

**Animacja komputerowa. Miasto. Przy ulicy wznoszą się wieżowce. Chodnikami idą ludzie, ulicą jadą auta. W obrazie dominują różne odcienie niebieskiego. Sylwetki ludzi i auta są białe. Pojawiają złote gwiazdki. Tworzą krąg, obracający się na tle nieba. Obok nich napis: „Fundusze europejskie dostępne dla wszystkich”.**

**NARRATORKA:**

Na co dzień poruszamy się metrem, pociągiem, własnym samochodem. Transport staje się coraz szybszy, coraz wygodniejszy, coraz bardziej zautomatyzowany.

**Narrację ilustrują rysunki. W centrum postać mężczyzny, obok: pociąg metra, samochód osobowy i pociąg.**

**NARRATORKA:**

Czy prowadząc auto albo wchodząc do metra, zastanawiasz się, w jakich sytuacjach odnajdują się osoby z niepełnosprawnością?

**Nad rysunkiem mężczyzny pojawia się znak zapytania. Obok - cztery piktogramy symbolizujące różne rodzaje niepełnosprawności. Uprozczone białe rysunki na niebieskim tle przedstawiają: przekreślone ucho, mężczyznę idącego z wyciągniętą przed siebie laską, człowieka siedzącego na wózku inwalidzkim i głowę z zaznaczonym mózgiem.**

**NARRATORKA:**

Czy z transportu mogą korzystać wszyscy na równych zasadach? Na przystanku autobusowym czeka osoba niewidoma. Nie wie, jaki autobus właśnie podjechał. Na peronie kolejowym czeka osoba na wózku. Podjeżdża pociąg, do którego prowadzi kilka schodów.

Tramwajem podróżuje osoba niesłysząca. Komunikat o kolejowym przystanku jest nadawany wyłącznie głosowo. Osoba nie zna miasta, nie wie, gdzie jest przystanek, na którym powinna wysiąść.

Do auta wsiada osoba po amputacji dłoni. Dźwignie i przełączniki w samochodzie wymagają używania obu rąk. Osoba bez dłoni nie może go prowadzić.

Na dworzec wchodzi osoba starsza. Chce kupić bilet. Nie poradziła sobie z zakupem przez Internet. Informacje na stronie internetowej były zupełnie nieczytelne. Do informacji na dworcu prowadzący schody, a w kasie siedzi znudzona i nieprzyjaźnie nastawiona kasjerka.

**Narrację ilustrowały pojawiające się kolejno rysunki, przedstawiające: mężczyznę z psem przewodnikiem stojącego przy autobusie, mężczyznę na wózku przed schodami prowadzącymi na peron, mężczyznę w tramwaju, niezwracającego uwagi na dźwięki płynące z głośnika, mężczyznę bez prawej dłoni siedzącego za kierownicą samochodu i starszą panią idącą o lasce w stronę okienka kasowego.**

**NARRATORKA:**

To tylko kilka przykładów, które obrazują nam, że szybki i wygodny transport nie zawsze jest dostępny dla wszystkich.

**Rysunki: pociągu metra, samochodu osobowego, autobusu i pociągu.**

**NARRATORKA:**

Na szczęście zwracamy na to coraz większą uwagę. W efekcie nowoczesne rozwiązania transportowe sprawiają, że komunikacja prywatna i publiczna staje się coraz bardziej dostępna dla osób z niepełnosprawnością.

**Cztery piktogramy przedstawiające: człowieka siedzącego na wózku, głowę z zaznaczonym mózgiem, mężczyznę idącego z wyciągniętą przed siebie laską i przekreślone ucho.**

**NARRATORKA:**

W transporcie miejskim niezwykle ważne jest zadbanie o dostępność przystanków oraz pojazdów, które obsługują komunikację publiczną. Niektóre rozwiązania wymagają większych inwestycji, niektóre są prostszymi działaniami.

**Rysunek autobusu stojącego na przystanku, obok narysowane stosiki monet i grube pliki banknotów.**

**NARRATORKA:**

O co warto zadbać? O windy i podjazdy umożliwiające dostanie się osobom z niepełnosprawnością ruchową do przystanków np. na mostach lub wiaduktach. O wyświetlacze i głośniki, które na bieżąco informują, kiedy zbliża się autobus czy tramwaj w danym kierunku. O dostępny tabor – pojazdy powinny być niskopodłogowe i mieć wydzielone miejsce dla osób na wózkach. Ważne jest także, aby były wyposażone w wyświetlacze informujące o kolejnych przystankach i umożliwiały odtwarzanie komunikatów głosowych. Węzły komunikacyjne powinny być bardzo dobrze oznakowane, aby nikt nie miał trudności w znalezieniu właściwego kierunku.

**Narrację ilustrowały rysunki przedstawiające: windę przy filarze mostu, przystanek autobusowy z umieszczonym na słupku wyświetlaczem, autobus z opuszczoną rampą dla wózków, wyświetlacz z głośnikiem w autobusie albo tramwaju, piktogram schodów ruchomych ze strzałkami w górę i w dół oraz piktogram zwykłych schodów ze strzałką w górę.**

**NARRATORKA:**

Takie rozwiązania stanowią ważną pomoc nie tylko dla osób z niepełnosprawnością.

**Na rysunku: jednonogie dziecko wsparte na kulach, młody mężczyzna na wózku inwalidzkim, niewidoma kobieta, która trzyma przed sobą laskę, starszy mężczyzna na skuterze elektrycznym.**

**NARRATORKA:**

Prędzej czy później mogą się przydać każdemu człowiekowi. Zmęczony podróżny albo mama z dzieckiem wózkiem chętnie skorzysta z windy zamiast schodów prowadzących na przystanek.

Osoba w słuchawkach będzie obserwować komunikaty na wyświetlaczach. Osoba starsza albo z ciężkim bagażem wybierze schody ruchome. W nieznanym mieście łatwiej będzie nam się poruszać, jeśli wszystkie kierunki będą jasno i przystępnie opisane.

**Narrację ilustrowały pojawiające się kolejno rysunki: kobiety z wózkiem niemowlęcym przy windzie, mężczyzny w słuchawkach na uszach stojącego przy wyświetlaczu i starszej pani z walizką, idącej o lasce w stronę ruchomych schodów. Obok ruchomych schodów - piktogram informujący, że jadą w górę, oraz tablica wskazująca kierunek do zwykłych schodów.**

#### **NARRATORKA:**

Nie zapominajmy także o transporcie prywatnym. W końcu osobom z niepełnosprawnością często nawet łatwiej jest poruszać się własnym samochodem niż podejmować wyzwanie podróży transportem publicznym. Powstają specjalne samochody, auta „szyte na miarę”, które są dostosowane do konkretnych potrzeb danej osoby. Nie trzeba zbyt wiele, aby np. zmienić ułożenie dźwigni i przełączników, które ułatwi ich używanie jedną ręką. Pedaly nożne można zastąpić w taki sposób, aby gaz i hamulec można było kontrolować ręką. Konstrukcja drzwi wejściowych do samochodu może być zmieniona, aby łatwiej mogła się do niego dostać osoba z niepełnosprawnością.

