

EMILIA JURGIELEWICZ-DELEGACZ¹

UTRUDNIENIA NAPOTYKANE PRZEZ OSOBY NIEWIDOME I SŁABOWIDZĄCE UCZESTNICZĄCE W RUCHU DROGOWYM

Mimo tendencji spadkowej ogólnej liczby wypadków w komunikacji zagadnienia ich dotyczące są w Polsce nadal często analizowane i dyskutowane z uwagi na społeczne i ekonomiczne skutki. Poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego jest celem podejmowanych działań zarówno przez instytucje rządowe, jak i pozarządowe. Chociażby funkcjonująca w Polsce od 1993 r. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (KRBRD), która została powołana w dniu 1 stycznia 2002 r. na mocy ustawy – Prawo o ruchu drogowym jako międzyresortowy organ doradczy i pomocniczy Rady Ministrów. Jej podstawowym zadaniem w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego jest opracowywanie programów oraz proponowanie kierunków polityki państwa w tym zakresie. Stąd też od 2000 r. opracowywane są w Polsce programy poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wymienić pośród nich należy „Krajowy Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Polsce GAMBIT 2000”, „Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2005-2007-2013-GAMBIT 2005”², kontynuowany w „Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020”. Te programy oraz kampanie edukacyjno-informacyjne, takie jak: „Piłeś – nie prowadź!”, „Piłeś? Nie jedź! Włącz myślenie!”, „Zapnij pasy. Włącz myślenie, 10 mniej. Zwolnij!”, „Bezpieczny przejazd – Zatrzymaj się i żyj!” mają na celu zwiększenie bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego, dlatego też nie pojawiają się takie, które dedyko-

1 Wydział Prawa, Uniwersytet w Białymstoku.

2 Więcej: www.obserwatoriumbrd.pl

wane byłyby wyłącznie osobom z dysfunkcjami wzroku. Czy w związku z tym te osoby są wystarczająco bezpieczne w ruchu drogowym, czy czują się bezpiecznie? Czy powyższe działania są wystarczającymi, by zapewnić bezpieczeństwo osób niewidomych i słabowidzących w ruchu drogowym? Czy jest potrzeba opracowywania specjalnych programów, które byłyby poświęcone jedynie bezpieczeństwu tej kategorii osób? Jakiego rodzaju utrudnienia napotykają osoby niepełnosprawne wzroko-wo w ruchu drogowym? Odpowiedzi na te i wiele innych pytań badawczych próbowali uzyskać członkowie zespołu badawczego, kierowanego przed dr hab. Ewę Monikę Guzik-Makaruk, prof. UwB, realizującego w latach 2011-2014 projekt – finansowany ze środków Narodowego Centrum Badań i Rozwoju – na rzecz obronności i bezpieczeństwa państwa pt. „Opracowanie systemu wykrywania zagrożeń bezpieczeństwa osób niewidomych i słabowidzących ze szczególnym uwzględnieniem ruchu drogowego. Aspekty prawno-kryminologiczne i technologiczne”.

Respondenci, którzy wzięli udział w badaniach, to osoby niewidome i słabowidzące, będące członkami Polskiego Związku Niewidomych³, który pod niezmienioną nazwą działa od 1951 r. PZN to stowarzyszenie zarejestrowane i posiadające osobowość prawną. Jest to organizacja pozarządowa pożytku publicznego, zrzeszająca ponad 55 000 członków⁴, dlatego też przyznaje się jej miano najbardziej reprezentatywnego stowarzyszenia środowiska osób niewidomych i słabowidzących. Populacja badawcza składająca się z osób niewidomych i słabowidzących została ustalona po konsultacjach z członkami Zarządu Polskiego Związku Niewidomych. Zwrócono się z prośbą o przedstawienie danych osobopoznawczych członków Związku jako największej w Polsce organizacji pozarządowej pożytku publicznego, zrzeszającej osoby z dysfunkcją wzroku. Bazując na statystykach udostępnionych przez PZN, obejmujących dane zawierające informacje o płci, wieku, stopniu niepełnosprawności wzrokowej, regionie zamieszkania (województwo) członków Związku, opracowano strukturę demograficzno-społeczną próby badawczej. Dążąc do zagwarantowania reprezentatywności wyników badań, przyjęto liczebność próby badawczej na poziomie 1 000 osób. Re-

3 Dalej jako: PZN.

4 Informacje dostępne na oficjalnej stronie internetowej Polskiego Związku Niewidomych, www.pzn.org.pl [dostęp 5.01.2016].

alizację badań zlecono pracownikom Polskiego Związku Niewidomych, którzy przeprowadzili je dwutorowo:

- drogą internetową – w postaci ankiety typu CAWI (ang. *Computer Assisted Web Interview*), czyli techniką ilościową, w której badania prowadzone są za pomocą udostępnienia respondentom kwestionariusza internetowego,
- w postaci ankiety typu PAPI (ang. *Paper and Pencil Interview*) polegającej na przeprowadzeniu wywiadu bezpośredniego z respondentem przez ankietera, który czyta pytanie (odtworząc wiernie i dosłownie treść pytania) i odpowiedź respondenta na bieżąco zapisuje w papierowym kwestionariuszu.

