

Zobacz Zmiany



Fundusze Europejskie

dla Podkarpacia 2021-2027

2 (39) | 2025

ISSN 2450-3649



Fundusze Europejskie
dla Podkarpacia



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



PODKARPACKIE
przestrzeń otwarta



AKTUALNOŚCI _____ 4

- Lato pełne inspiracji
- Spójność to fundament Unii

ROZMOWA NUMERU

Pociąg do mobilności _____ 6

Rozmowa z Joanną Szozdą, dyrektorką Departamentu Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podkarpackiego

Drogi łączą nie tylko miejsca, ale i ludzi _____ 8

Rozmowa z Piotrem Miąso, dyrektorem Podkarpackiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie

PODKARPACIE 2014-2020: LATA PEŁNE ZMIAN

Podkarpacka rewolucja drogowo-kolejowa _____ 10

Jak zmieniła się dostępność komunikacyjna regionu dzięki pieniądzą z RPO WP na lata 2014-2020?

DOBRE PRAKTYKI

Serce komunikacyjne regionu _____ 14

Metamorfoza Dworca Głównego w Rzeszowie

Kolej na nowoczesne podróże _____ 16

Efekty modernizacji linii kolejowych i dworców autobusowych w naszym regionie

ABC BENEFICJENTA

Dostępność to konieczność, nie mrzonka _____ 22

Jak może wyglądać kontrola Twoich produktów i usług? Dowiedz się czym jest Polski Akt o Dostępności

Wydawca:

Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego
Departament Promocji, Turystyki i Współpracy Gospodarczej
al. Ł. Ciepelińskiego 4, 35-010 Rzeszów
tel. +48 17 747 66 00
faks +48 17 850 17 01
e-mail: promocja.FEP@podkarpackie.pl
funduszeue.podkarpackie.pl
www.facebook.com/funduszeuropejskiedlapodkarpacia
www.youtube.com/channel/UCTH2AcSsr5LKaB6i9tJf9g
www.instagram.com/fundusze_ue_dla_podkarpacia

W tym wydaniu fot.: Krzysztof Dzidek, Freepik, Łukasz Fronc, Dominik Konarek, Kamil Kozyra, Kancelaria Prezesa Rady Ministrów, Maciej Rałowski, Tomasz Sekrecki, Karol Wiktor, archiwa PKP SA, PLK SA, Urzędu Miejskiego w Kolbuszowej

Realizacja:

Smartlink sp. z o.o.
ul. Wieniawskiego 5/9, 61-712 Poznań
tel. +48 61 849 90 40
e-mail: biuro@smartlink.pl
www.smartlink.pl

Redakcja i koordynacja: Joanna Gontarz, Jerzy Gontarz
Projekt, infografiki i skład: Maciej Pachowicz
Współpraca: Joanna Skrzypek, Agnieszka Zarzeczny (UMWP)
Fotografia na okładce: Dworzec w Kolbuszowej.
Fot. Archiwum Urzędu Miejskiego w Kolbuszowej



Podróż przez region

Dla mieszkańców zmiana zaczyna się od zwykłego przystanku, którego wcześniej nie było na mapie. Od dworca, który przestaje być tylko punktem przesiadki, a zaczyna żyć razem z miastem. W tym numerze magazynu przyglądamy się, jak unijne fundusze pozwoliły wesprzeć inwestycje w infrastrukturę transportową na Podkarpaciu. Za niepozornymi ułatwieniami kryją się systemowe zmiany w podejściu do mobilności.

Kolej w województwie podkarpackim staje się realną alternatywą dla transportu drogowego. Przeszła ogromną transformację. Dziś to nowoczesne, punktualne i komfortowe pociągi, które mają coraz więcej pasażerów. Liczba podróżujących wzrosła z 2,7 mln w 2017 r. do niemal 5,8 mln w 2023 r.

Wśród najważniejszych inwestycji jest Podkarpacka Kolej Aglomeracyjna (PKA). Objęła modernizację linii, budowę peronów, zakup nowoczesnego taboru i stworzenie nowoczesnego zaplecza technicznego w Rzeszowie.

Nie mniej dynamicznie Podkarpacie rozwija infrastrukturę drogową. Dostęp do Funduszy

Europejskich obecnie pozwala na realizację projektów o wartości ok. 3,5 mld zł.

Do największych inwestycji należą mosty na Sanie (Jarosław i Stalowa Wola), tunel w Łańcucie oraz modernizacje dróg i budowa ścieżek rowerowych.

Wiele korzystnych zmian przypadło na lata 2014-2020. Województwo dzięki wsparciu z funduszy unijnych (głównie RPO WP) zainwestowało ok. 1,5 mld zł w drogi wojewódzkie i ok. 430 mln zł w transport kolejowy (linia kolejowa nr 25 na odcinku Padew Narodowa–Mielec–Dębica). W tym wydaniu udajemy się w podróż nie tylko po regionie, ale w czasie.

Omawiamy jeszcze jeden bardzo ważny temat. 28 czerwca 2025 r. wszedł w życie Polski Akt o Dostępności. Zobowiązuje on firmy do takiego dostosowania wybranych produktów i usług, aby mogły z nich korzystać wszystkie osoby, także te ze szczególnymi potrzebami. Dla firm to nie tylko nowe obowiązki, ale też szansa, której nie mogą przespać.

Władysław Ortyl
Marszałek Województwa Podkarpackiego



Lato pełne inspiracji



Zapraszamy do udziału w wyjątkowym cyklu letnich wydarzeń promujących Fundusze Europejskie, które w lipcu i sierpniu 2025 r. odbędą się na terenie województwa podkarpackiego.

To niepowtarzalna okazja, by zobaczyć, jak środki unijne realnie zmieniają nasze otoczenie – od nowoczesnych inwestycji po inicjatywy społeczne, edukacyjne i kulturalne.

W programie:

- spotkania z beneficjentami projektów
- pokazy, koncerty i warsztaty dla rodzin
- interaktywne atrakcje i prezentacje efektów projektów

- okazja, by porozmawiać z osobami, które zrealizowały swoje pomysły dzięki Funduszom Europejskim.

Cykl wydarzeń odbywa się w ramach konkursu „Fundusze Europejskie wokół nas” i pokazuje, jak Unia Europejska wspiera rozwój lokalnych społeczności, edukacji, kultury i infrastruktury w naszym regionie.

Zapraszamy do aktywnego uczestnictwa i wspólnego odkrywania efektów, jakie przynosi wsparcie ze środków unijnych w naszym regionie.

[Sprawdź harmonogram](#) i wybierz coś dla siebie!

Spójność to fundament Unii



Spotkanie ministrów odpowiedzialnych za politykę spójności, rozwój miast i regionów

21 maja 2025 r., w czasie gdy Polska przewodniczyła Radzie Unii Europejskiej, odbyło się nieformalne spotkanie unijnych ministrów zajmujących się polityką spójności, rozwojem miast i regionów. Ministrowie wysłali jasny sygnał do Komisji Europejskiej, że polityka spójności jest dla nich bardzo ważna.

Polska rozpoczęła rozmowy o tym, jak powinna wyglądać polityka spójności w przyszłości. To ważne, bo już w lipcu Komisja Europejska ma przedstawić propozycję nowego budżetu UE. W marcu Rada UE pokazała swoje pierwsze pomysły na to, jak rozwijać politykę spójności po 2027 r. Podkreśliła wtedy, że trzeba szczególnie wspierać słabiej rozwinięte regiony, takie jak wiele polskich województw, i dbać o zrównoważony rozwój.

Dzień przed głównym spotkaniem ministrowie dyskutowali też z przedstawicielami państw OECD. Po tych rozmowach powstała wspólna deklaracja, w której ministrowie zaznaczyli, że spójność gospodarcza, społeczna i terytorialna powinna być jednym z najważniejszych celów

Unii Europejskiej. Ich zdaniem przy planowaniu rozwoju po 2027 r. trzeba brać pod uwagę potrzeby różnych regionów.

Minister funduszy i polityki regionalnej Katarzyna Pełczyńska-Nałęcz powiedziała, że w deklaracji są trzy ważne sprawy z punktu widzenia Polski:

1. Rozwój Unii Europejskiej nie może się odbywać bez udziału regionów – to one powinny mieć wpływ na politykę spójności.
2. Ważne jest zapewnienie dostępu do mieszkań – to obecnie wspólny problem w całej Unii.
3. Regiony graniczące z Rosją i Białorusią potrzebują szczególnego wsparcia od Unii Europejskiej.

