

**BADANIE POTENCJAŁU RYNKU**

Warszawa, luty 2020

Zamawiający/Wydawca*:*



**Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych (PFRON)**

al. Jana Pawła II 13,

00-828 Warszawa

tel.: 22 50 55 500

[www.pfron.org.pl](http://www.pfron.org.pl)

Opracowanie stanowi produkt zamówienia, którego przedmiotem jest świadczenie usług badawczych, doradczych, opracowań eksperckich oraz organizacji spotkań konsultacyjnych, służących przygotowaniu dokumentacji konkursowej i przeprowadzeniu konkursu grantowego dla JST   
w ramach projektu pt. *„Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych”*, Działanie 2.8 PO WER.

**Spis treści**

[1. Streszczenie 6](#_Toc32603393)

[2. Wprowadzenie 12](#_Toc32603394)

[3. Nota metodologiczna 14](#_Toc32603395)

[4. Wyniki badań w ujęciu subregionalnym 18](#_Toc32603396)

[4.1. Subregion 2 – woj. lubuskie i zachodniopomorskie 21](#_Toc32603397)

[4.1.1. Usługi transportowe 21](#_Toc32603398)

[4.1.2. Adaptacje architektoniczne 21](#_Toc32603399)

[4.1.3. Sprzedaż i adaptacja pojazdów 22](#_Toc32603400)

[4.2. Subregion 2 – woj. dolnośląskie, opolskie, śląskie 22](#_Toc32603401)

[4.2.1. Usługi transportowe 22](#_Toc32603402)

[4.2.2. Adaptacje architektoniczne 23](#_Toc32603403)

[4.2.3. Sprzedaż i adaptacja pojazdów 23](#_Toc32603404)

[4.3. Subregion 3 – woj. kujawsko-pomorskie, pomorskie, wielkopolskie 24](#_Toc32603405)

[4.3.1. Usługi transportowe 24](#_Toc32603406)

[4.3.2. Adaptacje architektoniczne 24](#_Toc32603407)

[4.3.3. Sprzedaż i adaptacja pojazdów 25](#_Toc32603408)

[4.4. Subregion 4 – woj. podlaskie i warmińsko-mazurskie 25](#_Toc32603409)

[4.4.1. Usługi transportowe 25](#_Toc32603410)

[4.4.2. Adaptacje architektoniczne 26](#_Toc32603411)

[4.4.3. Sprzedaż i adaptacja pojazdów 26](#_Toc32603412)

[4.5. Subregion 5 – woj. lubelskie, podkarpackie, świętokrzyskie 27](#_Toc32603413)

[4.5.1. Usługi transportowe 27](#_Toc32603414)

[4.5.2. Adaptacje architektoniczne 27](#_Toc32603415)

[4.5.3. Sprzedaż i adaptacja pojazdów 28](#_Toc32603416)

[4.6. Subregion 6 – woj. łódzkie, małopolskie, mazowieckie 28](#_Toc32603417)

[4.6.1. Usługi transportowe 28](#_Toc32603418)

[4.6.2. Adaptacje architektoniczne 29](#_Toc32603419)

[4.6.3. Sprzedaż i adaptacja pojazdów 29](#_Toc32603420)

[4.7. Ujęcie subregionalne - podsumowanie 29](#_Toc32603421)

[5. Wyniki badań w ujęciu ogólnopolskim 31](#_Toc32603422)

[5.1. Usługi transportowe 31](#_Toc32603423)

[5.1.1. Oferta JST 31](#_Toc32603424)

[5.1.2. Realizacja usług transportowych bezpośrednio przez jednostkę samorządową 34](#_Toc32603425)

[5.1.3. Realizacja usług transportowych przy współpracy z usługodawcą 40](#_Toc32603426)

[5.1.4. Charakterystyka oferowanych przez JST usług transportowych 41](#_Toc32603427)

[5.1.5. Podmioty zajmujące się transportem door to door 47](#_Toc32603428)

[5.2. Sprzedaż i adaptacja pojazdów do przewozu osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności 55](#_Toc32603429)

[5.2.1. Charakterystyka podmiotów 55](#_Toc32603430)

[5.2.2. Działalność sprzedażowa 57](#_Toc32603431)

[5.2.3. Działalność adaptacyjna 59](#_Toc32603432)

[5.3. Adaptacje architektoniczne 61](#_Toc32603433)

[5.3.1. Zapotrzebowanie i jego rozpoznanie w JST 61](#_Toc32603434)

[5.3.2. Realizacja prac adaptacyjnych w JST 64](#_Toc32603435)

[5.3.3. Firmy prowadzące adaptację części wspólnych budynków mieszkaniowych 69](#_Toc32603436)

[6. Podsumowanie 74](#_Toc32603437)

[7. Rekomendacje 81](#_Toc32603438)

[8. Aneksy 83](#_Toc32603439)

[8.1. Tabele wynikowe w ujęciu subregionalnym 83](#_Toc32603440)

[8.2. Mapa obszarów, na których są świadczone usługi door-to-door oraz rozmieszczenia firm produkujących lub adaptujących pojazdy do przewozu osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności 129](#_Toc32603441)

[8.3. Ankieta dla JST 130](#_Toc32603442)

[8.4. Ankieta dla podmiotów realizujących usługi transportowe 138](#_Toc32603443)

[8.5. Ankieta dla podmiotów zajmujących się sprzedażą i adaptacją pojazdów 143](#_Toc32603444)

[8.6. Ankieta dla podmiotów adaptujących budynki 149](#_Toc32603445)

[8.7. Scenariusz wywiadu z JST 153](#_Toc32603446)

[Wykaz tabel 157](#_Toc32603447)

[Wykaz wykresów 160](#_Toc32603448)

# Streszczenie

Niniejsze opracowanie powstało w ramach projektu „Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych”, który stanowi projekt pozakonkursowy koncepcyjny w ramach Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja Rozwój 2014-2020 (PO WER), Oś Priorytetowa II Efektywne polityki publiczne dla rynku pracy, gospodarki i edukacji, Działanie 2.8 Rozwój usług społecznych świadczonych w środowisku lokalnym. Celem projektu badawczego było określenie potencjału rynku w trzech obszarach związanych z wspieraniem mobilności osób z niepełnosprawnościami. Poruszane w ramach badania zagadnienia odnosiły się do kwestii związanych z zapewnieniem możliwości korzystania z usług w zakresie transportu (w tym transportu *door-to-door*), adaptowania środków transportu celem umożliwienia przewożenia osób z niepełnosprawnościami oraz adaptowania budynków mieszkalnych (w ich częściach wspólnych) do potrzeb osób wymagających wsparcia w zakresie mobilności. Realizując proces badawczy dążono do udzielenia odpowiedzi na postawione pytania badawcze odnoszące się do wymienionych wyżej obszarów.

**Usługi w zakresie indywidualnego transportu door-to-door**

Usługi w zakresie transportu dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osobom z niepełnosprawnościami świadczy jedynie co czwarta badana jednostka samorządu (25,1%). Nie wszystkie z usług mają jednak charakter usług door-to-door. Wskazała na niego jedynie co 10 z badanych gmin, a ich świadczenie jest w dużej mierze uzależnione od działalności na obszarze danej gminy firm transportowych oferujących tego rodzaju usługi. Tylko co trzecia jednostka samorządu terytorialnego, na terenie której osoby z niepełnosprawnościami ma możliwość skorzystania z usług transportu door-to-door świadczy je samodzielnie na bazie własnych zasobów. Przy czym zasoby własne są traktowane bardzo szeroko i zalicza się do nich chociażby zasoby Środowiskowych Domów Samopomocy.

W sytuacji korzystania z usług podmiotów transportowych, są one w większości przypadków wybierane w drodze postępowania publicznego. Szacunkową wartość zamówienia samorządy wyceniają najczęściej na podstawie liczby osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami zamieszkałych na terenie JST lub na podstawie zapotrzebowania zgłaszanego przez jednostki organizacyjne. Rzadko organizowane są konsultacje społeczne lub stosowane są inne sposoby działania.

Badane JST ponoszą w związku z ułatwieniami transportowymi dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności roczne koszty w wysokości od 10 000 do ok. 380 000 PLN. Średnia wysokość kosztów w przypadku gmin, które wskazały konkretne wartości wynosi 100 000 PLN. Przeliczenie podawanych przez respondentów kwot na liczbę mieszkańców ujawnia, że nakłady gmin w tym zakresie są bardzo różne, wahając się od symbolicznej złotówki, aż do około 45 zł. Średnie wydatki gmin na finansowanie ułatwień transportowych dla osób z niepełnosprawnościami w przeliczeniu na mieszkańca to 3,2 zł.

W jednostkach samorządu terytorialnego, na terenie których jest świadczona usługa transportu door-to-door, jest ona w większości przypadków (16 na 21 gmin) bezpłatna. W pozostałych przejazdy są finansowane lub współfinansowane przez samych użytkowników/użytkowniczki. W przypadku finansowania usług przez JST pieniądze pochodzą ze środków własnych JST, dużo rzadziej ze środków PFRON.

Zidentyfikowano 75 podmiotów, które świadczyły usługi transportowe typu od drzwi do drzwi na rzecz osób z niepełnosprawnościami. Są one skupione na obszarze 3 spośród 6 subregionów (głównie w subregionie 6 obejmującym województwo małopolskie, mazowieckie i łódzkie – 22 na 75 podmiotów) i działają głównie w miastach. To w większości mikro lub małe przedsiębiorstwa, choć zakres ich działalności najczęściej obejmuje całe województwo lub działają ponadregionalnie. Badane przedsiębiorstwa świadczące usługi transportowe dysponują łącznie 347 pojazdami dostosowanymi do przewozu osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami (średnio 4,6 pojazdu na firmę). W przedsiębiorstwach tych pracuje łącznie 373 kierowców (średnio 5,0 na firmę) i 116 osób pozostałego personelu (dyspozytorzy, opiekuni, ratownicy – średnio 1,6 osoby na firmę).

Badane jednostki samorządu terytorialnego, w których są świadczone usługi transportu *door-to-door* w ostatnim roku zrealizowały łącznie 32 156 przewozów dla 11 535 osób, co oznacza, że jedna osoba korzystała średnio z 2,8 przewozu. Średnia liczba przewozów przypadającą na każdą z 21 gmin, w których działają podmioty świadczące usługi transportowe na rzecz osób z niepełnosprawnościami to 1 531 w ostatnim roku.

Średnia liczba przewiezionych osób przypadająca na każdą z 21 gmin, w której realizowane są przewozy osób z niepełnosprawnościami, wynosi 549, przy czym mediana wynosi 15. Mamy więc z jednej strony gminy bardzo aktywne w tym zakresie, z drugiej natomiast takie, w których przewozy zdarzają się incydentalnie. Co ważne, nie wskazano istnienia limitów ani ograniczeń dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności. Warto w tym miejscu podkreślić, że na liczbę przewozów nie ma wpływu wielkość gminy mierzona liczbą mieszkańców. W efekcie w gminie liczącej około 7 tysięcy mieszkańców liczba przewozów jest wyższa niż np. w gminie 10-krotnie większej. Zaangażowanie lokalnej administracji samorządowej w organizację przewozów dla osób z niepełnosprawnościami jest zatem pochodną podejścia do realizacji polityki społecznej, w tym zaspokajania potrzeb osób z niepełnosprawnościami.

Tylko 6 na 21 jednostek samorządu terytorialnego wskazało, że zbiera informacje na temat celów zamawiania usługi. Tyle samo jednostek pozyskiwało informacje na temat charakterystyki osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności. Wynika z nich, że usług transportu door-to-door korzystają przede wszystkim osoby niepełnosprawne o znacznie ograniczonej sprawności ruchowej. Rzadziej są to osoby niewidome lub z innymi niepełnosprawnościami, np. intelektualnymi lub neurologicznymi. W gminach wiejskich są to w dużym stopniu starsze osoby z orzeczeniem o niepełnosprawności oraz dzieci i młodzież nieobjęte systemem oświaty, którym nie przysługuje transport do placówki oświatowej. W miastach zróżnicowanie korzystających z usług transportu door-to-door jest większe, nie można wyodrębnić dominującego profilu takich osób – są to zarówno osoby starsze z niepełnosprawnościami ruchowymi, osoby aktywne zawodowo, wykorzystujące transport do dojazdów do pracy, a także studenci. Pośrednich informacji na temat charakterystyki uczestników dostarczają również dane dotyczące przeznaczenia usług wskazywane przez przedstawicieli firm transportowych. Najczęstsze powody korzystania z nich to konieczność dojazdu do placówki leczniczej/rehabilitacyjnej (wskazuje tak trzy czwarte badanych firm) lub do placówki edukacyjnej (62,7%). Generalnie rzecz biorąc usługi transportowe ułatwiają bądź nawet umożliwiają osobom z niepełnosprawnościami, a pośrednio również członkom ich rodzin, zaspokajanie potrzeb dnia codziennego, dając możliwość aktywizacji społecznej i zawodowej.

O występowaniu niezaspokojonego popytu można wnioskować pośrednio, bazując na odpowiedziach udzielonych przez biorących udział w badaniu dostawców usług, zarówno po stronie JST, jak i podmiotów. Na możliwości zwiększenia skali świadczonych usług wskazuje chociażby fakt, że w niemal połowie przypadków zasoby gmin (kadrowe i finansowe) nie pozwalają na pełne zaspokojenie potrzeb transportowych osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności. Może to świadczyć o tym, że zainteresowanie korzystaniem z tego rodzaju usług przekracza dostępną ofertę. W przypadku podmiotów świadczących usługi transportowe skala niedostosowania zasobów do potrzeb jest mniejsza, bowiem tylko co piata firma wskazała, że mogłaby je zwiększyć dopasowując do zainteresowania. Jednak i w tym przypadku rzeczywisty zakres świadczonych usług mógłby być większy. Biorąc jedna pod uwagę to, że usług są świadczone głównie na zasadach umowy z jednostką samorządu terytorialnego jest to zależne od zwiększenia środków, jakie administracja samorządowa przeznacza na ten cel. O niedostosowaniu oferty do skali rzeczywistego popytu może również przesądzać to, że problemem, który wskazało najwięcej jednostek samorządu terytorialnego był brak możliwości realizacji wszystkich zgłoszeń ze względu na pory dnia, których dotyczą. Również około jednej czwartej firm mogłoby obsługiwać więcej klientów, jeśliby dysponowało większą liczbą pojazdów. Możliwość zaspokojenia potrzeb transportowych w analizowanym zakresie wymagałaby zatem przynajmniej w części przypadków podmiotów zwiększenia zasobów, jakie mają w swojej dyspozycji. Biorąc jednak pod uwagę istniejące obecnie możliwości korzystania z ofert leasingowych pozyskanie dodatkowych pojazdów nie powinno być trudne.

**Produkcja lub adaptacja pojazdów do przewozu osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności**

W trakcie wywiadów zidentyfikowano 39 podmiotów zajmujących się produkcją lub adaptacją pojazdów do przewozu osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, co stanowiło 4,4% populacji podmiotów, z którymi podjęto kontakt celem przeprowadzenia wywiadów. Biorąc pod uwagę, że w Polsce funkcjonuje łącznie 107 203 przedsiębiorstw w podklasach PKD związanych z transportem, można oszacować, że usługi sprzedaży i adaptacji w skali kraju świadczy około 4716 podmiotów. Badane podmioty są w większości zlokalizowane w subregionie 6 oraz głównie w miastach. Są to większości mikroprzedsiębiorstwa, choć działają w ponad połowie przypadków na skalę ogólnopolską. Niemal wszystkie z firm (37 na 39) zajmują się przy tym modyfikacjami i adaptacjami samochodów, a pojedyncze sprzedażą nowych aut.

Firmy zajmujące się adaptacjami samochodów najczęściej modyfikują układy sterowania dostosowane dla osób z dysfunkcjami narządów ruchu. Dość częste jest także montowanie dodatkowych czujników, ale też dostosowywanie przestrzeni do przewozu wózków inwalidzkich, montowanie specjalistycznych foteli czy dodatkowych zaczepów, pasów i zabezpieczeń.

Z odpowiedzi udzielanych przez podmioty zajmujące się sprzedażą i adaptacją pojazdów do przewozu osób z ograniczoną mobilnością wynika, że w przypadku, kiedy klientami są jednostki samorządu terytorialnego kupują one głównie samochody marki Iveco, Volkswagen lub Mercedes. Są to pojazdy zarówno fabrycznie dostosowane do analizowanych celów przewozowych, jak adaptowane przez podmioty które je oferują. Są one przede wszystkim wyposażane w przestrzeń na wózek inwalidzki, rampy, choć często montowany jest także zmodyfikowany układ sterowania, dodatkowe zaczepy, pasy i zabezpieczenia czy specjalistyczne fotele.

Firmy zajmujące się dostarczaniem na rynek samochodów dostosowanych do przewozu osób z niepełnosprawnościami deklarują możliwość dostarczenia w ciągu roku średnio 24 samochodów adaptowanych, co oznacza w stosunku do 2019 roku wzrost o ponad jedną trzecią. 8 na 9 firm zadeklarowało możliwość zwiększenia podaży w razie wystąpienia większych potrzeb w tym zakresie.

Samochody adaptowane do potrzeb przewozu osób z niepełnosprawnościami są średnio o 25% droższe od ich standardowych wersji, przy czym skala różnicy jest zależna od zakresu modyfikacji. W pojedynczym przypadku wskazano nawet na dwukrotny wzrost ceny, zaś najniższy ze wskazanych poziomów ceny opiewał na 10% wzrostu względem ceny standardowej wersji pojazdu. Najczęściej szacowano wzrost na poziomie 20% względem ceny standardowej wersji samochodu.

**Adaptacje budynków mieszkalnych do potrzeb osób wymagających wsparcia w zakresie mobilności**

W ramach badania został podjęty kontakt łącznie ze 161 firmami, wśród których zidentyfikowano 36 podmiotów (22,3%) prowadzących działania adaptacyjne dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności. Biorąc pod uwagę, że w Polsce funkcjonuje łącznie 397 237 przedsiębiorstw w podklasach PKD związanych z budownictwem można oszacować, że usługi adaptacji w skali kraju świadczą około 88 583 podmioty. Są to w większości mikro- i małe przedsiębiorstwa działające głównie w gminach miejskich, a więc tam, gdzie potencjalny popyt na tego rodzaju usługi jest większy z racji chociażby większej ilości budownictwa wielorodzinnego.

Firmy, które zadeklarowały wykonywanie prac adaptacyjnych, zajmowały się głównie pracami ogólnobudowlanymi. Rzadziej wykonują bardziej specjalistyczne prace, jak montaż instalacji cieplnych wodnokanalizacyjnych czy termoizolacji. Jako inny profil działalności wskazywano głównie na montaż urządzeń dźwigowych. Tego rodzaju wskazania korespondują z zakresem działań adaptacyjnych, jakich mogłyby się podjąć firmy biorące udział w badaniu. Poza tym, że wskazywano głównie na gotowość podjęcia się podstawowych czynności adaptacyjnych, jak montaż poręczy i barierek czy zbudowanie podjazdów, to około połowa firm wskazała na możliwość realizacji prac związanych z montażem wind lub dźwigów osobowych. Pozostałe prace były wskazywane nieco rzadziej, choć i tak każdą z nich wykonałaby niemal połowa firm. Zgodnie z przyjętym założeniem wskazane prace realizowano tylko w budynkach mieszkalnych wielorodzinnych.

Firmy biorące udział w badaniu najczęściej prowadziły prace adaptacyjne na zlecenie spółdzielni i wspólnot mieszkaniowych, choć ważną grupą klientów były także firmy oraz jednostki samorządu terytorialnego. Połowa z nich wykonywała prace również na zlecenie osób fizycznych.

Średni koszt prac adaptacyjnych dla inwestycji, dla których zostały podane koszty prac, wynosił w zależności od zakresu prac od kilku tysięcy do niemal półtora miliona złotych. Najmniej kosztuje montaż oznaczeń dla osób z dysfunkcjami wzroku (koszt 6 500 zł) czy montaż automatycznego oświetlenia (7 055 zł). Najdroższe inwestycje odnoszą się do montażu dźwigów osobowych lub wind, wahając się od 1,1 do 1,3 mln zł.

Ustalenia dokonane w ramach badania doprowadziły do opracowania następujących zaleceń:

* Dokonanie standaryzacji w zakresie zapisów regulaminowych związanych z rozumieniem zakresu usług przewozu door-to-door, przede wszystkim dookreślenie obligatoryjnego stosowania definicji przewozów door-to-door przez usługodawców ubiegających się o realizację tego rodzaju świadczeń w ramach postępowania publicznego;
* Utworzenie centralnej ewidencji (interaktywnej mapy/wykazu podmiotów) realizujących usługi tego typu na terenie kraju ze wskazaniem miejscowości. Dopisanie do bazy powinno być dobrowolne, przy czym podmioty, które otrzymają wsparcie z PFRON powinny być tam wpisane obligatoryjnie. Takie rozwiązanie pozwoliłoby nie tylko na łatwiejsze odnajdywanie dostępnego transportu przez usługobiorców, ale również porównywanie i standaryzowanie ofert przez usługodawców;
* Wprowadzenie dla jednostek samorządu terytorialnego obowiązku dokonywania szeroko rozumianych diagnoz potrzeb w odniesieniu do wybranych aspektów w sytuacji ubiegania się o zewnętrzne finansowanie realizowanych działań;
* Wprowadzenie ujednoliconej metodologii lub procedury zbierania danych dotyczących osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności. W chwili obecnej nie istnieją jednoźródłowe zbiory danych, a dokładność tych istniejących jest niska ze względu na zakres i wybiórczość pozyskiwania informacji;
* Realizację ogólnopolskiej kampanii informacyjnej dotyczącej wsparcia usługi indywidualnego transportu door-to-door w celu wywołania oddolnej presji na JST;
* Rozszerzenie potencjalnych beneficjentów wsparcia o spółdzielnie i wspólnoty mieszkaniowe oraz prywatnych właścicieli;
* Premiowanie rozwiązań wykorzystujących rozproszone zasoby JST i ich sieciowanie.

# Wprowadzenie

Niniejsze opracowanie powstało w ramach projektu „Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych”, który stanowi projekt pozakonkursowy koncepcyjny w ramach Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja Rozwój 2014-2020 (PO WER), Oś Priorytetowa II Efektywne polityki publiczne dla rynku pracy, gospodarki i edukacji, Działanie 2.8 Rozwój usług społecznych świadczonych w środowisku lokalnym. Projekt ma na celu ułatwienie integracji społeczno-zawodowej osób z potrzebami wsparcia w zakresie mobilności poprzez zapewnienie przez jednostki samorządu terytorialnego (JST) usług indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawę dostępności wielorodzinnych budynków mieszkalnych. W ramach projektu zostanie przeprowadzony konkurs grantowy, dzięki któremu JST będą miały możliwość pozyskania środków na realizację ww. wsparcia.

Opracowanie dotyczy oszacowania potencjału rynku pod kątem podmiotów:

1. Świadczących usługi indywidualnego transportu door-to-door (dalej: usługi door-to-door) lub mogących świadczyć takie usługi;
2. Produkujących pojazdy do przewozu osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności lub adaptujących pojazdy do takiego celu;
3. Wykonujących adaptację budynków mieszkalnych do potrzeb osób wymagających wsparcia w zakresie mobilności[[1]](#footnote-1).

Diagnoza uwzględnia podział na 6 subregionów:

1. **subregion 1:** zachodniopomorskie i lubuskie;
2. **subregion 2:** dolnośląskie, śląskie i opolskie;
3. **subregion 3:** wielkopolskie, pomorskie i kujawsko-pomorskie;
4. **subregion 4:** warmińsko-mazurskie i podlaskie;
5. **subregion 5:** lubelskie, podkarpackie, świętokrzyskie;
6. **subregion 6:** małopolskie, mazowieckie, łódzkie.

Przystępując do analizy zagadnień będących przedmiotem niniejszego opracowania konieczne jest dokonanie kontekstowego wprowadzenia mającego na celu określenie znaczenia tego rodzaju usług dla procesów szeroko rozumianego włączenia społecznego osób z niepełnosprawnościami, obejmującego także ich aktywność zawodową. Jak wykazali autorzy raportu opracowanego na zlecenie PFRON w 2017 roku[[2]](#footnote-2), potrzeby osób z niepełnosprawnościami odnoszą się do szeregu aspektów życia codziennego. Co ważne jednak wśród spontanicznie wskazywanych przez osoby z niepełnosprawnościami potrzeb występowały trzy:

* **potrzeby w obszarze mieszkalnictwa i samodzielnego życia** – poza kwestiami związanymi z pomocą asystenta lub pielęgniarki w codziennych czynnościach, wskazywano tu na konieczność dostosowania mieszkania do indywidualnych potrzeb osoby z niepełnosprawnością oraz posiadanie mieszkania na niższej kondygnacji lub na parterze;
* **potrzeby związane z przyrządami, urządzeniami lub technologiami** – m.in. sprzęt ortopedyczny lub optyczny, sprzęt umożliwiający/poprawiający słyszenie oraz sprzęt komputerowy, ale też różnego rodzaju urządzenia dnia codziennego pomagające niwelować ograniczenia związane z niepełnosprawnością;
* **potrzeby związane z transportem i przemieszczaniem się** – głównie likwidacja barier architektonicznych w przestrzeni publicznej, ale też przystosowanie środka transportu.

Jak widać dwie spośród wyżej wymienionych grup potrzeb pokrywają się z zakresem niniejszej analizy. Warto przy tym podkreślić, że na oddziaływanie dostępności tego rodzaju usług należy patrzeć w szerszym kontekście, a więc nie tylko samych osób z niepełnosprawnościami. Konieczność zwiększonego zaangażowania w zapewnienie osobom z niepełnosprawnościami odpowiednich warunków do życia i rozwoju ogranicza również często możliwości pełnienia ról społecznych zawodowych również przez członków ich rodzin. Z tego względu dostępność usług transportowych czy zaspokojenie potrzeb związanych z dostępnością mieszkań należy traktować jako istotny element polityki społecznej.

# Nota metodologiczna

Celem niniejszego projektu badawczego jest określenie potencjału rynku w trzech obszarach oraz udzielenie odpowiedzi na korespondujące z nimi pytania badawcze.

1. **Podmioty świadczące usługi indywidualnego transportu door-to-door (dalej: usługi door-to-door) lub mogących świadczyć takie usługi)**

* Jakie rozwiązania w zakresie transportu door-to-door są stosowane przez JST?
* Jakie są koszty roczne realizacji usługi transportu door-to-door przez JST lub prywatne firmy?
* Jakie są źródła finansowania usługi transportu door-to-door?
* Jakie podmioty świadczą te usługi?
* Jaka jest skala realizowanych usług (ile osób z nich korzysta – wraz z charakterystyką użytkowników wg rodzaju niepełnosprawności i wieku)?
* Jaka jest skala niezaspokojonego popytu na usługi door-to-door?
* Jaki jest potencjał podmiotów do zwiększenia skali świadczonych usług?

1. **Podmioty produkujące pojazdy do przewozu osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności lub adaptujących pojazdy do takiego celu**

* Ile podmiotów prowadzi taką działalność?
* Jakiego typu są to podmioty/przedsiębiorstwa i jakiej wielkości?
* Jakiego rodzaju adaptacje do potrzeb osób z niepełnosprawnością są wprowadzane do pojazdów?
* Jakiego rodzaju pojazdy są najczęściej kupowane przez JST do świadczenia usług przewozu osób z ograniczoną mobilnością?
* Jaka jest skala niezaspokojonego popytu JST na tego typu pojazdy?
* Jaki jest potencjał badanych podmiotów do zwiększenia skali produkcji i dokonywanych adaptacji?
* Jaka jest najniższa i najwyższa cena pojazdu oraz od czego ona zależy?

1. **Podmioty wykonujące** **adaptację budynków mieszkalnych do potrzeb osób wymagających wsparcia w zakresie mobilności**

* Ile podmiotów świadczy usługi związane z adaptacją budynków mieszkalnych do potrzeb osób wymagających wsparcia w zakresie mobilności (należy również uwzględnić firmy dokonujące montażu dźwigów osobowych oraz montażu ścieżek naprowadzających, pól uwagi i oznaczeń ostrzegawczych dla osób niewidomych)?
* Jakiej wielkości są to podmioty/przedsiębiorstwa?
* Jakie adaptacje są najczęściej realizowane w budynkach wielorodzinnych?
* Jakiego typu budynków dotyczą?
* Kto najczęściej korzysta z przeprowadzonych adaptacji?
* Ile kosztują przeprowadzane adaptacje i od czego te koszty zależą?

Dążenie do udzielenia odpowiedzi na powyższe pytania bazowało na wykorzystaniu zróżnicowanych źródeł danych – zarówno pierwotnych, jak i wtórnych. W kontekście danych pierwotnych działania obejmowały przeprowadzenie badania ilościowego na czterech grupach podmiotów:

* 1. Jednostki samorządu terytorialnego;
  2. Podmioty świadczące usługę transportu door-to-door;
  3. Podmioty zajmujące się sprzedażą pojazdów dostosowanych do przewozu osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności lub dokonujących ich modyfikacji;
  4. Podmioty wykonujące adaptacje budynków mieszkalnych do potrzeb osób wymagających wsparcia w zakresie mobilności.

Pomiary zostały zrealizowane na losowych próbach przy wykorzystaniu mieszanych technik – wspieranych komputerowo wywiadów telefonicznych (CATI) oraz ankiet internetowych (CAWI).

Poniżej zaprezentowana została charakterystyka struktury próby w odniesieniu do poszczególnych grup podmiotów.

**Ad 1. Badanie z przedstawicielami JST**

**Próba:**

* n=338 gmin i powiatów;
* Próba miała charakter losowo-warstwowy, baza JST została podzielona na warstwy;
* Pierwszą warstwę stanowił subregion (1 z 6), drugą typ jednostki – gmina miejska, wiejska, miejsko-wiejska, miasto na prawach powiatu oraz powiat. Ze względu na istotne różnice w charakterystyce powiatów oraz miast na prawach powiatu (zwartość terytorialna) zostały one potraktowane rozdzielnie;
* Minimalna przyjęta stopa zwrotu z badań ilościowych została określona na 35% dla obydwu technik badawczych (CAWI/CATI);
* Minimalny response rate: 119 kompletnych ankiet (zrealizowanych za pomocą techniki CAWI lub CATI).
* Źródła pozyskania respondentów: baza przygotowana w oparciu o ogólnodostępne źródła.

Tabela 1. Struktura próby badania ilościowego wg subregionów

| Subregion | GM\* | GMW | GW | MNP | P | Razem |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| subregion 1: zachodniopomorskie i lubuskie | 1 | 11 | 10 | 1 | 4 | 27 |
| subregion 2: dolnośląskie, śląskie i opolskie | 8 | 13 | 25 | 3 | 7 | 56 |
| subregion 3: wielkopolskie, pomorskie i kujawsko-pomorskie, | 6 | 18 | 35 | 1 | 8 | 68 |
| subregion 4: warmińsko-mazurskie i podlaskie, | 3 | 7 | 17 | 1 | 4 | 32 |
| subregion 5: lubelskie, podkarpackie, świętokrzyskie | 4 | 12 | 41 | 1 | 6 | 64 |
| subregion 6: małopolskie, mazowieckie, łódzkie | 7 | 15 | 59 | 1 | 9 | 91 |
| Suma końcowa | **29** | **76** | **187** | **8** | **38** | **338** |

\* GM – gmina miejska, GMW – gmina miejsko-wiejska, GW – gmina wiejska, MNP – miasto na prawach powiatu, P – powiat

*Źródło: opracowanie na podstawie OPZ*

Losowanie JST zaproszonych do udziału w badaniu było przeprowadzone z wykorzystaniem operatu w postaci oficjalnej bazy teleadresowej jednostek samorządu terytorialnego. Losowanie zostało przeprowadzone dla każdej z wyszczególnionych warstw metodą losowania prostego bez zwracania. W toku losowania, poza próbą podstawową, zostały wylosowane JST, które stanowiły bazę kontaktów zapasowych, wykorzystywanych w przypadku uzyskania odmowy udziału w badaniu przez jednostki z próby podstawowej. W toku badania udało się pozyskać uzyskać dane od 211 jednostek samorządu terytorialnego.

**Ad. 2-4. Badanie z przedstawicielami podmiotów wykonujących analizowane działania**

**Próba:**

* N=150 podmiotów;
* podmioty wykonujące analizowane działania:
* realizacja usług indywidualnego transportu door-to door, n=75,
* produkcja/adaptacja pojazdów do przewozu osób, n=39,
* adaptacje służące likwidacji barier architektonicznych w budynkach mieszkalnych, n= 36,
* Źródła pozyskania respondentów: baza przygotowana w oparciu o bazy komercyjne (np. HDI) pozyskane z kilku źródeł.

W przypadku jednostek samorządu terytorialnego przeprowadzone zostały także pogłębione wywiady indywidualne zgodnie z poniższymi parametrami:

**Próba:**

* n=36 wywiadów;
* po 6 wywiadów w podziale na:
* subregion 1: zachodniopomorskie i lubuskie,
* subregion 2: dolnośląskie, śląskie i opolskie,
* subregion 3: wielkopolskie, pomorskie i kujawsko-pomorskie,
* subregion 4: warmińsko-mazurskie i podlaskie,
* subregion 5: lubelskie, podkarpackie, świętokrzyskie,
* subregion 6: małopolskie, mazowieckie, łódzkie,
* respondenci: przedstawiciele będący członkami związków, stowarzyszeń samorządowych, urzędnicy samorządowi, władze samorządów
* źródła pozyskania respondentów:
* podmioty zgłaszające się do PFRON,
* badanie ilościowe (jednostki deklarujące chęć udziału),
* analiza własna (w oparciu o desk research).

# Wyniki badań w ujęciu subregionalnym

Mając na uwadze potrzeby Zamawiającego, wyniki badania zostaną w pierwszej kolejności zaprezentowane w ujęciu subregionalnym. Relatywnie niewielka skala występowania zjawiska zrodziła jednak potrzebę dokonania charakterystyki zbiorczej, pokazującej w ujęciu ogólnopolskim potencjał rynku w analizowanym zakresie. Scharakteryzowanie ogólnego stanu zjawiska jest również pożądane z uwagi na to, że niewielka liczebność próby ogranicza możliwość skutecznego wnioskowania na temat stanu i charakteru analizowanego zjawiska dla każdego z subregionów.

Odnosząc się do przedmiotu badania trzeba zwrócić uwagę na kwestię dostępności danych, ich jakości oraz niuansów wynikających z dużej dozy dowolności w zakresie funkcjonowania podmiotów komercyjnych, a także zapisów uchwał i rozporządzeń jednostek samorządu terytorialnego. Ogólnodostępne dane nie pozwalają na precyzyjne określenie struktury podmiotów świadczących usługi będące przedmiotem badania, a pozwalają jedynie domniemywać o ich wykonywaniu.

W kontekście usług transportu typu door-to-door świadczonego lub realizowanego przez lub na zlecenie JST przyjęto, że ma to miejsce tylko wówczas, jeśli formalne dokumenty zawierają zapisy wyczerpujące definicję usługi lub w sposób jednoznaczny na nią wskazują. Wiele jednostek samorządu terytorialnego posiada co prawda stosowne uchwały dotyczące organizacji transportu dedykowanego osobom z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, jednak bez doprecyzowania możliwości i charakteru asysty w zakresie dotarcia usługobiorcy do pojazdu i miejsca docelowego. Poziom skomplikowania i szczegółowości uchwał i zarządzeń, na podstawie których włodarze określają zasady korzystania z transportu przez osoby z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności są zróżnicowane. Można zauważyć pewną ewolucję tych dokumentów. Początkowo zawierały one informacje na temat możliwości wykorzystania konkretnego pojazdu – z jego szczegółowym wskazaniem (marka, numer rejestracyjny) do przewozu osób z niepełnosprawnościami w momencie, gdy pojazd nie jest wykorzystywany do głównego celu w jakim został zakupiony – przewóz dzieci.

