



**CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)**

Katalog specjalnych potrzeb istotnych z punktu widzenia mobilności i transportu.

Opracowanie: dr Dominik Gołuch

Warszawa, 2023

**CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)**

Spis treści

1. Wstęp.....	
1.1. Definicje	4
1.1.1. Potrzeby i specjalne potrzeby	5
1.1.2. Mobilność i transport	6
1.2. Założenia katalogu	6
2. Opis ogólnych kryteriów	7
2.1. Źródła trudności.....	8
2.1.1. Przetwarzanie obrazów	8
2.1.2. Przetwarzanie dźwięków	8
2.1.3. Ograniczenia ruchowe	8
2.1.4. Trudności poznawcze	8
2.1.5. Trudności emocjonalne	8
2.1.6. Trudności społeczne	8
2.2. Odległość	9
2.2.1. Małe dystanse	9
2.2.2. Długie dystanse (konieczność skorzystania ze środków transportu).....	9
3. Opis szczegółowych kryteriów	10
A.I. Przetwarzanie obrazów / Krótki dystans.....	10
A.II. Przetwarzanie obrazów / Długi dystans.....	10
B.I. Przetwarzanie dźwięków / Krótki dystans.....	11
B.II. Przetwarzanie dźwięków / Długi dystans.....	11
C.I. Ograniczenia ruchowe / Krótki dystans	11
C.II. Ograniczone możliwości poruszania się / Długi dystans	12
D.I. Trudności poznawcze / Krótki dystans	13
D.II. Trudności poznawcze / Długi dystans	13
E.I. Trudności emocjonalne / Krótki dystans.....	14
E.II. Trudności emocjonalne / Długi dystans.....	15

**CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)**

F.I.	Trudności społeczne / Krótki dystans	16
F.II.	Trudności społeczne / Długi dystans	17
4.	Badanie ankietowe	18
4.1.	Metoda	18
4.2.	Badana grupa	18
4.3.	Procedura badawcza	20
4.4.	Wyniki	20
4.5.	Podsumowanie	22
	Bibliografia	23

1. Wstęp

Pojęcie osób o specjalnych potrzebach jest rozpowszechnione zarówno w literaturze naukowej, fachowej, popularnonaukowej, prawodawstwie. Zgodnie z Ustawą z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami (Dz.U. 2019 poz. 1696 z późn. zm) w art. 2. pkt 3. za osobę ze szczególnymi potrzebami (dalej OSP) uważa się kogoś, kto „... ze względu na swoje cechy wewnętrzne lub zewnętrzne, albo ze względu na okoliczności, w których się znajduje, musi podjąć dodatkowe działania lub zastosować dodatkowe środki w celu przezwyciężenia bariery, aby uczestniczyć w różnych sferach życia na zasadzie równości z innymi osobami”. Definicja ta obejmuje bardzo wiele kategorii osób, które różnią się od siebie istotnie pod wieloma aspektami (choćby np. wiek: do takich osób możemy zaliczyć zarówno dzieci o specjalnych potrzebach w zakresie edukacji, jak i seniorów z deficytami poznawczymi). Konsekwencją tego jest trudność w zdefiniowaniu, czym są „specjalne potrzeby”, ponieważ w każdej z kategorii potrzeby będą inne.

Mimo to próba stworzenia katalogu specjalnych potrzeb, który będzie wspólny dla wszystkich kategorii osób jest uzasadniona zarówno naukowo, jak i praktycznie. Naukowo – ponieważ taki katalog może być punktem wyjścia do opracowania narzędzi badawczych wykorzystywanych do pomiaru stopnia nasilenia i zaspokojenia specjalnych potrzeb, a w konsekwencji do opisywania i wyjaśniania różnych zachowań i motywacji ludzi. Praktycznie – ponieważ stworzone narzędzia będą mogły być wykorzystywane do wstępnej diagnozy potrzeb, a co za tym idzie dostosowywania urządzeń i usług do konkretnych osób oraz badanie skuteczności zaproponowanych rozwiązań w zakresie zaspokajania specjalnych potrzeb. Z uwagi na charakter projektu skupiono się jedynie na specjalnych potrzebach, które są istotne z punktu widzenia mobilności. Zatem celem niniejszego opracowania jest stworzenie i przedstawienie katalogu, który będzie w pewnym stopniu łączył i systematyzował specjalne potrzeby w zakresie mobilności i transportu.

1.1. Definicje

Punktem wyjścia przygotowywanego katalogu jest doprecyzowanie wykorzystywanych pojęć. W literaturze przedmiotu znaleźć można szereg różnych definicji, odwołujących się do różnych aspektów omawianych zjawisk, w zależności od celów opracowań, badań oraz co najważniejsze: inne będzie rozumienie pojęć na gruncie różnych dyscyplin naukowych (np. Ciastoń-Ciulkin, 2016; Miler-Zawodniak, 2012; Rogowski, 2018; Szołtysek, 2011; Zbróg, 2011). W niniejszym opracowaniu oparto się na metodologii badań psychologicznych, dzięki czemu możliwe będzie stworzenie katalogu specjalnych potrzeb oraz odwołujących się do niego narzędzi badawczych spełniających standardy narzędzi psychometrycznych (APA EFPA, 2007).

1.1.1. Potrzeby i specjalne potrzeby

Słownik Języka Polskiego definiuje potrzebę jako „1. stan przeżywany przez człowieka, odznaczający się niespełnieniem określonych warunków; subiektywne odczuwanie braku; 2. trudna sytuacja materialna”. Potrzeby mogą odnosić się praktycznie do każdego aspektu życia człowieka. W niniejszym opracowaniu, z uwagi na charakter projektu podstawą katalogu są potrzeby związane z transportem i mobilnością.

Na gruncie psychologii istnieje szereg różnych podejść do pojęcia potrzeb. Mogą być rozumiane jako „podstawowe dyspozycje do działania, w dużej części są one wrodzone” (Mądrzycki, 1996, s. 27), „wymogi, których spełnienie jest niezbędne do kontynuacji życia, rozwoju i prawidłowego funkcjonowania człowieka” (Mądrzycki, 1996, s. 27), „stan organizmu wywołujący potencjalną aktywność ukierunkowaną w stronę pewnych wartości, których osiągnięcie prowadzić ma do zapewnienia organizmowi stanu pożądanego zarówno pod względem biologicznym jak i psychologicznym” (Buchner-Jeziorska, 1996, s. 152); „siła nadająca kierunek energii człowieka w stronę konkretnego działania, aby osiągnąć optimum funkcjonowania” (Maslow, 2014, s. 28). W takim rozumieniu specjalne potrzeby istotne z punktu widzenia mobilności można zdefiniować jako wymagania w zakresie przemieszczania się (wrodzone, tymczasowych lub sytuacyjnych), które należy spełnić, aby móc funkcjonować, rozwijać się, kontynuować życie. Przykładowo takim wymaganiem może być konieczność zobaczenia przeszkód na drodze do celu; pokonanie schodów, aby dostać się na kolejne piętro albo zignorowanie bodźców (dźwiękowych, wizualnych czy sama obecność innych osób), które w sposób istotny rozpraszają lub odwracają uwagę.

Definicje potrzeb psychicznych z wskazują na aspekt motywacyjny. Pojawienie się potrzeby wywołuje aktywność ukierunkowaną na jej zaspokojenie, ponieważ dzięki temu będzie możliwe osiągnięcie określonego optimum, celu lub realizację innych wartości. Takie rozumienie potrzeby uprawnia do tego, aby samą mobilność traktować jako potrzebę psychiczną, uniwersalną oraz podstawową. Jej zaspokojenie często jest warunkiem niezbędnym do zaspokojenia innych potrzeb, normalnego funkcjonowania człowieka czy realizacji określonych celów lub wartości. Brak możliwości przemieszczania w dużym stopniu utrudnia lub ogranicza możliwości normalnego funkcjonowania człowieka, ale też może wywoływać poczucie dyskomfortu, napięcia. Warto wspomnieć, że ograniczenie mobilności, rozumianej jako możliwość swobodnego i celowego przemieszczania się jest również stosowane jako kara – czy to w więzieniach, aresztach czy też jako środek zapobiegawczy (np. ograniczenie możliwości opuszczania kraju).

Mobilność w takim rozumieniu jest potrzebą uniwersalną, ponieważ każdy człowiek musi przemieszczać się z punktu A do punktu B, a jeśli nie może tego zrobić

odczuwa dyskomfort, napięcie, podejmuje działania do zaspokojenia tej potrzeby lub wymaga pomocy kogoś, kto może się przemieszczać.

