

TOMASZ SIENKIEWICZ

PRAWO CZŁOWIEKA NIEPEŁNOSPRAWNEGO
DO ŻYCIA W ŚRODOWISKU
WOLNYM OD BARIER TRANSPORTOWYCH

„Każdemu zapewnia się wolność poruszania się po terytorium Rzeczypospolitej Polskiej [...]” stanowi art. 52 ust. 1 Konstytucji RP. Możliwość przemieszczania się bez barier jest obecnie na tyle ważnym zagadnieniem, iż zyskało ono rangę normy konstytucyjnej. Mobilność człowieka w XXI wieku stała się kluczowym warunkiem sukcesu poszczególnych osób i społeczeństw. W ostatnich latach można zaobserwować lawinowy rozwój nowych technologii transportu. Dzisiaj posiadanie samochodu jest czymś zwyczajnym. Nie jest już tylko wyrazem luksusu, czy inwestycją, jak to było w PRL-u. Znacznie częściej auto jest zwykłym narzędziem pracy. Dla osób niepełnosprawnych dostępność transportu jest warunkiem prowadzenia „sprawnego” życia. Spełnienie warunków mobilności zapobiega wykluczeniu społecznemu i stwarza warunki rehabilitacji zawodowej i społecznej. Dla każdego człowieka istotne jest, aby mieć możliwość przemieszczania się do drugiego człowieka zarówno w celach prywatnych, jak i społecznych. Mobilność jest warunkiem sprawnych kontaktów z administracją publiczną, a także pracodawcą. Bariery transportowe są istotnym utrudnieniem w znalezieniu i wykonywaniu pracy¹. Prawo człowieka niepełnosprawnego do życia w środowisku wolnym od barier transportowych wpisuje się w prawo do funkcjonalności przekształcanego

Dr TOMASZ SIENKIEWICZ – adiunkt WZNPiE KUL; adres do korespondencji: e-mail: drsienkiewicz@wp.pl

¹ Por. A. B a r c z y ń s k i, *Realne bariery wstrzymujące aktywizację zawodową niepełnosprawnych*, „Praca i Rehabilitacja Niepełnosprawnych”, luty 2007, nr 2/106, s. 6-7.

sztucznie środowiska życia człowieka. Funkcjonalność, możliwość korzystania z urządzeń technicznych służących przemieszczaniu się, jest przejawem konstytucyjnie gwarantowanej sprawiedliwości i solidarności.

Mówiąc o prawach osób niepełnosprawnych należy wziąć pod uwagę przynajmniej dwa założenia wstępne:

1. prawa osób niepełnosprawnych są prawami wszystkich członków społeczeństwa,
2. szczególne uprawnienia osób niepełnosprawnych nie są przywilejami, a jedynie środkami służącymi w uzasadnionych przypadkach wyrównywaniu szans.

Podział na „sprawnych” i „niepełnosprawnych” jest w swej istocie sztuczny. Każdy człowiek ma ograniczenia wynikające z wieku, chorób i innych czynników wpływających na jakość naszego życia. W swoim własnym interesie należy dążyć, by prawa osób niepełnosprawnych były w naszym kraju przestrzegane, gdyż nikt nie posiada pewności, czy przez całe swoje życie będzie w pełni sprawny. Już z samego faktu, że człowiek jest poddany wpływowi czasu, wynika, że są sytuacje, w których nawet najsilniejsze jednostki będą musiały korzystać z pomocy bliźnich. Dlatego w dyskusji dotyczącej praw człowieka niepełnosprawnego akcentowana jest jedynie terażniejsza sytuacja fizyczna lub psychiczna tego człowieka, lecz nie jest kwestionowane jego człowieczeństwo, bowiem dysfunkcja organizmu nie wyklucza go ze społeczeństwa.

Prawa osób niepełnosprawnych nie stanowią przywilejów dla jakiejś grupy społecznej. Są one realizacją konstytucyjnego zakazu dyskryminacji. Zgodnie z Konstytucją RP „nikt nie może być dyskryminowany w życiu politycznym, społecznym lub gospodarczym z jakiejkolwiek przyczyny”². Ustrój Polski oparty jest na poszanowaniu zasad sprawiedliwości³. „Rzeczpospolita Polska jest dobrem wspólnym wszystkich obywateli”⁴, także tych niepełnosprawnych. Ponadto „osobom niepełnosprawnym władze publiczne udzielają, zgodnie z ustawą, pomocy w zabezpieczeniu egzystencji, przysposobieniu do pracy oraz komunikacji społecznej”⁵. Wyrównywanie szans znajduje swoje uzasadnienie również w konstytucyjnej zasadzie solidarności⁶. Prawo udziału w ży-

² Konstytucja RP, art. 32 ust. 2.

³ Tamże, Preambuła, art. 2.

⁴ Tamże, art. 1.

⁵ Tamże, art. 69.

⁶ Tamże, Preambuła.

ciu społecznym, w możliwie wielu wymiarach, nie jest szczególną łaską dla niepełnosprawnych ze strony silnych i zdrowych, ale prawem wpisanym w człowieczeństwo.

Prawo człowieka niepełnosprawnego do życia w środowisku wolnym od barier transportowych jest jednym z uprawnień wpisujących się w zbiorcze pojęcie prawa do życia w środowisku ukształtowanym funkcjonalnie. Nie jest to zespół uprawnień dotyczących komfortu życia. Tak może się zdarzyć w sytuacji osoby w pełni sprawnej, która będzie np. w wygodniejszy sposób korzystać z transportu zbiorowego czy budynków użyteczności publicznej. Osoba, której fizyczne lub psychiczne zdolności do funkcjonowania w społeczeństwie są obarczone dysfunkcją, w bardzo łatwy sposób może stać się ofiarą systemu prawnego nieuwzględniającego tej rzeczywistości życia ludzkiego. W takiej sytuacji dyskryminacja prawna może nawet zagrozić życiu takiej osoby. Zakres prawa do życia bez barier transportowych nie jest absolutny. Trudno sobie wyobrazić budowę drogi asfaltowej na każdy szczyt górski, by osoba niepełnosprawna mogła wjechać tam samochodem. Prawo dotyczy niezbędnego funkcjonowania w społeczeństwie osób z dysfunkcjami. W szczególności zabezpiecza kontakt z administracją publiczną, pracodawcą, i w miarę normalne funkcjonowanie w zurbanizowanej przestrzeni przekształcanej sztucznie przez człowieka.

Prawo człowieka niepełnosprawnego do życia w środowisku ukształtowanym funkcjonalnie jest elementem prawa do życia, zatem jest ono również wpisane w prawo naturalne. Stanowi jedno z praw człowieka. Prawa człowieka są ściśle powiązane z prawem naturalnym. Definicje praw człowieka wiążą się z różnymi koncepcjami na temat człowieka, filozofii i prawa. Uzasadnienie tych praw następuje przez pryzmat moralności lub praw natury. Prawa człowieka stanowią konkretyzację wartości, które same dla siebie nie potrzebują uzasadnienia⁷ – np. prawo do życia. Prawo pozytywne nie tworzy praw człowieka, co najwyżej je potwierdza i zapewnia ochronę⁸. Celem praw człowieka jest ochrona obywatela przed władzą państwową (*status negativus*), zapewnienie mu współdziałania politycznego (*status activus*), a także świadczeń socjalnych czy nawet kulturalnych (*status positivus*)⁹. Prawa człowieka mają

⁷ P. Dutkiewicz, *Problem aksjologicznych podstaw prawa we współczesnej polskiej filozofii i teorii prawa*, Kraków: Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego 1996, s. 88.

⁸ Tamże, s. 88-89; O. Hoffe, *Etyka państwa i prawa*, Kraków 1992, s. 65-66.

⁹ Hoffe, *Etyka...*, s. 99.

trzy podstawowe cechy: powszechność, niezbywalność i nienaruszalność. Wiąże się to z uznaniem, iż ich źródłem nie są regulacje władzy państwowej.