Przykładem może być tutaj zarządzenie burmistrza miasta Skoczowa[[3]](#footnote-3), które precyzuje kto jest odpowiedzialny za pojazd, w jakich godzinach może być wykorzystywany, w jakim celu, kto jest uprawniony do skorzystania z pojazdu oraz źródła finansowania pojazdu. Rozporządzenie zawiera również wzór wniosku, powinny składać osoby chcące skorzystać z usługi transportowej. W kwestiach nieuregulowanych decyzję podejmuje burmistrz.

Analogiczne wzory pojawiły się również w innych gminach i mają podobny charakter – stanowią regulamin korzystania przez mieszkańców z danego zasobu jakim jest pojazd, a nie de facto z usługi – przy czym przewóz jest realizowany przez pracownika gminy. Z czasem formuły uchwał zaczęły się zmieniać i obejmować dodatkowe kwestie, takie jak zasady naliczania opłat. Co ważne, możliwość przewozu dorosłych osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności często stanowi element dodatkowy do uchwał związanych z przewozem uczniów placówek edukacyjnych.[[4]](#footnote-4)

Przywołane uchwały i zarządzenia nie precyzują w żadnym stopniu wsparcia, które nosiłoby znamiona realizowania usługi *door-to-door*, część z nich wskazuje jednak, że w przypadku wymagania wsparcia przez osobę uprawnioną do skorzystania z przewozu może im towarzyszyć inna osoba. Kwestie związane z bagażem, lub psem przewodnikiem również są często pomijane, a decyzyjność w tym zakresie jest zapewne realizowana ad-hoc.

Analogiczna sytuacja ma miejsce w przypadku podmiotów komercyjnych, gdzie precyzyjny opis usługi nie jest wskazany i ogranicza się on jedynie do informacji na temat taboru oraz cennika. Podmioty gospodarcze świadczące usług przewozu osób niepełnosprawnych są zróżnicowane, a zakres informacji, które publicznie udostępniają jest w dużej mierze uzależniony od ich pozycji rynkowej oraz nastawienia na dany typ klientów.

Można w tym zakresie wyznaczyć 3 segmenty:

1. Podmioty, dla których usługi na rzecz osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności są główną częścią działalności lub mają znaczący udział w przychodach;
2. Podmioty, dla których usługi na rzecz osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności są uzupełnieniem usługi przewozu osób;
3. Podmioty, dla których usługi na rzecz osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności są marginalnym segmentem.

Ad 1. Są to podmioty, które w dużej mierze specjalizują się w realizacji usług przewozu osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności i profesjonalnie podchodzą do ich świadczenia – często oferują również przewozy sanitarne. Są to podmioty najbardziej zaangażowane, świadczące usługi na szerokim rynku oraz realizujące przewozy w obrębie całego kraju. Są to podmioty, które konkurują między sobą, a to wymusza na nich podnoszenie kwalifikacji personelu oraz jasne komunikowanie rozszerzonego zakresu usług – w tym charakter usługi door-to-door. Są to również podmioty, które podejmują się płatnej reklamy swoich usług w Internecie, tak więc ich odnalezienie nie nastręcza problemów, a ich ogłoszenia często można znaleźć na portalach typu ox.pl.[[5]](#footnote-5)

Ad 2. W przypadku tego segmentu, brak skupienia na grupie osób wymagających wsparcia w zakresie mobilności sprawia, że nie konkurują między sobą. Są to podmioty, które funkcjonują głównie lokalnie lub regionalnie i można je odnaleźć wyszukując typ transportu wraz z daną miejscowością. Zazwyczaj to niewielkie podmioty, których usługi wypełniają luki powstałe po upadkach większych, państwowych przewoźników typu PKS. Posiadają flotę busów, które operują na trasach liniowych. Na swoich stronach zamieszczają informacje o tym, że realizują usługi na rzecz osób wymagających wsparcia w zakresie mobilności, lecz ze względu na brak większego zainteresowania, nie rozwijają szczególnie zakresu usług. Informacje o ich charakterze można uzyskać jedynie poprzez bezpośredni kontakt.[[6]](#footnote-6)

Ad 3. Trzeci segment to podmioty, dla których przewóz osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności stanowi marginalny segment rynku. Do tej grupy należy również zaliczyć podmioty, które nie podejmują działań komunikacyjnych poza swoimi lokalnymi obszarami działania. Te, które mają możliwość realizacji takich usług – nie komunikują ich na zewnątrz.

Nie oznacza to jednak, że pomimo braku formalnych zapisów usługi te nie są realizowane w formule door-to-door. Wynika to jednak z indywidualnych ustaleń pomiędzy usługodawcą, a usługobiorcą i może mieć charakter incydentalny.

W odniesieniu do pozostałych z dwóch analizowanych aspektów (tj. działalności podmiotów produkujących pojazdy do przewozu osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności lub adaptujących pojazdy do takiego celu oraz wykonujących adaptacje budynków mieszkalnych do potrzeb osób wymagających wsparcia w zakresie mobilności) podstawowym wyzwaniem było dotarcie do podmiotów zajmujących się tego rodzaju działalnością. Informacje o ich działalności nie zawsze są dostępne. Konieczne było zatem docieranie w ramach badania do przedsiębiorstw o szeroko rozumianej specyfice działalności związanej z budownictwem czy mechaniką. Dodatkowo należy podkreślić, że odbiorcami ich usług są nie tylko jednostki samorządu terytorialnego, ale także spółdzielnie i wspólnoty mieszkaniowe, przedsiębiorstwa czy wreszcie osoby prywatne, co stanowiło dodatkowe utrudnienie w identyfikacji skali działań podejmowanych w tym zakresie w badanych gminach, zwłaszcza w kontekście adaptacji architektonicznych.

## Subregion 1 – woj. lubuskie i zachodniopomorskie

### Usługi transportowe

W analizowanym subregionie zrealizowano 16 wywiadów z przedstawicielami JST, przy czym tylko w 6 JST były świadczone usługi z zakresie transportu, natomiast w 5 funkcjonują podmioty świadczące usługi transportowe na rzecz osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności. Choć w drugim kontekście trzeba podkreślić, że w kilku przypadkach respondenci nie mieli na ten temat wiedzy. W przypadku 3 na 6 znanych sytuacji zapewniania przez JST usług osobom z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności świadczone były usługi transportu *door to door*, a wszystkie mają charakter nieodpłatny. Usługi są finansowane głównie ze środków własnych JST, rzadziej korzysta się ze środków PFRON. Jednostki świadczące te usługi są przy tym wybierane głównie w drodze postępowania publicznego.

Jeśli chodzi o sam proces realizacji usług, to osoby uprawnione do korzystania z nich zgłaszają chęć przejazdu telefonicznie bądź, zapewne w przypadku pojedynczych przejazdów lub przy rozpoczęciu korzystania z usług, poprzez formularz zgłoszeniowy. Z wypowiedzi respondentów wynika, że główne trudności w realizacji wiążą się z odwoływaniem usługi już w jej trakcie lub niezgodny, z założeniami zgłoszeniem zapotrzebowania. W ponad połowie przypadków osoby korzystające z transportu mogą zabrać ze sobą osobę towarzyszącą. Same uprawnienia do korzystania są weryfikowane poprzez okazanie orzeczenia o niepełnosprawności. JST nie zbierają w zasadzie (poza jednym przypadkiem) informacji na temat przewozów, tj. ich celów oraz charakterystyki osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności.

Informacje udzielane przez podmioty świadczące usługi transportowe potwierdzają, że w większości przypadków są one świadczone na zasadach umowy z jednostką samorządu terytorialnego, głównie w ramach postępowania opartego na PZP. Rozliczane są głównie ryczałtowo, od każdego kursu. Co ważne, usługi te są albo w całości, albo w części opłacane przez użytkowników/ użytkowniczki. Swoje zapotrzebowanie na skorzystanie z transportu mogą oni zgłaszać mailowo, telefonicznie bądź poprzez formularz zgłoszeniowy – elektroniczny. Jak się okazuje podmioty świadczące usługi dają osobom korzystającym z transportu możliwość przewozu osób towarzyszących (opiekunów), ale też bagażu. Jeśli chodzi o cele przejazdów, to wiążą się one z koniecznością dotarcia do pracy, szkoły/uczelni lub celem wizyty w placówkach rehabilitacyjnych/leczniczych. Jak zatem widać przewozy pełnią istotną funkcję wspierającą procesy aktywizacji społecznej i zawodowej osób z niepełnosprawnościami.

### Adaptacje architektoniczne

Podobnie jak przy usługach transportowych JST w ograniczonym zakresie zbierają informacje, tutaj w odniesieniu do skali potrzeb w zakresie dostępności architektonicznej budynków wielorodzinnych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności. Informacje, jeśli już, to docierają dzięki aktywności zarządców i dotyczą tylko budynków będących w zasobach danej JST (lub w których znajdują się zasoby gminy np. mieszkania socjalne). To właśnie brak zgłaszanych potrzeb, poza ograniczeniami środków finansowych, są głównym powodem niepodejmowania działań adaptacyjnych. W subregionie zidentyfikowano 2 firmy zajmujące się wykonywaniem adaptacji architektonicznych w budynkach. Realizowały one głównie prace związane z ich dostosowaniem do potrzeb osób z niepełnosprawnością narządów ruchu. Były to prace wykonywane głównie na zlecenie zarządców budynków.

### Sprzedaż i adaptacja pojazdów

W subregionie obejmującym woj. lubuskie i zachodniopomorskie, tylko 3 firmy zajmują się głównie modyfikacjami pojazdów pod kątem ich dostosowania dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności. Ich klientami są głównie placówki rehabilitacyjne, JST lub ich jednostki budżetowe, ale także klienci indywidualni. Podejmują się adaptacji wszystkich samochodów, a klienci otrzymują na nie w większości przypadków gwarancję.

## Subregion 2 – woj. dolnośląskie, opolskie, śląskie

### Usługi transportowe

W analizowanym subregionie zrealizowano 35 wywiadów z JST, przy czym tylko w 6 były świadczone usługi z zakresie transportu, a w 4 funkcjonują podmioty świadczące usługi transportowe na rzecz osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności. W drugim kontekście trzeba ponownie (wzorem subregionu 1) podkreślić, że w ponad połowie przypadków (18 na 35) respondenci nie mieli w tym temacie wiedzy. W przypadku 4 znanych sytuacji mamy ofertę transportu *door to door*, a wszystkie mają charakter nieodpłatny. Usługi są finansowane ze środków własnych JST, a jednostki świadczące te usługi są przy tym wybierane głównie w drodze postępowania publicznego.

Jeśli chodzi o sam proces realizacji usług, to osoby uprawnione do korzystania z nich zgłaszają chęć przejazdu głównie poprzez formularz zgłoszeniowy. Nie przewiduje się także możliwości zabierania ze sobą przez osobę korzystającą z transportu dodatkowych osób lub bagaży. Z wypowiedzi respondentów wynika, że nie pojawiają się żadne problemy związane z realizacją usługi. Same uprawnienia do korzystania są weryfikowane poprzez okazanie orzeczenia o niepełnosprawności. JST w połowie przypadków zbierają informacje odnośnie celów przewozów, a jeszcze rzadziej (w 1 JST) nt. charakterystyki osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności.

Informacje udzielane przez podmioty świadczące usługi potwierdzają, że w większości przypadków są one świadczone na zasadach umowy z jednostką samorządu terytorialnego, głównie w ramach postępowania opartego na PZP. Rozliczane są głównie ryczałtowo, od każdego kursu. Co ważne usługi te są albo w całości, albo w części opłacane przez użytkowników/użytkowniczki. Swoje zapotrzebowanie na skorzystanie z transportu mogą oni zgłaszać mailowo, telefonicznie bądź poprzez elektroniczny formularz zgłoszeniowy. Jak się okazuje podmioty świadczące usługi dają osobom korzystającym z transportu możliwość przewozu osób towarzyszących (opiekunów), ale też bagażu. Jeśli chodzi o cel przejazdów, to wiąże się on z koniecznością dotarcia do urzędu, szkoły/uczelni lub celem wizyty w placówkach rehabilitacyjnych/leczniczych. Ponownie uwidacznia się zatem funkcja wspierająca procesy aktywizacji społecznej i zawodowej osób z niepełnosprawnościami.

### Adaptacje architektoniczne

Podobnie jak przy usługach transportowych JST w ograniczonym zakresie zbierają informacje, tutaj w odniesieniu do skali potrzeb w zakresie dostępności architektonicznej budynków wielorodzinnych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności. Dzieje się tak w około jednej piątej przypadków. Informacje, jeśli już, to docierają dzięki zgłoszeniom zainteresowanych osób lub ogólnie ze społeczności lokalnych. Wykonane adaptacje dotyczą przy tym przede wszystkim budynków będących w zasobach danej JST (lub w których znajdują się zasoby gminy np. mieszkania socjalne). Podobnie jak we wcześniej omawianym subregionie to właśnie brak zgłaszanych potrzeb, poza ograniczeniami środków finansowych, jest głównym powodem niepodejmowania działań adaptacyjnych. W subregionie zidentyfikowano 9 firm zajmujących się wykonywaniem adaptacji architektonicznych w budynkach. Wykonywały one głównie prace związane z ich dostosowaniem do potrzeb osób z niepełnosprawnością narządów ruchu. Były to prace realizowane głównie na zlecenie zarządców budynków, choć w 3 na 9 przypadków zleceniodawcami były osoby fizyczne.

Zakres adaptacji budynków wielorodzinnych w badanych JST obejmuje głównie montaż podjazdów i poręczy. Niwelowanie barier odbywa się w budynkach należących do gmin. Główną przyczyną utrudnienia realizacji inwestycji adaptacyjnych jest bariera finansowa. W przypadku konkursów z PFRON wskazywano na zbyt duży udział własny gminy, który wynosi nawet 70-80% wartości inwestycji.

### Sprzedaż i adaptacja pojazdów

W subregionie obejmującym woj. dolnośląskie, opolskie, śląskie firmy zajmują się głównie modyfikacjami pojazdów pod kątem ich dostosowania dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, choć część z nich ma także w sprzedaży samochody już dostosowane (całkowicie lub częściowo). Ich klientami są placówki rehabilitacyjne/lecznicze oraz, w głównej mierze, klienci indywidualni. Podejmują się adaptacji wszystkich samochodów, a klienci otrzymują na nie w większości przypadków gwarancję.

## Subregion 3 – woj. kujawsko-pomorskie, pomorskie, wielkopolskie

### Usługi transportowe

W przypadku analizowanego subregionu zrealizowano 46 wywiadów z JST, przy czym tylko w 13 były świadczone usługi z zakresie transportu, a w 1 funkcjonują podmioty świadczące usługi transportowe na rzecz osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności. Ponownie w drugim kontekście trzeba podkreślić, że w niemal połowie przypadków respondenci nie mieli w tym temacie wiedzy. Tylko w jednym znanym przypadku nie jest świadczona usługa transportu *door to door*, a w pozostałych mają charakter nieodpłatny. Usługi są finansowane głównie ze środków własnych JST, rzadziej korzysta się ze środków PFRON. Dostawca usługi jest przy tym wybierany głównie w drodze postępowania publicznego.

Jeśli chodzi o sam proces realizacji usług, to osoby uprawnione do korzystania z nich zgłaszają chęć przejazdu poprzez formularz zgłoszeniowy. Z wypowiedzi respondentów wynika, że usługa nie pozwala na przejazd z osobą uprawnioną, przewóz innych osób lub rzeczy, a uprawnienia do korzystania są weryfikowane poprzez okazanie orzeczenia o niepełnosprawności. JST nie zbierają informacji na temat celów przejazdów, choć deklarują zbieranie informacji odnośnie charakterystyki osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności.

Informacje udzielane przez podmioty świadczące usługi pokazują, że w większości przypadków są one świadczone na zasadach umowy z organizacją/organizacjami pozarządowymi, co może być powodem, dla których JST ma ograniczone informacje na temat tej działalności. Usługi są zlecane głównie w ramach postępowań prowadzonych zgodnie z ustawą Prawa Zamówień Publicznych (dalej PZP). Rozliczane są głównie ryczałtowo, od każdego kursu. Co ważne usługi te są w większości przypadków albo w całości, albo w części opłacane przez użytkowników/użytkowniczki. Swoje zapotrzebowanie na skorzystanie z transportu mogą oni zgłaszać mailowo, telefonicznie bądź poprzez formularz zgłoszeniowy – elektroniczny. Jak się okazuje podmioty świadczące usługi dają osobom korzystającym z transportu możliwość przewozu osób towarzyszących (opiekunów), ale też bagażu. Jeśli chodzi o cele przejazdów, to podobnie jak w innych subregionach wiążą się one z koniecznością dotarcia do pracy, szkoły lub celem wizyty w placówkach rehabilitacyjnych/leczniczych. Zwrócono uwagę na kwestię zbyt późnego odwoływania chęci skorzystania z usługi, choć warto też podkreślić, że istotnym ograniczeniem jest brak możliwości realizacji wszystkich zgłoszeń ze względu na pory dnia, w których napływają zgłoszenia osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności.

### Adaptacje architektoniczne

JST subregionu 3 w ograniczonym zakresie zbierają informacje w odniesieniu do skali potrzeb w zakresie dostępności architektonicznej budynków wielorodzinnych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności. Dzieje się tak tylko w około jednej dziesiątej przypadków. Informacje, jeśli już, to docierają dzięki zgłoszeniom osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności lub zarządców nieruchomości. 5 na 46 gmin wykonało w ostatnich 3 latach adaptacje architektoniczne, przede wszystkim budynków będących w zasobach danej JST (lub w których znajdują się zasoby gminy np. mieszkania socjalne). Finansowano je ze środków własnych lub dotacji celowych. Podobnie jak we wcześniej omawianym subregionie to właśnie brak zgłaszanych potrzeb, poza ograniczeniami środków finansowych, jest głównym powodem niepodejmowania działań adaptacyjnych. Wskazuje się jednak również na brak weryfikacji potrzeb w tym zakresie. W subregionie zidentyfikowano 6 firm zajmujących się wykonywaniem adaptacji architektonicznych w budynkach. Wykonywały one głównie prace związane z ich dostosowaniem do potrzeb osób z niepełnosprawnością narządów ruchu. Były to prace realizowane głównie na zlecenie zarządców budynków, choć w 5 na 6 przypadków zleceniodawcami były osoby fizyczne.

### Sprzedaż i adaptacja pojazdów

W subregionie obejmującym woj. kujawsko-pomorskie, pomorskie i wielkopolskie firmy zajmują się głównie modyfikacjami pojazdów pod kątem ich dostosowania dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, choć część z nich ma także w sprzedaży samochody już dostosowane (całkowicie lub częściowo). Ich klientami są placówki rehabilitacyjne/lecznicze oraz, w głównej mierze, klienci indywidualni. Ich udział jest widoczny zwłaszcza w przypadku samochodów adaptowanych. Firmy w większości przypadków podejmują się adaptacji wszystkich samochodów, a klienci otrzymują na nie w większości przypadków gwarancję.

## Subregion 4 – woj. podlaskie i warmińsko-mazurskie

### Usługi transportowe

W ramach analizowanego subregionu zrealizowano 29 wywiadów z JST, przy czym tylko w 6 były świadczone usługi z zakresie transportu, a w 2 funkcjonują podmioty świadczące usługi transportowe na rzecz osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności. Ponownie jednak w znacznej części przypadków respondenci nie mieli wiedzy na temat tego czy takie firmy działają na terenie danej JST. W 2 na 6 przypadków świadczenia przez JST usług transportowych mamy ofertę transportu *door to door*, a wszystkie są świadczone w modelu mieszanym, tj. są finansowane z różnych źródeł. Usługi są finansowane głównie ze środków własnych JST, która również samodzielnie realizuje usługę.

Jeśli chodzi o sam proces realizacji usług, to osoby uprawnione do korzystania z nich zgłaszają chęć przejazdu telefonicznie. Z wypowiedzi respondentów wynika, że główne z realizacją usług występują różne trudności, głównie takie, które wynikają z braku możliwości obsługi wszystkich zgłoszeń. Osoby korzystające z transportu mogą zabrać ze sobą osobę towarzyszącą, a uprawnienia do korzystania są weryfikowane poprzez okazanie orzeczenia o niepełnosprawności. JST w jednym przypadku zbiera informacje na temat celów przewozów, ale już żadna z badanych gmin nie robi tego w odniesieniu do charakterystyki osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności.

Informacje udzielane rzez podmioty świadczące usługi potwierdzają, że w większości przypadków są one świadczone na zasadach umowy z jednostką samorządu terytorialnego, głównie w ramach postępowania opartego na PZP lub zapytaniach ofertowych. Rozliczane są głównie ryczałtowo, od każdego kursu lub kilometrówką. Co ważne usługi te są w większości przypadków opłacane częściowo przez użytkowników/użytkowniczki, choć stawka zależy od ich sytuacji materialnej. Swoje zapotrzebowanie na skorzystanie z transportu mogą oni zgłaszać mailowo, telefonicznie bądź poprzez formularz zgłoszeniowy – elektroniczny. Jak się okazuje podmioty świadczące usługi dają osobom korzystającym z transportu możliwość przewozu osób towarzyszących (opiekunów), ale też bagażu. Celem przejazdów jest głownie konieczność dotarcia do pracy, szkoły/uczelni lub wizyty w placówkach rehabilitacyjnych/leczniczych.

### Adaptacje architektoniczne

JST subregionu 4 w ograniczonym zakresie zbierają informacje w odniesieniu do skali potrzeb w zakresie dostępności architektonicznej budynków wielorodzinnych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności. Podobnie zresztą jak w pozostałych. Dzieje się tak tylko w około jednej szóstej przypadków. Informacje, jeśli już, to docierają dzięki zgłoszeniom osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności. Tylko 2 gminy wykonały w ostatnich 3 latach adaptacje architektoniczne, również w budynkach niebędących w zasobach danej JST, a stało się to dzięki środkom pochodzącym z PFRON. Podobnie jak we wcześniej omawianym subregionie to właśnie brak zgłaszanych potrzeb, poza ograniczeniami środków finansowych, są głównym powodem niepodejmowania działań adaptacyjnych. Ponownie wskazuje się na brak weryfikacji potrzeb w tym zakresie. W subregionie zidentyfikowano 2 firmy zajmujące się wykonywaniem adaptacji architektonicznych w budynkach. Wykonywały one głównie prace związane z ich dostosowaniem do potrzeb osób z niepełnosprawnością narządów ruchu, a wykonywane prace wiązały się z budowaniem podjazdów oraz montażem barierek i poręczy. Były to prace realizowane głównie na zlecenie osób fizycznych.

### Sprzedaż i adaptacja pojazdów

W subregionie obejmującym woj. podlaskie i warmińsko-mazurskie firmy zajmują się zarówno sprzedażą, jak i modyfikacjami pojazdów pod kątem ich dostosowania dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności. Ich klientami są placówki rehabilitacyjne/lecznicze oraz, w głównej mierze, klienci indywidualni. Ich udział jest widoczny zwłaszcza w przypadku samochodów adaptowanych. Firmy w podejmują się adaptacji wszystkich samochodów lub tylko wybranych marek. W przypadku samochodów nowych klient nie traci gwarancji, a pozostali otrzymują gwarancję danego wykonawcy.

## Subregion 5 – woj. lubelskie, podkarpackie, świętokrzyskie

### Usługi transportowe

W przypadku analizowanego subregionu zrealizowano 38 wywiadów z JST, przy czym w 8 były świadczone usługi z zakresie transportu, a jedynie w 2 funkcjonują podmioty świadczące usługi transportowe na rzecz osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności. Choć w drugim kontekście trzeba podkreślić, że w ponad połowie gmin respondenci nie mieli w temacie wiedzy. Tylko w jednym przypadku usług świadczonych osobom z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności mamy ofertę transportu *door to door*. Usługi są finansowane głównie ze środków własnych JST. Jednostki samorządu terytorialnego realizują usługi samodzielnie bądź wybierają dostawców na drodze postępowania publicznego.

Jeśli chodzi o sam proces realizacji usług, to osoby uprawnione do korzystania z nich zgłaszają chęć przejazdu telefonicznie, mailowo bądź, w pojedynczych przypadkach poprzez formularz zgłoszeniowy. Z wypowiedzi respondentów wynika, że główne trudności w realizacji wiążą się z ze zbyt małą liczbą pojazdów do obsługi wszystkich zgłoszeń. We wszystkich przypadkach osoby korzystające z transportu mogą zabrać ze sobą osobę towarzyszącą lub inne zasoby. Same uprawnienia do korzystania są weryfikowane poprzez okazanie orzeczenia o niepełnosprawności.

Informacje udzielane przez podmioty świadczące usługi pokazują, że w większości przypadków są one świadczone na zasadach umowy z jednostką samorządu terytorialnego lub z organizacją/organizacjami pozarządowymi. Głównie w ramach postępowania opartego na PZP. Rozliczane są głównie ryczałtowo, od każdego kursu. Co ważne usługi te są albo w całości, albo w części opłacane przez użytkowników/użytkowniczki. Swoje zapotrzebowanie na skorzystanie z transportu mogą oni zgłaszać mailowo, telefonicznie bądź poprzez formularz zgłoszeniowy (tradycyjny bądź elektroniczny). Podmioty świadczące usługi dają osobom korzystającym z transportu możliwość przewozu osób towarzyszących (opiekunów), ale też bagażu. Jeśli chodzi o cele przejazdów, to wiążą się one z koniecznością dotarcia do pracy, szkoły/uczelni lub celem wizyty w placówkach rehabilitacyjnych/leczniczych.

### Adaptacje architektoniczne

JST w ograniczonym zakresie zbierają informacje w odniesieniu do skali potrzeb w zakresie dostępności architektonicznej budynków wielorodzinnych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności. Informacje, jeśli już, to docierają głównie dzięki zgłoszeniom osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami. W ostatnich 3 latach zrealizowano adaptacje architektoniczne w 2 gminach, jednak dotyczą tylko budynków będących w zasobach danej JST (lub w których znajdują się zasoby gminy np. mieszkania socjalne). Brak zgłaszanych potrzeb, poza ograniczeniami środków finansowych, jest głównym powodem niepodejmowania działań adaptacyjnych. W subregionie zidentyfikowano 5 firm zajmujących się wykonywaniem adaptacji architektonicznych w budynkach. Wykonywały one głównie prace związane z ich dostosowaniem do potrzeb osób z niepełnosprawnością narządów ruchu, choć w pojedynczych przypadkach dostosowywano także budynki do potrzeb osób z niepełnosprawnością narządu wzroku. Były to prace realizowane głównie na zlecenie zarządców budynków.

### Sprzedaż i adaptacja pojazdów

W subregionie obejmującym woj. lubelskie, podkarpackie i świętokrzyskie firmy zajmują się głównie modyfikacjami pojazdów pod kątem ich dostosowania dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, choć część z nich ma także w sprzedaży samochody już dostosowane (całkowicie lub częściowo). Ich klientami są w głównej mierze klienci indywidualni, zwłaszcza w przypadku pojazdów modyfikowanych. Firmy podejmują się adaptacji wszystkich samochodów lub tylko wybranych marek. W przypadku samochodów nowych klient nie traci gwarancji, a pozostali otrzymują gwarancję danego wykonawcy.

## Subregion 6 – woj. łódzkie, małopolskie, mazowieckie

### Usługi transportowe

W przypadku subregionu obejmującego woj. łódzkie, małopolskie, mazowieckie zrealizowano 47 wywiadów z JST, przy czym w 4 były świadczone usługi z zakresie transportu, a w 7 funkcjonują podmioty świadczące usługi transportowe na rzecz osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności. Choć w drugim kontekście trzeba podkreślić, że w 28 na 47 gmin respondenci nie mieli w tym temacie wiedzy. W ponad połowie usług świadczonym osobom z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności mamy ofertę transportu *door to door*. Usługi są finansowane głównie ze środków własnych JST. Jednostki samorządu terytorialnego realizują usługi same bądź wybierają dostawców na drodze postępowania publicznego.

Jeśli chodzi o sam proces realizacji usług, to osoby uprawnione do korzystania z nich zgłaszają chęć przejazdu telefonicznie, mailowo ale głównie poprzez formularz zgłoszeniowy. Z wypowiedzi respondentów wynika, że główne trudności w realizacji wiążą się z brakiem możliwości realizacji wszystkich zgłoszeń ze względu na pory dnia, w których napływają zgłoszenia osób zainteresowanych skorzystaniem z usługi. Tylko w części przypadków osoby korzystające z transportu mogą zabrać ze sobą osobę towarzyszącą lub inne zasoby. Same uprawnienia do korzystania są weryfikowane poprzez okazanie orzeczenia o niepełnosprawności.

Informacje udzielane przez podmioty świadczące usługi pokazują, że w większości przypadków są one świadczone na zasadach umowy z jednostką samorządu terytorialnego, choć w kilku przypadkach mamy także do czynienia z usługami oferowanymi na zasadach rynkowych. Rozliczane są głównie ryczałtowo, od każdego kursu. W kilku jedynie przypadkach usługi są nieodpłatne. Swoje zapotrzebowanie na skorzystanie z transportu mogą oni zgłaszać mailowo, telefonicznie bądź poprzez formularz zgłoszeniowy (tradycyjny bądź elektroniczny). Podmioty świadczące usługi dają osobom korzystającym z transportu możliwość przewozu osób towarzyszących (opiekunów), ale też bagażu. Jeśli chodzi o cele przejazdów, to wiążą się one gównie z wizytami w placówkach rehabilitacyjnych/leczniczych, choć dość często wskazywana jest także konieczność dotarcia do pracy, szkoły/uczelni czy urzędu.

### Adaptacje architektoniczne

JST w ograniczonym zakresie zbierają informacje w odniesieniu do skali potrzeb w zakresie dostępności architektonicznej budynków wielorodzinnych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności (jedynie w 9 na 47 przypadków). Informacje, jeśli już, to docierają głównie dzięki zgłoszeniom osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami. W ostatnich 3 latach zrealizowano adaptacje architektoniczne w 2 gminach, dotyczą zarówno budynków będących w zasobach danej JST (lub w których znajdują się zasoby gminy np. mieszkania socjalne), jak i niebędących własnością JST. Co ciekawe to właśnie brak zgłaszanych potrzeb, poza ograniczeniami środków finansowych, jest głównym powodem niepodejmowania działań adaptacyjnych. W subregionie zidentyfikowano 12 firm zajmujących się wykonywaniem adaptacji architektonicznych w budynkach. Wykonywały one głównie prace związane z ich dostosowaniem do potrzeb osób z niepełnosprawnością narządów ruchu, choć w połowie przypadków dostosowywano także budynki do potrzeb osób z niepełnosprawnością narządu wzroku. Były to prace realizowane głównie na zlecenie zarządców budynków, choć w 7 przypadkach na 12 zleceniodawcami były osoby fizyczne.

### Sprzedaż i adaptacja pojazdów

W subregionie obejmującym woj. łódzkie, małopolskie i mazowieckie firmy zajmują się głównie modyfikacjami pojazdów pod kątem ich dostosowania dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, choć część z nich ma także w sprzedaży samochody już dostosowane (całkowicie lub częściowo). Ich klientami są w głównej mierze klienci indywidualni, zwłaszcza w przypadku pojazdów modyfikowanych, choć odbiorcami są także placówki rehabilitacyjne oraz jednostki samorządu terytorialnego lub ich jednostki budżetowe. Firmy w podejmują się adaptacji w zasadzie wszystkich samochodów. W przypadku samochodów nowych klient nie traci gwarancji, a pozostali otrzymują gwarancję danego wykonawcy.

## Ujęcie subregionalne - podsumowanie

Przeprowadzone analiza pokazała, że pomiędzy poszczególnymi subregionami występują różnice, jeśli chodzi o zaangażowanie gmin w działania na rzecz organizacji transportu *door-to-door* czy podejmowanie działań w zakresie adaptacji architektonicznej dla osób wymagających wsparcia mobilności. Przykładowo o ile w stosunkowo licznie zamieszkanym i zamożnym subregionie obejmującym województwo mazowieckie, łódzkie i małopolskie tylko w 4 na 47 przebadanych gmin były świadczone usługi z zakresie transportu, tak w województwach lubuskim i zachodniopomorskim takich gmin zidentyfikowano 6 (na 16 biorących udział w badaniu). Należy jednak pamiętać o tym, że przeprowadzone badanie bazowało na niewielkiej próbie, jak również znaczna część respondentów dysponowała ograniczoną wiedzą na temat stanu analizowanego zjawiska. W efekcie tego przeprowadzona analiza subregionalna nie umożliwiła wykazania znaczących różnic. Z tego względu podjęto próbę charakterystyki badanego zagadnienia w skali ogólnopolskiej.

# Wyniki badań w ujęciu ogólnopolskim

## Usługi transportowe

### Oferta JST

W ramach badania z przedstawicielami JST zapytano czy zapewniają one usługi w zakresie transportu osobom z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osobom z niepełnosprawnościami. Jak pokazały wyniki badania tego rodzaju usługi takie proponuje jedynie 25,1% badanych JST (wykres 1). Warto jednak podkreślić, że ponad połowa przedstawicieli badanych JST nie ma wiedzy co do tego, czy na ich terenie funkcjonują podmioty świadczące tego rodzaju usługi transportowe. Wydawać by się mogło bowiem, że z poziomu gminy, zwłaszcza w przypadku osób zaangażowanych w zarządzanie świadczeniem szeroko rozumianymi usług społecznych, tego rodzaju wiedza powinna być. Tylko 10% badanych (21 przedstawicieli JST) wskazało, że takie podmioty funkcjonują na ich terenie, a w przypadku około 40% definitywnie wskazano na ich brak.

Wykres 1. Czy Państwa JST zapewnia osobom z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osobom z niepełnosprawnościami usługi w zakresie transportu?

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami JST, n=211*

**Wykres 2. Czy na terenie Państwa JST funkcjonują podmioty świadczące usługi transportowe na rzecz osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami?**

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami JST, n=211*

Przedstawiciele JST, którzy wykazali, że na ich terenie funkcjonują podmioty świadczące usługi transportowe na rzecz osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności zostali poproszeni o dalsze informacje na temat specyfiki świadczonych usług. W 2/3 przypadków wskazano, że w zakres usług transportowych dla osób z niepełnosprawnościami wchodzi indywidualny transport z miejsca wskazanego przez usługobiorcę do miejsca docelowego (od drzwi do drzwi) – por. wykres 3. W większości przypadków wg badanych JST usługa ta przy tym nie jest odpłatna. Tylko jeden samorząd wskazał, że jest pełnopłatna, a 4 – że funkcjonuje model mieszany. W przypadku modelu mieszanego lub pełnej odpłatności, przy ustalaniu wysokości opłat pod uwagę najczęściej brany jest cel transportu (3 na 5 zidentyfikowanych przypadków), a w rzadziej – stopień niepełnosprawności lub sytuacja materialna osoby z niepełnosprawnością (po 2 na 5 zidentyfikowanych przypadków).

**Wykres 3. Czy w zakres usług transportowych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami wchodzi indywidualny transport z miejsca wskazanego przez usługobiorcę do miejsca docelowego (od drzwi do drzwi)?**

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami JST, n=21*

**Wykres 4. Czy usługa jest odpłatna dla osób uprawnionych do korzystania z niej?**

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami JST, n=21*

Zdecydowana większość JST finansuje/dofinansowuje ułatwienia transportowe dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami, ze środków własnych. Tylko 20% zadeklarowało, że korzysta ze środków PFRON.

**Wykres 5. Z jakich środków Państwa JST finansuje/dofinansowuje ułatwienia transportowe dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? (wybór wielokrotny)**

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami JST, n=21*

Badane JST ponoszą koszty od 10 000 do ok. 380 000 PLN rocznie w związku z ułatwieniami transportowymi dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami z miejsca zamieszkania do miejsca docelowego (od drzwi do drzwi). Średnia wysokość kosztów w przypadku gmin, które wskazały konkretne wartości wynosi 100 000 PLN rocznie. Przeliczenie podawanych przez respondentów kwot na liczbę mieszkańców ujawnia, że nakłady gmin w tym zakresie są bardzo różne wahając się od symbolicznej złotówki, aż do około 45 zł. Średnie wydatki gmin na finansowanie ułatwień transportowych dla osób z niepełnosprawnościami w przeliczeniu na mieszkańca to 3,2 zł.