Deklaracja przypomina, że cele spójności – gospodarczej, społecznej i terytorialnej – nadal są bardzo istotne i powinny być uwzględniane w przyszłych działaniach i budżecie UE po 2027 r. Zwraca też uwagę na znaczenie polityki miejskiej i potrzeby budowy dostępnych mieszkań, które stają się coraz ważniejsze.



Spójność gospodarcza, społeczna i terytorialna to najważniejszy cel UE

Niektórzy ciągle mówią: po co komu kolej, skoro mamy świetne drogi, autostradę A4 i S-ki? Serio są jeszcze chętni, żeby czekać na przystanku, nie wiedząc, czy pociąg w ogóle przyjedzie?

Proszę zobaczyć, jak wiele się zmieniło! Jeszcze niedawno kolej kojarzyła się z zakurzonym przedziałem i wiecznym „opóźnieniem niezależnym od przewoźnika”. Dziś to już przeszłość – mamy nowoczesne pociągi, punktualność i komfort podróży na co dzień. A przystanki? Niektóre wyglądają lepiej niż niejedna poczekalnia na dworcu. Ale mówiąc poważnie: dostępność drogowa jest ważna, jednak to kolej oferuje coś więcej – jest ekologiczna, bezpieczna i przewidywalna.

Czyli jednak ludzie chcą podróżować koleją?

I to jak! Zainteresowanie rośnie z roku na rok. Jeszcze w 2017 r. mieliśmy niespełna 2,7 mln pasażerów. W 2023 – ponad 5,2 mln, a w ubiegłym roku prawie 5,8 mln. Trend pokazuje, że to nie jest chwilowa moda, ale trwała zmiana nawyków transportowych. Coraz więcej osób wybiera kolej, bo się to po prostu opłaca. Ludzie jeżdżą do pracy, na uczelnię, na zakupy. I coraz częściej wybierają pociąg, zamiast stać w korku na wjeździe do Rzeszowa.

No dobrze, ale czym ich wozić? Niedługo nie każdy wsiądzie do przepełnionego pociągu?

Racja. Dlatego kupujemy nowe. W 2024 r. udało się zamówić trzy pięciocząonowe składy – to



Pociąg do mobilności

Rozmowa z Joanną Szozdą, dyrektorką Departamentu Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podkarpackiego.

takie pociągowe kombajny: pojemne, wygodne i gotowe do pracy. Trafiają do nas do 2027 r. Nasz tabor to dziś 49 pojazdów – 29 elektrycznych, 16 spalinowych i 4 hybrydy. I właśnie hybrydy to przyszłość – świetnie sprawdzają się choćby na trasie do Mielca. Są funkcjonalne, nowoczesne i – co ważne – przyjazne środowisku.

Linie niezelektryfikowane to problem?

Tak, i to całkiem poważny. Ponad połowa linii w regionie wciąż nie ma sieci trakcyjnej. A to oznacza, że nie wszędzie możemy puścić pociąg elektryczny. Największe wyzwania to linie do Jasła i Mielca – bardzo popularne, ale wymagające inwestycji. Mamy nadzieję, że Komisja Europejska przychyli się do zakupu większej liczby hybryd. W międzyczasie PLK SA przygotowuje się do elektryfikacji odcinka Padew Narodowa–Grębów. To byłaby dobra zmiana.

A co z Podkarpacką Koleją Aglomeracyjną?

Słyszymy o niej coraz więcej. I bardzo dobrze, bo to projekt współfinansowany z Funduszy Europejskich, który zmienia region. PKA to nie tylko pociągi – to cała filozofia transportowa. Realizowaliśmy ją w dwóch etapach: zakup taboru i budowa zaplecza technicznego oraz modernizacja linii i przystanków. Dzięki temu mamy dziś nowoczesne składy, nowe perony, lepsze skomunikowanie i hale, których zazdroszczą nam inne województwa. Hala serwisowa na Staroniwie w Rzeszowie to technologiczny kombinat – przeglądy, naprawy, myjnia, symulator jazdy. Można tam nawet odladzać pociągi!

Symulator jazdy brzmi jak atrakcja turystyczna...

Dla maszynistów to bardziej narzędzie niż zabawa, ale rzeczywiście – sprzęt robi wrażenie. Został dostarczony przez NEWAG SA i pozwala szkolić przyszłych maszynistów w warunkach niemal identycznych jak na torze. Przydał się, bo zapotrzebowanie na kadry jest duże. Maszyniści nie biorą się znikąd. Zresztą dziś prowadzenie

pociągu to przede wszystkim obsługa nowoczesnego systemu pokładowego.

Kolej do lotniska wciąż wielu zaskakuje.

Tak. I działa! Linia do portu lotniczego w Jasionce to jeden z najbardziej symbolicznych sukcesów PKA. Łączymy Rzeszów z lotniskiem w sposób szybki, ekologiczny i bezkolizyjny. Codziennie kursują tam pociągi – to nie tylko wygoda dla podróżnych, ale też wizytówka regionu. Mamy świadomość, że to inwestycja, która pokazuje, że myślimy o przyszłości. Bo przyszłość to transport zintegrowany, z lotniskiem i koleją w jednej sieci.

Region sporo zainwestował. Opłaciło się?

Zdecydowanie tak. Łączna wartość projektów PKA to ponad 847 mln zł. Unijne dofinansowanie wyniosło ponad 350 mln. Reszta – z budżetu województwa i wkładu finansowego PKP PLK SA oraz poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego. Ale efekt widać: nowe linie, nowi pasażerowie, mniej aut w mieście i większy komfort życia. I rosnące zainteresowanie – każdego roku mamy ponad milion pasażerów więcej. W 2020 r. pandemię wszyscy odczuliśmy boleśnie – ale od tego czasu frekwencja tylko wzrasta.

Jaki są plany na przyszłość?

Dalsza integracja kolei z resztą transportu: parkingi Park&Ride, stojaki rowerowe, skomunikowanie przystanków. Rozbudowa infrastruktury i zakup kolejnych pojazdów. Chcemy też rozwijać połączenia weekendowe – żeby można było pojechać w Bieszczady i nie wracać tego samego dnia. Jeden nocleg – i jesteśmy w klimacie slow travel. A Podkarpacie się do tego idealnie nadaje.

Rozmawiał Andrzej Szoszkiewicz



ROZMOWA

Z każdej strony słyszymy o miliardach na drogi. Skąd pochodzą te fundusze?

To efekt konsekwencji i montażu finansowych. Od lat korzystamy z Funduszy Europejskich i widać tego efekty. W poprzednich perspektywach unijnych – zwłaszcza 2007-2013 i 2014-2020 – kwoty sięgały niemalże połowy budżetów inwestycyjnych. Teraz, w ramach Funduszy Europejskich dla Podkarpacia i Funduszy Europejskich dla Polski Wschodniej – na lata 2021-2027, możemy mówić o kwotach przekraczających 2 mld zł. Obecnie realizujemy projekty o łącznej wartości około 3,5 mld zł – ze źródeł krajowych i europejskich.

A co dziś szczególnie przyciąga uwagę kierowców?

Zdecydowanie dwa mosty na Sanie – w Jarosławiu i Stalowej Woli. Ten drugi to największa inwestycja mostowa w regionie, realizowana z funduszy krajowych. Sporo mówi się też o tunelu w Łańcucie, który pozwolił zlikwidować kolizyjny przejazd kolejowy, i o nowym odcinku drogi wojewódzkiej nr 877. A to przecież tylko kilka przykładów z listy, która systematycznie się wydłuża.

Rowerzyści mogą spać spokojnie?

Myślę, że tak! Gdziekolwiek planujemy nową drogę, jedno z pierwszych pytań brzmi: A co ze ścieżką rowerową? I słusznie – rower to dziś nie tylko sposób na rekreację, ale coraz częściej środek transportu. Nawet w Bieszczadach, przy modernizacji Wielkiej Pętli, myślimy o rowerzystach. Chcemy włączyć ten region do trasy Green Velo, która biegnie przez całą wschodnią Polskę. Nie jest to łatwe – prowadzimy



Drogi łączą nie tylko miejsca, ale i ludzi

Rozmowa z Piotrem Mięso, dyrektorem Podkarpackiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie.

trudne rozmowy z dyrekcją Bieszczadzkiego Parku Narodowego, bo zależy nam na ochronie przyrody, ale też na jej mądrym udostępnieniu. Bieszczady są piękne, ale wymagające: osuwiska, ciasne zakręty, skomplikowana logistyka – to wszystko trzeba wziąć pod uwagę.

Roztocze przez lata czuło się pomijane.

