Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko

Rzeczpospolita Polska

Dofinansowane przez Unię Europejską

WPŁYW DZIAŁAŃ Z PRIORYTETÓW TRANSPORTOWYCH PROGRAMU FUNDUSZE EUROPEJSKIE NA INFRASTRUKTURĘ, KLIMAT, ŚRODOWISKO 2021-2027 NA GRUPY NARAŻONE NA DYSKRYMINACJĘ

RAPORT

Transport dla wszystkich

STYCZEŃ 2023

SPIS SKRÓTÓW

CUPT	Centrum Unijnych Projektów Transportowych
EAA	Europejski Akt o Dostępności
EFRR	Europejski Fundusz Rozwoju Regionalny
ETPC	Europejski Trybunał Praw Człowieka
FEnIKS	Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027
FOG	Analiza lingwistyczna
FS	Fundusz Spójności
GUS	Główny Urząd Statystyczny
IP	Instytucja Pośrednicząca
ITS	Inteligentne Systemy Transportowe
IZ	Instytucja Zarządzająca
KE	Komisja Europejska
KPON	Konwencja o Prawach Osób Niepełnosprawnych
KPP	Karta Praw Podstawowych
OECD	Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju
pkt.	punkt
OP	Oś priorytetowa

POIiŚ	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020
Rozporządzenie EFRR i FS	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1058 z dnia 24.06.2021 roku w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności
Rozporządzenie ogólne	Rozporządzanie 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
TEN-T	Transeuropejska Sieć Transportowa
TSI PRM	Rozporządzeniu UE 1300/2014 w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się.
tys.	tysięcy
UE	Unia Europejska
ust.	ustęp

Ustawa o zapewnieniu dostępności	ustawa z dnia 19 lipca 2019 roku o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami
Wytyczne równościowe	Wytyczne dotyczące realizacji zasad równościowych w ramach funduszy unijnych na lata 2021-2027 zostały zatwierdzone i podpisane przez Ministra Rozwoju i Polityki Regionalnej. Wytyczne obowiązują od 5 stycznia br.

SPIS TREŚCI

Spis skrótów 2

Wprowadzenie 7

Założenia metodyczne 8

Analiza Programu FEnIKS i kluczowych dokumentów i aktów prawnych 10

Analiza sytuacji różnych grup zagrożonych dyskryminacją w transporcie publicznym 10

Ocena wpływu FEnIKS na różne grupy zagrożone dyskryminacją w transporcie 11

Wnioski z zebranego materiału 11

Rekomendacje 11

Przegląd i analiza Programu Operacyjnego FEnIKS i kluczowych dokumentów i aktów prawnych 12

Podsumowanie 19

Identyfikacja grup zagrożonych dyskryminacją podróżujących transportem publicznym dofinansowanym w ramach środków z funduszy UE i sposoby zapobieganiu wykluczeniu 21

Dyskryminacja ze względu na niepełnosprawność 21

Sposoby zapobiegania wykluczeniu: 26

Podsumowanie 33

Dyskryminacja ze względu na płeć 34

Sposoby zapobiegania wykluczeniu. 38

Dyskryminacja ze względu na wiek 41

Ageizm 41

Adultyzm 45

Sposoby zapobiegania wykluczeniu: 47

Dyskryminacja ze względu na orientację seksualną i tożsamość płciową 51

Sposoby zapobiegania wykluczeniu: 52

Dyskryminacja ze względu na rasę, narodowość i pochodzenie etniczne 53

Sposoby zapobiegania wykluczeniu: 54

Dyskryminacja ze względu na religię i wyznanie 56
Sposoby zapobiegania wykluczeniu. 58
Diagnoza potencjalnego narażenia na dyskryminację na etapie ubiegania się o środki z FEnIKS oraz na późniejszym etapie wdrażania projektów. 59
Ocena wpływu działań z priorytetów transportowych FEnIKS na różne grupy zagrożone dyskryminacją – Rekomendacje dla systemu wdrażania projektów FEnIKS 64
Priorytet III 66
Rekomendacja 68
Priorytet IV 74
Cel szczegółowy 3.1 Rozwój odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej, bezpiecznej, zrównoważonej i intermodalnej TEN-T 74
Cel szczegółowy 3.2 Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej 80
Priorytet V 81
Cel szczegółowy 3.1 Rozwój odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej, bezpiecznej, zrównoważonej i intermodalnej TEN-T 81
Cel szczegółowy 3.2 Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej. 87
Wnioski 94
Spis analizowanych dokumentów o charakterze prawnym, programowym i strategicznym 99
Bibliografia 101

WPROWADZENIE

Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (dalej: FEnIKS) stanowi kontynuację Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (dalej: POIiŚ), uwzględniając efekty płynące z doświadczeń z jego realizacji. Na realizację Programu w okresie 2021-2027 zostaną przeznaczone środki w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (dalej: EFRR) oraz Funduszu Spójności (dalej FS). Środki te zostaną uzupełnione o wkład krajowy pochodzący z różnych źródeł. W ramach FEnIKS zaplanowano realizację 3 Priorytetów transportowych:

- PRIORYTET III: Transport miejski
    - Cel szczegółowy 2.8 Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej.
- PRIORYTET IV: Wsparcie sektora transportu z Funduszu Spójności
    - Cel szczegółowy 3.1 Rozwój odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej, bezpiecznej, zrównoważonej i intermodalnej TEN-T.
    - Cel szczegółowy 3.2 Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej.
- PRIORYTET V: Wsparcie sektora transportu z EFRR
    - Cel szczegółowy 3.1 Rozwój odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej, bezpiecznej, zrównoważonej i intermodalnej TEN-T.
    - Cel szczegółowy 3.2 Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej.

Zgodnie z wymogami Komisji Europejskiej (dalej: KE), Instytucja Zarządzająca (dalej: IZ) Programem FENiKS powinna w początkowym okresie wdrażania (przed ogłoszeniem konkursów) przygotować analizę wskazującą, na jakie grupy narażone na dyskryminację, ze względu na różne przesłanki, tj. płeć (równość kobiet i mężczyzn), rasa, wiek, religia, tożsamość płciowa, orientacja seksualna, pochodzenie, niepełnosprawność, oddziałuje lub może oddziaływać Program. IZ

przekazała to zadanie Centrum Unijnych Projektów Transportowych (dalej: CUPT) w związku z pełnieniem przez jednostkę funkcji Instytucji Pośredniczącej (dalej: IP) dla FEnIKS (na mocy porozumienia podpisanego 14 grudnia 2022 roku). Efektem przeprowadzonych prac analitycznych jest niniejszy raport.

ZAŁOŻENIA METODYCZNE

Przedmiotem działań CUPT jest przeprowadzenie analizy w zakresie priorytetów (transportowych) Programu FEnIKS pod kątem identyfikacji grup docelowych, które mogą być potencjalnie narażone na dyskryminację, ze względu na różne przesłanki, tj. płeć (równość kobiet i mężczyzn), rasa, wiek, religia, tożsamość płciowa, orientacja seksualna, pochodzenie, niepełnosprawność.
W ramach prac nad analizą w szczególności zostały wykonane następujące działania:

1. Sprawdzenie, na podstawie dostępnych danych/analiz/ badań dla Polski, czy w ramach obszarów interwencji priorytetów transportowych dochodzi do dyskryminacji, nierównego traktowania ze względu na płeć (równość kobiet i mężczyzn), rasę, wiek, religię, tożsamość płciową, orientację seksualną, pochodzenie, niepełnosprawność i których grup narażonych na dyskryminację to dotyczy.
2. Wskazanie potencjalnych barier mogących ograniczyć korzystanie z dofinansowania w ramach FEnIKS dla każdej zidentyfikowanej grupy narażonej na dyskryminację.
3. Przyporządkowanie poszczególnych działań z priorytetów transportowych FEnIKS do każdej zidentyfikowanej grupy, na którą może oddziaływać FEnIKS (oraz bariery charakterystyczne dla danej grupy).
4. Wskazanie zapisów Karty Praw Podstawowych Unii Europejskiej oraz Konwencji o Prawach Osób Niepełnosprawnych, które powinny mieć szczególne zastosowanie w odniesieniu do zakresu wsparcia oferowanego w FEnIKS wraz z uzasadnieniem.
5. Opracowanie kierunków rozwiązań możliwych do zastosowania w realizacji FEnIKS, które będą przyczyniać się do ograniczania i eliminowania zidentyfikowanych barier (z przyporządkowaniem do grup narażonych na dyskryminację oraz działań priorytetów transportowych FEnIKS).

Analiza miała charakter analizy ex-ante. Została przygotowana w oparciu o dane zastane, tj. obowiązujące dokumenty i akty prawne oraz projekty dokumentów wdrożeniowych na poziomie krajowym. Spis analizowanych materiałów znajduje się

na końcu raportu. Przy analizie skali potencjalnych problemów wsparto się statystyką publiczną polską i europejską.

W analizie zostały wykorzystane również wiedza i wnioski płynące z paneli dyskusyjnych organizowanych podczas 20 spotkań w ramach Cyklu O dostępności w CUPT – standard transportowy w praktyce. W latach 2020-2021 cyklicznie (raz w miesiącu) organizowane były przez CUPT eksperckie spotkania dotyczące kwestii dostępności w transporcie. Celem Cyklu było:

- propagowanie dostępności,
- pokazanie problemów osób z niepełnosprawnościami spotykanych w przestrzeni publicznej związanej z transportem,
- oswajanie z niepełnosprawnością,
- integracja środowiska beneficjentów, administracji rządowej i samorządowej, użytkowników z ograniczoną mobilnością, środowiska naukowego i biznesu,
- wymiana poglądów i doświadczeń;

Wnioski z tych spotkań przysłużyły się do opracowania niniejszej analizy.

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

Przeprowadzona została także analiza porównawcza w odniesieniu do innych krajowych i zagranicznych programów o podobnym zakresie. Dostarczyła ona informacji jakie rozwiązania zostały zastosowane w innych programach i czy jest możliwość wykorzystania dobrych praktyk w tym zakresie na potrzeby FEnIKS.

Analiza zweryfikowała też czy w jakimkolwiek obszarze możliwe są instrumenty wykazujące neutralność w zakresie choćby jednej z zasad równościowych;

Zgodnie z artykułem 41 ust. 1 ustawy o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021–2027[1] analiza oraz

[1] http://orka.sejm.gov.pl/proc9.nsf/ustawy/2022_u.htm .

rekomendacje odnoszą się zarówno do konkurencyjnego, jak i niekonkurencyjnego sposobu wyboru projektów.

Etapy przeprowadzonych prac analitycznych to:

ANALIZA PROGRAMU FENIKS I KLUCZOWYCH DOKUMENTÓW I AKTÓW PRAWNYCH

Etap ten objął identyfikację zapisów wynikających z kluczowych dokumentów i aktów prawnych określających sposób wydatkowania środków z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w bieżącej perspektywie finansowej i analizę ich pod kątem zapisów ujętych w dokumentach wdrażających Program FEnIKS na okres 2021-2027 w zakresie tematyki grup zagrożonych wykluczeniem.

ANALIZA SYTUACJI RÓŻNYCH GRUP ZAGROŻONYCH DYSKRYMINACJĄ W TRANSPORCIE PUBLICZNYM

Analiza objęła zebranie informacji o strukturze potencjalnych grup szczególnie narażonych na dyskryminację i wykluczenie społeczne w transporcie publicznym oraz o ich obecnej sytuacji. Pod uwagę wzięto w szczególności możliwość dyskryminacji ze względu na płeć, wiek, niepełnosprawność, orientację seksualną i tożsamość płciową, rasę, narodowość i pochodzenie etniczne oraz religię i wyznanie. W ramach oceny bieżącej sytuacji powyższych grup przeprowadzona została identyfikacja potrzeb i barier, istotnych z perspektywy zakresu realizacji działań transportowych FEnIKS.

Ponadto analizą została objęta również druga grupa interesariuszy programu FenIKS tzn. potencjalni wnioskodawcy i beneficjenci. Na tę grupę spojrzano przez pryzmat zasady równości kobiet i mężczyzn, ale też przez pryzmat równości szans i niedyskryminacji m.in. ze względu na narodowość/pochodzenie. Z uwagi na sytuację ekonomiczną i geopolityczną wiele firm budowlanych i monterskich korzysta z pracy osób pochodzących z zagranicy – zatem kwestia ta została przeanalizowana pod kątem możliwości zastosowania w projektach transportowych rozwiązań, które wyeliminują dyskryminację takich pracowników.

OCENA WPŁYWU FENIKS NA RÓŻNE GRUPY ZAGROŻONE DYSKRYMINACJĄ W TRANSPORCIE

Ocena ta dotyczyła potencjalnego wpływu FEnIKS na różne grupy zagrożone dyskryminacją lub wykluczeniem społecznym, w kontekście ich obecnej sytuacji w transporcie. Została przeprowadzona poprzez analizę postanowień Programu FEnIKS, w celu przewidzenia narzędzi wykonawczych służących realizacji projektów faktycznie wdrażających zasady równości kobiet i mężczyzn oraz zasady równości szans i niedyskryminacji.

WNIOSKI Z ZEBRANEGO MATERIAŁU

Opracowane zostały główne wnioski odnośnie do tego w jakim zakresie realizacja Programu FEnIKS wpłynie na sytuację grup szczególnie narażonych na dyskryminację i wykluczenie społeczne. Wnioski te sformułowane zostały w odniesieniu do narzędzi służących realizacji projektów w ramach FEnIKS zasady równości kobiet i mężczyzn oraz zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami.

REKOMENDACJE

Na podstawie zebranego materiału i wyciągniętych wniosków zaproponowane zostały rekomendacje wdrożeniowe, w tym odnoszące się do kryteriów wyboru projektów. Zgodnie z założeniami będą wskazywać w sposób praktyczny i zoperacjonalizowany jakie działania należy podjąć oraz jakie rozwiązania przyjąć aby usprawnić wdrażanie Programu FEnIKS, tak aby – na każdym etapie wydatkowania środków spełnione były warunki zgodne z zasadą równości kobiet i mężczyzn oraz zasadą równości szans i niedyskryminacji.

W ramach analizy zostały zoperacjonalizowane proponowane sposoby wyrównania szans grup narażonych na dyskryminację. Wdrożenie zaproponowanych, możliwych do wdrożenia rozwiązań przyczyni się do wyeliminowania lub ograniczenia zdiagnozowanych barier na poziomie kraju.

W wyniku prac CUPT otrzymał rekomendacje mające na celu zapobieganie jakiejkolwiek dyskryminacji któregokolwiek z interesariuszy Programu, a także opracowane dobre praktyki w tym zakresie.

PRZEGLĄD I ANALIZA PROGRAMU OPERACYJNEGO FENIKS I KLUCZOWYCH DOKUMENTÓW I AKTÓW PRAWNYCH

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

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

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

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

1. Państwa członkowskie i Komisja zapewniają poszanowanie praw podstawowych oraz przestrzeganie Karty Praw Podstawowych Unii Europejskiej w procesie wdrażania Funduszy.

2. Państwa członkowskie i Komisja zapewniają, by równość mężczyzn i kobiet oraz uwzględnianie aspektu i perspektywy płci brano pod uwagę i propagowano w całym procesie przygotowywania, wdrażania, monitorowania, sprawozdawczości i ewaluacji programów.

3. Państwa członkowskie i Komisja podejmują odpowiednie kroki w celu zapobiegania wszelkiej dyskryminacji ze względu na płeć, rasę lub pochodzenie etniczne, religię lub światopogląd, niepełnosprawność, wiek lub orientację seksualną podczas przygotowywania, wdrażania, monitorowania, sprawozdawczości i ewaluacji programów. W procesie przygotowywania i wdrażania programów należy w szczególności wziąć pod uwagę zapewnienie dostępności dla osób z niepełnosprawnościami.

W kontekście Programu FEnIKS niezwykle istotny jest artykuł 22, który wskazuje jednoznacznie, że **każdy program (a więc również FEnIKS) w odniesieniu do poszczególnych celów szczegółowych powinien zawierać działania mające na celu zapewnienie równości, włączenia społecznego i niedyskryminacji**[5]:

Analizując zapisy Rozporządzenia EFRR i FS trzeba zwrócić uwagę na Preambułę – pkt 5, w którym zapisano: *Państwa członkowskie i Komisja powinny dążyć do wyeliminowania nierówności i do promowania równości kobiet i mężczyzn, oraz do uwzględniania perspektywy płci, a także do zwalczania dyskryminacji ze względu na płeć, rasę lub pochodzenie etniczne, religię lub przekonania, niepełnosprawność, wiek lub orientację seksualną. Żaden z funduszy nie powinien wspierać działań przyczyniających się do jakichkolwiek form segregacji lub wykluczenia, a w przypadku finansowania infrastruktury oba powinny zapewniać dostępność dla osób z niepełnosprawnościami.*

Mając na uwadze wskazane zapisy trzeba jednoznacznie stwierdzić, że Program FEnIKS podlega obowiązkowi horyzontalnego podejścia do przeciwdziałania wszelkim formom dyskryminacji oraz tworzenia warunków równych szans dla wszystkich. Wydatkowanie środków na projekty realizowane z tego Programu (w tym w ramach priorytetów transportowych, na potrzeby których opracowano analizę) nie może naruszać opisanych zasad horyzontalnych, tj. zasady równości

kobiet i mężczyzn oraz zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami.

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

W Artykule 5 wskazano:

1. Państwa Strony uznają, że wszyscy ludzie są równi wobec prawa i są uprawnieni, bez jakiejkolwiek dyskryminacji, do jednakowej ochrony prawnej i jednakowych korzyści wynikających z prawa.

2. Państwa Strony zakażą jakiejkolwiek dyskryminacji ze względu na niepełnosprawność i zagwarantują osobom niepełnosprawnym jednakową dla wszystkich i skuteczną ochronę przed dyskryminacją z jakichkolwiek względów.

3. W celu popierania równości i likwidacji dyskryminacji, Państwa Strony podejmą wszelkie odpowiednie kroki celem zapewnienia racjonalnych usprawnień.

4. Za dyskryminację w rozumieniu niniejszej konwencji nie będą uważane szczególne środki, które są niezbędne celem przyśpieszenia osiągnięcia lub zagwarantowania faktycznej równości osób niepełnosprawnych.

Artykuł 9 Konwencji wskazuje na warunek niezależnego życia i pełnego udziału osób z niepełnosprawnością we wszystkich sferach życia. Nazywany jest on warunkiem dostępności i stanowi jedno z kluczowych zagadnień związanych z prawami osób z niepełnosprawnością. Zgodnie z nim, aby umożliwić osobom z niepełnosprawnościami niezależne życie i pełny udział we wszystkich jego sferach, Państwa-Strony podejmą odpowiednie środki w celu zapewnienia im, na zasadzie równości z innymi osobami, dostępu do środowiska fizycznego, środków transportu, informacji i komunikacji, w tym technologii i systemów informacyjno-komunikacyjnych, a także do innych urządzeń i usług, powszechnie dostępnych lub powszechnie zapewnianych, zarówno na obszarach miejskich, jak i wiejskich. Środki te, obejmujące rozpoznanie i eliminację przeszkód i barier w zakresie dostępności, stosują się m.in. do: budynków, dróg, transportu oraz innych urządzeń wewnętrznych i zewnętrznych, w tym szkół, mieszkań, instytucji zapewniających opiekę medyczną i miejsca pracy, informacji, komunikacji i innych usług, w tym usług elektronicznych i służb ratowniczych. Jest to jednoznaczny warunek konieczny do uwzględnienia w projektach transportowych realizowanych w ramach Programu FEnIKS.

Niezwykle istotne jest, że zwracając uwagę na to, że w grupie osób z niepełnosprawnościami znajdują się osoby przynależące także do innych grup społecznych i w związku z tym narażone mogą być na doświadczanie dyskryminacji z kilku powodów. Chodzi tutaj m.in. o kobiety czy dzieci z niepełnosprawnościami. Artykuł 6 „Niepełnosprawne kobiety”:

1. Państwa Strony uznają, że niepełnosprawne kobiety i dziewczęta są narażone na wieloaspektową dyskryminację i, w związku z tym, podejmą środki w celu zapewnienia pełnego i równego korzystania przez nie ze wszystkich praw człowieka i podstawowych wolności.

2. Państwa Strony podejmą wszelkie odpowiednie środki, aby zapewnić pełen rozwój, awans i wzmocnienie pozycji kobiet, w celu zagwarantowania im możliwości wykonywania i korzystania z praw człowieka i podstawowych wolności ustanowionych w niniejszej konwencji.

Artykuł 7 Konwencji „Niepełnosprawne dzieci”:

1. Państwa Strony podejmą wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia pełnego korzystania przez niepełnosprawne dzieci ze wszystkich praw człowieka i podstawowych wolności, na zasadzie równości z innymi dziećmi.

2. We wszystkich działaniach dotyczących dzieci niepełnosprawnych należy przede wszystkim kierować się najlepszym interesem dziecka.

3. Państwa Strony zapewnią niepełnosprawnym dzieciom prawo swobodnego wyrażania poglądów we wszystkich sprawach ich dotyczących, przyjmując je z należytą uwagą, odpowiednio do wieku i dojrzałości dzieci, na zasadzie równości z innymi dziećmi oraz zapewnią dzieciom pomoc w wykonywaniu tego prawa, odpowiednio do ich niepełnosprawności i wieku.

Państwa, które przyjęły Konwencję, zobowiązały się również do podjęcia odpowiednich środków w celu opracowywania, ogłaszania i monitorowania wdrażania minimalnych standardów i wytycznych w sprawie dostępności urządzeń i usług ogólnie dostępnych lub powszechnie zapewnianych. Oznacza to konieczność zapewnienia systemowego podejścia i stałego nadzoru nad procesem realizacji praw osób z niepełnosprawnościami poprzez realizację warunku dostępności.

Spójna i globalna polityka na rzecz osób z niepełnosprawnością lub osób, które zagrożone są niepełnosprawnością, powinna zmierzać m.in. do zagwarantowania równości szans, samodzielnego życia i aktywnego uczestnictwa we wszystkich dziedzinach życia społeczności. W celu realizowania tej polityki państwa powinny m.in. podejmować kroki w celu unikania i usuwania, gdziekolwiek jest to możliwe, wszystkich przeszkód w otoczeniu budowlanym oraz w celu lepszego informowania osób podejmujących decyzje i innych osób, których decyzje dotyczą wpływu środowiska stworzonego przez człowieka na jakość życia osób z niepełnosprawnością. Polityka taka obejmuje kształcenie i szkolenie głównych uczestników tego procesu.

Obowiązek przeciwdziałania wszelkim formom dyskryminacji na poziomie UE wynika także z Karty Praw Podstawowych (dalej KPP), która weszła w życie 1 grudnia 2009 roku. Każde państwo członkowskie UE zobowiązane jest do jej stosowania. W treści Karty znaleźć można zapisy wprost odnoszące się do kwestii równego traktowania i przeciwdziałania dyskryminacji. Zawarte zostały one w następujących artykułach w części Karty zatytułowanej „Równość”:

Artykuł 21 Niedyskryminacja

1. Zakazana jest wszelka dyskryminacja w szczególności ze względu na płeć, rasę, kolor skóry, pochodzenie etniczne lub społeczne, cechy genetyczne, język, religię lub przekonania, poglądy polityczne lub wszelkie inne poglądy, przynależność do

mniejszości narodowej, majątek, urodzenie, niepełnosprawność, wiek lub orientację seksualną.

Artykuł 23 Równość kobiet i mężczyzn

Należy zapewnić równość kobiet i mężczyzn we wszystkich dziedzinach, w tym w zakresie zatrudnienia, pracy i wynagrodzenia. Zasada równości nie stanowi przeszkody w utrzymywaniu lub przyjmowaniu środków zapewniających specyficzne korzyści dla osób płci niedostatecznie reprezentowanej.

Artykuł 25 Prawa osób w podeszłym wieku

Unia uznaje i szanuje prawo osób w podeszłym wieku do godnego i niezależnego życia oraz do uczestniczenia w życiu społecznym i kulturalnym.

Artykuł 26 Integracja osób niepełnosprawnych

Unia uznaje i szanuje prawo osób niepełnosprawnych do korzystania ze środków mających zapewnić im samodzielność, integrację społeczną i zawodową oraz udział w życiu społeczności.

Z powyższych zapisów zawartych w KPP wynika przede wszystkim to, że **przeciwdziałanie nierównemu traktowaniu i dyskryminacji wpisuje się w podstawowe wartości Unii Europejskiej**.

