

MOBILNI I NIEZALEŻNI

INTE GRA CJA

ISSN 1232-8510

BEZPŁATNY MAGAZYN DLA OSÓB
Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIĄ,
ICH RODZIN I PRZYJACIÓŁ

UKAZUJE SIĘ OD 1994 ROKU

4/2017 (144)



DOSTĘPNOŚĆ
KOLEI

TRANSPORT
MIEJSKI

SKUTER
I SZCZĘŚCIE



niepelnosprawni.pl
www.integracja.org

22. WIELKA GALA INTEGRACJI

18 listopada 2017 r. • sobota • godz. 17.00

Patronat honorowy
Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej
Andrzej Duda

Arena Ursynów
ul. Pileckiego 122
Warszawa

Gałę poprowadzą
Monika Zmachowska i Michał Olszański



Organizator: 

Partnerzy instytucjonalni:*  

Partnerzy:    

Patronat medialny:   

*Projekt współfinansowany ze środków PFRON i miasta stołecznego Warszawy



Gwiazdą wieczoru będzie zespół **PECTUS.**

Nie może Cię zabraknąć

PRAWO DO MOBILNOŚCI



Fot. Andrzej Świątklik

Ostatnie numery magazynu „Integracja” mają tematy przewodnie, co wynika z inspiracji i podpowiedzi Czytelników. Gorąco dziękujemy za wszelkie pomysły, bowiem to Wy, Drodzy Czytelnicy, współtworzyacie „Integrację”, której w październiku mijają 23 lata na rynku wydawniczym w Polsce. Dziękuję ponad 600 Wolontariuszom, którzy, otrzymując tzw. Paczkę Integracji, dystrybuują tysiące egzemplarzy magazynu na terenie kraju. Jesteśmy obecni w placówkach ZUS i KRUS oraz wybranych Poczty Polskiej, a także w domach wiernych od lat Prenumeratorów. Niestrudzenie zachęcamy do nauki, pracy, rehabilitacji, a także mobilności, którą ułatwia w naszym kraju coraz lepiej dostosowany transport.

We wrześniu br. minęło 5 lat od ratyfikacji przez Polskę *Konwencji ONZ o prawach osób niepełnosprawnych*. Miałem zaszczyt uczestniczyć w tym wydarzeniu w Pałacu Prezydenckim. Pojawiła się wtedy nadzieja na szybkie i sprawne wdrożenie zapisów tego przełomowego dokumentu, który zawiera m.in. Artykuł 9 z wytycznymi na temat mobilności i dostępności: „Aby umożliwić osobom niepełnosprawnym samodzielne funkcjonowanie i pełny udział we wszystkich sferach życia, Państwa Strony podejmą odpowiednie środki w celu zapewnienia osobom niepełnosprawnym, na zasadzie równości z innymi osobami, dostępu do środowiska fizycznego, środków transportu, informacji i komunikacji, w tym technologii i systemów informacyjno-komunikacyjnych, a także do innych urządzeń i usług, powszechnie dostępnych lub powszechnie zapewnianych zarówno na obszarach miejskich, jak i wiejskich”.

Naprzeciw temu wyszły m.in. marki samochodowe, wręcz prześcigając się w dostępności pojazdów dla kierowców z różnymi niepełnosprawnościami. Wszystko jednak rozbiło się o pieniądze. Brak dofinansowań sprawił, że rynek się załamał. Firmy zaczęły się wycofywać... Na szczęście nie na długo, bo niedawno dwa francuskie koncerny znów postawiły na mobilność. Nie ustępuje im polska kolej i nadrabia wieloletnie zaniedbania, o czym **piszemy na s. 10-12 i 18-22**.

Koresponduje to z uchwalanym w Brukseli Europejskim Aktem o Dostępności, który wprowadzie wejście w życie za kilka lat, ale wiele miejsca poświęca m.in. swobodzie przemieszczania się i transportowi osób z niepełnosprawnością.

Cisną się tu na usta słowa Władysława Grzeszczyka, satyryka i aforysty, który potrafił zainspirować współczesnych sobie i następne pokolenia, twierdząc: „Kto buduje – pracuje także dla swych dzieci, kto buduje dobrze – pracuje również dla swych wnuków, ale kto tworzy – pracuje dla wszystkich przyszłych pokoleń”.

Piotr Pawłowski, redaktor naczelny



SPIS TREŚCI

FAKTY I OPINIE

- 3. Od redaktora... • Prawo do mobilności
- 4. Z kraju • W polityce, prawie, kulturze, sporcie...
- 7. Jak zamówić „Integrację”?
- 8. Listy Czytelników

NASZE SPRAWY

- 10. Oko w oko z... • ...Prezesem UTK
- 13. Inny punkt widzenia • Droga do sukcesu
- 14. Reprezentacja środowiska • Nic o nas bez nas? – cd.

WARTO WIEDZIEĆ

- 18. Dostępność kolei • Wsiąść do pociągu... czy dostępnego?
- 23. Linia wysokiego zaufania • Szlabany mobilności
- 24. Transport miejski • Mam liczyć tylko na siebie ...
- 29. Zdaniem praktyka • Wsiadajcie na skutery!

ZDROWIE I ŻYCIE

- 36. Grupy wsparcia • Wiem, co czujesz
- 39. Windą do nieba • Mobilność zaczyna się w głowie

- 40. Projekty i działania • Pomocni i nowatorscy
- 42. Ze świata • Fakty i ciekawostki
- 43. Koleje Wielkopolskie • Proces przewozu osoby z niepełnosprawnością...
- 44. Poradnik pacjenta • Nie tylko kaszel...
- 46. Dobrze rozwiązania • Zadbaj o emeryturę
- 48. Co w duszy gra • Wszystko jest w ruchu
- 50. Innowacje • Dostęp do mieszkania – bezobstęgowy
- 52. Poradnik kierowcy • Pomoc non stop
- 54. Cenne inicjatywy • Aktywni i samodzielni

KULTURA I EDUKACJA

- 56. Kalejdoskop • Książki i prasa
- 58. Informator PFRON (13) • Mobilność osób niepełnosprawnych
- 60. Czytelnicy pytają • Prawnik odpowiada, m.in. o pracy
- 62. Informator KRUS (1) • Wypadki na wsi
- 65. Informator ZUS (15) • Jak przygotować się do badania

NA RYNKU PRACY

SPADA BEZROBOCIE

Wskaźnik zatrudnienia osób z niepełno-
sprawnością w wieku produkcyjnym
wzrósł z 22,5 proc. w 2015 r. do 27,2 proc.
w II kw. 2017 r. W tym samym czasie
wskaźnik aktywności zawodowej wzrósł
z 25,9 do 29,6, a stopa bezrobocia spadła
z 13 do 8,1. – *Taki skok to prawdziwy*

*ewenement w historii zatrudnienia osób niepełno-
sprawnych* – skomentował statystyki Mirosław
Przewoźnik, dyrektor Biura Pełnomocnika Rządu
ds. Osób Niepełnosprawnych. Bezrobocie w Polsce
wyniosło w sierpniu 2017 r. 7,1 proc. (mr)

WYŻSZA PŁACA MINIMALNA

Od 1 stycznia 2018 r. wzrośnie płaca minimalna
w Polsce – do 2100 zł brutto, czyli ok. 1530 zł netto.
Wyższa będzie także minimalna stawka godzinowa:
13,70 zł brutto. Jednocześnie nie wzrasta dofinanso-

wanie do wynagrodzenia osób z niepełno-
sprawnością. Zdaniem przedstawicieli
pracodawców, może to wpłynąć negatyw-
nie na sytuację zakładów pracy chronio-
nej. Z szacunków Ministerstwa Rodziny,
Pracy i Polityki Społecznej wynika, że
najniższą krajową pensję pobiera 1,4 mln
Polaków. Wg danych PFRON z maja br.
w Polsce są 1053 zakłady pracy chronio-
nej, zatrudniające ok. 126,5 tys. osób. (bd)

OBNIŻONY WIEK EMERYTALNY

Od 1 października 2017 r. obowiązuje obniżony wiek
emerytalny, co oznacza, że kobiety mogą przejść
na emeryturę w wieku 60 lat, a mężczyźni
– 65 lat. Zmiana może wpłynąć na sytuację
osób z lekkim i umiarkowanym stopniem
niepełnosprawności, którym po przekro-
czeniu wieku emerytalnego nie przysługu-
je dofinansowanie do pensji. (bd)

LODOŁAMACZE 2017

Po raz 12. przyznano nagrody dla pracodawców,
instytucji i osób wspierających zatrudnienie osób
z niepełnosprawnością. Laureatami zostali m.in.:
MetalERG z Oławy, „Dalej Razem” z Zielonej Góry,
Politechnika Wrocławska, Kopalnia Soli Wieliczka.
Po raz pierwszy pojawiła się kategoria „Dziennikarz
bez barier”. Tytuł ten zdobyła Bernadeta Szczypta
z Radia Rzeszów. Kapituła przyznała też tytuły hono-
rowe – Fundacji Bez Tajemnic i Rzecznikowi Wrocławia
ds. Osób Niepełnosprawnych, Bartłomiejowi
Skrzyńskiemu. (inf. pras.)

W PFRON

POSZKODOWANI PRZEZ ŻYWIÓŁ

Ruszył program „Pomoc osobom niepełnosprawnym
poszkodowanym w wyniku żywiołu w 2017 r.”.

O materialne wsparcie mogą się
ubiegać poszkodowani, którzy mają
orzeczenie o stopniu niepełnospraw-
ności (lub orzeczenie równoważne)
oraz dzieci i młodzież z niepełnospraw-
nością, którym wydano orzeczenie
przed ukończeniem 16. r.ż., z gmin,
które ucierpiały w wyniku działania
żywiołu w sierpniu 2017 r. Wnioski można składać
do 1 grudnia 2017 r. (red.)



W SŁUŻBIE ZDROWIA

SIEĆ SZPITALI

Od 1 października
594 placówki, w których
jest ponad 145 tys. łóżek,
funkcjonują w ramach

twz. sieci szpitali. Mają zagwarantować pacjentom
nie tylko leczenie szpitalne, ale też dostęp
do poradni specjalistycznych i rehabilitacji.
Zmiany obejmują organizację punktów nocnej
i świątecznej opieki zdrowotnej, które będą
funkcjonować przy szpitalach I-III stopnia. (red.)



W PRAWIE

WYRÓWNIANIA DLA RENCISTÓW

Sejm uchwalił nowelizację
ustaw o emeryturach i rentach
z Funduszu Ubezpieczeń

Społecznych oraz o ubezpieczeniu społecznym
z tytułu wypadków przy pracy i chorób, co umożliwi
rencistom z orzeczeniem o całkowitej niezdolności
do pracy uzyskanie świadczenia emerytalnego
w wysokości 1 tys. zł. Najbliższa waloryzacja rent
i emerytur nastąpi 1 marca 2018 r. (red.)



5 LAT KONWENCJI ONZ

27 października w Lublinie odbędzie się konferencja
z okazji 5-lecia ratyfikacji przez Polskę *Konwencji
ONZ o prawach osób niepełnosprawnych*. Głównie
tematy to: dostępność przestrzeni, praca osób
z niepełnosprawnością i kompleksowa rehabilitacja.
Rejestracja – na Niepelnosprawni.gov.pl do 16.10.
Relacja z konferencji – na Niepelnosprawni.pl. (tp)

W SPORCIE

NA RĘKACH

12 września 2017 r. Krzysztof Jastrzębski pobił rekord świata. Na rękach i z obciążeniem 20 kg pokonał 1700 schodów Pałacu Kultury i Nauki. Sportowiec



z powodu raka przeszedł kilka operacji, które zakończyły się amputacją nóg. Po leczeniu powrócił do sportu i bije rekordy, m.in. na wózku w pokonywaniu odległych tras Europy i świata. (inf. pras.)

DESZCZ MEDALI

Reprezentacja Polski w tenisie stołowym wywalczyła w rywalizacji singlistów Mistrzostw Europy osiem medali, w tym dwa złote. Bezkonkurencyjna była tradycyjnie Natalia Partyka. Sięgnęła po złoto, pokonując Dunkę, Sophie Amandę Walloe 3:0 i obroniła tytuł mistrzyni Starego Kontynentu. Podobnym sukcesem może się pochwalić Patryk Chojnowski. Przegrał w turnieju singlowym ledwie jednego seta. Kolejne sześć medali wywalczyły drużyny tenisistów. (al)



AVALON EXTREME RACING CUP

Piotr Malczewski i Kamil Kosela ponownie okazali się bezkonkurencyjni w swoich kategoriach podczas Avalon EXTREME Racing Cup, jedynych w Polsce integracyjnych wyścigach samochodowych. W zawodach wzięło udział 35 kierowców z całej Polski, którzy zostali podzieleni na dwie kategorie – sprawni (SPR) i z niepełnosprawnością (ON). O sukcesie decydował wynik uzyskany podczas sześciu prób sportowych. Zawodnicy mieli do przejechania ok. 25 km. (inf. pras.)



III MIEJSCE AMPFUTBOLISTÓW

Wynikiem 3:1 dla Polski zakończył się mecz o III miejsce odbywających się w Turcji Mistrzostw Europy w Amp Futbolu. Podopieczni trenera Marka Dragosza jak burza przeszli przez fazę grupową zawodów, pokonując, i to wysoko, Francję (5:1), Belgię (4:0) i Włochy (3:0). Ulegli dopiero Turkom w meczu ćwierćfinałowym (0:2). Ta porażka nie odebrała jednak polskim zawodnikom woli walki i po emocjonującej walce pokonali Hiszpanów w walce o brązowy medal. (mr)

W NGO

POLICZONO 1% PODATKU

Aż 660 188 590,89 zł – to łączna kwota przekazana na organizacjom pożytku publicznego przez podatników, w ramach 1 proc. z rozliczenia podatkowego za 2016 r. Jest to o ok. 43 mln zł więcej niż rok wcześniej. Wzrosła też liczba osób przekazujących swój 1 proc. podatku na rzecz fundacji i stowarzyszeń – było ich aż 13,6 mln, czyli 60 proc. podatników wykazujących w zeznaniach należny podatek. Tradycyjnie już najwięcej – tym razem prawie 149 mln zł (ponad 4 mln zł więcej niż w zeszłym roku) – podatnicy przekazali Fundacji Dzieciom „Zdążyć z Pomocą”. Ta prowadząca subkonta organizacja otrzymała prawie 1/4 wszystkich pieniędzy pochodzących z 1 proc. (mr)



III KONGRES ŚRODOWISKA

Wypracowanie nowej Strategii na Rzecz Osób z Niepełnosprawnościami i wspólne świętowanie 5-lecia obowiązywania w Polsce Konwencji ONZ – to dwa główne cele III Kongresu Osób z Niepełnosprawnościami, który odbędzie się 25 października na Uniwersytecie SWPS w Warszawie pod hasłem: „Za niezależnym życiem”. Kongres jest poprzedzony cyklem konwentów regionalnych. Aby wziąć w nim udział, trzeba wypełnić i wydrukować formularz zgłoszeniowy dostępny na stronie: konwencja.org. (inf. pras.)

KOBIETY O OPIEKUNACH

– Nasz główny postulat to zniesienie absurdu, jakim jest zakaz łączenia pobierania świadczenia pielęgnacyjnego z pracą zarobkową – wyjaśniała Anna Duniewicz, mama kilkuletniego Krzysia z autyzmem i organizatorka Centrum „Chcemy całego życia”, działającego podczas tegorocznego Kongresu Kobiet w Poznaniu 9–10 września 2017 r. Podczas Kongresu rozpoczęła się akcja mająca na celu zmianę prawa, gdy rodzice mają do wyboru: świadczenie lub powrót na rynek pracy. Jednym z elementów tych działań jest petycja „Pozwólcie nam pracować!”, zamieszczona na portalu naszademokracja.pl. (mr)



SUKCESY KLINIKI BUDZIK

W klinice powstałej z inicjatywy fundacji Ewy Błaszczuk Akogo? udało się wybudzić ze śpiączki kolejne dziecko – Marcina, który zapadł w śpiączkę 9 miesięcy temu, gdy potrafił go samochód. Od stycznia br. chłopiec był pacjentem Budzika. Natomiast pacjenci założonej przez Fundację Akogo? kliniki Budzik dla Dorosłych otrzymali nowoczesny przyrząd do komunikowania dla osób, które nie są w stanie mówić. Będzie używany też w rehabilitacji pacjentów ze stwierdzeniem zanikowym bocznym. (mr)

W KULTURZE

MISS ŚWIATA Z BIAŁORUSI



Za nami finał pierwszego w historii konkursu Miss Świata na Wózku, organizowanego przez fundację Jedyna Taka i Miasto Stołeczne Warszawa. Wzięty w nim udział poruszające się na wózkach kobiety z 27 państw świata. Do finałowej rywalizacji zakwalifikowały się 24 panie. Koronę Miss Wheelchair World otrzymała

podczas finałowej Gali 7 października br. w Arenie Ursynów Aleksandra Chichikova z Białorusi. (red.)

KULTURA BEZ BARIER

„Nie bój się chcieć” – pod tym hasłem ruszył 29 września br. Warszawski Festiwal Kultury bez Barier. Potrwa do 15 października. Na tegoroczną 5. edycję Festiwalu składa się ponad 260 wydarzeń, w Warszawie w 50 instytucjach, a poza nią w 19 miastach. Program 5. edycji Warszawskiego Festiwalu Kultury Bez Barier jest na: www.wtkbb.pl/pl. (jw)



INTEGRACJA TY I JA

Ślub Whitney (film amatorski), *Gleason* (film dokumentalny), *Ja i mój tata* (film fabularny) – to zwycięzcy tegorocznego Europejskiego Festiwalu Filmowego „Integracja Ty i Ja”, który w dniach 5–9 września 2017 r. odbywał się w Koszalinie i wielu miastach w Polsce. Oprócz głównych nagród: statuetek Motyle 2017, jury w składzie: Marcin Koszałka, Anna Duda-Gocel, Anna Jadowska, Paulina Malinowska-Kowalczyk i Marek Bukowski przyznało wyróżnienia. Trafiły one m.in. do twórców polskiego dokumentu *Komunia* i francusko-włoskiej komedii *Zwariować ze szczęścia*. Nagrodę publiczności otrzymali twórcy filmu *Jakiego koloru jest miłość?* (tp)

W BIZNESIE

TARGI REHABILITACJI W ŁODZI

224 wystawców z całego świata wzięło udział w 25. edycji Targów Medycyny Fizycznej i Rehabilitacji, które odbyły się w Łodzi 21–23 września br. Na targach zaprezentowano nowinki techniczne, m.in. robota

do rehabilitacji ręki Fourier M2, terapeutyczny rezonans magnetyczny i trójwymiarową analizę kręgosłupa. W ramach Targów odbył się także Międzynarodowy Kongres Medycyny Fizycznej i Rehabilitacji. (inf. pras.)



więcej: niepełnosprawni.pl

W INTEGRACJI

NAGRODA PUBLICZNOŚCI

Od 18 października do 5 listopada br. organizatorzy czekają na głosy Czytelników wybierających zdobywcę Nagrody Publiczności w 15. konkursie „Człowiek bez barier”. Zwycięzcę poznamy 4 grudnia br. w Zamku Królewskim w Warszawie podczas finałowej Gali. Celem Konkursu jest promocja osób z niepełnosprawnością, których aktywność i postawa są dla innych wzorem do naśladowania i motywują do działania. Więcej: www.niepełnosprawni.pl/czlowiekbezbarier. (mr)



BILETY NA 22. WIELKĄ GAŁĘ

Można już rezerwować bezpłatne wejściówki na tegoroczną 22. Wielką Gałę Integracji, na 18 listopada do warszawskiej Areny Ursynów przy ul. Pileckiego 122. Wielka Gala Integracji to święto osób z niepełnosprawnością, organizowane z okazji Światowego Dnia Osób Niepełnosprawnych. W tym roku gwiazdą będzie zespół PECTUS, a Gałę poprowadzą: Monika Zamachowska i Michał Olszański. Więcej o wydarzeniu, a także formularz rezerwacyjny: www.integracja.org. (red.)

SEMINARIA ZUS I INTEGRACJI

Prawo, orzekanie, organizacja stanowiska pracy, a także wypadki i zagrożenia w miejscu pracy – to tylko niektóre z tematów poruszanych podczas bezpłatnych seminariów „Osoby niepełnosprawne na rynku pracy – prewencja wypadkowa”, organizowanych przez Integrację i Zakład Ubezpieczeń Społecznych. Seminaria odbywały się w Nowej Soli, Zielonej Górze, Warszawie, Wejherowie i Gdyni. (red.)



ŻYJ BEZ OGRANICZEŃ

W październiku można dołączyć do grona ponad 40 tys. ludzi, którzy pokochali wydarzenie Życ Bez Ograniczeń. Wśród prelegentów, którzy wystąpią w Warszawie 28 i 29 października, są m.in.: Dean Karnazes z USA i Allan Kleyhans z Wlk. Brytanii, a także Kamila Rowińska, Iwona Guzowska i Angelika Chrapkiewicz-Gądek. Tego spotkania nie trzeba reklamować, tam po prostu trzeba być! Więcej: Zyciebezograniczen.pl.



WYDAWCA

Stowarzyszenie Przyjaciół Integracji, Fundacja Integracja,
ul. Dzielna 1, 00-162 Warszawa,
tel.: 22 530 65 70, 831 85 82,
faks: 22 635 11 82,
e-mail: redakcja@integracja.org
www.integracja.org

REDAKCJA

redaktor naczelny Piotr Pawłowski
sekretarz redakcji Agnieszka Sprycha
listy Janka Graban
dziennikarz Mateusz Różański

Centrum Integracja Ewa Szymczuk
opracowanie graficzne Liliana Szymborska
korekta Monika Smoczyńska

WSPÓŁPRACOWNICY

Bawer Aondo-Akaa, Jan Arczewski, br. Bernard,
Magdalena Dąbek, Beata Dązbłaż, Angela Greniuk,
Jacek Hołub, Agnieszka Jędrzejczak, Krzysztof
Kaperczak, Maria Kwiatkowska, Róża Matuszewska,
Hanna Pasterny, Dorota Próchniewicz, Tomasz
Przybyszewski, Anita Siemaszko, Piotr Stanisławski,
Bartłomiej Skrzyński, Damian Szymczak, Jolanta
Wiszowata

REKLAMA

Szymon Bubitek, tel.: 570 066 406
e-mail: reklama@integracja.org

DYSTRYBUCJA, REKLAMACJE WYSYŁKI

Centrum Dystrybucji Quad/Graphics Sp. z o.o.,
ul. Pułtуска 120, 07-200 Wyszaków

Infolinia: 67 21 08 650

e-mail: Sylwia.Wawrzonkowska@QuadGraphics.pl

DRUK

Quad/Graphics Sp. z o.o.,
ul. Pułtуска 120, 07-200 Wyszaków

OBSŁUGA INTERNETOWA Gemius

„INTEGRACJĘ” WSPIERA

PROJEKT WSPÓŁFINANSOWANY
ZE ŚRODKÓW

PARTNER QuadGraphics

NAKŁAD 30 000 egz.

Redakcja nie zwraca tekstów niezamówionych.
Zastrzegamy sobie prawo skracania, zmiany tytułów
i redagowania tekstów.

Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

Copyright © Stowarzyszenie Przyjaciół Integracji 2017.

Przedruk tylko za zgodą Wydawcy.

Zamów już dziś!



„Integracja” z dostawą do domu!

Zapraszamy do zamówienia prenumeraty
pojedynczych numerów „Integracji”
lub dołączenia do wyjątkowego grona
naszych wolontariuszy dystrybuujących pismo,
czyli do PACZKI INTEGRACJI.

Zgłoszenia:

agnieszka.sprycha@integracja.org
tel.: 519 066 481

Sylwia.Wawrzonkowska@QuadGraphics.pl
tel.: 67 21 08 650

Więcej informacji:

Niepelnosprawni.pl
www.integracja.org/informujemy/
magazyn-integracja



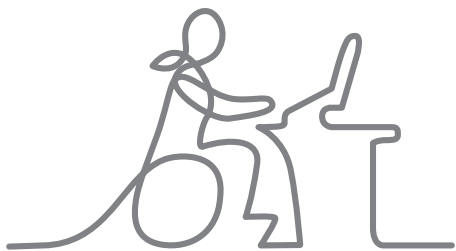
Znajdź nas na Facebooku
www.facebook.pl/integracja



oraz na Twitterze
@Niepe_pl

Zaloguj się do aplikacji
Citi Mobile, zeskanuj kod
i przekaż 5 zł na cele statutowe Integracji.





Przywołam słowa śp. Władysława Bartoszewskiego, które doskonale korespondują z klimatem Waszych listów: „Ktoś to przecież powinien zrobić, znak zapytania. Ktoś powinien reagować, znak zapytania. Ktoś powinien się przeciwstawić, znak zapytania. Ktoś powinien protestować, znak zapytania. Ja sobie też zadawałem takie pytania, sam.

I znajdowałem taką odpowiedź – jeżeli ktoś, to dlaczego nie ja?”

Powyższe uniwersalne uświadomienie ludziom ich powinności dedykujemy tym razem głównie służbom społecznym, aby, mając na uwadze obowiązujące prawo, nie traciły wrażliwości wobec naszych problemów. Ale też abyśmy wspólnie nie tracili do siebie nawzajem serca.

GMINNE PRZEPYCHANKI

Pan Michał po śmierci mamy przebywa u państwa Czaplickich w Kobyłce. To dosyć wiekowi ludzie, po osiemdziesiątce, którzy mają niepełnosprawną córkę i prowadzą fundację. Zgodzili się gościć Michała do czasu umieszczenia go w domu opieki. Przynajmniej ma teraz godne warunki życia. Niestety, z racji swojego wieku nie są w stanie opiekować się nim tyle, ile on potrzebuje. Pomagamy, jak możemy, żeby im ulżyć. Niestety, OPS w Ząbkach dowiedział się o zmianie miejsca zamieszkania Michała i wycofał się z jakichkolwiek działań (tłumacząc, że nie ma pieniędzy). Michał nadal płaci za mieszkanie w Ząbkach, ma tam wszystkie swoje rzeczy, a w Kobyłce przebywa gościnnie. Jesteśmy zbulwersowani postawą OPS-u w Ząbkach. Panie pracujące tam zawsze nas zbywały. Niestety, wiemy też, że trwają przepychanki i nikt nie chce płacić za pobyt Michała w domu opieki. Tym bardziej się boimy, bo wiemy, że czeka na niego miejsce w Radzyminie, gdzie przebywa pięć osób w jego wieku, z podobną niepełnosprawnością ruchową. Nie chcielibyśmy, żeby to miejsce mu przepadło, a niestety, wszystko na to wskazuje. Mama jednego mojego ucznia (pracuję w szkole z dziećmi niepełnosprawnymi) obiecała pomóc załatwić Michałowi powrót na studia. Może Integracja nam podpowie, jak możemy pomóc Michałowi jak interweniować, aby przyspieszyć sprawę, bo czujemy się bezsilni i nie wiemy, co dalej robić. Przeraza nas ta biurokracja i urzędnicza bezdusność.

Imiona i nazwiska do wiadomości redakcji

■ **OD REDAKCJI: To bardzo smutna historia, ale zarazem też optymistyczna, bo pokazuje dobrych ludzi, którym na sercu leży los drugiego człowieka. Naszym zdaniem, należałoby porozumieć się z Pełnomocnikiem Rządu ds. Osób Niepełnosprawnych i z Ministerstwem Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej, ponieważ rozgrywki „o kasę” pomiędzy dwiema gminami nie mogą odbywać się kosztem człowieka. Warto też złożyć skargę do burmistrza**

Ząbek, ponieważ zachowanie tego OPS jest skandaliczne, choć, niestety, zgodne prawem. Ośrodki pomocy społecznej zajmują się bowiem osobami przebywającymi na terenie danego miasta czy gminy. Jednakże Pan Michał nie może być sam i całe szczęście, że spotkał na swojej drodze ludzi otwartych i współczujących. Służby społeczne państwa nie powinny przerzucać odpowiedzialności i umywać rąk. Szczególnie w tak dramatycznych okolicznościach.

UŁATWIAĆ CZY KOMPLIKOWAĆ?

Dowiedziałam się, że nie wszystkie osoby mające orzeczenie o niepełnosprawności w stopniu umiarkowanym mają ulgi dotyczące takich spraw, jak przejazdy pociągiem czy autobusem, a jedynie tańsze bilety do muzeum czy kina. Zatem, moim zdaniem, szkoda fady na wyrabianie nowych legitymacji, skoro jedynie osoby ze znacznym stopniem mają większe prawa. Proszę redakcję o wystąpienie do ministerstwa o zmianę przepisów, żeby osoby pobierające świadczenia z ZUS i mające orzeczonego znaczny stopień niepełnosprawności mogły mieć potrzebne uprawnienia. Chodzi o to, aby nam ułatwiać życie, a nie je komplikować...

Pseudonim: Elżbieta

■ **OD REDAKCJI: Nasz zespół dwoi się i troi, aby dostarczać potrzebnych informacji, reaguje na wszystkie apele, jakie do nas docierają – jak np. po zamieszczeniu w sprawie nowych legitymacji. Natomiast Biuro Pełnomocnika zachęca do kontaktu i czeka na wszelkie sygnały, uwagi, zastrzeżenia i pretensje (adres do korespondencji: ul. Nowogrodzka 1/3/5, 00-513 Warszawa). Każdy może tam napisać i na pewno otrzyma odpowiedź.**



CZEKAMY NA WASZE LISTY

Piszcie na adres redakcji: „Integracja”, ul. Dzielna 1, 00-162 Warszawa, e-mail: janka.graban@integracja.org



LIST NUMERU

PRAKTYKOWANIE ŻYCIA

Na pierwszą praktykę w życiu poszedłem do Powiatowego Centrum Pomocy Rodzinie w Krapkowicach, ponieważ zawsze chciałem pracować na rzecz osób niepełnosprawnych. Na pierwszy staż poszedłem do opolskiego oddziału PFRON. Jestem osobą niepełnosprawną, więc ktoś lepiej zrozumie problemy takich osób niż ja?

Bardzo dobrze wspominam czas spędzony w PFRON, gdzie miałem okazję pracować przy programie STUDENT. Zobaczyłem, że osoby, np. poruszające się na wózkach, niemówiące i podpisujące się tylko kciukiem – studiuja! Wielki szacunek za to i za chęć walki o wiedzę.

One znajdują zatrudnienie, choć rynek pracy to „wyścig szczurów”, a osoba niepełnosprawna ma swoje ograniczenia. Kierownika zwykle interesuje wynik, trzeba więc być najlepszym, bo inaczej jest się niepotrzebnym. Do mnie często kierowano takie słowa.

Pracując w pewnej firmie, dostałem umowę zlecenia na 3 miesiące. Kierownik bał się, że zrobię coś nie tak, więc przeniósł mnie do innego działu. Tam dostałem umowę na miesiąc, a kierowniczką po miesiącu nie chciała jej przedłużyć. Widziała, że się staram,

ale nie miałem pojęcia, czy pracuję dobrze, czy nie, bo nie miałem z nią żadnych rozmów. Dostałem umowę na 6 miesięcy, choć tym razem to koleżanka z pracy nie chciała, żeby mi ją przedłużono. Po 3 latach firma nie przedłużyła umowy. Miałem najniższą krajową, a wg kierowniczkę i tak za dużo zarabiałem.

Chciałbym teraz założyć stowarzyszenie pomagające odnaleźć się na rynku pracy osobom niepełnosprawnym, a w przyszłości stworzyć zakład pracy chronionej. Dobrze wiem, jak trudno jest odnaleźć się osobom niepełnosprawnym na wymagającym rynku pracy.

Krystian Cholewa, Ścigów

■ **OD REDAKCJI:** Wielki himalaista Reinhold Messner swoje sukcesy wyjaśniał tak prosto, że jego wyznanie może być dla każdego drogowskazem: „Jeśli podejmowałem ciągle nowe wyzwania, to nie dlatego, że byłem bardziej ambitny od innych, lecz dlatego, że porażka była wystarczającym powodem, by spróbować jeszcze raz...”

List nagradzamy książkami:
J.B. Hibon, *Pijany z radości*
(wyd. Święty Wojciech)
i A. Thomas, *Życie na trzy psy*
(wyd. Galaktyka).



Reklama

XV Konkurs

CZŁOWIEK BEZ BARIER 2017

Patronat honorowy
Małżonka Prezydenta RP
Agata Kornhauser-Duda

Wybierz swojego Człowieka bez barier
Zagłosuj do 5 listopada 2017 r.

Więcej informacji na portalu niepelnosprawni.pl/czlowiekbezbarier

Partner instytucjonalny: 

Partnerzy główni:  

Partner: 

Patronat medialny:  

Organizator:

**INTE
GRA
CJA**

...Z PREZESEM UTK

O dostępności kolei, jakości jej usług i zadaniach Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) rozmawiamy z prezesem Ignacym Górą, który czuwa w Polsce nad prawidłowym przebiegiem umowy zawartej między podróżnym a przewoźnikiem.



Tomasz Przybyszewski: Czy można powiedzieć, że Urząd Transportu Kolejowego jest rodzajem „policji kolejowej”?

Ignacy Góra, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego: Mamy w Polsce policję, jest też Straż Ochrony Kolei. My natomiast dbamy o bezpieczne funkcjonowanie systemu kolejowego, pomagamy mu się rozwijać. Oczywiście, jesteśmy też oceniani poprzez pewne czynności o charakterze nadzorczym, kontrolnym, stąd może skojarzenie z policją. Potwierdzam, że w uzasadnionych okolicznościach działamy zdecydowanie, ale zazwyczaj jest tak, że stwierdzamy różnego rodzaju nieprawidłowości i zobowiązujemy do ich usunięcia.

A jeśli tak się nie stanie?

Coraz rzadziej, ale zdarza się, że sięgamy wówczas do bardziej represyjnych i stanowczych środków, czyli wdramy postępowania administracyjne,

zobowiązujemy już terminowo do usunięcia nieprawidłowości. Jeżeli one wciąż nie zostaną usunięte, możemy nałożyć karę albo odebrać certyfikaty, autoryzację czy licencję, co tak naprawdę doprowadza do sytuacji, że ukarany w ten sposób podmiot nie może dalej działać w systemie kolejowym.

