

MONIKA UCIŃSKA, ANETA WNUK\*

## **KIEROWCA Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIĄ – AKTUALNY STAN WSPARCIA W OBSZARZE MOBILNOŚCI NA ŚWIECIE I W POLSCE**

### **Wprowadzenie**

Problematyka mobilności osób z niepełnosprawnościami, w kontekście kierujących pojazdami, jest ważnym zagadnieniem w polityce państwa ze względu na konieczność wdrażania Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych Organizacji Narodów Zjednoczonych, z powodów społecznych, a przede wszystkim z potrzeby aktywizacji tego środowiska i poszerzenia zakresu samowystarczalności osób z niepełnosprawnościami. Możliwość samodzielnego przemieszczania się wiąże się nie tylko z niezależnością, lecz przede wszystkim z uczestnictwem w życiu społecznym i zawodowym. Prawo do realizacji potrzeby mobilności, a tym samym ograniczenie dyskryminacji w tym obszarze, zostało usankcjonowane przez wiele aktów prawnych, dokumentów krajowych i międzynarodowych, m.in. Konstytucję Rzeczypospolitej Polskiej (Dz.U. 1997 nr 78, poz. 483), Konwencję o prawach osób niepełnosprawnych ONZ (Dz.U. z 2012 r., poz. 1169), Kartę Praw Osób Niepełnosprawnych (M.P. 1997 nr 50, poz. 475), Europejską strategię w sprawie niepełnosprawności 2010–2020 ([https://www.rpo.gov.pl/sites/default/files/europejska\\_strategia\\_w\\_sprawie\\_niepelnosprawnosci\\_0.pdf](https://www.rpo.gov.pl/sites/default/files/europejska_strategia_w_sprawie_niepelnosprawnosci_0.pdf)).

---

\* Monika Ucińska (<https://orcid.org/0000-0002-0302-0889>); Pracownia Psychologii Transportu i Symulatorów Jazdy, Centrum Telematyki Transportu, Instytut Transportu Samochodowego, ul. Jagiellońska 80, 03-301 Warszawa; tel. +48 22 4385385; e-mail: [monika.ucinska@its.waw.pl](mailto:monika.ucinska@its.waw.pl)

Aneta Wnuk (<https://orcid.org/0000-0002-5971-1857>); Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Instytut Transportu Samochodowego, ul. Jagiellońska 80, 03-301 Warszawa; tel. +48 22 4385246; e-mail: [aneta.wnuk@its.waw.pl](mailto:aneta.wnuk@its.waw.pl)

O prawach osób z niepełnosprawnościami w aspekcie przemieszczania się mówi Artykuł 20 Konwencji ONZ pt. Mobilność. Dokument został przyjęty przez Zgromadzenie Ogólne Narodów Zjednoczonych 13 grudnia 2006 r., przez Polskę podpisany 20 marca 2007 r. i ratyfikowany 6 września 2012 roku. Nakłada on na państwa obowiązek zapewnienia osobom z niepełnosprawnościami możliwie największej samodzielności w tym zakresie, m.in. poprzez:

- a) ułatwianie mobilności osób niepełnosprawnych, w sposób i w czasie przez nie wybranym i po przystępnej cenie,
- b) ułatwianie osobom niepełnosprawnym dostępu do wysokiej jakości przedmiotów wspierających poruszanie się, urządzeń i technologii wspomagających oraz do pomocy i pośrednictwa ze strony innych osób lub zwierząt, w tym poprzez ich udostępnianie po przystępnej cenie,
- c) zapewnianie osobom niepełnosprawnym i wyspecjalizowanemu personelowi pracującemu z osobami niepełnosprawnymi szkolenia w zakresie umiejętności poruszania się,
- d) zachęcanie jednostek wytwarzających przedmioty wspierające poruszanie się, urządzenia i technologie wspomagające, do uwzględniania wszystkich aspektów mobilności osób niepełnosprawnych (Dz.U. z 2012 r., poz. 1169).

Mając to na uwadze, a jednocześnie korzystając z doświadczeń innych krajów w zakresie wspierania mobilności osób z niepełnosprawnościami, w Instytucie Transportu Samochodowego w Warszawie utworzono Centrum Usług Motoryzacyjnych dla Osób Niepełnosprawnych, gdzie osoby z niepełnosprawnościami, ich rodziny, instruktorzy nauki jazdy, egzaminatorzy, lekarze orzecznicy, dealery samochodów, firmy zajmujące się adaptowaniem pojazdów do potrzeb osób z niepełnosprawnościami (adaptatorzy) oraz inne zainteresowane osoby mogą uzyskać profesjonalną informację dotyczącą zagadnień związanych z mobilnością osób z niepełnosprawnościami.

## Skala problemu

Wyniki badań zrealizowanych z inicjatywy Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych (*Badania potrzeb osób niepełnosprawnych. Raport końcowy*, 2017), jak i badania prowadzone w Instytucie Transportu Samochodowego (Ucińska i in., 2015a, 2015b, 2015c), pokazują, że populacja osób z niepełnosprawnościami jest niejednorodna. Pomimo zaspokajania licznych potrzeb, dla wielu z nich samodzielność i niezależność od innych jest niezwykle istotnym elementem autonomii.