Z treści KPP wynika także, że dozwolone i zgodne z literą prawa są tzw. działania wyrównawcze na rzecz równości kobiet i mężczyzn. Celem działań wyrównawczych jest wyrównywanie szans grup szczególnie narażonych na dyskryminację i wykluczenie społeczne poprzez podejmowanie dedykowanych działań czy wdrażanie szczególnych rozwiązań ma korzyść osób/grup faktycznie doświadczających nierówności. Co do zasady, działania wyrównawcze – często sprowadzające się do preferencyjnego traktowania lub oferowania szerszego, bardziej kompleksowego wsparcia grupom szczególnie narażonym na dyskryminację lub wykluczenie społeczne – możliwe są do realizacji przez określony czas, tj. przez okres występowania nierówności. Potwierdzeniem w Karcie Praw Podstawowych UE możliwości stosowania działań wyrównawczych jest zapis zawarty w artykule 23 Karty zatytułowanym „Równość kobiet i mężczyzn”:

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

Program FEnIKS, mając na uwadze wskazane regulacje, wskazuje, że: *W obliczu wyzwań związanych ze zmianami klimatu, wyczerpywaniem zasobów, a także potrzeby zapewnienia niedyskryminacji i równości szans, projektowanie i wdrażanie przedsięwzięć w ramach programu będą musiały być zgodne z wszystkimi zasadami horyzontalnymi obowiązującymi w funduszach polityki spójności – w szczególności zrównoważonego rozwoju, równego dostępu i równouprawnienia płci.*

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

Szczególnym adresatem działań finansowanych z Programu FEnIKS będą osoby w niekorzystnej sytuacji: osoby z niepełnosprawnościami, osoby starsze, kobiety, młodzież i dzieci. Jednym z celów działań będzie dostosowanie miejskiej infrastruktury transportowej, w tym środków transportu zbiorowego, do specyficznych potrzeb wszystkich potencjalnych osób w niekorzystnej sytuacji. Poprzez stosowanie kryteriów premiujących za zaplanowanie działań wyrównujących szanse ww. grup zagrożonych dyskryminacją. W procedurze stosowane będą kryteria premiujące za zaplanowanie działań wyrównujących szanse ww. grup zagrożonych dyskryminacją.

Zapisy FEnIKS wskazują również, że wdrażanie wsparcia odbywać się będzie z poszanowaniem fundamentalnych praw człowieka określonych w Karcie Praw

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

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

PODSUMOWANIE

Analiza treści dokumentów i aktów prawnych oraz zapisów znajdujące się w FEnIKS wskazała na spójność zapisów Programu z treścią Rozporządzenia ogólnego, Rozporządzanie EFRR i FS, Kartą Praw Podstawowych UE oraz Konwencją o Prawach Osób Niepełnosprawnych. Realizację w ramach FEnIKS zasady równości kobiet i mężczyzn oraz równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności osób z niepełnosprawnościami powinna być wdrażana na każdym etapie realizacji Programu oraz na bieżąco monitorowana i weryfikowana w trakcie bieżącego

wydatkowania środków Programu. Kluczowe znaczenie mają bowiem nie tyle zapisy zawarte w Programie, ale faktyczny sposób ich realizacji, w tym podejmowania konkretnych działań wdrożeniowych.

IDENTYFIKACJA GRUP ZAGROŻONYCH DYSKRYMINACJĄ PODRÓŻUJĄCYCH TRANSPORTEM PUBLICZNYM DOFINANSOWANYM W RAMACH ŚRODKÓW Z FUNDUSZY UE I SPOSOBY ZAPOBIEGANIU WYKLUCZENIU

DYSKRYMINACJA ZE WZGLĘDU NA NIEPEŁNOSPRAWNOŚĆ

Osoby z niepełnosprawnościami stanowią bardzo dużą grupę potencjalnych podróżnych transportem publicznym i tym samym potencjalnie zagrożoną dyskryminacją w środkach transportu publicznego. Z danych Biura Rzecznika Praw Obywatelskich w Polsce wynika, że liczba osób z niepełnosprawnościami jest nieoszacowana; **grupę tę stanowi od 4 do 7 milionów osób. Fundacja Aktywizacja (organizacja działająca na rzecz osób z niepełnosprawnościami) wskazuje nawet liczbę 7,7 mln osób z niepełnosprawnościami, mieszkających w Polsce[2].** Z oficjalnych danych wynika, że w grudniu 2020 roku w Polsce było 2,4 mln osób pobierających świadczenia emerytalno-rentowe i/lub ubezpieczonych przez płatników składek w Zakładzie Ubezpieczeń Społecznych, które posiadały orzeczenie o stopniu niepełnosprawności (wydane przez zespoły ds. orzekania o niepełnosprawności) lub orzeczenie o stopniu niezdolności do pracy (wydane przez ZUS). W grupie tej przeważali mężczyźni, którzy stanowili 52,6% grupy osób z orzeczeniem. Mając na uwadze wiek osób z orzeczeniem, najczęściej byli to mężczyźni w wieku 64 lata (54,4 tys.). Około 52,7 tys. mężczyzn było w wieku 63 lata. Najwięcej kobiet z orzeczeniem było w wieku 71 lat (31,7 tys.). Ponad 30 tys. kobiet miało 59 lat (30,7 tys.) lub 70 lat (30,5 tys.). Mediana wieku mężczyzn z orzeczeniem wynosiła 62 lata, a mediana wieku kobiet – 63 lata.[3]

Mając na uwadze dane prezentowane przez Główny Urząd Statystyczny (dalej: GUS) można wskazać, że w roku 2020 większość osób z niepełnosprawnościami pracujących w średnich i dużych przedsiębiorstwach była zatrudniona w sektorze prywatnym (76,0%).

[2] „Komunikacja bez barier. Praktyczny poradnik kontaktu z osobami z niepełnosprawnościami" (2021), Fundacja Aktywizacja, s. 7. Tekst dostępny pod linkiem: https://aktywizacja.org.pl/wp-content/uploads/2022/04/Fundacja-Aktywizacja-Publikacja-Komunikacja-bez-barier.pdf .

[3] „Osoby niepełnosprawne w 2020 roku" (2021), Główny Urząd Statystyczny, s. 2.

W skali globalnej, osoby z niepełnosprawnością stanowią ponad 15% światowej populacji. Można uznać, że grupa osób z niepełnosprawnościami jest jedną z najliczniejszych, ale też najszybciej rosnących mniejszości na świecie. Wynika to z trendu ogólnoświatowego jakim jest starzejące się społeczeństwo; wraz z wiekiem zasadniczo wzrasta ryzyko schorzeń przewlekłych czy niepełnosprawności nabytych. Choć trzeba tutaj zastrzec, że nie każda osoba w wieku senioralnym jest osobą z niepełnosprawnością.

Powyższe dane potwierdzają, jak duża jest grupa osób z niepełnosprawnościami dla których transport jest niezwykle ważnym czynnikiem wpływającym na ich aktywność zawodową i społeczną. Jednocześnie pokazują jak ogromnie niewykorzystaną grupą zawodową są osoby z niepełnosprawnościami.

Analizując dostępne materiały oraz w oparciu o dotychczasowe doświadczenia, wydaje się, że potrzeby w zakresie dostępności transportu dla osób z niepełnosprawnościami zostały już dość dobrze zdiagnozowane. **Dostępność systemu transportu publicznego dla osób z niepełnosprawnościami należy rozumieć poprzez zapewnienie, w razie potrzeby przy pomocy dodatkowych środków, pełnej swobody w poruszaniu się publicznymi środkami transportu, bez ograniczeń związanych z barierami w obszarze infrastruktury, taboru czy samego świadczenia usługi transportowej. Dostępność ta nie może być ograniczona ani konkretnym czasem podróży, ani wymaganiem podróży z osobą towarzyszącą. Nie może także oznaczać zwiększonych wydatków ponoszonych przez osoby niepełnosprawne lub ich rodziny.**

Każdy przejaw braku dostępności transportu dla osób z niepełnosprawnościami należy uznać za dyskryminację tej grupy społecznej. Dostępność transportu jest gwarantem swobody w możliwości podejmowania zatrudnienia, nauki, dostępie do służby zdrowia, kultury, sportu i rekreacji. Dostępność systemu transportowego jest więc pierwszym krokiem do walki z wykluczeniem społecznym osób z niepełnosprawnościami.

Istotne jest, aby dostępność systemu transportu publicznego rozpatrywać nie tylko w kontekście pojedynczego przewoźnika czy gałęzi transportu, ale aby patrzeć na całość systemu transportu publicznego – brak możliwości dojazdu do pociągu transportem zbiorowym publicznym i dalej od pociągu powoduje albo konieczność zakupu samochodu, bardzo często drogiego, który sprawia, że osoba z niepełnosprawnością pozostanie najprawdopodobniej już poza systemem transportu

publicznego, bądź też prowadzi do wykluczenia społecznego i dramatycznego ograniczenia swobody mobilności, a co za tym idzie – braku możliwości podjęcia pracy zawodowej, nauki czy chociażby uczestnictwa w życiu towarzyskim.

Pełna dostępność systemu transportu publicznego będzie więc możliwa dopiero wówczas, gdy zapewniona zostanie usługa transportu od drzwi – do drzwi, w pełni dostępnego i przyjaznego dla użytkownika. **Problem z dostępem transportu dla osób z niepełnosprawności na którymkolwiek etapie podróży i w którymkolwiek jej aspekcie (infrastruktura, tabor, obsługa, informacja itp.) uznawany jest za przejaw dyskryminacji.**

Niezwykle ważne jest, aby projektując rozwiązania transportowe (zarówno taborowe, jak infrastrukturalne), pamiętać o różnych rodzajach niepełnosprawności. Jest to o tyle istotne, że każda z niepełnosprawności potrzebuje często innych (czasem wykluczających się rozwiązań. KPON wskazuje, że do osób z niepełnosprawnościami zalicza się osoby z długotrwałą obniżoną sprawnością fizyczną, umysłową, intelektualną lub sensoryczną, która w interakcji z różnymi barierami może ograniczać pełne i efektywne uczestnictwo tych osób w życiu społecznym na równych zasadach z innymi obywatelami. Istnieje przy tym bardzo dużo rodzajów niepełnosprawności, wśród których można wymienić m.in.: osoby niewidome lub słabowidzące, osoby głuche lub słabo słyszące, osoby głuchoniewidome, osoby z niepełnosprawnością ruchową, osoby poruszające się na wózku inwalidzkim, osoby z zaburzeniami mowy, osoby z protezą ręki lub nogi, osoby z zaburzeniami psychicznymi, osoby niskiego wzrostu, osoby ze schorzeniami przewlekłymi, osoby z niepełnosprawnością intelektualną, osoby ze schorzeniami neurologicznymi, osoby z epilepsją, osoby ze spektrum autyzmu.

W związku z powyższym problematyka dotycząca osób z niepełnosprawnościami jest niezwykle szeroka i interdyscyplinarna. Wskazując na osoby z niepełnosprawnościami mamy na myśli nie tylko:

- osoby z niepełnosprawnością fizyczną,
- osoby z niepełnosprawnością poznawczą,
- osoby z niepełnosprawnością sensoryczną,
- osoby z niepełnosprawnością psychiczną;

ale również:

- osoby starsze,
- osoby prowadzące wózki dziecinne, walizki czy rowery,
- osoby mające bagaże/ciężkie, niewymiarowe pakunki.

Jak już wskazano **każdy rodzaj niepełnosprawności wymaga zastosowania szczególnych rozwiązań w taborze i infrastrukturze transportowej**. Rodzaj tych rozwiązań wymaga analizy i konsultacji z bezpośrednio zainteresowanymi interesariuszami. Jednocześnie pominięcie rozwiązań i tym samym brak dostępności transportu dla którejś z grup niepełnosprawności, będzie również przejawem dyskryminacji.

Na dostępność systemu transportowego składają się: dostępność infrastruktury, taboru i oferowanych przez przewoźników usług (informacja pasażerska, kanały dystrybucji biletów, personel i jego przeszkolenie).

Dobrym podejściem do dostosowania transportu do potrzeb osób z niepełnosprawnościami jest **koncepcja uniwersalnego projektowania**. Oznacza ono strategiczne podejście do planowania i projektowania między innymi otoczenia, mające na celu promowanie społeczeństwa włączającego wszystkich obywateli oraz zapewniającego im pełną równość oraz możliwość uczestnictwa. Projektowanie ma na celu promowanie równości i zapewnienie pełnego uczestnictwa w życiu społecznym osobom z obniżoną funkcjonalnością poprzez usuwanie istniejących barier i zapobieganie powstawaniu nowych. Zgodnie z tą koncepcją, **projektowanie odbywa się według kryteriów: użyteczności dla osób o różnej sprawności, elastyczności w użytkowaniu, prostego i intuicyjnego użytkowania, czytelnej informacji, tolerancji na błędy, wygody użytkowania bez wysiłku, wielkości i przestrzeni odpowiedniej dla postępu i użytkowania.** Takie planowanie odbywa się na etapie projektowania, a nie oznacza późniejszego dostosowywania obiektu do potrzeb osób niepełnosprawnych. Oznacza ono, że wzięto pod uwagę wszystkie możliwe dysfunkcje – ruchowe i sensoryczne, umożliwiając każdemu użytkownikowi swobodę i bezpieczeństwo poruszania się w określonej przestrzeni. To dostosowanie służy nie tylko osobom niepełnosprawnym, ale także osobom o ograniczonej sprawności ruchowej, rowerzystom i każdemu użytkownikowi.

W przypadku transportu publicznego, uniwersalne projektowanie ma wpływ również na dostępność okołotransportowej przestrzeni publicznej i zapewnia możliwość dotarcia do przystanku, stacji, dworca. Istotne znaczenie ma też

dostępność dworców kolejowych, autobusowych i punktów przesiadkowych, przystanków komunikacji miejskiej.

Przykłady znaczenia projektowania uniwersalnego:

- Osoby z niepełnosprawnością ruchową przede wszystkim wymagają usunięcia barier fizycznych w dostępie do transportu publicznego (schodów, stopni, odpowiednio szerokich przejść itd.). To niwelowanie barier fizycznych ma najbardziej uniwersalny charakter, służąc większości pasażerów – ułatwiając podróże osobom starszym, rodzicom z małymi dziećmi, osobom otyłym, czy mniej sprawnym fizycznie, a także przyśpieszając wymianę wszystkich pasażerów na stacjach węzłowych, czy zapewniając wygodę podróży z większym bagażem. Osoby z niepełnosprawnością ruchową są kojarzone przede wszystkim z osobami poruszającymi się na wózkach, ale nie można zapominać, że mogą poruszać się one także o kulach, z laską lub z chodzikiem. Osoby poruszające się na wózkach, osoby niskiego wzrostu czy dzieci potrzebują odpowiednio niższego położenia elementów infrastruktury takich, jak przyciski, lady kas, biletomatów, itd. Tak, aby umożliwiały one skorzystanie z nich mimo niższego wzrostu lub położenia danej osoby. Osoby z niepełnosprawnością ruchową wymagają także dostępnych toalet – zarówno na dworcach, jak i w pojazdach. Jednocześnie toalety powinny być również dostępne dla osób starszych, a także opiekunów z dziećmi.

Inne wymagania w zakresie dostępności mają osoby z niepełnosprawnościami sensorycznymi. Te wymagania są też często niestety pomijane w procesie zapewniania dostępności usług transportowych.

- W przypadku osób niewidomych i słabowidzących niezbędne są elementy prowadzenia, możliwość odczytu numerów, oznaczeń peronów, przycisków, odczytu rozkładu jazdy, itd. – wszelkich elementów wspierających nawigację w obszarze infrastruktury i pojazdu. Warto podkreślić, że te elementy mają zarówno funkcję użyteczności dla podróżnych, jak też zapewniają im właściwy poziom bezpieczeństwa w podróży (na przykład oznakowanie krawędzi peronowych). Osoby głuche powinny mieć możliwość uzyskania informacji w formie tekstowej lub w języku migowym. Osoby słabosłyszące wymagają montażu pętli indukcyjnych wspierających komunikację w

zatłoczonych i hałaśliwych przestrzeniach.

- Do osób z niepełnosprawnościami intelektualnymi mogą należeć osoby z obniżoną sprawnością intelektualną, ale także osoby z zaburzeniami procesów percepcyjnych, uwagi, pamięci i myślenia, bądź osoby z zaburzeniami w stosowaniu ogólnie przyjętych norm społecznych. Osoby te mogą mieć trudności w rozumieniu komunikatów i wypowiedzi czy skomplikowanych tekstów, obsłudze bardziej skomplikowanych urządzeń. Warto zwrócić uwagę także na możliwe trudności z zapamiętaniem drogi czy gubienie się w przestrzeni. Osoby w spektrum autyzmu cechuje często nadwrażliwość na bodźce – światło, dźwięk, tłok. Wymagają one zarówno łagodzenia występowania tych elementów w obszarze infrastruktury, jak i taboru poprzez wyciszanie głośnej muzyki czy unikanie jaskrawego oświetlenia, ale także w sytuacjach kryzysowych przydatne jest zapewnienie cichego miejsca do wyciszenia się.

Sposoby zapobiegania wykluczeniu:

W kontekście produktów projektów wdrażanych w ramach FEnIKS projektodawcy rozwiązań planowanych do sfinansowania powinni zwrócić uwagę na:

Osoby Głuche

• Dostępność informacji o linii, kierunku, zmianach w kursowaniu – w przypadku pojazdów będą to wyświetlacze umieszczone wewnątrz i na zewnątrz autobusów, tramwajów, pociągów, wagonów metra, trolejbusów, statków itp. Podstawowe informacje dotyczące sposobów zapewniania dostępności w tym zakresie znajdują się w standardzie transportowym w Wytycznych dotyczących realizacji zasad równościowych w ramach funduszy unijnych na lata 2021 – 2027(dalej: Wytyczne równościowe)[4].

• Dostępność komunikacyjna – zapewnienie tam gdzie to możliwe komunikacji z wykorzystaniem tłumacza języka migowego (jest to wymaganie wynikające z

[4] https://www.gov.pl/web/fundusze-regiony/wytyczne-na-lata-2021-2027

ustawy o zapewnianiu dostępności), np. poprzez korzystanie z usługi dostępu do tłumacza przez internet.

• Dostępność informacji o bezpieczeństwie – stosowanie napisów, piktogramów, komunikatów w polskim języku migowym oraz stosowanie wielomodalnych systemów informacji o bezpieczeństwie – wszystkie komunikaty nadawane dźwiękowo (np. o ewakuacji) muszą być także powtarzane światłem i napisami,

• Dostępność dokumentów – zapewnienie tam, gdzie to możliwe, tłumaczeń tekstów (np. opisów taryf, regulaminów) na polski język migowy i prezentacja ich w postaci filmów wideo.

Słabosłyszący

• Dostępność informacji o linii, kierunku, zmianach w kursowaniu – na tych samych zasadach co dla osób głuchych.

• Dostępność komunikatów głosowych w pojazdach, na dworcach i w kasach – poprzez stosowanie systemów ułatwiających słyszenie. np. pętli indukcyjnych, systemów FM, systemów na podczerwień (jest to wymaganie z ustawy o zapewnianiu dostępności).

• Dostępność informacji o bezpieczeństwie – stosowanie napisów, piktogramów – na tych samych zasadach co dla osób głuchych. Warto pamiętać, żeby tam, gdzie to możliwe, stosować standardowe piktogramy i ograniczać inwencję i twórczość projektantów, spójność jest w tym wypadku ważniejsza niż rozwiązania autorskie.

Niewidomi

• Dostępność informacji o układzie pomieszczeń – wymóg określony w ustawie o zapewnianiu dostępności – powinien być realizowany za pomocą tyflomap (wypukłych, odczytywalnych dotykiem planów pomieszczeń) lub urządzeń wykorzystujących głośniki (tu przykładem może być polski system Totupoint) lub

kombinacji obu tych systemów. Projektując plany, należy pamiętać o umieszczaniu ich w miejscach, które nie będą stanowiły przeszkody dla innych podróżnych, a równocześnie będą możliwe do odnalezienia dla osób niewidomych – dlatego systemy kombinowane oparte i na dźwięku, i na dotyku mogą być najlepsze. Informacje o lokalizacji tyflomapy powinny być także umieszczone na dostępnej stronie internetowej – pomoże to przygotować się do wizyty w nowym miejscu.

• Dostępność informacji ułatwiającej nawigację – jest to element trasy wolnej od przeszkód (także ona jest wymogiem ustawowym), a więc zapewnienie informacji wyczuwalnej dotykiem i/lub białą laską. Podstawową formą są płytki TGSI, czyli wypukłe i wyróżniające się kolorem płytki układane w podłodze. Na system TGSI składają się płytki kierunkowe (linie) i uwagi (guzy). W niektórych przypadkach stosuje się jeszcze płytki ze ściętymi stożkami. Projektując trasy oznaczone za pomocą TGSI, należy wziąć pod uwagę wszystkie miejsca, które mogą być istotne na terenie, który oznaczamy. W przypadku dworca będą to więc: perony, miejsca oczekiwania na pojazd, krawędzie peronowe, kasy, tyflomapa. System TGSI może być wspierany informacją głosową.

• Dostępność informacji o miejscach w pojeździe – należy ją zapewnić zarówno w wersji elektronicznej (np. w systemie rezerwacji), jak i w samym pojeździe. Wśród prototypowo stosowanych rozwiązań wymienić można tabliczki z pismem wypukłym, alfabetem Braille'a i zbliżeniową komunikacją NFC. Tradycyjnym rodzajem oznaczenia są oznaczenia wypukłe lub wykonane w alfabecie Braille'a.

• Dostępność informacji o kierunku jazdy, numerze linii, zmianach – informacja ta musi być dostępna z wykorzystaniem głośników znajdujących się wewnątrz i na zewnątrz pojazdów oraz na dworcach/przystankach. Przykładem są tu systemy nagłośnienia wzbudzane przez kierującego lub pasażera albo uruchamiane automatycznie w czasie, gdy pojazd zatrzymuje się na przystanku.

• Dostępność informacji dotyczących bezpieczeństwa – należy zadbać, żeby wszystkie systemy informujące o niebezpieczeństwie i ewakuacji opierały się na różnych modalnościach – oprócz ostrzegawczych świateł trzeba stosować także dźwięki.

• Dostępność informacji dotyczących planowania podróży – wszystkie strony internetowe podmiotów publicznych muszą być dostępne zgodnie z wymaganiami

opisanymi w załączniku nr 1 do ustawy z dnia 4 kwietnia 2019 roku o dostępności cyfrowej stron internetowych i aplikacji mobilnych podmiotów publicznych[5].

Słabowidzący

• Dostępność informacji o układzie pomieszczeń – projektując systemy informacji (tablice, oznaczenia pomieszczeń, sposób wykorzystania pomieszczeń itp.), należy posługiwać się piktogramami i napisami odpowiedniej wielkości i właściwym kontraście. Szczegółowe wymagania określa się osobno dla konkretnych warunków. Należy jednak pamiętać o tym, żeby system był spójny i powtarzalny w różnych miejscach i inwestycjach. Przewidywalność jest niezwykle ważna dla wszystkich osób, nie tylko użytkowników ze szczególnymi potrzebami.

• Dostępność informacji ułatwiających nawigację – wykorzystać można system TGSI z zachowaniem kontrastowych kolorów. W takim przypadku osoba słabowidząca nie będzie wykrywała linii naprowadzających nogą tylko będzie się kierowała, śledząc te linie wzrokiem. Dla osób słabowidzących szczególnie ważny jest kontrast i dobre oświetlenie.

• Dostępność informacji o kierunku jazdy, numerze linii, zmianach – wymagania takie same jak dla osób niewidomych.

• Dostępność informacji dotyczących bezpieczeństwa – wymagania takie same jak dla osób niewidomych.

• Dostępność informacji potrzebnych do planowania podróży – strony internetowe przygotowane zgodnie z wymaganiami ustawy o dostępności cyfrowej są w pełni dostępne dla osób słabowidzących.

[5] https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20190000848/T/D20190848L.pdf .

Osoby z trudnościami poznawczymi

• Dostępność informacji – powinna opierać się na piktogramach i napisach – w tym wypadku również ważna jest przewidywalność i powtarzalność oraz konsekwencja. Należy stosować standardowe oznaczenia.

• Dostępność informacji dotyczących planowania podróży i uprawnień – należy przygotowywać teksty w formie tekstów łatwych do czytania i rozumienia. Jest to przykład adaptacji komunikatów w języku polskim przedstawionych za pomocą prostych informacji tekstowych uzupełnionych grafiką.

Osoby mające problemy z poruszaniem się

W tej kategorii osób mieszczą się zarówno osoby poruszające się na wózkach (ręcznych i elektrycznych), jak i korzystające z kul, chodzików lub niekorzystające z żadnych rozwiązań technicznych. Analizy projektów finansowanych z funduszy UE w latach 2014 – 2020 pokazują, że wytyczne dotyczące dostępności dla tej grupy są najlepiej opisane i uwzględniane zarówno przez zamawiających, jak i projektantów. Wiele rozwiązań jest szczegółowo określonych w przepisach prawa (patrz Rozporządzenie o warunkach technicznych, jakie muszą spełniać budynki i ich usytuowania czy też Rozporządzenia TSI PRM). To na co koniecznie należy zwracać uwagę przy projektowaniu, to możliwość samodzielnej obsługi rozwiązań technicznych (wind, pochylni i podnośników). Analizując dostępność produktów dla osób poruszających się na wózkach, należy zwrócić uwagę na sposób wsiadania do pojazdu – pokonywanie różnicy poziomów pomiędzy peronem a pojazdem. Z doświadczeń użytkowników wynika, że najlepsze rozwiązania polegają na zapewnieniu tej samej wysokości peronu co pojazdu lub ewentualnie ręczne pochylnie o bardzo niewielkim nachyleniu (przy ich wadzie polegającej na konieczności zaangażowania obsługi). Podczas rozmów i wywiadów z podróżnymi - jako rozwiązania najmniej przyjazne użytkownikom wskazywane były długie rozkładane rampy ręczne (o większym spadku) oraz rozwiązania mechaniczne (jako

bardziej zawodne). W autobusach obowiązkowo należy przewidzieć możliwość przyklęku autobusu na przystanku.
Miejsce dla pasażera poruszającego się na wózku i opis dojścia do tego miejsca także opisany jest w standardzie transportowym.

