

NIEPEŁNOSPRAWNY KIEROWCA W RUCHU DROGOWYM – KOMPLEKSOWE WSPIERANIE MOBILNOŚCI

Od wielu lat w Polsce i na świecie trwa dyskusja dotycząca problemów, na jakie napotykać ludzie w toku życia. Pod uwagę, coraz częściej, bierze się możliwość utraty sprawności, czy to na skutek wypadku, choroby, czy starzenia się organizmu. Problematyka mobilności osób niepełnosprawnych, w kontekście kierujących pojazdami, budzi zainteresowanie wielu środowisk zarówno politycznych, (co przekłada się na modyfikacje przepisów), naukowych (mające odzwierciedlenie w badaniach naukowych), jak i praktyków. Dzieje się to nie tylko ze względu na konieczność wdrażania Konwencji ONZ o Prawach Osób Niepełnosprawnych, ale również z powodów społecznych, a przede wszystkim z chęci poszerzania zakresu samodzielności życiowej osób z dysfunkcjami, dla których bycie mobilnym jest bardzo ważnym czynnikiem autonomii.

W niniejszym artykule przedstawiono złożony i obszerny temat dotyczący wspierania mobilności osób z niepełnosprawnościami w oparciu o przepisy prawa polskiego i międzynarodowego. W rozważaniach skupiono się na potrzebach i dostępności usług i produktów motoryzacyjnych, zaspokajających podstawowe funkcje mobilności osoby, która jest niepełnosprawna od urodzenia, bądź utraciła swą sprawność w wyniku wypadku lub choroby. Pilotażowe badania ankietowe przeprowadzone w ITS dotyczące kierowców i pasażerów korzystających z usług motoryzacyjnych, pokazały potrzeby środowiska w eksplorowanym obszarze. Zwrócono również uwagę, iż systemowe działania, ze wsparciem orzeczniczno-finansowym powinny być na nowo zrewidowane i uszczegółowione, uwzględniając rozwój technologiczny w motoryzacji.

WSTĘP

Zagadnienie niepełnosprawności, choć trudne do jednoznacznego zdefiniowania, jest jednym z ważniejszych problemów społecznych w kraju i na świecie. Głównym celem obecnej strategii wobec osób niepełnosprawnych jest odwołanie się do praw człowieka i oparcie na idei prawa oraz przestrzeganiu różnic indywidualnych. Podkreśla się konieczność nowego podejścia do kwestii niepełnosprawności, rozpatrując ją w kategoriach modelu społecznego. Od lat funkcjonujące w Polsce wsparcie instytucjonalne, pomimo szeregu modyfikacji, nie przynosi oczekiwanej poprawy sytuacji. Samo zaopatrywanie osób niepełnosprawnych w środki finansowo-materialne, zapewniające codzienną egzystencję, okazało się niewystarczające. Dopiero zmiana polityki społecznej wobec niepełnosprawnych, polegająca na integracji społecznej, usuwaniu barier, które powodują wykluczanie ich z różnych dziedzin aktywności, w tym również tej motoryzacyjnej, może przynieść oczekiwane efekty.

Narzędzia statystyczne prezentują dane o zbiorowości osób z niepełnosprawnością dzieląc je na następujące grupy: a) osoby niepełnosprawne - prawnie i biologicznie, b) osoby niepełnosprawne prawnie oraz c) osoby niepełnosprawne biologicznie. W Polsce niepełnosprawność prawną opiera się na informacjach zaczerpniętych z dwóch źródeł, którymi są ZUS i Zespoły orzekające o stopniu niepełnosprawności. Niepełnosprawność biologiczna natomiast opiera się o subiektywną ocenę własnej osoby. Ostatnie badanie liczby i struktury osób z niepełnosprawnością, także prawnie, przeprowadzono w 2011 roku w ramach Narodowego Spisu Powszechnego. Między spisami badania wykonywane były w ramach:

- HIS /Polish Health Interview Survey/ 1996, 2004,
- EMIS /Europejskie Ankietowe Badanie Zdrowia/ 2009,
- EU-SILC /European Union Statistics on Income and Living Conditions - badania warunków życia ludzkości/,

- BAEL 2016 /badania aktywności ekonomicznej ludności/.

Według źródła BAEL w I kwartale 2016 roku aktywnych zawodowo osób z niepełnosprawnością w miastach było 1111 osób, na wsiach 727 osób (339 osób pracujących w miastach, 165 osób na wsiach). Według EUROSTATU w Polsce w 2014 roku było prawie 7,7 mln osób niepełnosprawnych (badanych pod względem ograniczeń biologicznych). Główne schorzenie występujące w tej grupie to uszkodzenia i choroby narządu ruchu (54%), układu krążenia (44%), narządu wzroku (32%) oraz schorzenia neurologiczne (30%). Według Narodowego Spisu Powszechnego liczba osób niepełnosprawnych wynosiła 4,7 mln, co stanowiło 12,2% ludności Polski. Nie istnieją dane wskazujące na liczbę osób dysfunkcyjnych, kierujących pojazdami.

