

Emilia JURGIELEWICZ-DELEGACZ

OSOBY NIEPEŁNOSPRAWNE – W TYM NIEWIDOME I SŁABOWIDZĄCE – JAKO UCZESTNICY RUCHU DROGOWEGO¹

WPROWADZENIE – ZMIANY W PODEJŚCIU DO NIEPEŁNOSPRAWNOŚCI

Osoby z niepełnosprawnością – w tym osoby niewidome i słabowidzące – dzięki prospołecznej polityce, która uwzględnia ich potrzeby, są coraz bardziej aktywnymi uczestnikami życia zawodowego i społecznego. Od wielu lat wdrażana jest w Polsce koncepcja społeczeństwa obywatelskiego, opartego na równości praw oraz obowiązków, mająca na celu wspieranie m.in. osób niepełnosprawnych, celem odbudowywania godności ludzkiej, bez której nie ma obywatelstwa². W związku z tym dostrzega się potrzebę włączenia w życie społeczne osób niepełnosprawnych jako pełnoprawnych członków społeczeństwa. Lata doktryny komunistycznej, w których to osoby niepełnosprawne postrzegane były jako żyjące jedynie

¹ Niniejsze opracowanie powstało na podstawie materiałów zgromadzonych i opracowanych na potrzeby rozprawy doktorskiej pt. *Wypadek w komunikacji z udziałem osób niepełnosprawnych ze szczególnym uwzględnieniem osób niewidomych i słabowidzących. Studium prawno-kryminologiczne*, napisanej pod kierunkiem dr hab. Ewy M. Guzik-Makaruk, prof. UwB.

² Np. w woj. podlaskim w 2011 r. spośród 5 331 organizacji pozarządowych (uznawanych za jeden z elementów społeczeństwa obywatelskiego) aż 1 461 ukierunkowało swoją działalność na przewycięzanie różnego rodzaju trudności życiowych – z czego 208 organizacji podjęło działania na rzecz osób niepełnosprawnych. Zob. więcej: H. Sasinowski, *Spoleczeństwo obywatelskie i jego rola w budowie demokracji*, *Economy and Management* 2012, nr 1, s. 44.

na koszt społeczeństwa, przeszły już do historii. W niepamięć odchodzi model wsparcia osób niepełnosprawnych oparty wyłącznie na niesieniu pomocy „poszkodowanym przez los”, który skupiał się na ich potrzebach fizycznych i określany był jako tzw. model medyczny. Niepełnosprawność nie jest utożsamia obecnie głównie z dysfunkcjonalnością czy rezultatami uszkodzenia ciała bądź chorobą, ale raczej jako wynik barier o charakterze społecznym, ekonomicznym, fizycznym – jakie napotyka ta grupa osób w środowisku.

Aktualnie kładzie się duży nacisk na prowadzenie prospołecznej polityki wyrównywania szans, stąd też zaczęto zarówno postrzegać te osoby jako pełnoprawnych obywateli, posiadających takie same prawa, jak i inni, jak też mówić o prawach osób z niepełnosprawnością w kontekście praw człowieka. Owe zmiany w podejściu do niepełnosprawności zostały wyjątkowo wyraźnie wyeksponowane w Deklaracji Madryckiej³, opracowanej podczas Europejskiego Kongresu na rzecz Osób Niepełnosprawnych, który odbył się w Madrycie w dniach 20–24 marca 2002 r. Polegały one m.in. na⁴: odejściu od traktowania osób niepełnosprawnych jako przedmiotu działań charytatywnych, a przejściu do postrzegania ich jako osób z takimi samymi prawami jak inni; zaprzestaniu traktowania tych osób wyłącznie jako pacjentów, a spojrzeniu na nich jak na konsumentów oraz niezależnych obywateli; zmianie myślenia skoncentrowanego na indywidualnych uszkodzeniach czy zaburzeniach na rzecz działań pozwalających usuwać bariery oraz promować dostępne środowisko; wyeksponowaniu uzdolnień ludzi z dysfunkcjami oraz tworzeniu miejsc pracy w zamian za określanie ich ludźmi zależnymi od innych lub nienadającymi się do pracy; kreowaniu przyjaznego i elastycznego świata dla wszystkich; eliminacji niepotrzebnej segregacji w edukacji, zatrudnieniu i innych

³ Rada Unii Europejskiej w grudniu 2001 r. ogłosiła rok 2003 – Europejskim Rokiem Osób Niepełnosprawnych. By stworzyć ogólne ramy programowe podejmowanych działań, w marcu 2002 r. odbył się w Madrycie Europejski Kongres Osób Niepełnosprawnych, w którym wzięło udział ponad 600 uczestników z 34 państw, którzy proklamowali Deklarację Madrycką. Przyjęty tekst był wynikiem porozumienia pomiędzy Europejskim Forum Niepełnosprawności (ang. *European Disability Forum*), Hiszpańską Prezydenturą Unii Europejskiej oraz Komisją Europejską.

⁴ E. Wapiennik, *Działania Unii Europejskiej na rzecz osób z niepełnosprawnością*, (w:) D. Gorajewska (red.), *Spoleczeństwo równych szans – tendencje i kierunki zmian*, Warszawa 2005, s. 39–59.

sferach życia, a przejściu do integrowania osób niepełnosprawnych w normalny nurt życia⁵.

