



w kolejnej, drugiej części artykułu, w następnym Biuletynie CUPT. Podobnie, na łamach kolejnej części Biuletynu ukażą się przykłady z jakimi mierzyła się kontrola zamówień publicznych CUPT.

Zachęcamy naszych Beneficjentów do zapoznania się z niniejszym artykułem (jak również jego kontynuacją), który może stanowić pomoc w konstruowaniu zapisów umowy.

Indeksacja wynagrodzenia w zamówieniach publicznych w prawie unijnym

Zarówno na gruncie dyrektyw unijnych, dotyczących zamówień publicznych, jak i orzecznictwa Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości/Trybunału Sprawiedliwości UE, indeksacja jest działaniem dozwolonym, ponieważ ma charakter klauzul przeglądowych. Potwierdzają to zapisy dyrektyw oraz wnioski z orzecznictwa ETS/TSUE.

Zgodnie z motywem (111) dyrektywy 2014/24/UE¹:

Instytucje zamawiające powinny mieć możliwość, w odniesieniu do poszczególnych zamówień, przewidzenia modyfikacji zamówienia **w drodze klauzul przeglądowych** lub klauzul dotyczących opcji, jednak klauzule takie nie powinny dawać im nieograniczonej swobody decyzyjnej.

¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie zamówień publicznych, uchylająca dyrektywę 2004/18/WE, OJ L 94, 28.3.2014, p. 65–242

Zgodnie z art. 72 ust. 1a) (Modyfikacja umów w okresie ich obowiązywania) dyrektywy 2014/24/UE²:

Zamówienia i umowy ramowe można modyfikować bez przeprowadzania nowego postępowania o udzielenie zamówienia zgodnie z niniejszą dyrektywą: gdy modyfikacje, niezależnie od ich wartości pieniężnej, zostały **przewidziane w pierwotnych dokumentach zamówienia w jasnych, precyzyjnych i jednoznacznych klauzulach przeglądowych, które mogą obejmować klauzule zmiany ceny lub opcje.**

Analogicznie wypowiedział się również już wcześniej, przed przyjęciem wyżej wymienionej dyrektywy (w tym na gruncie dyrektywy 92/50/EWG z dnia 18 czerwca 1992 r. odnoszącej się do koordynacji procedur udzielania zamówień publicznych na usługi³), Europejski Trybunał Sprawiedliwości w wyroku w sprawie **C-454/06**⁴.

Trybunał orzekł, jak następuje:

Pojęcie „udzielać”^{5 6}, należy interpretować w ten sposób, że nie obejmuje ono dostosowania pierwotnej umowy do zmienionych okoliczności zewnętrznych, takich jak przeliczenie na euro cen pierwotnie wyrażonych w walucie krajowej, minimalna obniżka tych cen celem ich zaokrąglenia oraz odniesienie do nowego wskaźnika cen, w sytuacji, w której zastąpienie poprzednio ustalonego wskaźnika zostało przewidziane w pierwotnej umowie.

Indeksacja wynagrodzenia w przepisach krajowych

² Ibidem

³ Dyrektywa Rady 92/50/EWG z dnia 18 czerwca 1992 r., odnosząca się do koordynacji procedur udzielania zamówień publicznych na usługi, Dziennik Urzędowy L 209 , 24/07/1992 P. 0001 - 0024

⁴ Wyrok Trybunału (trzecia izba) z dnia 19 czerwca 2008 r. w sprawie C 454/06, ECLI:EU:C:2008:351

⁵ art. 3 ust. 1, art. 8 i 9 dyrektywy 92/50

⁶ Instytucje zamawiające, udzielając zamówień publicznych na usługi lub organizując konkursy na projekty, stosują procedury dostosowane do przepisów niniejszej dyrektywy – przypis autora

Przenosząc rozważania na grunt przepisów krajowych zauważyć należy, że w piśmiennictwie⁷ można spotkać się z wyróżnieniem następujących metod indeksacji:

- metoda uproszczona;
- metoda szczegółowa;
- metoda koszykowa.

Zamawiający ma swobodę w doborze liczby i rodzajów wskaźników, co podkreśla orzecznictwo KIO (KIO 3579/21⁸).

Mnogość metod i możliwych wskaźników (nie tylko „GUS”) skłania do uporządkowania informacji w tej materii poprzez wskazanie konkretnych rozwiązań, jakie są i mogą być stosowane w umowach naszych Beneficjentów.

Jakie klauzule mogą zostać wprowadzone do umowy?

Przy konstruowaniu własnej klauzuli należy zwrócić szczególną uwagę na obowiązujący stan prawny. Warto zadać pytanie, czy przy danym przedmiocie zamówienia oraz charakteryzującym go poziomem wahań cen, waloryzacja nie będzie działaniem pozornym.

Klauzule wg. publikacji Prezesa UZP

Szczególną pomocą dla zamawiających jest opracowanie dotyczące klauzul waloryzacyjnych w sektorze budownictwa, dostępne na stronie internetowej Urzędu Zamówień Publicznych (UZP)⁹. Dokument ma na celu zaprezentowanie różnych mechanizmów waloryzacji, co powinno ułatwić konstruowanie klauzul

⁷ E. Wiktorowska, B. Kacprzyk, „Inżynier Budownictwa”,

[Waloryzacja wynagrodzenia wykonawcy w trakcie realizacji umowy w sprawie zamówienia publicznego - Inżynier Budownictwa \(inzynierbudownictwa.pl\)](http://inzynierbudownictwa.pl)

⁸ Waloryzacja wynagrodzenia wykonawcy w zp, Praca zbiorowa pod redakcją Jarosława Jerzykowskiego, Miesięcznik Przetargi Publiczne, s. 15.

⁹ [Przykładowe klauzule waloryzacyjne dla sektora budownictwa - Urząd Zamówień Publicznych - Portal Gov.pl \(www.gov.pl\)](http://www.gov.pl)

waloryzacyjnych w projektowanych umowach w sprawie zamówienia publicznego. W opracowanie dokumentu zostały zaangażowane liczne podmioty (grupa robocza, w której obok przedstawicieli UZP i Prokuraturii Generalnej Rzeczypospolitej Polskiej znaleźli się reprezentanci branżowych zrzeszeń sektora budownictwa, a także zamawiający zarówno szczebla rządowego, jak i samorządowego, w tym m.in. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Centrum Unijnych Projektów Transportowych¹⁰).

W opracowaniu wskazano m.in. następujące przykłady¹¹.

Postanowienia umowne dotyczące waloryzacji wynagrodzenia Wykonawcy (jeden wskaźnik waloryzacji)¹²:

Waloryzacja będzie odbywać się w oparciu o wskaźnik cen produkcji budowlano-montażowej, (...) publikowany przez Główny Urząd Statystyczny (zwany dalej GUS), dostępny w Dziejzinowej Bazie Wiedzy pod linkiem: http://swaid.stat.gov.pl/Ceny_dashboards/Raporty_predefiniowane/RAP_DBD_CEN_30.asp lub w Biuletynie Statystycznym, w układzie miesiąc poprzedni = 100, dotyczący kolejnych miesięcy kalendarzowych począwszy od miesiąca otwarcia oferty, do miesiąca za który została wystawiona faktura VAT. W przypadku, gdyby w/w wskaźnik przestał być dostępny, strony uzgodnią inny, najbardziej zbliżony wskaźnik publikowany przez GUS.

