

Rozdział II.

Poczucie bezpieczeństwa osób niewidomych i słabowidzących w przestrzeni miasta

Jak dowiedziono w poprzedniej części opracowania, osoby niewidome i słabowidzące odczuwają szereg zagrożeń utrudniających lub wręcz uniemożliwiających samodzielne poruszanie się w przestrzeni zurbanizowanej. Z pewnością, w różnym zakresie, wpływają one na poczucie ich bezpieczeństwa, na częstotliwość opuszczania przez nich miejsca zamieszkania, na możliwości uczestniczenia w życiu społecznym. Zwłaszcza wydarzenia powodujące powstanie określonych szkód zapadają w pamięć osobom z dysfunkcją wzroku i wywołują strach oraz niechęć przed wyjściem do miasta. W związku z tym, w dalszej kolejności, zapytano badanych, czy kiedykolwiek zostali poszkodowani na chodniku, ulicy, dworcu, przystanku komunikacji miejskiej, w środku komunikacji miejskiej, budynku użyteczności publicznej. W badaniach zmierzano do uzyskania informacji na temat poczucia ich bezpieczeństwa w przestrzeni miasta.

Pozwoliło to wyłonić następujący problem badawczy:

- Z powodu jakich zagrożeń osoby niewidome i słabowidzące doznają szkód w czasie samodzielnego poruszania się w przestrzeni zurbanizowanej?

Odpowiednio do problemu przyjęto następującą hipotezę:

- Osoby niewidome i słabowidzące w przestrzeni zurbanizowanej najczęściej spotykają się z zagrożeniami napotykanymi na chodniku, na ulicy oraz w środkach transportu zbiorowego oraz z tego powodu doznają szkód.

Badany jako poszkodowany na chodniku

Analizy rozpoczęto od ustalenia, czy i z jakiego powodu podczas poruszania się po chodniku badani zostali poszkodowani. Pytanie skierowano do 622 osób. Uzyskano większą niż liczba badanych liczbę wskazań (tj. 1694), ponieważ część respondentów udzieliła więcej niż jednej odpowiedzi.

Tabela 1. Chodnik jako miejsce doznanej szkody

Czy kiedykolwiek został/a Pan/i poszkodowany/a na chodniku z powodu:		
Odpowiedź	Liczba	Procent*
wysokich krawężników	220	35,37
nierówności na chodnikach	346	55,63
braku krawężników	115	18,49
przeszkód na chodniku (np. kosze na śmieci, wystające niskie słupki, klomby na kwiaty, nisko zawieszone reklamy, szyldy, znaki drogowe, drzewa, budki telefoniczne, latarnie, tablice na wysokości wzroku)	322	51,77
nieodpowiedniego zabezpieczenia robót budowlanych	148	23,79
zaparkowanych pojazdów	214	34,41
innych pieszych poruszających się ciągami komunikacyjnymi (np. nieprzestrzegających zasady poruszania się prawą stroną)	114	18,33
rowerzystów	167	26,85
zwierząt	48	7,72
Suma:	1694	272,36

* Procenty nie sumują się do 100, gdyż można było zaznaczyć więcej niż jedną odpowiedź.

Źródło: badania ankietowe wśród osób niewidomych i słabowidzących

Jak wynika z danych zawartych w powyższej tabeli, najczęściej badani zostali poszkodowani z powodu nierówności na chodnikach (55,63% wskazań), przeszkód na chodniku (51,77% wskazań) i wysokich krawężników (35,37% wskazań) oraz zaparkowanych pojazdów (34,41% wskazań). Najrzadziej do niebezpiecznych sytuacji dochodziło z udziałem zwierząt (7,72% wskazań).

Ze szczegółowych analiz zebranych informacji¹ wynika, że na chodniku szkody najczęściej ponosili:

- słabowidzący w stopniu znacznym, pozostający osobą niewidomą lub słabowidzącą powyżej 5 lat, będący kobietą w wieku 65 lat i więcej – z powodu nierówności na chodnikach;

¹ Na potrzeby analiz wszystkie zebrane dane dotyczące poczucia bezpieczeństwa osób niewidomych i słabowidzących w przestrzeni miasta opracowano w postaci tabel krzyżowych uwzględniających kilka zmiennych (stopień niepełnosprawności wzrokowej, okres pozostawania osobą niewidomą lub słabowidzącą, płeć respondenta, wiek respondenta). Jednakże, ze względu na ich obszerność, w tej części opracowania, zostaną przytoczone wyłącznie syntetyczne wnioski z nich wynikające.