Raport Światowej Organizacji Zdrowia (*World report on disability*, 2011) wskazuje, że ponad miliard osób na świecie dotkniętych jest jakąś formą niepełnosprawności bądź ma ograniczoną sprawność, a 200 mln ma trudności w codziennym funkcjonowaniu. W Polsce, zgodnie ze statystykami, jest 7,5 mln

osób z ograniczeniami sprawności, w tym prawie 2,5 mln w stopniu znacznym (*Stan zdrowia ludności Polski w 2014 r.*, 2016). Ze względu na funkcjonujące różne definicje niepełnosprawności oraz klasyfikowanie osób dotkniętych ograniczeniami trudno jest wskazać konkretną liczbę osób z niepełnosprawnościami w Polsce. Dostępne statystyki pochodzą z badań Głównego Urzędu Statystycznego (GUS) prowadzonych w ramach spisu powszechnego w 2011 r., w których pod uwagę brano kryterium biologiczne (deklarowane ograniczenia w wykonywaniu czynności) i prawne (dotyczące prawnej kwalifikacji do grupy osób niepełnosprawnych – posiadanie orzeczenia o niepełnosprawności). Według tych danych, w omawianym okresie liczba osób niepełnosprawnych wynosiła 4,7 mln (według kryterium biologicznego), co stanowiło 12,2% ludności Polski. W tym 3,1 mln osób posiadało orzeczenie o niepełnosprawności – czyli według kryterium prawnego 8% ludności Polski to osoby z niepełnosprawnościami.

Wciąż brak jest danych dotyczących mobilności osób z niepełnosprawnościami. Nie ma również oszacowanej populacji osób, które w sposób aktywny korzystają z motoryzacji jako kierowcy. Szacuje się, że jest to liczba ok. 200 tys. osób, jednakże dane te nie są potwierdzone badaniami.

Problem niepełnosprawności, a co za tym idzie mobilności dotyczy w dużej mierze również osób starszych, u których wraz z wiekiem dochodzi do obniżenia wielu funkcji w tym m.in. poznawczych i motorycznych, mających wpływ na bezpieczne prowadzenie pojazdu. Problem starzejącego się społeczeństwa w różnych krajach jest przedmiotem dyskusji i działań ukierunkowanych na zaspokajanie potrzeb tej grupy wiekowej. W Polsce prognozy GUS pokazują, że odsetek ludności w wieku 65+ będzie wzrastał. W 2035 r. może wynieść 23,2% (większy będzie w miastach niż na wsi). Największy wzrost przewiduje się wśród osób w wieku 80+; szacowany jest nawet na 7,2% (Błędowski, Czapiński, 2014). Oznacza to, że w najbliższych latach znacznie zwiększy się liczba posiadaczy prawa jazdy w starszym wieku, wśród których wielu dotkniętych jest niepełnosprawnością lub obniżoną sprawnością. Szczególnie dla nich pojazd jest ważnym, a czasem wręcz niezbędnym elementem ułatwiającym egzystowanie. Dlatego też w polityce państwa, powinno się kłaść nacisk na dążenie do zapewnienia realizacji potrzeb dotyczących mobilności osób z niepełnosprawnością, mając na uwadze usprawnienia infrastruktury i samych pojazdów (Ucińska, Dobrzyńska, Odachowska, 2013).

### **Kierowca z niepełnosprawnością**

Prowadzenie pojazdu jest czynnością złożoną, która wymaga znacznej sprawności motorycznej, percepcyjnej i poznawczej. Ta ostatnia ma szczególne znaczenie, bowiem w wielu chorobach jej sprawność ulega znacznemu obniżeniu, co może zagrażać bezpieczeństwu i być przyczyną zdarzenia drogowego. Najczęściej występującym rodzajem niepełnosprawności, według danych Głównego

nego Urzędu Statystycznego, są uszkodzenia i choroby narządu ruchu (59% osób niepełnosprawnych prawnie lub biologicznie), dalej choroby krążenia (47%), choroby neurologiczne (38%), choroby narządu wzroku (35%), choroby narządu słuchu (19%), schorzenia psychiczne (11%). W kontekście kierowania pojazdem każda z tych grup (w zależności od rodzaju schorzenia i stopnia zaawansowania choroby) może prowadzić pojazd, o ile spełni warunki niezbędne do kierowania pojazdem zawarte w Ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz.U. z 2011 r. nr 30, poz. 151 z późn. zm.). Ustawa ta wskazuje bowiem, że 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), a sam dokument (prawo jazdy) może zawierać ograniczenia (art. 13 ust. 4 i 5).