Pomimo podjętych wysiłków nie udało się osiągnąć wielkości i struktury próby badawczej. Sytuacja ta wynikała przede wszystkim z faktu, że respondentami były głównie starsze osoby, biorące mniej chętnie udział w badaniach społecznych. Ostatecznie liczba respondentów wyniosła 622 osoby, czyli blisko zakładanej wielkości próby (62,2%). W badaniu wzięło udział 255 mężczyzn (co stanowi 41% ogółu respondentów) i 367 kobiet (59% ogółu respondentów). Dane te wskazują, że wśród respondentów było prawie półtora raza więcej kobiet aniżeli mężczyzn.

Celem prowadzenia dalszych rozważań podkreślić należy, że nie ma definicji legalnej, która precyzyjnie określałaby czy definiowałaby podział na osoby niewidome i słabowidzące. Wskazać można jedynie rozporządzenie Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej w sprawie orzekania o niepełnosprawności i stopniu niepełnosprawności⁵. Z § 32 ust. 1 pkt 4 tego rozporządzenia wynika, że przy kwalifikowaniu do znacznego, umiarkowanego i lekkiego stopnia niepełnosprawności bierze się pod uwagę zakres naruszenia sprawności organizmu spowodowany przez m.in. choroby narządu wzroku, w tym wrodzone lub nabyte wady narządu wzroku powodujące ograniczenie jego sprawności, prowadzące do obniżenia ostrości wzroku w oku lepszym do 0,3 według skali Snellena po wyrównaniu wady wzroku szklami korekcyj-

5 Rozporządzenie Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie orzekania o niepełnosprawności i stopniu niepełnosprawności, tekst jedn. Dz.U. z 2015 r. poz. 1110.

nyymi lub ograniczenie pola widzenia do przestrzeni zawartej w granicach 30 stopni.

Brak w Polsce legalnej definicji pozwala sięgnąć do innych, np. osobą niewidomą według psychologicznej definicji jest ta, która na skutek znacznego stopnia uszkodzenia narządu wzroku musi posługiwać się technikami bezwzrokowymi, np. korzysta z dotyku czy pomocy urządzeń technicznych, kompensujących brak wzroku (jej struktura poznania ma głównie charakter dotykowo-słuchowy)⁶. Przyjmuje się, że osoby te nie reagują na żadne bodźce wzrokowe. Wyjątek w tej grupie stanowią osoby, które zachowały poczucie światła. Potrafią one jedynie rozróżniać dzień i noc lub zapalone światło wieczorem w pomieszczeniu. W literaturze przedmiotu⁷ wskazuje się też niekiedy, iż osoby dotknięte ślepotą przyjęło nazywać się niewidomymi, jeżeli nie widzą od urodzenia lub stracili wzrok do 5. roku życia, zaś ociemniałymi, gdy utracili wzrok po 5. roku życia. Światowa Organizacja Zdrowia⁸ uznała, że do grupy osób niewidomych zalicza się całkowicie niewidome, te z poczuciem światła oraz ze szczątkowym widzeniem (widzą z 5 metrów to, co dobrze widząca osoba ze 100 metrów) oraz ze znacznym ograniczeniem pola widzenia (do 20 stopni).

Z kolei osoby słabowidzące pomimo znacznego uszkodzenia narządu wzroku nadal się nim posługują, jednakże towarzyszą temu ograniczenia i trudności. Grupa ta jest zróżnicowana pod kątem posiadanych możliwości wzrokowych i umiejętności ich wykorzystywania. Odwołując się raz jeszcze do WHO, to organizacja ta wskazuje, że do zakresu osób uważanych za osoby słabowidzące zaliczyć należy osoby widzące z 6 metrów, to, co pełnosprawni wzrokowo widzą z odległości 100 metrów, aż po osoby widzące z 3 metrów to, co inni dostrzegają z odległo-

6 S. Jakubowski, *Poradnik dydaktyczny dla nauczycieli realizujących podstawę programową w zakresie szkoły podstawowej i gimnazjum z uczniami niewidomymi i słabowidzącymi* – opracowanie przygotowane przez Ministerstwo Edukacji Narodowej, Warszawa 2001, s. 19.

7 S. Mihilewicz, *Potrzeby dziecka niewidomego i jego orientacja w przestrzeni*, (w:) H. Ochonczenko, M.A. Paszkowicz, *Potrzeby osób niepełnosprawnych w warunkach globalnych przemian społeczno-gospodarczych*, Kraków 2006, s. 373, cyt. za: Z. Sękowska, *Poznawanie rzeczywistości przez dzieci niewidome*, rozprawa habilitacyjna, Lublin 1968.

8 M. Książek, *Niepełnosprawność wzrokowa i wzrokowo-słuchowa, jako przesłanki dyskryminacji*, s. 4-5, tekst opracowany na V seminarium specjalistyczne pt. *Niepełnosprawność wzrokowa i wzrokowo-słuchowa, jako przesłanki dyskryminacji* w ramach Specjalistycznej Szkoły Facylitacji Społecznej na rzecz Przeciwdziałania Dyskryminacji – poziom zaawansowany, dostępny pod adresem: www.tea.org.pl/userfiles/file/Seminarium/niepelnospraw-nosc_wzrokowa_wzrokowo_sluchowa_mkksiazek.pdf [dostęp 5.01.2016].