- całkowicie niewidomi, w tym z poczuciem światła, pozostający osobą niewidomą lub słabowidzącą powyżej 5 lat, będący mężczyzną w wieku 36-64 lat – z powodu przeszkód na chodniku;
- słabowidzący w stopniu znacznym, pozostający osobą niewidomą lub słabowidzącą poniżej roku, będący kobietą w wieku 36-64 lat – z powodu wysokich krawężników;
- całkowicie niewidomi, w tym z poczuciem światła, pozostający osobą niewidomą lub słabowidzącą powyżej 5 lat, będący kobietą w wieku 36-64 lat – z powodu zaparkowanych pojazdów.

Badany jako poszkodowany na ulicy

Następnie zmierzano do ustalenia, czy i z jakiego powodu podczas poruszania się po ulicy badani zostali poszkodowani. Pytanie skierowano do 622 osób. Uzyskano większą niż liczba badanych liczbę wskazań (tj. 1147), ponieważ część respondentów udzieliła więcej niż jednej odpowiedzi.

Tabela 2. Ulica jako miejsce doznanej szkody

Czy kiedykolwiek został/a Pan/i poszkodowany/a na ulicy z powodu:		
Odpowiedź	Liczba	Procent*
ubytków w jezdni	224	36,01
nietwardzonej nawierzchni jezdni	90	14,47
braku udźwiękowania sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach	158	25,40
braku ujednoczenia systemu sygnalizacji świetlnej	107	17,20
braku odpowiedniego zabezpieczenia robót drogowych	126	20,26
braku zróżnicowania faktury nawierzchni przy przejściach dla pieszych	122	19,61
braku oznaczeń wejścia i wyjścia przejść podziemnych	101	16,24
braku oznaczeń w przejściach podziemnych	91	14,63
torowisk	61	9,81
innych pieszych na przejściu	67	10,77
Suma:	1147	184,40

* Procenty nie sumują się do 100, gdyż można było zaznaczyć więcej niż jedną odpowiedź.

Źródło: badania ankietowe wśród osób niewidomych i słabowidzących

Jak wynika z danych zawartych w powyższej tabeli, najczęściej badani zostali poszkodowani z powodu ubytków w jezdni (36,01% wskazań), braku udźwiękowania sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach (25,40% wskazań), braku odpowiedniego zabezpieczenia robót drogowych (20,26% wskazań) oraz braku zróżnicowania faktury nawierzchni przy przejściach dla pieszych (19,61% wskazań). Najczęściej do niebezpiecznych sytuacji dochodziło na torowiskach (9,81% wskazań). Może to być związane z ich brakiem w wielu miastach.

Ze szczegółowych analiz zebranych informacji wynika, że na ulicy szkody najczęściej ponosili badani:

- słabowidzący w stopniu umiarkowanym, pozostający osobą niewidomą lub słabowidzącą poniżej roku, będący kobietą w wieku 25-35 lat – z powodu ubytków w jezdni;
- słabowidzący w stopniu znacznym, pozostający osobą niewidomą lub słabowidzącą od 1 roku do 5 lat, będący kobietą w wieku 65 lat i więcej – z powodu braku udźwiękowania sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach;
- całkowicie niewidomi, w tym z poczuciem światła, pozostający osobą niewidomą lub słabowidzącą powyżej 5 lat, będący kobietą w wieku 65 lat i więcej – z powodu braku odpowiedniego zabezpieczenia robót drogowych;
- całkowicie niewidomi, w tym z poczuciem światła, pozostający osobą niewidomą lub słabowidzącą powyżej 5 lat, będący kobietą w wieku 36-64 lat – z powodu braku zróżnicowania faktury nawierzchni przy przejściach dla pieszych.