Statystyczne wymiary badań niestety nie oddają rzeczywistych faktów dotyczących aktywności osób z niepełnosprawnościami (rozproszenie informacji), co wynika z ograniczeń związanych z narzędziami, ochrony danych osobowych, niechęci samych niepełnosprawnych do udzielania informacji o sobie.

Jedną z ważniejszych potrzeb, zapewniającą autonomię jednostki, jest potrzeba związana z mobilnością. Możliwość samodzielnego przemieszczania się wiąże się z niezależnością, swobodą, uczestnictwem w życiu społecznym i zawodowym. Jest wiele aktów prawnych krajowych i międzynarodowych, które usankcjonowały prawo do potrzeby realizacji mobilności, jako jednego z elementów wolności. Konstytucja RP, rezolucje ONZ, Konwencja Praw Osób Niepełnosprawnych ONZ, Karta Praw Osób Niepełnosprawnych, Europejska Strategia w sprawie niepełnosprawności 2010-2020 [3] i Dyrektywy UE prezentują kierunki, jakie państwa powinny obrać w celu niwelowania dyskryminacji w obszarze mobilności osób niepełnosprawnych. Jest to jeden z kluczowych elementów rozwoju państwa prospołecznego.

1. MOBILNOŚĆ W AKTACH PRAWNYCH

1.1. Akty prawne międzynarodowe

Unia Europejska zobowiązuje państwa wspólnotowe do dokonywania zmian w przepisach, mających na celu rozszerzenie dostępności usług również dotyczących motoryzacji np. usługi i produkty po przystępnej cenie. Dotyczą one wszystkich osób zwłaszcza tych dotkniętych niepełnosprawnością. Państwa powinny podnosić poziom wiedzy społeczeństwa na temat osób z dysfunkcjami, ich praw, potrzeb, możliwości i udziału w życiu społecznym w tym dostępności obiektów użyteczności publicznej, komunikacji miejskiej i pozostałych środków transportu. Największe i widoczne zmiany dokonują się w dużych miastach (wojewódzkich), w których „dostępność” staje się już normą. Największe zaniedbania można wciąż jeszcze zaobserwować w obszarach małomiasteczkowych i wiejskich.

Dokumenty Unii Europejskiej odnoszą się między innymi do: wyrównywania szans, likwidowania barier, zatrudniania, powszechnego udziału w życiu społecznym, jednolitej polityki dotyczącej rehabilitacji zawodowej i społecznej. Parlament Europejski pracuje nad sporządzeniem dla wszystkich państw członkowskich kompletnej legislacji odnoszącej się do osób niepełnosprawnych. Główne akcenty kładzie się na [9]:

- likwidację różnic w terminologii „niepełnosprawności” i konsekwencji prawnych;
- tworzenie trwałych procesów integracyjnych, społecznych i zawodowych i modyfikacja prawodawstwa oraz wprowadzenie nowych rozwiązań;
- kreowanie spójnej polityki społecznej.

Pierwszym dokumentem, w którym Unia Europejska przedstawiła ogólną strategię działań na rzecz osób niepełnosprawnych był *Komunikat Komisji Europejskiej z 1996 roku w sprawie równych szans osób niepełnosprawnych*.

Istotnym działaniem w polityce UE wobec niepełnosprawności było podpisanie *Traktatu Amsterdamskiego*, dzięki któremu zwiększyła się możliwość ingerowania Wspólnoty w ustawodawstwo socjalne państw członkowskich.

Ograniczając się jedynie do wybranych dokumentów Rady Europy, jako najistotniejsze dokumenty związane z osobami niepełnosprawnymi, również w kontekście ich mobilności, można wskazać między innymi [6]:

- Rezolucję ResAP (2001) dotyczącą zasad uniwersalnego projektowania;
- Zalecenie nr Rec (2006) w celu promocji praw i pełnego uczestnictwa osób niepełnosprawnych w społeczeństwie;
- Zalecenie nr Rec (2009) osiągnięciu pełnej integracji przez zastosowanie zasad projektowania uniwersalnego;
- Zalecenie CM/Rec (2011) w sprawie uczestnictwa osób niepełnosprawnych w życiu politycznym i publicznym;
- Decyzję Rady z 2009 roku w sprawie zawarcia przez Wspólnotę Europejską Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawach osób niepełnosprawnych (2010/48/WE);
- Rezolucję Parlamentu Europejskiego z 2011 r. w sprawie mobilności i integracji osób niepełnosprawnych oraz europejskiej strategii na rzecz osób niepełnosprawnych 2010-2020 (2010/2272(INI), której celem jest zwiększanie możliwości osób niepełnosprawnych, tak, aby mogły uczestniczyć w życiu społecznym, na równych zasadach;
- Dyrektywę 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy, zawierającą przepis, iż jeżeli ze względu na niepełnosprawność pod względem fizycznym dopuszcza się kierowanie pojazdami specjalnie

przystosowanymi, egzamin kierowcy przewidziany w art. 7 jest przeprowadzany w takim pojeździe.