ści 10 metrów, a także z zawężeniem pola widzenia do 30 stopni. Wspomniane powyżej rozporządzenie Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie orzekania o niepełnosprawności i stopniu niepełnosprawności zalicza osoby niewidome do osób ze znacznym stopniem niepełnosprawności, zaś osoby słabowidzące do osób z umiarkowanym stopniem niepełnosprawności.

Powyższe rozważania ukazują, że pojęcia różnych rodzajów niepełnosprawności wzrokowych są bardzo pojemne, stąd też trudno jest ocenić, czy brak takowych normatywnych definicji jest luką w prawie, czy zamierzonym działaniem ustawodawcy. Z drugiej zaś strony nie można oczekiwać od władzy ustawodawczej regulowania każdej dysfunkcji ludzkiego organizmu. Wydaje się, że ważniejszym jest jednak, by ludzie z niepełnosprawnościami nie byli marginalizowani i narażani na wykluczenie społeczne. W Polsce już od wielu lat dzięki prospołecznej polityce, uwzględniającej ich potrzeby, są coraz bardziej aktywnymi uczestnikami życia zawodowego i społecznego. Są oni włączani w życie społeczne jako pełnoprawni członkowie społeczeństwa. Dzieje się to dzięki społecznemu modelowi podchodzenia do niepełnosprawności, który wskazuje, iż niepełnosprawność wynika z uwarunkowań środowiska i usług, które są nieodpowiednio dostosowane do potrzeb osób z dysfunkcjami. Dlatego przy podejściu tym mówi się, że jej przyczyny nie leżą po stronie niepełnosprawnego, a po stronie otoczenia.

Współcześnie realizowana jest prospołeczna polityka wyrównywania szans, oparta właśnie na modelu społecznym, na idei postrzegania osób niepełnosprawnych jako pełnosprawnych uczestników życia społecznego, posiadających takie same prawa, co pozostali obywatele. Jednostki samorządu terytorialnego wcielają w życie tzw. projektowanie uniwersalne (ang. *universal design*)⁹, czyli projektowanie obiektów i przedmiotów tak, by były dostępne dla wszystkich osób, także niepełnosprawnych wzrokowo. Dzięki inicjatywom biorącym pod uwagę potrzeby ludzi z dysfunkcjami zwiększa się aktywność zawodowa oraz społeczna osób z wadami wzroku. Stali się oni bardziej widocznymi uczestnikami ruchu drogowego – „wyszli na ulice”, celem dotarcia do miejsca pracy, zrobienia zakupów, spotkania się ze znajomymi itp.

9 M. Wysocki, *Projektowanie otoczenia dla osób niewidomych. Pozawzrokowa percepcja przestrzeni*, Gdańsk 2010, s. 268.

Mimo iż jednostki samorządu terytorialnego w Polsce kładą coraz większy nacisk na to, by przestrzeń publiczna (np. place, rynki, skwery, bulwary, ulice, budynki użyteczności publicznej, chodniki itp.) była przyjazna dla wszystkich, czyli dostępna dla każdego i bez względu na jego sprawność ruchową lub poznawczą, bowiem takie podejście zapewnia pełną integrację społeczną jej użytkowników, zacieśnianie więzi międzyludzkich i przyczynia się do rozwoju społeczeństwa obywatelskiego, to jednak osoby niepełnosprawne napotykają wciąż w życiu codziennym bariery o charakterze architektonicznym, uniemożliwiające im swobodne korzystanie z tejże przestrzeni. Często do tego przyczyniają się inni ludzie, np. wystawiający w okresie letnim tzw. ogródki przed klubokawiarniami czy restauracjami, które niekiedy zajmują znaczną część chodników. Osoby bez problemów wzrokowych są w stanie z łatwością ominąć takie przeszkody, zaś niepełnosprawni wzrokowo – już nie. Próby znalezienia wówczas właściwej drogi przez osoby niewidome czy słabowidzące mogą kończyć się niebezpiecznym wejściem, a nawet wtargnięciem na jezdnię lub uderzeniem w inny obiekt, np. kosz na śmieci, zaparkowany samochód. Do dyskomfortu w korzystaniu z przestrzeni miejskiej przyczyniają się również sygnalizatory dźwiękowe, informujące o możliwości przejścia przez przejście dla pieszych, które często emitują niejednolite dźwięki, są zbyt ciche bądź nawet na prośby mieszkańców wyłączane z powodu hałasu, jaki generują. Efektem takich utrudnień mogą być kolizje i wypadki drogowe z udziałem badanej grupy osób.

Nierozzerwalnym zagadnieniem związanym z bezpieczeństwem osób z chorobami i uszkodzeniami wzroku jest ich poziom samodzielneho poruszania się w przestrzeni zurbanizowanej. „Orientacja przestrzenna jest zdolnością do postrzegania i rozumienia własnej pozycji w określonym środowisku, która ściśle związana jest z poznawaniem otoczenia i zachodzących w nim stosunków czasowych i przestrzennych. Samodzielne i bezpieczne poruszanie się, bez wzrokowej kontroli otoczenia, albo w przypadku osób słabowidzących z wykorzystaniem niepełnych informacji wzrokowych, jest ogromnym wyzwaniem dla każdej osoby z uszkodzonym wzrokiem”¹⁰. Osoba z dysfunkcją wzro-

10 M. Kilian, M. Paplińska, *Nauczanie orientacji przestrzennej osób niewidomych i słabowidzących z niepełnosprawnością złożoną*, *Niepełnosprawność i Rehabilitacja* 2009, nr 1, s. 101-116.

