

**Protokół z posiedzenia Zespołu do spraw wykonywania postanowień
Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych, które odbyło się
17 czerwca 2014 r. w budynku Ministerstwa Pracy i Polityki Społecznej,
Warszawa, ul. Nowogrodzka 1/3/5.**

W spotkaniu wzięło udział 38 osób – lista obecności w załączeniu (załącznik nr 1).

Spotkanie otworzył i spotkaniu przewodniczył pan Jarosław Duda – Pełnomocnik Rządu do Spraw Osób Niepełnosprawnych, który odczytał następujący porządek obrad:

- 1) Wprowadzenie.
- 2) Informacje o podjętych i planowanych przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju (MliR) działaniach w zakresie zwiększania dostępności przestrzeni publicznej i transportu dla osób niepełnosprawnych z różnymi rodzajami niepełnosprawności:
 - pan Zbigniew Skóra, Departament Polityki Przestrzennej w MliR: ***Zwiększanie dostępności dla osób niepełnosprawnych w zakresie planowania przestrzennego oraz polityki miejskiej;***
 - pan Jarosław Kapłon, Departament Budownictwa w MliR: ***Przepisy techniczno-budowlane dla budynków. Dostępność dla osób niepełnosprawnych;***
 - pani Karina Dankowska (w zastępstwie pana Grzegorza Kuczaja), Departament Dróg i Autostrad w MliR: ***Przepisy techniczno – budowlane dla dróg publicznych. Dostępność dla osób niepełnosprawnych;***
 - pan Krzysztof Lewczak, Departament Transportu Drogowego w MliR: ***Informacja o działaniach na rzecz zwiększenia dostępności transportu drogowego dla osób z różnymi rodzajami niepełnosprawności;***
 - pan Paweł Krężel, Departament Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi w MliR: ***Informacja o działaniach na rzecz zwiększenia dostępności transportu i praw pasażerów w transporcie drogą morską;***
 - pan Grzegorz Bijok, Departament Transportu Kolejowego w MliR: ***Informacja o działaniach na rzecz zwiększenia dostępności transportu kolejowego dla osób z różnymi rodzajami niepełnosprawności.***
- 3) Informacja o zrealizowanych przez Urząd Transportu Kolejowego działaniach w zakresie zwiększania dostępności transportu dla osób niepełnosprawnych z różnymi rodzajami niepełnosprawności:

- pan Tomasz Hupało, Naczelnik Wydziału Informacji o Prawach Pasażerów w Urzędzie Transportu Kolejowego (UTK): ***Dostępność kolei dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się.***

- 4) Informacja o stanie realizacji prawa budowlanego w zakresie zwiększania dostępności przestrzeni publicznej dla osób niepełnosprawnych z różnymi rodzajami niepełnosprawności
- pani Ewelina Grabowska i pan Dominik Ostrowski, Departament Prawno-Organizacyjny, Główny Urząd Nadzoru Budowlanego.
- 5) Dyskusja i wolne wnioski.

Ad. 1.

Przewodniczący Zespołu pan Jarosław Duda przywitał obecnych na posiedzeniu członków Zespołu i zaproszonych gości oraz przedstawił porządek spotkania. W pierwszej części posiedzenia przedstawione zostały informacje przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju o podjętych i planowanych działaniach w zakresie zwiększania dostępności przestrzeni publicznej i transportu dla osób z różnymi rodzajami niepełnosprawności. Przewodniczący poinformował, że zostanie na posiedzeniu około 45 minut, następnie funkcję prowadzącej spotkanie przejmie pani Alina Wojtowicz - Pomierna, Zastępca Dyrektora Biura Pełnomocnika Rządu do Spraw Osób Niepełnosprawnych.

