



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO

Szczecin, dnia 26 maja 2021 r.

Poz. 2256

UCHWAŁA NR XXXIII/347/21 RADY MIEJSKIEJ W KARLINIE

z dnia 26 kwietnia 2021 r.

w sprawie przyjęcia „Kompleksowej koncepcji organizacji usług transportowych door-to-door osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności na terenie gminy Karlino”

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 oraz art. 40 ust. 1 i art. 41 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2020 r. poz. 713 i 1378) Rada Miejska w Karlinie uchwala, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się „Kompleksową koncepcję organizacji usług transportowych door-to-door osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności na terenie gminy Karlino” w brzmieniu stanowiącym załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Karlina.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Zachodniopomorskiego.

Przewodnicząca Rady Miejskiej

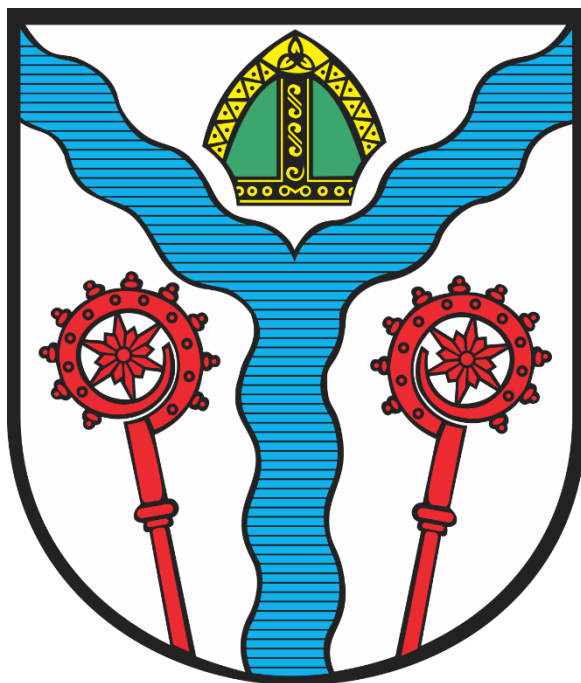
Beata Klepuszewska

Załącznik Nr 1 do uchwały Nr XXXIII/347/21

Rady Miejskiej w Karlinie

z dnia 26 kwietnia 2021 r.

**KOMPLEKSOWA KONCEPCJA ORGANIZACJI
USŁUG TRANSPORTOWYCH DOOR TO DOOR
OSÓB Z POTRZEBĄ WSPARCIA W ZAKRESIE MOBILNOŚCI
NA TERENIE GMINY KARLINO**



Karlino, 2021 r.

1. Dane jednostki samorządu terytorialnego

Nazwa jednostki: **Gmina Karlino**

Dane adresowe: **Plac Jana Pawła II 6, 78-230 Karlino**

Partnerzy Projektu: **Spółdzielnia Socjalna Dobra Marka, Karlińskie Towarzystwo Budownictwa Społecznego Spółka z o.o., Spółdzielnia Socjalna Feniks**

Obszar działania jednostki: **obszar Gminy Karlino**

Usługi transportowe door-to-door świadczone będą w szczególności w granicach administracyjnych gminy Karlino, powiatu białogardzkiego, a poza jego granicami tylko w przypadku uzasadnionym, w zakresie osiągnięcia celu aktywizacji społeczno-zawodowej.

2. Diagnoza społeczna

Karlino to prawie 10-tysięczna gmina w powiecie białogardzkim, w województwie zachodniopomorskim. W skład Gminy wchodzi miasto Karlino oraz sołectwa:

- Daszewo,
- Domacyno,
- Garnki,
- Gościnko,
- Karścino,
- Karwin,
- Kowańcz,
- Lubiechowo,
- Malonowo,
- Mierzyn,
- Mierzynek,
- Karlino,
- Zwartowo,
- Poblocie Wielkie,
- Syrkowice,
- Krukowo,
- Ubysławice,
- Kozia Góra,
- Witolub,
- Dębolas.