Wskaźnik waloryzacji $W_w(n)$ przez który należy każdorazowo przemnożyć wartość faktury VAT za n -ty miesiąc powstaje poprzez przemnożenie przez siebie wskaźników cen produkcji budowlano-montażowej dla kolejnych miesięcy, począwszy od miesiąca w którym nastąpiło otwarcie oferty (miesiąc 0 gdy wskaźnik jest równy 100) do miesiąca za który nastąpi wystawienie faktury (miesiąc n -ty) wg poniższego wzoru:

$$W_w(n) = a + (1-a) * (W_0/100 * W_1/100 * W_2/100 * W_3/100 * \dots * W_{n-1}/100 * W_n/100)$$

¹⁰ Ibidem

¹¹ Zaleca się lekturę wymienionego Opracowania, celem dokładnego zrozumienia, poszczególnych składników formuły.

¹² Ibidem, s. 6-8.

Postanowienia umowne dotyczące waloryzacji wynagrodzenia Wykonawcy („Koszyk waloryzacyjny”)¹³:

Waloryzacja będzie się odbywać w oparciu o wskaźniki cen produkcji sprzedanej wyrobów przemysłowych, wynagrodzenia oraz cen towarów i usług konsumpcyjnych, publikowane przez Główny Urząd Statystyczny (zwany dalej GUS), w Dziedzinowej Bazie Wiedzy dostępnej pod linkiem www.swaid.stat.gov.pl lub w Biuletynach Statystycznych, a także dane (wagi) wskazane w tabeli Koszyk Waloryzacyjny.

Kwoty netto płatne Wykonawcy na podstawie Umowy będą waloryzowane miesięcznie, w odniesieniu do Daty odniesienia, począwszy od (...) miesiąca realizacji Umowy do osiągnięcia limitu waloryzacji stanowiącego +/- [...] % wynagrodzenia umownego netto.

Kwoty netto płatne Wykonawcy podlegać będą waloryzacji poprzez przemnożenie kwoty należnej Wykonawcy w każdym miesiącu przez Wskaźnik waloryzacji (Wkn) wyliczony według wzoru:

$$Wkn = a + (1 - a) * (b * CPI + c * Pn + d * Rn + e * Cn + f * An + g * Sn + h * Kn + i * Tn + j * SZn + k * Mn)$$

Warto również, w ocenie autora, wskazać i rekomendować:

- klauzule, tylko przy pierwszym spojrzeniu wydają się skomplikowane, dlatego celem ułatwienia pracy, warto korzystać z gotowych „kalkulatorów GUS”¹⁴, które poprzez samo wstawienie wymaganych danych, generują wynik oparty na powyższych wzorach;
- zaleca się zapoznanie ze stanowiskiem SIDiR („Stanowisko SIDiR w sprawie wyjaśnienia istoty wyrazu wolnego „A” we wzorach waloryzacyjnych i sugerowanych granic jego wartości”) w zakresie stosowania tzw. współczynnika „a”, czyli w jaki sposób należy kształtować procentowy wymiar części wynagrodzenia, nie podlegający waloryzacji¹⁵;

¹³ Ibidem, s. 9–12.

¹⁴ [Główny Urząd Statystyczny / Aktualności / Wystartowała Aplikacja „Kalkulator”](#)

¹⁵ [Stanowisko SIDiR w sprawie wyjaśnienia istoty wyrazu wolnego „A” we wzorach waloryzacyjnych i sugerowanych granic jego wartości - SIDiR](#)

- możliwym jest nie tylko oparcie się na wskaźnikach GUS, warto również zapoznać się z innymi specjalistycznymi/branżowymi publikatorami, jak przykładowo komercyjnych specjalistycznych wydawnictw (z racji komercyjnego charakteru stanowi to decyzję zamawiających i autor wskazuje je wyłącznie tytułem przykładu):

a/ Orgbud Serwis Sp. z o.o.: **INFOCENBUD**¹⁶

b/ OWEOB PROMOCJA Sp. z o.o.: **SEKOCENBUD**¹⁷

c/ **BISTYP**¹⁸

d/ **Intercenbud**¹⁹

- warto zapoznać się (w zakresie waloryzacji, opartej na tzw. „tarczy prawnej”, czyli wspomianej już w artykule ustawy z dnia 7.10.2022 r. o zmianie niektórych ustaw w celu uproszczenia procedur administracyjnych dla obywateli i przedsiębiorców) z Wytycznymi określającymi sposób postępowania przez wojewódzkie samorządowe jednostki organizacyjne podległe Samorządowi Województwa Mazowieckiego przy rozpatrywaniu wniosków wykonawców robót budowlanych i usług wyłonionych na podstawie postępowań o udzielenie zamówień publicznych wszczętych przed i po wybuchu konfliktu w Ukrainie, dotyczących waloryzacji wynagrodzenia spowodowanej nadzwyczajnym wzrostem cen materiałów i usług, z odniesieniem do dokumentu wydanego przez Prokuratorię Generalną Rzeczypospolitej Polskiej „Zmiana umowy z uwagi na nadzwyczajny wzrost cen (waloryzacja wynagrodzenia) – podstawowe zagadnienia”²⁰,

Podsumowując zauważyć należy, że zarówno Prezes UZP, GUS oraz wszystkie jednostki zaangażowane w przygotowanie dokumentu, dotyczącego przykładowych klauzul waloryzacyjnych wykonały pracę, która ułatwia funkcjonowanie zamawiającym, ale i także kontrolującym zamówienia publiczne.

¹⁶ [Bazy cenowe do kosztorysowania » ORGBUD-SERWIS](#)

¹⁷ [OWEOB PROMOCJA Sp. z o.o. - Firmy i produkty - Budoskop.pl](#)

¹⁸ [BISTYP | Bazy cenowe tworzone dla Ciebie | Najszybciej od kosztorys.pl](#)

¹⁹ [Intercenbud - Kosztorys.pl](#)

²⁰ E. Wiktorowska, A. Suchecka, B. Kacprzyk, <https://mazovia.pl/pl/rozwoj-regionalny/aktualnosci/rozliczenia-finansowe-w-dobie-kryzysu.html>.

Warto też docenić prace legislacyjne, w tym uchwalenie ustawy z dnia 7.10.2022 r. o uproszczeniu procedur administracyjnych dla obywateli i przedsiębiorców. W konsekwencji możliwe jest wprowadzenie do umowy klauzuli waloryzacyjnej, której w ogóle nie przewidziano w pierwotnym kontrakcie lub która została przewidziana, jednakże ze względu na dynamicznie zmieniającą się sytuację rynkową nie gwarantuje urealnienia wynagrodzenia wykonawcy. Wprowadzone rozwiązania prawne umożliwiają również zmianę sposobu świadczenia, ograniczenie zakresu zamówienia, a nawet wstrzymanie realizacji umowy.²¹

Z perspektywy doświadczenia autora powyższe świadczy o dokonaniu ogromnej zmiany mentalnej na poziomie instytucjonalnym, tj. w kierunku pomocy zamawiającym i wykonawcom.. Tworzenie katalogu dobrych praktyk jest tym, czego oczekują wszyscy uczestnicy rynku zamówień publicznych, w tym również kontrolujący zamówienia publiczne.

Warto również zauważyć, że niektórzy Beneficjenci Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, którzy zawierali umowy jeszcze przed wejściem w życie przepisów dotyczących waloryzacji pomimo braku takiego obowiązku, wprowadzali niezbędne klauzule w zapisy warunków kontraktowych, w tym oparciu o wskaźniki GUS, czy też stosując/modyfikując właściwie klauzule FIDIC.

Czy obecny stan można uznać za zadowalający i nie wymagający korekt? Zdecydowanie nie, gdyż sytuacja ekonomiczna i polityczna na poziomie międzynarodowym cały czas nie jest stabilna. Należy jednak przyjąć z uznaniem fakt tworzenia dobrych, praktycznych poradników przez ekspertów – uczestników rynku zamówień publicznych w Polsce.

²¹ (Dz.U. z 2022 r. poz. 2185), w szczególności art. 48 tej ustawy.

