

SKOLENIE OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH NA KIERUJĄCYCH POJAZDAMI, JAKO ELEMENT INKLUZJI SPOŁECZNEJ GRUP ZAGROŻONYCH WYKLUCZENIEM

DRIVER TRAINING FOR THE DISABLED, AS AN ELEMENT OF SOCIAL INCLUSION OF THE GROUPS FACING SOCIAL EXCLUSION

Dominika Majchrzak

Przemysłowy Instytut Motoryzacji (PIMOT)
ul. Jagiellońska 55
03-301 Warszawa
e-mail: d.majchrzak@pimot.eu

Abstract: Almost a billion people in the world suffer from disability, according to estimates of the World Health Organization (WHO). If we take such people together with their families, people who support them, and all those who accompany the disabled in their struggle, we can realize that this problem afflicts huge masses of people. The awareness of the presence of persons with dysfunctions of various kinds and of their needs is important for the development of societies. One of the aspects of support and social inclusion for the disabled is the self-reliance of such people, which can manifest itself in their motorization-related mobility.

Keywords: disabled people, motorization-related mobility, driver training, social inclusion and integration.

Wprowadzenie

Grupa osób niepełnosprawnych to niemal 15% populacji ludzkości. Są to dane szacunkowe, ponieważ zarówno na gruncie krajowym, jak i międzynarodowym nie sposób w pełni oszacować ile osób zmaga się z dysfunkcjami. Wprawdzie jeśli do pojęcia niepełnosprawności podejmiemy z czysto prawnego punktu widzenia, możliwe jest zdefiniowanie grupy osób niepełnosprawnych na podstawie chociażby orzeczeń o niepełnosprawności. Jednak obecnie rozumiana niepełnosprawność to pojęcie szersze, uwzględniające także czynniki społeczne, czyli tak zwaną niepełnosprawność biologiczną. Podobnie przedstawia się kwestia kierowców z niepełnosprawnościami. Zapewne uprawniona jest teza, iż w świetle starzejących się społeczeństw i tego, że żyjemy coraz dłużej, osób kierujących pojazdami, które mają różnego rodzaju dysfunkcje jest coraz więcej. Wśród tej grupy znajdują się również osoby, które nabyły niepełnosprawność wskutek wypadków, postępów choroby, ludzie młodzi, dla których prowadzenie samochodu jest szansą na powrót, na wyjście do społeczeństwa, na realizację zawodową, na normalność. Celem kształcenia osób z niepełnosprawnościami na kierowców jest och społeczna inkluzja. Inkluzja, czyli włączanie, przeciwwaga wobec społecznego wykluczenia. *Na gruncie socjologii pojęcie to jest definiowane jako proces wtórnej socjalizacji, odzyskiwania dla społeczeństwa jednostek i grup społecznych (...). Celem*

inkluzji społecznej jest ograniczenie liczby osób i rodzin funkcjonujących na marginesie życia społecznego, lub poza nim z powodu wykluczenia. Umożliwienie im powrotu do społeczeństwa, udziału w życiu społecznym, zawodowym, rodzinnym, towarzyskim, kulturalnym i politycznym (...). W społeczeństwie obywatelskim powinno być miejsce dla każdego obywatela. Tolerancja, brak uprzedzeń, walka z dyskryminacją, akceptacja, zaufanie, empatia to pomost inkluzji społecznej, który powinniśmy budować wszyscy [1]. Osoby z niepełnosprawnością to grupa zagrożona społecznym wykluczeniem. Rozumienie pojęcia wykluczenia jest tak szerokie i na przestrzeni lat i z punktu widzenia różnych szkół oraz doświadczeń chociażby narodowych, można przywołać dziesiątki definicji. Na potrzeby niniejszego artykułu, został przyjęty punkt widzenia L. Frackiewicz, według którego wykluczenie to stan, który uniemożliwia lub utrudnia jednostce lub grupie odgrywanie społecznych ról, korzystanie z dóbr publicznych i infrastruktury społecznej, a także gromadzenie zasobów i zdobywanie dochodów w godny sposób zgodnie z obowiązującym prawem [2]. Wykluczenie zwykle powiązane jest ze zjawiskiem ubóstwa. Ubóstwo jednak nie jest stanem samym w sobie, tylko konsekwencją pewnego stanu. Może być także konsekwencją niepełnosprawności. Szansą na niedopuszczenie, by osoby niepełnosprawne doświadczyły ubóstwa lub ze stanu ubóstwa się wyzwoliły jest ich udział w życiu społecznym, czyli praca, samodzielność, pełnoprawne