Lekarz na podstawie kryteriów zdrowotnych, określonych w Rozporządzeniu Ministra Zdrowia z dnia 17 lipca 2014 r. w sprawie badań lekarskich osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami i kierowców (Obwieszczenie Ministra Zdrowia z dnia 16 stycznia 2017 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego aktu rozporządzenia Ministra Zdrowia w sprawie badań lekarskich osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami i kierowców, Dz.U. z 2017 r., poz. 250), dokonuje oceny stanu zdrowia, wskazując na ograniczenia wynikające ze stanu zdrowia kierowcy, które mogą dotyczyć: korekty lub ochrony wzroku, korekty słuchu, protezy lub szyny ortopedycznej, możliwości ograniczonego korzystania z pojazdu, konieczności modyfikacji lub dostosowania pojazdu, dodatkowego oznakowania pojazdu. Ograniczenia w korzystaniu z uprawnień do kierowania pojazdami, lekarz określa poprzez wpisanie kodów i subkodów zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 24 maja 2016 r. w sprawie wzorów dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami (Dz.U. z 2016 r., poz. 702). Osoba, która ma wpisane stosowne ograniczenia podlega okresowej weryfikacji pod kątem stanu zdrowia. Problem pojawia się w sytuacji kierowców posiadających uprawnienia nadane bez określenia terminu ważności, a którzy, na skutek jakiegoś wydarzenia (np. epizodu chorobowego, wypadku, działań wojennych) nabyli niepełnosprawności. Osoby takie, chcąc zachować dotychczasową samodzielność, często uczestniczą w ruchu drogowym bez żadnej kontroli i sprawdzenia swoich możliwości. Postępowanie takie, szczególnie w przypadku osób z dysfunkcjami układu nerwowego (np. udar, stwardnienie rozsiane), może przynieść niebezpieczne skutki, z których kierujący podejmujący takie działanie albo nie zdaje sobie sprawy, albo wydaje mu się, że poprzednie doświadczenia w ruchu drogowym są wystarczające do poradzenia sobie z ewentualną sytuacją trudną na drodze. Zgodnie z analizą potrzeb osób niepełnosprawnych, przeprowadzoną w 2017 r. na zlecenie Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych, potrzeby związane z transportem i przemieszczaniem się, np. likwidacja barier architektonicznych w przestrzeni publicznej, przystosowanie środków transportu, są szczególnie ważne dla osób z niepełnosprawnością

ruchową (*Badania potrzeb osób niepełnosprawnych. Raport końcowy*, 2017). Wyniki tych badań wskazują na duże zapotrzebowanie na transport/przemieszczanie się, i małe zaspokojenie tej potrzeby.

Trudności w obszarze mobilności, jakich doświadczają osoby z niepełnosprawnością w zależności od etapu życia, są bardzo różne. Już na etapie ubiegania się o prawo jazdy jest ich wiele, czego potwierdzeniem są badania ilościowe (Ucińska, Zysińska, 2015) przeprowadzone w 2014 r. przez Instytut Transportu Samochodowego w ośrodkach szkolenia kierowców z całej Polski, w ramach projektu AMC-2 (Kompleksowy system wsparcia mobilności osób niepełnosprawnych ruchowo). W badaniach tych zwrócono uwagę na trzy główne obszary trudności:

- 1) związane z samym procesem szkolenia (mała skuteczność szkolenia teoretycznego osób niesłyszących, trudności w szkoleniu osób po mózgowym porażeniu dziecięcym – np. trudność z opanowaniem jazdy w pasie ruchu w związku z występującym zezem, przewlekłość szkolenia z uwagi na zły stan zdrowia);
- 2) aspekty natury społecznej (doświadczenie dyskryminacji, brak zrozumienia wśród innych uczestników ruchu, stres towarzyszący w trakcie szkolenia i podczas egzaminu na prawo jazdy, lęk lekarzy, wynikający często z niedoświadczenia i braku wiedzy, przed wydawaniem orzeczeń o braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdem, trudności interpersonalne i komunikacyjne w relacji kursant–instruktor świadczące o braku przygotowania instruktorów nauki jazdy do prowadzenia szkoleń osób ze szczególnie złożonymi niepełnosprawnościami, przekonanie osób niepełnosprawnych o trudności w uzyskaniu uprawnień do kierowania pojazdem);
- 3) aspekty organizacyjne (brak jednolitego systemu informacyjnego o kursach dla osób z niepełnosprawnościami oraz miejscach, gdzie można zaadaptować pojazd do własnej niepełnosprawności, trudności z finansowaniem szkoleń na prawo jazdy – brak informacji, gdzie i jak uzyskać dofinansowanie, długotrwałość procedur w tym zakresie, konieczność utrzymywania przez ośrodki infrastruktury, sprzętu do szkolenia (w tym pojazdów), pomimo niewielkiego zainteresowania takimi kursami, niemożność szkolenia wszystkich rodzajów niepełnosprawności ze względu np. na brak pojazdów specjalistycznie przystosowanych do różnego typu niepełnosprawności czy brak stosownego wyposażenia dopasowanego do określonej niepełnosprawności).

Trudności można napotkać również w Wojewódzkich Ośrodkach Ruchu Drogowego, weryfikujących wiedzę i umiejętności niezbędne do bezpiecznego poruszania się w ruchu drogowym, gdzie brak jest odpowiedniej infrastruktury. Ponadto występują problemy w załatwianiu formalności, w tym dostosowaniu czasu i miejsca podstawienia przystosowanego pojazdu na miejsce egzaminu.

Po uzyskaniu stosownych uprawnień kolejnym problemem jest indywidualne dostosowanie pojazdu do możliwości osoby z niepełnosprawnością. Na rynku

Europejskim i krajowym istnieje wiele rozwiązań technicznych pozwalających kierować pojazdem w sposób komfortowy i bezpieczny. Brakuje jedynie miejsc, gdzie osoba po uzyskaniu prawa jazdy mogłaby zapoznać się osobiście, a nie tylko wirtualnie, z ofertą możliwości adaptacji pojazdu oraz uzyskać fachową pomoc specjalistów w zakresie indywidualnego dopasowania tych urządzeń do potrzeb użytkowników.