Zgodnie z art. 30 Konstytucji RP: „Przyrodzona i niezbywalna godność człowieka stanowi źródło wolności i praw człowieka i obywatela. Jest ona nienaruszalna, a jej poszanowanie i ochrona jest obowiązkiem władz publicznych”. O jej wartości mówią również dokumenty międzynarodowe. Zasadnicze znaczenie dla ochrony praw człowieka ma Powszechna Deklaracja Praw Człowieka ONZ z 1948 r., w której przyjęto godność ludzką za podstawę praw człowieka. Istnieje ona niezależnie od woli państwa, czy też pojedynczego człowieka. Godność była jedynym pojęciem akceptowanym przez wszystkich negocjatorów¹⁰. Godność ludzka jest przyrodzona i niezbywalna, nie zależy od stopnia sprawności człowieka, jest podstawą sprawiedliwości. Jeżeli państwo ma być sprawiedliwe, godność ludzka musi być brana pod uwagę w procesie stanowienia prawa oraz jego wykładni¹¹.

Wyróżnia się godność osobową i godność osobistą. O ile tę drugą można stracić, to pierwsza jest niezbywalna. Jest to cecha przynależna każdemu człowiekowi, określa szczególną właściwość ludzką. Godność jest utożsamiana z wartością człowieka w ogóle, wyraża naturę człowieka, nie podlega stopniowaniu, jest tożsama z człowieczeństwem¹². Jest dana w równy sposób każdemu człowiekowi, także wobec innych ludzi. Jest ona wcześniejsza, niż stanowiony przez człowieka porządek prawny. Godność to prawo naturalne otrzymywane przez ludzi razem ze swoją naturą¹³. Człowiek niepełnosprawny – także upośledzony umysłowo – również posiada tę niezbywalną cechę, jaką jest godność.

Prawa osób niepełnosprawnych zostały zawarte w Karcie Praw Osób Niepełnosprawnych. Jest to uchwała Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej i stanowi prawną wskazówkę dla legislatorów do realizacji zasad sprawiedliwości społecznej wobec osób niepełnosprawnych. Jest to uchwała, więc nie stanowi prawa powszechnie obowiązującego. Normy prawa pozytywnego, urzeczywistniające prawa człowieka niepełnosprawnego, znajdują się w różnych aktach prawnych z wielu dziedzin, gdyż życie osoby niepełnosprawnej, tak jak i osób w pełni sprawnych, nie jest jednorodne.

¹⁰ Z. Ziembicki, *Wstęp do aksjologii dla prawników*, Warszawa 1990, s. 95.

¹¹ Tamże, s. 102-103.

¹² Tamże, s. 103-104; M. A. Krąpiec, *Człowiek i prawo naturalne. Dzieła*, t. X, Lublin 1993, s. 140.

¹³ A. Kość, *Podstawy filozofii prawa*, Lublin 2001, s. 192.

Uchwała ta nie zawiera zamkniętego katalogu praw osób niepełnosprawnych, lecz wyróżnienie szczególnie istotnych praw z punktu widzenia osoby niepełnosprawnej. Są nimi: prawo dostępu do dóbr i usług, prawo dostępu do leczenia i opieki medycznej, prawo dostępu do rehabilitacji społecznej, prawo do edukacji, prawo do pomocy w zdobywaniu kwalifikacji, prawo do pracy, prawo do zabezpieczenia społecznego, prawo do życia w środowisku bez barier funkcjonalnych, prawo do posiadania samorządnej reprezentacji swego środowiska, prawo do pełnego uczestnictwa w życiu publicznym, społecznym, kulturalnym, artystycznym, sportowym oraz rekreacji i turystyce.

W § 1 Karty Praw Osób Niepełnosprawnych Sejm stwierdził m.in., że osoby te

mają prawo do niezależnego, samodzielnego i aktywnego życia oraz nie mogą podlegać dyskryminacji [...] oznacza to w szczególności prawo osób niepełnosprawnych do [...] życia w środowisku wolnym od barier funkcjonalnych, w tym [...] swobodnego przemieszczania się i powszechnego korzystania ze środków transportu, [...] możliwości komunikacji międzyludzkiej.

Prawo człowieka niepełnosprawnego do życia w środowisku ukształtowanym funkcjonalnie jest ściśle związane z jego przestrzenią życiową. Przestrzeń przekształcana sztucznie przez człowieka ma służyć człowiekowi. Obecnie wielu członków naszego społeczeństwa nie może poruszać się po tej przestrzeni z uwagi na fakt, że przez wiele lat wzorem odbiorcy, dla którego kształtowano przestrzeń, był człowiek w pełni sprawny. Należy zatem postawić pytanie: ilu członków naszego społeczeństwa może powiedzieć o sobie – jestem w pełni sprawny? Stawiam tezę, iż większość społeczeństwa nie będzie mogła na to pytanie odpowiedzieć pozytywnie. Organizm każdego człowieka posiada ograniczenia wynikające chociażby z wieku, chorób, wad wrodzonych itd. Zatem należy wprowadzać w życie postulat uniwersalnego kształtowania przestrzeni – tak, by jak największa liczba odbiorców mogła się po niej poruszać¹⁴. O ile człowiek nie ma wpływu na kształtowanie przestrzeni przez przyrodę, o tyle, będąc istotą myślącą, powinien kształtować swoją przestrzeń funkcjonalnie – nie tylko dla własnej wygody, ale też dla możliwości życia w ogóle. Reguły wolnego rynku wymuszają na architektach, projektantach mebli, samochodów itd., daleko idącą funkcjonalność swoich wytworów – w przeciwnym razie nie są w stanie ich sprzedać i osiągnąć

¹⁴ Por. E. K u r y ł o w i c z, *Projektowanie uniwersalne. Udostępnianie otoczenia osobom niepełnosprawnym*, Warszawa 1996, s. 14.

zysku. Nie jest to jednak wystarczające, gdyż i oni posługują się często stereotypem osoby w pełni sprawnej.

Człowiek poruszając się w swojej przestrzeni życiowej często nie zdaje sobie sprawy, ile jego zmysłów i narządów jest w ten proces zaangażowanych. Problem pojawia się, gdy któryś z nich zostaje uszkodzony. Orientacja przestrzenna i mobilność podlegają omówieniu jako całość, gdyż efektywna eksploracja przestrzeni życiowej człowieka wymaga współdziałania tych elementów. Mobilność człowieka bez zachowanej orientacji przestrzennej może okazać się nieprzydatna. Tak samo bardzo dobra orientacja przestrzenna nie umożliwia korzystania z przestrzeni życiowej bez zachowania warunków mobilności¹⁵.

Konstytucja gwarantuje każdemu obywatelowi „wolność poruszania się po terytorium Rzeczypospolitej Polskiej”¹⁶. Jednak bariery transportowe, istniejące w naszym kraju, czynią to prawo czysto teoretycznym dla znacznej liczby obywateli. Warto zwrócić uwagę na fakt, iż prawo do życia bez barier transportowych dotyczy – jak większość barier funkcjonalnych – nie tylko osób z dysfunkcją narządu ruchu. Powyższe prawo jest istotne dla osób niewidomych, z wadami układu krążenia itd. Przez barierę transportową należy rozumieć zwłaszcza barierę związaną z przewozem osób różnymi środkami lokomocji. Zatem przez likwidację barier transportowych powinno się rozumieć przede wszystkim dofinansowanie takich działań, jak dostosowanie indywidualnych i zbiorowych środków transportu dla potrzeb osób niepełnosprawnych (inwestycje w sprzęt techniczny). Bariery transportowe polegać będą np. na braku przystosowania pojazdów komunikacji publicznej dla potrzeb osób niepełnosprawnych.

Istniejące obecnie udogodnienia dla tych osób, dotyczące ulgi w cenie biletu za przejazd, nie są co prawda likwidacją barier transportowych, niemniej stanowią realizację zasad sprawiedliwości społecznej w dziedzinie transportu, gdyż osoba niepełnosprawna niejako jest zdana na łaskę przewoźnika publicznego, z uwagi na fakt, iż przystosowanie dla jej potrzeb samochodu prywatnego jest kosztochłonne, a ograniczone możliwości własnego organizmu nie pozwalają jej na przebycie niekiedy niewielkiego – z punktu

¹⁵ Por. T. S i e n k i e w i c z, *Prawo człowieka niepełnosprawnego do życia w środowisku ukształtowanym funkcjonalnie*, Lublin 2004, s. 21-32; t e n ż e, *Status człowieka niepełnosprawnego w prawie administracyjnym*, Warszawa 2006, s. 19-23.

¹⁶ Konstytucja RP, art. 52, ust. 1.

widzenia osoby pełnosprawnej – dystansu¹⁷. Bariery transportowe obejmują nie tylko przemieszczanie się poza budynkami. Przykładem na likwidację bariery transportowej wewnątrz budynku może być instalacja podnośnika schodowego. Likwidacja barier transportowych może również polegać na zakupie wózka inwalidzkiego o napędzie elektrycznym.