Współcześnie zmiany w postrzeganiu osób z niepełnosprawnościami zachodzą systematycznie. Odbywa się to nie tylko w polityce państwa, ale także w obowiązujących regulacjach prawnych. Ustawodawca krajowy stara się implementować normy wyznaczone przez regulacje międzynarodowe zarówno o charakterze uniwersalnym, jak i regionalnym. Jak duże ma to znaczenie, świadczą chociażby słowa byłego już Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych Kofiego Annana, jakie wypowiedział w dniu uchwalenia Konwencji o Prawach Osób Niepełnosprawnych: „dla 650 milionów ludzi niepełnosprawnych na całym świecie, dzisiejszy dzień przynosi obietnicę początku nowej ery (...)”⁶. Ten akt prawny został zatwierdzony przez Zgromadzenie Ogólne ONZ w dniu 13 grudnia 2006 r.⁷ i wszedł w życie trzydzieści dni od dnia złożenia dwudziestego dokumentu ratyfikacyjnego⁸, czyli 3 maja 2008 r. W Polsce został ratyfikowany przez ówczesnego Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej – Bronisława Komorowskiego w dniu 6 września 2012 r.⁹

W Polsce obowiązuje duża liczba aktów prawnych regulujących różne aspekty życia osób z niepełnosprawnością. W licznych aktach rangi ustawowej znajdują się wytyczne poświęcone takim zagadnieniom z życia osób z dysfunkcjami, jak m.in.: rehabilitacja zawodowa i społeczna, zatrudnianie, renty, świadczenia rodzinne, pomoc społeczna, orzekanie o niepełnosprawności, uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, edukacja. Dalsze rozważania zostaną

⁵ O integracji osób niepełnosprawnych zob. więcej: A. Klinik (red.), *W stronę podmiotowości osób niepełnosprawnych. Tom IV serii: Problemy edukacji, rehabilitacji i socjalizacji osób niepełnosprawnych*, Kraków 2008, ss. 196.

⁶ „... for 650 million persons around the world living with disabilities, today promises to be the dawn of a new era”, opracowanie pt. *Landmark Convention on the Rights of Persons with Disabilities to be Adopted on 13 December* dostępne pod adresem: www.un.org/disabilities/convention/news061206.shtml (dostęp – 12.07.2016).

⁷ Konwencja o Prawach Osób Niepełnosprawnych z dnia 13 grudnia 2006 r., Dz.U. z 2012 r., poz. 1169.

⁸ Stanowi o tym art. 45 Konwencji o Prawach Osób Niepełnosprawnych.

⁹ Polska nie ratyfikowała Protokołu fakultatywnego do Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych, stanowiącego o tym, iż państwo-strona tego Protokołu po jego podpisaniu miałyby uznać właściwość Komitetu do spraw Praw Osób Niepełnosprawnych do przyjmowania oraz rozważania zawiadomień od albo w imieniu osób lub grup osób, które podlegają jego jurysdykcji, a które twierdzą, iż są ofiarami naruszenia przez to państwo-stronę postanowień Konwencji.

poświęcone udziałowi osób niepełnosprawnych w ruchu drogowym jako pieszych, ze szczególnym uwzględnieniem osób niewidomych i słabowidzących. Skupienie rozważań na wspomnianej kategorii osób podyktowane jest tym, iż Autorka była w latach 2012–2014 członkiem zespołu badawczego projektu na rzecz obronności państwa pt. *Opracowanie systemu wykrywania zagrożeń bezpieczeństwa osób niewidomych i słabowidzących ze szczególnym uwzględnieniem ruchu drogowego. Aspekty prawno-kryminologiczne i technologiczne*, kierowanego przez dr hab. Ewę Monikę Guzik-Makaruk, prof. UwB¹⁰.

OSOBY NIEPEŁNOSPRAWNE – W TYM NIEWIDOME I SŁABOWIDZĄCE – JAKO UCZESTNICY RUCHU DROGOWEGO

Osoby niepełnosprawne mogą być zarówno pieszymi, jak i kierującymi pojazdami. Z tym wszakże zastrzeżeniem, że ludzie z poważną dysfunkcją wzroku, a zwłaszcza już osoby niewidome, nie mogą być kierowcami. Zgodnie z brzmieniem art. 3 ust. 3 ustawy o kierujących pojazdami¹¹ osoba niepełnosprawna pod względem fizycznym może być dopuszczona do kierowania pojazdem, przy czym musi uzyskać orzeczenie lekarskie o braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania tej czynności. Oczywiście jest więc, iż osoba, zwłaszcza niewidoma, takiego orzeczenia o braku przeciwwskazań nie otrzyma. Osoby niepełnosprawne uczestniczące w ruchu drogowym czy to jako piesi, czy jako kierowcy zobowiązani są do przestrzegania takich samych zasad jak pozostali, niemniej jednak ustawodawca kilkakrotnie przyznał szersze uprawnienia tej grupie osób.

Jeżeli chodzi o obowiązki osób niepełnosprawnych uczestniczących w ruchu drogowym jako piesi, to ustawa Prawo o ruchu drogowym¹² nie zwalnia ich z przestrzegania ogólnych zasad. Art. 11 ust. 3 p.r.d. zobowiązuje pieszych – zatem i osoby z dysfunkcjami – do korzystania z chod-

¹⁰ Zob. więcej: E.M. Guzik-Makaruk, E. Pływaczewski, E. Zatyka (red.), *Bezpieczeństwo osób niewidomych i słabowidzących ze szczególnym uwzględnieniem ruchu drogowego. Wybrane aspekty prawne i kryminologiczne*, Białystok 2014; K. Laskowska, W. Filipkowski, E. Glińska (red.), *Bezpieczeństwo osób niewidomych i słabowidzących w ruchu drogowym. Wybrane aspekty praktyczne*, Białystok 2014, s. 402.

¹¹ Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, Dz.U. z 2016 r., poz. 627 t.j. ze zm.

¹² Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, Dz.U. z 2012 r., poz. 1137 t.j. ze zm. Dalej jako: p.r.d.

nika lub drogi dla pieszych, a w razie ich braku – z pobocza. Wskazać zatem w tym miejscu dodatkowo należy, że państwo dba o to, by osoby niepełnosprawne uczestniczące w ruchu drogowym mogły swobodnie się przemieszczać i korzystać chociażby z chodników. Zgodnie bowiem z § 44 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie¹³, chodnik powinien mieć szerokość dostosowaną do natężenia ruchu pieszych. Jego szerokość powinna być odpowiednio zwiększona, jeżeli oprócz ruchu pieszych jest on przeznaczony do usytuowania urządzeń technicznych, w szczególności podpór znaków drogowych, słupów, drzew, wejść lub zjazdów utrudniających ruch pieszych (§ 44 ust. 3). Dlatego też szerokość chodnika przy jezdni lub przy pasie postojowym nie powinna być mniejsza niż 2 metry, a w wypadku przebudowy albo remontu drogi rozporządzenie dopuszcza miejscowe zmniejszenie szerokości chodnika do 1,25 metra, jeżeli jest on przeznaczony wyłącznie do ruchu pieszych (§ 44 ust. 2). Jest to jednak zdecydowanie za mało (wziąwszy pod uwagę np. innych przechodniów, banery reklamowe wystawiane na chodnikach), aby osoby niewidome mogły poruszać się swobodnie, korzystając np. z pomocy asystenta czy wyszkolonego psa. Przyjmuje się¹⁴, że osoba niewidoma korzystająca z białej laski potrzebuje od 90 do 100 cm z szerokości chodnika (tylko sama potrzebuje osoba niepełnosprawna poruszająca się przy pomocy dwóch kul), osoba poruszająca się z psem asystentem – 110 cm, zaś z przewodnikiem – 120 cm. Urządzenia na chodniku, w szczególności podpory znaków drogowych, a także słupy oświetleniowe należy tak usytuować, aby nie utrudniały użytkownika chodnika, w tym przez osoby niepełnosprawne.