W 2000 roku Komisja Europejska zaprezentowała dokument *„Ku Europie bez barier dla osób z niepełnosprawnością”* [2], w którym przyjęła strategię dotyczącą likwidacji barier utrudniających osobom z niepełnosprawnościami pełne korzystanie z ich praw i realizację potrzeb. Obszary, jakie wzięto pod uwagę dotyczą wszelkiego rodzaju środków transportu (komunikacji autobusowej, kolejowej, morskiej, lotniczej) i usuwania barier urbanistycznych, ale także dostępu do nowych technologii.

Kolejny istotny dokument, mający wpływać, na jakość życia osób niepełnosprawnych to *Karta Praw Osób Niepełnosprawnych* [13] przyjęta przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej. W swoich zapisach prezentuje bariery, które w sposób właściwy należy respektować i przede wszystkim niwelować. Karta Praw przyjęta w 1997 roku, mówi, że Sejm RP uznaje, że osoby niepełnosprawne mają prawo do niezależnego, samodzielnego i aktywnego życia oraz nie mogą podlegać dyskryminacji. Sejm stwierdza, iż oznacza to w szczególności prawo osób niepełnosprawnych do życia w środowisku wolnym od barier funkcjonalnych, w tym: dostępu do urzędów, punktów wyborczych i obiektów użyteczności publicznej, swobodnego przemieszczania się i powszechnego korzystania ze środków transportu, dostępu do informacji, możliwości komunikacji międzyludzkiej (pkt.8).

Wśród kluczowych aktów Organizacji Narodów Zjednoczonych, poza Konwencją, (o której niżej), w literaturze wskazuje się przede wszystkim *Deklarację Praw Osób Niepełnosprawnych z 1975 r.* oraz *Standardowe Zasady Wyrównywania Szans Osób Niepełnosprawnych*, przyjęte przez Zgromadzenie Ogólne w 1993 r.

Jednym z najważniejszych powstałych zapisów na rzecz osób niepełnosprawnych jest *Konwencja Organizacji Narodów Zjednoczonych o Prawach Osób Niepełnosprawnych* [8] przyjęta przez Zgromadzenie Ogólne Narodów Zjednoczonych dnia 13 grudnia 2006 roku, którą Rząd Polski podpisał 20 marca 2007 r. Ratyfikacja Konwencji przez Polskę miała miejsce 6 września 2012r. Szczególne znaczenie ma Artykuł 20 pt. Mobilność, mówiący o prawach osób niepełnosprawnych w kontekście przemieszczania się. Konwencja nakłada na państwa obowiązek zapewnienia osobom niepełnosprawnym możliwie największej samodzielności w tym zakresie, między innymi poprzez: ułatwianie mobilności, dostępu do wysokiej, jakości przedmiotów wspierających poruszanie się, zapewnianie osobom niepełnosprawnym szkolenia w zakresie umiejętności poruszania się oraz zachęcanie jednostek wytwarzających przedmioty wspierające poruszanie się, do uwzględniania wszystkich potrzeb do mobilności osób niepełnosprawnych. Obecnie trwa wdrażanie konwencji, które w Polsce dokonuje się bardzo powoli i głównie skokowo tzn. zazwyczaj na skutek zapotrzebowania społecznego w obliczu konkretnych potrzeb i sytuacji jednostkowych.

1.2. Akty prawne krajowe

W Polsce sytuację prawną osób niepełnosprawnych regulują: Konstytucja RP, Karta Praw Osób Niepełnosprawnych, Ustawa o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych oraz Rządowy Program Działań na Rzecz Osób Niepełnosprawnych.

W opracowaniach [4,12] uwidacznia się przejście z modelu medycznego uznającego niepełnosprawność za bezpośrednią konsekwencję choroby do podejścia społecznego, w którym przyczyn niepełnosprawności upatruje się w barierach społecznych i ekonomicznych [7].

Szczegółowe przepisy dotyczące mobilności osób z niepełnosprawnościami możemy znaleźć w wielu aktach prawnych. Kluczowym jest *Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami*,

kóra określa warunki niezbędne do kierowania pojazdem. Wskazuje się w niej, iż osoba niepełnosprawna pod względem fizycznym może być kierującym, jeżeli uzyskała orzeczenie lekarskie o braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdem (art. 3 ust. 3, art. 24 pkt. 2). Utrzymuje, iż prawo jazdy może zawierać ograniczenia (art. 13 ust. 4 i 5). W kontekście nauki jazdy ustawa ta określa, że nauka jazdy powinna być prowadzona pojazdem przystosowanym (art. 24 pkt. 2). Aktem wykonawczym tej ustawy jest Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 17 lipca 2014 r. w sprawie badań lekarskich osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami i kierowców, które wskazuje lekarza, jako dokonującego oceny zdrowia, a ponadto określa kryteria zdrowotne, jakie muszą być spełnione, aby otrzymać stosowny dokument.