Autor

Przemysław Ostrowski

Departament Kontroli i Audytu

 **cupt**

Transport dla wszystkich





Wpływ transportu
finansowanego z funduszy
Unii Europejskiej na aktywność
zawodową i społeczną osób
z niepełnosprawnościami –
wyniki badań centrum unijnych
projektów transportowych

Wstęp

Zagadnienia i problemy aktywizacji społecznej i zawodowej osób z niepełnosprawnościami i ograniczeniami były, są i zawsze będą aktualne. To wyzwanie, które dotyka wielu dziedzin, w tym transportu, zwłaszcza w dobie kryzysu i dynamicznych zmian w zróżnicowanych obszarach aktywności. **W grudniu 2020 roku w Polsce zarejestrowano 2,4 mln osób** korzystających z świadczeń emerytalno-rentowych lub ubezpieczonych przez Zakład Ubezpieczeń Społecznych, które posiadały orzeczenie o niepełnosprawności wystawione przez zespoły ds. orzekania o niepełnosprawności lub orzeczenie o niezdolności do pracy. **Nie ma jednak dostępnych oficjalnych danych dotyczących całkowitej liczby osób z niepełnosprawnościami. Szacuje się, że ich liczba wynosi od 4 do 7 mln. Nie wszyscy kwalifikują się do ubiegania o odpowiednie orzeczenia, a niektórzy po prostu nie decydują się na ten krok.**

Osoby z niepełnosprawnością mają prawo do niezależnego, samodzielnego i aktywnego życia, a w szczególności pełnego dostępu do dóbr i usług umożliwiających pełne uczestnictwo w życiu społecznym. Kluczowym elementem włączania tych osób do społeczeństwa – szkolnictwa, zatrudnienia i życia prywatnego, jest zapewnienie równego dostępu do systemu transportu publicznego. **Ograniczenie tego dostępu jest przejawem dyskryminacji i prowadzi do wykluczenia społecznego, uniemożliwiając dostęp do pracy, szkoły i normalnego funkcjonowania w życiu prywatnym.**

Metodologia badania

Dostrzegając znaczenie transportu w kontekście aktywności osób z niepełnosprawnościami, Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) przeprowadziło badania mające na celu ocenę wpływu transportu, w tym także projektów finansowanych z funduszy Unii Europejskiej na życie tej grupy społecznej. Postawiono pytania w jaki sposób projekty transportowe wsparte funduszami unijnymi oddziałują na życie osób z niepełnosprawnościami, a także o ich potrzeby w kontekście mobilności, związane z aktywizacją zawodową i społeczną. Jednocześnie badana była znajomość i identyfikacja zmian w transporcie z finansowaniem tych zmian z funduszy UE

Badanie opierało się na różnych źródłach danych, w tym analizie dokumentów (dane wtórne) oraz monitoringu (dane zastane). Ponadto, wykorzystując różne techniki, zgromadzono dane pierwotne. W trakcie badania wykorzystano różnorodne techniki gromadzenia danych, co umożliwiło zebranie zarówno danych ilościowych, jak i jakościowych oraz dokonanie analizy z uwzględnieniem punktu widzenia różnych grup interesariuszy. Koncepcja badawcza opierała się na triangulacji polegającej na wzajemnej weryfikacji i komplementaryzacji danych na dwóch poziomach ich gromadzenia:

- na poziomie technik badawczych – poprzez zastosowanie różnych, uzupełniających się wzajemnie metod zbierania danych;
- na poziomie źródeł informacji – zbieranie informacji od różnych grup respondentów w celu zebrania różnorodnych informacji na dany temat od osób, które potencjalnie mogły prezentować różny punkt widzenia na badaną kwestię (np. użyteczności zrealizowanych projektów).

Zastosowana metodologia była oparta o następujące metody i narzędzia:

Analiza dokumentów – danych zastanych

Analiza dokumentów zrealizowana jako jeden z integralnych elementów badania, dostarczyła informacji pozwalających na ocenę projektów z uwzględnieniem kryteriów badawczych, w szczególności zaś była użyteczna do oceny skuteczności projektów w kontekście wpływu aktywności społecznej i zawodowej osób z niepełnosprawnościami.



Kwestionariusz ankiety

Wykorzystanie ankiety pozwoliło na zebranie opinii od osób z niepełnosprawnościami oraz opiekunów osób spełniających następujące kryteria w chwili badania.

- posiadały orzeczoną niepełnosprawność stopnia umiarkowanego lub znacznego dotyczącą ruchu, słuchu, wzroku, intelektualną lub związaną z doświadczeniem choroby psychicznej;
- znajdowały się w wieku od 14 do 60 lat.

W niektórych sytuacjach niepełnosprawność o znacznym stopniu mogła uniemożliwić samodzielne uczestnictwo w badaniach, dlatego też badanie uwzględniało również ich opiekunów. Osoby wypełniające ankietę zostały dobrane losowo. W badaniu wzięło udział 241 osób, w tym 222 osoby z niepełnosprawnością i 19 osób opiekujących się niesamodzielną osobą z niepełnosprawnością. Badanie ilościowe obejmowało całą Polskę.

Indywidualny wywiad pogłębiony (IDI)

Badanie jakościowe przeprowadzono na przykładzie trzech województw (dolnośląskie, łódzkie, lubelskie). Dobór respondentów miał charakter celowy z uwagi na specyfikę badania. Osoby uczestniczące zostały dobrane ze względu na takie cechy jak: rodzaj i stopień niepełnosprawności, wiek, miejsce zamieszkania (wielkość miejscowości wyrażona liczbą ludności). Celem było uzyskanie zróżnicowanej grupy respondentów, tak by możliwie przekrojowo uchwycić potrzeby osób z niepełnosprawnościami. Struktura respondentów wywiadów indywidualnych według rodzaju niepełnosprawności przedstawiała się następująco:

- osoby z niepełnosprawnością ruchu: 4 osoby, w tym poruszający się na wózku elektrycznym, na wózku manualnym, osoby z trudnościami w poruszaniu się, ale nie korzystające ze sprzętów;

- osoby z niepełnosprawnością wzroku: 6 osób, w tym niewidomi, osoby słabowidzące, poruszające się przy pomocy laski, poruszające się z psem przewodnikiem;
- osoby Głuche: 3 osoby posługujące się polskim językiem migowym (wywiad prowadzony przy wsparciu tłumacza polskiego języka migowego);
- osoby z niepełnosprawnością sprzężoną, w tym 1 osoba z niepełnosprawnością ruchowo-wzrokową oraz 1 z niepełnosprawnością sprzężoną z uwagi na choroby układu moczowo-płciowego, choroby neurologiczne, inne;
- osoby z niepełnosprawnością związaną z doświadczeniem choroby psychicznej: 3 osoby.

Grupowe Wywiady Pogłębione (FGI)

Respondentami byli mieszkańcy trzech województw: łódzkiego (5 osób), dolnośląskiego (5 osób), lubelskiego (6 osób), w sumie 16 osób z niepełnosprawnościami. Wywiad grupowy przybrał formę ustrukturyzowanej dyskusji prowadzonej przez moderatora.

Scenariusze wywiadów, zarówno indywidualnych, jak i grupowych, koncentrowały się na obszarach:

- sposoby korzystania z transportu:
 - badanie potrzeb związanych z korzystaniem z transportu
 - wybór preferowanych rodzajów transportu;
- motywy wyboru konkretnych środków transportu;
- ocena dostępności wybieranych środków transportu;
- doświadczenia związane z korzystaniem z wybranych środków transportu;
- ocena wpływu transportu na aktywność zawodową i społeczną respondentów;
- wyobrażenie o „transporcie idealnym” – jaki odpowiadałby potrzebom respondenta;
- rekomendacje respondentów na temat kierunków rozwoju transportu.

