



MINISTER  
Rodziny i Polityki Społecznej

Warszawa /elektroniczny znacznik  
czasu/

BON-V.070.48.2021.AJ

**Pan**  
**Stanisław Trociuk**  
Zastępca Rzecznika Praw  
Obywatelskich

*Szanowny Panie Rzeczniku,*

odpowiadając na Pana pismo XI.815.34.2018.MW z dnia 15 czerwca br. w sprawie m.in. dostępności środków transportu dla osób poruszających się na wózkach, pragnę podziękować za przekazane informacje i stanowiska Biura Rzecznika Praw Obywatelskich.

Przede wszystkim chciałbym zaznaczyć, że temat dostępności środków transportu i infrastruktury transportowej oraz mobilności i dostępności infrastruktury jest aktywnie podejmowany przez Biuro Pełnomocnika Rządu do Spraw Osób Niepełnosprawnych. Dostępność architektoniczna, informacyjna oraz komunikacyjna jest niezbędna dla zapewniania możliwości funkcjonowania osób z różnego rodzaju niepełnosprawności w życiu prywatnym, społecznym i zawodowym.

W ramach działań podejmowanych przez Biuro Pełnomocnika Rządu do Spraw Osób Niepełnosprawnych w powyższych obszarach pragnę przede wszystkim wskazać na przyjętą w ostatnim czasie Strategię na rzecz Osób z Niepełnosprawnościami 2021-2030<sup>1</sup> oraz na prace międzyresortowego Zespołu ds. wykonywania postanowień Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych<sup>2</sup>, w ramach którego w ostatnim czasie podejmowane były tematy dostępności infrastrukturalnej, a także transportu i mobilności osób z niepełnosprawnościami<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> <sup>1</sup> Przyjęta przez Radę Ministrów 16 lutego 2021 roku. Dnia 25.02.2021 r. w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej "Monitor Polski" pod pozycją 218 została opublikowana „Uchwała nr 27 Rady Ministrów z dnia 16 lutego 2021 r. w sprawie przyjęcia dokumentu Strategia na rzecz Osób z Niepełnosprawnościami 2021–2030” – dokument strategiczny przygotowany i koordynowany przez Biuro Pełnomocnika Rządu do Spraw Osób Niepełnosprawnych.

<sup>2</sup> Zespół został powołany w 2013 roku jako ciało wspierające Ministra Pracy i Polityki Społecznej w koordynowaniu wdrażania postanowień Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych: <http://www.niepelnosprawni.gov.pl/p,110,zespol-ds-konwencji-o-prawach-osob-niepelnosprawnych>.

<sup>3</sup> 25. posiedzenie z dnia 30 września 2020 poświęcone było tematowi dostępności infrastrukturalnej a 27. posiedzenie z dnia 16 czerwca 2021 r. wsparciu mobilności osób niepełnosprawnych: <http://www.niepelnosprawni.gov.pl/p,111,materialy-z-posiedzen>

Odnosząc się do kwestii zgłaszania przedstawionych przez Pana problemów osób poruszających się na wózkach w korzystaniu ze środków transportu zbiorowego, należy wskazać, że w ostatnim czasie do Biura Pełnomocnika Rządu do Spraw Osób Niepełnosprawnych zgłaszane były tego typu problemy, m.in. właśnie w trakcie posiedzeń ww. Zespołu. Na posiedzeniu Zespołu w dniu 30 września 2020 roku jednym z tematów poruszanych odnośnie dostępności infrastrukturalnej była: „Dostępność pojazdów na dworcach/peronach kolejowych dla osób ze szczególnymi potrzebami”. Do Biura trafiały również bezpośrednio skargi na zmiany w regulaminie spółek kolejowych, które m.in. ograniczyły możliwość przewozu tandemów (z których korzystają osoby niewidome i słabowidzące) czy sprzętu rehabilitacyjnego. W ostatnim miesiącu analizowane był propozycje zmian w regulaminie spółki PKP Intercity S.A. Biuro odniosło się bardzo krytycznie, m.in. do propozycji wprowadzenia zapisów informujących, aby osoby z niepełnosprawnością i o ograniczonej możliwości poruszania się sprawdziły przed planowaną podróżą, czy stacja i peron, z których zamierzają skorzystać podczas swojej podróży, są dostosowane do ich potrzeb i umożliwią im bezpieczne skorzystanie z pociągu. Równocześnie należy zwrócić uwagę, że nadzór nad spółkami kolejowymi wykonywany jest przez ministra właściwego ds. transportu.

