

Rozdział II.

Poziom bezpieczeństwa osób niewidomych i słabowidzących w ruchu drogowym w świetle badań funkcjonariuszy Policji

Przyjmuje się, że stworzenie warunków gwarantujących rzeczywistą ochronę każdego człowieka przed brutalnością, przemocą czy innymi zachowaniami naruszającymi dobra chronione przez prawo jest podstawowym obowiązkiem państwa. Wynika on wprost z ustawy zasadniczej, którą tworzy Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej¹. W. Kotowski² wskazuje, że największe nadzieje związane z osiągnięciem tego właśnie celu pokładane są w Policji, z uwagi na fakt, iż powierzono jej najpoważniejsze zadania i uprawnienia.

Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 roku o *Policji*³ w art. 1 ust. 1 stanowi, że Policja jest umundurowaną i uzbrojoną formacją, która ma służyć społeczeństwu. Co więcej, jest przeznaczona do ochrony bezpieczeństwa ludzi oraz do utrzymywania zarówno bezpieczeństwa, jak i porządku publicznego. Jednym z zadań tej jednostki – zgodnie z art. 1 ust. 2 pkt 2 u.o.p. – jest zaś ochrona bezpieczeństwa oraz porządku publicznego, w tym zapewnienie spokoju w miejscach publicznych, w środkach publicznego transportu i komunikacji publicznej, w ruchu drogowym i na wodach przeznaczonych do powszechnego korzystania.

W związku z powyższym na potrzeby projektu badawczego realizowanego na rzecz obronności i bezpieczeństwa państwa pod tytułem „Opracowanie systemu wykrywania zagrożeń bezpieczeństwa osób niewidomych i słabowidzących ze szczególnym uwzględnieniem ruchu drogowego. Aspekty prawno-kryminologiczne i technologiczne” przyjęto, iż to właśnie funkcjonariusze Policji jednostek ruchu drogowego będą najbardziej odpowiednimi podmiotami, mogącymi wskazać oraz opisać poziom bezpieczeństwa osób niewidomych i słabowidzących w ruchu drogowym. W tym miejscu należy podkreślić, że celem przeprowadzenia badań ankietowych pośród tej grupy

¹ Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r., Dz. U. Nr 78, poz. 483 ze zm.

² W. Kotowski, *Ustawa o Policji. Komentarz*, Warszawa 2012, s. 142.

³ Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o *Policji*, Dz. U. z 2011 r., Nr 287, poz. 1687 j.t. ze zm. Dalej jako: u.o.p.

funkcjonariuszy nawiązano współpracę z Biurem Prewencji i Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji. Zarządzenie Komendanta Głównego Policji z dnia 15 marca 2013 roku w sprawie regulaminu Komendy Głównej Policji⁴ w § 19 ust. 1 wskazuje, iż Biuro winno zajmować się realizacją zadań związanych z tworzeniem warunków do sprawnego i skutecznego przeciwdziałania przestępczości, wykroczeniom i zjawiskom patologii społecznej oraz organizowaniem i wdrażaniem systemowych rozwiązań, mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa i porządku publicznego, w tym w ruchu drogowym. W związku z tym do zadań tej jednostki w szczególności należy:

1. opracowywanie standardów zorganizowania i funkcjonowania służby prewencyjnej w zakresie wykonywania zadań patrolowych i interwencyjnych, obchodowych oraz z zakresu ochrony bezpieczeństwa i porządku publicznego, w tym w ruchu drogowym;
2. inicjowanie i wdrażanie systemowych działań policyjnych w zakresie zapobiegania przestępstwom i wykroczeniom, w tym czynom karalnym popełnianym przez nieletnich, oraz zjawiskom patologii społecznej;
3. opracowywanie kierunków, inicjowanie oraz wdrażanie i promocja przedsięwzięć policyjnych w zakresie profilaktyki na rzecz bezpieczeństwa i porządku publicznego;
4. monitorowanie stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez bieżące analizowanie informacji na temat wypadków i kolizji drogowych oraz osób naruszających przepisy prawa o ruchu drogowym, w tym ich gromadzenie, przetwarzanie i udostępnianie podmiotom współpracującym z Policją na rzecz poprawy bezpieczeństwa w tym zakresie;
5. koordynowanie realizacji zadań przez komendantów wojewódzkich (Stołecznego) Policji w ramach sprawowanego przez wojewodów nadzoru nad działalnością straży gminnych (miejskich);
6. opracowywanie standardów działań Policji w zakresie prowadzenia czynności wyjaśniających w sprawach o wykroczenia oraz stosowania kar i środków oddziaływania wychowawczego;
7. uzgadnianie programów ochrony przewoźników lotniczych i instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego przed aktami bezprawnej ingerencji;
8. wykonywanie zadań związanych z przekazywaniem osób pozbawionych wolności w ramach umów międzynarodowych;

⁴ Zarządzenie Nr 8 Komendanta Głównego Policji z dnia 15 marca 2013 r. w sprawie regulaminu Komendy Głównej Policji, Dz. Urz. KGP z 2013 r., poz. 25.