Panel ekspercki

W celu weryfikacji informacji zebranych w badaniach ilościowych i jakościowych, przeprowadzone zostało spotkanie z ekspertami i ekspertkami w zakresie aktywizacji społecznej i zawodowej osób z niepełnosprawnościami oraz dostępności. W panelu eksperckim wzięło udział 7 osób.

Biały wywiad

Badanie opierało się również na doniesieniach medialnych: telewizyjnych, prasowych, internetowych które wskazywały kierunki szczegółowych analiz. Analiza publikacji związanych z celem badania, pozwoliła na uszczegółowienie przyjętej metodologii.

Aktywność zawodowa osób z niepełnosprawnościami

Dla osób z niepełnosprawnością, praca zawodowa jest nie tylko źródłem dochodów, ale również formą terapii i rehabilitacji zawodowej. Dzięki pracy, osoba z niepełnosprawnością staje się bardziej niezależna, jej poczucie własnej wartości wzrasta, a kontakty z innymi ludźmi stają się częstsze i lepsze. Dlatego ważne jest wspieranie zatrudnienia osób z niepełnosprawnościami. Każdy człowiek ma prawo wyboru ścieżki zawodowej. Tego prawa nie mogą być pozbawione osoby z niepełnosprawnością.

Z przytaczanego raportu GUS wynika, że w 2020 roku zatrudnienie miało około 410 tysięcy osób z niepełnosprawnościami. Osób niepracujących było około 2,7 miliona, co stanowi około 60% wszystkich osób z tej grupy.

Obecnie Polska ma jeden z najniższych wskaźników bezrobocia w UE, a od 2010 roku liczba osób bezrobotnych ogółem spadła trzykrotnie. Podobna tendencja utrzymuje się wśród badanych. Jednocześnie **zatrudnienie osób z niepełnosprawnością od lat utrzymuje się na bardzo niskim poziomie. Pod względem wskaźnika bierności zawodowej osób z niepełnosprawnością Polska plasuje się na piątym miejscu w Europie.** W latach 2010-2020 wynik był niemal dwukrotnie wyższy niż dla całej populacji osób powyżej 15. roku życia. Mimo znacznego wsparcia zwłaszcza



z Funduszu Pracy, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz PFRON, wskaźniki zatrudnienia osób z niepełnosprawnościami od kilkunastu lat wzrosły tylko o ok. 2% w ciągu 10 lat: z 14,4% w 2010 roku do 16,7% w 2020 roku.

Badanie Aktywności Ekonomicznej Ludności¹ pokazuje, że w 2019 roku aktywność zawodowa osób z niepełnosprawnością wzrosła o 0,5 punktu procentowego do 28,8% w porównaniu z rokiem poprzednim. w ciągu ostatnich 10 lat (2009–2019) współczynnik aktywności zawodowej tej grupy wzrósł o 4,2 punktu procentowego. Stopa bezrobocia wśród osób z niepełnosprawnościami utrzymała się na poziomie 7,2%, natomiast wskaźnik zatrudnienia wzrósł o 0,6 punkta procentowego, osiągając 26,8% w roku 2019. Warto zaznaczyć, że aż 92,8% spośród tych osób pracowało, co stanowi znaczący wskaźnik aktywności zawodowej.

Niestety, istniejące stereotypy dotyczące osób z niepełnosprawnościami mają istotny wpływ na niższą aktywność zawodową tej grupy w porównaniu z resztą społeczeństwa. Upowszechniony obraz osób z niepełnosprawnością jako niezdolnych do pracy zarobkowej prowadzi do ograniczenia szansy tych osób na zatrudnienie. Dodatkowo, nasze badania, zarówno ilościowe, jak i jakościowe, wskazują na istnienie znaczących barier związanych z dostępem do transportu, które dodatkowo utrudniają aktywność zawodową osób z niepełnosprawnościami.

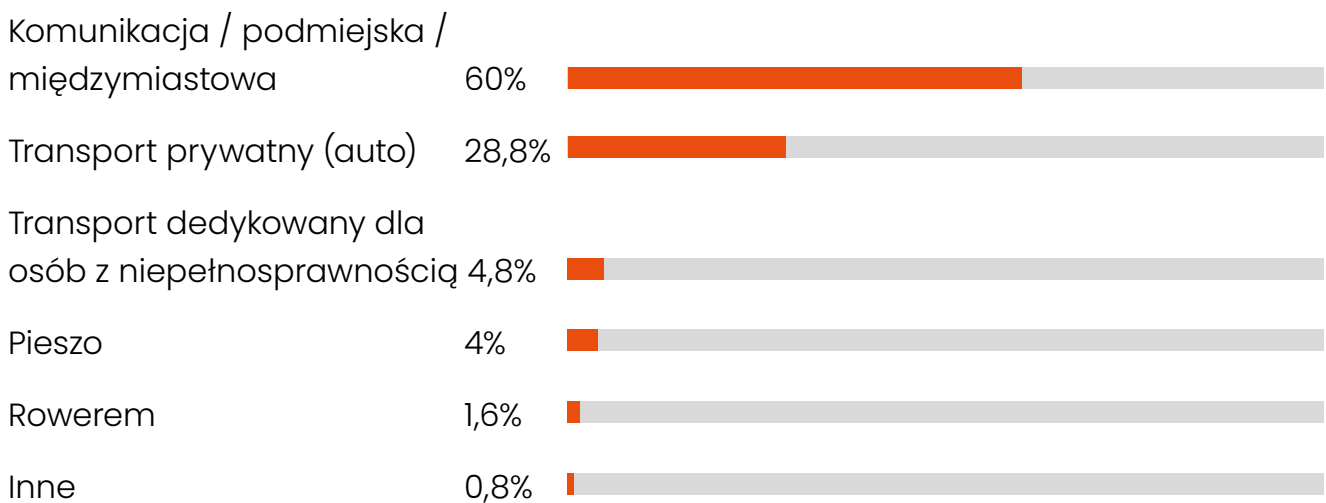
¹ <https://niepelnosprawni.gov.pl/p,80,rynek-pracy>

Potrzeby transportowe osób z niepełnosprawnościami w kontekście ich aktywności zawodowej i społecznej.

Docieranie do Pracy

Ponad połowa (60%) ankietowanych osób zadeklarowała, że najczęściej dociera do pracy komunikacją zbiorową. Niewiele mniej niż 30% osób wybiera transport prywatnym samochodem, przede wszystkim osoby z niepełnosprawnością ruchu i słuchu. Inne metody dojazdu do pracy, takie jak transport dedykowany dla osób z niepełnosprawnością, pieszo, rowerem, były znacznie mniej popularne i stanowiły mniejszy odsetek w ogólnej liczbie odpowiedzi. Jedna osoba wskazała, że dojeżdża transportem pracowniczym.

Wykres 1. Jak najczęściej docierasz do pracy? (n=125).