funkcjonowanie w różnych grupach społecznych. Narzędziem do osiągnięcia między innymi wymienionych celów jest kształcenie osób niepełnosprawnych w zakresie prowadzenia pojazdów. Mobilność, niezależność motoryzacyjna daje możliwość na uzyskanie nowych kompetencji zawodowych, dotarcie do pracy, kontakt z grupą osób pełnosprawnych, a także jest sposobem inkluzji wewnętrznej osoby z dysfunkcją, poczucia przynależności do szerokiej grupy – aktywnych uczestników ruchu drogowego.

Niepełnosprawność – wyjaśnienie pojęcia

W historii klasyfikacji i definiowania niepełnej sprawności mieliśmy do czynienia z wieloma ujęciami. Światowa Organizacja Zdrowia nad Międzynarodową klasyfikacją niepełnosprawności pracuje od roku 1980, kiedy to została zaproponowana Międzynarodowa Klasyfikacja Uszkodzeń, Niepełnosprawności i Upośledzeń. Przez lata terminologia była doprecyzowana, zgodnie z obecnym rozumieniem wyróżnia się [3]:

- *Uszkodzenie (impairment) – to wszelko brak lub anomalność anatomicznej struktury narządów oraz brak lub zaburzenie funkcji psychicznych lub fizjologicznych organizmu, na skutek określonej wady wrodzonej, choroby lub urazu.*

- *Niepełnosprawność (disability) – biologiczna lub funkcjonalna organizmu – oznacza wszelkie ograniczenie lub brak – wynikający z uszkodzenia – możliwości wykonywania czynności na poziomie uważanym za normalny dla człowieka.*

- *Upośledzenie (handicap) oznacza mniej uprzywilejowaną lub mniej korzystną sytuację danej osoby, wynikającą z uszkodzenia i niepełnosprawności funkcjonalnej, która ogranicza lub uniemożliwia jej wypełnianie ról związanych z jej wiekiem, płcią oraz sytuacją społeczną i kulturową.*

Mimo pejoratywnego znaczenia słowa „upośledzenie”, które w języku poprawności politycznej może być postrzegane jako nacechowane wysokim negatywnym ładunkiem, termin upośledzenie dotyka istotnego kontekstu ograniczeń jakie napotykają osoby z niepełnosprawnościami. Upośledzenie bowiem dotyczy ograniczeń w zakresie m.in. dostępu do informacji, przemieszczania się w przestrzeni publicznej czy dostępu do różnego rodzaju zawodów, prac i zadań. Po wtóre, upośledzenie dotyka kwestii integracji społecznej, czyli aktywnego udziału w życiu społecznym a także ekonomicznej samodzielności i niezależności. Podsumowując zatem ten zakres rozważań, we współczesnym rozumieniu niepełnosprawności należy wziąć pod uwagę kilka płaszczyzn. Zgodnie z tym podejściem *niepełnosprawność można scharakteryzować jako skutek lub wynik złożonych wzajemnych związków pomiędzy stanem zdrowia jednostki i czynnikami osobowymi, a czynnikami zewnętrznymi czyli warunkami w jakich jednostka żyje. Ze względu na ten związek, różne środowiska mogą wywierać bardzo różny wpływ na tę samą osobę w określonym stanie zdrowia. Środowisko z barierami lub*

bez ułatwień, może ograniczać działanie człowieka, inne, środowiska, które stwarzają więcej ułatwień mogą to działanie zwiększać. Społeczeństwo może utrudniać działanie jednostki, ponieważ stwarza bariery (np. trudno dostępne budynki) lub nie zapewnia ułatwień (np. brak urzędzeń wspomagających) [4].