Miasto i Gmina Karlino obejmuje obszar 141,03 km².

Liczba mieszkańców — 9 127 (dane stat.gov.pl na dzień 30.06.2020 r).

Według danych Wojewódzkiego Urzędu Pracy w Szczecinie, na dzień 31.12.2020 r. liczba bezrobotnych zarejestrowanych w Powiatowym Urzędzie Pracy w Białogardzie wynosiła 590 osób (o 71 osób więcej niż na dzień 31.12.2019r.). Zauważyć należy, że ponad połowa osób bezrobotnych zarejestrowanych w PUP w Białogardzie to osoby długotrwale bezrobotne. Gmina Karlino zajmuje drugie miejsce (zaraz po mieście Białogard) w powiecie białogardzkim pod względem liczby osób bezrobotnych.

Tabela nr 1. Bezrobocie w powiecie białogardzkim (stan na dzień 31.12.2020 r.)

Powiat / gmina	Zarejestrowani bezrobotni						
	ogółem	kobiety	będący w szczególnej sytuacji na rynku pracy	będący w szczególnej sytuacji na rynku pracy			
				do 30 roku życia	do 25 roku życia	powyżej 50 roku życia	długotrwale bezrobotni
Białogardzki	2 780	1 517	2 386	722	349	737	1 634
M. Białogard	1 165	629	990	288	134	316	649
G. Białogard	526	286	458	141	66	148	321
MG. Karlino	590	331	501	161	82	152	343
MG. Tychowo	499	271	437	132	67	121	321

Źródło: <https://www.wup.pl/pl/dla-instytucji/statystyka-badania-i-analiza/analizy-i-opracowania/2020/>

W 2020 roku w domach pomocy społecznej przebywało 28 mieszkańców gminy Karlino. W związku z pobytem w domu pomocy społecznej mieszkańcy ponoszą odpłatność w wysokości 70 % dochodów netto. Pozostałą część wnoszą odpowiednio członkowie rodziny zobowiązani do alimentacji (zstępni przed wstępnymi) oraz Gmina Karlino. Miesięczny koszt utrzymania w domach pomocy społecznej wynosił od 3 544,82 zł (DPS w Żydowie) do 4 802,00 zł (DPS w Modrzewcu) miesięcznie.

Z usług opiekuńczych w 2020 r. skorzystało 30 mieszkańców gminy Karlino (o 3 osoby więcej niż w 2019 r.). Usługi świadczone były przez opiekunki zatrudnione na umowę o pracę w Miejsko – Gminnym Ośrodku Pomocy Społecznej w Karlinie. Wykonywanie usług opiekuńczych w 2020 r. było utrudnione z uwagi na ogłoszony na terenie Rzeczypospolitej Polskiej stan pandemii. Przez kilka miesięcy usługi świadczone były w ograniczonym zakresie (minimalny zakres usług) z uwagi na ryzyko zakażenia lub przeniesienia na podopiecznych wirusa COVID-19. Usługi wykonywane były w ostrym reżimie sanitarnym, opiekunki zostały wyposażone w odpowiednie środki ochrony.

Od kilku lat zauważalny jest proces starzenia się społeczeństwa i w latach najbliższych lokalna polityka społeczna powinna rozwijać się w kierunku zapewnienia wsparcia osobom starszym oraz z niepełnosprawnościami.