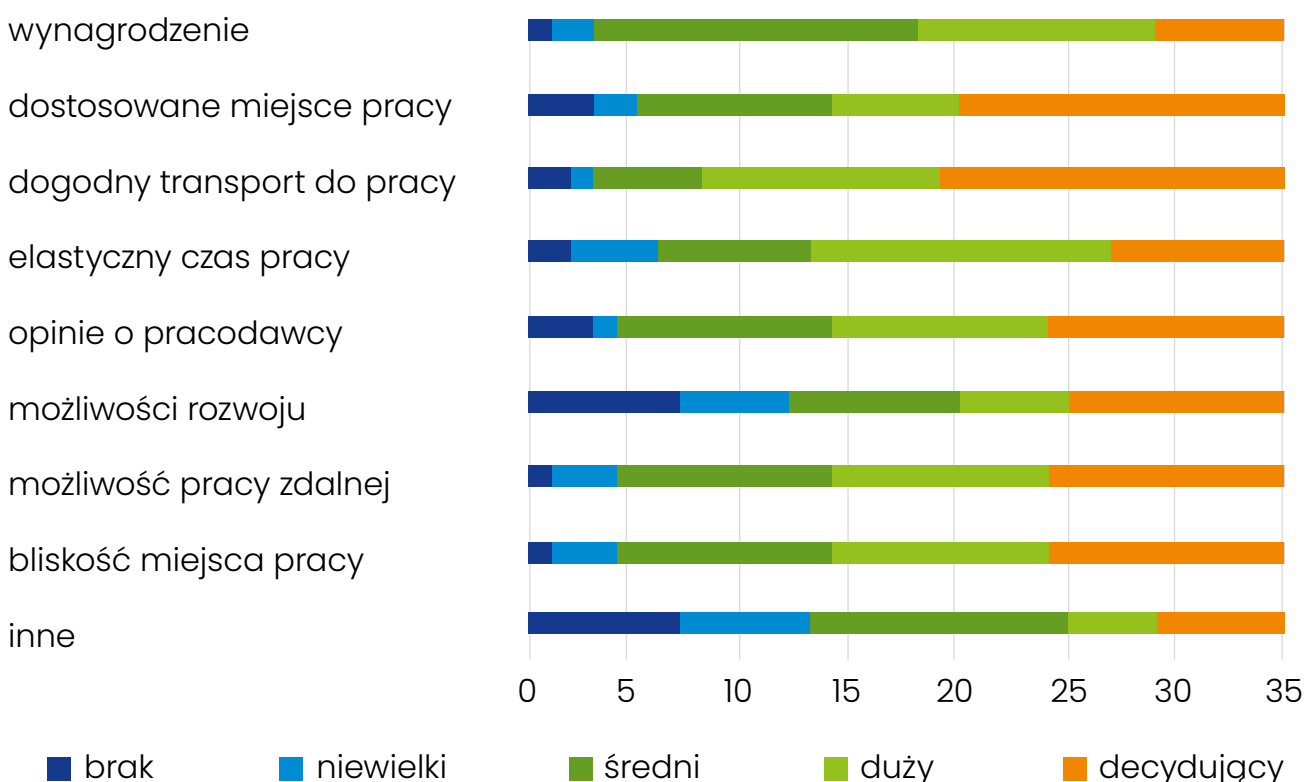
Źródło: opracowanie własne.

Szukanie pracy

W chwili przeprowadzania badania, około 15% respondentów było aktywnie poszukującymi pracy. W przypadku tych osób, kluczowymi czynnikami determinującymi wybór nowego miejsca zatrudnienia okazały się:

- dogodny transport do miejsca pracy.
- dostosowane miejsce pracy, uwzględniające potrzeby osób z niepełnosprawnościami.
- elastyczny czas pracy, co pozwala na lepsze dostosowanie obowiązków zawodowych do indywidualnych potrzeb.
- możliwość rozwoju zawodowego i osobistego.
- bliskość miejsca pracy do miejsca zamieszkania, co wpływa na wygodę i efektywność dojazdu.

Wykres 2. Wpływ wybranych czynników na decyzję o podjęciu pracy (n=35).²



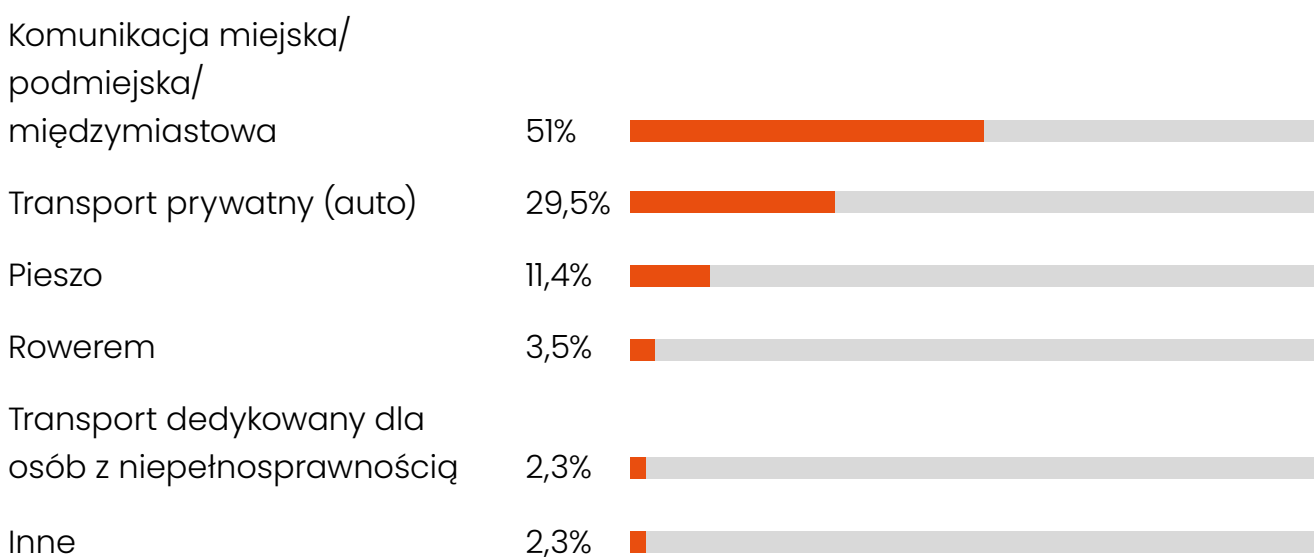
Źródło: opracowanie własne.

² Ze względu na niewielką liczbę badanych (poszukujących pracy było 35 osób), dane zostały przedstawione w postaci liczby wskazań, nie jako udział procentowy.

Docieranie do miejsc aktywności pozazawodowej

Połowa badanych wskazała, że docierając do miejsc, z których korzysta wybiera komunikację zbiorową (51%), prawie 1/3 osób wskazała transport prywatnym autem (29,5%). Następnymi w kolejności liczby wskazań były takie sposoby jak: docieranie pieszo (11,4%), rowerem (3,5%), transportem dedykowanym dla osób z niepełnosprawnościami (2,3%) oraz inne sposoby (2,3%).

Wykres 3. Najczęstsze sposoby docierania do miejsc aktywności pozazawodowej (n=324)³.



Źródło: opracowanie własne.

³ Respondenci mogli zaznaczyć więcej niż 1 odpowiedź na to pytanie

Główne wnioski z badania

Główne bariery podejmowania aktywności zawodowej wśród osób z niepełnosprawnościami obejmują m.in. trudności w korzystaniu z transportu, a także dostępem do stacji czy przystanków, szczególnie w mniejszych miejscowościach. Wskazywane były również problemy pośrednio związane z transportem, takie jak utrudniony dostęp do edukacji wyższej, co skutkuje niższymi kwalifikacjami i ogranicza szanse na odnalezienie się na rynku pracy. Istnieje także potrzeba uwzględnienia kwestii transportu w planowanych inwestycjach, aby stworzyć bardziej dostępne środowisko dla osób z niepełnosprawnościami i wspierać ich aktywność zawodową.

Bardzo istotnym problemem, który został wyraźnie podkreślony, jest brak uwzględnienia osób z niepełnosprawnościami jako ekspertów i ekspertek w procesie realizacji projektów transportowych, co zdecydowanie wybrzmiało wśród badanych i zostało potwierdzone przez ekspertów. Na podstawie zebranych informacji jakościowych i ilościowych oraz po konsultacji z ekspertami a także na bazie przeprowadzonej analizy desk research można wysnuć następujące wnioski.

Rola transportu publicznego

Transport publiczny odgrywa bardzo dużą rolę w funkcjonowaniu osób z niepełnosprawnościami. Jest częściej wybierany niż transport prywatnym samochodem. Szczególnie dla tych, którzy nie mogą prowadzić własnych samochodów z powodu różnych czynników, takich jak niepełnosprawność, ograniczenia finansowe lub problemy zdrowotne, transport publiczny stanowi kluczową przesłankę umożliwiającą aktywność społeczną i zawodową.