Barierą są również aspekty finansowe. Możliwości uczestnika ruchu z niepełnosprawnością niejednokrotnie są niewystarczające i nieproporcjonalnie niższe niż oferta, jaką oferuje współczesny rynek motoryzacyjny. W kontekście tego, dużego znaczenia nabierają, wspomniane wcześniej zapisy. Art. 20 Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych wskazujące na „ułatwianie mobilności osób niepełnosprawnych, w sposób i w czasie przez nie wybranym i po przystępnej cenie oraz ułatwianie osobom niepełnosprawnym dostępu do wysokiej jakości przedmiotów wspierających poruszanie się, urządzeń i technologii wspomagających oraz do pomocy i pośrednictwa ze strony innych osób lub zwierząt, w tym poprzez ich udostępnianie po przystępnej cenie” (Dz.U. z 2012 r., poz. 1169).

### **Wsparcie kierowcy z niepełnosprawnością – doświadczenia światowe**

Od ponad 25 lat **American Driving School** (Amerykańska Szkoła Nauki Jazdy; [www.americandrivingschool.com](http://www.americandrivingschool.com)) w Kalifornii zajmuje się doskonaleniem jazdy kierowców z niepełnosprawnościami i ich rehabilitacją. Firma współpracuje z kierowcami, którzy utracili swoje prawo jazdy na skutek problemów zdrowotnych. Niektórzy z nich mieli udar lub atak serca, inni uczestniczyli w wypadkach przemysłowych, samochodowych lub zostali niepełnosprawni na skutek działań wojennych. Dzięki specjalnym kursom mają szansę odzyskać dawną sprawność, udowodnić, że nauczyli się rekompensować swoje braki i prowadzić samochód pomimo niepełnosprawności. Oznacza to również naukę korzystania z urządzeń wspomagających i wyćwiczenia nowych czynności i umiejętności. W wielu sytuacjach w samochodach konieczny jest montaż specjalnych urządzeń, takich jak pedał gazu z lewej strony czy dodatkowe pokrętła przy kierownicy. Szkoła promuje podejście, że z odpowiednim treningiem i nowoczesnym wyposażeniem istnieje możliwość przywrócenia mobilności. Program rehabilitacji jest prowadzony przez specjalnie wyszkolonych instruktorów i terapeutów. Dzięki wieloletnim doświadczeniom szkoła opracowała techniki, które ułatwiają naukę nowego stylu jazdy. Lekcje są przeznaczone dla kierowców, którzy zostali dopuszczeni do kierowania samochodem po ocenie lekarskiej i mają tymczasowe lub bezterminowe prawo jazdy.

Kierowcy mogą ćwiczyć na własnych pojazdach lub skorzystać z samochodów szkoleniowych. Lekcje trwają 1,5 godziny. Ich celem jest wyćwiczenie nowych nawyków podczas prowadzenia samochodu i dostosowanie własnych



umiejętności do nowej sytuacji. American Driving School prowadzi również szkolenia dla seniorów w wieku 70+, którzy powinni odnowić prawo jazdy ze względu na wiek, zaktualizować swoją wiedzę o przepisach ruchu drogowego i poprawić niektóre umiejętności. Każda taka procedura traktowana jest indywidualnie. Kierowca musi zdać test pisemny i test wzroku. Jeśli kierowca ma trudności z przejściem testów DMV (departament ds. pojazdów mechanicznych) może wymagać dodatkowego sprawdzianu.

**The Association for Driver Rehabilitation Specialists: ADED** (Stowarzyszenie Specjalistów ds. Rehabilitacji Kierowców; [www.aded.net](http://www.aded.net)) powstało w 1977 r. w USA i od tego czasu wspiera profesjonalistów zajmujących się szkoleniami kierowców oraz pomaga przy dostosowaniu sprzętu transportowego do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Ponadto cyklicznie organizuje konferencje, które są źródłem informacji nt. transportu osób z niepełnosprawnościami.

Firma **First Bus** ([www.firstgroup.com](http://www.firstgroup.com)) obsługuje ok. 900 autobusów w Wielkiej Brytanii w okręgu Glasgow i Lanarkshire, a także w Parkhead, Dumbarton, Blantyre, Overtown, Scotstoun i Caledonia Depot. Od lat jest partnerem akcji **Catch Bus Week** ([www.catchthebusweek.co.uk](http://www.catchthebusweek.co.uk)) – ogólnokrajowej kampanii mającej na celu zwiększenie świadomości korzyści płynących z podróżowania autobusem. Dla wielu Brytyjczyków podróż autobusem jest niezbędnym i wygodnym środkiem codziennego transportu. Komunikacja ta jest tańsza i bardziej dostępna (np. autobus może wjechać do centrum miasta).

