

Bezpieczeństwo w ruchu drogowym osób niewidomych i słabowidzących w Islandii

Z punktu widzenia warunków geograficznych, Islandia jest krajem wyspiarskim, wyżynno-górskim¹. Znaczna jej część stanowi płaskowyż o wysokości od 700 do 1000 m n.p.m. W najwyższym punkcie ma on 2119 m n.p.m. Płaskowyż stromo opada ku wybrzeżom wyspy. Z racji swojego położenia, to jest blisko bieguna północnego, około 11% powierzchni kraju pokrywają lodowce, w tym największy w Europie o nazwie Vatnajökull (powierzchnia 8300 km²). Ukształtowanie terenu jest związane z silną aktywnością wulkaniczną (26 czynnych wulkanów) oraz występującymi gejzerami. Z tego też powodu występują na Islandii trzęsienia ziemi. Główną rzeką w tym kraju jest Thjorsa (o długości 230 km).

Ze względu na swoje położenie w północnej części Oceanu Atlantyckiego, na wyspie panuje klimat podbiegunowo-oceaniczny. Średnia temperatura stycznia w południowo-zachodniej części kraju wynosi od 0°C na południu do -4°C na północy tego obszaru. Natomiast w najcieplejszym miesiącu letnim, to jest lipcu, odpowiednio od 9°C do 12°C. Jednakże w interiorze klimat ten jest znacznie surowszy. Opady atmosferyczne wynoszą średnio 700-800 mm.

Początki osadnictwa na wyspie datuje się na wiek VIII. Osadnikami byli irlandzcy mnisi oraz Norwegowie. Wtedy też powstawały zręby państwowości opartej na rządach starszyzny. Islandia rozwijała się pod wpływem krajów nordyckich, w szczególności kultury wikingów, a najstarsze ślady sztuki na tym terenie pochodzą z IX-X wieku. Ważnym momentem była chrystianizacja społeczności wyspiarskiej, zakończona w XI-XII wieku. Krótki okres rozwoju państwa i społeczeństwa został zahamowany przez wojny rodowe w XIII wieku.

Islandia w swojej historii podlegała pod władzę silniejszych od niej państw skandynawskich. Od 1264 roku była pod panowaniem Norwegii. Na podstawie tzw. unii kalmarskiej z 1397 roku weszła w orbitę politycz-

¹ Poniższe informacje zostały opracowane na podstawie oficjalnej strony internetowej Ambasady Rzeczypospolitej Polskiej w Reykjavíku: http://www.reykjavik.msz.gov.pl/pl/aktualnosci/dla_prasy/islandia/informacje_ogolne_o_islandii/ (1.05.2014).

ną Danii. Należy jednak podkreślić, że warunki geograficzne, klęski głodu, aktywność wulkaniczna, epidemie, napady korsarzy w XVIII wieku miały bardzo negatywny wpływ na rozwój własnego rolnictwa i hodowli zwierząt. W znacznym stopniu utrudniało to rozwój społeczeństwa i państwowości na wyspie, a tym samym prowadziło do uzależnienia od innych państw – w szczególności Danii i Szwecji, które to wykorzystywały tę sytuację zwłaszcza na płaszczyźnie handlowej. Kolejną konsekwencją była emigracja w drugiej połowie XIX wieku głównie do Ameryki Północnej.

Jednakże w 1918 roku Islandia ostatecznie stała się państwem suwerennym. Związana była jednak unią personalną z Danią. Dopiero w dniu 17 czerwca 1944 roku uzyskała całkowitą niezależność polityczną. Stolicą kraju jest Rejkjavik (Reykjavík). Jest to miasto, którego początki datuje się na około 874 rok, kiedy to osadę założyli przybysze z Norwegii. Od około XVIII wieku stanowi ono ośrodek handlu. Prawa miejskie uzyskało w 1786 roku. W chwili obecnej oprócz znaczenia gospodarczego, miasto stanowi centrum życia politycznego i kulturalnego kraju wraz z portem lotniczym o znaczeniu międzynarodowym. Drugie pod względem znaczenia gospodarczego jest miasto Akureyri wraz z portem handlowym i rybackim, które jest także ośrodkiem sportów zimowych.