Dostępność transportu publicznego warunkuje możliwość samodzielnego funkcjonowania osób z niepełnosprawnościami – jeśli dostępność nie jest zapewniona w pełni, pojawia się czynnik zależności od innych osób i konieczność proszenia o pomoc. Dlatego zapewnianie dostępności transportu publicznego dla osób z niepełnosprawnościami jest jednym z najważniejszych zadań społecznych. Tym bardziej, że – jak zwracają uwagę osoby z niepełnosprawnościami, a także osoby eksperckie – dostępność transportu jest wyznacznikiem rozwoju społecznego. I w taki też sposób należy traktować zwiększanie dostępności w transporcie publicznym.

Wybór środków transportu publicznego

Jeśli chodzi o wybór konkretnych środków transportu publicznego, to w przypadku komunikacji międzymiastowej, badane osoby zdecydowanie preferowały pociągi. Głównym tego powodem jest niedostępność transportu autobusowego dalekobieżnego dla osób z niepełnosprawnościami.

W komunikacji miejskiej wybór środka transportu jest związany ze stopniem zapewnienia jego dostępności dla danej grupy osób z niepełnosprawnościami.

Widać różnicę między regionami kraju w sposobie i poziomie zapewniania dostępności danych środków transportu. Dla niektórych osób dostępnejsze są tramwaje, dla innych autobusy. Różnice w preferowanych środkach transportu publicznego między osobami z niepełnosprawnościami wynikają często z dostępności konkretnych udogodnień i dostosowań, takich jak pojazdy niskopodłogowe z platformami, zastosowanie systemu informacji pasażerskiej, czy też organizacja przystanków podwójnych.

Osoby z niepełnosprawnościami nie mają swobodnego wyboru między środkami komunikacji miejskiej – wybierają ten, który w ogóle umożliwi skorzystanie lub zapewnia większą dostępność.

Dostępność transportu publicznego w małych miejscowościach

Wyniki badań jednoznacznie wskazują, że **różnica w zapewnianiu dostępności transportu publicznego w małych i dużych miastach jest znacząca.** W większych ośrodkach miejskich, choć dostępność nie jest jeszcze powszechna ani jednolicie stosowana, można zauważyć pozytywne zmiany w zakresie ułatwień dla osób z niepełnosprawnościami. Niestety, sytuacja w mniejszych miejscowościach jest zdecydowanie mniej korzystna. Zmiany w zakresie dostępności transportu publicznego w tych obszarach postępują znacznie wolniej, a czasami nie następują wcale. W badaniu były osoby, które wskazały nawet pogorszenie sytuacji w tym zakresie w małych miejscowościach, z którymi są związane.

Ogromnie ważnym wyzwaniem w rozwoju transportu powinno być wyrównywanie poziomu dostępności transportu publicznego między dużymi i małymi miejscowościami (obszarami wiejskimi). Dla osób z niepełnosprawnościami,

które mieszkają w mniejszych miastach, dostępność transportu publicznego ma ogromne znaczenie dla ich codziennego funkcjonowania i aktywności zawodowej oraz społecznej.

Zdalne formy aktywności a transport publiczny

Z badania bardzo jasno wynika, że **zdalne formy podejmowania aktywności przez osoby z niepełnosprawnościami nie są czynnikiem warunkującym zwiększenie tej aktywności**. Bardzo wiele badanych deklaruje, że potrzebuje wyjeżdżać, spotykać się ludźmi, nawiązywać relacje społeczne, czego praca zdalna nie zapewnia. Potwierdziły to też opinie eksperckie.

Rozwój narzędzi zdalnych do podejmowania aktywności powinien postępować, ale nie należy traktować go jako najważniejszego czynnika zwiększającego aktywność zawodową i społeczną osób z niepełnosprawnościami. Zdecydowanie to dostępność transportu publicznego odgrywa ważniejszą rolę w poprawie jakości życia i umożliwianiu niezależności osobom z niepełnosprawnościami. Jego rozwój jest priorytetem, ponieważ w pełni dostępny transport publiczny zapewnia swobodę wyboru w zakresie sposobu podejmowania aktywności.

Ocena dostępności transportu publicznego i zdiagnozowane problemy

Dostępność transportu publicznego w ocenie osób badanych, nie jest na zadowalającym poziomie. Mimo pewnej poprawy w tym obszarze w ostatnich latach, najczęstszym komentarzem jest stwierdzenie, że „jest jeszcze bardzo wiele do zrobienia.” To sugeruje, że istnieją z niedostatki i wyzwania związane z dostępnością transportu publicznego dla osób z niepełnosprawnościami, które wymagają dalszych działań i inwestycji.

Wdrażane rozwiązania nie są jeszcze powszechne, stosowane konsekwentnie, a ponadto często nie działają prawidłowo. Co więcej, często są wprowadzane bez rozpoznania potrzeb i konsultacji osób z niepełnosprawnościami, podczas gdy jest to warunkiem wdrażania i rozwoju prawidłowych rozwiązań dostępnościowych. Rozwijanie dostępu do transportu publicznego i dostosowywanie go do potrzeb osób z niepełnosprawnościami powinno być traktowane jako priorytet, aby stworzyć bardziej równy i sprawiedliwy dostęp do możliwości zawodowych i społecznych dla tej

grupy społecznej. Działania w kierunku poprawy dostępności transportu publicznego są kluczowe dla eliminacji barier i wykluczenia społecznego oraz umożliwienia osobom z niepełnosprawnościami pełnego uczestnictwa w życiu społecznym.

Usługa asysty

Usługa asysty jest bardzo potrzebnym rozwiązaniem, ułatwiającym a niektórym osobom z niepełnosprawnością, wręcz umożliwiającym korzystanie z transportu. Niemniej jednak, badane osoby zaznaczają potrzebę usprawnienia całego procesu świadczenia tej usługi – począwszy od sposobu zgłaszania (różne formy, np. dostępne formularze online), aż po otrzymywanie potwierdzenia zgłoszenia i przekazywanie informacji obsłudze dworca i pociągu dotyczących zamówionej usługi. Wciąż problematyczna pozostaje konieczność zgłaszania przejazdu przez osobę z niepełnosprawnością z wyprzedzeniem.

Obsługa pasażerska

Z wypowiedzi badanych wynika, że **obserwują zwiększoną świadomość obsługi pasażerskiej na temat dostępności i obsługi osób z niepełnosprawnością. Niemniej jednak, pojawiają się także bardzo negatywne opisy sytuacji, w których osoby z niepełnosprawnością doświadczają zachowań obsługi, które są stereotypizujące, a czasami nawet dyskryminujące. Jak podsumowała to jedna z badanych osób, „jest to kwestia losowa”, jak zachowuje się obsługa w obecności osoby z niepełnosprawnością.** Jednoznacznie niedopuszczalne są sytuacje dyskryminujące lub lekceważące.

Niemniej brakuje też standardów obsługi pasażera z niepełnosprawnością, które zapewniłyby jednolite i właściwe reakcje personelu obsługi, aby uniknąć sytuacji, w których brak jest reakcji lub reakcje są niewłaściwe.

Zauważalność finansowania projektów transportowych ze środków Unii Europejskiej

Większość badanych poinformowało o **braku informacji na temat finansowania projektów transportowych ze środków Unii Europejskiej. Dla osób niewidomych i słabowidzących informacja ta jest przekazywana w niedostępnej dla nich formie – np. w postaci plakatów, tabliczek czy naklejek.** Takie osoby zwykle

pozyskują informacje z tekstu odczytywanego czytnikiem ekranu – o ile śledzą informacje na temat rozwoju transportu w swoim regionie. Część osób, które deklarowały, że pozyskują informacje o finansowaniu z Unii Europejskiej, jako źródło wskazywały media społecznościowe oraz monitory wewnątrz pojazdów, gdzie wyświetlają się ogłoszenia. Jednak z badania wynika, że niektórzy nie potrzebują takich informacji, więc ich nie poszukują i nie zwracają na nie uwagi w przestrzeni publicznej.