1.1.2. Mobilność i transport

Mobilności w literaturze przedmiotu najczęściej traktowana jest jako skłonność do zmiany miejsca zamieszkania czy pracy, potencjalne pokonywanie przestrzeni albo wszelkie przemieszczenia – te codzienne, rutynowe i te o większym znaczeniu dla reorganizacji życia osobistego (Szołtysek, 2011). Natomiast transport to przemieszczanie się ludzi w przestrzeni z wykorzystaniem różnych środków (Szołtysek, 2011).

Na użytek opracowywanego katalogu mobilność będzie definiowana szeroko, jako możliwość przemieszczenia się z punktu A do punktu B. Przy czym punkt A od punktu B może być oddalony zarówno o 5 m (krótki dystans / wewnątrz obiektów), jak i 5 km (długi dystans / pomiędzy obiektami). Przemieszczanie się na większe dystanse bardzo często będzie wymagało wykorzystania odpowiednich środków transportu (indywidualnego lub zbiorowego)

1.2. Założenia katalogu

Przygotowanie katalogu wymaga przyjęcia określonych założeń. Bez nich katalog może okazać się zbyt szczegółowy lub zbyt ogólny, aby był użyteczny i nie będzie realizował swojego celu, czyli połączenia i usystematyzowania specjalnych potrzeb w zakresie mobilności i transportu. W konsekwencji katalog nie będzie przydatny przy projektowaniu rozwiązań lub usług, które mają na celu zaspokojenie specjalnych potrzeb oraz nie będzie użyteczny przy tworzeniu narzędzi badawczych określających stopień nasilenia i zaspokojenia określonych potrzeb.

Główne założenia katalogu to:

- Mobilność jest potrzebą uniwersalną, a specjalne potrzeby istotne z punktu widzenia mobilności i transportu są wynikiem pojawienia się bariery (wewnętrzne lub zewnętrzne; stałe lub tymczasowe) uniemożliwiających realizację potrzeby mobilności
- Bariery mogą dotyczyć zarówno osoby, które należą jak i nie należą do grupy OSP
- Różne osoby mogą być ograniczane przez różne bariery lub kilka barier
- Katalog specjalnych potrzeb nie jest katalogiem zamkniętym
- Katalog powinien być użyteczny również w kontekście tworzenia aparatury, sprzętów czy usług, które mają za zadanie ułatwienie realizacji potrzeby mobilności.

Konsekwencją powyższych założeń jest konieczność kategoryzowania potrzeb w odniesieniu do barier czy deficytów, a nie poprzez opis poszczególnych grup OSP. Drugą konsekwencją jest skupienie się na opisie poszczególnych kryteriów, a nie na konkretnych barierach.

2. Opis ogólnych kryteriów

Aby móc zrealizować cel powstania katalogu oraz spełnić przyjęte założenia, przyjęto dwa ogólne kryteria podziału potrzeb.

Pierwsze kryterium odnosi się do źródeł trudności / deficytów, które stanowią przeszkodę w realizacji potrzeby mobilności. Zaproponowano następujące bariery, wynikające z problemów z: przetwarzaniem bodźców wzrokowych; przetwarzaniem bodźców dźwiękowych; poruszaniem się; trudnościami poznawczymi; trudnościami emocjonalnymi; trudnościami społecznymi. Z uwagi na założenie o uniwersalności potrzeby mobilności bariery te będą opisywane w większości przydatków odnosząc się do konsekwencji ich występowania i aspektu funkcjonowania człowieka, a nie przyczyny pojawienia się bariery.

Drugim kryterium jest odległość, jaka jest do pokonania między punktami A oraz B. Zaproponowano dwie możliwości: mała odległość, wewnątrz obiektu oraz spora odległość / między obiektami. Kryterium to ma znaczenie w opisie szczegółowym specjalnych potrzeb, w szczególności w zakresie funkcjonowania człowieka i zaspokajaniu potrzeb. Największa różnica dotyczy konieczności skorzystania ze środków transportu (indywidualnego lub zbiorowego) w przypadku większych odległości. Proponowana, docelowa struktura katalogu została zobrazowana w tabeli.

Tabela 1. Struktura katalogu specjalnych potrzeb istotnych z punktu widzenia transportu i mobilności.

Źródło trudności	I: Krótki dystans / wewnątrz obiektu	II: Długi dystans / między obiektami (wykorzystanie środków transportu)
A: Przetwarzanie obrazów	A.I	A.II
B: Przetwarzanie dźwięków	B.I	B.II
C: Ograniczenia ruchowe (w tym m.in. Związane z problemami z narządami ruchu, ale też np. problemy wynikające z cięży)	C.I	C.II
D: Trudności poznawcze	D.I	D.II
E: Trudności emocjonalne	E.I	E.II
F: Trudności społeczne	F.I	F.II

2.1. Źródła trudności

2.1.1. Przetwarzanie obrazów

Kategoria ta dotyczy szeroko pojętych problemów z widzeniem. Dotyczy to osób z całkowitym lub znacznym zaburzeniem widzenia, które może być trwałe lub tymczasowe. Osoby, dla których bariera jest istotna nie korzystają ze wzroku lub korzystają w ograniczonym zakresie. Mają trudności z widzeniem drogi do celu lub samego celu, a także z dostrzeżeniem przeszkód lub niebezpieczeństw na drodze.

2.1.2. Przetwarzanie dźwięków

Kategoria dotyczy problemów z przetwarzaniem dźwięków. Dotyczy to osób z całkowitym lub znacznym zaburzeniem słyszenia, zarówno trwałym, jak i tymczasowym. W kontekście mobilności przetwarzanie bodźców słuchowych jest istotne przede wszystkim przy pojawieniu się przeszkód lub niebezpieczeństw, które same lub informacja o nich nie znajduje się w polu widzenia. Ewentualnie ostrzeżenia i informacje o nich pojawiają się jedynie w postaci komunikatów głosowych. Bariera opóźnia lub uniemożliwia odpowiednią reakcję na przeszkodę lub niebezpieczeństwo.

2.1.3. Ograniczenia ruchowe

Kategoria ta dotyczy szeroko pojętych problemów z poruszaniem się. Wynikają one mogą z problemów z narządem ruchu (trwałymi lub tymczasowymi), problemów z układami biologicznymi (np. nerwowym, mięśniowym, kostnym itp.), chorób (wrodzonych, nabytych, tymczasowych) lub innych tymczasowych okoliczności (np. ciąża). Niezależnie od źródła trudności powodują, że aby dotrzeć z punktu A do punktu B osoby muszą podjąć dodatkowy wysiłek, skorzystać z udogodnień, czy urządzeń, bądź skorzystać z asysty innych osób.

2.1.4. Trudności poznawcze

Kategoria dotyczy trudności w funkcjonowaniu poznawczym. Mogą być one wynikiem tymczasowych lub stałych chorób czy zaburzeń, mogą też wynikać z przyjmowania określonych środków farmakologicznych, a także mogą pojawić się z wiekiem. Trudności będą przejawiały się w problemach z koncentracją, pamięcią lub rozpoznawaniem obiektów (w tym również osób).

2.1.5. Trudności emocjonalne

Kategoria dotyczy trudności związanych z doświadczanymi emocjami. Źródłami mogą być tymczasowe lub stałe zaburzenia afektywne, trudne lub traumatyczne doświadczenia w przeszłości, zaburzenia osobowości. Trudności w tej kategorii będą skutkowały doświadczaniem określonych stanów emocjonalnych (najczęściej silnych i negatywnych, jak lęk), które będą utrudniały lub uniemożliwiały przemieszczenie się z punktu A do B.

2.1.6. Trudności społeczne

Kategoria dotyczy trudności związanych z funkcjonowaniem społecznym jednostki. Źródła mogą wynikać z trudnych lub traumatycznych doświadczeń

**CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)**

w przeszłości, zaburzeń osobowości lub posiadanie takich cech osobowości, które w swojej skrajnej postaci utrudniają funkcjonowanie w grupach; tymczasowych lub trwałych zaburzeń psychicznych. Trudności w funkcjonowaniu społecznym będą skutkowały utrudnieniem lub uniemożliwieniem dotarcia do celu, jeśli na drodze lub u celu osoba będzie musiała spotykać lub wchodzić w interakcje z innymi ludźmi (niezależnie, czy jest to stan obiektywny, czy subiektywna antycypacja).

2.2. Odległość

2.2.1. Małe dystanse

Kategoria ta dotyczy przemieszczania się na małych odległościach, w obrębie własnego domu czy mieszkania lub pracy, czy miejsca kształcenia. Dotyczy to przemieszczania się w ramach jednego pomieszczenia lub między pomieszczeniami w ramach jednego budynku. Dotyczy to również przemieszczania się między piętrami w jednego obiektu. W tej kategorii osoby nie muszą korzystać ze środków transportu, ewentualnie z „małych” środków transportu indywidualnego (jak np. wózek inwalidzki). W większości przypadków w ramach kategorii osoby nie muszą opuszczać swoje budynku.

