



RZECZNIK PRAW OBYWATELSKICH

Warszawa,

Adam Bodnar

V.565.76.2019.GH

**Pan
Andrzej Adamczyk**

Minister Infrastruktury

Z dużym niepokojem przyjąłem wnioski raportu Najwyższej Izby Kontroli (NIK) pt. *Dostępność zmodernizowanych obiektów kolejowych dla pasażerów niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności poruszania się* (nr P/18/062). Wynika z niego, że przeprowadzone w latach 2014–2017 modernizacje skontrolowanych obiektów kolejowych (dworców i peronów) nie zapewniły osobom z niepełnosprawnością – na równych zasadach z innymi pasażerami – dostępu do przewozów kolejowych¹.

Zidentyfikowane utrudnienia w większości stanowiły bariery dla osób z deficytem wzroku, obejmując 55% stwierdzonych przeszkód. Ograniczenia dostępności dworców w tym zakresie związane były z: brakiem lub usterkami tras wolnych od przeszkód (w tym ścieżek dotykowych dla osób niewidomych), niewyposażeniem wind w system informacji głosowej, słabą słyszalnością komunikatów głosowych. Inne tego typu problemy to brak informacji pismem Braille'a o sposobie wzywania pomocy w windzie, a także brak wyposażenia toalet dla osób z niepełnosprawnością w oznaczenia pismem Braille'a. Utrudnienia dla osób z ograniczeniami ruchowymi stanowiły 39% stwierdzonych przeszkód. Najczęstsze problemy dotyczyły braku lub niedokładnego oznakowania tras dojścia do poszczególnych stref dworca kolejowego oraz niewyposażenia schodów w obustronne podwójne poręcze oraz żółte pasy ostrzegawcze. Częstym problemem było umieszczanie tablic informacyjnych oraz urządzeń, takich jak automaty biletowe i infomaty, zbyt wysoko. Utrudniało to ich wykorzystanie przez osoby poruszające się na wózku inwalidzkim, dzieci albo osoby niskiego wzrostu. Natomiast 6% przypadków dotyczyło

¹ Kontrolą NIK objęto cztery duże dworce (Bydgoszcz Główna, Kraków Główny, Opole Główny, Szczecin Główny) oraz trzy mniejsze (Kalisz, Kędzierzyn-Koźle, Piła Główna). Skontrolowano także dostępność peronów na linii kolejowej nr 248 Gdańsk Wrzeszcz - Gdańsk Osowa oraz peronów przy dwóch skontrolowanych dworcach: Kraków Główny oraz Szczecin Główny.

utrudnień dla osób z deficytem słuchu i spowodowane było brakiem zainstalowania, oznakowania albo poprawnego działania pętli indukcyjnych.

W ocenie NIK większość ww. przeszkód w dostępności obiektów powstaje przede wszystkim na etapie przygotowywania inwestycji. W związku z tym, NIK wskazała na potrzebę podjęcia działań, które zapewnią wprowadzenie do krajowych regulacji prawnych obowiązku stosowania zasad uniwersalnego projektowania.

Likwidacja barier pomiędzy niepełnosprawnymi a pełnosprawnymi obywatelami należy do szczególnych obowiązków demokratycznego państwa prawa urzeczywistniającego zasady sprawiedliwości społecznej. Dlatego problem dostępności infrastruktury publicznej dla osób z niepełnosprawnością jest przedmiotem mojego szczególnego zainteresowania i troski. Rzecznik Praw Obywatelskich od lat postuluje podjęcie niezbędnych działań legislacyjnych na rzecz poprawy sytuacji osób z niepełnosprawnościami w Polsce. Problematykę dostępu do budynków użyteczności publicznej Rzecznik poruszył w wystąpieniu generalnym do Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 24 lipca 2013 r. (RPO-728520-IV/13/AT), w którym zasygnalizowano brak przepisów, które stanowiłyby samodzielną podstawę prawną do dostosowania istniejących obiektów budowlanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, jak też zwrócono uwagę, że przepisy obecnie obowiązujące pod wieloma względami liberalizują – przewidując liczne wyjątki i odstępstwa – obowiązki związane z przystosowywaniem obiektów budowlanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Z kolei w piśmie do Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 18 lipca 2017 r. (XI.815.31.2017.KK) z uznaniem przyjąłem inicjatywę resortu dotyczącą opracowania projektu dokumentu „Standardy dostępności budynków dla osób z niepełnosprawnościami uwzględniając koncepcję uniwersalnego projektowania – poradnik”.

Wyniki kontroli NIK, a także systematycznie napływające do Biura Rzecznika Praw Obywatelskich skargi, obrazujące mankamenty obecnych uregulowań prawnych i problemów pasażerów z dostępem do infrastruktury kolejowej wskazują, że dotychczasowe uwarunkowania prawne w tym zakresie są również niewystarczające.