Przewodniczący podziękował przedstawicielom organizacji pozarządowych za pomoc, jakiej udzielają administracji w pracach nad implementacją zapisów *Konwencji o pracach osób niepełnosprawnych* do polskiego porządku prawnego. Następnie zwrócił uwagę na dwa bardzo ważne zjawiska w kontekście dostępnej przestrzeni i infrastruktury:

- 1) Podkreślił znaczenie pojęcia racjonalnych usprawnień oznaczających zindywidualizowane podejście do dostępności, jeżeli niemożliwe jest jej zapewnienie poprzez ogólne dostosowania.
- 2) W kontekście szeroko pojętej dostępności zwrócił również uwagę na niebezpieczną dysproporcję w dostępie do usług, edukacji, przestrzeni itd., która ma miejsce w odniesieniu do mieszkańców miast i terenów wiejskich. Ci ostatni mają dużo mniejsze szanse na doświadczenie realizacji ich praw do dostępności.

Ad. 2.

Podczas swojej prezentacji pan **Zbigniew Skóra** omówił następujące dokumenty:

- *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030* (dalej KPZK 2030)

Jest to dokument strategiczny wyznaczający kierunek długofalowej polityki przestrzennej. Podstawowym założeniem jest przywrócenie i utrwalenie ładu przestrzennego, który realizuje się poprzez zapewnienie dobrych standardów życia mieszkańcom aglomeracji miejskich i wsi. Planowana jest reforma systemu planowania przestrzennego tak, żeby ograniczyć lokalizowanie nowej zabudowy w oparciu o decyzje o warunkach zabudowy. Inwestycje będą oparte na planach miejscowych, a nie jak dotychczas na decyzjach o warunkach zabudowy. Ma to doprowadzić do zagęszczania obszarów zurbanizowanych i ograniczenie procesu „rozpełniania” miast na peryferie, co komplikuje życie zawodowe, osobiste oraz zwiększa koszty transportu. Skupienie się na dostępności możliwe jest w warunkach zwartej zabudowy, bo koszty jej funkcjonowania ponoszone są przez większą liczbę osób. W połowie 2015 r. upływa termin przeprowadzanego właśnie przeglądu i analizy zasad, sposobu, warunków funkcjonowania instytucji, procedur i instrumentów w zakresie kształtowania ładu przestrzennego.

- *Projekt Krajowej Polityki Miejskiej* (dalej PKPM)

Założenia do PKPM zostały przyjęte przez Radę Ministrów 16 czerwca 2013 r. Fundamentalną rekomendacją, która znalazła się w tym dokumencie jest planowanie, projektowanie i kształtowanie przestrzeni i dostępności zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego.

- *Narodowy Plan Rewitalizacji 2014-2022* (dalej: NPR)

NPR został ogłoszony przez Premiera Donalda Tuska we wrześniu 2013 r. Oficjalny dokument przedstawiono w Krakowie 5 czerwca 2014 r. Dotyczy on głównie miast i obszarów zurbanizowanych, które znajdują się w kryzysie. Środki przeznaczone na realizację NPR zostaną wykorzystane do realizacji lokalnych planów naprawczych, których głównym celem jest przeciwdziałanie bezrobociu, integracja społeczna mieszkańców oraz rewitalizacja zaniedbanych przestrzeni. Ma to zainicjować trwały rozwój w regionie.

Przewodniczący podziękował za tę wypowiedź i poprosił o głos pana **Jarosława Kapłona**. Prelegent w bardzo szczegółowy sposób omówił obowiązujące przepisy prawa dotyczące dostępności dla osób niepełnosprawnych zawarte w *ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane* oraz *rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie*. Oba akty prawne zawierają zapisy nakazujące projektowanie, budowę i utrzymanie obiektów budowlanych i ich otoczenia w taki sposób, żeby były dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych ze szczególnym uwzględnieniem osób poruszających się na wózkach inwalidzkich. Wspomniane rozporządzenie zawiera również wytyczne dotyczące zapewniania

dostępności dla osób niepełnosprawnych w przypadku przebudowy lub zmiany sposobu użytkowania budynków już istniejących.

Pani **Alina Wojtowicz-Pomierna** podziękowała prelegentowi i poprosiła o zabranie głosu panią **Karinę Dankowską**, która omówiła trzy rozporządzenia dotyczące dróg publicznych opublikowane na podstawie *ustawy Prawo budowlane*:

- *Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie;*
- *Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie;*
- *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych.*

Nadmieniła, że wymienione rozporządzenia funkcjonują w ścisłej korelacji z aktami wykonawczymi do *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym* oraz *rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach*.

