

Rozdział II.

Niewidomi i słabowidzący jako ofiary wypadków komunikacyjnych i kolizji w ruchu drogowym

Wypadki drogowe są przedmiotem wielu analiz dokonywanych przez Komendę Główną Policji. Z corocznych raportów można dowiedzieć się, ile w ubiegłym roku było wypadków drogowych, ilu było poszkodowanych, a ile ofiar śmiertelnych. W zestawieniach tych znajdują się również informacje, w jakim dniu tygodnia najczęściej dochodzi do wypadków, o jakiej porze dnia i jaka temu towarzyszy najczęściej pogoda. Owe raporty nie uwzględniają jednak faktów związanych z tym, jak osoby niepełnosprawne, w tym niewidome i słabowidzące, radzą sobie jako uczestnicy ruchu drogowego. Nieprzedstawiane są informacje na temat wypadków z udziałem tej grupy osób, a przecież są one bardzo liczne pośród polskiego społeczeństwa. Z przeprowadzonego w 2011 roku Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań wynika, że w Polsce jest 4 697 000 osób niepełnosprawnych, w tym 3 131 500 niepełnosprawnych prawnie (czyli posiadających odpowiednie orzeczenie wydane przez organ do tego uprawniony) i 1 565 500 niepełnosprawnych biologicznie (czyli nieposiadających takiego orzeczenia, ale odczuwających ograniczenie zwykłych i podstawowych czynności życiowych odpowiednich dla ich wieku). Biorąc zatem pod uwagę, że w spisie tym obliczono, iż społeczeństwo polskie liczy 38 511 800 osób, to niepełnosprawni stanowią nieco ponad 12% ogółu.

Istotnym faktem współczesnych czasów jest to, że osoby z dysfunkcjami są coraz to bardziej aktywnymi członkami społeczeństwa. Wdrażana od wielu lat w Polsce koncepcja społeczeństwa obywatelskiego, opartego na równości praw i obowiązków, powoli dostrzega również potrzebę włączenia w życie społeczne osób niepełnosprawnych jako pełnoprawnych członków tego społeczeństwa. Dostosowywana jest do nich infrastruktura, transport, tworzone są miejsca pracy. Lata doktryny komunistycznej, w których osoby niepełnosprawne postrzegane były jako osoby żyjące wyłącznie na koszt społeczeństwa, przeszły już do historii. Co więcej, nastąpiło również odejście od modelu wsparcia osób niepełnosprawnych opar-

tego na niesieniu „pomocy poszkodowanym przez los”, skupiającego się na ich potrzebach fizycznych, który był określany jako tzw. model medyczny. Obecne obowiązujące oraz realizowane podejście to prospołeczna polityka wyrównywania szans, czyli postrzeganie osób niepełnosprawnych jako pełnoprawnych obywateli, którzy mają te same prawa, jakie posiadają pozostali sprawni członkowie społeczności. Dlatego też osoby z różnymi dysfunkcjami, w tym niewidome i słabowidzące, zyskały szansę zwiększenia swojej aktywności w życiu społecznym. Stały się one również bardziej aktywnymi uczestnikami przestrzeni miejskiej, coraz lepiej dostosowywanej do ich potrzeb. Ludzie z dysfunkcjami zaczęli częściej wychodzić z domu, korzystać ze środków lokomocji, tym samym stali się bardziej czynnymi uczestnikami ruchu drogowego narażonymi na wypadki w komunikacji.

Wypadki w komunikacji z udziałem niewidomych i słabowidzących w świetle badań empirycznych

W ramach projektu badawczego „Opracowanie systemu wykrywania zagrożeń bezpieczeństwa osób niewidomych i słabowidzących ze szczególnym uwzględnieniem ruchu drogowego. Aspekty prawno-kryminologiczne i technologiczne” zrealizowano pośród osób niewidomych i słabowidzących badanie ankietowe. Kwestionariusz ankiety zatytułowano „Poczucie bezpieczeństwa osób niewidomych i słabowidzących w przestrzeni zurbanizowanej”. Składał się on z pięciu części:

- I. „Ogólne poczucie bezpieczeństwa w życiu codziennym”,
- II. „Poziom samodzielności w życiu społecznym i poruszaniu się po mieście”,
- III. „Poczucie bezpieczeństwa w przestrzeni miasta”,
- IV. „Oczekiwania wobec samorządów co do poprawy bezpieczeństwa w mieście”,
- V. „Osoba niewidoma i słabowidząca jako ofiara wypadku w komunikacji”,

oraz metryczki. Ta ostatnia część kwestionariusza poświęcona była krótkiej charakterystyce osób badanych. Zawierała pytania dotyczące stopnia niepełnosprawności wzrokowej, przyczyny nabycia tego rodzaju dysfunkcji, okresu pozostawania osobą niewidomą lub słabowidzącą, znajomości alfabetu Braille’a, płci, wieku oraz wykształcenia respondenta, statusu zawodowego, miejsca zamieszkania (miejscowość, województwo). W przeprowadzonej ankiecie zastosowano system pytań stożkowy, polegający na tym,

że przy układaniu kwestionariusza rozpoczęto od pytań ogólnych, które następnie stopniowo przeszły do bardziej szczegółowych¹. Część V kwestionariusza pt. „Osoba niewidoma i słabowidząca jako ofiara wypadku w komunikacji” składała się z 20 pytań zamkniętych i dotyczyła wyłącznie kwestii związanych z wypadkiem drogowym. Respondentów zapytano m.in. o to, czy byli ofiarami lub sprawcami wypadku i jakie były jego okoliczności, oraz o to, czy znana im osoba niewidoma, tudzież słabowidząca uczestniczyła w takim zdarzeniu, jeżeli tak, to również pytano o okoliczności tego zdarzenia. Zapytano też, jak osoby z dysfunkcjami wzroku oceniają regulacje prawne dotyczące ich samych w sytuacji, kiedy są uczestnikami ruchu drogowego oraz jakie zmiany powinny zajść w polskim prawie, by te osoby czuły się bezpiecznie.

Z przeprowadzonych badań wynika, że większość osób niewidomych i słabowidzących nie była ofiarą wypadku w komunikacji w ciągu 10 lat. Niemniej jednak 14% ankietowanych uległo takiemu wypadkowi. Niespełna 10% niewidomych i słabowidzących stało się ofiarą analizowanego zdarzenia jako pieszy, a 4% – jako pasażer.

Tabela 1. Wypadki drogowe z udziałem osób niepełnosprawnych wzrokowo

| Czy był/a Pan/i ofiarą wypadku w komunikacji w ciągu ostatnich 10 lat? | | |
|--|--------|---------|
| Odpowiedź | Liczba | Procent |
| tak, jako pieszy | 60 | 9,65 |
| tak, jako pasażer | 25 | 4,02 |
| nie | 528 | 84,88 |
| Brak odpowiedzi | 9 | 1,45 |
| Suma: | 622 | 100,00 |

Źródło: badania ankietowe wśród członków Polskiego Związku Niewidomych

Analiza wyników przeprowadzonych badań ankietowych wśród członków Polskiego Związku Niewidomych wskazuje, iż ofiarami wypadków w komunikacji jako piesi są najczęściej mieszkańcy miast powyżej 200 000 mieszkańców. Najrzadziej zaś tego typu zdarzenia dotyczą mieszkańców wsi oraz miast do 19 999 mieszkańców. Warto także zwrócić uwagę na fakt, że najczęściej są to osoby słabowidzące w stopniu znacznym. Nieco rzadziej

¹ Z. Bożyczko, *Metodyczne wskazówki do pisania pracy magisterskiej z kryminalistyki i kryminologii oraz innych dyscyplin nauk penalnych*, Wrocław 1974, s. 43.

ulegają takim wypadkom słabowidzący w stopniu umiarkowanym, najrzadziej zaś osoby całkowicie niewidome, w tym z poczuciem światła. Wytłumaczeniem takiego stanu może być fakt, że osoby słabowidzące w stopniu znacznym nie mogą się ciągle przyzwyczaić do traconego wzroku. Dlatego też często nie dopuszczają do siebie tej myśli i chcą być nieustannie aktywnymi uczestnikami ruchu drogowego, co w wielu przypadkach powoduje ich nieostrożność oraz zbyt dużą pewność siebie, a w efekcie nie przestrzegają zasad ruchu drogowego. Najrzadziej wypadkom drogowym ulegają osoby niewidome całkowicie, albowiem one są najmniej aktywnymi uczestnikami przestrzeni miejskiej. Osoby te rzadko wychodzą z domu bez opieki czy pomocy drugiej osoby, np. asystenta, przewodnika czy psa przewodnika, co przyczynia się do tego, że ich poruszanie się jest o wiele bezpieczniejsze aniżeli osób z dysfunkcją wzroku uczestniczących „na własną rękę” w przestrzeni zurbanizowanej.