Na szczęście to się zmienia. Dziś z Lipiny do Horyńca-Zdroju można już dojechać wygodnie po zmodernizowanej drodze. Między Lubaczowem a Basznią Dolną powstała też ścieżka rowerowa, a w planach mamy kolejny odcinek – od Baszni,

przez Horyniec, aż do Radruża. Dzięki Funduszom Europejskim dla Polski Wschodniej realizujemy także drogę z Sobiecina do Lipiny oraz trasę z Oleszyc do Cieszanowa. W Jarosławiu budujemy most na Sanie, który połączy te tereny z autostradą A4. Mamy też przygotowany do realizacji odcinek drogi z Cieszanowa do Narola – wcześniej powstała tam obwodnica.

Podkarpackie Roztocze to piękna kraina, ale wymaga dobrej infrastruktury. Im łatwiej tu dojechać, tym więcej szans na rozwój i lepsze życie dla mieszkańców.

Od kiedy region korzysta z Funduszy Europejskich na drogi?

Jeszcze przed wejściem do Unii, w czasach programu PHARE, powstała m.in. obwodnica Radymna i droga do Korczowej. Potem był ZPORR i 150 km dróg. A lata 2007-2013 to już poważne inwestycje: obwodnice Mielca, Brzozowa, Grębowa, most w Połańcu. W latach 2014-2020 przyszło prawdziwe przyspieszenie: 37 projektów, 13 obwodnic, w tym Lubaczowa i Strzyżowa, przebudowa drogi do strefy w Jasionce czy „lubelska” łącząca lotnisko z Rzeszowem. To była transformacja całych fragmentów regionu. Niektóre miejscowości dosłownie wyszły z wykluczenia komunikacyjnego.

Jakie inwestycje Funduszy Europejskich realizowane są obecnie?

Trwa m.in. rozbudowa drogi Czudec–Zaborów. To kontynuacja wielu inwestycji w powiecie strzyżowskim – łącznie zainwestowaliśmy tam prawie ćwierć miliarda złotych. Na odcinku Czudec–Zaborów modernizujemy most, wiadukt nad torami i skrzyżowania. Do tego dochodzi nowy wiadukt w Ropczycach – 42 mln zł, ścieżki

rowerowe, cicha nawierzchnia. Są też plany dalszej rozbudowy drogi Tuszyna–Ostrów. To ważny szlak łączący centralne i południowe Podkarpacie, często wykorzystywany przez mieszkańców i przedsiębiorców.

I wszystko to mieści się w planowanych budżetach?

Oczywiście, że nie zawsze. A może raczej – prawie nigdy. Ceny poszły mocno w górę, więc mimo większych budżetów na inwestycje drogowe, realnie możemy zrealizować mniej. Ale dzięki dobremu montażowi finansowemu – łączącemu środki unijne, krajowe i wkład własny – udaje się nam prowadzić inwestycje nawet w trudniejszych warunkach. Co więcej, mamy solidne zaplecze: doświadczenie, gotowe dokumentacje, sprawne procedury – to wszystko pozwala nam szybko reagować i nie tracić tempa.

I nie tylko po polskiej stronie granicy?

Dokładnie. W ramach Interreg współpracujemy ze Słowacją. Chodzi o drogowe połączenia lokalne, które są ważne dla mieszkańców po obu stronach granicy. Współpraca międzynarodowa to dla nas codzienność. A przy okazji – nie zapominamy o wymiarze społecznym tych projektów. Drogi łączą nie tylko miejsca, ale i ludzi.

Nie wszystko musi mieć cztery pasy, prawda?

Zdecydowanie. Dobrze zaprojektowana droga z chodnikiem, ścieżką rowerową i odwodnieniem potrafi poprawić jakość życia bardziej niż szeroka estakada. Budujemy drogi dla ludzi, nie dla mapy. I to podejście przynosi rezultaty – zarówno w liczbach, jak i w pozytywnym odbiorze mieszkańców.

Rozmawiał Andrzej Szoszkiewicz



Podkarpacka rewolucja drogowo-kolejowa

Jeszcze dekadę temu podróż przez Podkarpacie oznaczała korki, objazdy i mozolne przebijanie się przez centra miast. Dziś to się zmienia, i to w tempie, które robi wrażenie. Nowe mosty, zmodernizowane drogi i udogodnienia dla pieszych oraz rowerzystów to poprawa jakości życia i większa dostępność regionu.

Dzięki wsparciu z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego 2014-2020 udało się zrealizować szereg inwestycji w drogi i linie kolejowe, które znacząco poprawiły jakość życia mieszkańców. Nowoczesna infrastruktura ułatwia codzienne dojazdy, zwiększa bezpieczeństwo i przyczynia się do rozwoju lokalnych społeczności. Oto trzy miejsca, gdzie efekty tych zmian widać wyjątkowo wyraźnie.

Most marzeń i tory możliwości

Po latach nieobecności na trasie **Padew-Mielec-Dębica** wróciły pociągi.

Zmodernizowana linia kolejowa nr 25 tchnęła nowe życie w publiczny transport szynowy. Wygodne perony, bezpieczne przejścia podziemne, lepsze oznakowanie i udogodnienia dla osób z niepełnosprawnościami sprawiły, że kolej znów stała się atrakcyjnym środkiem transportu. Rewitalizacja tej trasy pozwoliła wielu mieszkańcom odzyskać dostęp do szybkiej i ekologicznej komunikacji – także **w Mielcu**, gdzie w ramach projektu powstał również nowy wiadukt drogowy. Co ważne, inwestycja objęła też poprawę bezpieczeństwa – zbudowano przejścia pod torami i zlikwidowano kolizyjne skrzyżowania.

Jednocześnie Mielec doczekał się **przeprawy przez Wisłokę**. Do tej pory jedynym mostem obsługującym ruch była konstrukcja przy ul. Legionów – przeciążona i niewystarczająca dla miasta liczącego 60 tys. mieszkańców i posiadającego silnie rozwiniętą strefę przemysłową. Nowy most, w połączeniu z drogą wojewódzką nr 984, znacznie usprawnił komunikację – zarówno lokalną, jak i tranzytową. W ramach inwestycji powstały ronda, chodniki, ścieżki rowerowe i pełna infrastruktura towarzysząca. Co ważne, poprawiła się nie tylko przepustowość, ale też komfort i bezpieczeństwo użytkowników dróg. To ogromne ułatwienie zwłaszcza dla osób pracujących w Specjalnej Strefie Ekonomicznej, dla których wyjazd z miasta w godzinach szczytu był codziennym wyzwaniem.

Wygodniej, szybciej i bezpieczniej

Na podobne zmiany postawił powiat łańcucki, gdzie przebudowano ciąg drogi wojewódzkiej nr 881, łączący **Łańcut z Sokołowem Małopolskim**. Nowy most w Czarnej zastąpił wyeksploatowaną konstrukcję, a jego parametry techniczne pozwalają dziś na bezpieczny przejazd także pojazdów ciężarowych. Prace objęły też modernizację ulic w Łańcucie i Czarnej, budowę chodników, odwodnień oraz poprawę łuków drogowych. Efekt? Lepsze warunki dla kierowców, pieszych i rowerzystów oraz sprawniejszy transport publiczny – zwłaszcza w obszarze podmiejskim, gdzie mieszkańcy codziennie korzystają z komunikacji zbiorowej. Dzięki tej inwestycji zwiększyła się nie tylko wygoda podróżowania, ale także dostępność tej części regionu dla usług, edukacji i pracy.

To nie są tylko inwestycje w asfalt i szyny. To konkretne zmiany, które skracają czas dojazdu, odciążają centra miast i przywracają ludziom wygodę codziennego podróżowania.

Podkarpacie jedzie dziś szybciej, sprawniej i po prostu lepiej – z korzyścią dla wszystkich.



**Piotr Miąso, dyrektor
Podkarpackiego Zarządu
Dróg Wojewódzkich
w Rzeszowie**

W ramach perspektywy 2014-2020 w sieć dróg wojewódzkich zainwestowano niemal 1,5 mld zł, z czego ponad 1,1 mld zł pochodziło z programów Unii Europejskiej. Dzięki unijnemu wsparciu konsekwentnie budujemy nowoczesną i sprawną sieć drogową, której główne zadania to tranzyt międzyregionalny i uzupełnienie sieci dróg krajowych.

W pierwszej kolejności skupiliśmy się na budowie obwodnic, które wyprowadziły ruch z dużych miejscowości. Przełożyło się to bezpośrednio na poprawę bezpieczeństwa na terenie zabudowanym, likwidację wąskich gardeł i upłynnienie ruchu. Kolejnym krokiem było przebudowywanie tras stanowiących odcinki między obwodnicami. Obecnie większość dróg wojewódzkich spełnia unijne parametry.