Niepełnosprawność może być potwierdzona prawnie określonym orzeczeniem o stopniu niepełnosprawności (wyróżnia się trzy stopnie: znaczny, umiarkowany, lekki) bądź też określana szerzej, w ujęciu biologicznym. Takie podejście, według którego *populacja osób niepełnosprawnych obejmuje wszystkie osoby, które z powodów zdrowotnych mają ograniczoną zdolność wykonywania czynności, jakie ludzie zwykle wykonują, trwającą 6 miesięcy lub dłużej, niezależnie od tego, czy ograniczenie jest poważne czy niezbyt poważne* [5]. Tego typu ujęcie niepełnosprawności przyjmuje także GUS w badaniach statystycznych. Według ostatniego Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań, przeprowadzonego w roku 2011, liczba osób niepełnosprawnych (licząc osoby z orzeczeniami o stopniu niepełnosprawności oraz te będące niepełnosprawnymi w ujęciu biologicznym) na koniec marca 2011 roku wynosiła dokładnie 4 697 tysięcy osób, co stanowiło 12,2% ludności Polski. Wprawdzie prezentowane dane wymagają aktualizacji, również mogą wahać się w zależności od przyjętej metodyki badań, szczególnie zależy to od przyjętego kryterium określania niepełnosprawności biologicznej (chodzi o poziom ograniczeń) grupa osób niepełnosprawnych w naszym kraju może wynosić od 4,9 mln do 7,7 mln¹ [6]. Warto wskazać, że w zależności od przyjętego kryterium niepełnosprawności biologicznej (a ściślej poziomu ograniczeń) populacja osób niepełnosprawnych w Polsce może liczyć od 4,9 mln osób do 7,7 mln osób.

Precyzując kwestie terminologii, w niniejszym artykule pojawiają się wymiennie określenia „osoby niepełnosprawne” i „osoby z niepełnosprawnością”. Zwrot osoby niepełnosprawne występuje w oficjalnych dokumentach poświęconych rehabilitacji czy zatrudnienia tych osób. Z drugiej jednak strony, od kilku lat na gruncie polskim obecny jest trend przechodzenia do stosowania zwrotów „osoby z niepełnosprawnością”, „osoby z niepełnosprawnościami” czy „osoby z dysfunkcjami”².

¹ Na przykład według wyników badań Europejskiego Ankietowego Badania Zdrowia (European Health Interview Survey – EHIS) w 2014 roku w Polsce żyło 7,7 mln osób niepełnosprawnych biologicznie.

² Autorka artykułu podczas swojej pracy zawodowej uczestniczyła w procesie zmian dotyczących wizerunku osób niepełnosprawnych, ich społecznego funkcjonowania. Jako dziennikarz, autor artykułów (pod panińskim nazwiskiem – Trębacz), publikowanych na portalu: www.niepelnosprawni.pl, autor oraz pracownik Fundacji „Integracja”, brała udział w tworzeniu nowego prawa, które zostało wdrożone w Polsce m.in. wskutek organizowanej w roku 2005 przez „Integrację” kampanii „Czy naprawdę chciałbyś być na naszym miejscu”, której efektem jest wprowadzona kara 500 zł mandatu za parkowanie na tzw. kopercie. Autorka uczestniczyła w dyskusji, które z ramienia środowisk reprezentujących osoby niepełnosprawne, dotyczącej zmian postaw wobec osób z dysfunkcjami i

Zwolennicy takiej terminologii powołują się na społeczne postrzeganie osób określonych jako niepełnosprawnych: *W wypadku określenia „osoba niepełnosprawna” nie dość, że wyrażenie zamyka takie osoby w jednej cesze, to na dodatek stygmatyzuje je. Wyrażenia „osoba z niepełnosprawnością” czy „osoba z niepełnosprawnościami” unikają tego zamknięcia, na dodatek robią to bez deficytu semantycznego. Nie ma żadnych powodów, byśmy nie zdecydowali się ich używać. Język polega również na takich decyzjach* [7]. Pojawiają się jednak przeciwstawne opinie, iż implementowany na grunt polski zwrot „osoba z niepełnosprawnością” stanowi niemalże kalkę z języka angielskiego „people with disabilities”, co również w środowisku wielu polskich językoznawców nie jest uważane za dobre rozwiązanie.