Udział kobiet i mężczyzn, którzy stali się ofiarami wypadków drogowych jako piesi, jest porównywalny (około 10% zarówno mężczyzn, jak i kobiet). Jeżeli zaś chodzi o ich procentowy udział w tego rodzaju zdarzeniach jako pasażerów, to kobiety częściej aniżeli mężczyźni są ich ofiarami. Uwzględniając z kolei kryterium wieku niepełnosprawnych wzrokowo osób będących ofiarami analizowanych wypadków, to jako piesi ulegają im najczęściej osoby z przedziału wiekowego 36-54 lata, najrzadziej zaś ci, którzy skończyli 17 lat, a nie ukończyli 24. Fakt ten jest zależny od aktywności życiowej, zawodowej poszczególnych grup wiekowych i poziomu samodzielności. Co więcej, osoby w przedziale wiekowym 36-64 lata stanowiły nieco ponad 50% przebadanej populacji. Takie ukształtowanie struktury grupy badawczej uzależnione jest od tego, że najczęściej po 40. roku życia ludzie zaczynają odczuwać problemy ze wzrokiem.

W kwestionariuszu ankiety poproszono również te osoby niewidome i słabowidzące, które uległy wypadkom, o wskazanie miejsca tego zdarzenia. Respondenci wskazali takie oto miejsca:

- oznakowane przejście dla pieszych – 21,18%,
- nieoznakowane przejście dla pieszych – 12,94%,
- przejście dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej – 12,94%,
- przystanek komunikacji zbiorowej – 11,76%,
- skrzyżowanie – 9,41%,
- przejście dla pieszych z sygnalizacją świetlną – 7,06%,
- przejście dla pieszych z sygnalizacją świetlną i dźwiękową – 4,71%,
- miejsce nieprzeznaczone do przekraczania jezdni – 2,35%.

Powyższe zestawienie pokazuje wyraźnie, jak ważne w dzisiejszych czasach jest uniwersalne projektowanie i dostosowywanie przestrzeni miejskiej również do potrzeb osób niepełnosprawnych. Mowa tu nie tylko o podjazdach dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, ale także o odpowiednim oznakowaniu przejść dla pieszych z dysfunkcją wzroku.

Tabela 2. Miejsca wypadków drogowych z udziałem osób niepełnosprawnych wzrokowo

| Miejsce wypadku drogowego: | Liczba | Procent |
|--|--------|---------|
| oznakowane przejście dla pieszych | 18 | 21,18 |
| nieoznakowane przejście dla pieszych | 11 | 12,94 |
| przejście dla pieszych z sygnalizacją świetlną | 6 | 7,06 |
| przejście dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej | 11 | 12,94 |
| przejście dla pieszych z sygnalizacją świetlną i dźwiękową | 4 | 4,71 |
| w miejscu nieprzeznaczonym do przekraczania jezdni | 2 | 2,35 |
| na skrzyżowaniu | 8 | 9,41 |
| na przystanku komunikacji zbiorowej | 10 | 11,76 |
| Brak odpowiedzi | 15 | 17,65 |
| Suma: | 85 | 100,00 |

Źródło: badania ankietowe wśród członków Polskiego Związku Niewidomych

Charakterystyka osób niewidomych i słabowidzących uczestniczących w wypadkach w komunikacji w świetle badań empirycznych

Odpowiedzi respondentów na pytanie: Czy podczas tego wypadku:

- niósł/niosła Pan/i w widoczny sposób białą laskę?
- korzystał/a Pan/i z pomocy psa przewodnika?
- wyróżniał/a się Pan/i za pomocą oznaczeń odblaskowych?
- używał/a Pan/i urządzenia elektronicznego, np. GPS?
- kierował/a się Pan/i informacjami uzyskanymi od innych uczestników ruchu?
- poruszał/a się Pan/i z przewodnikiem?

pozwołyły wyprowadzić wnioski wskazujące zależność pomiędzy poziomem bezpieczeństwa a innymi czynnikami. Mianowicie przeprowadzone badania ankietowe wykazały, że większość osób z dysfunkcją wzroku, które uległy wypadkowi w komunikacji, nie niosła ze sobą w sposób widoczny białej laski – 44,70%. Zaskakującą i niepokojącą informacją jest ta, że aż

37,65% spośród niewidomych i słabowidzących będących ofiarami tego typu zdarzeń niosło ją ze sobą ową laskę. Wydaje się zatem, że biała laska nie jest wystarczająco widocznym elementem, który ostrzega pozostałych uczestników ruchu drogowego, iż w pobliżu znajduje się niepełnosprawny wzrokowo.