To jest zagrożenie bytu takiej firmy.

Oczywiście, to są bardzo restrykcyjne narzędzia. W 2016 r. odebraliśmy dwa certyfikaty bezpieczeństwa przewoźnikom kolejowym. To były bardzo duże uchybienia, które w naszym odczuciu zagrażały bezpieczeństwu systemu kolejowego. Tylko w takich okolicznościach podejmujemy tak dalekie kroki.

UTK jest więc dobrym czy złym policjantem?

Jeśli trzymać się tego porównania, to raczej dobry policjant, który wskazuje drogę, mówi o pewnych niedociągnięciach, ale daje czas na ich usunięcie. Wszystko jednak zależy od okoliczności i rodzaju nieprawidłowości. Są takie, które wymagają natychmiastowego działania.

Gdy coś zagraża np. bezpieczeństwu podróżnych...

Tak. Podejmujemy takie decyzje. Mieliśmy szereg przypadków, gdy były problemy z zabezpieczeniem drzwi podczas jazdy. To jest coś, co zagraża podróżnym, więc te pojazdy natychmiast były wyłączane z eksploatacji.

Czy nieprawidłowości zdarzają się też w kwestii dostępności kolei dla osób z niepełnosprawnością?

Nadzór nad przestrzeganiem praw pasażera, szczególnie w odniesieniu do osób o ograniczonej mobilności, to jedno z najważniejszych zadań Prezesa UTK. Niestety, mamy tu trochę obciążeń historycznych. Jest coraz więcej dostosowanych pojazdów, dworców, ale to wciąż stanowi mniejszość. Podam przykład, który dotyczy przewoźników pasażerskich i elektrycznych zespołów trakcyjnych EN57. Tych pociągów jest jeszcze w ruchu bardzo dużo. Zmodernizowano ok. 1/4 z nich, ale wciąż jest ponad 500 pojazdów tego typu, niedostosowanych do potrzeb osób o ograniczonej mobilności. Problem polega na tym, że przez długie lata nie modernizowano tych pociągów. Nie spełniają wymagań unijnego Rozporządzenia nr 1371/2007, które mówi o prawach



i obowiązkach pasażerów w ruchu kolejowym, a także obowiązujących od 2015 r. Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności (TSI PRM), odnoszących się do dostępności kolei w Unii Europejskiej dla osób z niepełnosprawnością.

Obecnie wszystkie nowe i remontowane pojazdy muszą być dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnością?

Tak, obowiązkowo. Problem jednak w tym, że nie mamy takiego potencjału, możliwości technicznych i finansowych, żeby w ciągu roku czy nawet 5 lat zmodernizować i dostosować tak dużą liczbę wagonów i pociągów. A i tak będzie z tym łatwiej niż z dostosowaniem dworców. Te, które są w największych miastach, ulegają gruntownej modernizacji. Nie wszędzie jednak da się zrobić wszystko, co trzeba, bo w obiekcie wybudowanym 60 czy 100 lat temu jest taka a nie np. inna szerokość schodów.

Czy dworce i cała infrastruktura dla podróżnych też są pod nadzorem UTK?

Oczywiście. Jeśli natomiast planowana jest modernizacja dworca i zakres prac jest znaczący, to zarządca tego obiektu musi uzyskać zezwolenie Prezesa UTK. Żeby je otrzymać, trzeba zaś spełnić wymogi TSI PRM [dot. osób o ograniczonej możliwości poruszania się – red.]. (...)

Co jakiś czas wybucha skandal dotyczący właśnie poziomu obsługi osób z niepełnosprawnością w pociągach i na dworcach.

To, co na ogół szwankuje, to nie tyle brak chęci pomocy, ile koordynacja całego procesu i przekaz informacji. W tej chwili wygląda to zdecydowanie lepiej. Otrzymujemy pełną informację od wszystkich przewoźników i zarządców infrastruktury. Wiemy więc, ile było zgłoszeń od osób o ograniczonej mobilności, że zamierzają odbyć podróż. Bardzo często nadzorujemy te procesy i wiemy, że nieprawidłowości w zasadzie nie ma. Co oczywiście nie oznacza, że co jakiś czas nie dochodzi do nieprzyjemnego incydentu. Opracowaliśmy i przekazaliśmy przewoźnikom zasady postępowania z pasażerami o ograniczonej mobilności. Czasami podejście pracowników nie jest może takie, jakiego byśmy sobie życzyli, natomiast większym problemem jest zawodność sprzętu lub jego nieprawidłowa obsługa.

Brakuje szkoleń pracowników?

Albo są niewłaściwie wykonywane. Niedawno przepr-

wadziliśmy na Dworcu Centralnym kontrolę w pociągu najnowszej generacji i okazało się, że system uruchamiania rampy jest tak złożony, że obsługa miała problem, by to prawidłowo zrobić. Z jednej strony źle to świadczy o samym rozwiązaniu technicznym, bo nie powinno to być tak skomplikowane. Z drugiej jednak strony widzieliśmy, że drużyna konduktorska nie do końca była przeszkolona, nie wiedziała, jak ten sprzęt obsłużyć.

Pasażerowie, nie tylko z niepełnosprawnością, mogą składać skargi do UTK. Czego one dotyczą?

Chciałbym podkreślić, że tych spraw jest coraz mniej, w tym także skarg, które dotyczą niewłaściwej obsługi. Natomiast bardzo często zdarza się, że sprzęt, którym

dysponują przewoźnicy, zawodzi albo... po prostu go nie ma. Bywa tak, że według rozkładu powinien przyjechać pociąg wyposażony w dostosowany wagon. Okazuje się jednak, że w wyniku jakiejś usterki przyjeżdża inny skład, zastępczy, który, niestety, dostosowany nie jest. Jest to wówczas wina przewoźnika, ale świadczy to też

o tym, że przewoźnicy kolejowi nie mają jeszcze takich rezerw, by wymienić zepsuty wagon na inny, który także jest dostosowany, ma takie same parametry techniczne.

Przeciętny „Kowalski z niepełnosprawnością” zapłacił jednak za bilet, wybiera się w podróż, którą wcześniej zgłosił i został zapewniony o tym, że dostanie się do pociągu, pokona trasę, wysiądzie. Nie powinno go obchodzić, czy ktoś ma taki wagon, czy inny.

My, jako urząd, również w ten sposób do tego podchodzimy. Są przepisy, został kupiony bilet, zawarto więc umowę między podróżnym a przewoźnikiem kolejowym, przekazano informację o podróży, więc wszyscy powinni zadbać o to, by cały proces przebiegał bez zakłóceń. Czasem jednak one się zdarzają. Wówczas można oczywiście złożyć skargę do UTK na jakość świadczonej usługi lub jej niewykonanie i domagać się zadośćuczynienia. Z mojego doświadczenia wynika, że jeżeli zaniechanie ze strony przewoźnika jest oczywiste, to takie postępowania kończą się bardzo szybko. Dochodzi do porozumienia, przewoźnik zwraca należność za bilet, ale prócz tego zawsze jeszcze coś proponuje, np. dodatkowy darmowy przejazd.

Co więc powinien zrobić pasażer z niepełnosprawnością, jeśli jego podróż przebiegła nieprawidłowo? Powinien najpierw skarżyć się u przewoźnika czy od razu w UTK?

Jeżeli jest w trakcie podróży, to tym podmiotem,

Nadzór nad przestrzeganiem praw pasażera, szczególnie w odniesieniu do osób o ograniczonej mobilności, to jedno z najważniejszych zadań Prezesa UTK.

który bez zbędnej zwłoki jest mu w stanie pomóc, z całą pewnością będzie przewoźnik czy zarządca dworca. Jeśli podróż się zakończyła lub nie odbyła, także powinien żądać zadośćuczynienia od spółki, która niewłaściwie wykonała usługę. Jeśli podróżny jest niezadowolony z tego zadośćuczynienia albo przewoźnik upiera się, że wszystko przebiegło prawidłowo, wówczas następną instancją jest Prezes UTK. Może też zwrócić się do Rzecznika Praw Pasażera Kolei, który zaproponuje polubowne załatwienie sporu. Tak się to powinno odbywać, bo czasami nasz udział jest zbędny i przewoźnik już na etapie reklamacji uwzględni racje podróżnego.

Jeśli ktoś zdecyduje się złożyć skargę do UTK, to jak długo będzie czekał na jej rozpatrzenie?

W ciągu 30 dni staramy się sprawę rozstrzygnąć, natomiast oczywiście złożoność materii jest czasami dosyć duża i bywa, że te postępowania trwają dłużej. Działamy jednak niezwłocznie, więc w praktyce takie postępowania trwają często dużo krócej.

Pewnego rodzaju wzorcem jest dostępność dla osób z niepełnosprawnością transportu lotniczego. Procedury są w nim na terenie całej Unii jednakowe i klarowne. Kiedy doczekamy takiej sytuacji na kolei?

Jestem przekonany, że doczekamy takich czasów i wcale nie będzie to trwało tak długo. Rzeczywiście, system kolejowy bardzo często wzoruje się na rozwiązaniach, które stosowane są w lotnictwie. Chciałbym jednak zwrócić uwagę, że samoloty nie lądują w małych miejscowościach, w wioskach, natomiast system kolejowy tam działa. Jest to więc o wiele bardziej złożone.

Nie chodzi mi o skalę przedsięwzięcia, bardziej o pewność pasażera, że podróż przebiegnie bez zakłóceń i uzyska on niezbędną pomoc. Bo gdy leci samolotem, to tę pewność ma.

To jest ciągła praca wielu podmiotów. Bo potrzebna jest też wspomniana koordynacja działań, przekazywanie informacji z odpowiednim wyprzedzeniem. Z tym zresztą wciąż walczymy. Uważamy, że wynikający z Rozporządzenia 1371/2007 czas zgłoszenia podróży 48 godzin wcześniej jest zbyt długi. Naszym zdaniem powinno się to odbywać *ad hoc*, jak w przypadku każdego pasażera, który po prostu kupuje bilet i jedzie. Osoby o ograniczonej mobilności też powinny mieć ten komfort. Od czegoś jednak trzeba zacząć. Zresztą warto wiedzieć, że te 48 godzin obowiązuje w Polsce nie u wszystkich przewoźników. Jako urząd namawiali-

śmy do skrócenia tego czasu. U niektórych przewoźników w ogóle nie trzeba zgłaszać podróży z wyprzedzeniem, zwłaszcza u tych, którzy dysponują nowym taborem. Z ich usług można korzystać w ten sposób, że po prostu wsiada się do ich pociągu, a oni zapewniają odpowiednią obsługę. Informacja podana z wyprzedzeniem jest jednak niezbędna, jeśli podróż wymaga świadczenia usług przez kilku przewoźników.

Pasażera nie powinno w zasadzie interesować, która z kilkunastu spółek kolejowych go przewozi i kto zarządza dworcem, z którego korzysta. On chce po prostu dostać się z jednej miejscowości do drugiej.

To jest zrozumiałe i rzeczywiście tak to powinno

wyglądać. Natomiast ten proces się skomplikował z uwagi na liczbę podmiotów, które funkcjonują na rynku kolejowym, i brak pełnego przepływu informacji. On istnieje, ale wciąż jest niedoskonały, bo słyszymy od czasu do czasu, że gdzieś podróżny o ograniczonej mobilności nie miał asysty.

Powinien mieć, ale coś zawiodło, przepływ informacji był błędny i np. asysta owszem, przybyła, ale nie na ten pociąg, co trzeba. Generalnie jednak nikt dziś nie dyskutuje o tym, czy powinna być asysta albo czy to należy do obowiązków zarządcy dworca, czy przewoźnika. (...)

Jak wygląda dostępność polskiej kolei na tle innych krajów europejskich?

Jeżeli chodzi o państwa Europy Zachodniej, to pewnie wyglądamy trochę gorzej, z uwagi na pewne zaszczości historyczne oraz to, że nasz system kolejowy przez 25 lat nie rozwijał się, podczas gdy w Europie Zachodniej i owszem. Tam przewoźnicy dysponują taborem, który ma tę dostępność, o którą my dzisiaj tak naprawdę zabiegamy. Średni wiek taboru w Polsce w dalszym ciągu jest, niestety, dosyć zaawansowany. Jeżeli chodzi o tabor pasażerski, to jest 28 lat, czyli bardzo dużo. To się zmienia, ale dość powoli – z przyczyn przede wszystkim finansowych. Jest to dosyć kosztochłonny proces. Zauważam jednak dużą empatię pracowników kolei, którą wiele można nadrobić. To dobrze rokuje na przyszłość. ■

Cały wywiad z Ignacym Górą, Prezesem Urzędu Transportu Kolejowego, publikujemy na portalu niepelnosprawni.pl. Natomiast najważniejsze informacje o wszystkich spółkach kolejowych w Polsce znajdują się na s. 18-22.



Można złożyć skargę do UTK na jakość świadczonej usługi lub jej niewykonanie i domagać się zadośćuczynienia.



DROGA DO SUKCESU

Wiele osób starszych z sentymentem wspomina czasy, gdy od ukończenia szkoły do emerytury pracowało się w tym samym zakładzie pracy. Teraz ważna jest umiejętność dostosowania się do wymogów rynku pracy. Sądzę, że jest to dobre, ponieważ zmusza do rozwoju i podnoszenia kwalifikacji. Jednak wymaga to również od nas przełamywania barier. Myślę, że najtrudniejsze są te mentalne. Pamiętam, jak bałam się wyjazdu na czteromiesięczny Wolontariat Europejski do Belgii, mimo że był dostosowany do moich potrzeb. Jako osoba niewidoma na miejscu miałam kurs orientacji przestrzennej, nauczyłam się drogi do pracy, sklepu, kościoła i na dworzec, dzięki czemu z czasem w Liège czułam się swobodnie.

Istnieją też bariery, na które mamy mniejszy wpływ. Dla osób nieposiadających samochodu dużym problemem jest nagminne likwidowanie połączeń autobusowych. Mimo że mieszkam w prawie stutysięcznym mieście, jest mi coraz trudniej się z niego wydostać, zwłaszcza w czasie wakacji, gdy autobusów jest jeszcze mniej. Połączenia kolejowe zlikwidowano tu już kilkanaście lat temu. Warto przypominać lokalnym władzom o zaletach transportu publicznego, a u przewoźników lobbować na rzecz dostępności stron internetowych i dostosowania rozkładów jazdy do potrzeb pasażerów, np. zsynchronizowania ich z rozkładem jazdy pociągów z najbliższej stacji. Czasami się udaje.

Dla wielu osób niepełnosprawnych mobilność stanowi duże wyzwanie. Jednak na miarę możliwości powinniśmy dążyć do jak największej mobilności, bo daje nam to awans społeczny, zadowolenie i perspektywę rozwoju kariery. Niekiedy uczyć brajła.

Zazwyczaj uczniowie przychodzą do mnie, ale gdy była potrzeba poprowadzenia zajęć w szkole, dostosowałam się do sytuacji. Gdy dwa dni przed służbowym wyjazdem do Niemiec koleżance coś wypadło i okazało się, że muszę jechać sama, stres zmobilizował mnie do odpowiedniego zorganizowania podróży i pomocy na miejscu. Wolę wyjazdy z widzącym przewodnikiem, ale też sporo podróżuję sama: do polskich i zagranicznych znajomych, na konferencje,

szkolenia, spotkania autorskie. Samodzielne poruszanie się z białą laską wymaga ode mnie dużego wysiłku i koncentracji. Gdy sama idę na spacer, nie jestem w stanie się zrelaksować. Szukam więc osób do wspólnej jazdy na tandemie i uprawiania nordic walkingu w specjalnej uprzęży do chodzenia w parach. Wymyślił ją niewidomy Paweł Piechowicz z Poznania.

Na mobilność ma wpływ nasza postawa, otwartość, elastyczność, zorganizowanie, gotowość podejmowania nowych zadań – pomimo obaw naszych i otoczenia – umiejętność proszenia o pomoc, ale także technologia i dostępność usług, np. pomoc asystentów, zajęcia z orientacji przestrzennej oferowane przez niektóre uczelniane biura ds. osób

niepełnosprawnych, asysta na lotniskach i większych dworcach kolejowych, wystawy i spektakle z audiodeskrypcją. Warto korzystać z tych rozwiązań, ponieważ sukces i dobre samopoczucie często zależą także od własnej mobilności. Postanowiłam więc podjąć kolejne wyzwanie – zaczynam studia podyplomowe w Warszawie na kierunku poradnictwo psychologiczne i interwencja kryzysowa. Ufam, że dam radę logistycznie i cieszę się, że mogę poszerzać horyzonty. ■



Mobilność często kojarzy się z elastycznością, łatwością docierania do różnych miejsc. Gdy na rozmowie o pracę rekruter pyta o mobilność, zwykle ma na myśli dyspozycyjność, posiadanie samochodu lub przynajmniej prawa jazdy.

Hanna Pasterny

konsultantka ds. osób niepełnosprawnych w Centrum Rozwoju Inicjatyw Społecznych CRIS w Rybniku, osoba niewidoma, finalistka Konkursu „Człowiek bez barier 2011”, autorka książek: *Jak z białą laską zdobywałam Belgię*, *Tandem w szkocką kratkę* i *Moje podróże w ciemno*. Więcej: www.hannapasterny.pl

NIC O NAS BEZ NAS? – CD.



Tomasz Przybyszewski
dziennikarz, sekretarz redakcji
portalu Niepełnosprawni.pl,
szef mediów Integracji




Mateusz Różański
dziennikarz „Integracji”
i portalu Niepełnosprawni.pl

Kto powinien reprezentować osoby z niepełnosprawnością? Odpowiedź wydaje się aż nadto oczywista – one same. Tak jednak nie jest. Jak zatem powinno być, czy możliwe są również inne rozwiązania?


Dyskusję na ten temat rozpoczął prezes Integracji, **Piotr Pawłowski**, w felietonie „Nic o nas bez nas”, opublikowanym na portalu Niepełnosprawni.pl oraz w magazynie „Integracja”, pisząc m.in.: „W tym roku zostałem zaproszony przez Pełnomocnika Rządu ds. Osób Niepełnosprawnych, **Krzysztofa Michałkiewicza**, do grona Krajowej Rady Konsultacyjnej. Jej 30-osobowy skład w zdecydowanej większości stanowią osoby pełnosprawne, które wiele zrobiły na rzecz poprawy jakości naszego życia. Nie mnie oceniać, czy osobiste doświadczenie powinno uwiarygodniać te działania, ale mówiąc słowami Aleksandra von Humboldta, że „najniebezpieczniejszy światopogląd mają ludzie, którzy nigdy nie przyglądali się światu”, mam wrażenie, że wiele osób w zbyt dużym stopniu uzurpuje sobie prawo występowania w naszym imieniu”.

WASZYM ZDANIEM

Słowa Piotra Pawłowskiego wzbudziły silne emocje Czytelników, wyrażone na portalu Niepełnosprawni.pl oraz profilu Integracji na Facebooku.

 – *Uważam, że powinny nas reprezentować osoby niepełnosprawne* – napisała **na Facebooku**

Małgorzata Kochańska. – *Sama jestem niepełnosprawna i wiem, że nawet najbardziej empatyczna zdrowa osoba na wielu płaszczyznach nie jest w stanie zrozumieć tej niepełnosprawnej.*


 – *Oczywiście, że nic o nas bez nas* – podkreśliła w komentarzu na portalu Niepełnosprawni.pl

internautka Ewa. – *Odmienność ocen sytuacji, określania newralgicznych punktów, które potrzebują natychmiastowych zmian, odmienność formułowanych potrzeb jest zbyt drastyczna. Inaczej całokształt potrzeb i zaniechań formułują opiekunowie, niepełnosprawni, a inaczej różnej maści zdrowi eksperci. A nad wszystkim wisi parasol rozłożony przez biurokrację, pilnujący jej interesów. Niepełnosprawny znajduje się na samym końcu jako pretekst do ustanawiania nowych procedur, nowych ekspertyz, opracowań, akcji marketingowych*


i wygodnych miejsc pracy dla obsługi „tematu” niepełnosprawnych (...).

MIEĆ GŁOS DECYDUJĄCY

Bardziej wyważony starał się być w komentarzu pod artykułem na portalu **Stanisław Kotowski**:

 – *Osoby bez niepełnosprawności odgrywają wielką rolę w życiu osób niepełnosprawnych, przy czym im niepełnosprawność jest poważniejsza, tym ich rola jest większa (...) – napisał. – W każdym przypadku, kiedy istnieje konieczność korzystania z pomocy innych osób, mamy mniejsze lub większe uzależnienie. (...) Jestem osobą niewidomą i ten rodzaj niepełnosprawności jest mi najlepiej znany. Z moich doświadczeń, tych osobistych i tych społecznych, wynika, że osoby dysponujące dobrym wzrokiem mają trudności w zrozumieniu ograniczeń i możliwości osób niewidomych. (...) W życiu społecznym niejednokrotnie osoby takie „lepiej” wiedzą niż sami niewidomi, co jest dla nich ważne, potrzebne, a co zbędne. (...) Uważam, że nie jest dobrze, jeżeli w sprawach dotyczących osób niepełnosprawnych decydujący głos mają osoby bez niepełnosprawności (...).*

O sytuacji na poziomie samorządów opowiedział z kolei w komentarzu na portalu **Janusz Jarosz**:


 – *Kiedyś władze mojego powiatu zaprosiły mnie do budowanej rady osób niepełnosprawnych, już nie pamiętam dokładnie, jak ta rada się nazywała. Ucieszyłem się, gdyż szukałem miejsca dla siebie, marzyłem o pomaganiu innym. Jestem niepełnosprawny, więc ucieszyłem się z propozycji. Niestety, po jakimś czasie poproszono mnie i oznajmiono, że wolą na to miejsce pracownika urzędu, gdyż ówczesny wicestarosta martwił się tym, że nie będzie miał na mnie wpływu. Szok, jak pomagać niepełnosprawnym bez nich. Po co tworzyć takie rady, po co tworzyć kolejną fikcję. Dzisiaj walczę o poprawę bytu takich ludzi jak ja. Zostałem radnym, rzecznikiem ludzi niepełnosprawnych, i co ciekawe, walczę z pracownikami urzędu o prawa takich ludzi jak ja. Urzędnik nie jest w stanie zrozumieć, że miejsce parkingowe jest potrzebne jak najbliżej domu,*




a nie na drugiej ulicy. Łaski nikt z nas nie potrzebuje, tylko zdrowego podejścia do tematu (...).”

TAK, ALE...

Jednak nie wszyscy Czytelnicy byli tak radykalni. Niektórzy podkreślali rolę opiekunów jako tych, którzy najlepiej znają sytuację swoich podopiecznych.

 – Absolutnie reprezentować osoby niepełnosprawne mogą ich rodzice, opiekujący się nimi 10, 20, a bywa, że i 50 lat – podkreśliła na Facebooku **Agnieszka Niedziątek**. – Kto lepiej będzie znał potrzeby tych, którzy sami nie są ich świadomi?! No, oczywiście osoby niepełnosprawne, ale głównie ze znacznym stopniem niepełnosprawności, napotykające największe bariery.

Inaczej widzi sprawę inna użytkowniczka Facebooka, **Krystyna Jagielska**:

 – Do reprezentowania niepełnosprawnych powinny być osoby, które mają duże pokłady empatii – podsumowała krótko.

NIEMAL 3/4 POPIERA

O sprawę zapytaliśmy na portalu Niepełnosprawni.pl w anonimowej sondzie. Zadaliśmy pytanie: „**Kto na forum publicznym powinien reprezentować osoby z niepełnosprawnością?**”

- Zdecydowana większość, aż **42,2 proc.** głosujących, odpowiedziała: „głównie osoby z niepełnosprawnością”.
- Nieco mniej osób – **30,3 proc.** – wybrało odpowiedź: „tylko osoby z niepełnosprawnością”.

■ **14,2 proc.** uczestników sondy uznało, że najlepsza jest proporcja „pół na pół”.

■ Jedyne **3,3 proc.** osób zaznaczyło odpowiedź: „głównie pełnosprawni liderzy środowiska (np. założyciele organizacji)”.

■ „Tylko pełnosprawni liderzy środowiska” – takie zdanie ma z kolei zaledwie **0,5 proc.** głosujących.

■ Natomiast **9,5 proc.** osób zaznaczyło odpowiedź: „jest mi to obojętne”.

NIE OCENIAĆ KSIĄŻKI PO OKŁADCE

O sprawę zapytaliśmy też ludzi od lat zaangażowanych w działalność środowiska osób z niepełnosprawnością. Jedną z tych, która nie do końca zgadza się z poglądem Piotra Pawłowskiego, jest **Agata Gawska, prezeska Fundacji Aktywizacja i członkini Krajowej Rady Konsultacyjnej przy Pełnomocniku Rządu ds. Osób Niepełnosprawnych**.

– Przede wszystkim wystrzegabym się oceniania książki po okładce – stwierdziła. – Na pierwszy rzut oka rzeczywiście tylko kilkoro członków Rady ma widoczną niepełnosprawność – poruszają się na wózku, są niewidomi, głusi etc. Ale wiem, że wielu członków tego gremium to osoby z niewidoczną niepełnosprawnością. A przecież od lat walczymy o zauważanie potrzeb tej grupy. Inna sprawa, że reprezentantami osób z niepełnosprawnością są też ich rodzice i opiekunowie. To oni funkcjonują z nimi na co dzień i mają bardzo dużą wiedzę na temat tego, jakie są ich potrzeby.

Obecna Krajowa Rada Konsultacyjna przy Pełnomocniku Rządu ds. Osób Niepełnosprawnych



Agata Gawska wskazała też na inną przyczynę tego, że sprawami osób z niepełnosprawnością powinny się interesować także osoby pełnosprawne.

– Osoby z niepełnosprawnością nie żyją w próżni – podkreśliła. – Jeśli pewne kwestie związane z funkcjonowaniem mają też wpływ na innych ludzi, to powinni oni móc wypowiadać się na ich temat. Tak na przykład jest, jeśli chodzi o pracodawców zatrudniających osoby z niepełnosprawnością. Z drugiej strony, nie wszystkie osoby z niepełnosprawnością są w stanie reprezentować same siebie. Mamy co prawda rozwijający się ruch self-advokacki, ale w wypadku niektórych niepełnosprawności głos muszą zabierać osoby sprawne, na przykład ich opiekunowie.

ZNALEŹĆ RÓWNOWAGĘ

Pozostaje też kwestia organizacji pozarządowych, których przedstawiciele, choć często pełnosprawni, są fachowcami zajmującymi się prawem, rynkiem pracy, psychologami albo doradcami zawodowymi.

– Z moich doświadczeń wynika, że decydenci mający wpływ na polską rzeczywistość na różnych szczeblach nie chcą rozmawiać z pojedynczym człowiekiem, ale z grupą reprezentantów – podkreśla Agata Gawska. – Zazwyczaj taką rolę, i to nie tylko w temacie niepełnosprawności, odgrywają przedstawiciele tzw. III sektora. Właściwe reprezentowanie środowiska wymaga niemałej wiedzy na temat prawa, mechanizmów rządzących polityką itp. Bez takich kompetencji nie da się konstruktywnie dyskutować z przedstawicielami władzy.

Zdaniem prezesa Fundacji Aktywizacja, konieczne jest znalezienie równowagi pomiędzy oczywistą potrzebą tego, by w imieniu osób z niepełnosprawnością wypowiadały się one same, a dążeniem do skuteczności działań podejmowanych w imieniu tej grupy.

PRZEZ PRYZMAT SIEBIE

– Zgadzam się z tezą, że nazbyt często środowisko osób z niepełnosprawnością jest reprezentowane nie przez nie, ale osoby pełnosprawne. Martwi mnie to i nie umiem wskazać przyczyny tego stanu – przyznaje **Jacek Zadrożny**.

Jest osobą niewidomą, aktywną w wielu dziedzinach. W środowisku jest też znany ze stawiania kontrowersyjnych, acz skłaniających do myślenia tez. Tak jest i w kwestii reprezentowania środowiska osób z niepełnosprawnością.

– Wydaje mi się, że przyczyną takiego stanu rzeczy jest niewielka chęć samych osób z niepełnosprawnością do decydowania o sobie – zaznacza. – Duża część tzw. środowiska jest zadowolona z aktualnego stanu, gdy to ktoś inny za nich decyduje. Oczywiście potrafią zapalać świętym oburzeniem, za którym jednak nie idzie refleksja i chęć zmiany stanu rzeczy. Innymi słowy – ja nic nie zrobię, ale innym też nie wolno. Uczestniczę często w konsultacjach społecznych, gdzie pojawiają się osoby



ZARA TODD Z WIELKIEJ BRYTANII: „Nic nie może być powiedziane o osobach z niepełnosprawnością bez włączenia ich do dyskusji”

z niepełnosprawnością. Najczęściej odczuwam zażenowanie poziomem merytorycznym, brakiem przygotowania i kulturą osobistą. Na szczęście nie dotyczy to wszystkich, ale jednak bardzo dużej grupy. Na początek należy wysłuchać narzekań, potem żądań, a potem poczekać, aż dana osoba się zmęczy, by można było pójść dalej z dyskusją. Mało kto potrafi też wyrwać się z patrzenia tylko przez pryzmat swojej niepełnosprawności, a to jest bardzo potrzebne.

TRAKTOWAĆ NAS POWAŻNIE

Jacek Zadrożny słowa krytyki kieruje nie tylko w kierunku środowiska, ale też świata polityki.

– Ważne jest także, aby zmienili się przedstawiciele osób z niepełnosprawnością. Obecnie często to osoby funkcyjne, np. prezesi stowarzyszeń, którzy jednak nie są w stanie wnieść wkładu merytorycznego do dyskusji – zauważa.

Krytykuje formę, w jakiej odbywają się posiedzenia licznych gremiów, których celem ma być poprawa sytuacji osób z niepełnosprawnością. W jego opinii, nazbyt często są to przegadane spotkania, które służą głównie dobremu samopoczuciu uczestników. Wynika to choćby z tego, że biorą w nich udział nie tyle z powodu wiedzy eksperckiej, ile piastowanych stanowisk.

– Zresztą mogą to być nawet prezesi, ale niechże się przygotowują, np. przeczytają dokumenty, przemyślą oczekiwania, dopytają innych, co o tym sądzą, i idą reprezentować interesy osób z niepełnosprawnościami – tłumaczy Jacek Zadrożny. – Inaczej nikt naszego środowiska nie będzie traktował poważnie.

NIE ZNAJDĘ DLA CÓRKI PROTEZY MÓZGU

Nieco bardziej złożona jest kwestia reprezentowania środowiska osób z niepełnosprawnością intelektualną.

– Upośledzeni zawsze mają pod górkę – nie owija w bawełnę **Andrzej Suchcicki, współzałożyciel**



JAMIE BOLLING ZE SZWECJI: „Nie chcę, by politycy powstrzymywali się od zabierania głosu w naszych sprawach, ale to nasz głos powinien być słyszany przede wszystkim”

Stowarzyszenia Rodzin i Opiekunów Osób

z Zespołem Downa „Bardziej Kochani”. – *Paradoksalnie zwłaszcza teraz, kiedy z ludzi upośledzonych umysłowo zrobiono osoby z niepełnosprawnością intelektualną. Niektórzy się cieszą, bo oto ci mentalnie stygmatyzowani stali się Osobami, których szczególną cechą jest właśnie niepełnosprawność intelektualna. Ten zabieg terminologiczny spowodował też, że upośledzeni umysłowo stali się członkiem ogromnej rodziny osób z niepełnosprawnościami. A w grupie wiadomo – łatwiej jest i różniej. Tylko czy aby na pewno?*

Zdaniem Andrzeja Suchcickiego, problem w tym, że osoby te różnią się od ludzi, którzy napotykają bariery „techniczne”. Osoby z niepełnosprawnością intelektualną napotykają zaś bariery „logiczne”, których pokonać nie można.

– *Dla swojej córki nie znajdę nigdzie protezy mózgu, nie znajdę zrozumiałego dla Niej języka, który słowo w słowo przetłumaczy otaczający ją świat – zaznacza współzałożyciel „Bardziej Kochanych”. – Ona ma swój świat, którego nie poznam i nie zrozumie z kolei ja. Ale wiem, że nie wszystko to, co jest ważne dla mnie, jest równie ważne dla niej, nie wszystko to, co jest dla mnie piękne i wartościowe, jest dla Niej takie samo. Nasze światy się jedynie krzyżują, nie są natomiast tożsame.*

RACZEJ RODZICE I TERAPEUCI

Pytany o reprezentowanie osób takich jak jego córka, Andrzej Suchcicki podkreśla, że środowisko jest podzielone.

– *Jedni starają się udowodnić, że bariery oddzielające upośledzonych umysłowo od naszego świata da się obejść, przekroczyć i pokonać – mówi. – W efekcie mamy self-adwokaturę i teksty łatwe do czytania. Jako elementy mogące w jakiś sposób ubarwić życie osób z niepełnosprawnością intelektualną są jak najbardziej godne uznania i propagowania. Problem pojawia się*

wtedy, kiedy zacniemy przypisywać im nadmierną wagę, zwłaszcza self-adwokaturze. Jeśli uznamy, że wystąpienia self-adwokatów, czasem, niestety, uwłaczające ich godności, są manifestacją ich rzeczywistych potrzeb i dążeń, to możemy mieć kłopot. Mówiąc krótko, nie wydaje mi się, by osoby z niepełnosprawnością intelektualną mogły mówić same za siebie i być adwokatami we własnych sprawach. To muszą zrobić za nich rodzice i rozsądnie myślący terapeuci. Niestety, odpowiednio zmotywowany i wyuczony self-adwokat jest w stanie wygłosić (o ile oczywiście może mówić w miarę wyraźnie) każdą bzdurę, która akurat przyszła do głowy osobom odpowiedzialnym za jego los. Byłem świadkiem takich atrakcji. Natomiast w przypadku pozostałych rodzajów niepełnosprawności dyskusja wydaje się bezprzedmiotowa. Oczywiście, że tak!

UCZYNIĆ GŁOS BARDZIEJ SŁYSZALNYM

„Nic o nas bez nas” – to jedno z haseł ENIL, ruchu na rzecz niezależnego życia osób z niepełnosprawnością, łączącego organizacje z całej Europy. Pod koniec września 2017 r. członkowie ruchu z całej Europy po kolejny manifestowali na ulicach Brukseli. Zapytaliśmy liderki ENIL o to, kto powinien reprezentować osoby z niepełnosprawnością.