Wymóg dostępności dróg publicznych i drogowych obiektów inżynierskich dla osób niepełnosprawnych wyrażony został w powyższych rozporządzeniach, jako warunek niezbędny. W szczególności dotyczy to chodników, dostępności platform przystankowych oraz możliwości korzystania z urządzeń obsługi uczestników ruchu drogowego.

Na koniec swojej wypowiedzi wspomniała o funkcjonującej od 2012 r. Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Budowlanego, której zadaniem jest opracowanie projektu przepisów rangi ustawowej w zakresie kompleksowej regulacji dotyczącej procesu inwestycyjno-budowlanego, tj. *Kodeksu urbanistyczno-budowlanego*. Termin przedstawienia tego projektu ustalono na koniec listopada 2014 r. W MliR trwają również prace nad przepisami w zakresie wymagań dla chodników i ścieżek rowerowych.

Pani Alina Wojtowicz-Pomierna podziękowała prelegentce. Pan Jarosław Kapłon poprosił o głos, by poinformować, że robocza wersja *Kodeksu urbanistyczno-budowlanego* jest już dostępna w serwisie internetowym MliR.

Głos zabrał pan **Krzysztof Lewczak**, który przedstawił rozwiązania prawne związane z udostępnieniem osobom niepełnosprawnym transportu drogowego zgodnie

z postanowieniami *rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym*. Przepisy te dotyczą w szczególności prawa do informacji i odszkodowania w razie przerwania podróży, odszkodowań i pomocy w razie wypadku. Dzięki tym rozwiązaniom osoby niepełnosprawne będą szczególnie chronione w przypadku odmowy sprzedania im biletu ze względu na ich ograniczone możliwości w poruszaniu się. W tym dokumencie wprowadzono również możliwość poinformowania przewoźnika o specjalnych potrzebach podróżnego oraz o potrzebie udostępnienia usług wspierających osoby niepełnosprawne podczas podróży. Te przepisy są w tej chwili uwzględniane przy proponowaniu zmian do *ustawy o transporcie drogowym*. Przewidywane zmiany mają umożliwić jak najszerze egzekwowanie praw pasażerów.

Pan **Paweł Krężel** zaprezentował krótką informację dotyczącą przepisów krajowych wdrażających *rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową*. Są to przepisy zawarte w *ustawie z 21 czerwca 2013 r. o zmianie niektórych ustaw dotyczących praw pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową*, która weszła w życie 13 września 2013 r. Rozporządzenie unijne nr 1177/2010 nakłada na przewoźników i operatorów terminali obowiązek zapewnienia osobom niepełnosprawnym równego lub porównywalnego zakresu usług, z jakich korzystać mogą osoby sprawne. W szczególności chodzi o bezpłatną pomoc we wchodzeniu i opuszczaniu statków oraz obsługę na pokładzie. Potrzeby osób niepełnosprawnych należy również brać pod uwagę przy remontach i budowie terminali portowych oraz statków pasażerskich. Rozporządzenie to nałożyło na państwa członkowskie UE obowiązek umożliwienia złożenia przez obywatela skargi na ewentualne naruszenia jego praw oraz nakazało wskazanie organów rozpatrujących te skargi. W Polsce są nimi: dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie i dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni oraz dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie i dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Gdyni.