Tabela 3. Posiadanie przez osobę niewidomą i słabowidzącą białej laski podczas wypadku w komunikacji

| Czy podczas tego wypadku niósł/niosła Pan/i w widoczny sposób białą laskę? | | |
|--|--------|---------|
| Odpowiedź | Liczba | Procent |
| tak | 32 | 37,65 |
| nie | 38 | 44,70 |
| Brak odpowiedzi | 15 | 17,65 |
| Suma: | 85 | 100,00 |

Źródło: badania ankietowe wśród członków Polskiego Związku Niewidomych

Niepokojący jest również fakt, że osoby z dysfunkcją wzrokową nie korzystają z oznaczeń odblaskowych. Prawie 70% osób, które uległy wypadkowi w komunikacji, nie wyróżniało się podczas tego zdarzenia żadnym elementem odblaskowym.

Tabela 4. Posiadanie przez osobę niewidomą i słabowidzącą elementów odblaskowych podczas wypadku w komunikacji

| Czy podczas tego wypadku wyróżniał/a się Pan/i za pomocą oznaczeń odblaskowych? | | |
|---|--------|---------|
| Odpowiedź | Liczba | Procent |
| tak | 9 | 10,59 |
| nie | 59 | 69,41 |
| Brak odpowiedzi | 17 | 20,00 |
| Suma: | 85 | 100,00 |

Źródło: badania ankietowe wśród członków Polskiego Związku Niewidomych

Większość osób z uszkodzeniami i chorobami wzroku podczas wypadku drogowego nie korzystała z pomocy psa przewodnika czy osoby będącej ich przewodnikiem. W związku z tym można postawić tezę, że poziom bezpieczeństwa osób niepełnosprawnych wzrokowo jest wyższy wówczas,

kiedy korzystają one z pomocy psa przewodnika lub przewodnika. Ponadto można zależność tę wyjaśnić w ten sposób, że osoby zdrowe, widząc człowieka z odpowiednio oznakowanym psem pracującym, są bardziej wychulone na to, iż właśnie widzą osobę niewidomą czy słabowidzącą. Z przeprowadzanych rozmów wśród osób pracujących z niepełnosprawnymi wzrokowo wynika, iż osoby te reagują w przestrzeni miejskiej np. na osoby niosące nowo co zakupionego mopa czy miotłę, jak na osoby niewidome czy słabowidzące. Mają one bowiem skojarzenie, że osoba poruszająca się z długim elementem, przypominającym białą laskę, może być osobą z dysfunkcją wzroku.

Tabela 5. Korzystanie przez osobę niewidomą i słabowidzącą z pomocy psa przewodnika i przewodnika podczas wypadku w komunikacji

| Czy podczas tego wypadku korzystał/a Pan/i z pomocy psa przewodnika? | | |
|--|--------|---------|
| Odpowiedź | Liczba | Procent |
| tak | 5 | 5,88 |
| nie | 62 | 72,94 |
| Brak odpowiedzi | 18 | 21,18 |
| Suma: | 85 | 100,00 |

| Czy podczas tego wypadku poruszał/a się Pan/i z przewodnikiem? | | |
|--|--------|---------|
| Odpowiedź | Liczba | Procent |
| tak | 13 | 15,29 |
| nie | 45 | 52,95 |
| Brak odpowiedzi | 27 | 31,76 |
| Suma: | 85 | 100,00 |

Źródło: badania ankietowe wśród członków Polskiego Związku Niewidomych

Osoby niewidome i słabowidzące rzadko ulegają wypadkom drogowym wówczas, kiedy kierują się informacjami od innych uczestników ruchu drogowego. Niespełna jedna czwarta spośród osób, które uległy wypadkowi, kierowała się wtedy taką informacją.

Tabela 6. Kierowanie się przez osobę niewidomą i słabowidzącą informacjami uzyskanymi od innych uczestników ruchu przed ulegnięciem wypadkowi w komunikacji

| Czy podczas tego wypadku kierował/a się Pan/i informacjami uzyskanymi od innych uczestników ruchu? | | |
|--|--------|---------|
| Odpowiedź | Liczba | Procent |
| tak | 21 | 24,71 |
| nie | 49 | 57,64 |
| Brak odpowiedzi | 15 | 17,65 |
| Suma: | 85 | 100,00 |

Źródło: badania ankietowe wśród członków Polskiego Związku Niewidomych

Sprawcy wypadków w komunikacji z udziałem osób niewidomych i słabowidzących w świetle badań empirycznych

Jako sprawców wypadków osoby biorące udział w badaniu wskazywały najczęściej kierujących samochodem osobowym. Spowodowali oni ponad 40% wypadków z udziałem osób z dysfunkcją wzroku. Kolejną grupą sprawców owych zdarzeń byli sami niepełnosprawni, którzy przyczynili się do 15% wypadków. Innymi często wskazywanymi sprawcami byli kierowcy środków transportu miejskiego czy rowerzyści. W przypadku 11% wypadków wina jego spowodowania leżała po obydwu stronach.