– *Każdy może zabierać głos w kwestii praw osób z niepełnosprawnością – zaznaczyła Zara Todd, poruszająca się na wózku aktywistka ENIL z Wielkiej Brytanii. – To jednak one same powinny być najbardziej widoczne w tej dyskusji, ponieważ to, jakie te prawa są, wynika z naszego osobistego doświadczenia, którym musimy się dzielić. Potrzebna jest nam współpraca z przychylnymi nam środowiskami, by uczynić nasz głos bardziej słyszalnym. Jednocześnie nic nie może być powiedziane o osobach z niepełnosprawnością bez włączenia ich do dyskusji.*

Podobnego zdania jest **Jamie Bolling**, która ponad 25 lat temu uległa wypadkowi i do dziś **walczy o niezależne życie Szwedów z niepełnosprawnością.**

– *Zgadzam się z tezą, że to osoby z niepełnosprawnością powinny reprezentować nasze środowisko – podkreśla. – Przecież to ja wiem, czego potrzebuję, jestem ekspertką, jeśli chodzi o moją sytuację, i to ja reprezentuję samą siebie. Ja nie chcę, by politycy powstrzymywali się od zabierania głosu w naszych sprawach, wszak ich postulaty mogą być słuszne, ale to nasz głos powinien być słyszany przede wszystkim. ■*

Kto powinien reprezentować osoby z niepełnosprawnością? One same? A może także rodzice, opiekunowie, pracujący z nimi specjaliści? Napisz nam swoją opinię na ten temat. Opisz swoje doświadczenia. Rozpocznijmy dyskusję na ten temat i razem zmienimy rzeczywistość!

WSIAŃĆ DO POCIĄGU... CZY DOSTĘPNEGO?

Schody na dworcach, trudno dostępne wejścia do wagonów, obcesowa obsługa. Od dawna słycać niepoehlebne opinie o dostępności kolei dla osób z niepełnosprawnością. Trudno jednak nie zauważyć, że wiele zmienia się na lepsze. Zebraliśmy informacje u największych przewoźników, aby dowiedzieć się, czy temat dostępności nabiera prędkości czy utknął na boczniczy.

Opracowanie: Angela Greniuk, Tomasz Przybyszewski.

POCIĄGI NADRABIAJĄ

Z ogromnym trudem nadrabiane są w Polsce zaległości z czasów, gdy dostępność transportu dla osób z niepełnosprawnością nikogo nie obchodziła. Średni wiek wagonów pasażerskich to grubo ponad 20 lat. Obok nowoczesnych składów na torach widać więc także pociągi, które lata świetności dawno mają za sobą. Analiza Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) z 2016 r. wskazuje, że przed przewoźnikami nie stawia się zbyt ambitnych celów w zakresie dostępności. W planach transportowych jednego z województw pełną dostępność przewozów zaplanowano na... 2030 rok.

Sytuacja jednak się poprawia. Stare składy zostają wycofywane z eksploatacji, a nowe – mają już zupełnie inny poziom dostępności. Warto jednak pamiętać, że nawet pociąg z windą nie zapewni komfortowej podróży. Wiele zależy od personelu. Ten coraz częściej szkoli się z zakresu obsługi osób z niepełnosprawnością. Dla przykładu, w 2017 r. Fundacja Integracja przeprowadziła cykl szkoleń dla pracowników PKP Intercity i przygotowała dla tej spółki (a także dla UTK) poradnik *Savoir-vivre wobec osób z niepełnosprawnością*.

SCHODY PRZED DWORCAMI

Dworce kolejowe, często mające status zabytków, nie cieszą się dobrą opinią. Bywa też, że przy prowadzonych w nich inwestycjach nie bierze się pod uwagę potrzeb osób z niepełnosprawnością. Przykładem może być wyremontowany parę lat temu za 13 mln zł dworzec w Legnicy. Na stacji nie wprowadzono dostosowań dla osób z niepełnosprawnością. Dopiero teraz mają się pojawić windy. Miejmy nadzieję, takich sytuacji będzie coraz mniej.

W 2016 r. UTK przygotował ekspertyzę w zakresie dostępności dworców, w której podpowiada, jak projektować przestrzeń, by dworce i perony były dostępne dla wszystkich. Przy Prezisie UTK działa Rada Ekspertów ds. osób o ograniczonej możliwości

poruszania się, w skład której wchodzi osoby z niepełnosprawnością, reprezentujące je organizacje, a także eksperci z zakresu projektowania uniwersalnego oraz dostępności obiektów użyteczności publicznej.

STRONY DO KONTROLI, PROSZĘ...

Zanim wsiądzie się do pociągu, warto najpierw w internecie sprawdzić połączenia, a do tego kupić bilet. Niestety, dla wielu osób z niepełnosprawnością nie jest to łatwe. O dostępności serwisów internetowych polskich przewoźników kolejowych najwięcej mówi ranking przygotowany przez Fundację Widzialni na zlecenie UTK.

Ponad 70 proc. stron objętych badaniem otrzymało ocenę niedostateczną. Tylko dwa serwisy: warszawskiej SKM i Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej otrzymały ocenę bardzo dobrą, a trzy (WKD, Koleje Wielkopolskie i Rozkład PKP) – dostateczną. Jednak i w tej informacji można znaleźć pozytywy. Dzięki cykliczności badania wiadomo, że jeszcze kilka lat temu żadna z przebadanych stron nie była dostępna.

QR, CZYLI ZAGADKA

W nowych legitymacjach, których wzory wprowadzono 1 września 2017 r., nie widać informacji o rodzaju i stopniu niepełnosprawności – są one „ukryte” w kodzie QR. Czy konduktorzy będą mieli możliwość odczytania tych kodów, by potwierdzić ulgę na przejazd? Trzech spośród zapytanych przez nas o to przewoźników (Przewozy Regionalne, PKP Intercity i Koleje Śląskie) zapewniło, że są na to przygotowani, pracownicy są przeszkoleni, a obsługiwane przez nich urządzenia mają możliwość odczytywania kodu QR. Co z resztą? Cóż... na pewno nie mogą powiedzieć, że nie wiedzieli o nowych dokumentach.



1) JAKI PROCENT TABORU JEST DOSTOSOWANY DO POTRZEB PASAŻERÓW Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIĄ?

POLREGIO (Przewozy Regionalne): ok. 40%

KOLEJE MAZOWIECKIE: blisko 85%, jedynie 48 sztuk najstarszych pojazdów jest przystosowanych wyłącznie w zakresie systemu informacji pasażerskiej.

PKP SKM TRÓJMIASTO: 100%

PKP INTERCITY: blisko 50%, planowane jest uzyskanie 40 wielofunkcyjnych wagonów do 2020 r.

SKM W WARSZAWIE: 100%

KOLEJE ŚLĄSKIE: 2/3 spośród ok. 60 pojazdów jest dostosowanych. Najstarsze są zastępowane przez nowe i dostępne.

WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA: 100%

KOLEJE WIELKOPOLSKIE: 17 autobusów szynowych i 25 elektrycznych zespołów trakcyjnych jest dostosowanych. Pojazdy te obsługują uruchamiane przez KW pociągi. Jedynie pociągi prowadzone trakcją parową, które kursują w wybranych godzinach na odcinku Poznań – Wolsztyn, nie są dostosowane do obsługi osób z niepełnosprawnością (nie mają wind/podnośników).

KOLEJE DOLNOŚLĄSKIE: pojazdy są dobrze przystosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnością.

KOLEJE MAŁOPOLSKIE: wszystkie pojazdy, natomiast testowane pojazdy serii 14WE wyposażone są tylko w przenośne pomosty.

ŁÓDZKA KOLEJ AGLOMERACYJNA: wyłącznie nowoczesny i w pełni dostosowany tabor.

ARRIVA RP: ok. 80% to pojazdy niskopodłogowe. Dokładane są starania umożliwiające podróż pasażerom z innymi niepełnosprawnościami niż ruchowa.

2) JAK WYGLĄDAJĄ PROCEDURY OBSŁUGI PASAŻERÓW Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIĄ ?

Wszyscy przewoźnicy na temat zakupu biletu w pociągu informują, że osoba z niepełnosprawnością lub o ograniczonej zdolności ruchowej nie musi zgłaszać faktu przejazdu bez ważnego biletu kierownikowi pociągu. W przypadku odprawy lub ujawnienia u niej braku biletu – nie wolno pobierać opłaty za wydanie/ skasowanie biletu.

Poniżej informacje o zgłaszaniu wsparcia planowanej podróży w celu zapewnienia nieodpłatnej pomocy osobom z niepełnosprawnością i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej podczas wsiadania i wysiadania do/z pociągu oraz w pociągu, według przewoźników:

POLREGIO: powiadomienie o potrzebie udzielenia pomocy zgłasza się min. 48 godzin przed planowaną godziną odjazdu pociągu z danej stacji. Zgłoszenie następuje: ■ w Centrali spółki (infolinia i pomoc przy organizacji przewozu): pon.–pt. (oprócz świąt) w godz. 8:30–15:00 pod nr. tel.: 800 022 222 i 22 47 32 354; ■ w Oddziałach spółki (pomoc przy organizacji przewozu) – każdego dnia przez całą dobę – adresy mailowe i nr. tel. znajdują się w zakładce: Pomoc przy organizacji przewozu osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej pociągami Przewozów Regionalnych <https://polregio.pl/pl/obsługa-klienta/obsługa-osob-niepelnosprawnych>.

Podróżny powinien stawić się w umówionym miejscu nie wcześniej niż 60 min przed godziną odjazdu pociągu. Jeżeli przejazd osoby z niepełnosprawnością lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej będzie realizowany więcej niż jednym pociągiem, wystarczy jedno powiadomienie pod warunkiem przekazania wystarczającej informacji na temat terminu kolejnych przejazdów.

Więcej na stronie internetowej w zakładce: **Obsługa osób niepełnosprawnych:** <https://polregio.pl/pl/obsługa-klienta/obsługa-osob-niepelnosprawnych>.

Jeśli zgłoszenie wpłynie w krótszym czasie – przewoźnik mimo to stara się zorganizować pomoc.

KOLEJE MAZOWIECKIE: Pasażer z ograniczoną sprawnością ruchową powinien zgłosić chęć podróży KM



tel: zgłoszenia na podane numery:
56 663 79 22 – infolinia w dni robocze w godz. 8–16;
801 081 515 – infolinia dla numerów stacjonarnych; **22 481 39 48** – infolinia dla numerów komórkowych
e-mail: info.kolej@arriva.pl lub sekretariat.rp@arriva.pl. – informacja i zgłoszenia
strona: www.arriva.pl/index.php

tel: **76 753 51 22** – informacja i zgłoszenia przejazdów w godz 8–20;
703 302 503 – całodobowa informacja (opłata za minutę połączenia wynosi 2,08 zł brutto);
zgłoszenia przejazdu e-mailem: robert.ryszko@kolejedolnoslaskie.eu, marta.skolimowska@kolejedolnoslaskie.eu, dyspozytura@kolejedolnoslaskie.eu
strona: www.kolejedolnoslaskie.eu

tel: **58 721 21 70** – całodobowa informacja; **58 721 12 11** – zgłoszenie przejazdu;
e-mail jedynie przez: www.skm.pkp.pl/o-nas/kontakt/; www.skm.pkp.pl/informacja-dla-niepelnosprawnych/formularz-kontaktowy/ – zgłoszenie przejazdu
strona: www.skm.pkp.pl



pod nr. tel.: 22 364 44 44 (całodobowy) przynajmniej 48 godz. przed odjazdem, przyjazdem pociągu lub koniecznością przesiadki. Więcej na: www.mazowieckie.com.pl/pl/prawa-i-obowiazki-pasazera.

PKP SKM TRÓJMIASTO: Zgłoszenie przejazdu wymaga-
ne jest 48 godz. przed podróżą i przyjmowane pod nr. tel.:
58 721 12 11 i przez formularz na stronie: <http://www.skm.pkp.pl/informacja-dla-niepełnosprawnych/formularz-kontaktowy>. Jeśli zgłoszenie wpłynie w krótszym czasie – przewoźnik stara się zorganizować pomoc.

PKP INTERCITY: Należy poinformować przewoźnika o planowanej podróży przynajmniej z 48-godzinnym wyprzedzeniem na cztery sposoby: ■ za pośrednictwem formularza zgłoszeniowego (dostępnego na stronie intercity.pl); www.intercity.pl/pl/site/dla-pasazera/informacje/informacje-dla-osob-niepełnosprawnych-i-o-ograniczonej-sprawnosci-ruchowej/pomocniczy-formularz-zgloszeniowy.html); ■ w godzinach pracy Centrum Obsługi Klienta (znajdują się na największych dworcach w kraju); ■ telefonicznie przez konsultantów Infolinii PKP Intercity, nr tel.: 703 200 200 (opłata 1,29 zł brutto/1 min); ■ telefonicznie (dla połączeń z zagranicznych sieci telekomunikacyjnych) – 48 22 391 97 57.

Więcej informacji można znaleźć w nowej zakładce na stronie przewoźnika: www.intercity.pl/pl/site/dla-pasazera/informacje-dla-osob-z-niepełnosprawnościa-i-osob-o-ograniczonej-sprawnosci-ruchowej.

SKM W WARSZAWIE: Osoby z niepełnosprawnością lub o ograniczonej sprawności ruchowej, potrzebujące wsparcia, proszone są o kontakt z przewoźnikiem, z co najmniej 24-godzinnym wyprzedzeniem:

■ od poniedziałku do piątku, w godz. 8:00–15:00, pod nr. tel.: 22 699 71 95; ■ całodobowo zgłoszenia są przyjmowane przez formularz na stronie internetowej <http://skm.warszawa.pl/formularz-zgloszeniowy.html>.

KOLEJE ŚLĄSKIE: Pasażerowie z niepełnosprawnością potrzebujący wsparcia powinni dokonać zgłoszenia e-mailem: pasazer@kolejeslaskie.com lub telefonicznie: 727 030 303 na 48 godz. przed planowaną podróżą. Jeśli pasażer nie zdąży się zgłosić, obsługa KŚ stara się w miarę możliwości pomóc. Więcej informacji o wsparciu na dworcach, przy których zatrzymują się Koleje Śląskie, na stronie: <http://kolejeslaskie.com/obsługa-podroznich/pomocne-informacje/najczesciej-zadawane-pytania/podroz-bez-barier/>.

WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA: Zgłoszenia o potrzebnym wsparciu ze strony przewoźnika należy dokonać przynajmniej 24 godziny przed planowaną godziną odjazdu pociągu z danej stacji/przystanku pod nr. tel.: **22 755 70 82 – dyspozytor** (nr tel. czynny całodobowo) **22 755 47 60 – Wydział Marketingu i Sprzedaży Usług** (czynny w godz. 7–15) **22 755 55 64 – Sekretariat** (czynny w godz. 7–15).

Po umówieniu się zgłaszający powinien przybyć na miejsce o wskazanej godzinie nie wcześniej niż 60 min i nie później niż 30 min przed godziną odjazdu pociągu.

Jeśli nie dokonano powiadomienia lub w razie braku możliwości wyznaczenia osoby do pomocy, podejmowane są wszelkie możliwe działania, by osoby te mogły odbyć podróż. Więcej informacji na stronie internetowej WKD w zakładce: www.wkd.com.pl/dla-pasazerow/dla-osob-niepełnosprawnych.html.

KOLEJE WIELKOPOLSKIE: Powiadomienie powinno być zgłoszone z przynajmniej 48-godzinnym wyprzedzeniem. Jeżeli powiadomienia nie dokonano, pracownicy



KOLEJE ŚLĄSKIE:

tel: 727 030 303 – całodobowa infolinia o utrudnieniach w kursowaniu pociągów KŚ; 32 479 55 55 i 727 030 030 – Biuro Obsługi Klienta (pon.–pt. w godz. 7–15); e-mail: bok@kolejeslaskie.com (zgł. przejazdu grupy, inf. o cenach biletów, ofertach, regulaminie itp.); pasazer@kolejeslaskie.com



KOLEJE MAZOWIECKIE:

tel: 22 364 44 44 – całodobowa informacja; zgłoszenia przejazdu e-mail: przepisy.taryfy@mazowieckie.com.pl (dot. Oferty „Wspólny Bilet ZTM - KM - WKD”), karta@mazowieckie.com.pl (dot. Karty Mazowieckiej); strona: www.mazowieckie.com.pl



KOLEJE MAŁOPOLSKIE:

tel: 703 20 20 25 – infolinia; 790 374 036 – zgłoszenia; e-mail: km@malopolskie-koleje.com.pl – ogólny; dyspozytor@malopolskie-koleje.com.pl – zgłoszenia; strona: www.malopolskiekoleje.pl



KW dołożą wszelkich starań w zapewnieniu pomocy, aby osoba z niepełnosprawnością mogła odbyć podróż.

Zgłoszenie można złożyć: ■ drogą elektroniczną na adres: dyspozytura@koleje-wielkopolskie.com.pl lub poprzez formularz w zakładce: Zgłoszenie przejazdu osób niepełnosprawnych <http://koleje-wielkopolskie.com.pl/zgloszenie/> ■ osobiście w siedzibie spółki lub ■ pod nr. tel.: 61 279 27 78 – w godz. 7:00– 22:00.

Osoba z niepełnosprawnością ma obowiązek zgłosić się na stacji min. 30 min i maks. 60 min przed odjazdem.

KOLEJE DOLNOŚLĄSKIE: Osoba z niepełnosprawnością powinna poinformować o potrzebie pomocy podczas wsiadania oraz wysiadania do/z pociągu 48 godz. przed planowaną podróżą. **Zgłoszenia można dokonać:** ■ pod nr. tel.: 76 753 51 22 (pracownik KD wypełnia formularz zgłoszenia i przesyła e-mailem do biura na adres: robert.ryszko@kolejedolnoslaskie.eu, marta.skolimowska@kolejedolnoslaskie.eu oraz dyspozytura@kolejedolnoslaskie.eu); ■ za pośrednictwem formularza kontaktowego na stronie: www.kolejedolnoslaskie.eu/pl/kontakt, w kategorii zgłoszenie przejazdu osoby niepełnosprawnej (zgłoszenie trafia bezpośrednio na e-mail pracownika biura KD), ■ osobiście w Biurze Obsługi Klienta na dworcu głównym we Wrocławiu oraz na dworcu w Legnicy.

Jeżeli przejazd osoby z niepełnosprawnością jest łączony(z przesiadką na Koleje Dolnośląskie), można to zgłosić na formularzu PKP Intercity, a informacja zostaje przekazana bezpośrednio z biura pomocy PKP Intercity. Spółka przyjmuje zgłoszenia pod nr. tel. 22 474 13 13 lub adresem e-mail: pomocprm@pkp.pl. Pomoc na dworcach jest świadczona przez pracowników ochrony i obejmuje obszar całego dworca, tj. budynek, przejścia podziemne, naziemne i perony.

KOLEJE MAŁOPOLSKIE: Informację o pomocy należy zgłosić co najmniej 48 godzin przed rozpoczęciem podróży. Jeżeli powiadomienia nie dokonano, pracownicy Kolei Małopolskich dołożą wszelkich starań na rzecz zapewnienia pomocy w taki sposób, aby osoba z niepełnosprawnością mogła odbyć podróż.

Zgłoszenia przejazdu osób z niepełnosprawnością przyjmowane są całodobowo pod nr. tel.: 790 374 036

lub e-mailem: dyspozytor@malopolskiekoleje.com.pl. Osoba niepełnosprawna ma obowiązek zgłosić się na stacji min. 30 min. i maks. 60 min przed odjazdem pociągu. Więcej na stronie przewoźnika: <https://malopolskiekoleje.pl/index.php/podroz/52-pomoc-osobom-niepelnosprawnym>.

ŁÓDZKA KOLEJ AGLOMERACYJNA: Zgłoszenie potrzeby uzyskania dodatkowej asysty powinno nastąpić min. 24 godz. przed odjazdem na nr infolinii: 42 205 55 15 lub za pośrednictwem interaktywnego formularza dostępnego na stronie przewoźnika: <https://lka.lodzkie.pl/informacje-dla-osob-niepelnosprawnych>.

Łódzka Kolej Aglomeracyjna nie udziela pomocy w dotarciu na peron stacji lub przystanku. Pomoc w tym zakresie jest udzielana przez pracowników PKP S.A. lub PKP PLK S.A., przy powiadomieniu min. 48 godzin przed podróżą. Więcej – <https://lka.lodzkie.pl/Dane-kontaktowe-instytucji-odpowiedzialnych-za-pomoc-w-organizacji-transportu/>.

ARRIVA RP: Pomoc przy organizowaniu przejazdów osób z niepełnosprawnością i o ograniczonej sprawności ruchowej oraz przemieszczaniu się w obrębie stacji/przystanku należy zgłaszać najpóźniej 48 godz. przed planowanym odjazdem pociągu przez: ■ **infolinię (pon.–pt. oprócz świąt w godz. 8:00–16:00): 56 663 79 22** – wszyscy operatorzy telefoniczni; **801 081 515** – infolinia dla numerów stacjonarnych; **22 481 39 48** – infolinia dla numerów komórkowych, ■ **e-mail: info.kolej@arriva.pl lub sekretariat.rp@arriva.pl**. Formularz zgłoszenia należy pobrać na stronie przewoźnika: <http://arriva.pl/art/67/pomoc-osobom-niepelnosprawnym.html>.

Pasażer jest zobowiązany stawić się na stacji przynajmniej 30 min przed planowanym odjazdem pociągu.

3) CZY OBSŁUGA POCIĄGÓW JEST PRZESZKOLONA W ZAKRESIE POMOCY PASAŻEROM Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIĄ?

POLREGIO: Instruktorzy handlowi w trakcie pouczeń okresowych omawiają zagadnienia z zakresu obsługi osób z niepełnosprawnością i omawiają obowiązki drużyny konduktorskiej.



WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA:

tel.: **22 755 70 82** – całodobowa informacja;
22 755 70 82 – całodobowy dyspozytor;
e-mail ogólny:
wkd@wkd.com.pl;
strona: www.wkd.com.pl



KOLEJE WIELKOPOLSKIE

tel.: **61 27 92 778** – infolinia w sprawie opóźnienia, odwołania, awarii pociągów;
61 27 92 778 – zgłoszenie przejazdu w godz. 7–22;
e-mail: powiadomienie.dyspozytura@koleje-wielkopolskie.com.pl;
strona: www.koleje-wielkopolskie.com.pl



PKP INTERCITY:

tel.: **703 200 200** – infolinia i zgłaszanie przejazdu (opłata za minutę połączenia 1,29 zł brutto);
e-mail: **jedynie na stronie <https://www.intercity.pl/pl/site/dla-pasazera/informacje/kontakt>**;
strona: www.intercity.pl

KOLEJE MAZOWIECKIE: Pracownicy są przeszkoleni.

PKP SKM TRÓJMIASTO: Obsługa jest przeszkolona.

PKP INTERCITY: Pracownicy cyklicznie przechodzą szkolenia z obsługi pasażerów, w tym osób z niepełnosprawnością, we współpracy z Integracją.

SKM W WARSZAWIE: Obsługa pociągów uczestniczy w cyklicznych szkoleniach z zakresu obsługi pasażerów z niepełnosprawnością. Ostatnio szkolenie przeprowadzili przedstawiciele Fundacji Aktywnej Rehabilitacji.

KOLEJE ŚLĄSKIE: Personel pokładowy – kierownicy pociągów i konduktorzy – przechodzą szkolenia.

WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA: Pracownicy odbyli szkolenia.

KOLEJE WIELKOPOLSKIE: Drużyny konduktorskie i kasjerzy kas biletowych zostali przeszkoleni.

KOLEJE DOLNOŚLĄSKIE: Pracownicy są przeszkoleni.

KOLEJE MAŁOPOLSKIE: Wszyscy pracownicy drużyn pociągowych zostali przeszkoleni z praktycznej obsługi podnośników automatycznych.

ŁÓDZKA KOLEJ AGLOMERACYJNA: Każdy pracownik jest przeszkolony w zakresie obsługi podnośników w pociągu. Przygotowanie obsługi jest certyfikowane.

ARRIVA RP: Obsługa pociągów jest przeszkolona z obsługi osób z niepełnosprawnością. Szkolenie odbywa się wraz z rozpoczęciem pracy w spółce i jest powtarzane w ramach pouczeń okresowych dla pracowników.

4) CZY SĄ ZNIŻKI DLA PASAŻERÓW Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIĄ?

POLREGIO: obowiązuje Taryfa przewozowa (TPR), która zawiera m.in. zasady ustalania opłat za przewóz osób, a także warunki taryfowe przejazdów bezpłatnych i ulgowych: <https://polregio.pl/pl/dla-podroznych/informacje/przepisy-taryfy/> lub <https://polregio.pl/media/5258/taryfa-przewozowa-tpr-obowiazujaca-od-3082017-r.pdf>.

KOLEJE MAZOWIECKIE: Zniżki wynikają z ulg ustawowych. KM nie stosują dodatkowych zniżek.

PKP SKM TRÓJMIASTO: Podróżni z niepełnosprawnością mogą korzystać z ulg ustawowych.

PKP INTERCITY: Osoby z niepełnosprawnością mogą skorzystać z wielu zniżek ustawowych, pod warunkiem posiadania odpowiednich dokumentów.

SKM W WARSZAWIE: W pociągach SKM obowiązuje taryfa przewozowa Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie. Pełen wykaz ulg przysługujących osobom z niepełnosprawnościami jest dostępny na stronie: www.ztm.waw.pl.

KOLEJE ŚLĄSKIE: Wysokość ulg i zniżek dla osób z niepełnosprawnością jest uzależniona od ulg ustawowych. Pełną listę ulg i osób uprawnionych do ich otrzymywania można znaleźć na stronie w Taryfie Przewozowej: <http://kolejeslaskie.com/wp-content/uploads/2016/01/Taryfa-TP-KŚ-ze-zmianą-nr-1-z-korektą-wzoru-nr-38A.pdf>.

WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA: Zniżki i ulgi wynikają z ustawy.

KOLEJE WIELKOPOLSKIE: Zgodnie z Taryfą przewozową KW-TP ulgi wskazane są zgodnie z uprawnieniami: <http://koleje-wielkopolskie.com.pl/taryfy-i-regulaminy/>

KOLEJE DOLNOŚLĄSKIE: wynikają z ulg ustawowych, regulamin Taryfy przewozowej osób, rzeczy i zwierząt KD można przeczytać na stronie: www.kolejedolnoslaskie.eu/sites/default/files/regulaminy_i_przepisy/TP-KD_2017-06-01_zm-9.pdf.

KOLEJE MAŁOPOLSKIE: Istnieje wachlarz ulg ustawowych w transporcie kolejowym dla pasażerów z niepełnosprawnością. Szczegóły są w Taryfie przewozowej KM: https://malopolskiekoleje.pl/images/Taryfy/Taryfa-przewozowa-TP-KM-obowiazujaca-od-24.08.2017r_.pdf.

ŁÓDZKA KOLEJ AGLOMERACYJNA: Ulgi ustawowe. W związku z wprowadzeniem wzajemnego honorowania biletów Lokalnego Transportu Zbiorowego i Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej w obszarze Łodzi, osoby z niepełnosprawnością mogą poruszać się pociągami ŁKA w granicach Miasta Łodzi, korzystając z ulg i uprawnień do bezpłatnych przejazdów obowiązujących w komunikacji miejskiej.

ARRIVA RP: Spółka honoruje wszystkie ulgi określone przepisami ustaw. ■



POLREGIO (PRZEWOZY REGIONALNE):

tel: **703 202 020** – całodobowa informacja (opłata 1,29 zł brutto/1min); **800 022 222** i **22 47 32 354** – zgłoszenie przejazdu pon.–pt. (oprócz świąt) w godz. 8:30–15:00
e-mail ogólny: info@p-r.com.pl
strona: www.polregio.pl
Kontakty do Oddziałów POLREGIO znajdują się na: www.polregio.pl/pl/kontakt/centrala



ŁÓDZKA KOLEJ AGLOMERACYJNA:

tel: **42 205 55 15** – infolinia **42 205 55 15** – zgłoszenie przejazdu
e-mail: bok@lka.lodzkie.pl – elektroniczna infolinia; <https://lka.lodzkie.pl/informacje-dla-osob-niepelnosprawnych> – zgłoszenie;
strona: www.lka.lodzkie.pl;
tłumacz języka migowego: <http://wideotlumacz.lka.lodzkie.pl>
w pon.–pt. w godz. 8:15–16:15.



SKM W WARSZAWIE:

tel: **22 19 115** - całodobowa infolinia (koszt zgodny z taryfą operatora osoby dzwoniącej); **22 699 71 95** – zgłoszenie przejazdu przyjmowane pon.–pt. w godz. 8–15,
e-mail: biuro@skm.warszawa.pl;
– formularz zgłoszenia przejazdu: www.skm.warszawa.pl/formularz-zgloszeniowy.html;
strona: www.skm.warszawa.pl



SZLABANY MOBILNOŚCI

Zycie często nas zaskakuje i niekoniecznie pozytywnie. Choroby, wypadki i im podobne wydarzenia sprawiają, że niekiedy musimy nadać życiowej drodze nowy kierunek, zacząć wszystko od nowa. Oczywiście to, na ile udaje się tego dokonać, zależy w dużej mierze od nas, predyspozycji, mobilności, ale też wsparcia ludzi i instytucji, których priorytetowymi zadaniami jest to, aby w takich sytuacjach pomagać.

Ostatnio namnożyło się różnego rodzaju ośrodków pomocy w sytuacjach trudnych, zwłaszcza tych, których główną rolą jest doradztwo zawodowe czy też pomoc w nabyciu nowych umiejętności, aby można było odnaleźć się w nowej sytuacji życiowej, „powtórnie narodzić się”, zacząć normalnie funkcjonować, ponownie cieszyć się życiem.

Czy rzeczywiście instytucje powołane w tym celu spełniają swoje zadanie? Nie mogę odpowiedzieć na to pytanie, bazując na własnych doświadczeniach. Postępuję przykładami.

Kasia skończyła pedagogikę. W życiu radziła sobie raz lepiej, raz gorzej. Jako osoba chora psychicznie w pewnym momencie postanowiła się przekwalifikować. Znalazła ofertę szkoleniową popieraną przez jej stowarzyszenie. Jakież było jej rozczarowanie, gdy po kilku godzinach kursu organizatorka podsunęła jej do podpisania papierek, że odbyła tych lekcji kilkanaście. Kasia w życiu nie skrzywdziła nawet muchy, bo to wrażliwa i uczciwa osoba. Po tym doświadczeniu nie ma już ochoty na dodatkowe napięcia i stres, a przez to i zmiany w swoim poszarpałym – nie ze swojej winy – życiu. A tak bardzo chciała i próbowała to zmienić.

Marek ma epilepsję. Każdy, kto zetknął się z tą chorobą, doskonale wie, jak trudno znaleźć pracę nawet po kilku fakultetach. Przechodzi więc różne kursy, na których prowadzący dają mu nowe nadzieje na poprawę jakości

życia. Ostatnio bardzo się rozczarował. Organizator w ramach kilkudziesięciogodzinnego kursu nabywania nowych umiejętności proponował wyjścia na basen, do kina i sauny. Zrezygnował więc ze szkolenia, bo jak słusznie podkreśla, „chce pracować, a nie balować”.

Piotrek jest osobą z niepełnosprawnością intelektualną w stopniu umiarkowanym. Zaproponowano mu udział w szkoleniu w formie turnusu rehabilitacyjnego. Okazało się, że program zajęć był prowadzony mało zrozumiałym dla niego językiem. Dużo trzeba było notować, a on ledwie opanował sztukę pisaną. Po czasie wyszło na jaw,

że uczestnicy to osoby z normą intelektualną, a jemu zaproponowano wyjazd z braku chętnych.

Rodzi się więc pytanie: komu służą tego typu inicjatywy? Wszystko wskazuje na to, że nie ich głównym adresatom, ale organizatorom, dla których są szansą na spore dochody. Zamiast wychodzić naprzeciw osobom próbującym się odnaleźć w nowych sytuacjach, wspierać ich mobilność, przynoszą odwrotny skutek. Po takich doświadczeniach potrzeba dużo czasu, aby na nowo się pozbierać, zacząć szukać pomysłów na życie i sposobów ich realizacji.

Oczywiście, jest dużo szkoleń, kursów, doradztwa zawodowego, które pomogły w samorealizacji. Dlatego ciągle warto próbować i nawet mimo porażek szukać nowych rozwiązań, aby żyć, a nie wegetować.

Do organizatorów tego typu programów pomocowych mam

jedną prośbę, aby, zanim zaczną je realizować, odpowiedzieli sobie na pytanie: czy tego typu działalność ma być formą pracy i służby drugiemu człowiekowi? Człowiek, zwłaszcza w sytuacji kryzysowej, potrzebuje w sposób szczególny odczuć, że tam, gdzie uda się po pomoc, będzie kimś najważniejszym, a nie tylko kolejnym, który o tę pomoc się zwraca. ■



Każdy człowiek rodzi się nie po to, aby tylko żyć, ale by żyć na miarę swoich oczekiwań i możliwości. Dlatego też zarówno on, jak i jego otoczenie powinno uczynić wszystko, aby mógł rozwijać się, przybliżyć się do pisanej mu doskonałości, a przez to stawać się coraz bardziej szczęśliwym.

Jan Arczewski

Od dzieciństwa choruje na rdzeniowy zanik mięśni i porusza się na wózku. W Domu Pomocy Społecznej Kalina w Lublinie, w którym od 32 lat mieszka i pracuje jako psycholog, stworzył Telefon Zaufania dla Niepełnosprawnych (81 747 98 21). Odbył dziesiątki tysięcy rozmów. Problemy, z którymi zwracają się do niego ludzie, dotyczą wszystkich sfer życia, nie tylko psychologicznej czy egzystencjalnej. Jest finalistą konkursu „Człowiek bez barier 2004” i pierwszym laureatem Nagrody Prezydenta RP „Dla dobra wspólnego” (2016).