Osoby ze spektrum autyzmu (ASD)

W przypadku tej grupy, z uwagi na specyfikę schorzenia, trudno jest wskazać dobre praktyki w polskich realiach prawnych i wdrożeniowych. Poniższy zbiór wymagań to tłumaczenie opracowania przygotowanego w USA.

Rekomendacje ogólne:

- Używanie zróżnicowanych metod do zrozumienia potrzeb użytkowników z ASD.

- Zaangażowanie użytkowników do początkowych prac projektowych (prace koncepcyjne).

- Skupianie się na elastyczności bardziej niż na poprawności rozwiązań.

Konfiguracja przestrzenna:
- Zapewnianie większej powierzchni podłogi niż wartości normatywne.

- Nie tworzenie dużych przestrzeni dla małej grupy lub pracy indywidualnej.

- Planowanie rozmieszczenia mebli tak, by wspierały orientację w przestrzeni.

- Zaprojektowanie systemu wspierania orientacji w budynku, wykorzystuj punkty orientacyjne.

Akustyka:
- Projektowanie z uwzględnieniem niskiego poziomu hałasu tła i czasu pogłosu.

- Ograniczanie przenoszenia dźwięku z pomieszczeń zewnętrznych i przyległych.

Oświetlenie

- Zapewnienie wystarczającej ilości światła dziennego i sztucznego dla uzyskania korzyści zdrowotnych.

- Zapewnienie łatwej kontroli nad oświetleniem.

- Używanie naturalnych, nisko nasyconych kolorów i unikaj dużych obszarów o intensywnych kolorach. Kolory zielony i niebieski to dobry wybór.

- Dostosowanie oświetlenia w nocy, aby zminimalizować zakłócenia rytmu dobowego.

Komfort termiczny

- Zapewnienie wentylatorów sufitowych i sprawnych okien.

- Zapewnienie możliwości różnorodnych nastawienia temperatury dla przestrzeni komunikacyjnych i przestrzeni do współpracy.

- Unikanie dużych powierzchni przeszkleń.

W Programie FEnIKS minimalnym wymogiem w przypadku oceny projektów pod kątem zasady niedyskryminacji w szczególności ze względu na niepełnosprawność powinno być umieszczenie w formularzu oceny (karcie oceny projektu) lub dedykowanym systemie informatycznym minimum jednego pytania oceniającego spełnianie przez dany projekt zasady niedyskryminacji (na podstawie zgodności z odpowiednim horyzontalnym kryterium wyboru projektów). IP dokonująca oceny projektów (w ramach karty oceny projektu lub innego równoważnego dokumentu) musi ocenić uzasadnienie i informacje zawarte przez wnioskodawcę we wniosku o dofinansowanie projektu, wskazujące dlaczego dany projekt spełnia zasadę niedyskryminacji ze względu na niepełnosprawność.

Dopuszczalne jest uznanie neutralności projektu w stosunku do niniejszej zasady przez IP dokonującą oceny projektu. O neutralności można mówić jednak tylko wtedy, kiedy w ramach projektu wnioskodawca wskaże szczegółowe uzasadnienie, dlaczego dany projekt nie jest w stanie zrealizować jakichkolwiek działań w zakresie spełnienia ww. zasady, a uzasadnienie to zostanie uznane przez instytucję oceniającą projekt za trafne i poprawne.

Zgodnie z Wytycznymi równościowymi w przypadku Programu FEnIKS zaleca się przeanalizować zastosowanie premiujących kryteriów, które zachęciłyby wnioskodawców do składania wniosków o dofinansowanie projektów, w większym stopniu zwracających uwagę na stosowanie rozwiązań niedyskryminujących w szczególności ze względu na niepełnosprawność.

W przypadku wsparcia realizowanego w ramach pomocy technicznej projekty powinny być zgodne z zasadą równości szans kobiet i mężczyzn. Dopuszczalne jest uznanie neutralności projektu w stosunku do niniejszej zasady przez instytucję dokonującą oceny projektu. O neutralności można mówić jednak tylko wtedy, kiedy w ramach projektu wnioskodawca wskaże szczegółowe uzasadnienie, dlaczego dany projekt nie jest w stanie zrealizować jakichkolwiek działań w zakresie spełnienia ww. zasady, a uzasadnienie to zostanie uznane przez instytucję oceniającą projekt za trafne i poprawne.

W przypadku zadań z zakresu informacji i promocji w zakresie zasady niedyskryminacji w szczególności ze względu na niepełnosprawność konieczne jest stosowanie standardu informacyjno – promocyjnego z Wytycznych równościowych.

PODSUMOWANIE

Uwzględnienie opisanych wymagań dla różnych grup użytkowników z niepełnosprawnościami przyczyni się do zaprojektowania i opisania produktów dostępnych dla osób ze szczególnymi potrzebami i zniweluje ryzyko dyskryminacji w transporcie publicznym ze względu na niepełnosprawność.

Warto pamiętać, że najlepiej sprawdzają się rozwiązania zaprojektowane uniwersalnie z myślą o wszystkich podróżnych bez wyjątku. Rozwiązania dostępne na przykład dla osób poruszających się 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.

DYSKRYMINACJA ZE WZGLĘDU NA PŁEĆ

Z dostępnych danych wynika, że jedną z przesłanek ze względu na którą najczęściej dochodzi w Polsce do nierównego traktowania jest płeć. Niewątpliwie, z tego tytułu zarówno kobiety, jak i mężczyźni doświadczać mogą dyskryminacji. Niemniej jednak to w przypadku kobiet zdecydowanie częściej mają miejsce sytuacje dyskryminujące. Również w przypadku kobiet można zidentyfikować więcej obszarów doświadczania dyskryminacji ze względu na płeć oraz stereotypowego traktowania.

W Polsce mieszka 38 080 411 ludzi, z czego 51,7% stanowią kobiety, a 48,3% mężczyźni[6]. Analiza dostępnych źródeł pokazała, że w Polsce **brakuje danych, które pozwalałyby zdiagnozować, czy w obszarze transportowym istnieje dyskryminacja ze względu na płeć**. Problematyka ta generalnie (nie tylko w kontekście transportu) niemal nie przebija się do debaty publicznej, nie jest też ona tematem chętnie podejmowanym przez polityków. Wynika to w dużej mierze z niskiej świadomości problematyki równości płci, niewystarczającej wiedzy decydentów, a także braku równościowych narzędzi zarządzania publicznego.

Jednak w latach 90. Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (dalej: OECD) przedstawiała dane pokazujące, że kobiety w większym stopniu niż mężczyźni doświadczają niedogodności związanych ze złymi warunkami życia w mieście. Bardzo często przedstawiciele władz lokalnych nie mają wiedzy na temat potrzeb kobiet i w konsekwencji nie podejmują działań na rzecz poprawy ich sytuacji.[7] Życie w mieście nieodłącznie wiąże się również z przemieszczaniem się po nim do czego służy transport publiczny.

Analizując temat możliwej dyskryminacji w transporcie ze względu na płeć wzięto ponownie pod uwagę dane dotyczące aktywności zawodowej. Aktywność zawodowa kobiet i mężczyzn w Polsce kształtuje się na różnym poziomie. Bazując na danych GUS[8] w roku 2021 współczynnik aktywności zawodowej w Polsce był na poziomie 57,8%, przy czym w grupie kobiet kształtował się on na poziomie 50,2% zaś w grupie mężczyzn – 66%. Różnica pomiędzy współczynnikiem aktywności zawodowej kobiet i mężczyzn od lat utrzymuje się na zbliżonym poziomie i wynosi

[6] https://www.polskawliczbach.pl/ - dostęp 13.01.2023.

[7] „Women in the City. Housing, Services and the Urban Environment", (1995), OECD, Paris.

[8] „Mały Rocznik Statystyczny Polski 2022" (2022), Główny Urząd Statystyczny, s. 121.

ok. 16 punktów procentowych[9]. Rozkład aktywności zawodowej kobiet i mężczyzn związany jest z wiekiem.

Potwierdzeniem, że sytuacja kobiet w Polsce jest daleka od sytuacji kobiet w UE, są wyniki badania Wskaźnika Równości Płci 2019. W ramach tego badania Polska otrzymała 55,2 na 100 punktów, zajmując tym samym 24. miejsce w rankingu Unii Europejskiej. Jest to zarazem wynik o 12,2 punktów niższy od średniej unijnej. Jednocześnie zmiany na rzecz równości szans kobiet i mężczyzn zachodzą w Polsce wolniej niż ma to miejsce w pozostałych krajach unijnych, zwiększając dystans w stosunku do innych krajów Unii Europejskiej.[10]

W kontekście środków transportu publicznego analizy wskazują, że istnieją różnice w zachowaniach komunikacyjnych kobiet i mężczyzn. Odmienności te dotyczą motywacji podróży, ich liczby oraz użytkowanych środków lokomocji. Wynikają one w dużej mierze z udziału kobiet i mężczyzn na rynku pracy oraz ról pełnionych w rodzinie. Ponadto zachowania komunikacyjne kobiet i mężczyzn nie są stałe. Zależą od konkretnych sytuacji życiowych i zmieniają się wraz z etapami życia człowieka.

Z badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców Gdyni przeprowadzonych na reprezentatywnej próbie prawie 2000 mieszkańców Gdyni w 2018 roku przez Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni i Uniwersytet Gdański[11] wynika, że:

- 79% spośród wszystkich osób posiadających w gospodarstwie domowym samochód osobowy było głównym użytkownikiem takiego pojazdu, w tym 64% kobiet i 90% mężczyzn;

- 42% osób wykonywało podróże miejskie zawsze lub przeważnie samochodem osobowym, w tym 57% mężczyzn i 35% kobiet.

Na tej podstawie można przyjąć, że kobiety są w Gdyni w większym stopniu użytkownikami zbiorowego transportu miejskiego niż mężczyźni. Nie dotyczy to

[9] Tamże, s. 123.

[10] https://eige.europa.eu/gender-equality-index/2019/PL .

[11] „Kolej aglomeracyjna 2022: potrzeby i oczekiwania, trudności i bariery – Podsumowanie Transportowego Obserwatorium Badawczego" (2022), artykuł prof. dr hab. O. Wyszomirski „Kolej aglomeracyjna: szanse i trudności okiem organizatora i przewoźnika" w red. E. Boratyńska-Karpiej, P.Engel.

jednak kolei aglomeracyjnej, ponieważ udział tego środka transportu w podróżach miejskich mieszkańców Gdyni wyniósł 5%, zarówno w przypadku kobiet, jak i mężczyzn.

Skorzystanie z kolei aglomeracyjnej często jest związane z przesiadaniem się, które powoduje określone uciążliwości. W świetle badań gdyńskich do najważniejszych uciążliwości przesiadania się należą:

- ryzyko spóźnienia się na pojazd w ramach przesiadania się (wg 25% mieszkańców, zarówno kobiet, jak i mężczyzn);

- konieczność oczekiwania na pojazd w ramach przesiadania się (wg 22% mieszkańców, zarówno kobiet, jak i mężczyzn);

- narażenie na uciążliwe warunki atmosferyczne (wg 13% mieszkańców, zarówno kobiet, jak i mężczyzn);

- konieczność przejścia między pojazdami (wg 13 % mieszkańców, w tym 14% kobiet i 12% mężczyzn).

Na podstawie prowadzonych i dostępnych badań można stwierdzić, że płeć nie jest jednak aspektem uwzględnianym przy projektowaniu rozwiązań transportowych. Dzieje się tak z uwagi na schemat myślenia jakoby projekty transportowe były neutralne pod tym względem. Tymczasem jak wskazano wcześniej udział kobiet i mężczyzn na rynku pracy oraz role pełnione w rodzinie determinują różnice w ich zachowaniach komunikacyjnych, m.in. w zakresie motywacji podróży, ich liczby i wykorzystywanych środkach transportu. Wyniki badań zagranicznych dowodzą, że istnieją różnice w wyborach kobiet i mężczyzn w zakresie środków transportu wykorzystywanych w podróżach.[12] **Generalnie kobiety wykazują się bardziej zrównoważonymi zachowaniami komunikacyjnymi niż mężczyźni, częściej korzystając ze środków transportu zbiorowego oraz podróżując pieszo**.

Wiedza o różnicach w zachowaniach komunikacyjnych kobiet i mężczyzn powinna zostać wykorzystania w mniej lub bardziej zaawansowanych procesach modelowania zachowań komunikacyjnych. Ich świadomość jest ponadto bardzo przydatna w planowaniu zrównoważonej mobilności, tak w zakresie spełniania

[12] „Travel mode choice of women: the result of limitation, ecological norm, or weak habit?," Matthies E., Kuhn S., Klöckner C.A w "Environment and Behavior"(2002), no 34.

wymogów równości społecznej (poprzez partycypację społeczną angażującą kobiety w procesy planistyczne, a następnie poprawę dostępności transportowej i warunków podróży oraz planowanie przestrzenne uwzgledniające potrzeby kobiet), jak i w kontekście kształtowania pożądanych zachowań komunikacyjnych.

Z drugiej strony trzeba pamiętać, że z racji wielu uwarunkowań kobiety mają konkretne potrzeby i oczekiwania związane z transportem publicznym. Na przykładzie kolei aglomeracyjnej wskazuje na nie Monika Baranowska[13]: *Oczekiwania, które definiują się mimowolnie w odczuciu moim, ale nie tylko, również znajomych mi kobiet w wielu miastach Polski, są dość zbliżone. Po pierwsze, dotyczy to wspomnianego wyżej odpowiedniego rozkładu jazdy. Kluczowe w tym oczekiwaniu jest zapewnienie połączeń nie tylko w godzinach szczytu komunikacyjnego (czyli obejmującego najczęściej dotarcie do i z miejsca pracy), ale również poza nimi. Z tych połączeń chętnie skorzystałyby kobiety, które przebywają z dziećmi, często na urlopach rodzicielskich i wychowawczych.* (...) *W kontekście potrzeb bardzo ważne jest również dostosowanie taboru i infrastruktury do każdej kobiety, w tym kobiety z niepełnosprawnością, podróżującej z dużym bagażem, w ciąży, w chwilowej niedyspozycji zdrowotnej, podróżującej z dzieckiem (dziećmi) i tak dalej. Nawet kobieta w butach na wysokim obcasie staje się taką osobą z różnorodną potrzebą. Warto zauważyć, że peron, który obfituje w ubytki i przeszkody (wynikające choćby ze zniszczenia) może stanowić fizyczne niebezpieczeństwo dla takiej kobiety. Nie sposób nie wspomnieć o dostosowanym taborze. Warto, by pociąg miał szerokie drzwi (będą dostępne zarówno dla kobiet na wózkach jak i z wózkiem), niską podłogę,* (...) *Bezpieczeństwo podczas oczekiwania na pojazd, a także już podczas podróży to kolejna bardzo ważna potrzeba. Ciemne, słabo oświetlone perony powodują niepokój, a czasem nawet strach. Nie da się ukryć, że często kobiety są mniej sprawne fizycznie (oczywiście nie wszystkie, natomiast odnoszę się do własnych odczuć), więc w sytuacji zagrożenia, próby kradzieży, czy innego niebezpieczeństwa, szanse na ucieczkę są mniejsze. Nie sposób nie wspomnieć też o przestępstwach na tle seksualnym – tutaj również ciemność nie wpływa sprzyjająco na sytuację. Pomiary wykonane na kilku peronach w Łodzi pokazały, że w porze wieczornej (około godziny 19:00, na przełomie lutego i marca) to wartość maksymalnie kilkunastu luxów. Powinno być ich zdecydowanie*

[13] „Perspektywa kobiet podróżujących w kolei aglomeracyjnej: potrzeby, oczekiwania a rzeczywistość" Monika Baranowska w „Kolej aglomeracyjna 2022: potrzeby i oczekiwania, trudności i bariery – Podsumowanie Transportowego Obserwatorium Badawczego"(2022), red. E. Boratyńska-Karpiej, P.Engel.

więcej, to po pierwsze poprawiłoby widoczność, ułatwiło odnalezienie wejścia do pojazdu, ale po drugie wpłynęłoby korzystnie na poczucie bezpieczeństwa. Oczekiwaniem w kontekście bezpieczeństwa jest również instalacja kamer wewnątrz pojazdów.

Brak uwzględnienia powyższych faktów i perspektywy potrzeb wynikających z płci przy planowaniu rozwiązań transportowych może być traktowany jako dyskryminacja.

Sposoby zapobiegania wykluczeniu.

Tymczasem istnieją rozwiązania, które znacząco mogą poprawić komfort podróżowania dla kobiet. Choć zdecydowanie należy wskazać, że rozwiązania takie pozytywnie wpływają także na komfort podróżowania innych grup narażonych na dyskryminację. Dla przykładu poprawa warunków podróży odbywanych środkami transportu zbiorowego dotyczyć może m.in.:

• lokalizacji przystanków w pobliżu obszarów mieszkaniowych oraz usługowych (sklepów, szkół, szpitali itp.);

• poprawy warunków dojścia do przystanków (dojścia bezpośrednie, ciągi piesze o wystarczającej szerokości i dobrym stanie technicznym, oświetlone i w razie konieczności zapewnienie pochylni);

• poprawy warunków oczekiwania na przystanku (zapewnienie oświetlenia, zadaszenia, miejsc siedzących, wystarczającej szerokości peronu);

• poprawy warunków jazdy (zapewnienie taboru niskopodłogowego, z miejscem dla wózków dziecięcych/inwalidzkich, ze specjalnie oznakowanymi miejscami dla kobiet w ciąży, miejscami zlokalizowanymi blisko kierowcy);

• wyposażania węzłów przesiadkowych w windy, ruchome schody, toalety publiczne, a w przypadku większych węzłów – w punkty przeznaczone do przewijania i karmienia dzieci oraz do przewijania osób dorosłych.

W Programie FEnIKS minimalnym wymogiem w przypadku oceny projektów pod kątem zasady równości szans kobiet i mężczyzn powinno być umieszczenie w formularzu oceny (karcie oceny projektu) lub dedykowanym systemie informatycznym minimum jednego pytania oceniającego spełnianie przez dany projekt zasady równości szans kobiet i mężczyzn (na podstawie zgodności z

odpowiednim horyzontalnym kryterium wyboru projektów). Instytucja dokonująca oceny projektów (w ramach karty oceny projektu lub innego równoważnego dokumentu) musi ocenić uzasadnienie i informacje zawarte przez wnioskodawcę we wniosku o dofinansowanie projektu, wskazujące dlaczego dany projekt spełnia zasadę równości szans kobiet i mężczyzn.

Dopuszczalne jest uznanie neutralności projektu w stosunku do niniejszej zasady przez instytucję dokonującą oceny projektu. O neutralności można mówić jednak tylko wtedy, kiedy w ramach projektu wnioskodawca wskaże szczegółowe uzasadnienie, dlaczego dany projekt nie jest w stanie zrealizować jakichkolwiek działań w zakresie spełnienia ww. zasady, a uzasadnienie to zostanie uznane przez instytucję oceniającą projekt za trafne i poprawne.

Zgodnie z Wytycznymi równościowymi w przypadku Programu FEnIKS zaleca się przeanalizować zastosowanie premiujących kryteriów, które zachęciłyby wnioskodawców do składania wniosków o dofinansowanie projektów, w większym stopniu zwracających uwagę na równość szans kobiet i mężczyzn.

W przypadku wsparcia realizowanego w ramach pomocy technicznej projekty powinny być zgodne z zasadą równości szans kobiet i mężczyzn. Dopuszczalne jest uznanie neutralności projektu w stosunku do niniejszej zasady przez instytucję dokonującą oceny projektu. O neutralności można mówić jednak tylko wtedy, kiedy w ramach projektu wnioskodawca wskaże szczegółowe uzasadnienie, dlaczego dany projekt nie jest w stanie zrealizować jakichkolwiek działań w zakresie spełnienia ww. zasady, a uzasadnienie to zostanie uznane przez instytucję oceniającą projekt za trafne i poprawne.

W przypadku zadań z zakresu informacji i promocji w zakresie zasady równości szans kobiet i mężczyzn powinny mieć zastosowanie:

- udostępnianie na stronach internetowych danego PO wszelkich materiałów (tworzonych i powstałych) lub odnośników do materiałów na temat zasady równości szans kobiet i mężczyzn;
- organizowanie spotkań informacyjnych zawierających porady, jak realizować zasadę równości szans kobiet i mężczyzn w danym typie projektów, na przykład przed ogłoszeniem konkursu dla danego działania;
- tworzenie warunków do dyskusji i wymiany doświadczeń – poprzez organizowanie spotkań, konferencji, forów internetowych czy platform dla

beneficjentów i instytucji zaangażowanych w realizację zasady równości szans kobiet i mężczyzn;

- używanie niestereotypowego i zróżnicowanego przekazu w materiałach
- informacyjnych opracowywanych przez instytucje, na przykład pokazywanie kobiet i mężczyzn w aktywnych, niestereotypowych rolach, zróżnicowanie kanałów komunikacji tak, aby dotrzeć do jak najszerszego grona odbiorczyń i odbiorców;
- unikanie przekazu i jakichkolwiek innych elementów dyskryminujących, ośmieszających bądź utrwalających stereotypy ze względu na płeć;
- udostępnianie przykładów „dobrych praktyk" z zakresu wdrażania zasady równości szans kobiet i mężczyzn.

DYSKRYMINACJA ZE WZGLĘDU NA WIEK

Problem dyskryminacji ze względu na wiek nie jest nowy. Jednak w obliczu nowych zjawisk zachodzących we współczesnym świecie – starzenie się społeczeństwa - pozostaje coraz bardziej aktualny, zarówno w kontekście globalnym, jak i lokalnym. **Dyskryminacja ze względu na wiek może bezpośrednio dotyczyć każdego człowieka.** W ujęciu naukowym może mieć formę:

- adultyzmu (w przypadku ludzi młodych), lub
- ageizmu (w przypadku osób starszych).

AGEIZM

Ageizm (ageism)[14] to wyrażenie niezbyt powszechnie znane lub nie zawsze dobrze interpretowane. Termin ten jest nierozerwalnie związany ze zjawiskami społecznymi: społecznymi uprzedzeniami, dyskryminacją i odrzuceniem osób starszych. Najogólniej przez ageizm rozumiemy dyskryminowanie ludzi z powodu ich wieku. O ageizmie, czyli dyskryminacji osób starszych można mówić wówczas, gdy odmawia się tym osobom zaspokojenia jakiejś ważnej potrzeby – na potrzeby analizy - transportu, a jako powód tej odmowy podaje się (lub jest on domniemany) ich wiek.

Osoby starsze stanowią około 30% pasażerów, a w ciągu 20 lat odsetek ten wzrośnie do 50%. Za 40 lat co trzeci Polak/Polka będzie seniorem/seniorką. To powinno dawać do myślenia. Seniorzy to bardzo duża grupa osób, która powinna mieć możliwość podróżować transportem publicznym. Dlatego tak ważne jest, by brać pod uwagę ich potrzeby, wynikające w dużej mierze z upływającego wieku.

[14] Termin „ageizm” w języku polskim nie ma bezpośredniego tłumaczenia. Cześć badaczy próbowała wprowadzić do języka socjologicznego termin „wiekizm”.

Rysunek 1 Prognozy liczebności grup wiekowych dla Polski.

Źródło: dane z GUS i Banku Światowego.

Z analiz wynika, że osoby w wieku senioralnym najczęściej wybierają transport indywidualny[15]. Wynika to z faktu, że daje on wygodę, wolność oraz niezależność. Ponadto wciąż jest symbolem dobrobytu. Daje osobom starszym poczucie kontroli nad własnym życiem,

Trzeba pamiętać przy tym, że wiek znacząco wpływa na poszczególne zmysły – wzrok, słuch, narząd ruchu.

Niepełna sprawność staje się powodem narażenia na dyskryminację w środkach transportu. Wymagania wobec transportu dotyczą zatem zarówno jego dostępności, kosztów, zasięgu (terytorialnego, jak i kursów w weekendy i święta), warunków jazdy (miejsca siedzące), przystanków, jak i informacji o rozkładach. Problemy związane z mieszkalnictwem to zarówno możliwość poruszanie się po mieszkaniu i dostosowanie go do potrzeb osoby starszej, ale też solidne wykonanie i dostęp do ogrzewania i codziennych udogodnień.