Tabela 7. Sprawcy wypadków w komunikacji z udziałem osób niewidomych i słabowidzących

| Kto był sprawcą tego wypadku? | | |
|--|--------|---------|
| Odpowiedź | Liczba | Procent |
| ja sam | 13 | 15,29 |
| rowerzysta | 8 | 9,41 |
| motocyklista | 1 | 1,18 |
| kierujący samochodem osobowym | 36 | 42,35 |
| kierujący samochodem ciężarowym | 2 | 2,35 |
| kierujący środkiem transportu miejskiego | 10 | 11,77 |
| kierujący pojazdem uprzywilejowanym | 0 | 0,00 |

| | | |
|---------------------------|----|--------|
| wina była po obu stronach | 9 | 10,59 |
| Brak odpowiedzi | 6 | 7,06 |
| Suma: | 85 | 100,00 |

Źródło: badania ankietowe wśród członków Polskiego Związku Niewidomych

Większość sprawców wypadków w komunikacji z udziałem niepełnosprawnych wzrokowo była trzeźwa – niemalże 65%. Niespełna 5% sprawców znajdowało się w stanie nietrzeźwości, niemniej jednak aż 30% ankietowanych nie pamiętało, w jakim stanie znajdował się sprawca wypadku. Żaden z respondentów nie wskazał również na sprawcę, który byłby odurzony narkotykami.

Tabela 8. Charakterystyka sprawcy wypadku w komunikacji z udziałem osób niewidomych i słabowidzących

| Czy podczas wypadku jego sprawca: | | |
|-----------------------------------|--------|---------|
| Odpowiedź | Liczba | Procent |
| był trzeźwy | 55 | 64,71 |
| był w stanie nietrzeźwości | 4 | 4,71 |
| był odurzony narkotykami | 0 | 0,00 |
| Brak odpowiedzi | 26 | 30,58 |
| Suma: | 85 | 100,00 |

Źródło: badania ankietowe wśród członków Polskiego Związku Niewidomych

Przyczyny i skutki wypadków w komunikacji z udziałem osób niewidomych i słabowidzących w świetle badań empirycznych

Pośród przyczyn wypadków drogowych z udziałem osób z dysfunkcją wzroku respondenci wskazywali m.in. na:

- nieostrożne wejście na jezdnię,
- przekraczanie jezdni w miejscu niewyznaczonym,
- wejście na jezdnię przy czerwonym świetle,
- chodzenie nieprawidłową stroną drogi,
- niedostosowanie prędkości do warunków jazdy panujących na drodze,
- nieudzielenie pierwszeństwa,
- nieprawidłowy manewr skrętu,

- warunki pogodowe,
- hałas.

Analiza przeprowadzonych badań wskazuje, że najczęściej do zdarzeń drogowych z udziałem osób niewidomych i słabowidzących dochodzi z powodu nieudzielenia pierwszeństwa, o którym stanowi m.in. art. 26 ust. 7 Prawa o ruchu drogowym². Przepis ten wskazuje, że „w razie przechodzenia przez jezdnię osoby niepełnosprawnej, używającej specjalnego znaku, lub osoby o widocznej ograniczonej sprawności ruchowej, kierujący jest obowiązany zatrzymać pojazd w celu umożliwienia jej przejścia”. Wyrażony został tu zatem obowiązek kierującego polegający na zwracaniu szczególnej uwagi na osobę niepełnosprawną. W. Kotowski³ podkreśla, że wprawdzie pierwszeństwo pieszego wyznacza jego położenie względem przejścia, to jednak w przypadku osoby niepełnosprawnej kierujący winien zatrzymać pojazd już w chwili, kiedy stoi ona przy krawędzi jezdni, i nie ma wątpliwości, że nosi się ona z zamiarem przejścia na jej drugą stronę.

Tabela 9. Przyczyny wypadków drogowych z udziałem osób niewidomych i słabowidzących

| Odpowiedź | Liczba | Procent* |
|--|--------|----------|
| nieostrożne wejście na jezdnię | 17 | 2,73 |
| przekraczanie jezdni w miejscu niewyznaczonym | 8 | 1,29 |
| wejście na jezdnię przy czerwonym świetle | 3 | 0,48 |
| chodzenie nieprawidłową stroną drogi | 3 | 0,48 |
| niedostosowanie prędkości do warunków jazdy panujących na drodze | 18 | 2,89 |
| nieudzielenie pierwszeństwa | 28 | 4,50 |
| nieprawidłowy manewr skrętu | 18 | 2,89 |
| warunki pogodowe | 17 | 2,73 |
| hałas | 10 | 1,61 |
| Inne | 14 | 2,25 |
| Suma: | 136 | 21,85 |

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

Źródło: badania ankietowe wśród członków Polskiego Związku Niewidomych

² Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, Dz. U. z 2012 r., poz. 1137 j.t. ze zm.

³ W. Kotowski, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa 2011, s. 442 i n.

Wypadki z udziałem osób niepełnosprawnych wzrokowo w niemalże 66% kończyły się uszczerbkiem na zdrowiu trwającym od 7 dni do 6 miesięcy. Jednakże prawie 5% ofiar doznało uszczerbków, po których okres rekonwalescencji trwał dłużej niż 6 miesięcy. Znaczna grupa osób (około 30%) nie wskazała, jakie były skutki owego zdarzenia.

Tabela 10. Skutki wypadków drogowych z udziałem osób niewidomych i słabowidzących

| Odpowiedź | Liczba | Procent |
|---|--------|---------|
| uszczerbek na zdrowiu trwający od 7 dni do 6 miesięcy | 56 | 65,88 |
| uszczerbek na zdrowiu trwający dłużej niż 6 miesięcy | 4 | 4,71 |
| Brak odpowiedzi | 25 | 29,41 |
| Suma: | 85 | 100,00 |

Źródło: badania ankietowe wśród członków Polskiego Związku Niewidomych

Warto również w tym miejscu wskazać, że 26% ankietowanych zadeklarowało, że postępowanie w sprawie doprowadzenia do wypadku drogowego z ich udziałem zakończyło się umorzeniem. Nieco ponad 1% sprawców zostało skazanych. Większy odsetek sprawców został skazany – około 10%, jednakże zastosowano wobec nich warunkowe zawieszenie wykonania kary.

Doświadczenie pośrednie osób niewidomych i słabowidzących dotyczące wypadków w komunikacji

Ankieta skierowana do osób niewidomych i słabowidzących zawierała również pytania dotyczące tego, czy te osoby znają inne osoby z dysfunkcją wzroku, które stały się ofiarą wypadku drogowego. Aż 22% respondentów wskazało, że np. ich znajomy uległ takiemu zdarzeniu jako pieszy, a nieco ponad 2% – jako pasażer.

Tabela 11. Doświadczenie pośrednie dotyczące wypadków drogowych z udziałem osób niewidomych lub słabowidzących

| Czy osobiście znana Panu/i osoba niewidoma lub słabowidząca była ofiarą wypadku drogowego? | | |
|--|--------|---------|
| Odpowiedź | Liczba | Procent |
| tak, jako pieszy | 137 | 22,03 |

| | | |
|-------------------|-----|--------|
| tak, jako pasażer | 14 | 2,25 |
| nie | 454 | 72,99 |
| Brak odpowiedzi | 17 | 2,73 |
| Suma: | 622 | 100,00 |

Źródło: badania ankietowe wśród członków Polskiego Związku Niewidomych

Osoby, które wskazały, że znają niepełnosprawne wzrokowo ofiary wypadków w komunikacji, zostały także poproszone o opisanie okoliczności tego rodzaju zdarzeń. W ich opinii najczęściej dochodziło do wypadków na oznakowanych przejściach dla pieszych (27,15%), nieoznakowanych przejściach dla pieszych (11,26%) oraz przejściach dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej (11,26%). Znaczny odsetek ankietowanych nie wiedział jednak, gdzie owo zdarzenie miało miejsce (13,91%).