Oczekiwania mieszkańców i użytkowników dróg na Podkarpaciu stają się coraz większe – zgodnie z powiedzeniem: „apetyt rośnie w miarę jedzenia”. W latach 90. ubiegłego wieku środki przeznaczone były głównie na ich bieżące utrzymanie. Dziś, po ponad dwóch dekadach intensywnych inwestycji, znacząco rozbudowaliśmy sieci dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych.

Obecnie naszym priorytetem stają się również potrzeby pieszych i rowerzystów. Coraz większe natężenie ruchu z roku na rok stawia przed nami nowe wyzwania, ale także daje impuls do realizacji ambitnych celów związanych z dalszym rozwojem zrównoważonego transportu.



**Joanna Szozda, dyrektorka
Departamentu Dróg
i Publicznego Transportu
Zbiorowego UMWP**

Dzięki środkom z RPO WP 2014-2020 zrewitalizowano linię kolejową nr 25 na odcinku Padew Narodowa–Mielec–Dębica, co pozwoliło na przywrócenie ruchu pasażerskiego po 14 latach przerwy. Inwestycja kosztowała około 430 mln zł, z czego ponad 286 mln zł pochodziło z funduszy unijnych. Obecnie z linii korzystają pociągi regionalne oraz dalekobieżne PKP Intercity.

Z funduszy unijnych sfinansowano także dokumentację projektową dla rewitalizacji linii nr 108 (Jasło–Nowy Zagórz) oraz „Budowy łącznicy kolejowej Jedlicze–Szebnie”. Projekty te zostały skierowane do realizacji, co w przyszłości pozwoli na rozwój połączeń regionalnych i krajowych.

W 2023 r. Województwo Podkarpackie zakupiło 12 nowoczesnych pojazdów kolejowych: 8 elektrycznych i 4 hybrydowe (elektryczno-spalinowe) oraz symulator jazdy pociągiem. Dofinansowanie z RPO WP wyniosło ponad 180 mln zł. Inwestycje te znacząco poprawiają dostępność, komfort i bezpieczeństwo transportu publicznego w regionie.

Rozbudowa komunikacji autobusowej

Podkarpacie stawia na nowoczesne, ekologiczne rozwiązania w transporcie, również autobusowym. Coraz więcej mieszkańców wybiera transport publiczny, rower czy spacer zamiast auta. Sanok, oprócz zakupu zeroemisyjnych autobusów, zbudował nowoczesny dworzec multimodalny. W miastach i podrzeszowskich gminach powstały węzły przesiadkowe z parkingami Park&Ride i Bike&Ride.

Nowe mosty na Wisłoku, w gminach Trzebownisko i Czudec, ścieżki rowerowe, wiaty przystankowe i place manewrowe tworzą spójny system łączący miasta z okolicznymi gminami. Rzeszowskie Centrum Komunikacyjne i wspólny bilet dodatkowo ułatwiają codzienne podróże i zachęcają do zmiany nawyków komunikacyjnych. Autobus – to dziś wygodny, tańszy i ekologiczny sposób podróżowania, bez stresu związanego z korkami i parkowaniem. W ostatnich latach w naszym województwie zrealizowano wiele inwestycji z zakresu niskoemisyjnego transportu.

Powstało: **11 obwodnic**

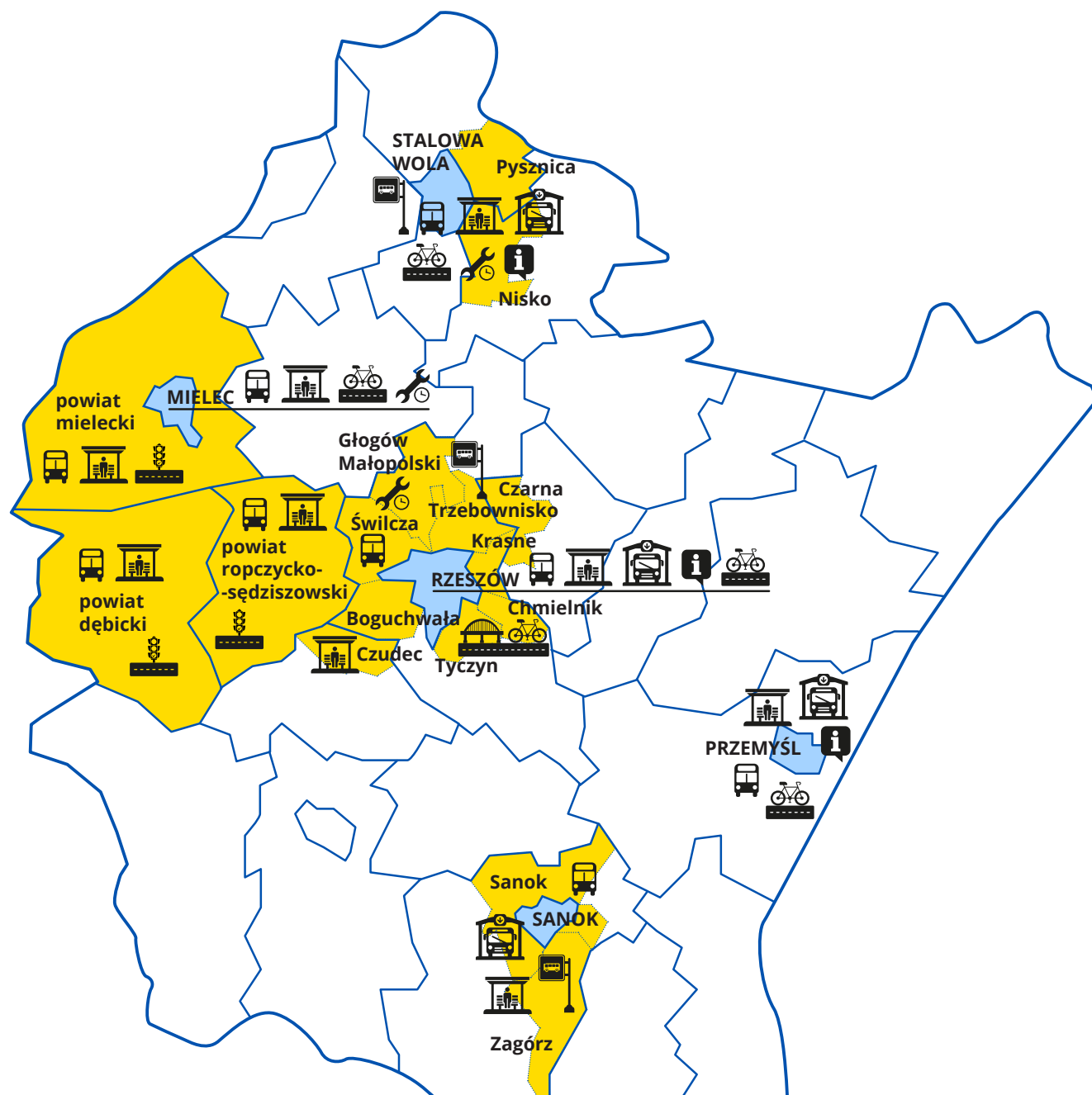


Wybudowano: **60,5 km nowych dróg**

Zmodernizowano/przebudowano/rozbudowano:
133 km dróg



Najważniejsze inwestycje z zakresu niskoemisyjnego transportu zrealizowane w województwie podkarpackim



Legenda

- | | | | |
|--|--------------------|--|---|
| | autobusy | | informacja |
| | przystanki | | infrastruktura drogowa |
| | dworzec | | infrastruktura drogowa, w tym mosty i drogi dla rowerów |
| | węzły przesiadkowe | | infrastruktura drogowa, w tym drogi dla rowerów |
| | serwis | | |



Serce komunikacyjne regionu

Dworzec Rzeszów Główny przeszedł prawdziwą metamorfozę. Stał się nowoczesnym centrum przesiadkowym, z którego każdego dnia korzystają tysiące mieszkańców Podkarpacia. To inwestycja, która odmieniła serce miasta i poprawiła jakość podróżowania – zarówno kolejną, jak i komunikacją miejską.

Nowe oblicze podróży

Dynamiczny rozwój Podkarpackiej Kolei Aglomeracyjnej sprawia, że do centrum Rzeszowa codziennie przyjeżdżają tysiące osób. Zmodernizowany dworzec Rzeszów Główny obsługuje wszystkie linie aglomeracyjne oraz połączenie z lotniskiem w Jasionce. Aby zapewnić komfort i sprawną obsługę podróżnych, miasto stworzyło Rzeszowskie Centrum Komunikacyjne.

Jednym z kluczowych elementów inwestycji był podziemny parking na ponad 100 aut, z miejscami Kiss&Ride, stanowiskami dla osób z niepełnosprawnościami i taksówek. Przed

budynkiem powstała zielona strefa piesza z fontanną, ławkami, stojakami rowerowymi i wiatami przystankowymi.