**Na rysunkach: mężczyzna siedzący na wózku obok auta, samochodowa kierownica, różnego rodzaju dźwignie i bus z opuszczoną z tyłu rampą dla wózków.**

#### **NARRATORKA:**

Są także rozwiązania, które usprawniają funkcjonalności wózków inwalidzkich i umożliwiają ich poruszanie się po trudniejszym terenie. Podobnych pomysłów jest coraz więcej.

**Rysunek przedstawiający starszego mężczyznę na skuterze elektrycznym.**

**Animacja komputerowa. Miasto. Przy ulicy wznoszą się wieżowce. Chodnikami idą ludzie, ulicą jadą auta. W obrazie dominują różne odcienie niebieskiego. Sylwetki ludzi i auta są białe. Pojawiają złote gwiazdki. Tworzą krąg, obracający się na tle nieba. Obok nich napis: „Fundusze europejskie dostępne dla wszystkich”.**

**Obraz filmowy. Pociągiem jedzie niewidoma kobieta z psem przewodnikiem. Pociąg zatrzymuje się. Kobieta znajduje dłonią przycisk do otwierania drzwi. Wysiada. Rusza przez peron, wiodąc białą laską wzdłuż wypukłych pasów prowadzących. Drugą ręką trzyma uprzęż psa. Do innego pociągu podjeżdża mężczyzna na wózku. Przy otwartych drzwiach oznaczonych piktogramem niepełnosprawności ruchowej - dwoje konduktorów. Rozkładają rampę, po której mężczyzna na wózku wjeżdża do wagonu.**

**Nowoczesny, przeszklony budynek dworca.**

**Przed kamerą Marta Markowska, rzecznik prasowy Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej. Stoi w pomieszczeniu biurowym.**

**MARTA MARKOWSKA:**

Znajdujemy się w Centrum Obsługi Pasażera na dworcu Łódź Fabryczna. Ten punkt został otwarty w momencie otwarcia dworca, to było w grudniu 2016 roku. Ten punkt jest dostępny dla osób niepełnosprawnych, o czym świadczy m.in. certyfikat "Obiekt bez barier" Fundacji Integracja. Osoba na wózku może się tutaj w łatwy sposób dostać, a osoba, która znajduje się tutaj, udziela wszelkich informacji.

**Do Centrum Obsługi Pasażera wjeżdża mężczyzna na wózku. Rozmawia z pracownicą.**

**MARTA MARKOWSKA:**

Czy też pomoże wybrać odpowiednie połączenie, czy też pomoże w zgłoszeniu przejazdu osoby niepełnosprawnej, czy już w zakupie biletu. Jeżeli są to osoby np. niesłyszące, to posiadamy tutaj wideotłumacz. Tutaj znajduje się odpowiedni certyfikat, informacja o tym. I właśnie poprzez tego wideotłumacza możemy również pomóc osobom niesłyszącym.

**Przy stanowisku obsługi osób głuchych - klient wpatrzony w ekran. Na ekranie kobieta wypowiadająca się w języku migowym.**

**MARTA MARKOWSKA:**

Łódzka Kolej Aglomeracyjna jest przewoźnikiem, który posiada tylko nowy tabor.

**Przed kamerą Andrzej Wasilewski - członek zarządu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej. Stoi w pomieszczeniu biurowym.**

**ANDRZEJ WASILEWSKI:**

Ten tabor był zakupywany w ramach funduszu Programu Operacyjnego "Infrastruktura i środowisko". Już wtedy był to tabor dostosowany do osób niepełnosprawnych. My tutaj wprowadziliśmy pewne udogodnienia.

**MARTA MARKOWSKA:**

Pociągi spełniają wszelkie standardy związane z dostępnością dla osób niepełnosprawnych. Są to już w tej chwili standardy unijne, PRM. Znajdują się w nich windy, dzięki którym osoby niepełnosprawne, poruszające się na wózkach, ale również mamy z dziećmi przewożonymi w wózkach, mogą dostać się do pociągu, szczególnie na tych stacjach, gdzie te perony są wysokie.

**Z otwartych drzwi pociągu, oznaczonych piktogramem niepełnosprawności ruchowej, wysuwa się platforma windy, opada na peron. Wjeżdża na nią kobieta na wózku. Platforma unosi się. Później - kobieta siedzi w wagonie, przy oknie. Rozmawia z konduktorem.**

**MARTA MARKOWSKA:**

W pociągach znajdują się pętle indukcyjne, które wzmacniają komunikaty głosowe wygłaszane w pociągach. Wszelkie oznaczenia istotne dla osób niepełnosprawnych są oznaczone w języku Braille'a. To jest dodatkowe oznaczenie, które wprowadziliśmy w tym roku.

**Przy przyciskach do otwierania drzwi - napisy brajlowskie.**

**MARTA MARKOWSKA:**

Również sam pociąg jest dostępny poprzez stopniowe wnętrza, po którym mogą poruszać się osoby niepełnosprawne.

**Na korytarzu pociągu - pochylnia niwelująca różnice poziomów podłogi.**

**MARTA MARKOWSKA:**

Wyznaczona jest strefa dla osób, które poruszają się na wózkach, gdzie ten wózek można przypiąć i dzięki temu to... ta podróż jest bezpieczna.

**Marta Markowska w wagonie pociągu. Unosi dwa siedzenia, robiąc miejsce dla wózka. Zza oparcia wyciąga pas bezpieczeństwa.**

**MARTA MARKOWSKA:**

Znajdują się tam również przyciski SOS, dzięki którym osoby takie mogą przywołać obsługę pociągu, zapytać o wszelkie istotne dla nich informacje.

**Nad przyciskiem SOS - napis brajlowski.**

**MARTA MARKOWSKA:**

Ten pociąg sprawdzały osoby niepełnosprawne. Posiada on certyfikat FADO, który właśnie mówi o tym, że jest on dostosowany do różnych grup osób z niepełnosprawnością, czy to z niepełnosprawnością ruchową, czy to dla osób niewidzących, czy też dla osób niesłyszących.