9. opracowywanie standardów: funkcjonowania komórek konwojowych i policji sądowej oraz wykonywania zadań związanych z pełnieniem służby w policyjnych izbach dziecka, policyjnych pomieszczeniach przeznaczonych dla osób zatrzymanych lub doprowadzanych w celu wytrzeźwienia, pokojach przejściowych i tymczasowych pomieszczeniach przejściowych;
10. uczestniczenie w przygotowywaniu przedsięwzięć zmierzających do przeciwdziałania nielegalnej migracji;
11. sprawowanie nadzoru nad specjalistycznymi uzbrojonymi formacjami ochronnymi oraz opracowywanie standardów i realizowanie zadań wynikających z przepisów dotyczących ochrony osób i mienia oraz usług detektywistycznych;
12. opracowywanie standardów działań Policji oraz realizowanie zadań w zakresie sprawowania nadzoru nad posiadaniem i przechowywaniem broni i amunicji przez osoby i podmioty posiadające pozwolenie na broń oraz nad obrotem i przemieszczaniem broni i amunicji przez granice państw;
13. uznawanie kwalifikacji nabytych w państwach członkowskich Unii Europejskiej do wykonywania na terenie Rzeczypospolitej Polskiej zawodów regulowanych – detektywa i pracownika ochrony;
14. prowadzenie postępowań i innych czynności jako organ wyższego stopnia, związanych z pozwoleniami na broń, licencjami pracowników ochrony osób i mienia oraz detektywa, z wydawaniem opinii o przedsiębiorcach w sprawach z zakresu usług ochrony osób i mienia, nabywania i przechowywania materiałów wybuchowych przeznaczonych do użytku cywilnego oraz wykonywania działalności w zakresie wytwarzania i obrotu materiałami wybuchowymi, bronią i amunicją oraz wyrobami o przeznaczeniu wojskowym lub policyjnym;
15. wykonywanie zadań punktów kontaktowych funkcjonujących w związku z krajową i międzynarodową współpracą Policji w celu ochrony bezpieczeństwa i porządku publicznego, wykrywania i ścigania sprawców przestępstw oraz zapobiegania przestępczości i jej zwalczania;
16. realizowanie przedsięwzięć związanych z przygotowaniem obronny mi Policji w zakresie właściwości Biura.

Biuro to, mając na uwadze szeroko rozumiane bezpieczeństwo użytkowników dróg, inicjuje, realizuje oraz koordynuje wiele zadań, których celem jest poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym m.in. w formie ogólnopolskich działań kontrolnych, kampanii społecznych, akcji profilaktycznych,

programów prewencyjnych. Co więcej, w 2013 roku zostały zwiększone stany etatowe komórek organizacyjnych ruchu drogowego do wartości minimum 10% stanów etatowych poszczególnych garnizonów, co przełożyło się na wzrost liczby patroli sprawujących bezpośredni nadzór na drogach⁵.

Nawiązana przez zespół badawczy wspomnianego projektu współpraca z Biurem Prewencji i Ruchu Drogowego KGP przyniosła wymierne efekty, albowiem za jego pośrednictwem przekazano ankiety do funkcjonariuszy jednostek ruchu drogowego pełniących służbę w komendach wojewódzkich, miejskich i powiatowych. Zwrotnie otrzymano 1842 wypełnione kwestionariusze ankiet. Ponadto prace badawcze uzupełniono o wywiad grupowy przeprowadzony z funkcjonariuszami Policji, pracującymi w wydziałach drogowych Komendy Miejskiej i Wojewódzkiej Policji w Białymstoku. Zrealizowane badania pozwoliły na określenie poziomu bezpieczeństwa osób z dysfunkcją wzroku uczestniczących w ruchu drogowym.

Przyjęte metody badawcze pozwoliły wyłonić problem badawczy o charakterze ogólnym: W jakim stopniu zdaniem funkcjonariuszy Policji prawnie o ruchu drogowym zapewnia bezpieczeństwo osobom niewidomym i słabowidzącym uczestniczącym w ruchu drogowym? Celem jego uszczegółowienia opracowano także problemy badawcze szczegółowe brzmiące w następujący sposób:

- Jak funkcjonariusze Policji oceniają Polskę pod względem poziomu bezpieczeństwa dla osób niewidomych i słabowidzących?
- Jak funkcjonariusze Policji oceniają miejscowość, w której pełnią służbę, pod względem poziomu bezpieczeństwa dla osób niewidomych i słabowidzących?
- Jaki odsetek funkcjonariuszy Policji uczestniczył w czynnościach związanych z wypadkiem lub kolizją w ruchu drogowym, gdzie sprawcą bądź ofiarą była osoba niewidoma lub słabowidząca?
- Jakie były najczęstsze okoliczności towarzyszące wypadkom w komunikacji oraz kolizjom z udziałem osób niewidomych lub słabowidzących?
- Czy zdaniem funkcjonariuszy Policji obowiązek noszenia białej laski podczas samodzielnego poruszania się po drodze jest wystarczającym zabezpieczeniem osoby niewidomej i słabowidzącej przed wypadkiem w komunikacji?
- Czy zdaniem funkcjonariuszy Policji, jeżeli niewidomy lub słabowidzący porusza się z pomocą psa przewodnika, uczestnicząc w ruchu drogowym, powinien nosić także białą laskę?