Niezwykle ważne, z punktu widzenia samego dokumentu (prawa jazdy), są wpisane tam kody ograniczeń. Wzory tych kodów zawiera Załącznik nr 1 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 20 maja 2016 r. w sprawie wzorów dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami.

Kolejnym istotnym, dla niniejszej problematyki, aktem prawnym jest Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Znajduje się tam wiele zapisów, dotyczących uprzywilejowania osób z dysfunkcjami. Między innymi ustawa ta reguluje tryb wydawania kart parkingowych osobom indywidualnym (art. 8 ust. 1, ust. 2, 3, 3a, 4). Uszczegóławia to Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 30 czerwca 2014 r. w sprawie wzoru oraz trybu wydawania i zwrotu kart parkingowych. Ponadto, dokument ten, określa warunki techniczne pojazdów, w tym adaptacje specjalistyczne dla kierowcy (art. 66 ust. 1 pkt 1). W Rozporządzeniu Ministrów Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, określone zostało m. in. przeznaczenie pojazdów oraz sposób ich wykorzystania.

W omawianej ustawie uwagę zwraca się również na pasażerów z niepełnosprawnościami. Art. 58, 63, wskazuje, iż przewóz (osób niepełnosprawnych) może odbywać się pojazdem do tego przeznaczonym lub przystosowanym, a liczba przewożonych osób nie może przekraczać liczby miejsc wpisanych do dowodu rejestracyjnego samochodu.

Przywilejem kierowców niepełnosprawnych jest możliwość niestosowania się do niektórych znaków drogowych. Reguluje to Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych w §33 ust. 2.

Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, podaje ilość stanowisk postojowych uprzywilejowanych na parkingach (art. 12a), a Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 3 lipca 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, określa w §1 ust. 2 pkt d warunki dla stanowisk postojowych pojazdu osoby niepełnosprawnej (np. miejsca te powinny mieć nawierzchnię barwy niebieskiej).

Z kolei w Ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe znajdują się regulacje, dotyczące przewozu, nakładające na przewoźnika obowiązek podejmowania działań ułatwiających podróżnym, w szczególności osobom o ograniczonej zdolności ruchowej oraz osobom niepełnosprawnym, korzystanie z środków transportowych (rozdz. 2 art. 14 ust. 2).

Różnego rodzaju uprawnienia (ulgi) w regularnych przewozach określa Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego.

Natomiast Rozporządzenie Ministrów Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w Załączniku nr 1

dział I pkt. 9.11 wskazuje, jakie kryteria należy przyjąć przy ocenie istotnych usterek w urządzeniach zamontowanych w pojazdach służących do przewozu i załadunku osób na wózkach (UDT), a Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 grudnia 2012 r. w sprawie rodzajów urządzeń technicznych podlegających dozorowi technicznemu określa, że dozorowi technicznemu podlegają urządzenia dla osób niepełnosprawnych – typu winda (§1 ust. 6 lit. i).

Zaprezentowane uwarunkowania prawne nie obejmują spektrum aktów prawnych regulujących uczestnictwo osób z niepełnosprawnościami w życiu społeczno-zawodowym, ale wskazują na pozytywne zmiany, które od kilkunastu lat obserwuje się na arenie krajowej i międzynarodowej. Ich kierunek pozwala stwierdzić, że są one niezmiernie istotne.

Sytuację osób niepełnosprawnych formują nie tylko przepisy prawa, ale również świadomość społeczna. Zmiany w postrzeganiu praw osób niepełnosprawnych, zarówno przez społeczeństwo jak i przez organy władzy publicznej, zachodzą powoli. Tymczasem, poznawanie potrzeb osób niepełnosprawnych pozwala zrozumieć, dlaczego modyfikacje są niezbędne, aby osoby niepełnosprawne w pełni mogły uczestniczyć w życiu społecznym. Mobilność jest jedną z takich potrzeb, która niesie implikacje do realizacji innych potrzeb np. społeczno-zawodowych. Interdyscyplinarne podejście państwa stanowi punkt wyjścia do zmian w postrzeganiu potrzeb osób niepełnosprawnych.

2. POTRZEBY KIEROWCÓW Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIAMI W KONTEKŚCIE BADAŃ WŁASNYCH

Potrzeba przemieszczania się jest jedną z najważniejszych potrzeb świadcząca o niezależności i możliwości stanowienia o sobie i swoim miejscu przebywania. Trudności ze sprawnym przemieszczaniem się są dla osób z niepełnosprawnościami jednym z ważniejszych czynników ograniczających ich aktywność społeczno-zawodową, a co za tym idzie redukują możliwość spełniania pragnień i aspiracji. Na skutek ograniczonej samodzielności czy nieprzystosowania obiektów, instytucji, a często i środków transportu, zmagają się z problemem izolacji, mogą doświadczać trudności natury psychologicznej, w tym obniżonej samooceny, osłabienia poczucia tożsamości czy nawet objawów depresyjnych [5]. Prowadzenie pojazdu, dając swobodę poruszania się, dla wielu osób jest jedyną możliwością na normalne, codzienne funkcjonowanie i udział w społecznych czynnościach, zapewniając dojazd do pracy, sklepu, znajomych czy na zabiegi lecznicze. Jednakże, pamiętać należy, iż z racji problemów zdrowotnych (posiadaniu określonych chorób) nie każdy niepełnosprawny może być kierującym. O tym każdorazowo decyduje lekarz.