Kierowcy niepełnosprawni lub przewożący osoby niepełnosprawne korzystają ze szczególnych udogodnień w ruchu drogowym. O tym, jak ważne jest to zagadnienie, świadczą dokumenty międzynarodowe:

środki transportu inne niż transport publiczny stanowią dla wielu osób niepełnosprawnych jedyny środek, dzięki któremu mogą się oni niezależnie przemieszczać dla celów zawodowej i społecznej integracji; [...] w pewnych okolicznościach i z należyтым uwzględnieniem bezpieczeństwa ruchu drogowego, jedynie słusznym jest, żeby osoby niepełnosprawne powinny mieć możliwość w drodze środka, jakim jest karta parkingowa, parkować tak blisko miejsca przeznaczenia, jak to jest możliwe¹⁸.

Przykładowo, często bywa tak, że samochód zastępuje takiej osobie nogi. Samochód nie jest wówczas wyłącznie wyrazem luksusu, tylko po prostu protezą. Szybki postęp techniczny w dziedzinie motoryzacji na świecie stwarza większe możliwości także dla osób niepełnosprawnych. Coraz większe grono osób z dysfunkcjami może bezpiecznie samodzielnie prowadzić pojazd. Niektóre firmy motoryzacyjne oferują nawet fabryczne oprzyrządowanie pojazdów dla osób niepełnosprawnych¹⁹.

Zgodnie z art. 8 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. prawo o ruchu drogowym (Dz.U. nr 98, poz. 602, z późn. zm.), osoba niepełnosprawna o obniżonej sprawności ruchowej kierująca, a także osoba przewożąca osobę niepełnosprawną pojazdem samochodowym zaopatrzonym w kartę parkingową, może nie stosować się do niektórych znaków drogowych dotyczących zakazu ruchu lub postoju²⁰. To ułatwienie dotyczy również „pracowników placówek zaj-

¹⁷ Por. Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. z 2002 r., nr 175, poz. 1440, z późn. zm.).

¹⁸ Zalecenie Rady z 4 czerwca 1998 r. Dotyczące Kart Parkingowych Dla Osób Niepełnosprawnych (98/376/WE) [w:] M. P i a s e c k i, M. S t ę p n i a k (red.) *Osoby z niepełnosprawnością w Unii Europejskiej. Szanse i zagrożenia*, Lublin 2003, s. 97-98.

¹⁹ R. S e r a f i n, *Przystosowanie pojazdów samochodowych do prowadzenia przez osoby niepełnosprawne*, „Praca i Rehabilitacja Niepełnosprawnych”, kwiecień 2006, nr 4/96; por. R. S e r a f i n, *Przystosowanie samochodów dla osób niepełnosprawnych*, cz. 2, „Praca i Rehabilitacja Niepełnosprawnych”, czerwiec 2007, nr 6/110.

²⁰ Por. M. G a r b a t, *Osoba niepełnosprawna na drodze*, „Praca i Rehabilitacja Niepełnosprawnych”, kwiecień 2007, 4/108; Z. W a s i a k, *Karta Praw Osób Niepełnosprawnych w wy-*

mujących się opieką, rehabilitacją lub edukacją osób niepełnosprawnych pozostających pod opieką tych placówek”²¹. Karta parkingowa powinna być umieszczona za przednią szybą pojazdu samochodowego w sposób umożliwiający jej odczytanie. Wydaje ją starosta. Za wydanie karty pobierana jest opłata w wysokości 25 zł. Szczegółowe rozwiązania dotyczące m.in. wzoru karty parkingowej zawarte zostały w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 30 marca 2004 r. w sprawie wzorów kart parkingowych dla osób niepełnosprawnych i placówek zajmujących się opieką, rehabilitacją lub edukacją tych osób (Dz.U. nr 64, poz. 616)²². Pojazd przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu osób niepełnosprawnych oznacza się z przodu i z tyłu kwadratowymi tablicami barwy niebieskiej z międzynarodowym symbolem wózka inwalidzkiego barwy białej (art. 58 ust. 1 wyżej wymienionej ustawy prawo o ruchu drogowym).

Oprócz norm regulujących ułatwienia w ruchu drogowym istnieją normy gwarantujące osobom niepełnosprawnym czynną finansową pomoc państwa w likwidacji barier transportowych. Likwidacja barier architektonicznych i technicznych w komunikowaniu się jest zadaniem powiatu, określonym w art. 35a ust. 1 pkt. 7 lit. d) ustawy o rehabilitacji [...] ²³. Polega ono na adaptacji przestrzeni życiowej osoby niepełnosprawnej, w tym adaptacji urządzeń technicznych albo zakupu i instalacji urządzeń przystosowanych, która umożliwi lub znacznie ułatwi tej osobie samodzielne funkcjonowanie przy wykonywaniu podstawowych, codziennych czynności lub kontaktów z otoczeniem, a także swobodne i samodzielne poruszanie się po terenie zabudowanym, jak też poza nim.

Na początku rozważań nad zdefiniowaniem pojęcia „likwidacja barier” należy zwrócić uwagę na brak bezpieczeństwa prawnego w tej dziedzinie, związanego z nieprecyzyjnym zakresem norm. Istnieje rozbieżność pojęciowa wprowadzająca adresatów ustawy o rehabilitacji w błąd. Ustawa ta nie określa

miarze praktycznym, „Praca i Rehabilitacja Niepełnosprawnych”, listopad/grudzień 2005, nr 11-12/91-92, s. 47-48.

²¹ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. *prawo o ruchu drogowym* (Dz.U. nr 98, poz. 602, z późn. zm.), art. 8, ust. 2 pkt 2.

²² Upřednio wzór karty parkingowej uregulowany był w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z 30 stycznia 2002 r. w *sprawie wzoru karty parkingowej dla osób niepełnosprawnych oraz wysokości opłaty za jej wydanie* (Dz. U. nr 13, poz. 126).

²³ Ustawa z dnia 27 sierpnia 1997 r. *o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych* (Dz.U. nr 123, poz. 776, z późn. zm.), zwana dalej: ustawą o rehabilitacji.

definicji poszczególnych rodzajów barier. Nie należą one do kręgu pojęć prawnych, o których mówimy, że są oczywiste. Pojęcia przyjęte na określenie poszczególnych rodzajów barier charakteryzują się dużą dowolnością interpretacyjną i ich wykładnia zawsze będzie budziła kontrowersje. Również w treści wyżej wymienionej ustawy następuje pomieszanie pojęć. Art. 9 ust. 2 pkt 3 stanowi, iż „rehabilitacja społeczna realizowana jest przede wszystkim przez [...] likwidację barier, w szczególności architektonicznych, urbanistycznych, transportowych, technicznych, w komunikowaniu się i dostępie do informacji”. Natomiast art. 35a ust. 1 pkt 1 lit d) tej samej ustawy stwierdza, iż „do zadań powiatu należy [...] dofinansowanie [...] likwidacji barier architektonicznych, w komunikowaniu się i technicznych, w związku z indywidualnymi potrzebami osób niepełnosprawnych”. Próba obrony rozbieżności tych dwóch przepisów argumentacją, iż oba przepisy dotyczą spraw różnych, nie uda się. Problemy interpretacyjne w tym zakresie będzie miał przede wszystkim odbiorca ustawy, który nie musi być prawnikiem. Pomieszanie pojęć jest tym większe, iż wszystkie bariery są w pewnym sensie „techniczne”, zatem krąg pojęciowy, przyjęty do określenia barier w art. 9, pokrywa się całkowicie z kręgiem pojęciowym, zastosowanym w art. 35a. Przykładowo, brak samochodu jest ewidentnym przykładem na barierę transportową. Obecnie prawo pozornie nie przewiduje dofinansowania likwidacji barier transportowych. Osoba niepełnosprawna ze znaczną dysfunkcją kończyn dolnych nie jest w stanie zaspokoić samodzielnie swoich potrzeb transportowych bez samochodu „zastępującego” jej nogi. Jednocześnie taki pojazd jest niewątpliwie „techniczny” i „komunikacyjny”. Zatem nie ma przeszkód prawnych do udzielenia stosownego dofinansowania ze środków Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych (PFRON) pod warunkiem umiejętnego nazwania swoich potrzeb.