2.2.2. Długie dystanse (konieczność skorzystania ze środków transportu)

Kategoria ta dotyczy przemieszczania się na dużych odległościach, pomiędzy różnymi obiektami i budynkami. Dotyczy to przemieszczania się z wykorzystaniem środków transportu (indywidualnego lub zbiorowego). Poruszanie się bez użycia środków transportu będzie długotrwałe lub wymagające zwiększonego wysiłku.

3. Opis szczegółowych kryteriów

Po połączeniu dwóch opisanych wyżej kryteriów (źródła trudności oraz dystans) uzyskano szczegółowe kategorie, w ramach których można precyzyjnie opisywać szczególne potrzeby w zakresie mobilności, uwzględniając źródło bariery oraz pokonywaną odległość. Przykładowo w ramach kategorii A.I możliwe jest uwzględnienie wszystkich trudności wynikających z problemami ze wzrokiem (czyli nie tylko chodzi o osoby niewidome i niedowidzące, ale również osoby z chorobami oczu czy pogorszonym wzrokiem), jakie może napotkać osoba przemieszczając się w ramach jednego pomieszczenia lub budynku. Może to być np. niewystraczające oznaczenie pomieszczeń, drzwi; przeszkody leżące, stojące lub wystające ze ścian; różnego rodzaju meble stojące na drodze itp. Poniżej zamieszczono opis poszczególnych kategorii wraz z przykładowymi potrzebami i problemami.

A.I. Przetwarzanie obrazów / Krótki dystans

W ramach tej kategorii można zamieścić potrzeby, związane ze wspomaganie widzenia (u osób, u których, u których zaburzenia wzroku nie są całkowite) lub zastąpienie informacji odbieranymi zmysłem wzroku innymi bodźcami (dźwięk, dotyk). Problemy w tej kategorii dotyczą przemieszczania się na małych dystansach – w ramach jednego pomieszczenia lub budynku, a także między budynkami znajdującymi się w bliskiej odległości (bez konieczności korzystania ze środków transportu). Potrzeby dotyczą w szczególności dwóch obszarów: oznaczenia drogi do celu oraz informowanie o zagrożeniach / przeszkodach. W przypadku poruszania się wewnątrz budynku będą to przykładowo:

- oznaczenia dróg kontrastującymi znakami;
- tabliczki z opisane alfabetem Braillea;
- rowki i wgłębienia lub ścieżki dotykowe w podłodze / chodniku, wskazujące bezpieczne przejścia; pasy ostrzegawcze przed miejscami potencjalnego zagrożenia, takie jak krawędzie schodów;
- ostrzegawcze, kontrastujące pasy na schodach, ścianach czy potencjalnie niebezpiecznych elementach itp.

A.II. Przetwarzanie obrazów / Długi dystans

Kategoria ta opisuje potrzeby osób z deficytami (trwałymi bądź czasowymi) w zakresie widzenia oraz koniecznością przemieszczenia się na długim dystansie. Wiąże się z korzystaniem ze środków transportu indywidualnego lub zbiorowego. Przy czym w przypadku transportu indywidualnego może być niemożliwe samodzielnie użytkowanie przez osoby z całkowitą lub znaczną utratą wzroku, natomiast mogą pojawić się trudności w przypadku funkcjonowania jako pasażer środka transportu. Potrzeby w tej kategorii dotyczą problemów:

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

- z dotarciem do środka transportu (odpowiednie oznaczenia na parkingach, w garażach, postojach taxi, miejsca odbioru w przypadku korzystania z aplikacji mobilnych, przystankach autobusowych, stacjach kolejowych, lotniskach itp.);
- informacją o samym środku transportu (np. jakiej relacji podjechał właśnie autobus / tramwaj / pociąg; czy pojazd, który właśnie podjechał jest tym zamówionym w aplikacji);
- środków bezpieczeństwa w samym pojeździe (np. czy jest możliwe sprawne korzystanie z pasów bezpieczeństwa, „na wycucie”, czy też są w jakiś sposób zakryte bądź są obecne inne elementy, które przeszkadzają w wycuciu odpowiednich końcówek; czy rozmieszczenie poręczy w autobusie jest ergonomiczne, czy też osoba musi poświęcić czas, aby je znaleźć i się przytrzymać, zanim autobus zacznie jechać; czy osoba może sprawnie odnaleźć numer swojego miejsca siedzącego, zgodnie z biletem itd);
- opuszczaniem pojazdu w miejscu docelowym (np. informacje o przeszkodach przy samym wyjściu z pojazdu, jak np. pusta przestrzeń między progiem a chodnikiem czy między pociągiem a peronem).

B.I. Przetwarzanie dźwięków / Krótki dystans

Kategoria ta dotyczy potrzeb związanych z przemieszczeniem się wewnątrz pomieszczenia, budynku lub na krótkich dystansach u osób z deficytami w zakresie słuchu. Sam akt przemieszczania nie wymaga wykorzystania bodźców dźwiękowych w takim stopniu, jak wzrokowych. Zatem w tej kategorii znajdują się głównie potrzeby związane z informowaniem o zagrożeniach nagłych lub takich, które nie są bezpośrednio widoczne lub niedostatecznie oznaczone wizualnie – np. przeszkoda znajduje się za rogiem korytarza, w innym pomieszczeniu czy na innym piętrze albo nadawane są jedynie komunikaty głosowe o problemie / zagrożeniu.

B.II. Przetwarzanie dźwięków / Długi dystans

Kategoria ta obejmuje potrzeby związane z korzystaniem ze środków transportu przy jednoczesnym deficycie (tymczasowym lub trwałym) w zakresie słyszenia. W przypadku transportu indywidualnego osoba kierująca nie będzie reagować na sygnały dźwiękowe dochodzące spoza samochodu – syreny pojazdów uprzywilejowanych lub klaksony innych pojazdów, uczestników ruchu. W związku z tym potrzeby będą głównie wynikały z braku lub opóźnionej reakcji w sytuacjach awaryjnych. W przypadku transportu zbiorowego problemy mogą powstawać w przypadku sytuacji awaryjnych, gdy informacje czy sygnały o zagrożeniu przekazywane są jedynie za pomocą głosu / dźwięków. Drugi obszar potrzeb dotyczy niewystarczającego oznakowania wizualnego pojazdów oraz miejsc postojowych (przystanków, stacji).

C.I. Ograniczenia ruchowe / Krótki dystans

Kategoria zawiera potrzeby związane z przemieszczaniem się wewnątrz budynków lub na niewielkich dystansach przy jednoczesnych problemach w zakresie

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

poruszania się. Dotyczy to zarówno deficytów czy problemów narządów ruchu (trwałych lub czasowych), ale też innych przyczyn utrudniających poruszanie się (np. ciąża). W ramach kategorii problemy mogą dotyczyć:

- wejścia / wyjścia z budynku (np. brak podjazdu, rampy; strome schody i brak poręczy; drzwi wejściowe zbyt ciężkie, zbyt wąskie czy w inny sposób utrudniające użytkownikom);
- przemieszczania się między piętrami (np. brak windy, brak urządzeń ułatwiających wjazd na schodach)
- wąskich korytarzy i przestrzeni; wąskie drzwi wewnętrzne
- braku udogodnień ułatwiających poruszanie się i korzystanie z toalet
- braku odpowiednich oznaczeń, takich jak znaki informacyjne o dostępie dla osób z niepełnosprawnościami czy alternatywnych trasach w przypadku np. awarii windy
- nierównych lub śliskich powierzchni (utrudniające lub wręcz uniemożliwiające poruszanie się wózków czy osób o kulach)

C.II. Ograniczone możliwości poruszania się / Długi dystans

Kategoria określa potrzeby osób w z ograniczonymi, fizycznymi możliwościami poruszania się na długich dystansach. W ramach tej kategorii uwzględnia się wszystkie zagadnienia związane z transportem indywidualnym oraz zbiorowym na każdym etapie, tj. dotarcia i wejścia do pojazdu; korzystania ze środka transportu oraz opuszczeniu po dotarciu do celu. W przypadku transportu indywidualnego potrzeby dotyczyć mogą

- szeroko pojętych udogodnień w zakresie poruszania się i parkowania (przywileje w zakresie korzystania z określonych dróg; dostępność miejsc odpowiednich miejsc parkingowych - wystarczająco szerokich, żeby można było komfortowo wsiąść i wysiąść)
- przystosowania pojazdów do konkretnych potrzeb / deficytów osoby korzystającej z niego jako kierowca oraz jako pasażer.