Osoby niepełnosprawne podczas korzystania w charakterze pieszego z drogi dla rowerów w razie braku chodnika lub pobocza albo niemożności korzystania z nich – mają uprzywilejowaną pozycję na mocy art. 11 ust. 4 p.r.d. Osoby te bowiem – w przeciwieństwie do pozostałych pieszych – nie mają obowiązku ustąpienia pierwszeństwa rowerowi. Zatem

¹³ Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, Dz.U. z 2016 r., poz. 124 t.j.

¹⁴ M. Wysocki, *Projektowanie otoczenia dla osób niewidomych. Pozawzrokowa percepcja przestrzeni*, Gdańsk 2010, s. 80–81; P. Rybicki, *Niewidomi i niedowidzący uczestnicy ruchu drogowego*, Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego 2008, nr 3, s. 18.

można wnioskować *a contrario*, że w przypadku osób niepełnosprawnych na drogach dla rowerów, to rowerzyści są zobowiązani ustąpić im pierwszeństwa i zachować ostrożność. Obowiązek wynikający z tego przepisu jest łatwy w realizacji wobec osób np. poruszających się o kulach, na wózkach inwalidzkich, kulejących, bowiem owa dysfunkcja jest od razu zauważalna przez rowerzystę. Sytuacja komplikuje się wówczas, kiedy pieszym korzystającym z ciągu dla rowerów jest osoba niewidoma czy słabowidząca (albo też np. niesłysząca), której niepełnosprawność nie jest widoczna na pierwszy rzut oka. Wobec pierwszej grupy osób, rowerzyści widząc ich niepełnosprawność, są w stanie zachować ostrożność i ustąpić im pierwszeństwa. Utrudnienia zaś powstają, kiedy niepełnosprawność nie jest widoczna, a np. niewidomy czy słabowidzący nie porusza się przy pomocy białej laski. Wówczas rowerzysta ma prawo przypuszczać, iż drogą dla rowerów porusza się pieszy, który powinien mu ustąpić pierwszeństwa, dlatego może w sytuacji, kiedy np. piesi poruszają się jeden obok drugiego, czy po prostu ich zachowanie powoduje ograniczone zaufanie rowerzysty – zastosować sygnał dźwiękowy¹⁵. Zastosowanie sygnału dźwiękowego w takiej sytuacji może przestraszyć pieszego z dysfunkcją wzroku, doprowadzić do jego dezorientacji i gwałtownych ruchów, w efekcie których może dojść do niebezpiecznej sytuacji (np. osoba taka, próbując zejść z drogi dla rowerów, może wejść na jezdnię, wpaść do rowu itp.). Przywilej przyznany przez art. 11 ust. 4 p.r.d. zasługują na aprobatę, niemniej jednak pewna grupa osób może mieć trudności w korzystaniu z niego.

Kierujący pojazdem – zgodnie z art. 26 ust. 1 p.r.d. – zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu. Jeżeli jednak pieszym jest osoba niepełnosprawna – używająca specjalnego znaku – lub osoba o widocznej ograniczonej sprawności ruchowej, to kierowca pojazdu ma na mocy art. 26 ust. 7 p.r.d. obowiązek zatrzymania

¹⁵ Art. 29 p.r.d. stanowi: „kierujący pojazdem może używać sygnału dźwiękowego lub świetlnego, w razie gdy zachodzi konieczność ostrzeżenia o niebezpieczeństwie” – w związku z tym, że rowery zaliczane są do pojazdów, uprawnienie to przysługuje także rowerzystom. Każdy rower na mocy § 53 ust. 1 pkt 5 Rozporządzenia Ministra infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz.U. z 2013 r., poz. 951 t.j. ze zm.) powinien być wyposażony w dzwonek lub inny sygnał ostrzegawczy o nieprzerazliwym dźwięku.

się już przed przejściem dla pieszych, kiedy widzi, iż przez jezdnię chce przejść taka osoba. Warto wskazać, iż obowiązek ten nie istniał na gruncie poprzedniej ustawy prawa o ruchu drogowym z 1983 r.¹⁶ Przewidywała go jednak Konwencja o ruchu drogowym, sporządzona w Wiedniu w 1968 r.¹⁷, która w Polsce weszła w życie 23 sierpnia 1985 r. W art. 7 tej konwencji wskazano, że „użytkownicy drogi są obowiązani zachowywać zwiększoną ostrożność wobec dzieci i inwalidów, w szczególności wobec niewidomych używających białej laski, oraz osób starszych”. Postanowienia tej konwencji były zapewne jednym z impulsów do wprowadzenia analizowanego obowiązku do nowej ustawy z 1997 r.

O dysfunkcji pieszego, do której odnosi się art. 26 ust. 7 p.r.d., może świadczyć wózek inwalidzki, kule, biała laska, pies przewodnik itp. Z przepisu tego wynika, że kierujący ma obowiązek zwracania szczególnej uwagi na osobę niepełnosprawną, w tym niewidomego czy słabowidzącego, oraz powinien zatrzymać pojazd już w momencie, kiedy taka osoba stoi przy krawędzi jezdni (a nie znajduje się już na niej – jak to jest w przypadku pozostałych pieszych), kierujący zaś nie ma wątpliwości, że nosi się ona z zamiarem przejścia na jej drugą stronę. Wolną drogę, jak również bezpieczne przejście kierowca pojazdu powinien temu pieszemu zasygnalizować skinieniem ręki. Obowiązek ten występuje niezależnie od tego, czy ta osoba przechodzi na przejściu dla pieszych czy poza nim¹⁸. Niezatrzymanie pojazdu w przypadku przechodzenia przez jezdnię osoby niepełnosprawnej, używającej specjalnego znaku, lub osoby o widocznej ograniczonej sprawności ruchowej, w celu umożliwienia jej przejścia jest na podstawie art. 97 k.w.¹⁹ wykroczeniem.