Badany jako poszkodowany na dworcu

W dalszej kolejności zmiernano do ustalenia, czy i z jakiego powodu podczas poruszania się po dworcu badani zostali poszkodowani. Pytanie skierowano do 622 osób. Uzyskano większą niż liczba badanych liczbę wskazań (tj. 733), ponieważ część respondentów udzieliła więcej niż jednej odpowiedzi.

Tabela 3. Dworzec jako miejsce doznanej szkody

Czy kiedykolwiek został/a Pan/i poszkodowany/a na dworcach (np. autobusowych, kolejowych, lotniskach, w metrze) z powodu:		
Odpowiedź	Liczba	Procent*
braku oznaczeń schodów	179	28,78
braku informacji dźwiękowych dotyczących rozkładu jazdy	179	28,78
braku oznaczeń ciągów pieszych	96	15,43
braku oznaczeń na peronach	137	22,03
przeszkód na ciągach komunikacyjnych w budynkach dworców (np. kosze na śmieci, tablice informacyjne)	142	22,83
Suma:	733	117,85

* Procenty nie sumują się do 100, gdyż można było zaznaczyć więcej niż jedną odpowiedź.

Źródło: badania ankietowe wśród osób niewidomych i słabowidzących

Jak wynika z danych zawartych w powyższej tabeli, najczęściej badani zostali poszkodowani z powodu braku oznaczeń schodów oraz braku informacji dźwiękowych dotyczących rozkładu jazdy (po 28,78% wskazań), przeszkód na ciągach komunikacyjnych w budynkach dworców (22,83% wskazań), a także braku oznaczeń na peronach (22,03% wskazań). Najbardziej do niebezpiecznych sytuacji dochodziło z powodu braku oznaczeń ciągów pieszych (15,43% wskazań).

Ze szczegółowych analiz zebranych informacji wynika, że na dworcu szkody najczęściej ponosili badani:

- słabowidzący w stopniu znacznym, pozostający osobą niewidomą lub słabowidzącą poniżej roku, będący kobietą w wieku 36-64 lat – z powodu braku oznaczeń schodów;
- słabowidzący w stopniu znacznym, pozostający osobą niewidomą lub słabowidzącą poniżej roku, będący kobietą w wieku 36-64 lat – z powodu braku informacji dźwiękowych dotyczących rozkładu jazdy;
- całkowicie niewidomi, w tym z poczuciem światła, pozostający osobą niewidomą lub słabowidzącą od 1 roku do 5 lat, będący kobietą w wieku 65 lat i więcej – z powodu przeszkód na ciągach komunikacyjnych w budynkach dworców;
- słabowidzący w stopniu znacznym, pozostający osobą niewidomą lub słabowidzącą powyżej 5 lat, będący kobietą w wieku 36-64 lat – z powodu braku oznaczeń na peronach.

Badany jako poszkodowany na przystankach komunikacji miejskiej

W tej części badań zmierzano do ustalenia, czy i z jakiego powodu podczas poruszania się na przystankach komunikacji miejskiej badani zostali poszkodowani. Pytanie skierowano do 622 osób. Uzyskano mniejszą niż liczba badanych liczbę wskazań (tj. 364), ponieważ część respondentów nie udzieliła odpowiedzi.

Tabela 4. Przystanek komunikacji miejskiej jako miejsce doznanej szkody

Czy kiedykolwiek został/a Pan/i poszkodowany/a na przystankach komunikacji miejskiej z powodu:		
Odpowiedź	Liczba	Procent*
nieodpowiedniej lokalizacji przystanków komunikacji miejskiej	112	18,01
braku informacji dźwiękowej dotyczącej rozkładu jazdy, w tym informacji o numerze nadjeżdżającego pojazdu	252	40,51
Suma:	364	58,52

* Procenty nie sumują się do 100, gdyż można było zaznaczyć więcej niż jedną odpowiedź.

Źródło: badania ankietowe wśród osób niewidomych i słabowidzących

Jak wynika z danych zawartych w powyższej tabeli, najczęściej badani zostali poszkodowani z powodu braku informacji dźwiękowej dotyczącej rozkładu jazdy, w tym informacji o numerze nadjeżdżającego pojazdu (40,51% wskazań). Najrzadziej do niebezpiecznych sytuacji dochodziło z powodu nieodpowiedniej lokalizacji przystanków komunikacji miejskiej (18,01% wskazań).