Ponadto mogą powstawać wątpliwości przy klasyfikacji czynności do poszczególnego rodzaju likwidacji barier z uwagi na fakt, że niekiedy występuje wielość „celów” likwidacji barier. Nie ma problemu, gdy cel jest jeden. Niemniej jednak tego rodzaju „idealnych” sytuacji jest niewiele. Problem pojawia się, gdy cel inwestycji można różnie klasyfikować. Przykładowo, schodołaz (przedmiot dofinansowania) jest urządzeniem technicznym. Służy do przemieszczania się po schodach. Zatem celem zakupu schodołaza może być likwidacja barier architektonicznych – urządzenie to umożliwia pokonanie schodów, jak również celem może być likwidacja barier technicznych – brak tego urządzenia jest bowiem utrudnieniem technicznym. Zbyt wiele zależy od

intuicji i wyobraźni urzędnika. Taka sytuacja daje dowolne pole manewru decydentowi.

Budowa każdego systemu norm wymaga wykluczania norm logicznie niezgodnych. Warto zauważyć, że sprzeczność norm nie polega wyłącznie na oczywistym wzajemnym wykluczaniu się norm. Sprzeczność może polegać na wspólnym zakresie zastosowania, z których jedna norma nakazuje zachowanie „x”, a druga zakazuje zachowania „x”²⁴. Zgodnie z art. 35a ust. 1 pkt 1 lit. d) ustawy o rehabilitacji zakazane jest dofinansowanie likwidacji barier transportowych – po prostu takiego pojęcia nie zawiera zamieszczony w tym przepisie katalog pojęć. Jednocześnie istnieje możliwość dofinansowania likwidacji barier technicznych. Jeżeli do urzędu (PCPR) przyjdzie klient i zapyta o dofinansowanie likwidacji barier transportowych, usłyszy zapewne odpowiedź negatywną. Jeżeli zapyta o możliwość uzyskania dofinansowania na konkretne urządzenie (np. samochód) odpowiedź będzie zależała od stopnia świadomości prawnej i wyobraźni urzędnika lub bieżącej polityki powiatu lub urzędu w tym zakresie. W taki sposób nie mogą funkcjonować przepisy państwa praworządnego.

Prawo ma wielki wpływ na moralność społeczeństwa – zarówno pozytywny, jak i negatywny. Jak pisał Leon Petrażycki: „prawo może mieć wpływ ujemny na moralność, może ludzi demoralizować, może swymi nierozumnymi postanowieniami szerzyć zarazę moralną i degenerację”²⁵. Zamieszanie definicyjne oraz wyrabianie w obywatelach nawyku obchodzenia prawa jest wynikiem błędu legislacyjnego, popełnionego w ustawie z 20 grudnia 2002 roku o zmianie ustawy z 27 sierpnia 1997 r. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2003 r. nr 7, poz. 79), która zmieniła brzmienie art. 35a ust. 1 pkt 1 lit. d) ustawy o rehabilitacji. Poprzednie brzmienie tego przepisu było spójne pojęciowo z jej art. 9 ust. 2 pkt 3. W ustawie o rehabilitacji w wersji sprzed nowelizacji art. 35a ust. 1 pkt 1 lit. d) stanowił, iż: „do zadań powiatu należy [...] dofinansowanie [...] likwidacji barier architektonicznych, urbanistycznych, transportowych, w komunikowaniu się i technicznych”. Wówczas jedynym zmartwieniem była odpowiednia kwalifikacja inwestycji do poszczególnych barier. Od wejścia w życie nowelizacji 1 lutego 2003 r. doszedł problem: „jak nazwać inwestycję, żeby otrzymać dofinanso-

²⁴ Z i e m b i ń s k i, *Wstęp...*, s. 196 (w zakresie sprzeczności norm).

²⁵ L. P e t r a ż y c k i, *Wstęp do nauki polityki prawa*. Warszawa 1968, s. 29.

wanie”. Prawo nie może zapraszać obywatela do eksperymentowania na granicy prawa. Jeżeli prawodawca ustawowo planuje obywatelowi szybki kurs obchodzenia prawa, niszczy autorytet prawa i jego skuteczne oddziaływanie.

Normy mające wspólny zakres zastosowania, które są ze sobą zbieżne w ten sposób, iż wyznaczają jednocześnie zakaz jakiegoś postępowania i upoważnienie do takiego postępowania, zwane są normami formalnie sprzecznymi²⁶. Takimi sprzecznymi normami są: norma upoważniająca (nakazująca, zezwalająca) do likwidacji barier technicznych i w komunikowaniu się oraz norma wskazująca likwidację barier transportowych jako jedną z form realizacji rehabilitacji społecznej, nieokreślająca jednocześnie wprost procedury dofinansowania.

Należy zatem zadać pytanie, czy ustawodawca, kształtując przepisy w wyżej przywołany sposób działał w sposób racjonalny? Przecież zakłada się fikcję „racjonalnego prawodawcy”, w której „prawodawca” funkcjonuje jako swoisty byt prawny. Zakłada się przecież, że ustawodawca posiada należytą wiedzę o skutkach społecznych, związanych z nowymi unormowaniami. Podając regulacji jakąś dziedzinę, oczekuje się, iż adresaci norm będą podejmować działania zgodne z intencją prawodawcy w celu osiągnięcia stanu rzeczy założonego przez prawodawcę. Zakłada się również, że ustawodawca nie ustanawia norm w sposób błędny, które zostałyby zrealizowane niezależnie od zachowania adresata, lub które z uwagi na treść nie nadają się do realizacji, ani też norm ze sobą sprzecznych²⁷. Biorąc pod uwagę postulat racjonalnego ustawodawcy, który celowo zawęził zakres dofinansowanej z PFRON likwidacji barier w taki sposób, że w normie kompetencyjnej nie umieścił likwidacji barier transportowych i urbanistycznych jako zadania powiatu dofinansowanego ze środków PFRON, należy stwierdzić, iż odejście (formalnie) od dofinansowania barier urbanistycznych i transportowych godzi przede wszystkim w art. 52 ust. 1 Konstytucji RP, gdyż zarówno niedostosowana przestrzeń miejska, jak i nieprzystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych tabor samochodowy sprawia, iż niepełnosprawni stają się obywatelami drugiej kategorii i wyrzutkami społecznymi, zamkniętymi w „czterech ścianach” mieszkania bez szans na rehabilitację czy pracę, po prostu bez szans na godne życie. Skoro jedną z naczelnych zasad Konstytucji RP jest urzeczywistnianie zasad sprawiedliwości społecznej, powinny być

²⁶ M. Zieliński, Z. Ziembicki, *Uzasadnianie twierdzeń, ocen i norm w prawnictwie*, Warszawa 1988, s. 165.

²⁷ Ziembicki, *Wstęp...*, s. 164.

dofinansowane ze środków publicznych zarówno likwidację barier urbanistycznych, jak i transportowych, i to bez dokonywania specjalistycznej wykładni stwierdzającej, że ustawa mówi o tym samym, tylko inaczej. Jeżeli zaś jest to wyłącznie błąd językowy ustawodawcy, to komentarz w tej sprawie jest również konieczny.

W ramach pojęcia racjonalnego ustawodawcy przyjmuje się racjonalność zarówno językową, jak i aksjologiczną, przy czym racjonalność aksjologiczna ma wyższą rangę. Jeżeli ustawodawca formułuje przepisy wzajemnie ze sobą niezgodne, jeżeli w tej samej ustawie mamy do czynienia z tymi samymi pojęciami, o różnym znaczeniu, przy czym wykładnia części tych przepisów jest z punktu widzenia celowości nowelizacji tego przepisu niezgodna z Konstytucją RP, biorąc pod uwagę wykładnię wyłącznie językową (np. eliminacja likwidacji barier transportowych i urbanistycznych z art. 35a ustawy o rehabilitacji), należy dojść do wniosku, iż prawodawca wyraził się nieprecyzyjnie, licząc się w swojej racjonalności z tym, że wykładnia aksjologiczna doprowadzi do poprawnego wyinterpretowania normy²⁸.

Przyjęcie wyłącznie wykładni językowej doprowadzi do sytuacji, w której część art. 9 ust. 2 pkt 3 ustawy o rehabilitacji ma jedynie charakter życzeniowy.