Ważny z punktu podejmowanych rozważań jest art. 42 p.r.d., zobowiązujący niewidomego podczas samodzielnego poruszania się po drodze do noszenia białej laski w sposób widoczny dla innych uczestników ruchu. Odnosząc się do definicji drogi zawartej w art. 2 pkt 1 p.r.d., obowiązek poruszania się z białą laską dotyczy również chodnika oraz pobocza, jeże-

¹⁶ Ustawa z dnia 1 lutego 1983 r. – Prawo o ruchu drogowym, Dz.U. z 1983 r. nr 6, poz. 35.

¹⁷ Konwencja o ruchu drogowym, sporządzona w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r., Dz.U. z 1985 r. nr 8, poz. 23.

¹⁸ S. Soboń, *Kodeks drogowy: Komentarz z orzecnictwem NSA, SN i TK. Część I – Ustawa – Prawo o ruchu drogowym z komentarzem*, Warszawa 2014, s. 211.

¹⁹ Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń, Dz.U. z 2015 r., poz. 1094 t.j. ze zm.

li są one położone w pasie drogowym, czyli w bezpośrednim sąsiedztwie jezdni. Celem tego rozwiązania jest zwiększenie widoczności takiego pieszego oraz zwrócenie uwagi, że ze względu na towarzyszącą mu dysfunkcję może nie stosować się on do zasad ruchu drogowego. Tym samym jest to ostrzeżenie dla innych uczestników, by zwiększyli swoją ostrożność wobec niepełnosprawnego wzrokowo.

Zdaniem Z. Drexlera²⁰ białą laskę niewidomi powinni nieść w taki sposób, by była przede wszystkim widoczna dla zbliżających się z przodu, np. rowerzystów poruszających się po chodniku, bowiem to ich szczególnie należy uprzedzać, że niewidomy w razie sytuacji kolizyjnej nie usunie się z drogi. W literaturze przedmiotu wskazywano również, że w przypadku przekraczania jezdni pożądane jest trzymanie laski przed sobą albo od strony, z której osoby z dysfunkcją wzroku mogą spodziewać się pojazdu. Dlatego też podkreślano, że do połowy jezdni osoby te powinny nieść laskę od lewej strony, zaś po przekroczeniu połowy jezdni – od prawej, a w przypadku jezdni o ruchu jednokierunkowym – od strony, z której nadjeżdżają pojazdy²¹. Postulat ten wydaje się słuszny z punktu widzenia zwiększenia bezpieczeństwa tej kategorii uczestników w ruchu drogowym, ale z punktu widzenia ich samych – może stać się utrudnieniem w przemieszczaniu się. Owo utrudnienie może polegać m.in. na tym, iż w jednej dłoni osoba niepełnosprawna wzrokowo niesie białą laskę, w drugiej zaś – np. reklamówkę z zakupami, którą musiałaby przekładać z ręki do ręki, co zapewne jest swego rodzaju niedogodnością.

Obowiązek noszenia w widoczny sposób (powinna być odpowiednio wysunięta²²) białej laski istnieje tylko wówczas, gdy taka osoba sama porusza się po drodze, zaś gdy korzysta z pomocy osoby trzeciej – ustawodawca już nie obliguje do takiego zachowania. Zdaniem R.A. Stefańskiego „nie zwalnia go z tego obowiązku poruszanie się z psem przewodnikiem, specjalnie wytresowanym do prowadzenia niewidomego”²³. W takim wypadku niewidomy musi być traktowany tak, jakby poruszał się samodzielnie. W. Kotowski²⁴ w komentarzu do prawa o ruchu drogowym z 2011 r.

²⁰ Z. Drexler, *Przepisy ruchu drogowego z ilustrowanym komentarzem*, Warszawa 2010, s. 151.

²¹ W. Tomczyk, (w:) J. Bafia (red.), *Kodeks drogowy. Komentarz*, Warszawa 1988, s. 139.

²² S. Soboń, *Kodeks drogowy...*, s. 244.

²³ R. A. Stefański, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa 2008, s. 349.

²⁴ W. Kotowski, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa 2011, s. 486.

wskazywał, iż „nie ma prawnego obowiązku, lecz jest wysoce wskazane oklejanie takich lasek odblaskowymi taśmami”. Wydaje się jednak, że współcześnie większość sprzedawanych białych lasek zawiera już elementy odblaskowe, które są montowane podczas produkcji. Pomiędzy analizowanym przepisem a art. 26 ust. 7 p.r.d. zachodzi ścisła korelacja, bowiem kierujący jest obowiązany zatrzymać pojazd w celu umożliwienia przejścia przez jezdnię osobie niepełnosprawnej. W przypadku osób niewidomych oznaką niepełnosprawności jest właśnie biała laska.