**W pociągu naklejka sygnowana przez FADO. Pod napisem „Pojazd dostępny” piktogramy przedstawiające: człowieka siedzącego na wózku, głowę z zaznaczonym mózgiem, dwie gestykujące dłonie, mężczyznę idącego z wyciągniętą przed siebie laską i dwie gestykujące dłonie na ekranie z dopiskiem „wideotłumacz”.**

**MARTA MARKOWSKA:**

Pracownicy drużyn pociągowych są przeszkoleni z obsługi osób niepełnosprawnych. Przeszły szkolenia z podstaw języka migowego, ale z osobami niesłyszącymi mogą porozumiewać się poprzez wideotłumacza, który jest zainstalowany m.in. na tabletach konduktorskich.

**Dwie młode kobiety podchodzą do kasy kolejowej. Jedna z nich - długowłosa blondynka w okularach - zwraca się do kasjerki w języku migowym. Odczytuje odpowiedź dzięki**

**wideotłumaczowi. Później - kobiety siedzą w pociągu. Podchodzi do nich konduktor. Przypatruje się biletowi. Blondynka w okularach mówi mu coś w języku migowym. Konduktor podaje jej swój tablet.**

**MARTA MARKOWSKA:**

Jest to forma kontaktu z osobą, która zna język migowy i dzięki której, za pośrednictwem której osoba niesłysząca i konduktor mogą się porozumieć. Taki wideotłumacz znajduje się również we wszystkich kasach Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej. Również tutaj, w tym Centrum Obsługi Pasażera, a także na stronie internetowej spółki.

Szacujemy, że z naszych usług korzysta ok. 10% osób niepełnosprawnych, natomiast obserwujemy, że ten odsetek stale wzrasta.

**Na wyświetlaczu kasownika napis: „Wspólne honorowanie biletów ŁKA i MPK”.**

**MARTA MARKOWSKA:**

My musimy uświadamiać osoby niepełnosprawne, że te bariery są już pokonane, a przynajmniej starać się pokonywać te bariery.

**Na ścianie pociągu strzałka, a pod nią piktogram przedstawiający człowieka na wózku. Strzałka kieruje na korytarz z pochylniami niwelującymi różnice poziomów podłogi.**

**Dworzec Łódź Fabryczna. Nowoczesny pociąg rusza, sunie wzdłuż peronu.**

**MARTA MARKOWSKA:**

Więc te osoby, widząc, że jest coraz łatwiej dostać się do pociągu, przejechać, uzyskać pomoc, asystę innej osoby, zaczynają otwierać się na podróż koleją i widzimy, że coraz więcej osób korzysta właśnie z tych usług. W 2017 roku przewieźliśmy o 53% więcej pasażerów w stosunku do roku 2016. Tak więc widzimy, że liczba osób korzystających z naszych usług wzrasta i na terenie województwa łódzkiego, jak również na terenie Łodzi, gdzie kolej stała się właściwie alternatywą i uzupełnieniem komunikacji miejskiej.

**Sześcienna statuetka z napisami: „Łódzka Kolej Aglomeracyjna. Lider Dostępności 2018. Sieć placówek”.**

**Chodnikiem przy dworcu Łódź Fabryczna idą dwie młode kobiety w dżinsach i podkoszulkach.**

**ANDRZEJ WASILEWSKI:**

Łódzka Kolej Aglomeracyjna to jest firma nowa. Firma, która rozpoczęła swoją działalność w 2014 roku. I rozpoczęła tą działalność dzięki Programowi Operacyjnemu "Infrastruktura i środowisko". Tak to nie mielibyśmy tych pieniędzy.

**Oprawiony w ramkę dyplom dla Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej - zwycięzcy w konkursie architektonicznym Lider Dostępności w kategorii: sieć placówek.**

**ANDRZEJ WASILEWSKI:**

Zostały one bardzo, bardzo dobrze wykorzystane, a świadczy to o tym, że podróżni o nas nie mówią "łódzka kolej", tylko "nasza kolej".

**Andrzej Wasilewski uśmiecha się z dumą.**

**Warszawska ulica. Letni dzień. Po torach suną żółto-czerwone tramwaje.**

**Naklejka z logo - na czerwonym tle żółty herb Warszawy, pod spodem żółty napis: „Tramwaje Warszawskie”.**

**Tramwaj zatrzymuje się na przystanku. Pasażerowie wysiadają, inni wsiadają. Wysiadający ruszają zatłoczonym chodnikiem.**

**Przed kamerą Maciej Dutkiewicz - rzecznik prasowy spółki Tramwaje Warszawskie. Stoi obok tramwaju.**

**MACIEJ DUTKIEWICZ:**

Wozimy blisko 270 mln warszawiaków corocznie i jest to 1/4, blisko 1/4 pasażerów wszystkich, którzy korzystają z komunikacji miejskiej, z transportu publicznego. Tramwaje Warszawskie dzięki środkom unijnym w ciągu ostatnich kilku lat kupiły ponad ćwierć tysiąca nowych, wygodnych niskopodłogowych wagonów.

**Z przystanku odjeżdża niskopodłogowy tramwaj linii 23.**

**MACIEJ DUTKIEWICZ:**

Dlaczego to jest takie ważne z punktu widzenia pasażera? No przede wszystkim są to wagony przyjazne osobom niepełnosprawnym. Te wagony są również bardzo wygodne dla rodziców, opiekunów z dziećmi w wózkach.

**W drzwiach tramwaju - opuszczona rampa dla wózków.**

**MACIEJ DUTKIEWICZ:**

Po prostu do takiego wagonu jest wygodniej wsiąść no i oczywiście dojechać do celu. Dzięki temu możemy wycofywać i wycofywaliśmy klasyczne wagony starszych generacji. Dzięki temu coraz więcej na warszawskich torach jest nowych i nowoczesnych niskopodłogowych wagonów.

**Puste wnętrze nowoczesnego tramwaju. Żółte poręcze i uchwyty dla pasażerów, czerwone siedzenia. Na ścianie tabliczka z informacją: „Zakup współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach programu Infrastruktura i Środowisko”.**

W naszej flocie mamy już ponad 50%, blisko 60% właśnie tych niskopodłogowych nowoczesnych wagonów, przyjaznych pasażerom, również tym niepełnosprawnym.

**Rafał Wójcik - motorniczy Zajezdni Wola Tramwajów Warszawskich - otwiera drzwi tramwaju. Wchodzi do środka.**

**Rafał Wójcik przed kamerą.**

**RAFAŁ WÓJCIK:**

Tramwaje prowadzę od 10 lat. Niejednokrotnie dawniej spotygam się z tym, że pasażerowie, a także przede wszystkim motorniczkowie, pomagali przy wnoszeniu wózków inwalidzkich do tramwajów wysokopodłogowych. Obecnie tabor niskopodłogowy sprawia, że ta pomoc właściwie nie jest potrzebna, ponieważ perony przystankowe są na takiej samej wysokości jak podłoga w tramwaju, a tramwaje dodatkowo są wyposażone w rampy dla wózków inwalidzkich, które umożliwiają bardzo komfortowy, szybki i bezpieczny wjazd oraz opuszczenie pojazdu przez osobę na wózku inwalidzkim.