Czy zatem możliwa jest interpretacja, że powiat, który likwiduje bariery architektoniczne w komunikowaniu się i techniczne, nie dofinansowuje inwestycji mających charakter urbanistyczny (urbanistyka – część składowa architektury), transportowy (transport – część składowa techniki i komunikowania się), dostępu do informacji (art. 9 wyżej wymienionej ustawy mówi o barierach w komunikowaniu się i dostępie do informacji, a art. 35a o barierach w komunikowaniu się)? Taka definicja negatywna mogłaby zostać przyjęta wyłącznie w przypadku jednoznacznie określonych definicji. W obecnym stanie prawnym bezpieczniej będzie przyjąć szeroką interpretację zakresu zadań powiatu, niż narażać się na niebezpieczeństwo niewłaściwej interpretacji zakresu normy. Zdaniem autora możliwe jest w obecnym stanie prawnym np. dofinansowanie zakupu samochodu dla osoby poruszającej się na wózku inwalidzkim, jako likwidacja barier technicznych (transport), dofinansowania budowy chodnika do posesji takiej osoby jako likwidacja barier architektonicznych (urbanistyka), czy też zakup radia dla niewidomego, jako likwidacja barier w komunikowaniu się (i dostępie do informacji).

²⁸ Por. tamże, s. 167 w kontekście wykładni językowej i aksjologicznej.

Reasumując powyższe uwagi, do słownika ustawy o rehabilitacji powinny trafić jednoznacznie sformułowane definicje. Powinny one uwzględnić fakt, że barierą jest nie tylko całkowity brak dostępności, ale również barierą są utrudnienia w dostępności.

Należy pamiętać o uwadze ogólnej: wszystkie bariery funkcjonalne są na swój sposób „techniczne”, natomiast likwidacja barier nie musi mieć charakteru „technicznego”.

Do ustawy o rehabilitacji powinny trafić również definicje likwidacji poszczególnych rodzajów barier, ze swej istoty polegającej w szczególności na dofinansowaniu czynności (usług) lub inwestycji (dostawa, zakup i montaż), których celem jest doprowadzenie środowiska osoby niepełnosprawnej do stanu bez barier.

Bez umieszczenia w ustawie o rehabilitacji jednoznacznie sformułowanych definicji, wydatkowanie środków publicznych będzie skażone piętnem dezorganizacji. *De lege ferenda* autor proponuje posługiwanie się w tekście ustawy wyłącznie zwrotem „bariery funkcjonalne”.

Powyższe uwagi dotyczyły likwidacji barier jako zadania powiatu dofinansowanego ze środków PFRON. Niemniej jednak, ze środków na inne zadania prawo również umożliwia likwidację barier funkcjonalnych przy użyciu środków PFRON. Sposób określenia kompetencji Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych w ustawie o rehabilitacji budzi kontrowersje. W szczególności charakter prawny programów PFRON do złudzenia przypomina prawo powielaczowe, które nie powinno w ogóle występować w demokratycznym państwie prawnym, jakim Polska ma ambicje – zgodnie z Konstytucją – być. W naszym systemie prawnym mamy zamknięty katalog źródeł prawa, w którym nie ma miejsca na programy PFRON, na podstawie których następuje dysponowanie znaczną częścią zadań publicznych.

Należy zwrócić uwagę na obchodzenie programami PFRON ustawowych regulacji dotyczących dysponowania środkami publicznymi. Dopuszczenie w ustawie o rehabilitacji wydawania środków publicznych na „zadania inne niż wymienione w ustawie” kreujący możliwości dysponowania środkami publicznymi w strefie niekontrolowanej bezpośrednio przez normy kompetencyjne o randze ustawowej określa w niesamowicie dowolny sposób możliwości dysponowania środkami publicznymi przez fundusz celowy, pozostający pod kontrolą władzy wykonawczej. Jest to niedopuszczalne w sytuacji, w której gmina jest samorządem, któremu nie przekazano głównej – jak być powinno – odpowiedzialności za zadania w zakresie rehabilitacji zawodowej i społecznej osób niepełnosprawnych. Wola ustawodawcy, dotycząca dyspono-

wania środkami publicznymi, jest wyrażona w ustawie. Jeżeli w tej ustawie przekazuje się funduszowi celowemu środki finansowe bez precyzyjnego określenia, do czego mają służyć, kreuje się sytuację patologiczną, daleko wykraczającą poza zakres uznania administracyjnego. Pozaprawne procedury w dysponowaniu środkami publicznymi są w państwie prawa niedopuszczalne²⁹.

Prawo do życia bez barier transportowych było poważnie ograniczone w rozporządzeniu 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 (stan prawny Dz.U. nr 96, poz. 861). Zgodnie z ówczesnym brzmieniem § 6 ust. 2 tego rozporządzenia „osobie niepełnosprawnej nie przysługuje dofinansowanie ze środków Funduszu na zakup pojazdu samochodowego”. Również po ostatniej nowelizacji ustawy o rehabilitacji, art. 35a nie umożliwia udzielenia ze środków PFRON dofinansowania na likwidację tych barier. Po ostatniej nowelizacji wyżej wymienionego rozporządzenia z 22 maja 2003 r. zakaz ten został zniesiony wraz z usunięciem z treści rozporządzenia likwidacji barier transportowych. Niemniej jednak pomimo takiego unormowania większość barier transportowych będzie można likwidować również w obecnym stanie prawnym.

Likwidacji barier transportowych sprzyja posiadanie przez osobę niepełnosprawną własnego pojazdu oraz oczywiście prawa jazdy. Jednak niektóre rodzaje dysfunkcji uniemożliwią zdawanie egzaminu praktycznego na standardowym pojeździe egzaminacyjnym. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz.U. z 2003 r. nr 32, poz. 262, z późn. zm.) dopuszcza w § 43 ust. 2 pkt 2 odstępstwa od ogólnych warunków technicznych wyposażenia pojazdu egzaminacyjnego w sytuacji, gdy egzamin zdaje osoba niepełnosprawna, posiadająca „orzeczenie lekarskie z adnotacją, że może prowadzić pojazd silnikowy po przystosowaniu do określonego rodzaju schorzenia”. Również rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 27 października 2005 r. w sprawie szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez kierujących pojazdami, instruktorów i egzaminatorów (Dz.U. nr 217, poz. 1834) stwarza możliwości zastosowania odstępstw dla osób niepełnosprawnych w zakresie zdawania egzaminu na prawo jazdy.

²⁹ S i e n k i e w i c z, *Status...*, s. 58 i n.

Jeżeli osoba niepełnosprawna uzyska uprawnienia do kierowania pojazdem, nabeździe taki pojazd samodzielnie lub przy pomocy środków publicznych, to jeszcze musi mieć możliwość skorzystania z niego na drodze publicznej. Prawodawca przewidział ułatwienia i w tym zakresie.

Prawo do życia bez barier funkcjonalnych dotyczy również dróg publicznych i możliwości korzystania z nich przez osoby niepełnosprawne – szczególnie w aspekcie dostępności. Również obiekty i urządzenia w pasie drogowym powinny zapewniać bezpieczeństwo ich użytkowania przez osoby niepełnosprawne³⁰. Warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, a także związane z nimi urządzenia budowlane, zostało określone w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 43, poz. 430) oraz rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych, dotyczących autostrad płatnych (Dz.U. nr 12, poz. 116). Zawierają one wymóg zachowania niezbędnych warunków technicznych do korzystania z drogi publicznej przez osoby niepełnosprawne, także poruszających się na wózkach inwalidzkich³¹. Urządzenia sytuowane na chodniku, a zwłaszcza podpory znaków drogowych i słupy oświetleniowe, należy tak umieścić, aby nie utrudniały użytkowania chodnika przez osoby niepełnosprawne³². To samo dotyczy drzew w pasie drogowym³³. Przepis § 52 rozp. MTiGM drog. stwierdza, że „pas zieleni może być elementem pasa drogowego, jeżeli pełni funkcje estetyczne lub związane z ochroną środowiska, albo przyczynia się do spełniania wymagań, określonych w § 1 ust. 3 rozporządzenia”. Przywołany § 1 ust. 3 zawiera m.in. przepis dotyczący zapewnienia warunków technicznych do korzystania z drogi publicznej przez osoby niepełnosprawne, w tym poruszające się na wózkach inwalidzkich. Na parkingach przy miejscach obsługi podróżnych (np. stacjach benzynowych) powinny być wyodrębnione przynajmniej dwa stanowiska postojowe dla samochodów osób niepełnosprawnych, odpowiednio oznakowane i umieszczone

³⁰ Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 43, poz. 430), zwane dalej: Rozp. MTiGM drog., § 165; Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych (Dz.U. nr 12, poz. 116), zwane dalej: Rozp. MI autostrad., § 111.

