

**UCHWAŁA NR LVI/584/23
RADY MIEJSKIEJ W KARLINIE**

z dnia 24 lutego 2023 r.

w sprawie przyjęcia „Kompleksowej koncepcji organizacji usług transportowych door-to-door osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności na terenie gminy Karlino w okresie trwałości projektu” pn. „Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych”

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 2023 r. poz. 40) Rada Miejska w Karlinie uchwała, 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 okresie trwałości projektu pn. „Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych” w brzmieniu stanowiącym załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Karlina.

§ 3. Traci moc 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” oraz uchwała NR XXXVII/378/21 Rady Miejskiej w Karlinie z dnia 27 sierpnia 2021 r. w sprawie zmiany uchwały 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”.

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

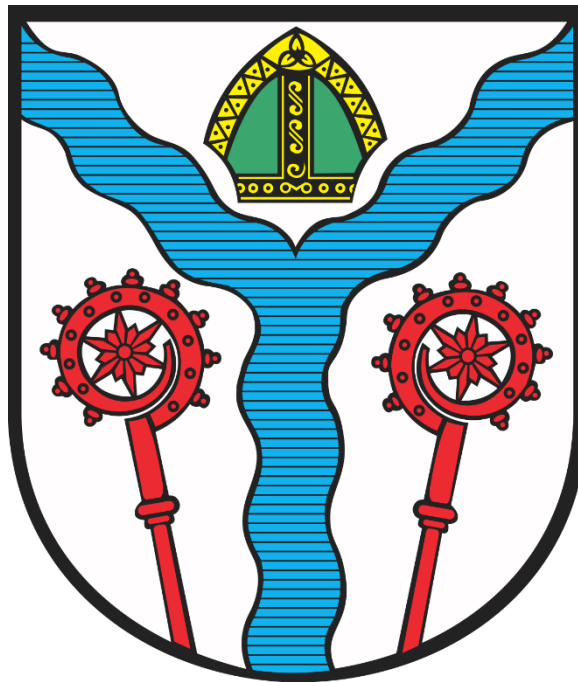
Przewodnicząca Rady
Miejskiej

Beata Klepuszewska

Załącznik do uchwały Nr LVI/584/23
Rady Miejskiej w Karlinie
z dnia 24 lutego 2023 r.

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

pn. „Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych”



Karlino, 2023 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 w okresie realizacji trwałości projektu pn. „Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych”, świadczone będą w szczególności w granicach administracyjnych gminy Karlino, powiatu białogardzkiego oraz obszaru województwa zachodniopomorskiego tylko w uzasadnionym przypadku i w zakresie osiągnięcia celu aktywizacji społeczno-zawodowej. Ustala się termin okresu trwałości projektu na 19 miesięcy od dnia jego zakończenia, mając na względzie zapis w części III – Opis projektu, ust. 10 – Trwałość projektu – wniosku grantowego, wskazujący termin 19-25 miesięcy.

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,
- Karlinko,
- Zwartowo,
- Poblocie Wielkie,
- Syrkowice,
- Krukowo,
- Ubysławice,
- Kozia Góra,
- Witolub,
- Dębolas.

Miasto i Gmina Karlino obejmuje obszar 141,03 km².

Liczba mieszkańców — 8.489, z czego: 5.475 osób zamieszkuje na terenie Miasta Karlino, a 3014 osób na terenach wiejskich (dane na dzień 31.01.2023 r.).

Według danych Powiatowego Urzędu Pracy w Białogardzie, na dzień 31.12.2022 r. liczba bezrobotnych z terenu Gminy, zarejestrowanych w PUP wynosiła 468 osób (o 58 osób mniej niż na dzień 31.12.2021 r.). Zauważyć należy, że ponad połowa osób bezrobotnych zarejestrowanych w PUP w Białogardzie to osoby długotrwale bezrobotne. Gmina Karlino

zajmuje trzecie miejsce (po Mieście i Gminie Białogard) w powiecie białogardzkim pod względem liczby osób bezrobotnych.

W 2022 roku w domach pomocy społecznej przebywało 32 mieszkańców gminy Karlino (dane narastająco). 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 4468,45 zł (DPS w Białogardzie) do 5.668,82 zł (DPS w Darskowie) miesięcznie.