**Motorniczy wysuwa spod podłogi przy drzwiach rampę dla wózków.**

**Tramwaj niskopodłogowy wjeżdża na przystanek.**

**RAFAŁ WÓJCIK:**

Wagony niskopodłogowe dają właśnie tę niezależność takiej osobie, że ona po prostu radzi sobie sama, nie musi nikogo prosić o pomoc.

**Przy przycisku do otwierania drzwi tramwaju - piktogram: człowiek na wózku. Na ścianie piktogramy przedstawiające siedzącego człowieka z dzieckiem na kolanach i siedzenie z umieszczonym obok krzyżem.**

**RAFAŁ WÓJCIK:**

Wagony przystosowane są nie tylko dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, ale także dla matek z dziećmi w wózkach oraz osób niedowidzących, oraz niewidomych. Dla osób niedowidzących lub z problemami wzrokowymi poręcze w tramwaju wymalowane są w szczególny dla nich kolor.

**Poręcze mają kolor żółty.**

**RAFAŁ WÓJCIK:**

System informacji liniowej umożliwia osobom z dysfunkcjami wzroku na odnalezienie się w przestrzeni miejskiej.

**Na ścianie tramwaju - przycisk alarmu, pod nim hamulec bezpieczeństwa, poniżej kasownik.**

**RAFAŁ WÓJCIK:**

Kasowniki umieszczone są na poziomie umożliwiającym zarówno pasażerom poruszającym się na wózkach inwalidzkich, jak chociażby i dzieciom sprawić przyjemność z kasowania biletów.



Nasze tramwaje nie odbiegają od trendów w zakupach niskopodłogowych tramwajów na świecie.

**MACIEJ DUTKIEWICZ:**

Zaplanowaliśmy i realizujemy bardzo ważne inwestycje w postaci dociągnięcia nowych linii tramwajowych do dzielnic i do osiedli, do których one dotychczas jeszcze nie dojeżdżały. Większość przystanków jest już dostosowana do potrzeb osób niepełnosprawnych.

**Z przystanku odjeżdża tramwaj linii 23.**

**MACIEJ DUTKIEWICZ:**

Każdego roku Tramwaje Warszawskie przebudowują przynajmniej kilka przystanków, tak żeby one były też wygodne dla osób np. niedowidzących. Zakładamy takie linie prowadzące.

**Przystanek. Z tramwaju wysiadają pasażerowie. Idą zatłoczonym chodnikiem.**

**MACIEJ DUTKIEWICZ:**

W tym roku po badaniach możemy powiedzieć, że 94% pasażerów jest zadowolonych z usług Tramwajów Warszawskich. My zawdzięczamy to przede wszystkim dwóm faktom: tramwaje nie stoją w korkach i tramwaje docierają szybko do swojego... dzięki temu, oczywiście, do swojego miejsca przeznaczenia. No i są nowe, wygodne i to jest to, co zawdzięczamy środkom unijnym.

**Animacja komputerowa. Miasto. Przy ulicy wznoszą się wieżowce. Chodnikami idą ludzie, ulicą jadą auta. W obrazie dominują różne odcienie niebieskiego. Sylwetki ludzi i auta są białe. Pojawiają złote gwiazdki. Tworzą krąg, obracający się na tle nieba. Obok nich napis: „Fundusze europejskie dostępne dla wszystkich”.**

**Przed kamerą Krzysztof Marciniak - prezes Stowarzyszenia SPiNka. Stoi przy ścianie z plakatem z hasłem: „Wspieramy mobilność! SPiNka - Stowarzyszenie Pomocy Niepełnosprawnym kierowcom”.**

**KRZYSZTOF MARCINIAK:**

Jako człowiek z branży motoryzacyjnej od wielu, wielu lat niejednokrotnie widziałem, miałem do czynienia z klientami, którzy chcieli kupić samochód, używać go, ale jednocześnie niestety byli osobami z dysfunkcją, głównie narządów ruchu. Jeszcze przed 10 laty problem ten w Polsce był bardzo dużym problemem dla takich osób. I to stało się pewnym wyzwaniem, ponieważ jako handlowiec ponosiłem porażki. Nie mogłem tym osobom sprzedawać samochodów. I dzisiaj, po dziesięciu latach, z wielką satysfakcją możemy powiedzieć, że bardzo dużo się zmieniło.

**Na parkingu stoi auto do nauki jazdy z piktogramem przedstawiającym człowieka na wózku. Na ścianie budynku tablica z logo i napisami: KOMON - Krajowy Ośrodek Mobilności Osób Niepełnosprawnych, SPiNka - Stowarzyszenie Pomocy Niepełnosprawnym Kierowcom.**

**KRZYSZTOF MARCINIAK:**

I dzięki stowarzyszeniu, które wtedy powstało, dzisiaj możemy wielu z tym osobom pomagać, a oni mogą być uczestnikami ruchu drogowego.

**Na ścianie - tablica. Na górze - logo Funduszy Europejskich i Przemysłowego Instytutu Motoryzacji oraz flaga Unii Europejskiej. Pośrodku napis: „Centrum Bezpieczeństwa Transportu i Diagnostyki Pojazdów. Nazwa beneficjenta - Przemysłowy Instytut Motoryzacji. Okres realizacji - 2012-2015”. Poniżej: „Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego”.**

**KRZYSZTOF MARCINIAK:**

Z roku na rok coraz więcej osób zgłasza się do nas po bardzo praktyczną pomoc.

**Alejką jedzie samochód do nauki jazdy z napisem: Integracyjny Ośrodek Mobilności. Na masce - logo Przemysłowego Instytutu Motoryzacji i piktogramy przedstawiające przekreślone ucho i człowieka na wózku.**

**KRZYSZTOF MARCINIAK:**

Ta nasza pomoc sprowadza się do trzech tematów: po pierwsze uczymy jeździć osoby z niepełnosprawnościami, zarówno osoby z dysfunkcjami narządów ruchu, jak i osoby głuche, czyli z dysfunkcjami narządu mowy i słuchu. Dofinansujemy specjalistyczną adaptację pojazdów, bo każda z tych osób wymaga, aby auto jej było dostosowane do jej indywidualnej dysfunkcji. I wreszcie już dokładamy pieniążki do tego, aby osoby te mogły łatwiej kupić auto, ponieważ rekomendujemy wyłącznie samochody z automatyczną skrzynią biegów.