Pan **Grzegorz Bijok** problematykę dostępności transportu kolejowego omówił z perspektywy inwestycyjnej i utrzymaniowej. Polskę obowiązuje techniczna specyfikacja interoperacyjności (*Technical Specification Accessibility for People with Reduced Mobility*, dalej TSI PRM) określona w *decyzji Komisji Europejskiej nr 2008/164/WE z dnia 21 grudnia 2007 r.* Dotyczy ona dostosowania kolei we wszystkich krajach członkowskich UE do potrzeb osób z ograniczonymi możliwościami w poruszaniu się, określa również minima, jakie należy spełnić podczas modernizowania i remontowania dworców, peronów i wagonów. TSI PRM stosowana jest

w Polsce od 1 lipca 2008 r. W tych przepisach nie mówi się o osobach niepełnosprawnych, ale o osobach o ograniczonej możliwości poruszania się, których katalog jest bardzo szeroki. Realizacja zapisów TSI PRM ma zapewnić udogodnienia dla osób niepełnosprawnych na terenie obiektów infrastrukturalnych, obiektów dworcowych i peronów oraz umożliwić pokonanie bariery peron-wagon, a także pozwoli na wygodną i bezpieczną podróż w wagonie. Podczas budowy nowej lub modernizacji infrastruktury wymagania TSI PRM muszą znajdować się w Specyfikacjach Istotnych Warunków Zamówienia. Proces inwestycyjny na kolei jest co do zasady długotrwały, dlatego przewiduje się, że pełne wdrożenie TSI PRM nastąpi za około 30-40 lat.

W prezentacji omówione zostały rozporządzenia, które wpłynęły na zwiększenie dostępności kolei dla osób niepełnosprawnych: *rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 17 czerwca 2011 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać obiekty budowlane metra i ich usytuowanie oraz rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 6 listopada 2013 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei.*

Trwają prace nad *rozporządzeniem zmieniającym rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie.* Zmiany idą w kierunku dostosowania zapisów tego rozporządzenia do aktualnego stanu wiedzy technicznej w budownictwie kolejowym, co ma m.in. na celu zwiększenie dostępności i bezpieczeństwa na kolei. Pan G. Bijok przytoczył dane o inwestycjach już zakończonych i tych, które są w trakcie realizacji. Podkreślił przy tym, że wszystkie one były i są realizowane zgodnie z TSI PRM.

Ad. 3

Wśród najważniejszych wyzwań dla UTK pan **Tomasz Hupało** wymienił: wdrożenie uniwersalnych rozwiązań przy projektowaniu obiektów kolejowych, przyjęcie jednolitej definicji osoby o ograniczonej możliwości poruszania się (zawartej w decyzji KE nr 2008/164/WE1) i zastosowanie katalogu obsługi takich pasażerów oraz stworzenie mapy obiektów koniecznych dla zapewnienia dostępności pasażerskiego ruchu kolejowego. Zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego, UTK dąży do zapewnienia dostępności i użyteczności przestrzeni, budynków i urządzeń dla jak największej rzeszy użytkowników, a nie tylko osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Grupa osób, do której kierowane są usługi związane z przewozem i obsługą pasażerów jest maksymalnie rozszerzona. Najważniejsze działania podjęte przez UTK w celu udostępnienia kolei to:

- wydanie przez Prezesa UTK rekomendacji *Obsługa osób o ograniczonej możliwości poruszania się na rynku pasażerskich usług kolejowych*; jest to pakiet rozwiązań dla przewoźników i zarządców służący do podniesienia jakości usług i bezpieczeństwa pasażerów,
- mapa obiektów służąca modernizacji obiektów kolejowych i ich otoczenia w miejscach, w których występuje wzmożony ruch (węzły przesiadkowe, strategiczne dla transportu pasażerskiego obiekty, np. Dworzec Centralny w Warszawie),
- udział w konsultacjach projektów aktów prawnych,
- postępowanie administracyjne w przypadku łamania praw pasażerów,
- upraszczanie procesu zgłaszania chęci uzyskania pomocy (formularz kontaktowy w serwisie internetowym przewoźnika, redukcja ilości numerów telefonów do kontaktu z przewoźnikiem),
- współpraca z zespołami doradczymi (Zespół ds. Osób Niepełnosprawnych przy Prezesie UTK i Zespół ds. osób o ograniczonej możliwości poruszania się; do pierwszego z wymienionych Zespołów postanowiono zaprosić przedstawicieli rynku),
- prace nad dostosowaniem do międzynarodowych standardów dostępności WCAG 2.0 serwisów internetowych kolei,
- informowanie pasażerów o dostępności dworców kolejowych,
- działania edukacyjne (szkolenia dla dzieci nt. bezpiecznego i empatycznego podróżowania koleją, kursy języka migowego dla pracowników, obsługi klientów niepełnosprawnych, dostępności serwisów, poprawnej polszczyzny).

Pan T. Hupało podziękował organizacjom pozarządowym: Stowarzyszeniu Przyjaciół Integracji, Fundacji Widzialni Strony bez Barrier i Stowarzyszeniu SISKOM za współpracę i pomoc w pracach nad udostępnianiem kolei pasażerom. Również dzięki tej współpracy UTK „nauczyło się zatrudniać” osoby niepełnosprawne i dziś jest jedną z instytucji, które przekroczyły 6% próg zatrudnienia osób niepełnosprawnych.

Pani Alina Wojtowicz-Pomierna podziękowała za prezentację i dodała, że UTK należą się podziękowania za osiągnięcie 6% wskaźnika zatrudnienia osób niepełnosprawnych, ponieważ jest jedną z niewielu instytucji, które go osiągają. Podkreśliła również, że działania UTK są wzorcowe, ponieważ traktuje dostępność bardzo szeroko i z zastosowaniem prostych i uniwersalnych rozwiązań, które można powielać w wielu miejscach. Bardzo ważny jest również fakt, że UTK dokonuje zmian w rezultacie konsultacji w ramach wspomnianych w prezentacji zespołów.

Pani Alina Wojtowicz-Pomierna poprosiła o zabranie głosu Panią Ewelinę Grabowską i Pana Dominika Ostrowskiego z Departamentu Prawno-Organizacyjnego w Głównym Urzędzie Nadzoru Budowlanego (GUDB). Pan D. Ostrowski stwierdził, że ich prezentacja byłaby tylko powieleniem tego, co już zostało powiedziane przez przedstawicieli Departamentu Dróg i Autostrad oraz Departamentu Budownictwa w MliR, dlatego - żeby nie przedłużać spotkania - chętnie odpowiem na pytania dotyczące *ustawy-Prawo budowlane*.

Ad. 5

Pani Alina Wojtowicz-Pomierna otworzyła dyskusję, w której głos zabrali:

Pan **Marek Wysocki** (Politechnika Gdańska):

- W dyskusji o użytkownikach przestrzeni publicznej powinno się wziąć pod uwagę również osoby z ograniczoną percepcją, którym w tych prezentacjach poświęcono mało miejsca.
- Krytyczne uwagi do *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie*:
 - mowa w nim o „dostępności do określonych pomieszczeń”, a nie do całego obiektu, dlatego na etapie projektowania budynków może dochodzić do nadużyć;
 - w sposób niewystarczający wskazuje na rozwiązania z zakresu stosowania oznaczeń dla osób niepełnosprawnych sensorycznie m.in. w alfabecie Braille’a;
 - w praktyce przepisy *Prawa budowlanego* są przestrzegane w większości w odniesieniu do osób poruszających się na wózkach. Prawdopodobnie dlatego, że w tych przepisach znajduje się zapis o dostępności „ze szczególnym uwzględnieniem osób poruszających się na wózkach inwalidzkich”. Bardziej w duchu Konwencji brzmiałby zapis o dostosowaniu przestrzeni i obiektów do potrzeb osób o różnej mobilności i percepcji.
- Wniosek, żeby wszystkie inwestycje finansowane z publicznych pieniędzy opatrzone zostały klauzulą dostępności. Żaden budynek, usługa, pojazd itd. finansowane z publicznych pieniędzy nie powinny być dopuszczone do użytku, jeżeli nie przejdą audytu dostępności;
- Propozycja powołania urzędu *access officera*, funkcjonującego już w wielu krajach europejskich.
- Z raportu NIK z 2012 r. wynika, że 91% skontrolowanych obiektów nie spełnia standardów dostępności, przyczyną tego jest m.in. niewiedza architektów, projektantów oraz osób odpowiedzialnych za inwestycje, dlatego należy wprowadzić zagadnienia z zakresu projektowania uniwersalnego jako obligatoryjne na kierunkach inżynierskich, projektowych oraz zarządzania.

Pan **Grzegorz Kozłowski** (Prezes Towarzystwa Przyjaciół Głuchoniewidomych):

- Poparł krytykę wyrażoną przez Pana Marka Wysockiego względem *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. (...)*. Należy unikać wyrażenia w rodzaju „w szczególności”, ponieważ takie sformułowania służą utwierdzeniu stereotypu osoby niepełnosprawnej, jako osoby głównie poruszającej się na wózku.
- Odnosząc się do prezentacji pana Zbigniewa Skóry, w której mowa była o rewitalizacji przestrzeni, zwrócił uwagę, że koszty jej dostosowania do potrzeb osób niesłyszących są niewspółmiernie niskie w stosunku do likwidowania barier wobec osób z innymi rodzajami niepełnosprawności, jeżeli są dokonywane na poziomie projektowania lub modernizacji, a nie już po odbiorze inwestycji.
- Zaapelował, by projekty aktów prawnych były w większym niż dotąd stopniu konsultowane ze środowiskami osób niepełnosprawnych. Z przedstawionych prelekcji wynika, że przepisy są całkiem dobre, ale brakuje wiedzy o nich i ich egzekwowania.

Pan **Adam Zając** (Federacja Kółczkowa):

- Zgodził się z przedmówcami, że w prezentacjach nie uwzględniono wszystkich rodzajów niepełnosprawności, szczególnie tych o podłożu sensorycznym, nie wzięto też pod uwagę, jako grupy docelowej, osób starszych.
- Poinformował o realizowanym przez Stowarzyszenia SISKOM projekcie „Warszawska mapa barier”, w którym wskazywane zostały miejsca, które nie odpowiadają standardom projektowym. Jak dotąd zdiagnozowano ich ok. 1100, w 200 z nich miasto podejmowało już działania w celu ich dostosowania. Wyraził opinię, że tego typu mapy są bardzo pomocne w dostosowywaniu przestrzeni, a działania te nie wymagają wielkich nakładów finansowych.
- Podał przykłady praktyki niestosowania przywołanych na spotkaniu przepisów, za co szczególnie podziękowała pani Alina Wojtowicz-Pomierna, gdyż przykłady te pokazują jak naprawdę wygląda nasza rzeczywistość.
- Zaapelował o ujednolicenie kryteriów dostępności i wskazał, że dobrą podstawą do takiego ujednolicenia byłyby wytyczne TSI PRM.
- Wyraził oczekiwanie, że przedstawiciel GUNB skorzysta z okazji przedstawienia informacji o występujących problemach, ponieważ w Polsce jest kłopot z egzekwowaniem przepisów prawa budowlanego również w przypadku najnowszych inwestycji.

Pan **Marek Sołtys** (Federacja Kółczkowa):

- Wzmocnił głos pana A. Zająca stwierdzając, że przepisy są zadowalające, natomiast wiele do życzenia pozostawia ich egzekwowanie.

- Za szczególnie niebezpieczne uznał zjawisko odstępstwa. Kary za niestosowanie przepisów są w Polsce bardzo niskie, natomiast w Norwegii za takie samo odstępstwo od przepisów grożą bardzo wysokie kary finansowe łącznie z możliwością kary więzienia.

Pan **Dominik Ostrowski** (GUNB):

- 1. GUNB przeprowadza każdorazowo kontrolę budynków, których użytkowanie jest uzależnione od uzyskania zgody na użytkowanie. W ramach tej kontroli sprawdzana jest również dostępność. Za każde odstępstwo w zakresie dostępności dla osób niepełnosprawnych jest nakładana kara finansowa oraz brak zgody na użytkowanie. Jednocześnie rozpoczynane jest postępowanie naprawcze i w zależności od tego, jakie są te uchybienia od przepisów prawa budowlanego, GUNB nakazuje zastosowanie się do obowiązujących przepisów i przeprowadzenie odpowiednich dostosowań.. Ale zawsze zależy to od rodzaju odstępstwa od przepisów..
- 2. Inaczej sytuacja wygląda, jeżeli inwestycja została przeprowadzona tylko na podstawie zgłoszenia, ponieważ tutaj GUNB nie przeprowadza obowiązkowych kontroli. Natomiast po oddaniu do użytku takiego obiektu GUNB może przeprowadzić tzw. kontrole doraźne. Przy tego rodzaju kontroli można wstrzymać użytkowanie, jeżeli istnieje zagrożenie życia lub zdrowia. W tej sytuacji ustawodawca wskazał, że musi to być „rażące naruszenie”, a do takich nie należy brak dostępności lub udogodnień dla osób niepełnosprawnych.

Pan **Krzysztof Kotniewicz** (Polski Związek Głuchych):

- Wskazał, że niewiele jest dostosowań dla osób głuchych. Dziwi to zwłaszcza w infrastrukturze kolejowej, ponieważ udogodnienia w postaci zamieszczania w formie pisemnej na tablicach informacyjnych treści komunikatów głosowych jest rozwiązaniem, które nie niesie za sobą wielkich kosztów.
- Wielu problemów tego typu udałooby się uniknąć, gdyby projekty inwestycji konsultowane były z powiatowymi lub wojewódzkimi społecznymi radami ds. osób niepełnosprawnych. Takie rozwiązanie przyjęto w Bielsku-Białej, gdzie wszystkie inwestycje są konsultowane z powiatową radą ds. osób niepełnosprawnych.
- Nie przewidziano w ustawie Prawo budowlane potrzeb osób niesłyszących w zakresie informacji alarmowej w windach, w których alarm można podnieść tylko za pomocą głosu. Dotyczy to również drzwi w metrze, gdzie obok informacji głosowej o zamykaniu drzwi nie ma informacji świetlnej.

Pani **Bożena Chwalibóg** (Towarzystwo Urbanistów Polskich):

- Należy ostrożnie podchodzić do zagadnienia sankcji za nieprzestrzeganie przepisów o dostępności. Podała przykład Francji, gdzie wprowadzono w 2005 r. bardzo restrykcyjne przepisy, na podstawie których w ciągu 10 lat wszystkie budynki miały zostać dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych. Za niedostosowanie się do przepisów przewidziano bardzo wysokie restrykcje karne i finansowe, a wyznaczony termin wydaje się niemożliwy do dotrzymania, mimo intensyfikacji działań w ostatnim okresie.
- W dyskusji zabrakło najprostszego elementu, czyli spojrzenia na przestrzeń publiczną z perspektywy pieszego. Propozycje zmian do przepisów, planów i strategii związanych z planowaniem przestrzeni o systemie ciągów powszechnej dostępności pieszej (dalej SCPDP):
 - przyjąć definicję SCPDP, jako chodnika wykluczającego przeszkody i utrudnienia dla osób o ograniczeniach motorycznych i sensorycznych,
 - opracować zasady kształtowania powszechnej dostępności dla pieszych oraz skonsultować te wymogi z osobami przeszkolonymi w zakresie zasad kształtowania powszechnej dostępności dla pieszych,
 - wprowadzić wymogi kształcenia w zakresie zasad kształtowania powszechnej dostępności przez izby zawodowe architektów i inżynierów,
 - wprowadzić w zarządach miast stanowiska oficera ds. dostępności pieszej na wzór stanowisk ds. ścieżek rowerowych.

Pan **Tomasz Hupała** (UTK): odnosząc się do wypowiedzi o niepełnym dostosowaniu nowo wyremontowanych dworców w Warszawie w zakresie informowania pasażerów o ruchu pociągów poinformował, że na PKP została w związku z tym nałożona kara przez Prezesa UTK.

Pan **Piotr Todys** (Federacja Kółczkowa):

- Jeżeli wydawanie pieniędzy publicznych podlega rygorowi ustawy o zamówieniach publicznych to powinno również podlegać rygorowi projektowania uniwersalnego.
- Zwrócił również uwagę, że skoro katalog zasad projektowania uniwersalnego znalazł się zarówno w Konwencji, jak i w TSI PRM, to nie powinno być problemu z umieszczaniem tego katalogu w dokumentach o randze ustawy.

Pan **Marek Wysocki**:

- Skrytykował prace inspektorów nadzoru budowlanego. Pan M. Wysocki sam dokonał audytu dostępności ok. 200 obiektów w całym kraju oddanych do użytku po 2004 r., czyli już po rozszerzeniu przepisów Ministra Infrastruktury i wyniki są podobne do wyników kontroli NIK. Aż 93% obiektów nie spełniało wymogów dostępności.

- Przychylił się do wniosku pani B. Chwalibóg, że projektowanie przestrzeni miejskiej należy rozpocząć od przyjęcia perspektywy pieszego. Dodał, że przy inwestycjach miejskich piesze ciągi komunikacyjne powinny mieć pierwszeństwo przed ciągami rowerowymi, transportu miejskiego i prywatnego.
- Zwrócił uwagę, że w Polsce przyjmuje się założenie, iż inwestowanie w uniwersalnie zaprojektowane obiekty jest bardzo drogie, ale Bank Światowy poinformował, że tylko 1% kosztów inwestycji pochłania dostosowanie obiektu do pełnej dostępności już na etapie projektowania.
- Zwrócił również uwagę, że w żadnych przepisach dotyczących ewakuacji budynków w sytuacji zagrożenia nie ma mowy o zasadach ewakuacji osób niepełnosprawnych.

Pani **Małgorzata Kiełducka** (MPIPS - BON):

- Zapytała, czy w procesie prac nad projektem *Kodeksu urbanistyczno-budowlanego* przedstawiciele MliR konsultowali się z ekspertami z zakresu różnych rodzajów niepełnosprawności oraz czy planowane jest wyznaczenie w Kodeksie terminu na dostosowanie obiektów istniejących.
- Zasugerowała, że warto byłoby wyznaczyć taki termin, nawet odległy, ale realny, by nie popełnić błędu Francji, gdzie w 2005 r. określony został dziesięcioletni okres na dostosowanie środowiska zabudowanego i transportu, który okazał się nierealny. Jednak przyniosło to już pewien pozytywny rezultat, także w postaci ustalenia zakresu i harmonogramu prac, które mają być realizowane - w związku z nałożonym obowiązkiem - także po 2015 roku.

Pan **Jarosław Kapłon** (MliR): Podstawowy projekt *Kodeksu* jest już przygotowany przez niezależną od MliR Komisję Kodyfikacyjną. Obecnie można do niego zgłaszać uwagi, do czego bardzo namawia.

Pani **Alina Wojtowicz-Pomierna** podsumowała dyskusję

- 1) Wyraziła nadzieję, że możliwe będzie uwzględnienie zgłoszonych postulatów w dalszych pracach nad *Kodeksem* oraz że to spotkanie umożliwi nawiązanie bezpośrednich kontaktów między przedstawicielami MliR i organizacji pozarządowych występujących w interesach osób niepełnosprawnych
- 2) Podkreśliła znaczenie konsultacji wszelkiego rodzaju zmian ze środowiskami osób niepełnosprawnych już na etapie projektowania, ponieważ może to zasadniczo zmienić i poprawić jakość efektów końcowych przepisów czy inwestycji.

- 3) Postawiła tezę, że kary za nieprzestrzeganie przepisów *Prawa budowlanego* są za niskie, więc może w tym tkwi przyczyna naruszania i omijania przepisów.
- 4) Poinformowała, że następne spotkanie Zespołu będzie poświęcone m.in. dostępności technologii informacyjno-komunikacyjnych . Poinformowała również przedstawicieli MliR, że Zespół będzie zainteresowany uzyskaniem od MliR informacji o możliwościach, jakie dla wdrażania zapisów Konwencji stawia przed nami nowa perspektywa finansowa UE.

Protokołowała:

Przewodniczący Zespołu

Małgorzata Janicka (MPiPS-BON)