Zrealizowane wywiady pogłębione potwierdziły, że pomimo świadomości potrzeb transportowych osób niepełnosprawnych i deklaracji ograniczania barier transportowych, ułatwienie indywidualnego przemieszczania się tych osób nie jest powszechnie stosowaną praktyką w jednostkach samorządu terytorialnego. Niektóre JST realizują jedynie transport ustawowy, tj. dowóz dzieci do szkół, a także przewozy uczestników wsparcia dziennego do ośrodków wsparcia i domów opieki społecznej. W przypadku zaangażowania się w świadczenie usług door-to-door odbywa się to w dwojaki sposób: poprzez zlecenie zewnętrznej firmie wyłanianej w konkursie lub świadczenie usługi przez samą jednostkę. W dalszej części raportu zaprezentowane zostaną na podstawie informacji pozyskanych w trakcie wywiadów przykłady konkretnych rozwiązań stosowanych przez JST.

Prawie wszyscy respondenci w badaniu jakościowym wskazywali na duże zapotrzebowanie na tego typu usługi. Potwierdzali, że wiele osób zgłasza się do pełnomocników ds. osób niepełnosprawnych lub do Powiatowych Centrów Pomocy Rodzinie z pytaniami o możliwość zorganizowania takiego transportu. Respondenci nie byli jednak w stanie oszacować dokładnego popytu na usługi, ponieważ JST nie prowadzą badań w tym zakresie. Niektórzy respondenci szacowali popyt na poziomie powiatu na 20 osób (Kalisz, Nowogard), 50 osób (Staszów) lub co najmniej 2 samochody (Jasło). Wskazywano również, że istnieje zapotrzebowanie na większą niż dostępna ilość usług transportowych door-to-door, zwłaszcza w godzinach przewozu dzieci do szkół, ponieważ pojazdy obsługują zarówno obowiązek ustawowy, jak i indywidualne przewozy. Podobnie w okresie jesienno-zimowym z uwagi na warunki pogodowe i zwiększone trudności w poruszaniu się osób niepełnosprawnych. Respondenci z niektórych gmin wiejskich w mniejszym stopniu stwierdzali istnienie popytu na usługi transportu door-to-door. Dominowały tam opinie, że osoby z niepełnosprawnościami korzystają z pomocy rodziny lub znajomych i sąsiadów w organizacji przejazdów lub pewne sprawy urzędowe załatwiane są przez członków rodziny lub przez internet.

Największym problemem poruszanym w wywiadach jest koordynacja transportu na terenach podmiejskich oraz między granicami gmin. Problemy w szczególności występują przy przewozach poza granice gminy, powiatu lub województwa. Część gmin obsługuje jedynie swoich mieszkańców i tylko na terenie gminy lub gmin ościennych. W przypadku konieczności przejazdu poza granice gminy lub powiatu osoby z niepełnosprawnościami nie mogą skorzystać z transportu obsługiwanego przez gminę, gdyż regulamin nie przewiduje takich usług. Zwłaszcza w gminach wiejskich może to być problemem, z uwagi na brak specjalistycznych ośrodków zdrowia na terenie tych gmin, a nawet powiatów. W opinii respondentów ograniczenie dostępności usługi do granic gminy czy nawet powiatu nie jest dobrym rozwiązaniem. Z drugiej strony przy realizacji dłuższych przejazdów pojawia się problem z dostępnością do usługi dla pozostałych chętnych, zwłaszcza w przypadku posiadania przez jednostkę tylko jednego pojazdu. Nie jest to problem występujący z jednakowym natężeniem we wszystkich jednostkach i jego rozwiązanie powinno być dostosowywane do konkretnej sytuacji danej JST.

Przedstawiciele JST zwracali też uwagę na ograniczenia formalne dotyczące korzystania ze specjalistycznych pojazdów dla osób z niepełnosprawnościami, które zostały finansowane ze środków PFRON, np. przez domy pomocy społecznej, domy dziecka itp. Zgodnie z przepisami nie mogą ich użytkować osoby z niepełnosprawnościami niezwiązane z daną placówką. Nie ma więc możliwości wykorzystania przez gminę takiego pojazdu do realizacji usługi door-to-door, mimo, że często po południu lub w określonych godzinach pojazdy te są nieużywane przez daną placówkę.

### Realizacja usług transportowych bezpośrednio przez jednostkę samorządową

Formuła, w której najczęściej realizowane są ułatwienia transportowe od drzwi do drzwi, polega na tym, że JST wybiera usługodawcę w drodze postępowania publicznego – na taka formułę wskazało 12 spośród 21 gmin. Rzadziej jednostka samorządy terytorialnego sama realizuje usługę (7 na 21 gmin), a jeszcze rzadziej realizuje usługę w trybie zlecenia zadań publicznych organizacjom pozarządowym (3 przypadki na 21 gmin) (wykres 6).

**Wykres 6. W jakiej formule realizowane są ułatwienia transportowe od drzwi do drzwi? (wybór wielokrotny)**

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami JST, n=21*

W ramach stosowanych przez badane jednostki samorządu terytorialnego postępowań publicznych najczęściej stosowane jest zapytanie ofertowe, rzadziej – przetarg – odpowiednio: 12 i 9 przypadków na 12 sytuacji, kiedy respondenci wskazali stosowanie postępowania publicznego. W przypadku administracji samorządowej tego rodzaju podejście do wyłaniania oferentów jest najbezpieczniejsze – z jednej strony odbywa się w bezpiecznym reżimie prawnym, z drugiej prowadzi do wyłonienia korzystnej ceny świadczonych usług. JST, które same realizują usługę, wskazują jako realizatorów następujące jednostki organizacyjne:

* Środowiskowy dom samopomocy/DPS – 2 respondentów;
* Urząd (gmina, starostwo) – 2 respondentów;
* Centrum Usług Wspólnych – 1 respondent;
* MOPS – 1 respondent;
* Różne podmioty dysponujące pojazdami – 1 respondent.

Badane JST, które wskazały, że zapewniają usługę transportu osobom z niepełnosprawnościami lub też, że na ich terenie funkcjonują podmioty świadczące tego rodzaju usługi zostały zapytane, iloma pojazdami dysponują lub iloma dysponuje podmiot wykonujący usługę. Z uzyskanych odpowiedzi wynika, że dysponują one od 1 do 6 pojazdów. Najczęściej (w 6 przypadkach z 21) był to 1 pojazd. Średnio na 1 JST przypada 1,7 pojazdu.

Jednostki samorządu, na terenie których świadczone są usługi transportu (w tym transportu *door-to-door*) najczęściej (w 8 przypadkach z 21) dysponują 1 kierowcą. Średnio na 1 JST przypada 1,6 kierowcy. W skład pozostałego personelu wchodzą w zdecydowanej większości przypadków (12 na 21) opiekunowie osób z niepełnosprawnościami, w pozostałych przypadkach pracownicy administracji samorządowej. W 9 przypadkach z 21 jednostki samorządu terytorialnego dysponują 1 osobą z pozostałego personelu. Cztery jednostki nie mają żadnego innego personelu poza kierowcą.

Tylko 4 spośród przedstawicieli 7 JST, które samodzielnie realizują usługi transportowe (w 3 przypadkach o charakterze door-to-door) twierdzi, że ich zasoby (kadrowe i finansowe) pozwalają na pełne zaspokojenie potrzeb transportowych osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami.

**Wykres 7. Czy zasoby (kadrowe i finansowe) będące w posiadaniu Państwa JST pozwalają na pełne zaspokojenie potrzeb transportowych osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami?**

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami JST, n=7*

W przypadku 3 spośród 7 JST realizujących własnymi siłami badane usługi transportowe oddelegowani do ich realizacji pracownicy muszą posiadać dodatkowe kwalifikacje. Są to kwalifikacje do przewozu osób i osób z niepełnosprawnościami oraz przygotowanie w zakresie obowiązków opiekunów osób z niepełnosprawnościami. W zdecydowanej większości przypadków osoby odpowiedzialne za realizację usługi są zatrudnione w danej jednostce administracji samorządowej na umowę o pracę na czas nieokreślony. Umowy cywilnoprawne stosowane są rzadko (w przypadku jednej osoby). W tym najprawdopodobniej przypadku umowa cywilnoprawna jest przy tym stosowana jako dodatkowa w odniesieniu do pracownika zatrudnionego w oparciu o umowę o pracę.

**Wykres 8. W jakiej formie zatrudnione są osoby odpowiedzialne za realizację usługi?**

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami JST, n=7*

Zdecydowana większość JST dysponuje do realizacji usługi samochodami własnymi. Żaden samorząd nie korzysta z leasingu, choć dwa wykazały korzystanie z coraz częściej obecnie dostępnej i wykorzystywanej opcji najmu krótko- lub długoterminowego. W tym przypadku najemca samochodu używa go na podstawie innego tytułu prawnego niż prawo własności. Najem to umowa, której przedmiotem jest udostępnienie do korzystania danego składnika majątku, za co w zamian zobowiązany jest on do uiszczania wynajmującemu z góry określonej opłaty (czynszu). Po zakończeniu okresu, na jaki zawarta została umowa, najemca zwraca samochód wynajmującemu.[[7]](#footnote-7)

**Wykres 9. Jaka jest podstawa dysponowania pojazdami stosowanymi do przewozu osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? (wybór wielokrotny)**

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami JST, n=7*

Pojazdy, które do celów realizacji usług zakupiły badane JST, kosztowały od 80 000 PLN do 290 000 PLN (średni koszt – 168 327 PLN). Były one finansowane ze środków własnych JST i PFRON (odpowiednio 6 i 5 przypadków). Żadna jednostka nie wskazała finansowania z innych źródeł, np. z funduszy unijnych czy dotacji celowych.

Wywiady pogłębione pokazały, że w przypadku realizacji usługi przez same JST, wiele z nich realizuje głównie transport ustawowy, tj. dowóz dzieci do szkół. Poza nim dowóz odbywa się jedynie do konkretnych miejsc aktywizacji osób niepełnosprawnych, np. w Koszalinie do ośrodków wsparcia i domów opieki społecznej, w Siemianowicach Śląskich do dziennego domu pobytu. Można też znaleźć przykłady jednostek, które samodzielnie realizują pełnowymiarowe usługi transportu door-to-door - w trakcie wywiadów **zidentyfikowano takie rozwiązania jedynie w gminach miejskich**.

W Płocku usługa świadczona jest przez Urząd Miasta dla będących mieszkańcami miasta osób o znacznym lub umiarkowanym stopniu niepełnosprawności. Pierwszeństwo w dostępie do usługi mają osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich. Nie ma ograniczenia usługi do obszaru gminy, jest ona realizowana do każdego miejsca w Polsce, np. na turnusy rehabilitacyjne lub do specjalistycznych poradni w innych miastach. Usługa realizowana jest 9 osobowym samochodem, z miejscem na 2 wózki inwalidzkie, w dni robocze w godzinach 7.00-18.00. Odpłatność za usługę wynosi 8 zł na terenie miasta oraz 0,95 zł za kilometr poza granicami administracyjnymi.

Decyzja o zgodzie na użycie tej formy transportu rozpatrywana jest każdorazowo w odniesieniu do konkretnych sytuacji przy jednoczesnym uwzględnieniu możliwości technicznych i organizacyjnych osoby z niepełnosprawnością. W trakcie wywiadów kilkukrotnie pojawiał się wątek należytej weryfikacji rzeczywistych potrzeb transportowych osób z niepełnosprawnościami oraz ryzyko nadużywania usługi przez osoby mające możliwość zorganizowania własnego transportu. Respondenci jedynie wskazywali na taki problem, nie byli w stanie zaproponować odpowiednich rozwiązań w tym zakresie.

*My wychodzimy z takiego założenia, że osoba niepełnosprawna powinna dotrzeć wszędzie tam, gdzie osoba zdrowa i aż tak bardzo nas to nie interesuje po co, gdzie ktoś jedzie, aczkolwiek jak jest jakiś wyjazd, wizyta lekarska to ona jest zawsze priorytetowo traktowana i tu się staramy nie odmawiać. I też bierzemy pod uwagę to, czy ktoś może skorzystać z innego transportu typu taksówka, czy nie. No bo wiadomo, jak ktoś jest na wózku, to wiadomo, że taksówką nie pojedzie. Ale jak ktoś jest osobą niepełnosprawną, ale nie ruchowo, albo sprawną na tyle, że pojedzie samochodem, czy to swoim, czy to ktoś go może zawieźć, no to wtedy takiej osobie odmówimy, a zawieziemy taką osobę, która jest zdana tylko na naszą pomoc.*

UM Płock

Przykładem usługi świadczonej przez jednostkę organizacyjną powiatu są Police, gdzie od 2016 roku funkcjonują realizowane przez PCPR odpłatne usługi transportu dla zamieszkałych na terenie powiatu osób z niepełnosprawnościami. Do korzystania z usług transportowych uprawnione są osoby, które posiadają orzeczenie o niepełnosprawności, stopniu niepełnosprawności lub orzeczenie równoważne oraz ze względu na rodzaj niepełnosprawności nie są w stanie korzystać z przewozów wykonywanych pojazdami komunikacji miejskiej (poruszające się na wózkach inwalidzkich, o kulach lub przy pomocy balkonika, niewidome poruszające się przy pomocy „białej laski”). Usługi transportowe realizowane są 8 osobowym samochodem, 7 dni w tygodniu przez całą dobę według kolejności zgłaszanego zapotrzebowania. Zapotrzebowanie na usługi zgłaszać można telefonicznie z co najmniej jednodniowym wyprzedzeniem. Opłata za przejazd wynosi 0,50 zł za kilometr. Nie ma ograniczeń co do celu podróży (pierwszeństwo mają przejazdy do poradni lekarskiej lub szpitala), usługa realizowana jest również poza granice powiatu.

*… u nas był to duży problem, bo to wioski mniejsze są bardzo źle skomunikowane, tym bardziej jak ktoś chciał dojechać z gminy do nas, do urzędów, to jest bardzo duży problem, żeby się wydostać z tych gmin. Bo np. w Policach, to nam tutaj blisko do Szczecina i środki komunikacji miejskiej to są tutaj na bieżąco, a w mniejszych gminach to był bardzo duży problem. Więc usługa jest oceniana pozytywnie przez mieszkańców, tym bardziej, że jest bardzo duże zainteresowanie. Kiedyś korzystało kilka osób, teraz to jest już kilkadziesiąt, które korzysta regularnie z tych usług.*

IDI\_Police

Transport osób niepełnosprawnych w ramach usługi door-to-door z powodzeniem realizowany jest od wielu lat w Białymstoku. Usługa finansowana jest przez gminę oraz PFRON, osoby niepełnosprawne uiszczają symboliczne opłaty (3,00-6,00 zł). Przewóz osób niepełnosprawnych w systemie mikrobusowym w Białymstoku ukierunkowany jest przede wszystkim na rzecz przewozu dzieci do placówek edukacyjnych. Ten typ usług stanowi ponad 45% wszystkich realizowanych przewozów. W miarę możliwości, przewozy świadczone są też dla pozostałych osób niepełnosprawnych. Przewóz osób niepełnosprawnych w systemie mikrobusowym w Białymstoku funkcjonuje nieprzerwanie od lat dziewięćdziesiątych. Obecnie przewozy realizowane są przez Zarząd Białostockiej Komunikacji Miejskiej i są dostępne zarówno na terenie miasta, jak i poza jego granicami. Przewoźnik dysponuje 11 mikrobusami przystosowanymi do przewozu osób na wózkach i wykonuje średnio miesięcznie 2 200 kursów (23 000 km).

*W Białymstoku od ponad 20 lat jest taka forma że samochody są własnością Urzędu Miasta i kierowcy są zatrudnieni jako pracownicy urzędu miasta. Wygląda to w ten sposób, że w pierwszej kolejności jest realizowane to co jest obowiązkiem ustawowym czyli przewóz uczniów do szkół bo to jest zadanie Gminy.*

IDI\_Białystok

W 2019 roku w Białymstoku pojawiło się dodatkowe rozwiązanie ułatwiające zamawianie i koordynowanie przejazdów. Uruchomiono system dofinansowany z zarządzanego przez Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020. System zamawiania przewozu osób z niepełnosprawnościami obejmuje stronę internetową [www.mikrobusy.bialystok.pl](http://www.mikrobusy.bialystok.pl) i mobilną aplikację. Użytkownik/ użytkowniczka po zalogowaniu ma możliwość sprawdzenia na stronie dostępności mikrobusów danego dnia. Wybiera na mapie miejsce, skąd zostanie odebrany i dokąd będzie jechał. Wskazuje, czy będzie podróżował samodzielnie, czy w większej grupie. Dane trafiają do dyspozytora Białostockiej Komunikacji Miejskiej, który zamówienie sprawdza i ostatecznie zatwierdza, aby mogło ono następnie trafić na tablet konkretnego kierowcy. Zamawiający otrzymuje powiadomienie SMS gdy bus znajduje się w pobliżu miejsca odbioru. Dzięki temu nie trzeba oczekiwać na pojazd na zewnątrz budynku. Aplikacja umożliwia również podgląd aktualnej pozycji zamówionego mikrobusu i kontakt z kierowcą. Do korzystania z przewozów w pierwszej kolejności uprawnione są osoby z niepełnosprawnością kończyn dolnych, w szczególności poruszające się na wózku inwalidzkim. Mogą jednak z nich korzystać również osoby z innymi typami niepełnosprawności.

Usługi realizowane są również za pomocą zlecenia miejskim przedsiębiorstwom komunikacyjnym, np. w Łodzi i Lublinie. W Lublinie usługi realizowane są za pośrednictwem Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego. Usługa realizowana jest we wszystkie dni tygodnia w granicach administracyjnych miasta. MPK posiada 28 przystosowanych busów, które są wykorzystywane zarówno do dowozu ustawowego dzieci do szkół jak i przewozów w ramach usługi door-to-door. W Łodzi usługę realizuje Zakład Przewozu Osób Niepełnosprawnych dysponujący 20 pojazdami, w tym 16 wyposażonymi w windę dla osób na wózkach. Transport odbywa się przez 7 dni w tygodniu w godzinach 6.00-22.00. Istnieje możliwość zamawiania przewozów cyklicznych jak i okazjonalnych. Oprócz kierowcy usługę świadczą też opiekunowie, dzięki czemu zapewniona jest pomoc w przemieszczeniu pasażera od drzwi lokalu/mieszkania do pojazdu i odwrotnie, świadczona jest też usługa transportu osób na wózkach po schodach. Jest to ważne i warte podkreślenia udogodnienie, gdyż nie są to usługi świadczone przez wszystkie podmioty. Np. MPK w Lublinie świadczy usługę jedynie do drzwi budynku, nie jest udzielana pomoc w dotarciu do mieszkania w przypadku braku windy lub podjazdu. W opinii respondenta (UM Lublin) takie rozszerzenie usługi znacznie skomplikowałoby cały proces realizacji usługi, ze względu na zatrudnienie dodatkowych osób, wyposażenie pojazdów w odpowiedni sprzęt czy dodatkowe ubezpieczenie. Rozszerzona usługa pomocy w przemieszczeniu się do drzwi mieszkania lub punktu docelowego realizowana jest również w Krakowie oraz za dodatkową opłatą w Sopocie. W wielu innych przypadkach pomoc kierowcy świadczona jest do drzwi budynku lub jedynie przy wsiadaniu i wysiadaniu z pojazdu (np. Zielona Góra, Lublin, Płock).

W przypadku Wrocławia usługa transportowa door-to-door, zlecana Miejskiemu Przedsiębiorstwu Komunikacyjnemu, została kilkanaście lat temu zlikwidowana. Spowodowane to było zbyt dużymi kosztami dofinansowania usługi z budżetu miasta. Obecnie we Wrocławiu prowadzone są działania pełnego przystosowania transportu publicznego do potrzeb osób niepełnosprawnych. Cały tabor autobusowy oraz 50% tramwajowego jest przystosowane dla osób niepełnosprawnych. Pomimo tak dużej skali udogodnień, dla części osób ze znaczną niepełnosprawnością, które nie są samodzielne, poruszanie się komunikacją miejską wymaga pomocy asystenta jest niewykonalne, np. z uwagi na dużą liczbę przesiadek lub miejsca, do których komunikacja miejska nie dociera.

*słyszę, że osoba z niepełnosprawnością nie jedzie, bo ten dojazd jest na tyle skomplikowany, przejazd autobusem, potem tramwajem, przechodzenie z miejsca na miejsce jest zbyt skomplikowany dla nich…*

IDI\_Wrocław

### Realizacja usług transportowych przy współpracy z usługodawcą

W przypadku korzystania z pracy usługodawców szacunkową wartość zamówienia na usługi transportu od drzwi do drzwi osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami samorządy wyceniają najczęściej **na podstawie liczby potencjalnych odbiorców usługi zamieszkałych na terenie gminy** lub na podstawie **zapotrzebowania zgłaszanego przez jednostki organizacyjne. W pierwszym przypadku chodzi oczywiście o osoby z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osoby z niepełnosprawnościami.** Rzadko organizowane są konsultacje społeczne lub stosowane są inne sposoby działania, jak wskazane w przypadku jednej gminy ustalanie przedmiotowej wartości uchwałą radnych. Ostatni ze wskazanych aspektów nie precyzuje jednak źródła informacji niezbędnych do przygotowania uchwały.

**Wykres 10. W jaki sposób JST ustala szacunkową wartość zamówienia na usługi transportu od drzwi do drzwi osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? (wybór wielokrotny)**

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami JST, n=14*

Kryterium najczęściej branym pod uwagę przez JST podczas procedury wyboru usługodawców do transportu osób z niepełnosprawnościami jest **cena**; w drugiej kolejności – potencjał kadrowy, techniczny oraz doświadczenie. Wśród wskazywanych innych kryteriów dwukrotnie wskazywano zadowolenie z usług (zapewne dotychczas świadczonych przez danego usługodawcę) oraz jeden raz fakt zwracania kosztów (zapewne niewykorzystanych rzez usługodawcę w przypadku zainteresowania usługami mniejszego niż założone w podpisanej umowie).

**Wykres 11. Jakie kryteria brane są pod uwagę podczas procedury wyboru usługodawców? (wybór wielokrotny)**

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami JST, n=14*

Cena jest też najczęściej kryterium o najwyższej zastosowanej wadze (średnia waga około 77), doświadczenie około 20, z kolei najniższą wagę przypisywano do potencjału kadrowego (około 5). W większości przypadków umowa zawierana z zewnętrznym usługodawcą obejmuje wszystkie koszty związane z realizacją usług transportowych.

### Charakterystyka oferowanych przez JST usług transportowych

Badane JST w ostatnim roku zrealizowały łącznie 32 156 przewozów dla 11 535 osób[[8]](#footnote-8), co oznacza, że jedna osoba korzystała średnio z 2,8 przewozu. Średnia liczba przewozów przypadającą na każdą z 21 gmin, w których działają podmioty świadczące usługi transportowe na rzecz osób z niepełnosprawnościami to 1 531 w ostatnim roku. Warto podkreślić, że dwie z gmin, pomimo oferowania takiej możliwości, nie wykonały ani jednego przewozu.

Średnia liczba przewiezionych osób z niepełnosprawnościami przypadająca na każdą z 21 gmin, w której realizowane są takie przewozy wynosi 549, przy czym mediana wynosi 15. Mamy więc z jednej strony gminy bardzo aktywne w tym zakresie, z drugiej natomiast takie, w których przewozy zdarzają się incydentalnie. Co ważne nie wskazano istnienia limitów ani ograniczeń dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności. Warto w tym miejscu podkreślić, że na liczbę przewozów nie ma wpływu wielkość gminy mierzona liczbą mieszkańców. W efekcie w gminie liczącej około 7 tysięcy mieszkańców liczba przewozów jest wyższa niż w gminie 10-krotnie większej. Zaangażowanie lokalnej administracji samorządowej w organizację przewozów dla osób z niepełnosprawnościami jest zatem pochodną podejścia lokalnych władz do realizacji polityki społecznej, w tym zaspokajania potrzeb osób z niepełnosprawnościami.

Osoby uprawnione do korzystania z usługi zgłaszają swoje zapotrzebowanie najczęściej za pomocą fizycznie wypełnianego formularza zgłoszeniowego lub telefonicznie. Dużo rzadziej – mailowo lub za pomocą formularza online. Jedna osoba jest zgłaszana do przejazdów jako podopieczna Środowiskowego Domu Samopomocy, który najpewniej jest w tym przypadku realizatorem usługi transportowej.

**Wykres 12. W jakiej formie osoby uprawnione do korzystania z usługi zgłaszają swoje zapotrzebowanie? (wybór wielokrotny)**

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami JST, n=21*

Badane JST najczęściej wskazywały, że w toku świadczenia usługi nie pojawiały się problemy. Poza tym kwestią, którą wskazało najwięcej JST był brak możliwości realizacji wszystkich zgłoszeń ze względu na pory dnia, w których napływają zgłoszenia osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami (7 wskazań na 21 gmin). Po 5 badanych wskazało na niedostateczną liczbę pojazdów lub brak pojazdów dostosowanych do wszystkich osób.

**Wykres 13. Czy w toku świadczenia usługi pojawiły się jakieś problemy? (wybór wielokrotny)**

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami JST, n=21*

Oferowane przez JST usługi niemal w połowie przypadków pozwalają na przejazd z inną osobą, dużo rzadziej natomiast pozwalają na przewóz innych zasobów. Generalnie rzecz biorąc w ponad połowie przypadków możliwe jest, aby korzystająca z transportu osoba z niepełnosprawnością mogła jechać w towarzystwie opiekuna bądź członka rodziny, ale również w części przypadków mogła zabrać na pokład jakiś bagaż lub np. psa przewodnika.

**Wykres 14. Czy usługa pozwala na przejazd z osobą uprawnioną, przejazd innych osób lub rzeczy? (wybór wielokrotny)**

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami JST, n=21*

Uprawnienia osób korzystających z usługi są z kolei weryfikowane we wszystkich JST świadczących usługi transportowe, w tym mdoor-to-door. Dzieje się to przez głównie poprzez okazanie orzeczenia o niepełnosprawności, choć akceptowany jest także dokument wydawany przez dany samorząd. Jednak tylko 6 jednostek wskazało, że zbiera informacje na temat celów zamawiania usługi. Tyle samo na temat charakterystyki osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami korzystających z usług. Na podstawie przeprowadzonych wywiadów pogłębionych można stwierdzić, że z usług transportu door-to-door korzystają przede wszystkim osoby z niepełnosprawnościami o znacznie ograniczonej sprawności ruchowej – poruszające się na wózkach, przy pomocy kul lub balkoników. Rzadziej są to osoby niewidome lub z innymi niepełnosprawnościami np. intelektualnymi lub neurologicznymi. Charakterystyka korzystających z usług jest dość zróżnicowana i w części uzależniona od kryteriów dostępności stosowanych przez poszczególne JST. Można jednak zauważyć, że w gminach wiejskich są to w dużym stopniu starsze osoby z orzeczeniem o niepełnosprawności, które korzystają z przewozów na zabiegi rehabilitacyjne, do poradni lekarskich lub szpitali. Drugą grupę osób stanowią dzieci i młodzież nieobjęte systemem oświaty, którym nie przysługuje transport do placówki oświatowej. W miastach zróżnicowanie korzystających z usług transportu door-to-door jest większe i nie można wyodrębnić dominującego profilu takich osób – są to zarówno osoby starsze z niepełnosprawnościami ruchowymi, osoby aktywne zawodowo, wykorzystujące transport do dojazdów do pracy a także studenci.

**Wykres 15. W jaki sposób weryfikowane są uprawnienia osób korzystających z usługi? (wybór wielokrotny)**

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami JST, n=21*

Badania jakościowe wykazały, że zlecanie usług transportowych door-to-door zewnętrznym firmom przewozowym jest częstym rozwiązaniem stosowanym zwłaszcza w ośrodkach miejskich. Respondenci wskazują również te formę jako lepsze rozwiązanie niż świadczenie usługi bezpośrednio przez JST z uwagi na problemy organizacyjne związane z kosztami zatrudnienia dodatkowych osób (kierowców, dyspozytorów), kosztami utrzymania pojazdów czy też koordynacją zleceń. Poniżej przedstawiono kilka przykładów rozwiązań stosowanych przez JST w zakresie współpracy z firmami przewozowymi.

W Krakowie Urząd Miasta koordynuje i finansuje zadanie związane z transportem osób z niepełnosprawnościami na terenie gminy Kraków. Taka forma zapewnienia transportu realizowana jest w Krakowie od ponad 30 lat. Zadanie jest realizowane na mocy umowy zawartej w drodze przetargu w ramach postępowania publicznego z firmą świadczącą usługę. Urząd Miasta zapewnia finansowanie 50% kosztów związanych z przejazdami, drugie 50% pokrywa osoba niepełnosprawna. Osoby niebędące mieszkańcami Krakowa, np. turyści pokrywają 100% opłaty.

Wartą zauważenia jest nowa inicjatywa władz Krakowa w ramach wsparcia wytchnieniowego dla osób opiekujących się osobami z niepełnosprawnościami.

*Od grudnia zeszłego roku jako 1. w Polsce realizujemy usługę transportu dla bardzo wąskiego grona osób niepełnosprawnych – uczestników środowisk domów samopomocy. Zapis ustawy nie nakłada takiego obowiązku, uczestnicy mają sami dotrzeć na zajęcia. Była nam sygnalizowana wielokrotnie konieczność wsparcia takich rodzin, więc uruchomiliśmy nieodpłatny ten rodzaj usługi, również w trybie przetargu. 120 osób jest codziennie wożonych do domów środowiskowych i odwożonych z powrotem do domu. W znaczny sposób daje to wsparcie wytchnieniowe rodzicom, jednoznacznie ich odciąża.*

IDI\_Kraków

W Sopocie od 10 lat usługa realizowana jest na podstawie umowy z prywatnymi firmami przewozowymi, w dni robocze w godzinach 8.00-18.00. Z usługi korzystają osoby zameldowane w Sopocie, na pobyt stały lub czasowy, posiadające orzeczenie o stopniu niepełnosprawności lub inne równoważne. Opłata za kurs w granicach miasta wynosi 10 zł, poza miastem 3,5 zł za kilometr. Z budżetu miasta pokrywana jest tzw. opłata za gotowość dla firmy przewozowej (4 080 zł/m-c w 2019 r.).

W Zielonej Górze transport również zlecany jest zewnętrznej firmie, wyłonionej w drodze konkursu. Transport odbywa się 4 pojazdami na terenie gminy, w dni robocze w godzinach 6.00-22.00, w soboty 8.00-18.00, w niedziele 9.00-15.00. Cennik usług jest bardzo rozbudowany, opłaty mieszczą się w przedziale od 6,00 zł do 22,00 zł za przejazd, w zależności od ilości kilometrów, dnia tygodnia czy rodzaju niepełnosprawności.

Nieco inne rozwiązanie zostało zastosowane w Poznaniu, gdzie od 2004 roku system transportu door-to-door funkcjonuje na podstawie umowy z firmami przewozowymi, ale miasto jest właścicielem dwóch pojazdów, które nieodpłatnie użycza wykonawcy usługi zajmującemu się całą obsługą zleceń. Usługa jest świadczona przez 7 dni w tygodniu 24 godziny na dobę. Urząd Miasta ponosi jedynie koszty utrzymania samochodów, tj. przeglądy i ubezpieczenia. Cena usługi jest nieco niższa niż standardowy przejazd taksówką.

W Częstochowie w 2014 roku została powołana spółdzielnia socjalna „Jasne, że BUS”, w której miasto było członkiem przez pierwsze dwa lata. Spółdzielnia ta, na podstawie umowy na świadczenie usług transportowych dla osób z niepełnosprawnością, wykonuje transport za pomocą 8 samochodów w systemie door-to-door. Spółdzielnia zostaje wybrana na wykonawcę usługi w wyniku przetargów ogłaszanych corocznie przez miasto. Jest jedynym oferentem stającym do przetargu. Cennik usług transportowych zatwierdzany jest uchwałą Rady Miasta, opłata za przejazd jest symboliczna w granicach miasta i wynosi 2,00 zł za kurs gdy przejazd realizowany jest w celach rehabilitacji zawodowej lub zdrowotnej oraz 5,00 zł za kurs w przypadku rehabilitacji społecznej. Spółdzielnia realizuje również przewozy poza granice miasta, w tym przypadku ceny ustalane są w systemie opłaty za godzinę usługi i stawkę za kilometr.

Również w Koninie usługi transportu door-to-door świadczone są przez spółdzielnię socjalną „Sport i rehabilitacja”. Spółdzielnia świadczy na podstawie umów z urzędami miast i gmin usługi stałego dowozu dzieci do szkół, na warsztaty terapii zajęciowej czy do środowiskowych domów samopomocy. Transport indywidualny osób z niepełnosprawnościami jest działalnością dodatkową, spółdzielnia dokonuje kilku takich przewozów w miesiącu, usługi są odpłatne. Większa liczba przewozów nie jest możliwa do zrealizowania z uwagi na zawarte stałe umowy. Z usługi mogą skorzystać nie tylko osoby z orzeczeniem o niepełnosprawności, także inne osoby mające problemy z poruszaniem się.

### Podmioty zajmujące się transportem door to door

Łącznie podjęty został kontakt z 227 podmiotami, których działalność wpisuje się w następujące podklasy PKD:

* 49.31.Z – Transport lądowy pasażerski, miejski i podmiejski 3409
* 49.32.Z – Działalność taksówek osobowych 54 926
* 49.39.Z – Pozostały transport lądowy pasażerski, gdzie indziej niesklasyfikowany 10893
* 86.90.B – Działalność pogotowia ratunkowego (5460)

W efekcie przeprowadzonych wstępnych wywiadów weryfikujących zakres działalności przedsiębiorstw zidentyfikowano 75 podmiotów (33,0%), które świadczyły usługi transportowe typu od drzwi do drzwi na rzecz osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób   
z niepełnosprawnościami. Biorąc pod uwagę, że w ww. podklasach PKD w Polsce łącznie funkcjonuje 74 688 podmiotów, to można oszacować, że usługi te w skali kraju świadczy około 24 647 podmiotów.

Jeśli chodzi o badane podmioty, to są one skupione na obszarze trzech spośród 6 subregionów (por. tabela poniżej) i działają głównie w miastach. To w większości mikro lub małe przedsiębiorstwa, choć zakres ich działalności najczęściej obejmuje całe województwo lub działają ponadregionalnie.