- Bardzo podoba mi się otoczenie dworca – mówi pani Maria, mieszkanka Rzeszowa.
- Wszystko jest nowoczesne, zadbane, a do tego mamy podziemny parking i zieleni.

Zmienił się także układ komunikacyjny: wybudowano rondo i przebudowano pętlę autobusową przy ul. Bardowskiego, skąd startuje część kursów MPK. – Budowa centrum uporządkowała przestrzeń wokół dworca.

To miejsce integruje transport kolejowy, autobusowy, rowerowy i samochodowy – podkreśla Konrad Fijołek, prezydent Rzeszowa. Projekt, wart prawie 66 mln zł, został sfinansowany w 85 proc. ze środków unijnych w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia.

Tunel, który łączy

Równolegle ze stroną miejską inwestycje prowadziły spółki kolejowe. PKP Polskie Linie Kolejowe SA zmodernizowały stację Rzeszów Główny. Największą zmianą było zastąpienie starej, ponadstuletniej kładki, 140-metrowym tunelem pieszym, który łączy dwie części miasta i umożliwia dotarcie na perony. Nowe windy i schody ruchome poprawiły komfort podróżowania, szczególnie dla osób starszych i z niepełnosprawnościami. Stacja zyskała też nowoczesny system informacji pasażerskiej, czytelne oznakowanie i monitoring. Ta inwestycja, o wartości ponad 200 mln zł, była współfinansowana z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Dworzec z duszą

Przebudowa objęła również historyczny budynek dworca. Na wniosek konserwatora przywrócono mu modernistyczny charakter z lat 60. XX w. – z elewacją z piaskowca i granitu, odtworzoną stolarką okienną oraz zamontowanym ponownie zegarem elektronicznym. Wnętrza zyskały przestronny hol (350 m²) z kasami, elektronicznymi tablicami odjazdów, ławkami z portami USB oraz gablotami z rozkładami jazdy. Nowością jest bezpośrednie zejście na poziom -1, gdzie znajdują się toalety, lokale usługowe oraz parking. Budynek zostanie oddany do użytku z końcem wakacji.

Nowe rozwiązania umożliwiają wygodną przesiadkę między środkami transportu – zgodnie z ideą zrównoważonej mobilności. Rzeszów jest coraz lepiej skomunikowany – zarówno z lotniskiem, jak i z każdym zakątkiem Podkarpacia.

Barbara Kozłowska



Projekt: Modernizacja dworca kolejowego Rzeszów Główny

Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027

Działanie: 4.2. Ponadregionalna infrastruktura kolejowa

Wartość projektu: 44,1 mln zł

Dofinansowanie z UE: 30,6 mln zł



Kolej na nowoczesne podróże

Podkarpacie przechodzi kolejową metamorfozę. Odnowione i nowoczesne dworce, przebudowane stacje, szybsze połączenia, rozwój aglomeracyjnych tras i atrakcyjna oferta dla pasażerów – to efekty modernizacji linii kolejowych w naszym regionie. Podróż pociągiem staje się dziś nie tylko wygodna i szybka, ale również ekologiczna.

Szybciej niż kiedykolwiek

W ostatnich latach na kolejowej mapie Podkarpacia zaszło wiele zmian. Inwestycje w torowiska, trakcje i infrastrukturę skutkują wzrostem popularności tej formy podróżowania. Jednym z kluczowych projektów była modernizacja linii kolejowej nr 91 Kraków–Rzeszów–Przemyśl–Medyka. Prace prowadzone od 2010 r. w ramach europejskiego korytarza

E30, finansowane m.in. z funduszy unijnych, znacznie poprawiły jakość torowisk i skróciły czas przejazdu z Rzeszowa do Krakowa i Przemyśla.

W ramach tej inwestycji w Przemyślu wybudowano nowy most kolejowy (za ponad 66 mln zł). Zastąpił on starą przeprawę przez San w kierunku Medyki. Obiekt ułożono między zachowanymi zabytkowymi przęsłami.



Most kolejowy w Przemyślu

Jedno z nich będzie służyło jako ścieżka pieszo-rowerowa, drugie zostanie wykorzystane przez Muzeum Narodowe Ziemi Przemyskiej.

– Inwestycja zrealizowana w ramach projektu „Poprawa stanu technicznego obiektów inżynierskich, etap II” zdobyła Grand Prix w konkursie „Budowa Roku Podkarpacia 2023” – wspomina Dorota Szalacha z PKP Polskie Linie Kolejowe SA.

Nowe możliwości dla mieszkańców

Duże znaczenie miała modernizacja linii kolejowej nr 25 Łódź Kaliska–Dębica. Jej podkarpacki odcinek biegnie z Dębicy przez Pustków, Mielec, Chorzelów aż do granicy z województwem świętokrzyskim. To jednotorowa, niezelektryfikowana linia o dużym znaczeniu regionalnym i dalekobieżnym. W efekcie prac wykonanych na odcinku Dębica–Mielec–Padew Narodowa po latach powróciło połączenie pomiędzy wspomnianymi miejscowościami. Obecnie na tej trasie kursują pociągi obsługiwane przez Podkarpacką Kolej Aglomeracyjną. Już 1 lipca

oddany zostanie do użytku przystanek Mielec Wolności.

Efektem kolejnych prac na tej linii jest uruchomienie od marca nowego połączenia Intercity „San” z Rzeszowa do Warszawy przez Sandomierz i Radom. Dzięki hybrydowemu napędowi pociąg pokonuje trasę w 3 godziny i 47 minut, bez konieczności zmiany lokomotywy.

– To świetne połączenie – mówią

młodzi mieszkańcy Rzeszowa, którzy studiują w Warszawie. Pociąg przez Sandomierz jest tańszy niż BlaBlaCar (największy na świecie serwis wspólnych przejazdów dla osób podróżujących na długich dystansach – przyp. red.), z którego najczęściej korzystałam, a czas przejazdu jest porównywalny – mówi Maja.

– W zeszłym roku jeździłem autobusami, bo nie było pociągu, który pokonałby trasę w czasie krótszym niż 5 godzin. Teraz wybieram pociąg, bo jest szybciej i wygodniej – tłumaczy Bartek.

– O tym, że jest to bardzo dobre połączenie, świadczy fakt, że bilety trzeba często kupować z dużym wyprzedzeniem – dodaje Wiktor.



Stacja Mielec. Zmodernizowana linia kolejowa nr 25 Padew–Dębica



Wspomniany przystanek Mielec Wolności to ostatni z dziesięciu nowych punktów dostępu do kolei zrealizowanych na Podkarpaciu w ramach rządowego programu. Podróżni mogą już korzystać z nowych lub zmodernizowanych peronów m.in. w Przemyślu, Medyce, Żurawicy, Ropczycach i Strzyżowie.

Warto podkreślić powrót połączenia kolejowego na trasie Zagórz–Kraków. Reaktywacja tej linii to odpowiedź na rosnące potrzeby komunikacyjne mieszkańców południowo-wschodniej Polski i Małopolski.

Dworce z historią i nowoczesnością

Jeszcze niedawno wiele podkarpackich dworców kolejowych nie spełniało oczekiwań podróżnych. Dziś zyskały nowe życie. Warto w nie inwestować nie tylko ze względu na ich funkcje, ale też urok zabytkowych budynków.

W ramach Programu Inwestycji Dworcowych na lata 2016-2023 zmodernizowano dwa obiekty. Pochodzący z 1898 r. dworzec w Radymnie przeszedł kompleksową metamorfozę. Elewację odnowiono z zachowaniem oryginalnych barw i detali, a wnętrza wyposażono m.in. w zabytkową posadzkę i system informacji pasażerskiej.

Na wzór historycznej odtworzono też stolarkę okienną i drzwiową, a także poszycie dachowe wykonane z tzw. dachówki romańskiej. Uroku dodaje semaforowo zawieszony zegar umieszczony na elewacji budynku od strony peronów. – Powrót do podróży koleją widoczny jest także u nas. Remont budynku i przylegającej ul. Kolejowej poprawiły estetykę tej części miasta. Była to ważna inwestycja, która poprawiła komfort życia mieszkańców Radymna i okolic. Podróżni czekają na pociągi w dobrych

warunkach i przyjemnym otoczeniu – mówi Mieczysław Piziurny, burmistrz miasta Radymna.

