



Biuletyn informacyjny

nr 1/2024

W numerze:

Wydarzenie:

seminarium naukowe „Dmuchamy na zimne – jak zapobiegać i gasić pożary w tunelach?”

Wydarzenie:

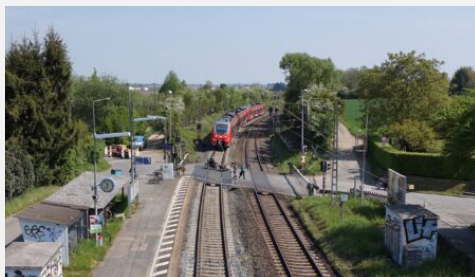
konferencja „Dzieci i seniorzy w transporcie publicznym – zadanie dla projektów z FEnIKS”

SOOS-y do transportu – przepis na dobre i szybkie postępowanie w sprawie środowiskowej oceny projektów dokumentów strategicznych (cz.1)

Jak dobrze zaplanować i opisać działania związane z równością w dostępie do transportu finansowanego z funduszy UE?

Nowe Horyzonty Rozwoju Infrastruktury Lotniczej - CUPT zamyka nabór na innowacyjne projekty

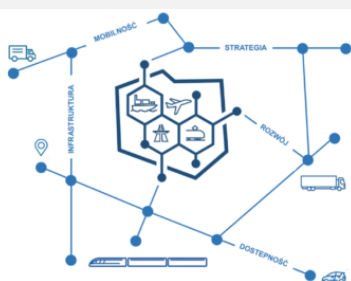
Aktualności



[Czytaj więcej...](#)

Ponad 25 mln zł z KPO na poprawę bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych PKP PLK S.A.

We czwartek 14 grudnia 2023 r. podpisaliśmy umowę na poprawę bezpieczeństwa na przejazdach...



[Czytaj więcej...](#)

Opracowaliśmy Poradnik Użytkownika Zintegrowanego Modelu Ruchu

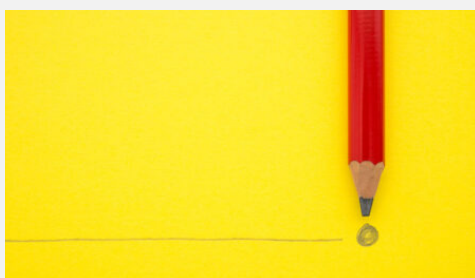
Od lat wspieramy zasadę i konieczność zapewnienia spójnych zasad oraz założeń opracowywanych modeli ruchu, w tym jednolitych standardów...



[Czytaj więcej...](#)

Podpisano pierwsze dwie umowy na dofinansowanie w ramach Krajowego Planu Odbudowy

Dzisiaj, 29 grudnia 2023 r. podpisaliśmy dwie umowy o objęcie przedsięwzięć wsparciem z Generalną...



[Czytaj więcej...](#)

Równość i niedyskryminacja w projektach transportowych finansowanych z FEnIKS i FEPW

Spotkanie nosiło tytuł „Równość i niedyskryminacja w projektach transportowych finansowanych z FEnIKS i FEPW” i skierowaliśmy go do potencjalnych...

Aktualności



Polska liderem wśród dofinansowanych projektów

Nasz kraj, jak wynika z danych podanych przez CINEA, uzyskał największe dofinansowanie w ramach konkursu Mobilność Wojskowa Instrumentu Łącząc Europę (tzw. CEF 2), w którym CUPT pełni rolę...



Trzeci nabór do CEF Transport 2021-2027 – zamknięty

We wtorek, 30 stycznia 2024 r. zakończył się III nabór wniosków z Instrumentu „Łącząc Europę” w sektorze transportu (CEF). W sumie wnioskodawcy z Polski...



Podpisaliśmy porozumienie o współpracy przy realizacji Pomorskich Badań Ruchu 2024

W środę, 14 lutego 2024 r. w Sali Herbowej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego w Gdańsku odbyła się konferencja prasowa...



Komisja Europejska odblokowała blisko 600 mld złotych dla Polski

Komisja Europejska wydała dzisiaj decyzję potwierdzającą spełnienie przez Polskę warunku podstawowego dot. stosowania Karty Praw...

Aktualności



Kolejny nabór w ramach CEF2 dla projektów dotyczących infrastruktury paliw alternatywnych

Komisja Europejska ogłosiła nowy nabór wniosków w ramach Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF2) dla projektów dotyczących budowy infrastruktury paliw...



Rozstrzygnęliśmy konkurs „autobusowy”

Lista ocenionych przedsięwzięć w ramach zakończonego konkursu nr KPOD.09.05-IW.02-001/23 dla komponentu E – Zielona, inteligentna mobilność
Inwestycja: E1.1.2 Zero- i niskoemisyjny transport...



Ruszył niekonkurencyjny nabór wniosków w ramach pomocy technicznej

Ruszyliśmy z niekonkurencyjnym naborem wniosków o dofinansowanie w ramach Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę , Klimat, Środowisko...



Wydarzenie:

**seminarium naukowe
„Dmuchamy na zimne – jak
zapobiegać i gasić pożary
w tunelach?”**




W ramach działań Transportowego Obserwatorium Badawczego, 22 maja 2024 roku wspólnie z Akademią Pożarniczą i Politechniką Śląską organizujemy trzecie seminarium naukowe pt. „Dmuchamy na zimne – jak zapobiegać i gasić pożary w tunelach?”. Spotkanie odbędzie się w formule hybrydowej: stacjonarnie w siedzibie Akademii Pożarniczej z transmisją na żywo.

Pożary w tunelach Mont Blanc czy św. Gotarda są znane wszystkim zajmującym się transportem. W ich wyniku śmierć poniosło 50 osób, a wiele zostało rannych. W ubiegłym roku 33 jednostki straży pożarnej walczyły z pożarem, który wybuchł w tunelu na autostradzie A1 w okolicach słoweńskiego miasta Maribor. Temperatura była tak wysoka, że naruszone zostały elementy konstrukcyjne tunelu. W tym wypadku na szczęście tylko jedna osoba została ranna.

W Polsce nie było aż tak dużych zdarzeń, choć incydenty się zdarzają. Niedawno doszło do pożaru w tunelu drogowym „Emilia” na S1 w Lalikach (woj. śląskie), gdzie zapalił się samochód ciężarowy, który w efekcie uległ spaleni. W tym przypadku również konstrukcja została naruszona.

Teoretycznie patrząc, można by powiedzieć, że skoro przypadki są incydentalne, to po co się nimi zajmować. W CUPT podchodzimy do tematu zupełnie inaczej. Wiemy, że projektowane są coraz doskonalsze zabezpieczenia i drogi ewakuacji. Jednak wielu z nas w obliczu takiego zdarzenia nie wiedziałoby zapewne, jak postępować - jak zadbać o swoje bezpieczeństwo. Potwierdzają to wyniki doświadczeń - w obliczu katastrofy stajemy się bezradni, trudno nam zachować zimną krew. W takich sytuacjach ludzie giną dlatego, że nie podejmują natychmiastowej ewakuacji. Zatem o temacie warto mówić jak najwięcej, zwłaszcza że coraz więcej przybywa nam tuneli w sieci, zarówno drogowej, jak i kolejowej.