Jeśli chodzi o transport zbiorowy, to kategoria zawiera potrzeby związane z

- dotarciem do środka transportu oraz jego opuszczenia (odpowiednia infrastruktura i udogodnienia na przystankach i wokół nich, stacjach kolejowych, lotniskach itp.),
- dostosowaniem samych środków transportu do potrzeb osób o określonych problemach (np. możliwość otwarcia podjazdu; szerokie wejścia i przejścia; możliwość sprawnego zajęcia bezpiecznego miejsca w pojeździe zanim zaczną się poruszać; specjalnie oznaczone, szerokie miejsca dla kobiet w ciąży, osób starszych czy osób z problemami z narządem ruchu itp.)

D.I. Trudności poznawcze / Krótki dystans

Kategoria obejmuje potrzeby, które mogą pojawić się u osób z trudnościami poznawczymi (tymczasowymi lub trwałymi) podczas przemieszczania się wewnątrz budynków. Problemy znajdujące się w tej kategorii mogą dotyczyć:

- Braku czytelnych oznaczeń i informacji (Osoby z deficytami poznawczymi mogą mieć trudności w zrozumieniu oznaczeń, tablic informacyjnych czy instrukcji w budynkach. Niewłaściwie sformułowane komunikaty mogą wprowadzać ich w błąd).
- Złożonymi układami przestrzennymi (Budynki o skomplikowanym układzie przestrzennym, z wieloma korytarzami, schodami czy piętrami, mogą sprawić trudności w nawigacji i zorientowaniu się w otoczeniu).
- Zbyt jasnym lub zbyt ciemnym oświetleniu (Nieprawidłowe oświetlenie może wpływać negatywnie na osoby z deficytami poznawczymi. Zbyt jasne światło lub zbyt ciemne zakamarki mogą utrudnić orientację i zrozumienie otoczenia).
- Braku przestrzeni odpoczynkowych (Osoby z deficytami poznawczymi mogą potrzebować dodatkowej przestrzeni do odpoczynku lub chwilowego skupienia, co może być problematyczne, jeśli budynki są zbyt zatłoczone lub nie posiadają odpowiednich miejsc do relaksu lub odpoczynku, np. ławki, krzesła).
- Braku dostosowań do potrzeb sensorycznych (Osoby z deficytami poznawczymi mogą wymagać dostosowań sensorycznych, takich jak zmniejszenie hałasu czy eliminacja nadmiernych bodźców w otoczeniu).

D.II. Trudności poznawcze / Długi dystans

W kategorii znajdują się potrzeby osób z trudnościami poznawczymi (trwałymi lub czasowymi), związane z koniecznością korzystania ze środków transportu. Potrzeby te będą wynikały między z innymi z następujących problemów:

- Zrozumienie rozkładów jazdy i informacji (Osoby z deficytami poznawczymi mogą mieć trudności w zrozumieniu skomplikowanych rozkładów jazdy, informacji o trasie czy zmianach w planie podróży).
- Orientacja w przestrzeni transportowej (Nawigacja w dużych dworcach kolejowych, lotniskach, lub na zatłoczonych przystankach autobusowych może być trudna dla osób z deficytami poznawczymi).
- Trudności z zakupem biletów (Automaty biletowe czy strony internetowe do zakupu biletów mogą być trudne do obsługi dla osób z deficytami poznawczymi, zwłaszcza jeśli wymagają one skomplikowanych operacji lub zrozumienia wielu opcji).
- Brak dostosowań w środkach transportu (Brak informacji dźwiękowych, piktogramów czy odpowiednich oznaczeń może sprawić trudności w korzystaniu z tych środków).

**CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)**

- Nieprawidłowe oznaczenia (Błędne oznaczenia lub brak zrozumiałych informacji na przystankach, dworcach czy w środkach transportu mogą prowadzić do dezorientacji i trudności w podróżowaniu).
- Brak wsparcia personelu (Personel obsługujący transport publiczny może nie być odpowiednio przeszkolony, aby udzielać wsparcia osobom z deficytami poznawczymi. Brak zrozumienia ich potrzeb może sprawić, że korzystanie z transportu staje się dla nich bardziej problematyczne).

Korzystanie ze środków transportu indywidualnego może być problematyczne, między innymi z uwagi na:

- Zrozumienie zasad ruchu drogowego (osoby z deficytami poznawczymi mogą mieć trudności w zrozumieniu skomplikowanych zasad ruchu drogowego lub braku zrozumienia czy zapamiętania zmian w prawie, co może wpłynąć na ich zdolność do oceny sytuacji na drodze i podejmowania decyzji)
- Zakłócenia uwagi i koncentracji
- Trudności z orientacją (problemy z orientacją w przestrzeni; korzystanie z nawigacji; rozpoznawanie tras czy znajdowanie miejsc docelowych)
- Problemy z pamięcią (zapamiętywanie tras, zasad ruchu, lokalizacji parkingów czy innych informacji związanych z podróżowaniem)
- Trudności z obsługą technologii pojazdu (współczesne samochody wyposażone są w zaawansowane systemy nawigacyjne, komunikacyjne i multimedialne)
- Brak zrozumienia sytuacji na drodze (osoby z deficytami poznawczymi mogą mieć trudności w szybkim przetwarzaniu informacji na drodze, co jest istotne do podejmowania szybkich i bezpiecznych decyzji)
- Trudności z rozpoznawaniem sygnałów drogowych (trudności z rozpoznawaniem i zrozumieniem znaków drogowych czy oznaczeń)

E.I. Trudności emocjonalne / Krótki dystans

Kategoria zawiera potrzeby wynikające z trudności emocjonalnych w zakresie przemieszczania się wewnątrz budynków oraz na krótkich dystansach. Potrzeby te mogą być związane z:

- Zatłoczonymi przestrzeniami (Duża ilość osób w jednym miejscu może wywoływać uczucie niepokoju i dyskomfortu. Przestrzenie zatłoczone, takie jak korytarze czy windy, mogą być trudne do przemieszczania).
- Brakiem prywatności (Osoby z problemami emocjonalnymi często potrzebują prywatności w większym stopniu, niż inne osoby. Brak dostępu do prywatnych przestrzeni czy pomieszczeń, gdzie mogą się schronić, może wpływać negatywnie na ich samopoczucie).
- Wysokim poziomem hałasu (Głośnie otoczenie w budynkach, takie jak biura, sale konferencyjne czy przystanki autobusowe, może być uciążliwe, zwłaszcza jeśli są one dodatkowo wrażliwe na dźwięki).

**CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)**

- Brakiem informacji o możliwości schronienia (W przypadku nagłych stanów lękowych lub potrzeby chwili wytchnienia, brak informacji o dostępności miejsc do schronienia może sprawić, że osoby z problemami emocjonalnymi czują się bezradne).
- Brakiem wsparcia personelu (Personel budynku, taki jak ochrona czy obsługa, nie zawsze jest odpowiednio przeszkolony, aby udzielać wsparcia. Brak zrozumienia i empatii może utrudnić pomoc w trudnych sytuacjach).
- Trudnościami w korzystaniu z wind i schodów (zwłaszcza jeśli problemy emocjonalne dotyczą lęków czy fobii, to takie osoby mogą mieć trudności w korzystaniu z wind czy schodów, co może ograniczać ich zdolność do przemieszczania się w budynku).
- Brakiem dostosowań do potrzeb sensorycznych (Osoby z problemami emocjonalnymi często mają różne potrzeby sensoryczne. Brak dostosowań, takich jak odpowiednie oświetlenie czy brak drażniących zapachów, może wpływać na ich samopoczucie).

E.II.Trudności emocjonalne / Długi dystans

Kategoria zawiera potrzeby wynikające z trudności emocjonalnych w przemieszczaniu się za pomocą środków transportu. Problemy w korzystaniu z transportu zbiorowego mogą dotyczyć:

- Zatłoczenia i tłumy (Przy dużym natężeniu podróżujących i zatłoczonych pojazdach, osoby z problemami emocjonalnymi, takimi jak agorafobia czy społeczna fobia, mogą odczuwać silny dyskomfort i lęk).
- Braku prywatności (Wspólne przestrzenie w środkach transportu publicznego, takie jak autobusy czy pociągi, nie zawsze zapewniają prywatność. Może to wywoływać niepokój związany z brakiem osobistej przestrzeni).
- Hałasu i stresu sensorycznego (Wysoki poziom hałasu, światła czy zapachy w środkach transportu publicznego mogą być uciążliwe, zwłaszcza jeśli są one wrażliwe na bodźce sensoryczne).
- Braku informacji o dostępie do pomocy (Brak informacji o dostępności pomocy lub kontaktu z personelem transportowym może utrudniać korzystanie z transportu zbiorowego).
- Lęku związanego z opóźnieniami czy zmianami tras (Osoby, zwłaszcza cierpiące na lęki związane z utratą kontroli, mogą doświadczać trudności w sytuacjach, takich jak opóźnienia czy zmiany tras, które mogą wprowadzać niepokój).
- Braku zrozumienia ze strony pasażerów i personelu (np. w przypadku ataku paniki czy napadu lęku, może pojawić się brak zrozumienia ze strony współpasażerów lub personelu transportowego)
- Trudności w korzystaniu z biletomatu czy automatów biletowych (Procedury zakupu biletów przy użyciu automatów mogą być stresujące, zwłaszcza jeśli wymagają skomplikowanych operacji).