W związku z rosnącymi potrzebami wsparcia osób z niepełnosprawnościami, Gmina Karlino w 2020 r. przystąpiła do realizacji Programu „Asystent osobisty osoby niepełnosprawnej – edycja 2020” finansowanego z Funduszu Solidarnościowego. Miejsko – Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Karlinie zatrudnił 3 asystentów osobistych osób niepełnosprawnych na umowę zlecenie. Do zadań asystentów należało m.in. świadczenie pomocy:

- w wyjściu, powrocie oraz/lub dojazdach w wybrane przez uczestnika Programu miejsce (np. dom, praca, placówki oświatowe i szkoleniowe, świątynie, placówki służby zdrowia i rehabilitacyjne, gabinety lekarskie, urzędy, znajomi, rodzina, instytucje finansowe, wydarzenia kulturalne/rozrywkowe/społeczne/ sportowe itp.);
- w wyjściu, powrocie oraz/lub dojazdach na rehabilitację i zajęcia terapeutyczne;
- w zakupach, z zastrzeżeniem aktywnego udziału uczestnika Programu przy ich realizacji;
- w załatwieniu spraw urzędowych;
- w nawiązaniu kontaktu/współpracy z różnego rodzaju organizacjami;

- w korzystaniu z dóbr kultury (tj. muzeum, teatr, kino, galerie sztuki, wystawy itp.).
- Z uwagi na ograniczenie wynikające w ogłoszeniu stanu pandemii nie wszystkie działania mogły być realizowane przez asystentów w pełnym wymiarze.

W 2020 roku do udziału w programie zakwalifikowano 9 osób z niepełnosprawnościami, w tym 4 osoby ze znacznym stopniem niepełnosprawności oraz 5 osób z umiarkowanym stopniem niepełnosprawności. W ramach programu osobom objętym programem przyznano 852 godzin usług asystenckich w okresie od czerwca 2020 r. do grudnia 2020 r.

3. Analiza dokumentów strategicznych i/lub programów rozwoju danej jednostki samorządu terytorialnego, w których uwzględnione zostały działania na rzecz aktywizacji zawodowej i społecznej osób z ograniczoną mobilnością

Dokument koncepcji usług door-to-door zostanie przyjęty w momencie uzyskania dofinansowania przez Gminę Karlino na podstawie uchwały Rady Miejskiej i stanowić będzie akt prawa miejscowego. Gmina Karlino (na dzień aplikowania o środki na realizację usługi) posiadała Gminną Strategię Rozwiązywania Problemów Społecznych na lata 2015-2020. Strategia w swoich założeniach zawiera misję i wytycza kierunki jej realizacji. Na bazie zdiagnozowanych problemów społecznych, ich przyczyn i skali, w oparciu o istniejące instytucje, organizacje i siły społeczne określa priorytety, formułuje długofalowe cele, określa narzędzia i instrumenty ich realizacji. Zadania wynikające z niniejszej Strategii koncentrują się na konsekwentnej i systematycznej pracy całego zespołu Miejsko-Gminnego Ośrodka Pomocy Społecznej, zaangażowanej także w założenia niniejszego projektu, umożliwiającej przejście od modelu pomocy, którego zasadniczą funkcją jest udzielanie wsparcia materialnego, do modelu nastawionego na wzmocnienie postaw aktywnych oraz wspieranie osób i rodzin objętych pomocą w rozwiązywaniu problemów i doprowadzeniu do ich usamodzielnienia. Działania Ośrodka mają na celu nie tylko łagodzenie skutków trudnej sytuacji bytowej beneficjentów, lecz także usuwanie przyczyn tkwiących w sferze psychicznej i społecznej. Tym samym Gmina realizować będzie cel określony w Strategii określony jako: Dążenie do najlepszej jakości życia osób w podeszłym wieku.

Kierunek działań: 1. Stworzenie warunków i rozwijanie form pomocy w celu aktywizacji społecznej osób w podeszłym wieku. 2. Rozbudowa zakresu świadczonych usług, dostosowanie do potrzeb różnych grup osób starszych, których celem będzie pomoc zarówno w podstawowych czynnościach życia codziennego, jak również rehabilitacji, zagospodarowanie czasu wolnego, integracja ze społecznością lokalną. Dodatkowo niniejszy projekt jest zgodny z celem strategicznym: Wyrównywanie szans-integracja i przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu osób niepełnosprawnych, zaburzonych i chorych psychicznie. Drugim celem strategicznym realizowanym przez Gminę będzie cel: Wyrównywanie szans — integracja i przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu osób niepełnosprawnych, zaburzonych i chorych psychicznie. Kierunek działań 1: Zwiększenie możliwości uczestnictwa osób niepełnosprawnych w życiu społecznym - poprzez likwidację, pokonywanie barier architektonicznych i komunikacyjnych. 2. Tworzenie kompleksowego systemu wsparcia dla rodzin osób niepełnosprawnych. Wskazane cele i kierunki działań są zatem zgodne z przedstawionym projektem. Projekt jest również zgodny z innymi Strategiami na szczeblu Gminnym, powiatowym, wojewódzkim i krajowym. Szczegóły opisano w koncepcji organizacji usług door-to-door.