ku ma znacząco utrudnione pozyskiwanie informacji z otaczającej przestrzeni, nie odbiera ona tak wielu informacji, które w pełni sprawni ludzie przyjmują za normalne. Dlatego też ci uczestnicy ruchu drogowego zmuszeni są wykorzystywać do orientacji w przestrzeni pozawzrokowe zmysły, takie jak: dotyk, słuch, powonienie, wrażenia kinestetyczne bądź temperaturowe. Ten brak postrzegania wizualnego w dużym stopniu jest przyczyną niepewności oraz obawy przed samodzielnym wyjściem z domu, bowiem budzi strach przed tym, czego nie można zobaczyć i zweryfikować wzrokiem. Niemniej jednak współcześnie realizowanych jest wiele działań mających na celu ułatwienie osobom niewidomym i słabowidzącym poruszanie po w przestrzeni miejskiej. Coraz częściej stosowane są rozwiązania tyflograficzne, pozwalające na graficzne odwzorowywanie oraz przedstawianie rzeczywistości w sposób dostępny dotykowo. Przyczyniają się one do tego, iż już w wielu miejscach użyteczności publicznej umieszczane są dotykowe mapy czy plany.

Wspomniane udogodnienia mogą zwiększyć osobom z dysfunkcjami wzroku samodzielność, bowiem dzięki nim mają lepsze rozeznanie przestrzeni, w której się poruszają. Niemniej jednak nic nie zastąpi im utraconego wzroku. Poziom aktywności w przestrzeni zurbanizowanej, a tym samym uczestniczenia w ruchu drogowym jest różny. Z przeprowadzonych w projekcie badawczym badań wynika, że nieco ponad 66,1% osób niewidomych czy słabowidzących wychodzi codziennie z domu, zaś niespełna 20% dwa albo trzy razy w tygodniu.

Tabela 1. Częstotliwość samodzielnych wyjść z domu osób z dysfunkcją wzroku

Jak często wychodzi Pan/i samodzielnie z domu?	
Odpowiedź	%
codziennie	66,1
2-3 razy w tygodniu	19
raz w tygodniu	4,2
2-3 razy w miesiącu	2,4
raz w miesiącu	0,3

rzadziej niż raz w miesiącu	0,6
w ogóle nie wychodzę samodzielnie	6,3
brak odpowiedzi	1,1
Ogółem	100

Źródło: opracowanie własne.

Dane te pokazują, że stereotyp bazujący na tym, iż osoby z niepełnosprawnością wzrokową rzadko wychodzą z domu, będzie ulegał zmianie. Niemniej jednak należy pamiętać, że poziom samodzielnego poruszania się uzależniony jest od wielu czynników, m.in. od stopnia i rodzaju niepełnosprawności, wieku, miejsca zamieszkania, zastosowanych udogodnień w przestrzeni miejskiej. Współcześnie ten ostatni faktor ma zapewne istotny wpływ na uczestniczenie w ruchu drogowym osób niewidomych i słabowidzących. Dzięki projektowaniu uniwersalnemu uwzględniającemu ich potrzeby w przestrzeni publicznej i w przestrzeni miasta¹¹:

- na chodnikach zauważalne są specjalne oznaczenia fakturowe,
- na skrzyżowaniach słyszalna jest sygnalizacja dźwiękowa,
- na przystankach komunikacji miejskiej i peronach widoczne są oznaczenia fakturowe i barwne ostrzegające o krawężniach,
- elementy wyposażenia przestrzeni (m.in.: ławki, kosze, kwietniki) często nie mają już ostrych krawędzi, a ich powierzchnie lub części pomalowane są kolorem kontrastującym z otoczeniem (np. żółte przykrywy na koszach na śmieci) lub posiadają oznaczenia kontrastowe,
- pomiędzy pasami ruchu rowerowego a pieszego umieszczane są tzw. separatory ruchu, pozwalające wyczuć osobom z dysfunkcją wzroku granice powierzchni, po której mogą bezpiecznie się poruszać,
- pierwsze i ostatnie stopnie na schodach oznaczane są żółtymi liniami,

11 M. Wysocki, *Projektowanie otoczenia dla osób niewidomych. Pozawzrokowa percepcja przestrzeni*, Gdańsk 2010, s. 268.

- wejścia do budynków, do wind oklejone są kontrastującą taśmą zarysowującą np. kontur drzwi,
- na szlakach turystycznych są tablice z opisami w Braille’u.

W badaniach ilościowych respondenci zostali poproszeni także o określenie skali różnorodnych utrudnień czy przeszkód występujących w przestrzeni miejskiej (np. na chodnikach, ulicach, dworcach, przystankach komunikacji miejskiej). Za największe utrudnienie na ulicy respondenci z Polskiego Związku Niewidomych uznali brak udźwiękowania sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach, ponieważ 81,2% oceniło je jako duże (w tym 52,7% jako bardzo duże). Drugim dużym utrudnieniem jest brak ujednoczenia systemu sygnalizacji dźwiękowej. Ponad połowa ankietowanych określiła to utrudnienie jako duże, w tym: 31,2% – oceniła je jako duże, zaś 41,6% – jako bardzo duże. Niepełna 16% określiło je jako małe lub bardzo małe. Problemy związane z sygnałem dźwiękowym na przejściu dotyczą m.in.¹²:

- zbyt dużej różnorodności sygnałów zezwalających na przejście (brak ujednoczonego systemu),
- faktu, iż ten sam sygnał akustyczny na jednym przejściu odpowiada światłu zielonemu – pozwala na przejście, na innym zaś zielonemu migającemu – informującemu o zakazie wkraczania na ulicę,
- niesłyszalności nadawanych sygnałów akustycznych, niewyróżniających się często spośród hałasu ruchu ulicznego.