Wyspiarski charakter tego kraju w sposób bezpośredni rzutuje na kwestie poruszania się po nim. Podstawą jest transport samochodowy, lotniczy oraz wodny². Na potrzeby niniejszego opracowania należy skupić się nad pierwszym z wymienionych. Poza miastami większość dróg w niezamieszkałych częściach Islandii, drogi krajowe oraz lokalne mają nawierzchnię żuźlową. Jest to wynikiem powszechnej dostępności tego surowca. Często drogi te są dostępne wyłącznie w sezonie letnim (czyli około lipca) i to przy pomocy samochodu z napędem na cztery koła. Wynika z tego, że pogoda jest istotnym czynnikiem mającym bardzo silny wpływ na transport i powinna być każdorazowo sprawdzana przed podejmowaniem dłuższych podróży.

W terenie zabudowanym obowiązują ograniczenia prędkości do 50 km/h, chyba że znaki wskazują niższe wartości. W terenie niezabudowanym dopuszczalna prędkość wynosi na ogół 90 km/h. Natomiast na drogach gruntowych o nawierzchni innej niż asfaltowa ograniczenie prędkości zostało określone na poziomie 80 km/h. Poruszając się po tym kraju, należy także pamiętać o kilku kwestiach. Większość mostów jest na tyle wąska, że może przejechać nimi pojedynczy samochód. A pierwszeństwo

² Poniższe informacje zostały opracowane na podstawie oficjalnej strony internetowej Ambasady Rzeczypospolitej Polskiej w Reykjaviku: http://www.reykjavik.msz.gov.pl/pl/aktualnosci/dla_prasy/islandia/transport/ (1.02.2014).

ma ten, który pierwszy na niego wjechał, chyba że znaki wskazują co innego. Należy także zwalniać, wjeżdżając na drogę o nawierzchni żuźlowej. Osoby podróżujące samochodem muszą mieć zapięte pasy bezpieczeństwa. A osoba kierująca pojazdem nie może mieć śladu alkoholu we krwi.

To skrótowe wprowadzenie do prezentacji wyników ankiety wypełnionej przez przedstawicieli Islandii wskazuje, że mamy do czynienia z krajem europejskim o bardzo trudnych warunkach życia. Można powiedzieć, że wręcz ekstremalnych dla osób niepełnosprawnych, a zwłaszcza niewidomych i słabowidzących. Dlatego też wydaje się, że z tego względu wyniki prowadzonych badań mogą być niezwykle interesujące.

Charakterystyka Islandzkiego Narodowego Instytutu dla Osób Niewidomych, Słabowidzących i Głuchoniewidomych

Członkiem sieci ENVITER w Islandii jest *Pjónustu- og þekkingarmiðstöð fyrir blinda, sjónskerta og daufblinda einstaklinga*, czyli Islandzki Narodowy Instytut dla Osób Niewidomych, Słabowidzących i Głuchoniewidomych³. Instytut jest organizacją publiczną zarządzaną przez islandzkie Ministerstwo Opieki Społecznej⁴. Swoją działalność koncentruje wokół zapewnienia rehabilitacji oraz edukacji. Poza zakresem zadań są natomiast kwestie diagnostyczne i medyczne związane z aparatem wzroku. W celu sprawnego funkcjonowania Instytut prowadzi stosowną bazę danych o swoich klientach. Za osobę niewidomą uznaje się zgodnie z prawem osobę, której wzrok jest sprawny w mniej niż 10%. Natomiast w przypadku osoby słabowidzącej wielkość ta jest określona między 10% a 30%.