⁵ Kwartalnik Policyjny 2014, Nr 1, s. 7.

- Czy zdaniem funkcjonariuszy Policji niewidomy lub słabowidzący uczestniczący w ruchu drogowym, a poruszający się z pomocą przewodnika, powinien nosić także białą laskę?
- Czy zdaniem funkcjonariuszy Policji osoby niewidome i słabowidzące powinny w szczególny sposób wyróżniać się podczas uczestniczenia w ruchu drogowym?
- W jaki sposób zdaniem funkcjonariuszy Policji można poprawić poczucie bezpieczeństwa osób niewidomych i słabowidzących uczestniczących w ruchu drogowym?

Postawione powyżej problemy badawcze pozwoliły wyodrębnić następujące hipotezy. Odpowiadająca problemowi ogólnemu hipoteza o tym samym stopniu szczegółowości została sformułowana w następujący sposób: Zdaniem funkcjonariuszy Policji prawo o ruchu drogowym w dużym stopniu zapewnia bezpieczeństwo osobom niewidomym i słabowidzącym uczestniczącym w ruchu drogowym. Do problemów badawczych o charakterze szczegółowym przyjęto zaś takie hipotezy:

- W opinii funkcjonariuszy Policji Polska jest krajem bezpiecznym dla osób niewidomych i słabowidzących.
- W opinii funkcjonariuszy Policji miejscowość, w której pełnią służbę, jest bezpieczna dla osób niewidomych i słabowidzących.
- Znikomy odsetek funkcjonariuszy Policji uczestniczył w czynnościach związanych z wypadkiem, nieco wyższy zaś w czynnościach związanych z kolizją drogową, gdzie sprawcą bądź ofiarą była osoba niewidoma lub słabowidząca.
- Do wypadków drogowych oraz kolizji z udziałem osób niewidomych lub słabowidzących dochodzi najczęściej poza przejściami dla pieszych.
- Zdaniem funkcjonariuszy Policji obowiązek noszenia białej laski podczas samodzielnego poruszania się po drodze jest wystarczającym zabezpieczeniem osoby niewidomej i słabowidzącej przed wypadkiem w komunikacji.
- W opinii funkcjonariuszy Policji, jeżeli niewidomy lub słabowidzący porusza się z pomocą psa przewodnika, uczestnicząc w ruchu drogowym, to powinien nosić również białą laskę.
- Zdaniem funkcjonariuszy Policji niewidomy lub słabowidzący uczestniczący w ruchu drogowym, a poruszający się z pomocą przewodnika, nie powinien nosić dodatkowo białej laski.

- W opinii funkcjonariuszy Policji osoby niewidome i słabowidzące nie powinny w szczególności sposób wyróżniać się podczas uczestniczenia w ruchu drogowym, jeśli poruszając się, korzystają z białej laski.
- Funkcjonariusze Policji widzą różne możliwości poprawy poczucia bezpieczeństwa osób niewidomych i słabowidzących uczestniczących w ruchu drogowym.

Osoby piesze jako uczestnicy ruchu drogowego

Na pierwsze miejsce wśród czynników mających istotny wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym zdecydowanie wysuwa się człowiek. W raportach policyjnych podkreśla się, że to przede wszystkim zachowanie poszczególnych grup użytkowników dróg wpływa na powstawanie wypadków drogowych. W 81,5% wypadków wina leży po stronie kierującego, w 10,1% – po stronie pieszego, a w 0,3% – po stronie pasażera. Niekiedy (1,4%) do wypadku przyczynia się zarówno pieszy, jak i np. kierujący, czasami mają zaś miejsce inne przyczyny skutkujące wypadkiem (6,7%). Piesi jako druga co do wielkości grupa sprawców wypadków drogowych, spowodowała w 2012 roku nieco ponad 10% ogółu wypadków w komunikacji. Ofiarami tego rodzaju zdarzeń byli w większości sami piesi. Najczęstszymi przyczynami było: wejście na jezdnię bezpośrednio przed jadącym pojazdem, przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym, wejście na jezdnię z za pojazdu czy przeszkody oraz wejście na jezdnię przy czerwonym świetle.

Tabela 1. Przyczyny wypadków spowodowanych przez pieszych

Przyczyny wypadków		Wypadki	Zabici	Ranni
nieostrożne wejście na jezdnię	przed jadącym pojazdem	2071	295	1809
	z za pojazdu, przeszkody	433	26	415
przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym		441	84	367
wejście na jezdnię przy czerwonym świetle		310	28	288
stanie na jezdni, leżenie		239	128	120
chodzenie nieprawidłową stroną drogi		206	62	150
zatrzymanie się, cofnięcie		35	2	33
Suma:		3735	625	3182

Źródło: *Wypadki drogowe w Polsce w 2012 roku*, Biuro Ruchu Drogowego i Zespół Profilaktyki i Analiz Komendy Głównej Policji, Warszawa 2013, s. 54

Warto jednak podkreślić, że z raportu o wypadkach drogowych opracowywanego przez Biuro Ruchu Drogowego i Zespół Profilaktyki i Analiz Komendy Głównej Policji wynika, iż w 2012 roku⁶ około 40% wszystkich ofiar wypadków drogowych w Polsce stanowili „niechronieni” uczestnicy ruchu drogowego. Zalicza się do nich osoby, które nie poruszają się samochodami, a więc nie są osłonięte karoserią samochodu, czyli nie mogą liczyć na działanie poduszek powietrznych ani pasów bezpieczeństwa. Zatem są one nie tylko jednymi z najczęstszych sprawców wypadków w komunikacji, ale też najczęstszymi ofiarami tych zdarzeń.