Pozostałe utrudnienia związane z ulicą, które wymieniały osoby z niepełnosprawnością wzrokową, to:

- brak zróżnicowania faktury, kolorystyki nawierzchni przy przejściach dla pieszych,
- brak oznaczeń ułatwiających orientację osobom z dysfunkcją wzroku w przejściach podziemnych,

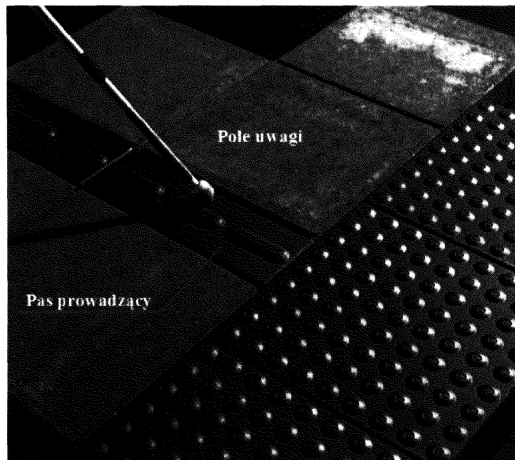
12 E. Bogusz, A. Furmann, H. Lubawy, M. Niewiarowicz, P. Perz, P. Pękala, *Propozycja ujednoczenia sygnalizacji akustycznej na przejściach dla pieszych w Polsce*, Tyfloświat 2010, nr 3 (9), s. 15.

- brak dotykowych i wizualnych oznaczeń dla słabowidzących przy wejściach i wyjściach z przejść podziemnych oraz ubytki w jezdni.

Nieutwardzona powierzchnia jezdni, torowiska czy inni piesi na przejściach zostały były rzadziej wskazywane jako zagrożenie.

Analizując utrudnienia na chodnikach, wskazać należy, iż aż 48,2% osób biorących udział w badaniach wskazało, że nierówne chodniki w bardzo dużym stopniu stanowią utrudnienie w poruszaniu się, 37,1% określiło ten stopień jako duży, 8% – jako mały, 2,3% – jako bardzo mały, pozostali zaś nie udzielili odpowiedzi. Przeszkody na chodniku takie jak: kosze na śmieci, klomby na kwiaty, nisko zawieszona reklama czy szyldy, znaki drogowe, drzewa, budki telefoniczne, latarnie oraz inne przeszkody na wysokości głowy, aż 48,1% ankietowanych uznało za bardzo duże utrudnienie, 30,8% – za duże, 9,8% – za małe, 3,7% – za bardzo małe. Okazało się, że czynnikiem utrudniającym poruszanie się w przestrzeni zurbanizowanej, a jednocześnie stwarzającym niebezpieczeństwo np. złamania górnej czy dolnej kończyny, stłuczenia bądź otarcia różnych części ciała są nieodpowiednio zabezpieczone roboty budowlane mające miejsce zarówno na chodnikach, jak i ulicach. Aż 76,2% respondentów określiło to jako duże utrudnienie – w tym 43,9% jako bardzo duże. Innym podobnym niebezpieczeństwem, jaki napotykają osoby z dysfunkcją wzroku podczas uczestniczenia w ruchu drogowym jest brak krawężników (niewidoczne różnice między chodnikiem a jezdnią) – aż 30% respondentów określiło ten brak za utrudnienie o dużym stopniu, zaś 42% – bardzo dużym. Krawężniki to elementy przestrzeni miejskiej, pozwalające osobom z niepełnosprawnością wzrokową na wyczuwanie czy to przy użyciu stopy, czy też białej laski granicy np. pomiędzy chodnikiem a jezdnią. Płynne przejścia pomiędzy tymi dwiema strefami ruchu, nieoznaczone np. elementami ścieżek dotykowych, przyczyniają się do obniżania poczucia bezpieczeństwa tych osób, które wówczas nie wiedzą, czy przypadkiem nie weszły już na jezdnię.

Rysunek 1. Elementy ścieżki dotykowej



Źródło: opracowanie własne na podstawie: www.abbeville.com/interiors.asp?ISBN=0789203758&CaptionNumber=05