Mobilność motoryzacyjna jako jedno z podstawowych praw osób z niepełnosprawnych

Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z 2 kwietnia 1997 r. gwarantuje osobom z niepełnosprawnościami równość wobec prawa, niezbywalną godność czy pomoc w zakresie zabezpieczenia egzystencji, przysposobienia do pracy oraz komunikacji społecznej. Doprecyzowaniem zawartych w ustawie zasadniczej praw są ustawy o: rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych, zatrudnianiu a także o przeciwdziałaniu bezrobociu, powszechnym ubezpieczeniach zdrowotnym, systemie ubezpieczeń społecznych [8]. Gwarancje równego traktowania, w tym także możliwość swobodnego poruszania się, zawarte są w Karcie Praw Osób Niepełnosprawnych przyjętej w roku 1997. Zgodnie z Kartą, *osoby niepełnosprawne mają dostęp do dóbr i usług umożliwiających pełne uczestnictwo w życiu społecznym, dostępu do leczenia i opieki medycznej, diagnostyki, rehabilitacji i edukacji leczniczej, do świadczeń zdrowotnych, dostępu do wszechstronnej rehabilitacji społecznej, nauki w szkołach razem z pełnosprawnymi rówieśnikami, habilitacji społecznej, nauki w szkołach razem z pełnosprawnymi rówieśnikami, pomocy pedagogicznej oraz psychologicznej, zatrudnienia na otwartym rynku pracy, zabezpieczenia społecznego uwzględniającego konieczność ponoszenia zwiększenia kosztów społecznych, 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* [9]. Prócz możliwości korzystania w sposób uprzywilejowany ze środków komunikacji publicznej, według zasad obowiązujących w danych miastach, osoby z niepełnosprawnością lub ich opiekunowie - przewożące osoby z niepełnosprawnościami mogą korzystać z tak zwanej

„karty parkingowej”. Posiadacze takiego dokumentu mają możliwość parkowania w miejscach uprzywilejowanych, na tak zwanej „kopercie”, bez opłat w strefach płatnego parkingu. Za zaparkowanie w takim miejscu osobie nieposiadającej karty grozi kara 500 złotych mandatu. Szczegóły dotyczące możliwości jakie daje posiadanie karty parkingowej zawarte są w ustawie *prawo o ruchu drogowym* [10]. Osoby niepełnosprawne jako pasażerowie winni mieć również równy dostęp do wszelkich środków komunikacji publicznej, w tym autobusów, tramwajów czy pociągów. Nie jest przedmiotem analizy niemniejszego artykułu stan dostosowania polskiej przestrzeni komunikacji publicznej do potrzeb osób niepełnosprawnych, niemniej należy podkreślić, iż obraz dostępności komunikacji w okresie kilku ostatnich lat wyraźnie się zmienił. Świadomość społeczna budowana m.in. poprzez kampanie medialne czy szkolenia grup zawodowych odpowiedzialnych za przewóz osób, zaczynają zbierać zniwo. Przestrzeń publiczna stała się także miejscem upowszechniania idei zrozumienia potrzeb osób niepełnosprawnych. Przykładem takiego stanu są kampanie informacyjne adresowane do wszystkich podróżujących autobusami, tramwajami wyposażonymi w ekrany, które pokazują przykłady właściwych postaw wobec osób z różnego rodzaju dysfunkcjami. Broszury informacyjne na ten temat można znaleźć na dworcach i w pociągach³. Mobilność motoryzacyjna to jedno z podstawowych praw przysługujących osobom z dysfunkcjami. Należy pamiętać, że duża część osób niepełnosprawnych to osoby z niepełnosprawnością nabytą, tacy, którzy stracili zdrowie, na przykład wskutek nieszczęśliwego wypadku. Takie osoby często przed dramatyczną sytuacją mogły być także kierowcami, osobami niezależnymi i mobilnymi, dlatego nowy stan, w którym są zależne od pomocy, opieki innych osób, może być dla nich szczególnie trudny. Zgodnie z psychologicznymi etapami przystosowania się do życia w niepełnej sprawności człowiek doświadcza następujących stanów [11]:

1. Szok – nieprzyjmowanie do wiadomości nowej sytuacji, wyparcie jej.
2. Oczekiwanie poprawy – świadomość stanu, ale traktowanie go jako sytuacji przejściowej,
3. Lament – uświadomienie powagi sytuacji, bezpowrotnie utraconego życia w pełnej kondycji, załamanie, utrata chęci do życia,
4. Postawa obronna – świadomość, że istniejące bariery są jednak do pokonania,
5. Faza przystosowania – akceptacja niepełnosprawności, realna ocena sytuacji, stawienie jej czoła, wykształcenie nowej postawy wobec siebie i społeczeństwa.

³ Jeśli chodzi o dostosowanie polskich kolei, zdaniem autorki, jest jeszcze sporo do zrobienia. Jakość godnego podróżowania dla osób niepełnosprawnych jest dostępna jedynie w najwyższej klasy pociągach. Jednak kolej zmienia się, także dosłownie, poprzez wymianę taboru, a świadomość uwzględnienia potrzeb osób niepełnosprawnych zapewne jest dostrzegalna w różnych podejmowanych działaniach.

poprawnego zwracania się do osób niepełnosprawnych. W opinii autorki, określenie osoba z niepełnosprawnością zapewne bardziej neutralne i niestygmatyzujące, nie do końca przyjęło się we wszystkich środowiskach osób niepełnosprawnych.