Instytut współpracuje z szeregiem instytucji i organizacji zajmujących się lokalnie transportem, pomocą w domu, badaniem wzroku oraz bibliotekami z nagraniami dźwiękowymi. Świadczone przez Instytut usługi są bezpłatne. Na chwilę przygotowywania niniejszego opracowania w Instytucie pracuje około 28 osób. Są to przede wszystkim okuliści, optycy, nauczyciele, pracownicy socjalni, fizykoterapeuci, trenerzy psów przewodni-

³ Na podstawie oficjalnej strony internetowej sieci ENVITER. Nazwa ta jest przetłumaczona na język angielski jako The Icelandic National Institute for The Blind, Visually Impaired, and Deafblind: <http://www.enviter.eu/members/iceland/icelandic-national-institute-blind-visually-impaired-and-deafblind> (1.05.2014).

⁴ Poniższe informacje zostały opracowane na podstawie oficjalnej strony internetowej Islandzkiego Narodowego Instytutu dla Osób Niewidomych, Słabowidzących i Głuchoniewidomych: <http://midstod.is/> (1.05.2014). Tłumaczenie własne na podstawie anglojęzycznej wersji tej strony.

ków, specjaliści od komputerów, języka Braille'a. Do szczegółowego zakresu zadań Instytutu należą:

- Badania aparatu wzroku i widzenia.
- Prowadzenie bazy danych i wydawanie zaświadczeń.
- Doradztwo w kwestii ubezpieczenia i pomocy społecznej.
- Udostępniania i szkolenie w zakresie stosowania urządzeń wspomagających.
- Szkolenia i edukacja w zakresie komputerów, oprogramowania i innych technologii pomagających klientom Instytutu.
- Szkolenia i edukacja w zakresie poruszania się i samodzielnego życia.
- Pomoc i doradztwo w zakresie edukacji szkolnej niezależnie od stopnia.
- Uczenie alfabetu Braille'a uczniów, nauczycieli i członków rodzin.
- Dobieranie okularów oraz protez oka.
- Refundowanie kosztów zakupu okularów.
- Dostarczanie materiałów i książek napisanych alfabetem Braille'a.

Jednym z ważniejszych obszarów działalności Instytutu jest edukacja poprzez seminaria i warsztaty zarówno dla samych zainteresowanych klientów, ale także dla ich rodzin, przyjaciół, współpracowników, najbliższego otoczenia, ogólnie rzecz ujmując. Jednakże ważniejsze są indywidualne szkolenia i rehabilitacja osób niewidomych i słabowidzących w zakresie: poruszania się i orientacji w przestrzeni, kształtowania umiejętności przydatnych w codziennym życiu, komputerów i technologii pomagających im na co dzień, a także doradztwa społecznego.

Istotne z punktu widzenia prowadzonych badań oraz opisu populacji osób niewidomych i słabowidzących jest przybliżenie cech demograficznych klientów Instytutu. Szacuje się populację Islandii na około 320 tys. ludzi. Z tego klientami Instytutu jest około 1,5 tys. osób, co stanowi około 0,5% całej populacji. W tak określonej grupie klientów Instytutu połowę stanowią osoby niewidome, a drugą połowę osoby słabowidzące. Natomiast charakterystyczna jest struktura wiekowa klientów Instytutu. Około 73% z nich to osoby w wieku 67 i więcej lat. Najwięcej jest osób w przedziale od 86 do 89 lat. W Islandii osoby, które osiągnęły ten wiek, przechodzą na emeryturę. Emerycy to około 13% ludności Islandii i według szacunków w ciągu następnych 30 lat odsetek ten wzrośnie do 21%. Niewidomi i słabowidzący stanowią 2,6% populacji emerytów. Dla porównania odsetek ten dla reszty ludności Islandii wynosi około 0,5%. Co więcej, 90% starszych klientów Instytutu mieszka we własnych domach, a tylko 10% w domach opieki czy spokojnej starości. Ponadto zaledwie 7% klientów Instytutu to dzieci, a 20% to dorośli między 18

a 67 rokiem życia. Biorąc pod uwagę strukturę klientów według płci, to 60% stanowią kobiety, a 40% mężczyźni. Należy podkreślić, iż 15% klientów Instytutu to osoby słabowidzące i jednocześnie mające upośledzenie słuchu. W tej grupie ponad 83% stanowią osoby powyżej 67 roku życia. Prócz tego 250 osób ma protezę oka, a 5 tys. nosi okulary korekcyjne.