[15] „Growing Older, staying mobile. Transport needs of an ageing socjety". Collaborative Project TPT.2011.1-2. Transport needs for an ageing society FP7- TPT-2011-RTD-1 Grant Agreement Number 284924, Deliverable D4.1 Older People and Public Transport (2012).

Osoby starsze z reguły ograniczają się do wyboru środków transportu, które już znają i czują się pewnie korzystając z nich. Część z osób starszych nie szuka informacji na temat systemu transportu publicznego, ponieważ nie oczekuje od niego zaspokojenia swoich potrzeb transportowych. Z drugiej strony zauważa się brak wychodzenia ze strony przewoźników naprzeciw osób starszych i informowania ich o dotychczas nieznanych im usługach.

Tymczasem osoby starsze – z uwagi na wspomniane już starzenie się społeczeństw i przemiany społeczne związane z aktywizacją będą coraz częstszym pasażerem. Trzeba pamiętać jednak, że jest to grupa bardzo zróżnicowana pod względem sprawności fizycznej i psychicznej, o bardzo szczególnych barierach występujących w kontekście transportu publicznego. Sprawność fizyczna jest bardzo zależna od trybu życia jednostki, od jej stopnia aktywności, a także od ewentualnych kontuzji w toku życia. Należy podkreślić jednak, że bardzo wysoka sprawność fizyczna jest raczej domeną jednostki. Swój stan zdrowia jako dobry lub bardzo dobry ocenia już tylko nieco ponad połowa badanych w wieku 55-64 lat, a w przedziale wiekowym 65 – 74 lat ta wielkość spada do 45%. Osoby starsze cechują najczęściej rosnące z wiekiem problemy zdrowotne ograniczające możliwość swobodnego poruszania się – u niektórych osób jest to związane z wystąpieniem przewlekłych chorób, ale przede wszystkim z osłabieniem układu kostno-szkieletowego, ograniczeniem sprawności stawów i bólami z tym związanymi, ograniczeniem sprawności układu oddechowego (mniej efektywne oddychanie). Osoby starsze są dużo częściej narażone na poważne urazy i złamania – na skutek wieku lub chorób przewlekłych jest osłabiona struktura ich kości. Osłabiona może być sprawność fizyczna tych osób – konieczność dotarcia do przystanku, następnie podróż na stojąco, często w tłoku (dodatkowym czynnikiem jest wówczas dyskomfort związany z temperaturą panującą w pojeździe) może stanowić duży problem. Następnie konieczność dojścia pieszo do punktu docelowego może powodować ograniczenie odczuć związanych z podróżą do uczucia dyskomfortu, zmęczenia, bólu i stresu. U osób starszych mogą występować także upośledzenia narządów sensorycznych – słuchu i wzroku. Mogą występować problemy z rozumieniem mowy w głośnym tle, niedosłuch wyższych częstotliwości. Problemy ze wzrokiem oznaczają zmniejszenie ostrości widzenia, zwyrodnienie plamki żółtej, zaćmę, retinopatię cukrzycową, czy też jaskrę.

Te wszystkie dolegliwości prowadzą do zmniejszenia możliwości poznawczych i mogą prowadzić do izolacji społecznej i depresji – osoby starsze same izolują się w obawie przed opinią innych lub są izolowane. Niestety w społeczeństwie polskim mamy do czynienia wielokrotnie z kulturowym wizerunkiem starości jako okresu

wstydliwego w społeczeństwie nastawionym na kult ciała i młodości. Osoby w pełni sprawne często utożsamiają wolniejsze rozumienie tekstu mówionego z upośledzeniem umysłowym, osoby starsze dotknięte problemem gorszego słyszenia wycofują się więc same z życia społecznego w poczuciu bycia gorszym i wstydu. Problemy ze wzrokiem wpływają z kolei na relacje międzyludzkie, są też barierą w dostępie do informacji i mediów społecznych, ale także mają wpływ na bezpieczeństwo tych osób (większe narażenie na wypadki) i wpływają na możliwość bezpiecznego prowadzenia samochodu. Należy wskazać, że wyżej wymienione problemy mogą nie dotyczyć każdej osoby starszej oraz że ich natężenie może różnić się w zależności od jednostki.

To wszystko jednak o czym mowa wyżej wpływa również na funkcjonowanie osób starszych w transporcie. W odniesieniu do osób starszych równie istotne lub nawet bardziej są bariery nie związane ze stanem zdrowia. Potwierdzały to osoby z którymi przeprowadzone zostały rozmowy na potrzeby tej analizy. Badania pokazują, że **osoby starsze rezygnują z korzystania transportu publicznego z uwagi na:**

- **trudności w korzystaniu z rozkładów jazdy i biletomatów - 26% badanych osób starszych.**
- **bariery fizyczne - 11% respondentów,**
- **dostępność taboru - 7% respondentów,**
- **małe dostosowanie oferty transportowej – 16% respondentów,**
- **niewystarczający poziom bezpieczeństwa – 13% respondentów**[16].

Badanie Transport for London pokazuje, że osoby starsze z reguły ograniczają się do wyboru środków transportu, które już znają i czują się pewnie korzystając z nich. Część z osób starszych nie szuka informacji na temat systemu transportu publicznego, ponieważ nie oczekuje od niego zaspokojenia swoich potrzeb transportowych. Jako barierę wskazano brak wychodzenia naprzeciw osób starszych i informowania ich o dotychczas nieznanych im usługach[17]. Należy pamiętać, że osoby te bardzo często przez wiele lat nie korzystały z systemu transportu

[16] „Behavioural aspects of elderly as road traffic participants and modal split". Projekt Seniors. Safety Enhanced Innovations for Older Road Users, European Commision Eighth Framework Programme HORIZON 2020 GA No. 636136.

[17] „Older people experience of travel in London", (2009) Transport for London.

publicznego, korzystając z własnego samochodu. W tym czasie ewoluowały systemy transportu publicznego – wymieniony został tabor, zmodernizowana infrastruktura, wdrożone zostały nowoczesne systemy biletowania i informacji publicznej oparte o wciąż zmieniające się technologie IT. Na ten aspekt najczęściej zwracają uwagę różne analizy i podejmowane działania z zakresu zwiększania dostępności transportu publicznego dla osób starszych.

Warto zwrócić uwagę także na kolejny aspekt związany z mobilnością osób starszych, ale nie tylko – jest on wskazywany również w kontekście mobilności kobiet. Jest to poczucie bezpieczeństwa. Z wiekiem nasila się narażenie na drobne przestępstwa – kradzieże i rozboje. Podobnie narażone są, bez względu na wiek, kobiety. Zatłoczone pojazdy komunikacji miejskiej, odległe od zabudowy przystanki, długi czas oczekiwania na przystankach, brak odpowiedniego oświetlenia, zaniedbane zakrzewienia przy przystankach – wszystko to może wpływać na brak poczucia bezpieczeństwa i rezygnację z podróży bądź wybór samochodu.

Ograniczony dostęp do usług transportowych dla osób starszych uznać można za rodzaj dyskryminacji pośredniej.

ADULTYZM

W kontekście podróży i korzystania z transportu publicznego, ostatnią większą grupę osób o szczególnych potrzebach stanowią dzieci, młodzież i rodzice podróżujący z małymi dziećmi i małe dzieci. Jest to grupa szczególnie istotna z perspektywy przewoźników. Rodzinne podróże mają szczególne znaczenie w procesie kształtowania zachowań komunikacyjnych przyszłych klientów przewoźników – dzieci, które potem w sposób naturalny mogą stać się samodzielnymi pasażerami, mając już wiedzę na temat poruszania się po systemie transportu kolejowego i publicznego. Rodzice w trakcie podróży przekazują im umiejętność korzystania z rozkładu jazdy, systemów informatycznych wspomagających realizację podróży, zakupu biletu, lokalizacji i wyszukiwania przystanków kolejowych i autobusowych. Badania pokazują także, że dzieci dziedziczą zachowania komunikacyjne rodziców.

Dla osób podróżujących z dziećmi największe znaczenie ma dostępność fizyczna taboru i infrastruktury. W przypadku infrastruktury jest ona zbieżna z osobami z niepełnosprawnościami ruchowymi. Osoby z dziećmi w wózkach skorzystają z wind i ramp, z których skorzystają także osoby poruszające się na wózkach, osoby starsze i podróżni z większym bagażem. Warto zwrócić jednak uwagę na fakt, że nie będą mogły skorzystać z podnośników przyschodowych i wind w pojazdach. Większość wózków dziecięcych mieści się w standardowych wymiarach przejść i przestrzeni przeznaczonej dla osób poruszających się na wózkach. Wyjątek stanowią wózki bliźniacze – szersze bądź dłuższe, niż wymagane minimalne rozmiary przejść i przestrzeni dla osób poruszających się na wózkach. Dla wózków dziecięcych w taborze powinny być wyznaczone przestrzenie niezbędne dla ich bezpiecznego ustawienia. Możliwe jest złożenie wózka – nadal jednak zajmuje on dużą przestrzeń, szczególnie, jeśli jest to wózek głęboki. Podróże z małymi dziećmi wymagają dostosowanej infrastruktury – montażu przewijaków dla niemowląt, na trasach dalekobieżnych bądź dworcach zapewnienia możliwości podgrzania jedzenia dla niemowlęcia. Na dworcach warto zwrócić uwagę na zapewnienie miejsca dla matki z niemowlęciem do karmienia naturalnego. **Brak możliwości zaspokojenia podstawowych potrzeb fizjologicznych dla niemowląt jest dyskryminacją i powoduje wykluczanie rodziców z dziećmi z przestrzeni publicznej**. Warto na koniec również zauważyć, że dalsze podróże z dziećmi z reguły wiążą się z przewozem większego bagażu.

Z analiz wynika, że temat dzieci jako podróżujących transportem publicznym w ogóle nie pojawia się w planowaniu i wdrażaniu projektów transportowych, w tym współfinansowanych z funduszy UE. Z uwagi na to **przestrzeń w komunikacji miejskiej, jak i w infrastrukturze transportu zbiorowego, nie jest dobrze przystosowana do poruszania się przez dzieci – czy to samodzielnie, czy z opiekunem. Tymczasem trzeba wskazać, że w tym przypadku niezwykle ważne jest stosowanie zasady projektowania uniwersalnego, gdyż wzrost około 8-letniego dziecka odpowiada również osobom niskorosłym,** a więc ta grupa boryka się z podobnymi problemami, co również nie pojawia się w opisie projektowanych rozwiązań planowanych do współfinansowania z funduszy UE.

Trzeba pamiętać, że nieodłącznym elementem dzieciństwa jest zabawa – i wzięcie tego faktu pod uwagę podczas projektowania rozwiązań może przynieść wiele pożytku, a uchronić od niebezpiecznych zachowań. Zdaniem ekspertów to co bezpieczne dla dziecka, jest przyjazne, przewidywalne, widoczne. Tymczasem brak

uwzględnienia w wielu miejscach w transporcie powoduje, że podróże dzieci naznaczone są strachem i obawami.

Nie wszystkie dzieci mają jednak możliwość skorzystania z transportu publicznego – choćby nawet niedostosowanego do ich potrzeb i zapewniającego im bezpieczeństwo. W roku szkolnym 2018/2019 ponad jedna czwarta uczniów wiejskich szkół podstawowych kwalifikowała się do bezpłatnego dowożenia. Dla porównania, wśród szkół miejskich odsetek ten obejmował niecałe 5% uczniów. Przy czym jakość (częstotliwość kursów, dogodność godzin) tego transportu jest rzeczą wartą szczegółowego zbadania. Okres pandemii COVID-19 pokazał, że na przykład mechanizm darmowych przejazdów komunikacją gminną może nie sprawdzać się, kiedy zostaną wprowadzone limity ilości pasażerów. Mniejsza dostępność transportowa jest głównie konsekwencją oddalenia od głównych szlaków komunikacyjnych (szlaki kolejowe, jak i drogi krajowe), co ma konsekwencje dla rozwoju transportu indywidualnego. Natomiast w przypadku transportu publicznego bardzo niskie wartości tego wskaźnika są również na terenach o dużej gęstości dróg, czy nawet w bezpośrednim sąsiedztwie dużych miast. **Wykluczenie komunikacyjne również jest formą dyskryminacji.**

Sposoby zapobiegania wykluczeniu:

Zarówno osoby starsze, jak i dzieci czy też rodzice z małymi dziećmi stanowią istotną grupę społeczną do której również powinny być skierowane projekty transportowe realizowane z FEnIKS. Zdecydowanie najważniejszymi kryteriami wyboru środka transportu, jakimi się kierują te grupy społeczne, są dwa aspekty: dostępność oraz bezpieczeństwo. Jeśli te warunki nie są spełnione, to osoby starsze czy też dzieci unikają podróży lub podejmują próby adaptacji do istniejących warunków, narażając się niejednokrotnie na negatywne skutki.

Konieczne jest więc uwzględnianie w projektach FEnIKS rozwiązań, które ułatwiają podróżowanie osobom starszym. Takimi są między innymi przestrzeń publiczna (peronowa, dworcowa) o czytelnej komunikacji, wzmocnionej oznakowaniem kolorystycznym i graficznym, komunikacja łącząca strefy o czytelnej funkcji, łatwej do zapamiętania oraz zapewnienie przestrzeni społecznych służących terapii zajęciowej, spotkaniom towarzyskim, wprowadzenie miejsc siedzących w strefach komunikacji czy zapewnienie miejsc spoczynku w strefie wejściowej.

Osoby starsze spotykają się z lekceważeniem ich potrzeb na etapie planowania i organizacji transportu, ale także w codziennych sytuacjach w podróży – lekceważeniem przez kierujących pojazdem (z uwagi na wolniejsze tempo wsiadania czy zajmowania miejsca – zbyt szybkie zamykanie drzwi lub ruszanie z przystanku), ale też niechęcią ze strony pasażerów (jako zajmujący miejsce, czy osoby wolniej poruszające się przy wsiadaniu czy wysiadaniu z pojazdu).

Z uwagi na fakt, że społeczeństwa europejskie starzeją się konieczne jest planowanie i wdrażanie rozwiązań w transporcie ułatwiających radzenie sobie z ograniczeniami związanymi z wiekiem, a tym samym zapobieganie dyskryminacji.

W przypadku tej grupy społecznej niezwykle ważne jest, aby redukować nadmiar informacji. Poza piktogramem należy umieszczać opis. Trzeba też pamiętać, że dostępność w kontekście informacji pasażerskiej czy zakupu biletu nie może opierać się tylko na cyfryzacji. Osoby starsze nie są tak obyte z techniką jak ludzie młodzi, którzy dorastają w cyfrowym świecie. Według danych GUS za 2019 rok prawie 5 mln Polaków w wieku 16-74 lat wciąż nie posługuje się komputerem, a 2,5 mln osób zamieszkujących Polskę nigdy nie korzystało z Internetu.

Partycypacja osób starszych na etapie planowania i organizacji transportu umożliwi bieżącą konsultację i rozwiązywanie problemów w zakresie dostępności transportu, ale przede wszystkim lepsze dopasowanie do potrzeb danej grupy.

W zakresie dostępności fizycznej rekomendowane jest uniwersalne projektowanie, czyli taki projekt systemu transportu publicznego, z którego każdy może skorzystać w każdej chwili i w każdym miejscu. Takie planowanie jest rekomendowane w zakresie zapewniania dostępności nie tylko w przypadku osób starszych, ale wszystkich osób o ograniczonej sprawności ruchowej i osób z niepełnosprawnościami. Zwrócona jest jednak uwaga na fakt, że samo techniczne dostosowanie infrastruktury nie jest rozwiązaniem – niezbędne jest także prowadzenie odpowiednich szkoleń dla pracowników i organizowanie pomocy. Wiele uwagi jest poświęcone działaniom mającym obniżyć poziom stresu związanego z korzystaniem z systemu transportowego, wywołanego brakiem znajomości systemu transportu publicznego, a także brakiem poczucia bezpieczeństwa.

W przypadku osób podróżujących z małymi dziećmi sprawdza się projektowanie uniwersalne. Rozwiązania korzystne dla osób poruszających się na wózku zdecydowanie sprawdzają się w przypadku osób podróżujących z wózkiem.

Niezbędne jest za to odpowiednie przystosowanie toalet dworcowych a także tych dostępnych w pociągach. Chodzi o zapewnienie przewijaków – w tym miejscu trzeba również zwrócić uwagi, że powinny być także dostępne przewijaki dla osób dorosłych. Trzeba także pamiętać o kwestiach bezpieczeństwa w podróży i zastosować odpowiednie rozwiązania, które będą to gwarantować.

W przypadku wykluczenia komunikacyjnego możliwym rozwiązaniem jest wprowadzanie w gminach tzw. transportu na życzenie. Transport na życzenie, nazywany też „Transportem na żądanie" (ang. DRT – Demand Responsive Transport) to wykonywanie przewozu po zgłoszeniu konieczności przejazdu na danej trasie. Dzięki temu transport może być efektywniejszy kosztowo, optymalnie dostosowany do potrzeb mieszkańców, skierowany na konkretny odcinek, w konkretnym terminie. Transport na życzenie daje również szansę przetestowania potencjalnych stałych połączeń komunikacji publicznej. Jeśli przewozy w danym rejonie cieszą się dużym zainteresowaniem, zlecenia się powtarzają – samorząd może uruchomić tam regularną linię.

W Skandynawii, Holandii i Luksemburgu w rejonach charakteryzujących się wzrostem liczby zamieszkałych osób starszych odnotowuje się zainteresowanie elastycznymi formami obsługi transportowej „od drzwi do drzwi", oferowanymi przez tzw. autobusy usługowe. Są to minibusy zatrzymujące się na licznych przystankach na żądanie, których załoga jest przygotowana także do świadczenia usług dodatkowych: pomocy przy wsiadaniu i wysiadaniu, odprowadzenia do drzwi mieszkania oraz odniesienia bagażu. Takie usługi są jednak świadczone zazwyczaj za dodatkową opłatą. Autobusy usługowe nie zastępują kursów komunikacji regularnej ani też specjalnych kursów dla osób niepełnosprawnych.

W Programie FEnIKS minimalnym wymogiem w przypadku oceny projektów pod kątem zasady niedyskryminacji w szczególności ze względu na wiek powinno być umieszczenie w formularzu oceny (karcie oceny projektu) lub dedykowanym systemie informatycznym minimum jednego pytania oceniającego spełnianie przez dany projekt zasady niedyskryminacji (na podstawie zgodności z odpowiednim horyzontalnym kryterium wyboru projektów). IP dokonująca oceny projektów (w ramach karty oceny projektu lub innego równoważnego dokumentu) musi ocenić uzasadnienie i informacje zawarte przez wnioskodawcę we wniosku o dofinansowanie projektu, wskazujące dlaczego dany projekt spełnia zasadę niedyskryminacji ze względu na wiek.

Dopuszczalne jest uznanie neutralności projektu w stosunku do niniejszej zasady przez IP dokonującą oceny projektu. O neutralności można mówić jednak tylko wtedy, kiedy w ramach projektu wnioskodawca wskaże szczegółowe uzasadnienie, dlaczego dany projekt nie jest w stanie zrealizować jakichkolwiek działań w zakresie spełnienia ww. zasady, a uzasadnienie to zostanie uznane przez instytucję oceniającą projekt za trafne i poprawne.

Zgodnie z Wytycznymi równościowymi w przypadku Programu FEnIKS zaleca się przeanalizować zastosowanie premiujących kryteriów, które zachęciłyby wnioskodawców do składania wniosków o dofinansowanie projektów, w większym stopniu zwracających uwagę na stosowanie rozwiązań niedyskryminujących w szczególności ze względu na wiek.

DYSKRYMINACJA ZE WZGLĘDU NA ORIENTACJĘ SEKSUALNĄ I TOŻSAMOŚĆ PŁCIOWĄ

Dyskryminacja ze względu na orientację seksualną to nierówne traktowanie, poniżanie, upokarzanie oraz molestowanie seksualne w związku z prawdziwą bądź domniemaną orientacją seksualną. Rozróżnione są trzy orientacje psychoseksualne: heteroseksualna, biseksualna i homoseksualna. Grupą, która zdecydowanie częściej pada ofiarą dyskryminacji są osoby homo i biseksualne.

Analiza sytuacji grup szczególnie narażonych w Polsce na doświadczanie dyskryminacji lub wykluczenia społecznego niewątpliwie powinna obejmować grupę osób LGBT+. Akronim LGBT+ odnosi się zarówno do różnych orientacji seksualnych, jak i rozmaitych tożsamości płciowych. Określenie LGBT+ obejmuje swym zakresem lesbijki, geje, osoby biseksualne, osoby transpłciowe, zaś „+" oznacza pozostałe tożsamości i orientacje, w tym osoby aseksualne, queer i interpłciowe.

Zakłada się, że w każdym kraju społeczność osób LGBT+ jest na poziomie od 5 do 10%. Są to dane szacunkowe, ponieważ w krajowych spisach powszechnych nie ma pytań dotyczących orientacji seksualnej i tożsamości płciowej. Niemniej jednak potwierdzeniem dla tych szacunków są dostępne badania i opracowania, w tym sondaż dotyczący osób LGBT+ w Europie. Wynika z niego, że w Polsce około 5% społeczeństwa identyfikuje się jako osoby LGBT+[18].

Osoby LGBT+, co do zasady, nie powinny doświadczać nierównego traktowania w poszczególnych obszarach życia dziennego, w tym w obszarze społecznym, gospodarczym, politycznym i kulturalnym. Dotyczy to również tematu niniejszej analizy – czyli transportu. Kampania Przeciw Homofobii regularnie prowadzi badania dotyczące sytuacji osób LGBT+ w Polsce. W związku z tym w ramach badania z roku 2021 dokonano porównania wyników pochodzących z różnych edycji badania, wskazując na różnice zidentyfikowane pomiędzy okresem 2015-2016, a 2019-2021. Zauważyć można, że z jednej strony spadła częstość doświadczania przemocy werbalnej, z drugiej zaś dość drastycznie wrosła częstość aktów przemocy seksualnej[19]. Typ doświadczanej przemocy jest w dużym stopniu związany z płcią. Przemoc fizyczna jest znacznie częściej doświadczana przez mężczyzn (geje i biseksualni mężczyźni), natomiast przemoc seksualna przez kobiety

[18] https://portalstatystyczny.pl/liczba-osob-lgbt-w-europie-i-w-polsce/ .

[19] „Społeczna sytuacja osób LGBTA w Polsce. Raport za lata 2019-2020", s. 132.

(lesbijki i biseksualne kobiety) i osoby transpłciowe. Doświadczanie przemocy w niewielkim stopniu związane jest z charakterystykami demograficznymi osób LGBT+.

Działania na rzecz równego traktowania w transporcie oraz tworzenia środowiska równych szans dla osób LGBT+ związane są w znacznym stopniu z kształtowaniem środowiska przyjaznego różnorodności. Nie musi to oznaczać podejmowania konkretnych działań stricte dedykowanych do tej grupy społecznej, ale realizacji działań mających na celu promowanie różnorodności i wskazywanie korzyści ze środowiska pracy czy nauki otwartego na różne grupy społeczne.

Brakuje badań i szczegółowych danych czy podróżni transportem publicznym są szczególnie narażeni na wykluczenie czy dyskryminację. Wydaje się, że nie. Z rozmów z podróżnymi wynika, że nie odczuwają oni w transporcie publicznym dyskryminacji w wyniku wprowadzanych rozwiązań transportowych.

Sposoby zapobiegania wykluczeniu:

Z uwagi na niezdiagnozowany problem w zakresie dyskryminacji w transporcie publicznym z uwagi na tożsamość płciową i orientację seksualną trudno tutaj podać sposoby na jej wykluczenie. Jednak z uwagi na istniejący problem w społeczeństwie z akceptacją jakiejkolwiek inności proponuje się akcje informacyjne i promujące działania zapobiegające dyskryminacji z jakiegokolwiek powodu.

DYSKRYMINACJA ZE WZGLĘDU NA RASĘ, NARODOWOŚĆ I POCHODZENIE ETNICZNE

Zgodnie z definicją wskazaną przez Pełnomocnika Rządu ds. Równego Traktowania dyskryminacja ze względu na rasę, narodowość lub pochodzenie etniczne zachodzi wtedy, gdy ma miejsce niepożądane zachowanie związane z pochodzeniem rasowym, narodowym lub etnicznym, a jego celem lub skutkiem jest naruszenie godności osoby i stworzenie onieśmielającej, wrogiej, poniżającej, upokarzającej lub uwłaczającej atmosfery.