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

W odniesieniu do środków transportu indywidualnego obszary związane z potrzebami mogą być związane z:

- Lękiem związanym z prowadzeniem pojazdu (osoby z problemami emocjonalnymi, takimi jak fobie czy lęki, mogą doświadczać trudności związanych z prowadzeniem pojazdu. Zadania takie jak pokonywanie dużych odległości, jazda w zatłoczonych miejscach czy radzenie sobie w sytuacjach stresujących mogą być szczególnie wyzwaniem).
- Trudnościami z parkowaniem (szukanie miejsc parkingowych, manewrowanie w zatłoczonych miejscach czy dokonywanie precyzyjnych manewrów parkowania mogą być stresujące, zwłaszcza jeśli związane są one z lękiem przed oceną innych kierowców).
- Stresem związanym z nawigacją (stres związany z koniecznością korzystania z nawigacji, szczególnie w nowych i nieznanymi miejscach).
- Trudnościami z komunikacją w sytuacjach trudnych (w sytuacjach nagłych, takich jak awaria pojazdu czy wypadek drogowy, mogą pojawić się trudności z komunikacją z innymi uczestnikami ruchu czy służbami ratunkowymi. Przewidywanie takich sytuacji również może być źródłem stanów lękowych).
- Brakiem wsparcia pasażera (w przypadku osób, które nie prowadzą pojazdu, ale podróżują jako pasażerowie, brak zrozumienia i wsparcia ze strony kierowcy może prowadzić do dodatkowego stresu i dyskomfortu)

F.I. Trudności społeczne / Krótki dystans

Kategoria zawiera potrzeby wynikające z trudności o charakterze społecznym, w przemieszczaniu się wewnątrz budynków. W szczególności potrzeby mogą być związane z:

- Lękiem przed interakcjami społecznymi (zwłaszcza np. fobia społeczna czy lęk przed oceną innych, mogą odczuwać trudności związaną z koniecznością interakcji z innymi ludźmi na korytarzach).
- Trudnościami i z korzystaniem z windy czy schodów (sytuacje, gdzie konieczne jest przejście przez inne osoby, zwłaszcza w ciasnych przestrzeniach).
- Odczuwaniem dyskomfortu w zatłoczonych miejscach (zatłoczone przestrzenie, takie jak korytarze, mogą wywoływać uczucie niepokoju i dyskomfortu).
- Brakiem miejsc do schronienia (osoby z problemami społecznymi mogą potrzebować miejsc, gdzie mogą się schronić przed spojrzeniami innych lub zrelaksować się w cichym otoczeniu. Brak takich miejsc może być źródłem stresu i niechęci do przemieszczania się).
- Trudnościami z korzystaniem z toalet (dyskomfort odczuwany w związku z koniecznością skorzystania z toalet publicznych, zwłaszcza gdy wymaga to interakcji z innymi ludźmi, co prowadzi do unikania przemieszczania się)

F.II. Trudności społeczne / Długi dystans

Kategoria zawiera potrzeby wynikające z trudności o charakterze społecznym, w przemieszczaniu się w środkach transport. W przypadku transportu zbiorowego problemy mogą być związane np. z:

- interakcjami społecznymi (np. fobia społeczna czy lęk przed obcymi, mogą ujawniać się w zatłoczonych środkach transportu).
- niepokojem w zatłoczonych pojazdach (skoncentrowanie wielu osób w jednym miejscu, zwłaszcza w ciasnych przestrzeniach środków transportu publicznego, może wywoływać uczucie niepokoju i dyskomfortu).
- lękiem przed oceną innych pasażerów (obawa przed oceną innych pasażerów może prowadzić do unikania kontaktu wzrokowego czy problemów w komunikacji).
- trudnością z zakupem biletów (zakup biletów może być problematyczny, jeśli będzie wymagał kontaktu z innymi ludźmi).
- trudnością w korzystaniu z przystanków (niezamierzone interakcje z innymi pasażerami czy orientacja w nowym otoczeniu).

W przypadku środków transportu indywidualnego potrzeby mogą wynikać m.in. z:

- trudnościami z prowadzeniem pojazdu (lęk przed oceną innych czy stres społeczny mogą utrudniać poruszanie się po zatłoczonych drogach)
- lęku związanego z sytuacjami ruchu drogowego (konieczność poruszania się w ruchu drogowym, wchodzenie w interakcje z innymi kierowcami i pieszymi, mogą stanowić źródła lęków)
- trudności z parkowaniem (manewrowanie pojazdem, szukanie miejsc parkingowych czy zatrzymywanie się w zatłoczonych miejscach mogą wzbudzać niepokój związany z obserwacją ze strony innych ludzi).
- brak zrozumienia ze strony innych kierowców (obawa przed niewłaściwym zachowaniem ze strony innych kierowców może zwiększać poziom lęku i stresu)
- trudności z interakcjami na stacjach paliw, warsztatach i miejscach obsługi pojazdów (konieczność interakcji z obsługą stacji paliw, korzystanie z automatów płatniczych czy rozmowy z innymi klientami na stacjach mogą sprawiać być źródłem stresu i w konsekwencji wzbudzać chęć unikania prowadzenia pojazdów).

4. Badanie ankietowe

Jednym z założeń katalogu jest możliwość jego wykorzystania w badaniach naukowych. W celu realizacji założenia potrzebę mobilności wpisano w hierarchiczny model potrzeb Abrahama Masłowa (2014), zakładając, że potrzeba mobilności znajduje się na poziomie potrzeb najbardziej podstawowych, na równi z potrzebami fizjologicznymi. Zgodnie z mechanizmem modelu potrzeb nie jest możliwe zaspokojenie potrzeb wyższego rzędu, dopóki nie zostaną zaspokojone potrzeby niższego rzędu. Zatem bez realizacji potrzeby mobilności (samodzielnie lub z pomocą innych osób) nie jest możliwe (lub jest znacząco utrudnione) spełnienie potrzeb bezpieczeństwa, przynależności, szacunku i samorealizacji. W celu wstępnej weryfikacji tych założeń przygotowano kwestionariusz (w Załączniku 1), którego zadaniem jest pomiar natężenia poszczególnych potrzeb związanych z mobilnością oraz stopień ich zaspokojenia – potrzeby analogicznie do głównych ogólnych kryteriów zawartych w katalogu.

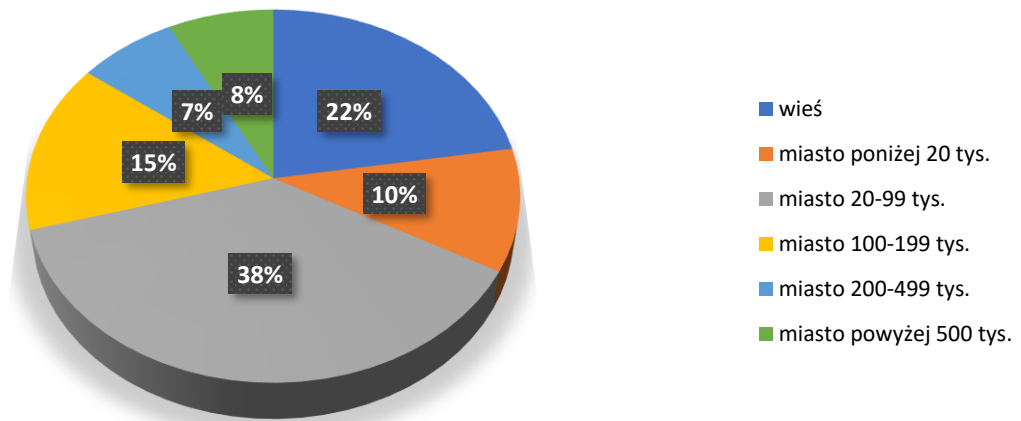
4.1. Metoda

Wykorzystana ankieta składa się z trzech części. Pierwsza część dotyczy ogólnych informacji demograficznych respondenta (wiek, płeć, miejsce zamieszkania, sytuacja na rynku pracy). Dodatkowo osoby badane zaznaczają informację dotyczące przynależności do określonej grupy OSP. Druga część 32 pytań zamkniętych, dotyczących konieczności wykonywania określonych czynności lub przemieszczania się. Osoby badane odpowiadają używając skali Likerta (5: codziennie; 4: kilka razy w tygodniu; 3: kilka razy w miesiącu; 2: kilka razy w roku; 1: raz na kilka lat; 0: wcale; nie dotyczy). Ta część ma za zadanie określić poziom natężenia potrzeby przemieszczania na określonych dystansach oraz jakie problemy osoba może doświadczać, w związku z ewentualnymi deficytami (wymienionymi w katalogu potrzeb). Trzecia część również składa się z 32 pytań, które są analogiczne do pytań z części drugiej. W tej części osoby badane odpowiadają, jak dobrze radzą sobie z wykonaniem określonych czynności i również odpowiadają na skali Likerta (skala odpowiedzi: 5: bez problemu sobie poradzę; 4: raczej dobrze sobie poradzę; 3: trudno powiedzieć; 2: sprawi mi to małą trudność; 1: sprawi mi to dużą trudność; 0: nie poradzę sobie; nie dotyczy). Ta część dotyczy określenia stopnia możliwości zaspokojenia określonych potrzeb.