Ze względu na taką strukturę wiekową klientów Instytutu, oferowane usługi są skoncentrowane na zapewnieniu im samodzielności w miejscu zamieszkania. Takie jest również oczekiwanie samych klientów, aby móc mieszkać, przygotowywać sobie posiłki, spacerować, uprawiać sport i podejmować aktywności związane ze swoimi zainteresowaniami, i generalnie uczestniczyć w życiu społecznym. Dlatego też Instytut oferuje szereg urządzeń, które wspomagają jego klientów, takich jak np. szkła i urządzenia powiększające, często połączone z telewizorem, przenośne urządzenia elektroniczne, kamery i odtwarzacze. Dodatkowo przechodzą oni przeszkolenie w zakresie sposobów korzystania z tychże urządzeń. Każdy klient na pewno otrzymuje także białą laskę.

Prezentacja wyników badań

Wystandaryzowane narzędzie badawcze przygotowane w ramach realizacji projektu i skierowane do uczestników sieci ENVITER zostało wypełnione przez przedstawiciela Islandzkiego Narodowego Instytutu dla Osób Niewidomych, Słabowidzących i Głuchoniewidomych w dniu 29 kwietnia 2013 roku. Na wstępie należy zauważyć, iż respondent nie udzielił odpowiedzi na wszystkie zawarte w kwestionariuszu pytania. Wynikało to m.in. ze specyfiki kraju i faktu, że np. nie ma w nim komunikacji kolejowej, czy też nie są gromadzone interesujące autorów badań dane w skali kraju. Można również postawić tezę, że osoba wypełniająca nie знаła wszystkich interesujących autorów badań regulacji prawnych odnoszących się do sytuacji prawnej osób niewidomych i słabowidzących. Nie umniejsza to jednak wartości poznawczej pozyskanego materiału badawczego.

Na pierwsze z postawionych pytań przedstawiciel Instytutu odpowiedział twierdząco. W islandzkim systemie prawnym istnieje regulacja o nazwie *Lög um málefni fatlaðra* (Przepisy prawne dotyczące niepełnosprawności) z 2 czerwca 1992 roku⁵. Celem ustawy jest zapewnienie, że osoby

⁵ Z treścią tego aktu prawnego można zapoznać się w języku islandzkim na oficjalnej stronie internetowej parlamentu islandzkiego Althingi: <http://www.althingi.is/lagas/137/1992059.html> (1.05.2014). Weszła w życie w dniu 1 września 1992 r., z wyjątkiem ust. 2, art. 35 i pkt 1 art. 51, które to weszły w życie w dniu 1 stycznia 1993 roku. Ustawa ta była wielokrotnie nowelizowana.

niepełnosprawne będą mogły cieszyć się równymi prawami z osobami pełnosprawnymi i nie będą doświadczały dyskryminacji ze względu na swoją niepełnosprawność. Ustawa ta stanowi realizację zasady równego traktowania osób pełnosprawnych przez prawo, administrację publiczną, czy też społeczeństwo. Natomiast brak jest w systemie prawnym tego kraju aktu prawnego regulującego w sposób całościowy sytuację prawną wyłącznie osób niewidomych lub słabowidzących. Również brak jest szczegółowych regulacji prawnych, które dotyczyłyby udziału osób niewidomych i słabowidzących w ruchu drogowym. Zgodnie z odpowiedzią udzieloną przez przedstawiciela Instytutu na kolejne, piąte pytanie kwestionariusza, w Islandii nie istnieje funkcja czy zawód asystenta osób niewidomych lub słabowidzących pomagającego im w miejscach publicznych.