**Na zdjęciach przykłady adaptacji - między innymi dźwignia do ręcznego sterowania, system mocowania wózka inwalidzkiego w samochodzie, blokada pedału przyspieszenia.**

**KRZYSZTOF MARCINIAK:**

Najważniejszą rzeczą dla takich osób jest mobilność, czyli zdolność do samodzielnego przemieszczania się. I w tym przypadku nie patrzymy na auto jako pewien przedmiot luksusu. To jest przedmiot codziennego użytku dla tych osób. Bardziej potrzebny im nawet niż nam, sprawnym. Ale chcę powiedzieć, że również zdarzają się osoby, które mają pewną barierę w zdecydowaniu się na to, żeby być aktywnym mobilnie. Dlaczego? Dlatego, że rodzice ich właśnie, którzy wykazują pewną nadwrażliwość, jeśli chodzi o ich stan niepełnosprawności, obawiają się: "Czy mój syn, moja córka dadzą sobie radę?". Dlatego często my musimy pracować z rodzicami, żeby przekonywać ich, że ich córka, ich syn dadzą sobie radę, bo my to sprawdziliśmy.

**Na stronie internetowej Stowarzyszenia SPiNKa - informacja o programie „Kierowca bez Barrier”. W tle zdjęcie: roześmiany mężczyzna na wózku obok samochodu.**

**Inne informacje na stronie internetowej, poświęcone zakupowi i adaptacji samochodu oraz egzaminowi na prawo jazdy dla osób niesłyszących.**

**KRZYSZTOF MARCINIAK:**

Projekt ten rozpoczęliśmy w 2015 roku i polegał on na tym, aby w ramach tego projektu wykonać serię pytań, które będą przetłumaczone na język migowy, aby osoba niesłysząca mogła skutecznie zdawać egzamin podczas egzaminu państwowego w WORD-ach. Ponieważ do tej pory osoba taka nie miała zwyczajnie szans, czyli nie było komunikacji pomiędzy systemem egzaminacyjnym a osobą, która chce zdawać egzamin. I my żeśmy sprawili, że zbiór tych pytań został włączony do systemu państwowych egzaminów.

**Za kierownicą symulatora do nauki jazdy siedzi kobieta. Obok instruktor. Przy samochodzie do nauki jazdy stoi mężczyzna. Mówi coś w języku migowym.**

**KRZYSZTOF MARCINIAK:**

I dzięki temu dzisiaj ludzie, którzy mają różny poziom dysfunkcji narządów mowy i słuchu, mogą w miarę skutecznie zdawać egzaminy. Podkreślam: "w miarę", ponieważ cały czas będziemy ten system doskonalić, gdyż tak to w życiu bywa, że im większe doświadczenie, tym więcej widzimy jeszcze niedogodności i doskonałości, które trzeba dokonać.

**Samochód do nauki jazdy na placu manewrowym. Jedzie tyłem, między słupkami.**

**KRZYSZTOF MARCINIAK:**

Współpraca z PIMOT-em jest dla nas rzeczą niesłychanie ważną, wręcz, powiedziałbym, podstawową. Dlaczego? Dlatego że cały okres działania Spinki sprawił, że ilość problemów, które chcemy rozwiązać, stała się już po prostu dla Spinki jako organizacji pozarządowej zwyczajnie za duża.

**W łóżku leży młody brunet. Obok stoi wózek inwalidzki. Do bruneta podjeżdża na wózku szpakowaty mężczyzna. Wita się. Pokazuje ulotkę Krajowego Ośrodka Mobilności Osób Niepełnosprawnych. Coś objaśnia.**

**KRZYSZTOF MARCINIAK:**

Są to tematy bardzo merytoryczne, bardzo konkretne i dlatego partnerstwo PIMOT-u, w którym dzisiaj też jesteśmy, sprawia, że wiele działań profesjonalnych może przejść we współpracy z nami PIMOT, za co jesteśmy oczywiście bardzo wdzięczni, a jednocześnie z tej naszej współpracy urodził się projekt pod tytułem: powołanie krajowego ośrodka mobilności osób niepełnosprawnych. I będzie to pierwsza w Polsce instytucja, której założycielem będzie PIMOT, która w sposób kompleksowy zajmować się będzie mobilnością osób z niepełnosprawnościami.

**Młody brunet wjeżdża na wózku do Przemysłowego Instytutu Motoryzacji. Jedzie przestronnym holem. Na zewnątrz. Brunet i szpakowaty mężczyzna przy białym aucie do nauki jazdy. Brunet z uśmiechem otwiera drzwi od strony kierowcy. Przesiada się z wózka do auta. Kładzie rękę na kierownicy. Przypatruje się tablicy rozdzielczej. Białe auto jedzie przez plac manewrowy. Zatrzymuje się na wyznaczonej białymi liniami „kopercie”.**

**Przed kamerą Bogusław Pijanowski - zastępca dyrektora PIMOT-u do spraw rozwoju i wdrożeń. Stoi przy umieszczonym na ścianie logo Przemysłowego Instytutu Motoryzacji. Logo to zamknięty w kwadracie niebieski okrąg na białym tle. Pośrodku napis: PIMOT.**

**BOGUSŁAW PIJANOWSKI:**

Przemysłowy Instytut Motoryzacji powstał w 1972 roku. W ciągu tych ponad 45 lat swojej historii bardzo intensywnie pracował na potrzeby osób niepełnosprawnych, zwłaszcza w zakresie wyposażenia pojazdów.

**Wypowiedź ilustrują zmieniające się obrazy filmowe i zdjęcia:**

**Projektanci siedzą przy komputerach. Na biurku - projekt wykreślony na papierze.**

**Model samochodu powypadkowego, zgniecionego z przodu.**

**Modele dwóch samochodów w momencie zderzenia.**

**Zdjęcia zaprojektowanych samochodów i urządzeń.**

**BOGUSŁAW PIJANOWSKI:**

W latach, kiedy polska motoryzacja zaczęła się rozwijać, czyli mniej więcej od roku '80, bardzo intensywnie pracowaliśmy nad elementami wspomagającymi osoby niepełnosprawne w kierowaniu pojazdami. Jak państwo zapewne wiecie, nie było wtedy pojazdów z automatyczną skrzynią biegów, w związku z tym te elementy, jak pedał przyspiesznika, pedał gazu, pedał sprzęgła, musiały być w jakiś sposób zastąpione innymi urządzeniami, które tym ludziom pomagały jeździć. Wsiadanie osób do samochodu okazało się wielkim problemem, w związku z tym wybudowaliśmy fotel obrotowy. I w ten osoby na wózkach mogły swobodnie usiąść na fotelu, obrócić się razem z fotelem i zająć pozycję kierowcy. Pracowaliśmy przez długie lata również nad bagażnikami dachowymi na wózki inwalidzkie, razem ze wciągarką.