Ze szczegółowych analiz zebranych informacji wynika, że na przystanku komunikacji miejskiej szkody najczęściej ponosili badani:

- całkowicie niewidomi, w tym z poczuciem światła, pozostający osobą niewidomą lub słabowidzącą powyżej 5 lat, będący kobietą w wieku 17-24 lat – z powodu braku informacji dźwiękowej dotyczącej rozkładu jazdy, w tym informacji o numerze nadjeżdżającego pojazdu.

Badany jako poszkodowany w środkach komunikacji miejskiej

Następnie zmierzano do ustalenia, czy i z jakiego powodu podczas poruszania się środkami komunikacji miejskiej badani zostali poszkodowani. Py-

tanie skierowano do 622 osób. Uzyskano mniejszą niż liczba badanych liczbę wskazań (tj. 498), ponieważ część respondentów nie udzieliła odpowiedzi.

Tabela 5. Środek komunikacji miejskiej jako miejsce doznanej szkody

Czy kiedykolwiek został/a Pan/i poszkodowany/a w środkach komunikacji miejskiej z powodu:		
Odpowiedź	Liczba	Procent*
braku informacji dźwiękowej	203	32,64
zbyt wysokich wejść	188	30,23
nieoznaczonych wejść	107	17,20
Suma:	498	80,07

* Procenty nie sumują się do 100, gdyż można było zaznaczyć więcej niż jedną odpowiedź.

Źródło: badania ankietowe wśród osób niewidomych i słabowidzących

Jak wynika z danych zawartych w powyższej tabeli, najczęściej badani zostali poszkodowani z powodu braku informacji dźwiękowej (32,64% wskazań) oraz zbyt wysokich wejść (30,23% wskazań). Najbardziej do niebezpiecznych sytuacji dochodziło z powodu nieoznaczonych wejść (17,20% wskazań).

Ze szczegółowych analiz zebranych informacji wynika, że w środku komunikacji miejskiej szkody najczęściej ponosili badani:

- całkowicie niewidomi, w tym z poczuciem światła, pozostający osobą niewidomą lub słabowidzącą poniżej roku, będący kobietą w wieku 65 lat i więcej – z powodu braku informacji dźwiękowej;
- całkowicie niewidomi, w tym z poczuciem światła, pozostający osobą niewidomą lub słabowidzącą od 1 roku do 5 lat, będący kobietą w wieku 65 lat i więcej – z powodu zbyt wysokich wejść.

Badany jako poszkodowany w budynkach użyteczności publicznej

W dalszej kolejności zmierzano do ustalenia, czy i z jakiego powodu podczas poruszania się w budynkach użyteczności publicznej badani zostali poszkodowani. Pytanie skierowano do 622 osób. Uzyskano większą niż liczba badanych liczbę wskazań (tj. 833), ponieważ część respondentów udzieliła więcej niż jednej odpowiedzi.

Tabela 6. Budynek użyteczności publicznej jako miejsce doznanej szkody

Czy kiedykolwiek został/a Pan/i poszkodowany/a w budynkach użyteczności publicznej z powodu:		
Odpowiedź	Liczba	Procent*
braku oznaczeń szlaków komunikacyjnych (np. w korytarzach)	120	19,29
braku oznaczeń schodów	191	30,71
braku oznaczeń wind	119	19,13
braku oznaczeń wejść do budynków	130	20,90
braku oznaczeń drzwi	136	21,86
braku napisów na drzwiach wewnętrznych	137	22,03
Suma:	833	133,92

* Procenty nie sumują się do 100, gdyż można było zaznaczyć więcej niż jedną odpowiedź.