Kolejne pytania dotyczyły zakresu bieżących działań podejmowanych w tym kraju. Jak można się dowiedzieć, w Islandii prowadzone są kampanie społeczne na temat bezpieczeństwa osób niewidomych lub słabowidzących w przestrzeni zurbanizowanej i ruchu drogowym. W ankiecie wymienione zostały dwa przykłady. Po pierwsze, „Dzień z Białą Laską” – Instytut wspólnie z islandzkim Towarzystwem Osób Niewidomych co roku prowadzi kampanię społeczną o tym właśnie tytule. Jej celem jest przedstawienie społeczeństwu, jak biała laska jest wykorzystywana przez osoby niewidome i słabowidzące w trakcie przemieszczania się w obszarach miejskich. Po drugie, cały czas trwa współpraca Instytutu z władzami miasta Reykjavik dotycząca zapewnienia dostępności tym osobom do instytucji użyteczności publicznej.

Następne pytanie (numer siedem) dotyczyło tego, jakiego rodzaju przedsięwzięcia na rzecz dostępu osób niewidomych lub słabowidzących do budynków użyteczności publicznej zostały do tej pory zrealizowane. W odniesieniu do szlaków komunikacyjnych (np. przejść podziemnych, korytarzy, hal dworcowych) występują oznaczenia kontrastowe, dotykowe, oświetlenie oraz informacja dźwiękowa. Schody oraz windy są oznaczone w ten sam sposób. W ich najbliższym sąsiedztwie są znaki dotykowe oraz o charakterze kontrastowym. Podobnie jest w przypadku otworów drzwiowych. Jednakże w sposób szczególny wyróżnione są drzwi szklane. Natomiast wejścia do budynków użyteczności publicznej nie posiadają żadnych dodatkowych oznaczeń przydatnych dla osób niewidomych lub słabowidzących.

Pytanie ósme dotyczyło opisu różnego rodzaju przedsięwzięć realizowanych w Islandii na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym osób niewidomych lub słabowidzących. Przedstawiciel Instytutu nie udzielił odpowiedzi na to pytanie w odniesieniu do oznakowania przejść dla pieszych. Jedynie przystanki komunikacji miejskiej są wyposażone w oznaczenia dotykowe oraz informacje dźwiękowe. Nie jest praktykowane w tym kra-

ju udostępnianie osobom niewidomym i słabowidzącym map zagrożeń w przestrzeni miejskiej ani elektronicznych urządzeń pomagających poruszać się w tejże przestrzeni. Respondent nie mógł odpowiedzieć na to pytanie w odniesieniu do peronów kolejowych, gdyż ten typ komunikacji nie funkcjonuje w tym wyspiarskim kraju. Natomiast jeżeli chodzi o komunikację autobusową, to w stolicy Islandii – Reykjaviku, pojazdy są wyposażone w urządzenia nadające informacje dźwiękowe (odpowiedź na pytanie numer dziewięć), z których to korzystają wszyscy mieszkańcy.

W odpowiedzi na pytanie numer dziesięć, respondent wskazał właśnie Instytut jako krajową instytucję do zajmowania się sprawami osób niewidomych lub słabowidzących. Jak to już zostało wskazane powyżej, za osoby należące do tej drugiej kategorii uznaje się osoby o współczynniku sprawności widzenia poniżej 30%. Ponadto nie są prowadzone szkolenia funkcjonariuszy publicznych w zakresie pomocy obu wyżej wymienionym kategoriom osób (odpowiedź na pytanie numer 11).

Kolejna seria pytań dotyczyła już konkretnie bezpieczeństwa tychże osób w ruchu drogowym. Po pierwsze, niewidomi i słabowidzący wyróżniają się poprzez noszenie i używanie białej laski. Wydaje się jednak, że na podstawie odpowiedzi na to i następne pytanie można przypuszczać, że nie jest to obowiązek ustawowy. Brak jest również jakiegokolwiek innego obowiązkowego sposobu wyróżnienia się tychże osób spośród innych pieszych. Dlatego też respondent nie mógł odpowiedzieć na pytanie dotyczące oceny efektywności ewentualnego przepisu nakładającego na niewidomych i słabowidzących obowiązek wyróżnienia się w ruchu drogowym z punktu widzenia zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu. Według respondenta brak jest również jakichkolwiek przepisów prawa nadających szczególne uprawnienia w ruchu drogowym tym kategoriom osób, np. brak jest obowiązku nakładanego na kierowcę ustąpienia pierwszeństwa w ruchu osobie niewidomej lub słabowidzącej posługującej się białą laską. Obowiązują jednak przepisy takie same, jak w odniesieniu do innych pieszych, uczestników ruchu drogowego.