Osoba niewidoma niewypełniająca nałożonego na nią obowiązku niesienia podczas samodzielnego poruszania się po drodze białej laski w sposób widoczny dla innych uczestników ruchu dopuszcza się wykroczenia z art. 97 k.w. Jednakże ściganie tego wykroczenia – ze względu na niepełnosprawność – nie wydaje się celowe, dlatego często takie sytuacje kończą się na zastosowaniu pouczenia, zwróceniu uwagi czy ostrzeżeniu niewidomego o konsekwencjach jego postępowania. Pociuszający jest jednak fakt, iż sami niewidomi²⁵ uważają, że noszenie białej laski jest potrzebne, ponieważ zwiększa to nie tylko ich bezpieczeństwo, ale też pozostałych uczestników ruchu drogowego. Osoby niewidome dostrzegają potrzebę noszenia odznaczeń, które przyczynią się do większej ich widoczności w ruchu drogowym. Mimo iż często robią to niechętnie, traktując to jako stygmatyzację, to zdają sobie sprawę, że w ten sposób zwiększają poziom własnego bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

PRZESZKODY W RUCHU DROGOWYM, JAKIE NAPOTYKAJĄ OSOBY Z DYSFUNKCJĄ WZROKU

Mimo wielu udogodnień technologicznych, infrastrukturalnych, a nawet tych wynikających z przepisów prawa, w rzeczywistości osoby z dysfunkcjami wciąż napotykać wiele trudności i barier²⁶, które nie pozwalają im w pełni korzystać z przysługujących praw, np. jako uczestnikom

²⁵ Informacje pozyskane podczas zogniskowanych wywiadów grupowych przeprowadzonych wśród członków podlaskiego okręgu Polskiego Związku Niewidomych w ramach projektu *Opracowanie systemu wykrywania zagrożeń bezpieczeństwa osób niewidomych i słabowidzących ze szczególnym uwzględnieniem ruchu drogowego. Aspekty prawno-kryminologiczne i technologiczne*.

²⁶ Zob.: K. Laskowska, *Katalog zagrożeń w ruchu osób niewidomych i słabowidzących*, (w:) K. Laskowska, W. Filipkowski, E. Glińska (red.), *Bezpieczeństwo osób niewidomych i słabowidzących w ruchu drogowym. Wybrane aspekty praktyczne*, Białystok 2014, s. 161–180.

ruchu drogowego. Warto w tym miejscu podkreślić, że zanim człowiek z dysfunkcją wzroku stanie się uczestnikiem ruchu drogowego – często uprzednio musi zmierzyć się sam ze sobą i pokonać lęk przed samodzielnym wyjściem z domu. Samodzielne, bezpieczne poruszanie się – według K. Domańskiej²⁷ – warunkuje prawidłowy rozwój człowieka, nawet już od najmłodszych lat²⁸. Co więcej, poruszanie się uznawane jest za niezbędny proces w życiu każdego dorosłego człowieka, który to proces jest częstym warunkiem pozwalającym na podjęcie nauki, pracy lub chociażby kontaktu ze znajomymi czy zrobienie zakupów. Ponadto samodzielne przemieszczanie się pozwala na budowę właściwej samooceny oraz poczucia własnej wartości.

Celem „zastąpienia” zmysłu wzroku, osoby z jego dysfunkcją muszą nabywać szczególne kompetencje, które pozwolą im przemieszczać się w bezpieczny sposób. Biorąc pod uwagę fakt, że więcej niż 80% informacji o otoczeniu dostarcza nam wzrok, w przypadku osób niewidomych i słabowidzących niezbędna jest nauka technik wykorzystywania informacji dostarczanych przez inne zmysły oraz jednoczesny trening z zakresu wykorzystywania pomocy rehabilitacyjnych ułatwiających samodzielne, a także bezpieczne poruszanie się. W związku z powyższym podkreśla się, że niezbędne jest kończenie kursów z zakresu orientacji przestrzennej i bezpiecznego, samodzielnego poruszania się przez osoby z dysfunkcjami wzroku. Ponadto współcześnie realizowanych jest wiele działań mających na celu ułatwienie osobom niewidomym i słabowidzącym poruszanie się 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, że już w wielu miejscach użyteczności publicznej umieszczane są dotykowe mapy czy plany. Co więcej, dzięki projektowaniu uniwersalnemu uwzględniającemu ich potrzeby, w przestrzeni publicznej i w przestrzeni miasta m.in.²⁹:

²⁷ K. Domańska, *Orientacja przestrzenna osób niewidomych i słabowidzących w XXI wieku*, (w:) H. Liberska, A. Malina, D. Suwalska-Barancewicz (red.), *Współcześni ludzie wobec wyzwań i zagrożeń XII wieku*, Warszawa 2014, s. 244–245.

²⁸ Np. dziecko rozpoczyna poznawanie najbliższego otoczenia od przemieszczania się, najpierw po własnym łóżeczku, pokoju, następnie uczy się określania odległości, co jest pierwszym krokiem ku samodzielności.

²⁹ M. Wysocki, *Projektowanie otoczenia dla osób niewidomych. Pozawzrokowa percepcja przestrzeni*, Gdańsk 2010, s. 268.

- 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 krawędziach,
- 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 i pieszego umieszczane są tzw. separatory ruchu, pozwalające wyczuć osobom z dysfunkcją wzroku granice powierzchni, po której mogą się bezpiecznie poruszać,
- pierwsze i ostatnie stopnie na schodach oznaczane są żółtymi liniami.

Wspomniane udogodnienia mogą zwiększyć samodzielność osób z dysfunkcjami wzroku, bowiem dzięki nim mają one lepsze rozeznanie co do 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 we wspomnianym projekcie badawczym badań ilościowych wynika bowiem, że nieco ponad 66,1% osób niewidomych czy słabowidzących wychodzi codziennie z domu, niespełna 20% dwa albo trzy razy w tygodniu, zaś nieco ponad 4% wychodzi jedynie raz w tygodniu. Pozostali respondenci biorący udział w badaniu wskazywali, że wychodzą 2–3 razy w miesiącu – 2,4%, raz w miesiącu – 0,3%, rzadziej niż raz w miesiącu – 0,6%. Część ankietowanych – 6,3% – w swoich odpowiedziach podała, że w ogóle nie wychodzi z domu samodzielnie.

Ci, którzy jednak samodzielnie korzystają z przestrzeni zurbanizowanej, mimo wymienionych powyżej coraz częściej stosowanych udogodnień i ułatwień, wciąż wskazują wiele niedociągnięć architektonicznych czy innego rodzaju utrudnienia. Jeżeli chodzi o poruszanie się po chodnikach, to ankietowani z Polskiego Związku Niewidomych³⁰ wskazywali na takie oto niedogodności:

³⁰ Wzięli oni udział w badaniach ankietowych przeprowadzonych przez wolontariuszy z poszczególnych okręgów Polskiego Związku Niewidomych. Badania przeprowadzono w ramach projektu *Opracowanie systemu wykrywania zagrożeń bezpieczeństwa osób niewidomych i słabowidzących ze szczególnym uwzględnieniem ruchu drogowego. Aspekty prawnokryminologiczne i technologiczne*. Liczba respondentów wyniosła 622 osoby, co stanowi 62,2% zakładanej wielkości próby badawczej (w badaniu wzięło udział 255 mężczyzn i 367 kobiet).