Wyrazem fazy przystosowania do życia z niepełnosprawnością może być chęć bycia mobilnym, niezależnym, samodzielnym, taką szansą daje posiadanie prawa jazdy i możliwość samodzielnego prowadzenia pojazdów. Choć czynność ta również dla wielu osób w pełni sprawnych często wydaje się umiejętnością trudną do nabycia, warto podkreślić, że *co do zasady niepełnosprawność – poza całkowitą ślepotą – nie przesądza z góry o tym, czy konkretna osoba może być kierowcą. Każdorazowo jest to decyzja indywidualna. Zwrócić przy tym należy uwagę na fakt, iż nowoczesny samochód, to przede wszystkim ruchome centrum automatyki i elektroniki(...). Kierowca wprowadzie nadal fizycznie utrzymuje pojazd na drodze, ale coraz większą część pozostałych jego czynności jest w różnym stopniu zautomatyzowania* [12]. Systemy wspomagające układ kierowniczy, antypoślizgowe, utrzymujące pojazd na łuku drogi, pomagające utrzymać stałą prędkość czy wykryć przeszkodę ułatwiają sposób prowadzenia pojazdów kierowcom zdrowym, natomiast dla osób z różnego rodzaju dysfunkcjami to baza, która również niejednokrotnie musi zostać uzupełniona specjalistycznym oprzyrządowaniem, wykonywanym na zamówienie, często pod indywidualne potrzeby danej osoby. Rozwój motoryzacji daje coraz więcej możliwości, by z samodzielnego prowadzenia pojazdu korzystały osoby z coraz większymi ograniczeniami, systemy autonomiczne, łącznie z niemal pełną niezależnością pojazdu od kierującego są już testowane na całym świecie. Być może wspomniany powyżej fakt, że jedynym fizycznym ograniczeniem jest ślepota, także kiedyś ulegnie zmianie (wykluczeniem w możliwości prowadzenia samochodu są oczywiście niepełnosprawności natury psychicznej). Już dziś, wprowadzie w warunkach laboratoryjnych, osoby niewidome mogą prowadzić samochody, a wśród tej grupy są także kierowcy rajdowi, którzy tak jak np. Sebastian Luty, w 95% sparaliżowany, który prowadzi samochód rajdowy za pomocą dwóch dżojstików i staje w szranki z pełnosprawnymi kierowcami. Wprowadzie Sebastian Luty ze swoją tak głęboką niepełnosprawnością nie może prowadzić samochodu na drogach publicznych, jednak dla wielu osób z różnymi dysfunkcjami jest to sprawa na wyciągnięcie ręki.

Szkolenie osób niepełnosprawnych na kierujących pojazdami

Etapy kształcenia osób z niepełnosprawnościami na kierujących pojazdami są analogiczne jak w przypadku osób pełnosprawnych. Pierwszym warunkiem jest uzyskanie zaświadczenia lekarskiego o możliwości kierowania pojazdami. Zgodnie z ustawą prawo o ruchu drogowym *osoba niepełnosprawna pod względem fizycznym może być kierującym, jeśli w wyniku badania lekarskiego nie stwierdzono u niej przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdami* [13]. Przeciwwskazania te dotyczą natury fizycznej i psychicznej. Lekarz orzecznik może skierować kandydata na kierowcę na dodatkowe badania do specjalisty. Sytuacja orzekania o

możliwości przystąpienia do kursu na prawo jazdy nie jest w Polsce uregulowana w stu procentach. Brak specjalistycznych szkoleń lekarzy orzeczników, którzy niejednokrotnie wydają decyzje na podstawie swojej wiedzy i doświadczenie (niekiedy brak doświadczenia w kontaktach z osobami niepełnosprawnymi), bez znajomości chociażby możliwości współczesnej technologii, która daje szansę osobom z różnymi dysfunkcjami na prowadzenie pojazdów. W przypadku osób, których możliwość prowadzenia pojazdów jest ograniczona przez różne niedostatki natury zdrowotnej, lekarz ma obowiązek wpisać odpowiedni symbol – kod do wystawionego dokumentu. Te symbole, podzielone na kilkanaście grup, odnoszą się do stanu zdrowia kierującego pojazdem bądź potrzeb adaptacji auta, generalnie wymagań, które muszą być spełnione, by osoba prowadziła samochód. Lista kodów zawiera szereg wytycznych począwszy od np. okularów, które musi mieć kierowca, przez wymóg korzystania z automatycznej skrzyni biegów po wymóg zmian konstrukcyjnych w różnych układach pojazdu. Finalnie właściwy dla danej osoby kod wprowadza się w polu kolumny nr 12 w dokumencie prawa jazdy [14]. Kody są ujednolicone i obowiązują na obszarze Unii Europejskiej. Zdarza się jednak, że lekarze orzecznicy wpisują kod 107, który ma moc wyłącznie na terenie Polski, co nastęca kłopotów osobom niepełnosprawnym chcących podróżować swoim samochodem po Europie.

Kolejnym etapem na drodze do uzyskania prawa jazdy jest kurs w ośrodku nauki jazdy. Obecnie w Polsce ośrodków, które realizują również kursy dla osób z dysfunkcjami jest 34⁴. Informacje na temat ośrodków nauki jazdy są dostępne w Wydziałach Komunikacji starostw powiatowych lub urzędów miast. Kurs teoretyczny odbywa się w sposób tożsamy jak szkolenie osób w pełni sprawnych. Warto jednak podkreślić, że w przypadku osób niesłyszących, niezbędny jest udział tłumacza języka migowego. Zapewnienie odpowiednich warunków podczas szkolenia i egzaminu, dla osób z dysfunkcjami narządu słuchu, nakłada ustawa *Prawo o ruchu drogowym*. Istotne jednak z punktu widzenia kandydatów na kierowców, by już na etapie szkolenia mieli możliwość kontaktu z instruktorem znającym język migowy Monika Folwarczny, instruktor i wykładowca nauki jazdy kat. B, wykładowca i tłumacz biegły języka migowego, prezes Fundacji PL zajmującej się bezpieczeństwem ruchu drogowego wśród niesłyszących, właściciel Ośrodka Szkolenia JASTRZĄB w Jastrzębiu-Zdroju nie wyobraża sobie pracy z osobami niesłyszącymi bez znajomości języka migowego *Nie wyobrażam sobie inaczej pracy wykładowcy i instruktora niż znając język osoby szkolonej. Przecież zadaniem instruktora jest nie tylko wydawanie poleceń, ale również odpowiadanie na pytania kursanta, więc co w sytuacji, kiedy nie*

⁴ Dane na podstawie aktualnego na dzień 30.10.2018 r. zestawienia dostępnego na stronie Stowarzyszenia Pomocy Niepełnosprawnym Kierowcom "Spinka" [16].

rozumiemy o co nas pyta. Falszem jest, że osoby niesłyszące: - potrafią wszystko odczytać z ruchu ust, a zwłaszcza kiedy stykają się z nieznanymi dotąd pojęciami, - czytają ze zrozumieniem treści pisane – i nie chodzi tu o to, że nie znają słów, tylko o gramatykę języka polskiego mówionego, która różni się od gramatyki języka (również polskiego) migowego, - posiadające aparat słuchowy lub implant ślimakowy zawsze dobrze słyszą i rozumieją mowę. Czasami uczestnikami moich kursów są niesłyszący, którzy kiedyś odbywali już kurs nauki jazdy i podkreślają, że nawet jeżeli był tam tłumacz języka migowego to nie było to dla nich zrozumiałe w takim stopniu jak informacje w języku migowym podane bezpośrednio przez instruktora [15]. Z pomocą osobom niesłyszącym przychodzą także nowe technologie. Urządzenia takie jak Graficzny System Emisji Obrazów (Graser), który przetwarza komendy słowne, wypowiedziane przez instruktora, na obrazki wyświetlane na zainstalowanym w desce rozdzielczej ekranie, stosowane są już przez niektóre szkoły nauki jazdy. Inicjatorem stosowania Grasera w szkoleniu osób głuchych w Polsce był Ośrodek Szkolenia Kierowców działający przy Przemysłowym Instytucie Motoryzacji (PIMOT). To na terenie PIMOT-u ma powstać Krajowy Ośrodek Mobilności Osób Niepełnosprawnych (KOMON), flagowy projekt realizowany w ramach rządowego programu „Dostępność Plus”. Ideą KOMON-u jest uporządkowanie systemu szkolenia osób niepełnosprawnych na kierujących pojazdami. Po pierwsze klu-