MAM LICZYĆ TYLKO NA SIEB

Nowoczesna komunikacja to wyznacznik rozwoju cywilizacyjnego państwa. Do jej cech należą też dostępność pojazdów i tras dla wszystkich użytkowników. Jak wygląda to w naszym kraju?



Mateusz Różański
dziennikarz „Integracji”
i portalu Niepełnosprawni.pl

1

AUTOBUSY I TRAMWAJE

Wzeszłym roku kilka razy miałam problem z pewnym kierowcą. Często zdarzało się, że gdy kurs realizowany był starszym pojazdem i prosiłam go o wyciągnięcie platformy, to albo mnie ignorował, albo zachowywał się opryskliwie. Raz nawet stwierdził, że skoro mam takie problemy, to powinnam jeździć tylko w towarzystwie innej osoby. Po kilku takich sytuacjach napisałam list do Zarządu Komunikacyjnego Związku Komunalnego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego. Podkreśliłam, że kierowca ma obowiązek pomóc mi w dostaniu się na pokład. Od tego czasu na tej linii kursowały tylko nowoczesne niskopodłogowe autobusy i zmienili się też kierowcy” – tak problemy rozwiązała **mieszkająca na Śląsku Kola Buchczyk**.

Choć komunikacja w wielu polskich miastach coraz lepiej odpowiada potrzebom osób z niepełnosprawnością, to wciąż stoi przed nią wiele wyzwań.

JEST LEPIEJ, ALE...

– Mija 20 lat od zamówienia pierwszych autobusów niskopodłogowych. Obecnie wszystkie większe miasta w Polsce mają transport autobusowy w całości realizowany przez takie pojazdy. Nie zamawia się innych autobusów – zwraca uwagę **Adam Zając, wiceprezes SISKOM (organizacji zajmującej się dostępnością transportu)**.
– Gorzej jest z komunikacją tramwajową. Zdarza się, że jedną linię w mieście obsługują 3–4 różne typy tramwajo-

we. Dlatego też mieszkańcy są zdani na swego rodzaju ruletkę. Ponadto tramwaje niskopodłogowe wymagają lepszego stanu utrzymania torowisk. Na nierównych torach częściej się wykołują. W Łodzi czy we Wrocławiu są torowiska, po których niskopodłogowy nie pojedzie.

Mimo trudności niska podłoga stała się niemal standardem. Dużo większy problem jest z udogodnieniami dla osób z niepełnosprawnością narządu wzroku.

– Tu istnieje typowa w Polsce pełna dowolność w stosowanych oznaczeniach i kolorystyce elementów wyposażenia. Niemal każde miasto ma własny pomysł na to, jak ułatwić osobom z niepełnosprawnością wzroku przemieszczanie się komunikacją miejską. Część miast nie korzysta z poręczy w kolorze kontrastowym (żółtym), tylko srebrnym (...). Może to poważnie utrudniać korzystanie z komunikacji osobom niewidomym i niedowidzącym – zauważa Adam Zając.

Wśród głównych problemów związanych z dostępnością komunikacji miejskiej w Polsce wymienia on też m.in. niedostosowanie infrastruktury przystankowej i otoczenia węzłów komunikacyjnych. Brak warunków określających minimum wymagań dla modernizacji taboru prowadzi do tego, że w miastach mamy różne rozwiązania w sferze pojazdów, jak i informacji pasażerskiej, i niemal w każdym mieście inaczej wyglądają standardy obsługi osób o ograniczonej mobilności.

– Nie zgadzam się z tezą, że odgórne uregulowanie przepisów sprawi, że tabor wszędzie stanie się jednakowo dostępny. Jeszcze przez długi czas po polskich ulicach i torach będą jeździć pojazdy, które były zamawiane 10 czy 15 lat temu, a czas eksploatacji szacowany jest na ok. 35 lat – podkreśla Adam Zając.

Słowa eksperta potwierdza raport NIK pt. *Dostępność publicznego transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych w miastach na prawach powiatu*.

PODŁOGA WCIĄŻ ZA WYSOKA

Raport powstał na podstawie szczegółowych kontroli przeprowadzonych w latach 2013–2015 przez NIK w 10 miastach: Szczecinie, Bydgoszczy, Białymstoku, Suwałkach, Rzeszowie, Przemyślu, Koszalinie, Legnicy, Wałbrzychu i we Wrocławku. Wykazał istnienie barier w czterech aspektach funkcjonowania transportu





BIE CZY TEŻ NA PAŃSTWO?

publicznego: • brak dostosowanego taboru, • zła infrastruktura przystankowa, • brak rzetelnej informacji i • nieprzeszkolony personel.

– *Najpoważniejszym problemem pozostaje zbyt mała – w stosunku do potrzeb – liczba kursów pojazdów niskopodłogowych, np. w Bydgoszczy i Szczecinie poniżej 40 proc. tramwajów było dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych* – komentował podczas prezentacji wyników raportu **prezes NIK, Krzysztof Kwiatkowski**. – *Tylko w trzech ze skontrolowanych miast wszystkie kursy komunikacji miejskiej były realizowane pojazdami niskopodłogowymi i niskowejściowymi. Natomiast w dwóch miastach wzrosła liczba kursów autobusów niskopodłogowych w czasie badania.*

Zdaniem Krzysztofa Kwiatkowskiego, w wielu miejscach można wręcz mówić o zatrzymaniu procesu zwiększania liczby taboru niskopodłogowego.

Widać to dokładnie na podstawie danych liczbowych raportu. Załedwie w dwóch z 10 kontrolowanych miast (Wrocław, Wałbrzych) do połowy 2015 r. zapewniono pełną obsługę publicznego transportu zbiorowego poprzez autobusy niskopodłogowe. W pozostałych miastach, wg stanu na koniec czerwca 2015 r., autobusy niskopodłogowe stanowiły od 40 proc. (w Przemyśle) do 91 proc. (w Białymstoku) tego taboru i obsługiwały od 47 proc. (w Szczecinie) do 97 proc. kursów (w Suwałkach). Stabiej (choć sytuacja się poprawia) jest z komunikacją tramwajową. Na przykład na terenie Szczecina załedwie 36 proc. kursów realizowano pojazdami niskopodłogowymi, a w Bydgoszczy załedwie 4 proc. Warto jednak nadmienić, że w obydwu miastach trwają bądź zaczęły się inwestycje w nowy tabor.

NIKT NIC NIE WIE

Jeśli jednak miasto z jakichkolwiek przyczyn nie jest w stanie wymienić wszystkich tramwajów i autobusów na dostosowane, to powinno pasażerów poinformować, które są dostępne dla osób z niepełnosprawnością.

– *W pięciu skontrolowanych miastach stwierdziłmy brak informacji na temat kursów, które realizowane są przez pojazdy dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych* – powiedział prezes Kwiatkowski.

Zauważył, że z dostępu do informacji często wykluczane są osoby niesłyszące, które nie mogą np. dowiedzieć się, że trasa przejazdu tramwaju czy autobusu została zmieniona. Szwankuje też obsługa. Co i rusz pojawiają się w mediach głosy na temat niewłaściwego zachowania się pracowników komunikacji miejskiej. Remedium na to są szkolenia. Niestety, w 10 poddanych kontroli miastach przeprowadziło je tylko dwóch operatorów.

Innym problemem jest liczba osób poruszających się na wózku w jednym autobusie. Jakiś czas temu głośna

SYTUACJA OSÓB NIEWIDOMYCH

– *Z perspektywy osoby niewidomej trzeba przyznać, że jest lepiej, niż było, ale wciąż jest wiele rzeczy, które trzeba naprawić* – tłumaczy Wojciech Figiel, niewidomy wykładowca, który jeżdżąc po Polsce, przyjrzał się ciekawym i mniej ciekawym

rozwiązaniom. – *Dobrym przykładem jest choćby informacja. Pod tym*

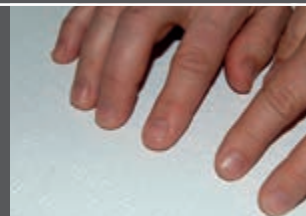
względem liderem jest Kraków, gdzie nowe autobusy są wyposażone w systemy informacji głosowej, dzięki czemu pasażer słyszy, w jakiej jest linii i w jakim kierunku jedzie pojazd. Przykład Krakowa pokazuje, że takie systemy można montować w starszych maszynach – chwali krakowskie rozwiązania.

– *W Warszawie jest o wiele gorzej, bo użycie informacji głosowej wymaga działania motorniczego lub kierowcy. Poza tym informacja jest zbyt głośna, podobnie jak na przystankach. Osoba z niepełnosprawnością narządu wzroku musi zlokalizować najpierw odpowiednie urządzenie, by otrzymać o wiele za głośny komunikat. W Krakowie słupki z informacją głosową wydają specjalny, stały dźwięk. To rozwiązanie wzorowe* – zauważa.

Zdaniem Wojciecha Figla, duże miasta mogłyby czerpać z doświadczeń mniejszych. Na przykład w Tarnowie rozdano osobom niewidomym piloty. Szybko jednak zorientowano się, że prościej jest, gdy na każdym przystanku informacja głosowa będzie emitowana tak, by nie ogluszać pasażerów i okolicznych mieszkańców.

Równocześnie ekspert przestrzega przed pokusą zastąpienia systemów informacji głosowej aplikacjami na smartfon czy opartymi na technologii Bluetooth. Nie będą one bowiem dostępne dla osób starszych i mniej biegłych w korzystaniu z nowoczesnych technologii.

była sprawa dwójki mieszkańców Poznania, którzy nie mogli jechać jednym autobusem. Podobnie zdarza się w Warszawie. Jest to efekt nie jakichś konkretnych przepisów czy regulaminu przedsiębiorstwa komunikacyjnego, tylko homologacji autobusu, która rejestruje informacje na temat tego, ile w pojeździe może przebywać osób na wózkach, rowerzystów czy wózków dziecięcych. W wielu miastach panuje niepisana zasada, że w sytuacji, gdy obecność większej liczby ludzi na wózkach nie stanowi zagrożenia, to od decyzji kierowcy zależy wpuszczenie ich na pokład autobusu. ■



2

TRANSPORT SPECJALISTYCZNY

Ze specjalistycznego transportu korzysta się, by dotrzeć na zabiegi leczniczo-rehabilitacyjne, a także uczestniczyć w życiu społecznym i zawodowym. To rozwiązanie szczególnie przydatne przy poważnych ograniczeniach w poruszaniu się, m.in. na wózkach elektrycznych czy przy niepełnosprawnościach sprzężonych.

Wwielu miastach funkcjonują przewozy osób niepełnosprawnych. Ich koszt jest zazwyczaj niski, a oferta obejmuje pomoc w pokonaniu barier architektonicznych (np. wniesienie po schodach).

– *Mankamentem tej formy transportu jest zwykle mała liczba pojazdów w stosunku do potrzeb* – tłumaczy

Marcin Sztrubel, poruszający się na wózku autor bloga Transport Osób Niepełnosprawnych.

Na problem wskazują też Anita Siemaszko i Małgorzata Radziszewska. W swojej petycji do Rady m.st. Warszawy napisały: „Pogarsza się dostęp do usług specjalistycznego

transportu. Powodem jest lawinowo zwiększająca się liczba osób, które z transportu chcą korzystać, co jest spowodowane przede wszystkim starzeniem się mieszkańców Warszawy, a starość i niepełnosprawność często są tożsame. Drugim powodem niedoszacowania przez Miasto liczby usług transportu specjalnego jest zwiększający się zakres uczestnictwa osób niepełnosprawnych w życiu społecznym i zawodowym. (...) Problem ten dotyczy szczególnie osób niesamodzielnych, dla których jedyną formą aktywności i przeciwdziałania wykluczeniu społecznemu są zajęcia w dziennych placówkach wsparcia, a także tych osób niesamodzielnych, które podejmują zatrudnienie poza domem. Koszt przejazdu w obie strony to 30 zł dziennie, czyli 600 zł miesięcznie. Warto wspomnieć, że oprócz pracy lub uczestnictwa w placówkach dziennego wsparcia osoby te również muszą korzystać z transportu specjalistycznego, by pojechać na wizytę do lekarza, rehabilitację, załatwić sprawę w urzędzie itp., a więc pojawiają się dodatkowe opłaty” – wskazują autorki petycji. Uważają też, że rozwiązaniem byłoby opracowanie propozycji limitu przejazdów abonamentowych/cyklicznych (karnet), przy którym osoba z niepełnosprawnością mogłaby wybrać przewoźnika.

W DUŻYCH MIASTACH...

- KATOWICE – nr tel.: 501 406 141 oraz 32 258 10 30
- TORUŃ – nr tel.: 56 610 67 14 lub 801 552 272
- ŁÓDŹ – nr tel.: 42 196 23
- KRAKÓW – nr tel.: 12 196 33 lub 12 196 88
- GORZÓW WLK. – nr tel.: 720 850 222 lub 575 100 401, e-mail: argosgorzow@onet.pl, listownie: Przedsiębiorstwo Usługowe „ARGOS” Agata Miłostan, ul. Matejki 25/1, 66-400 Gorzów Wlkp.
- BIAŁYSTOK – nr tel.: 85 744 34 04; 85 869 69 85; 85 744 34 04
- OPOLE – nr tel.: 77 443 57 57 od 8.00 do 10.00; e-mail: mateusz.szpryngiel@um.opole.pl; transport@um.opole.pl
- KIELCE – nr tel.: 41 361 73 06
- SUWAŁKI – nr tel.: 87 566 50 20
- BYDGOSZCZ – nr tel.: 52 375 06 40, 52 348 61 74, 501 161 768 e-mail: przewozniepelnosprawnych@cis.bydgoszcz.pl
- RADOM – nr tel.: 48 385 52 92, 531 017 298; e-mail: niepelnosprawni@mpk.radom.pl.
- GDYNIA – nr tel.: 58 622 08 08

TYLKO DLA STUDENTÓW

Dzięki rozwiązaniom wprowadzonym w reformie szkolnictwa wyższego z 2011 r. uczelnie mają obowiązek zapewnić studentom z niepełnosprawnością transport między obiektami dydaktycznymi uczelni. Wiele uczelni zapewnia studentom wszystkim stopni (licencjackich, magisterskich i doktoranckich) także dowóz z domu czy akademika. O transport najlepiej zapytać w Biurze ds. Osób Niepełnosprawnych.

ZALEŻY OD MIASTA

Być może wiele z problemów związanych z tą formą transportu wynika z braku jednolitych dla całego kraju rozwiązań. W większości miast tę formę realizują prywatne firmy przewozowe. Ceny ich usług oscylują w przedziale 3–5 zł za km i są często zmniejszane z powodu dopłat z gminy. Usługi przewozowe realizowane są zwykle w systemie „drzwi w drzwi”, tj. z zapewnieniem pomocy przy wyjściu z domu (lub innego miejsca) i dotarciu do punktu docelowego. Informacje na temat transportu w poszczególnych miastach i cennik przejazdu można znaleźć na miejskich serwisach internetowych.

Najlepiej tę różnorodność widać w czasie wyborów, kiedy ze względu na ograniczoną liczbę dostępnych lokali zainteresowanie przewozem jest większe. Przepisy nie precyzują, jak powinien wyglądać transport do lokali wyborczych osób z niepełnosprawnością ruchową. Gminy i miasta rozwiązują to samodzielnie. Podczas ostatnich wyborów parlamentarnych wyborców z niepełnosprawnością w Kutnie wożono więc... karetką pogotowia. ■



3

TRANSPORT PRYWATNY

nia na prawo jazdy, doradztwem z zakresu dostosowania pojazdu do danej niepełnosprawności. Jako jedyni w Polsce dokonujemy kompleksowej diagnostyki poprzez testy funkcjonalne, określenie stopnia „ograniczeń”, określenie celów dotyczących szkolenia i egzaminowania, opracowanie strategii dotyczącej specjalistycznej adaptacji w pojeździe, wstępnego określenia kodów i subkodów ograniczeń, w razie potrzeby wykonania podstawowych badań z zakresu psychologii transportu (zdolności psychoruchowe) – informuje **Beata Stasiak-Cieślak, psycholog transportu, pełnomocnik Dyrektora ITS ds. Osób Niepełnosprawnych.**

W Centrum Usług Motoryzacyjnych można otrzymać informację o dofinansowaniach, ubezpieczeniach samochodu i urzędzeń, można też otrzymać pomoc w wypełnieniu wniosku do PFRON i informację na temat dostosowania auta.

– *Temat doboru adaptacji, aby urządzenia spełniały oczekiwania i potrzeby pod względem funkcjonalności, ergonomii, bezpieczeństwa, jak również ceny obejmuje wiele zmiennych. Kryteria wyboru wynikają przede wszystkim z możliwości, zdolności psychoruchowych i potencjału technologicznego (...)* – tłumaczy Beata Stasiak. – *Ponadto należy dokonać oceny, jakie funkcje organizmu są ograniczone, a jakie nadal przebiegają sprawnie. Na tej podstawie budować strategię sposobu szkolenia, dostosowania pojazdu i przebiegu egzaminu na prawo jazdy.* – Przedstawicielka ITS wskazuje też, że sam dobór urzędzeń to raczej kwestia zasobności portfela, a nie możliwości technologicznych. – *Spektrum dostępnych urzędzeń adaptacyjnych jest w stanie zaspokoić potrzeby ok. 70 proc. osób potrzebujących, 30 proc. oczekuje wdrożeń adaptacji specyficznych, opartych na dopasowywaniach na zamówienie.* ■

Auto daje pełną niezależność. Nie muszę marznąć na przystanku w oczekiwaniu na niskopodłogowy autobus, prosić o pomoc przy wsiadaniu do pociągu czy tramwaju. Sam decyduję, dokąd, jak i kiedy będę jechał, i nie muszę się martwić zbyt wysokimi krawężnikami i innymi terenowymi przeszkodami – podkreśla **Łukasz Bednarski, doradca zawodowy z Centrum Integracja w Warszawie**, miłośnik motoryzacji.

Jego zdaniem, samochód to dla osoby poruszającej się na wózku najlepsze rozwiązanie. Dzięki czterem kółkom zyskują niezależność i wiarę w siebie, ale też dużo przyjemności. Jak to osiągnąć?

DROGA DO PRAWA JAZDY

– *Osoba, która myśli o zdobyciu prawa jazdy, musi wybrać się do najbliższego ośrodka szkolenia kierowców, który ogłasza, że szkoli osoby z niepełnosprawnością, lub skontaktować się ze Stowarzyszeniem Pomocy Niepełnosprawnym Kierowcom (SPiNKA). Możemy skierować taką osobę do jednego z naszych partnerów lub zaprosić do siedziby na terenie Przemysłowego Instytutu Motoryzacji w Warszawie przy ul. Jagiellońskiej 55* – tłumaczy **Zbigniew Zawada, wiceprezes SPiNKi**. – *Tam zbadamy możliwości kandydata na kierowcę i sprawdzimy, jakich przystosowań będzie potrzebował. Można u nas otrzymać zaświadczenie o możliwości przystąpienia do kursu na prawo jazdy i rozpocząć starania o zdobycie dokumentu. Aż 80–85 proc. osób, które się do nas zgłaszają, staje się czynnymi kierowcami. Samochód to dla nich niejako zastępcze nogi. Ludzie po ukończeniu kursu pozostają z nami w kontakcie – chwali osiągnięcia swojej organizacji.* – *Wiemy, że aż 90 proc. naszych kursantów poszło do pracy. Zdarza się, że pracodawcy współfinansują zakup auta lub oprzyrządowania dla nich po to, by umożliwić im pracę, a dzięki temu zyskują lojalnego pracownika* – podkreśla wiceprezes SPiNKi i informuje, że w Stowarzyszeniu można też zdobyć wiedzę na temat dostępności i oprzyrządowania aut.

Po drugiej stronie ulicy, w Instytucie Transportu Samochodowego (ITS), działa Centrum Usług Motoryzacyjnych dla Osób Niepełnosprawnych (CUM).

PO WIEDZĘ DO CUM

– *Centrum zajmuje się wsparciem i obsługą klienta z niepełnosprawnością w zakresie szkolenia i egzaminowa-*

DOBRE ADRESY

■ **Centrum Usług Motoryzacyjnych dla Osób Niepełnosprawnych Instytut Transportu Samochodowego**
ul. Jagiellońska 80, 03-301 Warszawa
tel.: 22 43 85 335 22 43 85 543; 502 933 726
e-mail: cum@its.waw.pl;
www.cum.its.waw.pl, www.its.waw.pl

■ **Stowarzyszenie Pomocy Niepełnosprawnym Kierowcom SPiNKA**
ul. Jagiellońska 55 03-301 Warszawa
tel.: 22 777 73 99
e-mail: info@spinka.org.pl, www.spinka.org.pl

4

TRANSPORT SZKOLNY

Choć w edukacji trwają kolejne rewolucje, to nie zmieniają się przepisy dotyczące dowozu do szkół. Gminy muszą zapewnić bezpłatny transport do szkół i ośrodków oraz opiekę w czasie przejazdu uczniom z niepełnosprawnością.

Bezpłatny dowóz przysługuje do: ■ najbliższego przedszkola, oddziału przedszkolnego w szkole podstawowej, innej formy wychowania przedszkolnego lub ośrodka rewalidacyjno-wychowawczego – niepełnosprawnym dzieciom: 5-letnim i 6-letnim oraz tym, którym odroczone spełnianie obowiązku szkolnego; ■ najbliższej



szkoły podstawowej – niepełnosprawnym uczniom: niesłyszącym, słabosłyszącym, niewidomym, słabowidzącym, z niepełnosprawnością ruchową, w tym z afazją, niepełnosprawnością intelektualną w stopniu lekkim, umiarkowanym lub znacznym, z autyzmem, w tym zespołem Aspergera, i z niepełnosprawnościami sprzężonymi; ■ najbliższej szkoły ponadpodstawowej – uczniom z niepełnosprawnością ruchową, niepełnosprawnością intelektualną w stopniu umiarkowanym lub znacznym do końca roku szkolnego w roku kalendarzowym, w którym uczeń kończy 21. r.ż.; ■ ośrodka rewalidacyjno-wychowawczego, który nie musi być najbliższy miejsca zamieszkania: ■ dzieciom i młodzieży z niepełnosprawnościami sprzężonymi, z których jedną z niepełnosprawności jest niepełnosprawność intelektualna, do końca roku szkolnego w roku kalendarzowym, w którym kończą 24. r.ż.; ■ dzieciom i młodzieży z niepełnosprawnością intelektualną w stopniu głębokim, do końca roku szkolnego w roku kalendarzowym, w którym kończą 25. r.ż.

CZASEM BUS JEST, CZASEM GO NIE MA

Niestety, przepisy przepisami, ale w praktyce okazuje się, że z transportem może być różnie. Najwięcej pytań dotyczących edukacji, które trafiają do prawników

Integracji poprzez formularz „Zapytaj doradcę”, dotyczy kłopotów z zapewnieniem przez gminy dowozu uczniów z niepełnosprawnością do placówek edukacyjnych. Zapytaliśmy rodziców, jak to wygląda w praktyce.

– *U mnie szkoła zaproponowała dowóz dzieci specjalnym busem, więc jestem pozytywnie zaskoczona* – chwali swój samorząd **Roksana Komorowska**.

Nie wszyscy rodzice mieli jednak tyle szczęścia.

– *U nas była masakra!* – opowiada **Agnieszka**

Skwarzec. – *Prawie trzy miesiące musiałam dowozić córkę do przedszkola niemal 30 km w jedną stronę. W busie nie było miejsca, a jak twierdzili, „szukają cały czas”. – Kiedy w końcu zwolniło się miejsce w busie, zaproponowano, że córka będzie zabierana o 6 rano i dowożona na ósmą do przedszkola, co akurat nie wchodziło w grę, bo dziecko musi przyjmować o stałej porze leki przeciwpadaczkowe. – Pani wójt rozkładła ręce i mówiła, że nic nie poradzi, innej opcji nie ma. Dopiero jak ją postraszyłam telewizją, to trochę zmieniła podejście, i w końcu jest tak: ja rano zawożę córkę do przedszkola, a z powrotem wraca busem. Płacą mi 30 gr za kilometr i zwracają również za moją drogę powrotną.*

Rodzice skarżą się też na zbyt wczesne przyjazdy busów, a także niedostosowanie pojazdów, co wielu zmusza do samodzielnego dowożenia dzieci. Problematyczne jest również to, że przepisy mówią tylko o najbliższej placówce, a tymczasem wiele dzieci z niepełnosprawnością ma problem z dostaniem się do nich lub uczy się w bardziej oddalonych, w których mogą liczyć na dostosowane do swoich potrzeb opiekę i terapię. Wielu rodziców decyduje się na samodzielne dowożenie dzieci, za które gmina zwraca pieniądze.

– *U nas dowóz jest od trzech lat, wcześniej wójt nie wyrażał zgody na organizowanie dowozu, płacił rodzicom za dowóz 50 gr za km, co nie pokrywało kosztów* – opowiada **Beata Kesch**. – *Dopiero po skardze do MEN ugiął się i zorganizował transport dzieci na miejsce. Podczas transportu nie było jednak opiekuna, dzieci nie były zapinane pasami. Dochodziło do incydentów słownych, kłótni, przepychanek, bijatyk, a autystyczne dzieci, tak jak moje, bez kontroli i opieki podczas przewozu niszczyły odzież, którą miały na sobie.*

Rodzice byli tym zmęczeni i w czerwcu 2016 r. złożyli prośbę o zapewnienie opiekuna, po tym jak jedno dziecko wyrwało drugiemu implant słuchowy. Niestety, i na to, i następne pismo gmina nie reagowała. Jesienią 2016 r. kolejne pismo i rozmowy nie przyniosły rezultatu.

– *Wójt twierdził, że nie ma obowiązku zapewnienia opiekuna, a opiekę sprawuje kierowca* – mówi Beata Kesch. – *Dopiero skarga na działanie wójta do rady gminy poskutkowała tym, że od 1 stycznia 2017 r. dzieci mają opiekuna. Od tej pory jest spokój i wszystko przebiega, jak należy.* ■



WSIADAJCIE NA SKUTERY!



Jolanta Wiszowa
redaktorka portalu
Niepełnosprawni.pl

**Jedziesz przed siebie, nie oglądając się na nic i nikogo.
Wiatr rozwiewa włosy, zapach powietrza drażni nozdrza,
otwierają się przestrzenie dotąd nieodkryte.
Tak smakuje szczęście.**



Tak się czułam, jadąc pierwszy raz ulicami Warszawy na swoim skuterze, mimo że jest inwalidzki!

Ten pojazd idealnie wpisuje się w trend wspierający mobilność osób z ograniczeniami ruchowymi.

Do takich należę – od dziecka poruszam się o kulach z powodu polio, które przeszedłam w wieku dwóch lat. Jeżdżę samochodem, podróżuję pociągami, autokarami i samolotami, bo to wynika z mojej chęci poznawania świata i ludzi oraz aktywności zawodowej. Jestem na emeryturze, ale nadal pracuję.

Skuter dał mi też ostatnio – poza ogromną przyjemnością przy codziennym użytkowaniu – dużo do myślenia. Tego pojazdu w zasadzie nie ma w polskich przepisach, choć jest coraz częściej widziany na chodnikach i w galeriach handlowych. Postanowiłam więc zbadać jego status – z wrodzonej ciekawości, ale przede wszystkim dla bezpieczeństwa swojego i innych na mojej drodze. Oto, co z tego wyszło.

SKUTER INWALIDZKI, CZYLI CO?

Tego, czym jest skuter inwalidzki w ruchu miejskim, nikt tak naprawdę nie wie. Nie ma definicji ani regulacji prawnych dotyczących tego pojazdu. Przepisy nie nadążają za zmianami technicznymi. Gdy skuter ma oświetlenie, jest traktowany jak pojazd. Gdy nie ma świateł, to jest... pieszym?

Skuter nie jest elektrycznym wózkiem inwalidzkim, bo zgodnie z przepisami o ruchu drogowym: „wózek inwalidzki to pojazd konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się osoby z niepełnosprawnością, napędzany siłą mięśni lub za pomocą silnika, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do prędkości pieszego”. Przyjmuje się, że prędkość pieszego to ok. 5–7 km/h. Skuter inwalidzki porusza się szybciej.

W *Kodeksie drogowym* występuje pojęcie: pojazd wolnobieżny, czyli – pojazd silnikowy, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 25 km/h, z wyłączeniem ciągnika rolniczego. Może tutaj pasowałby skuter?

Model, którym się poruszam, to Shoprider. Ma 7–8 lat, dostałam go z fundacji wspierającej osoby z niepełnosprawnością, od anonimowego darczyńcy. Korzystam z niego już 4 lata – bezawaryjnie i bezwypadkowo. Moje doświadczenia dotyczą tylko tego jednego pojazdu.

To pojazd elektryczny będący połączeniem elektrycznego wózka inwalidzkiego i skutera (motoroworu). Od tego pierwszego jest szybszy (może poruszać się nawet 15–18 km/h), ma kierownicę i jeździ po każdym terenie. Nie wygląda jednak jak sprzęt rehabilitacyjny, tylko nowoczesny środek transportu. Od drugiego – różni go to, że jest wolniejszy, trzy-, czterośladowy i nie trzeba żadnych dokumentów, by się nim poruszać.

Skuter jest bezpieczny, stabilny, wygodny i bardzo prosty w obsłudze i utrzymaniu. Nie wymaga skomplikowanych czynności konserwacyjnych, proces jego ładowania jest prosty, gdyż wystarczy podłączyć go do kontaktu. Jest w stanie przejechać na jednym ładowa-

niu (co trwa 8–10 godzin, zwykle nocnych) nawet 40 km. Typowy skuter wyposażony jest w światła, kierunkowskazy, a niektóre modele mają też lusterka wsteczne. Ergonomicznym rozwiązaniem jest regulowana kolumna kierownicy.

Współczesne skutery są nowoczesne, mają ciekawy design. Te pojazdy, które dopiero zaczynają się u nas pojawiać w przestrzeni publicznej; na świecie są bardzo popularne.

DLA KOGO?

Skuter inwalidzki jest przede wszystkim dla osób chcących aktywnie żyć. Jeśli jego kierowca jest w stanie stabilnie siedzieć, przejść parę kroków, żeby na skuterze usiąść, ma w miarę sprawne ręce, żeby utrzymać kierownicę, to z korzystaniem z tego pojazdu nie powinien mieć problemów.

Żeby jeździć skuterem, niepotrzebne są żadne uprawnienia.

Jeśli jest się osobą ciekawą świata, tego, co za oknem, lubi się pęd powietrza – to jazda skuterem sprawi ogromną przyjemność. Dzięki łatwości obsługi wręcz zapomni się o swojej niepełnosprawności.

Na co dzień jeżdżę samochodem, ale często przesiadam się na skuter. Pozwala mi to zobaczyć świat z zupełnie innej perspektywy, być blisko wszystkiego: ludzi na ulicy, zakamarków, których przy ograniczeniach ruchowych raczej bym samodzielnie nie poznała.

Skuter jest doskonałym rozwiązaniem nie tylko dla osób z niepełnosprawnością narządu ruchu, ale też tych, które mają chory kręgosłup, dokuczają im bóle stawów, mięśni, mają niedowład, problemy kardiologiczne albo też czasowe kontuzje kończyn (zwichnięcia, złamania itp.).

Zadowolone z korzystania ze skutera powinny być też osoby starsze albo chore na otyłość, którym nogi odmawiają posłuszeństwa i brakuje im sił na noszenie zakupów.

Jeżdżąc skuterem, spotykam się z przyjemnymi i przychylnymi reakcjami ludzi. Dorośli uśmiechają się na mój widok, a dzieci z zachwytem i zdziwienia otwierają buzie.

GDZIE GO KUPIĆ I JAKI MODEL WYBRAĆ?

Wybór skutera zależy od przeznaczenia, możliwości finansowych, stopnia niepełnosprawności, wagi użytkownika oraz sprawności rąk, za pomocą których steruje się pojazdem. Warto umówić się na jazdę próbną i przetestować wybrany model.

Jest bardzo dużo ofert specjalistycznych firm. Wystarczy w wyszukiwarce internetowej wpisać: „skuter inwalidzki”, a wyskoczy mnóstwo propozycji w cenach 5–20 tys. zł. Można też próbować kupić go taniej, z drugiej ręki, wtedy ceny będą niższe. Kupując skuter używany, warto zwrócić uwagę na stan akumulatorów, sprawnie oświetlenie, akcesoria (więcej porad na temat



zakupu używanego sprzętu jest w „Integracji” 3/2017 w poradniku *Zakupy z drugiej ręki*).

Trzeba pamiętać, że przy kupnie skutera od osoby fizycznej można skorzystać ze zwolnienia od podatku od czynności cywilnoprawnych (Zgodnie z art. 8 pkt 6 ustawy o rehabilitacji).

Planując zakup skutera, trzeba zastanowić się, do czego będzie się go używać. Czy wystarczy poruszanie się po domu i najbliższej okolicy, czy też planuje się jazdę po mieście lub poza jego granice.

PRZEZNACZENIE POJAZDU

■ **Po domu.** Do poruszania się po domu i w jego pobliżu przeznaczone są małe i lekkie skutery. Zwykle mają komfortowy fotel z podłokietnikami, zapewniający bardzo wygodną pozycję podczas jazdy. Mają też słabszy akumulator i mniejsze koła. Kosztują 2–5 tys. zł. Mogą być trzy- lub czterokołowe. Łatwo nimi manewrować nawet w ciasnych pomieszczeniach.

Najlepiej sprawdzają się na równych nawierzchniach, wewnątrz budynków, centrów handlowych czy w alejkach parkowych. Łatwo się je składa i przewozi w bagażniku samochodu. W Stanach Zjednoczonych stoją zaparkowane w sklepach, do dyspozycji każdego klienta, który tego potrzebuje.

■ **Po mieście.** Wtedy trzeba wybrać skuter na długie dystanse. Pojemny akumulator umożliwi jazdę na tzw. jednym ładowaniu i pozwala na rozwinięcie

większej prędkości. Obecnie stosowane są akumulatory żelowe, niemal bezawaryjne i łatwe w obsłudze. Tego typu skuter nie powinien być zbyt długi, gdyż z trudem będzie się mieścił w pojazdach komunikacji miejskiej, pociągach i autokarach.