Wyróżnić można dwa rodzaje dyskryminacji ze względu na rasę, narodowość lub pochodzenie etniczne:

- bezpośrednia - ma miejsce kiedy dana osoba traktowana jest gorzej niż inna osoba w podobnej sytuacji ze względu na swoją rasę, narodowość lub pochodzenie etniczne;

- pośrednia - gdy pozornie neutralny przepis, kryterium lub praktyka mogą stawiać w szczególnie niekorzystnej sytuacji osoby danego pochodzenia rasowego lub etnicznego w porównaniu do innych osób (dyskryminacja pośrednia). Wyjątkiem jest jedynie sytuacja, kiedy taki przepis, kryterium lub praktyka są obiektywnie uzasadnione słusznym celem, a środki mające służyć osiągnięciu tego celu są odpowiednie i konieczne.[20]

Z Narodowego Spisu Powszechnego, który miał miejsce w roku 2011 wynika, że w roku 2011 na terenie Polski mieszkało 871 500 osób (2,26%) deklarujących inną od polskiej narodowość bądź przynależność etniczną. Powyżej przytoczone dane nie uwzględniają obecnej liczby osób pochodzenia ukraińskiego w Polsce, a należy zaznaczyć, że jest to ogromna liczba osób; od 24 lutego 2022 roku polska Straż Graniczna odprawiła na kierunku z Ukrainy do Polski ponad 5 milionów osób. Ponadto, można wskazać, że zgodnie z obowiązującymi regulacjami krajowymi na terenie Polski mieszkają przedstawicielki/przedstawiciele 9 mniejszości narodowych, na które składa się mniejszość: białoruska, czeska, litewska, niemiecka, ormiańska, rosyjska, słowacka, ukraińska i żydowska oraz 4 mniejszości etniczne: karaimska,

[20] https://bip.brpo.gov.pl/pl/content/rowne-traktowanie-dyskryminacja-ze-wzgledu-na-rase-narodowosc-pochodzenie-etniczne .

łemkowska, romska i tatarska. W odniesieniu do kwestii rasy trudno przytoczyć rzetelne dane, odzwierciedlające jaki jest w Polsce odsetek osób „nie-białych".

Niewątpliwie aktualnie w Polsce mamy do czynienia z nowym zjawiskiem - z uwagi na sytuację geopolityczną przebywa na chwilę obecną ogromna liczba osób ukraińskiego pochodzenia, które są w procesie adaptacji w nowej rzeczywistości życiowej. Ten proces adaptacji i zmian dotyczy także całej Polski jako kraju, w tym tworzenia rozwiązań systemowych umożliwiających osobom z Ukrainy życie w Polsce.

W kontekście prowadzonej analizy powyższe okazuje się niezwykle istotnym aspektem - występowanie przejawów dyskryminacji względem cudzoziemców czy osób porozumiewających się w obcym języku, również w środkach transportu publicznego. **Brak instrukcji w innym języku niż język polski, w biletomatach, budkach informacyjnych, aplikacjach związanych z planowaniem podróży itp. zdecydowanie utrudnia cudzoziemcom poruszanie się transportem publicznym. Również informacje wywieszane czy wyświetlane w środkach transportu są niedostępne dla osób innego pochodzenia niż polskie. Taki stan może być uznany za dyskryminację.**

Przejawy nierównego traktowania ze względu na rasę, narodowość oraz pochodzenie etniczne występują na dość szeroką skalę – słyszy się o nich w środkach masowego przekazu. Najwięcej krajowych badań i opracowań poświęconych temu zagadnieniu dotyczy przede wszystkim mowy nienawiści. Nie znaleziono jednak żadnych badań pokazujących dyskryminację w transporcie. Brak jest więc badań przedstawiających skalę dyskryminacji ze względu na rasę, narodowość czy pochodzenie etniczne w odniesieniu do obszarów interwencji Programu FEnIKS.

Sposoby zapobiegania wykluczeniu:

Kluczowym sposobem na zapobieganie wykluczeniu z uwagi na pochodzenie jest:

- zastosowanie, oprócz języka polskiego, również przynajmniej języka angielskiego we wszystkich instrukcjach, regulaminach korzystania z transportu publicznego lub związanych z korzystaniem (np. zakup biletów);

- dobrym rozwiązaniem byłoby umieszczanie kodów graficznych QR przy tego typu materiałach, których zeskanowanie pozwoliłoby uzyskać informacje w

języku, którym posługuje się podróżny. Kody QR są coraz powszechniej spotykane w transporcie np. do pobrania aplikacji z aktualnym rozkładem jazdy autobusów czy pociągów, płaceniem za przejazd w środkach komunikacji zbiorowej.

Zarząd Transportu Metropolitalnego wdrożył pilotażowo rozwiązanie, które ułatwi korzystanie z transportu zbiorowego osobom niewidomym. Przygotowano dwa tysiące specjalnych naklejek z kodami QR oraz napisami w alfabecie Braille'a. Są one na tabliczkach z rozkładami na przystankach komunikacji miejskiej. Celem naklejek jest pomoc osobom niewidomym i niedowidzącym w zorientowaniu się, na jakim przystanku się znajdują. Kody QR mogłyby więc również służyć zapobieganiu dyskryminacji ze względu na pochodzenie czy narodowość.

Można również zaproponować dość uniwersalne propozycje działań i rozwiązań, które możliwe są do podjęcia w ramach wdrażania Programu:

- realizacja działań informacyjno-edukacyjnych (kampanie, szkolenia, materiały edukacyjne) poświęconych mowie nienawiści i konsekwencjom z niej wynikającym, których odbiorcami będą potencjalni wnioskodawcy i beneficjenci Programu;

- kształtowanie przekazu informacyjno-edukacyjnego w oparciu o zdywersyfikowane języki (język angielski, język ukraiński, język rosyjski) ze względu na ryzyko wykluczenia osób nie posługujących się biegle językiem polskim.

DYSKRYMINACJA ZE WZGLĘDU NA RELIGIĘ I WYZNANIE

Dyskryminacja ze względu na religię lub wyznanie ma miejsce, kiedy dana osoba z powodu swojej religii lub wyznania traktowana jest gorzej niż inna osoba w podobnej sytuacji (dyskryminacja bezpośrednia) lub gdy pozornie neutralny przepis, kryterium lub praktyka mogą stawiać w szczególnie niekorzystnej sytuacji osoby danej religii czy wyznania w porównaniu do innych osób (dyskryminacja pośrednia). Wyjątkiem jest sytuacja, kiedy, taki przepis, kryterium lub praktyka są obiektywnie uzasadnione słusznym celem, a środki mające służyć osiągnięciu tego celu są odpowiednie i konieczne. Z dyskryminacją ze względu na religię lub wyznanie mamy do czynienia również w przypadku niepożądanego zachowania związanego z religią lub wyznaniem, kiedy jego celem lub skutkiem jest naruszenie godności osoby i stworzenie onieśmielającej, wrogiej, poniżającej, upokarzającej lub uwłaczającej atmosfery (molestowanie). Powyższe definicje stanowią odzwierciedlenie zapisów ujętych w Ustawie o wdrożeniu niektórych przepisów Unii Europejskiej w zakresie równego traktowania.

Z danych GUS wynika, że blisko 94% osób zamieszkujących Polskę, będących w wieku 16 lat i więcej deklaruje przynależność do wyznania religijnego. Prawie 81% osób uznaje się za osoby wierzące, a 3% za niewierzące. Około 70% osób modli się raz w tygodniu lub częściej. Poziom religijności jest jednak zróżnicowany ze względu na wiek, a największe przejawy religijności i partycypowania w obrządkach religijnych zauważyć można w starszych grupach wiekowych[21].

W przypadku wielu spraw dotyczących materialnego prawa do wolności wyznania i przekonań wynikającego z KPP Europejski Trybunał Praw Człowieka (dalej: ETPC lub Trybunał) wyjaśnił, że państwo nie może próbować określać, co stanowi wyznanie lub przekonania, oraz że pojęcia te chronią „ateistów, agnostyków, sceptyków i osoby religijnie obojętne", a zatem chronią tych, którzy decydują się „wyznawać i praktykować jakąś religię lub nie"[22]. W tych sprawach zwraca się również uwagę na to, że wyznanie lub przekonania są zasadniczo kwestią osobistą i subiektywną i nie muszą koniecznie dotyczyć wiary skupionej wokół instytucji.

---

[21] "Życie religijne w Polsce. Wyniki badania spójności społecznej 2018" (2018), Główny Urząd Statystyczny, s. 1.

[22] ETPC, S.A.S. przeciwko Francji (wielka izba), nr 43835/11, 1 lipca 2014 roku, pkt 124; ETPC, İzzettin Doğan i inni przeciwko Turcji (wielka izba), nr 62649/10, 26 kwietnia 2016 roku, pkt 103.

Nowsze religie, takie jak scjentologia, również uznano za kwalifikujące się do objęcia ochroną.

Jednym z wyraźnych symboli przekonań religijnych jednostki jest noszenie stroju religijnego. ETPC rozpatrywał sprawy związane z wolnością wyznania w kontekście państw, które pragną zachować sekularyzm. W tym względzie ETPC przywiązuje szczególną wagę do wskazanego celu państwa, jakim jest zapobieganie zamieszkom oraz ochrona praw i wolności innych osób.

Przykład:

- W sprawie S.A.S. przeciwko Francji[23] w następstwie zmiany prawa krajowego skarżącej, obywatelce francuskiej oraz praktykującej muzułmance, zakazano zasłaniania twarzy w miejscach publicznych. Trybunał uznał, że prawo zakazujące noszenia odzienia całkowicie zakrywającego twarz jest konieczne do „życia razem" w harmonii i zgodnie z zasadami prawa. Trybunał podkreślił, że „poszanowanie minimalnego zbioru wartości otwartego i demokratycznego społeczeństwa" przeważa nad osobistym wyborem noszenia całkowitej zasłony twarzy. Trybunał zauważył również, że chociaż wspomniany zakaz nieproporcjonalnie negatywnie wpłynął na muzułmanki pragnące całkowicie zasłaniać twarz, nie ma w prawie wyraźnej wzmianki dotyczącej ubioru religijnego; zakaz ten obejmował również każdy inny element ubioru zakrywający twarz. Podobne sytuacje miały miejsce na niektórych lotniskach. Przyjęta polityka bezpieczeństwa nakazywała od służb, aby wymagały od pasażerów zdejmowania nakryć głowy typu burka itp. Biorąc pod uwagę powyższe, można to uznawać za rodzaj dyskryminacji.

Choć w Polsce przeprowadza się stosunkowo wiele badań reprezentacyjnych, w których uwzględnia się pytanie o wyznanie, w tym wiele poświęconych specjalnie tematyce religijnej to brak w ogóle badań, które wprost odnoszą się do obszarów oddziaływania Programu. **Brak zatem rzetelnych danych i informacji wskazujących na realne trudności i bariery osób różnych wyznań czy bezwyznaniowych w odniesieniu do podróży transportem publicznym. Dostępne opracowania i badania nie potwierdzają występowania jakichkolwiek form dyskryminacji ze względu na religię i wyznanie w transporcie publicznym.** Ewentualne praktyki

[23] Tamże.

dyskryminacyjne są zazwyczaj pochodną stereotypowego postrzegania oraz uprzedzeń wobec określonej grupy religijnej. Niejednokrotnie wynikają także z braku wiedzy lub odpowiedniej wrażliwości ze strony współpodróżnych na różnorodność związaną z wiarą.

Sposoby zapobiegania wykluczeniu.

Mając na uwadze powyższe można jedynie zaproponować dość uniwersalne propozycje działań i rozwiązań, które możliwe są do podjęcia w ramach wdrażania Programu:

- realizacja działań informacyjno-edukacyjnych (kampanie, szkolenia, materiały edukacyjne) poświęconych mowie nienawiści i konsekwencjom z niej wynikającym, których odbiorcami będą potencjalni wnioskodawcy i beneficjenci Programu;
- realizacja regularnych badań, identyfikujących już istniejące oraz nowe zjawiska o charakterze dyskryminacyjnym, odnoszące się do kwestii religii, wyznania, bezwyznaniowości, z uwzględnieniem podejścia intersekcjonalnego.

DIAGNOZA POTENCJALNEGO NARAŻENIA NA DYSKRYMINACJĘ NA ETAPIE UBIEGANIA SIĘ O ŚRODKI Z FENIKS ORAZ NA PÓŹNIEJSZYM ETAPIE WDRAŻANIA PROJEKTÓW.

Analizując proces ubiegania się o środki z funduszy UE (na przykładzie perspektywy 2014-2020), w tym z Programu FEnIKS można wskazać, że pracownicy zatrudnieni u wnioskodawców oraz beneficjentów środków z Programu FEnIKS są narażeni przede wszystkim na:

- dyskryminację ze względu na niepełnosprawność,
- dyskryminację ze względu na wiek,
- dyskryminację ze względu na narodowość.

Może być ona spowodowana przez podobne czynniki jak dyskryminacja w środkach transportu tzn. poprzez niedostępność cyfrową dokumentów, nieprzystępny język użyty w dokumentach lub użycie jedynie języka polskiego.

Jednocześnie trzeba zaznaczyć, że brakuje danych co do skali potencjalnego wykluczenia. W przypadku Programu FEnIKS możemy powołać się na badanie z poprzedniej perspektywy finansowej pt. Ewaluacja kryteriów i systemu wyboru projektów w ramach III-VI osi priorytetowych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.

W celu dokonania oceny sposobu organizacji i sprawności realizacji systemu oceny i procesu wyboru projektów, przeanalizowano wówczas szczegółowo dwie składowe tego systemu, tj. dostępność i zrozumiałość dokumentów (ogłoszeń o naborach oraz regulaminów konkursów) dotyczących procesu naboru; zakres wymaganych dokumentów i czas przeznaczony na ich skompletowanie. Ich ocena pozwoliła na dokonanie całościowej analizy systemu oceny i wyboru projektów.

Czytelność i zrozumiałość ogłoszeń o naborach oraz regulaminów konkursów

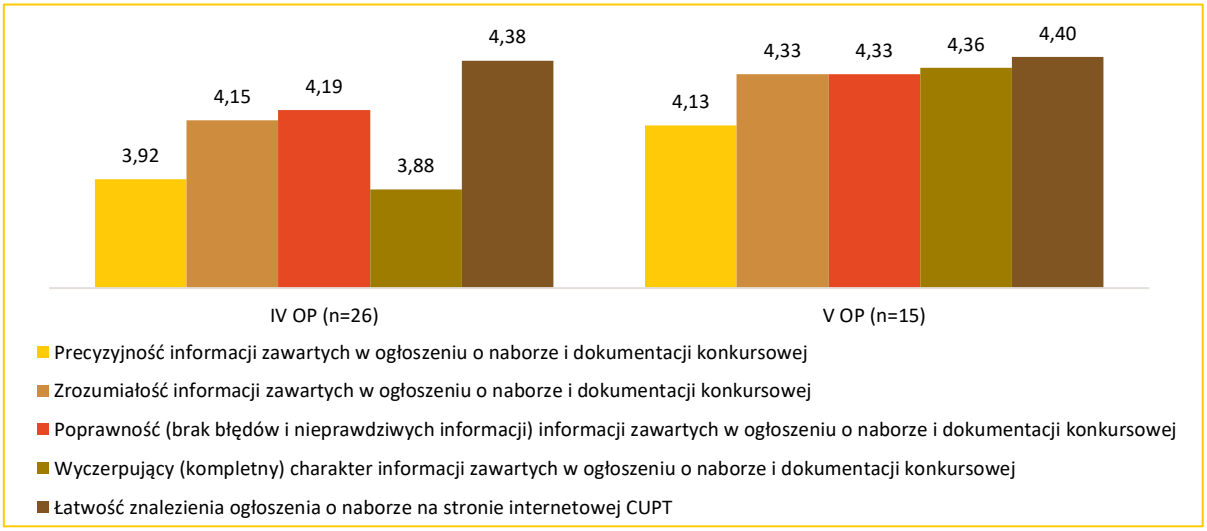
Zrozumiałość, przejrzystość i czytelność dokumentów - z jakich korzystają wnioskodawcy na etapie przygotowywania wniosków - jest kluczowym czynnikiem dla skuteczności i efektywności procesu naboru. Najważniejszymi takowymi dokumentami jest regulamin konkursu wraz z załącznikami.

W opinii wnioskodawców, z którymi przeprowadzone zostały wówczas wywiady pogłębione, większość stosowanych dokumentów oraz zasad była zrozumiała -

zarówno regulaminy konkursów, jak i ogłoszenia były czytelne, a dane konieczne do opracowania dokumentacji były dostępne. Również eksperci zewnętrzni podkreślali, że im bardziej jasne i jednoznaczne zasady, tym mniej możliwości nadinterpretacji ich zapisów - co zapewnia równe traktowanie beneficjentów[24].

Wnioskodawcy, w ramach trybu konkursowego (IV i V OP), pozytywnie ocenili ogłoszenia o naborze wraz z załączonymi do nich dokumentami pod względem precyzyjności, zrozumiałości, poprawności oraz łatwości znalezienia informacji. Nieco wyższe noty w przypadku wszystkich wyżej wymienionych kryteriów odnotowano w V OP. Respondenci tej osi priorytetowej w porównaniu do badanych z IV OP szczególnie wysoko ocenili wyczerpujący (kompletny) charakter informacji zawartych w ogłoszeniu o naborze i dokumentacji konkursowej. Wszyscy wnioskodawcy najwyżej ocenili łatwość znalezienia ogłoszenia o naborze na stronie internetowej CUPT. Szczegółowe zestawienie ocen w skali 1-5 (gdzie 1 stanowi ocenę najniższą, a 5 najwyższą) prezentuje wykres poniżej.

Wykres 1 Ocena ogłoszenia o naborze oraz załączonych do niego dokumentów – tryb konkursowy.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badania CAWI z wnioskodawcami, n=41, Odpowiedź na pytanie: „A4. Jak ocenia Pan/Pani ogłoszenie o naborze oraz załączone do niego dokumenty takie jak m.in. regulamin konkursu czy wzory dokumentów (dokumentacja konkursowa)? Prosimy o ocenę w wymienionych poniżej aspektach na skali od 1 do 5, gdzie 1 oznacza bardzo niską ocenę, a 5 bardzo wysoką.”

[24] Wywiady eksperckie.

W celu dokonania obiektywnej oceny poziomu trudności języka stosowanego w ogłoszeniach i regulaminach, przeprowadzono ocenę poziomu czytelności i zrozumienia dokumentacji dotyczącej naborów. Analiza pozwoliła ocenić poziom trudności językowej dokumentów – dzięki temu możliwe stało się zweryfikowanie, na ile stosowany język odpowiada predyspozycjom językowym potencjalnych beneficjentów. Wyniki analizy lingwistycznej (dalej: FOG)[25], której poddane zostały zarówno ogłoszenia o naborach oraz treść poszczególnych regulaminów konkursów, zostały porównane z danymi na temat wykształcenia Polaków ogółem.

Analizowane dokumenty cechowały się, z jednej strony zdecydowaną przewagą rzeczowników nad czasownikami [26] (co sprawia, że teksty te mogą być trudne w odbiorze), a z drugiej strony hasłowy indeks FOG jest na średnim poziomie 12,63, co oznacza, że komunikaty co prawda mają język relatywnie trudny, ale wedle opracowanej dla FOG metodologii – wystarczy mieć wykształcenie niepełne wyższe by móc je bez większych problemów rozumieć. Zestawienie tych informacji z danymi na temat wykształcenia Polaków (dla roku 2013) wskazuje, że minimum 19% Polaków nie powinno mieć żadnych problemów ze zrozumieniem przekazów formułowanych w ogłoszeniach o naborach oraz w regulaminach konkursów. Warto jednak zwrócić uwagę na to, że dane o wykształceniu dotyczą wszystkich Polaków – w grupie potencjalnych wnioskodawców Programu z pewnością zaś przeważają osoby z wykształceniem wyższym, co oznacza, że w tej grupie zdecydowana większość odbiorców nie powinna mieć problemów w odbiorze treści analizowanych dokumentów.

[25] Indeks czytelności FOG ma na celu określenie stopnia przystępności tekstu (mglistości tekstu). Mówi o tym, czy tekst jest trudny, czy łatwy. Indeks ten opisuje wyłącznie wstępny proces rozumienia tekstu – składanie wyrazów w zdania i sumowanie ich znaczeń dosłownych. Jest on liczony według przyjętego wzoru. Jego wynik oznacza liczbę lat edukacji potrzebnych do zrozumienia tekstu. Indeks ten może przyjmować następujące wartości: 1-6 – oznacza język bardzo prosty, zrozumiały już dla uczniów szkoły podstawowej; 7-9 - język prosty, zrozumiały już dla uczniów gimnazjum; 10 – 12 - język dość prosty, zrozumiały już dla uczniów liceum; 13 – 15 - język dość trudny, zrozumiały dla studentów studiów licencjackich 16 – 17 - język trudny, zrozumiały dla studentów studiów magisterskich; 18 i więcej - język bardzo trudny, zrozumiały dla magistrów i osób z wyższym wykształceniem.

[26] Czasowniki i rzeczowniki pojawiają się w każdym tekście, jednak nie w każdym tekście występują w tych samych proporcjach. Trudne teksty mają dużo rzeczowników i mało czasowników. W łatwych tekstach rzeczowników jest mniej, za to czasowników – więcej.

Podsumowując, należy wskazać, że dotychczasowe regulaminy jak i ogłoszenia konkursów były czytelne i zrozumiałe. Dlatego też konieczne jest utrzymanie dotychczasowego poziomu. Niemniej jednak dokumenty były przygotowywane jedynie w języku polskim. Konieczne jest zastanowienie się nad wdrożeniem procedury zgłoszeń od beneficjentów potrzeby udostępnienia dokumentów co najmniej w języku angielskim.

Niestety analiza dotychczasowych dokumentów pokazuje, że nie są one dostępne cyfrowo. Brak dostępności cyfrowej może utrudniać możliwość zapoznania się z dokumentami przez pracowników z niepełnosprawności wzroku w tym również osoby starsze, którym widzenie pogarsza się wraz z wiekiem. Nie ma badań potwierdzających w poprzedniej perspektywie, że brak dostępności cyfrowej wykluczał pracowników u wnioskodawców. Niemniej konieczne jest zadbanie o to, aby dokumenty wdrożeniowe związane z wdrażaniem Programu FEnIKS były już dostępne cyfrowo tzn. spełniały co najmniej poniższe wymagania:

- tekst wyrównany do lewej strony – nie stosujemy justowania;
- brak dzielenia wyrazów;
- stosowanie czcionek, które:
    - są bezszeryfowe, czyli o kroju pozbawionym ozdobników w postaci szeryfów – końcówki znaków są proste (na przykład Helvetica, Arial, Calibri, Tahoma); przykłady czcionek szeryfowych, których nie należy stosować, to Times New Roman, Century,
    - mają rozmiar: minimum 12 pkt.;
- używanie wbudowanych stylów: Nagłówek 1, Nagłówek 2 itd., które pozwalają osobom korzystającym z klawiatury i czytników ekranu przenosić kursor bezpośrednio do wybranego nagłówka. Prawidłowo oznaczone nagłówki pozwalają wyświetlić konspekt dokumentu, dzięki czemu można szybko zapoznać się z jego strukturą;
- stosowanie akapitów – tekst dzielony na akapity, z zachowaniem wymienionych niżej reguł jest bardziej czytelny;
- zastosowanie właściwego kontrastu;

- wstawiając do tekstu tabelę trzeba:
    - określić wiersz nagłówków tabeli – zdefiniowanie wiersza nagłówków pozwala osobom niewidomym korzystającym z czytnika ekranu zrozumieć znaczenie treści odczytywanych komórek tabeli,
    - używać funkcji „Powtórz wiersz nagłówka na nowych stronach”,
    - linie siatki tabeli były widoczne, co pozwala wizualnie rozpoznawać wiersze i kolumny,
    - wyrównywać tekst w kolumnach do lewej, a dane liczbowe do prawej lub do przecinka dziesiętnego;
- dodawanie tekstów alternatywnych do fotografii i ilustracji.

OCENA WPŁYWU DZIAŁAŃ Z PRIORYTETÓW TRANSPORTOWYCH FENIKS NA RÓŻNE GRUPY ZAGROŻONE DYSKRYMINACJĄ – REKOMENDACJE DLA SYSTEMU WDRAŻANIA PROJEKTÓW FENIKS

Ocena dotyczyła potencjalnego wpływu FEnIKS na różne grupy zagrożone dyskryminacją lub wykluczeniem społecznym, w kontekście ich obecnej sytuacji w transporcie, którą zdiagnozowano w poprzedniej części analizy. Została przeprowadzona poprzez analizę postanowień Programu FEnIKS, w celu przewidzenia narzędzi wykonawczych służących realizacji projektów faktycznie wdrażających zasady równości kobiet i mężczyzn oraz zasady równości szans i niedyskryminacji.

Program FEnIKS finansowany jest z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Fundusz ten ma przede wszystkim charakter inwestycyjny i rozwojowy względem regionów objętych wsparciem, stanowiąc jeden z głównych instrumentów finansowanych europejskiej polityki spójności. FEnIKS przewiduje realizację projektów w ramach 3 priorytetów transportowych:

- **PRIORYTET III: Transport miejski**
    - Cel szczegółowy 2.8 Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej
- **PRIORYTET IV: Wsparcie sektora transportu z Funduszu Spójności**
    - Cel szczegółowy 3.1 Rozwój odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej, bezpiecznej, zrównoważonej i intermodalnej TEN-T
    - Cel szczegółowy 3.2 Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej
- **PRIORYTET V: Wsparcie sektora transportu z EFRR**
    - Cel szczegółowy 3.1 Rozwój odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej, bezpiecznej, zrównoważonej i intermodalnej TEN-T

- Cel szczegółowy 3.2 Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej.

