



Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych

Załącznik do Uchwały Nr XXI/161/2021

Rady Gminy Banie

z dnia 18 marca 2021 r.



KONCEPCJA ORGANIZACJI USŁUG TRANSPORTOWYCH DOOR-TO-DOOR W GMINIE BANIE

Banie 2021



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejski Fundusz Społeczny



Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych

Wstęp

Gmina Banie, przygotowała kompleksową koncepcję organizacji usług transportowych door-to-door i planuje uruchomić tego typu usługi transportowe w ramach projektu pn. „Usługi indywidualnego transportu door-to-door w Gminie Banie”, opracowanego na podstawie wytycznych w ramach konkursu grantowego dla jednostek samorządu terytorialnego ogłoszonego przez Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych w ramach projektu pn. "Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych", realizowanego w ramach Osi Priorytetowej II. Efektywne polityki publiczne dla rynku pracy, gospodarki i edukacji, Działanie 2.8 Rozwój usług społecznych świadczonych w środowisku lokalnym Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja Rozwój 2014-2020. Teren, na którym będą wdrażane usługi transportowe door-to door, to obszar Gminy Banie.

1. Dane o jednostce samorządu terytorialnego która przygotowała koncepcję organizacji usług transportowych door-to-door i która planuje uruchomić usługi transportowe door-to-door.

Gmina Banie położona jest w południowo - zachodniej części województwa zachodniopomorskiego w powiecie gryfińskim, w strefie o wysokich walorach krajobrazowych i rekreacyjnych. Swoim zasięgiem obejmuje obszar 206 km².

Gmina Banie graniczy z 8 gminami:

- Bielice,
- Chojna,
- Gryfino,
- Kozielice,
- Myślibórz,
- Trzcianko Zdrój
- Widuchowa.

Siedzibą władz gminy jest miejscowość Banie, położona w centralnej części gminy. Gmina administracyjnie podzielona jest na 15 sołectw: Babinek, Banie, Baniewice, Dłusko Gryfińskie, Dłużyna, Górnowo, Kunowo, Lubanowo, Parnica, Piaseczno, Piaskowo, Rożnowo, Sosnowo, Swobnica i Tywica.

Liczba mieszkańców na dzień 31.12.2020 r. wynosiła 6074 osób.

Przez gminę przebiega skrzyżowanie dróg wojewódzkich nr 121 Gryfino – Myślibórz oraz nr 122 Pyrzyce – Krajnik Dolny. Użytki rolne zajmują 61,4 % jej powierzchni, przy czym powierzchnia gruntów ornych wynosi ponad 56,8 % w większości III i IV klasy bonitacyjnej, co świadczy o rolniczym charakterze gminy.

Teren, na którym będą wdrażane usługi transportowe door-to door: Babinek, Banie, Baniewice, Dłusko Gryfińskie, Dłużyna, Górnowo, Kunowo, Lubanowo, Parnica, Piaseczno, Piaskowo, Rożnowo, Sosnowo, Swobnica i Tywica.

2. Działania na rzecz aktywizacji zawodowej i społecznej osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności w dokumentach strategicznych i/lub programach rozwoju dotyczących Gminy Banie.



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejski Fundusz Społeczny



Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych

Gmina Banie na etapie tworzenia projektu rozpoczęła proces konsultacji z mieszkańcami Gminy Banie, aby poznać ich zapotrzebowanie na usługi transportowe door-to-door. W ramach zwrotnej informacji otrzymano 87 ankiet, które pozwoliły określić ramy "Koncepcji transportu osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności". Dokument ten wraz z regulaminem świadczenia usług door-to-door zostanie przyjęty w momencie uzyskania dofinansowania przez Gminę Banie na podstawie uchwały Rady Gminy i stanowić będzie akt miejscowy Gminy.

Gmina Banie posiada Gminną Strategię Rozwiązywania Problemów Społecznych na lata 2017-2023. 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 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: I. Cel strategiczny: Podniesienie poziomu bezpieczeństwa socjalnego oraz wspieranie i integrowanie osób zagrożonych marginalizacją i wykluczeniem społecznym, Cel szczegółowy¹: Zwiększenie udziału osób starszych i niepełnosprawnych w życiu społeczności lokalnej.