- nierówne chodniki (37,14% ankietowanych odpowiedziało, że jest to utrudnienie w dużym stopniu, zaś 48,23% – w bardzo dużym³¹),
- przeszkody na chodniku, np. kosze na śmieci, wystające niskie słupki, klomby na kwiaty, nisko zawieszony reklamy, szyldy, znaki drogowe, drzewa, budki telefoniczne, latarnie, inne przeszkody na wysokości głowy (30,86% ankietowanych odpowiedziało, że jest to utrudnienie w dużym stopniu, zaś 48,07% – w bardzo dużym),
- nieodpowiednie zabezpieczenie robót budowlanych (32,31% ankietowanych odpowiedziało, że jest to utrudnienie w dużym stopniu, zaś 43,89% – w bardzo dużym),
- brak krawężników – niewidoczne różnice między chodnikiem a jezdnią³² (30,06% ankietowanych odpowiedziało, że jest to utrudnienie w dużym stopniu, zaś 41,64% – w bardzo dużym),
- wysokie krawężniki (31,03% ankietowanych odpowiedziało, że jest to utrudnienie w dużym stopniu, zaś 34,73% – w bardzo dużym).

Pośród utrudnień pojawiających się na chodnikach respondenci wymieniali również rowerzystów³³, którzy dla nieco ponad 28% spośród nich 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. Przede wszystkim wskazywano na brak tolerancji oraz zrozumienia. 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

³¹ Ankietowani byli proszeni o określenie stopnia, w jakim poszczególne czynniki utrudniają im codzienne życie w przestrzeni zurbanizowanej. W podanej w ankiecie skali znalazły się takie oto odpowiedzi: w bardzo małym stopniu; w małym stopniu, w dużym stopniu; w bardzo dużym stopniu, trudno powiedzieć; brak odpowiedzi.

³² Kwestia ta jest dosyć trudna w rozwiązaniu, ponieważ osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich chciałyby, aby krawężniki, progi itp. były jak najniższe celem sprawniejszego przejazdu przez nie, zaś osoby z dysfunkcją wzroku wskazują, że jeżeli różnica pomiędzy zmieniającymi się powierzchniami jest słabo lub w ogóle niewyczuwalna, nie są oni często w stanie rozpoznać, gdzie dokładnie się znajdują (np. czy są ciągle na chodniku czy już na przejściu dla pieszych).

³³ Zob.: E. Jurgielewicz-Delegacz, *Utrudnienia napotymane przez osoby niewidome i słabowidzące uczestniczące w ruchu drogowym*, (w:) E. M. Guzik-Makaruk, E.W. Pływaczewski, *Wybrane prawne, kryminologiczne i medyczne aspekty wykluczenia społecznego*, Białystok 2016, s. 217–234.

chodnika od ścieżki rowerowej, ponieważ rozdzielaniem tych dwóch nawierzchni jest wyłącznie biała linia namalowana na powierzchni, która nie jest wyczuwalna ani stopą, ani przy użyciu białej laski. Te i podobnego rodzaju „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 35,05% ankietowanych określiło takie zdarzenia jako duże utrudnienie, a 39,71% jako bardzo duże. Podczas badania jakościowego respondenci kilkakrotnie podkreślili, że napotkanie źle zaparkowanego auta, niepozostawiającego na chodniku odpowiedniej ilości miejsca na przejście, to też sytuacja stresogenna, powodująca zagubienie i niewłaściwe zachowania w ruchu. Efektem poszukiwań możliwości obejścia takiego auta są częste wejścia na jezdnię.

Pojawianie się innych pieszych czy zwierząt na chodnikach 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. Podczas udzielania wskazówek osobom niewidomym pamiętać należy, że komunikat „proszę skrócić w lewo za białym budynkiem z czerwonym dachem” jest bezużyteczny. Właściwy komunikat powinien brzmieć co najmniej tak: „proszę pójść 100 metrów prosto, a następnie skrócić w lewo”. Tudzież pomoc przy schodzeniu lub wchodzeniu po schodach nie może polegać wyłącznie na „ciągnięciu” tej osoby za rękę czy ramię, a powinna być skupiona na komunikatach typu „10 stopni w dół” czy „5 stopni w górę”. Co więcej, pomagając osobie niewidomej w przemieszczaniu się, zamiast chwytać ją za rękę,

co może utrudnić jej utrzymanie równowagi, należy zaproponować własne ramię i iść pół kroku przed nią³⁴.

Za największe utrudnienia na ulicy respondenci uznali brak udźwiękowania sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach, ponieważ aż 81,19% oceniło je jako duże (w tym 52,73% jako bardzo duże). Drugim dużym utrudnieniem jest brak ujednoczonego systemu sygnalizacji dźwiękowej. Ponad połowa ankietowanych określiła to utrudnienie jako duże, w tym: 31,19% – oceniło je jako duże, zaś 41,64% – jako bardzo duże. Niespełna 16% określiło je jako małe lub bardzo małe. Problemy związane z sygnałem dźwiękowym na przejściu dotyczą m.in.³⁵:

- 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,
- wyłączenia sygnałów dźwiękowych np. po godz. 22:00 z powodu „hałasu”, jaki generują³⁶.

Pozostałe utrudnienia związane z poruszaniem się po ulicy, 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,
- brak dotykowych i wizualnych oznaczeń dla słabowidzących przy wejściach i wyjściach z przejść podziemnych oraz ubytki w jezdni.

³⁴ Zob. więcej: L. Sadkowska, *Savoir-vivre i przełamywanie barier w kontaktach z osobami z niepełnosprawnością*, przewodnik dostępny pod adresem: http://dzieciom.pl/wp-content/uploads/2013/11/SV_caly.pdf (dostęp – 12.07.2016); 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 – 12.07.2016).