Pośród utrudnień pojawiających się na chodnikach wymieniano również rowerzystów, którzy dla nieco ponad 28% ankietowanych stanowią duże utrudnienie, a dla niespełna 24% – bardzo duże. Podczas badań jakościowych (wywiad grupowy) przeprowadzonych wśród członków podlaskiego okręgu PZN, pozwalających na uzupełnienie wyników ankiet, zapytano, jakie zachowania rowerzystów są problematyczne dla osób niewidomych i słabowidzących. Okazało się, że mowa tu o braku tolerancji oraz zrozumienia, bowiem rowerzyści często nie zdają sobie sprawy, że osoba, która pojawia się na ścieżce rowerowej, nie zawsze ma tego świadomość, a przede wszystkim – nie robi tego celowo. Często osoby z niepełnosprawnością wzrokową nie są w stanie odróżnić powierzchni chodnika od ścieżki rowerowej, ponieważ bardzo często rozdzielenie pomiędzy nimi to tylko biała linia namalowana na powierzchni, która nie jest wyczuwalna ani stopą, ani przy użyciu białej laski. Co więcej, często bywa tak, że położenie chodnika i ścieżki rowerowej jest naprzemienne, tzn. czasami we wspólnych ciągu rowero-pieszym to chodnik jest po lewej stronie, zaś ścieżka rowerowa po prawej, natomiast tuż po przejściu na drugą stronę ulicy, sytuacja diametralnie się zmienia i ów chodnik znajduje się po prawej, zaś po le-

wej stronie jest ścieżka. Wszystkie te „niedociągnięcia” architektoniczne przyczyniają się do tego, że osoby z dysfunkcjami wzroku nieświadomie poruszają się ciągami rowerowymi, co skutkuje często niekulturalnym zachowaniem rowerzystów wobec pieszych.

Co więcej, zarówno badania ankietowe, jak i wywiad grupowy wykazały, że zagrożeniem oraz niedogodnością dla osób z dysfunkcją wzroku są zaparkowane na ciągach dla pieszych samochody. Wyniki badań ilościowych wykazują, że 35% respondentów określiło takie zdarzenia jako duże utrudnienie, a 39,7% jako bardzo duże. Podczas badania jakościowego respondenci kilkakrotnie podkreślili, że napotkanie źle zaparkowanego auta, niepozostawiającego odpowiedniej ilości miejsca na przejście to też sytuacja stresogenna, powodująca zagubienie i niewłaściwe postępowanie w ruchu. Efektem poszukiwań możliwości obejścia takiego auta są częste wyjścia na jezdnię.

Pojawianie się innych pieszych na chodnikach czy zwierząt rzadko było określane przez ankietowanych jako bardzo duże utrudnienie, niemniej jednak 25% respondentów wskazało innych pieszych, a niespełna 16% – zwierzęta jako duże zagrożenie. W tym miejscu należy ponownie przytoczyć wyniki wspomnianych badań jakościowych, podczas których niewidomi i słabowidzący wskazywali, że wciąż znaczna część społeczeństwa nie potrafi w prawidłowy sposób udzielić informacji czy chociażby pomóc osobie z dysfunkcją wzroku przejść przez przejście dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej lub dźwiękowej. Warto w tym miejscu podkreślić, że podczas udzielaniu wskazówek osobom niewidomym pamiętać należy, że komunikat „proszę pójść tam, gdzie stoi biały dom z niebieskim dachem i skrócić w stronę sklepu” jest bezużyteczna. Właściwy komunikat powinien brzmieć co najmniej tak „proszę pójść 100 metrów prosto, a następnie skrócić w lewo”. Co więcej, pomagając niewidomym w przemieszczaniu się, należy zaproponować im własne ramię i iść pół kroku przed nią, zamiast chwycić ją za rękę, co może utrudnić jej utrzymanie równowagi¹³.

13 Zob. więcej: L. Sadowska, *Savoir-vivre i przełamywanie barier kontaktach z osobami z niepełnosprawnością*, przewodnik dostępny pod adresem: http://dzieciom.pl/wp-content/uploads/2013/11/SV_caly.pdf [dostęp 5.01.2016]; J. Cohen, *Praktyczny poradnik savoir-vivre wobec osób niepełnosprawnych*, przewodnik dostępny pod adresem: <http://www.niepelnosprawni.umed.pl/pliki/praktyczny-poradnik-savoir-vivre-wobec-ON.pdf> [dostęp 5.01.2016].

Udzielając odpowiedzi na pytania o utrudnienia napotymane na dworcach (np. autobusowych, kolejowych, lotniskach) i przystankach komunikacji miejskiej, 46% ankietowanych jako bardzo duże utrudnienie uznało brak informacji dźwiękowych dotyczących rozkładu jazdy lub wizualnych dla osób słabowidzących, z kolei brak oznaczeń na peronach np. prowadnic wzdłuż peronów, pasów dotykowych i kolorystycznych przy krawężniach peronów – niespełna 42% oceniło w ten sam sposób. Innymi bardzo dużymi lub dużymi utrudnieniami okazały się:

- brak oznaczeń dotykowych i kolorystycznych na schodach,
- przeszkody na ciągach komunikacyjnych w budynkach dworców (np. kosze na śmieci, tablice informacyjne),
- utrudniony dostęp do przystanków komunikacji miejskiej,
- czy po prostu brak oznaczeń ciągów pieszych.

Wskazane utrudnienia przedstawiają, jak wiele różnorodnych przeszkód napotykają osoby niewidome i słabowidzące podczas uczestniczenia w ruchu drogowym. Część z nich jest charakterystyczna wyłącznie dla tej grupy osób, ale część z nich napotykają np. osoby starsze, osoby z niepełnosprawnością ruchową czy matki z wózkami. Scharakteryzowane niedogodności nie tylko utrudniają poruszanie się, przemieszczanie, ale czasami nawet zniechęcają osoby z wadami i chorobami wzroku do wyjścia z domu. Często stanowią one przyczynę poważniejszych konsekwencji jak upadki, potłuczenia, złamania czy inne uszkodzenia ciała, a nawet wypadki w komunikacji.