Źródło: badania ankietowe wśród osób niewidomych i słabowidzących

Jak wynika z danych zawartych w powyższej tabeli, najczęściej badani zostali poszkodowani z powodu braku oznaczeń schodów (30,71% wskazań), braku napisów na drzwiach wewnętrznych (22,03% wskazań), braku oznaczeń drzwi (21,86% wskazań) oraz braku oznaczeń wejść do budynków (20,90% wskazań). Najrzadziej do niebezpiecznych sytuacji dochodziło z powodu braku oznaczeń wind (19,13% wskazań).

Ze szczegółowych analiz zebranych informacji wynika, że w budynku użyteczności publicznej szkody najczęściej ponosili badani:

- słabowidzący w stopniu znacznym, pozostający osobą niewidomą lub słabowidzącą powyżej 5 lat, będący kobietą w wieku 36-64 lat – z powodu braku oznaczeń schodów;
- słabowidzący w stopniu znacznym, pozostający osobą niewidomą lub słabowidzącą powyżej 5 lat, będący kobietą w wieku 17-24 lat i 36-64 lat – z powodu braku napisów na drzwiach wewnętrznych;
- słabowidzący w stopniu znacznym, pozostający osobą niewidomą lub słabowidzącą powyżej 5 lat, będący kobietą w wieku 36-64 lat – z powodu braku oznaczeń drzwi;
- słabowidzący w stopniu znacznym, pozostający osobą niewidomą lub słabowidzącą od 1 do 5 lat, będący kobietą w wieku 17-24 lat – z powodu braku oznaczeń wejść do budynków.

Badany jako poszkodowany z powodu nieumiejętnego udzielenia pomocy związanej z poruszaniem się w przestrzeni zurbanizowanej przez osoby widzące

W tej części badań zmierzano do ustalenia, czy kiedykolwiek badani zostali poszkodowani w wyniku nieumiejętnego udzielenia pomocy związanej z poruszaniem się w przestrzeni zurbanizowanej przez osoby widzące.

Tabela 7. Doznana szkoda jako wynik nieumiejętnego udzielenia pomocy związanej z poruszaniem się w przestrzeni zurbanizowanej przez osoby widzące

Czy kiedykolwiek został/a Pan/i poszkodowany/a w wyniku nieumiejętnego udzielenia pomocy związanej z poruszaniem się w przestrzeni zurbanizowanej przez osoby widzące?		
Odpowiedź	Liczba	Procent
Tak	150	24,12
Nie	448	72,02
Brak odpowiedzi	24	3,86
Suma:	622	100,00

Źródło: badania ankietowe wśród osób niewidomych i słabowidzących

Jak wynika z danych zawartych w powyższej tabeli, zdecydowana większość badanych, tj. 72,02%, nie została poszkodowana z powodu nieumiejętnego udzielenia pomocy związanej z poruszaniem się w przestrzeni zurbanizowanej przez osoby widzące. Szkód doznało 24,12% badanych.

Ze szczegółowych analiz zebranych informacji wynika, że wśród osób ponoszących szkody byli badani całkowicie niewidomi, w tym z poczuciem światła, pozostający osobą niewidomą lub słabowidzącą poniżej roku, będący kobietą w wieku 25-35 lat.

Odnosząc się do wszystkich przedstawionych w tej części analiz danych statystycznych, należy stwierdzić, że najczęściej narażone na doznawanie szkód w przestrzeni miejskiej są osoby słabowidzące w stopniu znacznym, pozostające niewidomymi lub słabowidzącymi powyżej 5 lat, będące kobietami w wieku 36-64 lat.

Podczas wywiadów badani stwierdzili, że społeczeństwo raczej pozytywnie traktuje niewidomych. Jedna z respondentek podkreśliła bardzo życzliwe postawy wobec niej innych osób. Inna zauważyła, że dzieje się tak „Pod warunkiem, że (...) człowiek też życzliwie się zwraca, bo to też trzeba

umieć się zwrócić, z uśmiechem ładnie poprosić. Nigdy nie miałam, że ktoś odmówił pomocy, nigdy”. Badani podkreślili, że pomagają im zarówno ludzie młodzi, jak i starsi. Zdarzają się jednakże przypadki niewybrednych żartów przejawiających się w podaniu innego, czyli niewłaściwego numeru autobusu. Dochodzi też nieraz do nieudzielania odpowiedzi na pytania zadawane w autobusie czy na przystanku. Jednakże najczęściej powodem takiego zachowania są założone na uszach słuchawki do słuchania muzyki czy prowadzona przez osoby pytane rozmowa telefoniczna.