**Przed kamerą Artur Paczkowski - specjalista do spraw mobilności osób niepełnosprawnych w Przemysłowym Instytucie Motoryzacji. Stoi na parkingu, obok samochodu do nauki jazdy.**

**ARTUR PACZKOWSKI:**

My w instytucie prowadzimy taką działalność, już tradycyjnie zresztą, działalność doradczą, gdzie nieodpłatnie dla naszych klientów oferujemy przymiarki do samochodów, ponieważ akurat u nas, możemy powiedzieć, że są prawie wszystkie dostępne oprzyrządowania, gdzie ponad 90% osób niepełnosprawnych może skorzystać z tych oprzyrządowań.

**Samochodem jedzie kobieta. Jedną ręką kręci specjalnie skonstruowaną kierownicą. Obok siedzi instruktor.**

**ARTUR PACZKOWSKI:**

I przygotowując samochód jakby dla siebie indywidualnie, mają możliwość znalezienia dla siebie optymalnego rodzaju oprzyrządowania poprzez przymiarke do samochodu. To jest taka forma doradcza bardzo ważna, bo idąc do zakładu adaptacyjnego, gdzie zamawia się jakieś

oprzyrządowanie, trzeba po prostu powiedzieć dokładnie, czego osoba tak potrzebuje w samochodzie. I tu po naszych przemyśleniach wie na pewno już, co jest dla niego optymalne.

### **Auto do nauki jazdy na placu manewrowym.**

#### **BOGUSŁAW PIJANOWSKI:**

W tej chwili uważamy, że pojazdy dla osób niepełnosprawnych powinny pomagać im w dostosowaniu się do społeczeństwa, w zdobyciu przede wszystkim pracy. Zatrudniamy osoby niepełnosprawne, uczymy osoby niepełnosprawne ruchowo i słuchowo jeździć skutecznie.

**Duża sala z ustawionymi w rzędach biurkami. Wśród kilkunastu siedzących przy komputerach osób jest młody brunet na wózku. Wpatruje się w ekran.**

#### **BOGUSŁAW PIJANOWSKI:**

Co roku kilkadziesiąt osób opuszcza PIMOT jako kierowcy, którzy mogą poruszać się bezpiecznie po drogach. W naszym statucie znalazła się rzecz na swój sposób wyjątkowa, mianowicie zapisaliśmy, że również będziemy działać na rzecz osób niepełnosprawnych.

**Bogusław Pijanowski siedzi przy biurku zasłanym dokumentami. Coś notuje.**

#### **BOGUSŁAW PIJANOWSKI:**

Okazuje się, że osoby niepełnosprawne mają problem w orzekaniu, jeśli chodzi o lekarzy. Lekarz orzecznik nie zawsze jest przygotowany do tego, aby powiedzieć, czy osoba niepełnosprawna np. ruchowo jest w stanie prowadzić pojazd. My w tym pomagamy. My pomagamy zarówno w tym, aby osoby niepełnosprawne były dobrze zdiagnozowane, pomagamy w tym, aby uzyskały urządzenia wspomagające je w prowadzeniu samochodu stosownie do ich niepełnosprawności. W przypadku osób z dysfunkcją słuchu wprowadziliśmy bardzo ciekawe urządzenie sterowane głosem, które za pomocą tzw. piktogramów pokazuje na ekranie komendę, jaką wydaje nauczyciel jazdy, instruktor osobie, która się szkoli.

**Animacja komputerowa. Miasto. Przy ulicy wznoszą się wieżowce. Chodnikami idą ludzie, ulicą jadą auta. W obrazie dominują różne odcienie niebieskiego. Sylwetki ludzi i auta są białe. Pojawiają złote gwiazdki. Tworzą krąg, obracający się na tle nieba. Obok nich napis: „Fundusze europejskie dostępne dla wszystkich”.**

**Obraz filmowy. Warszawa. Przy stacji metra znak - czerwone „M” na żółtym okrągłym polu. W oddali wznosi się nowoczesny wieżowiec.**

#### **NARRATORKA:**

Osoby z niepełnosprawnościami mieszkające w Warszawie często korzystają także z metra.

**Do stacji metra Warszawa Gdańska wchodzi kobieta wspierająca się na lasce. Korytarzem jedzie mężczyzna na wózku.**

**NARRATORKA:**

Metro warszawskie rozbudowuje się dzięki środkom programu "Infrastruktura i środowisko". Stacje, które teraz są w budowie, mogą powstawać dynamicznie właśnie dzięki Funduszom Europejskim.

**Mapa warszawskiego metra z zaznaczonymi liniami: pierwszą, drugą - z uwzględnieniem części planowanej - oraz planowaną linią trzecią.**

**NARRATORKA:**

Warto podkreślić, że wszystkie stacje I i II linii metra są dostępne. Na perony można się dostać schodami ruchomymi lub windą. Na peronach znajdują się specjalne oznakowania, które ułatwiają poruszanie się osobom niewidomym i niedowidzącym oraz zapewniają ich bezpieczeństwo.

**Do ściany jest przymocowana pozioma tablica z planem tyflograficznym, opatrzona brajlowskimi napisami.**

**NARRATORKA:**

Komunikaty głosowe i sygnały dźwiękowe są wyraźne i głośne. Pociągi metra mają szerokie drzwi, a w wagonach znajdują się wydzielone miejsca dla osób na wózkach, z rowerami czy wózkami dziecięcymi.

**Pociąg metra zatrzymuje się przy peronie. Pasażerowie wysiadają i wsiadają.**

**NARRATORKA:**

Nowością na stacjach II linii metra są podświetlone linie w bezpiecznej odległości od krawędzi peronu oraz sygnał dźwiękowy uruchamiany, gdy ktoś przekroczy tę linię.

**Na peronie - przed żółtą linią pas ostrzegawczy dla osób niewidomych, wyznaczony wypukłymi punktami.**

**NARRATORKA:**

Nowe pociągi mają też wysuwane rampy, które niwelują odstęp między pociągiem a peronem i ułatwiają np. wjechanie wózkiem.

**Animacja komputerowa. Miasto. Przy ulicy wznoszą się wieżowce. Chodnikami idą ludzie, ulicą jadą auta. W obrazie dominują różne odcienie niebieskiego. Sylwetki ludzi i auta są białe. Pojawiają złote gwiazdki. Tworzą krąg, obracający się na tle nieba. Obok nich napis: „Fundusze europejskie dostępne dla wszystkich”.**

**Obraz filmowy. Warszawska ulica. Miłosz Krawczyk - założyciel firmy Blumil, konstruktor innowacyjnego wózka - jedzie chodnikiem na dwukołowym wózku. Trzyma na smyczy psa.**

**Miłosz Krawczyk siedzi na wózku na placu Krasieńskich. W głębi gmach Sądu Najwyższego.**

**MIŁOSZ KRAWCZYK:**

Każdy normalny wózek porusza się na czterech lub na trzech kołach, natomiast te poruszają się tylko na dwóch i one same zachowują równowagę. Dzięki temu, że mają zasilanie z baterii, mają wbudowane żyroskopy i komputer, i to wszystko pozwala, że one same utrzymują się na dwóch kołach.