■ **W terenie.** Jeśli mieszka się poza miastem lub lubi wycieczki w nieznaną, można pomyśleć o skuterze terenowym. Powinien mieć dobry silnik, mocny akumulator, praktyczne na nierównym terenie duże, pneumatyczne koła, wytrzymałe zawieszenie i dobre resory. Ceny tego typu skuterów dochodzą do 20 tys. zł.

KTÓRĘDY MOŻNA JEŹDZIĆ?

■ **Chodnik.** Skuterem jeździ się głównie po chodniku. Jeśli jest pusty, nie ma na nim przechodniów, sytuacja jest komfortowa. Ale uwaga! Jadąc nawet pustym chodnikiem, mijamy wyjazdy z bram, wyjścia z budynków, zaparkowane samochody, czyli miejsca, z których nieoczekiwanie może ktoś wyjść. Uważać należy zwłaszcza na dzieci, które są słabo widoczne, niskie, poruszają się szybko i nie rozglądają na boki. To prowadzący skuter musi szczególnie uważać. Przede wszystkim dlatego, że nikt się go w tym miejscu nie spodziewa. Skutery są rzadkością w ruchu miejskim. Prowadzący je są słabo widoczni, bo znajdują się poniżej linii wzroku pieszego.

Należy pamiętać, że skuter jest środkiem lokomocji. Trzeba nim jeździć tak, by nie stanowił zagrożenia



Coraz lepsza dostępność przestrzeni, zwłaszcza w dużych miastach, sprawia, że na skuterze można dostać się niemal wszędzie

dla pieszych. Czyli trzymać się zgodnie z ogólnie przyjętą zasadą prawej strony chodnika i poruszać w sposób przewidywalny.

Nie jeżdżę po chodniku zbyt szybko, staram się zachować bezpieczną odległość od pieszych. Nie zaskakuję ich manewrami. Mam świadomość, że człowiek idący przede mną może mnie w ogóle nie słyszeć. Skuter jest bardzo cichy, dzięki elektrycznemu silnikowi jedzie niemal bezszelestnie. Pamiętam, że pieszy w każdej chwili może wykonać nieprzewidywany ruch, zatrzymać się, nagle skręcić albo zawrócić.

Skuterem należy jeździć prosto, nie zmieniać kierunku jazdy, gdyż na przykład jadący z tyłu rowerzysta nie przewidzi zamiaru kierującego skuterem. Należy unikać wszelkich sytuacji grożących kolizją i stosować zasadę ograniczonego zaufania.

Na przejściu dla pieszych także należy trzymać się prawej strony. Trzeba bardzo uważać, bo przechodnie najczęściej nie stosują tej zasady. Mają tendencję do skracania sobie drogi i – przechodząc po pasach na ukos – mogą wpaść wprost pod koła.

■ **Ścieżki rowerowe.** Przyznam, że jeździłam po ścieżkach rowerowych, trzymając się prawej strony, żeby dać miejsce rowerzystom. Nikt nigdy nie zwrócił mi uwagi, ale przestałam to robić po rozmowie z Krzysztofem Woźniakiem, prowadzącym audycję „Skotowani”, który uświadomił mi, że ze ścieżek

rowerowych – jak sama nazwa wskazuje – mają prawo korzystać tylko rowerzyści.

Obecne regulacje prawne nie zezwalają na korzystanie ze ścieżek innym pojazdom niż rowery. Nie powinno też być na nich pieszych. Chodzi tu przede wszystkim o prędkość. Rowery poruszają się po mieście z prędkością ok. 20–25 km/h. Skutery jeżdżą wolniej. Poza tym prawo dopuszcza do ruchu na ścieżkach rowerowych tylko pojazdy jednośladowe. *Ustawa Prawo o ruchu drogowym* mówi, że: „Korzystanie przez pieszego z drogi dla rowerów jest dozwolone tylko w razie braku chodnika lub pobocza albo niemożności korzystania z nich. Pieszy, z wyjątkiem osoby niepełnosprawnej, korzystając z tej drogi, jest obowiązany ustąpić miejsca rowerowi” (art. 4.11 ust. 4).

■ **Drogi publiczne.** Zgodnie z przepisami, wózki inwalidzkie z napędem elektrycznym mogą poruszać się zarówno po chodnikach, jak i drogach. Na ulicach muszą jednak być wyposażone w światła i możliwość sygnalizowania manewrów, czyli kierunkowskazy. Wtedy traktuje się je jak rowery. Wózki elektryczne nie przekraczają prędkości 25 km/h. Prawo nic nie mówi o skuterach inwalidzkich.

BEZPIECZEŃSTWO

■ **Alkohol – stop!** Na skuterze nie powinno się jeździć po spożyciu alkoholu. To pojazd mechaniczny o wadze ponad 100 kg, rozwijający prędkość do 15 km/h,

Kandydacie, zwiększ swoje szanse!

Jeżeli szukasz pracy,
chcesz ją zmienić
lub potrzebujesz
dodatkowego zarobku,
zaloguj się na:
sprawniowpracy.com

Znajdziesz u nas:

- ▲ Codziennie nowe oferty pracy.
- ▲ Porady jak stworzyć dokumenty aplikacyjne.
- ▲ Zdalnego doradcę zawodowego.
- ▲ Nowości z rynku pracy i wiele innych.

Zarejestruj się już teraz!

[sprawniowpracy](http://sprawniowpracy.com)



więc prowadzący skuter powinien kierować się rozumem i zdrowym rozsądkiem.

■ **Komórka – stop!** Rozmowa przez telefon komórkowy w trakcie jazdy może być niebezpieczna. Prowadzący skuter porusza się szybciej niż pieszy. Łatwo jest prowadzić skuter jedną ręką, dlatego pojawia się pokusa, żeby w drugiej trzymać komórkę. Człowiek zapatrzony w ekran telefonu może wjechać na przejście dla pieszych na czerwonym świetle, nie zauważyć przed sobą pieszego, zjechać z trasy albo wykonać niezrozumiały manewr.

■ **Ubezpieczenie.** Biorąc pod uwagę wysokie ryzyko kolizji podczas jazdy skuterem, warto wykupić sobie ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej (OC).

W Niemczech każdy pojazd musi mieć obowiązkowe ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej; bez ważnej polisy nie może wyjechać z domu ani garażu.

W PODRÓŻY

■ **Komunikacja miejska.** Warto z niej korzystać i zaplanować podróż łączoną, trochę skuterem, trochę autobusem, tramwajem lub metrem. Oszczędza się wtedy czas i energię akumulatorów. Skuterem można wjechać do wagonu metra. Na wszystkich stacjach są windy, więc dostanie się na peron nie stanowi problemu. (Na stronie ZTM zamieszczane są komunikaty o awariach wind, przed podróżą warto to sprawdzić).

Na swój pokład zabiorą skuter autobusy niskopodłogowe, trzeba jedynie zamiar jazdy zasygnalizować kierowcy, by wysiadł z kabiny i rozłożył rampę. Niskopodłogowe tramwaje (np. typu Swing i Jazz) mają wysuwaną automatycznie rampę, więc motorniczy nie musi wysiadać, trzeba mu tylko zgłosić zamiar jazdy, czekając na przystanku. Trzeba też uważać na przystankach, bo czasami są ogrodzone barierkami

i trudno manewrować skuterem przy wyjeździe z tramwaju.

Istnieje też transport specjalistyczny, przeznaczony do transportu wózków. W razie konieczności, np. awarii skutera, można z takiej usługi skorzystać. Kurs zamawia się indywidualnie, z wyprzedzeniem, a płaci zwykle jak za kurs taksówką.

■ **Pociąg.** Duży skuter nie zmieści się na specjalnej platformie. Załoga pociągu zwykle dotoży wszelkich starań, żeby to umożliwić, i np. zrezygnuje z automatycznego podnośnika i ręcznie podniesie platformę, omijając konieczność zablokowania zamknięcia.

Podróżuję ze skuterem po Polsce i świecie. I przyznam, że bywa niekomfortowo, ale tylko ze względu na rozmiary mojego skutera (145 cm długości). Dotąd spotykałam się życzliwością obsługi środków transportu i gotowością pomocy, nawet poza procedurami.

■ **Autokar.** Ze znanych mi linii tylko Polski Bus ma niskopodłogowe autokary dalekobieżne. Zabierają na pokład skutery, nawet tak długie jak mój.

■ **Samolot.** Leciałam ze skuterem tylko raz. Z Okęcia do Rzymu. Przepisy unijne doskonale regulują przelot osoby z niepełnosprawnością na wózku. Określają wagę i wymiary takiego pojazdu. Na transport elektrycznych wózków inwalidzkich istnieją dodatkowe przepisy (mój skuter potraktowano jak wózek). Z racji posiadania akumulatora elektryczny wózek inwalidzki jest przewożony jako materiał niebezpieczny, a więc musi podlegać przepisom dotyczącym przewozu takich materiałów.

TO JEST TO!

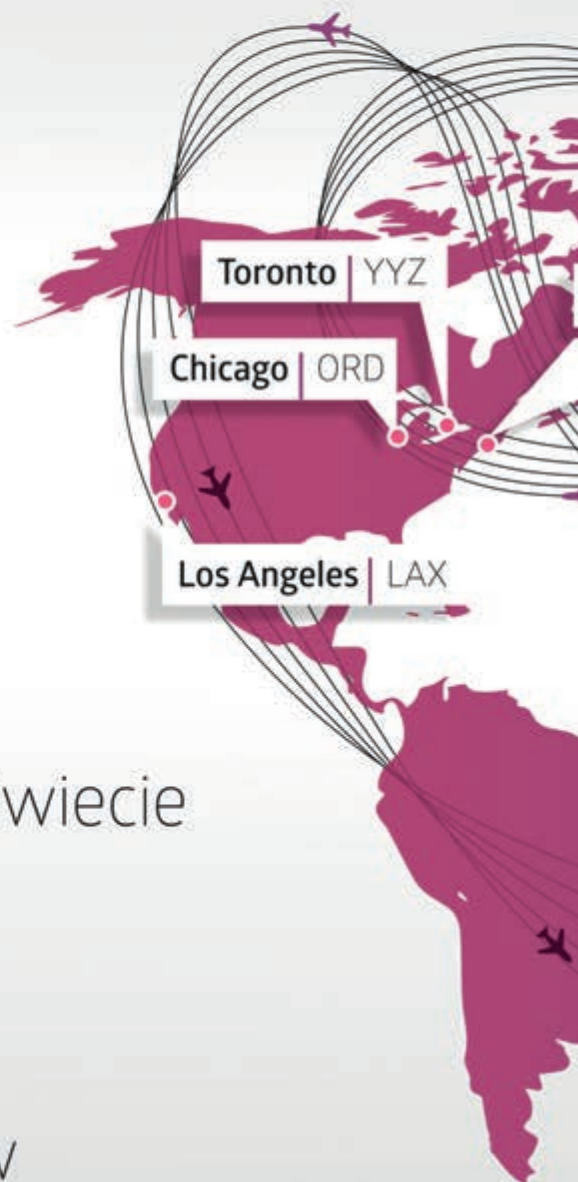
Osobom z niepełnosprawnością ruchową skuter daje nowe możliwości i szanse na lepsze i wygodniejsze życie. Ułatwia kontakt ze światem, prowadzenie aktywnego życia zawodowego i towarzyskiego. Pozwala na rozwiązanie wielu codziennych problemów, jak robienie zakupów czy wizyta u lekarza. Coraz lepsza dostępność przestrzeni, zwłaszcza w dużych miastach, sprawia, że na skuterze można dostać się niemal do wszystkich budynków. Otworem stoją teatry, kina, muzea, kawiarnie, ale też centra handlowe, gdzie oprócz zakupów można pójść do kina, restauracji lub spotkać się ze znajomymi.

Skuter to nie tylko pojazd do przemierzania miejskich chodników. Równie dobrze radzi sobie na leśnych ścieżkach i wiejskich drogach. Jeśli więc chce się pooddychać świeżym powietrzem, nasycić oczy zielenią i pięknymi widokami, poczuć przyrodę z bliska, to skuter na to wszystko pozwala. Można nim pojechać na wycieczkę do innego miasta i – inaczej niż dotąd – je poznać.

Ten pojazd pozwala żyć pełnią życia. Od kiedy mam skuter, tak właśnie żyję! ■

LOTNISKO CHOPINA

POŁĄCZENIA NA ŚWIATOWĄ SKALĘ

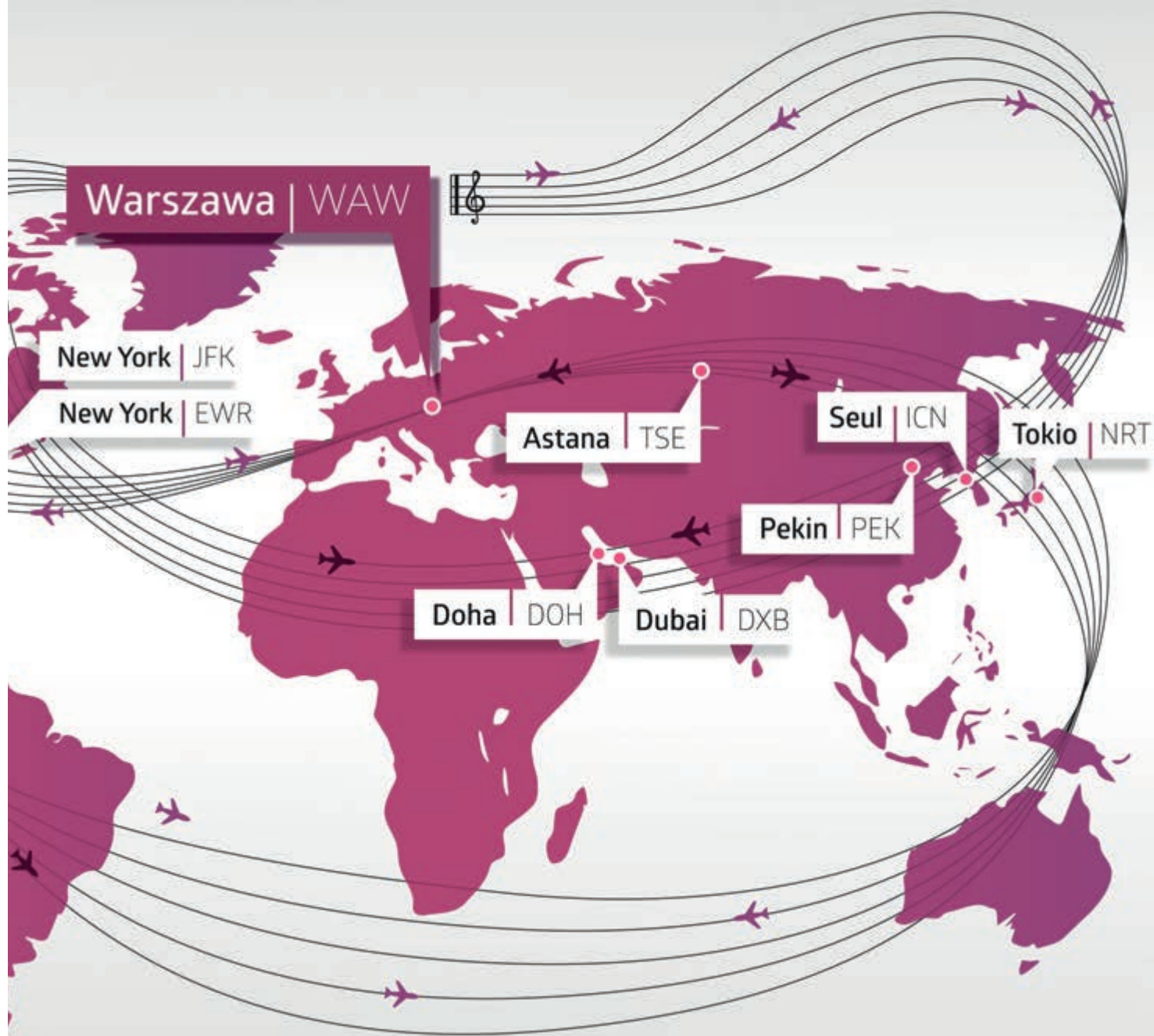


- podróżuj bezpośrednio do 180 miejsc na całym świecie
- wybieraj spośród 35 linii i lataj komfortowo
- dołącz do milionów zadowolonych pasażerów



Porty Lotnicze

#ŁA



CZYMYPOLSKĘ



WIEM, CO CZUJESZ

Dzięki niej opiekunowie osób przewlekle chorych i niepełnosprawnych z Warszawy uwierzyli, że ich problemy są tak samo ważne jak zdrowie podopiecznych. Dziewczyny na wózkach z Gniezna poczuły smak niezależności. A Kasia z Krakowa poznała męża.



Jacek Hołub
dziennikarz, z-ca redaktora
nacz. kwartalnika „J-elita”

Grupy wsparcia dla osób nieuleczalnie chorych, niepełnosprawnych, ofiar wypadków oraz ich opiekunów działają w całej Polsce. Cel: wsparcie psychologiczne, wymiana doświadczeń i informacji na temat radzenia sobie z codziennymi problemami, pomoc w sytuacjach kryzysowych. Oraz najważniejsze – uzyskanie poczucia, że nie jesteś sam. Bo spotkania grupy to doskonała okazja, żeby poznać osoby, które przeszły podobną drogę.

– *Jest taki slogan: „Wiem, co czujesz”. Często się go nadużywa. Dla chorego lub opiekuna to bardzo ważne kto wypowiada takie słowa. Kto ma do tego prawo i kompetencje. Ludzie, którzy znaleźli się w podobnej sytuacji życiowej, borykają się z podobnymi problemami, mogą więc wypowiadać takie słowa, bo są w tym wiarygodni – mówi psycholog Artur Kultys, założyciel warszawskiej grupy wsparcia „Zaopiekowani Caritas”.*

Prowadzone przez niego spotkania dla opiekunów są bezpłatne i regularnie przyciągają po kilka-kilkanaście

osób. Chętnych jest o wiele więcej, ale trudno im wyrwać się z domu. Przeważają dzieci i wnuki osób w podeszłym wieku, cierpiących np. na chorobę Alzheimera. Przychodzą też małżonkowie i rodzice osób chorych i niepełnosprawnych. Spotkania odbywają się raz w miesiącu, zawsze w czwartki o godz. 18 w Centrum Okopowa przy ul. Okopowej 55 na warszawskiej Woli. Grupa jest otwarta dla wszystkich chętnych – aby przyjść, nie trzeba się umawiać ani zapisywać. Nikt tu nikogo nie wyciąga do odpowiedzi, można posiedzieć i posłuchać, co mówią inni. Tematy do dyskusji wskazuje terapeuta, ale zawsze jest czas, by podzielić się swoimi troskami. Na sali obowiązują dwie podstawowe zasady: zwracamy się do siebie po imieniu, a to, o czym mówimy, nie wychodzi poza cztery ściany. Dzięki temu uczestnicy czują się bezpiecznie i wiedzą, że mogą opowiedzieć o wszystkim, nawet bardzo trudnych i intymnych sprawach. W razie potrzeby psycholog służy rozmową w cztery oczy.



– Zapraszam wszystkich, bez względu na wyznanie. Każdy jest mile widziany i wszyscy są równi. Nie wchodzi mi w dyskusję polityczne i religijne – mówi Artur Kultys.

Poza psychologiem pojawiają się też inni specjaliści, np. rehabilitanci czy pracownicy organizacji wspierających chorych i ich najbliższych, którzy służą radą.

Kolejne spotkania odbędą się 19 października, 16 listopada i 7 grudnia.

Dlaczego Caritas postanowił pomagać właśnie opiekunom?

– Chorego każdy pyta: „Jak się dziś czujesz?”. Natomiast rzadko ktoś zapyta opiekuna: „A jak ty sobie radzisz?”.

Opiekun też ma potrzeby, a nie ma przestrzeni do ich realizacji, bo całą dobę jest pochłonięty pielęgniowaniem chorego. Obciążenie psychiczne może być nawet silniejsze od fizycznego i nieprzespanych nocy – tłumaczy psycholog.

– Opiekunowie często chcą robić i robią dużo więcej, niż tego potrzebuje podopieczny.

Moje zadanie polega na tym, żeby zachowali równowagę i zadbali także o siebie.

W lutym br., z okazji Światowego Dnia Chorego, Caritas zorganizował konferencję dla opiekujących się osobami starszymi i chorymi z udziałem specjalistów, lekarzy, psychologów i rehabilitantów. Artur Kultys wystąpił z prelekcją: „Po co nam psycholog? Po co nam grupa wsparcia?”. Zainteresowanie było bardzo duże. Przyszło niemal 70 osób. Warszawska grupa jest owocem tego spotkania.

Dwa lata temu w Centrum Aktywności Społecznej Largo działającym przy Powiatowym Centrum Pomocy Rodzinie w Gnieźnie powstała grupa dla młodych pełnoletnich wózkowiczów. Spotkania były kontynuacją unijnego projektu aktywizacji niepełnosprawnych, w większości z dziecięcym porażeniem mózgowym.

– Zależało nam na tym, żeby wyciągnąć ich z domu. Na początku spotykaliśmy się raz w tygodniu, w różnych miejscach. Staraliśmy się wychodzić do kawiarni, kina, teatru. Zorganizowaliśmy też dwudniową wycieczkę do Wrocławia. Niektórzy po raz pierwszy w życiu jechali pociągami – opowiada inicjatorka grupy **Joanna Łacińska-Stube z Largo**. – Dla mnie największą wartością grupy jest to, że ci ludzie się otworzyli, zobaczyli, przekonali się, że nie muszą wycofywać się z życia.

Podczas spotkań, które odbywają się dwa razy w miesiącu mogą też porozmawiać o swoich problemach. Młodzi wózkowicze, nawet po ukończeniu 18. roku życia, są często zależni od rodziców, mają poczucie braku samodzielności i obniżonej samooceny, zmagają się z odrzuceniem rówieśników. Boją się samodzielnie poruszać po mieście. W grupie dzielą się doświadczeniem, jak sobie z tym radzić. Przychodzą

do nich niepełnosprawni, którzy opowiadają o swojej aktywności, i osoby z niosących pomoc organizacji pozarządowych. Niedawno koordynatorką grupy została młoda kobieta na wózku.

Rzeszowska grupa wsparcia „Brygada-J”, to – jak mówią jej twórcy – oddział do zadań specjalnych Towarzystwa „J-elita”. Organizacja wspiera cierpiących na nieswoiste zapalenia jelit (NZJ): chorobę Leśniowskiego-Crohna i wrzodziejące zapalenie jelita grubego, oraz ich bliskich. Brygadziści to sami chorzy, którzy mają na koncie wiele pobytów w szpitalu, przeszli rozmaite terapie, niektórzy operacje, mieli wyłonioną stomię.

– Wiemy, co przeżywa człowiek, który usłyszał diagnozę: masz nieuleczalną chorobę. Niektórzy się

żałamują, myślą, że to koniec świata. Inni się buntują, odmawiają przyjmowania leków, przez co tylko pogarszają swoją sytuację – mówi współzałożycielka grupy Patrycja, od trzech lat chorująca na wrzodziejące zapalenie jelita grubego. – Chcemy im pokazać, że z chorobą da się żyć, można się realizować, spełniać marzenia.

Spotkania grupy odbywają się w Klinicznym Szpitalu Wojewódzkim nr 2 przy ul. Lwowskiej 60

w Rzeszowie, w auli przy oddziale dziecięcym, zawsze w ostatni wtorek miesiąca o godz. 16. Brygadziści to ludzie młodzi, dwudziesto- i trzydziestolatkowie, którym łatwo nawiązać kontakt z chorymi. Wystawiają roll-up, otwierają drzwi sali, rozkładają bezpłatne materiały edukacyjne „J-elity” i rozmawiają z ludźmi. Niekiedy radą i informacją służą zaprzyjaźnieni lekarze z kliniki.

– Czasem przychłapie do nas pacjent z oddziału gastroenterologii, przychodzą ludzie z miasta: chorzy, ich rodzice albo małżonkowie – relacjonuje Patrycja.

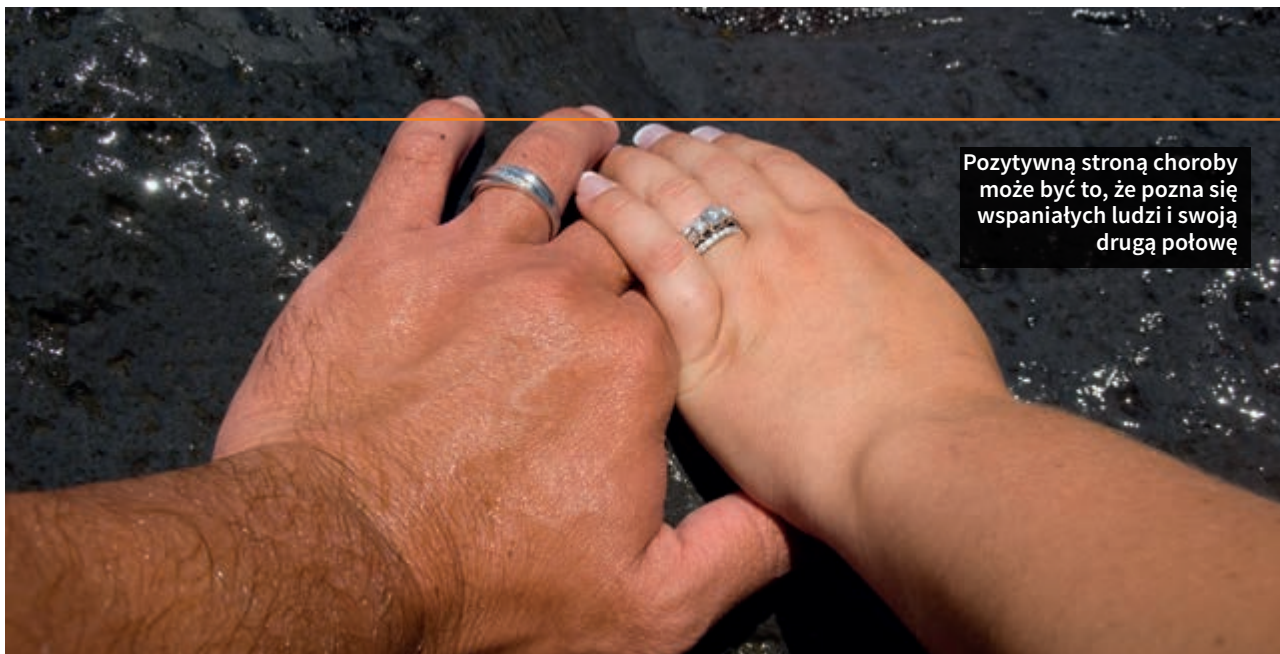
– Chorzy mają wiele obaw i mnóstwo pytań: gdzie się leczyć?, jaką stosować dietę?, jak sobie radzić z objawami choroby?, interesują się skutkami ubocznymi terapii. Bliscy pytają, jak rozmawiać z chorym, który zamyka się w sobie.

Jako wolontariuszka grupę wspiera szpitalna psycholog Beata Czado. Można się z nią umówić na bezpłatną indywidualną rozmowę.

Po każdym spotkaniu kilkoro członków Brygady rusza na szpitalny oddział, żeby porozmawiać z chorymi na NZJ. Dzięki współpracy z lekarzami i pielęgniarkami wiedzą, gdzie leżą osoby, które mogą potrzebować ich pomocy. Najtrudniejsza sprawa?

– Dziewczyna w ciąży w strasznym zaostrzeniu, bardzo załamana. Nie wierzyła, że to się skończy, że przyjdzie remisja i poczuje się lepiej. Lekarze nie potrafili do niej dotrzeć. Razem z Piotrem przekonywaliśmy, że najgorsze minie. Wyszła na prostą, urodziła zdrowe dziecko, stanęła na nogi i cieszy się życiem – opowiada Patrycja.

Obowiązują dwie podstawowe zasady: zwracamy się do siebie po imieniu, a to, o czym mówimy, nie wychodzi poza cztery ściany.



Pozytywną stroną choroby może być to, że pozna się wspaniałych ludzi i swoją drugą połowę

– Kontakt z innymi chorymi, możliwość niesienia pomocy przynosi nam radochę i poczucie ogromnej satysfakcji – dodaje **Piotr Chrzanowski**. – Ludzie są zdziwieni, że komuś obcemu chce się odwiedzić ich w szpitalu i gadać o tym, co ich gnębi.

„Brygada-J” spotyka się także poza kliniką. Jej członkowie tworzą paczkę przyjaciół, razem wychodzą do pubu i na kręgle. Uczestniczą w organizowanym przez „J-elite” rajdzie po Bieszczadach i turnusach integracyjnych. Nie żyją tylko chorobą.

Jednak największym powodem do dumy założycieli grupy są **Kasia i Piotr***. Ona z wrzodziejącym zapaleniem jelita grubego, on ze stomią. W lipcu w Krakowie wzięli ślub – oczywiście wśród gości byli członkowie Brygady.

– Gdy zaczęłam chorować, poczułam potrzebę kontaktu z innymi osobami z NZJ, żebym mogła podpytać kogoś o chorobę albo się zwierzyć. Łatwiej się rozmawia z osobami, które przechodzą to samo. Pojechałam na spotkanie do Rzeszowa, tam poznałam Piotra – śmieje się Kasia. – Zaczęliśmy przyjeżdżać na spotkania grupy, razem rozmawialiśmy z pacjentami szpitala. Po jakimś czasie zostaliśmy parą. Szczerze mówiąc, nie sądziłam, że przez grupę wsparcia znajdę miłość. Nawet nie szukałam chłopaka. Nie chciałam obarczać drugiej osoby swoimi problemami zdrowotnymi. Piotrek też nie wierzył, że się z kimś zwiąże, oboje zmagamy się z chorobą, która odbiera nam pewność siebie. Obojgu nam to jednak nie przeszkadza, akceptujemy siebie takimi, jacy jesteśmy.

Młoda mężatka Kasia wskazuje, że pozytywną stroną choroby może być to, że dzięki niej poznała wspaniałych ludzi i swoją drugą połowę.

Grupy działają przy różnych placówkach i instytucjach. Biuro ds. Osób Niepełnosprawnych Politechniki Łódzkiej prowadzi otwartą grupę dla studentów z niepełnosprawnościami. „Celem grupy jest pomoc w przezwyciężaniu i rozwiązywaniu problemów związanych z szeroko pojmowanymi zagadnieniami studiowania i trudnej sytuacji zdrowotnej” – czytamy na stronie internetowej Biura. Spotkania są moderowane przez psychologa i odbywają się raz w miesiącu. Udział w nich jest bezpłatny.

Grupy samopomocowej nie trzeba nigdzie rejestrować. Aby ją założyć, można nie mieć pieniędzy ani lokalu na spotkania. Można, ale nie trzeba korzystać z wsparcia i doradztwa profesjonalistów i ekspertów. Coraz więcej grup powstaje w internecie. Sieć umożliwia kontakt chorym, niepełnosprawnym i opiekunom z całej Polski, bez konieczności ruszania się z domu. To ona jest podstawowym źródłem wiedzy o chorobie.

Na Facebooku działają setki otwartych i zamkniętych grup wsparcia, które łączą społeczności o podobnych doświadczeniach życiowych. Grupa dyskusyjna „Życie głuchych” ma ponad 10 tys. użytkowników, „Rodzice niepełnosprawnych dzieci – rozmawiamy” skupia ponad 9 tys. członków. „Spektrum autyzmu” niemal tysiąc. Osoby z NZJ mają m.in. „Crohn i colitis. Wspólna sprawa” (ponad 750 członków). W większości obowiązują podobna etykieta – zwracamy się do siebie na „ty”, nie ma obrażania ani agitacji politycznej. Znajomi często służą bardzo konkretnymi radami.

– Potrzebowałam fotelika rehabilitacyjnego do samochodu dla pięcioletniego syna po porażeniu. Ceny takiego sprzętu są kosmiczne – od 5,8 do 13 tys. zł. To więcej niż wartość naszego auta. Wrzuciłam hasło grupie na Facebooku, ktoś mi doradził model fotelika, dał namiary, gdzie go kupić. Kosztował 1,5 tys. zł – mówi pani Magda z Wielkopolski.

Na początku września na Facebooku powstała grupa dla osób po wypadkach. Założyła ją Fundacja Forani. Jej twórcy chcą, by korzystali z niej ludzie z różnych miejscowości, także niepełnosprawni i nieporuszający się samodzielnie, gdy nie mogą wziąć udziału w spotkaniu.

– Osoby po wypadku nie mają wiedzy, jak dojść do siebie. Potrzebują wsparcia i praktycznych porad, jak i gdzie się leczyć, rehabilitować, szukają pomocy prawnej i psychologicznej, informacji, w jaki sposób mogą się ubiegać o odszkodowanie – wyjaśnia **Wiktoria Dróżka z Forani**. – Wsparcie emocjonalne i wymiana doświadczeń jest dla nich bardzo cenna. ■

*Imiona niektórych bohaterów tekstu, na ich prośbę, zostały zmienione.



MOBILNOŚĆ ZACZYNA SIĘ W GŁOWIE

Mobilność dla osoby niepełnosprawnej z jednej strony jest życiową koniecznością, z drugiej zaś – nieustającym wyzwaniem. Mimo wielu pozytywnych, nieustannych zmian na rynku komunikacji, nadal nie zawsze możemy bezproblemowo dotrzeć tam, gdzie byśmy chcieli. Środki techniczne, ułatwiające mobilność, mogą czasem zawodzić.

Wózek elektryczny może zepsuć się w środku miasta. Winda w dostosowanym wagonie pociągu może się nie otworzyć przy wysiadaniu. Tym, na czym nigdy ja się nie zawiodłem, jest pomoc drugiego człowieka.

Bariery architektoniczne cały czas są – i jeszcze pewnie długo nie znikną. Ale trudno przetrwać całą odpowiedzialność za brak aktywności na niesprzyjające otoczenie. Bariery architektoniczne mogą stać się wymówką zastępującą nasz strach czy lenistwo. Wiele razy słyszałem od osób niepełnosprawnych, że nie wyjdą z domu na takie czy inne wydarzenie, nie złożą CV w proponowane im miejscu pracy, bo na pewno będą tam schody. Tymczasem oni nawet tego nie sprawdzili!

Mobilność zaczyna się w naszej głowie. Chęć podróżowania, przemieszczania się po okolicy jest podstawą bycia mobilnym. Jeśli tej chęci nie będzie – po cóż nam windy, płaskie wejścia, platformy w pociągach i inne pozytywne rozwiązania...?