Cele główne wydarzenia to:

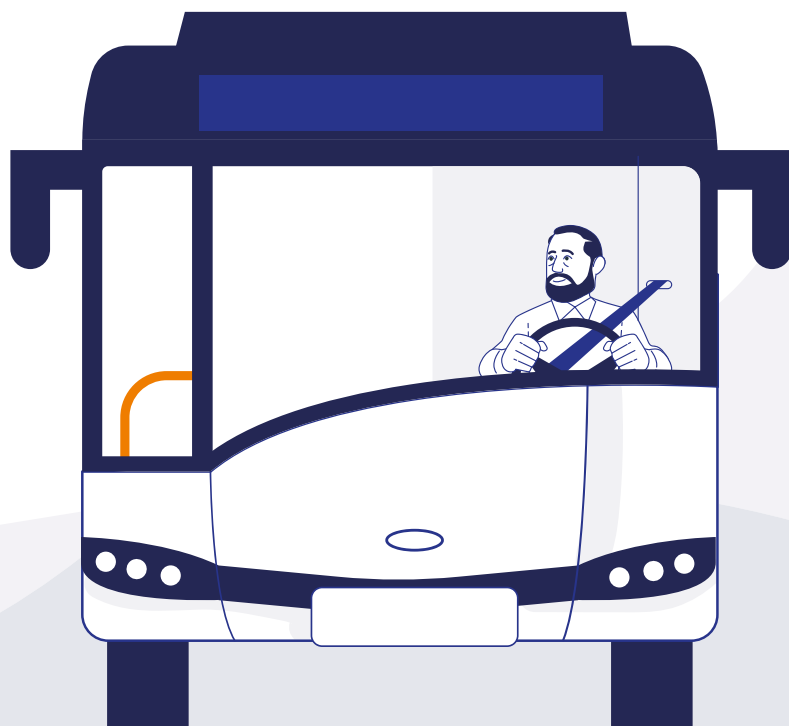
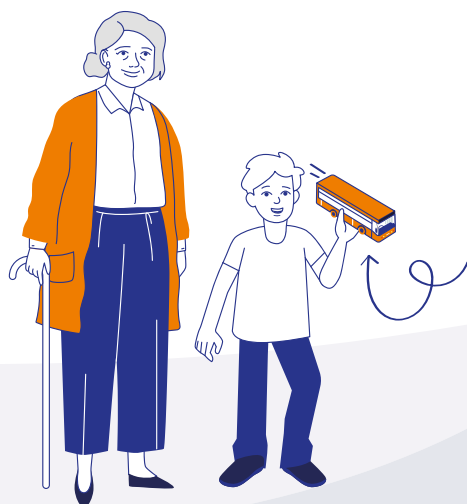
-  analiza prawdopodobieństwa występowania pożarów w tunelach drogowych i kolejowych,
-  edukacja, jak postępować w przypadku zagrożenia występującego w tunelu,
-  promocja rozwiązań współfinansowanych z funduszy UE na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Podczas seminarium zwrócimy uwagę, jak infrastruktura tuneli (w tym tych finansowanych z funduszy UE) wpływa na naszą percepcję, co do nas dociera i na jakiej podstawie podejmujemy decyzje w przypadku zagrożenia. Każdy z tych aspektów jest niezwykle ważny również w kontekście realizacji projektów z dofinansowaniem funduszy UE.

Szczegóły dotyczące wydarzenia wkrótce pojawią się na stronie www.cupt.gov.pl.

Zapraszamy!

11-12
CZERWCA



Konferencja Transportowego Obserwatorium Badawczego

DZIECI I SENIORZY w transporcie publicznym

ZADANIE DLA PROJEKTÓW Z FENIKS

Wydarzenie:

**konferencja „Dzieci i seniorzy
w transporcie publicznym –
zadanie dla projektów z FEnIKS”**

Już niebawem, 11-12 czerwca 2024 roku, odbędzie się kolejna konferencja w ramach Transportowego Obserwatorium Badawczego. Tym razem skupimy się na temacie „Dzieci i seniorzy w transporcie publicznym – zadanie dla projektów z FEnIKS”.

Przygotowaliśmy szereg ważnych i atrakcyjnych paneli dyskusyjnych, skupiających się na roli funduszy unijnych w eliminowaniu dyskryminacji ze względu na wiek w transporcie publicznym. W CUPT stawiamy sobie za cel nie tylko pogłębianie świadomości znaczenia dostępności transportu dla najmłodszych i seniorów, ale także pracujemy nad niwelowaniem barier, korzystając z wsparcia projektów unijnych.

Rozpoczniemy od uroczystego otwarcia konferencji, w którym wezmą udział przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury, Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, a także Ministra ds. polityki senioralnej, Ministra ds. polityki równościowej oraz Rzeczniczka Praw Dziecka. Następnie, w ciągu dwóch dni konferencji, zaplanowaliśmy liczne rozmowy i dyskusje, które umożliwią wymianę wiedzy i doświadczeń między szerokim gronem interesariuszy – pracownikami CUPT, ekspertami branżowymi, przedstawicielami administracji rządowej i samorządowej, beneficjentami, pracownikami naukowymi, przedstawicielami Komisji Europejskiej, inicjatywy JASPERS, sektora NGO, w tym stowarzyszeń działających na rzecz dzieci i osób starszych.

O czym więc usłyszycie w ciągu dwóch dni? Między innymi o potrzebach transportowych osób w różnym wieku, inspiracjach ze świata, wynikach badań, zasadzie niedyskryminacji w projektach dotyczących transportu czy dobrych praktykach z perspektywy finansowej 2014–2020. To jednak nie wszystko. Najciekawsze zagadnienia pozostawiamy jako niespodziankę – przekonacie się na własne oczy. Zapewniamy, że miejsca dla wszystkich chętnych wystarczy, gdyż konferencja zostanie zorganizowana w formie hybrydowej, co umożliwi uczestnictwo zarówno osobiście, jak i online.

Szczegóły dotyczące wydarzenia wraz z możliwością rejestracji, pojawią się na naszej stronie www.cupt.gov.pl bliżej terminu konferencji. Koniecznie bądźcie z nami w tych dniach!



**SOOS-y do transportu – przepis
na dobre i szybkie postępowanie
w sprawie środowiskowej
oceny projektów dokumentów
strategicznych (cz.1)**

Co łączy CST i SOOS-y w projektach transportowych?

Mowa tu oczywiście nie o Centralnym Systemie Teleinformatycznym, wykorzystywanym m.in. przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych przy realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021-2027¹, lecz o sednie niniejszego artykułu, czyli o akronimie CST, oznaczającym **Cele, Składniki, Terminy**, oraz SOOS, będącym skrótem od Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko.

SOOS, czyli Strategiczna Ocena Oddziaływania na Środowisko (często używany skrót: SOOS), to procedura towarzysząca opracowywaniu horyzontalnych projektów dokumentów strategicznych, finansowanych ze środków publicznych, na różnych szczeblach administracji publicznej (państwowej oraz samorządowej – od krajowego do gminnego) oraz przez podmioty wykonujące zadania publiczne.

Postępowanie SOOS jest przeprowadzane przez organ administracji publicznej opracowujący dany dokument lub inny podmiot niebędący organem administracji, jeśli jest on właściwy do opracowania projektu danego dokumentu. Procedura ta powinna zakończyć się jeszcze przed przyjęciem dokumentu lub przed jego przedłożeniem do zatwierdzenia. Zasady przeprowadzania SOOS określone są w przepisach Działu IV ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (określana w niniejszej publikacji mianem 'ustawa ooś').

Zgodnie z definicją w w/w ustawie, SOOS stanowi niezbędny element procesu formalnego przyjęcia określonych dokumentów strategicznych, których pełen katalog znajduje się w art. 46 i 47 ust. 1 ustawy ooś. Najczęściej dotyczy to dokumentów planistycznych i strategicznych, takich jak plany, polityki, dokumenty programowe itp., a także ich zmiany, szczególnie jeśli ich realizacja może znacząco wpłynąć na środowisko, w tym obszary Natura 2000.

¹ Działanie systemu CST2021 regulują m.in. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r., Ustawa z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021–2027 oraz Wytyczne dotyczące warunków gromadzenia i przekazywania danych w postaci elektronicznej na lata 2021-2027. Więcej informacji na stronie: <https://www.gov.pl/web/popcwsparcie/system-teleinformatyczny-w-perspektywie-finansowej-2021-2027-w-ramach-obsługi-funduszu-europejskiego-na-rozwoj-cyfrowy-2021-2027-ferc>



SOOS dotyczy projektów polityk, strategii, planów i programów (oraz ich zmian), które zasięgiem obejmują obszar/y Natura 2000, ale także wdrażanych poza ich granicami, jeśli pewne działania (o ile nie są bezpośrednio związane z ochroną obszaru Natura 2000 lub nie wynikają z tej ochrony) mogą nań znacząco oddziaływać (art. 33 ust. 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody²). Przeprowadzenie SOOS, jak stanowi ustawa, jest konieczne również w przypadku, gdy organ opracowujący projekt dokumentu strategicznego stwierdzi w uzgodnieniu z właściwym organem³, że realizacja postanowień tegoż dokumentu może spowodować znaczące oddziaływanie na środowisko lub wyznacza on ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Zgodnie z art. 55 ust. 2 ustawy o oś projekt dokumentu strategicznego nie może zostać przyjęty, jeżeli ze strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wynika, że może on znacząco negatywnie oddziaływać na obszar Natura 2000. Przepis ten nie ma zastosowania, jeśli zachodzą przesłanki, o których mowa w art. 34 ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody; mianowicie:

- nadrzędny interes publiczny,
- brak rozwiązań alternatywnych,
- zapewnienie wykonania kompensacji przyrodniczej, niezbędnej do zapewnienia spójności i właściwego funkcjonowania sieci obszarów Natura 2000.