Podsumowanie

Konieczne jest kontynuowanie działań na rzecz dalszego zwiększania dostępności w transporcie, przy uwzględnieniu potrzeb osób z niepełnosprawnościami.

Transport publiczny odgrywa dużą rolę w aktywności społecznej i zawodowej badanych osób z niepełnosprawnościami. Ponad połowa ankietowanych wskazała transport publiczny jako najczęstszy sposób przemieszczania się do miejsc związanych z aktywnością zawodową (praca, podnoszenie kompetencji zawodowych, korzystanie ze wsparcia zawodowego), a także z aktywnością społeczną (np. spotkania ze znajomymi, wyjścia do restauracji, wyjazdy, korzystanie z oferty kulturalnej). Wyniki te potwierdzają obserwacje zebranych danych z wywiadów indywidualnych i grupowych.

Komunikacja miejska została lepiej oceniona pod kątem dostępności niż komunikacja międzymiastowa. Mimo pewnej zmiany w tym obszarze, oceny dostępności transportu publicznego do potrzeb osób z niepełnosprawnościami nadal wskazują na konieczność kontynuowania działań. Transport międzymiastowy i w mniejszych jednostkach samorządowych wymaga natomiast ogromnych zmian.

Wciąż jest więc jeszcze dużo do zrobienia. Szczegółowe wyniki i rekomendacje na przyszłość wskazane w raporcie z badania dostępne są na stronie www.cupt.gov.pl w zakładce „Dostępność”.

Autorka

Edyta Boratyńska-Karpiej

Koordynatorka ds. zasad
równościowych i dostępności





stan na dzień 31.08.2023 r.

Zaawansowanie

Programu Operacyjnego
Infrastruktura i Środowisko
2014 – 2020

i Programu Operacyjnego
Polska Wschodnia
2014 – 2020

w CUPT

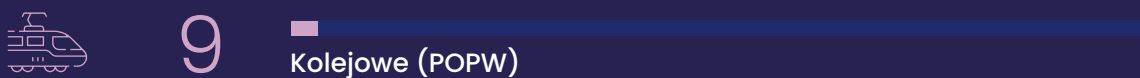
Podpisane Umowy o dofinansowanie w podziale na branże (szt.)

łącznie zawarto
637 umów
na łączną kwotę środków UE

POIŚ: 86,67 mld PLN



POPW: 1,69 mld PLN



Wykorzystanie dostępnych środków UE (%)

POIiŚ

Dostępne środki UE

87,35 mld PLN

99,2%

Podpisane umowy

Wnioski w ocenie 1,8%

87,1%

Zatwierdzone płatności

POPW

Dostępne środki UE

1,69 mld PLN

99,9%

Podpisane umowy

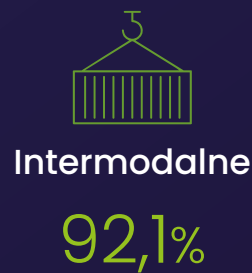
95,5%

Zatwierdzone płatności

Zatwierdzone płatności w poszczególnych branżach (%)

POLiŚ

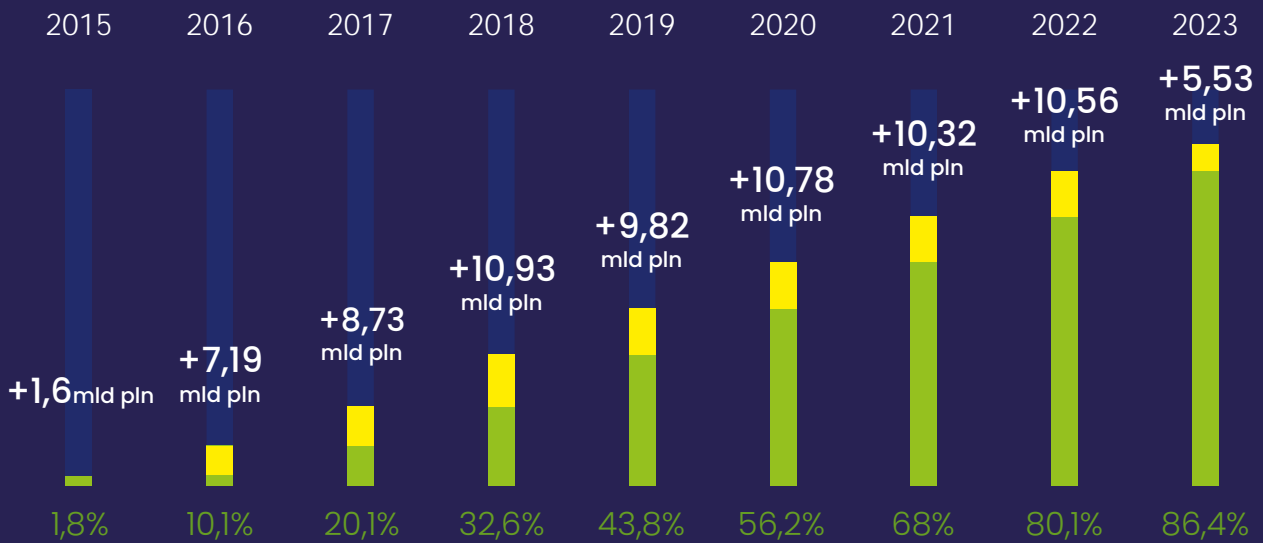
POPW



Zatwierdzone płatności globalnie środki UE (mld PLN i %)