cząwą sprawą jest uporządkowanie kwestii związanych z orzekaniem o dopuszczeniu do kierowania pojazdami. Jak zostało nadmienione, lekarze orzecznicy często mają niewystarczającą wiedzę w tym zakresie, dlatego niezbędne jest szkolenie także lekarzy i wprowadzenie jednolitych reguł dopuszczenia osób z różnego rodzaju dysfunkcjami do kursu na prawo jazdy. Poza podstawowymi badaniami, rolą KOMON-u będzie kierowanie kandydatów na badania specjalistyczne, realizowane m.in. za pośrednictwem Centralnego Instytutu Ochrony Pracy (CIOP-PIB). Rolą KOMON-u jest kompleksowa pomoc i wsparcie osób z różnego rodzaju dysfunkcjami na każdym etapie starania się o prawo jazdy (tabela 1). Jak wynika z zawartych w tabeli 1 informacji, kształcenie na kierowców według kompleksowego podejścia KOMON-u nie kończy się na etapie przygotowania do egzaminu na prawo jazdy i następnie pomocy w dobraniu i zakupie samochodu wyposażonego we właściwe oprzyrządowanie. Idea KOMON-u zakłada, że możliwość samodzielnego prowadzenia samochodu przez osobę niepełnosprawną to sposób na jej społeczną rehabilitację, także poprzez większe szanse na znalezienie pracy, niewykluczone że jeśli w danym przypadku będzie to możliwe, także np. w charakterze kierowcy. Jak wynika ze zmian w ustawie o kierujących pojazdami, od 1. października bieżącego roku osoby słabosłyszące i niesłyszące, które posiadają już prawo jazdy kategorii B, mogą ubiegać się o uprawnienia do kierowania samochodami ciężarowymi (kategorie C i C1).

Tabela 1. Zakres wsparcia oferowany przez KOMON [16].

KOMON-etapy wsparcia niepełnosprawnych kandydatów na kierowców	
1.	Rejestracja w bazie KOMON
2.	Cykl medycznych badań podstawowych
3.	Cykl badań specjalistycznych
4.	Wydanie certyfikatu zdolności: - osoba niepełnosprawna może kierować pojazdami (wskazanie uwarunkowań) - osoba niepełnosprawna może być wyłącznie pasażerem (wskazanie uwarunkowań)
5.	Zaprogramowanie i wykonanie cyklu usług dedykowanych: - dobór optymalnych technik adaptacji pojazdu - organizacja kursu nauki jazdy / kursu uzupełniającego - wybór i organizacja zakupu samochodu
6.	Zakończenie cyklu i wydanie indywidualnej „Karty KOMON”
7.	Uruchomienie wsparcia lokowania na rynku pracy.

Podsumowanie

Posiadanie prawa jazdy przez osoby niepełnosprawne to jeden z kroków na drodze do włączenia tej grupy społecznej do społeczeństwa. Celowo w artykule nie nadużywano określenia „integracja”, które narzuca pewną odrębność grupy osób niepełnosprawnych wobec grupy osób zdrowych. Integrację zastąpiono inkluzją, która ma być naturalnym wtopieniem się osób z różnego rodzaju dysfunkcjami w społeczeństwo. Sposobem na to jest fakt, że pośród kierowców pełnosprawnych pojawiają się osoby niepełnosprawne. Od jakości szkolenia zależy,

czy kierujące pojazdami osoby z różnego typu uszczerbkami zdrowotnymi będą na takim samym poziomie jak cała reszta. Wprawdzie wśród sprawców wypadków rzadko znajdują się osoby niepełnosprawne, ale ze względu na brak twardych danych statystycznych, nie sposób formułować na podstawie tych twierdzeń mocnych hipotez. Z perspektywy korzyści społecznych mobilność motoryzacyjna osób niepełnosprawnych jest opłacalna. Osoba niepełnosprawna posiadająca dodatkowe kompetencje kierującego jest bardziej atrakcyjna na rynku pracy, może być bardziej użytecznym, wartościowym pracownikiem. Ponadto nie do przecenienia jest