4. Analiza niezaspokojonych potrzeb transportowych osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności w kontekście ich aktywizacji społeczno-zawodowej.

Niezaspokojonymi potrzebami transportowymi osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności w kontekście ich aktywizacji społeczno-zawodowej na terenie objętym koncepcją są: - braki odpowiedniego, odpowiednio dostosowanego środka transportu, który umożliwiłby bezpieczne dotarcie do interesującego miejsca przez osobę objętą projektem; - bariery „ludzkie”: niechęć współpasażerów komunikacji publicznej do udzielenia pomocy, lub informacji; - problemy z wsiadaniem do pojazdu komunikacji publicznej; - bariery infrastruktury przystankowej: zbyt wąskie przejścia i wystające elementy; które uniemożliwiają przedostanie się wózkom inwalidzkim, niekontrastująca kolorystyka słupów, wiat przystankowych i innych elementów wyposażenia (śmietniki, ławki); - bariery wejścia/wyjścia: pojazd zbyt daleko od peronu, zbyt duża wysokość pomiędzy poziomem wsiadania, a podłogi pojazdu, niewidoczny i nieoznaczony przycisk otwierania drzwi, wąskie drzwi do pojazdu komunikacji publicznej często niedostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, stopnie wewnątrz pojazdu (zwłaszcza nieoznakowane kontrastującą); - bariery informacji: wyświetlacze w pojeździe zbyt jaskrawe, bądź niepodświetlone, niekontrastujące, brak informacji dźwiękowej o numerze i kierunku linii; - bariery w pojeździe: kilka poziomów podłogi, nieoznakowane skrajnie, niekontrastujące uchwyty i rurki, niedostępne miejsca specjalne, brak wyposażenia zabezpieczającego miejsca dla wózków, brak takich miejsc, niedostępne lub słabo opisane przyciski akcji, słabe oświetlenie; - bariery informacji: brak informacji o numerze linii, kierunku oraz trasie i kolejnych przystankach; – wizualnej oraz dźwiękowej, informacja pasażerska niekontrastująca lub mało czytelna, umiejscowiona w słabo widocznym miejscu; - bariery „ludzkie”: niechęć współpasażerów do zwalniania miejsc i udzielania informacji, niechęć lub nieumiejętność udzielania informacji przez kierowcę; - bariery infrastruktury węzłów przesiadkowych: brak udźwiękowienia przejść dla pieszych lub niewłaściwy i niejednoznaczny dźwięk sygnalizacji (zalecanym jest „klekot bociana” z dźwiękiem o niższej częstotliwości na świetle czerwonym), brak kontrastujących i wyraźnych pasów zabezpieczających wejście na jezdnię, brak ścieżek dla niewidomych, stopnie uniemożliwiające przedostanie osobie na wózku; - bariery informacji: brak informacji (wizualnej i dźwiękowej) o możliwości przesiadki, brak informacji (lub jej słabe wyeksponowanie) o drodze do przystanku przesiadkowego i kierunku przesiadki, i wiele innych. Powyższe warunkują niemożność dotarcia osób niepełnosprawnych w różnym kontekście w celach aktywizacji społeczno-zawodowej. Tym samym projekt odpowiada na te potrzeby bowiem osoba potrzebująca wsparcia będzie mogła skorzystać z przewozu w trybie door-to-door.