Uważam się za osobę mobilną. Mobilność ta jest łatwiejsza właśnie dzięki ludziom, którzy są wokół mnie.

Którzy są gotowi poświęcić swój czas i zaangażować się, udzielić wsparcia. Którzy pomogą tam, gdzie technika nie nadąży – chociażby na schodach. Rzadko się zdarza, żebym nie dotarł tam, gdzie chcę – nawet, jeśli nie są to miejsca architektonicznie dostosowane. Dlatego za drugą podstawę mobilności uważam relacje z ludźmi.

Kościół katolicki w swoich dokumentach nie wypowia-

da się konkretnie na temat mobilności. Jest to pojęcie, które stosunkowo niedawno weszło do języka. Ale z całą pewnością Kościół popiera wszystkie działania, które służą całościowemu rozwojowi człowieka. Mobilność, zwłaszcza służąca zwiększaniu aktywności społecznej i budowaniu relacji z innymi ludźmi, jest rzeczą dobrą. Dlatego Kościół wspiera wszelkie działania, które pomagają osobie niepełnosprawnej być mobilną – przykładem niech tu będą fundusze przekazywane konkretnym osobom na zakup wózków elektrycznych czy winda, którą w 2015 roku Papież Franciszek ufundował dla uczniów jednej z poznańskich szkół.

Chcę też podkreślić, że Kościół za niezmiernie ważne uznaje stwarzanie osobom niepełnosprawnym warunków do jak najpełniejszego rozwoju,

w tym również właśnie do mobilności.

W świetle nauczania Kościoła jest to jeden z bardzo ważnych obowiązków każdego państwa. Nie można tu zastąpić się brakiem środków, brakiem możliwości czy też przedkładać praw zabytkowych budynków ponad prawo każdego człowieka do dostępności przestrzeni... ■



Każdy człowiek jest powołany do przekształcania, na swój sposób, świata. Trudno jednak mówić o dokonywaniu zmian, kiedy człowiek cały czas przebywa w jednym miejscu. Mobilność staje się środkiem do tego, żeby człowiek mógł realizować swoje powołanie, które pochodzi od Boga.

dr Bawer Aondo-Akaa

32-letni doktor teologii z Krakowa, pracownik Klubu Jagiellońskiego i pisma „Pressje”. Ma czterokończynowe porażenie mózgowie. Jest ambasadorem *Konwencji ONZ o prawach osób niepełnosprawnych*. Pracował przy organizacji Światowych Dni Młodzieży 2016, członek ZHR, wolontariusz Szlachetnej Paczki, finalista Konkursu „Człowiek bez barier 2016”, żonaty.

POMOCNI I NOWATORSCY



Beata Dązbłaż
jest dziennikarką współpracującą
m.in. z redakcją „Integracji”
i portalem Niepełnosprawni.pl

Prawdziwa sztuka we własnym domu i pomoc innym? To możliwe, bo te właśnie cele łączy projekt „Sztuka teraz” realizowany przez Stowarzyszenie WIOSNA przy wsparciu Fundacji LOTTO i we współpracy z Muzeum Narodowym w Krakowie. Fundacja LOTTO od zawsze angażuje się w działania organizacji non profit i instytucji kultury, wspierające artystów i ułatwiające szeroki dostęp do kultury.

Projekt „Sztuka teraz”, którego druga edycja właśnie trwa, po raz pierwszy był realizowany w 2016 r. Jego założenia można ująć w trzech krokach: • promocja – artystów i ich dzieł, • uwrażliwienie – ludzi na piękno, • pomoc – potrzebującym. Jak to działa? Artyści mogą zgłaszać się do projektu, prezentując swoją twórczość i zgłaszając dzieła. Eksperti – kuratorzy biorący udział w tym przedsięwzięciu wybierają i dokonują selekcji zgłoszonych prac. Na końcu w Muzeum Narodowym w Krakowie odbywa się ich wystawa oraz aukcja na portalu Allegro Charytatywni, z której dochód przeznaczony jest na wsparcie Szlachetnej Paczki – programu Stowarzyszenia WIOSNA.

– *Pracujemy nad rozwojem tego projektu, mamy kuratorów w całym kraju, oni są twórcami trendów, poszukują także artystów* – mówi **ks. Jacek Stryczek, prezes Stowarzyszenia WIOSNA.**

Ważnym celem projektu jest także upowszechnianie sztuki w społeczeństwie. „Wspieraj polską sztukę i pomagaj potrzebującym. Będziesz miał w domu telewizor, laptopa, pralkę i... dzieło sztuki!” – reklamują akcję organizatorzy.

POMOC DLA SZLACHETNEJ PACZKI

Stowarzyszenie WIOSNA organizuje Szlachetną Paczkę od 2001 r., docierając z materialną pomocą przed Bożym Narodzeniem do ludzi najuboższych, którzy mierzą się z problemem niepełnosprawności w rodzinie, chorobą, samotnością, biedą, nieszczęściem, a sami nie szukają pomocy. Siłą akcji są wolontariusze, dzięki którym może ona być realizowana. Tylko w zeszłym roku było ich ponad 11 tys. W ubiegłym roku pomoc otrzymało blisko 19 tys. rodzin, **wartość przekazanej pomocy w paczkach to 47 422 569 zł.** Więcej informacji można znaleźć na: **www.szlachetnapaczka.pl**.



Fot. fot. Agnieszka Ożga-Woźnica



Do projektu „Sztuka teraz” w 2016 r. artyści zgłosili ponad 1000 dzieł, a kuratorzy wybrali 144 z nich. Dokonali pierwszego audytu, natomiast drugiego – specjaliści z Muzeum Narodowego w Krakowie pod kierunkiem prof. Andrzeja Szczerskiego.

WRAŻLIWI NA PIĘKNO I POMOC INNYM

– W projekcie spotykają się ludzie wrażliwi na piękno, którzy pięknem chcą zmieniać świat. Szlachetna Paczka to dzieło idealistów. W „Sztuce teraz” promujemy pięknych ludzi i ich dzieła. To dzięki nim Polska zmienia się na lepsze – podkreśla ks. Jacek Strzyżek.

W ubiegłorocznej edycji projektu udział wzięło ok. 500 artystów nie tylko z Polski, ale z Wielkiej Brytanii, Kanady i Norwegii. Wielu z nich do projektu przyciągnęła siła pomagania i chęć zaangażowania społecznego.

Dla Dominika Woźniaka, którego inspiruje natura i obrzędy narodowe, uczestnictwo w projekcie było daniem szansy potrzebującym. Ewa Ferdynus



z Wielkiej Brytanii, chciała pomóc innym, ale także sprawdzić siebie.

– *Robię to, co kocham i jednocześnie mogę dzięki temu pomóc innym potrzebującym ludziom* – mówi artysta Bartosz Trybus z Wrocławia.

„Sztuka teraz” ma szczególną wartość dla samych artystów, gdyż dowartościowuje ich i pozwala rozwijać potencjał, poprzez szkolenia z ekspertami i wsparcie profesjonalnych znawców sztuki. To jeszcze nie wszystko.

ZAANGAŻOWANIE FUNDACJI LOTTO

– *Predyspozycje artystyczne to nie jedyna cecha, która determinuje osiągnięcie sukcesu w dziedzinie sztuki. Otrzymany talent może nabrać blasku dopiero przy odpowiednim zaangażowaniu artysty oraz instytucji kulturalnych. Wierzymy, że zaangażowanie Fundacji LOTTO w projekt „Sztuka teraz” umożliwi rozwój osobisty młodych artystów, osiągnięcie oczekiwany cel, a w ten sposób będziemy wypełniać Naszą Wizję „Dążymy do wyrównywania szans w osiągnięciu sukcesów”* – zaznacza **Łukasz Stajuda, Prezes Zarządu Fundacji LOTTO, partnera strategicznego projektu**, zachęcając do akcji na stronie Szlachetnej Paczki.

– *Wsparcie Fundacji LOTTO jest niesamowite dla nas. To bardzo nowatorski projekt i Fundacja to odkryła i doceniła. Bohaterami w nim są artyści, chcemy pokazywać ludzi, którzy tworzą genialne rzeczy. Skrzyżowaliśmy artystów i Muzeum Narodowe, które też uznało ten projekt za nowatorski, ponieważ możemy tu mówić o „muzeum uczestniczącym”: nie odtwarzanie tego, co było, ale bycie w tym, co się dzieje* – podkreśla ks. Strzyżek. Fundamentalne jest zaangażowanie Muzeum Narodowego w Krakowie. – *Prace naszych artystów w styczniu przez tydzień będą stały obok „Damy z Łasiczką” i to jest ogromne wyróżnienie. Potem będzie je można oglądać przez dwa miesiące w oddziale Muzeum w Kamienicy Szołayskich* – dodaje ks. Strzyżek.

W 2016 r. w projekcie „Sztuka teraz” kwota wylicytowanych dzieł wyniosła 76 975 zł i przekazano ją na akcję Szlachetna Paczka. **Więcej: www.fundacjalotto.pl i www.szlachetnapaczka.pl.** ■



Partnerem projektu „Sztuka teraz” jest Muzeum Narodowe w Krakowie



PAPIEŻ W KLINICE REHABILITACYJNEJ (WŁOCHY)

Papież Franciszek złożył 22 września br. niezapowiedzianą wizytę w klinice rehabilitacyjnej Santa Lucia w Rzymie, gdzie odwiedził dzieci z chorobami neurologicznymi i rozmawiał z ich rodzicami. Przyglądał się też ćwiczeniom rehabilitacyjnym, był na oddziale, gdzie leżą osoby sparaliżowane w wyniku wypadków samochodowych, i w sali gimnastycznej, w której ćwiczą osoby starsze. To kolejna wcześniej niezapowiedziana papieska wizyta. W tym roku Franciszek udał się m.in. do ośrodka i kliniki dla osób niewidomych w Wiecznym Mieście. Takie odwiedziny to kontynuacja tzw. piątków miłosierdzia z Roku Świętego, gdy papież udawał się do miejsc związanych z cierpieniem.

TYSIĄCE OSÓB BEZ PRAW WYBORCZYCH (NIEMCY)

W ostatnich wyborach do niemieckiego Bundestagu liczna grupa osób z niepełnosprawnością została pozbawiona prawa wyborczego. Chodzi o ponad 80 tys. obywateli z niepełnosprawnością intelektualną i psychiczną, mających na stałe opiekuna prawnego, który załatwia w ich imieniu wszystkie sprawy życia codziennego. Co prawda konstytucja Niemiec stanowi, że nikt nie może być dyskryminowany ze względu na niepełnosprawność, jednak nadal obowiązująca ustawa o ordynacji wyborczej z 1959 r. ogranicza to prawo. Sprawą może się zająć nowy Bundestag, ale oczywiście już po wyborach.



WIĘKSZA DOSTĘPNOŚĆ PRODUKTÓW I USŁUG (FRANCJA)

Eurodeputowani w głosowaniu z 14 września br. poparli tzw. *Accessibility Act* (Dokument Dostępności). Zakłada on, że szeroka gama produktów na wspólnym europejskim rynku będzie musiała być dostępna dla osób z niepełnosprawnością. Dzięki temu łatwiej będą mogły z nich korzystać na przykład osoby niewidome, niesłyszące i z ograniczoną mobilnością. Propozycja budzi kontrowersje i toczy się wokół niej gorąca dyskusja. Środowisko osób z niepełnosprawnością domaga się zaostrenia wymogów dotyczących dostępności, a ze strony przedstawicieli biznesu i administracji słychać głosy, że wprowadzenie nowych rozwiązań będzie kosztować tak wiele, że może się to negatywnie odbić na kondycji firm.

NOWA TERAPIA DLA PACJENTÓW W ŚPIĄCZCE (FRANCJA)

35-letni mężczyzna od 15 lat będący w stanie wegetatywnym wybudził się dzięki eksperymentalnej terapii. Zapadł w śpiączkę po wypadku drogowym, podczas którego doszło u niego do niemal całkowitego zniszczenia lewej półkuli mózgu. Stan mężczyzny zmienił się po tym, kiedy w Institut des Sciences Cognitives Marc Jeannerod w Lionie poddano go stymulacji nerwu błędnego. Po miesiącu terapii zaczął reagować na proste polecenia ruchem głowy lub gałek ocznych. ■





PROCES PRZEWOZU OSOBY NIEPEŁNOSPRAWNEJ W POCIĄGACH SPÓŁKI KOLEJE WIELKOPOLSKIE

Polityka Spółki Koleje Wielkopolskie związana jest z podnoszeniem jakości świadczonych usług i podejmowaniem wszelkiego rodzaju działań, aby zrealizować zamierzony przejazd podróżnego.

Spółka wskazuje podróżnym, że wcześniejsze powiadomienie, przynajmniej z 48-godzinnym wyprzedzeniem, jest uzasadnione i pozwala przeprowadzić wywiad, dzięki któremu możliwe jest określenie, jaka forma pomocy będzie potrzebna. Więcej informacji o osobie o ograniczonej sprawności, która będzie



podróżowała, to danie nam szansy na przygotowanie, np. zmiany rodzaju środka transportowego, zorganizowanie asysty, otwarcie drogi specjalnej itp.

Wymaganie z 48-godzinnym wyprzedzeniem zgłoszenia wynika z ROZPORZĄDZENIA (WE) NR 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r.

Pasażerowie o ograniczonej możliwości poruszania się wymagają niezawodności całego łańcucha transportowego. Jedno brakujące ogniwo, jak np. niedziałająca winda/podnośnik w pociągu lub przejście między peronami, które można pokonać tylko po schodach, mogą sprawić, że podróż stanie się niemożliwa. **Wszystkie pociągi Spółki Koleje Wielkopolskie są w pełni przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych, pojazdy są wyposażone w windy lub podnośniki, a w przestrzeni dedykowanej osobom niepełnosprawnym i ich opiekunom – specjalnie przystosowane toalety.**

Zgłoszenie o udzielenie pomocy podczas planowanego przejazdu pasażerowie mogą kierować w różny, dogodny dla siebie sposób poprzez:

- 1) Dyspozyturę Spółki – na adres e-mail:** dyspozytura@koleje-wielkopolskie.com.pl
- 2) Infolinię Spółki – 61 27 92 778:** czynna w godzinach 7:00–22:00
- 3) Formularz zgłoszeniowy na stronie internetowej Spółki:** (<http://koleje-wielkopolskie.com.pl/zgloszenie/>). Jak znaleźć informację: Strona główna-

-Dla pasażera- Informacje dla niepełnosprawnych- Zgłoszenie przejazdu osób niepełnosprawnych.

4) Zgłoszenie osobiste w siedzibie Spółki.

Po wysłaniu e-mailem zgłoszenia podróżny dostaje odpowiedź o przyjęciu zgłoszenia do realizacji. Podróżny, zgłaszając swój przejazd, powinien przekazać

następujące informacje: • imię i nazwisko, • adres e-mail, • numer telefonu, • liczbę osób, które będą odbywały przejazd, • rodzaj niepełnosprawności, • informacje, czy osoba porusza się na wózku inwalidzkim (jakim?) lub czy używa innego sprzętu ułatwiającego poruszanie się (jakiego?), • data podróży, • stacje odjazdu/przyjazdu, • godzina odjazdu/przyjazdu wybranego połączenia.

Osoby o widocznej niepełnosprawności ruchowej, w tym poruszające się na wózku, a także osoby niewidome, które nie posiadają ważnego biletu, oraz osoby o ograniczonej sprawności poruszania się nie muszą zgłaszać się do obsługi w celu jego nabycia. Bilet kupują podczas kontroli bez dodatkowej opłaty.

W pociągach wydzielone są specjalne miejsca przeznaczone dla osób podróżujących na wózkach inwalidzkich – piktogram na szybie pojazdu jednoznacznie wskazuje, którym wejściem należy wsiąść do pociągu. Zatem osoby niepełnosprawne nie muszą, jeśli tego nie chcą, przesiadać się na siedzenia, w które wyposażone są pojazdy, i mogą całą podróż odbyć bezpiecznie, korzystając ze swojego sprzętu. Wszystkie wejścia do pojazdów, korytarze i przedziałki dostosowane są do potrzeb osób niepełnosprawnych.

Zapraszamy do korzystania z przejazdów pociągami Kolei Wielkopolskich.



NIE TYLKO KASZEL...

Kiedyś była postrachem całego cywilizowanego świata. Mimo to, zbierając śmiertelne żniwo, miała ogromny wpływ na politykę, kulturę, a nawet modę. Obecnie niesłusznie traktowana jest jak mroczna pieśń przeszłości. Gruźlica płuc znana też jako suchoty, jest wprawdzie uleczalna, lecz wciąż pozostaje groźna.



Mateusz Różański
dziennikarz „Integracji”
i portalu Niepełnosprawni.pl

Konsultacja merytoryczna:
prof. Maria Korzeniewska-Koseła,
Zakład Epidemiologii i Organizacji Walki z Gruźlicą

Co ty, gruźlicę masz?” – dziś to pytanie-żart wobec kogoś, kto z różnych przyczyn kaszle. A jeszcze w latach 50 XX w. miało inny wydźwięk, gdy liczba zachorowań na tę chorobę była liczona w dziesiątkach tysięcy (w 1957 r. – 82 tys. zachorowań w Polsce). Obecnie dzięki postępowi medycyny, a także poprawie warunków życia liczba ta zmalała do 6444 przypadków gruźlicy zarejestrowanych w 2016 r. w Polsce. Należymy do krajów o niskiej zachorowalności na gruźlicę – mamy mniej niż 20 zachorowań na 100 tys. obywateli.

Należy jednak pamiętać, że wprawdzie udało się zmniejszyć liczbę zachorowań, ale gruźlica istnieje. Ponadto w związku z migracjami dochodzi lokalnie do zwiększenia liczby jej przypadków. W Polsce po latach spadku liczby zachorowań nastąpił w 2016 r. wzrost w stosunku do roku poprzedniego. Obawy na przyszłość budzą ruchy antyszczepionkowe. Dlatego ważna jest profilaktyka i szybkie reagowanie na objawy.

NIE ZAWSZE WYKLUCZENI

Stereotypowo gruźlica płuc kojarzona jest z grupami wykluczonymi ekonomicznie – osobami bezdomnymi,

uzależnionymi od alkoholu i narkotyków, długotrwale bezrobotnymi, mieszkającymi w trudnych warunkach sanitarnych czy przebywającymi w zakładach karnych. Jak w każdym stereotypie i w tym jest część prawdy. Owszem, przypadków zachorowań na gruźlicę w tych grupach jest więcej, ale wyższy status majątkowy, mieszkanie w lepszej dzielnicy czy nawet higieniczny tryb życia nie stanowią stuprocentowej obrony przed zachorowaniem na gruźlicę płuc.

Przyczyną tego stanu rzeczy jest sposób zarażania się. Wywołujące gruźlicę prątki przenoszą się drogą kropelkową i zarażać się nią można poprzez kontakt z osobą zarażoną i prątkującą. Według statystyk, na sto osób zarażonych prątkiem gruźlicy jedna zapada na tę chorobę. Najbardziej narażeni są ci, którzy z chorymi przebywają stale. Niemniej jednak zarażać można się też w autobusie, poczekalni czy na ulicy.

GRUPA RYZYKA

Większe ryzyko zarażenia się prątkiem gruźlicy występuje też u ludzi zawodowo stykających się z osobami z grup społecznie wykluczonych

JEŚLI NIE GRUŹLICA, TO CO?

Uporczywy kaszel – jako główny objaw gruźlicy – może być symptomem bardzo wielu chorób, wśród nich są:

- **przewlekła obturacyjna choroba płuc (POCHP)** – główną przyczyną tej choroby, z którą zmagają się co dziesiąty Polak po 30. r.ż., jest palenie papierosów, również bierne. W jej wyniku dochodzi do ograniczenia przepływu powietrza przez drogi oddechowe, co w skrajnych przypadkach, przy braku zastosowania jakiegokolwiek formy leczenia lub niestosowania się do zaleceń lekarza, może skończyć się nawet śmiercią.
- **astma oskrzelowa** – powszechna choroba układu oddechowego, zwana też dychawicą. Jej przyczyną jest infekcja bakteryjna lub wirusowa, ale też stres. Jest nieuleczalna i od początku nieodwracalnie uszkadza oskrzela. Najbardziej rozpoznawalnym objawem astmy

jest uciążliwy kaszel, któremu towarzyszą duszności i świszczący oddech. Dzięki właściwemu leczeniu chorzy na astmę mogą całkowicie normalnie funkcjonować.

- **krztusiec (koklusz)** – zakaźna choroba wywołwana przez infekcję bakteryjną. Głównym objawem są napadowe ataki kaszlu, którym towarzyszy charakterystyczny świszczący wdech. Chorobę można leczyć antybiotykami.

■ **rak płuc** – najczęściej występujący nowotwór złośliwy na świecie. Rocznie w Polsce notuje się średnio 19 tys. nowych zachorowań. Niestety, objawy choroby pojawiają się bardzo późno, gdy często jest już bardzo zaawansowana. Najczęstszymi objawami są: kaszel, uczucie obezwładniającego zmęczenia i duszności. Rzadziej występuje krwioplucie.



lub zagrożonych wykluczeniem – pracowników socjalnych, policjantów, kuratorów czy osób pracujących w zawodach medycznych. Bardziej narażeni są również członkowie ich rodzin i najbliższe otoczenie. Inną dużą grupą, u której ryzyko wystąpienia gruźlicy jest większe, są chorzy zażywający leki obniżające odporność (immunosupresyjne), np. sterydy, wśród nich osoby po transplantacjach, chore na stwardnienie rozsiane, choroby nowotworowe, nieswoiste zapalenia jelit, ale też coraz powszechniejsze choroby reumatoidalne.

Czynnikami ryzyka są również wyjazdy do miejsc, gdzie występowanie gruźlicy jest częstsze, np. do krajów byłego Związku Radzieckiego. Do zarażenia może dojść np. podczas zwiedzania miasta i przypadkowych kontaktów z chorymi. Ryzyko zachorowania wzrasta w trakcie dłuższych pobytów, np. za zagranicą. Chory, po powrocie do kraju, może zarażać ludzi w otoczeniu.

PROFILAKTYKA

Gruźlica płuc ze względu na sposób przenoszenia się jest bardzo trudna do uniknięcia. Dlatego przez lata stanowiła tak wielkie zagrożenie. Jednocześnie ogromny spadek zachorowań jest najlepszym dowodem na to, że w walce z tą chorobą nie jesteśmy bezbronni.

Podstawowym działaniem profilaktycznym jest szczepionka BCG, która u dzieci zmniejsza ryzyko najgroźniejszych postaci gruźlicy – prosówkowej (która atakuje więcej niż jeden narząd, patrz ramka obok) i zapalenia opon mózgowych. Zmniejsza też ryzyko zachorowania na gruźlicę płuc.

Drugim najskuteczniejszym działaniem profilaktycznym jest wykrycie choroby u osoby zarażonej prątkiem gruźlicy, zanim zachoruje, i podanie jej w odpowiednim czasie leków. Jest to możliwe dzięki działaniom stacji sanitarno-epidemiologicznych, które na podstawie informacji udostępnionych przez chorych wyszukują osoby, które miały kontakt z osobą chorą na gruźlicę. Najważniejszym elementem prewencji jest jednak chory i jego otoczenie. Dlatego ważne jest, by wiedza na temat gruźlicy płuc i jej symptomów była jak najszersza.

PIERWSZE OBJAWY

Głównym objawem gruźlicy jest uporczywy, utrzymujący się powyżej dwóch tygodni kaszel. Jeśli ten objaw występuje i nie ma wytłumaczenia jego występowania, należy jak najprędzej zgłosić się do lekarza. Reagować trzeba też, gdy uporczywy kaszel występuje u osoby z otoczenia: członka rodziny, kolegi z pracy itp. Najlepszym sposobem jest zwrócenie uwagi na niepokojące obawy i delikatna sugestia udania się do lekarza. Kaszlowi towarzyszą też osłabienie, spadek wagi, stany podgorączkowe i silne nocne poty, a także bóle w klatce piersiowej i płucie krwią.

Stereotypowo leczenie gruźlicy kojarzy się z długotrwałym przebywaniem w zamkniętym ośrodku z dala od cywilizacji. Tak było przed wynalezieniem

NIE TYLKO CHOROBA PŁUC

Gruźlica może rozwinąć się także poza układem oddechowym: ■ **gruźlica prosówkowa**, ■ **gruźlica układu moczowopłciowego** – rozwój choroby jest dyskretny, nie daje ona przez dłuższy czas objawów. Może prowadzić do stałego uszkodzenia nerek, ■ **gruźlica ośrodkowego układu nerwowego** – obejmuje gruźlicze zapalenie opon mózgowo-rdzeniowych i gruźliczaki wewnątrzczaszkowe. Objawy obydwu chorób są charakterystyczne dla schorzeń neurologicznych: bóle głowy, drgawki, niedowład, zmiany osobowości itp., ■ **gruźlica narządów płciowych** – wśród objawów wymienia się: upławy, ból w okolicy miednicy, zaburzenia miesiączkowania, a nawet występowanie miesiączki po menopauzie, ■ **gruźlica kości i stawów** pierwszym objawem może być samoistne złamanie, np. kręgosłupa. Ten rodzaj gruźlicy występuje głównie u osób starszych, ■ **gruźlica układu pokarmowego** – objawami są bóle brzucha, biegunka, gorączka, utrata masy ciała itp., ■ **gruźlica skóry** – może objawiać się występowaniem m.in.: wrzodów, liszaja, guzków toczniowych, brodawek itp. Rozprzestrzenia się za pomocą dróg krwionośnych, chłonki (czyli limfy) lub przez bezpośrednią styczność z osobą chorą.

nowoczesnych leków, gdy każdy chory był potencjalnie załóżkiem epidemii. Obecnie w Polsce funkcjonuje dość sprawny system wykrywania i leczenia gruźlicy – ustawowo zagwarantowane jest, że chory na gruźlicę prątkującą podlega obowiązkowej hospitalizacji. Po wykryciu choroby poprzez m.in. badanie radiologiczne płuc, pacjent kierowany jest na specjalistyczną terapię. Leczenie większości przypadków gruźlicy nie jest długie i po upłynięciu okresu prątkowania (przy dobrym leczeniu 2-3 tygodnie) można je prowadzić w domu, co trwa około pół roku. Warunkiem jest oczywiście to, że choroba została wykryta, zanim doprowadziła do poważnego uszkodzenia płuc.

Inna sytuacja zachodzi, gdy gruźlica zostanie wywołana przez prątki odporne na główne leki stosowane w tej chorobie. Na szczęście, w przeciwieństwie do Białorusi czy Ukrainy, Polska jest krajem o małej liczbie przypadków gruźlicy wielolekoopornej. Na 6444 przypadki wszystkich zachorowań było ich 1,1 proc., z czego 10 chorych było cudzoziemcami.

Drastyczne obniżenie liczby zachorowań na gruźlicę płuc to jeden z największych sukcesów medycyny. Jak na razie są niewielkie szanse na to, by ta choroba zniknęła tak jak czarna ospa. Jednak wczesne wykrywanie i wysoka szczepialność mogą sprawić, że czasy, gdy szpitale dla gruźlików pękały w szwach, odejdą na zawsze do historii. Do tego niezbędna jest jednak wysoka świadomość i wiedza potencjalnych chorych. ■

ZADBAJ O EMERUTURĘ

Spółeczeństwo w Polsce się starzeje, co pociąga za sobą obniżanie się przyszłych emerytur. O tym, że warto już teraz pomyśleć o zabezpieczeniu wyższych świadczeń emerytalnych, przekonuje MetLife w swojej ofercie „Gwarantowana Emerytura+”.



Beata Dąbłaż
jest dziennikarką współpracującą m.in. z redakcją „Integracji” i portalem Niepełnosprawni.pl



NASZ EKSPERT

Rafał Piotrowski
dyrektor Działu Rozwoju Produktów i Zarządzania Portfelem w MetLife

Ekonomiści szacują, że świadczenie z powszechnego systemu emerytalnego nie przekroczy nawet połowy naszych ostatnich dochodów. MetLife zachęca, by już teraz zadbać o przyszłość i zabezpieczenie życia na emeryturze.

DLA KOGO

Gwarantowana Emerytura+ to indywidualne ubezpieczenie rentowe, które zapewnia wypłatę dożywotniego miesięcznego świadczenia już po 10 latach opłacania składek. Ubezpieczony sam określa wysokość gwarantowanego świadczenia, wiek, w którym zacznie je otrzymywać (może to być 60., 65. lub 70. rok życia) oraz tryb opłacania składki.

Ubezpieczenie skierowane jest głównie do trzech grup klientów:

- przedsiębiorców prowadzących własną działalność, płacących relatywnie niewielkie składki ZUS;
- profesjonalistów, przede wszystkim przedstawicieli tzw. wolnych zawodów, którzy szukają najlepszego

Gwarantowana Emerytura+

Przyszłość osobista

Stwórz swoją osobistą przyszłość i żyj dokładnie tak, jak chcesz.



 **MetLife**

Razem przez życie



sposobu gromadzenia oszczędności na emeryturę;

- partnerów życiowych osób, które nie pracują i nie będą miały wypłaconej emerytury z ZUS.

– *Gwarantowana Emerytura+ to znakomity sposób na uzupełnienie emerytury państwowej, która w przyszłości będzie bardzo niska. Po zakończeniu pracy zawodowej możemy być zaskoczeni wysokością świadczenia z ZUS, o wiele niższego niż ostatnia pensja. To co wyróżnia nasz produkt to elastyczność i gwarancja dożywotniej wypłaty świadczenia w ustalonej wysokości* – podkreśla **Rafał Piotrowski, dyrektor Działu Rozwoju Produktów i Zarządzania Portfelem w MetLife.**

SZEROKIE MOŻLIWOŚCI

Gwarantowana Emerytura+ umożliwia również ochronę życia i zdrowia ubezpieczonego i jego bliskich. Miesięczne świadczenie z tytułu niepełnosprawności wypłacane jest dożywotnio w przypadku całkowitej i trwałej niepełnosprawności ubezpieczonego wskutek nieszczęśliwego wypadku.

Z kolei bliscy ubezpieczonego w przypadku jego śmierci otrzymują zwrot składek za umowę podstawową, pomniejszonych o opłatę stałą, oraz jednorazowe świadczenie w wysokości 6-miesięcznych dożywotnich świadczeń emerytalnych. W przypadku gdy śmierć ubezpieczonego nastąpiła przed upływem 15-letniego okresu wypłaty, jego bliskim będzie wypłacane dodatkowe miesięczne świadczenie emerytalne do końca tego okresu.

DODATKOWE KORZYŚCI

Gwarantowana Emerytura+ daje możliwość zwiększenia gromadzonych środków za pomocą wpłat na rachunek dodatkowy. Polisę można wzbogacić o specjalną ochronę ubezpieczeniową w razie poważnej (min. 50-procentowej) niepełnosprawności wskutek nieszczęśliwego wypadku. Ochrona ta zapewnia wpłatę jednorazową i w miesięcznych ratach przez 15 lat. Można też dokupić inne umowy dodatkowe. Świadczenia nie podlegają podatkowi od spadków i darowizn oraz podatkowi od zysków kapitałowych.

Jeśli rozwiążemy umowę w okresie opłacania składek, świadczenie wykupu zostanie skorygowane o wskaźnik korekty ceny rynkowej obligacji, który jest wyliczany na podstawie średniej oraz aktualnej rentowności obligacji.

KIEDY SIĘ UBEZPIECZYĆ?

W jakim wieku możemy zawrzeć umowę na Gwarantowaną Emeryturę+? Zależy to od okresu opłacania składek:

- 30–50 (dla umowy opłacanej do 60. roku życia),
- 30–55 (dla umowy opłacanej do 65. roku życia),
- 35–60 (dla umowy opłacanej do 70. roku życia).

Gwarantowana Emerytura+ może być ciekawą

Zobacz, co zyskujesz!

Elastyczność i bezpieczeństwo.

- Gwarancja dożywotniej wypłaty świadczenia w ustalonej wysokości
- Sam decydujesz kiedy przejdziesz na dodatkową emeryturę
- Sam wybierasz wysokość dodatkowej emerytury - do 10 000 zł miesięcznie
- Przyspieszona wypłata świadczenia, gdy będziesz niezdolny do pracy wskutek NW
- Unikatowe rozwiązanie na rynku
- Gwarancja wypłaty świadczenia nie krócej niż 15 lat

Mówi się, że wspomnień nie można odebrać. Są tylko Twoje.

Jednak dzięki Gwarantowanej Emeryturze+ teraz także przyszłość należy do Ciebie – możesz projektować ją według własnego uznania, by stała się Twoja, osobista.

Przyszłość osobista.

propozycją także dla prowadzących własną działalność gospodarczą. Świadczenie emerytalne z ZUS może być dla nich niższe, gdyż zależy od zadeklarowanej przez przedsiębiorcę kwoty. Jest ona podstawą do wyliczenia rzeczywistej wysokości składki na ubezpieczenie społeczne. W Gwarantowanej Emeryturze+ prowadzący własny biznes może indywidualnie dobrać wysokość otrzymywanego świadczenia do swoich potrzeb, zabezpieczając nie tylko siebie, ale także swoich bliskich.

Jak zawsze przypominamy o czytaniu szczegółowych zasad ubezpieczenia zawartych w Ogólnych Warunkach Ubezpieczenia (OWU). Koniecznie należy się z nimi zapoznać przed zawarciem umowy.

MetLife TUŹiR jest spółką z grupy MetLife, Inc. wiodącej światowej firmy oferującej ubezpieczenia, renty kapitałowe i programy świadczeń pracowniczych i usługi zarządzania aktywami klientom indywidualnym oraz instytucjonalnym. Poprzez swoje spółki zależne i stowarzyszone MetLife zajmuje czołową pozycję na rynkach w Stanach Zjednoczonych, Japonii, Ameryce Łacińskiej, Azji Wschodniej, Europie i na Bliskim Wschodzie. W Polsce MetLife oferuje szeroki zakres ubezpieczeń na życie, fundusze emerytalne oraz fundusze inwestycyjne.

Więcej informacji na stronie www.metlife.pl.