Tabela 2. Główne przyczyny wypadków drogowych spowodowanych przez kierujących pojazdami, w których poszkodowany został pieszy

Przyczyna	Wypadki	Zabici	Ranni
nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu	2565	146	2770
nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych	1917	104	2101
niedostosowanie prędkości	552	115	761
nieprawidłowy manewr cofania	455	16	456
nieprawidłowe omijanie	332	44	334
nieprawidłowe wyprzedzanie	115	15	115

Źródło: *Wypadki drogowe w Polsce w 2012 roku...*, op. cit., s. 54

W 2012 roku odnotowano z udziałem osób pieszych 10 309 wypadków (27,8% ogółu). Zginęło w nich 1167 osób (32,7% ogółu), a 9945 odniosło obrażenia ciała (21,7% ogółu). W większości poszkodowanymi byli sami piesi – 1157 zabitych i 9694 rannych, którzy swoim zachowaniem często powodowali duże zagrożenie. W omawianym roku spowodowali oni 10,1% zdarzeń z ofiarami w ludziach.

Mimo iż to z winy pieszych bardzo często dochodzi do wypadków, to z oceny Komendy Głównej Policji przedstawionej w raporcie o stanie bezpieczeństwa w Polsce w 2012 roku⁷ wynika, że obecnie do najważniejszych problemów na drogach (mających również odzwierciedlenie w liczbie wypadków drogowych i ich skutków) należy zaliczyć:

- powszechne niestosowanie się kierowców do limitów prędkości,

⁶ *Wypadki drogowe w Polsce w 2012 roku*, Biuro Ruchu Drogowego i Zespół Profilaktyki i Analiz Komendy Głównej Policji, Warszawa 2013, s. 51.

⁷ *Raport o stanie bezpieczeństwa w Polsce*, Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, Warszawa 2013, s. 291.

- nieprawidłowe wyprzedzanie,
- nieprawidłowe zachowanie wobec pieszych (w tym na przejściach dla pieszych),
- kierowanie pojazdem pod wpływem alkoholu.

Uwzględniając dużą liczbę zdarzeń na drogach, w których to piesi są albo ich sprawcami, albo ofiarami, można wnioskować, iż poziom poczucia bezpieczeństwa tej kategorii uczestników ruchu drogowego jest nieduży. Mogą oni odczuwać zagrożenia płynące z niewłaściwych zachowań związanych np. z niewłaściwym zachowaniem na drodze (brawura kierowców), nieprzestrzeganiem zasad bezpieczeństwa czy innych przepisów ruchu drogowego – przez pozostałych uczestników ruchu drogowego.

Bezpieczeństwo osób z dysfunkcją wzroku uczestniczących w ruchu drogowym w świetle badań empirycznych przeprowadzonych pośród funkcjonariuszy Policji

W kwestionariuszu ankiety skierowanej do funkcjonariuszy Policji jednostek ruchu drogowego zapytano, czy ich zdaniem Polska jest krajem bezpiecznym dla osób niewidomych i słabowidzących⁸. Większość z nich stwierdziła, że nasz kraj jest raczej niebezpieczny lub zdecydowanie niebezpieczny dla tej grupy osób. Niespełna co trzeci funkcjonariusz wskazał, że Polska jest krajem raczej lub zdecydowanie bezpiecznym. Pozostali (około 20%) nie potrafili określić tej sytuacji, udzielając odpowiedzi „trudno powiedzieć”. Podobne pytanie zadano odnośnie do miejscowości, w której dany funkcjonariusz Policji pełni służbę. Prawie połowa pośród policjantów wykazała, że owa miejscowość jest raczej lub zdecydowanie niebezpieczna, jedna trzecia pośród nich wybrała odpowiedzi „raczej bezpieczna” lub „zdecydowanie bezpieczna”, część z nich (około 20%) stwierdziła zaś, że trudno ocenić tę sytuację. Dane te wykazują, że ogólny poziom bezpieczeństwa osób z dysfunkcją wzroku jest oceniany przez funkcjonariuszy jednostek ruchu drogowego dosyć nisko.

Pytania o ocenę poziomu bezpieczeństwa osób z chorobami i uszkodzeniami wzroku uczestniczących w ruchu drogowym w kwestionariuszu ankiety nie zadano. Niemniej jednak zostało opracowanych wiele pytań dotyczących zdarzeń w ruchu drogowym z udziałem tej grupy osób, które pozwalają na wyprowadzenie pewnych wniosków. Otóż okazuje się,

⁸ Zob. więcej: K. Laskowska, *Część II, Rozdział III – Poczucie bezpieczeństwa osób niewidomych i słabowidzących w świetle wyników badań empirycznych*.