Cel ten realizowany będzie między innymi poprzez:

- wspieranie inicjatyw służących zwiększeniu aktywności osób niepełnosprawnych i starszych z wykorzystaniem ich potencjału,
- zapewnieniu dostępu do rehabilitacji i sprzętu rehabilitacyjnego oraz zapewnienie utrzymania odpowiedniego zatrudnienia. -podejmowanie i rozszerzenie współpracy z instytucjami i organizacjami pozarządowymi działającymi na rzecz osób niepełnosprawnych i starszych,
- rozwijanie oferty spędzania czasu wolnego kierowanego do osób starszych, niepełnosprawnych, zapewnienie im odpowiedniego dostępu do edukacji, kultury, rekreacji

Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych

poprzez między innymi organizowanie imprez środowiskowych, wycieczek, spotkań integracyjnych.

Projekt wypełnia także założenia Celu szczegółowego 3: Upowszechnianie ofert pracy w Gminie oraz wspieranie osób dotkniętych bezrobociem i poszukujących pracy.

Cel ten realizowany będzie poprzez:

- kontynuowanie współpracy z Powiatowym Urzędem Pracy w Gryfinie w zakresie aktywizacji zawodowej bezrobotnych z Gminy Banie, upowszechnianie ofert pracy,
- wspieranie rozwoju podmiotów ekonomii społecznej w Gminie np. spółdzielni socjalnych.

Efektami realizacyjnymi będzie:

- usamodzielnienie części dotychczasowych beneficjentów systemu pomocy społecznej,
- większa aktywność zawodowa mieszkańców gminy,
- wyższy standard świadczonych usług,
- lepsza jakość funkcjonowania osób starszych i niepełnosprawnych w środowisku zamieszkania,
- wzrost aktywności gospodarczej gminy,
- lepsze wsparcie dla osób zagrożonych i dotkniętych bezdomnością.

Wskazane cele i kierunki działań są zatem zgodne z przedstawionym projektem.

3. Analiza niezaspokojonych potrzeb transportowych osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności w kontekście ich aktywizacji społeczno-zawodowej na terenie Gminy Banie.

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;



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejski Fundusz Społeczny



Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych

- 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 kontrastująco).
- 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 udźwiękowania 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.



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejski Fundusz Społeczny



Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych

4. Opis działań prowadzonych przez Gminę Banie, organizacje pozarządowe oraz inne podmioty na rzecz aktywizacji społeczno-zawodowej osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności na terenie objętym usługami transportu door-to-door.

Na chwilę obecną w Gminie Banie nie ma usługi door to door. Instytucje zajmujące się niepełnosprawnymi nie posiadają również środków transportu dostosowanego dla osób niepełnosprawnych oraz starszych.

Na terenie Gminy Banie nie są prowadzone działania na rzecz aktywizacji zawodowej dla osób niepełnosprawnych. Działania takie prowadzi Zakład Aktywizacji Zawodowej w Gryfinie oraz Warsztat Terapii Zajęciowej przy Polskim Stowarzyszeniu na rzecz Osób z Niepełnosprawnością Intelektualną w Gryfinie, do których dojeżdżają mieszkańcy Gminy Banie.

Założona została Fundacja na Rzecz Wspierania Osób Niepełnosprawnych „POZYTYWNA ENERGIA” w Baniach, która w zakresie swoich działań prowadzi będzie działania mające na celu pomoc osobom niepełnosprawnym.

Działania w zakresie aktywizacji społecznej prowadzi Klub Seniora „Róża” oraz Stowarzyszenie na Rzecz Rozwoju Turystyki na Ziemi Bańskiej „Białostroń”, organizując rajdy rowerowe i piesze, które angażują mieszkańców gminy do uprawiania sportu dostosowanego do wieku i stopnia sprawności. Rajdy swoim zasięgiem obejmują nie tylko teren Gminy Banie. Także Dom Kultury w Baniach prowadzi takie zajęcia jak nauka gry na instrumentach, z której korzystają osoby niepełnosprawne, zajęcia jogi, spotkania 50+, organizowane są różnego rodzaju akcje np. Latarnik 44 plus – bezpłatne zajęcia praktycznych aspektów korzystania z Internetu, a także szereg zajęć dla dzieci m.in. zajęcia teatralne, taneczne, plastyczne.

W Swobnicy funkcjonuje stowarzyszenie „PRZY-STAŃ”, które również działa w sferze aktywizacji społecznej mieszkańców.

Działania w zakresie aktywizacji społeczno-zawodowej prowadzi także Koło Gospodyń Wiejskich „SOSENKI” w Sosnowie. Organizuje ono warsztaty kulinarne, warsztaty z krawiectwa a także szkolenia z udzielania pierwszej pomocy dla mieszkańców.

Również Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej prowadzi poradnictwo i wsparcie psychologiczne, zapewnia usługi opiekuńcze osobom starszym.

5. Opis funkcjonujących rozwiązań transportowych realizowanych przez Gminę Banie, organizacje pozarządowe i sektor prywatny na terenie objętym koncepcją, skierowanych do osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności.