Tabela 2. Osoby niewidome i słabowidzące poszkodowane wskutek napotkanych w przestrzeni zurbanizowanej utrudnień

Czy kiedykolwiek został/a Pan/i poszkodowany/-a w poniższych sytuacjach:	
na chodniku z powodu:	% ¹
wysokich krawężników	35,4
nierówności na chodnikach	55,6
braku krawężników	18,5

Wybrane prawne, kryminologiczne i medyczne aspekty wykluczenia społecznego

przeszkód na chodniku (np. kosze na śmieci, wystające niskie słupki, klomby na kwiaty, nisko zawieszona reklama, szklony, znaki drogowe, drzewa, budki telefoniczne, latarnie, tablice na wysokości wzroku)	51,8
nieodpowiedniego zabezpieczenia robót budowlanych	23,8
zaparkowanych pojazdów	34,4
innych pieszych poruszających się ciągami komunikacyjnymi (np. nieprzestrzegający zasady poruszania się prawą stroną)	18,3
rowerzystów	26,9
zwierząt	7,7
na jezdni z powodu:	
ubytków w jezdni	36
nieutwardzonej nawierzchni jezdni	14,5
braku udźwiękowania sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach	25,4
braku ujednoczenia systemu sygnalizacji świetlnej	17,2
braku odpowiedniego zabezpieczenia robót drogowych	20,3
braku zróżnicowania faktury nawierzchni przy przejściach dla pieszych	19,6
braku oznaczeń wejścia i wyjścia przejść podziemnych	16,2
braku oznaczeń w przejściach podziemnych	14,6
torowisk	9,8
innych pieszych na przejściu	10,8
na dworcach (np. autobusowych, kolejowych, lotniskach, w metrze) i przystankach komunikacji miejskiej z powodu:	
braku oznaczeń schodów	28,8
braku informacji dźwiękowych dotyczących rozkładu jazdy	28,8
braku oznaczeń ciągów pieszych	15,4
braku oznaczeń na peronach	22

Utrudnienia napotymane przez osoby niewidome i słabowidzące uczestniczące w ruchu drogowym

przeszkód na ciągach komunikacyjnych w budynkach dworców (np. kosze na śmieci, tablice informacyjne)	22,8
nieodpowiedniej lokalizacji przystanków komunikacji miejskiej	18
braku informacji dźwiękowej dotyczącej rozkładu jazdy, w tym informacji o numerze nadjeżdżającego pojazdu	40,5

Źródło: opracowanie własne.

Ponad połowa (55,6%) ankietowanych zadeklarowała, iż była poszkodowana w wyniku nierówności lub przeszkód na chodnikach. Z przeprowadzonych badań jakościowych można wywnioskować, że szkodami tymi są najczęściej, jak już wspomnian, uszkodzenia ciała – począwszy od takich drobnych, jak otarcia, zranienia, siniaki, stłuczenia po nieco poważniejsze i bardziej dolegliwe, jak zwichnięcia kończyn czy złamania. Często też dochodzi do podarcia lub zniszczenia okryć wierzchnich oraz toreb, plecaków, niekiedy nawet do zniszczenia białej laski. Dzieje się tak, kiedy osoby niewidome lub słabowidzące przechodzą obok niezabezpieczonych w odpowiedni sposób np. koszy na śmieci wiszących czy stojących w okolicy przystanków komunikacji miejskiej, które mają „daszki” o ostrych krawędziach. Osoby te potykają się także o wystawiane na chodniki ruchome reklamy, ogródki letnie restauracji, zajmujące niekiedy więcej miejsca aniżeli powinny lub w ogóle znajdujące się w miejscu, w którym jest to zabronione. Jeżeli osoba z dysfunkcją wzroku w porę nie wyczuje np. przy pomocy białej laski przeszkody znajdującej się w niedalekiej odległości od niej, często nachodzi na nią, wskutek czego nabawia się siniaków, otarć lub niszczy ubranie. Niekiedy zaś, kiedy w porę zlokalizuje daną przeszkodę, próbuje ją ominąć, co – jak podkreślali uczestnicy wywiadu grupowego – kończy się niepostrzeżonym zejściem z chodnika i wejściem na jezdnię. Wielu respondentów deklarowało także, że było poszkodowanych w wyniku niezauważenia wysokich krawężników (35,4%) lub zaparkowanych pojazdów na chodnikach (34,4%) czy ubytków w jezdni (36%).

Dane statystyczne zawarte w tabeli nr 2 wskazują, że nie zawsze wszystkie trudności doprowadzają do zdarzeń, w których szkód doznają niepełnosprawni wzrokowo. Część z tych utrudnień związanych z brakiem zastosowania odpowiednich udogodnień czy niewłaściwym zachowaniem pozostałych uczestników ruchu drogowego zmniejsza

komfort życia, komfort poruszania się w przestrzeni miejskiej, ale niekoniecznie doprowadza do poważnych w skutkach zdarzeń. Co czwarty respondent przyznał, iż doznał pewnych szkód w wyniku nieumiejętnego udzielenia pomocy związanej z poruszaniem się w przestrzeni zurbanizowanej przez osoby widzące.