Z usług opiekuńczych w 2022 r. skorzystało 27 mieszkańców gminy Karlino. Usługi świadczone były przez opiekunki zatrudnione na umowę o pracę w Miejsko – Gminnym Ośrodku Pomocy Społecznej w Karlinie. Dodatkowo dla 4 osób (dzieci) świadczone były w miejscu zamieszkania, specjalistyczne usługi opiekuńcze dla osób z zaburzeniami psychicznymi.

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 2022 r. złożyła dwa wnioski o środki finansowe w ramach programów: „Asystent osobisty osoby niepełnosprawnej – edycja 2023” oraz „Opieka wytchnieniowa – edycja 2023”.

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

Niniejszy dokument jest kompleksową koncepcją usług door-to-door na okres trwałości projektu, tj. od 1 marca 2023 r. do 30 września 2024 r. i wprowadzony zostaje w miejsce kompleksowej koncepcji organizacji usług transportowych door-to-door osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności na terenie gminy Karlino, stanowiącej załącznik do uchwały Nr XXXIII/347/21 Rady Miejskiej w Karlinie z dnia 26 kwietnia 2021 r., zmienionej uchwałą NR XXXVII/378/21 Rady Miejskiej w Karlinie w dniu 27 sierpnia 2021 r., który to dokument w związku z wejściem w życie niniejszej koncepcji traci moc prawną. Kompleksowa koncepcja usług door-to-door na okres trwałości projektu, zwana dalej Koncepcją, powstała w trakcie obowiązywania już nowego dokumentu strategicznego jakim jest Strategia Rozwiązywania Problemów Społecznych Gminy Karlino na lata 2022 – 2030. 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, zaangażowanego także w założenia niniejszej koncepcji, 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 główny 1, określony w Strategii określony jako: Wspieranie włączenia społeczno – gospodarczego społeczności marginalizowanych, gospodarstw domowych oraz innych grup społecznych w niekorzystnej sytuacji, w tym osób

o szczególnych potrzebach, dzięki zintegrowanym działaniom obejmującym usługi mieszkaniowe i społeczne.

Cele szczegółowe:

1. Rozwój usług społecznych w zakresie opieki osobom z niepełnosprawnościami i osobom w podeszłym wieku.
2. Poprawa dostępności obiektów oraz przestrzeni publicznej dla osób z niepełnosprawnościami, osób w podeszłym wieku oraz innych grup zagrożonych wykluczeniem społecznym.

Dodatkowo niniejsza Koncepcja jest zgodna z celem głównym nr 6 Strategii: Zwiększenie i poprawa dostępu do wszelkiego rodzaju usług społecznych, ze szczególnym uwzględnieniem grup szczególnego ryzyka.

Cele szczegółowe:

1. Wsparcie mieszkańców gminy poprzez rozwój i wsparcie usług socjalnych, w tym usług opiekuńczych, asystenckich.
2. Poprawa funkcjonowania osób wymagających wsparcia poprzez zwiększenie ich mobilności oraz ułatwienie dostępu poprzez ograniczanie/ likwidację barier architektonicznych na terenie gminy.

Wskazane cele i kierunki działań są zatem zgodne z przedstawioną Koncepcją oraz zgodną z innymi Strategiami na szczeblu gminnym, powiatowym, wojewódzkim i krajowym.

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

Zasadność kontynuacji realizacji usługi door – to - door w gminie Karlino wynika z konieczności zabezpieczenia potrzeb transportowych osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności w kontekście ich aktywizacji społecznozawodowej na terenie objętym Koncepcją.

Uzasadnienie kontynuacji projektu wynika z:

- braków 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;
- problemów z wsiadaniem do pojazdu komunikacji publicznej;
- barier 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;
- barier 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;

- barier „ludzkich”: 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 koncepcja odpowiada na te potrzeby, bowiem osoba potrzebująca wsparcia będzie mogła nadal skorzystać z przewozu w trybie door-to-door. Dotychczasowe działania podejmowane przez lokalny samorząd poprzez realizację projektu „Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych” okazały się niezwykle trafnym i pożądanym przez mieszkańców rozwiązaniem. Wskazać należy, iż od początku trwania projektu do dnia 31 stycznia 2023 r. ogółem dokonano przewozu 5 533 osób, w tym ponad 80% z nich skorzystało z pomocy asystenta osoby z niepełnosprawnościami.