Tabela 2. Struktura podmiotów świadczących usługi transportowe wg subregionów, typu JST, typu organizacji, wielkości organizacji oraz obszaru działalności.

| Subregion, w którym jest zarejestrowany | |
| --- | --- |
| Subregion 1: zachodniopomorskie i lubuskie | 7 |
| Subregion 2: dolnośląskie, śląskie i opolskie | 18 |
| Subregion 3: wielkopolskie, pomorskie i kujawsko-pomorskie, | 16 |
| Subregion 4: warmińsko-mazurskie i podlaskie, | 6 |
| Subregion 5: lubelskie, podkarpackie, świętokrzyskie | 6 |
| Subregion 6: małopolskie, mazowieckie, łódzkie | 22 |
| Typ JST, w której jest zarejestrowany | |
| Gmina miejska | 57 |
| Gmina wiejska | 3 |
| Gmina miejsko-wiejska | 5 |
| Wielkość podmiotu | |
| Mikro (1-9 pracowników) | 41 |
| Mały (10-49 pracowników) | 27 |
| Średni (50-249 pracowników) | 6 |
| Duży (250+ pracowników) | 1 |
| Obszar działalności | |
| Obszar Gminy | 2 |
| Obszar międzygminny | 1 |
| Obszar powiatu | 16 |
| Obszar międzypowiatowy | 1 |
| Obszar województwa | 22 |
| Ogólnopolski | 25 |
| Międzynarodowy | 8 |

*Źródło* *CATI/CAWI z podmiotami świadczącymi usługi transportowe, n=75*

**Wykres 16. Na jakich zasadach Pani/Pana podmiot świadczy usługi transportowe typu od drzwi do drzwi na rzecz osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób   
z niepełnosprawnościami?**

*Źródło: CATI/CAWI z podmiotami świadczącymi usługi transportowe, n=75*

Większość badanych podmiotów świadczy ww. usługi na zasadzie umowy z jednostką samorządu terytorialnego. Widać zatem, że rynek jest w dużej mierze uzależniony od finansowania ze środków publicznych. Biorąc jednak pod uwagę, że w części przypadków osoby z niepełnosprawnościami korzystające z transportu ponoszą odpłatność można przypuszczać, że rynek cechuje się również potencjałem rozwoju. Tego rodzaju obserwacje pokazujące gotowość osób z niepełnosprawnościami (ich rodzin) do współuczestniczenia w kosztach usług społecznych znajdują potwierdzenie również   
w innych badaniach.[[9]](#footnote-9) Wynika to z chęci zapewnienia sobie dostępu do usługi o istotnym znaczeniu dla poprawy jakości życia osoby z niepełnosprawnością, ale także członków jej rodziny bądź opiekuna. Gotowość do ponoszenia kosztów korzystania z usług nie jest powszechna tym niemniej wydaje się, że występuje dość często. Jak pokazały wyniki badania tylko 17 podmiotów (a więc mniej niże jedna czwarta) wskazuje bowiem, że usługa transportu, jaką świadczą dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, jest nieodpłatna. W innych przypadkach występuje częściowa lub pełna płatność.

Z przeprowadzonych wywiadów pogłębionych wynika, że odpłatność za usługi transportowe jest akceptowana przez osoby z niepełnosprawnościami i ich rodziny. Ceny tych usług z reguły są dużo niższe od rynkowych, transport we własnym zakresie również generuje wyższe koszty i dodatkowo angażuje często członków rodziny. Osoby z niepełnosprawnościami są skłonne do ponoszenia opłat za usługi transportowe door-to-door, dzięki którym mogą osiągnąć pewną niezależność oraz np. podjąć pracę zawodową. Z drugiej strony pojawiają się głosy o udostępnieniu takich usług całkowicie bezpłatnie, zwłaszcza w opinii przedstawicieli PCPR z terenów zmarginalizowanych województw podkarpackiego, podlaskiego, warmińsko-mazurskiego, z uwagi na bardzo niskie dochody i sytuację materialną osób niepełnosprawnych. Jednakże w tym kontekście pojawiają się obawy o nadużywanie tych usług przez niektóre osoby i blokowanie dostępu do usługi innym potrzebującym.

**Wykres 17. Czy usługa jest odpłatna dla osób uprawnionych do korzystania z niej?**

*Źródło: CATI/CAWI z podmiotami świadczącymi usługi transportowe, n=75*

JST subsydiuje od 10% do 90% kosztów i jest to średnio nieco ponad połowa (54%) kosztów. Co prawda badanie przeprowadzone z przedstawicielami JST wykazało, że większość (16 na 21 gmin) oferuje transport bezpłatny (co jest różnoznaczne z przekazywaniem kwot pokrywających 100% kosztów), jednak należy pamiętać o tym, że badanie objęło większą liczbę przedsiębiorstw transportowych. W dodatku zasięg ich działalności nie musi pokrywać się z tymi JST, które wzięły udział w badaniu. Najczęstszy sposób rozliczania subsydiów to ryczałt od kursu – wskazało na tę formę 44 na 55 podmiotów, w przypadku których odbiorcy usługi nie płaca pełnej stawki lub są całkowicie zwolnieni z opłat. Rzadziej natomiast jest stosowana stawka kilometrowa (10 na 55 firm), a tylko jedna firma wskazała na sposób rozliczania stawką minutową/godzinową.

**Wykres 18. Czy usługa jest odpłatna dla osób uprawnionych do korzystania z niej?**

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami JST*

Badanie jakościowe wykazało jeszcze jedną formę rozliczania JST z przedsiębiorstwami świadczącymi usługi – tzw. ryczałt za gotowość. Taka forma rozliczenia stosowana jest w opisywanym wcześniej przykładzie Sopotu.

W przypadku częściowej odpłatności lub całkowitej nieodpłatności, czyli finansowania bądź współfinansowania środkami publicznymi, najczęstszą formułą podjęcia współpracy jest udział   
w postępowaniu publicznym, głównie przeprowadzonym zgodnie z ustawą Prawo Zamówień Publicznych.

Badane przedsiębiorstwa świadczące usługę dysponują łącznie 347 pojazdami dostosowanymi do przewozu osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami (średnio 4,6 pojazdu na firmę). W przedsiębiorstwach tych pracuje łącznie 373 kierowców (średnio 5,0 na firmę) i 116 osób pozostałego personelu (dyspozytorzy, opiekuni, ratownicy – średnio 1,6 osoby na firmę).

**Wykres 19. Czy zasoby będące w posiadaniu Pani/Pana podmiotu pozwalają na pełne zaspokojenie potrzeb w zakresie usług transportowych osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami?**

*Źródło: CATI/CAWI z podmiotami świadczącymi usługi transportowe, n=75*

Zdecydowana większość badanych firm (59 na 75) wskazuje, że zasoby będące w ich posiadaniu pozwalają na pełne zaspokojenie potrzeb w zakresie usług transportowych osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami. W pozostałych przypadkach dostępne zasoby zaspokajają średnio około 40% potrzeb firm

Jak wynika z wykresu 19 firmy najczęściej (63 firmy na 75 uczestniczących w badaniu) dysponują zakupionymi pojazdami, dużo rzadziej (19 firm) – leasingowymi. Mało popularny jest w ich przypadku najem długo-, a zwłaszcza krótkoterminowy. Średni koszt zakupu pojazdu wynosił od 40 000 PLN do 350 000 PLN (mediana 120 000 PLN). Średnia wartość raty leasingowej to około 2 963 złotych.

**Wykres 20. Jaka jest podstawa dysponowania przez Państwa pojazdami dostosowanymi do przewozu osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami?**

*Źródło: CATI/CAWI z podmiotami świadczącymi usługi transportowe, n=75*

W ostatnim roku badane firmy zrealizowały łącznie 305 388 przewozów na rzecz 28 198 osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności (średnio 4 071 przejazdów i 376 osób na firmę). W nielicznych przypadkach (co piątej firmy) narzucane są określone limity. Głównie polegaj na ograniczeniu liczby przejazdów w danym okresie. W większości przypadków osoby z niepełnosprawnościami, które przekroczą określone limity nie tracą możliwości korzystania z usług. Co najwyżej wiąże się to z koniecznością dokonania dodatkowych opłat, a częściej innymi pozafinansowymi ograniczeniami w postaci konieczności dłuższego oczekiwania na miejsce. Średnia opata wynosi około 44 zł, ale też stosowane są (w przypadku 2 firm) stawki kilometrowe w wysokości ustalonej przez administrację samorządową za dodatkowo przejechane kilometry.

**Wykres 21. Czy usługa subsydiowana przewiduje jakieś limity dla osób z potrzebą wsparcia   
w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami?**

*Źródło: CATI/CAWI z podmiotami świadczącymi usługi transportowe, n=75*

**Wykres 22. Czy osoby, które osiągnęły limit tracą możliwość korzystania z usług?**

*Źródło: CATI/CAWI z podmiotami świadczącymi usługi transportowe, n=75*

Usługę transportu najczęściej można zamówić telefonicznie (w 71 na 75 badanych firm) lub mailowo (w 54 na 75 badanych firm). Widzimy zatem mniejsze sformalizowanie procesu zgłaszania niż ma to miejsce w przypadku JST, gdzie formularze papierowe są podstawową formą. Jeśli chodzi o 4 wskazania na inne sposoby zgłaszania zapotrzebowania na usługę transportu, to respondenci odnosili się w nich do użytkowników korzystających ze stałych zleceń. W ich przypadku korzystanie z transportu opiera się na liście uczestników.

**Wykres 23. W jakiej formie osoby z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osoby z niepełnosprawnościami mogą zamówić usługę transportu?**

*Źródło: CATI/CAWI z podmiotami świadczącymi usługi transportowe, n=75*

Problemem, jaki najczęściej wskazywały badane podmioty, a który wystąpił w ramach świadczenia usługi, było jej odwoływanie po przyjeździe kierowcy (37 wskazań, a więc w przybliżeniu połowie przypadków) lub brak możliwości realizacji ze względu na porę zgłoszenia (20 wskazań). W znacznej części przypadków nie pojawiały się jednak żadne problemy związane z realizacją usługi.

**Wykres 24. Czy w toku świadczenia usługi pojawiły się jakieś problemy?**

*Źródło: CATI/CAWI z podmiotami świadczącymi usługi transportowe, n=75*

Niemal w każdym przypadku usługi transportowe umożliwiają przejazd osób towarzyszących osobie z niepełnosprawnością, ale także przewóz rzeczy osobistych czy bagażu. W prawie dwóch trzecich przypadków (47 na 75 firm) mogą być także przewożone psy przewodnickie. Usługi transportowe są zatem w większości przypadków dostosowane do specyficznych potrzeb grupy docelowej.

**Wykres 25. Czy usługa pozwala na przejazd z osobą uprawnioną innych osób, lub rzeczy?**

*Źródło: CATI/CAWI z podmiotami świadczącymi usługi transportowe, n=75*

Najczęstsze powody korzystania z usług transportowych *door-to-door* to konieczność dojazdu do placówki leczniczej/rehabilitacyjnej (wskazuje tak 76,0% badanych firm) lub do placówki edukacyjnej (62,7%). Generalnie rzecz biorąc usługi transportowe ułatwiają bądź nawet umożliwiają osobom z niepełnosprawnościami, a pośrednio również członkom ich rodzin, zaspokajanie porze dnia codziennego dając możliwość aktywizacji społecznej i zawodowej. Samo korzystanie z usługi jest natomiast możliwe w większości przypadków dzięki dokumentowi wydawanemu przez zlecającego usługę albo, nieco rzadziej, okazaniu orzeczenia o niepełnosprawności.

**Wykres 26. Jakie są najczęstsze powody/motywy korzystania przez osoby z potrzebą wsparcia   
w zakresie mobilności, w tym osoby z niepełnosprawnościami z usług transportowych od drzwi do drzwi? (wybór wielokrotny)**

*Źródło: CATI/CAWI z podmiotami świadczącymi usługi transportowe, n=75*

**Wykres 27. W jaki sposób weryfikowane są uprawnienia osób korzystających z usługi? (wybór wielokrotny)**

*Źródło: CATI/CAWI z podmiotami świadczącymi usługi transportowe, n=75*

## Sprzedaż i adaptacja pojazdów do przewozu osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności

### Charakterystyka podmiotów

Nawiązano kontakt łącznie z 880 z firmami z następujących podklas PKD:

* PKD 45.11.Z. Sprzedaż hurtowa i detaliczna samochodów osobowych i furgonetek;
* PKD 45.19.Z.Sprzedaż hurtowa i detaliczna pozostałych pojazdów samochodowych, z wyłączeniem motocykli;
* PKD 45.20. Z. Konserwacja i naprawa pojazdów samochodowych, z wyłączeniem motocykli.

W trakcie wywiadów reprezentanci firm byli pytani o to czy ich firma prowadzi działania związane ze sprzedażą i adaptacją pojazdów. W efekcie zidentyfikowano 39 tego rodzaju podmiotów, co stanowiło 4,4% populacji objętej badaniem. Biorąc pod uwagę, że w Polsce funkcjonuje łącznie 107 203 przedsiębiorstw w podklasach PKD związanych z adaptacją pojazdów. Można zatem oszacować, że usługi sprzedaży i adaptacji w skali kraju świadczy około 4716 podmiotów. Badane podmioty są w większości zlokalizowane w subregionie 6 oraz głównie w miastach. Są to większości mikroprzedsiębiorstwa, choć działają w ponad połowie przypadków na skalę ogólnopolską. Niemal wszystkie z firm (37 na 39) zajmują się przy tym modyfikacjami i adaptacjami samochodów, a pojedyncze sprzedażą nowych aut. W przypadku firm zajmujących się modyfikacjami polegają one w większości na dostosowaniu dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami (por. wykres 40).

Tabela 3. Struktura podmiotów wg subregionów, typu JST, typu organizacji, wielkości organizacji oraz obszaru działalności.

| Subregion, w którym jest zarejestrowany | |
| --- | --- |
| Subregion 1: zachodniopomorskie i lubuskie | 3 |
| Subregion 2: dolnośląskie, śląskie i opolskie | 8 |
| Subregion 3: wielkopolskie, pomorskie i kujawsko-pomorskie, | 9 |
| Subregion 4: warmińsko-mazurskie i podlaskie, | 3 |
| Subregion 5: lubelskie, podkarpackie, świętokrzyskie | 5 |
| Subregion 6: małopolskie, mazowieckie, łódzkie | 11 |
| Typ JST, w której jest zarejestrowany | |
| Gmina miejska | 25 |
| Gmina wiejska | 8 |
| Gmina miejsko-wiejska | 6 |
| Wielkość podmiotu | |
| Mikro (1-9 pracowników) | 34 |
| Mały (10-49 pracowników) | 4 |
| Średni (50-249 pracowników) | 1 |
| Obszar działalności | |
| Obszar powiatu | 6 |
| Obszar międzypowiatowy | 2 |
| Obszar województwa | 6 |
| Obszar kilku województw | 4 |
| Ogólnopolski | 20 |
| Międzynarodowy | 1 |
| Zakres działalności | |
| Modyfikacje i adaptacje samochodów | 37 |
| Serwis samochodów | 18 |
| Sprzedaż samochodów używanych | 12 |
| Usługi finansowe – dot. zakupu samochodów | 4 |
| Sprzedaż samochodów nowych | 3 |

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami firm realizujących działania sprzedażowe i prace adaptacyjne, n=39*

**Wykres 28. Czy modyfikacje i adaptacje samochodów, którymi się Państwo zajmują obejmują również ich dostosowanie dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami?**

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami firm realizujących działania sprzedażowe i prace adaptacyjne, n=39*

Ponad połowa firm posiadała w przeszłości lub posiada obecnie samochody dostosowane dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności. 16 z nich (około 40%) nie zajmowała się ani nie zajmuje działalnością sprzedażową.

**Wykres 29. Czy w swojej ofercie posiadają lub posiadali Państwo w przeszłości samochody dostosowane dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami?**

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami firm realizujących działania sprzedażowe i prace adaptacyjne, n=39*

### Działalność sprzedażowa

Firmy zajmujące się sprzedażą samochodów dostosowanych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami (9 na 39 zidentyfikowanych) w większości oferują samochody częściowo lub w całości fabrycznie dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Najczęściej sprzedają przy tym 3-4 typy pojazdów. W przypadku 7 firm, które dokonują częściowych lub całkowitych adaptacji robią to samodzielnie na zlecenie klienta. W większości przypadków (6 na 7 firm dokonujących samodzielnych adaptacji) samochody podlegają gwarancji na zasadach producenta.

**Wykres 30. Czy są to pojazdy fabrycznie dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami?**

*Źródło:* *CATI/CAWI z przedstawicielami firm realizujących działania sprzedażowe, n=9*

Samochody adaptowane do potrzeb przewozu osób z niepełnosprawnościami są średnio o 25% droższe od ich standardowych wersji, przy czym skala różnicy jest zależna od zakresu modyfikacji. W pojedynczym przypadku wskazano nawet na dwukrotny wzrost ceny, choć najczęściej szacowano wzrost na poziomie 20% względem ceny standardowej wersji samochodu.

Najczęstszym typem **sprzedawanego** samochodu dostosowanego dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, jaki posiadają w swojej ofercie badane firmy, jest van i minivan. Nie ma przy tym wyraźnych preferencji jeśli chodzi o markę. W jednym tylko przypadku 2 firmy oferują pojazdy jednej marki – Volkswageny. Tylko 4 firmy zadeklarowały plany włączenia samochodów całkowicie fabrycznie dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami w kolejnych latach.

**Wykres 31. Jakie typy samochodów dostosowanych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami posiadają Państwo w swojej ofercie?**

*Źródło:* *CATI/CAWI z przedstawicielami firm realizujących działania sprzedażowe, n=9*

Jeśli samochody są modyfikowane (nie są fabrycznie dostosowane dla potrzeb wsparcia w zakresie mobilności) wówczas najczęściej wyposażane są w następujące udogodnienia:

* Przestrzeń na wózek inwalidzki – 7 wskazań,
* Rampy – 7 wskazań,
* Obniżona podłoga – 7 wskazań,
* Dodatkowe czujniki – 6 wskazań,
* Zmodyfikowany układ sterowania – 6 wskazań,
* Dodatkowe zaczepy, pasy i zabezpieczenia – 6 wskazań,
* Dodatkowe pulpity sterowania – 6 wskazań,
* Specjalistyczne fotele – 6 wskazań,
* Przestrzeń dla osób leżących – 3 wskazania,
* Dźwigi osobowe – 1 wskazanie.

Klientami badanych firm najczęściej są osoby fizyczne, które korzystały z usług każdej z firm zajmujących się sprzedażą. Firmy te w 2019 roku dostarczyły klientom 141 takich samochodów dostosowanych do przewożenia osób z niepełnosprawnościami(średnio ok. 17,6 samochodu na firmę). Warto jednak podkreślić, że zdolności firm są dużo większe. Deklarują bowiem możliwość dostarczenia w ciągu roku średnio 24 samochodów adaptowanych, co oznacza w stosunku do 2019 roku wzrost o ponad jedną trzecią. 8 na 9 firm zadeklarowało możliwość zwiększenia podaży w razie wystąpienia większych potrzeb w tym zakresie.

Klienci kupujący samochody dostosowane do przewożenia osób z niepełnosprawnościami tylko w 2 na 9 firm mają możliwość otrzymania rabatu.

### Działalność adaptacyjna

Firmy zajmujące się adaptacjami samochodów najczęściej modyfikują układy sterowania dostosowane dla osób z dysfunkcjami narządów ruchu. Dość częste jest także montowanie dodatkowych czujników, ale też dostosowywanie przestrzeni do przewozu wózków inwalidzkich czy montowanie specjalistycznych foteli – por. wykres 31.

**Wykres 32. Jakie adaptacje pojazdów wykonują Państwo dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami?**

*Źródło:* *CATI/CAWI z przedstawicielami firm realizujących prace adaptacyjne, n=37*

Klientami firm adaptujących samochody są głównie klienci indywidualni, rzadziej firmy, prawdopodobnie zajmujące się transportem osób z niepełnosprawnościami. Niewielki udział przedsiębiorstw, jak również klientów firm zajmujących się adaptacją pojazdów świadczy o tym, że jest to w dalszym ciągu rynek uzależniony od finansowania ze środków publicznych. Niewielki obecnie zakres zaangażowania JST w realizację tego rodzaju usług transportowych pozwala na przyjęcie założenia, że zwiększenie możliwości korzystania z dofinansowania może w znaczącym stopniu wpłynąć na rozwój rynku.

**Wykres 33. Kim są państwa klienci?**

*Źródło:* *CATI/CAWI z przedstawicielami firm realizujących prace adaptacyjne, n=37*

Prowadzone modyfikacje w ponad połowie firm są audytowane i certyfikowane, głównie przez Instytut Transportu Samochodowego oraz Przemysłowy Instytut Motoryzacji. W większości przypadków adaptowane są wszystkie marki pojazdów, a klienci otrzymują gwarancję danej firmy bądź (w przypadku nowych aut) nie tracą gwarancji producenta.

**Wykres 34. Czy dokonują Państwo adaptacji wszystkich typów pojazdów?**

*Źródło:* *CATI/CAWI z przedstawicielami firm realizujących prace adaptacyjne, n=37*

**Wykres 35. Czy przeprowadzone modyfikacje są objęte gwarancją?**

*Źródło:* *CATI/CAWI z przedstawicielami firm realizujących prace adaptacyjne, n=37*

Szacunkowy średni koszt wprowadzanych adaptacji waha się od kilku do pond 20 tysięcy, w zależności od rodzaju dokonywanych dostosowań.

Tabela 4. Jaki jest szacunkowy koszt realizacji wymienionych adaptacji?

| Rodzaj adaptacji | Średni koszt[[10]](#footnote-10) |
| --- | --- |
| Dźwigi osobowe | 21 640 |
| Dodatkowe czujniki | 4 092 |
| Przestrzeń na wózek inwalidzki | 14 937 |
| Zmodyfikowany układ sterowania | 11 087 |
| Przestrzeń dla osób leżących | 6 856 |
| Dodatkowe zaczepy, pasy i zabezpieczenia | 8 184 |
| Dodatkowe pulpity sterowania | 11 333 |
| Rampy | 18 368 |
| Obniżona podłoga | 21 461 |
| Specjalistyczne fotele | 9 791 |

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami firm realizujących prace adaptacyjne, n=36*

## Adaptacje architektoniczne

### Zapotrzebowanie i jego rozpoznanie w JST

Jedynie 31 na 211 badanych samorządów posiada informacje na temat skali potrzeb w zakresie dostępności architektonicznej budynków wielorodzinnych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami. Najczęściej informacje te pochodzą ze zgłoszeń samych osób z potrzebą takiego wsparcia (58,1% wśród JST, które mają takie informacje). Rzadziej – ze zgłoszeń społeczności lokalnych, a jeszcze rzadziej na podstawie analizy zasobów będących w posiadaniu danej jednostki. W przypadku małych gmin w grę wchodzą również własne obserwacje bądź informacje pochodzące od pracowników socjalnych (odpowiedzi: inne). Badane gminy wskazywały, że adaptacji takiej wymaga od 1 do 150 budynków (średnio 18 budynków na gminę).

**Wykres 36. Czy państwa JST posiada informacje na temat skali potrzeb w zakresie dostępności architektonicznej budynków wielorodzinnych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami?**

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami JST, n=211*

**Wykres 37. W jaki sposób pozyskiwane są te informacje? (wybór wielokrotny)?**

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami JST, n=31*

Do problemu dostępności architektonicznej budynków wielorodzinnych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami na jej terenie odnoszą się dokumenty strategiczne niespełna co piątej (19%) spośród badanych JST.

**Wykres 38. Czy dokumenty strategiczne Państwa JST odnoszą się do problemu dostępności architektonicznej budynków wielorodzinnych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami na jej terenie?**

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami JST, n=211*

Tylko 4,7% badanych JST (10 jednostek) posiada program wsparcia dla zarządców/spółdzielni w zakresie zwiększania dostępności budynków mieszkalnych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami. Trzeba jednakże podkreślić, że kwestie te w przypadku gmin nie są tratowane jako zadanie własne gminy[[11]](#footnote-11). Jest to zadanie pozostające raczej w gestii samorządów powiatowych, w przypadku których ustawa[[12]](#footnote-12) wskazuje na zadania publiczne o charakterze ponadgminnym w zakresie m.in. wspierania osób niepełnosprawnych.

W wywiadach pogłębionych respondenci wskazywali na brak specjalnych programów wsparcia dla zarządców/spółdzielni, współpraca ze wspólnotami mieszkaniowymi i spółdzielniami sprowadza się do funkcji informacyjnej na temat dostępnych programów, np. Dostępność plus.

**Wykres 39. Czy Państwa JST posiada program wsparcia dla zarządców/spółdzielni w zakresie zwiększania dostępności budynków mieszkalnych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami?**

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami JST, n=211*

### Realizacja prac adaptacyjnych w JST

Niecałe 10% badanych JST (20 jednostek) współfinansowało lub finansowało w okresie ostatnich 3 lat prace adaptacyjne budynków wielorodzinnych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami. W większości przypadków prace te dotyczyły budynków będących w zasobach Jednostki (lub w których znajdują się zasoby gminy np. mieszkania socjalne) Środki na prace adaptacyjne najczęściej pochodzą z własnych budżetów JST (13 na 20 przypadków), rzadziej – z PFRON (6 na 20 przypadków) lub z innych źródeł, do których najczęściej należał fundusz dopłat Banku Gospodarstwa Krajowego lub środki samorządu wojewódzkiego w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych. Jeśli chodzi o środki PFRON, to w porównaniu do finansowania usług transportowych częściej pojawiają się one właśnie w przypadku adaptacji budynków (por. rozdział 3.1.1.). Wynika to z faktu, że środki finansowe z przeznaczeniem na likwidację barier architektonicznych są kierowane przez PFRON do samorządów powiatowych i dysponowane za pośrednictwem Powiatowych Centrów Pomocy Rodzinie.

**Wykres 40. Czy w ostatnich 3 latach Państwa JST współfinansowała lub finansowała prace adaptacyjne budynków wielorodzinnych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności,   
w tym osób z niepełnosprawnościami?**

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami JST, n=211*

**Wykres 41. Z jakich środków sfinansowano/ finansowane są prace adaptacyjne?**

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami JST, n=20*

Jednostki, które nie angażowały się w prace adaptacyjne, w większości przypadków wskazują, że przyczyną był brak zgłaszanych/zweryfikowanych potrzeb lub ograniczenie środków budżetowych. Wśród innych powodów wskazywano na brak na terenie gminy budynków wielorodzinnych, ale przede wszystkim podnoszona była kwestia braku odpowiedzialności samorządu (zarówno gminnego, jak i powiatowego) za realizację tego rodzaju zadań. Druga z kwestii w przypadku samorządu powiatowego nie do końca znajduje uzasadnienie zarówno w świetle przywoływanych wyżej zapisów ustawy o samorządzie powiatowym, jak i faktu dysponowania środkami pochodzącymi z programu PFRON.

**Wykres 42. Z jakiego powodu Państwa jednostka nie angażowała się w prace adaptacyjne?**

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami JST, n=191*

Do prac adaptacyjnych, prowadzonych przez badane JST, należała najczęściej głównie budowa podjazdów do wejścia głównego oraz montaż barierek i poręczy, jak również rozwiązania bezprogowe. Jak widać działania adaptacyjne koncentrują się głównie na wykonaniu najprostszych udogodnień ukierunkowanych na potrzeby osób z niepełnosprawnościami ruchowymi. Żadna badana JST nie wskazała wykonania montażu oznaczeń dla osób z dysfunkcjami wzroku.

**Wykres 43. Jaki był zakres prowadzonych prac adaptacyjnych?**

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami JST, n=20*

**Wykres 44. Z jakimi trudnościami wiąże się realizacja prac adaptacyjnych w budynkach wielorodzinnych?**

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami JST, n=211*

Do najczęściej wskazywanych przez JST trudności przy pracach adaptacyjnych należą kosztochłonność inwestycji, uzgodnienia właścicielskie i trudności projektowe. Wśród innych trudności często wskazywano: brak zapotrzebowania (lub informacji na temat zapotrzebowania) oraz brak środków finansowych.

Z odpowiedzi uzyskanych w badaniu jakościowym wynika, że JST realizują najczęściej adaptacje w postaci montażu poręczy, podestów i podjazdów. Wykonywane są również miejsca parkingowe dla osób niepełnosprawnych. Niwelowanie barier odbywa się w budynkach należących do gmin. Ponadto, respondent wskazują, że budując mieszkania socjalne gminy od razu zakładają pewien procent lokali jako przeznaczonych dla osób z niepełnosprawnością ruchową. W kontekście adaptacji zwrócono uwagę na problem harmonijnej współpracy ze wspólnotami mieszkaniowymi, a mianowicie trudności przy uzyskiwaniu zgody od mieszkańców lub wspólnoty na dokonanie adaptacji. Ważnym aspektem, który został poruszony było ponowne wykorzystanie zamontowanych urządzeń, np. podestów lub poręczny w przypadku śmierci lub przeprowadzki osoby niepełnosprawnej.

*Ale absolutnie nie ma takiej możliwości, żeby gdziekolwiek podjazd się zmarnował. Powiem jeszcze tak dodatkowo, że jeśli nam przeprowadza się osoba, która otrzymała mieszkanie albo umiera, i zostaje mieszkanie dostosowane z podjazdem, to nie pozwalamy sobie, żeby wprowadzić tam inne osoby oprócz wózkowicza. Tak długo szukamy, aż znajdziemy. Żeby spełniało swój cel.*

IDI\_Koszalin

Bariera finansowa jest główną przyczyną utrudnienia realizacji inwestycji adaptacyjnych. W przypadku konkursów z PFRON wskazywano na zbyt duży udział własny gminy, który wynosi nawet 70-80% wartości inwestycji. Często wybierane są więc rozwiązania prostsze i mniej kosztowne (np. schodołazy) lecz nie do końca umożliwiające zniwelowanie barier architektonicznych. Znalezienie dodatkowych źródeł finansowania może zwiększyć realizację tego typu inwestycji i jednocześnie ułatwić dostęp do dopasowanej infrastruktury szerszej grupie użytkowników/ użytkowniczek z niepełnosprawnością ruchową.

*Z jednej strony urządzenia typu schodołazy nie rozwiązują wszystkich problemów, z drugiej strony, tak jak w ramach konsultacji indywidualnych tego typu projektów - zamiana mieszkania na odpowiednio położone i dostępne, jest często droga i przekracza możliwości finansowe danej rodziny czy danej osoby. Dlatego też wszelkie fundusze, zwłaszcza te, o których pani mówię[Fundusz Dostępności], które by ułatwiały takie wprost sięganie, spółdzielniom mieszkaniowym czy wspólnotom, po środki, no są wskazane.*

IDI\_Katowice

### Firmy prowadzące adaptację części wspólnych budynków mieszkaniowych

W ramach badania został podjęty kontakt łącznie ze 161 firmami, wśród których zidentyfikowano 36 (22,3%) zadając im pytanie o to czy prowadziły działania adaptacyjne dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności. Biorąc pod uwagę, że w Polsce funkcjonuje łącznie 397 237 przedsiębiorstw w podklasach PKD związanych z budownictwem można oszacować, że usługi adaptacji w skali kraju świadczą około 88 583 podmioty.

Tabela 5. Struktura podmiotów wg subregionów, typu JST, typu organizacji, wielkości organizacji oraz obszaru działalności.

| Subregion, w którym jest zarejestrowany | |
| --- | --- |
| Subregion 1: zachodniopomorskie i lubuskie | 2 |
| Subregion 2: dolnośląskie, śląskie i opolskie | 9 |
| Subregion 3: wielkopolskie, pomorskie i kujawsko-pomorskie, | 6 |
| Subregion 4: warmińsko-mazurskie i podlaskie, | 2 |
| Subregion 5: lubelskie, podkarpackie, świętokrzyskie | 5 |
| Subregion 6: małopolskie, mazowieckie, łódzkie | 12 |
| Typ JST, w której jest zarejestrowany | |
| Gmina miejska | 27 |
| Gmina wiejska | 8 |
| Gmina miejsko-wiejska | 1 |
| Wielkość podmiotu | |
| Mikro (1-9 pracowników) | 18 |
| Mały (10-49 pracowników) | 18 |
| Obszar działalności | |
| Obszar powiatu | 5 |
| Obszar międzypowiatowy | 2 |
| Obszar województwa | 11 |
| Obszar kilku województw | 1 |
| Ogólnopolski | 16 |
| Międzynarodowy | 1 |

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami firm realizujących prace adaptacyjne, n=36*

Firmy, które zadeklarowały wykonywanie prac adaptacyjnych zajmowały się głównie pracami ogólnobudowlanymi. Rzadziej wykonują bardziej specjalistyczne prace, jak montaż instalacji cieplnych wodnokanalizacyjnych czy termoizolacji. Jako inny profil działalności wskazywano głównie na montaż urządzeń dźwigowych. Tego rodzaju wskazania korespondują z zakresem działań adaptacyjnych, jakich mogłyby się podjąć firmy biorące udział w badaniu. Poza tym, że wskazywano głównie na gotowość podjęcia się podstawowych czynności adaptacyjnych, jak montaż poręczy i barierek czy zbudowanie podjazdów, to około połowy firm wskazało na możliwość realizacji prac związanych właśnie z montażem wind lub dźwigów osobowych. Pozostałe prace były wskazywane nieco rzadziej, choć i tak każdą z nich wykonałaby niemal połowa firm.

**Wykres 45. Jaki jest profil działalności Państwa organizacji?**

*Źródło:* *CATI/CAWI z przedstawicielami firm realizujących prace adaptacyjne, n=36*

**Wykres 46. Czy Państwa firma byłaby w stanie wykonać następujące prace?**

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami firm realizujących prace adaptacyjne, n=36*

Wszystkie z 36 firm uczestniczących w badaniu wykonywały w ciągu ostatnich 3 lat prace, których celem była adaptacja części wspólnych budynków wielorodzinnych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Badane firmy najczęściej prowadziły ww. prace na zlecenie spółdzielni i wspólnot mieszkaniowych, choć jak widać na wykresie połowa z nich wykonywała prace również na zlecenie osób fizycznych. Osoby z niepełnosprawnościami bądź z innymi ograniczeniami mobilności (bądź ich rodziny) decydowały się na samodzielne zlecanie prac, co z jednej strony wskazuje na występowanie potrzeb w tym zakresie, z drugiej zaś zdolności do ich finasowania wynikającą najprawdopodobniej z dostępnych możliwości finansowania dzięki chociażby programom PFRON.

**Wykres 47. Jakie prace Państwo wykonywali w tym zakresie?**

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami firm realizujących prace adaptacyjne, n=36*

**Wykres 48. Na zlecenie jakich klientów realizowali Państwo te prace?**

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami firm realizujących prace adaptacyjne, n=36*

Do najważniejszych trudności, z jakimi badane firmy spotkały się przy wykonywaniu działań, należały: sprzeciw mieszkańców i trudności projektowe. Dość istotnym problemem, występującym w niemal połowie przypadków była kosztochłonność inwestycji. Warto w tym miejscu wskazać, że średni koszt dla inwestycji, dla których zostały podane koszty prac, wynosił w zależności od zakresu prac od kilku tysięcy do niemal półtora miliona złotych (tabela 2).

**Wykres 49. Z jakimi trudnościami wiąże się realizacja prac adaptacyjnych w częściach wspólnych budynków wielorodzinnych?**

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami firm realizujących prace adaptacyjne, n=36*

Tabela 6. Czy jest Pan(i) w stanie wskazać przybliżony koszt prac, które Państwo wykonywali?

| Zakres prac | Średni koszt[[13]](#footnote-13) |
| --- | --- |
| Montaż dźwigów osobowych | 1 312 461 |
| Montaż wind | 1 145 294 |
| Dostosowanie klatek schodowych | 75 908 |
| Budowa podjazdów do wejścia głównego | 51 145 |
| Montaż barierek i poręczy w częściach wspólnych budynku | 35 000 |
| Rozwiązania bezprogowe w częściach wspólnych budynku | 16 700 |
| Montaż automatycznego oświetlenia w częściach wspólnych budynku | 7 055 |
| Montaż oznaczeń dla osób z dysfunkcjami wzroku w częściach wspólnych budynku | 6 500 |

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami firm realizujących prace adaptacyjne, n=36*

# Podsumowanie

Celem niniejszego projektu badawczego było określenie potencjału rynku w trzech obszarach związanych ze wspieraniem mobilności osób z niepełnosprawnościami. Poruszane w ramach badania zagadnienia odnosiły się do kwestii związanych z zapewnieniem możliwości korzystania z usług w zakresie transportu (w tym transportu *door-to-door*), adaptowania środków transportu celem umożliwienia przewożenia osób z niepełnosprawnościami oraz adaptowania budynków mieszkalnych (w ich częściach wspólnych) do potrzeb osób wymagających wsparcia w zakresie mobilności. Realizując proces badawczy dążono do udzielenia odpowiedzi na postawione pytania badawcze:

**Podmioty świadczące usługi indywidualnego transportu door-to-door lub mogące świadczyć takie usługi**

**Jakie rozwiązania w zakresie transportu door-to-door są stosowane przez JST?**

Usługi w zakresie transportu dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osobom z niepełnosprawnościami świadczy jedynie co czwarta badana jednostka samorządu (25,1%). Nie wszystkie z usług mają jednak charakter usług door-to-door. Wskazała na niego jedynie co 10   
z badanych gmin, a ich świadczenie jest w dużej mierze uzależnione od działalności na obszarze danej gminy firm transportowych oferujących tego rodzaju usługi. Tylko co trzecia jednostka samorządu terytorialnego, na terenie której osoby z niepełnosprawnościami ma możliwość skorzystania z usług transportu door-to-door świadczy je samodzielnie na bazie własnych zasobów. Przy czym zasoby własne są traktowane bardzo szeroko i zalicza się do nich chociażby zasoby Środowiskowych Domów Samopomocy.