Niestety w Islandii nie są prowadzone statystyki w zakresie udziału osób niewidomych lub słabowidzących w wypadkach drogowych (odpowiedź na pytanie numer 16). Brak jest także stosownych danych ukazujących liczbę osób, które doznały uszkodzeń wzroku w wyniku wypadków drogowych (odpowiedź na pytanie numer 17). Sytuacja ta uniemożliwiła odpowiedź na kolejne, osiemnaste pytanie, dotyczące chociażby szacunkowych danych określających udział procentowy osób niewidomych i słabowidzących wśród ofiar wypadków drogowych. A także pytanie numer 20, o liczbę osób, które rocznie doznają uszkodzeń wzroku w wyniku wypad-

ków drogowych. Podobnie jest w przypadku odpowiedzi na pytanie numer 22, o szacunkowe dane określające udział procentowy osób niewidomych i słabowidzących wśród sprawców wypadków drogowych. Utrudnia to określenie skali zjawiska w Islandii.

Jednakże respondent poproszony o określenie – według własnej wiedzy i doświadczenia życiowego – najczęstszych przyczyn wypadków drogowych z udziałem osób niewidomych i słabowidzących podał dwa przykłady:

- braki w oznakowaniu oraz informacji dźwiękowych na skrzyżowaniach i innych ważnych miejscach na drodze,
- brak obowiązku wyróżniania się tej kategorii pieszych, a tym samym potrzeba innych sposobów oznakowywania lub identyfikacji tychże osób na drodze, nie tylko poprzez noszenie białej laski.

Jeżeli już osoba dozna uszkodzenia wzroku w wyniku wypadku drogowego, to przysługuje jej możliwość skorzystania na zasadach ogólnych ze wszystkich usług oferowanych przez Instytut, które to usługi zostały wymienione powyżej (odpowiedź na pytanie numer 21). Jednocześnie respondent nie udzielił odpowiedzi na pytania odnoszące się do zakresu kompetencji samorządu terytorialnego poszczególnych szczebli administracji publicznej w obszarze zapewnienia bezpieczeństwa osobom niewidomym lub słabowidzącym (pytanie numer 23) oraz związane z nim pytanie numer 24 – o podanie przykładu znanych mu „dobrych praktyk” w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa tym kategoriom osób przez samorządy w przestrzeni publicznej w Islandii.

Wydaje się, że to właśnie Instytut jest podmiotem, który kompleksowo i wyłącznie zajmuje się sytuacją niewidomych i słabowidzących w tym wyspiarskim kraju. Jest on kanałem dystrybucji wszelkich informacji, jednakże dotyczą one przede wszystkim życia codziennego. Nie są one w sposób szczególnie ukierunkowane na bezpieczeństwo w ruchu drogowym czy w przestrzeni zurbanizowanej (odpowiedź na pytanie numer 25). W Islandii bieżące informacje tego typu nie są także dystrybuowane w postaci map zagrożeń (odpowiedź na pytanie numer 26).

Dwa ostatnie pytania przewidziane kwestionariuszem ankiety dotyczyły szczegółowych regulacji z zakresu islandzkiej procedury karnej w odniesieniu do osób niewidomych i słabowidzących. Zdaniem respondenta stosowne przepisy nie przewidują żadnych szczególnych uprawnień dla tych osób (odpowiedź na pytanie numer 27). Natomiast na ostatnie pytanie, o to, czy podejrzanemu lub oskarżonemu będącemu osobą niewidomą lub słabowidzącą przysługuje obligatoryjna obrona z urzędu w procesie karnym, respondent nie udzielił odpowiedzi.