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

Usługa door-to-door była dotychczas realizowana przez Gminę Karlino w ramach projektu "Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych". W związku z tym, że instytucje działające na terenie gminy Karlino, zajmujące się wsparciem osób niepełnosprawnych nie posiadają żadnego środka 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 kontynuowaniu 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 2022 r. skorzystało 27 mieszkańców gminy Karlino. Ponadto świadczone są specjalistyczne usługi opiekuńcze dla osób z zaburzeniami psychicznymi,

w postaci terapii logopedycznej, terapii sensorycznej (w 2022 r. taką formą wsparcia skorzystały 4 osoby).

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.) okazał się znacznie korzystniejszy i umożliwia obecnie i także w przyszłości realizację 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/ użytkowniczkę uprawnienia do skorzystania z usługi – w ramach usługi korzystać będą osoby niepełnoprawne z orzeczeniem oraz osoby starsze nie mające możliwości przemieszczania się. Ponadto inne osoby, pod warunkiem zapewnienia pierwszeństwa osobom, o których wyżej mowa. Dokładne kryteria dostępu będą określone w „Regulaminie korzystania z usług transportowych door-to-door – w okresie trwałości projektu”.
- Zakres i sposób gromadzenia niezbędnych danych użytkowników/ użytkowniczek 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 – w okresie trwałości projektu”.

- Określenie zasięgu terytorialnego realizowanych usług zgodnie z przyjętą Koncepcją, przy czym usługi transportowe door-to-door mogą być realizowane poza terenem Gminy Karlino.
- W okresie trwałości projektu dopuszcza się możliwość wprowadzenia częściowej odpłatności za usługi przewozu przez ich użytkowników. Ustalenia w zakresie wysokości opłaty, terminu jej wprowadzenia, w tym: sposobu pobierania tych opłat, ich dokumentowania oraz ustalenia możliwości zwolnień z tych opłat – powierza się do określenia Burmistrzowi Karlina w Regulaminie korzystania z usług transportowych door-to-door – w okresie trwałości projektu, z wyłączeniem obowiązkowego zwolnienia z opłaty za przewóz osób z terenu gminy Karlino posiadających orzeczenie o znacznym stopniu niepełnosprawności i legitymujących się 75 rokiem życia i powyżej.
- 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 posiadają 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 – informacje na temat usługi zamieszczane będą na bieżąco.
- Określenie sposobu zamawiania usługi door-to-door przez użytkownika/użytkowniczkę z uwzględnieniem możliwości i potrzeb osób z dysfunkcją narządu ruchu, wzroku i słuchu - znajduje się w Regulaminie korzystania z usług transportowych door-to-door, stanowiącym załącznik do zarządzenia Nr 63/2021 Burmistrza Karlina z dnia 16 lipca 2021 r. w sprawie przyjęcia Regulaminu świadczenia usług transportowych door-to-door- dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności na terenie gminy Karlino w ramach projektu pn. „Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych”, zwanym dalej Regulaminem korzystania z usług transportowych door-to-door.
- Określenie zasad i form zgłaszania opinii, reklamacji i uwag klientów usług transportowych door-to-door - szczegółowy opis został 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 – w okresie trwałości projektu.
- Formy i zakres rozpatrywania skarg i reklamacji dotyczących jakości usług door-to-door - szczegółowy opis zawarty został w Regulaminie korzystania z usług transportowych door-to-door.

Założenia liczbowe dotyczące planowanej usługi transportowej door-to-door w okresie trwałości projektu:

- 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 300 km,
- szacowana liczba użytkowników/użytkowniczek systemu usług transportowych door-to-door – 300 osób, w tym możliwość przewozu związanego z realizacją ustawowych zadań własnych Gminy, pod warunkiem zapewnienia świadczenia obecnej usługi na niezmiennym poziomie.