Na koniec prowadzonych rozważań wspomnieć należy, że część utrudnień jest także przyczyną wypadków w komunikacji z udziałem niewidomych i słabowidzących¹⁴. Pośród ankietowanych 9,9% było ofiarą wypadku w komunikacji jako pieszy, 3,8% jako pasażer, pozostali – 86,3% nie uczestniczyli w tego rodzaju zdarzeniach.

Tabela 3. Osoby z dysfunkcją wzroku jako ofiary wypadków drogowych a ich płeć

Czy był Pan/i ofiarą wypadku w ciągu ostatnich 10 lat?	Płeć		Ogółem
	mężczyzna	kobieta	
	%		
tak, jako pieszy	10,2	9,6	9,9
tak, jako pasażer	2,6	4,7	3,8
nie	87,2	85,7	86,3
Ogółem	100	100	100

Źródło: opracowanie własne.

Z przedstawionych powyżej danych wynika, że prawie co 10 ankietowany (10,2% mężczyzn, 9,6% kobiet) był ofiarą wypadku w komunikacji jako pieszy. Znacznie rzadziej ta grupa osób jest ofiarą owych zdarzeń jako pasażer, bowiem z przeprowadzonych badań wynika, iż w takiej sytuacji znalazło się 2,6% mężczyzn oraz 4,7% kobiet. Uwzględniając z kolei kryterium wieku niepełnosprawnych wzrokowo osób będących ofiarami analizowanych wypadków, to jako piesi ulegają im najczęściej ci z przedziału wiekowego od 36 do 54 lat, ponieważ 13,4%

14 Przedstawione w niniejszym opracowaniu zagadnienia stanowią część rozważań podjętych w dysertacji doktorskiej E. Jurgielewicz-Delegacz pt. „Wypadek w komunikacji z udziałem osób niepełnosprawnych ze szczególnym uwzględnieniem osób niewidomych i słabowidzących. Studium prawno-kryminologiczne”, w której też znajduje się pogłębiona analiza wypadków w komunikacji z udziałem osób niepełnosprawnych wzrokowo.

spośród nich było ofiarą wypadku. Najrzadziej ofiarami są zaś ci, którzy skończyli 17 lat, a nie ukończyli 24 – 5,8%. Wydaje się, że owe dane uzależnione są przede wszystkim od aktywności życiowej oraz zawodowej poszczególnych grup wiekowych i poziomu samodzielności. Co więcej, osoby w przedziale wiekowym 36-64 lat stanowiły nieco ponad 50% przebadanej populacji. Takie ukształtowanie struktury grupy badawczej nawiązuje do tego, że najczęściej po 40. roku życia ludzie zaczynają odczuwać problemy ze wzrokiem. Z kolei ofiarami wypadków są najczęściej ludzie z dysfunkcjami wzroku z przedziału 65 lat i więcej – aż 5,4% tej populacji było ofiarą wypadku drogowego, tuż za nimi plasują się niepełnosprawni od 25. do 35. roku życia – spośród nich 4,7% zadeklarowało taką odpowiedź. Najmniej tego typu ofiar było spośród ludzi z przedziału wiekowego od 36 do 64 lat – 3%.

Przeprowadzone powyżej rozważania miały na celu ukazać, że osoby niewidome i słabowidzące napotykają wiele przeszkód, będąc uczestnikami ruchu drogowego. Owe utrudnienia wpływają na poziom poczucia bezpieczeństwa tych osób, kiedy korzystają z przestrzeni miejskiej. Z analizy badań jakościowych i ilościowych wynika, że ów poziom nie jest zbyt wysoki, co jednak nie przekłada się na liczbę wypadków w komunikacji z ich udziałem, bowiem wymienione wcześniej utrudnienia przyczyniają się najczęściej do lekkich uszkodzeń ciała, zniszczenia okryć, butów czy nawet białych lasek. Warto pamiętać, że istotną rolę w zapewnianiu bezpieczeństwa niepełnosprawnym wzrokowo pełnią udogodnienia architektoniczne. Wspomnieć tu należy chociażby o krawężnikach, chodnikach oraz odpowiednio i równo ułożonych płytach, które winny być wyposażone w rowki, wypustki, guziki budujące układ pasów prowadzących i pól uwagi. Wszystko to przyczynia się do zwiększania bezpieczeństwa, a także swobodnego poruszania się tej kategorii uczestników ruchu w przestrzeni miasta.

Nie można także zapominać o tym, że niezbywalnym prawem osób niewidomych i słabowidzących jest ich samodzielność. Osoby zdrowe, organizując estetyczną przestrzeń, często nie respektują praw i potrzeb tych, którym dane rozwiązanie może znacznie utrudnić egzystencję. Efektem takich działań są nieporozumienia przyczyniające się do niemożliwości bezproblemowego i bezpiecznego współistnienia osób z zaburzeniami widzenia oraz tych, które owych problemów ze wzro-

kiem nie mają. Działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa osób z dysfunkcjami wzroku uczestniczących w ruchu drogowym powinny zatem charakteryzować się nie tylko humanitaryzmem, ale również w perspektywie zwiększając bezpieczeństwo wszystkich osób. Dlatego wszelkiego rodzaju regulacje prawne, badania wypadkowości ludzi niepełnosprawnych czy działania prewencyjne mają przyczynić się nie tylko do podniesienia wiedzy na ten temat, ale przede wszystkim bezpieczeństwa osób z dysfunkcjami, którymi może stać się każdy – chociaż dziś jest silny, sprawny i zdrowy.