W akcję zaangażowani są operatorzy autobusów, władze lokalne i pasażerowie. Jedną z firm aktywnie wspierającą akcję jest właśnie First Bus. Od 2017 r. zatrudnieni w niej kierowcy uczą się języka migowego. W ten sposób chcą pomóc pasażerom z niepełnosprawnością słuchu, a jednocześnie zaznaczyć swój udział w kampanii. Według kierowców brak skutecznej komunikacji z osobami z niepełnosprawnością słuchu jest dla nich nie tylko problematyczny, lecz także krępujący. Z tego powodu firma zapewnia im naukę podstaw języka migowego, przydatnych zwrotów, dzięki którym mogą skuteczniej komunikować się z klientami. Taki podstawowy kurs sprawia, że kierowcy, poza większą pewnością siebie, potrafią lepiej obsłużyć pasażerów. Wpływa to również na opinię o firmie i promuje jej markę. Wszyscy kierowcy zatrudnieni w tej firmie uczestniczą w szkoleniu z zakresu obsługi klienta, w tym z niepełnosprawnością słuchu. Obejmuje ono rozwiązywanie problemów związanych z podróżowaniem z osobami niesłyszącymi i niedosłyszącymi. Ponadto firma opracowała dla klientów tzw. karty bezpiecznej podróży, które ułatwiają komunikację z kierowcą. Taka kartka pokazana kierowcy informuje go np., że pasażer prosi, aby kierowca mówił do niego głośniej, lub że potrzebuje więcej czasu na dojście do siedzenia. Akcji towarzyszą plakaty informujące o sposobach komunikacji z niesłyszącymi i niedosłyszącymi pasażerami.

## Wsparcie osób z niepełnosprawnościami – doświadczenia krajowe

Obecnie coraz więcej osób niesłyszących pragnie posiadać prawo jazdy. Po pozytywnym orzeczeniu lekarza, niesłyszący może ubiegać się o uprawnienia do kierowania samochodem. Szkolenia w tym zakresie są coraz bardziej powszechne i coraz więcej instruktorów nauki jazdy jest odpowiednio przygotowanych do prowadzenia takich zajęć.

Dyskusję wzbudza nie tyle samo uczestniczenie w kursie na prawo jazdy i udział w zajęciach teoretycznych, które można prowadzić w języku migowym, ile nauka praktycznego prowadzenia pojazdu. Instruktor porozumiewa się z niesłyszącym za pomocą gestów. Aby zobaczyć komunikat, kursant musi odwrócić uwagę od prowadzenia samochodu i spojrzeć na instruktora. To samo dotyczy wydającego komunikat instruktora. Umowne gesty rąk i symbole graficzne dotyczą głównie wydawania komunikatów związanych z wykonywaniem manewrów, np. skręć w prawo, zapnij pasy, jedź prosto, dodaj gaz. Tłumaczenie za ich pomocą zachowania kierującego czy prowadzenia z nim dyskusji jest jednak niemożliwe, dlatego instruktor osób niesłyszących ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdem mimo wszystko powinien znać język migowy.

Większa liczba osób z niepełnosprawnością słuchu uczestniczących jako kierowcy w ruchu drogowym może wpłynąć na zmianę ich postrzegania przez społeczeństwo oraz umożliwi lepsze w nim funkcjonowanie. Ułatwieniem mogą się okazać aplikacje na telefon lub tablet będące w stanie przekazać kilkadziesiąt wizualnych poleceń osobie niesłyszącej. Cechą tych obrazów jest jasność przekazu, niepozostawiająca wątpliwości, co w danym momencie instruktor chce zakomunikować kursantowi. Instruktor na specjalnej małej klawiaturze wywołuje obraz, który w danej chwili chce przekazać kierowcy. Na desce rozdzielczej umieszczony jest kolorowy monitor, na którym pojawia się wywołany przez instruktora obraz-polecenie. Dzięki temu kursant wie, jaką czynność ma w danej chwili wykonać. Nauka rozpoznawania i identyfikowania tych obrazów może odbywać się podczas teoretycznej części kursu, w której uczestniczy tłumacz języka migowego. Później, podczas samych jazd szkoleniowych, zagwarantowana jest kilkukrotna dostępność tłumacza języka migowego po to, aby w trakcie praktycznych zajęć, a w zasadzie podczas przerw w nich, można było wyjaśnić i wytłumaczyć kursantowi szerszy kontekst sytuacji w ruchu drogowym (Wnuk, 2011).

Miejszem, w którym osoby z niepełnosprawnością mogą uzyskać kompleksową pomoc dotyczącą mobilności, jest **Centrum Usług Motoryzacyjnych dla Osób Niepełnosprawnych** (CUM; cum.its.waw.pl) w Instytucie Transportu Samochodowego w Warszawie, uruchomione w 2015 roku. Przedsięwzięcie to jest wynikiem realizacji projektu pn. Kompleksowy system wsparcia mobilności osób niepełnosprawnych ruchowo (AMC-2). Projekt ten realizowany był przez konsorcjum (Instytut Transportu Samochodowego będący koordynatorem, Woj-



skowa Akademia Techniczna im. Jarosława Dąbrowskiego, Instytut Odlewnictwa oraz AMZ BIS Sp. z o.o.) w latach 2013–2015, a finansowało go Narodowe Centrum Badań i Rozwoju w ramach Programu INNOTECH. Celem projektu było opracowanie całościowego systemu wsparcia mobilności osób z niepełnosprawnością ruchową dzięki zaadaptowanej – na potrzeby dziewięciu rodzajów grup niepełnosprawności ruchowych (w tym narządów ruchu i kręgosłupa) – pilotażowej flocie samochodów. Adaptacje pojazdów wykonano pod kątem potrzeb osób z niepełnosprawnościami kończyn dolnych i górnych, tetraplegią, karłowatością oraz poruszających się na wózkach. Uruchomienie w ramach CUM Ogólnopolskiego Punktu Informacyjnego dla Osób z Niepełnosprawnościami oraz osób zainteresowanych ich mobilnością pozwoliło na rozpoczęcie prowadzenia badań i analiz w odniesieniu do kierowców z niepełnosprawnościami.