W 2015 roku w Instytucie Transportu Samochodowego w Warszawie, w trosce o kierowców i kandydatów na kierowców z niepełnosprawnościami powstało Centrum Usług Motoryzacyjnych dla Osób Niepełnosprawnych (CUM). Jest to jedyny w Polsce ośrodek informacyjno-szkoleniowo-badawczy, którego celem jest kompleksowa realizacja potrzeb środowiska osób z dysfunkcjami ruchu w zakresie ich mobilności [16]. W ramach działań prowadzonych w CUM, przeprowadzono wstępne badania ankietowe dotyczące realizacji potrzeb związanych z mobilnością, ograniczając się jedynie do kierowców i pasażerów niepełnosprawnych. W ankiecie nie uwzględniano potrzeb mobilności w komunikacji.

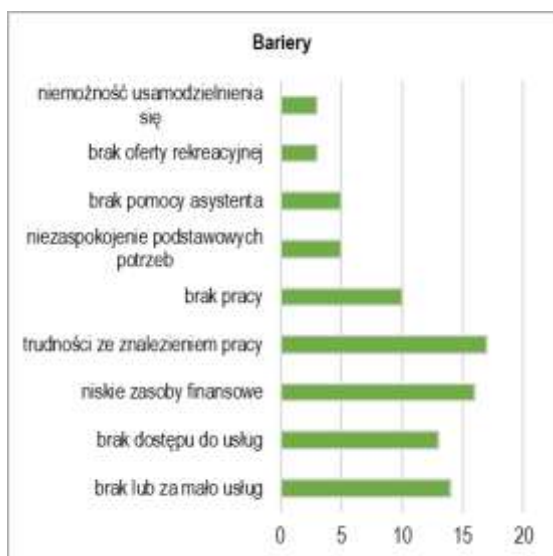
„Ankieta dotycząca środowiska kierowców i pasażerów korzystających z usług motoryzacyjnych z uwzględnieniem ich potrzeb w zakresie mobilności”, zawiera wiele danych, które przy wstępnej analizie okazały się istotne i z pewnością będą wymagały dalszych eksploracji. Analizie poddano: przyczynę powstałej niepełnosprawności, zabezpieczenie socjalne, dostępność usług i produktów,

preferencje w zakresie wyboru pojazdu i adaptacji, pozyskiwanie dofinansowań, pozyskiwanie informacji, bariery w realizacji potrzeb.

W pilotażowym badaniu ankietowym (zakończenie badań planowane jest na grudzień 2016) wzięło udział 28 osób (mężczyźni - 64%, kobiety 36%), w następujących przedziałach wiekowych: 18-24 lat – 26%, 25-39 lat – 48%, 40-59 lat – 26%. Celem ankiety jest określenie potrzeb motoryzacyjnych osób z niepełnosprawnościami ruchowymi – kierowców, pasażerów lub ich opiekunów. Wnioski uzyskane z ankiety pozwolą podejmować działania i zgłaszać postulaty, aby spełniać oczekiwania środowiska.

Większość ankietowanych wskazuje na pierwotną (wrodzoną) przyczynę niepełnosprawności (57%). Są to osoby głównie poruszające się na wózkach (50%), część porusza się przy pomocy kul łokciowych (21%), 16% badanych porusza się bez pomocy innych urządzeń wspomagających przemieszczanie się. W badanej grupie 36% osób prawo uzyskało będąc już osobą niepełnosprawną.

Zgodnie z orzecznictwem zespołów ds. orzekania o stopniu niepełnosprawności - 91% to osoby deklarujące znaczny stopień niepełnosprawności, 9% to osoby z umiarkowanym stopniem niepełnosprawności, wśród badanych nie było osoby z lekkim stopniem niepełnosprawności. Według orzecznictwa Zakładu Ubezpieczeń Społecznych mówiącego o możliwościach wykonywania pracy, orzeczeniem o całkowitej niezdolności do pracy oraz samodzielnej egzystencji legitymowało się 13 osób spośród wszystkich badanych. Należy zwrócić uwagę, że nomenklatura obu orzekających instytucji budzi od wielu lat wiele kontrowersji zwłaszcza, że urzędy te nie współpracują ze sobą i nie posiadają wspólnego systemu informacyjnego. Jest to istotny element, wymagający zmian systemowych. Jedno z kluczowych pytań w ankiecie dotyczyło napotykanym w życiu barier przy realizacji swobody przemieszczania się. Badani za główne przeszkody uznali: trudności ze znalezieniem pracy, niskie zasoby finansowe, brak lub za mało usług oraz brak dostępu do usług. Szczegółowe dane przedstawia wykres poniżej.