że większość policjantów z jednostek ruchu drogowego nie uczestniczyła w czynnościach związanych ze zdarzeniem, w którym uczestniczyłaby osoba z dysfunkcją wzrokową.

Tabela 3. Aktywność funkcjonariuszy Policji w zdarzeniach drogowych z udziałem osób z dysfunkcją wzroku

Czy uczestniczył/a Pan/i w czynnościach w zdarzeniu, w którym brała udział osoba niewidoma lub słabowidząca?		Częstość
Ważne odpowiedzi	tak, przy wypadku drogowym	49
	tak, przy kolizji drogowej	114
	nie	1677
Braki danych		2
Suma:		1842

Źródło: badania ankietowe wśród funkcjonariuszy Policji jednostek ruchu drogowego

W opinii policjantów do zdarzeń drogowych z analizowaną grupą osób dochodzi najczęściej na oznakowanych przejściach dla pieszych, na skrzyżowaniu, w miejscu nieprzeznaczonym do przekraczania jezdni, na przejściach dla pieszych z sygnalizacją świetlną czy nieoznakowanych przejściach. Z zebranych podczas badań informacji wynika, że dla osoby niewidomej czy słabowidzącej miejscem, gdzie może dojść do niebezpiecznego zdarzenia, może być zarówno oznakowane przejście dla pieszych, wyposażone w światła, jak i nieoznakowane przejście dla pieszych. Dużą rolę w poczuciu bezpieczeństwa osób z dysfunkcją wzroku odgrywa fakt znajomości owego miejsca, częstotliwość jego odwiedzania, przechodzenia itp., pozwalające na dokładniejsze zapoznanie się z jego infrastrukturą, systemem dźwiękowym informującym o możliwości przejścia, albowiem jak powszechnie wiadomo, w Polsce nie nastąpiła standaryzacja sygnałów dźwiękowych na przejściach.

Tabela 4. Miejsce zdarzenia drogowego z udziałem osoby z niepełnosprawnością wzrokową

		Wypadek drogowy	Kolizja drogowa	Suma:
Proszę wskazać miejsce tego zdarzenia:	oznakowane przejście dla pieszych	24	25	49
	nieoznakowane przejście dla pieszych	3	6	9
	przejście dla pieszych z sygnalizacją świetlną	2	8	10
	przejście dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej	2	5	7
	przejście dla pieszych z sygnalizacją świetlną i dźwiękową	0	2	2
	w miejscu nieprzeznaczonym do przekraczania jezdni	8	6	14
	na skrzyżowaniu	4	18	22
	na przystanku komunikacji zbiorowej	1	1	2
nie pamiętam	4	41	45	
Suma:		48	112	160

Źródło: badania ankietowe wśród funkcjonariuszy Policji jednostek ruchu drogowego⁹

Warto również zwrócić uwagę, że z przeprowadzonych badań wynika, iż w wypadkach w komunikacji ulegają także osoby z dysfunkcją wzroku, które w momencie wypadku niosły w widoczny sposób białą laskę czy korzystały z psa przewodnika. Okazuje się więc, że nie zawsze elementy mające ułatwiać niewidomemu czy słabowidzącemu poruszanie się w przestrzeni miejskiej, a jednocześnie mające ostrzegać pozostałych uczestników ruchu o tym, że jest to osoba z niepełnosprawnością wzrokową, są w stanie zapewnić jej bezpieczeństwo.

⁹ Przedstawiane dane nie pokrywają się z ogólną liczbą wypadków i kolizji drogowych, jakie zostały przedstawione w tabeli 3, ponieważ nie zawsze funkcjonariusze Policji udzielali odpowiedzi na dalsze pytania o zdarzeniu.

Tabela 5. Okoliczności wypadków drogowych z udziałem osób niewidomych i słabowidzących

		Wypadek drogowy	Kolizja drogowa	Suma:
Czy w czasie zdarzenia osoba niewidoma lub słabowidząca:	niosła w widoczny sposób białą laskę	13	24	37
	korzystała z pomocy psa przewodnika	0	4	4
	wyróżniała się za pomocą oznaczeń odblaskowych	1	6	7
	poruszała się z przewodnikiem	1	5	6
	nie pamiętam	31	70	101
Suma:		46	109	155

Źródło: badania ankietowe wśród funkcjonariuszy Policji jednostek ruchu drogowego

Na poziom bezpieczeństwa osób niewidomych i słabowidzących wpływa zachowanie innych uczestników ruchu drogowego. Z przeprowadzonych badań ankietowych wynika, że najczęstszymi sprawcami wypadków czy kolizji drogowych są same osoby z niepełnosprawnością wzrokową¹⁰, jednakże drugą co do wielkości grupą sprawców są kierujący samochodem. Dane te wykazują zatem, że kierowcy pojazdów mechanicznych nie zawsze zwracają uwagę na osoby znajdujące się w otoczeniu drogi i nie dostrzegają m.in. „atrybutów” osób niewidomych, jakimi są białe laski, przez co też ich czujność oraz ostrożność nie są wzmożone.