² t.j. Dz.U. z 2023 r. poz.1336

³ Generalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska – przypadku dokumentów opracowywanych i zmienianych przez naczelne lub centralne organy administracji rządowej, regionalnym dyrektorem ochrony środowiska – w przypadku innych dokumentów, a także dyrektorem urzędu morskigo - w przypadku, gdy planowana realizacja danego dokumentu dotyczy obszarów morskich.

W zakresie możliwych rozwiązań alternatywnych należy pamiętać, że należy przeanalizować realne warianty realizacji inwestycji, poza tzw. „wariantem 0” – wraz z podsumowaniem analiz i solidnym uzasadnieniem wyboru danego wariantu. Zgodnie z publikacją Environmental Protection Agency (EPA) Research Report no.157⁴ „*preferowane alternatywy przyjęte w planie/programie nie zawsze muszą być tymi, które procedura SOOS wykazała jako najbardziej zrównoważone, przyjazne dla środowiska lub solidne. Jeśli jednak tak nie jest, należy wyraźnie uzasadnić dokonany wybór w raporcie środowiskowym. We wszystkich przypadkach należy opisać w raporcie środowiskowym, w jaki sposób środowiskowe zostały uwzględnione w wybranych alternatywach.*”

A może... bez SOOS-u?

Ustawa ooś przewiduje możliwość odstąpienia od przeprowadzenia SOOS (art. 48) po spełnieniu kilku przesłanek: po uzgodnieniu z właściwymi organami ochrony środowiska, wskazanymi w art. 57 i 58⁵, jeżeli dokument nie wpływa znacząco na środowisko lub też jeśli dokument jest zmieniany, a zmiana jest niewielka lub dotyczy tylko obszaru jednej gminy.

Istnieją też inne wyjątki – z wymogu opracowania SOOS zwolnione są dokumenty przygotowywane wyłącznie dla celów obrony narodowej lub obrony cywilnej oraz budżetowe lub finansowe – z wyłączeniem tych projektów, których realizacja może spowodować znaczące oddziaływanie na obszar Natura 2000 (art. 47a ustawy ooś).

1. CEL, czyli (kwint)esencja SOOS-u

Nadrzędny cel SOOS stanowi zapewnienie wysokiego poziomu ochrony środowiska m.in. poprzez uwzględnianie aspektów środowiskowych przy opracowywaniu, uchwalaniu i wdrażaniu ww. dokumentów strategicznych o potencjalnym znaczącym wpływie na środowisko. Dzięki temu procesowi możliwa jest ocena wpływu na środowisko realizowanych polityk, strategii, planów lub programów.

⁴ Developing and Assessing Alternatives in Strategic Environmental Assessment (SEA): <https://www.epa.ie/publications/monitoring--assessment/assessment/strategic-environmental-assessment/developing-and-assessing-alternatives-in-strategic-environmental-assessment-sea.php>

⁵ W przypadku dokumentów opracowywanych i zmienianych przez naczelne lub centralne organy administracji rządowej organami właściwymi w sprawach opiniowania i uzgadniania w ramach strategicznych ocen oddziaływania na środowisko jest Państwowy Inspektor Sanitarny oraz Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska.



1.1 Jaka jest baza SOOS-u? – Szczypta historii i aspektów prawnych

W celu pełniejszego zrozumienia istoty procedury SOOS, warto poznać kilka kluczowych wydarzeń, jakie przyczyniły się do jej wprowadzenia na gruncie prawa polskiego i międzynarodowego. Rdzeń dzisiejszego rozumienia potrzeby badania wpływu na środowisko decyzji podejmowanych na szczeblu państwowym wywodzi się z USA, które, asygnując w 1970 roku ustawę o państwowej polityce wobec środowiska (ang. National Environmental Policy Act – NEPA), ustanowiło ocenę oddziaływania na środowisko jednym z podstawowych instrumentów prawnych ochrony środowiska⁶. Wymaga ona od agencji federalnych oceny skutków środowiskowych proponowanych przez nie działań i zapewnienia możliwości publicznego przeglądu i komentowania przed podjęciem decyzji. Obecnie, w obliczu wieloaspektowych, globalnych przemian, wyzwań i trudności liczne państwa podejmują wspólne inicjatywy, podpisują porozumienia, kreują wizje i cele oraz dążą do ich realizacji, przeciwdziałając skutkom wielu negatywnych zjawisk społeczno-ekonomicznych i środowiskowych. Po raz pierwszy, oficjalnie na arenie międzynarodowej pojęcie zrównoważonego rozwoju przedstawiono w dokumencie programowym z inicjatywy ONZ w 1992 roku na II Konferencji w Rio de Janeiro. Mowa tu o Agendzie21, która przedstawia sposób opracowania i wdrażania programów zrównoważonego rozwoju w życie lokalnych społeczności.

⁶ <https://www.epa.gov/nepa/what-national-environmental-policy-act>

Wskazać w tym miejscu należy przede wszystkim ideę zrównoważonego rozwoju, która stanowi fundament Agendy 2030 – strategii rozwoju świata do 2030 roku, przyjętej jednomyślnie przez Zgromadzenie ONZ w 2015 roku. Rezolucja znana też pod nazwą „Przekształcamy nasz świat: Agenda na rzecz zrównoważonego rozwoju 2030”⁷ zawiera 17 Celów Zrównoważonego Rozwoju, które można przyporządkować 5 obszarom (ludzie, planeta, dobrobyt, pokój, partnerstwo). Cele te zostały podzielone na łącznie 169 działań, którym przypisano 231 wskaźników, mierzących postępy w ich realizacji, corocznie raportowanych przez każde państwo członkowskie⁸.

Promowaniu oraz realizacji założeń koncepcji zrównoważonego rozwoju na szczeblu prawa unijnego sprzyja wymóg przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko niektórych planów i programów, o potencjalnym znaczącym wpływie na środowisko, wprowadzony do systemu prawa wspólnotowego Dyrektywą 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko⁹ (ang. SEA – Strategic Environmental Assessment). Jak podkreślono w preambule aktu, *„Ocena wpływu na środowisko jest ważnym narzędziem służącym do uwzględnienia aspektów środowiskowych w procesie przygotowania i przyjmowania niektórych planów i programów, które potencjalnie mogą powodować znaczący wpływ na środowisko w Państwach Członkowskich¹⁰, ponieważ zapewnia, że taki wpływ planów i programów jest brany pod uwagę w czasie przygotowania tych dokumentów i przed ich przyjęciem”*. Ponadto, artykuł 174 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską (TWE)¹¹ stanowi, że polityka wspólnotowa w dziedzinie środowiska ma przyczyniać się, między innymi, do zachowania, ochrony i poprawy jakości środowiska, ochrony zdrowia ludzkiego oraz racjonalnego wykorzystywania zasobów naturalnych; jak również ma być oparta na zasadzie ostrożności. Co więcej, znaczenie oceny potencjalnego wpływu planów i programów na środowisko potwierdza artykuł 6 ww. Traktatu, który stanowi, że wymogi ochrony środowiska mają być brane pod uwagę przy ustalaniu i realizacji polityk i działań Wspólnoty, w szczególności w celu wspierania stałego rozwoju.