³⁵ E. Bogusz, A. Furmann, H. Lubawy, M. Niewiarowicz, P. Perz, P. Pękała, *Propozycja ujednoczenia sygnalizacji akustycznej na przejściach dla pieszych w Polsce*, *Tyfloświat* 2010, nr 3 (9), s. 15.

³⁶ Zob.: M. Kosz-Koszewska, *Niewidomy na przejściu dla pieszych*, *Gazeta Wyborcza* z dnia 5 lutego 2016 r.

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

Udzielając odpowiedzi na pytania o utrudnienia napotymane na dworcach (np. autobusowych, kolejowych, lotniskach, w metrze) i przystankach komunikacji miejskiej, niespełna 50% 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 krawędziach peronów – ponad 40% oceniło w ten sam sposób. Innymi bardzo dużymi lub dużymi utrudnieniami okazały się:

- brak oznaczeń dotykowych i kolorystycznych na schodach (np. żółtej krawędzi na pierwszym i ostatnim stopniu),
- przeszkody na ciągach komunikacyjnych w budynkach dworców (np. kosze na śmieci, tablice informacyjne, stojące banery reklamowe),
- utrudniony dostęp do przystanków komunikacji miejskiej (np. pośrodku ruchliwej ulicy),
- brak oznaczeń ciągów pieszych.

Utrudnienia te pokazują, 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 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 kolizje lub wypadki w komunikacji.

ZAKOŃCZENIE

W związku ze zmieniającymi się trendami w polityce społecznej i rosnącym zainteresowaniem sytuacją osób niepełnosprawnych, 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. Uznaje się, że takie podejście zapewnia pełną integrację społeczną, zacieśnianie więzi międzyludzkich. Niemniej jednak osoby

z niepełnosprawnością napotykają wciąż w życiu codziennym bariery o charakterze architektonicznym, uniemożliwiające im swobodne korzystanie z tejże przestrzeni. Oprócz nich do trudności przyczyniają się także inni ludzie, np. wystawiający w okresie letnim tzw. ogródki przed klubokawiarniami, które niekiedy zajmują znaczne części chodników. Osoby pełnosprawne są w stanie z łatwością ominąć takie przeszkody, zaś niepełnosprawni np. wzrokowo – już nie. Próby znalezienia wówczas właściwej drogi przez osoby niewidome czy słabowidzące mogą kończyć się niebezpiecznym wejściem np. na jezdnię. Do dyskomfortu w korzystaniu z przestrzeni miejskiej przyczyniają się również sygnalizatory dźwiękowe, informujące o możliwości wejścia na 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 tej grupy osób.

Biorąc pod uwagę powyższe, jak i wiele innych czynników uznaje się, iż to właśnie piesi są najslabiej chronionymi uczestnikami ruchu drogowego, dlatego ustawodawca nałożył na nich tak wiele obowiązków w postaci nakazów i zakazów określonego działania, mających na celu zwiększenie ich bezpieczeństwa. Wydaje się jednak, że można zaryzykować stwierdzenie, iż spośród pieszych najczęściej na niebezpieczeństwo i niedogodności, a także napotykanie utrudnień w ruchu drogowym narażone są wciąż niestety osoby niepełnosprawne. Są one dość często ignorowane, popełdane bądź upominane, nie zawsze grzecznie, chociażby przez sprawnych i wечно spieszących się kierowców. Dlatego należy im się szczególna ochrona, tak by mogli swobodnie korzystać z przestrzeni miejskiej. Ustawodawca, uwzględnivszy uczestnictwo w ruchu drogowym ludzi z dysfunkcjami, zobowiązał kierowców do zatrzymywania się, gdy przez jezdnię przechodzi osoba niepełnosprawna, używająca specjalnego znaku. Co więcej, prawo o ruchu drogowym przewidziało pewne udogodnienia dla niepełnosprawnych kierowców, cenne szczególnie w dużych miastach, gdzie codziennością są problemy z dojazdem w pobliże celu podróży i parkowaniem pojazdów. Można tu wskazać chociażby na przywileje związane z tzw. kartą parkingową, umożliwiającą niestosowanie się do niektórych znaków drogowych dotyczących zakazu ruchu oraz postoju. Jednakże zarówno niepełnosprawni piesi, jak i kierowcy, mimo przyznanych im przywilejów są również zobowiązani do przestrzegania większości zasad tak samo, jak pełnosprawni uczestnicy ruchu drogowego.

BIBLIOGRAFIA

1. Bogusz E., Furmann A., Lubawy H., Niewiarowicz M., Perz P., Pękala P., *Propozycja ujednolicenia sygnalizacji akustycznej na przejściach dla pieszych w Polsce*, Tyfloświat 2010, nr 3 (9).
2. Cohen J., *Praktyczny poradnik savoir-vivre wobec osób niepełnosprawnych*, <http://www.niepełnosprawni.umed.pl/pliki/praktyczny-poradnik-savoir-vivre-wobec-ON.pdf> (dostęp – 12.07.2016).
3. Domańska K., *Orientacja przestrzenna osób niewidomych i słabowidzących w XXI wieku*, (w:) H. Liberska, A. Malina, D. Suwalska-Barancewicz (red.), *Współcześni ludzie wobec wyzwań i zagrożeń XII wieku*, Warszawa 2014.
4. Drexler Z., *Przepisy ruchu drogowego z ilustrowanym komentarzem*, Warszawa 2010.
5. Guzik-Makaruk E. M., Pływaczewski E., Zatyka E. (red.), *Bezpieczeństwo osób niewidomych i słabowidzących ze szczególnym uwzględnieniem ruchu drogowego. Wybrane aspekty prawne i kryminologiczne*, Białystok 2014.
6. Jurgielewicz-Delegacz E., *Utrudnienia napotykanane przez osoby niewidome i słabowidzące uczestniczące w ruchu drogowym*, (w:) E. M. Guzik-Makaruk, E. W. Pływaczewski, *Wybrane prawne, kryminologiczne i medyczne aspekty wykluczenia społecznego*, Białystok 2016.
7. Klinik A. (red.), *W stronę podmiotowości osób niepełnosprawnych. Tom IV serii: Problemy edukacji, rehabilitacji i socjalizacji osób niepełnosprawnych*, Kraków 2008.
8. Kosz-Koszevska M., *Niewidomy na przejściu dla pieszych*, Gazeta Wyborcza z dnia 5 lutego 2016 r.
9. Kotowski W., *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa 2011.
10. Laskowska K., Filipkowski W., Glińska E. (red.), *Bezpieczeństwo osób niewidomych i słabowidzących w ruchu drogowym. Wybrane aspekty praktyczne*, Białystok 2014.
11. Laskowska K., *Katalog zagrożeń w ruchu osób niewidomych i słabowidzących*, (w:) K. Laskowska, W. Filipkowski, E. Glińska (red.), *Bezpieczeństwo osób niewidomych i słabowidzących w ruchu drogowym. Wybrane aspekty praktyczne*, Białystok 2014.
12. Rybicki P., *Niewidomi i niedowidzący uczestnicy ruchu drogowego*, „Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego” 2008, nr 3.
13. Sadowska L., *Savoir-vivre i przelamywanie barier kontaktach z osobami z niepełnosprawnością*, http://dzieciom.pl/wp-content/uploads/2013/11/SV_caly.pdf (dostęp – 12.07.2016).
14. Sasinowski H., *Spółczesność obywatelskie i jego rola w budowie demokracji*, Economy and Management 2012, nr 1.
15. Soboń S., *Kodeks drogowy: Komentarz z orzecnictwem NSA, SN i TK. Część I – Ustawa – Prawo o ruchu drogowym z komentarzem*, Warszawa 2014.
16. Stefański R. A., *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa 2008.
17. Tomczyk W., (w:) J. Bafia (red.), *Kodeks drogowy. Komentarz*, Warszawa 1988.