**Miłosz Krawczyk przed kamerą. Siedzi na wózku w pomieszczeniu biurowym. W tle - wielkie plakaty poświęcone usługom motoryzacyjnym dla osób niepełnosprawnych i plakat ze zdjęciem dwukołowego wózka.**

**MIŁOSZ KRAWCZYK:**

Daje nam to wiele zalet, ponieważ po pierwsze jest on mniejszy, ponieważ wyrzucamy te dwa koła, które zawsze zwiększają wymiary. Jest lżejszy i porusza się w też zależności od modelu w dosyć trudnym terenie.

**Miłosz Krawczyk jedzie dwukołowym wózkiem przez pokój. Przejeżdża wąskim przesmykiem między ścianą a wyspą kuchenną.**

**MIŁOSZ KRAWCZYK:**

Są modele, które bez problemu poruszają się po śniegu, po plaży, są modele, które są... dobrze jeżdżą po trawie, po lesie. I najważniejsza ta różnica jest to, że mamy model, który waży tylko 27 kilo, co w porównaniu do zwykłego wózka elektrycznego, który zaczyna się od 100 kilo, to jest dużo, dużo, dużo mniej.

[pogodna melodia]

**Miłosz Krawczyk na dwukołowym wózku jedzie po brukowanej ulicy... po leśnych ścieżkach... po piaszczystej plaży... po drewnianym moło ciągnącym się nad lazurową wodą. Z uśmiechem sunie brzegiem, po mokrym piasku.**

**MIŁOSZ KRAWCZYK:**

Ja poruszam się na wózku od mniej więcej 20 lat. I o ile na takim zwykłym wózku mogę poruszać się dobrze tam, gdzie jest gładko, czyli jest asfalt, natomiast zupełnie takie tereny leśne czy plaże już zupełnie były nieosiągalne dla mnie.

**Miłosz Krawczyk w biurze. Podjeżdża ręcznym czterokołowym wózkiem inwalidzkim do mniejszego, dwukołowego.**

**MIŁOSZ KRAWCZYK:**

Ja jestem osobą bardzo aktywną i chciałem samodzielnie też poruszać się w takim trudniejszym terenie. Nie było takiego produktu na rynku, więc stwierdziłem, że sam stworzę wózek dla siebie, nie myśląc jeszcze o tym, żeby to była firma. Wózek zaczął się sprawdzać rewelacyjnie. Dużo osób niepełnosprawnych i też sprawnych, którzy mieli w rodzinie kogoś niepełnosprawnego, pytało mnie o produkcję takiego wózka. No i tak powstała firma, i tak rozwija się teraz. Już mamy kolejny, nowszy model, mamy też model dla dzieci, tak że cały czas rozwijamy sprzedaż.  
[pogodna melodia]

**Miłosz Krawczyk na dwukołowym wózku. Jeździ po chodniku z prostokątnych płyt. Rusza do przodu... do tyłu... znów do przodu... Z uśmiechem przemierza brukowaną staromiejską ulicę. Znowu na chodniku. Obraca się w miejscu - to w jedną stronę... to w drugą. Wjeżdża wózkiem do wagonu metra.**

**MIŁOSZ KRAWCZYK:**

Ten mój wózek jest bardzo innowacyjny. Nie ma takich produktów na rynku, i to nie tylko w Polsce, ale też na świecie. Bo teraz przy dostępności, jest Internet, można łatwo kupić coś z zagranicy, ale po prostu takich produktów nie ma. Albo te, co są, są drogie i też bardzo trudno jest... Potrzeba jest dużo pieniędzy na opracowanie takiego produktu, więc często firmy nie decydują się na to. Do tej pory zajmowaliśmy się produkcją wózków inwalidzkich elektrycznych, natomiast teraz pracujemy nad taką przystawką, która będzie do takich zwykłych wózków ręcznych, którą będziemy przyczepiać, jak chcemy gdzieś pokonać większy dystans na zewnątrz. I ona będzie dawała zasięg około 30 km. My możemy się poruszać z prędkością 20 km/h. I powiem szczerze: ja już testowałem prototyp i jest to duża, duża wygoda, ale prace jeszcze potrwają, żeby to wszystko było bezpieczne i bardzo estetyczne.

**Miłosz Krawczyk uśmiecha się.**

**Animacja komputerowa. Miasto. Przy ulicy wznoszą się wieżowce. Chodnikami idą ludzie, ulicą jadą auta. W obrazie dominują różne odcienie niebieskiego. Sylwetki ludzi i auta są białe. Pojawiają złote gwiazdki. Tworzą krąg, obracający się na tle nieba. Obok nich napis: „Fundusze europejskie dostępne dla wszystkich”.**

**NARRATORKA:**

23 kwietnia bieżącego roku uroczyście zainaugurowano rządowy program Dostępność Plus.

**Narrację ilustrują rysunki. Pojawia się logo programu Dostępność Plus - zamknięte w konturze Polski trzy piktogramy przedstawiające: kobietę, człowieka na wózku i dziecko.**

**NARRATORKA:**

To plan działań, które uczynią Polskę miejscem bardziej przyjaznym do życia. Takim, które jest dopasowane do różnych potrzeb Polek i Polaków.



**Rysunek przedstawiający: kobietę wyciągającą przed siebie laskę, mężczyznę na wózku, jednonogiego chłopca wspartego na kulach, mężczyznę o wzroście dziecka, starszego pana na skuterze elektrycznym i kobietę w ciąży.**

**NARRATORKA:**

Program zapewni dostępność m.in. usług i budynków publicznych, stron internetowych, mieszkań oraz transportu.

**Pojawiają piktogramy symbolizujące wymienione kategorie. Pierwszy przedstawia książkę i maski teatralne, drugi - komputer, trzeci - dwa domy, czwarty - autobus z rampą dla wózków.**

**NARRATORKA:**

Swobodne przemieszczanie się, inaczej mobilność, to priorytet programu Dostępność Plus. Każdy powinien mieć możliwość samodzielnego podjęcia decyzji kiedy i gdzie chce pojechać.

**Wokół logo programu Dostępność Plus - rysunki: autobusu, pociągu metra, samochodu osobowego i pociągu.**

**NARRATORKA:**

Jeżeli mamy ciężki bagaż, nie powinniśmy obawiać się, czy będziemy w stanie wsiąść z nim do autobusu. Jeżeli mamy słaby wzrok, nie powinniśmy martwić się, czy na przystanku trafimy na miłego człowieka, który powie nam, jaki tramwaj właśnie podjechał.