³¹ Rozp. MTiGM drog., § 1 ust. 3 pkt 3; Rozp. MI autostrad, § 1 ust. 3 pkt 2.

³² Rozp. MTiGM drog., § 44 ust. 6.

³³ Tamże, § 53 ust. 2.

w pobliżu wejść do budynków użyteczności publicznej³⁴. Różnice poziomów między chodnikiem a jezdnią bywają znaczne. Uskok o wysokości od 2 do 15 cm powinien być wyposażony w rampę o szerokości co najmniej 0,9 metra i nachyleniu nie większym niż 15%³⁵. Stanowiska postojowe przy drogach, przeznaczone dla samochodów osób niepełnosprawnych, powinny być usytuowane pod kątem 90 stopni, długości przynajmniej 4,5 m, szerokości nie mniej niż 3,6 m.³⁶ Przy autostradach płatnych nie ma wymogu usytuowania takiego miejsca pod oznaczonym kątem³⁷.

Niekiedy przy gruntowym poboczu drogi klasy „A” (w tym autostradach płatnych) znajdują się platformy alarmowe. Również one muszą spełniać warunki dostępności³⁸.

Niejednokrotnie niepełnosprawni przemieszczają się tramwajami. Rampa, która łączy peron z przejściem dla pieszych w poziomie jezdni, musi mieć szerokość równą peronowi oraz nachylenie nie większe niż 8%, w celu zapewnienia dostępności osobom niepełnosprawnym³⁹. Z tego też względu należy w obrębie przejścia dla pieszych, na połączeniu chodnika z jezdnią, wykonać rampę o szerokości nie mniejszej niż 0,9 m i nachyleniu nie większym niż 15%⁴⁰. Dojście do bezkolizyjnego przejścia dla pieszych musi być wyposażone w pochylnie, jeżeli najbliższe przejście przystosowane dla osób niepełnosprawnych jest w odległości co najmniej 200 metrów od niego⁴¹.

Skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi powinny umożliwiać dogodne warunki dla ruchu pieszych, w tym również dla osób niepełnosprawnych, a także spełniać wymagania techniczne, określone dla tego typu obiektów⁴².

Drogowe obiekty inżynierskie, takie jak obiekty mostowe, tunele, przepusty i konstrukcje oporowe, muszą spełniać warunki użytkowe, uwzględnia-

³⁴ Rozp. MTiGM drog., § 155 ust. 4; Rozp. MI autostrad, § 63 ust. 6.

³⁵ Rozp. MTiGM drog., § 155 ust. 5; Rozp. MI autostrad, § 63 ust. 7.

³⁶ Rozp. MTiGM drog., § 166 ust. 1 pkt 1.

³⁷ Rozp. MI autostrad, § 64 ust. 1 pkt 1.

³⁸ Rozp. MTiGM drog., § 164; Rozp. MI autostrad, § 107 ust. 4.

³⁹ Rozp. MTiGM drog., § 120 ust. 4.

⁴⁰ Por. Rozp. MTiGM drog., § 127 ust. 11.

⁴¹ Tamże, § 127 ust. 13.

⁴² Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1996 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie (Dz.U. nr 33, poz. 144), § 30.

jące potrzeby osób niepełnosprawnych⁴³. Dojście do kładek dla pieszych nad drogami, liniami tramwajowymi lub kolejowymi, powinno funkcjonować jako pochylnia. Wyjątkowo mogą być przewidziane schody, jeżeli warunki terenowe i brak miejsca nie pozwalają na wykonanie pochylni, a najbliższe przejście – nie dalsze niż 200 m – umożliwia przekroczenie przeszkody osobom niepełnosprawnym⁴⁴. Jeżeli nie ma takiej możliwości, a pochylnia znacznie wydłużyłaby drogę pełnosprawnych pieszych, należy zapewnić obie formy dojścia do wyżej wymienionego obiektu⁴⁵. Pochylnie dla osób niepełnosprawnych nie mogą mieć pochylenia biegu większego niż 8%, a w przypadku pochylni zadaszonych – do 10%. Jeżeli są one dłuższe niż 10 m, jej biegi nie powinny być dłuższe niż 9 m, licząc w rzucie na płaszczyznę poziomą, ponadto na początku i na końcu pochylni powinny być spoczniki pośrednie o długości co najmniej 1,5 m. Dopuszcza się rezygnację ze spoczników pochylni, jeżeli jej nachylenie nie jest większe niż 6%, a spoczniki nie znajdują się w miejscach załamania pochylni⁴⁶. Powinny mieć ponadto wydzielony pas ruchu dla osób niepełnosprawnych, wyposażony w obustronną balustradę o odstępie 1 m, umieszczoną na wysokości 0,75 i 0,9 m od płaszczyzny ruchu oraz ograniczniki zabezpieczające tę płaszczyznę. Pozostały pas ruchu dla ogółu pieszych nie powinien być węższy niż 1,2 m⁴⁷.

Możliwość korzystania z dróg publicznych jest istotnym warunkiem dostępności przestrzeni i warunkuje mobilność jednostki. Przede wszystkim umożliwia podjęcie zatrudnienia oraz normalne życie w społeczeństwie. Jest również elementem kompleksowego przystosowania przestrzeni. Jeżeli mieszkanie osoby niepełnosprawnej nie będzie stwarzać barier funkcjonalnych i urząd, do którego zmierza obywatel, jest wolny od tych barier, a nie można do niego dojechać wózkem inwalidzkim, np. po zbyt wąskim chodniku, to część praw obywatelskich nie będzie realizowana. Zapobieganie powstawaniu barier transportowych jest istotne również z punktu widzenia samodzielności

⁴³ 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 (Dz.U. nr 63, poz. 735), zwane dalej: Rozp. MTiGM drogowe obiekty inżynierskie, § 1 ust. 1, 2 oraz 3 pkt 7.

⁴⁴ Rozp. MTiGM drogowe obiekty inżynierskie, § 59.

⁴⁵ Tamże, § 82 ust. 2.

⁴⁶ Tamże, § 131.

⁴⁷ Tamże, § 133 ust. 2.

osoby niepełnosprawnej w załatwianiu spraw „codziennych”, zatem dbałość o zachowanie właściwych parametrów tej przestrzeni jest również niezbędna⁴⁸.

Na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 1 prawa budowlanego wydane zostało rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. nr 75, poz. 690, z późn. zm.), zastępujące rozporządzenie Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z 14 grudnia 1994 r., w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. z 1999 r. nr 15, poz. 140, z późn. zm.). Nowe rozporządzenie weszło w życie 16 grudnia 2002 r. Określa ono warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać budynki i związane z nimi urządzenia, ich usytuowanie na działce budowlanej oraz zagospodarowanie działek przeznaczonych pod zabudowę. Określa ono również warunki, które, przy zachowaniu przepisów prawa budowlanego oraz odrębnych ustaw i przepisów, a także ustaleń Polskich Norm, zapewniają odpowiednie warunki użytkowe, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych⁴⁹. Zawiera ono również normy dotyczące zagospodarowania terenów rekreacyjnych dla osób niepełnosprawnych⁵⁰.

Nie negując słuszności przywołanych w kolejnych punktach niniejszej pracy przepisów cytowanego rozporządzenia, dotyczących prawa osoby niepełnosprawnej do życia w środowisku bez barier funkcjonalnych, należy na wstępie zauważyć, iż w nowym rozporządzeniu nie została w istotny sposób zmieniona numeracja przepisów dotyczących osób niepełnosprawnych. Przepisy dotyczące podobnej tematyki zostały umieszczone w taki sposób, by zapoznanie się z nowymi uregulowaniami nie zajmowało zbyt wiele czasu. Generalnie normy techniczne nie uległy zasadniczym zmianom.

Ważnym elementem dostępności do obiektu są miejsca postojowe dla samochodów, z których korzystają osoby niepełnosprawne. Samochód bardzo często zastępuje osobie niepełnosprawnej uszkodzony narząd ruchu. Wobec nieprzystosowania w większości przypadków komunikacji publicznej do przewozu takich osób, często z uwagi na przestarzały tabor samochodowy i ko-

⁴⁸ Por. S i e n k i e w i c z, *Prawo...*, s. 87-90.