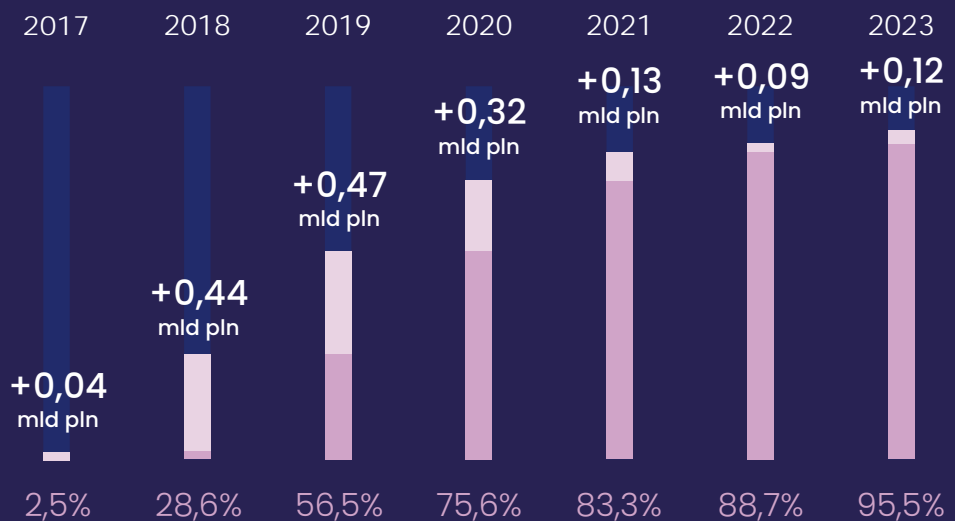
POliŚ

Łącznie: 75,5 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

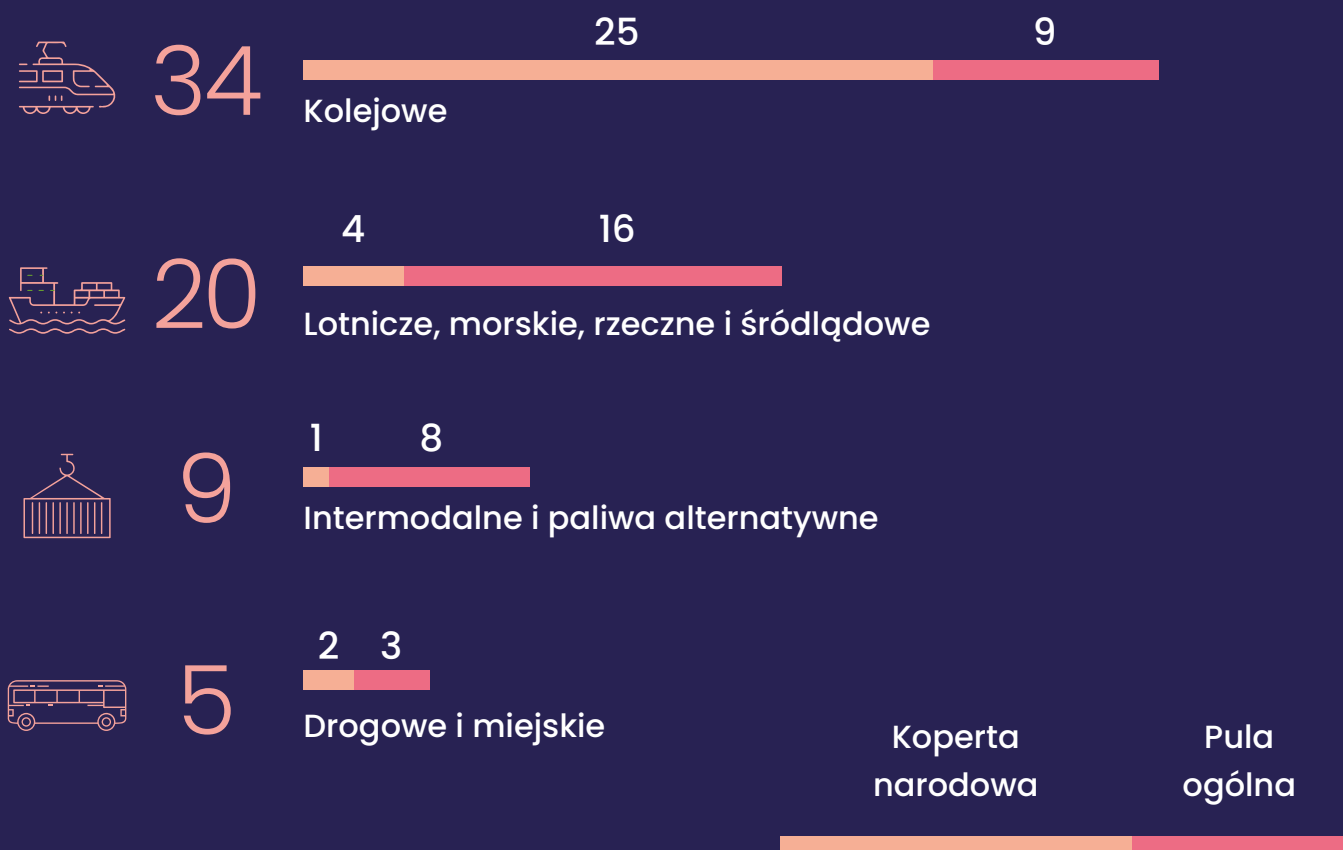
Łącznie zawarto

68 GA

(Grant Agreement)

na łączną kwotę środków UE

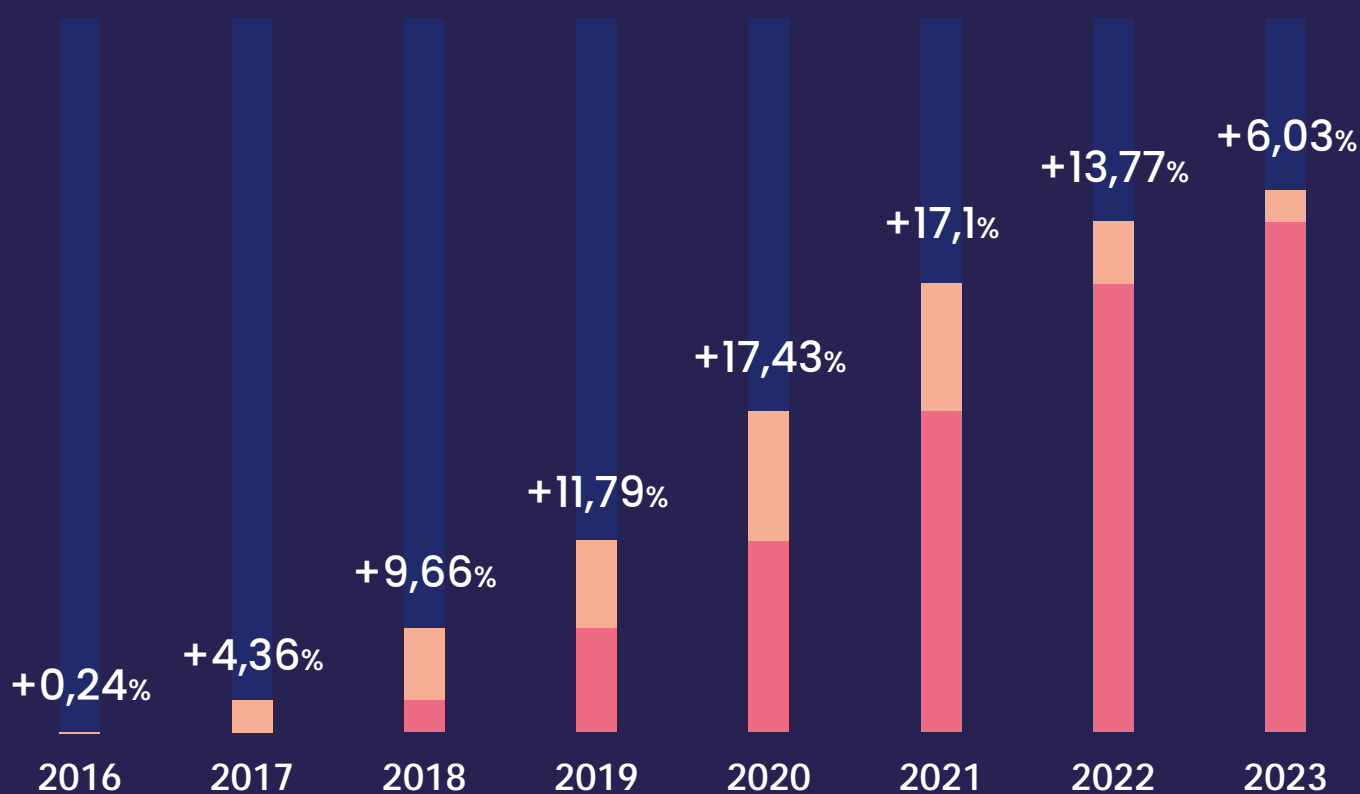
4,33 mld EUR



Zatwierdzone płatności realizowane za pośrednictwem CUPT (%*)

Łącznie:

15,4 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:


- 05.10** Nowoczesne technologie versus zarządzanie transportem –
Spotkanie w ramach cyklu: Transportowe Obserwatorium Badawcze
-
- 23.10** Dostępność 2030+ – Dostępny transport podmiejski – po co, dla
kogo i za ile?
-
- 16.11** Dostępność LAB – Wpływ priorytetyzacji transportu samochodowego
na dostępność
-
- 06.12** Wodór na szlaku – spotkanie w ramach TOB



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

 cuprt@cuprt.gov.pl



Fundusze Europejskie



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne

