

# Przestrzeń publiczna osoby niepełnosprawnej

## 1. Pojęcie przestrzeni publicznej – uwagi ogólne

Przestrzeń publiczna odgrywa podstawową rolę w zagwarantowaniu jednostce odpowiedniej jakości życia, dlatego też zapewnienie możliwości samodzielnego zaspokajania własnych potrzeb powinno być jednym z najważniejszych zadań władz publicznych. Spostrzeżenie to dotyczy nie tylko osób pełnosprawnych, ale także niepełnosprawnych, które na ogół zmagają się z różnymi ograniczeniami. Niepełnosprawność stanowi z całą pewnością barierę związaną z występowaniem trudności o charakterze urbanistycznym, komunikacyjnym czy technicznym. Z tego powodu podstawowe znaczenie ma budowanie przyjaznej i dostępnej przestrzeni publicznej miasta. Dopiero przy pełnej aktywności osób niepełnosprawnych możliwa jest ich integracja z osobami pełnosprawnymi, co stanowi niezbędny element budowania społeczeństwa lokalnego.

Zwraca uwagę także potrzeba przystosowania przestrzeni miast na potrzeby osób niepełnosprawnych. Warto również podkreślić, że największym problemem związanym z niepełnosprawnością nie są indywidualne ograniczenia, ale słabe zorganizowanie społeczne, które z kolei powoduje powstanie barier fizycznych, społecznych, prawnych i ekonomicznych<sup>1</sup>. „«Projektowanie dla wszystkich», to nie utrudnienie, lecz wyzwanie. Jest strategią

---

<sup>1</sup> M. Misiewicz, *Miasto przyjazne niepełnosprawnym?*, „Niepełnosprawność – zagadnienia, problemy rozwiązania” 2014, nr 1 (11), s. 81.

i filozofią, której celem jest zapewnienie wszystkim ludziom równych szans w ramach nowoczesnego społeczeństwa”<sup>2</sup>. Należy zatem, oprócz pomocy nastawionej na adaptację jednostki, zadbać o przekształcenie społecznej przestrzeni życiowej tak, aby była ona dostosowana do potrzeb wszystkich członków zbiorowości. Czy osoby niepełnosprawne mogą w pełni korzystać ze swoich praw do rekreacji, kultury czy nauki? Czy zatem przestrzenie miast publicznych w Polsce umożliwiają kształtowanie otoczenia przyjaznego osobom niepełnosprawnym?

Pojęcie „przestrzeni publicznej” jest różnie definiowane. Najczęściej przyjmuje się, że są to wszelkie miejsca dostępne powszechnie i nieodpłatnie<sup>3</sup>. Należy zauważyć, że nie zawsze „przestrzeń publiczna” oznacza miejsce publicznie dostępne, co jest związane z postępującą w Polsce prywatyzacją, przejawiającą się z jednej strony tworzeniem zamkniętych osiedli, prywatnych parkingów, ogrodzonych parków i ogrodów, zawłaszczaniem miejsc publicznych wskutek umieszczania reklam zewnętrznych, a z drugiej strony prywatyzacją sfery publicznej<sup>4</sup>. W pojęciu „przestrzeni publicznej” zwraca uwagę jej aspekt materialny i społeczny. Pierwszy z nich oznacza warunek otwartości i dostępności dla wszystkich, jeśli tylko chcą z niej korzystać. Poza tym dotyczy on także „autentyczności”, co oznacza, że przestrzeń publiczna powinna odpowiadać na społeczne oczekiwania i upodobania, być zgodna z „aksjologią społeczności miejskiej”. W aspekcie społecznym

<sup>2</sup> M. Wysocki, *Dostępna przestrzeń publiczna. Samorząd równych szans*, Fundacja Instytutu Rozwoju Regionalnego, Kraków 2009, s. 6, [http://www.firr.org.pl/uploads/PUB/Dostepna\\_przestrzen\\_publiczna.pdf](http://www.firr.org.pl/uploads/PUB/Dostepna_przestrzen_publiczna.pdf), s. 8 [dostęp 01.12.2015 r.].

<sup>3</sup> T. Gwarecki, *Wybrane zadania zarządcy drogi w kształtowaniu i ochronie przestrzeni publicznej*, [w:] J. Zimmermann (red.), *Przestrzeń w prawie administracyjnym: III Krakowsko-Wrocławskie Spotkanie Naukowe Administratywistów*, Lex a Wolters Kluwer business, Warszawa 2013, s. 289.

<sup>4</sup> J. Blicharz, *Prywatyzacja przestrzeni publicznej a wolność zgromadzeń*, [w:] J. Zimmermann (red.), *op. cit.*, Warszawa 2013, s. 264.

zaś ma być postrzegana, wyróżniana i naznaczana jako publiczna przez tych, którzy z niej korzystają<sup>5</sup>.

Kontynuując ten wątek, trzeba jeszcze wskazać na rozumienie obszaru przestrzeni publicznej w ustawie z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym<sup>6</sup>. W świetle art. 2 ww. ustawy jest to „[...] obszar o szczególnym znaczeniu dla zaspokojenia potrzeb mieszkańców, poprawy jakości ich życia i sprzyjający nawiązywaniu kontaktów społecznych ze względu na jego położenie oraz cechy funkcjonalno-przestrzenne, określony w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy”<sup>7</sup>.

## 2. Znaczenie przestrzeni publicznej dla osoby niepełnosprawnej

Pojęcie przestrzeni publicznej pełni istotne znaczenie w kontekście sytuacji prawnej osób niepełnosprawnych. Na tym tle warto zasygnalizować zmianę, jaka nastąpiła wraz z wejściem Polski do Unii Europejskiej<sup>7</sup>. Niewątpli-

---

<sup>5</sup> K. Frysztański, *Między przestrzenią i publicznością miejską*, [w:] B. Jałowiecki, A. Majer, M. S. Szczepański (red.), *Przemiany miasta: wokół socjologii Aleksandra Wallisa*, Scholar, Warszawa 2005, s. 151–158.

<sup>6</sup> T.j. z 2015 r., poz. 199 ze zm.

<sup>7</sup> Warto zwrócić uwagę na inicjatywę Komitetu Ministrów Rady Europy z dnia 5 kwietnia 2006 r. Chodzi o Plan Działań Rady Europy utworzony, aby promować prawa i pełne uczestnictwo osób niepełnosprawnych w społeczeństwie. Jego celem było podnoszenie jakości życia osób niepełnosprawnych w Europie w latach 2006–2015. W ramach tego projektu przyjęto, że środowisko powinno być przyjazne, wolne od barier i dostępne dla osób niepełnosprawnych. Dostępność środowiska nie powinna być zróżnicowana ze względu na rodzaj niepełnosprawności. Opisany Plan Działań zaleca unikanie tworzenia nowych barier w wyniku projektowania, aby ułatwić określonej grupie niepełnosprawnych korzystanie ze środowiska fizycznego. W ślad za przyjętym dokumentem wiele miast europejskich rozpoczęło wdrażanie zaleceń z niego wynikających. Przykładami takich miast są Londyn i Sztokholm. Także inne miasta uchwalają budżety na likwidację barier architektonicznych i realizację projektów mających na celu poprawę dostępności przestrzeni dla osób niepełnosprawnych, <http://www.pfon.org/dokumenty-i-publicacje/dokumenty-miedzynarodowe/141-plan-dzialan-rady-europy-w-celu-promocji-praw-osob-niepelnosprawnych> [dostęp 10.12.2015 r.].

pliwie akcesja Polski w 2004 r. dała władzom publicznym w Polsce impuls do wdrażania wielu rozwiązań unijnych, także tych związanych z likwidacją barier architektonicznych<sup>8</sup>. Z tego powodu należy wspomnieć choćby o Traktacie amsterdamskim, w którym zobowiązano państwa do przeciwdziałania dyskryminacji<sup>9</sup>. Z innych działań warto podkreślić ustanowienie w 1996 r. „Strategii wyrównywania szans dla osób niepełnosprawnych” oraz ustalenie 2013 rokiem osób niepełnosprawnych. W podejmowanych analizach podkreśla się art. 26 Karty Praw Podstawowych Unii Europejskiej<sup>10</sup> stanowiący, iż „Unia uznaje i szanuje prawo osób niepełnosprawnych do korzystania ze środków mających zapewnić im niezależność, integrację społeczną i zawodową oraz udział w życiu społeczności”. Oczywiście jest, że zagwarantowanie tych wartości będzie niejednokrotnie związane z likwidacją barier architektonicznych. W projektowaniu przestrzeni publicznej niezwykle ważna jest zasada pełnej dostępności bez względu na rodzaj niepełnosprawności oraz ograniczenia ruchowe lub te związane z percepcją<sup>11</sup>. Należy także pamiętać o funduszach pochodzących z Unii Europejskiej, które mogą być wykorzystywane na rozmaite inwestycje nastawione na likwidację barier architektonicznych. Likwidacja tych barier pełni bowiem podstawowe znaczenie. Dają temu wyraz przepisy prawne nie tylko unijne, ale także te, ustanowione przez Parlament Rzeczypospolitej Polskiej.

---

<sup>8</sup> S. Trociuk (red.), *Zasada równego traktowania. Prawo i praktyka Dostępność infrastruktury publicznej dla osób z niepełnosprawnością, Analiza i zalecenia*, Biuletyn Rzecznika Praw Obywatelskich, Warszawa 2011, s. 8, [https://www.rpo.gov.pl/sites/default/files/Biuletyn\\_Rzecznika\\_Praw\\_Obywatelskich\\_2011\\_nr\\_%205\\_0.pdf](https://www.rpo.gov.pl/sites/default/files/Biuletyn_Rzecznika_Praw_Obywatelskich_2011_nr_%205_0.pdf). [dostęp 01.12.2015 r.].

<sup>9</sup> Art. 6 a Traktatu amsterdamskiego zmieniający Traktat o Unii Europejskiej, Traktaty ustanawiające Wspólnoty Europejskie i niektóre związane z nimi akty, s. 21, [http://oide.sejm.gov.pl/oide/images/files/dokumenty/traktaty/Traktat\\_amsterdamski\\_PL\\_1.pdf](http://oide.sejm.gov.pl/oide/images/files/dokumenty/traktaty/Traktat_amsterdamski_PL_1.pdf) [dostęp 01.12.2015 r.].

<sup>10</sup> D.U. UE C 83/99, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:083:0389:0403:pl:PDF> [dostęp 01.12.2015 r.].

<sup>11</sup> Fundacja Instytutu Rozwoju Regionalnego, *Dostępna przestrzeń publiczna*, s. 5 i n., [http://www.firr.org.pl/uploads/PUB/Dostepna\\_przestrzen\\_publiczna.pdf](http://www.firr.org.pl/uploads/PUB/Dostepna_przestrzen_publiczna.pdf) [dostęp 01.12.2015 r.].

### 3. Dostępność przestrzeni publicznej w świetle regulacji prawnych

Koncentrując uwagę na regulacjach krajowych, należy w pierwszej kolejności wspomnieć o art. 9 ustawy z dnia 27 sierpnia 1997 r. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych<sup>12</sup>, który wskazuje, że jednym z działań podejmowanych na rzecz rehabilitacji społecznej osób niepełnosprawnych jest likwidacja barier, w szczególności architektonicznych, urbanistycznych, transportowych, technicznych, w komunikowaniu się i dostępie do informacji. Realizacji tego celu służy przyznanie dofinansowania ze środków Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych na likwidację barier w komunikowaniu się<sup>13</sup>. Także art. 5 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r.<sup>14</sup> prawa budowlanego nakazuje

<sup>12</sup> T.j. Dz. U. z 2011 r. Nr 127, poz. 721 ze zm.

<sup>13</sup> Z wyroku WSA z dnia 15 maja 2015 r. ( III SA/Kr 1370/13) wynika, że „art. 9 ust. 2 pkt 3 w zw. z art. 35 a ust. 1 pkt 7 lit. d ustawy z dnia 27 sierpnia 1997 r. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych (t.j. Dz. U. z 2011 r. Nr 127, poz. 721) oraz § 6 Rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 25 czerwca 2002 r. w sprawie określenia rodzajów zadań powiatu, które mogą być finansowane ze środków Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych (t.j. Dz. U. z 2013 r., poz. 1190) musi wiązać się z konkretnym rodzajem niepełnosprawności powodującym barierę w komunikowaniu się. Pomoc ta nie może prowadzić tylko do podwyższenia standardu życia osoby niepełnosprawnej”. Ze środków Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych na likwidację barier architektonicznych mogą być realizowane zadania nastawione na usuwanie barier w komunikowaniu się i barier technicznych w związku z indywidualnymi potrzebami osób niepełnosprawnych, co jest zawężone określeniem: „jeżeli jest to uzasadnione potrzebami wynikającymi z niepełnosprawności”. Z tego powodu należy zaakcentować, że z samego orzeczenia o niepełnosprawności nie zawsze wynika wprost, że osoba napotyka na bariery w komunikowaniu się, związane z ułomnością fizyczną (ograniczeniami ruchowymi, mową lub słuchem). Nie ma też ustawowego wymogu zamieszczenia w samym orzeczeniu o niepełnosprawności formuły w rodzaju: „stwierdza się /nie stwierdza się bariery w komunikowaniu się”. W związku z tym w postępowaniu, dotyczącym przyznania dofinansowania, którego celem jest likwidacja barier w komunikowaniu się, należy dopuścić jako dowód m.in. zaświadczenia lekarskie, które mogą potwierdzić istnienie takich barier, jak również inne dowody potwierdzające bądź zaprzeczające istnieniu przedmiotowych barier.

<sup>14</sup> T.j. Dz. U. z 2013 r., poz. 1409 ze zm.

zachowanie niezbędnych warunków do korzystania z obiektów użyteczności publicznej i mieszkaniowego budownictwa wielorodzinnego przez osoby niepełnosprawne, w szczególności poruszające się na wózkach inwalidzkich. Odniesienie tych warunków do obiektów użyteczności publicznej oraz budownictwa mieszkaniowego oznacza, że usuwanie przeszkód architektonicznych dla niepełnosprawnych w pozostałych budynkach zależy głównie od uznania inwestora<sup>15</sup>. Warto również zwrócić uwagę na art. 9 ust. 1 pkt 4 tej ustawy, w którym ustawodawca stanowi o niezbędnych warunkach korzystania z obiektów budowlanych przez osoby niepełnosprawne. W świetle tego przepisu nie budzi wątpliwości fakt, że odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych w konkretnym stanie faktycznym nie może ograniczać dostępności osobom niepełnosprawnym. Nie sposób pominąć treści zawartych w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym<sup>16</sup>. Zgodnie z art. 12 ust. 1 pkt 4 cytowanej ustawy przy opracowywaniu planu transportowego należy uwzględnić zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej w zakresie usług przewozowych. Dla uzupełnienia dotychczasowych rozważań należy zaakcentować także art. 14 ust. 2 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe<sup>17</sup>. W świetle tego przepisu przewoźnik jest zobowiązany do podejmowania działań mających na celu ułatwienie korzystania ze środków transportowych, punktów odprawy, przystanków i peronów osobom niepełnosprawnym, w tym również poruszającym się na wózkach inwalidzkich.

Przytoczone wyżej uregulowania są zaledwie przykładowymi unormowaniami problematyki osób niepełnosprawnych na szczeblu ustawowym. Szczegółowe warunki w zakresie dostosowania przestrzeni do możliwości osób niepełnosprawnych określa Rozporządzenie Ministra Infrastruktury

<sup>15</sup> W. Piątek, *Komentarz do art. 5 ustawy Prawo Budowlane. Uwaga nr 5*, [w:] A. Gliniecki (red.), *Prawo budowlane. Komentarz*, Lexis Nexis, Warszawa 2012, s. 65.

<sup>16</sup> Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 ze zm.

<sup>17</sup> T.j. Dz. U. z 2015 r., poz. 915.

z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie<sup>18</sup>. Z tego powodu warto wskazać kilka najistotniejszych regulacji. W pierwszej kolejności zwraca uwagę § 16 ust. 1 ww. rozporządzenia. Wynika z niego, iż co najmniej jedno wejście do budynku mieszkalnego wielorodzinnego, zamieszkania zbiorowego i użyteczności publicznej powinno być dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych. Z kolei § 18 i § 20 rozporządzenia reguluje obowiązek przeznaczenia miejsc postojowych, do którego korzystania będą uprawnione jedynie osoby niepełnosprawne. Według wskazań zawartych w § 21 szerokość tego stanowiska powinna wynosić co najmniej 3,6 m, a długość przynajmniej 5 m. W przypadku usytuowania tego stanowiska wzdłuż jezdni jego długość powinna być równa nie mniej niż 6 m, a szerokość 3,6 m, z możliwością ograniczenia tej szerokości do 2,3 m w sytuacji zapewnienia możliwości dojścia lub ciągu pieszo-jezdnego. Nie budzi wątpliwości, że również garaże osób niepełnosprawnych powinny spełniać wymagane prawem warunki. W świetle obowiązujących przepisów wymagana odległość powinna wynosić co najmniej 1,2 m przy jednej ze stron drzwi samochodu. Stanowiska te należy usytuować na poziomie lub na innych kondygnacjach, pod warunkiem zapewnienia do nich swobodnej dostępności np. przez zamontowanie pochylni<sup>19</sup>.

W zakresie właściwego ukształtowania przestrzeni publicznej dla osób niepełnosprawnych podstawowe znaczenie ma wyposażenie budynków w dźwigi osobowe. Stanowi o tym § 54 ust. 1 omawianego rozporządzenia, który wskazuje, że średniowysokie i wysokie budynki użyteczności publicznej, mieszkalnej oraz zamieszkania zbiorowego, z wyłączeniem budynku koszarowego, powinny być wyposażone w dźwigi osobowe. Uwaga ta dotyczy także budynku, w którym co najmniej jedna kondygnacja z pomieszcze-

---

<sup>18</sup> Dz. U z 2002 r. Nr 75, poz. 690 ze zm.

<sup>19</sup> B. Nowak, *Niepełnosprawni, wymagania techniczno-budowlane*, Państwowa Inspekcja Pracy, Główny Inspektorat Pracy, Warszawa 2003, s. 4–5, <http://niepelnosprawni.lublin.pl/wp-content/uploads/2011/06/NIEPE%C5%81NOSPRAWNI-wymagania-techniczno-budowlane.pdf>, [dostęp 1.12. 2015 r.].

niami przeznaczonymi na pobyt więcej niż 50 osób ma wysokość nie mniejszą niż 12 m. Parametry techniczne dźwigów osobowych należy dostosować do wymiarów budynków. Co więcej, budynki użyteczności publicznej, nie stwarzające warunków do poruszania się osobie niepełnosprawnej przy pomocy dźwigów osobowych, muszą zbyć wyposażone w urządzenia techniczne, ułatwiające swobodne przemieszczanie się. Zgodnie z § 193 ust. 2 rozporządzenia co najmniej jeden z dźwigów służących komunikacji ogólnej w budynku z pomieszczeniami przeznaczonymi na pobyt ludzi, a także w każdej wydzielonej w pionie, odrębnej części (segmentie) takiego budynku, powinien być przystosowany do przewozu mebli, chorych na noszach i osób niepełnosprawnych. Tzw. przestrzeń manewrowa przed windą rozumiana jako odległość pomiędzy drzwiami przystankowymi dźwigu osobowego a przeciwległą ścianą lub inną przegrodą nie może być mniejsza niż 1,6 m, o czym stanowi z kolei § 195 rozporządzenia.

Warto również wspomnieć o wymogach, które powinny spełniać schody i pochylnie. W tym kontekście szczególnej uwagi wymaga § 71 ust. 1 rozporządzenia ustalający, że pochylnie przeznaczone dla osób niepełnosprawnych powinny liczyć szerokość płaszczyzny ruchu 1,2 m, krawężniki przynajmniej 0,07 m, natomiast obustronne poręcze odpowiadać warunkom określonym w § 298, przy czym odstęp między nimi powinien wynosić od 1 m do 1,1 m. Wymaga zaakcentowania także § 71 ust. 2 omawianego aktu prawnego. Zgodnie z tym przepisem długość poziomej płaszczyzny ruchu na początku i na końcu pochylni ma wynosić nie mniej niż 1,5 m. Pewne wytyczne określa rozporządzenie także w stosunku do pomieszczeń higieniczno-sanitarnych. Natomiast przestrzeń manewrowa, zgodnie z § 71 ust. 3 rozporządzenia, na spoczniku związanym z pochylnią przed wejściem do budynku powinna zapewnić osobom poruszającym się na wózkach inwalidzkich możliwość manewrowania.

Odpowiednie wymogi powinny spełniać również pomieszczenia higieniczno-sanitarne. Na podstawie § 86 ust. 1 rozporządzenia należy zaznaczyć,



że konieczne jest, by w budynku na kondygnacjach dostępnych dla osób niepełnosprawnych przynajmniej jedno z tych pomieszczeń było odpowiednio przystosowane. Z tego względu wymiary przestrzeni manewrowej nie mogą być mniejsze niż 1,5 x 1,5 m. W pomieszczeniach higieniczno-sanitarnych i na trasie dojazdu do drzwi nie powinno się instalować progów. Nie można pominąć wyposażenia omawianego pomieszczenia w przynajmniej jedną, odpowiednio dostosowaną miskę ustępową i umywalkę oraz natrysk, jeśli przeznaczenie budynku przewiduje takie urządzenia. Ostatni z wymogów stawianych w przywołanym przepisie dotyczy instalowania uchwytów ułatwiających korzystanie z urządzeń higieniczno-sanitarnych.

Zamieszczone wyżej analizy aktów prawnych należy przenieść na grunt praktyki. W tym miejscu nie sposób nie zauważyć pewnych sprzeczności związanych z realizacją zadań mających na celu ułatwienie poruszania się wszystkim osobom borykającym się z niepełnosprawnością. Doskonałym przykładem likwidacji barier dla jednej grupy, a tworzenia utrudnień dla drugiej jest obniżanie krawężników na całej szerokości przejścia dla pieszych. Obniżanie krawężników w celu ułatwienia poruszania się osobom będącym na wózkach inwalidzkich naraża osoby z dysfunkcjami wzroku na niekontrolowane wejście na jezdnie<sup>20</sup>. Z tego względu rozwiązania powodujące jakiegokolwiek trudności dla jednej z grup osób niepełnosprawnych powinny być eliminowane.

#### **4. Działania podejmowane na rzecz likwidacji barier dla osób niepełnosprawnych w przestrzeni publicznej miast**

Analizując działania podejmowane na rzecz likwidacji barier architektonicznych, należy dostrzec znaczną aktywność władz lokalnych. Zwracają uwagę na przykład inicjatywy realizowane w Warszawie, które sprawiają, że jest ona jednym z miast najbardziej przyjaznych osobie niepełnosprawnej.

---

<sup>20</sup> [http://www.firr.org.pl/uploads/PUB/Dostepna\\_przestrzen\\_publiczna.pdf](http://www.firr.org.pl/uploads/PUB/Dostepna_przestrzen_publiczna.pdf), s. 9–10 [dostęp 01.12.2015 r.].

W ramach programu „Warszawa bez barier”, realizowanego w latach 2013–2014, przeprowadzono szereg inwestycji mających na celu systematyczną wymianę taboru autobusowego na niskopodłogowy oraz cykl szkoleń dla pracowników urzędów samorządowych w zakresie dostępności miasta dla osób niepełnosprawnych<sup>21</sup>. Od 2008 r. realizowane są usługi specjalistycznego przewozu osób niepełnosprawnych „od drzwi do drzwi”, tzn. spod zgłoszonego adresu do miejsca docelowego. W 2014 r. z tej formy pomocy skorzystało ponad tysiąc osób niepełnosprawnych. Usługi świadczone są zarówno na terenie miasta, jak i 20 km od jego granic w przypadku przewozu na leczenie lub rehabilitację. W każdym przypadku pobierana jest zryczałtowana opłata w wysokości 15 zł<sup>22</sup>. W ostatnim okresie realizowano również szereg programów, np. projekt MOBIDAT mający na celu dostosowanie budynków użyteczności publicznej do potrzeb osób niepełnosprawnych<sup>23</sup>.

Kontynuując rozpoczęty wątek, warto także zwrócić uwagę na działania zmierzające do likwidacji barier architektonicznych realizowane we Wrocławiu. Miasto z całą pewnością należy do jednych z wyróżniających się pod względem dostępności dla osób niepełnosprawnych, o czym świadczy choćby fakt nagrodzenia Wrocławia w VII edycji konkursu Samorząd Równych Szans za projekt „Wrocław bez barier 2015”. Plebiscyt ten został zorganizowany przez Fundację Instytutu Rozwoju Regionalnego pod honorowym patronatem Pełnomocnika Rządu ds. Osób Niepełnosprawnych, Ministerstwa Administracji i Cyfryzacji, a także Ministra Edukacji Narodowej<sup>24</sup>. Warto

---

<sup>21</sup> Informacja uzyskana z artykułu *Warszawa – miastem bez barier. Innowacyjny projekt władz miasta*, [http://www.niepelnosprawni.pl/ledge/x/11716?print\\_doc\\_id=8969](http://www.niepelnosprawni.pl/ledge/x/11716?print_doc_id=8969) [dostęp 01.12.2015 r.].

<sup>22</sup> Informacja uzyskana z artykułu *Miejski transport dla niepełnosprawnych*, <http://www.um.warszawa.pl/aktualnosci/miejski-transport-dla-niepelnosprawnych> [dostęp 01.12.2015 r.].

<sup>23</sup> Przedsięwzięcie realizowała Fundacja Pomocy Matematykom i Informatykom Niepełnosprawnym Ruchowo oraz Fundacja Na Rzecz Transportowych Usług Specjalistycznych. Informację uzyskano ze strony internetowej miasta Warszawa, <http://www.um.warszawa.pl/node/13197> [dostęp 01.12.2015 r.].

<sup>24</sup> Artykuł *Wrocław nagrodzony w konkursie Samorząd Równych Szans* opublikowany na oficjalnym portalu internetowym Wrocławia, <http://www.wroclaw.pl/wroclaw-nagro>

podkreślić, iż w ramach projektu „Wrocław bez barier” (wdrażającego idee i kierunki działań w celu stworzenia przestrzeni przyjaznej niepełnosprawnym) nagradzane są przedsięwzięcia odpowiadające potrzebom osób niepełnosprawnych. W 2013 r. nagrodzonym obiektem był wrocławski stadion<sup>25</sup>. Tego typu projekty dowodzą, że miasto tworzy szereg budynków i instytucji, których rozwiązania przestrzenne mają sprzyjać osobom niepełnosprawnym. Można zauważyć również poprawę w zakresie transportu publicznego. Z opublikowanych danych wynika, że 74 składy tramwajowe i 296 autobusów niskopodłogowych lub częściowo niskopodłogowych jest przystosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych. Przytoczone informacje pokazują postęp, jaki uczyniono w ciągu ostatnich 10 lat – w pierwszych latach XXI w. nie było w ogóle tramwajów tego typu, a autobusów zaledwie 128. Działania te są prowadzone w ramach kampanii „Wrocław dla wszystkich”, organizowanej przez MPK Wrocław wspólnie z Dolnośląskim Forum Integracyjnym i urzędem miejskim, której zadaniem jest poprawa sytuacji komunikacyjnej osób niepełnosprawnych, co w konsekwencji ma je zachęcić do korzystania z transportu publicznego<sup>26</sup>. Z realizowanych przedsięwzięć należy zaakcentować wydawanie przez miasto bezpłatnego informatora dla osób niepełnosprawnych dotyczącego przysługujących im dofinansowań, świadczeń oraz uprawnień<sup>27</sup>.

Nie sposób nie zauważyć starań władz Wrocławia w zakresie podejmowania działań na rzecz osób niepełnosprawnych. W 2012 r. zaczęła funkcjonować przy Urzędzie Miasta Wrocławia, powołana zarządzeniem nr 3861/12 Prezydenta Miasta Wrocławia z dnia 24.02.2012 r., Rada do spraw Osób Nie-

---

dzony-w-konkursie-samorzad-rownych-szans [dostęp 01.12.2015 r.].

<sup>25</sup> Artykuł *Kolejne certyfikaty Wrocław bez barier* opublikowany na oficjalnym portalu internetowym Wrocławia, <http://www.wroclaw.pl/kolejne-certyfikaty-wroclaw-bez-barier> [dostęp 01.12.2015 r.].

<sup>26</sup> Artykuł *Komunikacja dla wszystkich* opublikowany na oficjalnym portalu internetowym Wrocławia, <http://www.wroclaw.pl/komunikacja-dla-niepelnosprawnych> [dostęp 01.12.2015 r.].

<sup>27</sup> Wrocławski Informator dla osób niepełnosprawnych publikowany przez Fundację „Promyk Słońca”, Wrocław 2014, [https://www.promykslonca.pl/images/stories/wydawnictwa/Inf\\_dla\\_os\\_niepelnospr\\_calosc\\_pdfmaly.pdf](https://www.promykslonca.pl/images/stories/wydawnictwa/Inf_dla_os_niepelnospr_calosc_pdfmaly.pdf) [dostęp 01.12.2015 r.].

pełnosprawnych. Zadania tej Rady są ukierunkowane w szczególności na: inspirowanie przedsięwzięć zmierzających do integracji zawodowej i społecznej osób niepełnosprawnych, opiniowanie projektów uchwał i programów pod kątem ich pomocy osobom niepełnosprawnych, ocenianie realizacji powiatowych programów działań na rzecz osób niepełnosprawnych czy współpracę z organizacjami osób niepełnosprawnych<sup>28</sup>. Członkowie Rady są wybierani na 4-letnią kadencję, a z posiedzeń rady sporządza się protokoły, będące podstawą do podejmowania działań na rzecz osób niepełnosprawnych.

Na terenie Wrocławia (ale także i innych miast) zostały również podjęte działania (w szczególności przez zarządców parkingów i dróg wewnętrznych) mające na celu tworzenie coraz większej liczby miejsc parkingowych dla osób niepełnosprawnych. Wspomniane miejsca parkingowe można spotkać nie tylko na terenach galerii handlowych czy w okolicach różnego rodzaju instytucji, ale także pojawiają się one na osiedlach mieszkalnych czy drogach wewnętrznych, niepublicznych.

W ramach uwag poświęconych Wrocławowi warto zwrócić uwagę na niezwykle urokliwy symbol otwartości Wrocławia na potrzeby osób borykających się z niepełnosprawnością. Chodzi o trzy krasnoludki umieszczone na Rynku obok Ratusza: głuchy, niewidomy i na wózku inwalidzkim. Szczególną uwagę zwraca ten ostatni krasnoludek szybko poruszający się na wózku. W postaci tej trudno nie dopatrzeć się symbolicznego znaczenia. Pokazuje ona, że determinacja i podejmowanie stopniowych działań może w istocie poprawić jakość życia osób niepełnosprawnych.

Trzeba również wspomnieć o staraniach podejmowanych przez władze miasta Poznania w zakresie dostosowania przestrzeni miasta do potrzeb osób niepełnosprawnych. Interesujące badania przeprowadzono w Poznaniu w 2010 r.<sup>29</sup> W skład analizowanej grupy wchodziło czterdzieści osób, tj.

---

<sup>28</sup> Informacja opublikowana na oficjalnym portalu internetowym Wrocławia, <http://www.wroclaw.pl/sklad-rady> [dostęp 01.12.2015 r.].

<sup>29</sup> Opracowanie zawiera wyniki badań przeprowadzonych przez Portal Informacyjny Osób Niepełnosprawnych we współpracy z Urzędem Miasta Poznań: *Osoby niepełnosprawnej*

dwadzieścia kobiet i tyle samo mężczyzn. Zdecydowana większość respondentów miała problemy z poruszaniem. 26 osób korzystało z wózka inwalidzkiego. Badanych pytano o rodzaje wykorzystywanych środków transportu na terenie Poznania. Z danych opublikowanych przez przeprowadzających badanie wynika, iż najlepiej ocenianym środkiem transportu jest autobus, z którego korzysta 75% badanych. Według osób niepełnosprawnych dobrze dostosowane środki transportu to autobusy i taksówki. W odniesieniu do pierwszych z nich podkreślano zmiany, jakie nastąpiły w wyniku zakupu autobusów komunikacji miejskiej niskopodłogowych lub częściowo niskopodłogowych. Pewne zastrzeżenia zgłaszano w stosunku do tramwajów, ponieważ ten środek transportu został oceniony jako raczej dobry oraz raczej zły przez porównywalną liczbę osób. Najczęściej proponowaną zmianą było wprowadzenie wyłącznie niskopodłogowego taboru. Prowadzone działania zwróciły także uwagę na potrzebę dostosowania środków komunikacji miejskiej, przystanków, a także rozkładów jazdy do potrzeb osób niepełnosprawnych, konieczność organizowania usług przewozów osobowych w formie taksówek na telefon, usługi „od drzwi do drzwi” oraz usług przewozowych dzieci niepełnosprawnych do placówek oświatowych. Na obszarze miasta systematycznie prowadzone są prace o charakterze modernizacyjno-naprawczym, a także działania służące budowie nowych ciągów komunikacyjnych w celu poprawy bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych<sup>30</sup>. Na koniec warto zaakcentować, że Poznań dnia 3 grudnia 2013 r. otrzymał w Brukseli trzecią nagrodę w konkursie Access City Award. Polskie miasto zdobyło III miejsce w konkursie zaraz za Gothenburgiem i Grenoble, co zawdzięcza m.in. działaniom na rzecz dostosowania transportu publicznego na potrzeby osób niepełnosprawnych<sup>31</sup>.