Odnosząc się do analizowania kwestii możliwości regulacji pojęcia wózka osoby z niepełnosprawnością narządu ruchu, które mogłoby być wykorzystane na gruncie prawa przewozowego oraz planowanych działań w zakresie zapewnienia dostępności środków transportu dla osób z niepełnosprawnością ruchu poruszających się na wózkach elektrycznych i przekraczających wymiary rozmiarowe, pragnę przekazać, że w ramach swoich działań Biuro Pełnomocnika Rządu do Spraw Osób Niepełnosprawnych nie prowadzi prac w powyższych obszarach. Dziękując za ich wskazanie chciałbym zapewnić, że po przeanalizowaniu zagadnień będą one w miarę możliwości podejmowane w ramach prac Biura Pełnomocnika Rządu do Spraw Osób Niepełnosprawnych.

Jednocześnie chciałbym zwrócić uwagę, że podmiotami administracji publicznej zobowiązanymi przepisami ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1944, t. j.) są minister właściwy ds. transportu oraz Prezes Rady Ministrów. Z uwagi na powyższe należy rozważyć zwrócenie się do Ministerstwa Infrastruktury w powyższych tematach.

W dalszej części pragnę wskazać na działania w obszarze dostępności transportowej i mobilności osób z niepełnosprawnościami zawarte w Strategii na rzecz Osób z Niepełnosprawnościami i Programie Dostępność Plus oraz na wybrane programy i projekty finansowane ze środków Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych:

### ***Strategia na rzecz Osób z Niepełnosprawnościami na lata 2021-2030***

Kwestie transportu i mobilności osób z niepełnosprawnościami znalazły swoje odzwierciedlenie w pierwszej w Polsce Strategii na rzecz Osób z Niepełnosprawnościami 2021-2030. Dokument ten ustanawia całościowe ramy polityki krajowej na rzecz osób z niepełnosprawnościami. Celem głównym ww. Strategii jest włączenie osób z różnego rodzaju niepełnosprawnościami w życie społeczne i zawodowe, a tym samym zagwarantowanie im

praw określonych w Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych. Strategia uwzględnia postulaty środowiska osób z różnego rodzaju niepełnosprawnościami i zakłada kompleksowe, horyzontalne oraz ponadsektorowe podejście polityki publicznej do wsparcia osób z niepełnosprawnościami, uwzględniające ich potrzeby w zakresie niezależnego życia i włączenia społecznego.

W ramach priorytetu *Dostępność* zaprojektowano m.in. następujące działania związane z mobilnością i transportem osób z niepełnosprawnościami polegające na:

- zapewnieniu dostępności przestrzeni publicznej, w tym poprzez wdrażanie uniwersalnego projektowania i jednolitych standardów dostępności obiektów przestrzeni publicznej (działanie II.1.1.);
- poprawie sytuacji osób z niepełnosprawnościami w zakresie szeroko rozumianej mobilności, w tym kompleksowym wsparciu indywidualnej mobilności osób z niepełnosprawnościami, rozwojowi transportu „door to door”, zwiększeniu dostępności transportu publicznego, w tym skróceniu minimalnego czasu zgłoszenia potrzeby asysty w transporcie kolejowym;
- rozwoju transportu „na życzenie” (działanie II. 2.1.), która to działalność zakłada przede wszystkim systemowy rozwój transportu „na życzenie” kierowanego do osób, które ze względu na rodzaj lub stopień niepełnosprawności nie są w stanie korzystać z komunikacji publicznej lub z transportu indywidualnego na danym obszarze. Transport ten będzie realizowany zarówno dla dzieci objętych obowiązkiem szkolnym, osób pracujących jak również niepracujących;
- zwiększeniu dostępności transportu osób z niepełnosprawnościami realizowanego ze środków publicznych (działanie II. 2.2.), które to działanie będzie polegało na zwiększeniu dostępności systemu kolei w Polsce poprzez kontynuację dostosowywania go do wymagań rozporządzenia Komisji Europejskiej nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (TSI PRM);
- zapewnianiu kompleksowego wsparcia indywidualnej mobilności osób z niepełnosprawnościami (działanie II.2.3.). W ramach tego działania przewidziano m.in. utworzenie ośrodka kompleksowego wspomaganie osób z różnymi niepełnosprawnościami z oddziałami obsługującymi makroregiony Polski oraz powołanie regionalnych przedstawicieli, którzy będą reprezentować środowisko osób z niepełnosprawnościami. Zadaniem ośrodka będzie wsparcie osób z niepełnosprawnościami w zakresie mobilności indywidualnej, w tym uzyskania uprawnień do kierowania pojazdami, doskonalenia techniki jazdy, urządzeń adaptacyjnych, adaptacji pojazdu, szkolenia i egzaminowania na prawo jazdy, pozyskania pojazdu, dofinansowania.