¹⁰ W ogólnych statystykach piesi tuż po kierowcach, znajdujących się na pierwszym miejscu, zaliczani są do najczęstszych sprawców wypadków w komunikacji.

Tabela 6. Sprawcy zdarzeń w komunikacji z udziałem osób z dysfunkcją wzroku

		Wypadki drogowe	Kolizje drogowe	Suma:
Kto był sprawcą zdarzenia, w którym uczestniczyła osoba niewidoma lub słabowidząca?	osoba niewidoma lub słabowidząca	16	17	33
	rowerzysta	2	5	7
	motocyklista	0	3	3
	kierujący samochodem osobowym	14	51	65
	kierujący samochodem ciężarowym	1	5	6
	kierujący środkiem transportu miejskiego	0	1	1
	wina była po obu stronach	1	0	1
	nie pamiętam	10	23	33
	nie wiem – rozstrzygał sąd	3	8	11
Suma:	47	113	160	

Źródło: badania ankietowe wśród funkcjonariuszy Policji jednostek ruchu drogowego

Przyczyny wypadków i kolizji drogowych z udziałem niepełnosprawnych wzrokowo są różne. Funkcjonariusze Policji jednostek ruchu drogowego uczestniczący w tego rodzaju zdarzeniach w swoich odpowiedziach zaznaczali, iż najczęściej powodami tych zdarzeń, leżącymi po stronie pieszych, jest nieostrożne wejście na jezdnię. Czasami jest to również przekraczanie jezdni w miejscu niewyznaczonym do tego czy chodzenie nieprawidłową stroną drogi (te dwa ostatnie są częściej przyczyną kolizji drogowych aniżeli wypadków).

Tabela 7. Przyczyny wypadków i kolizji drogowych leżące po stronie pieszych

		Wypadki drogowy	Kolizje drogowy	Suma:
Z jakiego powodu doszło do zdarzenia? Powody po stronie pieszych:	nieostrożne wejście na jezdnię	16	17	33
	przekraczanie jezdni w miejscu niewyznaczonym	4	8	12
	wejście na jezdnię przy czerwonym świetle	0	5	5
	chodzenie nieprawidłową stroną drogi	1	5	6
Suma:		21	35	56

Źródło: badania ankietowe wśród funkcjonariuszy Policji jednostek ruchu drogowego

Z analiz badań ankietowych wynika, że do zdarzeń drogowych z udziałem ludzi z niepełnosprawnością wzrokową częściej dochodzi z przyczyn generowanych przez kierujących pojazdami. W przypadku zarówno wypadków drogowych, jak i kolizji najczęstszą przyczyną jest nieudzielenie pierwszeństwa wynikającego m.in. z art. 26 ust. 7 Prawa o ruchu drogowym¹¹. Zgodnie z tym przepisem kierujący pojazdem winien szczególnie uważać na przechodzące osoby niepełnosprawne, w tym niewidome. Kierujący jest obowiązany zatrzymać pojazd w celu umożliwienia przejścia przez jezdnię osobie niepełnosprawnej, używającej specjalnego znaku, lub osobie o widocznej ograniczonej sprawności ruchowej. Nieco rzadziej do tego typu zdarzeń w komunikacji z udziałem niewidomych i słabowidzących dochodzi z powodu niedostosowania przez kierowców prędkości do warunków jazdy panujących na drodze czy nieprawidłowego manewru skrętu.

¹¹ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, Dz. U. z 2012 r., poz. 1137 j.t. ze zm.

Tabela 8. Przyczyny wypadków i kolizji drogowych leżące po stronie kierujących

		Wypadki drogowo-	Kolizje drogowo-	Suma:
Z jakiego powodu doszło do zdarzenia? Powody ze strony kierujących:	nieudzielenie pierwszeństwa	18	38	56
	niedostosowanie prędkości do warunków jazdy panujących na drodze	9	18	27
	nieprawidłowy manewr skrętu	2	5	7
Suma:		29	61	90

Źródło: badania ankietowe wśród funkcjonariuszy Policji jednostek ruchu drogowego

Ankietowani stwierdzali również, że niekiedy do analizowanych zdarzeń dochodzi z powodu innych przyczyn. Najczęściej wskazywali oni zarówno przy wypadkach, jak i kolizjach warunki pogodowe (są częstszą przyczyną kolizji aniżeli wypadków). Pośród innych przyczyn kolizji wymieniano też hałas na ulicy, który np. uniemożliwiał osobie niewidomej usłyszenie sygnalizacji dźwiękowej informującej o możliwości przejścia przez jezdnię.