WSZYSTKO JEST W RUCHU

Wystarczy zobaczyć możliwości komunikacyjne (i gdy chodzi o podróże, i o przesyłanie wiadomości). Bardzo ruchliwie jest także wokół nas. Co chwila nowi ludzie – przychodzą i odchodzą. Nieustannym ruchem pulsują nasze relacje – pozostając tym samym bardzo delikatne. Nic więc dziwnego, że do naszych czasów przyłgnęła nazwa „płynnych”.

Ruch jest dobry. To jedna z oznak życia. Może być wyrazem wolności a także wzrostu. Ciekawe wszakże, że już w starożytnej filozofii zastanawiając się nad początkiem i sensem świata, szukano przyczyny ruchu. Wszak ruch jest zmianą, a zmiana nie ma cech trwałości. Trudno się na niej oprzeć. Stąd powstała hipoteza Nieruchomego Poruszyciela – jako podstawy i źródła wszelkiego ruchu, a więc i świata, i jego sensu.

I tak przez historię, jak i przez nasze życie przechodzi linia napięcia pomiędzy ruchem i „nieruchomością” (którą można też nazwać stałością). Bo przecież ruch sam dla siebie nie jest większą wartością. Musi czemuś służyć, do czegoś prowadzić. I również skądś się zaczynać. Dobrze wiemy, jak miło jest podróżować – ale miłsze są powroty pozwalające znowu „wrócić do siebie”, do stałych, znanych, a więc bezpiecznych przestrzeni. Bo ruch, a więc zmiana – to ryzyko. Wymaga energii, lecz oznacza także niepewność i niepokój. Spoczynek, stałość to synonimy pewności i pokoju.

Tak też postrzega się ruch i spoczynek w tradycji duchowej. Paradoksalnie dla optyki naszych czasów, właśnie spoczynek (czyli pokój i stałość) są wartościami stojącymi dużo wyżej niż ruch. Do tego stopnia, że św. Benedykt w swojej *Regule* nie tylko zobowiązuje mnichów do ślubu „stałości miejsca”, ale i potępia zdecydowanie formę życia zakonnego zorganizowaną wokół ruchu. Chodzi o girowagów charakteryzowanych w następujący sposób: przez całe życie wędrują oni po różnych okolicach, goszcząc po trzy lub cztery dni w rozmaitych klasztorach. Zawsze się włóczą, pozbawie-

ni wszelkiej stałości, a służą tylko własnym zachciankom i rozkoszom podniebienia (*Reguła św. Benedykta*, rozdz. 1, 10–11). Jak widać, ruchliwość jest tu powiązana z szukaniem przyjemności co, rzecz jasna, w drodze duchowej nie jest wskazane i raczej prowadzi do grzechów. Stałość pomagałaby w opanowaniu złych skłonności i właściwym ukierunkowaniu własnego rozwoju.

Trzeba jednak dodać, że istniała mobilność pozytywna, uświęcona. To ruch pielgrzymkowy, znany późnoantycznym mnichom iroszkockim. Być może życie na wyspie spowodowało, że pielgrzymowanie postrzegali jako formę ascezy i uświęcenia. Jak wiemy, średniowiecze rozwija tradycję ruchu pielgrzymkowego, kultuwanego do dzisiaj.

Wygląda więc na to, że ruch nie jest wszystkim. Ale i nie sposób pozostać dłużej w bezruchu (nawet, jeśli nazwiemy go stałością). Taka zdaje się natura człowieka.

Ciekawe, że słowo „emocje” pochodzi od tego samego rdzenia co mobilność: *motus*. Bo emocje są tym, co się zmienia – nieraz zbyt szybko i gwałtownie. Na co? Czy jest

coś pod nimi, gdy opadną? Jak to może przyjąć ktoś, kogo brak mobilności wynika z niepełnosprawności? Mamy wiele form niepełnosprawności, a mobilność osób niepełnosprawnych jest dużo większa niż np. dwadzieścia lat temu. Czy jest naprawdę niemal wartością?

Może warto, oczywiście z umiarem, ale jednak – docenić „skazanie” na brak mobilności, przekuwając je na stałość, a więc bezpieczeństwo, solidność i... głębię. Tak! Bo to jest najbardziej obecnie zapomniany aspekt pokoju. Pokój, jeśli sięga głębi, czyli korzeni naszego istnienia, jego sensu, daje największe szczęście. I chyba coś w tym jest, skoro się mówi, że dzisiejszy świat właśnie poprzez niespotykaną dotąd mobilność zabija ten pokój, który – aby zaistnieć i wzrosnąć – wymaga zatrzymania, czasu, stałości – takiej dającej zakorzenienie i prawdziwe bezpieczeństwo. A może go szuka? Tylko zbyt daleko? Zbyt... mobilnie? ■



Mobilność czyli... no właśnie? Chciałoby się rzec po prostu „zdolność” do ruchu. Ale z tym ruchem, zwłaszcza w dzisiejszym świecie, jest różnie. Wszak dzisiaj wszystko się rusza (jest mobilne) jak nigdy.

br. Bernard

mnich Opactwa Benedyktynów w Tyńcu, studiował teorię muzyki, fortepian i teologię, w latach 2005–2013 był opatem tyńieckim, od 2013 r. pracuje w benedyktyńskim Ateneum św. Anzelma w Rzymie, gdzie jest m.in. koordynatorem specjalizacji teologii duchowości monastycznej.

Znajdź bariery w zielonych przestrzeniach Warszawy!

Zarząd Zieleni m.st. Warszawy

<http://zzw.waw.pl>

[fb.com/ZarządZieleniWarszawy](https://www.facebook.com/ZarządZieleniWarszawy)

Zgłoś bariery dla osób z niepełnosprawnością
i weź udział w konkursie
zielonebariery@integracja.org
szczegóły na portalu niepelnosprawni.pl

Projekt w ramach programu

Zielone Inicjatywy

<http://zzw.waw.pl/zielone-inicjatywy.pl/>

DOSTĘP DO MIESZKANIA – BEZOBSŁUGOWY I BEZPIECZNY

Co oznacza słowo: bezobsługowy? Otóż chodzi o automatyczne odryglowanie zamka drzwi i ich otwarcie bez jakiegokolwiek manualnego działania. Jak to możliwe? A co wtedy z bezpieczeństwem? I czy można ryglować drzwi bez użycia klucza?

Opracowanie: Agnieszka Jędrzejczak

Firma CDVI wprowadza na polski rynek urządzenia DIGIWAY Plus i DIGITAG LR, które są dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnością ruchową i osób z ograniczoną sprawnością ruchową. Funkcjonalność tych urządzeń ma zapobiec wykluczeniu użytkowników z dostępu do budynków.

KILKA ZDAŃ WPROWADZENIA...

DIGIWAY Plus to automatyka drzwi i zaawansowany system elektromechaniczny, którego zadaniem jest automatyczne otwieranie i zamykanie drzwi. DIGIWAY przed zamknięciem drzwi czeka – dając nam tyle czasu, ile potrzebujemy na wejście. DIGIWAY Plus jest wyposażony w baterię buforową, dzięki której działa bez zarzutu nawet w przypadku awarii energetycznej w budynku. Wszystkie zaawansowane funkcje systemu, jak również sterowanie zamkiem drzwi są zarządzane przez układ elektroniczny.

DIGITAG LR to system bezpiecznej identyfikacji oraz aktywacji odryglowania zamka drzwi. System składa się z dwóch elementów, na który składają się Czytnik Kart dalekiego zasięgu oraz Karta Aktywna (Active Tag). System DIGITAG LR został zaprojektowany w taki sposób, aby osoba posiadająca Kartę Aktywną została automatycznie wykryta i zidentyfikowana przez czytnik po zbliżeniu się do drzwi. Karta jest więc, nie tylko osobistym elektronicznym kluczem do drzwi, ale także kluczem, który dzięki zastosowanym algorytmom szyfrującym jest niemożliwy do skopiowania. Co ważne, osoba posługująca się Kartą może ją mieć w kieszeni, torbie czy plecaku, gdyż sygnał aktywacji wysyłany przez kartę jest bardzo mocny.

„SEZAMIE, OTWÓRZ SIĘ”

System działa nawet lepiej niż w bajce, bo nie trzeba wypowiadać zaklęcia. Wystarczy, że zbliżymy się do drzwi z kartą, a szyfrowany sygnał karty zostanie natychmiast odebrany i odszyfrowany przez czytnik, który w tym samym momencie uruchomi DIGIWAY Plus. Spowoduje to fizyczne odryglowanie zamka i otwarcie skrzydła drzwi do mieszkania.



Wszystkie zaawansowane funkcje Systemu DIGIWAY Plus, jak też sterowanie zamkiem drzwi są zarządzane przez układ elektroniczny

CZY JEST MOŻLIWOŚĆ REFUNDACJI ZAKUPU I MONTAŻU SYSTEMU?

Refundację do wysokości 95 proc. całkowitych kosztów można uzyskać ze środków Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych na rzecz likwidacji barier architektonicznych. Odbywa się to na podstawie pisemnego wniosku, złożonego przez osobę z niepełnosprawnością zamieszkałą na terenie danej gminy. Procedura jest bezpłatna i obsługiwana przez Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej, w którym można dowiedzieć się m.in. o terminach składania wniosków i poznać więcej szczegółów tej procedury. ■

DOFINANSOWANIE I MONTAŻ

Firma CDVI oferuje bezpłatną pomoc w przygotowaniu wniosku o dofinansowanie i doradztwo w kwestiach technicznych montażu. Zainteresowani proszeni są o kontakt poprzez e-mail: info@erone.com



Gramy dla sportu

Każda złotówka, którą przeznaczasz
na gry liczbowe LOTTO, to 19 groszy
dla sportu i kultury.



POMOC NON STOP

W Polsce o wypadek nietrudno. W 2016 r. do jednostek policji zgłoszono 406 622 kolizje drogowe: w porównaniu do 2015 r. ta liczba zwiększyła się aż o 12,2 proc. W całej Unii Europejskiej mniej bezpiecznie jest tylko na drogach Rumunii i Bułgarii.



Mateusz Różański
dziennikarz „Integracji”
i portalu Niepełnosprawni.pl

KAMPANIA PROMOCYJNA

Więcej o nowej ofercie PZU klienci dowiedzieli się z kampanii promocyjnej ubezpieczenia AC z opcją Auto Non Stop. Ruszyła 11 września br. i trwała miesiąc. Szeroko zaplanowana akcja promocyjna objęła telewizję, radio, prasę i internet. W mediach społecznościowych kampania znalazła się na profilu facebookowym i twitterowym PZU oraz stronie Dajemyrade.pl. Wsparciem kampanii były działania PR i aktywność w kanałach własnych PZU. Działania wspierające kampanię prowadzone były także w oddziałach PZU i u agentów.

Statystyki jasno wskazują, że ubezpieczenie samochodu jest dla kierowcy czymś absolutnie niezbędnym. Zwłaszcza że równie groźne dla pojazdu są m.in. burze, które zdaniem meteorologów coraz częściej i coraz gwałtowniej będą przechodzić przez nasz kraj. Mając to na względzie, trzeba z gęszczu ofert ubezpieczenia aut warto wybrać to najbardziej atrakcyjne. Nagły wypadek, drobna kolizja, a nawet zdarzenie losowe w postaci gradu czy drzewa, które w czasie huraganu spadło na samochód...

Który kierowca czegoś podobnego nie przeżył? Bardzo często efektem takiego wydarzenia jest konieczność wysłania auta na bliżej nieokreślone czas i koszt do mechanika blacharza. A w tym czasie trzeba przesiąść się do komunikacji miejskiej lub pożyczyć auto od znajomych lub rodziny. Sytuacja jest o wiele bardziej skomplikowana, gdy zaplanowano już urlop z rodziną lub auto było niezbędne w pracy. Z myślą o takich przypadkach PZU przygotowało specjalną ofertę dla posiadaczy polisy AC.



Wsparcie ubezpieczyciela jest niezwykle cenne w razie wypadków komunikacyjnych



Gwałtowne zmiany klimatyczne i anomalie pogodowe to częste przyczyny nieszczęść



MNIEJ KŁOPOTÓW

– Chcemy oszczędzić naszym klientom nieprzyjemności związanych z uszkodzeniem pojazdu, dlatego oferujemy możliwość rozszerzenia pakietu AC o opcję Auto Non Stop. PZU zapewnia auto zastępcze natychmiast i – co podkreślam – na cały czas trwania naprawy uszkodzonego pojazdu – tłumaczy **Tomasz Piekarski, dyrektor ds. ubezpieczeń komunikacyjnych w PZU.**

Największy polski ubezpieczyciel ma zatem jedną z najbardziej atrakcyjnych ofert dla kierowców. Wykupując AC w PZU, uzyskuje się dostęp m.in. do ponad 1200 zakładów naprawczych i do internetowego systemu szkody on line. AC w PZU zapewnia także jeden z najkrótszych na rynku terminów naprawiania szkody i pozwala na likwidację całej szkody na podstawie wywiadu telefonicznego. Za 99 złotych kierowcy uzyskują dostęp do wielu nowych udogodnień.

Dzięki AC z opcją Auto Non Stop można zatem w PZU wyeliminować niedogodności będące następstwem uszkodzenia samochodu w wyniku wypadku lub kolizji. Kierowca, który skorzysta z nowego produktu największego polskiego ubezpieczyciela, nie będzie musiał reorganizować swojego życia, ponieważ ubezpieczyciel zapewni mu samochód zastępczy – komfortową, ekonomiczną i ekologiczną (hybrydową) toyotę auris, podstawioną na wskazane przez klienta miejsce. Do tego w ramach pakietu AC z opcją Auto Non Stop wszelkie formalności związane z naprawą auta, które uprzednio zostanie odholowane w ramach kosztów ubezpieczenia, także bierze na siebie ubezpieczyciel. Posiadacz polisy musi tylko zgłosić się po swój naprawiony już samochód.

– Uszkodzenie auta odbiera spokój i komplikuje

SŁOWNICZEK UBEZPIECZENIOWY

Auto casco (AC): Nieobowiązkowe ubezpieczenie pojazdów mechanicznych, np. samochodów od szkód wynikłych z ich użytkowania. Jego celem jest ochrona pojazdu wraz z wyposażeniem w zakresie utraty, uszkodzenia, zniszczenia i kradzieży.

Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej (OC): ubezpieczenia majątkowego dające ochronę ubezpieczeniową, gdy ubezpieczony będzie zobowiązany do naprawienia szkody wyrządzonej innej osobie. Obowiązkowo OC muszą mieć wykupione posiadacze pojazdów mechanicznych, tak, by pokrywać szkody wyrządzone w związku z ruchem pojazdu.

Odszkodowanie: świadczenie wypłacane przez ubezpieczyciela za szkodę, powstałą wskutek przewidzianego w umowie wypadku.

Szkoda: strata wyrządzona w ubezpieczonym mieniu przez określone zdarzenie losowe, w wyniku tej straty ubezpieczyciel jest obowiązany wypłacić odpowiednie odszkodowanie.

wykonywanie codziennych obowiązków. Pakiet AC z opcją Auto Non Stop daje poczucie bezpieczeństwa, ponieważ dzięki niemu właściciel pojazdu nie zostaje pozbawiony możliwości jego użytkowania – podkreśla **Agnieszka Rzepkowska, dyrektor ds. komunikacji marketingowej PZU.** ■



Dla karoserii samochodów groźne są gradowe kule pojawiające się nie tylko zimą



Zima nie rozpieszcza kierowców, choć według statystyk więcej wypadków zdarza się podczas słonecznej pogody

AKTYWNI I SAMODZIELNI

Osoba, która uległa wypadkowi, może funkcjonować w przestrzeni publicznej przede wszystkim dzięki możliwości swobodnego poruszania się.



Piotr Stanisławski jest dziennikarzem i fotografem, współpracuje m.in. z redakcjami „Integracji” i portalu Niepełnosprawni.pl

PO PIERWSZE, WÓZEK

Nie tak dawno ludzie po poważnych wypadkach otrzymywali w szpitalach zlecenia na ortopedyczny wózek czy protezę, wracali do domu i sami musieli sobie radzić. I choć wiele się w ostatnich latach pod tym względem poprawiło, to przy doborze odpowiedniego sprzętu wciąż nie uwzględnia się wielu elementów.

– Sprzęt ortopedyczny musi spełniać zadanie wyznaczone konkretnej osobie, czyli umożliwić jej codzienną i wszechstronną aktywność – mówi **Tomasz Besowski z firmy Apco, która współpracuje z VOTUM S.A.** – Urządzenie niewłaściwie dopasowane może w długiej perspektywie bardzo zaszkodzić osobie niepełnosprawnej, dlatego, dopasowując sprzęt, musimy ograniczyć długoterminowe zagrożenia. Należy zwracać uwagę na niezawodność sprzętu, bo kiedy np. wózek przestaje działać, to jego użytkownik przestaje być mobilny – nagle nie może dotrzeć do pracy, szkoły czy poruszać się po domu. Waga wózka wpływa z kolei na jego ergonomiczne napędzanie, a ponieważ jest używany codziennie przez długie godziny, które przecho- dzą w tygodnie, miesiące i lata, to te dodatkowe kilogramy się kumulują. Różnica w kilogramie wagi wózka przekłada się w ciągu roku na tony przewiezionego i przeniesionego ciężaru, do czego dochodzi wkładanie wózka do samochodu i wyjmowanie go. To skutkuje przeciążeniami obręczy barkowej i kończyn górnych u osoby z niesprawnymi

nogami. W końcu z wiekiem, prędzej czy później, wysiadają barki. I pewnego dnia człowiek nie daje rady sam przesiąść się na wózek. W doborze sprzętu dla aktywnej osoby chodzi więc o to, aby ten moment odsunąć od siebie jak najdalej.

Najlepsze aktywne wózki ważą ok. 4 kg i kosztują ok. 20 tys. zł, cena bardzo dobrych wózków zaczyna się od ok. 8 tys. zł, a aktywny wózek spełniający swoje podstawowe zadania kosztuje ok. 5 tys. zł. Każdy tego typu sprzęt oferuje osobie z niepełnosprawnością większe możliwości niż wózek szpitalny, tzw. krzyżakowy.

– Niestety, wiele osób niepełnosprawnych zapomina, że o wózek i jego elementy eksploatacyjne trzeba dbać, utrzymywać je w czystości i konserwować – podkreśla **Tomasz Besowski.** – To już ich odpowiedzialność, aby sprzęt dobrej klasy służył latami przy niewielkim nakładzie pracy. Wózek to nogi, trzeba o niego podobnie dbać.

Wygląd i estetyka sprzętu są ważne dla osób z niepełnosprawnością, ponieważ tworzą ich wizerunek.

– Osobom niepełnosprawnym zależy, żeby wózek, na którym się poruszają, był nie tylko lekki, zwrotny i funkcjonalny, ale także estetyczny – mówi **Rafał Mikołajczyk, koordynator programu „Pierwsze kroki” w VOTUM S.A.** – Nie tylko ułatwia to osobom niepełnosprawnym poruszanie się, ale także wzmacnia ich pewność siebie. Nie można pominąć tego aspektu.

RAFAŁ WILK, trzykrotny mistrz paraolimpijski, handbike'er



Mobilność dla mnie niezależność, wsiałam w samochód i jadę, dokąd chcę. Tuż po wypadku ktoś musiał mnie wozić, musiałem kogoś prosić, a on poświęcać mi czas. Teraz jestem w 100 proc. samodzielny. I to jest fajne. Jestem oczywiście w stanie wyobrazić sobie, że nie mógłbym prowadzić samochodu, i pewnie przywyczałbym się do takiej sytuacji, ale moje życie stałoby się trudniejsze. Brak motoryzacyjnej mobilności byłoby dla mnie i rodziny bardzo uciążliwe. Tak naprawdę na początku niepełnosprawności, ważne jest wsparcie, poznanie kogoś, kto wskaże drogę, a ja do wielu rzeczy musiałem dochodzić sam. Gdyby ktoś wskazał mi możliwości, zapewne wcześniej wróciłbym do pełnej aktywności i realizowałbym swoje cele.



Kiedy ktoś dozna poważnych obrażeń w wypadku komunikacyjnym i podejmie współpracę z firmą VOTUM, to tuż po pierwszym kontakcie z **Rafałem Mikołajczykiem** spotka się ze specjalistą, który bezpłatnie dobierze optymalny sprzęt ortopedyczny, uwzględniający aktywność, niezależność i mobilność (klientom, którzy korzystają z ośrodka rehabilitacyjnego w Krakowie, prowadzonego przez VOTUM, sprzęt zostaje dopasowany i wybrany na miejscu).

– *W firmie podchodzimy do naszych klientów w sposób kompleksowy, krok po kroku uwzględniając przede wszystkim ich powrót do aktywności, która jest możliwa przez mobilność* – podkreśla **Rafał Mikołajczyk**.

– *To oznacza dopasowanie dla osoby poszkodowanej w wypadku takiego sprzętu, który w największym stopniu pozwoli jej prowadzić samodzielne życie.*

VOTUM S.A. zajmuje się także zdobywaniem dla poszkodowanych klientów dofinansowania z NFZ i poszukiwaniem środków wsparcia z innych źródeł: organizacji pozarządowych (fundacji) czy lokalnej społeczności. Oczywiście głównym przedmiotem działalności spółki jest uzyskiwanie odszkodowania z polisy OC sprawcy, w celu pokrycia kosztów związanych z rehabilitacją i zakupem sprzętu. VOTUM S.A. oferuje klientom również pomoc Fundacji Votum, która prowadzi subkonta 1% i nie pobiera żadnej prowizji i opłat za ich utrzymanie i prowadzenie. Wszystkie środki na subkoncie należą do właściciela i zostają wykorzystane na jego leczenie i rehabilitację.

Firmie VOTUM udało się niedawno uzyskać od ubezpieczyciela 90 tys. zł odszkodowania na pokrycie zakupu nowoczesnej protezy dla 4-letniej dziewczynki po wypadku w gospodarstwie rolnym. Prowadzi też sprawę klienta, który stracił nogi i w związku z tym potrzebuje wysoko wyspecjalizowanych protez firmy OttoBock, pozwalających biegać i jeździć rowerem. Ich cena to ok. 250 tys. zł. Spółka walczy także o odszkodowanie i pokrycie kosztów zakupu nowego samochodu dla klienta – kierowcy, który uległ wypadkowi w czasie pracy. Program „Pierwsze kroki” funkcjonuje dopiero rok, a już wiele spraw klientów poszkodowanych w wypadkach udało się załatwić.

– *Skończyły się czasy, kiedy osoby niepełnosprawne traktowano jako grupę, która ma mniejsze aspiracje, więc zadowolili się czymkolwiek przeciętnym* – mówi Rafał Mikołajczyk. – *Jest więc przeciwnie – wielu niepełnosprawnych jest ambitnych, chce spełniać swoje marzenia i żyć aktywnie, a pomoc im w tym może jedynie najlepszy sprzęt. I dlatego w uzasadnieniach do ubezpieczycieli szczegółowo przedstawiamy sytuację danej osoby, która, aby wrócić do pracy i prowadzić samodzielne życie, potrzebuje konkretnego sprzętu, bo on jej to umożliwia.*

PO DRUGIE, SAMOCHÓD

Część osób z niepełnosprawnością potrzebuje samochodu, bo dopiero mobilność motoryzacyjna pozwala

im osiągnąć samodzielność, choć nie zawsze wierzą, że są w stanie prowadzić auto. Udział w Programie „Pierwsze kroki” umożliwia poszkodowanemu korzystanie z pomocy Stowarzyszenia Pomocy Niepełnosprawnym Kierowcom (SPiNKa), które współpracuje z Przemysłowym Instytutem Motoryzacji Bimot w Warszawie.

– *To pierwszy krok, jaki taka osoba musi wykonać, a my zajmujemy się całą organizacją, poszukując również ośrodka szkolenia kierowców, który dysponuje autem dostosowanym do jej potrzeb* – mówi **Zbigniew Zawada, wiceprezes Stowarzyszenia SPiNKa**.

Oczywiście podstawową kwestią pozostaje to, skąd wziąć dostosowany samochód. Po wypadku nikt raczej nie myśli o zakupie nowego. Zmienia się to jednak, kiedy rodzina widzi, że poszkodowany może samodzielnie prowadzić samochód, a więc przemieszczać się samodzielnie. Dzięki temu bliscy zyskują możliwość podjęcia pracy i prowadzenia aktywnego życia. Kupując zatem dostosowany samochód z automatyczną skrzynią biegów lub używany z przeznaczeniem do adaptacji. Dla samotnej osoby najlepszym wyborem jest samochód trzydrzwiowy ze względu na otwierające się szeroko drzwi. Pozwala podjechać na wózek blisko progu i komfortowo położyć wózek na fotelu pasażera. Większy samochód, zazwyczaj kombi, wybierają osoby z rodziną.

Przykładem może być historia 42-letniego mężczyzny potrąconego przez tira przed własnym domem. Po wypadku rzadko opuszczał dom na wsi, bo wózek grzązł w błocie nieutwardzonej drogi. U lekarza poznał jednak osobę na wózku, która prowadziła samochód i opowiedziała mu swoją historię. Tak trafił na 3,5-tygodniowe szkolenie z zakwaterowaniem, gdzie nauczył się prowadzić samochód.

– *Egzamin państwowy zdał za pierwszym podejściem, a gdy rodzina i znajomi dowiedzieli, że ma prawo jazdy, zrzucili się dla niego na używanego forda fusion z automatyczną skrzynią biegów za 9 tys. zł. Wkrótce podjął pracę w PKS jako dyspozytor* – mówi **Zbigniew Zawada**. Poszkodowany otrzymał także spore dofinansowanie kursu prawa jazdy – 80 proc. i adaptacji samochodu – 50 proc. Resztę niezbędnych kwot otrzymał przez PCPR. – *Uwierzył w siebie, w to, że może odnaleźć w nowej rzeczywistości. Wie, że chodzić już nie będzie z powodu przerwanego rdzenia, ale sam pojedzie do pracy, w domu sobie poradzi, zrobi zakupy. Ostatnio odwiedził nas, pokonując 200 km, aby pokazać, że już nie boi się długich wyjazdów.*

– *Po ciężkim wypadku większość osób ma traumę, sytuacja ta była szokiem, dlatego chcą wycofać się z życia. Praca naszego zespołu i doradców odszkodowawczych polega na tym, aby bezpłatnie pokazać takiej osobie, że można być niepełnosprawnym, ale dzięki mobilności można pokonać wiele barier* – podsumowuje **Rafał Mikołajczyk z VOTUM**. ■

PRZEGLĄD PRASY, NIE TYLKO NGO



SPÓŁCZEŃSTWO DLA WSZYSTKICH NR 2/2017

Przypominamy czasopismo wydawane przez Zarząd Główny Polskiego Stowarzyszenia na Rzecz Osób z Upośledzeniem Umysłowym, w którym pojawiają się także teksty łatwe do czytania. Bieżący numer zawiera m.in. relację z konferencji z okazji Światowego Dnia Osób z zespołem Downa w siedzibie ONZ w Nowym Jorku i tekst o self-adwokatach z Wyszkowa, którzy prowadzili warsztaty o przemocy dla uczestników ŚDS „Drogowskaz”. Polecamy też informacje o zwierzętach, które pomagają osobom z niepełnosprawnością, i o edukacji włączającej.
Więcej: ul. Głogowa 2B, 02-639 Warszawa, tel.: 22 848 82 60, 22 646 03 14, e-mail: redakcja@psouu.org.pl, www.psouu.org.pl



KURIER KOLEJOWY NR 7-8/2017

Podobnie jak serwis internetowy, miesięcznik „Kurier Kolejowy” przedstawia najważniejsze kwestie dotyczące transportu szynowego. Prezentuje ludzi i problemy środowiska. Zachęcamy do przeczytania m.in. o tym, że w Polsce 45 miejscowości ma status uzdrowiska i do ponad połowy można dojechać pociągiem. Sanatoria odgrywały w przeszłości znacznie ważniejszą rolę niż obecnie, stąd opłacała się budowa do nich linii kolejowych. Podejmowane są próby odbudowy tych połączeń, ale nie jest to tak proste, jakby się wydawało.
Więcej: ul. Szczęśliwicka 62, 02-353 Warszawa, tel.: 22 749 11 99, e-mail: redakcja@kurierkolejowy.eu, www.kurierkolejowy.eu



KOTWICA NR 4/2017

Pismo wydawane przez polską wspólnotę Cichych Pracowników Krzyża, stowarzyszenie założone w 1950 r. przez włoskiego prał. bł. Luigiego Novarese. Nazywano go apostołem chorych i lekarzem dusz. „Celem czasopisma jest przynosić światło i pociechę każdemu choremu, być dla niego uśmiechem Matki Bożej”. Tak chciał błogostawiony i tak się stało. Tematem numeru jest pielgrzymka osób z niepełnosprawnością do Fatimy z okazji 100-lecia objawień oraz 70-lecie Centrum Ochotników Cierpienia.
Więcej: Cisi Pracownicy Krzyża, ul. Ks. prał. Luigi Novarese 2, 67-200 Głogów, tel.: 76 833 32 97, www.kotwica.cisi.pl

PUBLIKACJE

MĄDRE WSPIERANIE

Z wprowadzenia dr Moniki Zimy-Parjaszewskiej, Prezes Zarządu Polskiego Stowarzyszenia Osób z Niepełnosprawnością Intelektualną (SONI, dawne PSOUU), wynika, że to „wyjątkowa publikacja prezentująca rolę asystenta w życiu osoby z niepełnosprawnością intelektualną. Doświadczenia SONI i PSOUU wskazują drogę osoby z niepełnosprawnością intelektualną do samostanowienia i niezależnego życia.
Asystent osoby z niepełnosprawnością intelektualną, red. Monika Zima-Parjaszewska, Barbara Ewa Abramowska, wyd. PSOUU, Warszawa 2017



DOBRE INSPIRACJE

Publikacja powstała w ramach prac Komisji Ekspertów ds. Osób Starszych przy Rzeczniku Praw Obywatelskich. Omówiono w niej projekty nagrodzone w II edycji konkursu „Złota Księga Dobrych Praktyk na Rzecz Społecznego Uczestnictwa Osób Starszych”. Autorzy mają nadzieję, że informacje „będą inspirowały do poszukiwania oryginalnych działań”.
Złota Księga Dobrych Praktyk..., red. prof. B. Rysz-Kowalczyk, wyd. Biuro RPO, Warszawa 2017





WARTO PRZECZYTAĆ...

KOMPENDIUM WIEDZY

Encyklopedia starości, starzenia się i niepełnosprawności, red. naukowa Adam A. Zych, Wyd. Naukowe Śląsk, Katowice 2017



Stowarzyszenie Thesaurus Silesiae – Skarb Śląski wraz z Wydawnictwem Naukowym Śląsk zaplanowało na najbliższe dwa lata (2017–2018) ogłoszenie drukiem pięciotomowej – w zamierzeniu – encyklopedii. Zapowiada się imponujące dzieło. Zaproszenie do tworzenia tej wyjątkowej pracy przyjęli wybitni przedstawiciele współczesnej gerontologii i dyscyplin zajmujących się niepełnosprawnością, a wśród nich profesorowie zwyczajni największych ośrodków akademickich w kraju. Encyklopedia obejmuje rozległy obszar pojęciowy podstawowych dziedzin gerontologii, a także jej dyscyplin szczegółowych, zajmujących się procesem starzenia się i jego efektem, jakim jest starość, oraz nauk pomocniczych, takich jak: andragogika, antropologia, demografia, szeroko rozumiana edukacja, filozofia, medycyna i nauki o zdrowiu, opieka i polityka społeczna, praca socjalna, psychologia rozwoju i tanatologia. O nowoczesności tej encyklopedii świadczyć może wprowadzenie współczesnych haseł – na miarę XXI stulecia – których trudno szukać w dotychczasowych polskich leksykonach i słownikach z tych zakresów. Redaktor naukowy przedsięwzięcia, prof. dr hab. Adam A. Zych, określił swoje intencje, pisząc w słowie wstępnym: „*Encyklopedia starości, starzenia się i niepełnosprawności* w zamierzeniu autorów i redaktora naukowego jest nie tylko do czytania jesienią, wieczorną porą, ale i do skonsultowania różnorodnych problemów, oraz impulsem do refleksji nad procesem starzenia się, ale nade wszystko do prowadzenia Czytelnika poprzez nieogarnione obszary wielodyscyplinarnej wiedzy z zakresu gerontologii oraz jej szczegółowych dyscyplin, jak też dziedzin pokrewnych...”.

Dodajmy, że druk encyklopedii będzie możliwy dzięki finansowemu wsparciu PFRON w Warszawie oraz Oddziału PFRON w Katowicach.

SPOSÓB NA DOROSŁOŚĆ

Trudna dorosłość osób z zespołem Downa, pod red. dr Beaty B. Kaczmarek, Wyd. Impuls, Kraków 2017



Publikacja stawia fundamentalne pytanie: co się stanie z ukochanym dzieckiem z zespołem Downa, jeśli zabraknie rodziców? Autorzy próbują zmierzyć się z nieznanym obszarem ludzkiego doświadczenia i wypełnić go rozwiązaniami, które mogłyby wspomóc tę trudną dorosłość. Oczywiście nie chodzi tu o gotowe recepty, ale o zauważenie problemu i poważne go potraktowanie. Wzrost średniej długości życia w ogólnej populacji powoduje też wzrost liczby osób starszych z zespołem Downa i wiąże się ze wzrostem średniej długości ich życia, która wynosi obecnie ok. 57 lat.

SPRAWY OSTATECZNE

Bianka-Beata Kotoro, *Trudne tematy. Śmierć i pogrzeb*, ilustracje Aleksandra Glinka, Wyd. Beata Vita, Warszawa 2017



Książka przeznaczona dla dzieci w wieku przedszkolnym i wczesnoszkolnym, poświęcona tematyce ostatecznej. Jak o tym rozmawiać z dzieckiem? Jak nauczyć je właściwego myślenia o tym, przez co każdy musi przejść? Autorka jest psychoonkologiem, psychologiem społecznym, terapeutą i psychoseksuologiem. Jako pierwsza w Polsce zajęła się metodami poprawiającymi komfort życia społecznego i intymnego stomików. Prowadzi pismo „Po prostu żyj”. Jest wykładowcą, ale też ekspertem programów radiowych i telewizyjnych.