## ***Program Dostępność Plus***

Dostępność transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych i starszych stanowi jeden z sześciu obszarów wsparcia międzyresortowego **programu Dostępność Plus**. Jest on jednym z filarów mapy drogowej budowy systemu wsparcia osób niepełnosprawnych. Tym samym program wprost odpowiada na potrzeby osób z różnymi rodzajami niepełnosprawności i powstał we współpracy ze środowiskiem osób niepełnosprawnych i organizacjami pozarządowymi działającymi na ich rzecz. Na jego realizację zostanie przeznaczony 23,2 mld zł, w tym publiczne środki zagraniczne – 19,6 mld zł (co stanowi ok. 84 proc. budżetu), publiczne środki krajowe – 2,3 mld zł (ok. 10 proc.) oraz środki prywatne, czyli 1,3 mld zł (prawie 6 proc.).

Program obejmuje działania, dzięki którym osoby starsze i niepełnosprawne, ale też matki z dziećmi czy kobiety w ciąży będą mogły funkcjonować w społeczeństwie na równi z osobami sprawnymi, dzięki likwidacji różnego rodzaju barier, w szczególności architektonicznych. Zakłada poprawę dostępności przestrzeni publicznej, produktów i usług dla osób niepełnosprawnych. Odnosi się do dostępności w wymiarze architektonicznym, informacyjnym i komunikacyjnym. Poprawa dostępności w tym zakresie, jak również zapewnienie dostępności usług, w szczególności usług publicznych, jest szczególnie istotna dla osób niepełnosprawnych. Program zakłada skoordynowane działania międzyresortowe i międzysektorowe, które koordynuje Minister Funduszy i Polityki Regionalnej. Poszczególne działania zostały powierzone do realizacji właściwym resortom, urzędów, instytucjom, samorządom lokalnym, innym podmiotom. Program obejmuje te działania ponadsektorowo, dotycząc różnych polityk publicznych. Przewiduje rozwiązania legislacyjne, organizacyjne, technologiczne, inwestycyjne i wsparcie finansowe.

Realizacja programu wymaga zaangażowania i współpracy wielu środowisk. Wdrożenie Programu Dostępność Plus pomoże usunąć bariery infrastrukturalne, utrudniające życie osobom starszym i niepełnosprawnym. Zapewnienie mobilności, dostępnego transportu, a także możliwości swobodnego przemieszczania się decyduje o jakości i niezależności życia osób niepełnosprawnych. Dzięki wdrożeniu Programu wszystkie nowo zakupione autobusy i tramwaje będą dostępne dla osób o szczególnych potrzebach (na przykład poruszających się o kulach, z wózkiem dziecięcym, z niepełnosprawnością wzroku czy słuchu). Pełna sprawność fizyczna pasażera przestanie być warunkiem przejazdu z jednego miejsca do drugiego. Zaplanowane zmiany dotyczą nie tylko tramwajów, autobusów czy pociągów, ale też całej infrastruktury około-transportowej – remontowanych i modernizowanych stacji pasażerskich, przystanków, zajezdni i poczekalni.

W Programie wyodrębniono następujące działania, które mają na celu poprawę w obszarze transportu indywidualnego i zbiorowego:

- DZIAŁANIE 4. Dostępny transport kolejowy;
- DZIAŁANIE 5. Remont i przebudowa 200 stacji pasażerskich;
- DZIAŁANIE 6. Dostępny transport zbiorowy;
- DZIAŁANIE 7. Szkolenia dla pracowników sektora transportu;

- DZIAŁANIE 8. Transportowa aplikacja mobilna,
- DZIAŁANIE 22. Mobilność.

### ***Programy i projekty realizowane ze środków Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych***

W ramach działań wspierających transportu i mobilności osób z niepełnosprawnościami Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych (PFRON), nadzorowanego przez ministra właściwego ds. zabezpieczenia społecznego należy wskazać na następujące programy i projekty:

#### **1) „Program wyrównywania różnic między regionami III”**

Dofinansowanie likwidacji barier transportowych jest realizowane przez PFRON od 2004 r. w ramach „Programu wyrównywania różnic między regionami”, obecnie realizowana jest jego III edycja. Zmniejszenie barier transportowych, które napotykają osoby niepełnosprawne, odbywa się w ramach obszaru D programu poprzez dofinansowanie zakupu pojazdów dla placówek służących rehabilitacji osób niepełnosprawnych prowadzonych przez organizacje pozarządowe, gminy lub powiaty; jednostek prowadzących warsztaty terapii zajęciowej oraz gmin, które dowożą osoby z niepełnosprawnościami do znajdujących się poza ich terenem placówek służących rehabilitacji osób niepełnosprawnych.

#### **2) „Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych”**

Projekt realizowany w ramach Działania 2.8 Rozwój usług społecznych świadczonych w środowisku lokalnym, Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja Rozwój 2014–2020. Celem projektu jest ułatwienie integracji społeczno-zawodowej osób z potrzebami wsparcia w zakresie mobilności. W ogłoszonym przez PFRON ogólnopolskim konkursie zostały wyłonione jednostki samorządu terytorialnego, którym przyznano granty na wdrożenie usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz usprawnień w częściach wspólnych budynków wielorodzinnych, zamieszkałych przez osoby z ograniczoną mobilnością. Na realizację projektów grantowych samorządy otrzymają środki w wysokości ponad 54 mln zł i będą je wdrażać do końca I kwartału 2023 r. Dotychczas podpisano umowy z 86 jednostkami samorządu terytorialnego, a do końca 2021 r. zaplanowano podpisanie kolejnych 17 umów.

#### **3) „Szkolenia dla pracowników sektora transportu zbiorowego w zakresie potrzeb osób o szczególnych potrzebach, w tym osób z niepełnosprawnością”**

Projekt realizowany w ramach Działania 2.6. Wysoka jakość polityki na rzecz włączenia społecznego i zawodowego osób niepełnosprawnych Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja Rozwój 2014–2020.

PFRON realizuje ten projekt w partnerstwie z Urzędem Transportu Kolejowego i Instytutem Transportu Samochodowego od lipca 2019 r. Projekt jest odpowiedzią na potrzeby środowiska osób niepełnosprawnych w zakresie profesjonalnej obsługi w środkach transportu publicznego,

w tym również kolei. Dzięki niemu zostanie przygotowany i wdrożony program szkoleń pracowników komunikacji publicznej.

Opracowano m.in. standardy badawcze obejmujące:

- badanie potrzeb pracowników transportu publicznego w zakresie obsługi osób ze szczególnymi potrzebami,
- badanie potrzeb i satysfakcji podróżnych ze szczególnymi potrzebami w odniesieniu do transportu publicznego.

Celem badania potrzeb i satysfakcji podróżnych ze szczególnymi potrzebami jest identyfikacja problemów w zakresie świadczonych usług z perspektywy podróżnego, przy czym badanie koncentruje się na tych kwestiach, które wiążą się z kontaktem (osobistym lub zdalnym) między personelem i podróżnym. Badanie ma umożliwić identyfikację obszarów w zakresie świadczonych usług transportu zbiorowego dla podróżnych ze szczególnymi potrzebami, które wymagają poprawy, i wskazywać rekomendacje dotyczące poprawy jakości obsługi podróżnych ze szczególnymi potrzebami. Jak zapisano w standardzie, badaniem należy objąć wszystkie grupy pasażerów ze szczególnymi potrzebami, w tym także osoby poruszające się na wózkach elektrycznych.

Obecnie trwa rekrutacja ok. 5 tys. pracowników transportu zbiorowego z całej Polski na szkolenie „Różni podróżni – obsługa bez barier”. Udział w nim będą brać zarówno pracownicy mający bezpośredni kontakt z podróżnymi, jak i kadra zarządzająca przewoźników i organizatorów transportu zbiorowego. W przypadku kadry zarządzającej na szkoleniu prezentowane będą m.in. wyżej wspomniane standardy badawcze. Założeniem jest bowiem, aby zarządzający przedsiębiorstwami transportu zbiorowego, ale też jego organizatorzy stosowali takie same standardy badawcze i w związku z tym mogli w zbliżony sposób odpowiadać na potrzeby podróżnych. Takie podejście może prowadzić do ujednoczenia zasad dotyczących np. przewozu wózków na terenie całego kraju. Choć oczywiście należy tutaj pamiętać, że wpływ na ich wprowadzanie ma także jakość taboru i infrastruktury, jaką dysponują przewoźnicy i organizatorzy transportu zbiorowego.

#### **4) Usługi asystencji osobistej w odniesieniu do trudności osób poruszających się na wózkach w korzystaniu ze środków transportu zbiorowego**

Na podstawie art. 36 ustawy z dnia 27 sierpnia 1997 r. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych (Dz. U. z 2021 r. poz. 573), PFRON ogłasza konkursy, w ramach których organizacje pozarządowe mogą ubiegać się o dofinansowanie projektów realizowanych na rzecz osób niepełnosprawnych. Zlecenie realizacji zadań następuje po przeprowadzeniu otwartego konkursu. Konkurs ogłaszany jest zgodnie z ustawą z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie. (Dz. U. z 2020 r. poz. 1057, z późn. zm.).

W 2015 roku w rozporządzeniu Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 7 lutego 2008 r. w sprawie rodzajów zadań z zakresu rehabilitacji zawodowej i społecznej osób niepełnosprawnych zlecanych fundacjom oraz organizacjom pozarządowym (Dz. U. z 2016 r.

poz. 1945) zostało uwzględnione zadanie pn. „świadczenie usług wspierających, które mają na celu umożliwienie lub wspomaganie niezależnego życia osób niepełnosprawnych, w szczególności usług asystencji osobistej”. W konsekwencji zadanie to zostało włączone do systemu zlecenia zadań organizacjom pozarządowym na podstawie art. 36 ustawy o rehabilitacji.

Asystentura osobista oznacza skierowane do osoby z niepełnosprawnością wsparcie innej osoby, świadczone na jej rzecz i pod jej kierownictwem, którego celem jest umożliwienie niezależnego życia. Przykładowym rodzajem wsparcia świadczonego przez asystenta jest pomoc w zakresie poruszania się poza miejscem zamieszkania, w tym korzystanie ze środków transportu zbiorowego.

Ponadto należy wskazać że Biuro Pełnomocnika Rządu do Spraw Osób Niepełnosprawnych w różny sposób wspiera rozwój usług asystenta osobistego osoby niepełnosprawnej. Przede wszystkim ze środków Funduszu Solidarnościowego jest finansowany program „Asystent osobisty osoby niepełnosprawnej” skierowany zarówno do jednostek samorządu terytorialnego jak i organizacji pozarządowych. Równocześnie Ministerstwo Rodziny i Polityki Społecznej w partnerstwie z PFRON, PSONI oraz Fundacją im. Królowej Polski św. Jadwigi w ramach PO WER realizuje projekt „Aktywni niepełnosprawni – narzędzia wsparcia samodzielności osób niepełnosprawnych” (działanie 2.6). Jednym z celów projektu jest wypracowanie, przetestowanie, wdrożenie i upowszechnienie standardu usług asystenckich świadczonych na rzecz osób niepełnosprawnych. Co więcej, również w Strategii na rzecz Osób z Niepełnosprawnościami na lata 2021-2030 zawarte zostało działanie poświęcone asystencji osobistej – „Wprowadzenie systemowej usługi asystencji osobistej dla osób z różnymi niepełnosprawnościami” (I. 3.2.), którego celem jest wprowadzenie przedmiotowej regulacji na poziomie ustawowym.

*Z wyrazami szacunku,*

*Paweł Wdówik*

*Pełnomocnik Rządu*

*do Spraw Osób Niepełnosprawnych*

*/-podpisano kwalifikowanym podpisem  
elektronicznym/*