5. Opis działań prowadzonych przez jednostkę samorządu terytorialnego, organizacje pozarządowe oraz inne podmioty na rzecz aktywizacji społeczno-zawodowej osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności na terenie objętym usługami transportu

Na chwilę obecną w Gminie Karlino nie ma usługi door to door. Instytucje zajmujące się niepełnosprawnymi nie posiadają również środków transportu dostosowanego dla osób niepełnosprawnych oraz starszych. Na chwilę obecną Warsztat Terapii Zajęciowej organizuje transport swoich uczestników za pomocą usługi transportu zleconego dla zewnętrznego podmiotu, a Miejsko – Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej nie stanowi takich usług, tym samym podopieczni szukają transportu w swoim zakresie, co często wiąże się z dużymi utrudnieniami infrastrukturalnymi i koniecznością korzystania ze środków transportu, które nie spełniają norm dostosowania pod potrzeby osób niepełnosprawnych. Oprócz wyżej wymienionego elementu problemem jest także transport osób starszych i niepełnosprawnych z miejscowości wiejskich gminy Karlino. Transport publiczny jest niewystarczający i nie obejmuje wszystkich miejscowości. Dlatego też Gminie zależy na stworzeniu usługi, która pomoże dostać się tym

osobom do urzędu, PUP czy lekarza. Na terenie gminy Karlino świadczone są usługi opiekuńcze, w MGOPS zatrudnione są 3 opiekunki na umowę o pracę. Z usług opiekuńczych w 2019 r. skorzystało 27 mieszkańców gminy Karlino. Ponadto świadczone są specjalistyczne usługi opiekuńcze dla osób z zaburzeniami psychicznymi, w postaci terapii logopedycznej, terapii sensorycznej. Od 2020 r. na terenie Gminy realizowane są usługi asystenta osobistego osoby niepełnosprawnej (zatrudnionych jest 3 asystentów na umowę zlecenie). Poniżej przedstawiono informacje o funkcjonującej na terenie objętym Koncepcją transportu sieci transportowej, rozumianej jako działające na tym terenie:

- Połączenia kolejowe wszystkich operatorów (m.in. miejscowości objęte kursami kolejowymi, częstotliwość kursów) – jedynie miasto Karlino posiada dostęp do pociągu. Na obszarach wiejskich brak takich połączeń.
- Połączenia autokarowe działających na terenie operatorów publicznych (np. PKS, komunikacja miejska) oraz prywatnych (m.in. miejscowości objęte kursami autobusowymi, częstotliwość kursów) – w gminie Karlino – zarówno w mieście jak i na obszarach wiejskich brak komunikacji miejskiej oraz brak PKS. Usługi z przedmiotowego zakresu świadczy dwóch przewoźników prywatnych, których przejazdy są połączone z dowozami do pracy i szkoły. Kursy odbywają się jedynie w dni pracujące od poniedziałku do piątku, jedynie rano i po południu. Brak połączeń w ciągu dnia oraz w weekendy. Nie mniej środki transportu nie są przystosowane dla potrzeb osób niepełnosprawnych, szczególnie na wózkach. Nie ma również możliwości wykorzystania posiadanego taboru transportowego na inne, dodatkowe przejazdy, np. w ramach danego projektu grantowego. Natomiast w przypadku chęci zapewnienia takiej możliwości, Gmina musiałaby przeznaczyć znacznie większe środki finansowe, związane z wynajęciem takiego taboru na potrzeby mieszkańców. Zakup nowych środków transportu (2 szt.) jest znacznie korzystniejszy i umożliwia także w przyszłości wdrożenie usług transportowych na potrzeby mieszkańców Gminy.
- Inne możliwości transportowe w danych uwarunkowaniach lokalnych (tramwaje, trolejbusy, komunikacja wodna np. tramwaje wodne) – brak, nie dotyczy. Koniecznym do pokreślenia jest fakt, iż miejscowości wiejskie: Ubysławice, Mierzynek i Wyganowo to miejscowości w Gminie do których nie ma w ogóle dojazdu. Mieszkańcy nie mają zatem możliwości przemieszczenia się, jeśli nie posiadają własnego transportu.