18. Wapiennik E., *Działania Unii Europejskiej na rzecz osób z niepełnosprawnością*, (w:) D. Gorajewska (red.), *Spoleczeństwo równych szans – tendencje i kierunki zmian*, Warszawa 2005.
19. Wysocki M., *Projektowanie otoczenia dla osób niewidomych. Pozawzrokowa percepcja przestrzeni*, Gdańsk 2010.

ŹRÓDŁA PRAWA:

1. Konwencja o ruchu drogowym, sporządzona w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r., Dz.U. z 1985 r. nr 8, poz. 23.
2. Konwencja o Prawach Osób Niepełnosprawnych z dnia 13 grudnia 2006 r., Dz.U. z 2012 r., poz. 1169.
3. Ustawa z dnia 1 lutego 1983 r. – Prawo o ruchu drogowym, Dz.U. z 1983 r. nr 6, poz. 35.
4. Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń, Dz.U. z 2015 r., poz. 1094 t.j. ze zm.
5. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, Dz.U. z 2012 r., poz. 1137 t.j. ze zm.
6. Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, Dz.U. z 2016 r., poz. 627 t.j. ze zm.
7. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, Dz.U. z 2016 r., poz. 124 t.j.
8. Rozporządzenie Ministra infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz.U. z 2013 r., poz. 951 t.j. ze zm.)

STRESZCZENIE

Emilia JURGIELEWICZ-DELEGACZ

OSOBY NIEPEŁNOSPRAWNE – W TYM NIEWIDOME I SŁABOWIDZĄCE – JAKO UCZESTNICZY RUCHU DROGOWEGO

Słowa kluczowe: osoba z niepełnosprawnością, osoba niewidoma, osoba słabowidząca, wypadek w ruchu drogowym, bariery architektoniczne, zasady ruchu drogowego

Prospołeczna polityka wyrównywania szans, polegająca na postrzeganiu osób niepełnosprawnych jako pełnoprawnych obywateli, przyczyniła się do zwiększenia ich aktywności zarówno w życiu zawodowym, jak i społecznym. Projektowanie uniwersalne (ang. *universal design*) pozwoliło dostosować otoczenie do potrzeb ludzi z dysfunkcjami, dzięki czemu stali się oni aktywnymi uczestnikami ruchu drogowego. W związku z tym w artykule opisano prawa i obowiązki osób niewidomych i słabowidzących uczestniczących w ruchu drogowym oraz utrudnienia, jakie w nim napotykają.

SUMMARY

Emilia JURGIELEWICZ-DELEGACZ

PERSONS WITH DISABILITIES, IN PARTICULAR BLIND AND VISION-IMPAIRED PERSONS, AS PARTICIPANTS OF ROAD TRAFFIC

Keywords: person with disability, blind person, vision-impaired person, traffic accident, architectural barriers, traffic safety rules

The social policy of equal opportunity, which consists in perception of persons with disabilities as full citizens, has contributed to an increase in their activity in both professional and social life. Universal design has made it possible to adapt the surroundings so as to meet the needs of people with disabilities, which made them active participants of road traffic. Therefore, the article describes the rights and duties of the blind and vision-impaired persons involved in road traffic and the difficulties which they encounter.

NOTA O AUTORZE

Dr Emilia Jurgielewicz-Delegacz – adiunkt w Zakładzie Prawa Karnego i Kryminologii Katedry Prawa Karnego Wydziału Prawa Uniwersytetu w Białymstoku; ukończyła studia magisterskie na kierunkach: prawo na Wydziale Prawa Uniwersytetu w Białymstoku, europeistyka na Wydziale Prawa Uniwersytetu w Białymstoku, stosunki międzynarodowe w Instytucie Stosunków Międzynarodowych Wydziału Dziennikarstwa i Nauk Politycznych Uniwersytetu Warszawskiego. W 2012 r. odbyła semestralne stypendium naukowe w Instytucie Prawa Karnego i Kryminologii Uniwersytetu w Bernie (Szwajcaria). W 2015 r. została laureatką konkursu Rzecznika Praw Obywatelskich na najlepszą pracę doktorską z dziedziny nauk prawnych poświęconą wykluczeniu społecznemu. Autorka publikacji z zakresu prawa karnego i kryminologii oraz uczestniczka konferencji naukowych z tego zakresu. W 2016 r. laureatka konkursu MNiSW na stypendia dla wybitnych młodych naukowców. Członkini Polskiego Towarzystwa Kryminologicznego im. Profesora Stanisława Batawii oraz Polskiej Platformy Bezpieczeństwa Wewnętrznego, koordynatorka Ogólnopolskiego Forum Młodych Kryminologów.