4.2. Badana grupa

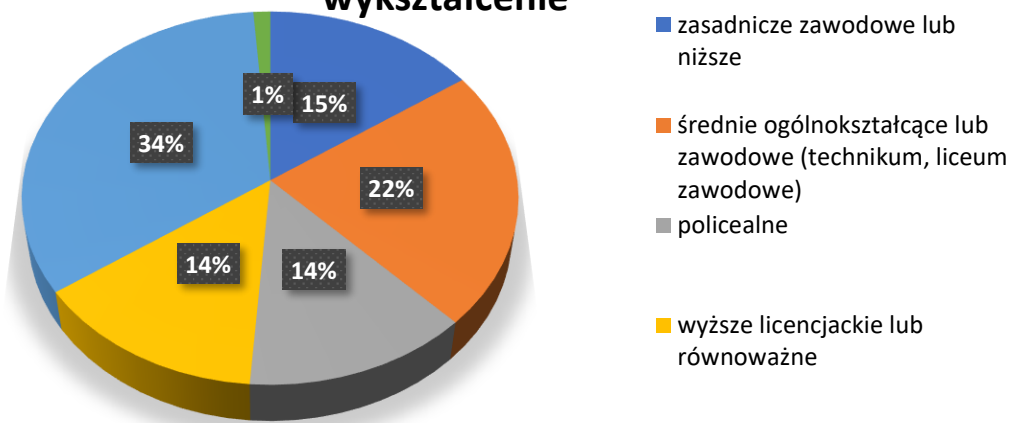
W badaniu pilotażowym wzięło udział ponad 250 osób o specjalnych potrzebach, jednak po weryfikacji arkuszy papierowych oraz zebranych danych w formie on-line, z uwagi na braki lub inne problemy techniczne ostatecznie w analizie wykorzystano dane od 89 kobiet oraz 81 mężczyzn, czyli łącznie od 170 uczestników w wieku od 18 do 90 lat ($M=50,05$; $SD=16,53$). Na wykresie przedstawiono strukturę grupy uwzględniając miejsce zamieszkania:

Wykres 1. Struktura badanej próby uwzględniając miejsce zamieszkania



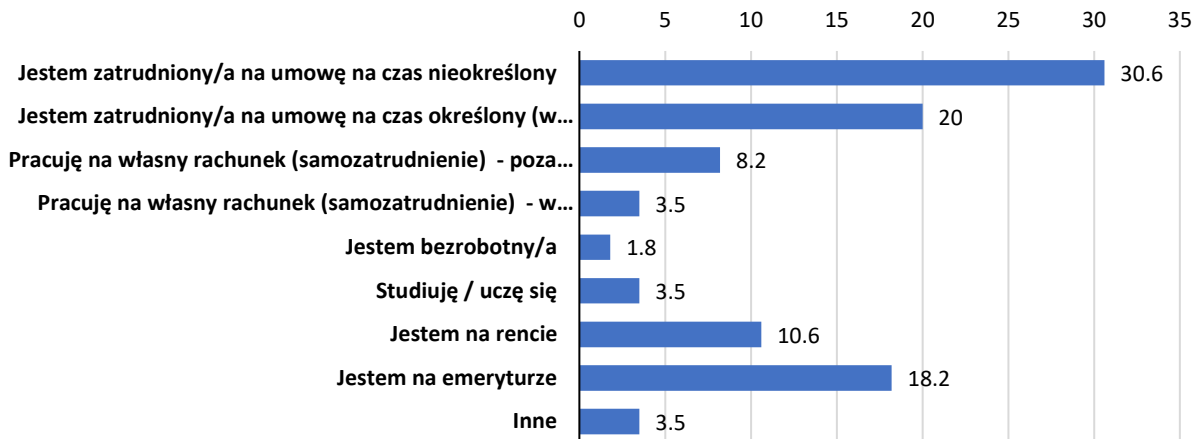
Na kolejnym wykresie zamieszczono informacje dotyczącą wykształcenia badanych osób.

Wykres 2. Struktura badanej grupy uwzględniając wykształcenie



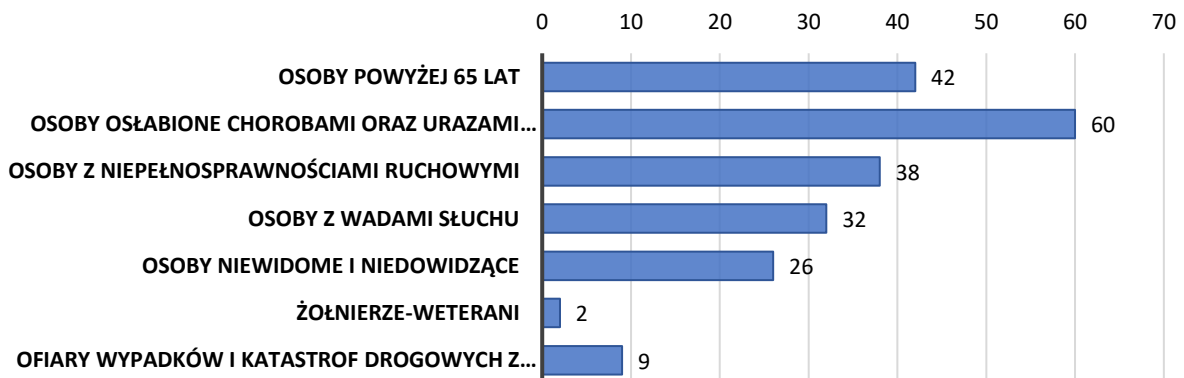
Na wykresie poniżej przedstawiono informacje dotyczące sytuacji osób badanych na rynku pracy:

Wykres 3. Sytuacja osób badanych na rynku pracy [%]



Poniżej przedstawiono strukturę grupy badanej uwzględniając przynależność do określonej grupy OSP.

Wykres 4. Przynależność badanych osób do OSP



4.3. Procedura badawcza

Osoby badane wypełniały ankiety w wersji papierowej lub w wersji elektronicznej. Udział w badaniu był anonimowy, nie zbierano od osób badanych żadnych danych osobowych. Osoby badane miały prawo odstąpić od wykonywania ankiety w każdym momencie bez żadnych konsekwencji.

4.4. Wyniki

Analizy zostały przeprowadzone wykorzystując oprogramowanie statystyczne IBM SPSS Statistics w wersji 29. Odpowiedzi na poszczególne pytania zgrupowane

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

w ramach wskazanych w ankiecie ogólnych kryteriów, wymienionych w katalogu specjalnych potrzeb istotnych z punktu widzenia mobilności i transportu zostały zsumowane ze sobą, zgodnie z wartościami odpowiedzi ujętych w skali Likerta (od 0 do 5). Uzyskano w ten sposób sumy w 8 skalach w części drugiej i 8 skalach w części trzeciej. Skale te to I. Małe dystanse; II: Duże dystanse; A: problemy z przetwarzaniem obrazów; B: problemy z przetwarzaniem dźwięków; C: Ograniczenia ruchowe; D: Trudności poznawcze; E: Trudności emocjonalne; F: Trudności społeczne. W ten sposób wyniki w części drugiej będą wskazywały na nasilenie określonych potrzeb (im wyższy wynik, tym większe natężenie). Natomiast wyniki w skalach dla części trzeciej będą wskazywały na możliwości samodzielnego zaspokojenia określonych potrzeb (im wyższy wynik, tym większe możliwości).

W tabeli poniżej przedstawiono podstawowe statystyki opisowe wyników uzyskanych w poszczególnych skalach.

Tabela 2. Podstawowe statystyki opisowe uzyskane w ramach badania poszczególnych specjalnych potrzeb.