Wyk.1. Bariery w codziennym funkcjonowaniu (badania własne)

15 osób pytanych zadeklarowało posiadanie samochodu – głównie o nadwoziu typu hatchback (9 osób) i kombi (8 osób). Podstawową motywacją przy wyborze danego typu pojazdu było: komfort (18 osób), posiadanie bagażnika (14 osób) oraz przestronność wnętrza samochodu (15 osób). Te elementy pojazdu wydają się niezbędne dla osób o różnych problemach zdrowotnych. Szczególnie odpowiedni bagażnik (wielkość) jest ważną potrzebą osób poruszających się na wózkach. W zakresie urządzeń adaptacyjnych, większość wskazuje na użytkowanie pojazdu przy pomocy urządze-

nia do ręcznej obsługi gazu/hamulca/sprzęgła (11 osób) oraz gałki na kierownicy (7 osób). Tego typu potrzeba dotyczy osób głównie z dysfunkcjami kończyn dolnych, oraz mniejszej grupy osób z tetraplegią.

Na pytanie odnośnie znajomości źródeł finansowania zdecydowana większość wskazywała Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych, Organizacje Pożytku Publicznego (1% podatku - beneficjenci Organizacji Pożytku Publicznego, oraz pożyczkę od rodziny, co prezentuje następujący wykres.



Wyk.2. Źródła finansowania (badania własne)

Dla zdecydowanej większości osób biorących udział w ankiecie to właśnie nowe technologie typu Internet są podstawowym źródłem informacji o produktach i usługach z branży motoryzacyjnej. Jest to uzasadnione trudnościami w przemieszczaniu się i zdobywaniu informacji w innych sposób.

Przy wyborze usług ubezpieczeniowych związanych z ubezpieczeniem komunikacyjnym pojazdu, osoby badane, głównie biorą pod uwagę cenę, jako najważniejsze kryterium doboru polisy ubezpieczeniowej, a dopiero w dalszej kolejności rzetelność usług towarzystwa i przysługujące zniżki.



Wyk.3. Kryteria doboru towarzystwa ubezpieczeniowego (badania własne)

W Ankiecie wiele pytań dotyczyło sektora usług i oczekiwań osób niepełnosprawnych w zakresie obsługi.

Jedną z takich usług jest szkolenie na prawo jazdy. Z wcześniejszych badań prowadzonych przez ITS w 2015 roku [10] wynika, że w obszarze tym napotyka się wiele trudności.

W przedmiotowym badaniu, respondenci zapytani o spełnienie oczekiwań w stosunku do szkolenia na prawo jazdy prowadzonego przez Ośrodek Szkolenia Kierowców, w większości (48%) wyrazili swoje zadowolenie. Niezadowolonych z procesu szkolenia było 15% osób. 41% zadeklarowało również poczucie komfortu w trakcie zdawania egzaminu na prawo jazdy.

Kolejną ważną usługą dla osób posiadających samochód jest jego diagnostyka. Stacje Kontroli Pojazdów zarówno pozytywnie, jak i negatywnie ocenia po 41% badanych. A stacje benzynowe spełniają oczekiwania w zakresie obsługi klienta w przypadku 44% badanych, 24% wyraziło opinię negatywną.

Respondenci wyraziły również zainteresowanie analizą dostępności kart parkingowych, stanowisk postojowych oraz zagadnieniami dotyczącymi komunikacji miejskiej.

Zdecydowana większość badanych widzi konieczność pomocy państwa w zakresie realizacji potrzeb (również tych motoryzacyjnych), co niewątpliwie wiąże się z trudnościami natury finansowej, a często brakiem pracy. Przekłada się to chociażby na posiadanie pojazdu, który wciąż uznawany jest za towar wyjątkowy, będący w zasięgu osób o wyższym statusie materialnym (tylko połowa z badanych wskazała na posiadanie samochodu). Ocena firm usługowych plasuje się na średnim poziomie, co wskazuje nadal na niewielkie zainteresowanie tą grupą użytkowników.

Pomimo, że Konwencja o Prawach Osób Niepełnosprawnych obliguje do ułatwiania mobilności osób niepełnosprawnych w sposób i w czasie przez niewybrany i po przystępnej cenie, to szczególnie ta „przystępna cena”, niezależnie od rodzaju usług, dla wielu nadal pozostaje w zasięgu jedynie marzeń.