szereg korzyści indywidualnych. Wzrost poczucia wartości, świadomość przydatności, pewność – potwierdzona prawnym dokumentem to kwestie, które mogą wpłynąć na lepsze życie osoby niepełnosprawnej. Przywołując słowa jednego z bohaterów reportażu „Kumple z kursu”, prezentującego sylwetki osób niepełnosprawnych biorących udział w kursie na prawo jazdy, mobilność osób z niepełnosprawnościami ma także wymiar edukacyjny i uświadamiający dla zdrowej części społeczeństwa: *Chciałem też pokazać innym, że osoba z niepełnosprawnością może jeździć. Nie, nie*

chodziło o szpan, bo mnie nie zależy na pokazaniu się w tym sensie. Moją zasadą jest jeździć dobrze i bezpiecznie, i przelamywać właśnie ten mit dotyczący niepełnosprawnych kierowców. Nadal niestety funkcjonuje przekonanie, że ludzie, widząc osobę niepełnosprawną za kółkiem, myślą, że należy się jej obawiać. Ale ja znam ludzi z niepełnosprawnością, którzy prowadzą samochód o wiele lepiej od ludzi zdrowych. My wiemy, czym pachnie niepełnosprawność, i nie chcemy komuś tego fundować [17].

Bibliografia

1. Inkluzja społeczna osób wykluczonych społecznie – z doświadczeń Polskiego Komitetu Pomocy Społecznej, <http://pkps.org.pl/wp-content/uploads/2016/12/Inkluzja-spo%C5%82eczna.pdf>, (dostęp 10.09.2018).
2. Frąckiewicz, L., Wykluczenie społeczne w skali makro i mikroregionalne, [w:] Frąckiewicz L. (red.), Wykluczenie społeczne, Katowice, 2005, s. 11-26.
3. Błęszyński, J., Inkluzja/ekskluzja jako wyzwanie społeczne w odniesieniu do edukacji specjalnej w Polsce, [w:] Inkluzja i ekskluzja społeczna osób z niepełną sprawnością, Warszawa, 2009, s. 14.
4. http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/42407/9241545429_pol.pdf;jsessionid=647490F5E5FE ECB88A153B86301C39C9?sequence=67, (dostęp 20.09.2018).
5. Piekarczyńska, M., Zajenkowska-Kozłowska, A., Niepełnosprawność w świetle badań GUS [w:] Poradnik niepełnosprawnego kierowcy, pod red. K. Marciniaka, Warszawa, 2012.
6. <http://www.niepelnosprawni.gov.pl/p,78,dane-demograficzne>, (dostęp 13.09.2018).
7. Galasiński, D., Osoby niepełnosprawne czy osoby z niepełnosprawnością”, https://www.pfron.org.pl/fileadmin/files/0/477_01-Dariusz_Galasincki.pdf, (dostęp:13.09.2018).
8. Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r., Dz. U. z 1997., Nr 78, poz. 483.
9. Uchwała Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 1 sierpnia 1997 r. – Karta Osób Niepełnosprawnych, Monitor Polski 1997, Nr 50, poz. 475.
10. Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, z późn. zm. z dn. 28.02.2018 Dz.U.z 2018 r. poz. 728.
11. Marciniak, K., (red.), Poradnik niepełnosprawnego kierowcy, Warszawa, 2012, s.46.
12. Uchcińska, M., Tokarczyk, E., Odachowska, E., Psychologiczne aspekty niepełnosprawności kierowców, [w:] Poradnik niepełnosprawnego kierowcy, Warszawa, 2012.
13. Ustawa prawo o ruchu drogowym, Dz.U. 1997 Nr 98 poz. 602., z późn zm. z dn. 9.05.2018, Dz.U. 2018 poz. 957.
14. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 sierpnia 2012 r. w sprawie wzorów dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami, Dz.U. 2012 poz. 973, <http://prawo.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20120000973&min=1>, (dostęp 13.09.2018).
15. <https://www.prawodrogowe.pl/informacje/ekspert-wyjasnia/monika-folwarczny-nieslyszacy-za-kierownica-cz-2>, (dostęp 28.10.2018).
16. Opracowanie na podstawie danych udostępnionych przez Stowarzyszenie Pomocy Kierowcom Niepełnosprawnym „Spinka”, <http://www.spinka.org.pl/prawo-jazdy/kierowca-bez-barrier-2/more,36528447>, (dostęp: 30.10.2018).
17. Trębacz, D., Kumple z kursu, <http://www.niepelnosprawni.pl/ledge/x/75096s>, (dostęp 30.10.2018).