	RODZAJ POTRZEBY	N	M	SD	α Cronbacha
NATEŻENIE POTRZEBY	MAŁY DYSTANS	170	18,2	2,5	0,601
	DUŻY DYSTANS NATĘŻENIE	170	12,4	3,4	0,598
	PRZETWARZANIE OBRAZÓW	156	4,5	6,2	0,946
	PRZETWARZANIE DŹWIĘKÓW	151	4,5	5,7	0,927
	OGRANICZENIA RUCHOWE	157	5,8	6,2	0,936
	DEFICYTY POZNAWCZE	162	4,5	4,5	0,773
	PROBLEMY EMOCJONALNE	157	3,9	5,3	0,952
	PROBLEMY SPOŁECZNE	156	3,8	4,8	0,95
MOŻLIWOŚĆ ZASPOKOJENIA POTRZEBY	MAŁY DYSTANS	167	15,7	5,3	0,945
	DUŻY DYSTANS	166	13,7	5,9	0,913
	PRZETWARZANIE OBRAZÓW	161	15,7	4,7	0,926
	PRZETWARZANIE DŹWIĘKÓW	162	14,6	5,6	0,965
	OGRANICZENIA RUCHOWE	166	13,9	5,8	0,952
	DEFICYTY POZNAWCZE	162	15,6	4,8	0,923
	PROBLEMY EMOCJONALNE	156	14,0	5,7	0,958
	PROBLEMY SPOŁECZNE	159	15,3	4,7	0,925

Wyniki zamieszczone w tabeli wskazują na to, że badane osoby charakteryzują się wysokim natężeniem potrzeby przemieszczania się na krótkich dystansach, przy jednoczesnej średniej ocenie możliwości samodzielnego jej zaspokojenia. Natomiast na dużych dystansach natężenie potrzeby jest nieco niższe niż ocena możliwości jej

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

zaspokojenia. W pozostałych skalach natężenie potrzeb na poziomie grupy jest istotnie niższe niż możliwości jej zaspokojenia. Natomiast wynikać to może z brakiem podziału wyników na poszczególne OSP, co zostanie wyjaśnione w podsumowaniu. Warto dodać, że różnice w średnich między natężeniem potrzeb a możliwością ich zaspokojenia jest istotne statystycznie we wszystkich parach (tabela 3 – analiza testem znaków Wilcozona dla dwóch prób zależnych).

Tabela 3. Różnica średnich wyników między natężeniem a zaspokojeniem badanych potrzeb.

PARA	Z	Istotność asymptotyczna (dwustronna)
MAŁY DYSTANS, ZASPOKOJENIE MAŁY DYSTANS, NATĘŻENIE	- -6,439 ^b	<,001
DUŻY DYSTANS ZASPOKOJENIE DUŻY DYSTANS NATĘŻENIE	- -3,435 ^c	<,001
PRZETWARZANIE OBRAZÓW, ZASPOKOJENIE PRZETWARZANIE OBRAZÓW, NATĘŻENIE	- -9,132 ^c	<,001
PRZETWARZANIE DŹWIĘKÓW, ZASPOKOJENIE PRZETWARZANIE DŹWIĘKÓW, NATĘŻENIE	- -8,366 ^c	<,001
OGRANICZENIA RUCHOWE, ZASPOKOJENIE OGRANICZENIA RUCHOWE, NATĘŻENIE	- -7,274 ^c	<,001
DEFICYTY POZNAWCZE, ZASPOKOJENIE DEFICYTY POZNAWCZE, NATĘŻENIE	- -9,829 ^c	<,001
PROBLEMY EMOCJONALNE, ZASPOKOJENIE PROBLEMY EMOCJONALNE, NATĘŻENIE	- -8,905 ^c	<,001
PROBLEMY SPOŁECZNE, ZASPOKOJENIE PROBLEMY SPOŁECZNE, NATĘŻENIE	- -9,624 ^c	<,001

a Test znaków rangowanych Wilcozona

b Na podstawie dodatnich rang.

c Na podstawie ujemnych rang.

4.5. Podsumowanie

Przeprowadzone badanie ankietowe miało charakter pilotażowy. Jego celem było sprawdzenie możliwości badania potrzeb istotnych z punktu widzenia mobilności i transportu, ujętych w opracowanym katalogu, za pomocą przygotowanej ankiety. Narzędzie jest obiecujące, uzyskano wysokie współczynniki alfa Cronbacha w zdecydowanej większości skal. Natomiast zalecana jest dalsza walidacja narzędzia. Przy czym poważnym problemem metodologicznym jest dobór odpowiednich prób OSP. W badaniu pilotażowym okazało się, że badane osoby deklarowały przynależności do więcej niż jednej grupy OSP. To w sposób istotny ogranicza możliwości walidacji kwestionariusza oraz porównywania wyników między osobami o różnych specjalnych potrzebach. Włączenie osób o różnych potrzebach w ramach

jednej puli mogło być przyczyną wysokiej rozbieżności uzyskanej między natężeniem potrzeb a ich możliwościami zaspokojenia – o ile w poszczególnych grupach można by oczekiwać różnych konfiguracji, to zostały one zrównane na poziomie niehomogenicznej grupy. Jednocześnie nie jest możliwe w sposób jednoznaczny rozdzielić różne osoby między różne grupy OSP.

Bibliografia

- [1] APA EFPA. (2007). *Standardy dla testów stosowanych w psychologii i pedagogice*. Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne.
- [2] Buchner-Jeziorska, A. (1996). *Oczekiwania pracodawców wobec absolwentów wyższych uczelni*. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- [3] Ciastoń-Ciulkin, A. (2016). Nowa kultura mobilności – istota i ujęcie definicyjne. *Transport Miejski i Regionalny*, nr 1. <http://yadda.icm.edu.pl/baztech/element/bwmeta1.element.baztech-ea5e33c2-249e-49f7-a1b5-65cb2535cf7a>
- [4] Maslow, A. (2014). *Motywacja i osobowość*. Wydawnictwo Naukowe PWN.
- [5] Mądrycki, T. (1996). *Osobowość jako system tworzący i realizujący plany*. Gdańskie Wydaw. Psychologiczne.
- [6] Miler-Zawodniak, A. (2012). Teorie potrzeb jako współczesne teorie motywacji. *Obronność - Zeszyty Naukowe Wydziału Zarządzania i Dowodzenia Akademii Obrony Narodowej*, 4, 101–116.
- [7] Rogowski, Ł. (2018). Mobilność jako potencjalność: Sposoby rozumienia mobilności z perspektywy nowych technologii i paradygmatu mobilności. *Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny*, 80(2), 273–286.
- [8] Szołtysek, J. (2011). *Kreowanie mobilności mieszkańców miast*. Wolters Kluwer.
- [9] Zbróg, Z. (2011). *Identyfikowanie i zaspokajanie potrzeb społecznych w niepublicznych szkołach podstawowych*. Oficyna Wydawnicza Impuls.

Załącznik 1. Kwestionariusz potrzeby mobilności

Dzień dobry,

Dziękujemy za udział w badaniu. W poniższej ankiecie znajdują się pytania oraz twierdzenia dotyczące różnych aspektów związanych z przemieszczaniem się. Ankieta składa się z trzech części. W pierwszej części prosimy o podanie ogólnych danych demograficznych na swój temat. W części drugiej prosimy o ocenę, jak często musisz podejmować określone czynności. W trzeciej części znajdują się pytania o to, jak dobrze radzisz sobie wykonując określone czynności.

Prowadzone badanie dotyczy różnych aspektów oraz trudności w przemieszczaniu się i możesz dojść do wniosku, że niektóre pytania lub twierdzenia są dla Ciebie banalne, oczywiste lub Ciebie nie dotyczą. Mimo to prosimy o odpowiedź na każde pytanie lub zaznaczenie odpowiedzi „nie dotyczy”. Badamy osoby z różnych miejsc i środowisk oraz o różnych potrzebach, a Twoje odpowiedzi pomogą nam dokonywać różnych porównań i analiz.

Zespół badawczy

Część 1. Informacje ogólne.

Na początek poprosimy o udzielenie ogólnych informacji na swój temat:

- 1) Wiek [liczba]
- 2) Płeć:
 - a) Kobieta
 - b) Mężczyzna
 - c) Inne
- 3) Miejsce zamieszkania
 - a) Miejscowość do 1000 mieszkańców
 - b) Miejscowość od 1000 do 10 000 mieszkańców
 - c) Miasto od 10000 do 100 000 mieszkańców
 - d) Miasto powyżej 100 000 mieszkańców
- 4) Wykształcenie
 - a) Podstawowe
 - b) Średnie – zawodowe
 - c) Średnie – techniczne
 - d) Średnie – ogólne
 - e) Wyższe – licencjat
 - f) Wyższe – inżynier
 - g) Wyższe – magister
 - h) Wyższe – stopień naukowy

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

- 5) Czy obecnie studiujesz?
- Tak
 - Nie
- 6) Czy obecnie pracujesz?
- Tak
 - Nie
- 7) Do której grupy Pani/Pan należy:
- osoby powyżej 65 lat
 - osoby osłabione chorobami oraz urazami (wymagające rehabilitacji)
 - osoby z niepełnosprawnościami ruchowymi
 - osoby z wadami słuchu
 - osoby niewidome i niedowidzące
 - żołnierze-weterani
 - ofiary wypadków i katastrof drogowych z zespołem stresu pourazowego
 - żadna z powyższych
- 8) Czy używasz urządzeń/przyrządów, które mają za zadanie usprawnić:
- Widzenie:
 - TAK
(1) Jakich: [krótki tekst]
 - NIE
 - Słyszenie:
 - TAK
(1) Jakich: [krótki tekst]
 - NIE
 - Chodzenie:
 - TAK
(1) Jakich: [krótki tekst]
 - NIE

Część 2.