⁷ Dokument do pobrania w polskiej wersji językowej znajduje się na oficjalnej stronie:

<https://www.gov.pl/web/rozwoj-technologie/agenda-2030>

⁸ Więcej informacji o Celach Zrównoważonego Rozwoju na oficjalnym portalu: <https://www.un.org.pl>

⁹ Dz.U. L 197 z 21.7.2001

¹⁰ Mowa o państwach, które oficjalnie tworzą wspólnotę państw w ramach Unii Europejskiej. Aktualnie, na dzień 27.03.2024 r., jest ich 27 – pełny katalog krajów wraz z datą ich przystąpienia znajduje się na stronie:

https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/country-profiles_en

¹¹ Dz. U. UE 2006 C 321E

Do polskiego zbioru norm prawnych wymóg przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko niektórych planów i programów, o potencjalnym znaczącym wpływie na środowisko został pierwotnie wprowadzony w 2000 roku¹², a w obecnej nomenklaturze (z frazą „strategiczna”) wspomnianą powyżej ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Ustawa ta implementuje do polskiego porządku prawnego poza ww. normami prawa wspólnotowego szereg innych dyrektyw unijnych¹³. W literaturze branżowej¹⁴ występuje także pogląd, iż załączki tego, co później zostało nazwane ocenami strategicznymi, można znaleźć w dziedzinie planowania przestrzennego, w uchylonej już ustawie z dnia 7 lipca 1994 roku o zagospodarowaniu przestrzennym. Wówczas chodziło o prognozę skutków wpływu ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego na środowisko przyrodnicze, którą stosownie do art. 10 ust. 2 tej ustawy należało dołączyć do miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Co więcej, w przypadku ustalenia w planie terenów, które mogą być przeznaczone pod budowę obiektów handlowych, należało sporządzić prognozę skutków budowy tych obiektów również, poza środowiskiem, dla: rynku pracy, komunikacji, istniejącej sieci handlowej oraz zaspokojenia potrzeb i interesów konsumentów.

Dokumenty strategiczne poddawane ocenie skutków środowiskowych mogą obejmować działania, których oddziaływanie wykracza poza granice danego kraju. Dlatego sformułowano zasady postępowanie w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko, które znajdują się w dziale VI ustawy ooś.

¹² Ustawa z dnia 9 listopada 2000 r. o dostępie do informacji o środowisku i jego ochronie oraz o ocenach oddziaływania na środowisko: Rozdział 4 *Postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko realizacji planów i programów* (art. 19-24). Następnie zaimplementowany do ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska: Dział VI *Postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko* Rozdział 1 *Postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko skutków realizacji planów i programów* (art. 40-45)

¹³ W szczególności Dyrektywy:

- Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/92/UE z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne (EIA) (zmienionej Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/52/UE z dnia 16 kwietnia 2014 r.);
- Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa siedliskowa).

¹⁴ Na przykład: „Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko w planowaniu przestrzennym” – praca zbiorowa pod redakcją Romana Bednarka Poznań, 2012, za: W. Radecki, [w:] W. Radecki (red.), „Podstawy teoretyczne zintegrowanej ochrony prawnej środowiska”, Wrocław 2010, s. 139



Podejście do strategicznych ocen oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym ukształtowała m.in. Konwencja Europejskiej Komisji Gospodarczej Narodów Zjednoczonych z dnia 25 lutego 1991 r., która zachęca strony Konwencji do stosowania jej zasad i zapewnienia odpowiednich konsultacji transgranicznych w przypadku, gdy realizacja planu lub programu przygotowywanego w jednym Państwie Członkowskim potencjalnie może powodować znaczący wpływ na środowisko innego Państwa Członkowskiego.

Z uwagi na fakt, że bazują na tej samej dyrektywie, procedury przeprowadzania ocen środowiskowych, w tym postępowań transgranicznych, oraz ich zawartość są w unijnych krajach zbliżone.

1.2 Kto gotuje, a kto degustuje? – podmioty w SOOS i ich funkcje

Podmiotem prowadzącym postępowanie jest organ, który sporządza dany dokument strategiczny. Przykładowo, Politykę rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.) opracował Minister Infrastruktury, będąc odpowiedzialnym za strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko realizacji ustaleń tego dokumentu. W tym miejscu warto wymienić podmioty odpowiedzialne za opinie i uzgodnienia projektu dokumentu strategicznego wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, może nim być mianowicie:

- w przypadku dokumentów opracowywanych lub zmienianych przez naczelne lub centralne organy administracji rządowej, a także w przypadku, gdy planowana realizacja danego dokumentu obejmuje obszar więcej niż dwóch województw:
Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska oraz Główny Inspektor Sanitarny;
- w przypadku dokumentów innych niż wymienione powyżej, także w przypadku, gdy planowana realizacja danego dokumentu obejmuje obszar niż dwóch województw – właściwy miejscowo **regionalny dyrektor ochrony środowiska oraz państwowy wojewódzki inspektor sanitarny;**

- w przypadku gdy planowana realizacja danego dokumentu dotyczy obszarów morskich – właściwy miejscowo **dyrektor urzędu morskigo**;
- w przypadku miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz planów ogólnych gmin – właściwy miejscowo **regionalny dyrektor ochrony środowiska oraz państwowy powiatowy inspektor sanitarny**.

W każdym z ww. przypadków te same podmioty są równocześnie organami odpowiedzialnymi za uzgodnienie zakresu i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko.

2. SKŁADNIKI SOOS-u – elementy struktury

Postępowanie SOOS, po sporządzeniu projektu ww. dokumentu strategicznego, czyli np. polityki, obejmuje w szczególności następujące komponenty:

- a) uzgodnienie zakresu i stopnia szczegółowości informacji zawartych w prognozie oddziaływania na środowisko przez ww. właściwe organy,
- b) sporządzenie prognozy oddziaływania na środowisko (zwanej dalej: prognozą ooś),
- c) uzyskanie wymaganych ustawą opinii i uzgodnień przez ww. właściwe organy,
- d) zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu,
- e) pisemne podsumowanie zawierające m.in. sposób rozpatrzenia uwag i wniosków społeczeństwa, a także przekazanie organom opiniującym i podanie ich do publicznej wiadomości wraz z przyjętym dokumentem¹⁵.

Przyjrzyjmy się niektórym z powyższych składników nieco bliżej.

¹⁵ Zgodnie z art.55 ust. 3 podsumowanie powinno zawierać uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych, a także informację, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione:

- 1) ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko;
- 2) opinie właściwych organów, o których mowa w art. 57 właściwość organów w sprawach opiniowania i uzgadniania strategicznych ocen oddziaływania na środowisko i art. 58 właściwość organu Państwowej Inspekcji Sanitarnej w sprawach opiniowania i uzgadniania strategicznych ocen oddziaływania na środowisko;
- 3) zgłoszone uwagi i wnioski;
- 4) wyniki postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko, jeżeli zostało przeprowadzone;
- 5) propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu, przy czym obowiązek monitoringu należy do organu sporządzającego ten dokument.

2.1 Prognoza ooś – danie główne

Zgodnie z art. 51 Ustawy ooś Prognoza oddziaływania na środowisko sporządza organ opracowujący projekt dokumentu strategicznego, biorąc pod uwagę cele i geograficzny zasięg dokumentu oraz cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru, powinna przedstawiać m.in. rozwiązania alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie wraz z uzasadnieniem ich wyboru oraz opis metod dokonania oceny prowadzącej do tego wyboru albo wyjaśnienie braku rozwiązań alternatywnych. Ponadto istnieje wymóg wystąpienia do organów opiniujących o ustalenie zakresu i stopnia szczegółowości prognozy ooś przed oficjalnym rozpoczęciem jej sporządzania¹⁶. Organ opracowujący projekt strategiczny poddaje go wraz z prognozą oddziaływania na środowisko opiniowaniu przez właściwe organy, o których mowa w pkt 1.2 artykułu (art. 57 i 58 ustawy ooś). Organy te są zobowiązane do wydania opinii w terminie 30 dni.