Jako Rzecznik Praw Obywatelskich, który wykonuje w Polsce zadania niezależnego mechanizmu do spraw promowania, ochrony i monitorowania wdrażania postanowień Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych sporządzonej w Nowym Jorku dnia 13 grudnia 2006 r. (Dz. U. 2012 r., poz. 1169; dalej jako: Konwencja) pragnę zatem poprzeć sformułowany przez NIK postulat zainicjowania działań, które zapewnią wprowadzenie do krajowych regulacji prawnych obowiązku stosowania zasad uniwersalnego projektowania obiektów budowlanych w obszarze świadczenia usług transportowych.

Konwencja jest pierwszym powszechnie obowiązującym aktem prawnym, w którym zdefiniowano pojęcie „uniwersalnego projektowania” i zobowiązano państwa-strony do popierania tej zasady przy tworzeniu norm i wytycznych. Stosownie do treści art. 2 Konwencji, uniwersalne projektowanie oznacza projektowanie produktów, środowiska, programów i usług w taki sposób, by były użyteczne dla wszystkich, w możliwie największym stopniu, bez potrzeby adaptacji lub specjalistycznego projektowania. W celu pełnej realizacji praw ustanowionych w drodze Konwencji, niezbędne jest m.in. projektowanie środowiska zabudowanego, a także produktów, programów i usług zgodnie z zasadami uniwersalnego projektowania, na co wskazano w „Sprawozdaniu Rzecznika Praw Obywatelskich z realizacji przez Polskę zobowiązań wynikających z Konwencji ONZ o prawach osób niepełnosprawnych w latach 2012 - 2014”². Ponadto należy się zgodzić z NIK, że przestrzeganie zasad uniwersalnego projektowania przestrzeni publicznej może mieć szczególne znaczenie w przypadku dostępu do usług transportu kolejowego. Działa tu bowiem wiele podmiotów, od których zależy faktyczna możliwość korzystania z przewozów kolejowych przez pasażerów z ograniczeniami w mobilności czy percepcji. Osoby te często nie są i nie muszą być świadome, że do innego podmiotu należy dworzec, do innego peron, a kolejny odpowiada za chodnik prowadzący do dworca; inny jeszcze zapewnia obsługę kas biletowych. Należy zatem tworzyć takie rozwiązania przestrzenne, które w sposób kompleksowy będą w stanie zapewnić możliwość samodzielnego i niezależnego korzystania z usług przewozowych. Pozwoli to osobom z niepełnosprawnościami dotrzeć do miejsca pracy, edukacji, leczenia, sportu, itp. Polska, ratyfikując w 2012 r. powyższą Konwencję, zobowiązała się podejmować działania w celu umożliwienia wszystkim osobom z ograniczoną sprawnością samodzielnego życia i bezpiecznego uczestnictwa we wszystkich jego sferach. W związku z tym, stosownie do art. 4 ust. 1 lit. a oraz lit. f Konwencji, w szczególności wobec ujawnionych przez NIK nieprawidłowości, konieczne jest wdrożenie przez Państwo zasady uniwersalnego projektowania, m.in. poprzez przyjęcie odpowiednich środków ustawodawczych i administracyjnych, zapewniających osobom z niepełnosprawnościami dostęp do transportu kolejowego na niedyskryminacyjnych zasadach. Utrzymywanie barier uniemożliwiających lub utrudniających osobom z niepełnosprawnością udział w życiu społecznym stanowi bowiem dyskryminację ze względu na niepełnosprawność. Zgodnie z art. 2 Konwencji jest nią jakiegokolwiek 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 jakiegokolwiek innej, na zasadzie równości z innymi osobami.

²Sprawozdanie jest dostępne w wersji elektronicznej na stronie RPO pod adresem: https://www.rpo.gov.pl/sites/default/files/PROJEKT%20sprawozdania%20RPO%20z%20realizacji%20KPON_0.pdf

Mając na uwadze powyższe, działając na podstawie art. 16 ust. 2 pkt 1 w związku z art. 17 b pkt 1 ustawy z dnia 15 lipca 1987 r. o Rzeczniku Praw Obywatelskich (Dz. U. z 2018 r. poz. 2179, z późn. zm.), zwracam się o zbadanie, w zakresie swojej kompetencji, możliwości przeprowadzenia zmian legislacyjnych w sygnalizowanym przez NIK kierunku w celu zapewnienia realnego i w możliwie najszerszym zakresie dostępu osób z niepełnosprawnościami do transportu kolejowego oraz poinformowanie Rzecznika o zajęтым stanowisku.

Jednocześnie informuję, że wystąpienie o tożsamej treści skierowałem do Ministra Inwestycji i Rozwoju.