3. REKOMENDACJE ZMIAN

W Polsce, pomimo wielu istotnych zmian, jakie dokonują się na przestrzeni ostatnich lat, wciąż brak systemu wsparcia w zakresie nie tylko mobilności, ale ogólnie szeroko rozumianej aktywizacji osób z dysfunkcjami. Funkcjonująca polityka społeczna utożsamiana jest jedynie z pomocą społeczną (głównie finansową) udzielaną w gminnych ośrodkach pomocy społecznej czy powiatowych centrach pomocy rodzinie [1] i skupia się na postrzeganiu osób niepełnosprawnych, jako wymagających opieki, zamiast tworzyć programy interwencji społecznych wpływających na działanie rynku pracy, rynku usług, instytucji kultury, itp. Odpowiedzialność przerzucono na sektor organizacji pozarządowych, które otworzyły nowy rynek pracy, ale jedynie w zakresie tymczasowym np. staże 3 miesięczne. Trudności w orzecznictwie (brak jednolitego systemu orzecznictwa), brak miarodajnych statystyk dotyczących osób niepełnosprawnych utrudnia monitorowanie sytuacji tych osób. Podejmowane przez Państwo działania są ograniczone do wypełniania minimalnego zakresu zobowiązań, przy dodatkowo obecnej na każdym kroku biurokracji i skomplikowanych procedurach, co nie ułatwia integracji osób niepełnosprawnych ze społeczeństwem.

Debaty przeprowadzane w ramach projektów realizowanych przez organizacje pozarządowe to jedne z niewielu prób sprawdzenia poziomu wdrożeń dotyczących np. KPON [11]. Poza obecnymi działaniami Polskiego Forum Osób Niepełnosprawnych, Instytutu Fundacji Rozwoju Regionalnego i Rzecznika Praw Obywatelskich do chwili obecnej nie zajmowano się diagnozowaniem potrzeb osób niepełnosprawnych w zakresie mobilności. Doraźne działania nie wspierały środowiska osób niepełnosprawnych, a jedynym działa-

niem Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych był program „Aktywny Samorząd” w zakresie finansowego wspierania w zdobyciu prawa jazdy i adaptacji. Realizacja tego pilotażowego programu w 2014 roku objęła 184 osoby i wsparła kwotą 988 262,86 zł na zakup i montaż oprzyrządowania do posiadanego samochodu i 243 osoby uzyskały pomoc na łączną kwotę 419 011,82 zł w uzyskaniu prawa jazdy kategorii B. [15]. Przeznaczone tak duże środki wydają się jednak niewystarczające.

Z aktualnych informacji wynika, że dnia 29 sierpnia 2016 r. został powołany międzyresortowy zespół ds. opracowania rozwiązań w zakresie poprawy sytuacji osób niepełnosprawnych i członków ich rodzin, którego zadaniem jest przeprowadzenie analizy obecnej sytuacji osób z niepełnosprawnością oraz przygotowanie systemowych zmian w zakresie poprawy ich sytuacji. Kompleksowe wspieranie mobilności powinno być realizowane w całej Polsce (nie tylko w dużych miastach). Mogłoby odbywać się poprzez wyspecjalizowane ogólnopolskie punkty konsultacyjne, posiadające wiedzę o produktach i usługach w rejonie zamieszkania. Aby zwiększyć zatrudnienie punkty te mogły być prowadzone przez osoby niepełnosprawne, ze względu na znajomość potrzeb swoich i środowiska oraz rozumienie realizacji tego typu usług. Systemowe wsparcie przede wszystkim powinno się zacząć od zmian w systemie prawnym, bowiem bez całościowej diagnozy, nie da się określić realizacji potrzeb danej osoby. W obecnym stanie nie jest to możliwe ze względu na rozproszenie informacji o potrzebach i możliwościach osób niepełnosprawnych. Kryteria diagnostyczne powinny być kluczowym elementem diagnozy przy współpracy specjalistów z wielu dziedzin.

PODSUMOWANIE

Dla osób dysfunkcyjnych istotne jest, by ich potrzeby realizowane były w sposób kompetentny i profesjonalny. Braki związane z systemową, dobrze zdiagnozowaną pomocą w oparciu o rzetelne dane jest niezwykle istotne dla polepszenia ich funkcjonowania. Szersze, uniwersalne spojrzenie na problematykę mobilności powinno być początkiem debaty i zmian właśnie systemowych. Wobec tego, kluczowym staje się współdziałanie instytucji publicznych i organizacji pozarządowych. Przede wszystkim jednak potrzebna jest analiza i ocena kryteriów, które będą podstawą do uwzględniania potrzeb i przeciwdziałania marginalizacji tej grupy osób.

W wielu obszarach działania dostrzega się duży postęp. Na przykład w sposób dynamiczny przebiega rozwój technologii motoryzacyjnych, pozwalający, na co raz większe możliwości dostosowawcze. Testy funkcjonalne powinny rozpoczynać proces doboru właściwych, certyfikowanych urządzeń. Współpraca lekarza orzecznika z uprawnieniami do badania kierowców, który w sposób kompetentny przeprowadzi badanie lekarskie, psychologa transportu, będącego konsultantem dla lekarza w zakresie psychofizycznych możliwości kierowcy do prowadzenia pojazdu i instruktora nauki jazdy oraz adaptatora, powinna ten proces rozpoczynać. Kompleksowość usług motoryzacyjnych w pełni określi potrzeby i możliwości.