Prognoza ooś powinna zawierać, o czym traktuje ww. art. 51 ust. 2 pkt 1 ustawy ooś przede wszystkim:

- a) informacje o zawartości, głównych celach projektowanego dokumentu oraz jego powiązaniach z innymi dokumentami,
- b) informacje o metodach zastosowanych przy sporządzaniu prognozy,
- c) propozycje dotyczące przewidywanych metod analizy skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu oraz częstotliwości jej przeprowadzania,
- d) informacje o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko,
- e) streszczenie sporządzone w języku niespecjalistycznym.

¹⁶ Odpowiedź organów równocześnie stanowi potwierdzenie potrzeby przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko w odniesieniu do projektu dokumentu lub brak możliwości odstąpienia od SOOS w przypadku, o którym mowa w art. 48 ust. 1 i 2 ustawy ooś.

Jakość dokumentu powiązana jest z kwalifikacjami autora prognozy ooś (bądź zespołu autorów), który powinien wykazać się odpowiednią wiedzą i posiadanym doświadczeniem, popartymi stosownym, załączanym do prognozy ooś oświadczeniem o spełnieniu wymagań, o których mowa w art. 72 ust. 2 ustawy ooś.

Ponadto, prognoza ooś określa, analizuje i ocenia elementy, o których mowa w art. 51 ust. 2 pkt 2 ustawy ooś (szczegóły omówione zostaną w kolejnej części artykułu, w następnym wydaniu Biuletynu), jak również przedstawia rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru (art. 52 ust. 2 pkt 3 ww. ustawy).

2.2 Konsultacje społeczne – trudny obowiązek czy morze możliwości?

Udział społeczeństwa, w tym składanie wniosków bądź uwag w ramach konsultacji społecznych, jest obligatoryjnym elementem każdego postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko. Jak jest w polskim systemie prawnym? Każdy ma prawo uczestniczenia, na warunkach określonych ustawą, w postępowaniu wymagającym udziału społeczeństwa (art. 5 ustawy ooś). Prawo do składania uwag i wniosków (w postępowaniu wymagającym udziału społeczeństwa) ma każdy, i jest to również prawo zagwarantowane ustawowo (art. 29 ustawy ooś). Prawo dotyczy zarówno prognozy ooś, jak również samego projektu dokumentu strategicznego podlegającego SOOS. Więcej regulacji prawnych dotyczących udziału społeczeństwa zawarto przede wszystkim przepisach działu III ustawy ooś. Zgodnie z art. 39 ust. 1 ustawy ooś udział społeczeństwa w SOOS umożliwia organ opracowujący projekt wymagającego tego udziału dokumentu m.in. poprzez podanie do publicznej wiadomości wielu informacji, w tym o:

- przystąpieniu do opracowywania projektu dokumentu i o jego przedmiocie;
- możliwościach zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu;

- możliwości składania uwag i wniosków, w tym: o organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków, a także o sposobie i miejscu składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie co najmniej 21-dniowy termin ich składania;
- postępowaniu w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko, o ile jest prowadzone.

Podając do publicznej wiadomości fakt przyjęcia dokumentu, organ jednocześnie udostępnia uzasadnienie zawierające informacje o udziale społeczeństwa w postępowaniu oraz o tym, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione uwagi i wnioski zgłoszone w związku z udziałem społeczeństwa (art. 42 i 43 ustawy ooś).

Z punktu widzenia inwestora lub podmiotu opracowującego projekt dokumentu strategicznego, udział społeczeństwa czasem może się kojarzyć z komplikacjami, dodatkowymi kosztami i ryzykami, które wydłużając procedury mogą utrudnić realizację projektu dokumentu zgodnie z harmonogramem lub budżetem. Natomiast z perspektywy strony szeroko rozumianego społeczeństwa, zarówno organizacji społecznych, jak i jednostki, konsultacje są szansą na zgłoszenie propozycji zmian, które mogą się służyć polepszeniu jakości dokumentu strategicznego. Pamiętajmy, że umożliwienie społeczeństwu czynnego udziału w planowaniu strategicznym wpływa na wzrost publicznej akceptacji później realizowanych przedsięwzięć. Co więcej, daje to szansę na integrację społeczną różnych grup społecznych, które działają na rzecz wspólnego celu. Wraz z zaangażowaniem społecznym i świadomością wpływu na treść dokumentów strategicznych zwiększa się ogólnie poczucie sprawczości i odpowiedzialności, co może przekładać się na polepszenie jakości życia każdego z nas, jak i całych społeczności. A stąd już tylko krok do podjęcia inicjatyw na rzecz lokalnych społeczności w innych ważnych lokalnie sprawach. Wartością dodaną partycypacji społecznej są również motywacja do działania i rozwoju, nabywania wiedzy i świadomości ekologicznej.

UWAGA!

Na zakończenie całego cyklu artykułu czeka – wytrwałych odbiorów/czytelników – niekoniernie kaloryczna niespodzianka.

Zachęcam do śledzenia kolejnego wydania Biuletynu, gdzie w drugiej części artykułu poza wspomnianą niespodzianką przedstawiona zostanie garść dobrych rad i szczypta wskazówek na szybkie i dobre postępowanie w sprawie środowiskowej oceny projektów dokumentów strategicznych. Ponadto opisane będą kolejne etapy procedury wraz z omówieniem podstawowych potencjalnych, najbardziej prawdopodobnych ryzyk i dobrych praktyk. *Być może niektórzy zasmakowali w SOOS-ach i spróbują zapoznać się z kolejnymi częściami artykułu, które, mam nadzieję, nasycą wartościową treścią w co najmniej tak samo jak pierwszy „kawałek”; i jak odpowiednio skomponowane przyprawy dodają potrawie smaku, tak być może lektura całości dostarczy więcej pozytywnych wrażeń?*

c.d.n.

Autorka

Martyna Sokólska

Departament Analiz Transportowych

Wydział do spraw Ochrony Środowiska

 **cupt**

Transport dla wszystkich





Jak dobrze zaplanować i opisać działania związane z równością w dostępie do transportu finansowanego z funduszy UE?

Artykuł ten stanowi kompleksowe źródło wiedzy na temat planowania i opisywania działań związanych z równością w dostępie do transportu finansowanego z funduszy Unii Europejskiej. Przedstawia wymogi prawne, zasady i praktyczne wskazówki, jak skutecznie wdrażać projekty zgodnie z zasadami równościowymi, niedyskryminacji oraz dostępności.

Wymóg równości w transporcie

W perspektywie 2021-2027 beneficjenci oraz wszystkie instytucje wdrażające program finansowany z funduszy Unii Europejskiej zobowiązane są do przestrzegania horyzontalnych zasad równościowych:



Zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami.



Zasady równości kobiet i mężczyzn.

Dodatkowo, projekty dofinansowane muszą być zgodne z Kartą Praw Podstawowych Unii Europejskiej (KPP) oraz Konwencją o prawach osób niepełnosprawnych (KPON) na każdym etapie realizacji. Programy takie jak Fundusze Europejskie na Klimat, Infrastrukturę i Środowisko (FEnIKS) oraz Fundusze Europejskie Polska Wschodnia (FEPW) określają, że projekty będą wybierane i realizowane w zgodności ze Standardami dostępności oraz procedurami przestrzegania KPP i KPON. Wskazano również, że cel Priorytetu 6. Pomoc techniczna zostanie zrealizowany m.in. poprzez analizę istniejących rozwiązań i ocenę ich skuteczności dla wypracowania narzędzi i mechanizmów skutecznego wdrażania horyzontalnych zasad równego traktowania, niedyskryminacji i poszanowania KPP oraz KPON.

Podsumowując co do zasady FEnIKS i FEPW i projekty dofinansowywane z ich środków powinny być zgodne z zapisami KPP, a w szczególności z następującymi artykułami¹:

Wolność:

- art. 8 Ochrona danych osobowych
- art. 16 Wolność prowadzenia działalności gospodarczej
- art. 17 Prawo własności

¹ Artykuły KPP zostały wymienione w umowie o dofinansowanie oraz instrukcji do wniosku o dofinansowanie.