W tej części proszę o informację, jak często musisz wykonywać określone czynności

[skala odpowiedzi: 5: codziennie; 4: kilka razy w tygodniu; 3: kilka razy w miesiącu; 2: kilka razy w roku; 1: raz na kilka lat; 0: wcale; nie dotyczy].

Jak często musisz...

- Krótki dystans / wewnątrz obiektu (tytuły będą niewidoczne dla badanych)
 - ... przemieszczać się w obrębie własnego domu/mieszkania?
 - ... przemieszczać się pomiędzy pokojami w jednym budynku?
 - ... poruszać się między piętrami w tym samym budynku?

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

4. ... poruszać się w niedalekiej odległości od swojego domu/mieszkania (bez konieczności skorzystania z samochodu, autobusu lub innego środka transportu)?
- II. Długi dystans / między obiektami / z wykorzystaniem środków transportu
5. ... przejść z jednego budynku do drugiego?
 6. ... przemieścić się z jednego miejsca w swojej miejscowości/mieście do innego, korzystając z samochodu, autobusu lub innego środka transportu?
 7. ... dostać się do innej miejscowości / miasta, niż to, w którym mieszkasz?
 8. ... przemieścić się z jednego kraju do innego?

Poniższe pytania dotyczą różnorodnych przeszkód, które mogą utrudniać codzienne funkcjonowanie lub dostanie się do celu. Jeśli korzystasz z urządzeń/aparatów, które mają na celu poprawę widzenia, słyszenia lub poruszania się, to na poniższe pytania odpowiedz w taki sposób, jakbyś **nie miał/-a** możliwości skorzystania z nich.

Gdy w poniższych pytaniach mowa jest o celu, to dotyczy to zarówno sytuacji poruszania się po domu/mieszkanu, jak i na zewnątrz na krótkich i długich dystansach.

[skala odpowiedzi: 5: codziennie/cały czas; 4: kilka razy w tygodniu; 3: kilka razy w miesiącu; 2: kilka razy w roku; 1: raz na kilka lat; 0: wcale; nie dotyczy].

Jak często ...

A. Przetwarzanie obrazu

9. ... masz problem z rozróżnieniem rzeczy w domu/mieszkanu, które mogą utrudnić dostanie się do celu?
- 10.... masz problem z wyraźnym zobaczeniem drogi do celu?
- 11.... masz problem z dostrzeżeniem przeszkód na drodze do celu?
- 12.... masz problem z rozpoznaniem znaków na drodze do celu?

B. Przetwarzanie dźwięków

- 13.... masz problem z usłyszeniem sygnałów o przeszkodach na drodze do celu?
- 14.... kierujesz się słuchem, aby dojść do celu?
- 15.... masz problem z usłyszeniem informacji o niebezpieczeństwach na drodze do celu?
- 16.... nie dosłyszysz dźwięków z otoczenia?

C. Ograniczone możliwości poruszania się

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)

- 17.... masz problem z dojściem do celu?
 - 18.... nie możesz dostać się do celu z uwagi na własne problemy z poruszaniem się (trwałe lub tymczasowe)?
 - 19.... nie możesz przemieszczać się swobodnie w kierunku swojego celu?
 - 20.... masz problem z dotarciem do celu o własnych siłach?
- D. Trudności poznawcze
- 21.... masz problem ze skupieniem się na swoim celu?
 - 22.... zwracasz uwagę na każdy szczegół (wzrokowy lub słuchowy) na swojej drodze?
 - 23.... zapominasz gdzie jest Twój cel / gdzie chciałeś/-aś dojść?
 - 24.... tracisz orientację w otoczeniu?
- E. Trudności emocjonalne
- 25.... odczuwasz lęk na myśl o wyjściu z domu/mieszkania?
 - 26.... odczuwasz niepokój, gdy musisz przejść z jednego miejsca do drugiego?
 - 27.... masz wahania nastroju w drodze do celu?
 - 28.... tracisz pewność siebie idąc do celu?
- F. Trudności społeczne
- 29.... rezygnujesz z dotarcia do celu, jeśli są tam inni ludzie?
 - 30.... wahasz się z udaniem w inne miejsce z powodu innych osób, które możesz spotkać na drodze?
 - 31.... czujesz niepokój na myśl, że w drodze do celu możesz kogoś napotkać?
 - 32.... nie chcesz wchodzić w interakcje z innymi ludźmi?

Część 3.

W tej części prosimy o informację, jak dobrze samodzielnie (bez pomocy innych osób) radzisz sobie z różnymi czynnościami. Jeśli korzystasz z urządzeń/aparatów, które mają na celu poprawę widzenia, słyszenia lub poruszania się lub korzystasz ze środków farmakologicznych, to na poniższe pytania odpowiedz tak, jakbyś miał/-a do nich dostęp.

[skala odpowiedzi: 5: bez problemu sobie poradzę; 4: raczej dobrze sobie poradzę; 3: trudno powiedzieć; 2: sprawi mi to małą trudność; 1: sprawi mi to dużą trudność; 0: nie poradzę sobie; nie dotyczy]

Jak dobrze poradzisz sobie z ...

- I. Krótki dystans / wewnątrz obiektu (tytuły będą niewidoczne dla badanych)

**CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH
(POWR.03.05.00-00-CW07/20)**

- 33.... przemieszczaniem się w obrębie własnego domu/mieszkania?
- 34.... przemieszczaniem się pomiędzy pokojami w jednym budynku?
- 35.... przemieszczaniem się między piętrami w tym samym budynku?
- 36.... poruszaniem się w niedalekiej odległości od swojego domu/mieszkania (bez konieczności skorzystania z samochodu, autobusu lub innego środka transportu)?
- II. Długi dystans / między obiektami / z wykorzystaniem środków transportu
 - 37.... przejściem z jednego budynku do drugiego?
 - 38.... przemieszczaniem się z jednego miejsca w swojej miejscowości/mieście do innego, korzystając z samochodu, autobusu lub innego środka transportu?
 - 39.... dostaniem się do innej miejscowości / miasta, niż to, w którym mieszkasz?
 - 40.... przemieszczaniem się z jednego kraju do innego?
 - A. Przetwarzanie obrazu
 - 41.... rozróżnianiem rzeczy w domu/mieszaniu, które mogą utrudnić dostanie się do celu?
 - 42.... z wyraźnym zobaczeniem drogi do celu?
 - 43.... dostrzeganiem przeszkód na drodze do celu?
 - 44.... rozpoznaniem znaków na drodze do celu?
 - B. Przetwarzanie dźwięków
 - 45.... usłyszeniem sygnałów o przeszkodach na drodze do celu?
 - 46.... kierowaniem się słuchem, aby dojść do celu?
 - 47.... z usłyszeniem informacji o niebezpieczeństwach na drodze do celu?
 - 48.... usłyszeniem dźwięków z otoczenia?
 - C. Ograniczone możliwości poruszania się
 - 49.... dojściem do celu?
 - 50.... dostaniem się do celu, biorąc pod uwagę własne problemy z poruszaniem się (trwałe lub tymczasowe)?
 - 51.... przemieszczeniem się swobodnie w kierunku swojego celu?
 - 52.... dotarciem do celu o własnych siłach?
 - D. Trudności poznawcze
 - 53.... ze skupieniem się na swoim celu?
 - 54.... zwracaniem uwagi na każdy szczegół (wzrokowy lub słuchowy) na swojej drodze?
 - 55.... pamiętaniem gdzie jest Twój cel / gdzie chciałeś/-aś dojść?
 - 56.... utrzymaniem orientacji w otoczeniu?

E. Trudności emocjonalne

57.... odczuwaniem lęku na myśl o wyjściu z domu/mieszkania?

58.... odczuwaniem niepokoju, gdy musisz przejść z jednego miejsca do drugiego?

59.... z wahaniami nastroju w drodze do celu?

60.... utrzymaniem pewność siebie idąc do celu?

F. Trudności społeczne

61.... z dotarciem do celu, jeśli są tam inni ludzie?

62.... z udaniem w inne miejsce wiedząc, że po drodze możesz spotkać inne osoby?

63.... przemieszczaniem się z innymi osobami?

64.... wchodzeniem w interakcje z innymi ludźmi?