---

w przestrzeni publicznej Poznania – trudności, możliwości, prognozy, [www.poznan.pl](http://www.poznan.pl) [dostęp 01.12.2015 r.].

<sup>30</sup> *Ibidem*, s. 4 i n.

<sup>31</sup> Informacja zaczerpnięta ze strony internetowej miasta Poznania, <http://www.poznan.pl/mim/hc/nagrody-i-wyroznienia,p,1847,23614,26970.html> [dostęp 01.12.2015 r.].

## 5. Wnioski

Choć od kilku lat jest widoczne zwiększenie działań na rzecz likwidacji barier architektonicznych, to, jak pokazują badania i działanie instytucji publicznych, w Polsce wciąż w niewystarczającym stopniu uwzględniane są potrzeby osób niepełnosprawnych. Warto podkreślić, że jakość przestrzeni publicznej zależy nie tylko od działań organów administracji publicznej, ale także od świadomości społecznej oraz samych użytkowników przestrzeni publicznej<sup>32</sup>. Jakość przestrzeni jest kształtowana przez wiele czynników, takich choćby jak sposób zagospodarowania, rodzaj zastosowanych urządzeń, obiekty małej infrastruktury itp.<sup>33</sup> Przestrzeń publiczna powinna być projektowana dla wszystkich, a więc zarówno dla osób pełnosprawnych, jak i niepełnosprawnych, w tym słabo widzących, niewidzących czy osób poruszających się na wózkach inwalidzkich<sup>34</sup>. Nie budzi bowiem wątpliwości, że „Dobry projekt dla osób niepełnosprawnych jest dobrym projektem dla wszystkich”<sup>35</sup>.

## Literatura

- Blicharz J, *Prywatyzacja przestrzeni publicznej a wolność zgromadzeń*, [w:] J. Zimmermann (red.), *Przestrzeń w prawie administracyjnym: III Krakowsko-Wrocławskie Spotkanie Naukowe Administratywistów*, Lex a Wolters Kluwer business, Warszawa 2013.
- Frysztacki K, *Między przestrzenią i publicznością miejską*, [w:] B. Jałowiecki, A. Majer, M. S. Szczepański (red.), *Przemiany miasta: wokół socjologii Aleksandra Wallisa*, Scholar, Warszawa 2005.
- Gwarecki T., *Wybrane zadania zarządcy drogi w kształtowaniu i ochronie przestrzeni publicznej*, [w:] J. Zimmermann (red.), *Przestrzeń w prawie administracyj-*

<sup>32</sup> [http://www.firr.org.pl/uploads/PUB/Dostepna\\_przestrzen\\_publiczna.pdf](http://www.firr.org.pl/uploads/PUB/Dostepna_przestrzen_publiczna.pdf), s. 5–6 [dostęp 01.12.2015 r.].

<sup>33</sup> *Ibidem*, s. 9.

<sup>34</sup> *Ibidem*, s. 25–26.

<sup>35</sup> <http://www.niepelnospawni.gov.pl/dostepnosc-projektowanie-uniwer/> [dostęp 01.12.2015 r.].

- nym: *III Krakowsko-Wrocławskie Spotkanie Naukowe Administratywistów*, Lex a Wolters Kluwer business, Warszawa 2013.
- Misiewicz M., *Miasto przyjazne niepełnosprawnym?*, „Niepełnosprawność – zagadnienia, problemy rozwiązania” 2014, nr 1.
- Nowak B., *Niepełnosprawni, wymagania techniczno-budowlane*, Państwowa Inspekcja Pracy, Główny Inspektorat Pracy, Warszawa 2003, <http://niepelnosprawni.lublin.pl/wp-content/uploads/2011/06/NIEPE%C5%81NOSPRAWNI-wymagania-techniczno-budowlane.pdf>.
- Piątek W., *Komentarz do art. 5 ustawy Prawo Budowlane. Uwaga nr 5*, [w:] A. Glińiecki (red.), *Prawo budowlane. Komentarz*, LexisNexis, Warszawa 2012.
- Trociuk S. (red.), *Zasada równego traktowania. Prawo i praktyka Dostępność infrastruktury publicznej dla osób z niepełnosprawnościami. Analiza i zalecenia*, Biuletyn Rzecznika Praw Obywatelskich, Warszawa 2011.
- Wysocki M., *Dostępna przestrzeń publiczna. Samorząd równych szans*, Fundacja Instytut Rozwoju Regionalnego, Kraków 2009, [http://www.firr.org.pl/uploads/PUB/Dostepna\\_przestrzen\\_publiczna.pdf](http://www.firr.org.pl/uploads/PUB/Dostepna_przestrzen_publiczna.pdf).