⁴⁹ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. nr 75, poz. 690, z późn. zm.) zwane dalej: Rozp. MI w spr. war. tech., § 1; Rozporządzenie Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z 14 grudnia 1994 r., w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. z 1999 r. nr 15, poz. 140, z późn. zm.) zwane dalej: Rozp. MGPIB w spr. war. tech., § 1 ust. 1 oraz ust. 2 pkt 7.

⁵⁰ Rozp. MI w spr. war. tech., § 40 ust. 1; Rozp. MGPIB w spr. war. tech., § 40.

lejowy, osoby niepełnosprawne, przemieszczając się same lub korzystając z przewiezienia ich przez innych kierowców, muszą mieć miejsce w pobliżu instytucji, do której zmierzają, by w niewielkiej odległości od wejścia do obiektu mieć możliwość wyjścia z samochodu. Takie miejsca postojowe muszą być uwzględnione w zagospodarowaniu działki budowlanej – stosownie do jej przeznaczenia i sposobu zabudowy. Liczbę i sposób urządzenia tych miejsc należy dostosować do wymagań ustalonych w decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, z uwzględnieniem potrzebnej liczby miejsc, z których korzystają osoby niepełnosprawne⁵¹. Miejsca postojowe dla samochodów, z których korzystają osoby niepełnosprawne, wymagają odpowiedniego oznakowania. Mogą być one umieszczone w odległości nie mniejszej niż 5 metrów od okien budynku mieszkalnego wielorodzinnego i zamieszkania zbiorowego oraz zbliżone bez żadnych ograniczeń do innych budynków⁵². Standardowe wymiary stanowiska postojowego dla samochodów osobowych wynoszą co najmniej 2,3 m szerokości oraz 5 m długości, przy czym wymiary stanowiska dla samochodów przeznaczonych dla osób niepełnosprawnych są większe. Wynoszą one co najmniej 3,6 m szerokości oraz 5 m długości, a w przypadku usytuowania wzdłuż osi jezdni – długość powinna wynosić co najmniej 6 m. Wskutek nowelizacji dodana została norma umożliwiająca ograniczenie tej szerokości do 2,3 m w przypadku, gdy zapewniono możliwość korzystania z przylegającego dojścia lub ciągu pieszo-jezdnego⁵³. Szerokość miejsca postojowego, większa niż standardowa, wynika z faktu, iż osoba niepełnosprawna, mająca problemy z wysiadaniem, potrzebuje więcej miejsca, niż człowiek pełnosprawny, aby to uczynić, niekiedy trzeba ustawić wózek, czy też znaleźć odpowiednie podparcie dla kul inwalidzkich. Większa długość miejsca usytuowanego wzdłuż jezdni powoduje również ułatwienie przy parkowaniu – co jest istotne w przypadku wykonania tzw. „koperty”, gdyż niepełnosprawny niekiedy nie jest w stanie odwrócić się w fotelu kierowcy do wykonania tego manewru w takim stopniu, jak osoba pełnosprawna. Jednocześnie istnieje czasem potrzeba wyjęcia z bagażnika wózka inwalidzkiego, co wymaga dodatkowej powierzchni itp.

Również należy zwrócić uwagę na możliwość bezpiecznego przemieszczenia się z parkingu na chodnik po utwardzonej nawierzchni⁵⁴.

⁵¹ Rozp. MI w spr. war. tech., § 18; Rozp. MGPIB w spr. war. tech., § 18.

⁵² Rozp. MI w spr. war. tech., § 20; por. Rozp. MGPIB w spr. war. tech., § 20.

⁵³ Rozp. MI w spr. war. tech., § 21 ust. 1; por. Rozp. MGPIB w spr. war. tech., § 21.

⁵⁴ K. J a r a n o w s k a, *Projektowanie zakładów pracy dostępnych dla osób niepełnosprawnych*, Warszawa 1992, s. 30.

Stanowiska postojowe w garażu, przystosowane dla osób niepełnosprawnych, powinny zapewniać możliwość dojazdu na wózku inwalidzkim z drogi manewrowej do drzwi samochodu przynajmniej z jednej strony. Szerokość takiego dojazdu nie może być mniejsza niż 1,2 m⁵⁵. Musi być on ponadto usytuowany na poziomie terenu lub kondygnacji dostępnej dla tych osób z pochylni lub urządzeń podnośnych⁵⁶.

Oprócz dostosowanych do rodzaju dysfunkcji pojazdów osób niepełnosprawnych oraz norm prawnych, ułatwiających korzystanie z takich pojazdów, warto zauważyć, iż polski transport publiczny nie zawsze jest dostosowany do przewozu osób z dysfunkcjami organizmu. Dostępność transportu zależy w dużej mierze od zasobności portfela przewoźnika i wymiany środków transportu na nowe. Przeszarżały tabor autobusowy i kolejowy w wielu wypadkach uniemożliwia tym osobom podróżowanie nim. Również przewozy lotnicze nie zawsze są dla nich dostępne⁵⁷.

Praktyka wskazuje, że to właśnie komunikacja publiczna, dostępna poprzez specjalne dostosowanie pojazdów (autobusów, wagonów kolejowych, tramwajów, taksówek, metra itd.) dla potrzeb przewozowych osób niepełnosprawnych, pozwoli tym osobom na normalne funkcjonowanie poprzez dojazdy do pracy, do szkoły, przejazdy w celach rehabilitacyjnych, zdrowotnych, kulturalnych jak i towarzyskich⁵⁸.

Ponadto, nie każdy rodzaj dysfunkcji umożliwi samodzielne prowadzenie pojazdu i z tego względu dostosowany transport publiczny jest warunkiem zapewnienia prawa do udziału w normalnym życiu społeczeństwa. Dostępność środków transportu jest istotnym czynnikiem wpływającym na poziom zatrudnienia osób niepełnosprawnych w Polsce⁵⁹.

⁵⁵ Rozp. MI w spr. war. tech., § 104 ust. 4; por. Rozp. MGPIB w spr. war. tech., § 104 ust. 3.

⁵⁶ Rozp. MI w spr. war. tech., § 105 ust. 4; Rozp. MGPIB w spr. war. tech., § 105 ust. 4; S i e n k i e w i c z, *Prawo...*, s. 56-58.

⁵⁷ M. G a r b a t, *Możliwości podróżowania osób niepełnosprawnych*, „Praca i Rehabilitacja Niepełnosprawnych”, lipiec/sierpień 2007, nr 7-8/111-112.

⁵⁸ B. S k o c z y l a s, *Tworzenie otoczenia przyjaznego osobom o różnym charakterze niepełnosprawności poprzez likwidację w ich środowisku barier architektonicznych, urbanistycznych, barier w komunikowaniu się oraz barier społecznych*, [w:] *Rehabilitacja społeczna i zawodowa osób niepełnosprawnych. Materiały szkoleniowe*, Warszawa 2000, s. 104.

⁵⁹ Por. T. M a j e w s k i, *Zatrudnienie wspomagane osób niepełnosprawnych*, Warszawa 2006, s. 46 (problem dojazdu do pracy w aspekcie przygotowywania profilu zawodowego kandydata do zatrudnienia).

Reasumując, normy prawne dotyczące prawa człowieka niepełnosprawnego do życia w środowisku wolnym od barier znajdują swoją konkretyzację w szczegółowych normach prawa administracyjnego.