Równość:

- art. 20 Równość wobec prawa
- art. 21 Niedyskryminacja
- art. 22 Różnorodność kulturowa, religijna i językowa
- art. 23 Równość kobiet i mężczyzn
- art. 25 Prawa osób w podeszłym wieku
- art. 26 Integracja osób niepełnosprawnych

Solidarność:

- art. 31 Należyte i sprawiedliwe warunki pracy

Również, co do zasady projekty dofinansowywane powinny być zgodne z zapisami KPON, a w szczególności z następującymi artykułami²:

- art. 5 Równość i niedyskryminacja
- art. 6 Niepełnosprawne kobiety
- art. 9 Dostępność
- art. 12 Równość wobec prawa
- art. 14 Wolność i bezpieczeństwo osobiste
- art. 20 Mobilność
- art. 21 Wolność wypowiedzenia się i wyrażania opinii oraz dostęp do informacji
- art. 27 Praca i zatrudnienie.

² Artykuły KPON zostały wymienione w umowie o dofinansowanie oraz instrukcji do wniosku o dofinansowanie.

W całym procesie – od przygotowania, przez wdrażanie, monitorowanie, sprawozdawczość, aż po ewaluację programów – muszą być uwzględniane zasady transparentności, równości szans kobiet i mężczyzn, przeciwdziałania dyskryminacji na jakichkolwiek przesłankach prawnie niedozwolonych, a także zrównoważonego rozwoju, zgodnie z artykułem 9 Rozporządzenia ogólnego³ oraz Załącznikiem III do Rozporządzenia ogólnego. Wsparcie będzie udzielane tylko projektom i beneficjentom, którzy przestrzegają tych zasad.

W przypadku, gdy beneficjentem jest jednostka samorządu terytorialnego (lub podmiot przez nią kontrolowany lub od niej zależny), która podjęła jakiejkolwiek działania dyskryminujące, sprzeczne z zasadami, o których mowa w artykule 9 ust. 3 rozporządzenia ogólnego, wsparcie w ramach polityki spójności nie może być udzielone.

Obowiązek wnioskodawcy

Wnioskodawca jest zobowiązany do szczegółowego przedstawienia planowanych rozwiązań w projekcie i udowodnienia, że produkt projektu będzie spełniał wymienione zasady równościowe.

Wzór wniosku o dofinansowanie jest określony przez Instytucję Zarządzającą i znajduje się w nim miejsce na opis kwestii horyzontalnych. W zależności od tytułu rubryki każdorazowo należy szczegółowo wyjaśnić, w jaki sposób projekt przyczyni się do realizacji zasad horyzontalnych dotyczących równości szans, płci czy niedyskryminacji. Przy analizie i opisie należy spojrzeć na produkty projektu przez pryzmat różnych grup społecznych, w tym osób z niepełnosprawnościami. Wnioskodawca powinien wykazać, w jaki sposób projekt będzie zgodny z równościowymi zasadami horyzontalnymi oraz KPP i KPON. Zgodność projektu zostanie uznana jeśli projekt ma pozytywny bądź neutralny wpływ.

³ Rozporządzenie 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.

Aby właściwie ocenić wpływ projektu na realizację tej zasady, wnioskodawca najpierw powinien rozważyć, czy poprzez projekt można wyrównywać szanse osób, które w danym obszarze, znajdują się w gorszym położeniu. Następnie wnioskodawca powinien zaplanować działania przyczyniające się do wyrównania szans osób będących w gorszym położeniu.

Jeżeli wnioskodawca stwierdzi, że w ramach projektu nie da się zrealizować żadnych działań w zakresie danej zasady, wtedy projekt może mieć neutralny wpływ. Wnioskodawca musi jednak przedstawić konkretne uzasadnienie, dlaczego jest to niemożliwe w danym projekcie.

Informacje powinny być szczegółowe i powinny umożliwić bezproblemową ocenę członkom Komisji Oceny Projektów.

Uzupełnienie i uszczegółowienie informacji wpisanych we wnioski powinno znaleźć się w studium wykonalności.

UWAGA

Potwierdzenie realizacji założeń horyzontalnych nie może opierać się jedynie na ogólnikowych deklaracjach zawartych w treści wniosku o dofinansowanie. Z analizy dotyczącej przestrzegania zasady niedyskryminacji, w tym zapewnienia dostępności dla osób z niepełnosprawnościami w poprzednim okresie finansowania (2014-2020), wynika, że takie deklaracje często miały charakter ogólny, formułowane były w sposób deklaracyjny, np. „projekt będzie realizować zasadę niedyskryminacji itd.". W treści wniosku o dofinansowanie, a najlepiej w Studium wykonalności, należy umieścić konkretne zapisy, które jasno określą, jak założenia horyzontalne zostaną zrealizowane w ramach projektu i w jaki sposób zostaną one efektywnie wdrożone, aby zapobiec jakiegokolwiek formie wykluczenia.



TEGO NIE RÓB

Często powtarzającym się w poprzedniej perspektywie błędem we wnioskach o dofinansowanie była formuła „planowana droga nikogo nie wyklucza, bo będą mogli się nią poruszać wszyscy – mężczyźni i kobiety, w tym osoby niepełnosprawne”. Takie stwierdzenie świadczy jedynie o braku zrozumienia autora wniosku, czym w praktyce jest zasada równości szans i niedyskryminacji.

Niedopuszczalne są sformułowania wprost dyskryminujące, np. „przebieg skrzyżowania po przebudowie będzie na tyle prosty, że zrozumieją go także osoby niepełnosprawne”. Nie wolno używać we wniosku sformułowań tego typu.



Informacje pomocne podczas stosowania KPP

Na stronie internetowej Agencji Praw Podstawowych Unii Europejskiej (ang. FRA) znajduje się dedykowana [zakładka „Karta Praw Podstawowych”](#), w ramach, której zamieszczono linki do stron: prawo międzynarodowe, prawo UE i krajowe prawo konstytucyjne w dziedzinie praw podstawowych związanych z artykułami KPP. W zakładce tej można znaleźć również pełny tekst i wykładnię prawną artykułów KPP, przykłady z orzecznictwa UE i państw członkowskich oraz publikacje FRA.

Na stronie internetowej FRA opublikowano również [„Podręcznik wdrażania Karty praw podstawowych Unii Europejskiej w prawie i kształtowaniu polityki na szczeblu krajowym”](#):

W zakresie stosowania KPP przy wdrażaniu funduszy unijnych, Komisja Europejska przyjęła [„Wytyczne dotyczące zapewnienia poszanowania Karty praw podstawowych Unii Europejskiej przy wdrażaniu europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych” \(2016/C 269/01\)](#). Wytyczne powstały, aby wyjaśnić państwom członkowskim na czym polega zapewnienie poszanowania KPP przy wdrażaniu funduszy europejskich. W Załączniku nr III zawierają one narzędzie w postaci tzw. „listy kontrolnej dotyczącej praw podstawowych”, które może być stosowane zarówno przez instytucje przygotowujące dokumenty strategiczne i programowe, jak i beneficjentów przygotowujących i realizujących projekty finansowane ze środków unijnych.

Polskie instytucje zarządzające, instytucje pośredniczące oraz instytucje wdrażające rekomendują wnioskodawcom oraz beneficjentom korzystanie z tych narzędzi, tak aby mogli oni ocenić, czy przygotowywane/realizowane przez nich projekty są zgodne z prawami podstawowymi. IP w instrukcji do wniosku o dofinansowanie dla beneficjentów odeśle wnioskodawcę do ww. Wytycznych KE dot. stosowania KPP.

Praktyczne podpowiedzi do wdrażania KPON

Na etapie przygotowywania wniosku o dofinansowanie w ramach programów finansowanych z funduszy UE musimy założyć, że na pewno użytkownikami produktów projektu (budynków, urzędzeń, środków transportu, otwartych przestrzeni miejskich itp.) będą również osoby z różnymi ograniczeniami funkcjonalnymi w zakresie mobilności i percepcji, np.:



osoby poruszające się na wózkach i skuterach inwalidzkich,



osoby wspomagające się w poruszaniu laską, kulami, balkonikami itd.,



osoby z dysfunkcjami wzroku – niewidome i słabowidzące,



osoby głuche i słabosłyszzące,



osoby z niepełnosprawnością intelektualną,



osoby z inną niepełnosprawnością, wpływającą na obniżenie sprawności fizycznej i sensorycznej.