Dodatkowo poniżej przedstawiono:

- Określenie kryteriów dostępu do usługi (w tym kręgu uprawnionych) oraz sposobu wykazywania i dokumentowania przez użytkowników/ użytkownikówki uprawnienia do skorzystania z usługi – w ramach usługi korzystać będą osoby niepełnosprawne z orzeczeniem oraz osoby starsze nie mające możliwości przemieszczania się. Dokładne kryteria dostępu będą określone w Regulaminie korzystania z usług transportowych door-to-door.
- Zakres i sposób gromadzenia niezbędnych danych użytkowników/ użytkownikówki usługi door-to-door – planuje się, iż do osób zainteresowanych Gmina docierać będzie poprzez szeroko pojętą reklamę przedsięwzięcia umieszczoną na stronie internetowej Gminy, poprzez ulotki, informacje przekazywane przez sołtysów poszczególnych miejscowości, którzy mają bezpośredni kontakt z mieszkańcami oraz poprzez ogłoszenia w prasie lokalnej. Dane gromadzone będą w Gminie Karlino.
- Sposób i formę realizacji usługi transportowej door-to-door, w szczególności określenie obowiązków osób realizujących usługi door-to-door, w tym osób udzielających pomocy w dotarciu do pojazdu i z pojazdu lub asystowania w dotarciu do publicznego środka transportu

- szczegółowy opis zostanie określony w Regulaminie korzystania z usług transportowych door-to-door.
- Określenie zasięgu terytorialnego realizowanych usług zgodnie z przyjętą koncepcją, przy czym usługi transportowe door-to-door mogą być realizowane poza terenem JST wnioskującej o grant – Gmina Karlino.
- Formy współpłacenia za usługi, w tym sposób pobierania opłat i ich dokumentowania – szczegółowy opis zostanie określony w Regulaminie korzystania z usług transportowych door-to-door. Planuje się, że usługa w trakcie trwania projektu do 31.01.2023 będzie bezpłatna.
- Formy bonu dla mieszkańca gminy – brak, nie dotyczy.
- Określenie zakresu dostosowania pojazdów do potrzeb osób z potrzebami wsparcia w zakresie mobilności – 2 szt. auta zakupione w ramach projektu posiadać będą homologację dla osób niepełnosprawnych.
- Syntetyczne wskazanie sposobów dotarcia z informacją o realizacji usług door-to-door do potencjalnych użytkowników/użytkowniczek, z uwzględnieniem osób z dysfunkcją wzroku i słuchu – planuje się, iż zostanie przygotowana informacja głosowa oraz migowa o projekcie i jego zasadach.
- Określenie sposobu zamawiania usługi door-to-door przez użytkownika/użytkowniczkę z uwzględnieniem możliwości i potrzeb osób z dysfunkcją narządu ruchu, wzroku i słuchu - szczegółowy opis zostanie określony w Regulaminie korzystania z usług transportowych door-to-door.
- Określenie zasad i form zgłaszania opinii, reklamacji i uwag klientów usług transportowych door-to-door - szczegółowy opis zostanie określony w Regulaminie korzystania z usług transportowych door-to-door.
- Opis sposobu kontroli i monitoringu jakości usług door-to-door - szczegółowy opis zostanie określony w Regulaminie korzystania z usług transportowych.
- Formy i zakres rozpatrywania skarg i reklamacji dotyczących jakości usług door-to-door - szczegółowy opis zostanie określony w Regulaminie korzystania z usług transportowych door-to-door.