Wiele dokonuje się w zakresie mobilności osób niepełnosprawnych, ale nadal istnieje potrzeba dokonania przeobrażeń zgodnych z oczekiwaniami tego środowiska, a nie wyobrażeniami osób sprawnych.

BIBLIOGRAFIA

1. Gąciarz B., *Model społeczny niepełnosprawności jako podstawa zmian w polityce społecznej* [w:] Gąciarz B., Rudnicki S., Polscy niepełnosprawni. Od kompleksowej diagnozy do nowe-

- go modelu polityki społecznej, Wydawnictwa AGH, Kraków 2014..
2. *Europa bez barier*, Biuro Pełnomocnika Rządu d.s. Osób Niepełnosprawnych, Warszawa 2012.
 3. *Europejska strategia w sprawie niepełnosprawności 2010-2020*, Bruksela 2010.
wson.wroc.pl/pliki/pogranicze_strategia.pdf
 4. Kołaczek B., *Polityka społeczna wobec osób niepełnosprawnych*, Instytut Pracy i Spraw Socjalnych, Warszawa 2010.
 5. Kowalik S., *Psychologia rehabilitacji*, Wydawnictwa Profesjonalne i Akademickie, Warszawa 2007.
 6. Kubicki P., *Polityka społeczna w działaniu. Instytucjonalne uwarunkowania sytuacji osób niepełnosprawnych w Polsce*, polscyniepełnosprawni.agh.edu.pl.
 7. Kurowski K., *Niepełnosprawność i osoba niepełnosprawna – od medycznego do społecznego modelu niepełnosprawności*, „Biuletyn RPO. Źródła” 2012, nr 10.
 8. *Odnowione zobowiązanie do budowania Europy bez barier - Konwencja ONZ o prawach osób niepełnosprawnych*, rpo.gov.pl/pl/konwencja-o-prawach-osob-niepelnosprawnych.
 9. Szulz B., *Osoby niepełnosprawne w Unii Europejskiej – sytuacja i perspektywy*, Seminare 24, 2007.
 10. Ucińska M., Zysińska M., *Niepełnosprawny kandydat na kierowcę kat. B – analiza systemu szkolenia w świetle uwarunkowań prawnych oraz doświadczeń ośrodków szkolenia kierowców w Polsce*, „Logistyka” 2015, nr 3.
 11. *Wdrażanie Konwencji o Prawach Osób Niepełnosprawnych – Wspólna Sprawa*, debata PFON, Warszawa 2016.
 12. Woźniak Z., *Niepełnosprawność i niepełnosprawni w polityce społecznej. Społeczny kontekst medycznego problemu*, Academica Wydawnictwo SWPS, Warszawa 2008.
 13. <http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WMP19970500475> - Karta Praw Osób Niepełnosprawnych.
 14. <http://www.niepelnosprawni.pl/ledge/x/8298> - "Ku Europie bez barier dla osób z niepełnosprawnością".
 15. <http://www.pfron.org.pl/pl/programy-i-zadania-pfr/aktywny-samorzad/1644,dok.html> – Ramowe wytyczne programu PFRON „Aktywny Samorząd”.
 16. <http://cum.its.waw.pl/> - Centrum Usług Motoryzacyjnych dla Osób Niepełnosprawnych przy Instytucie Transportu Samochodowego w Warszawie

A disabled driver in road traffic – complex support of mobility

A discussion on everyday living problems has been carried out both in Poland and internationally for many years. More and more attention is brought to the aspect of possible loss of mobility, both from natural reasons such as illnesses or aging processes and the accidents. Mobility of disabled individuals aspiring to drive vehicles is getting more and more interest among different groups – politicians (in scope of adapting the regulations), researchers (research made on that group) and practitioners. This happens not only due to the necessity of implementing the UN Convention on the Rights of Persons with Disabilities, but also due to social reasons. Widening their self-reliance in everyday life is very important and being mobile is a crucial aspect of one's self-autonomy.

The following article presents a wide and complex topic of support in raising the mobility for disabled people, based on Polish and international law regulations. It focuses on their needs as well as the availability of automotive-related services and products meeting basic mobility functions for the individuals with congenital or acquired disability. A pilot questionnaire survey that was carried out in ITS and targeted at drivers and passengers using automotive services showed the needs in the examined area. It was also noted that the global actions, with a financial and judicial support, should be revised and detailed with regard to the technological development in the automotive industry.

Autorzy:

mgr **Monika Ucińska** –Instytut Transportu Samochodowego, Pracownia Psychologii Transportu i Symulatorów Jazdy CTT, Centrum Usług Motoryzacyjnych dla Osób Niepełnosprawnych – ul. Jagiellońska 80, 03-301 Warszawa, monika.ucinska@its.waw.pl, 22 43 85 543

mgr **Beata Stasiak-Cieślak** – Instytut Transportu Samochodowego, Centrum Usług Motoryzacyjnych dla Osób Niepełnosprawnych – ul. Jagiellońska 80, 03-301 Warszawa, beata.stasiak@its.waw.pl, 22 43 85 335