Wywiady pogłębione potwierdziły rzadsze wykorzystywanie tego rozwiązania przez JST. Ponadto, własne zasoby wykorzystywane są w większości przypadków do realizacji w pierwszej kolejności obowiązków ustawowych, tj. dowozu dzieci do placówek oświatowych, następnie do przewozów do dziennych ośrodków wsparcia. Głównie w ośrodkach miejskich wykonywano pełnowymiarowe indywidualne usługi transportu door-to-door. Brakuje rozwiązań formalnoprawnych umożliwiających wykorzystanie istniejących zasobów, używanych np. w domach pomocy społecznej lub domach dziecka do świadczenia usługi door-to-door. W rezultacie tabor nie jest wykorzystywany w pełni swoich możliwości, a do świadczenia usługi door-to-door zachodzi konieczność zakupu kolejnych pojazdów.

W sytuacji korzystania z usług podmiotów transportowych, są one w większości przypadków wybierane w drodze postępowania publicznego. Szacunkową wartość zamówienia samorządy wyceniają najczęściej na podstawie liczby osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami zamieszkałych na terenie JST lub na podstawie zapotrzebowania zgłaszanego przez jednostki organizacyjne. Rzadko organizowane są konsultacje społeczne lub stosowane są inne sposoby działania. Zlecanie usług transportowych podmiotom zewnętrznym wskazywane było w wywiadach pogłębionych jako korzystniejsze rozwiązanie, z uwagi na zmniejszenie problemów organizacyjnych, kadrowych a także związanych z kosztami utrzymania taboru.

**Jakie są koszty roczne realizacji usługi transportu door-to-door przez JST lub prywatne firmy?**

Badane JST ponoszą w związku z ułatwieniami transportowymi dla osób z potrzebą wsparcia   
w zakresie mobilności roczne koszty w wysokości od 10 000 do ok. 380 000 PLN. Średnia wysokość kosztów w przypadku gmin, które wskazały konkretne wartości wynosi 100 000 PLN. Przeliczenie podawanych przez respondentów kwot na liczbę mieszkańców ujawnia, że nakłady gmin w tym zakresie są bardzo różne, wahając się od symbolicznej złotówki, aż do około 45 zł. Średnie wydatki gmin na finansowanie ułatwień transportowych dla osób z niepełnosprawnościami w przeliczeniu na mieszkańca to 3,2 zł.

**Jakie są źródła finansowania usługi transportu door-to-door?**

W jednostkach samorządu terytorialnego, na terenie których jest świadczona usługa transportu door-to-door, jest ona w większości przypadków (16 na 21 gmin) bezpłatna. W pozostałych przejazdy są finansowane lub współfinansowane przez samych użytkowników/użytkowniczki. W przypadku finansowania usług przez JST pieniądze pochodzą ze środków własnych JST, dużo rzadziej ze środków PFRON.

W przypadku gmin miejskich, zidentyfikowane w badaniach jakościowych przypadki świadczenia usług door-to door były odpłatne dla osób z nich korzystających. Opłaty te są często symboliczne, w granicach kilku, kilkunastu złotych za przejazd. Wywiady pogłębione wykazały również, że zdecydowana większość usług finansowanych lub współfinansowanych przez JST jest pokrywanych ze środków własnych JST. Większość respondentów postulowała przy tym wprowadzenie przynajmniej symbolicznej opłaty za usługę.

**Jakie podmioty świadczą te usługi?**

Zidentyfikowano 75 podmiotów, które świadczyły usługi transportowe typu od drzwi do drzwi na rzecz osób z niepełnosprawnościami. Są one skupione na obszarze 3 spośród 6 subregionów (głównie w subregionie 6 obejmującym województwo małopolskie, mazowieckie i łódzkie – 22 na 75 podmiotów) i działają głównie w miastach. To w większości mikro lub małe przedsiębiorstwa, choć zakres ich działalności najczęściej obejmuje całe województwo lub działają ponadregionalnie. Badane przedsiębiorstwa świadczące usługi transportowe dysponują łącznie 347 pojazdami dostosowanymi do przewozu osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami (średnio 4,6 pojazdu na firmę). W przedsiębiorstwach tych pracuje łącznie 373 kierowców (średnio 5,0 na firmę) i 116 osób pozostałego personelu (dyspozytorzy, opiekuni, ratownicy – średnio 1,6 osoby na firmę).

W przypadku badania jakościowego głównym rodzajem podmiotów świadczących usługi door-to-door były firmy przewozowe lub taksówkarskie, dysponujące odpowiednimi pojazdami dostosowanymi przewozu osób z niepełnosprawnościami. W dwóch przypadkach usługi świadczone były przez spółdzielnie socjalne. Największym ilościowo taborem dysponują miejskie przedsiębiorstwa komunikacyjne: w Białymstoku jest to 11 pojazdów, w Łodzi 20, a w Lublinie 28.

**Jaka jest skala realizowanych usług (ile osób z nich korzysta – wraz z charakterystyką użytkowników wg rodzaju niepełnosprawności i wieku)?**

Badane jednostki samorządu terytorialnego, w których są świadczone usługi transportu *door-to-door* w ostatnim roku zrealizowały łącznie 32 156 przewozów dla 11 535 osób, co oznacza, że jedna osoba korzystała średnio z 2,8 przewozu. Średnia liczba przewozów przypadającą na każdą z 21 gmin, w których działają podmioty świadczące usługi transportowe na rzecz osób z niepełnosprawnościami to 1 531 w ostatnim roku.

Średnia liczba przewiezionych osób przypadająca na każdą z 21 gmin, w której realizowane są przewozy osób z niepełnosprawnościami, wynosi 549, przy czym mediana wynosi 15. Mamy więc z jednej strony gminy bardzo aktywne w tym zakresie, z drugiej natomiast takie, w których przewozy zdarzają się incydentalnie. Co ważne, nie wskazano istnienia limitów ani ograniczeń dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności. Warto w tym miejscu podkreślić, że na liczbę przewozów nie ma wpływu wielkość gminy mierzona liczbą mieszkańców. W efekcie w gminie liczącej około 7 tysięcy mieszkańców liczba przewozów jest wyższa niż np. w gminie 10-krotnie większej. Zaangażowanie lokalnej administracji samorządowej w organizację przewozów dla osób z niepełnosprawnościami jest zatem pochodną podejścia do realizacji polityki społecznej, w tym zaspokajania potrzeb osób z niepełnosprawnościami.

Nie wszyscy respondenci reprezentujący zidentyfikowane w badaniu jakościowym JST realizujące transport door-to-door dysponowali danymi o skali przewozów. W ilości przewozów przoduje Kraków, gdzie miesięcznie realizowanych jest około 1 900 zleceń, w tym zbiorowych ponad 1 300, przewiezionych osób niepełnosprawnych 6 775, w tym na wózkach 1 785. W Krakowie usługa dostępna jest również dla osób niebędących mieszkańcami, co wynika ze specyfiki miasta obsługującego bardzo duży ruch turystyczny. Pozostałe jednostki nie realizują takiej liczby kursów – ich liczba waha się od 4 00 do 6 000 rocznie. Widoczny jest wpływ polityki władz samorządowych na zakres i specyfikę świadczonych usług transportowych, np. rozwój turystyki, pełne zaspokojenie potrzeb niepełnosprawnych mieszkańców w zakresie transportu, polityka prospołeczna w zakresie aktywizacji osób niepełnosprawnych.

Tylko 6 na 21 jednostek samorządu terytorialnego wskazało, że zbiera informacje na temat celów zamawiania usługi. Tyle samo jednostek pozyskiwało informacje na temat charakterystyki osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności. Wynika z nich, że usług transportu door-to-door korzystają przede wszystkim osoby niepełnosprawne o znacznie ograniczonej sprawności ruchowej. Rzadziej są to osoby niewidome lub z innymi niepełnosprawnościami, np. intelektualnymi lub neurologicznymi. W gminach wiejskich są to w dużym stopniu starsze osoby z orzeczeniem o niepełnosprawności oraz dzieci i młodzież nieobjęte systemem oświaty, którym nie przysługuje transport do placówki oświatowej. W miastach zróżnicowanie korzystających z usług transportu door-to-door jest większe, nie można wyodrębnić dominującego profilu takich osób – są to zarówno osoby starsze z niepełnosprawnościami ruchowymi, osoby aktywne zawodowo, wykorzystujące transport do dojazdów do pracy, a także studenci. Pośrednich informacji na temat charakterystyki uczestników dostarczają również dane dotyczące przeznaczenia usług wskazywane przez przedstawicieli firm transportowych. Najczęstsze powody korzystania z nich to konieczność dojazdu do placówki leczniczej/rehabilitacyjnej (wskazuje tak trzy czwarte badanych firm) lub do placówki edukacyjnej (62,7%). Generalnie rzecz biorąc usługi transportowe ułatwiają bądź nawet umożliwiają osobom z niepełnosprawnościami, a pośrednio również członkom ich rodzin, zaspokajanie potrzeb dnia codziennego, dając możliwość aktywizacji społecznej i zawodowej.

**Jaka jest skala niezaspokojonego popytu na usługi door-to-door? Jaki jest potencjał podmiotów do zwiększenia skali świadczonych usług?**

O występowaniu niezaspokojonego popytu można wnioskować pośrednio, bazując na odpowiedziach udzielonych przez biorących udział w badaniu dostawców usług, zarówno po stronie JST, jak i podmiotów. Na możliwości zwiększenia skali świadczonych usług wskazuje chociażby fakt, że w niemal połowie przypadków zasoby gmin (kadrowe i finansowe) nie pozwalają na pełne zaspokojenie potrzeb transportowych osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności. Może to świadczyć o tym, że zainteresowanie korzystaniem z tego rodzaju usług przekracza dostępną ofertę. W przypadku podmiotów świadczących usługi transportowe skala niedostosowania zasobów do potrzeb jest mniejsza, bowiem tylko co piata firma wskazała, że mogłaby je zwiększyć dopasowując do zainteresowania. Jednak i w tym przypadku rzeczywisty zakres świadczonych usług mógłby być większy. Biorąc jedna pod uwagę to, że usług są świadczone głównie na zasadach umowy z jednostką samorządu terytorialnego jest to zależne od zwiększenia środków, jakie administracja samorządowa przeznacza na ten cel. O niedostosowaniu oferty do skali rzeczywistego popytu może również przesądzać to, że problemem, który wskazało najwięcej jednostek samorządu terytorialnego był brak możliwości realizacji wszystkich zgłoszeń ze względu na pory dnia, których dotyczą. Również około jednej czwartej firm mogłoby obsługiwać więcej klientów, jeśliby dysponowało większą liczbą pojazdów. Możliwość zaspokojenia potrzeb transportowych w analizowanym zakresie wymagałaby zatem przynajmniej w części przypadków podmiotów zwiększenia zasobów, jakie mają w swojej dyspozycji. Biorąc jednak pod uwagę istniejące obecnie możliwości korzystania z ofert leasingowych pozyskanie dodatkowych pojazdów nie powinno być trudne.

Badania jakościowe również potwierdziły wyższy popyt na usługi w stosunku do możliwości JST. Jest to szczególnie widoczne w gminach, które tym samym taborem realizują przewozy ustawowe i cykliczne, jak i indywidualne. Potencjalnym sposobem częściowej poprawy efektywności przewozów, oprócz zakupu dodatkowych pojazdów, może być zastosowanie rozwiązania podobnego do wdrożonego w Białymstoku, czyli aplikacji koordynującej zgłaszane zamówienia.

**Podmioty produkujące pojazdy do przewozu osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności lub adaptujących pojazdy do takiego celu**

**Ile podmiotów prowadzi taką działalność? Jakiego typu są to podmioty/przedsiębiorstwa i jakiej wielkości?**

W trakcie wywiadów zidentyfikowano 39 podmiotów zajmujących się produkcją lub adaptacją pojazdów do przewozu osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, co stanowiło 4,4% populacji podmiotów, z którymi podjęto kontakt celem przeprowadzenia wywiadów. Biorąc pod uwagę, że w Polsce funkcjonuje łącznie 107 203 przedsiębiorstw w podklasach PKD związanych z transportem, można oszacować, że usługi sprzedaży i adaptacji w skali kraju świadczy około 4716 podmiotów. Badane podmioty są w większości zlokalizowane w subregionie 6 oraz głównie w miastach. Są to większości mikroprzedsiębiorstwa, choć działają w ponad połowie przypadków na skalę ogólnopolską. Niemal wszystkie z firm (37 na 39) zajmują się przy tym modyfikacjami i adaptacjami samochodów, a pojedyncze sprzedażą nowych aut.

**Jakiego rodzaju adaptacje do potrzeb osób z niepełnosprawnością są wprowadzane do pojazdów?**

Firmy zajmujące się adaptacjami samochodów najczęściej modyfikują układy sterowania dostosowane dla osób z dysfunkcjami narządów ruchu. Dość częste jest także montowanie dodatkowych czujników, ale też dostosowywanie przestrzeni do przewozu wózków inwalidzkich, montowanie specjalistycznych foteli czy dodatkowych zaczepów, pasów i zabezpieczeń.

**Jakiego rodzaju pojazdy są najczęściej kupowane przez JST do świadczenia usług przewozu osób z ograniczoną mobilnością?**

Z odpowiedzi udzielanych przez podmioty zajmujące się sprzedażą i adaptacją pojazdów do przewozu osób z ograniczoną mobilnością wynika, że w przypadku, kiedy klientami są jednostki samorządu terytorialnego kupują one głównie samochody marki Iveco, Volkswagen lub Mercedes. Są to pojazdy zarówno fabrycznie dostosowane do analizowanych celów przewozowych, jak adaptowane przez podmioty które je oferują. Są one przede wszystkim wyposażane w przestrzeń na wózek inwalidzki, rampy, choć często montowany jest także zmodyfikowany układ sterowania, dodatkowe zaczepy, pasy i zabezpieczenia czy specjalistyczne fotele.

**Jaka jest skala niezaspokojonego popytu JST na tego typu pojazdy?**

Biorąc pod uwagę przywoływaną już kwestię trudności w realizacji usług transportowych można założyć, że w niemal połowie jednostek samorządu terytorialnego, które świadczą tego rodzaju usługi występuje zapotrzebowanie na pojazdy przystosowane do przewozu osób z niepełnosprawnościami.

**Jaki jest potencjał badanych podmiotów do zwiększenia skali produkcji i dokonywanych adaptacji?**

Firmy zajmujące się dostarczaniem na rynek samochodów dostosowanych do przewozu osób z niepełnosprawnościami deklarują możliwość dostarczenia w ciągu roku średnio 24 samochodów adaptowanych, co oznacza w stosunku do 2019 roku wzrost o ponad jedną trzecią. 8 na 9 firm zadeklarowało możliwość zwiększenia podaży w razie wystąpienia większych potrzeb w tym zakresie.

**Jaka jest najniższa i najwyższa cena pojazdu oraz od czego ona zależy?**

Samochody adaptowane do potrzeb przewozu osób z niepełnosprawnościami są średnio o 25% droższe od ich standardowych wersji, przy czym skala różnicy jest zależna od zakresu modyfikacji. W pojedynczym przypadku wskazano nawet na dwukrotny wzrost ceny, zaś najniższy ze wskazanych poziomów ceny opiewał na 10% wzrostu względem ceny standardowej wersji pojazdu. Najczęściej szacowano wzrost na poziomie 20% względem ceny standardowej wersji samochodu.

**Podmioty wykonujące adaptację budynków mieszkalnych do potrzeb osób wymagających wsparcia w zakresie mobilności**

**Ile podmiotów świadczy usługi związane z adaptacją budynków mieszkalnych do potrzeb osób wymagających wsparcia w zakresie mobilności (należy również uwzględnić firmy dokonujące montażu dźwigów osobowych oraz montażu ścieżek naprowadzających, pól uwagi i oznaczeń ostrzegawczych dla osób niewidomych)? Jakiej wielkości są to podmioty/przedsiębiorstwa?**

W ramach badania został podjęty kontakt łącznie ze 161 firmami, wśród których zidentyfikowano 36 (22,3%) podmiotów prowadzących działania adaptacyjne dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności. Biorąc pod uwagę, że w Polsce funkcjonuje łącznie 397 237 przedsiębiorstw w podklasach PKD związanych z budownictwem można oszacować, że usługi adaptacji w skali kraju świadczą około 88 583 podmioty. Są to w większości mikro- i małe przedsiębiorstwa działające głównie w gminach miejskich, a więc tam, gdzie potencjalny popyt na tego rodzaju usługi jest większy z racji chociażby większej ilości budownictwa wielorodzinnego.

**Jakie adaptacje są najczęściej realizowane w budynkach wielorodzinnych? Jakiego typu budynków dotyczą?**

Firmy, które zadeklarowały wykonywanie prac adaptacyjnych, zajmowały się głównie pracami ogólnobudowlanymi. Rzadziej wykonują bardziej specjalistyczne prace, jak montaż instalacji cieplnych wodnokanalizacyjnych czy termoizolacji. Jako inny profil działalności wskazywano głównie na montaż urządzeń dźwigowych. Tego rodzaju wskazania korespondują z zakresem działań adaptacyjnych, jakich mogłyby się podjąć firmy biorące udział w badaniu. Poza tym, że wskazywano głównie na gotowość podjęcia się podstawowych czynności adaptacyjnych, jak montaż poręczy i barierek czy zbudowanie podjazdów, to około połowa firm wskazała na możliwość realizacji prac związanych z montażem wind lub dźwigów osobowych. Pozostałe prace były wskazywane nieco rzadziej, choć i tak każdą z nich wykonałaby niemal połowa firm. Zgodnie z przyjętym założeniem wskazane prace realizowano tylko w budynkach mieszkalnych wielorodzinnych.

Z odpowiedzi uzyskanych w badaniu jakościowym wynika, że JST realizują najczęściej adaptacje w postaci montażu poręczy, podestów i podjazdów. Wykonywane są również miejsca parkingowe dla osób z niepełnosprawnościami. Główną barierą zwiększenia skali wykonywanych adaptacji są powody finansowe. Wskazywano również na trudności przy uzyskiwaniu zgody od mieszkańców lub wspólnoty na dokonanie adaptacji. Niwelowanie barier odbywa się głównie w budynkach należących do gmin.

**Kto najczęściej korzysta z przeprowadzonych adaptacji?**

Firmy biorące udział w badaniu najczęściej prowadziły prace adaptacyjne na zlecenie spółdzielni i wspólnot mieszkaniowych, choć ważną grupą klientów były także firmy oraz jednostki samorządu terytorialnego. Połowa z nich wykonywała prace również na zlecenie osób fizycznych.

**Ile kosztują przeprowadzane adaptacje i od czego te koszty zależą?**

Średni koszt prac adaptacyjnych dla inwestycji, dla których zostały podane koszty prac, wynosił w zależności od zakresu prac od kilku tysięcy do niemal półtora miliona złotych. Najmniej kosztuje montaż oznaczeń dla osób z dysfunkcjami wzroku (koszt 6 500 zł) czy montaż automatycznego oświetlenia (7 055 zł). Najdroższe inwestycje odnoszą się do montażu dźwigów osobowych lub wind, wahając się od 1,1 do 1,3 mln zł.

# Rekomendacje

**Tabela 7. Tabela rekomendacji**

| OBSZAR BADAWCZY | ZALECENIA/REKOMENDACJE DZIAŁAŃ |
| --- | --- |
| Usługi indywidualnego transportu door-to-door | Dokonanie standaryzacji w zakresie zapisów regulaminowych związanych z rozumieniem zakresu usług przewozu door-to-door, przede wszystkim dookreślenie obligatoryjnego stosowania definicji przewozów door-to-door przez usługodawców ubiegających się o realizację tego rodzaju świadczeń w ramach postępowania publicznego |
| Usługi indywidualnego transportu door-to-door | Usługi transportu dedykowane osobom z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności są rozproszone (zarówno pod względem geograficznym, podmiotów realizujących, jak i zakresu usługi), a informacje na ten temat są trudno dostępne. W związku z tym zalecane jest utworzenie centralnej ewidencji (interaktywnej mapy/wykazu podmiotów) realizujących usługi tego typu na terenie kraju ze wskazaniem miejscowości. Dopisanie do bazy powinno być dobrowolne, przy czym podmioty, które otrzymają wsparcie z PFRON powinny być tam wpisane obligatoryjnie. Takie rozwiązanie pozwoliłoby nie tylko na łatwiejsze odnajdywanie dostępnego transportu przez usługobiorców, ale również porównywanie i standaryzowanie ofert przez usługodawców. |
| Usługi indywidualnego transportu door-to-door  Produkcja lub adaptacje pojazdów do przewozu osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności  Adaptacje budynków mieszkalnych do potrzeb osób wymagających wsparcia w zakresie mobilności | Jednostki samorządu terytorialnego dysponują ograniczoną wiedzą na temat na temat skali i struktury potrzeb w odniesieniu do objętych analizą aspektów związanych z przewozami czy potrzebami w zakresie adaptacji architektonicznych. Zalecane jest wprowadzenie dla jednostek samorządu terytorialnego obowiązku dokonywania szeroko rozumianych diagnoz potrzeb w odniesieniu do wybranych aspektów w sytuacji ubiegania się o zewnętrzne finansowanie realizowanych działań. |
| Usługi indywidualnego transportu door-to-door  Produkcja lub adaptacje pojazdów do przewozu osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności  Adaptacje budynków mieszkalnych do potrzeb osób wymagających wsparcia w zakresie mobilności | Niezależnie od kwestii diagnoz, szczególnie istotne jest wprowadzenie ujednoliconej metodologii lub procedury zbierania danych dotyczących osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności. W chwili obecnej nie istnieją jednoźródłowe zbiory danych, a dokładność tych istniejących jest niska ze względu na zakres i wybiórczość pozyskiwania informacji. |
| Usługi indywidualnego transportu door-to-door | Świadczenie usługi indywidualnego transportu door-to-door nie są obligatoryjne dla JST co oznacza, że jej realizacja będzie związana z poniesieniem nakładów z budżetu. Przyjmując, że dofinansowanie w ramach konceptualizowanego konkursu obejmie część kosztów istnieje ryzyko, że nie JST nie będą zainteresowane poniesieniem dodatkowych nakładów na realizację usługi ze względu na priorytetyzację innych działań. Z tego względu rekomenduje się realizację ogólnopolskiej kampanii informacyjnej dotyczącej wsparcia tej usługi w celu wywołania oddolnej presji na JST. |
| Adaptacje budynków mieszkalnych do potrzeb osób wymagających wsparcia w zakresie mobilności | Ze względu na charakter własnościowy większości budynków wielorodzinnych, rekomenduje się rozszerzenie potencjalnych beneficjentów wsparcia o spółdzielnie i wspólnoty mieszkaniowe oraz prywatnych właścicieli. |
| Usługi indywidualnego transportu door-to-door | Ze względu na posiadanie przez JST rozproszonego taboru dostosowanego do przewozu osób z potrzebą wsparcia mobilności, rekomenduje się premiowanie rozwiązań wykorzystujących rozproszone zasoby JST i ich sieciowanie. |

# Aneksy

## Tabele wynikowe w ujęciu subregionalnym

**Tabela 8. Udział osób z niepełnosprawnościami w populacji województw subregionu 1**

| Wyszczególnienie | Osoby z niepełnosprawnościami | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| razem | prawnie i biologicznie | tylko prawnie | tylko biologicznie |
| Ogółem | **15,9%** | **4,8%** | **7,8%** | **3,3%** |
| Lubuskie | 17,2% | 5,5% | 8,8% | 2,9% |
| Zachodniopomorskie | 15,1% | 4,4% | 7,2% | 3,6% |
| Miasta | **16,3%** | **5,0%** | **7,7%** | **3,6%** |
| Lubuskie | 18,8% | 6,5% | 9,4% | 3,0% |
| Zachodniopomorskie | 14,9% | 4,2% | 6,7% | 4,0% |
| Wieś | **15,1%** | **4,3%** | **8,1%** | **2,6%** |
| Lubuskie | 14,4% | 3,9% | 7,9% | 2,6% |
| Zachodniopomorskie | 15,5% | 4,7% | 8,2% | 2,6% |
| 0-14 lat | **7,0%** | **2,2%** | **4,6%** | **0,2%** |
| Lubuskie | 5,5% | 1,2% | 4,0% | 0,3% |
| Zachodniopomorskie | 8,0% | 2,9% | 4,9% | 0,2% |
| 15-29 lat | **6,6%** | **1,2%** | **3,7%** | **1,7%** |
| Lubuskie | 5,4% | 0,4% | 2,8% | 2,1% |
| Zachodniopomorskie | 7,3% | 1,7% | 4,2% | 1,5% |
| 30-49 lat | **6,8%** | **2,3%** | **3,6%** | **0,9%** |
| Lubuskie | 8,8% | 2,1% | 6,6% | - |
| Zachodniopomorskie | 5,6% | 2,4% | 1,8% | 1,4% |
| 50-69 lat | **26,5%** | **8,1%** | **14,6%** | **3,8%** |
| Lubuskie | 30,2% | 10,4% | 16,6% | 3,1% |
| Zachodniopomorskie | 24,4% | 6,7% | 13,5% | 4,3% |
| 70 lat i więcej | **46,7%** | **14,6%** | **14,3%** | **17,8%** |
| Lubuskie | 51,3% | 20,0% | 13,6% | 17,7% |
| Zachodniopomorskie | 44,1% | 11,6% | 14,7% | 17,8% |

*Źródło: GUS, Stan zdrowia ludności Polski w 2014 r.*

**Tabela 9. Charakterystyka usług w zakresie transportu realizowanych w JST z województw subregionu 1**

| Pytanie | Liczba odpowiedzi |
| --- | --- |
| Czy Państwa JST zapewnia osobom z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osobom z niepełnosprawnościami usługi w zakresie transportu? |  |
| Tak | 6 |
| Nie | 10 |
| Czy na terenie Państwa JST funkcjonują podmioty świadczące usługi transportowe na rzecz osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? |  |
| Tak | 5 |
| Nie | 5 |
| Nie mam takiej wiedzy | 6 |
| Czy w zakres usług transportowych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami wchodzi indywidualny transport z miejsca wskazanego przez usługobiorcę do miejsca docelowego (od drzwi do drzwi)? |  |
| Tak | 3 |
| Nie | 2 |
| Czy usługa jest odpłatna? |  |
| Tak, jest pełnopłatna | 0 |
| Tak - częściowa odpłatność | 0 |
| Nie | 5 |
| Model mieszany | 0 |
| Jakie kryteria są brane pod uwagę przy ustalaniu odpłatności usługi? | n.d |
| Stopień niepełnosprawności | n.d |
| Sytuacja materialna | n.d |
| Cel transportu | n.d |
| Z jakich środków Państwa JST finansuje/dofinansowuje ułatwienia transportowe dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? |  |
| Środki własne JST | 5 |
| PFRON | 2 |
| Dotacje celowe | 0 |
| W jakiej formule realizowane są ułatwienia transportowe od drzwi do drzwi? |  |
| Jednostka samorządowa samodzielnie realizuje usługę | 1 |
| Jednostka wybiera usługodawcę w drodze postępowania publicznego | 3 |
| Jednostka realizuje usługę w trybie zlecenia zadań publicznych organizacjom pozarządowy | 0 |
| W formule mieszanej | 1 |

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami JST, n=16*

**Tabela 10. Realizacja usług transportowych w JST z województw subregionu 1**

| Pytanie | Liczba odpowiedzi |
| --- | --- |
| W jakiej formie osoby uprawnione do korzystania z usługi zgłaszają swoje zapotrzebowanie? |  |
| Telefonicznie | 3 |
| Mailowo | 1 |
| Poprzez formularz zgłoszeniowy – elektroniczny | 1 |
| Poprzez formularz zgłoszeniowy – fizyczny | 3 |
| Czy w toku świadczenia usługi pojawiły się jakieś problemy? |  |
| Odwoływanie usługi po przyjeździe kierowcy | 2 |
| Brak możliwości realizacji wszystkich zgłoszeń ze względu na brak pojazdów dostosowanych do wszystkich osób | 2 |
| Niedostateczna liczba pojazdów do obsługi wszystkich zgłoszeń | 2 |
| Brak możliwości realizacji wszystkich zgłoszeń ze względu na zapisy regulaminu (zgłoszenia niezgodne z założeniami usługi) | 0 |
| Brak możliwości realizacji wszystkich zgłoszeń ze względu na pory dnia, w których napływają zgłoszenia osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, | 1 |
| Czy usługa pozwala na przejazd z osobą uprawnioną, innych osób lub rzeczy? |  |
| Tak - osób | 3 |
| Tak – zasobów (rzeczy osobiste, bagaże) | 0 |
| Tak – zasobów niestandardowych (np. pies przewodnik) | 0 |
| Nie | 2 |
| Czy jednostka zbiera informacje na temat celów zamawiania usługi |  |
| Tak | 1 |
| Nie | 4 |
| Czy Państwa JST zbiera informacje na temat charakterystyki osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami korzystających z usług? |  |
| Tak | 0 |
| Nie | 5 |
| W jaki sposób weryfikowane są uprawnienia osób korzystających z usługi? |  |
| Poprzez wpis osoby do rejestru | 0 |
| Poprzez okazanie orzeczenia o niepełnosprawności | 5 |
| Poprzez dokument wydawany przez Jednostkę | 2 |

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami JST, n=16*

**Tabela 11. Charakterystyka usług w zakresie transportu realizowanych przed podmioty świadczące usługi transportowe z województw subregionu 1**

| Pytanie | Liczba odpowiedzi |
| --- | --- |
| Na jakich zasadach Pani/Pana podmiot świadczy usługi transportowe typu od drzwi do drzwi na rzecz osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? |  |
| Na zasadach rynkowych – z pełną odpłatnością – zakończ ankietę | 0 |
| Na zasadach umowy z jednostką samorządu terytorialnego | 4 |
| Na zasadach umowy z organizacją/organizacjami pozarządowymi | 2 |
| Na zasadach współpracy z innymi organizacjami | 1 |
| Czy usługa jest odpłatna dla osób uprawnionych do korzystania z niej? |  |
| Tak – jest pełnopłatna | 2 |
| Tak – jest częściowo odpłatna, cześć płatności jest subsydiowana przez JST lub inną jednostkę budżetową | 2 |
| Nie | 1 |
| Model mieszany – uzależniony od sytuacji osoby | 2 |
| W jaki sposób rozliczają się Państwo z jednostką subsydiującą usługi transportowe od drzwi do drzwi? |  |
| Ryczałt – od kursu | 4 |
| Stawka kilometrowa | 1 |
| Stawka minutowa/godzinna | 0 |
| W jakiej formule podjęli Państwo współpracę z jednostką subsydiującą usługi transportowe od drzwi do drzwi? (wybór wielokrotny)? |  |
| PZP | 3 |
| Zapytanie ofertowe | 1 |
| W trybie zlecenia zadań publicznych organizacjom pozarządowym | 0 |
| Czy usługa subsydiowana przewiduje jakieś limity dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? (wybór wielokrotny) |  |
| Liczba przejazdów w danym okresie czasu | 1 |
| Liczba kilometrów w danym okresie czasu | 0 |
| Inne ograniczenia | 2 |
| Nie | 4 |
| Czy osoby, które osiągnęły limit tracą możliwość korzystania z usług? |  |
| Tak | 0 |
| Nie, lecz wiąże się to z opłatą | 2 |
| Nie, lecz wiąże się to z pozafinansowymi ograniczeniami | 5 |
| W jakiej formie osoby z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osoby z niepełnosprawnościami mogą zamówić usługę transportu? (wybór wielokrotny)? |  |
| Telefonicznie | 5 |
| Mailowo | 5 |
| Poprzez formularz zgłoszeniowy – elektroniczny | 3 |
| Poprzez formularz zgłoszeniowy – fizyczny | 0 |
| Czy w toku świadczenia usługi pojawiły się jakieś problemy? (wybór wielokrotny) |  |
| Odwoływanie usługi po przyjeździe kierowcy | 0 |
| Brak możliwości realizacji wszystkich zgłoszeń ze względu na brak pojazdów dostosowanych do wszystkich osób | 0 |
| Niedostateczna liczba pojazdów do obsługi wszystkich zapytań zgłoszeń | 0 |
| Brak możliwości realizacji wszystkich zgłoszeń ze względu na zapisy regulaminu (zgłoszenia niezgodne z założeniami usługi) | 0 |
| Brak możliwości realizacji wszystkich zgłoszeń ze względu na pory dnia, w których napływają zgłoszenia osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami | 0 |
| Nie pojawiły się żadne problemy | 5 |
| Czy usługa pozwala na przejazd z osobą uprawnioną, innych osób lub rzeczy? |  |
| Tak - osób | 7 |
| Tak – zasobów (rzeczy osobiste, bagaże) | 7 |
| Tak – zasobów niestandardowych (np. pies przewodnik) | 4 |
| Nie | 0 |
| Jakie są najczęstsze powody/motywy korzystania przez osoby z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osoby z niepełnosprawnościami z usług transportowych od drzwi do drzwi? (wybór wielokrotny) |  |
| Wizyty w placówkach rehabilitacyjnych/leczniczych | 4 |
| Dojazd do pracy | 3 |
| Dojazd do placówki edukacyjnej | 5 |
| Dojazd na uczelnię | 3 |
| Dojazd do urzędu | 2 |
| Sprawy prywatne | 1 |
| Nie mam informacji na ten temat | 0 |

*Źródło: CATI/CAWI z podmiotami świadczącymi usługi transportowe, n=7*

**Tabela 12. Charakterystyka działań w zakresie poprawy dostępności architektonicznej realizowanych w JST z województw subregionu 1**

| Pytanie | Liczba odpowiedzi |
| --- | --- |
| Czy Państwa JST posiada informacje na temat skali potrzeb w zakresie dostępności architektonicznej budynków wielorodzinnych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? |  |
| Tak | 2 |
| Nie | 14 |
| W jaki sposób pozyskiwane są te informacje? (wybór wielokrotny) |  |
| Zgłoszenia zarządców/spółdzielni | 1 |
| Audyt/analiza zasobów będących w posiadaniu jednostki | 0 |
| Zgłoszenia osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami | 0 |
| Zgłoszenia organizacji pozarządowych | 0 |
| Zgłoszenia społeczności lokalnych | 0 |
| Analizy Powiatowego Inspektoratu Nadzoru Budowlanego | 0 |
| Czy w ostatnich 3 latach Państwa JST współfinansowała lub finansowała prace adaptacyjne budynków wielorodzinnych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami |  |
| Tak – budynki nie będące w zasobach Jednostki | 0 |
| Tak – budynki będące w zasobach Jednostki (lub w których znajdują się zasoby gminy np. mieszkania socjalne) | 3 |
| Nie | 13 |
| Z jakich środków sfinansowano/ finansowane są prace adaptacyjne?? |  |
| Środki własne JST | 3 |
| PFRON | 1 |
| Fundusze EU | 1 |
| Dotacje celowe | 0 |
| Z jakiego powodu Państwa JST nie angażowała się w prace adaptacyjne? (wybór wielokrotny)? |  |
| Ograniczenia środków budżetowych | 6 |
| Brak zgłaszanych potrzeb | 6 |
| Brak zweryfikowanych potrzeb | 3 |
| Ograniczenia w pozyskaniu finansowania zewnętrznego | 2 |