**Rysunki: przy autobusie starszy mężczyzna z walizką, na przystanku tramwajowym mężczyzna w ciemnych okularach, wyciągający przed siebie laskę.**

**NARRATORKA:**

Właśnie takie problemy rozwiązuje dostępny transport. Jest on też kluczowy dla innych obszarów programu Dostępność Plus. W końcu po co budować podjazd dla wózków w ośrodku kultury, jeśli ani osoba poruszająca się na wózku, ani rodzic z małym dzieckiem nie będą w stanie do niego dojechać?

**Rysunek: biegnący przez trawnik podjazd do drzwi budynku. Obok: mężczyzna z psem, mężczyzna na wózku i kobieta z wózkiem niemowlęcym.**

**NARRATORKA:**

Jakie konkretne działania przewiduje program Dostępność Plus? To przede wszystkim inwestycje w transport kolejowy, transport publiczny, szkolenia dla pracowników sektora transportu oraz powstanie aplikacji ułatwiającej zaplanowanie podróży. Na te wszystkie działania przewidziano aż 20 mld złotych, które pochodzić będą głównie z Funduszy Europejskich.

**Rysunek. Pod logo programu Dostępność Plus - trzy pliki banknotów. Od banknotów bieżą linie do piktogramów przedstawiających tramwaj i autobus. Poniżej rysunek prelegenta, który pokazuje slajd poświęcony różnym rodzajom niepełnosprawności.**

**NARRATORKA:**

Program zmieni obraz polskiej kolei. Obecnie wiele pociągów i dworców wciąż nie jest dostępnych. Dzięki nowym inwestycjom przybędzie w pełni dostępnych pociągów, a obecne zostaną zmodernizowane.

**Rysunek pociągu starego typu zastępuje rysunek nowoczesnego pociągu. Rysunek starego, zniszczonego budynku dworca ze schodami zastępuje rysunek odnowionego budynku z windą dla osób niepełnosprawnych i podjazdem dla wózków. Na peronie - wyświetlacz z głośnikiem.**

**NARRATORKA:**

Przynajmniej 200 dworców kolejowych będzie wyremontowanych i przebudowanych. Pojawią się w nich różne udogodnienia: podjazdy, windy, szerokie drzwi, oznaczenia wizualne i dźwiękowe, mapy dotykowe. Zmieni się wyposażenie dworców, np. kasy biletowe i toalety, a także ich otoczenie – parkingi, chodniki, trasy dojścia, połączenia z innymi środkami transportu. Łatwiej będzie też podróżować autobusami i tramwajami, i to nie tylko dzięki nowym i zmodernizowanym pojazdom. W polskim prawie brakuje obecnie norm opisujących dostępność tych środków transportu. Rząd przygotowuje przepisy, dzięki którym każdy nowy pojazd będzie dostępny. To nie wszystko. Pomyślano także o podróżujących korzystających z różnych środków transportu. Powstaną przepisy, które ułatwią samorządom i przewoźnikom tworzenie tzw. węzłów przesiadkowych. Dzięki temu nie będziemy musieli martwić się, w jaki sposób w trakcie naszej podróży przesiądziemy się na inny środek transportu.

**Na rysunku - wspólny przystanek tramwaju i autobusu.**

**NARRATORKA:**

Podróżowanie to także kontakt z innymi ludźmi, zwłaszcza personelem transportowym – kasjerem, konduktorem czy kierowcą. W niektórych sytuacjach nawet najlepsze rozwiązania techniczne nie zastąpią obecności i asysty drugiego człowieka. Program Dostępność Plus zapewni szkolenia, które pomogą personelowi transportowemu nabyć umiejętności niezbędne do fachowej pomocy każdemu podróżującemu.

**Rysunki: mężczyzny przy okienku kasowym, kierowcy, konduktora i prelegenta, który pokazuje slajd poświęcony różnym rodzajom niepełnosprawności.**

**NARRATORKA:**

Wiele osób z wyprzedzeniem planuje trasę swojej podróży. Zdrowa i w pełni sił osoba niekoniecznie będzie patrzyła na to, czy dany środek transportu zapewnia wygodny podjazd albo czy jest niskopodłogowy – i tak sobie raczej łatwo poradzi z ewentualnymi barierami. Inaczej

osoby z bagażem, osłabione po chorobie albo niesłyszące. Dla nich dostępność pociągu czy tramwaju to podstawowa sprawa – bez nich w ogóle nie dojadą do swojego celu.

**Rysunek: starszy mężczyzna z walizką przed schodami prowadzącymi na peron kolejowy.**

**NARRATORKA:**

Skąd jednak wziąć informację o tym, czy dany środek transportu jest dostępny? Już wkrótce będzie to możliwe dzięki darmowej aplikacji „Czy dojadę?”

**Rysunek - na ekraniku smartfona napis „Czy dojadę” i piktogram: dłoń z uniesionym kciukiem. Poniżej logo programu Dostępność Plus.**

**NARRATORKA:**

Będzie to przydatne narzędzie również dla osób w pełni sprawnych – w końcu dostępność transportu to też większy komfort podróżowania dla każdego.

**Rysunek - mężczyzna wpatruje się w ekranik smartfona.**

**Animacja komputerowa. Złote gwiazdki tworzą krąg, obracający się na tle niebieskiego nieba.**

**Na tle animacji - napisy.**

**Operatorzy kamer: Piotr Kania, Michał Liskula, Piotr Mirecki, Łukasz Molak, Konrad Zygmunt.**

**Oprawa graficzna: Marcin Czarniecki, Julian Kucaj, Mateusz Matuszak.**

**Lektor: Joanna Rudyk.**

**Redakcja: Eliza Pietrzykowska, Dominika Celińska.**

**Montaż: Dawid Bagiński.**

**Kierownictwo produkcji: Radosław Starczewski.**

**Muzyka - Apollo Music.**

**W programie wykorzystano zdjęcia Fundacji Integracja, zdjęcia Przemysłowego Instytutu Motoryzacyjnego.**

**Fundacja Lux Veritas, Telewizja Trwam 2018**

**Na białym tle plansza w formie strzałki z napisem: „Zapytaj o fundusze”. Strzałka wskazuje umieszczoną niżej planszę z adresem strony internetowej: [www.funduszeuropejskie.gov.pl](http://www.funduszeuropejskie.gov.pl)**

**Poniżej umieszczone obok siebie: logo Funduszy Europejskich, flaga Polski i flaga Unii Europejskiej. Pod nimi napis: „Projekt jest współfinansowany ze środków Funduszu Spójności Unii Europejskiej”.**