Dworzec w Stalowej Woli Rozwadowie także pochodzi z końca XIX w. Budynek przeszedł kompleksową przebudowę z zachowaniem walorów historycznych. Odrestaurowana została elewacja z detalami architektonicznymi i odtworzono historyczne napisy. W środku jest nowoczesna poczekalnia, toalety, kasa



Nowoczesne wnętrze dworca w Radymnie po przebudowie



Zmodernizowany budynek dworca w Radymnie



Stylowe wnętrze dworca w Radymnie



Dworzec w Stalowej Woli Rozwadowie. Budynek z końca XIX w. przeszedł kompleksową przebudowę z zachowaniem walorów historycznych

biletowa i lokale na wynajem. W obu budynkach wprowadzono rozwiązania ułatwiające korzystanie z nich osobom z niepełnosprawnościami (ścieżki dla niewidomych, oznaczenia w alfabecie Braille'a i windy).

Obiekty zyskały też energooszczędne ogrzewanie. System BMS (Building Management System) zarządza instalacjami i urządzeniami w budynku oraz optymalizuje zużycie energii cieplnej, elektrycznej i wody. Zadbano także o bezpieczeństwo, jest m.in. monitoring oraz instalacja przeciwpożarowa. Wypiękniło także otoczenie dworców, ponieważ ich modernizacja to przykład kompleksowego podejścia do rewitalizacji przestrzeni publicznej. Dworce przestały być jedynie miejscem oczekiwania na pociąg – stały się lokalnymi centrami komunikacyjnymi. To pozytywnie wpływa na wizerunek miast i zachęca do częstszego korzystania z transportu publicznego.

Innowacje w Czarnej i Sędziszowie Małopolskim

W mniejszych miejscowościach powstały dwa obiekty w formule Innowacyjnych Dworców Systemowych. W Czarnej Tarnowskiej zbudowano parterowy dworzec z kubistyczną bryłą i ośmiometrową wieżą zegarową. W pierwszym pawilonie znajduje się poczekalnia z przeszkloną elewacją. Wnętrze wyposażone jest w ergonomiczne ławki dla podróżnych, gabloty z rozkładami

jazdy pociągów oraz elektroniczne tablice przyjazdów i odjazdów pociągów. W drugim pawilonie znajduje się niewielki lokal na wynajem.

W Sędziszowie Małopolskim dworzec zbudowano w nowym miejscu. Parterowy budynek to nowoczesna bryła składająca się z dwóch części połączonych wiatą. Uwagę zwraca wieża o wysokości nieco ponad 4 m, na której zamontowano podświetlany zegar. Przy obu dworcach powstały parkingi. Zapewniono także miejsca do parkowania rowerów i stacje napraw jednośladów.



Dworzec w Czarnej Tarnowskiej z kubistyczną bryłą i wieżą zegarową



Dworzec w Sędziszowie Małopolskim zbudowano w nowym miejscu

Budynki są w pełni dostępne dla osób z niepełnosprawnościami, wyposażone w ekologiczne systemy – pompy ciepła, panele fotowoltaiczne, odzysk wody deszczowej.

Wszystkie cztery inwestycje zostały dofinansowane ze środków unijnych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.

W ramach nowego programu o nazwie Dworce Przyjazne Pasażerom PKP SA zamierza wyremontować dworzec w Nisku. Program jest na etapie konsultacji w Ministerstwie Infrastruktury, które dotyczą m.in. sposobów finansowania i kwestii związanych z możliwościami wykorzystania dworców w systemie obrony cywilnej.

Kolej aglomeracyjna – nowoczesność na co dzień

Zrównoważony transport kolejowy na terenie województwa w ogromnym stopniu

wspiera Podkarpacka Kolej Aglomeracyjna (PKA). W realizacji projektu, będącego największym przedsięwzięciem transportowym w historii regionu, kluczową rolę odegrał Samorząd Województwa Podkarpackiego. Uruchomiono regularne połączenia Rzeszowa z Dębicą, Przeworskiem, Kolbuszową i Strzyżowem.



Nowy dworzec jest wizytówką Kolbuszowej. Wygląda nowocześnie i jest funkcjonalny

Samorząd województwa odpowiadał za zakup nowoczesnego taboru kolejowego, w tym pojazdów elektrycznych i hybrydowych. Drugim zadaniem była budowa zaplecza technicznego, w tym hali serwisowej, która powstała przy stacji Rzeszów Staroniwa.

PKP Polskie Linie Kolejowe SA zrealizowały inwestycje za blisko 340 mln zł. Powstała nowa linia kolejowa do Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka. – Poza tym zmodernizowaliśmy istniejące linie kolejowe i przystanki. Wybudowaliśmy też 14 stacji i przystanków

na trasach w stronę Dębicy, Przeworska, Kolbuszowej i Strzyżowa oraz na nowej linii do lotniska w Jasionce. W tym roku nowe miejsca zatrzymywania się pociągów wyposażone zostaną m.in. w nagłośnienie i urządzenia do emisji dźwiękowych komunikatów – informuje Dorota Szalacha z biura prasowego PLK SA.

Projekt wspierało aż 28 jednostek samorządu, które inwestowały także w parkingi typu Park&Ride i infrastrukturę towarzyszącą. Obiekty te umożliwiają mieszkańcom wygodne łączenie transportu indywidualnego z kolejowym. Przykładem ogromnej zmiany może być Kolbuszowa. Tam przebudowany został układ komunikacyjny wokół dworca, by powstało centrum przesiadkowe. Budynek dworca zyskał nowe funkcje – mieści się w nim świetlica dla młodzieży z punktem bibliotecznym i punkt informacji turystycznej oraz część administracyjna do obsługi mieszkańców. To także siedziba straży miejskiej i centrum monitoringu miejskiego.

Kolej aglomeracyjna to świetne rozwiązanie – uważa Karol, młody mieszkaniec Strzyżowa, który uprawia lekkoatletykę i dojeżdża do Rzeszowa na treningi. – Tak jest szybciej, taniej i zdecydowanie wygodnie – dodaje. Czas przejazdu to ponad 40 min, a częstotliwość pociągów zależy od pory dnia. – Rano jest bardzo tłoczno – mówi. – Przydałby się większy szynobus.

– Mieszkańcy są bardzo zadowoleni – potwierdza Agata Gadziąła, burmistrz

Strzyżowa. Jak mówi, kolej świetnie się sprawdza teraz, gdy trwa remont drogi wojewódzkiej.

– W Strzyżowie brakuje pracy, więc wiele osób dojeżdża do Rzeszowa. W tym roku zakończyliśmy budowę parkingu tuż obok dworca, można tu też zostawić rowery. Szkoda, że szynobusy w ramach PKA kursują tylko do stacji Strzyżów. Chcielibyśmy, by aglomeracyjne pociągi jeździły dalej – np. do Jasła przez Wiśniową i Dobrzechów. Będziemy o to zabiegać – zapowiada Agata Gadziąła.

Renesans kolei na Podkarpaciu

Na Podkarpaciu kolej wraca do łask. Dzięki środkom unijnym poprawia się nie tylko infrastruktura torowa, ale i standard obsługi pasażerów. Przybywa zmodernizowanych dworców i przystanków, a starsze są odnawiane i pięknieją. Do podróży zachęca krótszy niż przed laty czas przejazdów i nowe połączenia, m.in. do Warszawy. Kolej staje się atrakcyjną alternatywą dla transportu drogowego, a nowoczesna infrastruktura służy mieszkańcom i rozwojowi regionu.

Barbara Kozłowska



Podkarpacka Kolej Aglomeracyjna ułatwia podróżowanie i skraca jego czas



Dostępność to konieczność, nie mrzonka

28 czerwca 2025 r. wszedł w życie Polski Akt o Dostępności. Zobowiązuje on firmy do takiego dostosowania wybranych produktów i usług, aby mogły z nich korzystać wszystkie osoby, także te ze szczególnymi potrzebami. Dostępność to podstawowe prawo człowieka. A dla firm – szansa, której nie mogą przespać.

Polski Akt o Dostępności (PAD) to popularna nazwa ustawy z 26 kwietnia 2024 r. o zapewnianiu spełniania wymagań dostępności niektórych produktów i usług przez podmioty gospodarcze. Wprowadziła ona do krajowego prawa obowiązki wynikające z dyrektywy zwanej Europejskim Aktem o Dostępności (EEA). Jest to

dalszy etap wyrównywania szans dla osób ze szczególnymi potrzebami.

Prawo do dostępności

Ta tematyka jest obecna w krajowych i międzynarodowych aktach prawnych już od lat 90. ubiegłego wieku. Kwestię dostępności

poruszała uchwała Zgromadzenia Ogólnego Organizacji Narodów Zjednoczonych z 25 grudnia 1993 r. (rezolucja 48/96: Standardowe zasady wyrównywania szans osób niepełnosprawnych). W naszym ustawodawstwie tę normę przywołuje też Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej. Idea projektowania uniwersalnego (tworzenie produktów i usług dostępnych dla każdego) wyraźnie wybrzmiewa w ogłoszonej przez ONZ w 2006 r. Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych, ratyfikowanej przez Polskę w 2012 r.