Warto pamiętać, że nie jest to katalog zamknięty. Przygotowując wniosek o dofinansowanie projektu w zakresie infrastrukturalnym oraz środków transportu, wnioskodawca musi kierować się warunkami dostępności (art. 9 KPON), tak aby osoby z niepełnosprawnościami mogły korzystać z usług na równych zasadach z innymi użytkownikami. Przedmiot projektu powinien być realizowany zgodnie z koncepcją projektowania uniwersalnego.

W celu dobrego opisanie rozwiązań proponuje się wykorzystać zasady odnoszące się do opisywania realizacji zasady dostępności dla osób z niepełnosprawnościami opracowane przez CUPT - Jak opisać dostępność w projektach transportowych finansowanych z funduszy UE. Poradnik dla wnioskodawców i beneficjentów Centrum Unijnych Projektów Transportowych⁴.



⁴ https://www.cupt.gov.pl/wp-content/uploads/2022/02/cupt_-_3a_wcag_413.pdf

Uwzględnienie wymagań dla różnych grup użytkowników z niepełnosprawnościami przyczyni się do zaprojektowania i opisanego produktów dostępnych dla osób ze szczególnymi potrzebami. Rozwiązania dostępne np. dla osób na wózkach będą mogły wykorzystać także osoby starsze albo z większym bagażem. Jest to jedna z największych zalet stosowania projektowania uniwersalnego. Dzięki niemu przestrzeń i produkty projektów naprawdę mogą być dostępne dla wszystkich.

Zamiast podsumowania

W razie jakichkolwiek problemów z interpretacją przepisów i wytycznych związanych z zasadami równościowymi zachęcamy do kontaktu przez adres email:

dostepnosc@cupt.gov.pl.

Autorka

Edyta Boratyńska-Karpiej

Koordynatorka ds. zasad
równościowych i dostępności





Nowe Horyzonty Rozwoju Infrastruktury Lotniczej

**CUPT zamyka nabór na
innowacyjne projekty**

W obliczu dynamicznie rozwijającego się sektora transportu, Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) podjęło kluczowe kroki w celu wspierania innowacji i bezpieczeństwa w obszarze lotnictwa. Dnia 29 lutego 2024 r., zakończyła się wyjątkowa okazja dla podmiotów działających w branży lotniczej, by ubiegać się o środki finansowe, które pomogą zrealizować ambitne projekty zmieniające oblicze infrastruktury lotniczej w Polsce. Poniżej przedstawiamy szczegóły zakończonego naboru wniosków, które otwierają nowe możliwości dla rozwoju sektora i zapewniają wyższe standardy bezpieczeństwa oraz ochrony środowiska.

29 lutego 2024 r. Centrum Unijnych Projektów Transportowych zakończyło nabór wniosków o dofinansowanie w ramach konkurencyjnego konkursu wniosków, obejmującego Priorytet FENX.04 „Wsparcie sektora transportu” w ramach Funduszu Spójności, oraz działanie FENX.04.03 „Infrastruktura lotnicza w TEN-T”. Dzięki temu, możliwe stało się uzyskanie wsparcia finansowego dla projektów zorientowanych na:



zakup urządzeń i systemów do kontroli, osób, bagażu, ładunków i poczty;



budowę obiektów oraz zakup sprzętu bezpośrednio służących do poprawy bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych w strefie operacyjnej lotniska;



dostosowanie i modernizację infrastruktury oraz zakup sprzętu dla zapewnienia ochrony w obszarze obsługi ruchu pasażerskiego i towarowego;



rozbudowę i modernizację systemów służących zapewnieniu bezpieczeństwa pożarowego;



inwestycje związane z ochroną środowiska lub ograniczeniem negatywnego oddziaływania portów lotniczych na środowisko naturalne;



budowę obiektów infrastruktury komunikacji, nawigacji i dozoru, rozbudowy i modernizacji systemów zarządzania ruchem lotniczym (wynikających z SESAR).



Nabór skierowany był do:

- istniejących regionalnych portów lotniczych spełniające definicję z art. 2 pkt 153 GBER¹, wchodzące w skład transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T)²;
- oraz Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

Kwota środków przeznaczona na dofinansowanie projektów w ramach naboru:

125 000 000 PLN



Złożonych zostało 9 wniosków o dofinansowanie w ramach wszystkich typów projektów. Obecnie trwa szczegółowa ocena dokumentów aplikacyjnych, której zakończenie planowane jest do sierpnia 2024 r. Do końca bieżącego roku przewidziano finalizację procesu poprzez podpisanie umów o dofinansowanie z wybranymi beneficjentami.

¹ Rozporządzenie Komisji (UE) 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznającego niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz. Urz. UE L 187 z 26.06.2014, str. 1, z późn. zm.).

² Wynika to z przepisów prawa Unii Europejskiej, w szczególności art. 7 ust. 1 lit. e rozporządzenia 2021/1058 (rozporządzenie EFRR i FS).



stan na dzień 29.02.2024 r.

Zaawansowanie

Programu Operacyjnego
Infrastruktura i Środowisko
2014 - 2020

i Programu Operacyjnego
Polska Wschodnia
2014 - 2020

w CUPT

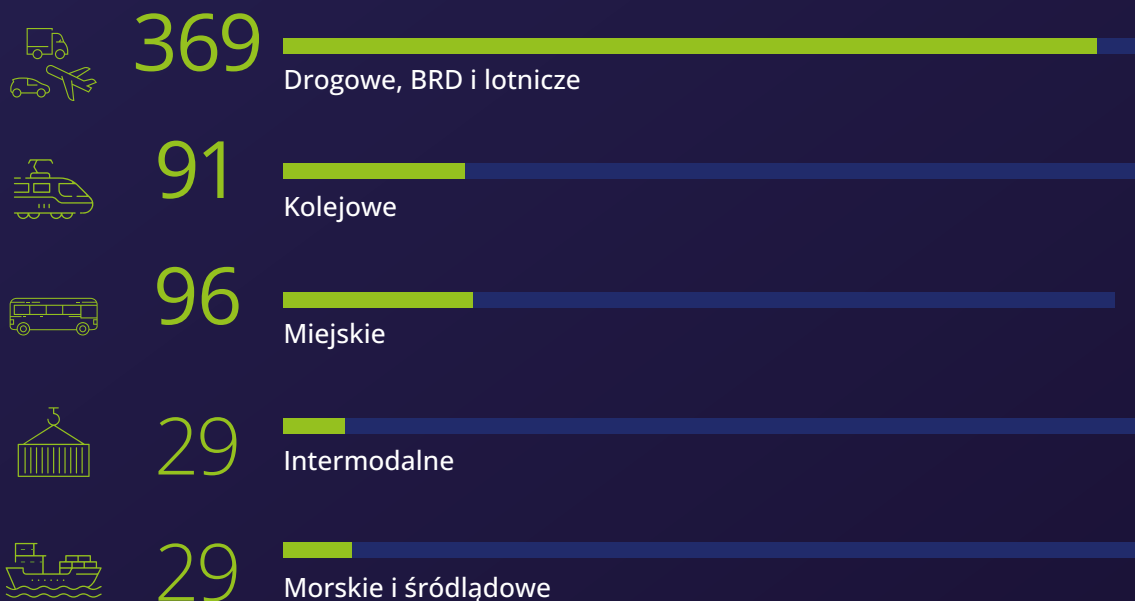
Podpisane Umowy o dofinansowanie w podziale na branże (szt.)