Tabela 11. Doświadczenie pośrednie dotyczące wypadków drogowych z udziałem osób niewidomych lub słabowidzących – miejsce wypadku

| Proszę wskazać miejsce tego wypadku | | |
|--|--------|---------|
| Odpowiedź | Liczba | Procent |
| oznakowane przejście dla pieszych | 41 | 27,15 |
| nieoznakowane przejście dla pieszych | 17 | 11,26 |
| przejście dla pieszych z sygnalizacją świetlną | 13 | 8,61 |
| przejście dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej | 17 | 11,26 |
| przejście dla pieszych z sygnalizacją świetlną i dźwiękową | 7 | 4,63 |
| miejsce nieprzeznaczone do przekraczania jezdni | 8 | 5,30 |
| skrzyżowanie | 9 | 5,96 |
| przystanek komunikacji zbiorowej | 13 | 8,61 |
| nie wiem | 21 | 13,91 |
| Brak odpowiedzi | 5 | 3,31 |
| Suma: | 151 | 100,00 |

Źródło: badania ankietowe wśród członków Polskiego Związku Niewidomych

Ankietowani wykazali również, że połowa (55,33%) ich znajomych podczas wypadku niosła w widoczny sposób białą laskę. Niemniej jednak aż 25% nie posiadało jej w momencie zdarzenia. Część (24,50%) osób nie udzieliła żadnej odpowiedzi na pytanie dotyczące posiadania białej laski

podczas wypadku. Podobnie jak osoby, które same doświadczyły wypadków drogowych, również i ich znajomi nie posiadali w jego trakcie elementów odbłaskowych – 68,21%. Zdecydowana większość znajomych respondentów, którzy ulegli wypadkom w komunikacji, nie poruszała się wówczas z pomocą psa przewodnika (68,21%) ani też nie korzystała z urządzenia elektronicznego, np. GPS (67,55%). Niepokojący jest jednak fakt, iż z wiedzy, jaką posiadali ankietowani, wynika, iż inne osoby niewidome czy słabowidzące ulegają wypadkom drogowym, kiedy kierują się informacjami uzyskanymi od pozostałych uczestników ruchu.

Tabela 12. Doświadczenie pośrednie dotyczące wypadków drogowych z udziałem osób niewidomych lub słabowidzących – kierowanie się informacją uzyskaną od innych uczestników ruchu

| Czy osoba znajoma kierowała się informacjami uzyskanymi od innych uczestników ruchu? | | |
|--|--------|---------|
| Odpowiedź | Liczba | Procent |
| tak | 17 | 11,26 |
| nie | 86 | 56,95 |
| Brak odpowiedzi | 48 | 31,79 |
| Suma: | 151 | 100,00 |

Źródło: badania ankietowe wśród członków Polskiego Związku Niewidomych

Sprawcami wypadków drogowych, którym ulegli znajomi respondentów, byli najczęściej kierujący samochodami osobowymi (38,41%) bądź kierujący środkami transportu miejskiego (15,23%). W 15 przypadkach (na 151) wina leżała po obydwu stronach.

Tabela 13. Doświadczenie pośrednie dotyczące wypadków drogowych z udziałem osób niewidomych lub słabowidzących – sprawcy wypadków

| Kto był sprawcą tego wypadku? | | |
|--|--------|---------|
| Odpowiedź | Liczba | Procent |
| znajoma osoba niewidoma lub słabowidząca | 10 | 6,62 |
| rowerzysta | 12 | 7,95 |
| motocyklista | 2 | 1,32 |
| kierujący samochodem osobowym | 58 | 38,41 |

| | | |
|--|-----|--------|
| kierujący samochodem ciężarowym | 7 | 4,64 |
| kierujący środkiem transportu miejskiego | 23 | 15,23 |
| kierujący pojazdem uprzywilejowanym | 1 | 0,66 |
| wina była po obu stronach | 15 | 9,94 |
| nie wiem | 17 | 11,26 |
| Brak odpowiedzi | 6 | 3,97 |
| Suma: | 151 | 100,00 |

Źródło: badania ankietowe wśród członków Polskiego Związku Niewidomych

Większość sprawców wypadków, gdzie ofiarą była znajoma osoba niewidoma lub słabowidząca, była trzeźwa – 49,01%. Ankietowani nie wskazali żadnych zdarzeń, które spowodowane byłyby przez osoby odurzone narkotykami, jednakże wskazali na kilka przypadków, gdzie sprawca znajdował się w stanie nietrzeźwości (2,65%). Większość respondentów nie znała jednak odpowiedzi na to pytanie – 46,35%, a 1,99% spośród nich nie udzieliło w ogóle odpowiedzi.