O dostępności mówimy już nie tylko w kontekście osób z niepełnosprawnościami, lecz szerzej – mając na uwadze osoby ze szczególnymi potrzebami. Są to także seniorzy, kobiety w ciąży, pacjenci po operacjach, podróżujący z małymi dziećmi i in.



Osoba ze szczególnymi potrzebami

Ze względu na swoje cechy zewnętrzne lub wewnętrzne albo ze względu na okoliczności, w których się znajduje, musi podjąć dodatkowe działania lub zastosować dodatkowe środki w celu przezwyciężenia bariery, aby uczestniczyć w różnych sferach życia na zasadzie równości z innymi osobami¹.



Od 2019 r. dwie ustawy nakładają na podmioty publiczne obowiązek zapewnienia dostępności architektonicznej, informacyjno-komunikacyjnej i cyfrowej. Przedsiębiorcy i organizacje pozarządowe w wąskim zakresie musieli spełniać określone w tym prawie wymogi (tylko w sytuacji, gdy wykonywali zadania finansowane ze środków publicznych). Teraz firmy działające w określonych przez PAD obszarach dołączają do grona podmiotów, które muszą wytwarzać lub dostarczać dostępne produkty i usługi. Przypomnijmy, że – niezależnie od krajowych przepisów – wymogi dostępności powinny spełniać produkty, które były wynikiem projektów zrealizowanych przy wsparciu z Funduszy Europejskich².

Czego dotyczy ustawa?

PAD ma zapewnić to, że powszechnie używane produkty i usługi będą dostępne dla wszystkich. Wprowadzane do obrotu od 28 czerwca – powinny być już dostosowane do wymagań ustawy. W przypadku producentów i usługodawców istotne jest to, by projektowali produkty i usługi w taki sposób, aby każdy mógł z nich skorzystać bez potrzeby pokonywania

¹ W rozumieniu art. 2 pkt 3 ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami (Dz. U. z 2022 r. poz. 2240 oraz z 2024 r. poz. 731).

² Sprawdź Wytyczne dotyczące realizacji zasad równościowych w ramach funduszy unijnych na lata 2021-2027.



dodatkowych barier. Instrukcje muszą być zrozumiałe, a obsługa urządzeń łatwa dla każdego – bez względu na wiek czy niepełnosprawność.

Polski Akt o Dostępności obejmuje m.in.:

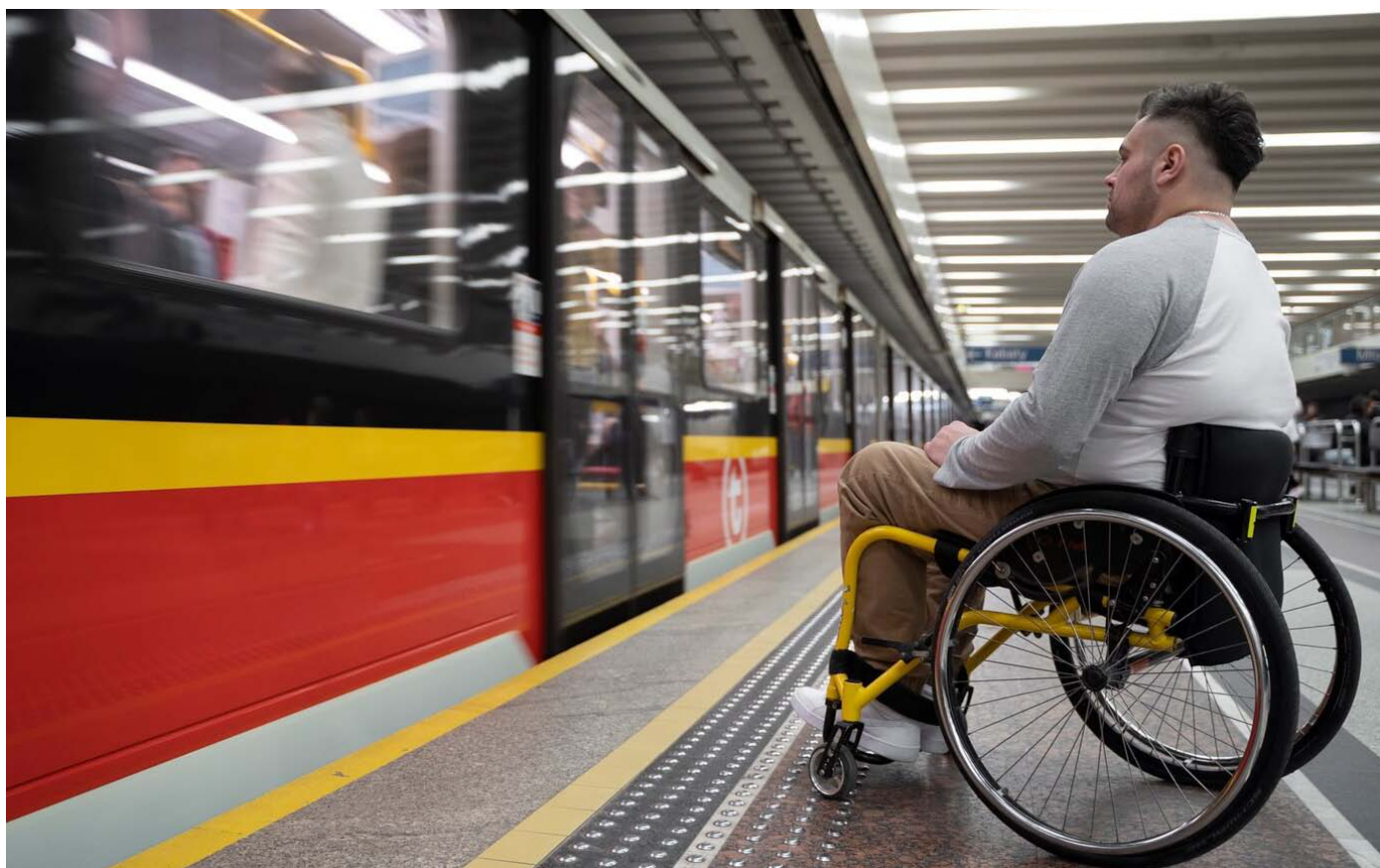
- komputery i ich systemy operacyjne
- terminale płatnicze, bankomaty, automaty biletowe
- urządzenia do odprawy i terminale informacyjne
- smartfony, tablety używane do usług telekomunikacyjnych lub medialnych
- czytniki e-booków
- usługi telekomunikacyjne i medialne (np. TV online)
- transport pasażerski (lotniczy, kolejowy, wodny, autobusowy), w tym dotyczące go strony internetowe, aplikacje mobilne (e-bilety)
- bankowość detaliczną
- sprzedaż e-booków
- sklepy internetowe.

Kogo zatem obowiązują nowe przepisy?

Producenci, importerzy i dystrybutorzy muszą dbać o dostępność sprzedawanych przez siebie produktów. Usługodawcy są odpowiedzialni za to, by z usług z powyższego katalogu, mógł skorzystać każdy. Przejściowo z obowiązków nakładanych przez PAD są wyłączeni mikroprzedsiębiorcy.

Rynek pod nadzorem

PAD wskazuje organy, które będą pilnować, czy przedsiębiorcy zapewniają dostępność swoich produktów i usług. Cały system nadzoru w tym zakresie koordynuje Prezes Zarządu Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych (PFRON). Prezes Urzędu Transportu Kolejowego nadzoruje usługi cyfrowe w transporcie kolejowym, Prezes Urzędu Komunikacji Elektronicznej – wszystkie produkty objęte ustawą, a także usługi telekomunikacyjne, dostępu do audiowizualnych usług medialnych czy rozpowszechniania książek elektronicznych.



Tych instytucji jest jeszcze kilka. Sprawdź, kto jest właściwym organem w przypadku Twoich produktów i usług.

PFRON przedstawił wytyczne dla przedsiębiorców, które mają ich wesprzeć w realizacji obowiązków wynikających z ustawy. Dokument wymienia wymagania i prezentuje znane z praktyki rynkowej sposoby zapewniania

dostępności produktów i usług. Autorzy zwracają jednak uwagę, że każdy podmiot gospodarczy ma możliwość samodzielnego wybrania rozwiązań najlepiej dopasowanych do swojej działalności. Ważne, by prowadziły one do spełnienia wymagań. PFRON zapowiada aktualizację wytycznych wraz z rozwojem wiedzy i nowych rozwiązań rynkowych sprzyjających wdrażaniu przepisów ustawy.