Głównym problemem jest brak środków transportu do takich miejscowości jak Pyrzyce, Myślibórz, Chojna, Gryfino oraz Szczecin. Z miejscowości Kunowo, Sosnowo, Dłużyna, Parnica i Babinek brak bezpośredniego środka transportu do Szczecina. Z pozostałych miejscowości wyjazd jest ok 6 lub 7 rano a powrót dopiero po godz. 17. Jedyna możliwość to dojazd do Gryfina i przesiadka w komunikację podmiejską lub pociąg. Osoby, które potrzebują dojechać do danej miejscowości muszą prosić innych (sąsiadów, znajomych) o dowóz i ponoszą z tego tytułu koszty. Nie rzadko korzystają także z ofert prywatnych przewoźników, co pochłania ogromne ilości środków finansowych.

Problemem jest również transport osób starszych i niepełnosprawnych z miejscowości wiejskich oddalonych od siedziby Gminy - wsi Banie. 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 a także w celach aktywizacji społeczno-zawodowe także poza obszar Gminy.

Na terenie Gminy usługi świadczy jeden przewoźnik Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Szczecinie Sp. z o.o. Transport jest finansowany ze środków w ramach sprzedaży biletów komunikacyjnych. Nie są to środki PFRON. Z transportu może skorzystać każdy mieszkaniec Gminy. Nie mniej środki transportu nie są przystosowane dla potrzeb osób niepełnosprawnych, w szczególności do przewozu osób na wózkach inwalidzkich tj. brak odpowiednich drzwi, brak poręczy, urządzeń wspomagających wsiadanie, odpowiedniej informacji dźwiękowej i wizualnej. Nie ma również możliwości wykorzystania posiadanego taboru transportowego na inne, dodatkowe przejazdy, np. w ramach danego projektu grantowego. Jeśli natomiast byłoby to możliwe to Gmina musiałaby przeznaczyć większe środki finansowe na wynajęcie takiego taboru na potrzeby mieszkańców Gminy Banie. Zakup nowego środka transportu jest znacznie korzystniejszy i umożliwia także w przyszłości wdrożenie usług transportowych na potrzeby mieszkańców.

Poniżej przedstawiono informacje o funkcjonującej na terenie objętym Koncepcją transportu sieci transportowej, rozumianej jako działające na tym terenie:

- połączenia kolejowe wszystkich operatorów - na terenie gminy nie ma połączeń kolejowych,



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejski Fundusz Społeczny



Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych

- połączenia autokarowe działających na terenie operatorów publicznych oraz prywatnych - działa tylko PKS, z takich miejscowości jak Banie, Tywica, Lubanowo, Rożnowo w ciągu dnia kursuje 13 autobusów w kierunku Gryfina w tym 3 kursy rano na Szczecin, z miejscowości Babinek, Kunowo, Sosnowo (brak kursu do Szczecina), Piaseczno, Górnowo w kierunku Gryfina 3 kursy, z Dłuska Gryfińskiego 4 kursy w kierunku Gryfina, ze Swobnicy, Baniewic- 6 kursów, z Parnicy brak dojazdu, z Dłużyny 1 kurs (brak kursu do Szczecina). W okresach wakacyjnych, świątecznych i wolnych od nauki kursy autobusowe są ograniczone.
- inne możliwości transportowe w danych uwarunkowaniach lokalnych- w Gminie brak innych możliwości transportowych takich jak tramwaj, trolejbus.

6. Wskazanie sposobu zaspokojenia potrzeb transportowych osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w szczególności w zakresie usługi door-to-door (w tym planowanego modelu świadczenia usług door-to-door).

Kompleksowa koncepcja transportu osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, będzie stanowiła akt prawa miejscowego, przyjęty przez organ stanowiący Gminy Banie jakim jest Rada Gminy w Baniach. Planowany model świadczenia usług door-to-door został opracowany biorąc pod uwagę analizę popytu na usługi transportowe tego typu, oczekiwania osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności oraz lokalne uwarunkowania Gminy Banie.

W związku z tym, iż koncepcja transportu planowana jest do realizacji w okresie 01.04.2021– 30.09.2022 r. w ramach projektu pn. "Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych", realizowanego w ramach Osi Priorytetowej II. Efektywne polityki publiczne dla rynku pracy, gospodarki i edukacji, Działanie 2.8 Rozwój usług społecznych świadczonych w środowisku lokalnym Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja Rozwój 2014-2020, przyjęto założenie, iż w okresie realizacji projektu odpłatności za usługi nie będą pobierane. Gmina Banie zapewni trwałość projektu poprzez świadczenie usługi transportu door-to-door przez okres minimum 19 miesięcy. Gmina Banie zapewni w okresie trwałości poziom i zakres usługi transportu door-to-door nie mniejszy, niż w okresie realizacji w ramach projektu.