Centrum Usług Motoryzacyjnych dla Osób Niepełnosprawnych to ośrodek informacyjno-szkoleniowo-badawczy, który powstał w trosce o kierowców i kandydatów na kierowców z różnymi niepełnosprawnościami. Działając pod patronatem PFRON, z którym w 2017 r. podpisano porozumienie o współpracy, oraz dzięki współpracującym doświadczonym specjalistom i ekspertom, pomaga realizować motoryzacyjne marzenia osób z niepełnosprawnościami o samodzielnym podróżowaniu samochodem.

Dostrzegając kluczową rolę informacji, CUM prowadzi stronę internetową ([cum.its.waw.pl](http://cum.its.waw.pl)) i obecny jest w mediach społecznościowych. Ponadto prowadzone jest doradztwo w zakresie uzyskania prawa jazdy, ośrodków szkolenia kierowców prowadzących kursy dla osób z niepełnosprawnościami (baza ta jest na bieżąco uzupełniana), dofinansowań, formalności. Punkt Informacyjny to również miejsce, gdzie wsparcie mogą uzyskać wszystkie osoby zainteresowane problematyką mobilności osób z niepełnosprawnością, a więc lekarze, instruktorzy, egzaminatorzy, adaptatorzy, organizacje pozarządowe i inni. Kluczowymi beneficjentami są osoby z dysfunkcjami, które w Punkcie mogą uzyskać informację o swoich prawach, przywilejach, a także o możliwościach oprzyrządowania pojazdów itp.

CUM to miejsce, w którym przeprowadza się tzw. testy funkcjonalne, czyli kompleksową, wielowymiarową diagnozę osoby z niepełnosprawnością pod kątem prowadzenia pojazdu. Jej celem jest określenie mocnych i słabych stron oraz wskazanie, na ile zaburzone funkcje układu ruchu można zastąpić specjalistycznymi urządzeniami adaptacyjnymi w pojeździe. Ich zaletą jest interdyscyplinarność podejścia do osoby z niepełnosprawnością przez specjalistów (psychologów, instruktora nauki jazdy, lekarza, diagnosty stacji kontroli pojazdów, adaptatorów), skupionych w jednej placówce – Instytucie Transportu Samochodowego.

Instytut Transportu Samochodowego posiada flotę pojazdów uwzględniającą potrzeby kierowców o różnych rodzajach niepełnosprawności fizycznej. Przygotowanie adaptacji w tych samochodach było poprzedzone szerokimi analizami

niepełnosprawności narządów ruchu, licznymi testami i badaniami prowadzonymi przez Instytut oraz konsorcjantów. Dzięki temu w Centrum Usług Motoryzacyjnych istnieje możliwość bezpłatnego testowania pojazdów i, przy pomocy ekspertów, doboru adaptacji do własnych potrzeb. Auta udostępniane są również różnym podmiotom głównie w celach edukacyjnych.



**Ryciny 1 i 2.** Przykłady adaptacji pojazdów Instytutu Transportu Samochodowego do potrzeb kierowców z niepełnosprawnościami

Źródło: archiwum ITS.

W CUM można uzyskać informacje na temat możliwości psychologicznego funkcjonowania kandydata na kierowcę lub kierowcy. Ponieważ nie ma obowiązku poddania się badaniom psychologicznym przez kandydatów na kierowców i kierowców kat. B, o ile nie dotyczy to obowiązków służbowych, konsulta-

cja taka jest dobrowolna. Może być również przeprowadzona na zlecenie lekarza orzekającego o predyspozycjach do kierowania pojazdem w zakresie przez niego wskazanym.

W przypadku kierowców z niepełnosprawnościami narządu ruchu zwraca się uwagę głównie na aspekty psychomotoryczne, takie jak czas reakcji i koordynacja wzrokowo-ruchowa. Można też rozszerzyć badania o dodatkowe aspekty funkcjonowania motorycznego, sprawdzane na pomocniczych urządzeniach, takich jak np. Driver Test Station (DTS). Przy wykorzystaniu DTSu można zmierzyć, ile siły kierowca jest w stanie użyć, aby: nacisnąć pedał hamulca przy użyciu prawej lub lewej stopy; nacisnąć dźwignię przyspieszenia i hamulca; kręcić kierownicą przy różnych stopniach oporu; używać urządzeń równoważnych do podstawowych urządzeń kontrolnych a stosowanych w celu dostosowania pojazdu do rodzaju niepełnosprawności. Dzięki zaopatrzeniu w różne rodzaje pokręteł sterujących, wspomagających manewrowanie kierownicą można dobrać te najbardziej odpowiednie do ograniczonej sprawności.



**Rycina 3.** Urządzenie DTS

Źródło: zbiory własne autorki.