Programy dla Ciebie

Projektuj uniwersalnie!

Dostępność to ułatwienia dla wszystkich użytkowników. A metodą, która pozwala tworzyć rozwiązania przyjazne dla każdego, jest projektowanie uniwersalne. Tego można się nauczyć. Weź udział w programie PARP pn. „Dostępność szansą na rozwój 3” finansowanym z programu Fundusze Europejskie dla Rozwoju Społecznego (FERS) i rozwiń swój biznes. Nabory trwają do grudnia 2027 r.

Zdobывaj kompetencje

Czy znasz i rozumiesz problemy, z jakimi spotykają się osoby ze szczególnymi potrzebami podczas korzystania z produktów i usług? Jeśli Twoją aktywność gospodarczą obejmuje Polski Akt o Dostępności, weź udział w naborze „Dostępność Dyrektywa EAA”. Są to projekty szkoleniowo-doradcze w obszarze dostępności, które również są finansowane z programu FERS. Podczas nich dowiesz się, jakie obowiązki wprowadza ustawa i co musisz zmienić w swojej dotychczasowej praktyce, by dostosować swoje produkty i usługi do nowych wymogów. Szkolenia potrwać do końca 2027 r.

Pożyczki na dostępność

Jeśli jako firma chcesz zainwestować w dostępność architektoniczną, cyfrową lub komunikacyjno-informacyjną, możesz dostać wsparcie z programu „Dostępność Plus – Europejskie pożyczki dla przedsiębiorców” (również finansowany z FERS). Maksymalna kwota pożyczki to 1 mln zł, oprocentowanie 0,15 proc. rocznie, a okres spłaty nawet 10 lat. Po spełnieniu warunków możliwe jest umorzenie do 30 proc. kapitału. Przeprowadź audyt dostępności w zakresie planowanej inwestycji i skorzystaj z oferty. Przy udzielaniu pożyczek Bank Gospodarstwa Krajowego współpracuje z wieloma partnerami w regionach.

Ścieżka SMART

Fundusze Europejskie dla Nowoczesnej Gospodarki to program, który wspiera innowacje. Zwróć uwagę na konkurs „Ścieżka SMART – nabór tematyczny dostępność”. Możesz zdobyć pieniądze na wprowadzenie nowych produktów dostępnych dla osób ze szczególnymi potrzebami. Mikro-, mali i średni przedsiębiorcy składają wnioski w Polskiej Agencji Rozwoju Przedsiębiorczości. Natomiast konkurs dla dużych przedsiębiorstw prowadzi Narodowe Centrum Badań i Rozwoju.



Czym jest dostępność produktów i usług?

Ustawa określa ogólne zasady dostępności, a także wytyczne szczegółowe, dopasowane do konkretnych rodzajów produktów i usług. Większość z nich nie ma charakteru technicznego. Opisują one raczej efekt, jaki ma być osiągnięty – chodzi o to, aby jak najwięcej osób mogło samodzielnie korzystać z produktów i usług. Takie podejście daje Ci swobodę wyboru rozwiązań – możesz wprowadzać innowacje i nowoczesne technologie, o ile zapewniają one dostępność.

Podstawą jest dobra informacja

Ustawa podkreśla, że dostępność zaczyna się od jasnych i zrozumiałych informacji o produktach i usługach. Dotyczy to m.in.:

- czytelnych informacji na opakowaniach (np. dostępnych dla wzroku, słuchu lub dotyku)

- zrozumiałych etykiet, ostrzeżeń i instrukcji (czytelna czcionka, kontrast, prosty język) – zarówno w formie papierowej, jak i cyfrowej
- zrozumiałego przekazu o działaniu produktu lub usługi, także w zakresie ich dostępności
- informacji o tym, czy miejsce świadczenia usługi jest fizycznie dostępne.

Dostępne produkty – co to znaczy?

Produkt dostępny dla każdego powinien:

- dać się obsłużyć za pomocą różnych zmysłów, nie tylko wzroku czy słuchu
- umożliwiać różne sposoby interakcji
- zapewniać wystarczająco dużo czasu na reakcję użytkownika
- dać się obsłużyć bez użycia siły czy skomplikowanych ruchów
- nie emitować błysków i migotania, które mogą być szkodliwe

- nie opierać się wyłącznie na biometrii, np. odcisku palca
- współpracować z technologiami wspierającymi, np. czytnikami ekranu, wzmacniaczami dźwięku.

Dostępne usługi – co to znaczy?

Usługi dostępne dla każdego to takie, które:

- są świadczone za pomocą dostępnych produktów, np. bankomatu, który spełnia wymagania dostępności
- zapewniają dostępność całego procesu, np. od przeglądania e-sklepu po dokonanie płatności
- mają strony internetowe zgodne z zasadami dostępności cyfrowej
- oferują pomoc techniczną i centra informacji dostępne dla wszystkich, np. helpdesk dostępny dla osób z niepełnosprawnościami.

Wykorzystaj szansę

Coraz więcej produktów i usług, zwłaszcza tych, od których zależy nasze codzienne funkcjonowanie, będzie spełniać wymagania dostępności. Umożliwiają one pełniejsze uczestnictwo w życiu społecznym i gospodarczym osobom ze szczególnymi potrzebami. Na upowszechnianiu dostępności zyskamy wszyscy, bo korzystanie z większej grupy produktów i usług będzie dla nas prostsze.

PAD obejmuje nie tylko konkretną grupę produktów i usług, ale także opakowań oraz instrukcji. Muszą one być dostępne dla każdego za pośrednictwem zmysłu wzroku, słuchu czy dotyku. Nie mniej podstawowe znaczenie ma język. Jako klienci używamy go po to, by móc skorzystać z urządzeń i usług. Jako producenci czy usługodawcy powinniśmy więc dawać maksymalnie zrozumiałe instrukcje i wskazówki.

A także tworzyć dogodne sposoby i warunki korzystania z naszej oferty.

Przedsiębiorco, potraktuj PAD jako szansę na rozwój. Polski Akt o Dostępności znacząco poszerza Twój rynek. Ponadto dostosowanie produktów i usług do wymogów dostępności zwiększa reputację firmy. Dodatkowe koszty? Oczywiście są, ale możesz je zminimalizować, uwzględniając potrzeby różnych użytkowników już na wczesnym etapie projektowania. Chcesz się lepiej do tego przygotować? Skorzystaj z inicjatyw finansowanych z Funduszy Europejskich (zobacz: „Programy dla Ciebie”).

Opracował Jerzy Gontarz







!

Dowiedz się więcej o Polskim Akcie o Dostępności

Jak może wyglądać kontrola Twoich produktów i usług? Czy każdy może bez przeszkód z nich skorzystać? Na czym polega certyfikacja dostępności? Na te i wiele innych pytań znajdziesz odpowiedzi w serwisach: www.dostepnosc.gov.pl oraz dostepnosc.pfron.org.pl.



Polski Akt o Dostępności
Ustawa o zapewnianiu spełniania wymagań dostępności niektórych produktów i usług przez podmioty gospodarcze

Dokąd po informacje

Lokalny Punkt Informacyjny Funduszy Europejskich

ul. Kościuszki 7
39-300 **Mielec**
tel.: 798 771 414, 798 771 650
godziny pracy:
pon. 7.30-18.00
wt. – pt. 7.30-15.30
e-mail:
pife.mielec@podkarpackie.pl

Główny Punkt Informacyjny Funduszy Europejskich

al. Ł. Ciepelińskiego 4 • 35-010 **Rzeszów**
godziny pracy: pon. 7.30-18.00, wt. – pt. 7.30-15.30
tel.: 17 747 64 15, 17 747 64 82
e-mail: pife.rzeszow@podkarpackie.pl

Lokalny Punkt Informacyjny Funduszy Europejskich

ul. Stanisława Staszica 20
38-400 **Krosno**
tel.: 798 771 192, 798 771 620
godziny pracy:
pon. 7.30-18.00
wt. – pt. 7.30-15.30
e-mail: pife.krosno@podkarpackie.pl

Lokalny Punkt Informacyjny Funduszy Europejskich

ul. Kościuszki 2
37-700 **Przemyśl**
tel.: 798 771 080, 798 771 524
godziny pracy:
pon. 7.30-18.00
wt. – pt. 7.30-15.30
e-mail:
pife.przemysl@podkarpackie.pl



**Fundusze Europejskie
dla Podkarpacia**



**Fundusze Europejskie
dla Podkarpacia**



**Fundusze Europejskie
dla Podkarpacia**