Przyjęty przez Gminę Banie model świadczenia usług door-to-door będzie polegał na samodzielnym świadczeniu usług przez gminę. Model ten będzie polegał na zakupie przez Gminę Banie pojazdu dostosowanego do przewożenia osób z potrzebami wsparcia w zakresie



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejski Fundusz Społeczny



Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych

mobilności. Zostanie zaangażowany personel projektu w postaci zatrudnienia kwalifikowanego kierowcy oraz dodatkowych osób (2 asystentów) do asysty/pomocy w pokonywaniu schodów i innych barier architektonicznych. Pozwoli to na pełne zabezpieczenie potrzeb transportowych osób niepełnosprawnych z terenu gminy, szczególnie biorąc pod uwagę bezpieczeństwo transportu osób i codzienną potrzebę organizacji przywozów i odwozów.

Opracowany został regulamin świadczenia usług transportowych door-to-door określający szczegółowe zasady dotyczące m.in.: określenia kryteriów dostępu do usługi oraz sposobu wykazywania i dokumentowania przez użytkowników/użytkowniczki uprawnienia do skorzystania z usługi; zakresu i sposobu gromadzenia niezbędnych danych użytkowników/użytkowniczek usługi door-to-door; sposobu i formy realizacji usługi transportowej door-to-door; określenia zasięgu terytorialnego realizowanych usług zgodnie z przyjętą koncepcją; sposobów dotarcia z informacją o realizacji usług door-to-door do potencjalnych użytkowników/użytkowniczek, z uwzględnieniem osób z dysfunkcją wzroku i słuchu; określenia sposobu zamawiania usługi door-to-door przez użytkownika/użytkowniczkę z uwzględnieniem możliwości i potrzeb osób z dysfunkcją narządu ruchu, wzroku i słuchu; określenia zasad i form zgłaszania opinii, reklamacji i uwag klientów usług transportowych door-to-door; sposobu kontroli i monitoringu jakości usług door-to-door; formy i zakresu rozpatrywania skarg i reklamacji dotyczących jakości usług door-to-door.

Założenia sposobu świadczenia usług transportowych zawartych w regulaminie:

1. Do korzystania z przewozów uprawnione są osoby z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności z terenu Gminy Banie, które ukończyły 18 rok życia.
2. Przewozy osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności świadczone są najkrótszą trasą. Przewoźnik ma prawo do łączenia kursów w celu maksymalnego wykorzystania przebiegu środka transportu.
3. Każdy/a użytkownik/użytkowniczka przed pierwszym skorzystaniem z usługi zobowiązani są do złożenia oświadczenia o spełnianiu kryteriów do skorzystania z usług transportowych door-to-door.
4. Po pozytywnej weryfikacji osoby korzystającej z przewozu dyspozytorowi należy podać pełne informacje dotyczące:
 - a) adresu podstawienia samochodu (miejsce startu kursu),
 - b) miejsca odebrania użytkownika/użytkowniczki, np. z przed budynku, z pomieszczenia, piętro, winda, podjazd, rodzaj schodów itp.

Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych

- c) adresu miejsca docelowego (koniec kursu),
 - d) godziny startu oraz godzinę, na którą trzeba dotrzeć na dane miejsce,
 - e) zakresu usługi, np. przewóz osoby poruszającej się o kulach, siedzącej na wózku, z innymi dysfunkcjami,
 - f) danych osobowych użytkownika/użytkowniczki: imię i nazwisko odbiorcy usługi, adres zamieszkania, numeru telefonu do użytkownika/użytkowniczki lub osoby upoważnionej,
 - g) celu podróży.
5. Dyspozytor przy przyjmowaniu zlecenia w pierwszej kolejności weryfikuje drogą telefoniczną czy dana osoba uprawniona jest do korzystania z przewozu.
6. Dane osobowe użytkowników/użytkowniczek są przechowywane przez Przewoźnika z należytą starannością, zgodnie z zapisami Ustawy o ochronie danych osobowych i są wykorzystywane jedynie do celów związanych z realizacją usług przewozowych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności.
7. W każdym przypadku o terminie realizacji zamówienia decyduje kolejność zgłoszeń.
8. Zlecenia przyjmowane są z co najmniej trzydniowym wyprzedzeniem. W przypadku wolnego samochodu możliwa jest natychmiastowa realizacja zlecenia.
9. Świadczenie usługi odbywa się w systemie "door-to-door", tzn. kierowca i asystent zapewniają pomoc w wyjściu ze wskazanego miejsca i dotarciu do punktu docelowego wyznaczonego przez użytkownika/użytkowniczkę, jego opiekuna prawnego lub asystenta.
10. Przewozy realizowane są od poniedziałku do piątku w godzinach od 6.00 do 18.00. W soboty, niedziele oraz dni świąteczne w nagłych przypadkach przewozy mogą być realizowane.
11. Przewozy realizowane są od poniedziałku do piątku w godzinach od 6.00 do 18.00. W soboty, niedziele oraz dni świąteczne w nagłych przypadkach przewozy mogą być realizowane.
12. Usługa przewozu wykonywana jest w obrębie 70 km od miejsca zamieszkania użytkownika/użytkowniczki.
13. Usługa nie pełni funkcji transportu medycznego i w związku z tym nie jest świadczona dla osób wymagających przewozu w pozycji leżącej.
14. W przypadku, gdy użytkownik/użytkowniczka jest nieobecny lub nie jest gotowy do drogi w czasie uzgodnionym, kierowca o zaistniałym fakcie informuje dyspozytora i w uzgodnieniu z nim, po 15 minutach oczekiwania odjeżdża (ze względu na kursy łączone i ilość zleceń). W przypadku gdy użytkownik/użytkowniczka jest nieobecny lub nie jest gotowy do drogi w

Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych

czasie uzgodnionym lub rezygnuje z usługi po przybyciu pojazdu na miejsce wskazane w zamówieniu

dwukrotnie w danym miesiącu, Przewoźnik może odmówić przyjmowania zleceń na okres trzech kolejnych miesięcy. Przypadki nieobecności, braku gotowości do drogi i rezygnacji z usługi po przybyciu pojazdu Przewoźnik stosownie dokumentuje. Dokumentacja może mieć formę elektroniczną.

15. W przypadku, gdy użytkownik/użytkowniczka chciałby/aby przesunąć godzinę podstawienia samochodu lub anulować zlecenie, zobowiązany jest poinformować o tym dyspozytora - z co najmniej z 90-cio minutowym wyprzedzeniem.

16. Kontrola i monitoring jakości usług będą się odbywały za pośrednictwem ankiet, które użytkownik/użytkowniczka będą mogli wypełnić po zakończeniu usługi a także przesłać za pośrednictwem e-mail na adres: urząd@banie.pl. Ankieta będzie dostępna również na stronie internetowej Przewoźnika.

Wszelkie kwestie związane z organizacją transportu według planowanej koncepcji są uregulowane w regulaminie, przyjętym zarządzeniem Wójta Gminy Banie.

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 będzie to 9 osobowy bus z windą 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 40 osób.
- szacowana liczba kursów (miesięcznie/rocznie) – szacowana liczba kursów miesięcznie / rocznie to 14 miesięcznie/ok 170 rocznie,
- szacowana roczna średnia długość kursów (w km) – 20160 km,
- maksymalna długość kursu -80 km w jedną stronę,
- szacowana liczba użytkowników/użytkowniczek systemu usług transportowych door-to-door – 87 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) - 28 osób,

Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych

- b) osoby z trudnościami w poruszaniu nieposiadające orzeczenia o stopniu niepełnosprawności - 50 osób,
- c) osoby w wieku senioralnym z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności.

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),
- liczba zrealizowanych kursów (rocznie, miesięcznie), 14 miesięcznie/ok 170 rocznie,
- liczba odmów kursów z powodu braku możliwości ich realizacji (rocznie, miesięcznie) 10-15,
- liczba rezygnacji z kursów (rocznie, miesięcznie).10-15.

7. Opis powiązania proponowanego sposobu świadczenia usług transportowych dla osób z ograniczoną mobilnością z działaniami podejmowanymi na rzecz aktywizacji społeczno-zawodowej.

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 i warsztatach.
- 2) Cel zawodowy, w tym. m.in. utrzymanie zatrudnienia, pomoc w wyborze lub zmianie zawodu, wyposażenie w kompetencje i kwalifikacje zawodowe oraz umiejętności pożądane 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).

Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych

Zgodnie z wytycznymi Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych badany będzie stopień wpływu uruchomienia usług transportowych door-to-door na aktywizację społeczno-zawodową użytkowników/użytkowniczek tych usług, koncepcja transportu przewiduje mierniki ilościowe i sposobu oceny stopnia wykorzystania usług door-to-door dla aktywizacji społeczno-zawodowej.

Wskaźniki w tym zakresie będą następujące:

- 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 – 92 %,
- 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) – 40 %.