UWAGA, DZIECKO!

Beata Ziółkowska, *Dziecko chore w domu, w szkole i u lekarza. Jak wspomagać rozwój dzieci przewlekle chorych*, wyd. GWP, Gdańsk 2010
Julia Anastazja Sienkiewicz-Wilowska, *Dziecko rysuje, maluje, rzeźbi*, 2011



Przypominamy dwa tytuły z serii „Jak wspomagać” Gdańskiego Wydawnictwa Psychologicznego. Pierwszy podejmuje temat istotny w naszym środowisku. Przewlekła choroba dziecka wymaga zrozumienia i zapoznania się z rzetelną wiedzą specjalistów, jednak może się ono w pełni rozwijać, jeśli zapewni mu się optymalne warunki i wsparcie. Autorka drugiej książki radzi, jak wspomagać rozwój umiejętności plastycznych dziecka. Adresatami obu pozycji są rodzice, nauczyciele plastyki, terapeuci i osoby odpowiedzialne za rozwój plastyczny i artystyczny dzieci. ■

UWAGA!

Dla 8 osób, które 8 listopada 2017 r. o godz. 10.00 zadzwonią pod nr tel. kom.: 505 602 566, mamy książki ufundowane przez wydawnictwa prezentowane na tej i sąsiedniej stronie.

MOBILNOŚĆ OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH



16 maja br. zostało podpisane porozumienie pomiędzy PFRON a Instytutem Transportu Samochodowego w sprawie działań na rzecz wzrostu mobilności osób niepełnosprawnych

Potrzeby związane z transportem i przemieszczaniem się są niezwykle ważne, zwłaszcza dla ludzi z dysfunkcją narządu ruchu – wynika z „Badania potrzeb osób niepełnosprawnych”, przeprowadzonego na zlecenie Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych.

Likwidacja barier architektonicznych w przestrzeni publicznej oraz przystosowanie środków transportu publicznego wyraźnie wzrosła w ostatnich latach. Liczba pojazdów komunikacji miejskiej dostosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych od 2010 r. wzrosła o 203 proc. w przypadku tramwajów i o 27 proc. w przypadku autobusów. Największy wzrost nastąpił w województwach mazowieckim i śląskim, w których dzięki aglomeracjom dostęp do przestrzeni publicznej i środków transportu może być dużo łatwiejszy niż w przypadku mniejszych miejscowości.

Program PFRON „Aktywny samorząd” wychodzi naprzeciw tym oczekiwaniom i zakłada pomoc w zakupie i montażu oprzyrządowania do posiadanego samochodu oraz w uzyskaniu prawa jazdy kategorii B. Głównym celem programu jest wyeliminowanie lub zmniejszenie barier ograniczających uczestnictwo osób niepełnosprawnych w życiu społecznym, zawodowym i dostępie do edukacji. Celem szczegółowym programu jest przygotowanie osób niepełnosprawnych do aktywizacji społecznej,

zawodowej, wsparcie w utrzymaniu zatrudnienia poprzez likwidację lub ograniczenie barier w poruszaniu się, w tym również barier transportowych. Program realizowany jest na terenie całego kraju przez samorządy powiatowe.

Jak wynika z danych GUS, 53 proc. gospodarstw domowych, w których są osoby niepełnosprawne, ma samochód osobowy. Nie ulega zatem wątpliwości, że wsparcie w zakresie dostosowania pojazdu jest bardzo ważne. Pomoc ta skierowana jest do osób niepełnosprawnych, które mają znaczny lub umiarkowany stopień niepełnosprawności oraz dysfunkcję narządu ruchu, w przypadku osób w wieku emerytalnym wymagane jest zatrudnienie.

Pomoc rozumiana jest jako dostosowanie wyposażenia samochodu do indywidualnych potrzeb związanych z rodzajem niepełnosprawności, tak aby użytkowanie nie było problemem dla osoby z dysfunkcją narządu ruchu. Dostosowanie samochodu do przewożenia osoby niepełnosprawnej oraz niezbędnego sprzętu rehabilitacyjnego również kwalifikuje się do złożenia wniosku. Pomoc w uzyskaniu



prawa jazdy kat. B dotyczy pełnoletniej osoby niepełnosprawnej w wieku aktywności zawodowej, która ma znaczny lub umiarkowany stopień niepełnosprawności i dysfunkcje narządu ruchu. W innych przypadkach wniosek może zostać pozytywnie zweryfikowany pod względem formalnym pod warunkiem, że osoba niepełnosprawna dołączy do niego zaświadczenie lekarza specjalisty potwierdzające, że następstwem schorzeń stanowiących podstawę orzeczenia jest dysfunkcja narządu ruchu. Pomoc w zakupie i montażu oprzyrządowania do posiadanego samochodu oraz w uzyskaniu prawa jazdy kat. B może być udzielana co 3 lata, licząc od początku roku następującego po roku, w którym ostatnio udzielono pomocy. Maksymalna wysokość pomocy w 2017 r. to:

- 5000 zł do zakupu i montażu oprzyrządowania do posiadanego samochodu, zakup możliwy po zawarciu umowy dofinansowania, które jest przekazywane na rachunek sprzedawcy, wymagany udział własny to 15 proc. ceny brutto zakupu lub usługi.

- 2100 zł w uzyskaniu prawa jazdy kat. B (1500 zł na kurs i egzaminy, 600 zł na zakwaterowanie, wyżywienie i dojazd w okresie trwania kursu i egzaminów, jeśli odbywają się poza miejscowością zamieszkania), przyznawane w formie dofinansowania lub refundacji, wymagany udział własny to 25 proc. ceny brutto usługi.

Od 2012 r. z pomocy w zakupie/montażu oprzyrządowania do posiadanego samochodu skorzystało 2143 beneficjentów, a pomoc w uzyskaniu prawa jazdy kat. B otrzymało 2175 osób składających wniosek.

Pokonywanie barier umożliwiają też wózki inwalidzkie. Zgodnie z danymi z systemów informatycznych oddziałów wojewódzkich NFZ w latach 2014–2016 z dofinansowania do wózka o napędzie elektrycznym skorzystało 541 osób. W ramach programu „Aktywny samorząd” istnieje możliwość dofinansowania utrzymania sprawności technicznej posiadanego wózka inwa-

lidzkiego o napędzie elektrycznym. Z możliwości tej mogą skorzystać osoby ze znacznym stopniem niepełnosprawności. Od 2012 r. skorzystało ich 7573.

Kolejnym programem PFRON, którego jednym z celów jest likwidacja barier transportowych, jest „Program wyrównywania różnic między regionami”. Wiąże się on z dofinansowywaniem części kosztów zakupu lub przystosowywania pojazdów przeznaczonych do przewozu osób niepełnosprawnych dla placówek służących rehabilitacji, prowadzonych przez organizacje pozarządowe, gminy lub powiaty, i jednostek prowadzących warsztaty terapii zajęciowej. W 2016 r. dzięki środkom wypłaconym na realizację tego obszaru programu zostało dostosowanych 315 mikrobusek i 82 autobusy.

16 maja 2017 r. Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych podpisał porozumienie z Instytutem Transportu Samochodowego. Celem tej inicjatywy jest dążenie do wprowadzenia kluczowych zmian w zakresie aktywności zawodowej i pokonywanie barier w mobilności. W myśl porozumienia obie instytucje będą działać na rzecz wzrostu mobilności osób niepełnosprawnych. Powstanie też poradnik dla osób niepełnosprawnych, zawierający m.in. informacje o nowych technologiach w motoryzacji.

PFRON w przyszłości zamierza kontynuować wszystkie prowadzone działania na rzecz mobilności osób niepełnosprawnych, a są to w szczególności:

- pomoc w zakupie i montażu oprzyrządowania do posiadanego samochodu oraz w uzyskaniu prawa jazdy kat. B w ramach pilotażowego programu „Aktywny samorząd”;

- dofinansowywanie części kosztów zakupu lub przystosowania pojazdów przeznaczonych do przewozu osób niepełnosprawnych (transport zbiorowy) w ramach „Programu wyrównywania różnic między regionami”;

- pomoc w utrzymaniu sprawności technicznej posiadanego wózka inwalidzkiego o napędzie elektrycznym w ramach pilotażowego programu „Aktywny samorząd”;

- wsparcie dojazdu z miejsca zamieszkania do zakładu pracy i powrotu (w okresie sześciu miesięcy) dla osób zatrudnionych w wyniku realizacji nowych programów: „Stabilne zatrudnienie”, „Praca-Integracja”, „Absolwent”;

- utrzymanie zasady kwalifikowalności wydatków dotyczących dojazdów uczestników projektu (osób niepełnosprawnych) w ramach zadań zleconych;

- pomoc w zaopatrzeniu osób niepełnosprawnych w wysokiej jakości protezy kończyn dolnych/górnych w ramach programu „Aktywny samorząd”. ■



Od sierpnia br. podopieczni Stowarzyszenia Przyjaciół Chorych „Nadzieja”, uczestniczący w Warsztacie Terapii Zajęciowej, mogą korzystać z nowego busa do przewozu osób niepełnosprawnych, którego zakup możliwy był dzięki środkom z powiatu namysłowskiego oraz PFRON

Materiał przygotowany przez Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych



CZYTELNICY PYTAJĄ



Na Państwa listy odpowiada
ANITA SIEMASZKO, prawnik.
Listy prosimy kierować na adres e-mail:
redakcja@integracja.org

REORGANIZACJA A ZWOLNIENIE

Jestem osobą poruszającą się na wózku i od 15 lat pracuję w szkole podstawowej jako referent ds. socjalnych. Szkoła jest przystosowana. Pewnego dnia władze miasta, w którym pracuję, utworzyły Centrum Usług Wspólnych Gminy z nową siedzibą, do której są przenoszani pracownicy administracji, tj. księgowości i referenci szkół, przedszkoli itd. Budynek nie ma schodów, więc nie miałbym problemów z dostaniem się i poruszaniem w miejscu pracy. Ale wysłano mnie na przymusowy urlop i zaproponowano etat poza „szkolnictwem”, na trzy zmiany. Moje stanowisko nie zostało zlikwidowane, przeciwnie – na to miejsce została zatrudniona osoba pełnosprawna. Czy Urząd Miasta może mnie tak po prostu pozbawić dotychczasowej pracy?

Piotr G.

Brakuje kilku istotnych szczegółów w Pańskim liście. Rozumiem, że trwa reorganizacja w gminie. Tworzone jest Centrum Usług Wspólnych Gminy. Powodem są zapewne oszczędności. Nie dowiaduję się z Pana listu, czy byli poza Panem inni referenci socjalni i oszczędność polega na tym, że zamiast np. pięciu referentów ds. socjalnych został zatrudniony jeden. Ważne byłoby wówczas, czy brano pod uwagę takie czynniki, jak: wykształcenie, osiągnięcia, przygotowanie do zawodu, staż, wykształcenie czy doświadczenie. Niepełnosprawność nie musi być najistotniejszym kryterium dla pracodawcy, niemniej jednak powinien ją uwzględnić podczas dokonywania wyboru. Jeśli podczas zatrudnienia obecnego referenta pominięto te kryteria, to ma Pan duże szanse w walce o powrót na stanowisko. Jeśli zostałaby rozwiązana z Panem umowa, możliwe byłoby odwołanie się do sądu pracy i podważenie kryteriów wyboru. Jeśli powołano by się w wypowiedzeniu umowy o pracę (jak Pan pisze, jeszcze go nie otrzymał) na likwidację stanowiska pracy jako przyczynę wypowiedzenia, warto wówczas

Pracownik ma swoje prawa, ale także racje pracodawcy są ważne. Istotne, aby obaj nie przekraczali pewnych granic. Warto zadbać o równowagę (czyli kompromis).

zastanowić się, czy nie mamy tu do czynienia z pozornością likwidacji stanowiska. Pozorność likwidacji stanowiska pracy to z pewnością ważny argument w sądzie. Czy mamy z tym do czynienia w opisanym przez Pana przypadku? Nie wiem, do rozstrzygnięcia tej kwestii brakuje mi bowiem istotnych danych.

Poniżej kilka informacji na temat pozornej likwidacji stanowiska pracy.

Likwidacja stanowiska pracy ma charakter pozorny, np. jeśli na miejsce zlikwidowanego stanowiska powstaje nowe, które praktycznie nie różni się od zlikwidowanego w kwestii warunków zatrudnienia i treści umowy o pracę. W takiej sytuacji wręczona wypowiedzenie prowadzi do rozwiązania stosunku pracy, jednakże pracownik ma duże szanse na wygranie przed sądem pracy sprawy o uznanie wypowiedzenia umowy o pracę za bezskuteczne. W razie ewentualnego sporu między pracownikiem a pracodawcą sąd nie będzie badał zasadności likwidacji stanowiska pracy, nie będzie rozważał, czy było ono słuszne, np. pod względem ekonomicznym. Jeśli jednak pracodawca musiał zlikwidować jedno z kilku podobnych stanowisk, to sąd może badać okoliczności, które spowodowały, że pracodawca zwolnił tego konkretnego pracownika, a nie innego na takim samym stanowisku.

Poniżej kilka wyroków SN w podobnych sprawach:

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 23 maja 1997 r. (I PKN 176/97),
Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 września 2007 r. (I PK 92/07),
Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 25 lutego 2015 r. (II PK 87/15),
Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 grudnia 1997 r. (I PKN 419/97),
Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 2 września 1998 r. (I PKN 271/98).

W swoim liście wspomina Pan o propozycji nowej pracy na trzy zmiany.

Warto przypomnieć w tym miejscu art. 15 i art. 16 Ustawy z dnia 27 sierpnia 1997 r. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych (Dz.U. 1997 nr 123 poz. 776 z późn. zm):

„Art. 15. 1. Czas pracy osoby niepełnosprawnej nie może przekraczać 8 godzin na dobę i 40 godzin tygodniowo.

2. Czas pracy osoby niepełnosprawnej zaliczonej do znacznego lub umiarkowanego stopnia niepełno-



sprawności nie może przekraczać 7 godzin na dobę i 35 godzin tygodniowo.

3. Osoba niepełnosprawna nie może być zatrudniona w porze nocnej i w godzinach nadliczbowych.

Art. 16. 1. Przepisów art. 15 nie stosuje się:

1) do osób zatrudnionych przy pilnowaniu oraz
2) gdy, na wniosek osoby zatrudnionej, lekarz przeprowadzający badania profilaktyczne pracowników lub w razie jego braku lekarz sprawujący opiekę nad tą osobą wyrazi na to zgodę.

1. Koszty badań, o których mowa w ust. 1 pkt 2, ponosi pracodawca”.

CZAS OKREŚLONY

Jestem osobą z orzeczonym umiarkowanym stopniem niepełnosprawności i leczę się psychiatrycznie. Pomijam moje koszmarne dzieciństwo, ale i jako dorosły mam pod górkę. Nigdzie nie mogę znaleźć pracy na dłuższy czas niż kwartał. Pracodawcy tylko wykorzystują moją spolegliwość. Ostatni pracodawca zatrudnił mnie jako osobę niepełnosprawną, a chciał, abym pracował w nocy lub weekendy. Wymusił, bym pracował po 8 godzin dziennie, bo inaczej mnie nie chciał. Miałem umowę o pracę. Wykonywałem wszystko, czego ode mnie wymagano. Zastrzeżeń brak. A mimo to, po wygaśnięciu umowy na czas określony, nie podpisano ze mną umowy na dalszą współpracę. Bez słowa wyjaśnienia. Czy tak może zrobić pracodawca?

Andrzej W.

Niestety, wg tego, co Pan napisał w liście, pracodawcy przysługiwało uprawnienie do wypowiedzenia umowy. Dlaczego? *Kodeks pracy* zakłada pewną równowagę obu stron umowy o pracę. Wypowiedzenie umowy o pracę jest uprawnieniem przysługującym zarówno pracodawcy, jak i zatrudnionemu. Nierzadko jest ono zaskoczeniem dla strony, która takie wypowiedzenie przyjmuje. Dla pracodawcy niebezpieczną konsekwencją może być zastój w pracy firmy i konieczność znalezienia nowego pracownika w krótkim okresie. Dla pracownika natomiast jest to wizja bezrobocia i brak środków do życia. Ustawodawca chroni obie strony stosunku pracy, wprowadzając terminy wypowiedzenia. Od 22 lutego 2016 r. obowiązuje znacząca zmiana w tym zakresie. Zmieniły się okresy wypowiedzenia w umowach o pracę zawartych na czas określony. Od tego czasu w umowach na czas określony i nieokreślony obowiązują poniższe okresy wypowiedzenia:

1) 2 tygodnie, jeżeli pracownik był zatrudniony krócej niż 6 miesięcy;

2) 1 miesiąc, jeżeli pracownik był zatrudniony co najmniej 6 miesięcy;

3) 3 miesiące, jeżeli pracownik był zatrudniony co najmniej 3 lata.

Aby uniknąć sytuacji, że pracodawca ciągle stosuje umowy na czas określony, ustawodawca zastosował następujące zabezpieczenie: **mogą być one zawierane na okres 3 lat (tj. 3 miesiące umowy na okres próbny i 33 miesiące umowy na czas określony), a łączna liczba takich umów z tym samym pracownikiem nie może przekroczyć trzech. Czwarta taka umowa z mocy prawa przekształca się w umowę na czas nieokreślony.**

Staż pracy pracownika liczony jest od dnia wejścia w życie nowych przepisów. Nawet jeżeli pracownik był zatrudniony przed tą datą (22 lutego 2016 r.), jego staż do wyliczenia długości okresu wypowiedzenia liczony jest od nowa.

Przed tą zmianą wypowiedzenie umów terminowych było uzależnione od zapisów zawartych w umowie. Co do zasady, nie wolno było ich wypowiedzieć przed okresem, na który zostały zawarte. Było to możliwe tylko w przypadku, gdy była zawarta na dłużej niż 6 miesięcy, a w treści umowy musiał znaleźć się specjalny zapis, w którym należało zawrzeć klauzulę o możliwości wypowiedzenia umowy na czas określony. Po nowelizacji *Kodeksu pracy*, jeżeli w treści umowy o pracę strony zamieściły zapis o możliwości rozwiązania umowy z 2-tygodniowym wypowiedzeniem, stosuje się nowe okresy wypowiedzenia. W tym wypadku staż pracy jest liczony również od 22 lutego 2016 r.

Jeżeli umowy na czas określony zawarte przed 22 lutego 2016 r. nie miały takich klauzul albo były zawarte na krócej niż na 6-miesiący – nadal nie podlegają dłuższemu wypowiedzeniu.

Umów zawartych przed 22 lutego 2016 r. i nie zawierających klauzuli o możliwości wypowiedzenia, po zmianie przepisów nie można wypowiedzieć.

■ Ponieważ jest Pan osobą z niepełnosprawnością, warto informować pracodawcę, że istnieją pewne ograniczenia związane z czasem pracy, które go zobowiązują. Warto przy tym podkreślać, że pracodawca może ubiegać się o dofinansowanie w związku z zatrudnieniem osoby niepełnosprawnej. Dofinansowanie szczególnie bowiem uprzywilejowuje osoby, które są „trudniej zatrudnialne”, np. ze schorzeniami psychicznymi, niewidome i inne. Czyli kolokwialnie mówiąc: oprócz kija jest i marchewka.

Podstawa prawna: *Kodeks pracy ustawa z 26 czerwca 1974 r.* (Dz.U. z 1974 r. Nr 24 poz. 141 z późn. zm.), *Ustawa z dnia 27 sierpnia 1997 r. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych* (Dz.U. 1997 nr 123 poz. 776 z późn. zm.). ■

WYPADKI NA WSI



Beata Dązbłaż
jest dziennikarką
współpracującą m.in. z redakcją
„Integracji” i portalem
Niepełnosprawni.pl

Dlaczego zdarzają się wypadki? Trzeba pamiętać, że rolnicy zazwyczaj pracują w złożonym, zróżnicowanym środowisku. Ich praca wymaga niejednokrotnie wykorzystania różnych umiejętności. Praca w gospodarstwie zawsze uzależniona jest od pogody, która także znacząco wpływa na bezpieczeństwo pracy. Rutyna, pośpiech i nieuwaga bywają złym doradcą, gdy trzeba równocześnie wykonać kilka czynności, a tak się zdarza w gospodarstwie. Bardzo często do wypadków dochodzi wskutek złej organizacji pracy. Nierzadko przyczyną jest niewłaściwy stan nawierzchni podwórza czy ciągów komunikacyjnych, bałagan w gospodarstwie i pomieszczeniach gospodarczych. Kolejną przyczyną jest niestosowanie odpowiedniego obuwia i odzieży roboczej przez rolników. Wśród częstych przyczyn niepożądanych zdarzeń jest nieprawidłowy sposób wchodzenia i schodzenia z maszyn rolniczych, nieużywanie drabin do pracy na wysokości czy niewłaściwe postępowanie ze zwierzętami. Rolnik musi pamiętać także o prawidłowym zabezpieczeniu maszyn, urządzeń i narzędzi w czasie pracy i ich postoju.

CO JEST WYPADKIEM PRZY PRACY ROLNICZEJ?

Definicję wypadku reguluje art. 11 ust. 1 *Ustawy z 20 grudnia 1990 roku o ubezpieczeniu społecznym rolników*. Kiedy zdarzy się wypadek w gospodarstwie,

Praca w rolnictwie wciąż wiąże się z dużym ryzykiem i znajduje się w czołówce – obok budownictwa i górnictwa – pod względem częstotliwości wypadków. Co ma na to wpływ i co zrobić, jeśli już zdarzy się nieszczęście?



trzeba zachować się tak jak w przypadku każdego innego, a więc przede wszystkim zadbać o zminimalizowanie skutków zdarzenia, czyli zadzwonić po karetkę pogotowia lub też po straż pożarną czy policję.

Potem należy jak najszybciej zgłosić zdarzenie do placówki terenowej KRUS, najpóźniej pół roku od wypadku. Można to zrobić osobiście lub przez inną osobę w siedzibie KRUS, ale także za pośrednictwem poczty, telefonu lub maila.

O CZYM TRZEBA PAMIĘTAĆ?

Poszkodowany w wypadku lub zgłaszający go przede wszystkim powinni: ■ zabezpieczyć miejsce

DEFINICJA WYPADKU

Wypadek to nagłe zdarzenie spowodowane przyczyną zewnętrzną, które miało miejsce w czasie wykonywania czynności związanych z prowadzeniem działalności rolniczej lub związanych z nią prac w jednej z czterech poniższych sytuacji:

■ na terenie gospodarstwa, które prowadzi ubezpieczony w KRUS rolnik lub w nim pracuje na stałe lub na terenie gospodarstwa domowego bezpośrednio związanego z gospodarstwem rolnym;

- w drodze do gospodarstwa rolnego lub podczas powrotu z niego;
- podczas wykonywania poza gospodarstwem zwykłych czynności, które wiążą się z prowadzeniem działalności rolniczej lub związanych z nią prac;
- w drodze lub podczas powrotu do miejsca pracy, o którym pisaliśmy w punkcie powyższym.



i przedmioty związane z wypadkiem; ■ udostępnić pracownikowi KRUS miejsce wypadku i przedmioty z nim związane; ■ wskazać świadków; ■ dostarczyć dokumentację leczenia; ■ udzielić informacji i wszelkiej pomocy pracownikowi KRUS, który zostanie upoważniony do prowadzenia postępowania dowodowego w sprawie ustalenia okoliczności i przyczyn wypadku.

KRUS ustala, czy poszkodowany w dniu wypadku podlegał ubezpieczeniu wypadkowemu, chorobowemu i macierzyńskiemu, a jeśli stwierdzi, że tak, wszczyna postępowanie dowodowe.

SKUTKI WYPADKÓW

Skutki wypadków w gospodarstwie mogą wiązać się z czasowym lub trwałym uszczerbkiem na zdrowiu; bywają także wypadki śmiertelne. Jeśli rolnik lub domownik doznał stałego lub długotrwałego uszczerbku na zdrowiu, przysługuje mu jednorazowe odszkodowanie powypadkowe. Mogą się o nie ubiegać także członkowie rodziny osoby ubezpieczonej, która zmarła wskutek wypadku w gospodarstwie. Należy wtedy złożyć odpowiedni wniosek w KRUS. W terminie 14 dni od wyjaśnienia ostatniej okoliczności wypadku Kasa sporządzi protokół powypadkowy w dwóch egzemplarzach, który dostanie poszkodowany lub jego bliscy. Do 7 dni od jego otrzymania można zgłosić na piśmie ewentualne uwagi i zastrzeżenia. Protokół jest podstawą do uznania zdarzenia za wypadek przy pracy rolniczej.

STATYSTYKI

W pierwszym półroczu 2017 r. do KRUS wpłynęło 9411 zgłoszeń o wypadkach w gospodarstwie rolnym, tj. o 0,2 proc. mniej niż w tym samym czasie rok wcześniej; od kilku lat jest tendencja spadkowa. Za wypadek Kasa uznała 9072 zdarzenia. Jednorazowe odszkodowanie przyznano w 67,1 proc. przypadków, zaś prawie 31 proc. decyzji było odmownych. W pierwszej połowie 2017 r. wypłacono jednorazowe odszkodowanie z tytułu 31 wypadków śmiertelnych. U 15 osób stwierdzono niezdolność do samodzielnej egzystencji wskutek wypadku w gospodarstwie. O 24,4 proc. spadła liczba wypadków śmiertelnych w stosunku do pierwszego półrocza ubiegłego roku.

NAJCZĘSTSZE PRZYCZYNY

Struktura grup wypadkowych według zdarzeń powodujących urazy od wielu lat nie ulega istotnym zmianom. Nawet jeśli wypadków jest mniej, to od lat najczęściej odnotowywane są zdarzenia z grup wypadkowych:

- upadek osób (47,4 proc.),
- pochwycenie i uderzenie przez części ruchome maszyn i urządzeń (12,4 proc.),
- uderzenie, przygniecenie i pogryzienie przez zwierzęta (11,7 proc.). ■

ZDANIE EKSPERTA

**Zbigniew Rapacki,
Wicedyrektor Biura Prewencji KRUS:**

Stan bezpieczeństwa pracy w gospodarstwach rolnych poprawia się z roku na rok. Potwierdza to zmniejszająca się liczba wypadków przy pracy rolników. To na pewno zasługa poprawiającej się sytuacji w rolnictwie, ale też działań podejmowanych przez Kasę, która od początku istnienia, od ponad 20 lat, popularyzuje zasady ochrony zdrowia i życia w gospodarstwie rolnym oraz propaguje wiedzę o zagrożeniach wypadkami przy pracy rolniczej i chorobach zawodowych.

Działania te są realizowane zgodnie z *Ustawą o ubezpieczeniu społecznym rolników*, a także nakreślonymi przez Prezesa KRUS kierunkami działalności prewencyjnej. W 2016 r. przeprowadzono ponad 4 tys. szkoleń i spotkań z rolnikami i osobami związanymi ze środowiskami wiejskimi. Uczestniczyło w nich prawie 150 tys. rolników i ich rodzin. Przeprowadzono ponad 2200 konkursów z wiedzy o bezpieczeństwie pracy w gospodarstwie rolnym, samodzielnie lub we współpracy z innymi instytucjami, w których uczestniczyło ponad 85 tys. rolników, ich dzieci i innych osób zamieszkujących tereny wiejskie. Zorganizowano prawie 900 stoisk i punktów informacyjnych podczas imprez masowych dla rolników jak np.: targi, wystawy rolnicze, dożynki, festyny, pikniki.

Te działania mają na celu docieranie do świadomości rolników, nad czym pracujemy od wielu lat, i w tej chwili możemy powiedzieć, że rolnicy bardziej świadomie podchodzą do swojego zawodu i dbają m.in. o to, żeby stosować odzież ochronną i wymieniać zużyty park maszynowy na nowy, bardziej bezpieczny. Rolnicy zaczęli też bardziej dbać o stan swoich obejść, utwardzenia powierzchni, zwłaszcza ciągów komunikacyjnych, co ma ogromne znaczenie dla bezpieczeństwa osób poruszających się po gospodarstwie. Zadbanie o porządek w gospodarstwie nie wymaga wielkich nakładów finansowych, a jedynie własnej pracy, zatem rolnik może sam sobie pomóc. Trzeba podkreślić, że bezpieczeństwo pracy rolników zależy głównie od postawy, chęci i zaangażowania. Na rynku jest coraz więcej dobrych, sprawdzonych, bezpiecznych środków produkcji i ochrony pracy, które w znacznym stopniu ograniczają ryzyko wypadków przy pracy rolniczej.

Wizytując gospodarstwa przy różnych okazjach, m.in. podczas postępowań powypadkowych czy też w ramach konkursów organizowanych przez KRUS, w tym Ogólnokrajowego Konkursu „Bezpieczne gospodarstwo rolne” mamy okazję doświadczać, jak wzrasta świadomość rolników, a co się z tym wiąże, zmniejsza się liczba zagrożeń w ich gospodarstwach.

POMOŻEMY CI:



- 1 **Zatrudnić pracownika z niepełnosprawnością**
- 2 **Zmienić Twój serwis WWW na dostępny dla wszystkich użytkowników**
- 3 **Nauczyć Twoich pracowników obsługi klientów z niepełnosprawnością**
- 4 **Dostosować Twój budynek do potrzeb wszystkich klientów**

SKONTAKTUJ SIĘ Z NAMI:

**INTE
GRA
CJA**

FUNDACJA INTEGRACJA

INTEGRACJA@INTEGRACJA.ORG

WWW.INTEGRACJA.ORG

TEL.: 505 602 582





JAK PRZYGOTOWAĆ SIĘ DO BADANIA LEKARSKIEGO W ZUS

Kto powinien przyjść na badanie do lekarza orzecznika ZUS? Czy badanie w ZUS kosztuje? Kto, gdzie i jak je przeprowadzi? Czego będą dotyczyć pytania lekarza? Jakie dokumenty należy mieć ze sobą? – odpowiedzi na te pytania można poznać przed umówioną wizytą.

PAMIĘTAJ O BADANIU W ZUS

WPISZ DATĘ BADANIA

PAMIĘTAJ, ABY ZABRAĆ:

dokumentację medyczną
oryginały lub kopie potwierdzone
za zgodność z oryginałem

dowód osobisty lub paszport

skierowanie na badanie,
które otrzymasz z ZUS

MASZ WĄTPLIWOŚCI?

- **Nie możesz przyjść do ZUS**
w wyznaczonym dniu?
- **Potrzebujesz przyjechać z opiekunem?**
- **ZADZWOŃ DO NAS** – numer telefonu
znajdziesz na skierowaniu na badanie.



BADANIE LEKARSKIE W ZUS

Kiedy możesz mieć badanie w ZUS?

- Jeśli złożyłeś w ZUS wniosek o świadczenie, np. rentę z tytułu niezdolności do pracy lub rehabilitację leczniczą w ramach prewencji rentowej.
- Jeśli jesteś na zwolnieniu lekarskim.

Gdzie odbywa się badanie?

- W wyznaczonej jednostce ZUS.
- W domu – jeśli z powodu stanu zdrowia nie możesz przyjechać na badanie.
- W innym miejscu, które wskaże ZUS.

Kto przeprowadzi badanie?

- Lekarz orzecznik ZUS.
- Trzyosobowa komisja lekarska – jeśli wniosłeś sprzeciw lub zgłoszono zarzut wadliwości wobec orzeczenia lekarza orzecznika.
- Lekarz konsultant – jeśli otrzymasz z ZUS takie skierowanie.

Co zabrać ze sobą na badanie

- Dowód osobisty lub paszport.
- Dokumentację medyczną, którą masz

(oryginały dokumentów lub ich kopie potwierdzone za zgodność z oryginałem), jeżeli nie dołączyłeś jej do wniosku.

- Dodatkowo ZUS może pozyskać dokumentację medyczną z przebiegu Twojego leczenia.

Czy ZUS zwróci koszty przejazdu na badanie?

- Masz prawo do zwrotu kosztów przejazdu.
- Otrzymasz zwrot kosztów w kwocie odpowiadającej cenie biletu za przejazd najtańszym środkiem komunikacji publicznej, który umożliwia Ci przejazd do ZUS.

Jak przebiega badanie

Lekarz orzecznik ZUS:

- zapozna się z dokumentacją medyczną, którą przyniesiesz,
- zapyta o Twoje wykształcenie, jaki zawód wykonujesz i jakie masz doświadczenie zawodowe,
- poprosi Cię, abyś opowiedział o swoim schorzeniu,
- przeprowadzi badanie.

WAŻNE!

Lekarz orzecznik ZUS nie stawia diagnozy i nie leczy. Diagnoza i opis Twoich schorzeń są w dostarczonej dokumentacji medycznej. Lekarz orzecznik ma ustalić, czy jesteś niezdolna lub niezdolny do pracy i na jak długo.

Nie zgadzasz się z orzeczeniem – co dalej?

Jeśli nie zgadzasz się z orzeczeniem, możesz złożyć pisemny sprzeciw. Masz na to 14 dni od dnia otrzymania orzeczenia. Jeśli wniesiesz sprzeciw – otrzymasz skierowanie na kolejne badanie lekarskie, które przeprowadzi trzyosobowa komisja lekarska w ZUS.

WYJĄTEK

Odwołanie nie przysługuje od orzeczenia w sprawie kontroli zwolnienia lekarskiego lub rehabilitacji leczniczej w ramach prewencji rentowej.

WAŻNE!

Osoba z niepełnosprawnością nie musi być niezdolna do pracy. Wiele osób z niepełnosprawnością pracuje w zawodach, w których nie jest ona przeszkodą. Na przykład jeśli ktoś korzysta z wózka inwalidzkiego, może być pracownikiem biurowym. ■



Zabytkowe organy w Polsce

Kolekcjonuj wydarzenia z Pocztą Polską



*Kolekcjonuj znaczki w prosty i wygodny sposób!
Zamów abonament filatelistyczny w najbliższej placówce pocztowej
bądź za pośrednictwem strony internetowej: www.filatelistyka.poczta-polska.pl*



 Poczta Polska

 10
NAGRODNI OPERATOR POCZTY
ZAUFAANA
BLISKA
BEZPIECZNA
2016 - 2025



Gramy dla kultury

Każda złotówka, którą przeznaczasz
na gry liczbowe LOTTO, to 19 groszy
dla sportu i kultury.