Prócz aspektów stricte psychoruchowych niezbędna jest także ocena funkcji poznawczych. Ponieważ w wielu chorobach (np. stwardnienie rozsiane, choroby neurodegeneracyjne), skutkujących niepełnosprawnością, zaburzeniu mogą ulec uwaga, pamięć, mowa, myślenie abstrakcyjne, funkcje wzrokowo-przestrzenne itp., a więc te funkcje, które są niezwykle istotne przy poruszaniu się w ruchu drogowym, tylko odpowiednia diagnoza w tym obszarze, szczególnie analiza neuropsychologiczna, może odpowiedzieć na pytanie o możliwość kierowania

pojazdem. W przypadku wątpliwości, stwierdzonych w podstawowym badaniu konsultacyjnym, psycholog powinien skierować daną osobę na specjalistyczne badania neuropsychologiczne.

Drugim ważnym obszarem działań CUM jest działalność szkoleniowa. ITS przygotowuje się do utworzenia szkoły nauki jazdy przeznaczonej dla osób z niepełnosprawnościami narządu ruchu, w której zapewnione będą zajęcia dostosowane do indywidualnych potrzeb i predyspozycji uczestników kursu. W miarę potrzeb organizowane będą szkolenia i jazdy doszkalające. Dla chętnych będzie możliwość zasięgnięcia konsultacji psychologicznej na każdym etapie szkolenia.

Działalność szkoleniowa CUM to również szkolenia dla różnych grup odbiorców (diagności, dealerzy pojazdów, lekarze itp.), w ramach których prezentowane są tematy priorytetowe dla obsługi sektora motoryzacyjnego osób z niepełnosprawnościami. Dla każdego zleceniodawcy opracowywany jest indywidualny program szkolenia, odpowiadający specyfice jego potrzeb.

Kolejny obszar działań CUM to działalność naukowo-badawcza. Większość badań związanych z niepełnosprawnością prowadzonych jest w kontekście funkcjonowania społecznego i zawodowego środowiska. Zdecydowanie brakuje natomiast badań poświęconych kierowcom z niepełnosprawnością. Pilotażowe badania nad możliwościami kierowania pojazdem przez osoby z niepełnosprawnościami prowadzono (w ramach projektu AMC-2 oraz prac statutowych) w Instytucie Transportu Samochodowego w latach 2013–2015 (Ucińska, Dobrzyńska, Odachowska, 2013; Ucińska i in., 2015a, 2015b, 2015c). Testom na urządzeniach badawczych do oceny czasu reakcji, koordynacji wzrokowo-ruchowej, widzenia stereoskopowego, widzenia kontrastu, siły nacisku na elementy sterujące pojazdu poddano kierowców i kandydatów na kierowców z różnymi rodzajami i stopniami niepełnosprawności. Wyniki porównywano z uzyskanymi przez osoby sprawne. Najbardziej różnicującym urządzeniem okazał się wspomniany DTS. Badani kandydaci z niepełnosprawnościami w poszczególnych próbach zyskiwali istotnie gorsze wyniki niż badani sprawni zarówno pod względem czasów reakcji, jak i możliwości operowania kierownicą oraz naciskiem na pedały, np. podczas awaryjnego hamowania (słabsza siła nacisku). Stopień niepełnosprawności, typ (wrodzona/nabyta) oraz doświadczenie (kandydat na kierowcę/kierowca) miały znaczenie w przypadku wykonywania zadań związanych zarówno z czasem reakcji, jak i siłą nacisku. Badania te pokazały, że pomimo wykazanych różnic, niepełnosprawność za każdym razem wymaga indywidualnego podejścia. Dzięki odpowiedniemu oprzyrządowaniu pojazdu posiadane niepełnosprawności mogą nie zaburzać prawidłowej oceny sytuacji czy adekwatnej i szybkiej reakcji (osoby z niepełnosprawnością narządu ruchu).

Bardziej wnikliwego podejścia będą natomiast potrzebowały osoby z zaburzeniami układu nerwowego, w przypadku których nie tylko reakcje i podejmowanie decyzji mogą być wolniejsze, lecz osłabienie funkcji wzrokowych może mieć także wpływ na ocenę odległości, utrzymywanie się w pasie ruchu czy widzenie

kontrastu. Obecnie przewiduje się prowadzenie kolejnych badań naukowych związanych z uczestnictwem osób z niepełnosprawnościami w ruchu drogowym.

## Podsumowanie

Mając na uwadze, że osoby z niepełnosprawnościami chcą prowadzić samodzielne i niezależne życie, na świecie i w kraju podejmowanych jest wiele działań wspierających kandydatów i kierowców z niepełnosprawnościami. Zapewnienie dostępu do informacji o dofinansowaniach, urządzeniach adaptacyjnych obecnych na rynku czy specjalistycznych szkołach nauki jazdy to element wdrażania zapisów Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych ONZ. Pomysłów i sposobów wsparcia dla tej grupy uczestników ruchu jest wiele, jednak z powodu niewystarczających środków finansowych przeznaczanych na ten cel, niedostatecznej promocji podejmowanych inicjatyw i zaangażowania, czy też zbieżności priorytetów podmiotów, które powinny być nimi zainteresowane, jest w tym zakresie jeszcze wiele do zrobienia.