Założenia liczbowe dotyczące planowanej usługi transportowej door-to-door:

- liczba pojazdów i rodzaj pojazdów (m.in. przez określenie dopuszczalnej liczby przewożonych osób, w tym poruszających się na wózkach) – planuje się że będą to 2 szt. 9 osobowego busa dostosowanego do przewozu osób niepełnosprawnych i na wózkach,
- szacowana liczba beneficjentów/beneficjentek, którzy/które potrzebują pomocy asystenta podróży (bez podstawiania przystosowanego środka transportu – np. osoby z niepełnosprawnością narządu słuchu lub wzroku) – na podstawie diagnozy liczba osób potrzebujących asysty to 100 osób.
- szacowana liczba kursów (miesięcznie/rocznie) – szacowana liczba kursów miesięcznie/rocznie to 90 / 1080,
- szacowana roczna średnia długość kursów (w km) – 64800 km,
- maksymalna długość kursu do 25 km,
- szacowana liczba użytkowników/użytkowniczek systemu usług transportowych door-to-door – 400 osób, w tym: a) osoby z niepełnosprawnościami (o ile to możliwe w podziale na rodzaje niepełnosprawności - ruchowa, osoby z dysfunkcją słuchu, osoby z dysfunkcją wzroku) – 100 osób, w tym ruchowo 40 osób; b) osoby z trudnościami w poruszaniu nieposiadające orzeczenia o stopniu niepełnosprawności – 30 osób; c) osoby w wieku senioralnym z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności – 400 osób.

Mierniki i sposoby oceny stopnia zaspokajania potrzeb transportowych osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności:

- liczba użytkowników/użytkowniczek usług door-to-door, w tym liczba osób potrzebujących pomocy/asysty (rocznie, miesięcznie) – 1080 /90,
- liczba zrealizowanych kursów (rocznie, miesięcznie) – 1080/90,
- liczba odmów kursów z powodu braku możliwości ich realizacji (rocznie, miesięcznie) – 120/10,
- liczba rezygnacji z kursów (rocznie, miesięcznie) – 60/5.

Biorąc pod uwagę szczegółowy podział na auta zaplanowano:

- 1) BUS tygodniowo będzie pokonywał ok 1350 km, miesięcznie 5400, spalanie auta to 10 litrów na 100 km. Przyjęto średnią cenę 5 zł za litr paliwa, a zatem na 100 km przejazd auta będzie kosztował 50 zł. (5400 km miesięcznie x 100 km = 54 x 50 zł = 2700 zł. miesięcznie x 2 samochody).

6. Opis funkcjonujących rozwiązań transportowych realizowanych przez jednostkę samorządu terytorialnego, organizacje pozarządowe i sektor prywatny na terenie objętym koncepcją skierowanych do osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności.

Na chwilę obecną w gminie Karlino nie ma usługi door to door. Instytucje zajmujące się niepełnosprawnymi nie posiadają również środków transportu dostosowanego dla osób niepełnosprawnych oraz starszych. Na chwilę obecną Warsztat Terapii Zajęciowej w Karlinie organizuje transport swoich uczestników za pomocą usługi transportu zleconego dla zewnętrznego podmiotu, Miejsko – Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej nie stanowi takich usług, a podopieczni szukają transportu w swoim zakresie. Problemem jest transport osób starszych i niepełnosprawnych z miejscowości wiejskich Gminy Karlino. Transport publiczny jest niewystarczający i nie obejmuje wszystkich miejscowości. Gminie zależy na stworzeniu usługi, która pomoże dostać się tym osobom do urzędu, PUP, czy lekarza. Zaplanowano, iż wdrożony zostanie model realizacji usługi polegający na zakupie przez Gminę Karlino 2 szt. 9 osobowego busa jako pojazdu dostosowanego do przewożenia osób z potrzebami wsparcia w zakresie mobilności i zatrudnienie 2 wykwalifikowanych kierowców oraz dodatkowych osób (2 asystentów) do asysty/pomocy w pokonywaniu schodów i innych barier architektonicznych. Oprócz tego planuje się, że w razie potrzeby zakupione środki transportu będą pełniły rolę taksówki społecznej, rozumianej jako usługa społeczna zapewniająca mobilność osobom, które ze względu na wiek czy niepełnosprawność nie mogą w pełni samodzielnie uczestniczyć w życiu społecznym. Świadczenie usług door-to-door zostanie szczegółowo opisane w regulaminie świadczenia usług.