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami JST, n=16*

**Tabela 13. Charakterystyka podmiotów wykonujących adaptacje architektoniczne z województw subregionu 1**

| Pytanie | Liczba odpowiedzi |
| --- | --- |
| Czy Państwa firma wykonywała w ciągu ostatnich 3 lat prace, których celem była adaptacja części wspólnych budynków wielorodzinnych dla osób z potrzebą w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? |  |
| Tak | 2 |
| Nie | 0 |
| Jakie prace Państwo wykonywali w tym zakresie? (wybór wielokrotny) |  |
| Budowa podjazdów do wejścia głównego | 1 |
| Dostosowanie klatek schodowych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami | 1 |
| Montaż wind | 1 |
| Montaż dźwigów osobowych | 1 |
| Montaż barierek i poręczy w częściach wspólnych budynków dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami | 1 |
| Montaż automatycznego oświetlenia w częściach wspólnych budynków wielorodzinnych | 0 |
| Montaż oznaczeń dla osób z dysfunkcjami wzroku w częściach wspólnych budynków wielorodzinnych | 1 |
| Rozwiązania bezprogowe w częściach wspólnych budynków wielorodzinnych | 0 |
| Na zlecenie jakich klientów realizowali Państwo te prace? (wybór wielokrotny) |  |
| Osoby fizyczne | 1 |
| Firmy | 2 |
| Spółdzielnie mieszkaniowe | 2 |
| Wspólnoty mieszkaniowe | 2 |
| Jednostki samorządu | 0 |
| Organizacje pozarządowe | 0 |
| Z jakimi trudnościami wiąże się realizacja prac adaptacyjnych w częściach wspólnych budynków wielorodzinnych? (wybór wielokrotny) |  |
| Uzgodnienia właścicielskie | 0 |
| Sprzeciw mieszkańców | 1 |
| Trudności projektowe | 1 |
| Kosztochłonność inwestycji | 0 |
| Trudności prawne | 0 |
| Uzyskiwanie zgód budowlanych | 0 |
| Identyfikacja optymalnego zakresu prac | 0 |
| Dostępność podmiotów realizujących takie usługi | 0 |

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami firm realizujących prace adaptacyjne, n=2*

**Tabela 14. Sprzedaż i adaptacja samochodów przystosowanych do przewożenia osób z potrzebą wsparcia mobilności – subregion 1**

| Pytanie | Liczba odpowiedzi |
| --- | --- |
| Czy w swojej ofercie posiadają lub posiadali Państwo w przeszłości samochody dostosowane dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? |  |
| Tak – posiadamy obecnie | 0 |
| Tak – posiadaliśmy w przeszłości | 0 |
| Nie – lecz zamierzamy posiadać | 1 |
| Nie | 2 |
| Czy modyfikacje i adaptacje samochodów, którymi się Państwo zajmują obejmują również ich dostosowanie dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? |  |
| Tak | 3 |
| Nie | 0 |
| Czy sprzedawane są pojazdy fabrycznie dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami? |  |
| Tak | 0 |
| Częściowo | 0 |
| Nie | 0 |
| Czy planują Państwo włączenie do oferty nowych samochodów przystosowanych do przewożenia osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami w kolejnych latach? |  |
| Tak | 0 |
| Nie | 0 |
| Nie wiem | 0 |
| Kim są Państwa klienci? (sprzedaż) |  |
| Placówki medyczne | 0 |
| Placówki rehabilitacyjne | 1 |
| Jednostki samorządu terytorialnego lub ich jednostki budżetowe | 1 |
| Klienci indywidualni | 1 |
| Firmy | 0 |
| Kim są Państwa klienci? (adaptacje) |  |
| Placówki medyczne | 0 |
| Placówki rehabilitacyjne | 0 |
| Jednostki samorządu terytorialnego lub ich jednostki budżetowe | 0 |
| Klienci indywidualni | 3 |
| Firmy | 0 |
| Czy dokonują Państwo adaptacji wszystkich typów pojazdów? |  |
| Tak | 3 |
| Nie – wyłącznie nowe pojazdy | 0 |
| Nie – nie wszystkie klasy pojazdów | 0 |
| Nie – wyłącznie wybrane marki pojazdów | 0 |
| Czy przeprowadzone modyfikacje są objęte gwarancją? |  |
| Tak – jeśli samochód jest nowy nie traci gwarancji producenta | 0 |
| Tak – klient otrzymuje naszą gwarancję | 2 |
| Nie | 1 |

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami podmiotów zajmujących się sprzedaż i adaptacją pojazdów, n=3*

**Tabela 15. Udział osób z niepełnosprawnościami w populacji województw subregionu 2**

| Wyszczególnienie | Osoby z niepełnosprawnościami | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| razem | prawnie i biologicznie | tylko prawnie | tylko biologicznie |
| Ogółem | **12,7%** | **3,6%** | **6,1%** | **3,0%** |
| Dolnośląskie | 12,9% | 3,6% | 6,4% | 2,9% |
| Opolskie | 12,8% | 3,6% | 7,2% | 2,1% |
| Śląskie | 10,7% | 2,8% | 5,4% | 2,6% |
| Miasta | **14,0%** | **3,8%** | **6,7%** | **3,4%** |
| Dolnośląskie | 13,5% | 3,6% | 6,8% | 3,1% |
| Opolskie | 14,7% | 3,8% | 8,4% | 2,4% |
| Śląskie | 12,2% | 3,4% | 6,2% | 2,6% |
| Wieś | **9,6%** | **3,1%** | **4,7%** | **1,8%** |
| Dolnośląskie | 12,0% | 3,5% | 5,9% | 2,6% |
| Opolskie | 8,6% | 3,1% | 4,4% | 1,2% |
| Śląskie | 9,2% | 2,1% | 4,5% | 2,6% |
| 0-14 lat | **4,3%** | **1,4%** | **2,7%** | **0,3%** |
| Dolnośląskie | 3,7% | 1,0% | 2,2% | 0,5% |
| Opolskie | 4,4% | 1,2% | 2,7% | 0,5% |
| Śląskie | 4,7% | 0,4% | 3,7% | 0,6% |
| 15-29 lat | **4,1%** | **1,6%** | **2,1%** | **0,5%** |
| Dolnośląskie | 3,7% | 0,9% | 2,1% | 0,6% |
| Opolskie | 4,8% | 1,3% | 2,9% | 0,7% |
| Śląskie | 4,6% | 2,5% | 2,1% | - |
| 30-49 lat | **6,2%** | **1,3%** | **3,8%** | **1,1%** |
| Dolnośląskie | 6,7% | 1,6% | 3,9% | 1,3% |
| Opolskie | 4,0% | 0,5% | 2,8% | 0,6% |
| Śląskie | 4,6% | 1,0% | 2,6% | 1,0% |
| 50-69 lat | **18,7%** | **5,2%** | **10,2%** | **3,4%** |
| Dolnośląskie | 20,6% | 5,3% | 11,7% | 3,6% |
| Opolskie | 20,1% | 4,0% | 13,7% | 2,3% |
| Śląskie | 13,1% | 2,5% | 8,2% | 2,3% |
| 70 lat i więcej | **41,2%** | **12,4%** | **13,8%** | **15,0%** |
| Dolnośląskie | 42,0% | 13,8% | 14,5% | 13,7% |
| Opolskie | 45,2% | 19,0% | 15,9% | 10,3% |
| Śląskie | 39,8% | 11,3% | 14,0% | 14,5% |

*Źródło: GUS, Stan zdrowia ludności Polski w 2014 r.*

**Tabela 16. Charakterystyka usług w zakresie transportu realizowanych w JST z województw subregionu 2**

| Pytanie | Liczba odpowiedzi |
| --- | --- |
| Czy Państwa JST zapewnia osobom z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osobom z niepełnosprawnościami usługi w zakresie transportu? |  |
| Tak | 6 |
| Nie | 29 |
| Czy na terenie Państwa JST funkcjonują podmioty świadczące usługi transportowe na rzecz osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? |  |
| Tak | 4 |
| Nie | 13 |
| Nie mam takiej wiedzy | 18 |
| Czy w zakres usług transportowych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami wchodzi indywidualny transport z miejsca wskazanego przez usługobiorcę do miejsca docelowego (od drzwi do drzwi)? |  |
| Tak | 4 |
| Nie | 0 |
| Czy usługa jest odpłatna? |  |
| Tak, jest pełnopłatna | 0 |
| Tak - częściowa odpłatność | 0 |
| Nie | 4 |
| Model mieszany | 0 |
| Jakie kryteria są brane pod uwagę przy ustalaniu odpłatności usługi? |  |
| Stopień niepełnosprawności | n.d. |
| Sytuacja materialna | n.d. |
| Cel transportu | n.d. |
| Z jakich środków Państwa JST finansuje/dofinansowuje ułatwienia transportowe dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? |  |
| Środki własne JST | 4 |
| PFRON | 0 |
| Dotacje celowe | 0 |
| W jakiej formule realizowane są ułatwienia transportowe od drzwi do drzwi? |  |
| Jednostka samorządowa samodzielnie realizuje usługę | 0 |
| Jednostka wybiera usługodawcę w drodze postępowania publicznego | 4 |
| Jednostka realizuje usługę w trybie zlecenia zadań publicznych organizacjom pozarządowy | 0 |
| W formule mieszanej | 0 |

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami JST, n=35*

**Tabela 17. Realizacja usług transportowych w JST z województw subregionu 2**

| Pytanie | Liczba odpowiedzi |
| --- | --- |
| W jakiej formie osoby uprawnione do korzystania z usługi zgłaszają swoje zapotrzebowanie? |  |
| Telefonicznie | 1 |
| Mailowo | 0 |
| Poprzez formularz zgłoszeniowy – elektroniczny | 0 |
| Poprzez formularz zgłoszeniowy – fizyczny | 4 |
| Czy w toku świadczenia usługi pojawiły się jakieś problemy? |  |
| Odwoływanie usługi po przyjeździe kierowcy | 0 |
| Brak możliwości realizacji wszystkich zgłoszeń ze względu na brak pojazdów dostosowanych do wszystkich osób | 0 |
| Niedostateczna liczba pojazdów do obsługi wszystkich zgłoszeń | 0 |
| Brak możliwości realizacji wszystkich zgłoszeń ze względu na zapisy regulaminu (zgłoszenia niezgodne z założeniami usługi) | 0 |
| Brak możliwości realizacji wszystkich zgłoszeń ze względu na pory dnia, w których napływają zgłoszenia osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami | 0 |
| Czy usługa pozwala na przejazd z osobą uprawnioną, innych osób lub rzeczy? |  |
| Tak - osób | 0 |
| Tak – zasobów (rzeczy osobiste, bagaże) | 0 |
| Tak – zasobów niestandardowych (np. pies przewodnik) | 0 |
| Nie | 4 |
| Czy jednostka zbiera informacje na temat celów zamawiania usługi |  |
| Tak | 2 |
| Nie | 2 |
| Czy Państwa JST zbiera informacje na temat charakterystyki osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami korzystających z usług? |  |
| Tak | 1 |
| Nie | 3 |
| W jaki sposób weryfikowane są uprawnienia osób korzystających z usługi? |  |
| Poprzez wpis osoby do rejestru | 0 |
| Poprzez okazanie orzeczenia o niepełnosprawności | 4 |
| Poprzez dokument wydawany przez Jednostkę | 2 |

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami JST, n=35*

**Tabela 18. Charakterystyka usług w zakresie transportu realizowanych przed podmioty świadczące usługi transportowe z województw subregionu 2**

| Pytanie | Liczba odpowiedzi |
| --- | --- |
| Na jakich zasadach Pani/Pana podmiot świadczy usługi transportowe typu od drzwi do drzwi na rzecz osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? |  |
| Na zasadach rynkowych – z pełną odpłatnością – zakończ ankietę | 1 |
| Na zasadach umowy z jednostką samorządu terytorialnego | 13 |
| Na zasadach umowy z organizacją/organizacjami pozarządowymi | 3 |
| Na zasadach współpracy z innymi organizacjami | 1 |
| Czy usługa jest odpłatna dla osób uprawnionych do korzystania z niej? |  |
| Tak – jest pełnopłatna | 4 |
| Tak – jest częściowo odpłatna, cześć płatności jest subsydiowana przez JST lub inną jednostkę budżetową | 3 |
| Nie | 5 |
| Model mieszany – uzależniony od sytuacji osoby | 6 |
| W jaki sposób rozliczają się Państwo z jednostką subsydiującą usługi transportowe od drzwi do drzwi? |  |
| Ryczałt – od kursu | 12 |
| Stawka kilometrowa | 2 |
| Stawka minutowa/godzinna | 0 |
| W jakiej formule podjęli Państwo współpracę z jednostką subsydiującą usługi transportowe od drzwi do drzwi? (wybór wielokrotny)? |  |
| PZP | 11 |
| Zapytanie ofertowe | 0 |
| W trybie zlecenia zadań publicznych organizacjom pozarządowym | 0 |
| Czy usługa subsydiowana przewiduje jakieś limity dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? (wybór wielokrotny) |  |
| Liczba przejazdów w danym okresie czasu | 2 |
| Liczba kilometrów w danym okresie czasu | 2 |
| Inne ograniczenia | 0 |
| Nie | 14 |
| Czy osoby, które osiągnęły limit tracą możliwość korzystania z usług? |  |
| Tak | 0 |
| Nie, lecz wiąże się to z opłatą | 5 |
| Nie, lecz wiąże się to z pozafinansowymi ograniczeniami | 13 |
| W jakiej formie osoby z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osoby z niepełnosprawnościami mogą zamówić usługę transportu? (wybór wielokrotny)? |  |
| Telefonicznie | 18 |
| Mailowo | 14 |
| Poprzez formularz zgłoszeniowy – elektroniczny | 11 |
| Poprzez formularz zgłoszeniowy – fizyczny | 7 |
| Czy w toku świadczenia usługi pojawiły się jakieś problemy? (wybór wielokrotny) |  |
| Odwoływanie usługi po przyjeździe kierowcy | 8 |
| Brak możliwości realizacji wszystkich zgłoszeń ze względu na brak pojazdów dostosowanych do wszystkich osób | 5 |
| Niedostateczna liczba pojazdów do obsługi wszystkich zapytań zgłoszeń | 3 |
| Brak możliwości realizacji wszystkich zgłoszeń ze względu na zapisy regulaminu (zgłoszenia niezgodne z założeniami usługi) | 1 |
| Brak możliwości realizacji wszystkich zgłoszeń ze względu na pory dnia, w których napływają zgłoszenia osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami | 4 |
| Nie pojawiły się żadne problemy | 9 |
| Czy usługa pozwala na przejazd z osobą uprawnioną, innych osób lub rzeczy? |  |
| Tak - osób | 18 |
| Tak – zasobów (rzeczy osobiste, bagaże) | 17 |
| Tak – zasobów niestandardowych (np. pies przewodnik) | 14 |
| Nie | 0 |
| Jakie są najczęstsze powody/motywy korzystania przez osoby z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osoby z niepełnosprawnościami z usług transportowych od drzwi do drzwi? (wybór wielokrotny) |  |
| Wizyty w placówkach rehabilitacyjnych/leczniczych | 15 |
| Dojazd do pracy | 5 |
| Dojazd do placówki edukacyjnej | 10 |
| Dojazd na uczelnię | 8 |
| Dojazd do urzędu | 10 |
| Sprawy prywatne | 2 |
| Nie mam informacji na ten temat | 1 |

*Źródło: CATI/CAWI z podmiotami świadczącymi usługi transportowe, n=18*

**Tabela 19. Charakterystyka działań w zakresie poprawy dostępności architektonicznej realizowanych w JST z województw subregionu 2**

| Pytanie | Liczba odpowiedzi |
| --- | --- |
| Czy Państwa JST posiada informacje na temat skali potrzeb w zakresie dostępności architektonicznej budynków wielorodzinnych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? |  |
| Tak | 7 |
| Nie | 28 |
| W jaki sposób pozyskiwane są te informacje? (wybór wielokrotny) |  |
| Zgłoszenia zarządców/spółdzielni | 1 |
| Audyt/analiza zasobów będących w posiadaniu jednostki | 2 |
| Zgłoszenia osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami | 6 |
| Zgłoszenia organizacji pozarządowych | 2 |
| Zgłoszenia społeczności lokalnych | 4 |
| Analizy Powiatowego Inspektoratu Nadzoru Budowlanego | 0 |
| Czy w ostatnich 3 latach Państwa JST współfinansowała lub finansowała prace adaptacyjne budynków wielorodzinnych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami |  |
| Tak – budynki nie będące w zasobach Jednostki | 1 |
| Tak – budynki będące w zasobach Jednostki (lub w których znajdują się zasoby gminy np. mieszkania socjalne | 5 |
| Nie | 29 |
| Z jakich środków sfinansowano/ finansowane są prace adaptacyjne? |  |
| Środki własne JST | 5 |
| PFRON | 1 |
| Fundusze EU | 0 |
| Dotacje celowe | 0 |
| Z jakiego powodu Państwa JST nie angażowała się w prace adaptacyjne? (wybór wielokrotny)? |  |
| Ograniczenia środków budżetowych | 13 |
| Brak zgłaszanych potrzeb | 19 |
| Brak zweryfikowanych potrzeb | 9 |
| Ograniczenia w pozyskaniu finansowania zewnętrznego | 4 |

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami JST, n=35*

**Tabela 20. Charakterystyka podmiotów wykonujących adaptacje architektoniczne z województw subregionu 2**

| Pytanie | Liczba odpowiedzi |
| --- | --- |
| Czy Państwa firma wykonywała w ciągu ostatnich 3 lat prace, których celem była adaptacja części wspólnych budynków wielorodzinnych dla osób z potrzebą w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? |  |
| Tak | 9 |
| Nie |  |
| Jakie prace Państwo wykonywali w tym zakresie? (wybór wielokrotny) |  |
| Budowa podjazdów do wejścia głównego | 7 |
| Dostosowanie klatek schodowych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami | 3 |
| Montaż wind | 6 |
| Montaż dźwigów osobowych | 4 |
| Montaż barierek i poręczy w częściach wspólnych budynków dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami | 5 |
| Montaż automatycznego oświetlenia w częściach wspólnych budynków wielorodzinnych | 3 |
| Montaż oznaczeń dla osób z dysfunkcjami wzroku w częściach wspólnych budynków wielorodzinnych | 0 |
| Rozwiązania bezprogowe w częściach wspólnych budynków wielorodzinnych | 4 |
| Na zlecenie jakich klientów realizowali Państwo te prace? (wybór wielokrotny) |  |
| Osoby fizyczne | 3 |
| Firmy | 7 |
| Spółdzielnie mieszkaniowe | 8 |
| Wspólnoty mieszkaniowe | 9 |
| Jednostki samorządu | 7 |
| Organizacje pozarządowe | 3 |
| Z jakimi trudnościami wiąże się realizacja prac adaptacyjnych w częściach wspólnych budynków wielorodzinnych? (wybór wielokrotny) |  |
| Uzgodnienia właścicielskie | 4 |
| Sprzeciw mieszkańców | 7 |
| Trudności projektowe | 5 |
| Kosztochłonność inwestycji | 5 |
| Trudności prawne | 3 |
| Uzyskiwanie zgód budowlanych | 2 |
| Identyfikacja optymalnego zakresu prac | 0 |
| Dostępność podmiotów realizujących takie usługi | 0 |

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami firm realizujących prace adaptacyjne, n=9*

**Tabela 21. Sprzedaż i adaptacja samochodów przystosowanych do przewożenia osób z potrzebą wsparcia mobilności – subregion 2**

| Pytanie | Liczba odpowiedzi |
| --- | --- |
| Czy w swojej ofercie posiadają lub posiadali Państwo w przeszłości samochody dostosowane dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? |  |
| Tak – posiadamy obecnie | 2 |
| Tak – posiadaliśmy w przeszłości | 2 |
| Nie – lecz zamierzamy posiadać | 0 |
| Nie | 4 |
| Czy modyfikacje i adaptacje samochodów, którymi się Państwo zajmują obejmują również ich dostosowanie dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? |  |
| Tak | 7 |
| Nie | 0 |
| Czy sprzedawane są pojazdy fabrycznie dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami? |  |
| Tak | 1 |
| Częściowo | 1 |
| Nie | 0 |
| Czy planują Państwo włączenie do oferty nowych samochodów przystosowanych do przewożenia osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami w kolejnych latach? |  |
| Tak | 0 |
| Nie | 1 |
| Nie wiem | 1 |
| Kim są Państwa klienci? (sprzedaż) |  |
| Placówki medyczne | 0 |
| Placówki rehabilitacyjne | 1 |
| Jednostki samorządu terytorialnego lub ich jednostki budżetowe | 1 |
| Klienci indywidualni | 2 |
| Firmy | 0 |
| Kim są Państwa klienci? (adaptacje) |  |
| Placówki medyczne | 0 |
| Placówki rehabilitacyjne | 0 |
| Jednostki samorządu terytorialnego lub ich jednostki budżetowe | 1 |
| Klienci indywidualni | 7 |
| Firmy | 0 |
| Czy dokonują Państwo adaptacji wszystkich typów pojazdów? |  |
| Tak | 6 |
| Nie – wyłącznie nowe pojazdy | 0 |
| Nie – nie wszystkie klasy pojazdów | 0 |
| Nie – wyłącznie wybrane marki pojazdów | 1 |
| Czy przeprowadzone modyfikacje są objęte gwarancją? |  |
| Tak – jeśli samochód jest nowy nie traci gwarancji producenta | 1 |
| Tak – klient otrzymuje naszą gwarancję | 6 |
| Nie | 0 |

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami podmiotów zajmujących się sprzedaż i adaptacją pojazdów, n=8*

**Tabela 22. Udział osób z niepełnosprawnościami w populacji województw subregionu 3**

| Wyszczególnienie | Osoby z niepełnosprawnościami | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| razem | prawnie i biologicznie | tylko prawnie | tylko biologicznie |
| Ogółem | **13,0%** | **3,4%** | **7,0%** | **2,5%** |
| Kujawsko-pomorskie | 12,9% | 3,6% | 6,4% | 2,9% |
| Pomorskie | 13,3% | 3,6% | 6,8% | 2,9% |
| Wielkopolskie | 14,3% | 3,8% | 6,6% | 3,9% |
| Miasta | **13,1%** | **3,5%** | **7,2%** | **2,4%** |
| Kujawsko-pomorskie | 13,5% | 3,6% | 6,8% | 3,1% |
| Pomorskie | 12,4% | 3,9% | 6,6% | 1,9% |
| Wielkopolskie | 14,5% | 3,7% | 6,6% | 4,2% |
| Wieś | **12,8%** | **3,3%** | **6,7%** | **2,8%** |
| Kujawsko-pomorskie | 12,0% | 3,5% | 5,9% | 2,6% |
| Pomorskie | 14,7% | 3,1% | 7,0% | 4,5% |
| Wielkopolskie | 13,9% | 4,0% | 6,6% | 3,3% |
| 0-14 lat | **3,0%** | **0,6%** | **1,6%** | **0,7%** |
| Kujawsko-pomorskie | 3,7% | 1,0% | 2,2% | 0,5% |
| Pomorskie | 3,6% | - | 0,7% | 2,9% |
| Wielkopolskie | 3,8% | 1,2% | 2,5% | - |
| 15-29 lat | **4,0%** | **0,9%** | **2,5%** | **0,6%** |
| Kujawsko-pomorskie | 3,7% | 0,9% | 2,1% | 0,6% |
| Pomorskie | 3,8% | 0,4% | 3,0% | 0,3% |
| Wielkopolskie | 5,7% | 0,9% | 3,6% | 1,2% |
| 30-49 lat | **6,8%** | **0,9%** | **4,5%** | **1,3%** |
| Kujawsko-pomorskie | 6,7% | 1,6% | 3,9% | 1,3% |
| Pomorskie | 5,7% | 0,6% | 3,6% | 1,5% |
| Wielkopolskie | 7,3% | 0,5% | 5,0% | 1,8% |
| 50-69 lat | **23,0%** | **5,7%** | **13,6%** | **3,7%** |
| Kujawsko-pomorskie | 20,6% | 5,3% | 11,7% | 3,6% |
| Pomorskie | 23,0% | 6,8% | 12,7% | 3,6% |
| Wielkopolskie | 24,5% | 6,0% | 11,7% | 6,8% |
| 70 lat i więcej | **41,6%** | **15,7%** | **15,3%** | **10,6%** |
| Kujawsko-pomorskie | 42,0% | 13,8% | 14,5% | 13,7% |
| Pomorskie | 44,3% | 16,2% | 17,4% | 10,6% |
| Wielkopolskie | 45,6% | 19,1% | 11,2% | 15,3% |

*Źródło: GUS, Stan zdrowia ludności Polski w 2014 r.*

**Tabela 23. Charakterystyka usług w zakresie transportu realizowanych w JST z województw subregionu 3**

| Pytanie | Liczba odpowiedzi |
| --- | --- |
| Czy Państwa JST zapewnia osobom z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osobom z niepełnosprawnościami usługi w zakresie transportu? |  |
| Tak | 13 |
| Nie | 33 |
| Czy na terenie Państwa JST funkcjonują podmioty świadczące usługi transportowe na rzecz osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? |  |
| Tak | 1 |
| Nie | 24 |
| Nie mam takiej wiedzy | 21 |
| Czy w zakres usług transportowych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami wchodzi indywidualny transport z miejsca wskazanego przez usługobiorcę do miejsca docelowego (od drzwi do drzwi)? |  |
| Tak | 0 |
| Nie | 1 |
| Czy usługa jest odpłatna? |  |
| Tak, jest pełnopłatna | 0 |
| Tak - częściowa odpłatność | 0 |
| Nie | 1 |
| Model mieszany | 0 |
| Jakie kryteria są brane pod uwagę przy ustalaniu odpłatności usługi? |  |
| Stopień niepełnosprawności | n.d. |
| Sytuacja materialna | n.d. |
| Cel transportu | n.d. |
| Z jakich środków Państwa JST finansuje/dofinansowuje ułatwienia transportowe dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? |  |
| Środki własne JST | 0 |
| PFRON | 1 |
| Dotacje celowe | 0 |
| W jakiej formule realizowane są ułatwienia transportowe od drzwi do drzwi? |  |
| Jednostka samorządowa samodzielnie realizuje usługę | 1 |
| Jednostka wybiera usługodawcę w drodze postępowania publicznego | 0 |
| Jednostka realizuje usługę w trybie zlecenia zadań publicznych organizacjom pozarządowy | 0 |
| W formule mieszanej | 0 |

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami JST, n=46*

**Tabela 24. Realizacja usług transportowych w JST z województw subregionu 3**

| Pytanie | Liczba odpowiedzi |
| --- | --- |
| W jakiej formie osoby uprawnione do korzystania z usługi zgłaszają swoje zapotrzebowanie? |  |
| Telefonicznie | 0 |
| Mailowo | 0 |
| Poprzez formularz zgłoszeniowy – elektroniczny | 0 |
| Poprzez formularz zgłoszeniowy – fizyczny | 1 |
| Czy w toku świadczenia usługi pojawiły się jakieś problemy? |  |
| Odwoływanie usługi po przyjeździe kierowcy | 0 |
| Brak możliwości realizacji wszystkich zgłoszeń ze względu na brak pojazdów dostosowanych do wszystkich osób | 0 |
| Niedostateczna liczba pojazdów do obsługi wszystkich zgłoszeń | 0 |
| Brak możliwości realizacji wszystkich zgłoszeń ze względu na zapisy regulaminu (zgłoszenia niezgodne z założeniami usługi) | 0 |
| Brak możliwości realizacji wszystkich zgłoszeń ze względu na pory dnia, w których napływają zgłoszenia osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami | 0 |
| Czy usługa pozwala na przejazd z osobą uprawnioną, innych osób lub rzeczy? |  |
| Tak - osób | 0 |
| Tak – zasobów (rzeczy osobiste, bagaże) | 0 |
| Tak – zasobów niestandardowych (np. pies przewodnik) | 0 |
| Nie | 1 |
| Czy jednostka zbiera informacje na temat celów zamawiania usługi? |  |
| Tak | 0 |
| Nie | 1 |
| Czy Państwa JST zbiera informacje na temat charakterystyki osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami korzystających z usług? |  |
| Tak | 1 |
| Nie | 0 |
| W jaki sposób weryfikowane są uprawnienia osób korzystających z usługi? |  |
| Poprzez wpis osoby do rejestru | 0 |
| Poprzez okazanie orzeczenia o niepełnosprawności | 1 |
| Poprzez dokument wydawany przez Jednostkę | 0 |

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami JST, n=46*

**Tabela 25. Charakterystyka usług w zakresie transportu realizowanych przed podmioty świadczące usługi transportowe z województw subregionu 3**

| Pytanie | Liczba odpowiedzi |
| --- | --- |
| Na jakich zasadach Pani/Pana podmiot świadczy usługi transportowe typu od drzwi do drzwi na rzecz osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? |  |
| Na zasadach rynkowych – z pełną odpłatnością – zakończ ankietę | 1 |
| Na zasadach umowy z jednostką samorządu terytorialnego | 1 |
| Na zasadach umowy z organizacją/organizacjami pozarządowymi | 4 |
| Na zasadach współpracy z innymi organizacjami | 0 |
| Czy usługa jest odpłatna dla osób uprawnionych do korzystania z niej? |  |
| Tak – jest pełnopłatna | 3 |
| Tak – jest częściowo odpłatna, cześć płatności jest subsydiowana przez JST lub inną jednostkę budżetową | 5 |
| Nie | 4 |
| Model mieszany – uzależniony od sytuacji osoby | 4 |
| W jaki sposób rozliczają się Państwo z jednostką subsydiującą usługi transportowe od drzwi do drzwi? |  |
| Ryczałt – od kursu | 10 |
| Stawka kilometrowa | 2 |
| Stawka minutowa/godzinna | 1 |
| W jakiej formule podjęli Państwo współpracę z jednostką subsydiującą usługi transportowe od drzwi do drzwi? (wybór wielokrotny)? |  |
| PZP | 11 |
| Zapytanie ofertowe | 1 |
| W trybie zlecenia zadań publicznych organizacjom pozarządowym | 0 |
| Czy usługa subsydiowana przewiduje jakieś limity dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? (wybór wielokrotny) |  |
| Liczba przejazdów w danym okresie czasu | 4 |
| Liczba kilometrów w danym okresie czasu | 1 |
| Inne ograniczenia | 1 |
| Nie | 11 |
| Czy osoby, które osiągnęły limit tracą możliwość korzystania z usług? |  |
| Tak | 1 |
| Nie, lecz wiąże się to z opłatą | 7 |
| Nie, lecz wiąże się to z pozafinansowymi ograniczeniami | 8 |
| W jakiej formie osoby z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osoby z niepełnosprawnościami mogą zamówić usługę transportu? (wybór wielokrotny)? |  |
| Telefonicznie | 15 |
| Mailowo | 12 |
| Poprzez formularz zgłoszeniowy – elektroniczny | 6 |
| Poprzez formularz zgłoszeniowy – fizyczny | 9 |
| Czy w toku świadczenia usługi pojawiły się jakieś problemy? (wybór wielokrotny) |  |
| Odwoływanie usługi po przyjeździe kierowcy | 11 |
| Brak możliwości realizacji wszystkich zgłoszeń ze względu na brak pojazdów dostosowanych do wszystkich osób | 1 |
| Niedostateczna liczba pojazdów do obsługi wszystkich zapytań zgłoszeń | 3 |
| Brak możliwości realizacji wszystkich zgłoszeń ze względu na zapisy regulaminu (zgłoszenia niezgodne z założeniami usługi) | 3 |
| Brak możliwości realizacji wszystkich zgłoszeń ze względu na pory dnia, w których napływają zgłoszenia osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami | 8 |
| Nie pojawiły się żadne problemy | 4 |
| Czy usługa pozwala na przejazd z osobą uprawnioną, innych osób lub rzeczy? |  |
| Tak - osób | 16 |
| Tak – zasobów (rzeczy osobiste, bagaże) | 15 |
| Tak – zasobów niestandardowych (np. pies przewodnik) | 11 |
| Nie | 0 |
| Jakie są najczęstsze powody/motywy korzystania przez osoby z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osoby z niepełnosprawnościami z usług transportowych od drzwi do drzwi? (wybór wielokrotny) |  |
| Wizyty w placówkach rehabilitacyjnych/leczniczych | 12 |
| Dojazd do pracy | 10 |
| Dojazd do placówki edukacyjnej | 13 |
| Dojazd na uczelnię | 7 |
| Dojazd do urzędu | 8 |
| Sprawy prywatne | 1 |
| Nie mam informacji na ten temat | 1 |

*Źródło: CATI/CAWI z podmiotami świadczącymi usługi transportowe, n=16*

**Tabela 26. Charakterystyka działań w zakresie poprawy dostępności architektonicznej realizowanych w JST z województw subregionu 3**

| Pytanie | Liczba odpowiedzi |
| --- | --- |
| Czy Państwa JST posiada informacje na temat skali potrzeb w zakresie dostępności architektonicznej budynków wielorodzinnych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? |  |
| Tak | 4 |
| Nie | 42 |
| W jaki sposób pozyskiwane są te informacje? (wybór wielokrotny) |  |
| Zgłoszenia zarządców/spółdzielni | 2 |
| Audyt/analiza zasobów będących w posiadaniu jednostki | 1 |
| Zgłoszenia osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami | 2 |
| Zgłoszenia organizacji pozarządowych | 0 |
| Zgłoszenia społeczności lokalnych | 1 |
| Analizy Powiatowego Inspektoratu Nadzoru Budowlanego | 0 |
| Czy w ostatnich 3 latach Państwa JST współfinansowała lub finansowała prace adaptacyjne budynków wielorodzinnych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami |  |
| Tak – budynki nie będące w zasobach Jednostki | 1 |
| Tak – budynki będące w zasobach Jednostki (lub w których znajdują się zasoby gminy np. mieszkania socjalne | 4 |
| Nie | 41 |
| Z jakich środków sfinansowano/ finansowane są prace adaptacyjne? |  |
| Środki własne JST | 3 |
| PFRON | 0 |
| Fundusze EU | 0 |
| Dotacje celowe | 1 |
| Z jakiego powodu Państwa JST nie angażowała się w prace adaptacyjne? (wybór wielokrotny)? |  |
| Ograniczenia środków budżetowych | 19 |
| Brak zgłaszanych potrzeb | 20 |
| Brak zweryfikowanych potrzeb | 12 |
| Ograniczenia w pozyskaniu finansowania zewnętrznego | 8 |

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami JST, n=46*

**Tabela 27. Charakterystyka podmiotów wykonujących adaptacje architektoniczne z województw subregionu 3**

| Pytanie | Liczba odpowiedzi |
| --- | --- |
| Czy Państwa firma wykonywała w ciągu ostatnich 3 lat prace, których celem była adaptacja części wspólnych budynków wielorodzinnych dla osób z potrzebą w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? |  |
| Tak | 6 |
| Nie | 0 |
| Jakie prace Państwo wykonywali w tym zakresie? (wybór wielokrotny) |  |
| Budowa podjazdów do wejścia głównego | 4 |
| Dostosowanie klatek schodowych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami | 2 |
| Montaż wind | 3 |
| Montaż dźwigów osobowych | 3 |
| Montaż barierek i poręczy w częściach wspólnych budynków dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami | 3 |
| Montaż automatycznego oświetlenia w częściach wspólnych budynków wielorodzinnych | 0 |
| Montaż oznaczeń dla osób z dysfunkcjami wzroku w częściach wspólnych budynków wielorodzinnych | 0 |
| Rozwiązania bezprogowe w częściach wspólnych budynków wielorodzinnych | 0 |
| Na zlecenie jakich klientów realizowali Państwo te prace? (wybór wielokrotny) |  |
| Osoby fizyczne | 5 |
| Firmy | 5 |
| Spółdzielnie mieszkaniowe | 5 |
| Wspólnoty mieszkaniowe | 6 |
| Jednostki samorządu | 3 |
| Organizacje pozarządowe | 2 |
| Z jakimi trudnościami wiąże się realizacja prac adaptacyjnych w częściach wspólnych budynków wielorodzinnych? (wybór wielokrotny) |  |
| Uzgodnienia właścicielskie | 3 |
| Sprzeciw mieszkańców | 4 |
| Trudności projektowe | 4 |
| Kosztochłonność inwestycji | 4 |
| Trudności prawne | 2 |
| Uzyskiwanie zgód budowlanych | 4 |
| Identyfikacja optymalnego zakresu prac | 2 |
| Dostępność podmiotów realizujących takie usługi | 0 |