Przyczyny wypadków drogowych osób znanych ankietowanym są bardzo podobne do tych, które stały się powodem wypadków, w jakich sami uczestniczyli. Respondenci wskazali, że powodami zdarzenia, którym ich znajomy stał się ofiarą, były:

- nieostrożne wejście na jezdnię – 9,00%,
- przekraczanie jezdni w miejscu niewyznaczonym – 1,45%,
- wejście na jezdnię przy czerwonym świetle – 0,48%,
- chodzenie nieprawidłową stroną drogi – 0,80%,
- niedostosowanie prędkości do warunków jazdy panujących na drodze – 5,47%,
- nieudzielenie pierwszeństwa – 4,82%,
- nieprawidłowy manewr skrętu – 3,22%,
- warunki pogodowe – 3,70%,
- hałas – 2,89%,
- inne przyczyny – 2,57%.

Niespełna połowa (47,02%) wypadków w komunikacji z udziałem znajomych osób niewidomych i słabowidzących zakończyła się uszczerbkiem na zdrowiu trwającym od 7 dni do 6 miesięcy, w 15,89% uszczerbek ten trwał zaś dłużej niż 6 miesięcy. Niestety aż 9,93% tych zdarzeń zakończyło się śmiercią osoby z dysfunkcją wzrokową. Pozostali ankietowani albo nie

wiedzieli, jakie były skutki wypadku – 23,85%, albo też nie udzielili odpowiedzi – 3,31%.

Duży odsetek (70,20%) osób ankietowanych nie pamiętał bądź nie wiedział, jakim rozstrzygnięciem zakończyło się postępowanie w sprawie wypadku drogowego, w którym uczestniczył ich znajomy. Część spraw zakończyła się umorzeniem postępowania – 10,60% lub skazaniem, niemniej jednak z warunkowym zawieszeniem wykonania kary – 4,64%.

Tabela 14. Doświadczenie pośrednie dotyczące wypadków drogowych z udziałem osób niewidomych lub słabowidzących – rozstrzygnięcie postępowania w sprawie

| Jakim rozstrzygnięciem zakończyło się postępowanie w sprawie? | | |
|---|--------|---------|
| Odpowiedź | Liczba | Procent |
| umorzenie | 16 | 10,60 |
| warunkowe umorzenie postępowania | 4 | 2,64 |
| skazanie | 1 | 0,66 |
| skazanie z zawieszeniem kary | 7 | 4,64 |
| uniewinnienie | 5 | 3,31 |
| postępowanie jest nadal w toku | 5 | 3,31 |
| nie wiem / nie pamiętam | 106 | 70,20 |
| Brak odpowiedzi | 7 | 4,64 |
| Suma: | 151 | 100,00 |

Źródło: badania ankietowe wśród członków Polskiego Związku Niewidomych

Reasumując, na tle wszystkich wypadków drogowych w Polsce – w 2013 roku było ich 35 847⁴, liczba wypadków z udziałem osób z dysfunkcją wzroku jest niewielka. Warto jednak w tym miejscu podkreślić, że dokładna liczba wypadków drogowych z udziałem niepełnosprawnych wzrokowo jest bardzo trudna do oszacowania. Przyczyną takiego stanu jest to, iż funkcjonariusze Policji jednostek ruchu drogowego w kartach zdarzenia nie określają rodzaju niepełnosprawności – zaznaczają jedynie, że któryś z uczestników był niepełnosprawny. Niemniej jednak dane przedstawione powyżej są niepokojące, bo wydawałoby się, że osoba z dysfunkcją wzroku powinna tak jak każdy inny uczestnik ruchu drogowego czuć się bezpiecznie na oznakowanym przejściu dla pieszych, a jak pokazują statystyki – tak nie jest. Osoby niewidome i słabowidzące skarżą się na niejedno-

⁴ Wypadki drogowe w Polsce w 2013 r., Komenda Główna Policji, Warszawa 2014.

rodne dźwięki na przejściach dla pieszych, zbyt krótkie zielone światła czy brak odpowiedniego oznaczenia – w postaci wybrzuszeń, wypustek, które informowałyby, że w tym miejscu kończy się chodnik a zaczyna przejście dla pieszych. Co więcej, nie wszystkie przejścia dla pieszych mają dopasowaną strukturę do potrzeb niewidomych, albowiem nie wszystkie pasy są uwypuklone. Istotny jest również fakt związany z lepszym odznaczaniem się osób z dysfunkcją wzroku, uczestniczących w przestrzeni miejskiej. Powinny one nosić białe laski czy też elementy odbłaskowe, które wzbudzałyby wzmożoną czujność oraz ostrożność pozostałych osób.