W ramach dalszej analizy uwzględniono zapisy zawarte w Programie oraz w Szczegółowym Opisie Priorytetów Fundusze Europejskie dla Infrastruktury, Klimatu i Środowiska 2021-2027. Treści te zostały ocenione pod kątem realizacji założeń horyzontalnych, mając z jednej strony na uwadze specyfikę Programu, z drugiej zaś wskazane wcześniej - obszary potencjalnego wpływu Programu na grupy napotykające na określone bariery i trudności w związku z doświadczaną dyskryminacją lub grupy mające określone potrzeby, które powinny być uwzględniane, aby wyeliminować ryzyko zjawiska dyskryminacji lub wykluczenia społecznego.

Program zakłada, że rozbudowana przestrzennie i dobra jakościowo oferta zero i niskoemisyjnego transportu publicznego dostępnego dla wszystkich użytkowników, a także rozwinięta infrastruktura rowerowo-piesza są szansą na realizację w miastach celów polityki UE w obszarze klimatu, środowiska, energii oraz społecznym (zdrowie, dostępność do usług i do miejsc pracy). Instytucja Zarządzająca Programem wskazała w dokumencie, że będzie promować strategiczne wykorzystanie zamówień publicznych do wspierania celów polityki spójności. Beneficjenci będą zachęcani do stosowania większej liczby kryteriów związanych z jakością i kosztami cyklu życia produktu. Względy środowiskowe (np. kryteria ekologicznych zamówień publicznych) i społeczne, a także zachęty do innowacji zostaną włączone do procedur zamówień publicznych stosowanych zarówno przez beneficjentów, jak i instytucje wdrażające program FENIKS, wszędzie tam, gdzie jest możliwe i jest uzasadnione ich zastosowanie. *W obliczu wyzwań związanych ze zmianami klimatu, wyczerpywaniem zasobów, a także potrzeby zapewnienia niedyskryminacji i równości szans, projektowanie i wdrażanie przedsięwzięć w ramach programu będą musiały być zgodne z wszystkimi zasadami horyzontalnymi obowiązującymi w funduszach polityki spójności – w szczególności zrównoważonego rozwoju, równego dostępu i równouprawnienia płci.*

Wdrażanie wsparcia odbywać się ma z poszanowaniem fundamentalnych praw człowieka określonych w Karcie Praw Podstawowych Unii Europejskiej, w tym m.in.: Ochroną danych osobowych, Wolnością wyboru zawodu i prawem do podejmowania pracy, Wolnością prowadzenia działalności gospodarczej, Prawem

własności, Równością wobec prawa, Niedyskryminacją, Równością kobiet i mężczyzn, Integracją osób niepełnosprawnych, Ochroną środowiska, Prawem do dobrej administracji, Prawem dostępu do dokumentów, Prawem do skutecznego środka prawnego i dostępu do bezstronnego sądu, Możliwości zwracania się do Europejskiego Rzecznika Praw Obywatelskich w przypadkach niewłaściwego administrowania w działaniach instytucji, organów i jednostek organizacyjnych Unii, z wyłączeniem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej wykonującego swoje funkcje sądowe. W całym procesie przygotowywania, wdrażania, monitorowania, sprawozdawczości i ewaluacji programów muszą być uwzględniane zasady transparentności, równości szans kobiet i mężczyzn, przeciwdziałania dyskryminacji z jakichkolwiek przesłanek prawnie niedozwolonych, a także zrównoważonego rozwoju, zgodnie z artykułem 9 Rozporządzenia ogólnego oraz Załącznikiem III do Rozporządzenia ogólnego. Realizowane inwestycje będą uwzględniały działania ujęte w EAA, Ustawie o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami, oraz Rozporządzeniu TSI PRM. Szczegółowo zasady niedyskryminacji i równości szans w projektach UE wskazane zostały w Wytycznych dotyczących realizacji zasad równościowych (w Wytycznych równościowych) - zatwierdzonych i podpisanych przez Ministra Rozwoju i Polityki Regionalnej. Wytyczne obowiązują od 5 stycznia br. i muszą być bezwzględnie stosowane w projektach transportowych finansowanych z FEnIKS.

Wsparcie ze środków FEnIKS będzie udzielane wyłącznie projektom i beneficjentom, którzy przestrzegają przepisów antydyskryminacyjnych, o których mowa w artykule 9 ust. 3 Rozporządzenia ogólnego. W przypadku, gdy beneficjentem jest jednostka samorządu terytorialnego (lub podmiot przez nią kontrolowany lub od niej zależny), która podjęła jakiekolwiek działania dyskryminujące, sprzeczne z zasadami, o których mowa w artykule 9 ust. 3 rozporządzenia ogólnego, wsparcie w ramach polityki spójności nie może być udzielone.

Takie zapisy dają wskazówkę do konieczności ujęcia tematyki grup wykluczonych na etapie naboru i wdrażania projektów z Programu FEnIKS.

PRIORYTET III

Podstawowym celem wsparcia w ramach celu szczegółowego Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej, będzie dążenie do stworzenia warunków dla

zrównoważonej mobilności poprzez zapewnienie sprawnego, efektywnego, inteligentnego i bezpiecznego nisko i zeroemisyjnego systemu transportu publicznego w miastach dostępnego dla wszystkich użytkowników (w tym osób ze szczególnymi potrzebami). Tak więc szczególnym adresatem działań będą osoby w niekorzystnej sytuacji: osoby z niepełnosprawnościami, osoby starsze, kobiety, młodzież i dzieci. Jednym z celów działań będzie dostosowanie miejskiej infrastruktury transportowej, w tym środków transportu zbiorowego, do specyficznych potrzeb wszystkich potencjalnych osób w niekorzystnej sytuacji.

Realizacja projektów w ramach Priorytetu III będzie mieć bezpośrednie przełożenie na realizację zasady równości kobiet i mężczyzn oraz zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności osób z niepełnosprawnościami. Wynika to z faktu, że budowa systemu transportowego w miastach i obszarach funkcjonalnych powinna odbywać się z uwzględnieniem kluczowych założeń:

- ograniczenie szkodliwego wpływu transportu na środowisko naturalne,
- **poprawa dostępności komunikacyjnej, w tym dla osób ze szczególnymi potrzebami na zasadzie równości z innymi użytkownikami**
- **podniesienie jakości życia mieszkańców, poprzez podejście zorientowane na możliwości,**
- podnoszenie świadomości środowiskowej społeczeństwa.

W ramach realizowanych projektów transportu publicznego możliwe będzie też sfinansowanie wydatków związanych z obsługą i integracją usług transportu publicznego dostosowanego do potrzeb wszystkich użytkowników (zaplecza techniczne dla taboru, dostosowanie infrastruktury miejskiej do obsługi transportu publicznego i pasażerów, infrastruktura wspierająca rozwój aktywnej mobilności i mikromobilności) dostosowanie systemu sprzedaży biletów i systemu informacji pasażerskiej do potrzeb osób z niepełnosprawnościami).

W ramach Priorytetu wskazane jest więc zastosowanie obowiązku stosowania projektowania uniwersalnego z uwzględnieniem potrzeb osób z niepełnosprawnościami, o ile to będzie możliwe w danym projekcie. Projektowanie uniwersalne obejmuje projektowanie rozwiązań w projektach transportowych (infrastrukturze, taborze, technologii, usług) w taki sposób, aby były one użyteczne

dla wszystkich, bez potrzeby adaptacji lub specjalistycznego programowania pod kątem potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Oznacza zarazem konieczność weryfikacji na poszczególnych etapach procesu powstawania produktów i usług sposobu użytkowania rozwiązań, mając zarazem na uwadze różnorodność występującą w grupie docelowej, tj. przyszłych odbiorczyń/odbiorców danego rozwiązania. W związku z powyższym już na wstępnych etapach projektowania powinny być zweryfikowane potrzeby potencjalnych pasażerek/pasażerów oraz uwzględnione na każdym etapie tworzenia tych rozwiązań. Wskazać należy, że rozwiązania uniwersalne będą również odpowiadać osobom starszym i dzieciom.

Zasada niedyskryminacji powinna być również stosowana w zespole projektowym u wnioskodawcy a później beneficjenta środków finansowych dostępnych w ramach tego Priorytetu.

REKOMENDACJA

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

I. **Etap wnioskowania o środki z Programu FEnIKS.**

Procedura naboru powinna być opisana językiem prostym w wersji dostępnej cyfrowo. Zrozumiałość, przejrzystość i czytelność dokumentów - z jakich korzystają wnioskodawcy na etapie przygotowywania wniosków - jest kluczowym czynnikiem dla skuteczności i efektywności procesu naboru. Najważniejszymi dokumentami jest regulamin konkursu wraz z załącznikami. Przygotowanie ich w formie łatwej do zrozumienia i dostępnej cyfrowo pozwoli uniknąć wykluczenia pracowników u wnioskodawców z uwagi na niepełnosprawność czy wiek.

Jednocześnie **w przygotowanych regulaminach wyboru projektów konieczne jest zobowiązanie wnioskodawców do stosowania w projektach standardów dostępności dla wybranych kategorii inwestycji (określonych w załączniku nr 2 do Wytycznych równościowych).**

W procedurze wyboru projektów konieczne jest stosowane kryteriów premiujących za zaplanowanie działań wyrównujących szanse grup zagrożonych dyskryminacją (głównie pod kątem niepełnosprawności, wieku lub narodowości).

Propozycja zapisu kryteriów:

1. Kryterium pn. Projekt ma pozytywny wpływ na zasadę równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami (dla wszystkich projektów z tego celu szczególnego).

Wnioskodawcy, którzy ubiegać się będą o dofinansowanie powinni wykazać, że projekt ma pozytywny wpływ na zasadę równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami. Wnioskodawca powinien wykazać, w jaki sposób realizacja projektu ma pozytywny wpływ na zasadę równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami poprzez zapewnienie dostępności produktów lub usług .

Przez pozytywny wpływ należy rozumieć zapewnienie dostępności infrastruktury, środków transportu, towarów, usług, technologii i systemów informacyjno-komunikacyjnych oraz wszelkich produktów projektów (w tym także usług) dla wszystkich ich użytkowników/użytkowniczek. Dostępność pozwala osobom, które mogą być wykluczone (ze względu na różne przesłanki np. wiek, pochodzenie, stała lub tymczasowa niepełnosprawność, opieka nad dziećmi itd.)na korzystanie z nich na zasadzie równości z innymi osobami .

Dopuszczalne jest uznanie neutralności poszczególnych produktów/usług projektu w stosunku do ww. zasady, o ile Wnioskodawca wykaże, że produkty/usługi nie mają swoich bezpośrednich użytkowników/użytkowniczek (np. trakcje kolejowe, instalacje elektryczne, linie przesyłowe, automatyczne linie produkcyjne, zbiorniki retencyjne, nowe lub usprawnione procesy technologiczne). W takiej sytuacji również uznaje się, że projekt ma pozytywny wpływ na ww. zasady.

Ocena zostanie dokonana przez Komisję Oceny Projektów na podstawie informacji zawartych we wniosku o dofinansowanie. Możliwe jest przyznanie 0 albo 1 pkt., przy czym:

0 pkt. – projekt nie ma pozytywnego wpływu na zasadę równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami

1 pkt – projekt ma pozytywny wpływ na zasadę równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami

2. Kryterium pn. Projekt jest zgodny z Kartą praw podstawowych Unii Europejskiej i Konwencją o prawach osób niepełnosprawnych dla wszystkich projektów z tego celu szczególnego).

Wnioskodawca powinien zadeklarować, że sposób realizacji oraz zakres projektu nie będzie naruszać postanowień Karty praw podstawowych Unii Europejskiej z dnia 6 czerwca 2016 roku (Dz. Urz. UE C 202 z 7.06.2016, str. 3890) oraz Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych, sporządzonej w Nowym Jorku dnia 13 grudnia 2006 roku (Dz. U. z 2012 r. poz. 1169, z późn. zm.).

Możliwe jest przyznanie 0 albo 1 pkt., przy czym:

0 pkt. – Wnioskodawca nie zadeklarował, że projekt nie będzie naruszał postanowień Karty praw podstawowych Unii Europejskiej i Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych

1 pkt – Wnioskodawca zadeklarował, że projekt nie będzie naruszał postanowień Karty praw podstawowych Unii Europejskiej i Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych.

Wnioskodawca powinien wykazać, w jaki sposób projekt będzie zgodny z zasadą równości kobiet i mężczyzn. Zgodność projektu zostanie uznana jeśli projekt ma pozytywny bądź neutralny wpływ na zasadę równości kobiet i mężczyzn .

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 tej zasady, wtedy projekt może mieć neutralny wpływ na zasadę równości kobiet i mężczyzn. Wnioskodawca musi jednak przedstawić konkretne uzasadnienie, dlaczego jest to niemożliwe w danym projekcie.

Ocena na podstawie informacji zawartych we wniosku o dofinansowanie.

Warto zastanowić się nad możliwością wprowadzenia jeszcze dodatkowego kryterium sektorowego, które premiować będzie działania antydykryminacyjne w projektach z danej gałęzi transportowej, na przykład – rozwiązania ponadstandardowe opisane w standardzie transportowym. Mogą to być przykładowo:

1. Kryterium pn. Zapewnienie równego dostępu do informacji

Wnioskodawcy, którzy ubiegać się będą o dofinansowanie powinni wykazać, że produkty projektu zapewniają równy dostęp do informacji również osobom nieposługującym się językiem polskim. Ocenie podlegać będzie czy w ramach projektu przewidziano, że działania informacyjne dla pasażerów prowadzone będą w językach obcych, np. angielskim czy ukraińskim.

Powinno to być jedno z kryteriów obligatoryjnych oceniane zerojedynkowo. Jego niespełnienie eliminuje projekt z możliwości otrzymania dofinansowania.

2. Kryterium pn. Dostosowanie do osób z niepełnosprawnościami.

Ocenie podlegać będą informacje wnioskodawcy, który wykaże, że w ramach projektu zakupi efektywnie przystosowany tabor do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

Produkty projektu muszą być przystosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Jednocześnie punktowane będą działania na rzecz zapewnienia efektywności proponowanych rozwiązań.

> 3 pkt. – tabor będący przedmiotem przedsięwzięcia będzie całkowicie niskopodłogowy, czyli udział niskiej podłogi będzie wynosił 100%.
>
> 4 pkt. – zaplanowanie audytu z osobami z niepełnosprawnościami (grupa reprezentująca różne rodzaje niepełnosprawności) na etapie projektowania, na etapie realizacji i na zakończenie realizacji projektu,

W przypadku projektów z zakresu ITS (miejskie systemy ITS, rozwiązania IT, systemy sprzedaży biletów i informacji pasażerskiej) w ramach tego kryterium ocenie podlegać powinna propozycja Wnioskodawcy przystosowania ITS do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Projekt zawierać powinien działania mające na celu przystosowanie systemu ITS do potrzeb osób z niepełnosprawnościami (w szczególności osób z niepełnosprawnością słuchu i wzroku).

Wnioskodawcy, którzy ubiegać się będą o dofinansowanie powinni wykazać działania mające na celu zapewnienie dostępności produktów projektu dla osób z niepełnosprawnościami, czyli zapewnienie dostępności infrastruktury, środków transportu, towarów, usług, technologii i systemów informacyjno-komunikacyjnych oraz wszelkich produktów projektów (w tym także usług) dla wszystkich ich użytkowników/użytkowniczek. Dostępność pozwala osobom, które mogą być wykluczone (ze względu na różne przesłanki np. wiek, pochodzenie, stała lub tymczasowa niepełnosprawność, opieka nad dziećmi itd.) na korzystanie z nich na zasadzie równości z innymi osobami.

Ocena zostanie dokonana przez Komisję Oceny Projektów na podstawie informacji zawartych we wniosku o dofinansowanie.

> 4 pkt. – projekt zawiera działania na rzecz dostępności dla osób z niepełnosprawnościami m.in. zaplanowano audyty z osobami z niepełnosprawnościami (grupa reprezentująca różne rodzaje niepełnosprawności) na etapie projektowania, na etapie realizacji i na zakończenie realizacji projektu)

Natomiast w przypadku projektów infrastrukturalnych (węzły przesiadkowe (w tym: parkingi P&R poza centrami miast)) w ramach tego kryterium ocenie powinno podlegać efektywne przystosowanie infrastruktury do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Projekt musi zakładać przystosowanie do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Jednocześnie punktowane będą działania na rzecz zapewnienia efektywności proponowanych rozwiązań.

> 4 pkt. – zaplanowanie audytu z osobami z niepełnosprawnościami (grupa reprezentująca różne rodzaje niepełnosprawności) na etapie projektowania, na etapie realizacji i na zakończenie realizacji projektu

Powyższe kryteria przyczynią się do realizacji założeń FEnIKS - rezultaty projektów muszą mieć ogólnodostępny charakter, będą oferowane szerokiemu kręgowi adresatów i będą dostępne dla społeczeństwa bez dyskryminacji ze względu na przywołane powyżej cechy, a sama treść projektów nie będzie dyskryminacyjna. W celu zapewnienia równego dostępu do informacji również osobom z państw trzecich, działania dostarczające informacje dla pasażerów prowadzone będą w językach obcych, np. angielskim czy ukraińskim, stanowiąc wydatek kwalifikowalny w realizowanych projektach.

UWAGA

Potwierdzeniem realizacji założeń horyzontalnych nie powinny być wyłącznie ogólne zapisy ujęte w treści wniosku o dofinansowanie. Jak wynika z analizy realizacji zasady niedyskryminacji, w tym dostępności osób z niepełnosprawnościami zapisy te w poprzedniej perspektywie finansowanej, tj. w okresie 2014-2020 miały często charakter ogólny i deklaratywny przyjmując brzmienie „projekt będzie realizował zasadę niedyskryminacji itp. W treści wniosku o dofinansowanie (najlepiej w Studium wykonalności powinny się znaleźć konkretne zapisy wskazujące w jaki sposób będą realizowane założenia horyzontalne w ramach projektu oraz w jaki sposób zostaną one realnie wdrożone, tak aby projekt przeciwdziałał wykluczeniu z uwagi na którykolwiek aspekt omawiany wcześniej. W celu dobrego opisania 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 Transportowych[27].

II. Etap wdrażania projektów

Realizacja zasady równości kobiet i mężczyzn oraz zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności osób z niepełnosprawnościami musi być realizowana również na etapie wdrażania. **Projekty muszą być zarządzane z poszanowaniem zasady równości szans i niedyskryminacji**. Wnioskodawca nie może dyskryminować nikogo w zatrudnieniu a osoby zaangażowane w projekt muszą być równo traktowane zgodnie z prawem. Podobnie musi być po stronie Instytucji Pośredniczącej.

Jednocześnie projekt, który uzyska dofinansowanie w ramach Priorytetu musi podlegać procedurom kontroli. W związku z tym **w opisie systemu zarządzania i kontroli w Instytucji Pośredniczącej konieczne jest uwzględnienie aspektu stosowania zasad równościowych. Konieczne jest ponadto przygotowanie procedury i obsługi zgłoszeń dotyczących podejrzenia lub praktyk dyskryminacyjnych beneficjentów w ramach realizacji projektów. CUPT ma**

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

obsługiwać zgłoszenia dotyczące projektów transportowych, dla których zawarł umowy o dofinansowanie lub podjął decyzje o dofinansowaniu).

Konieczne jest także uwzględnienie w systemie i tym samym prowadzenie kontroli przestrzegania zasad równościowych w projektach na podstawie dokumentów, rezultatów i produktów projektu (odpowiednie pytania w listach kontrolnych do każdej z zasad oddzielne, wynik kontroli w tym obszarze powinien być odzwierciedlony w informacji pokontrolnej).

Zgodnie z Wytycznymi równościowymi w badaniach ewaluacyjnych dotyczących FEnIKS określone zagadnienie, proces lub obszar muszą być analizowane również w zakresie ich wpływu na realizację zasady równości szans i niedyskryminacji oraz zasady równości kobiet i mężczyzn. Na etapie konstruowania założeń badania CUPT musi przeanalizować, czy w badanym obszarze mogą wystąpić jakieś istotne różnice w skutkach interwencji dla osób z niepełnosprawnościami, kobiet i mężczyzn oraz innych grup docelowych i czy – w związku z tym – nie należy postawić dodatkowych pytań badawczych. W badaniach ewaluacyjnych, tam gdzie jest to możliwe i uzasadnione, należy zbierać i przedstawiać dane w podziale na płeć, a także przeprowadzać analizę wyników z uwzględnieniem kategorii płci.

PRIORYTET IV

CEL SZCZEGÓŁOWY 4.1 ROZWÓJ ODPORNEJ NA ZMIANY KLIMATU, INTELIGENTNEJ, BEZPIECZNEJ, ZRÓWNOWAŻONEJ I INTERMODALNEJ TEN-T

W ramach tego celu szczegółowego przewiduje się wsparcie w ramach TEN-T: dróg, infrastruktury kolejowej i transportu lotniczego. Zgodnie z założeniami dofinansowana zostanie infrastruktura obsługi pasażerów w tym przystanków, stacji oraz dworców kolejowych. W ramach programu przewiduje się dalszą modernizację istniejących dworców kolejowych wraz z terenem przyległym z uwzględnieniem lokalnych uwarunkowań w aspekcie ich konserwacji oraz budowę nowych dworców (w tym stanowiących zintegrowane węzły przesiadkowe). Celem tych działań ma być integracja istniejących obiektów z pozostałymi częściami składowymi systemu transportowego, a także dostosowanie obiektów obsługi podróżnych do rosnących potrzeb i oczekiwań pasażerów w tym poprawa szeroko rozumianej dostępności

tych obiektów dla wszystkich interesariuszy bez względu na wiek czy poziom sprawności oraz optymalizacja ich rentowności.

W związku z powyższym realizacja projektów w ramach tego celu szczegółowego z Priorytetu IV będzie mieć bezpośrednie przełożenie na realizację zasady równości kobiet i mężczyzn oraz zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności osób z niepełnosprawnościami.

Wskazane jest więc zastosowanie obowiązku stosowania projektowania uniwersalnego z uwzględnieniem potrzeb osób z niepełnosprawnościami, o ile to będzie możliwe w danym projekcie. Projektowanie uniwersalne obejmuje projektowanie rozwiązań w projektach transportowych (infrastrukturze, taborze, technologii, usług) w taki sposób, aby były one użyteczne dla wszystkich, bez potrzeby adaptacji lub specjalistycznego programowania pod kątem potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Oznacza zarazem konieczność weryfikacji na poszczególnych etapach procesu powstawania produktów i usług sposobu użytkowania rozwiązań, mając zarazem na uwadze różnorodność występującą w grupie docelowej, tj. przyszłych odbiorczyń/odbiorców danego rozwiązania. W związku z powyższym już na wstępnych etapach projektowania powinny być zweryfikowane potrzeby potencjalnych pasażerek/pasażerów oraz uwzględnione na każdym etapie tworzenia tych rozwiązań. Wskazać należy, że rozwiązania uniwersalne będą również odpowiadać osobom starszym i dzieciom.

Zasada niedyskryminacji powinna być również respektowana w zespole projektowym u wnioskodawcy a później beneficjenta środków finansowych dostępnych w ramach tego Priorytetu.

REKOMENDACJA

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

I. **Etap wnioskowania o środki z Programu FEnIKS.**

Procedura naboru powinna być opisana językiem prostym w wersji dostępnej cyfrowo. Zrozumiałość, przejrzystość i czytelność dokumentów - z jakich korzystają wnioskodawcy na etapie przygotowywania wniosków - jest kluczowym czynnikiem dla skuteczności i efektywności procesu naboru. Najważniejszymi dokumentami jest regulamin konkursu wraz z załącznikami. Przygotowanie ich w formie łatwej do zrozumienia i dostępnej cyfrowo pozwoli uniknąć wykluczenia pracowników u wnioskodawców z uwagi na niepełnosprawność czy wiek.

Jednocześnie **w przygotowanych regulaminach wyboru projektów konieczne jest zobowiązanie wnioskodawców do stosowania w projektach standardów dostępności dla wybranych kategorii inwestycji (określonych w załączniku nr 2 do Wytycznych równościowych).**

W procedurze wyboru projektów konieczne jest stosowane kryteriów premiujących za zaplanowanie działań wyrównujących szanse grup zagrożonych dyskryminacją (głównie pod kątem niepełnosprawności, wieku lub narodowości). Warto zastanowić się nad możliwością wprowadzenia dodatkowego kryterium sektorowego, które premiować będzie działania antydykryminacyjne w projektach z danej gałęzi transportowej, na przykład – rozwiązania ponadstandardowe opisane w standardzie transportowym.