7. Propozycje sposobów zaspokojenia potrzeb transportowych (w tym szczególnie sposób organizacji usług) osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności.

Aby zaspokoić potrzeby transportowe osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w szczególności w zakresie usługi door-to-door (w tym planowanego modelu świadczenia usług door-to-door Gmina zaplanowała zatrudnienie na umowę o pracę (cały etat) dyspozytora. Będzie to funkcja świadczona na potrzeby projektu, aby w sposób przejrzysty i klarowny organizować mieszkańcom dowóz na terenie miasta i obszarów wiejskich w interesującym ich czasie. Planuje się, że na etapie realizacji projektu w okresie do 31.01.2023 r. usługi będą bezpłatne. Zatrudniony

dyspozytor będzie układał harmonogram przewozów i logistykę dotarcia do chętnych osób oraz będzie odpowiedzialny za potwierdzenie realizacji danych usług.

8. Powiązanie proponowanego sposobu świadczenia usług transportowych dla osób z ograniczoną mobilnością z działaniami podejmowanymi na rzecz aktywizacji społeczno-zawodowej osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności i planowanymi działaniami JST, mającymi na celu poprawę dostępności przestrzeni dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności.

Proponowany sposób świadczenia usług transportowych pozwoli osobom z ograniczoną mobilnością wspierać aktywizację działań społeczno-zawodowych osób w chwili obecnej ograniczonych lub nawet wykluczonych z aktywnego poszukiwania pracy. Planuje się, iż każdy uczestnik usług transportowych wypełniać będzie ankietę wskazującą cel podróży. I będą to: 1) Cel dotyczący aktywizacji społecznej, w tym m.in. nabycie, przywrócenie lub wzmocnienie kompetencji społecznych, zaradności, samodzielności i aktywności społecznej, m.in. poprzez udział w zajęciach m.in. w Centrum Integracji Społecznej (CIS), Klubie Integracji Społecznej (KIS), dostęp do kultury (kino, teatr itp.), spotkania integracyjne. 2) Cel zawodowy, w tym. m.in. utrzymanie zatrudnienia, pomoc w wyborze lub zmianie zawodu, wyposażenie w kompetencje i kwalifikacje zawodowe oraz umiejętności pożądanego na rynku pracy. 3) Cel edukacyjny, w tym: wzrost poziomu wykształcenia, dostosowanie wykształcenia do potrzeb lokalnego rynku pracy). 4) Cel zdrowotny, w tym: wyeliminowanie lub złagodzenie barier zdrowotnych utrudniających funkcjonowanie w społeczeństwie lub powodujących oddalenie od rynku pracy oraz dostęp do usług zdrowotnych (w tym rehabilitacyjnych). Usługa transportu door-to-door będzie realizowana w formie usługi taksówki społecznej, rozumianej jako usługa społeczna zapewniająca mobilność osobom, które ze względu na wiek czy niepełnosprawność nie mogą w pełni samodzielnie uczestniczyć w życiu społecznym. Wszelkie sposoby świadczenia usług i ich zasady będą określone w „Regulaminie świadczenia usług transportowych door-to-door”, który zostanie przedstawiony na dalszym etapie.

Wskaźnikami będą:

- odsetek użytkowników lub użytkowniczek, którzy/które skorzystali/skorzystały z usługi transportowej door-to-door w celu aktywizacji społeczno-zawodowej w relacji do wszystkich użytkowników/użytkowniczek korzystających z tych usług – 91%; odsetek przejazdów w ramach usług transportowych door-to-door wykorzystywanych w celach aktywizacji społeczno-zawodowej w relacji do wszystkich przejazdów (zakładając, że niektóre osoby będą korzystały wielokrotnie z usług) – 60 %.