Tabela 9. Inne przyczyny wypadków i kolizji drogowych z udziałem osób niewidomych i słabowidzących

		Wypadki drogowo-	Kolizje drogowo-	Suma:
Z jakiego powodu doszło do zdarzenia? Inne:	warunki pogodowe	2	14	16
	hałas	0	2	2
Suma:		2	16	18

Źródło: badania ankietowe wśród funkcjonariuszy Policji jednostek ruchu drogowego

Warto także zwrócić uwagę, że funkcjonariusze Policji podkreślali, zarówno w wywiadzie grupowym, jak i kwestionariuszu ankiety, że osoby z dysfunkcją wzroku powinny być lepiej oznaczone jako uczestnicy ruchu drogowego. W ankiecie na pytanie „Czy uważa Pan/i, że osoby niewidome powinny być oznaczone w szczególny sposób podczas uczestniczenia w ruchu drogowym, np. opaską na przedramieniu?” prawie 70% respondentów stwierdziło, iż osoby te powinny oznaczać się szczególnym ele-

mentem, informującym, że jest to osoba niepełnosprawna wzrokowo, a zarazem będącym elementem widocznym z daleka. W wywiadach grupowych policjanci podkreślali, że tego rodzaju oznaczenia są niezbędne, albowiem zwiększyłyby one bezpieczeństwo osób niepełnosprawnych. Zdaniem funkcjonariuszy Policji nie jest potrzebna nowelizacja prawa o ruchu drogowym, ale kampanie społeczne uświadamiające osoby z dysfunkcją wzroku o korzyściach noszenia np. kamizelek odblaskowych.

Tabela 10. Potrzeba szczególnego oznaczenia osób niewidomych i słabowidzących w ruchu drogowym w opinii funkcjonariuszy Policji

Czy uważa Pan/i, że osoby niewidome powinny być oznaczone w szczególny sposób podczas uczestniczenia w ruchu drogowym, np. opaską na przedramieniu?		Częstość
Ważne	tak	1258
	nie	495
	Suma:	1753
Braki danych		89
Suma:		1842

Źródło: badania ankietowe wśród funkcjonariuszy Policji jednostek ruchu drogowego

Funkcjonariusze Policji jednostek ruchu drogowego, podając przykładowe propozycje związane ze szczególnym oznaczeniem osób niepełnosprawnych wzrokowo na drodze, najczęściej wskazywali: kamizelki odblaskowe lub w kolorze przypisanym jedynie dla osób niewidomych oraz opaski odblaskowe lub w kolorze przypisanym jedynie dla osób niewidomych. Niektóre z propozycji funkcjonariuszy Policji związane z lepszym oznakowaniem osób z dysfunkcją wzroku, które uczestniczą w ruchu drogowym, miały bardzo nietypowy charakter, jak np. druga biała laska. Rozwiązania tego typu należy ocenić negatywnie, chociażby z uwagi na fakt, że w momencie zastosowania takiego rozwiązania niewidomi i słabowidzący zajęte mieliby obie ręce, co znacznie ograniczyłoby ich ruchy oraz mobilność. Podczas wywiadu grupowego policjanci jednostek ruchu drogowego zwracali również uwagę na potrzebę umieszczania większej ilości elementów odblaskowych na laskach dla niewidomych, które zwiększyłyby widoczność takich osób.

Tabela 11. Propozycje oznaczenia osób niepełnosprawnych wzrokowo w opinii funkcjonariuszy Policji

Czy uważa Pan/i, że osoby niewidome powinny być oznaczone w szczególny sposób podczas uczestniczenia w ruchu drogowym, np. opaską na przedramieniu? Tak, np.:		Częstość
Ważne*	elementy odblaskowe	107
	biała, odblaskowa laska	17
	kamizelka odblaskowa lub w kolorze przypisanym jedynie dla osób niewidomych	203
	opaska odblaskowa lub w kolorze przypisanym jedynie dla osób niewidomych	88
	elementy w kolorze, o wzorze dobranym jedynie dla osób niewidomych, niedowidzących	24
	druga biała laska	1
	odzież z elementami odblaskowymi	15
	elementy odblaskowe z odpowiednim napisem	2
	oznaczenie osób niewidomych/niedowidzących	2
	GPS	1
	Suma:	460
Braki danych		1382
Suma:		1842

* Podane przykładowe oznaczenia osób niewidomych i słabowidzących uczestniczących w ruchu drogowym pochodzą bezpośrednio z ankiet uzupełnianych przez funkcjonariuszy Policji.

Źródło: badania ankietowe wśród funkcjonariuszy Policji jednostek ruchu drogowego

Obowiązek wynikający z art. 42 Prawa o ruchu drogowym, polegający na tym, że niewidomy podczas samodzielnego poruszania się po drodze jest obowiązany nieść białą laskę w sposób widoczny dla innych uczestników ruchu, ankietowani ocenili jako niewystarczające zabezpieczenie ludzi z dysfunkcją wzrokową poruszających się po drodze. Znakomita większość policjantów zaprezentowała właśnie takie stanowisko.

Tabela 12. Ocena funkcjonariuszy Policji obowiązku noszenia białej laski przez osoby niewidome i słabowidzące

Czy zgadza się Pan/i z opinią, że obowiązek noszenia białej laski podczas samodzielnego poruszania się po drodze jest wystarczającym zabezpieczeniem osoby niewidomej i słabowidzącej przed wypadkiem w komunikacji?		Częstość
Ważne	tak	609
	nie	1207
	Suma:	1816
Braki danych		26
Suma:		1842

Źródło: badania ankietowe wśród funkcjonariuszy Policji jednostek ruchu drogowego

Respondenci w swoich odpowiedziach wskazywali również, że niewidomi czy słabowidzący poruszający się z pomocą psa przewodnika w trakcie uczestniczenia w ruchu drogowym powinni nosić dodatkowo białą laskę. Pogląd ten wyraziło 1459 funkcjonariuszy Policji, czyli prawie 80% ankietowanych.