Propozycja zapisu kryteriów:

1. Kryterium pn. Zgodność z TSI PRM (dla projektów kolejowych)

Ocenie podlega czy projektowane rozwiązania będą realizowane zgodnie z wymaganiami TSI PRM (Techniczna Specyfikacja Interoperacyjności w zakresie aspektu „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się" – „Persons with reduced mobility" zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1300/2014) lub listą wydaną na podstawie artykułu 25ta ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (Dz.U.2021.0.1984).

Ocena na podstawie informacji zawartych we wniosku o dofinansowanie.

Możliwe jest przyznanie 0 albo 1 pkt., przy czym:

0 pkt. – projekt nie jest zgody z wymaganiami TSI PRM

1 pkt – projekt jest zgody z wymaganiami TSI PRM

3. Kryterium pn. Projekt ma pozytywny wpływ na zasadę równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami (dla wszystkich projektów z tego celu szczególnego).

Wnioskodawcy, którzy ubiegać się będą o dofinansowanie powinni wykazać, że projekt ma pozytywny wpływ na zasadę równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami. Wnioskodawca powinien wykazać, w jaki sposób realizacja projektu ma pozytywny wpływ na zasadę równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami poprzez zapewnienie dostępności produktów lub usług .

Przez pozytywny wpływ należy rozumieć zapewnienie dostępności infrastruktury, środków transportu, towarów, usług, technologii i systemów informacyjno-komunikacyjnych oraz wszelkich produktów projektów (w tym także usług) dla wszystkich ich użytkowników/użytkowniczek. Dostępność pozwala osobom, które mogą być wykluczone (ze względu na różne przesłanki np. wiek, pochodzenie, stała lub tymczasowa niepełnosprawność, opieka nad dziećmi itd.)na korzystanie z nich na zasadzie równości z innymi osobami .

Dopuszczalne jest uznanie neutralności poszczególnych produktów/usług projektu w stosunku do ww. zasady, o ile Wnioskodawca wykaże, że produkty/usługi nie mają swoich bezpośrednich użytkowników/użytkowniczek (np. trakcje kolejowe, instalacje elektryczne, linie przesyłowe, automatyczne linie produkcyjne, zbiorniki retencyjne, nowe lub usprawnione procesy technologiczne). W takiej sytuacji również uznaje się, że projekt ma pozytywny wpływ na ww. zasady.

Ocena zostanie dokonana przez Komisję Oceny Projektów na podstawie informacji zawartych we wniosku o dofinansowanie. Możliwe jest przyznanie 0 albo 1 pkt., przy czym:

0 pkt. – projekt nie ma pozytywnego wpływu na zasadę równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami

1 pkt – projekt ma pozytywny wpływ na zasadę równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami

3. Kryterium pn. Projekt jest zgodny z Kartą praw podstawowych Unii Europejskiej i Konwencją o prawach osób niepełnosprawnych (dla wszystkich projektów z tego celu szczególnego).

Wnioskodawca powinien zadeklarować, że sposób realizacji oraz zakres projektu nie będzie naruszać postanowień Karty praw podstawowych Unii Europejskiej z dnia 6 czerwca 2016 roku (Dz. Urz. UE C 202 z 7.06.2016, str. 3890) oraz Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych, sporządzonej w Nowym Jorku dnia 13 grudnia 2006 roku (Dz. U. z 2012 r. poz. 1169, z późn. zm.).

Możliwe jest przyznanie 0 albo 1 pkt., przy czym:

0 pkt. – Wnioskodawca nie zadeklarował, że projekt nie będzie naruszał postanowień Karty praw podstawowych Unii Europejskiej i Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych

1 pkt – Wnioskodawca zadeklarował, że projekt nie będzie naruszał postanowień Karty praw podstawowych Unii Europejskiej i Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych.

Wnioskodawca powinien wykazać, w jaki sposób projekt będzie zgodny z zasadą równości kobiet i mężczyzn. Zgodność projektu zostanie uznana jeśli projekt ma pozytywny bądź neutralny wpływ na zasadę równości kobiet i mężczyzn .

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 tej zasady, wtedy projekt może mieć neutralny wpływ na zasadę równości kobiet i mężczyzn. Wnioskodawca musi jednak przedstawić konkretne uzasadnienie, dlaczego jest to niemożliwe w danym projekcie.

Ocena na podstawie informacji zawartych we wniosku o dofinansowanie

Możliwe jest przyznanie 0 albo 1 pkt., przy czym:

0 pkt. – projekt nie jest zgodny z zasadą równości kobiet i mężczyzn;

1 pkt – projekt jest zgodny z zasadą równości kobiet i mężczyzn (tzn. wywiera pozytywny wpływ na tę zasadę lub jest wobec niej neutralny).

Powyższe kryteria przyczynią się do realizacji założeń FEnIKS - rezultaty projektów muszą mieć ogólnodostępny charakter, będą oferowane szerokiemu kręgowi adresatów i będą dostępne dla społeczeństwa bez dyskryminacji ze względu na przywołane powyżej cechy, a sama treść projektów nie będzie dyskryminacyjna. W celu zapewnienia równego dostępu do informacji również osobom z państw trzecich, działania dostarczające informacje dla pasażerów prowadzone będą w językach obcych, np. angielskim czy ukraińskim, stanowiąc wydatek kwalifikowalny w realizowanych projektach.

UWAGA

Potwierdzeniem realizacji założeń horyzontalnych nie powinny być wyłącznie ogólne zapisy ujęte w treści wniosku o dofinansowanie. Jak wynika z analizy realizacji zasady niedyskryminacji, w tym dostępności osób z niepełnosprawnościami zapisy te w poprzedniej perspektywie finansowanej, tj. w okresie 2014-2020 miały często charakter ogólny i deklaratywny przyjmując brzmienie „projekt będzie realizował zasadę niedyskryminacji itp. W treści wniosku o dofinansowanie (najlepiej w części Studium wykonalności) powinny się znaleźć konkretne zapisy wskazujące w jaki sposób będą realizowane założenia horyzontalne w ramach projektu oraz w jaki sposób zostaną one realnie wdrożone, tak aby projekt przeciwdziałał wykluczeniu z uwagi na którykolwiek aspekt omawiany wcześniej. W celu dobrego opisania 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 Transportowych[28].

II. Etap wdrażania projektów

Realizacja zasady równości kobiet i mężczyzn oraz zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności osób z niepełnosprawnościami musi być realizowana również na etapie wdrażania. **Projekty muszą być zarządzane z poszanowaniem zasady równości szans i niedyskryminacji**. Wnioskodawca nie może dyskryminować nikogo w zatrudnieniu a osoby zaangażowane w projekt

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

muszą być równo traktowane zgodnie z prawem. Podobnie musi być po stronie Instytucji Pośredniczącej.

Jednocześnie projekt, który uzyska dofinansowanie w ramach Priorytetu musi podlegać procedurom kontroli. W związku z tym **w opisie systemu zarządzania i kontroli w Instytucji Pośredniczącej konieczne jest uwzględnienie aspektu stosowania zasad równościowych. Konieczne jest ponadto przygotowanie procedury i obsługi zgłoszeń dotyczących podejrzenia lub praktyk dyskryminacyjnych beneficjentów w ramach realizacji projektów. CUPT ma obsługiwać zgłoszenia dotyczące projektów transportowych, dla których zawarł umowy o dofinansowanie lub podjął decyzje o dofinansowaniu).**

Konieczne jest także uwzględnienie w systemie i tym samym prowadzenie kontroli przestrzegania zasad równościowych w projektach na podstawie dokumentów, rezultatów i produktów projektu (odpowiednie pytania w listach kontrolnych do każdej z zasad oddzielne, wynik kontroli w tym obszarze powinien być odzwierciedlony w informacji pokontrolnej).

Zgodnie z Wytycznymi równościowymi w badaniach ewaluacyjnych dotyczących FEnIKS określone zagadnienie, proces lub obszar muszą być analizowane również w zakresie ich wpływu na realizację zasady równości szans i niedyskryminacji oraz zasady równości kobiet i mężczyzn. Na etapie konstruowania założeń badania CUPT musi przeanalizować, czy w badanym obszarze mogą wystąpić jakieś istotne różnice w skutkach interwencji dla osób z niepełnosprawnościami, kobiet i mężczyzn oraz innych grup docelowych i czy – w związku z tym – nie należy postawić dodatkowych pytań badawczych. W badaniach ewaluacyjnych, tam gdzie jest to możliwe i uzasadnione, należy zbierać i przedstawiać dane w podziale na płeć, a także przeprowadzać analizę wyników z uwzględnieniem kategorii płci.

CEL SZCZEGÓŁOWY 4.2 ROZWÓJ I UDOSKONALANIE ZRÓWNOWAŻONEJ, ODPORNEJ NA ZMIANY KLIMATU, INTELIGENTNEJ I INTERMODALNEJ MOBILNOŚCI NA POZIOMIE KRAJOWYM, REGIONALNYM I LOKALNYM, W TYM POPRAWĘ DOSTĘPU DO TEN-T ORAZ MOBILNOŚCI TRANSGRANICZNEJ

Ten cel szczegółowy zakłada działania dotyczące wyposażenia śródlądowych dróg wodnych w system informacji rzecznej RIS. Implementacja RIS realizowana jest zgodnie z Dyrektywą UE 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady Europejskiej

z dnia 7 września 2005 roku w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie (Dz.U. L 255 z 30.9.2005, s. 152, z późn. zm.). Wydaje się że w przypadku tego celu można uznać wszystkie działania za neutralne w kontekście zasad horyzontalnych. Produkty (usługi) projektu nie mają swoich bezpośrednich użytkowników, w związku z tym mają one charakter neutralny wobec zasady równości szans i niedyskryminacji. Uznanie neutralności określonych produktów (usług) projektu nie zwalnia jednak wnioskodawcy ze stosowania standardów dostępności dla realizacji pozostałej części projektu, dla której standardy dostępności mają zastosowanie. W związku z tym obowiązujące są rekomendacje dotyczące zespołu projektowego

PRIORYTET V

CEL SZCZEGÓŁOWY 5.1 ROZWÓJ ODPORNEJ NA ZMIANY KLIMATU, INTELIGENTNEJ, BEZPIECZNEJ, ZRÓWNOWAŻONEJ I INTERMODALNEJ TEN-T

W ramach celu szczegółowego przewiduje się wsparcie w ramach TEN-T: budowy i przebudowy dróg w sieci kompleksowej, portów morskich i infrastruktury transportu wodnego śródlądowego (z wyłączeniem RIS). Realizowane będą inwestycje na krajowej sieci drogowej zaliczonej do sieci kompleksowej TEN-T. Projekty drogowe będą ukierunkowane na poprawę dostępności głównych centrów administracyjnych i gospodarczych kraju oraz dostępności zewnętrznej kraju. Niezbędne jest także powiązanie głównych multimodalnych węzłów komunikacyjnych z istniejącą siecią drogową oraz zwiększenie przepustowości istniejącej sieci na newralgicznych odcinkach. Finansowane będą także projekty budowy obwodnic miast na ww. sieci dróg krajowych (w tym dróg ekspresowych) w TEN-T, zarządzanych przez krajowego zarządcę tych dróg, a także obwodnic miast na prawach powiatu uwzględnionych w zawartych Kontraktach Programowych. Wszystkie budowane drogi będą dostosowane do nacisku 11,5 tony/oś (115 kN/oś). W zakresie transportu morskiego wsparcie z funduszy UE uzyskają inwestycje w portach morskich w sieci bazowej TEN-T. Wsparcie przeznaczone będzie również na inwestycje w dostęp od strony morza do portu leżącego w sieci kompleksowej TEN-T. Przewiduje się kontynuację realizacji inwestycji liniowych i punktowych służących eliminacji wąskich gardeł i poprawiających bezpieczeństwo żeglugi śródlądowej w TEN-T.

Realizacja projektów w ramach tego celu szczegółowego będzie mieć bezpośrednie przełożenie na realizację zasady równości kobiet i mężczyzn oraz zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności osób z niepełnosprawnościami.

W ramach działań wskazane jest więc zastosowanie obowiązku stosowania projektowania uniwersalnego z uwzględnieniem potrzeb osób z niepełnosprawnościami, o ile to będzie możliwe w danym projekcie. Projektowanie uniwersalne obejmuje projektowanie rozwiązań w projektach transportowych (infrastrukturze, taborze, technologii, usług) w taki sposób, aby były one użyteczne dla wszystkich, bez potrzeby adaptacji lub specjalistycznego programowania pod kątem potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Oznacza zarazem konieczność weryfikacji na poszczególnych etapach procesu powstawania produktów i usług sposobu użytkowania rozwiązań, mając zarazem na uwadze różnorodność występującą w grupie docelowej, tj. przyszłych odbiorczyń/odbiorców danego rozwiązania. W związku z powyższym już na wstępnych etapach projektowania powinny być zweryfikowane potrzeby potencjalnych pasażerek/pasażerów oraz uwzględnione na każdym etapie tworzenia tych rozwiązań. Wskazać należy, że rozwiązania uniwersalne będą również odpowiadać osobom starszym i dzieciom.

Zasada niedyskryminacji powinna być również w zespole projektowym u wnioskodawcy a później beneficjenta środków finansowych dostępnych w ramach tego Priorytetu.

REKOMENDACJA

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

I. **Etap wnioskowania o środki z Programu FEnIKS.**

Procedura naboru powinna być opisana językiem prostym w wersji dostępnej cyfrowo. Zrozumiałość, przejrzystość i czytelność dokumentów - z jakich korzystają wnioskodawcy na etapie przygotowywania wniosków - jest kluczowym czynnikiem

dla skuteczności i efektywności procesu naboru. Najważniejszymi dokumentami jest regulamin konkursu wraz z załącznikami. Przygotowanie ich w formie łatwej do zrozumienia i dostępnej cyfrowo pozwoli uniknąć wykluczenia pracowników u wnioskodawców z uwagi na niepełnosprawność czy wiek.

Jednocześnie **w przygotowanych regulaminach wyboru projektów konieczne jest zobowiązanie wnioskodawców do stosowania w projektach standardów dostępności dla wybranych kategorii inwestycji (określonych w załączniku nr 2 do Wytycznych równościowych).**

W procedurze wyboru projektów konieczne jest stosowane kryteriów premiujących za zaplanowanie działań wyrównujących szanse grup zagrożonych dyskryminacją (głównie pod kątem niepełnosprawności, wieku lub narodowości). Warto zastanowić się nad możliwością wprowadzenia dodatkowego kryterium sektorowego, które premiować będzie działania antydykryminacyjne w projektach z danej gałęzi transportowej, na przykład – rozwiązania ponadstandardowe opisane w standardzie transportowym.

Propozycja zapisu kryteriów:

1. Kryterium pn. Projekt ma pozytywny wpływ na zasadę równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami (dla wszystkich projektów z tego celu szczególnego).

Wnioskodawcy, którzy ubiegać się będą o dofinansowanie powinny wykazać, że projekt ma pozytywny wpływ na zasadę równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami. Wnioskodawca powinien wykazać, w jaki sposób realizacja projektu ma pozytywny wpływ na zasadę równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami poprzez zapewnienie dostępności produktów lub usług .

Przez pozytywny wpływ należy rozumieć zapewnienie dostępności infrastruktury, środków transportu, towarów, usług, technologii i systemów informacyjno-komunikacyjnych oraz wszelkich produktów projektów (w tym także usług) dla wszystkich ich użytkowników/użytkowniczek. Dostępność pozwala osobom, które mogą być wykluczone (ze względu na różne przesłanki np. wiek, pochodzenie, stała lub tymczasowa niepełnosprawność, opieka nad dziećmi itd.)na korzystanie z nich na zasadzie równości z innymi osobami .

Dopuszczalne jest uznanie neutralności poszczególnych produktów/usług projektu w stosunku do ww. zasady, o ile Wnioskodawca wykaże, że produkty/usługi nie mają swoich bezpośrednich użytkowników/użytkowniczek (np. trakcje kolejowe, instalacje elektryczne, linie przesyłowe, automatyczne linie produkcyjne, zbiorniki retencyjne, nowe lub usprawnione procesy technologiczne). W takiej sytuacji również uznaje się, że projekt ma pozytywny wpływ na ww. zasady.

Ocena zostanie dokonana przez Komisję Oceny Projektów na podstawie informacji zawartych we wniosku o dofinansowanie. Możliwe jest przyznanie 0 albo 1 pkt., przy czym:

0 pkt. – projekt nie ma pozytywnego wpływu na zasadę równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami

1 pkt – projekt ma pozytywny wpływ na zasadę równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami

2. Kryterium pn. Projekt jest zgodny z Kartą praw podstawowych Unii Europejskiej i Konwencją o prawach osób niepełnosprawnych (dla wszystkich projektów z tego celu szczególnego).

Wnioskodawca powinien zadeklarować, że sposób realizacji oraz zakres projektu nie będzie naruszać postanowień Karty praw podstawowych Unii Europejskiej z dnia 6 czerwca 2016 roku (Dz. Urz. UE C 202 z 7.06.2016, str. 3890) oraz Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych, sporządzonej w Nowym Jorku dnia 13 grudnia 2006 roku (Dz. U. z 2012 r. poz. 1169, z późn. zm.).

Możliwe jest przyznanie 0 albo 1 pkt., przy czym:

0 pkt. – Wnioskodawca nie zadeklarował, że projekt nie będzie naruszał postanowień Karty praw podstawowych Unii Europejskiej i Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych

1 pkt – Wnioskodawca zadeklarował, że projekt nie będzie naruszał postanowień Karty praw podstawowych Unii Europejskiej i Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych.

Wnioskodawca powinien wykazać, w jaki sposób projekt będzie zgodny z zasadą równości kobiet i mężczyzn. Zgodność projektu zostanie uznana jeśli projekt ma pozytywny bądź neutralny wpływ na zasadę równości kobiet i mężczyzn .

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 tej zasady, wtedy projekt może mieć neutralny wpływ na zasadę równości kobiet i mężczyzn. Wnioskodawca musi jednak przedstawić konkretne uzasadnienie, dlaczego jest to niemożliwe w danym projekcie.

Ocena na podstawie informacji zawartych we wniosku o dofinansowanie

Powyższe kryteria przyczynią się do realizacji założeń FEnIKS - rezultaty projektów muszą mieć ogólnodostępny charakter, będą oferowane szerokiemu kręgowi adresatów i będą dostępne dla społeczeństwa bez dyskryminacji ze względu na przywołane powyżej cechy, a sama treść projektów nie będzie dyskryminacyjna. W celu zapewnienia równego dostępu do informacji również osobom z państw trzecich, działania dostarczające informacje dla pasażerów prowadzone będą w językach obcych, np. angielskim czy ukraińskim, stanowiąc wydatek kwalifikowalny w realizowanych projektach.

UWAGA

Potwierdzeniem realizacji założeń horyzontalnych nie powinny być wyłącznie ogólne zapisy ujęte w treści wniosku o dofinansowanie. Jak wynika z analizy realizacji zasady niedyskryminacji, w tym dostępności osób z niepełnosprawnościami zapisy te w poprzedniej perspektywie finansowanej, tj. w okresie 2014-2020 miały często charakter ogólny i deklaratywny przyjmując brzmienie „projekt będzie realizował zasadę niedyskryminacji itp. W treści wniosku o dofinansowanie (najlepiej w Studium wykonalności powinny się znaleźć konkretne zapisy wskazujące w jaki sposób będą realizowane założenia horyzontalne w ramach projektu oraz w jaki sposób zostaną one realnie wdrożone, tak aby projekt przeciwdziałał wykluczeniu z uwagi na którykolwiek aspekt omawiany wcześniej. W celu dobrego opisania 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 Transportowych[29].

II. Etap wdrażania projektów

Realizacja zasady równości kobiet i mężczyzn oraz zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności osób z niepełnosprawnościami musi być realizowana również na etapie wdrażania. **Projekty muszą być zarządzane z poszanowaniem zasady równości szans i niedyskryminacji**. Wnioskodawca nie może dyskryminować nikogo w zatrudnieniu a osoby zaangażowane w projekt muszą być równo traktowane zgodnie z prawem. Podobnie musi być po stronie Instytucji Pośredniczącej.

Jednocześnie projekt, który uzyska dofinansowanie w ramach Priorytetu musi podlegać procedurom kontroli. W związku z tym **w opisie systemu zarządzania i kontroli w Instytucji Pośredniczącej konieczne jest uwzględnienie aspektu stosowania zasad równościowych. Konieczne jest ponadto przygotowanie procedury i obsługi zgłoszeń dotyczących podejrzenia lub praktyk dyskryminacyjnych beneficjentów w ramach realizacji projektów. CUPT ma obsługiwać zgłoszenia dotyczące projektów transportowych, dla których zawarł umowy o dofinansowanie lub podjął decyzje o dofinansowaniu).**

Konieczne jest także uwzględnienie w systemie i tym samym prowadzenie kontroli przestrzegania zasad równościowych w projektach na podstawie dokumentów, rezultatów i produktów projektu (odpowiednie pytania w listach kontrolnych do każdej z zasad oddzielne, wynik kontroli w tym obszarze powinien być odzwierciedlony w informacji pokontrolnej).

Zgodnie z Wytycznymi równościowymi w badaniach ewaluacyjnych dotyczących FEnIKS określone zagadnienie, proces lub obszar muszą być analizowane również w zakresie ich wpływu na realizację zasady równości szans i niedyskryminacji oraz zasady równości kobiet i mężczyzn. Na etapie konstruowania założeń badania CUPT musi przeanalizować, czy w badanym obszarze mogą wystąpić jakieś istotne różnice w skutkach interwencji dla osób z niepełnosprawnościami, kobiet i mężczyzn oraz innych grup docelowych i czy – w związku z tym – nie należy postawić dodatkowych pytań badawczych. W badaniach ewaluacyjnych, tam gdzie jest to

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

możliwe i uzasadnione, należy zbierać i przedstawiać dane w podziale na płeć, a także przeprowadzać analizę wyników z uwzględnieniem kategorii płci.

Cel szczegółowy 3.2 Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej.

W ramach celu szczegółowego przewiduje się wsparcie infrastruktury transportu wodnego śródlądowego poza TEN-T. Natomiast wsparcie dla transportu drogowego, bezpieczeństwa ruchu drogowego, sektora kolejowego, w tym kolei miejskich oraz linii kolejowych, taboru kolejowego i infrastruktury punktowej, jak i transportu intermodalnego będzie możliwe zarówno w sieci, jak i poza TEN-T. Wsparcie transportu drogowego będzie realizowane przez budowę ciągów drogowych w sieci TEN-T oraz kluczowych obejść miejscowości obciążonych ruchem tranzytowym. Finansowane będą projekty budowy obwodnic na sieci dróg krajowych (w tym dróg ekspresowych) poza siecią TEN-T, zarządzanych przez krajowego zarządcę tych dróg, a także obwodnic miast na prawach powiatu uwzględnionych w zawartych Kontraktach Programowych. Poprawa dostępności komunikacyjnej kraju wymaga także wspierania rozwoju połączeń do sieci TENT obszarów od niej oddalonych, w tym ośrodków miejskich. Dlatego przewiduje się realizację (budowę i przebudowę) wybranych pozamiejskich odcinków dróg krajowych poza siecią TEN-T (w tym dróg ekspresowych), stanowiących część szlaków łączących ośrodki miejskie z infrastrukturą sieci TEN-T. Wsparciem będzie również objęta realizacja inteligentnych systemów transportowych (dalej ITS) na sieci drogowej oraz urządzeń mających na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jeśli to technicznie możliwe, finansowana infrastruktura drogowa zapewni retencję i oczyszczanie wód opadowych z wykorzystaniem zielonej infrastruktury i rozwiązań opartych na przyrodzie. Ze środków UE nie będą finansowane remonty dróg. Wszystkie nowe i przebudowane odcinki dróg będą dostosowane do parametrów naciskowych 11,5 tony/oś (115 kN/oś). W celu poprawy bezpieczeństwa, jakości świadczonych usług oraz poprawy dostępności kolei, dofinansowanie otrzymają projekty umożliwiające wdrażanie systemów sterowania dotyczące realizacji systemów dynamicznej informacji pasażerskiej oraz systemów służących jej integracji z innymi rodzajami transportu i osiągnięciu multimodalności, zintegrowany systemy biletowy (w tym Wspólnego Biletu), jak i systemy poprawiające bezpieczeństwo przewożonych towarów itp. Planowane jest

również finansowanie działań na rzecz upowszechniania mobilności multimodalnej, w tym zapewnienia dostępu do informacji o podróżach multimodalnych oraz budowy systemów, np. informatycznych, do obsługi ww. informacji. Planowana jest m.in. budowa centralnego systemu bezpieczeństwa ruchu kolejowego, zakup specjalistycznego sprzętu technicznego czy likwidacja miejsc niebezpiecznych. Finansowane będą także projekty o charakterze edukacyjno-promocyjnym, skierowane do różnych grup mające na celu podnoszenie świadomości obywateli w zakresie zagrożeń i eliminację nieprawidłowych zachowań na obszarach kolejowych.