Świat nie dzieli się na „sprawnych” i „niepełnosprawnych”. W ciągu całego życia każdego człowieka zmieniają się jego możliwości fizyczne⁶⁰. Kształtowanie przestrzeni dostępnej dla osób niepełnosprawnych nie jest żadną szczególną łaską osób sprawnych wobec niepełnosprawnych. Każdy człowiek na pewnym etapie swego życia będzie musiał uznać ograniczone możliwości swojego organizmu. Jest to naturalne i nieuchronne. Przywołane powyżej normy służą utrzymaniu pewnego standardu kształtowania przestrzeni dostępnej dla jak największej grupy użytkowników. Przepisy podane przez autora nie są kompletnym zbiorem danych z uwagi na wąskie ramy artykułu, jednak podane przykłady mogą choć w części ilustrować konieczny obszar zainteresowań legislatorów. Konieczność uwzględniania potrzeb osób niepełnosprawnych w celu umożliwienia im samodzielnego, pełnego życia powinna nastąpić w fazie zagospodarowania przestrzennego oraz wczesnej fazie projektowania – wówczas prawo osoby niepełnosprawnej do życia w środowisku ukształtowanym funkcjonalnie, w tym do życia w środowisku wolnym od barier funkcjonalnych, będzie mogło zostać zrealizowane w najpełniejszy sposób i najtańszym kosztem. Takie postępowanie jest ze wszech miar celowe. Należy unikać częściowego udostępniania przestrzeni, kierując się raczej kompleksowymi rozwiązaniami architektoniczno-technicznymi. Tylko wówczas może nastąpić pełna integracja osób niepełnosprawnych ze społeczeństwem. Przepisy materialne, dotyczące prawa osoby niepełnosprawnej do życia w środowisku ukształtowanym funkcjonalnie, powinny realizować jedną z zasad sprawiedliwości, sformułowaną przez Johna Rawlsa: „każda osoba powinna mieć równe prawo do jak najszerzej podstawowej wolności możliwej do pogodzenia z podobną wolnością dla innych”⁶¹. Prawo to zapewnia realizację prawa do życia, do wolności w różnych wymiarach i dlatego powinno obejmować jak najszerzy krąg osób.

Według J. S. Milla, gdy „stwierdzamy określoną szkodę lub wyraźne jej ryzyko czy to dla jednostki, czy dla społeczeństwa, przenosimy taki wypadek z dziedziny wolności w dziedzinę moralności lub prawa”⁶². Dobrze się stało, iż prawo człowieka niepełnosprawnego do życia w środowisku wolnym

⁶⁰ E. K u r y ł o w i c z, *Projektowanie...*, s. 14.

⁶¹ J. R a w l s, *Teoria sprawiedliwości*, Warszawa 1994, s. 87.

⁶² J. S. M i l l, *O wolności*, Warszawa 1999, s. 98.

od barier transportowych znalazło odzwierciedlenie w prawie pozytywnym. O ile funkcjonalność własnego miejsca zamieszkania zależy od upodobań jego użytkowników, o tyle funkcjonalność przestrzeni publicznej musi mieć wymiar uniwersalny. Brak wyżej wymienionych unormowań stwarzałby nie tylko potencjalną szkodę dla jednostki, ale i dla całego społeczeństwa, pozostawiając niedoskonałej niekiedy wyobraźni inwestorów i architektów tę także ważną sprawę.

Przywołane wyżej normy w szczególny sposób realizują normę wyrażoną w art. 69 Konstytucji RP, która stanowi, że: „osobom niepełnosprawnym władze publiczne udzielają, zgodnie z ustawą, pomocy w zabezpieczeniu egzystencji [...] oraz komunikacji społecznej”.

BIBLIOGRAFIA

I. Źródła

- Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z 2 kwietnia 1997 r. (Dz.U. z 1997 r., nr 78, poz. 483).
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. z 2002 r. nr 175, poz. 1440, z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. prawo o ruchu drogowym (Dz.U. nr 98, poz. 602, z późn. zm.)
- Ustawa z dnia 27 sierpnia 1997 r. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych (Dz.U. nr 123, poz. 776, z późn. zm.).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 14 grudnia 1994 r., w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. z 1999 r. nr 15, poz. 140, z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 marca 2004 r. w sprawie wzorów kart parkingowych dla osób niepełnosprawnych i placówek zajmujących się opieką, rehabilitacją lub edukacją tych osób (Dz.U. nr 64, poz. 616).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 stycznia 2002 r. w sprawie wzoru karty parkingowej dla osób niepełnosprawnych oraz wysokości opłaty za jej wydanie (Dz.U. nr 13, poz. 126).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych, dotyczących autostrad płatnych (Dz.U. nr 12, poz. 116).

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz.U. z 2003 r. nr 32, poz. 262, z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 października 2005 r. w sprawie szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez kierujących pojazdami, instruktorów i egzaminatorów (Dz.U. nr 217, poz. 1834).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. nr 75, poz. 690, z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 43, poz. 430)
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1996 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie (Dz.U. nr 33, poz. 144),
- 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 (Dz.U. nr 63, poz. 735).
- Zalecenie Rady z 4 czerwca 1998 r. dotyczące kart parkingowych dla osób niepełnosprawnych (98/376/WE), w: Osoby z niepełnosprawnością w Unii Europejskiej. Szanse i zagrożenia, red. M. Piasecki, M. Stępnia, Lublin 2003.

II. Literatura

- B a r c z y ń s k i A., Realne bariery wstrzymujące aktywizację zawodową niepełnosprawnych, „Praca i Rehabilitacja Niepełnosprawnych”, luty 2007, nr 2/106.
- D u t k i e w i c z P., Problem aksjologicznych podstaw prawa we współczesnej polskiej filozofii i teorii prawa, Kraków: Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego 1996.
- G a r b a t M., Osoba niepełnosprawna na drodze, „Praca i Rehabilitacja Niepełnosprawnych” kwiecień 2007, nr 4/108.
- G a r b a t M., Możliwości podróżowania osób niepełnosprawnych, „Praca i Rehabilitacja Niepełnosprawnych”, lipiec/sierpień 2007, nr 7-8/111-112.
- H ö f f e O., Etyka państwa i prawa. Kraków 1992.
- J a r a n o w s k a K., Projektowanie zakładów pracy dostępnych dla osób niepełnosprawnych, Warszawa 1992.
- K o ś ć A., Podstawy filozofii prawa, Lublin 2001.
- K r ą p i e c M. A., Człowiek i prawo naturalne. Dzieła, t. X, Lublin 1993.
- K u r y ł o w i c z E., Projektowanie uniwersalne. Udostępnianie otoczenia osobom niepełnosprawnym, Warszawa 1996.
- M a j e w s k i T., Zatrudnienie wspomagane osób niepełnosprawnych, Warszawa 2006.
- M i l l J. S., O wolności, Warszawa 1999.
- P e t r a ż y c k i L., Wstęp do nauki polityki prawa, Warszawa 1968.

- R a w l s J., Teoria sprawiedliwości, Warszawa 1994.
- S e r a f i n R., Przystosowanie pojazdów samochodowych do prowadzenia przez osoby niepełnosprawne, „Praca i Rehabilitacja Niepełnosprawnych”, kwiecień 2006, nr 4/96.
- S e r a f i n R., Przystosowanie samochodów dla osób niepełnosprawnych, cz. 2, „Praca i Rehabilitacja Niepełnosprawnych”, czerwiec 2007, nr 6/110.
- S i e n k i e w i c z T., Prawo człowieka niepełnosprawnego do życia w środowisku ukształtowanym funkcjonalnie, Lublin 2004.
- S i e n k i e w i c z T., Status człowieka niepełnosprawnego w prawie administracyjnym, Warszawa 2006.
- S k o c z y ł a s B., Tworzenie otoczenia przyjaznego osobom o różnym charakterze niepełnosprawności poprzez likwidację w ich środowisku barier architektonicznych, urbanistycznych, barier w komunikowaniu się oraz barier społecznych, [w:] Rehabilitacja społeczna i zawodowa osób niepełnosprawnych. Materiały szkoleniowe, Warszawa 2000.
- W a s i a k Z., Karta Praw Osób Niepełnosprawnych w wymiarze praktycznym, „Praca i Rehabilitacja Niepełnosprawnych”, listopad/grudzień 2005, nr 11-12/91-92.
- Z i e l i ń s k i M., Z i e m b i ń s k i Z., Uzasadnianie twierdzeń, ocen i norm w prawoznawstwie, Warszawa 1988.
- Z i e m b i ń s k i Z., Wstęp do aksjologii dla prawników, Warszawa 1990.

THE RIGHT OF A DISABLED PERSON TO LIVE IN A SOCIETY
FREE FROM TRANSPORTATION BARRIERS

S u m m a r y

The right of a disabled person to live in a world which is free from transportation barriers is one of the rights incorporated in the common idea of the right to exist in an environment which is shaped functionally. It is not complex law concerning the comfort of life. This could happen in the case of an able-bodied person who could more easily use public transport or social buildings, for instance. The person, whose physical and mental abilities of functioning in society are dysfunctional, can easily become a victim of legal system where this reality is not necessarily included. In such a situation legal discrimination can even pose danger such a person's life.

Translated by Tomasz Pałkowski

Słowa kluczowe: niepełnosprawność, prawa człowieka.

Key words: incapable, human rights.