Tabela 13. Obowiązek noszenia białej laski przez osoby niewidome i słabowidzące uczestniczące w ruchu drogowym oraz poruszające się z pomocą psa przewodnika

Czy w Pana/i opinii, jeżeli niewidomy lub słabowidzący porusza się z pomocą psa przewodnika, uczestnicząc w ruchu drogowym, powinien nosić także białą laskę?		Częstość
Ważne	tak	1459
	nie	364
	Suma:	1823
Braki danych		19
Suma:		1842

Źródło: badania ankietowe wśród funkcjonariuszy Policji jednostek ruchu drogowego

Niższy odsetek funkcjonariuszy Policji jednostek ruchu drogowego (62,1%) uznał, że opisany powyżej obowiązek powinien również być nałożony na uczestniczące w ruchu drogowym osoby niewidome lub słabowidzące, które poruszają się z pomocą przewodnika.

Tabela 14. Obowiązek noszenia białej laski przez osoby niewidome i słabowidzące uczestniczące w ruchu drogowym oraz poruszające się z pomocą przewodnika

Czy w Pana/i opinii, jeżeli niewidomy lub słabowidzący porusza się z pomocą przewodnika, uczestnicząc w ruchu drogowym, powinien nosić także białą laskę?		Częstość
Ważne	tak	1144
	nie	677
	Suma:	1821
Braki danych		21
Suma:		1842

Źródło: badania ankietowe wśród funkcjonariuszy Policji jednostek ruchu drogowego

Ankietowani funkcjonariusze Policji zostali poproszeni również o wskazanie sposobów, jakie to mogłyby podnieść poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym osób z dysfunkcją wzroku. Pośród propozycji pojawiły się takie pozycje działań jak:

- wyposażanie osób niepełnosprawnych wzrokowo w elementy odblaskowe (noszenie odzieży z elementami odblaskowymi),
- edukacja kierujących i niepełnosprawnych wzrokowo oraz kampanie społeczne na rzecz udzielania pomocy tej kategorii osób,
- stosowanie ujednoliconej na przejściach dla pieszych sygnalizacji dźwiękowej,
- noszenie kamizelek odblaskowych lub w kolorze przypisanym jedynie dla osób niewidomych,
- specjalne oznaczanie miejsc uczęszczania, poruszania się osób z problemami wzroku,
- umożliwienie wszystkim osobom niewidomym i słabowidzącym korzystania z psa przewodnika lub opiekuna (przewodnika),
- dostosowywanie infrastruktury drogowej do potrzeb niepełnosprawnych wzrokowo.

Reasumując badania przeprowadzone pośród funkcjonariuszy Policji jednostek ruchu drogowego, podkreślić należy, że nie uczestniczą oni często w zdarzeniach, w których ofiarami są osoby niewidome lub słabowidzące. Niska liczba wypadków z udziałem tej grupy jest pocieszająca, niemniej jednak powinny być podejmowane działania o charakterze prewencyjnym

i informacyjnym, mające na celu zwiększenie bezpieczeństwa osób niepełnosprawnych wzrokowo w ruchu drogowym. Z przeprowadzonych analiz wyników badań ankietowych oraz wywiadu grupowego można wyprowadzić wnioski, że w opinii policjantów – pracujących w tzw. drogówkach – poziom bezpieczeństwa niepełnosprawnych wzrokowo nie jest zbyt wysoki. Świadczy chociażby o tym fakt, iż funkcjonariusze ci celem zwiększenia bezpieczeństwa niewidomych oraz słabowidzących uczestniczących w ruchu drogowym, proponowali wprowadzenie obowiązku noszenia białej laski niezależnie od tego, czy korzystają z pomocy innego człowieka – przewodnika czy też psa przewodnika.

W opinii badanych bezpieczeństwo niepełnosprawnych wzrokowo mogłoby zostać zwiększone poprzez lepsze ich oznaczanie w sytuacjach, kiedy są uczestnikami ruchu drogowego. Wskazywali oni m.in. kamizelki, opaski na ramię, które ostrzegałyby pozostałych uczestników przestrzeni miejskiej, iż w pobliżu znajduje się osoba niepełnosprawna. Wydaje się, że wraz z takimi rozwiązaniami mogłyby pojawić się głosy, iż jest to pewnego rodzaju stygmatyzacja osób niepełnosprawnych wzrokowo. Niemniej jednak argumentem przeważającym nad takim stanowiskiem jest zwiększenie bezpieczeństwa tych osób. Tego rodzaju opinie wyrażali policjanci podczas wywiadów grupowych, podkreślając, że ważne jest uświadamianie wszystkich, jak bardzo na widoczność pieszych wpływają elementy odbłaskowe.