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami firm realizujących prace adaptacyjne, n=6*

**Tabela 28. Sprzedaż i adaptacja samochodów przystosowanych do przewożenia osób z potrzebą wsparcia mobilności – subregion 3**

| Pytanie | Liczba odpowiedzi |
| --- | --- |
| Czy w swojej ofercie posiadają lub posiadali Państwo w przeszłości samochody dostosowane dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? |  |
| Tak – posiadamy obecnie | 2 |
| Tak – posiadaliśmy w przeszłości | 4 |
| Nie – lecz zamierzamy posiadać | 1 |
| Nie | 2 |
| Czy modyfikacje i adaptacje samochodów, którymi się Państwo zajmują obejmują również ich dostosowanie dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? |  |
| Tak | 9 |
| Nie | 0 |
| Czy sprzedawane są pojazdy fabrycznie dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami? |  |
| Tak | 0 |
| Częściowo | 0 |
| Nie | 2 |
| Czy planują Państwo włączenie do oferty nowych samochodów przystosowanych do przewożenia osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami w kolejnych latach? |  |
| Tak | 1 |
| Nie | 1 |
| Nie wiem | 0 |
| Kim są Państwa klienci? (sprzedaż) |  |
| Placówki medyczne | 0 |
| Placówki rehabilitacyjne | 1 |
| Jednostki samorządu terytorialnego lub ich jednostki budżetowe | 1 |
| Klienci indywidualni | 2 |
| Firmy | 0 |
| Kim są Państwa klienci? (adaptacje) |  |
| Placówki medyczne | 1 |
| Placówki rehabilitacyjne | 1 |
| Jednostki samorządu terytorialnego lub ich jednostki budżetowe | 1 |
| Klienci indywidualni | 9 |
| Firmy | 0 |
| Czy dokonują Państwo adaptacji wszystkich typów pojazdów? |  |
| Tak | 6 |
| Nie – wyłącznie nowe pojazdy | 1 |
| Nie – nie wszystkie klasy pojazdów | 0 |
| Nie – wyłącznie wybrane marki pojazdów | 2 |
| Czy przeprowadzone modyfikacje są objęte gwarancją? |  |
| Tak – jeśli samochód jest nowy nie traci gwarancji producenta | 1 |
| Tak – klient otrzymuje naszą gwarancję | 6 |
| Nie | 2 |

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami podmiotów zajmujących się sprzedaż i adaptacją pojazdów, n=9*

**Tabela 29. Udział osób z niepełnosprawnościami w populacji województw subregionu 4**

| Wyszczególnienie | Osoby z niepełnosprawnościami | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| razem | prawnie i biologicznie | tylko prawnie | tylko biologicznie |
| Ogółem | **13,7%** | **3,9%** | **6,8%** | **3,0%** |
| Podlaskie | 12,6% | 3,3% | 6,4% | 2,9% |
| Warmińsko-mazurskie | 14,7% | 4,4% | 7,1% | 3,2% |
| Miasta | **13,1%** | **3,5%** | **7,1%** | **2,5%** |
| Podlaskie | 11,8% | 2,3% | 8,1% | 1,5% |
| Warmińsko-mazurskie | 14,2% | 4,6% | 6,2% | 3,4% |
| Wieś | **14,7%** | **4,4%** | **6,4%** | **3,9%** |
| Podlaskie | 13,7% | 4,8% | 3,8% | 5,1% |
| Warmińsko-mazurskie | 15,5% | 4,1% | 8,4% | 2,9% |
| 0-14 lat | **3,2%** | **0,6%** | **2,3%** | **0,3%** |
| Podlaskie | 1,4% | 0,9% | 0,5% | - |
| Warmińsko-mazurskie | 4,6% | 0,4% | 3,7% | 0,5% |
| 15-29 lat | **4,0%** | **0,8%** | **2,3%** | **1,0%** |
| Podlaskie | 4,0% | 0,4% | 2,9% | 0,7% |
| Warmińsko-mazurskie | 4,0% | 1,1% | 1,8% | 1,1% |
| 30-49 lat | **7,3%** | **1,9%** | **4,4%** | **1,0%** |
| Podlaskie | 5,8% | 0,9% | 4,4% | 0,6% |
| Warmińsko-mazurskie | 8,5% | 2,8% | 4,4% | 1,3% |
| 50-69 lat | **22,6%** | **5,7%** | **13,5%** | **3,4%** |
| Podlaskie | 18,5% | 3,7% | 12,2% | 2,5% |
| Warmińsko-mazurskie | 25,9% | 7,3% | 14,5% | 4,1% |
| 70 lat i więcej | **45,5%** | **16,2%** | **12,6%** | **16,6%** |
| Podlaskie | 46,4% | 16,8% | 12,4% | 17,1% |
| Warmińsko-mazurskie | 44,6% | 15,7% | 12,8% | 16,1% |

*Źródło: GUS, Stan zdrowia ludności Polski w 2014 r.*

**Tabela 30. Charakterystyka usług w zakresie transportu realizowanych w JST z województw subregionu 4**

| Pytanie | Liczba odpowiedzi |
| --- | --- |
| Czy Państwa JST zapewnia osobom z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osobom z niepełnosprawnościami usługi w zakresie transportu? |  |
| Tak | 6 |
| Nie | 23 |
| Czy na terenie Państwa JST funkcjonują podmioty świadczące usługi transportowe na rzecz osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? |  |
| Tak | 2 |
| Nie | 14 |
| Nie mam takiej wiedzy | 13 |
| Czy w zakres usług transportowych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami wchodzi indywidualny transport z miejsca wskazanego przez usługobiorcę do miejsca docelowego (od drzwi do drzwi)? |  |
| Tak | 2 |
| Nie | 0 |
| Czy usługa jest odpłatna? |  |
| Tak, jest pełnopłatna | 0 |
| Tak - częściowa odpłatność | 0 |
| Nie | 0 |
| Model mieszany | 2 |
| Jakie kryteria są brane pod uwagę przy ustalaniu odpłatności usługi? |  |
| Stopień niepełnosprawności | 1 |
| Sytuacja materialna | 2 |
| Cel transportu | 2 |
| Z jakich środków Państwa JST finansuje/dofinansowuje ułatwienia transportowe dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? |  |
| Środki własne JST | 2 |
| PFRON | 0 |
| Dotacje celowe | 0 |
| W jakiej formule realizowane są ułatwienia transportowe od drzwi do drzwi? |  |
| Jednostka samorządowa samodzielnie realizuje usługę | 2 |
| Jednostka wybiera usługodawcę w drodze postępowania publicznego | 0 |
| Jednostka realizuje usługę w trybie zlecenia zadań publicznych organizacjom pozarządowy | 0 |
| W formule mieszanej | 0 |

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami JST, n=29*

**Tabela 31. Realizacja usług transportowych w JST z województw subregionu 4**

| Pytanie | Liczba odpowiedzi |
| --- | --- |
| W jakiej formie osoby uprawnione do korzystania z usługi zgłaszają swoje zapotrzebowanie? |  |
| Telefonicznie | 2 |
| Mailowo | 0 |
| Poprzez formularz zgłoszeniowy – elektroniczny | 0 |
| Poprzez formularz zgłoszeniowy – fizyczny | 0 |
| Czy w toku świadczenia usługi pojawiły się jakieś problemy? |  |
| Odwoływanie usługi po przyjeździe kierowcy | 1 |
| Brak możliwości realizacji wszystkich zgłoszeń ze względu na brak pojazdów dostosowanych do wszystkich osób | 1 |
| Niedostateczna liczba pojazdów do obsługi wszystkich zgłoszeń | 0 |
| Brak możliwości realizacji wszystkich zgłoszeń ze względu na zapisy regulaminu (zgłoszenia niezgodne z założeniami usługi) | 1 |
| Brak możliwości realizacji wszystkich zgłoszeń ze względu na pory dnia, w których napływają zgłoszenia osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami | 1 |
| Czy usługa pozwala na przejazd z osobą uprawnioną, innych osób lub rzeczy? |  |
| Tak - osób | 2 |
| Tak – zasobów (rzeczy osobiste, bagaże) | 0 |
| Tak – zasobów niestandardowych (np. pies przewodnik) | 0 |
| Nie | 0 |
| Czy jednostka zbiera informacje na temat celów zamawiania usługi |  |
| Tak | 1 |
| Nie | 1 |
| Czy Państwa JST zbiera informacje na temat charakterystyki osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami korzystających z usług? |  |
| Tak | 0 |
| Nie | 2 |
| W jaki sposób weryfikowane są uprawnienia osób korzystających z usługi? |  |
| Poprzez wpis osoby do rejestru | 0 |
| Poprzez okazanie orzeczenia o niepełnosprawności | 2 |
| Poprzez dokument wydawany przez Jednostkę | 0 |

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami JST, n=29*

**Tabela 32. Charakterystyka usług w zakresie transportu realizowanych przed podmioty świadczące usługi transportowe z województw subregionu 4**

| Pytanie | Liczba odpowiedzi |
| --- | --- |
| Na jakich zasadach Pani/Pana podmiot świadczy usługi transportowe typu od drzwi do drzwi na rzecz osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? |  |
| Na zasadach rynkowych – z pełną odpłatnością – zakończ ankietę | 0 |
| Na zasadach umowy z jednostką samorządu terytorialnego | 4 |
| Na zasadach umowy z organizacją/organizacjami pozarządowymi | 2 |
| Na zasadach współpracy z innymi organizacjami | 0 |
| Czy usługa jest odpłatna dla osób uprawnionych do korzystania z niej? |  |
| Tak – jest pełnopłatna | 1 |
| Tak – jest częściowo odpłatna, cześć płatności jest subsydiowana przez JST lub inną jednostkę budżetową | 0 |
| Nie | 1 |
| Model mieszany – uzależniony od sytuacji osoby | 4 |
| W jaki sposób rozliczają się Państwo z jednostką subsydiującą usługi transportowe od drzwi do drzwi? |  |
| Ryczałt – od kursu | 3 |
| Stawka kilometrowa | 2 |
| Stawka minutowa/godzinna | 0 |
| W jakiej formule podjęli Państwo współpracę z jednostką subsydiującą usługi transportowe od drzwi do drzwi? (wybór wielokrotny)? |  |
| PZP | 3 |
| Zapytanie ofertowe | 2 |
| W trybie zlecenia zadań publicznych organizacjom pozarządowym | 0 |
| Czy usługa subsydiowana przewiduje jakieś limity dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? (wybór wielokrotny) |  |
| Liczba przejazdów w danym okresie czasu | 1 |
| Liczba kilometrów w danym okresie czasu | 0 |
| Inne ograniczenia | 0 |
| Nie | 5 |
| Czy osoby, które osiągnęły limit tracą możliwość korzystania z usług? |  |
| Tak | 0 |
| Nie, lecz wiąże się to z opłatą | 1 |
| Nie, lecz wiąże się to z pozafinansowymi ograniczeniami | 5 |
| W jakiej formie osoby z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osoby z niepełnosprawnościami mogą zamówić usługę transportu? (wybór wielokrotny)? |  |
| Telefonicznie | 6 |
| Mailowo | 6 |
| Poprzez formularz zgłoszeniowy – elektroniczny | 4 |
| Poprzez formularz zgłoszeniowy – fizyczny | 3 |
| Czy w toku świadczenia usługi pojawiły się jakieś problemy? (wybór wielokrotny) |  |
| Odwoływanie usługi po przyjeździe kierowcy | 3 |
| Brak możliwości realizacji wszystkich zgłoszeń ze względu na brak pojazdów dostosowanych do wszystkich osób | 0 |
| Niedostateczna liczba pojazdów do obsługi wszystkich zapytań zgłoszeń | 0 |
| Brak możliwości realizacji wszystkich zgłoszeń ze względu na zapisy regulaminu (zgłoszenia niezgodne z założeniami usługi) | 1 |
| Brak możliwości realizacji wszystkich zgłoszeń ze względu na pory dnia, w których napływają zgłoszenia osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami | 2 |
| Nie pojawiły się żadne problemy | 2 |
| Czy usługa pozwala na przejazd z osobą uprawnioną, innych osób lub rzeczy? |  |
| Tak - osób | 6 |
| Tak – zasobów (rzeczy osobiste, bagaże) | 6 |
| Tak – zasobów niestandardowych (np. pies przewodnik) | 3 |
| Nie | 0 |
| Jakie są najczęstsze powody/motywy korzystania przez osoby z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osoby z niepełnosprawnościami z usług transportowych od drzwi do drzwi? (wybór wielokrotny) |  |
| Wizyty w placówkach rehabilitacyjnych/leczniczych | 5 |
| Dojazd do pracy | 3 |
| Dojazd do placówki edukacyjnej | 5 |
| Dojazd na uczelnię | 5 |
| Dojazd do urzędu | 3 |
| Sprawy prywatne | 1 |
| Nie mam informacji na ten temat | 0 |

*Źródło: CATI/CAWI z podmiotami świadczącymi usługi transportowe, n=6*

**Tabela 33. Charakterystyka działań w zakresie poprawy dostępności architektonicznej realizowanych w JST z województw subregionu 4**

| Pytanie | Liczba odpowiedzi |
| --- | --- |
| Czy Państwa JST posiada informacje na temat skali potrzeb w zakresie dostępności architektonicznej budynków wielorodzinnych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? |  |
| Tak | 5 |
| Nie | 24 |
| W jaki sposób pozyskiwane są te informacje? (wybór wielokrotny) |  |
| Zgłoszenia zarządców/spółdzielni | 1 |
| Audyt/analiza zasobów będących w posiadaniu jednostki | 0 |
| Zgłoszenia osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami | 3 |
| Zgłoszenia organizacji pozarządowych | 0 |
| Zgłoszenia społeczności lokalnych | 1 |
| Analizy Powiatowego Inspektoratu Nadzoru Budowlanego | 0 |
| Czy w ostatnich 3 latach Państwa JST współfinansowała lub finansowała prace adaptacyjne budynków wielorodzinnych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami |  |
| Tak – budynki nie będące w zasobach Jednostki | 2 |
| Tak – budynki będące w zasobach Jednostki (lub w których znajdują się zasoby gminy np. mieszkania socjalne | 0 |
| Nie | 27 |
| Z jakich środków sfinansowano/ finansowane są prace adaptacyjne? |  |
| Środki własne JST | 0 |
| PFRON | 2 |
| Fundusze EU | 0 |
| Dotacje celowe | 0 |
| Z jakiego powodu Państwa JST nie angażowała się w prace adaptacyjne? (wybór wielokrotny)? |  |
| Ograniczenia środków budżetowych | 10 |
| Brak zgłaszanych potrzeb | 16 |
| Brak zweryfikowanych potrzeb | 10 |
| Ograniczenia w pozyskaniu finansowania zewnętrznego | 6 |

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami JST, n=29*

**Tabela 34. Charakterystyka podmiotów wykonujących adaptacje architektoniczne z województw subregionu 4**

| Pytanie | Liczba odpowiedzi |
| --- | --- |
| Czy Państwa firma wykonywała w ciągu ostatnich 3 lat prace, których celem była adaptacja części wspólnych budynków wielorodzinnych dla osób z potrzebą w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? |  |
| Tak | 2 |
| Nie | 0 |
| Jakie prace Państwo wykonywali w tym zakresie? (wybór wielokrotny) |  |
| Budowa podjazdów do wejścia głównego | 2 |
| Dostosowanie klatek schodowych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami | 0 |
| Montaż wind | 0 |
| Montaż dźwigów osobowych | 0 |
| Montaż barierek i poręczy w częściach wspólnych budynków dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami | 2 |
| Montaż automatycznego oświetlenia w częściach wspólnych budynków wielorodzinnych | 0 |
| Montaż oznaczeń dla osób z dysfunkcjami wzroku w częściach wspólnych budynków wielorodzinnych | 0 |
| Rozwiązania bezprogowe w częściach wspólnych budynków wielorodzinnych | 0 |
| Na zlecenie jakich klientów realizowali Państwo te prace? (wybór wielokrotny) |  |
| Osoby fizyczne | 2 |
| Firmy | 1 |
| Spółdzielnie mieszkaniowe | 0 |
| Wspólnoty mieszkaniowe | 0 |
| Jednostki samorządu | 0 |
| Organizacje pozarządowe | 0 |
| Z jakimi trudnościami wiąże się realizacja prac adaptacyjnych w częściach wspólnych budynków wielorodzinnych? (wybór wielokrotny) |  |
| Uzgodnienia właścicielskie | 1 |
| Sprzeciw mieszkańców | 2 |
| Trudności projektowe | 0 |
| Kosztochłonność inwestycji | 1 |
| Trudności prawne | 0 |
| Uzyskiwanie zgód budowlanych | 1 |
| Identyfikacja optymalnego zakresu prac | 1 |
| Dostępność podmiotów realizujących takie usługi | 0 |

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami firm realizujących prace adaptacyjne, n=2*

**Tabela 35. Sprzedaż i adaptacja samochodów przystosowanych do przewożenia osób z potrzebą wsparcia mobilności – subregion 4**

| Pytanie | Liczba odpowiedzi |
| --- | --- |
| Czy w swojej ofercie posiadają lub posiadali Państwo w przeszłości samochody dostosowane dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? |  |
| Tak – posiadamy obecnie | 1 |
| Tak – posiadaliśmy w przeszłości | 1 |
| Nie – lecz zamierzamy posiadać | 0 |
| Nie | 1 |
| Czy modyfikacje i adaptacje samochodów, którymi się Państwo zajmują obejmują również ich dostosowanie dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? |  |
| Tak | 2 |
| Nie | 0 |
| Czy sprzedawane są pojazdy fabrycznie dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami? |  |
| Tak | 1 |
| Częściowo | 0 |
| Nie | 0 |
| Czy planują Państwo włączenie do oferty nowych samochodów przystosowanych do przewożenia osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami w kolejnych latach? |  |
| Tak | 0 |
| Nie | 1 |
| Nie wiem | 0 |
| Kim są Państwa klienci? (sprzedaż) |  |
| Placówki medyczne | 0 |
| Placówki rehabilitacyjne | 1 |
| Jednostki samorządu terytorialnego lub ich jednostki budżetowe | 1 |
| Klienci indywidualni | 1 |
| Firmy | 0 |
| Kim są Państwa klienci? (adaptacje) |  |
| Placówki medyczne | 1 |
| Placówki rehabilitacyjne | 1 |
| Jednostki samorządu terytorialnego lub ich jednostki budżetowe | 1 |
| Klienci indywidualni | 2 |
| Firmy | 1 |
| Czy dokonują Państwo adaptacji wszystkich typów pojazdów? |  |
| Tak | 1 |
| Nie – wyłącznie nowe pojazdy | 0 |
| Nie – nie wszystkie klasy pojazdów | 0 |
| Nie – wyłącznie wybrane marki pojazdów | 1 |
| Czy przeprowadzone modyfikacje są objęte gwarancją? |  |
| Tak – jeśli samochód jest nowy nie traci gwarancji producenta | 1 |
| Tak – klient otrzymuje naszą gwarancję | 1 |
| Nie | 0 |

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami podmiotów zajmujących się sprzedaż i adaptacją pojazdów, n=3*

**Tabela 36. Udział osób z niepełnosprawnościami w populacji województw subregionu 5**

| Wyszczególnienie | Osoby z niepełnosprawnościami | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| razem | prawnie i biologicznie | tylko prawnie | tylko biologicznie |
| Ogółem | **13,1%** | **4,1%** | **6,2%** | **2,7%** |
| Lubelskie | 12,9% | 3,6% | 6,4% | 2,9% |
| Podkarpackie | 13,9% | 4,5% | 6,4% | 3,1% |
| Świętokrzyskie | 12,0% | 4,0% | 5,7% | 2,3% |
| Miasta | **13,4%** | **3,8%** | **6,9%** | **2,6%** |
| Lubelskie | 13,5% | 3,6% | 6,8% | 3,1% |
| Podkarpackie | 13,4% | 4,2% | 7,0% | 2,2% |
| Świętokrzyskie | 12,3% | 3,0% | 6,2% | 3,1% |
| Wieś | **12,9%** | **4,4%** | **5,7%** | **2,8%** |
| Lubelskie | 12,0% | 3,5% | 5,9% | 2,6% |
| Podkarpackie | 14,4% | 4,7% | 6,0% | 3,7% |
| Świętokrzyskie | 11,8% | 4,7% | 5,4% | 1,7% |
| 0-14 lat | **4,2%** | **1,6%** | **2,1%** | **0,5%** |
| Lubelskie | 3,7% | 1,0% | 2,2% | 0,5% |
| Podkarpackie | 5,6% | 2,1% | 2,5% | 1,0% |
| Świętokrzyskie | 3,2% | 1,4% | 1,8% | - |
| 15-29 lat | **2,3%** | **0,1%** | **2,0%** | **0,2%** |
| Lubelskie | 3,7% | 0,9% | 2,1% | 0,6% |
| Podkarpackie | 1,6% | - | 1,4% | 0,2% |
| Świętokrzyskie | 3,2% | 0,2% | 2,8% | 0,2% |
| 30-49 lat | **7,7%** | **1,6%** | **4,2%** | **1,9%** |
| Lubelskie | 6,7% | 1,6% | 3,9% | 1,3% |
| Podkarpackie | 8,3% | 1,7% | 4,4% | 2,2% |
| Świętokrzyskie | 7,1% | 1,6% | 4,3% | 1,2% |
| 50-69 lat | **21,0%** | **5,9%** | **11,6%** | **3,5%** |
| Lubelskie | 20,6% | 5,3% | 11,7% | 3,6% |
| Podkarpackie | 20,7% | 5,6% | 11,1% | 4,0% |
| Świętokrzyskie | 20,8% | 6,8% | 11,2% | 2,8% |
| 70 lat i więcej | **42,2%** | **18,1%** | **12,7%** | **11,4%** |
| Lubelskie | 42,0% | 13,8% | 14,5% | 13,7% |
| Podkarpackie | 46,5% | 20,1% | 15,2% | 11,1% |
| Świętokrzyskie | 36,9% | 16,0% | 8,5% | 12,4% |

*Źródło: GUS, Stan zdrowia ludności Polski w 2014 r.*

**Tabela 37. Charakterystyka usług w zakresie transportu realizowanych w JST z województw subregionu 5**

| Pytanie | Liczba odpowiedzi |
| --- | --- |
| Czy Państwa JST zapewnia osobom z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osobom z niepełnosprawnościami usługi w zakresie transportu? |  |
| Tak | 8 |
| Nie | 30 |
| Czy na terenie Państwa JST funkcjonują podmioty świadczące usługi transportowe na rzecz osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? |  |
| Tak | 2 |
| Nie | 16 |
| Nie mam takiej wiedzy | 20 |
| Czy w zakres usług transportowych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami wchodzi indywidualny transport z miejsca wskazanego przez usługobiorcę do miejsca docelowego (od drzwi do drzwi)? |  |
| Tak | 1 |
| Nie | 1 |
| Czy usługa jest odpłatna? |  |
| Tak, jest pełnopłatna | 0 |
| Tak - częściowa odpłatność | 0 |
| Nie | 1 |
| Model mieszany | 1 |
| Jakie kryteria są brane pod uwagę przy ustalaniu odpłatności usługi? |  |
| Stopień niepełnosprawności | n.d. |
| Sytuacja materialna | n.d. |
| Cel transportu | n.d. |
| Z jakich środków Państwa JST finansuje/dofinansowuje ułatwienia transportowe dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? |  |
| Środki własne JST | 2 |
| PFRON | 1 |
| Dotacje celowe | 1 |
| W jakiej formule realizowane są ułatwienia transportowe od drzwi do drzwi? |  |
| Jednostka samorządowa samodzielnie realizuje usługę | 2 |
| Jednostka wybiera usługodawcę w drodze postępowania publicznego | 1 |
| Jednostka realizuje usługę w trybie zlecenia zadań publicznych organizacjom pozarządowy | 0 |
| W formule mieszanej | 0 |

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami JST, n=38*

**Tabela 38. Realizacja usług transportowych w JST z województw subregionu 5**

| Pytanie | Liczba odpowiedzi |
| --- | --- |
| W jakiej formie osoby uprawnione do korzystania z usługi zgłaszają swoje zapotrzebowanie? |  |
| Telefonicznie | 2 |
| Mailowo | 2 |
| Poprzez formularz zgłoszeniowy – elektroniczny | 1 |
| Poprzez formularz zgłoszeniowy – fizyczny | 2 |
| Czy w toku świadczenia usługi pojawiły się jakieś problemy? |  |
| Odwoływanie usługi po przyjeździe kierowcy | 1 |
| Brak możliwości realizacji wszystkich zgłoszeń ze względu na brak pojazdów dostosowanych do wszystkich osób | 1 |
| Niedostateczna liczba pojazdów do obsługi wszystkich zgłoszeń | 2 |
| Brak możliwości realizacji wszystkich zgłoszeń ze względu na zapisy regulaminu (zgłoszenia niezgodne z założeniami usługi) | 1 |
| Brak możliwości realizacji wszystkich zgłoszeń ze względu na pory dnia, w których napływają zgłoszenia osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami | 1 |
| Czy usługa pozwala na przejazd z osobą uprawnioną, innych osób lub rzeczy? |  |
| Tak - osób | 2 |
| Tak – zasobów (rzeczy osobiste, bagaże) | 2 |
| Tak – zasobów niestandardowych (np. pies przewodnik) | 1 |
| Nie | 0 |
| Czy jednostka zbiera informacje na temat celów zamawiania usługi |  |
| Tak | 1 |
| Nie | 1 |
| Czy Państwa JST zbiera informacje na temat charakterystyki osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami korzystających z usług? |  |
| Tak | 1 |
| Nie | 1 |
| W jaki sposób weryfikowane są uprawnienia osób korzystających z usługi? |  |
| Poprzez wpis osoby do rejestru | 1 |
| Poprzez okazanie orzeczenia o niepełnosprawności | 2 |
| Poprzez dokument wydawany przez Jednostkę | 1 |

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami JST, n=38*

**Tabela 39. Charakterystyka usług w zakresie transportu realizowanych przed podmioty świadczące usługi transportowe z województw subregionu 5**

| Pytanie | Liczba odpowiedzi |
| --- | --- |
| Na jakich zasadach Pani/Pana podmiot świadczy usługi transportowe typu od drzwi do drzwi na rzecz osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? |  |
| Na zasadach rynkowych – z pełną odpłatnością – zakończ ankietę | 0 |
| Na zasadach umowy z jednostką samorządu terytorialnego | 3 |
| Na zasadach umowy z organizacją/organizacjami pozarządowymi | 2 |
| Na zasadach współpracy z innymi organizacjami | 1 |
| Czy usługa jest odpłatna dla osób uprawnionych do korzystania z niej? |  |
| Tak – jest pełnopłatna | 1 |
| Tak – jest częściowo odpłatna, cześć płatności jest subsydiowana przez JST lub inną jednostkę budżetową | 0 |
| Nie | 2 |
| Model mieszany – uzależniony od sytuacji osoby | 3 |
| W jaki sposób rozliczają się Państwo z jednostką subsydiującą usługi transportowe od drzwi do drzwi? |  |
| Ryczałt – od kursu | 5 |
| Stawka kilometrowa | 0 |
| Stawka minutowa/godzinna | 0 |
| W jakiej formule podjęli Państwo współpracę z jednostką subsydiującą usługi transportowe od drzwi do drzwi? (wybór wielokrotny)? |  |
| PZP | 4 |
| Zapytanie ofertowe | 0 |
| W trybie zlecenia zadań publicznych organizacjom pozarządowym | 0 |
| Czy usługa subsydiowana przewiduje jakieś limity dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? (wybór wielokrotny) |  |
| Liczba przejazdów w danym okresie czasu | 1 |
| Liczba kilometrów w danym okresie czasu | 0 |
| Inne ograniczenia | 0 |
| Nie | 4 |
| Czy osoby, które osiągnęły limit tracą możliwość korzystania z usług? |  |
| Tak | 0 |
| Nie, lecz wiąże się to z opłatą | 3 |
| Nie, lecz wiąże się to z pozafinansowymi ograniczeniami | 3 |
| W jakiej formie osoby z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osoby z niepełnosprawnościami mogą zamówić usługę transportu? (wybór wielokrotny)? |  |
| Telefonicznie | 6 |
| Mailowo | 5 |
| Poprzez formularz zgłoszeniowy – elektroniczny | 4 |
| Poprzez formularz zgłoszeniowy – fizyczny | 3 |
| Czy w toku świadczenia usługi pojawiły się jakieś problemy? (wybór wielokrotny) |  |
| Odwoływanie usługi po przyjeździe kierowcy | 3 |
| Brak możliwości realizacji wszystkich zgłoszeń ze względu na brak pojazdów dostosowanych do wszystkich osób | 1 |
| Niedostateczna liczba pojazdów do obsługi wszystkich zapytań zgłoszeń | 1 |
| Brak możliwości realizacji wszystkich zgłoszeń ze względu na zapisy regulaminu (zgłoszenia niezgodne z założeniami usługi) | 0 |
| Brak możliwości realizacji wszystkich zgłoszeń ze względu na pory dnia, w których napływają zgłoszenia osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami | 1 |
| Nie pojawiły się żadne problemy | 3 |
| Czy usługa pozwala na przejazd z osobą uprawnioną, innych osób lub rzeczy? |  |
| Tak - osób | 6 |
| Tak – zasobów (rzeczy osobiste, bagaże) | 6 |
| Tak – zasobów niestandardowych (np. pies przewodnik) | 3 |
| Nie | 0 |
| Jakie są najczęstsze powody/motywy korzystania przez osoby z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osoby z niepełnosprawnościami z usług transportowych od drzwi do drzwi? (wybór wielokrotny) |  |
| Wizyty w placówkach rehabilitacyjnych/leczniczych | 5 |
| Dojazd do pracy | 4 |
| Dojazd do placówki edukacyjnej | 5 |
| Dojazd na uczelnię | 6 |
| Dojazd do urzędu | 5 |
| Sprawy prywatne | 0 |
| Nie mam informacji na ten temat | 0 |

*Źródło: CATI/CAWI z podmiotami świadczącymi usługi transportowe, n=6*

**Tabela 40. Charakterystyka działań w zakresie poprawy dostępności architektonicznej realizowanych w JST z województw subregionu 5**

| Pytanie | Liczba odpowiedzi |
| --- | --- |
| Czy Państwa JST posiada informacje na temat skali potrzeb w zakresie dostępności architektonicznej budynków wielorodzinnych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? |  |
| Tak | 4 |
| Nie | 34 |
| W jaki sposób pozyskiwane są te informacje? (wybór wielokrotny) |  |
| Zgłoszenia zarządców/spółdzielni | 0 |
| Audyt/analiza zasobów będących w posiadaniu jednostki | 1 |
| Zgłoszenia osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami | 3 |
| Zgłoszenia organizacji pozarządowych | 1 |
| Zgłoszenia społeczności lokalnych | 2 |
| Analizy Powiatowego Inspektoratu Nadzoru Budowlanego | 0 |
| Czy w ostatnich 3 latach Państwa JST współfinansowała lub finansowała prace adaptacyjne budynków wielorodzinnych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami |  |
| Tak – budynki nie będące w zasobach Jednostki | 0 |
| Tak – budynki będące w zasobach Jednostki (lub w których znajdują się zasoby gminy np. mieszkania socjalne | 2 |
| Nie | 36 |
| Z jakich środków sfinansowano/ finansowane są prace adaptacyjne? |  |
| Środki własne JST | 2 |
| PFRON | 1 |
| Fundusze EU | 1 |
| Dotacje celowe | 2 |
| Z jakiego powodu Państwa JST nie angażowała się w prace adaptacyjne? (wybór wielokrotny)? |  |
| Ograniczenia środków budżetowych | 15 |
| Brak zgłaszanych potrzeb | 19 |
| Brak zweryfikowanych potrzeb | 11 |
| Ograniczenia w pozyskaniu finansowania zewnętrznego | 2 |

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami JST, n=38*

**Tabela 41. Charakterystyka podmiotów wykonujących adaptacje architektoniczne z województw subregionu 5**

| Pytanie | Liczba odpowiedzi |
| --- | --- |
| Czy Państwa firma wykonywała w ciągu ostatnich 3 lat prace, których celem była adaptacja części wspólnych budynków wielorodzinnych dla osób z potrzebą w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? |  |
| Tak | 5 |
| Nie | 0 |
| Jakie prace Państwo wykonywali w tym zakresie? (wybór wielokrotny) |  |
| Budowa podjazdów do wejścia głównego | 3 |
| Dostosowanie klatek schodowych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami | 0 |
| Montaż wind | 1 |
| Montaż dźwigów osobowych | 1 |
| Montaż barierek i poręczy w częściach wspólnych budynków dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami | 1 |
| Montaż automatycznego oświetlenia w częściach wspólnych budynków wielorodzinnych | 1 |
| Montaż oznaczeń dla osób z dysfunkcjami wzroku w częściach wspólnych budynków wielorodzinnych | 1 |
| Rozwiązania bezprogowe w częściach wspólnych budynków wielorodzinnych | 0 |
| Na zlecenie jakich klientów realizowali Państwo te prace? (wybór wielokrotny) |  |
| Osoby fizyczne | 1 |
| Firmy | 3 |
| Spółdzielnie mieszkaniowe | 4 |
| Wspólnoty mieszkaniowe | 4 |
| Jednostki samorządu | 2 |
| Organizacje pozarządowe | 1 |
| Z jakimi trudnościami wiąże się realizacja prac adaptacyjnych w częściach wspólnych budynków wielorodzinnych? (wybór wielokrotny) |  |
| Uzgodnienia właścicielskie | 1 |
| Sprzeciw mieszkańców | 2 |
| Trudności projektowe | 3 |
| Kosztochłonność inwestycji | 2 |
| Trudności prawne | 0 |
| Uzyskiwanie zgód budowlanych | 3 |
| Identyfikacja optymalnego zakresu prac | 1 |
| Dostępność podmiotów realizujących takie usługi | 0 |

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami firm realizujących prace adaptacyjne, n=5*

**Tabela 42. Sprzedaż i adaptacja samochodów przystosowanych do przewożenia osób z potrzebą wsparcia mobilności – subregion 5**

| Pytanie | Liczba odpowiedzi |
| --- | --- |
| Czy w swojej ofercie posiadają lub posiadali Państwo w przeszłości samochody dostosowane dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? |  |
| Tak – posiadamy obecnie | 1 |
| Tak – posiadaliśmy w przeszłości | 2 |
| Nie – lecz zamierzamy posiadać | 0 |
| Nie | 2 |
| Czy modyfikacje i adaptacje samochodów, którymi się Państwo zajmują obejmują również ich dostosowanie dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? |  |
| Tak | 5 |
| Nie | 0 |
| Czy sprzedawane są pojazdy fabrycznie dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami? |  |
| Tak | 0 |
| Częściowo | 0 |
| Nie | 1 |
| Czy planują Państwo włączenie do oferty nowych samochodów przystosowanych do przewożenia osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami w kolejnych latach? |  |
| Tak | 0 |
| Nie | 0 |
| Nie wiem | 1 |
| Kim są Państwa klienci? (sprzedaż) |  |
| Placówki medyczne | 0 |
| Placówki rehabilitacyjne | 0 |
| Jednostki samorządu terytorialnego lub ich jednostki budżetowe | 0 |
| Klienci indywidualni | 1 |
| Firmy | 0 |
| Kim są Państwa klienci? (adaptacje) | 1 |
| Placówki medyczne | 1 |
| Placówki rehabilitacyjne | 1 |
| Jednostki samorządu terytorialnego lub ich jednostki budżetowe | 1 |
| Klienci indywidualni | 5 |
| Firmy | 3 |
| Czy dokonują Państwo adaptacji wszystkich typów pojazdów? |  |
| Tak | 3 |
| Nie – wyłącznie nowe pojazdy | 0 |
| Nie – nie wszystkie klasy pojazdów | 0 |
| Nie – wyłącznie wybrane marki pojazdów | 2 |
| Czy przeprowadzone modyfikacje są objęte gwarancją? |  |
| Tak – jeśli samochód jest nowy nie traci gwarancji producenta | 2 |
| Tak – klient otrzymuje naszą gwarancję | 3 |
| Nie | 0 |