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 poszczególne samochody planuje się:

- 1) BUS tygodniowo będzie pokonywał ok 1350 km, miesięcznie 5400, spalanie auta to 10 litrów na 100 km, Przyjęto średnią cenę 7,88 zł za litr paliwa, a zatem na 100 km przejazd auta będzie kosztował 78,80 zł. (5400 km miesięcznie/100 km = 54 x 78,80 zł = 4255,20 zł. miesięcznie x 2 samochody).

Wskazać w tym miejscu należy, iż zgodnie z zapisami zawartymi w Regulaminie konkursu grantowego i wytycznymi Zarządu PFRON, Gmina Karlino (Grantobiorca) w okresie trwałości projektu jest zobowiązana do zapewnienia utrzymania świadczenia usługi transportu na niezmiennym poziomie, określonym we wskaźnikach wniosku grantowego Grantobiorcy.

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.

Usługa door-to-door była dotychczas realizowana przez Gminę Karlino w ramach projektu "Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych". Instytucje pracujące na rzecz osób z niepełnosprawnościami (z wyjątkiem Zakładu Aktywności Zawodowej w Karlinie) nie posiadają własnych 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 należy na kontynuowaniu świadczenia usługi door-to-door usługi, dzięki której mieszkańcy będą mogli dostać się do urzędów, kina, teatru czy lekarza. Usługa kontynuowana będzie przez następne 19 miesięcy (od 1 marca 2023 r.), w ramach trwałości projektu. 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 transportowych door-to-door – w okresie trwałości projektu”.

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 konieczna jest kontynuacja zatrudnienia dyspozytora, kierowców i asystentów. Będą to funkcje świadczone w okresie trwałości projektu, aby w sposób przejrzysty i klarowny organizować mieszkańcom dowóz na terenie miasta i obszarów wiejskich w interesującym ich czasie. Zatrudniony dyspozytor będzie układał harmonogram przewozów i logistykę dotarcia do chętnych osób oraz następnie będzie odpowiedzialny za potwierdzenie realizacji danych usług. Kierowcy i asystenci będą nadal odpowiedzialni za faktyczną i prawidłową realizację transportu osób. Ustalenie formy zatrudnienia personelu projektu w okresie jego trwałości powierza się Burmistrzowi Karlina.

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.

Kontynuacja 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.

W trakcie trwałości projektu wskazuje się na możliwość wypełniania ankiety/wniosku przez uczestników usługi transportowej, określającej na cel podróży. Cele podróży będą stanowiły między innymi: 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 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). 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 określone zostaną w „Regulaminie świadczenia usług transportowych door-to-door – w okresie trwałości projektu”.

9. Opis dokonanych usprawnień i poprawy dostępności architektonicznej wielorodzinnych, czterech budynkach mieszkalnych, zlokalizowanych przy ulicach: Białogardzkiej 5, Białogardzkiej 16, Szczecińskiej 22 i Szymanowskiego 6 oraz realizacji zadań w okresie trwałości projektu.

W zakresie zrealizowanego zadania Nr 2 projektu pn. - „Wprowadzenie usprawnień w częściach wspólnych budynków wielorodzinnych” zrealizowano roboty budowlane i dokonano odbiorów końcowych inwestycji. Wszelkie prace wykonano w terminach

wskazanych w umowach zawartych w wyniku przeprowadzonego postępowania o zamówienie publiczne. Nie dokonywano przesunięć pierwotnie założonych terminów. Jakość wykonanych prac oceniono na dobry. Wykonawcy przedłożyli niezbędne atesty i certyfikaty jakości użytych materiałów. Nie ujawniono niedoróbek, usterek i wad. Roboty budowlane objęte są gwarancją powykonawczą. Wartość robót budowlanych wyniosła 551 790,20 zł, w tym 191 999,90 zł dofinansowano w ramach grantu (192 000 minus 10 groszy niewykorzystanej kwoty grantu wynikłych z zaokrągleń VATu, dla wszystkich pozycji razem łącznie). Wysokość dofinansowania stanowiła 34,79% wartości całej inwestycji. W okresie trwałości projektu – planuje się nadzór nad wykonanymi pracami, zgodnie z zasadami określonymi we wniosku grantowym i regulaminach konkursu grantowego, stanowiących zarządzenia Zarządu PFRON do przedmiotowego projektu.