Łącznie zawarto

623 umowy

na łączną kwotę środków UE

POIŚ: 87,84 mld PLN



POPW: 1,69 mld PLN



Wykorzystanie dostępnych środków UE (%)

POIiŚ

Dostępne środki UE

87,97 mld PLN

99,9%

Podpisane umowy

Wnioski w ocenie 0%



94,9%

Zatwierdzone płatności

POPW

Dostępne środki UE

1,69 mld PLN

99,9%

Podpisane umowy



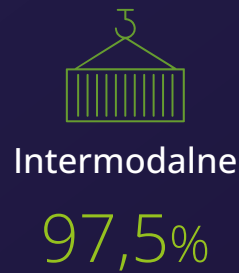
98,5%

Zatwierdzone płatności

Zatwierdzone płatności w poszczególnych branżach (%)

POIŚ

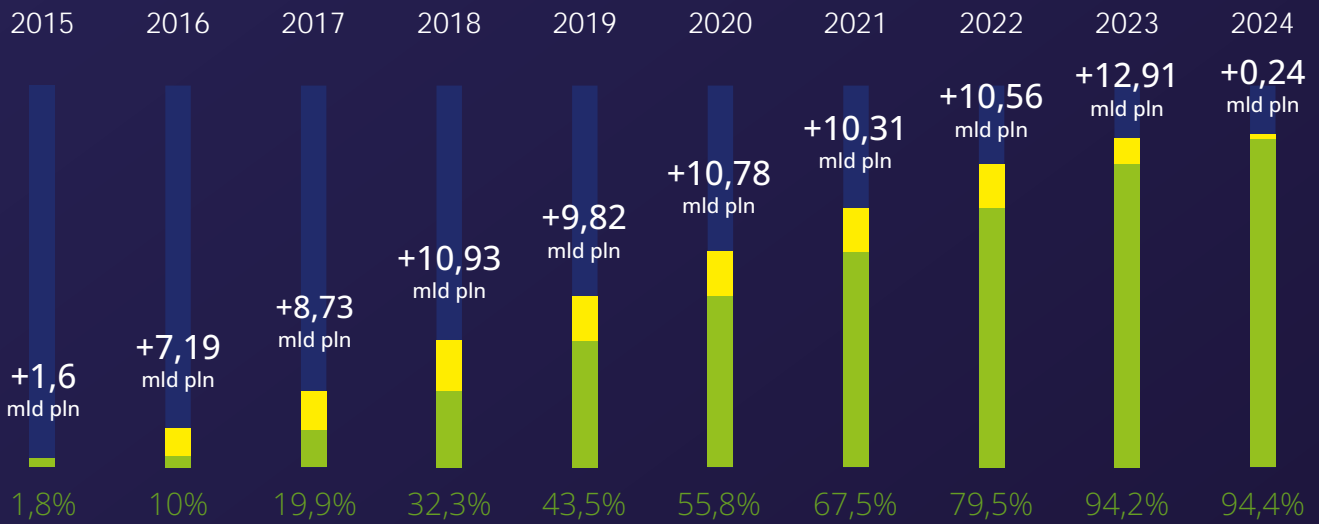
POPW



Zatwierdzone płatności globalnie środki UE (mld PLN i %)

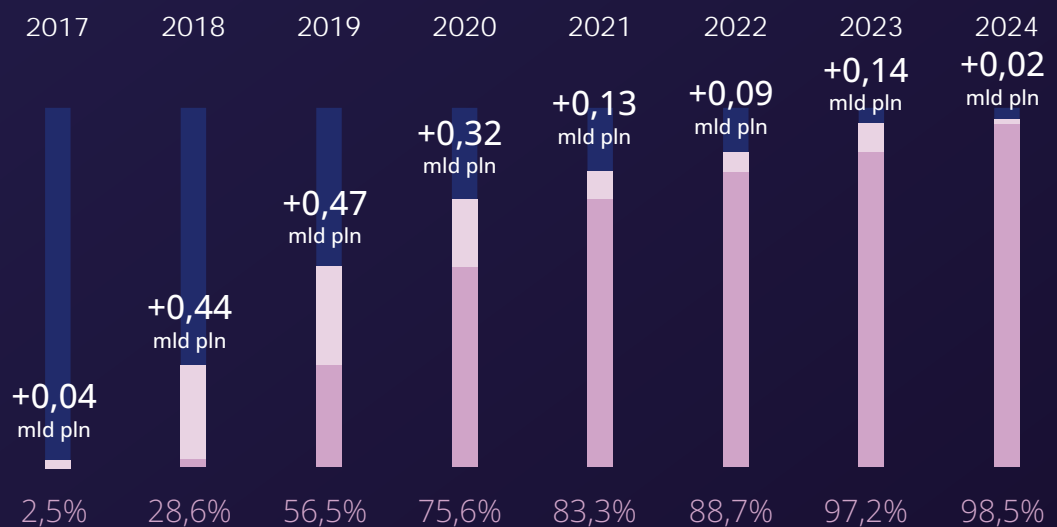
POIiŚ

Łącznie: 83,1 mld PLN



POPW

Łącznie: 1,50 mld PLN



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

Podpisane umowy POIŚ 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

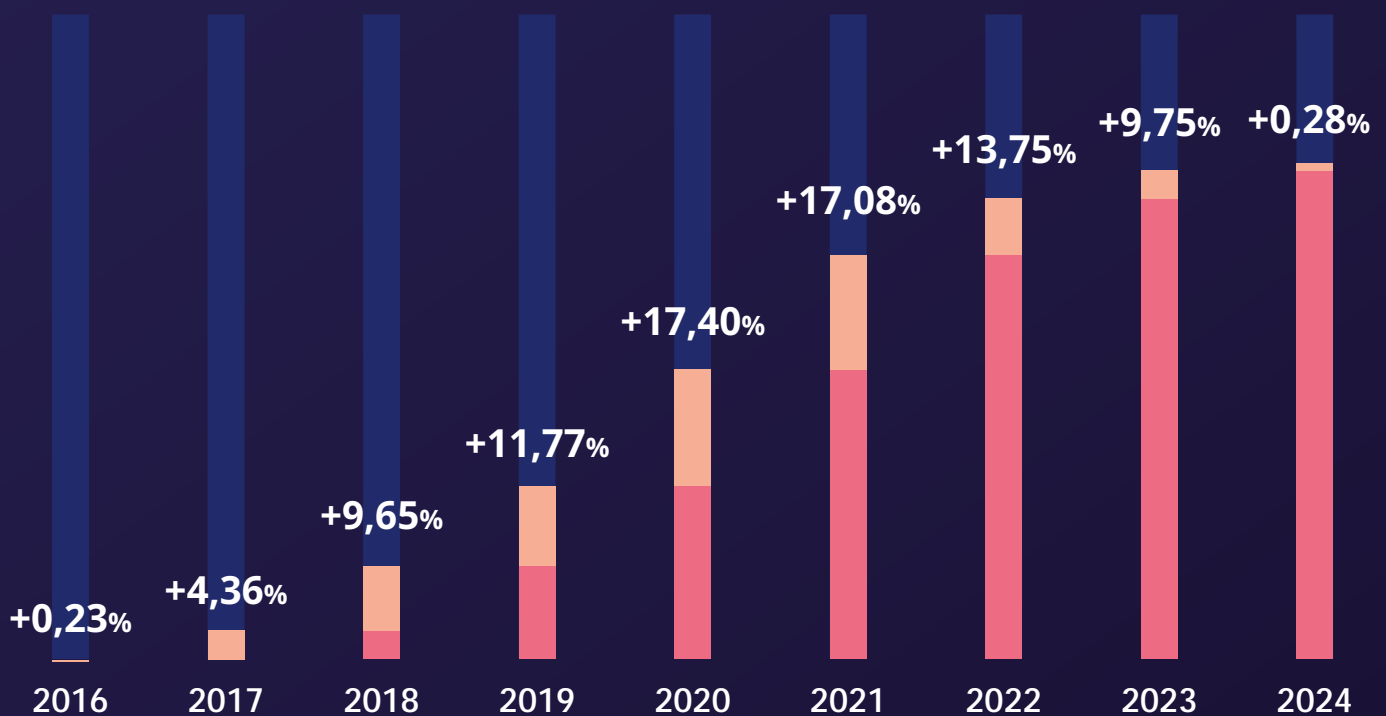
4,33 mld EUR



Zatwierdzone płatności realizowane za pośrednictwem CUPT (%*)

łącznie:

16,17 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:

12.04 Szkolenie z aplikacji SL2021 dla Beneficjentów

22.05 seminarium naukowe pt. „Dmuchamy na zimne – jak zapobiegać i gasić pożary w tunelach?”.


11.06 konferencja „Dzieci i seniorzy w transporcie publicznym – zadanie dla projektów z FEnIKS”



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