## Bibliografia

- Badania potrzeb osób niepełnosprawnych. Raport końcowy.* (2017). Warszawa: Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych.
- Błędowski, P., Czapiński, J. (2014). *Aktywność społeczna osób starszych w kontekście percepcji Polaków. Diagnoza społeczna 2013 r. Raport tematyczny.* Warszawa: Centrum Rozwoju Zasobów Ludzkich.
- Stan zdrowia ludności Polski w 2014 r.* (2016). Warszawa: Główny Urząd Statystyczny.
- Ucińska, M., Dobrzyńska, M., Odachowska, E. (2013). Kierowanie pojazdem przez osoby niepełnosprawne ruchowo – możliwości i ocena sprawności. *Technika Transportu Szynowego, 10*, 1737–1746.
- Ucińska, M., Odachowska, E., Klamra, M., Ścigała, D.K. (2015a). Kierowcy z niepełnosprawnością ruchową. W: M. Ucińska (red.), *Metodyka przeprowadzania badań psychologicznych w zakresie psychologii transportu* (s. 221–229). Warszawa: Instytut Transportu Samochodowego.
- Ucińska, M., Odachowska, E., Klamra, M., Ścigała, D.K. (2015b). Stopień niepełnosprawności a percepcja ruchu drogowego. *Logistyka, 4*, 1097–1106.
- Ucińska, M., Odachowska, E., Klamra, M., Ścigała, D.K. (2015c). Wpływ zaburzeń psychomotorycznych na funkcjonowanie w ruchu drogowym. *Logistyka, 3*, 4874–4882.
- Ucińska, M., Zysińska, M. (2015). Niepełnosprawny kandydat na kierowcę kat. B – analiza systemu szkolenia w świetle uwarunkowań prawnych oraz doświadczeń ośrodków szkolenia kierowców w Polsce. *Logistyka, 3*, 4883–4893.
- Wnuk, A. (2011). Niesłyszący kierowcy. *BRD, Kwartalnik Motoryzacyjny Instytutu Transportu Samochodowego, 2*, 24–25.

## Akty prawne

Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. uchwalona przez Zgromadzenie Narodowe w dniu 2 kwietnia 1997 r., przyjęta przez Naród w referendum konstytucyjnym w dniu 25 maja 1997 r., podpisana przez Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej w dniu 16 lipca 1997 r. (Dz.U. 1997 nr 78, poz. 483).



- Konwencja o prawach osób niepełnosprawnych, sporządzona w Nowym Jorku dnia 13 grudnia 2006 r. (Dz.U. z 2012 r., poz. 1169).
- Obwieszczenie Ministra Zdrowia z dnia 16 stycznia 2017 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego aktu rozporządzenia Ministra Zdrowia w sprawie badań lekarskich osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami i kierowców (Dz.U. z 2017 r., poz. 250).
- Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz.U. z 2011 r. nr 30, poz. 151 z późn. zm.).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 24 maja 2016 r. w sprawie wzorów dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami (Dz.U. z 2016 r., poz. 702).
- Uchwała Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 1 sierpnia 1997 r. – Karta Praw Osób Niepełnosprawnych (M.P. 1997 nr 50 poz. 475).

### **Źródła internetowe**

- www.americandrivingschool.com (dostęp: 07.11.2017).
- www.aded.net (dostęp: 07.11.2017).
- www.catchthebusweek.co.uk (dostęp: 07.11.2017).
- www.cum.its.waw.pl (dostęp: 07.11.2017).
- www.firstgroup.com (dostęp: 07.11.2017).
- Europejska strategia w sprawie niepełnosprawności 2010–2020, Bruksela 2010, [https://www.rpo.gov.pl/sites/default/files/europejska\\_strategia\\_w\\_sprawie\\_niepelnosprawnosci\\_0.pdf](https://www.rpo.gov.pl/sites/default/files/europejska_strategia_w_sprawie_niepelnosprawnosci_0.pdf) (dostęp: 07.11.2017).
- World report on disability.* (2011). WHO, [www.who.int/disabilities/world\\_report/2011/report.pdf](http://www.who.int/disabilities/world_report/2011/report.pdf) (dostęp: 07.11.2017).

## **KIEROWCA Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIĄ – AKTUALNY STAN WSPARCIA W OBSZARZE MOBILNOŚCI NA ŚWIECIE I W POLSCE**

### *Abstrakt*

Wdrażanie zapisów Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych Organizacji Narodów Zjednoczonych i związana z tym aktywizacja osób z niepełnosprawnościami skutkują coraz większym zainteresowaniem problematyką niepełnosprawności w kontekście mobilności tych osób.

Potrzeba bycia niezależnym implikuje poszukiwanie sposobów wsparcia osób z niepełnosprawnościami w celu jak największej ich niezależności. W artykule przedstawiono problematykę kierowców z niepełnosprawnościami oraz zaprezentowano przykłady wsparcia tej grupy uczestników ruchu, opierając się na zagranicznych i krajowych doświadczeniach.

*Słowa kluczowe:* kierowca z niepełnosprawnością, mobilność osób z niepełnosprawnościami, bezpieczeństwo ruchu drogowego

## **DRIVER WITH DISABILITY – SUPPORT IN THE SPHERE OF MOBILITY IN POLAND AND OTHER COUNTRIES**

### *Abstract*

The implementation of the requirements formulated in the UN Convention on the Rights of Persons with Disabilities (CRPD) and the related activation of people with disabilities result in an increased interest in the issue of disability and mobility. The need for independence implies the search for means that would support people with disabilities and help them maintain their autonomy.

This article presents the problems of that drivers with disabilities encounter as well as describes the examples of the support they receive basing on various experiences from both Poland, and other countries.

*Key words:* disabled driver, mobility of disabled persons, road traffic safety