W wywiadzie badani wskazywali na dwa aspekty pomocy osobom niewidomym ze strony społeczeństwa. Z jednej strony chodzi o życzliwe podejście do niewidomego (z czym badani częściej spotykają się), z drugiej o umiejętność lub jej brak przy udzielaniu pomocy. Potwierdzają to słowa jednego z respondentów: „z reguły ja się też spotykam z życzliwością, a jest coś takiego, że ludzie często są bardzo życzliwi i bardzo życzliwie nastawieni, a nie potrafią, bo [osoby te] nie miały kontaktu i nie wiedzą, jak pomóc, i to nie dlatego, że mają jakąś złą wolę czy że nie chcą, tylko nie miały wcześniej kontaktu z taką osobą”. Skutkuje to potem różnymi zachowaniami. Badany opowiada dalej, że „Kiedyś (...) starszy facet idzie za mną z tyłu i mówi – panie, panie, tu o, pan wsiadaj. Dobra, dobra, ja wsiadam i on mówi do mnie – proszę pana... panie, tu pan masz miejsce, o tutaj o, i steruje mną, jakbym był jakąś... nie wiem, jakąś lalką sterowaną czy jakąś zdalnie sterowaną zabawką. Po czym ja mówię – proszę pana, tu o to będzie gdzie? W bok, w prawo, w lewo czy w ogóle z drugiej strony? I wtedy gość się obejrzał i mówi, i od razu załapał dokładnie, o co chodzi. A jest jeszcze inna sprawa, że czasami są ludzie też i to też nie wynika ze złej woli, tylko są (...) namolni. Bo często człowiek zna drogę i idzie pomału na przykład, no bo gdzie ma się spieszyć, prawda, no ale zna na przykład dany grunt i często ja się spotykam, że idzie za mną taki dziadek, no i on tam źle mi nie chce przecież, on też na swój sposób chce mi pomóc, tylko idzie i o – panie, w lewo, w lewo i to tak z dziesięć razy potrafi albo... a kiedyś mnie szlag trafił i mówię – panie (...) jak ja bym nie wiedział, to ja bym sam pana poprosił”.

Badani zwrócili także uwagę na słowne nietakty ze strony części społeczeństwa. Wskazywali na to, „że czasami są tacy ludzie, nawet nie złej woli, ale pewne teksty, które walą, są... Stanie i – oj, jaki on biedny, nie widzi. A kogo to obchodzi, na przykład później z boku, przecież ta osoba sama wie, że nie widzi, i dla niej to nie jest nic nowego. Ona musi z tym żyć i już”. Wskazane sytuacje nie wywołują szkód materialnych, ale mogą sprawić przykrość osobie niewidomej. Można je traktować bardziej w kategoriach nadużyć/szkód psychicznych.

Wyniki badań pozwoliły częściowo potwierdzić słuszność założonej tezy, stanowiącej przypuszczenie, że: osoby niewidome i słabowidzące w przestrzeni zurbanizowanej najczęściej spotykają się z zagrożeniami występującymi na chodniku, na ulicy oraz w środkach transportu zbiorowego oraz z tego powodu doznają szkód. Według badanych najczęściej szkód doznają oni w kolejności: na chodniku (1694 wskazania), na ulicy (1147 wskazań), w budynkach użyteczności publicznej (833 wskazania), na dworcach (733 wskazania), z powodu nieumiejętnego udzielenia pomocy przez inne osoby (622 wskazania), w środkach komunikacji miejskiej (498 wskazań), na przystankach (364 wskazania). Zatem w opinii badanych, oprócz chodników i ulic to budynki użyteczności publicznej oraz dworce powinny być bardziej dostosowane pod kątem potrzeb osób słabowidzących i niewidomych. Owe informacje powinny więc dotrzeć do osób decydujących o infrastrukturze polskich miast z postulatem poprawy jej stanu. Musi być ona bardziej dostosowana do potrzeb osób z dysfunkcją wzroku.