Wsparcie w zakresie infrastruktury oraz taboru kolejowego dla kolei miejskich zostanie w całości skoncentrowane w niniejszym celu szczegółowym, niezależnie od lokalizacji projektów względem sieci TEN-T. Realizowane będą projekty infrastrukturalne o charakterze liniowym (linie kolejowe, systemy sterowania ruchem kolejowym) i punktowym (np. przystanki kolejowe), projekty taborowe i inne związane z obsługą ruchu kolejowego (np. systemy informacji pasażerskiej, systemy biletowe i ich wzajemna integracja z uwzględnieniem ich dostępności dla osób z niepełnosprawnościami). Projekty dotyczące infrastruktury i taboru kolejowego, transportu intermodalnego, a także transportu wodnego śródlądowego poprawią warunki ich funkcjonowania, co zachęci do większego ich wykorzystania przez dotychczasowych użytkowników dróg. W efekcie przyczynią się do osiągnięcia postanowień Europejskiego Zielonego Ładu, związanego z osiągnięciem przez UE neutralności klimatycznej do 2050 r., w tym poprzez redukcję emisji z transportu o 90%. Dodatkowo wraz z projektami drogowymi, będą one zgodne z Zaleceniami Rady na 2019 rok i 2020 rok oraz wytycznymi inwestycyjnymi dla Polski w zakresie osiągnięcia zrównoważonej mobilności intermodalnej, poprawy dostępności transportu publicznego, połączeń transgranicznych i dalszego ograniczenia wpływu transportu na środowisko i poprawy jego bezpieczeństwa.

Realizacja projektów w ramach tego celu szczegółowego będzie mieć więc bezpośrednie przełożenie na realizację zasady równości kobiet i mężczyzn oraz zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności osób z niepełnosprawnościami.

W ramach działań wskazane jest więc zastosowanie obowiązku stosowania projektowania uniwersalnego z uwzględnieniem potrzeb osób z niepełnosprawnościami, o ile to będzie możliwe w danym projekcie. Projektowanie uniwersalne obejmuje projektowanie rozwiązań w projektach transportowych (infrastrukturze, taborze, technologii, usług) w taki sposób, aby były one użyteczne

dla wszystkich, bez potrzeby adaptacji lub specjalistycznego programowania pod kątem potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Oznacza zarazem konieczność weryfikacji na poszczególnych etapach procesu powstawania produktów i usług sposobu użytkowania rozwiązań, mając zarazem na uwadze różnorodność występującą w grupie docelowej, tj. przyszłych odbiorczyń/odbiorców danego rozwiązania. W związku z powyższym już na wstępnych etapach projektowania powinny być zweryfikowane potrzeby potencjalnych pasażerek/pasażerów oraz uwzględnione na każdym etapie tworzenia tych rozwiązań. Wskazać należy, że rozwiązania uniwersalne będą również odpowiadać osobom starszym i dzieciom.

Zasada niedyskryminacji powinna być również w zespole projektowym u wnioskodawcy a później beneficjenta środków finansowych dostępnych w ramach tego Priorytetu.

REKOMENDACJA

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

III. Etap wnioskowania o środki z Programu FEnIKS.

Procedura naboru powinna być opisana językiem prostym w wersji dostępnej cyfrowo. Zrozumiałość, przejrzystość i czytelność dokumentów - z jakich korzystają wnioskodawcy na etapie przygotowywania wniosków - jest kluczowym czynnikiem dla skuteczności i efektywności procesu naboru. Najważniejszymi dokumentami jest regulamin konkursu wraz z załącznikami. Przygotowanie ich w formie łatwej do zrozumienia i dostępnej cyfrowo pozwoli uniknąć wykluczenia pracowników u wnioskodawców z uwagi na niepełnosprawność czy wiek.

Jednocześnie **w przygotowanych regulaminach wyboru projektów konieczne jest zobowiązanie wnioskodawców do stosowania w projektach standardów dostępności dla wybranych kategorii inwestycji (określonych w załączniku nr 2 do Wytycznych równościowych).**

W procedurze wyboru projektów konieczne jest stosowane kryteriów premiujących za zaplanowanie działań wyrównujących szanse grup zagrożonych dyskryminacją (głównie pod kątem niepełnosprawności, wieku lub narodowości). Warto zastanowić się nad możliwością wprowadzenia dodatkowego kryterium sektorowego, które premiować będzie działania antydykryminacyjne w projektach z danej gałęzi transportowej, na przykład – rozwiązania ponadstandardowe opisane w standardzie transportowym.

Propozycja zapisu kryteriów:

1. Kryterium pn. Projekt ma pozytywny wpływ na zasadę równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami (dla wszystkich projektów z tego celu szczegółowego).

Wnioskodawcy, którzy ubiegać się będą o dofinansowanie powinny wykazać, że projekt ma pozytywny wpływ na zasadę równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami. Wnioskodawca powinien wykazać, w jaki sposób realizacja projektu ma pozytywny wpływ na zasadę równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami poprzez zapewnienie dostępności produktów lub usług .

Przez pozytywny wpływ należy rozumieć zapewnienie dostępności infrastruktury, środków transportu, towarów, usług, technologii i systemów informacyjno-komunikacyjnych oraz wszelkich produktów projektów (w tym także usług) dla wszystkich ich użytkowników/użytkowniczek. Dostępność pozwala osobom, które mogą być wykluczone (ze względu na różne przesłanki np. wiek, pochodzenie, stała lub tymczasowa niepełnosprawność, opieka nad dziećmi itd.)na korzystanie z nich na zasadzie równości z innymi osobami .

Dopuszczalne jest uznanie neutralności poszczególnych produktów/usług projektu w stosunku do ww. zasady, o ile Wnioskodawca wykaże, że produkty/usługi nie mają swoich bezpośrednich użytkowników/użytkowniczek (np. trakcje kolejowe, instalacje elektryczne, linie przesyłowe, automatyczne linie produkcyjne, zbiorniki retencyjne, nowe lub usprawnione procesy technologiczne). W takiej sytuacji również uznaje się, że projekt ma pozytywny wpływ na ww. zasady.

Ocena zostanie dokonana przez Komisję Oceny Projektów na podstawie informacji zawartych we wniosku o dofinansowanie. Możliwe jest przyznanie 0 albo 1 pkt., przy czym:

0 pkt. – projekt nie ma pozytywnego wpływu na zasadę równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami

1 pkt – projekt ma pozytywny wpływ na zasadę równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami

2. Kryterium pn. Projekt jest zgodny z Kartą praw podstawowych Unii Europejskiej i Konwencją o prawach osób niepełnosprawnych (dla wszystkich projektów z tego celu szczegółowego.

Wnioskodawca powinien zadeklarować, że sposób realizacji oraz zakres projektu nie będzie naruszać postanowień Karty praw podstawowych Unii Europejskiej z dnia 6 czerwca 2016 roku (Dz. Urz. UE C 202 z 7.06.2016, str. 3890) oraz Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych, sporządzonej w Nowym Jorku dnia 13 grudnia 2006 roku (Dz. U. z 2012 r. poz. 1169, z późn. zm.).

Możliwe jest przyznanie 0 albo 1 pkt., przy czym:

0 pkt. – Wnioskodawca nie zadeklarował, że projekt nie będzie naruszał postanowień Karty praw podstawowych Unii Europejskiej i Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych

1 pkt – Wnioskodawca zadeklarował, że projekt nie będzie naruszał postanowień Karty praw podstawowych Unii Europejskiej i Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych.

Wnioskodawca powinien wykazać, w jaki sposób projekt będzie zgodny z zasadą równości kobiet i mężczyzn. Zgodność projektu zostanie uznana jeśli projekt ma pozytywny bądź neutralny wpływ na zasadę równości kobiet i mężczyzn .

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 tej zasady, wtedy projekt może mieć neutralny wpływ na zasadę równości kobiet i mężczyzn. Wnioskodawca musi jednak przedstawić konkretne uzasadnienie, dlaczego jest to niemożliwe w danym projekcie.

Powyższe kryteria przyczynią się do realizacji założeń FEnIKS - rezultaty projektów muszą mieć ogólnodostępny charakter, będą oferowane szerokiemu kręgowi adresatów i będą dostępne dla społeczeństwa bez dyskryminacji ze względu na przywołane powyżej cechy, a sama treść projektów nie będzie dyskryminacyjna. W celu zapewnienia równego dostępu do informacji również osobom z państw trzecich, działania dostarczające informacje dla pasażerów prowadzone będą w językach obcych, np. angielskim czy ukraińskim, stanowiąc wydatek kwalifikowalny w realizowanych projektach.

UWAGA

Potwierdzeniem realizacji założeń horyzontalnych nie powinny być wyłącznie ogólne zapisy ujęte w treści wniosku o dofinansowanie. Jak wynika z analizy realizacji zasady niedyskryminacji, w tym dostępności osób z niepełnosprawnościami zapisy te w poprzedniej perspektywie finansowanej, tj. w okresie 2014-2020 miały często charakter ogólny i deklaratywny przyjmując brzmienie „projekt będzie realizował zasadę niedyskryminacji itp. W treści wniosku o dofinansowanie (najlepiej w Studium wykonalności powinny się znaleźć konkretne zapisy wskazujące w jaki sposób będą realizowane założenia horyzontalne w ramach projektu oraz w jaki sposób zostaną one realnie wdrożone, tak aby projekt przeciwdziałał wykluczeniu z uwagi na którykolwiek aspekt omawiany wcześniej. W celu dobrego opisania 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 Transportowych[30].

IV. Etap wdrażania projektów

Realizacja zasady równości kobiet i mężczyzn oraz zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności osób z niepełnosprawnościami musi być realizowana również na etapie wdrażania. **Projekty muszą być zarządzane z poszanowaniem zasady równości szans i niedyskryminacji**. Wnioskodawca nie może dyskryminować nikogo w zatrudnieniu a osoby zaangażowane w projekt

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

muszą być równo traktowane zgodnie z prawem. Podobnie musi być po stronie Instytucji Pośredniczącej.

Jednocześnie projekt, który uzyska dofinansowanie w ramach Priorytetu musi podlegać procedurom kontroli. W związku z tym **w opisie systemu zarządzania i kontroli w Instytucji Pośredniczącej konieczne jest uwzględnienie aspektu stosowania zasad równościowych. Konieczne jest ponadto przygotowanie procedury i obsługi zgłoszeń dotyczących podejrzenia lub praktyk dyskryminacyjnych beneficjentów w ramach realizacji projektów. CUPT ma obsługiwać zgłoszenia dotyczące projektów transportowych, dla których zawarł umowy o dofinansowanie lub podjął decyzje o dofinansowaniu).**

Konieczne jest także uwzględnienie w systemie i tym samym prowadzenie kontroli przestrzegania zasad równościowych w projektach na podstawie dokumentów, rezultatów i produktów projektu (odpowiednie pytania w listach kontrolnych do każdej z zasad oddzielne, wynik kontroli w tym obszarze powinien być odzwierciedlony w informacji pokontrolnej).

Zgodnie z Wytycznymi równościowymi w badaniach ewaluacyjnych dotyczących FEnIKS określone zagadnienie, proces lub obszar muszą być analizowane również w zakresie ich wpływu na realizację zasady równości szans i niedyskryminacji oraz zasady równości kobiet i mężczyzn. Na etapie konstruowania założeń badania CUPT musi przeanalizować, czy w badanym obszarze mogą wystąpić jakieś istotne różnice w skutkach interwencji dla osób z niepełnosprawnościami, kobiet i mężczyzn oraz innych grup docelowych i czy – w związku z tym – nie należy postawić dodatkowych pytań badawczych. W badaniach ewaluacyjnych, tam gdzie jest to możliwe i uzasadnione, należy zbierać i przedstawiać dane w podziale na płeć, a także przeprowadzać analizę wyników z uwzględnieniem kategorii płci.

WNIOSKI

Ten rozdział stanowi podsumowanie dotychczas zebranych i przeanalizowanych informacji pod kątem potencjalnego wykluczenia i dyskryminacji ze względu na jakiekolwiek przesłanki. Przeprowadzona diagnoza pozwoliła na zidentyfikowanie możliwości wystąpienia nierówności w konkretnych obszarach wsparcia Programu FEnIKS ze względu na przesłanki dyskryminacji (wskazane w artykule 9 rozporządzenia ogólnego i KPP). W poszczególnych częściach opracowania została przedstawiona sytuacja grup narażonych na dyskryminację oraz potencjalne sposoby zapobiegania wykluczeniu w transporcie. Z uwagi na brak jednoznacznych wytycznych co do sposobu przeprowadzenia analizy, metodykę oparto o obowiązujące dokumenty, dostępne informacje, wcześniej przeprowadzone badania i analizy na potrzeby perspektywy 2014-2020 oraz doświadczenia i wnioski z dyskusji z osobami podróżującymi transportem publicznym.

Podstawowe wnioski nasuwające się z analizy zebranego materiału to:

1. ZAPISY UJĘTE W PROGRAMIE FENIKS SĄ SPÓJNE Z KLUCZOWYMI DOKUMENTAMI I AKTAMI PRAWNYMI

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

2. NIEDOBÓR OGÓLNODOSTĘPNYCH DANYCH, BADAŃ I ANALIZ UMOŻLIWIAJĄCYCH PEŁNĄ PRZEDMIOTOWĄ OCENĘ WPŁYWU PROGRAMU NA SYTUACJĘ GRUP ZAGROŻONYCH DYSKRYMINACJĄ

Pełna, pogłębiona diagnoza tego w jakim zakresie realizacja FEnIKS może mieć wpływ na realizację założeń horyzontalnych, a zwłaszcza jaki może mieć wpływ na sytuację grup zagrożonych dyskryminacją nie jest możliwa ze względu na to, że w dość ograniczonym zakresie są gromadzone dane oraz realizowane badania i analizy (zarówno na poziomie krajowym jak i regionalnym czy lokalnym), w oparciu o które można przeprowadzić pełną i rzetelną diagnozę. W zdecydowanie największym zakresie prowadzone są badania i analizy odnoszące się do kryterium niepełnosprawności oraz wieku, wskazując na wciąż obecne zjawisko dyskryminacji osób starszych oraz z niepełnosprawnościami w obszarach oddziaływania Programu. Można również znaleźć informacje w zakresie dyskryminacji ze względu na płeć, pochodzenie i narodowość. **Wskazane jest, aby w czasie wdrażania Programu IZ lub IP zbierała dane i informacje oraz przeprowadzała szczegółowe analizy on going w kontekście z każdej z grup podróżnych potencjalnie narażonych na wykluczenie i dyskryminację w transporcie publicznym.**

3. REALIZACJA FENIKS MA WPŁYW NA POSZCZEGÓLNE GRUPY NARAŻONE NA DYSKRYMINACJĘ

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

W związku z powyższym w ramach realizacji FEnIKS należy weryfikować w jaki sposób wnioskodawcy, a potem beneficjenci uwzględniają realizację zasad horyzontalnych we wnioskach o dofinansowanie, a następnie, jakie działania

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

4. ZASADY UNIWERSALNEGO PROJEKTOWANIA POMAGAJĄ BUDOWAĆ TRANSPORT PUBLICZNY W PEŁNI KOMFORTOWY DLA KAŻDEGO Z PASAŻERÓW – NIE TYLKO TYCH Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIAMI CZY O OGRANICZONEJ SPRAWNOŚCI RUCHOWEJ, ALE TAKŻE WIĘKSZOŚCI INNYCH PASAŻERÓW.

W ramach działań finansowanych z FEnIKS wskazane jest zastosowanie obowiązku stosowania projektowania uniwersalnego z uwzględnieniem potrzeb osób z niepełnosprawnościami, o ile to będzie możliwe w danym projekcie. Dzięki zasadom uniwersalnego projektowania powstaje dla użytkownika produkt łatwy do skorzystania, niewymagający wysiłku ani umysłowego ani fizycznego i dużego planowania przed podróżą. Taka prostota i dopasowanie do potrzeb użytkownika zwiększa konkurencyjność transportu publicznego wobec transportu indywidualnego – idąc w parze z ambitnymi celami FEnIKS w zakresie ograniczania emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczenia powietrza.

Należy zauważyć, że uniwersalne projektowanie i planowanie w transporcie na dłuższą metę generuje dla organizatorów transportu (a więc beneficjentów FEnIKS) zyski, a nie straty, przyciągając nowych pasażerów. Zakup taboru o niskiej podłodze i zapewnienie windy na przystanku dla osoby poruszającej się na wózku oznacza możliwość podjęcia przez tę osobę pracy lub studiów, ale jest także ułatwieniem dla każdego pasażera – dla rodziców z dziećmi w wózkach, dla małych dzieci zwracających szczególną uwagę na bycie samodzielnym, dla kogoś, kto wraca z wózkiem z zakupami, dla kogoś z kontuzją kolana, dla osoby starszej, itd. A to oznacza dostępność transportu dla każdego, niemal dla większości społeczeństwa. W świecie, gdzie dostęp do samochodu jest powszechny, a co każdy może zauważyć – „samochody schodów nie mają", wymóg pełnej sprawności fizycznej i dobrej kondycji, żeby skorzystać z transportu publicznego jest bardzo krótkowzrocznym anachronizmem. Również inne elementy dostępności, takie, jak

informacja głosowa i wizualna w pojazdach, odpowiednie oznakowanie, zapewnienie wystarczającej liczby ławek, służą każdemu pasażerowi – nie tylko osobie z niepełnosprawnością czy osobie starszej.

Projektowanie uniwersalne również wpływa na funkcjonowanie przewoźników. Niskopodłogowy tabor przyśpiesza i ułatwia wymianę pasażerów na przystankach i na stacjach, ograniczając opóźnienia. W dużych aglomeracjach dostępność stacji i przystanków ułatwia zarządzanie potokami pasażerów w godzinach szczytu.

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

5. REALIZACJA ZAŁOŻEŃ HORYZONTALNYCH MA MIEJSCE W RAMACH ZARZĄDZANIA PERSONELEM PROJEKTU

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

6. W RAMACH PROGRAMU MOŻNA ZIDENTYFIKOWAĆ OBSZARY O NEUTRALNYM CHARAKTERZE WZGLĘDEM REALIZACJI ZAŁOŻEŃ HORYZONTALNYCH

Mając na uwadze specyfikę Programu FEnIKS można wskazać obszary, w przypadku których Program najprawdopodobniej będzie mieć neutralny wpływ na zasadę równości kobiet i mężczyzn oraz równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami. Obszary te związane będą przede wszystkim z działaniami związanymi z obszarem transportu morskiego i

śródlądowego oraz intermodalnego gdzie możliwy jest zakup specjalistycznego sprzętu lub systemów poprawiających bezpieczeństwo.

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

7. DZIAŁANIA INFORMACYJNO-PROMOCYJNE ORAZ EDUKACYJNE DOTYCZĄCE ZAŁOŻEŃ HORYZONTALNYCH POWINNY BYĆ REALIZOWANE NA SZEROKĄ SKALĘ

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

SPIS ANALIZOWANYCH DOKUMENTÓW O CHARAKTERZE PRAWNYM, PROGRAMOWYM I STRATEGICZNYM

- Rozporządzanie 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;
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1058 z dnia 24.06.2021 roku w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności;
- Karta Praw Podstawowych Unii Europejskiej (2016/C 202/02);
- Konwencja o Prawach Osób Niepełnosprawnych z dnia 13.12.2006;
- Program Operacyjny Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko;
- Szczegółowy Opis Priorytetów Programu Operacyjnego Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027;
- Wytyczne dotyczące realizacji zasad równościowych w ramach funduszy unijnych na lata 2021-2027;
- Umowa partnerstwa 2021-2027;
- Strategia na rzecz Osób z Niepełnosprawnościami 2021 – 2030;
- Ustawa z 28 kwietnia 2022 roku o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021–2027;
- Ustawa z 3 grudnia 2010 roku o wdrożeniu niektórych przepisów Unii Europejskiej w zakresie równego traktowania;

- Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z dnia 5 marca 2020 roku – Unia równości: Strategia na rzecz równouprawnienia płci 2020-2025;
- Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z dnia 3 marca 2021 roku – Unia równości: Strategia na rzecz praw osób z niepełnosprawnościami na lata 2021-2030;
- Rządowy Program Dostępność Plus 2018-2025.

BIBLIOGRAFIA

- Ageizm – dyskryminacja ze względu na wiek, Iwona Raszeja-Ossowska;
- Behavioural aspects of elderly as road traffic participants and modal split". Projekt Seniors. Safety Enhanced Innovations for Older Road Users, European Commision Eighth Framework Programme HORIZON 2020 GA No. 636136;
- ETPC, S.A.S. przeciwko Francji (wielka izba), nr 43835/11, 1 lipca 2014 roku, pkt 124; ETPC, İzzettin Doğan i inni przeciwko Turcji (wielka izba), nr 62649/10, 26 kwietnia 2016 roku, pkt 103;
- Ewaluacja kryteriów i systemu wyboru projektów w ramach III-VI osi priorytetowych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Raport końcowy z badania na zlecenie CUPT;
- Growing Older, staying mobile. Transport needs of an ageing socjety". Collaborative Project TPT.2011.1-2. Transport needs for an ageing society FP7-TPT-2011-RTD-1 Grant Agreement Number 284924, Deliverable D4.1 Older People and Public Transport (2012);
- Jak opisać dostępność w projektach transportowych finansowanych z funduszy UE. Poradnik dla wnioskodawców i beneficjentów Centrum Unijnych Projektów Transportowych (2021);
- Jak realizować zasadę równości szans kobiet i mężczyzn w projektach finansowanych z Funduszy Europejskich 2014-2020. Poradnik dla osób realizujących projekty oraz instytucji systemu wdrażania (2016), Fundacja Feminoteka;
- Kolej aglomeracyjna 2022: potrzeby i oczekiwania, trudności i bariery – Podsumowanie Transportowego Obserwatorium Badawczego" (2022), red. E. Boratyńska-Karpiej, P.Engel;
- Komunikacja bez barier. Praktyczny poradnik kontaktu z osobami z niepełnosprawnościami (2021), Fundacja Aktywizacja;

- Mały Rocznik Statystyczny Polski 2022 (2022), Główny Urząd Statystyczny;
- Older people experience of travel in London (2009) Transport for London;
- Osoby niepełnosprawne w 2020 roku (2021), Główny Urząd Statystyczny;
- Osoby starsze a miejski transport publiczny. Problemy i bariery mobilności., (2017), Ewa Raczyńska-Buława;
- Perspektywa kobiet podróżujących w kolei aglomeracyjnej: potrzeby, oczekiwania a rzeczywistość, Monika Baranowska w „Kolej aglomeracyjna 2022: potrzeby i oczekiwania, trudności i bariery – Podsumowanie Transportowego Obserwatorium Badawczego"(2022), red. E. Boratyńska-Karpiej, P.Engel;
- Podręcznik europejskiego prawa antydyskryminacyjnego. Wydanie z 2018 r., (2019), Agencja Praw Podstawowych Unii Europejskiej i Rada Europy;
- Poprawa dostępności transportu kolejowego dla osób z niepełnosprawnościami (2019), I. Wróbel w Problemy Kolejnictwa. Railway Report, Zeszyt 182;
- Raport końcowy. "Badanie ewaluacyjne dotyczące stosowania zasady równości szans kobiet i mężczyzn oraz zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami, w ramach polityki spójności 2014-2020" (2021), Fundacja Idea Rozwoju i Fundacja Aktywizacja;
- Raport końcowy. "Badanie wpływu projektów transportowych POIiŚ 2017-2013 na mobilność osób z ograniczeniami w poruszaniu się" (2017), Centrum Unijnych Projektów Transportowych;
- Raport końcowy. „Analiza realizacji zasady niedyskryminacji osób z niepełnosprawnościami w projektach dla których CUPT pełni funkcję IP wraz z badaniem potrzeb beneficjentów na wsparcie w tym zakresie" (2022), Centrum Unijnych Projektów Transportowych;

- Raport z badań „Równe traktowanie dzieci i młodzieży z obszarów wiejskich (w tym dzieci i młodzieży z niepełnosprawnościami) w dostępie do usług społecznych, zdrowotnych, edukacyjnych, sportowych i kulturalnych", (2020), Centrum Doradztwa Rolniczego Oddział w Krakowie;

- Realizacja zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami. Poradnik dla realizatorów projektów i instytucji systemu wdrażania funduszy europejskich 2014-2020 (2015), Ministerstwo Rozwoju;

- Rozporządzenie Komisji Europejskiej nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 roku w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się - TSI PRM;

- Społeczna sytuacja osób LGBTA w Polsce. Raport za lata 2019-2020;

- Travel mode choice of women: the result of limitation, ecological norm, or weak habit?, Matthies E., Kuhn S., Klöckner C.A w "Environment and Behavior"(2002), no 34;

- Women in the City. Housing, Services and the Urban Environment (1995), OECD, Paris;

- Życie religijne w Polsce. Wyniki badania spójności społecznej 2018 (2018), Główny Urząd Statystyczny.