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami podmiotów zajmujących się sprzedaż i adaptacją pojazdów, n=5*

**Tabela 43. Udział osób z niepełnosprawnościami w populacji województw subregionu 6**

| Wyszczególnienie | Osoby z niepełnosprawnościami | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| razem | prawnie i biologicznie | tylko prawnie | tylko biologicznie |
| Ogółem | **11,9%** | **3,0%** | **5,9%** | **3,1%** |
| Łódzkie | 12,9% | 3,6% | 6,4% | 2,9% |
| Małopolskie | 15,7% | 3,9% | 7,4% | 4,5% |
| Mazowieckie | 12,0% | 3,0% | 7,1% | 1,9% |
| Miasta | **12,7%** | **3,1%** | **6,1%** | **3,5%** |
| Łódzkie | 13,5% | 3,6% | 6,8% | 3,1% |
| Małopolskie | 17,2% | 4,0% | 8,6% | 4,6% |
| Mazowieckie | 12,1% | 2,8% | 7,3% | 2,0% |
| Wieś | **10,8%** | **2,9%** | **5,6%** | **2,4%** |
| Łódzkie | 12,0% | 3,5% | 5,9% | 2,6% |
| Małopolskie | 13,2% | 3,7% | 5,2% | 4,3% |
| Mazowieckie | 11,9% | 3,2% | 6,9% | 1,8% |
| 0-14 lat | **2,8%** | **0,4%** | **1,7%** | **0,6%** |
| Łódzkie | 3,7% | 1,0% | 2,2% | 0,5% |
| Małopolskie | 4,7% | 0,2% | 3,1% | 1,4% |
| Mazowieckie | 1,4% | - | 1,0% | 0,5% |
| 15-29 lat | **3,0%** | **0,8%** | **1,5%** | **0,6%** |
| Łódzkie | 3,7% | 0,9% | 2,1% | 0,6% |
| Małopolskie | 5,0% | 0,8% | 2,8% | 1,5% |
| Mazowieckie | 1,6% | 0,7% | 1,0% | - |
| 30-49 lat | **6,5%** | **2,0%** | **3,2%** | **1,3%** |
| Łódzkie | 6,7% | 1,6% | 3,9% | 1,3% |
| Małopolskie | 8,0% | 2,4% | 3,9% | 1,7% |
| Mazowieckie | 4,9% | 1,3% | 2,5% | 1,1% |
| 50-69 lat | **18,2%** | **3,9%** | **10,5%** | **3,7%** |
| Łódzkie | 20,6% | 5,3% | 11,7% | 3,6% |
| Małopolskie | 22,1% | 5,0% | 11,1% | 6,0% |
| Mazowieckie | 21,1% | 3,8% | 14,6% | 2,7% |
| 70 lat i więcej | **40,9%** | **10,9%** | **15,9%** | **14,2%** |
| Łódzkie | 42,0% | 13,8% | 14,5% | 13,7% |
| Małopolskie | 50,8% | 14,5% | 19,7% | 16,6% |
| Mazowieckie | 47,8% | 15,6% | 24,0% | 8,2% |

*Źródło: GUS, Stan zdrowia ludności Polski w 2014 r.*

**Tabela 44. Charakterystyka usług w zakresie transportu realizowanych w JST z województw subregionu 6**

| Pytanie | Liczba odpowiedzi |
| --- | --- |
| Czy Państwa JST zapewnia osobom z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osobom z niepełnosprawnościami usługi w zakresie transportu? |  |
| Tak | 14 |
| Nie | 33 |
| Czy na terenie Państwa JST funkcjonują podmioty świadczące usługi transportowe na rzecz osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? |  |
| Tak | 7 |
| Nie | 12 |
| Nie mam takiej wiedzy | 28 |
| Czy w zakres usług transportowych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami wchodzi indywidualny transport z miejsca wskazanego przez usługobiorcę do miejsca docelowego (od drzwi do drzwi)? |  |
| Tak | 4 |
| Nie | 3 |
| Czy usługa jest odpłatna? |  |
| Tak, jest pełnopłatna | 1 |
| Tak - częściowa odpłatność | 0 |
| Nie | 5 |
| Model mieszany | 1 |
| Jakie kryteria są brane pod uwagę przy ustalaniu odpłatności usługi? |  |
| Stopień niepełnosprawności | 1 |
| Sytuacja materialna | 0 |
| Cel transportu | 1 |
| Z jakich środków Państwa JST finansuje/dofinansowuje ułatwienia transportowe dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? |  |
| Środki własne JST | 6 |
| PFRON | 0 |
| Dotacje celowe | 0 |
| W jakiej formule realizowane są ułatwienia transportowe od drzwi do drzwi? |  |
| Jednostka samorządowa samodzielnie realizuje usługę | 1 |
| Jednostka wybiera usługodawcę w drodze postępowania publicznego | 4 |
| Jednostka realizuje usługę w trybie zlecenia zadań publicznych organizacjom pozarządowy | 3 |
| W formule mieszanej | 1 |

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami JST, n=47*

**Tabela 45. Realizacja usług transportowych w JST z województw subregionu 6**

| Pytanie | Liczba odpowiedzi |
| --- | --- |
| W jakiej formie osoby uprawnione do korzystania z usługi zgłaszają swoje zapotrzebowanie? |  |
| Telefonicznie | 2 |
| Mailowo | 1 |
| Poprzez formularz zgłoszeniowy – elektroniczny | 0 |
| Poprzez formularz zgłoszeniowy – fizyczny | 6 |
| Czy w toku świadczenia usługi pojawiły się jakieś problemy? |  |
| Odwoływanie usługi po przyjeździe kierowcy | 0 |
| Brak możliwości realizacji wszystkich zgłoszeń ze względu na brak pojazdów dostosowanych do wszystkich osób | 1 |
| Niedostateczna liczba pojazdów do obsługi wszystkich zgłoszeń | 1 |
| Brak możliwości realizacji wszystkich zgłoszeń ze względu na zapisy regulaminu (zgłoszenia niezgodne z założeniami usługi) | 0 |
| Brak możliwości realizacji wszystkich zgłoszeń ze względu na pory dnia, w których napływają zgłoszenia osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami | 3 |
| Czy usługa pozwala na przejazd z osobą uprawnioną, innych osób lub rzeczy? |  |
| Tak - osób | 3 |
| Tak – zasobów (rzeczy osobiste, bagaże) | 2 |
| Tak – zasobów niestandardowych (np. pies przewodnik) | 1 |
| Nie | 3 |
| Czy jednostka zbiera informacje na temat celów zamawiania usługi |  |
| Tak | 1 |
| Nie | 6 |
| Czy Państwa JST zbiera informacje na temat charakterystyki osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami korzystających z usług? |  |
| Tak | 3 |
| Nie | 4 |
| W jaki sposób weryfikowane są uprawnienia osób korzystających z usługi? |  |
| Poprzez wpis osoby do rejestru | 0 |
| Poprzez okazanie orzeczenia o niepełnosprawności | 7 |
| Poprzez dokument wydawany przez Jednostkę | 1 |

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami JST, n=47*

**Tabela 46. Charakterystyka usług w zakresie transportu realizowanych przed podmioty świadczące usługi transportowe z województw subregionu 6**

| Pytanie | Liczba odpowiedzi |
| --- | --- |
| Na jakich zasadach Pani/Pana podmiot świadczy usługi transportowe typu od drzwi do drzwi na rzecz osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? |  |
| Na zasadach rynkowych – z pełną odpłatnością – zakończ ankietę | 4 |
| Na zasadach umowy z jednostką samorządu terytorialnego | 12 |
| Na zasadach umowy z organizacją/organizacjami pozarządowymi | 4 |
| Na zasadach współpracy z innymi organizacjami | 2 |
| Czy usługa jest odpłatna dla osób uprawnionych do korzystania z niej? |  |
| Tak – jest pełnopłatna | 9 |
| Tak – jest częściowo odpłatna, cześć płatności jest subsydiowana przez JST lub inną jednostkę budżetową | 4 |
| Nie | 4 |
| Model mieszany – uzależniony od sytuacji osoby | 5 |
| W jaki sposób rozliczają się Państwo z jednostką subsydiującą usługi transportowe od drzwi do drzwi? |  |
| Ryczałt – od kursu | 10 |
| Stawka kilometrowa | 3 |
| Stawka minutowa/godzinna | 0 |
| W jakiej formule podjęli Państwo współpracę z jednostką subsydiującą usługi transportowe od drzwi do drzwi? (wybór wielokrotny)? |  |
| PZP | 10 |
| Zapytanie ofertowe | 1 |
| W trybie zlecenia zadań publicznych organizacjom pozarządowym | 0 |
| Czy usługa subsydiowana przewiduje jakieś limity dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? (wybór wielokrotny) |  |
| Liczba przejazdów w danym okresie czasu | 0 |
| Liczba kilometrów w danym okresie czasu | 0 |
| Inne ograniczenia | 0 |
| Nie | 22 |
| Czy osoby, które osiągnęły limit tracą możliwość korzystania z usług? |  |
| Tak | 0 |
| Nie, lecz wiąże się to z opłatą | 10 |
| Nie, lecz wiąże się to z pozafinansowymi ograniczeniami | 12 |
| W jakiej formie osoby z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osoby z niepełnosprawnościami mogą zamówić usługę transportu? (wybór wielokrotny)? |  |
| Telefonicznie | 21 |
| Mailowo | 12 |
| Poprzez formularz zgłoszeniowy – elektroniczny | 8 |
| Poprzez formularz zgłoszeniowy – fizyczny | 10 |
| Czy w toku świadczenia usługi pojawiły się jakieś problemy? (wybór wielokrotny) |  |
| Odwoływanie usługi po przyjeździe kierowcy | 10 |
| Brak możliwości realizacji wszystkich zgłoszeń ze względu na brak pojazdów dostosowanych do wszystkich osób | 4 |
| Niedostateczna liczba pojazdów do obsługi wszystkich zapytań zgłoszeń | 4 |
| Brak możliwości realizacji wszystkich zgłoszeń ze względu na zapisy regulaminu (zgłoszenia niezgodne z założeniami usługi) | 1 |
| Brak możliwości realizacji wszystkich zgłoszeń ze względu na pory dnia, w których napływają zgłoszenia osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami | 5 |
| Nie pojawiły się żadne problemy | 9 |
| Czy usługa pozwala na przejazd z osobą uprawnioną, innych osób lub rzeczy? |  |
| Tak - osób | 21 |
| Tak – zasobów (rzeczy osobiste, bagaże) | 19 |
| Tak – zasobów niestandardowych (np. pies przewodnik) | 12 |
| Nie | 1 |
| Jakie są najczęstsze powody/motywy korzystania przez osoby z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osoby z niepełnosprawnościami z usług transportowych od drzwi do drzwi? (wybór wielokrotny) |  |
| Wizyty w placówkach rehabilitacyjnych/leczniczych | 16 |
| Dojazd do pracy | 4 |
| Dojazd do placówki edukacyjnej | 9 |
| Dojazd na uczelnię | 4 |
| Dojazd do urzędu | 7 |
| Sprawy prywatne | 4 |
| Nie mam informacji na ten temat | 0 |

*Źródło: CATI/CAWI z podmiotami świadczącymi usługi transportowe, n=22*

**Tabela 47. Charakterystyka działań w zakresie poprawy dostępności architektonicznej realizowanych w JST z województw subregionu 6**

| Pytanie | Liczba odpowiedzi |
| --- | --- |
| Czy Państwa JST posiada informacje na temat skali potrzeb w zakresie dostępności architektonicznej budynków wielorodzinnych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? |  |
| Tak | 9 |
| Nie | 38 |
| W jaki sposób pozyskiwane są te informacje? (wybór wielokrotny) |  |
| Zgłoszenia zarządców/spółdzielni | 1 |
| Audyt/analiza zasobów będących w posiadaniu jednostki | 2 |
| Zgłoszenia osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami | 4 |
| Zgłoszenia organizacji pozarządowych | 0 |
| Zgłoszenia społeczności lokalnych | 1 |
| Analizy Powiatowego Inspektoratu Nadzoru Budowlanego | 0 |
| Czy w ostatnich 3 latach Państwa JST współfinansowała lub finansowała prace adaptacyjne budynków wielorodzinnych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami |  |
| Tak – budynki nie będące w zasobach Jednostki | 1 |
| Tak – budynki będące w zasobach Jednostki (lub w których znajdują się zasoby gminy np. mieszkania socjalne | 1 |
| Nie | 45 |
| Z jakich środków sfinansowano/ finansowane są prace adaptacyjne? |  |
| Środki własne JST | 0 |
| PFRON | 1 |
| Fundusze EU | 0 |
| Dotacje celowe | 1 |
| Z jakiego powodu Państwa JST nie angażowała się w prace adaptacyjne? (wybór wielokrotny)? |  |
| Ograniczenia środków budżetowych | 17 |
| Brak zgłaszanych potrzeb | 30 |
| Brak zweryfikowanych potrzeb | 7 |
| Ograniczenia w pozyskaniu finansowania zewnętrznego | 6 |

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami JST, n=47*

**Tabela 48. Charakterystyka podmiotów wykonujących adaptacje architektoniczne z województw subregionu 6**

| Pytanie | Liczba odpowiedzi |
| --- | --- |
| Czy Państwa firma wykonywała w ciągu ostatnich 3 lat prace, których celem była adaptacja części wspólnych budynków wielorodzinnych dla osób z potrzebą w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? |  |
| Tak | 12 |
| Nie | 0 |
| Jakie prace Państwo wykonywali w tym zakresie? (wybór wielokrotny) |  |
| Budowa podjazdów do wejścia głównego | 7 |
| Dostosowanie klatek schodowych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami | 5 |
| Montaż wind | 6 |
| Montaż dźwigów osobowych | 4 |
| Montaż barierek i poręczy w częściach wspólnych budynków dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami | 8 |
| Montaż automatycznego oświetlenia w częściach wspólnych budynków wielorodzinnych | 5 |
| Montaż oznaczeń dla osób z dysfunkcjami wzroku w częściach wspólnych budynków wielorodzinnych | 6 |
| Rozwiązania bezprogowe w częściach wspólnych budynków wielorodzinnych | 6 |
| Na zlecenie jakich klientów realizowali Państwo te prace? (wybór wielokrotny) |  |
| Osoby fizyczne | 7 |
| Firmy | 9 |
| Spółdzielnie mieszkaniowe | 11 |
| Wspólnoty mieszkaniowe | 8 |
| Jednostki samorządu | 10 |
| Organizacje pozarządowe | 1 |
| Z jakimi trudnościami wiąże się realizacja prac adaptacyjnych w częściach wspólnych budynków wielorodzinnych? (wybór wielokrotny) |  |
| Uzgodnienia właścicielskie | 4 |
| Sprzeciw mieszkańców | 7 |
| Trudności projektowe | 8 |
| Kosztochłonność inwestycji | 5 |
| Trudności prawne | 5 |
| Uzyskiwanie zgód budowlanych | 4 |
| Identyfikacja optymalnego zakresu prac | 2 |
| Dostępność podmiotów realizujących takie usługi | 1 |

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami firm realizujących prace adaptacyjne, n=12*

**Tabela 49. Sprzedaż i adaptacja samochodów przystosowanych do przewożenia osób z potrzebą wsparcia mobilności – subregion 6**

| Pytanie | Liczba odpowiedzi |
| --- | --- |
| Czy w swojej ofercie posiadają lub posiadali Państwo w przeszłości samochody dostosowane dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? |  |
| Tak – posiadamy obecnie | 3 |
| Tak – posiadaliśmy w przeszłości | 3 |
| Nie – lecz zamierzamy posiadać | 0 |
| Nie | 5 |
| Czy modyfikacje i adaptacje samochodów, którymi się Państwo zajmują obejmują również ich dostosowanie dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? |  |
| Tak | 11 |
| Nie | 0 |
| Czy sprzedawane są pojazdy fabrycznie dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami? |  |
| Tak | 0 |
| Częściowo | 2 |
| Nie | 1 |
| Czy planują Państwo włączenie do oferty nowych samochodów przystosowanych do przewożenia osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami w kolejnych latach? |  |
| Tak | 3 |
| Nie | 0 |
| Nie wiem | 0 |
| Kim są Państwa klienci? (sprzedaż) |  |
| Placówki medyczne | 0 |
| Placówki rehabilitacyjne | 3 |
| Jednostki samorządu terytorialnego lub ich jednostki budżetowe | 3 |
| Klienci indywidualni | 3 |
| Firmy | 0 |
| Kim są Państwa klienci? (adaptacje) |  |
| Placówki medyczne | 1 |
| Placówki rehabilitacyjne | 1 |
| Jednostki samorządu terytorialnego lub ich jednostki budżetowe | 1 |
| Klienci indywidualni | 11 |
| Firmy | 1 |
| Czy dokonują Państwo adaptacji wszystkich typów pojazdów? |  |
| Tak | 10 |
| Nie – wyłącznie nowe pojazdy | 0 |
| Nie – nie wszystkie klasy pojazdów | 0 |
| Nie – wyłącznie wybrane marki pojazdów | 1 |
| Czy przeprowadzone modyfikacje są objęte gwarancją? |  |
| Tak – jeśli samochód jest nowy nie traci gwarancji producenta | 2 |
| Tak – klient otrzymuje naszą gwarancję | 9 |
| Nie | 0 |

*Źródło: CATI/CAWI z przedstawicielami podmiotów zajmujących się sprzedaż i adaptacją pojazdów, n=11*

## Mapa obszarów, na których są świadczone usługi door-to-door oraz rozmieszczenia firm produkujących lub adaptujących pojazdy do przewozu osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności

Mapa obszarów, na których są świadczone usługi door-to-door oraz rozmieszczenia firm produkujących lub adaptujących pojazdy do przewozu osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności. 

Na mapie zaznaczone zostały gminy, w których są świadczone usługi transportu door-to-door oraz lokalizacje działalności firm produkujących lub adaptujących pojazdy do przewozu osób z niepełnosprawnościami.

## Ankieta dla JST

**Wprowadzenie**

Szanowna Pani/Szanowny Panie,

Nazywam się ….. i reprezentuję agencję badawczą Bluehill sp. z o.o., która na zlecenie Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych (PFRON), prowadzi badanie będące częścią projektu pozakonkursowego w ramach PO WER 2014-2020 „Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych”.

Obecnie projekt jest na etapie koncepcyjnym, dlatego zwracamy się do Państwa w celu pozyskania informacji, które posłużą do przygotowania i przeprowadzenia konkursu grantowego dla JST.

Niniejsze badanie ma charakter anonimowy, a uzyskane wyniki posłużą do określenia ram i zasad konkursowych.

**Metryka:**

1. Województwo (do pobrania z bazy)
2. Typ JST (do pobrania z bazy)
3. Liczba ludności (do pobrania z bazy)
4. Liczba osób z niepełnosprawnością zamieszkałych na terenie JST

* Proszę podać szacunkową liczbę osób z niepełnosprawnością zamieszkałych na terenie Państwa JST.
* …

1. **Wsparcie potrzeb transportowych:**
2. **Czy Państwa JST zapewnia osobom z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osobom z niepełnosprawnościami usługi w zakresie transportu?** 
   * 1. Tak
   * 2. Nie
3. **Czy na terenie Państwa JST funkcjonują podmioty świadczące usługi transportowe na rzecz osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami?** 
   * 1. Tak
   * 2. Nie
   * 3. Nie mam takiej wiedzy (Ankieter nie odczytuje odpowiedzi)

**->jeśli w p1, p2 odp. „NIE” lub „Nie wiem”, przejdź do sekcji II**

1. **Czy w zakres usług transportowych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami wchodzi indywidualny transport z miejsca wskazanego przez usługobiorcę do miejsca docelowego (od drzwi do drzwi)?** 
   * 1. Tak
   * 2. Nie
2. **Czy usługa jest odpłatna** dla osób uprawnionych do korzystania z niej**?** 
   * 1. Tak – jest pełnopłatna **->pomiń p6, p7**
   * 2. Tak –częściowa odpłatność (w jakim %?)
   * 3. Nie **-> pomiń p5**
   * 4. Model mieszany – uzależniony od sytuacji osoby
3. **Jakie kryteria są brane pod uwagę przy ustalaniu odpłatności usługi? (wybór wielokrotny)**
   * 1. Stopień niepełnosprawności
   * 2. Sytuacja materialna
   * 3. Cel transportu
   * 4. Inne kryteria, jakie?...........
4. **Z jakich środków Państwa JST finansuje/dofinansowuje ułatwienia transportowe dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? (wybór wielokrotny)**
   * 1. Środki własne JST
   * 2. PFRON
   * 3. Dotacje celowe
   * 4. Inne środki, jakie? …..
5. **Jakie koszty ponosi Państwa JST w związku z ułatwieniami transportowymi dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami z miejsca zamieszkania do miejsca docelowego (od drzwi do drzwi) w ujęciu rocznym?**
   * 1. Roczny …………………
6. **W jakiej formule realizowane są ułatwienia transportowe od drzwi do drzwi? (wybór wielokrotny)**
   * 1. Jednostka samorządowa samodzielnie realizuje usługę
     1. kto jest odpowiedzialny za usługę (jednostka budżetowa)?..........
   * 2. Jednostka wybiera usługodawcę w drodze postępowania publicznego
     1. PZP (Prawo Zamówień Publicznych)
     2. Zapytanie ofertowe
     3. Inna forma…
        + Ile podmiotów złożyło ofertę w ostatnim postępowaniu?......
        + Czy wyłonili Państwo wykonawcę usługi? 🡪

* TAK
* NIE
  + 3. Jednostka realizuje usługę w trybie zlecenia zadań publicznych organizacjom pozarządowym
  + 4. W formule mieszanej, jakiej?............

1. **Iloma pojazdami dostosowanymi do przewozu osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami dysponuje Państwa JST lub podmiot odpowiedzialny za realizację usługi?**
   * ……
2. **Ilu pracowników Państwa JST jest odpowiedzialnych za realizację usługi?**
   * 1.Kierowcy…..
   * 2. Pozostały personel….
     1. Kto wchodzi w skład pozostałego personelu?.........
3. **Czy zasoby (kadrowe i finansowe) będące w posiadaniu Państwa JST pozwalają na pełne zaspokojenie potrzeb transportowych osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? Zadaj jeśli w p8->odp.1**
   * 1. Tak
   * 2. Nie
     1. W jakim stopniu te potrzeby są zrealizowane?......... (w %)
4. **Czy pracownicy oddelegowani do realizacji usługi muszą posiadać dodatkowe kwalifikacje? Zadaj jeśli w p8->odp.1**
   * 1. Tak, jakie?.........
     1. Czy jednostka zapewnia szkolenia umożliwiające pozyskanie tych kwalifikacji?
        1. Tak
        2. Nie
   * 2. Nie
5. **W jakiej formie zatrudnione są osoby odpowiedzialne za realizację usługi? (wybór wielokrotny) Zadaj jeśli w p8->odp.1**
   * 1. Umowa o pracę na czas określony
   * 2. Umowa o pracę na czas nieokreślony
   * 3. Umowa cywilnoprawna
   * 4. Inna forma, jaka?.........
6. Jaka jest podstawa dysponowania przez Państwa pojazdami **dostosowanymi do przewozu osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? (wybór wielokrotny) Zadaj jeśli w p8->odp.1**
   * 1. Zakup – zadaj p14.1
   * 2. Leasing – zadaj p14.2
   * 3. Najem długoterminowy
   * 4. Najem krótkoterminowy
   * 5. Inna forma, jaka?......
   1. **Jaki był średni koszt zakupu pojazdu?**
   2. **Jaka jest średnia wartość raty leasingowej?**
7. **Z jakich środków sfinansowano/finansowane są pojazdy? (wybór wielokrotny) Zadaj jeśli w p8->odp.1**
   * 1. Środki własne JST
   * 2. PFRON
   * 3. Fundusze EU
   * 4. Dotacje celowe
   * 5. Inne środki, jakie? …..
8. **W jaki sposób Państwa JST ustala szacunkową wartość zamówienia na usługi transportu od drzwi do drzwi osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami (wybór wielokrotny) Zadaj jeśli w p8->odp.2 lub 3 lub 4**
   * 1. Na podstawie zapotrzebowania zgłaszanego przez jednostki organizacyjne (np. OPS)
   * 2. Na podstawie konsultacji społecznych
   * 3. Na podstawie liczby osób **z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami** zamieszkałych na terenie JST
   * 4. W inny sposób, jaki?.......
9. **Jakie kryteria brane są pod uwagę podczas procedury wyboru usługodawców?. Zadaj jeśli w p8->odp.2 lub 3 lub 4**
   * 1. Cena
   * 2. Doświadczenie
   * 3. Dostępność (dni/godziny)
   * 4. Potencjał techniczny
   * 5. Potencjał kadrowy
   * 6. Inne kryteria, jakie?

* **17.1 Jaka była waga poszczególnych kryteriów branych pod uwagę podczas postępowania?**
  + KAFETERIA: Pozycje wybrane w p17

1. **Czy umowa zawierana z zewnętrznym usługodawcą obejmuje wszystkie koszty związane z realizacją usług transportowych? Zadaj jeśli w p8->odp.2 lub 3 lub 4**
   * 1. Tak – umowa obejmuje wszelkie koszty
   * 2. Nie – JST przejmuje część kosztów, jakich?....
2. **Ile przewozów zrealizowano w ostatnim roku oraz dla ilu osób (jeśli okres świadczenia usług jest krótszy to w tym okresie)?**
   * ……….. przewozów dla …….. osób
3. **Czy usługa przewiduje jakieś limity dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? (wybór wielokrotny)**
   * 1. Liczba przejazdów w danym okresie czasu
   * 2. Liczba kilometrów w danym okresie czasu
   * 3. Inne ograniczenia, jakie?...
   * 4. Nie
4. **Czy osoby, które osiągnęły limit tracą możliwość korzystania z usług?**
   * 1. Tak
   * 2. Nie, lecz wiąże się to z opłatą (w jakiej wysokości?) …….
   * 3. Nie, lecz wiąże się to z pozafinansowymi ograniczeniami, jakimi?......
5. **W jakiej formie osoby uprawnione do korzystania z usługi zgłaszają swoje zapotrzebowanie? (wybór wielokrotny)**
   * 1. Telefonicznie
   * 2. Mailowo
   * 3. Poprzez formularz zgłoszeniowy – elektroniczny
   * 4. Poprzez formularz zgłoszeniowy – fizyczny
   * 5. W inny sposób, jaki?.....
6. **Czy w toku świadczenia usługi pojawiły się jakieś problemy? (wybór wielokrotny)**
   * 1. Odwoływanie usługi po przyjeździe kierowcy
   * 2. Brak możliwości realizacji wszystkich zgłoszeń ze względu na brak pojazdów dostosowanych do wszystkich osób
   * 3. Niedostateczna liczba pojazdów do obsługi wszystkich zgłoszeń
   * 4. Brak możliwości realizacji wszystkich zgłoszeń ze względu na zapisy regulaminu (zgłoszenia niezgodne z założeniami usługi)
   * 5. Brak możliwości realizacji wszystkich zgłoszeń ze względu na pory dnia, w których napływają zgłoszenia osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami
   * 6. Inne problemy, jakie?....
7. **Czy usługa pozwala na przejazd z osobą uprawnioną, innych osób lub rzeczy? (wybór wielokrotny)**
   * 1. Tak – osób
   * 2. Tak – zasobów (rzeczy osobiste, bagaże)
   * 3. Tak – zasobów niestandardowych (np. pies przewodnik)
   * 4. Nie
8. **Czy jednostka zbiera informacje na temat celów zamawiania usługi?**
   * 1. Tak
   * 2. Nie
9. **Czy Państwa JST zbiera informacje na temat charakterystyki osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami korzystających z usług?**
   * 1. Tak
   * 2. Nie

* Jeśli P25 i P26=1 Ankieter: czy mogłabym/mógłbym poprosić o przesłanie drogą elektroniczną posiadanych przez Państwa, zanonimizowanych danych dotyczących celów przejazdów oraz charakterystyki osób korzystających z usług? Adres mailowy ……..

1. **W jaki sposób weryfikowane są uprawnienia osób korzystających z usługi? (wybór wielokrotny)**
   * 1. Poprzez wpis osoby do rejestru
   * 2. Poprzez okazanie orzeczenia o niepełnosprawności
   * 3. Poprzez dokument wydawany przez Jednostkę
   * 4. W inny sposób, jaki?..........
2. **Adaptacje architektoniczne w budynkach mieszkalnych**
3. **Czy Państwa JST posiada informacje na temat skali potrzeb w zakresie dostępności architektonicznej budynków wielorodzinnych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami?**
   * 1. Tak
   * 2. Nie
4. **W jaki sposób pozyskiwane są te informacje? (wybór wielokrotny)**
   * 1. Zgłoszenia zarządców/spółdzielni
   * 2. Audyt/analiza zasobów będących w posiadaniu jednostki
   * 3. Zgłoszenia osób **z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami**
   * 4. Zgłoszenia organizacji pozarządowych
   * 5. Zgłoszenia społeczności lokalnych
   * 6. Analizy Powiatowego Inspektoratu Nadzoru Budowlanego
   * 7. W inny sposób, jaki?
5. **[Nie zadawać tego pytania przedstawicielom powiatów] Ile budynków wymaga adaptacji wg Państwa szacunków?**

………

1. **Czy dokumenty strategiczne Państwa JST odnoszą się do problemu dostępności architektonicznej budynków wielorodzinnych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami na jej terenie?**
   * 1. Tak
   * 2. Nie
2. **Czy Państwa JST posiada program wsparcia dla zarządców/spółdzielni w zakresie zwiększania dostępności budynków mieszkalnych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami?**
   * 1. Tak
   * 2. Nie
3. **Czy w ostatnich 3 latach Państwa JST współfinansowała lub finansowała prace adaptacyjne budynków wielorodzinnych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami?**
   * 1. Tak – budynki nie będące w zasobach Jednostki
     1. **Współfinansowanie**
        1. Liczba budynków…. Wartość dofinansowania…….
     2. **Finansowanie**
        1. Liczba budynków…. Wartość dofinansowania…….
   * 2. Tak – budynki będące w zasobach Jednostki (lub w których znajdują się zasoby gminy np. mieszkania socjalne)
     1. **Współfinansowanie**
        1. Liczba budynków…. Wartość dofinansowania…….
     2. **Finansowanie**
        1. Liczba budynków…. Wartość dofinansowania…….
   * 3. Nie
4. **Z jakich środków sfinansowano/ finansowane są prace adaptacyjne? (wybór wielokrotny) Zadaj jeśli w p33->odp.1 lub 2**
   * 1. Środki własne JST
   * 2. PFRON
   * 3. Fundusze EU
   * 4. Dotacje celowe
   * 5. Inne środki, jakie? …..
5. **Z jakiego powodu Państwa JST nie angażowała się w prace adaptacyjne? (wybór wielokrotny) Zadaj tylko jeśli p.33.3** 
   * 1. Ograniczenia środków budżetowych
   * 2. Brak zgłaszanych potrzeb
   * 3. Brak zweryfikowanych potrzeb
   * 4. Ograniczenia w pozyskaniu finansowania zewnętrznego
   * 5. Inne powody, jakie?..........
6. **Jaki był zakres prowadzonych prac adaptacyjnych? (wybór wielokrotny) Zadaj jeśli w p33->odp.1 lub 2**
   * 1. Budowa podjazdów do wejścia głównego
   * 2. Dostosowanie klatek schodowych dla osób **z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami**
   * 3. Montaż wind
   * 4. Montaż dźwigów osobowych
   * 5. Montaż barierek i poręczy dla osób **z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami**
   * 6. Montaż automatycznego oświetlenia
   * 7. Montaż oznaczeń dla osób z dysfunkcjami wzroku
   * 8. Rozwiązania bezprogowe
   * 9. Inny zakres, jaki?.....
7. **Ile poszczególnych typów prac adaptacyjnych zostało zrealizowanych? (tylko odpowiedzi zaznaczone w p9)**
   * 1. Budowa podjazdów do wejścia głównego
   * 2. Dostosowanie klatek schodowych dla osób **z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami**
   * 3. Montaż wind
   * 4. Montaż dźwigów osobowych
   * 5. Montaż barierek i poręczy dla osób **z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami**
   * 6. Montaż automatycznego oświetlenia
   * 7. Montaż oznaczeń dla osób z dysfunkcjami wzroku
   * 8. Rozwiązania bezprogowe
   * 9. Inny zakres, jaki?.....
8. **Z jakimi trudnościami wiąże się realizacja prac adaptacyjnych w budynkach wielorodzinnych? (wybór wielokrotny)**
   * 1. Uzgodnienia właścicielskie
   * 2. Sprzeciw mieszkańców
   * 3. Trudności projektowe
   * 4. Kosztochłonność inwestycji
   * 5. Trudności prawne
   * 6. Uzyskiwanie zgód budowlanych
   * 7. Identyfikacja optymalnego zakresu prac
   * 8. Dostępność podmiotów realizujących takie usługi
   * 9. Inne, jakie?...........

Dziękuję za udział w badaniu.

## Ankieta dla podmiotów realizujących usługi transportowe

**Wprowadzenie**

Szanowna Pani/Szanowny Panie,

Nazywam się ….. i reprezentuję agencję badawczą Bluehill sp. z o.o., która na zlecenie Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych (PFRON), prowadzi badanie związane z realizacją projektu pozakonkursowego, w ramach Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja Rozwój 2014-2020, pt. *„Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych”.*

Projekt dotyczy upowszechnienia indywidualnych usług transportowych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami. Czy mogę zająć Pani/Panu kilka minut w celu przeprowadzenia krótkiej ankiety?

Niniejsze badanie ma charakter anonimowy.

**Metryka:**

1. **Województwo (zaciągane z bazy)**
2. **Typ JST w którym zarejestrowana jest organizacja (zaciągane z bazy)**
   * 1. Gmina miejska
   * 2. Gmina wiejska
   * 3. Gmina miejsko-wiejska
3. **Typ organizacji (zaciągane z bazy)**
   * 1. Jednoosobowa działalność gospodarcza
   * 2. Przedsiębiorstwo prywatne
   * 3. Przedsiębiorstwo publiczne
   * 4. Organizacja pozarządowa
   * 5. Inna organizacja, jaka?....
4. **Wielkość organizacji (zaciągane z bazy)**
   * 1. Mikro (1-9 pracowników)
   * 2. Małe (10-49 pracowników)
   * 3. Średnie (50-249 pracowników)
   * 4. Duże (250+ pracowników)
5. **Jaki jest obszar działalności Pana/Pani firmy?**
   * 1. Obszar Gminy
   * 2. Obszar międzygminny
   * 3. Obszar powiatu
   * 4. Obszar międzypowiatowy
   * 5. Obszar województwa
   * 6. Obszar kilku województw
   * 7. Ogólnopolski
6. **Główny obszar działalności – zgodnie z PKD 2007 (zaciągane z bazy)**
7. **Wsparcie potrzeb transportowych:**
8. **Czy Pana(i) podmiot świadczy usługi transportowe typu od drzwi do drzwi (tj. z miejsca wskazanego przez usługobiorcę do wskazanego miejsca docelowego) na rzecz osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? ?**
   * 1. Tak 🡪 zadaj p6
   * 2. Nie -> zadaj p2
9. **Czy Pana(i) podmiot rozważa świadczenie usług transportowych typu od drzwi do drzwi na rzecz osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami w przyszłości? ?**
   * 1. Tak🡪 zadaj p4
   * 2. Nie ->zadaj p3
10. **Z jakiego powodu Pana(i) organizacja nie świadczy i nie planuje świadczyć usług transportowych typu od drzwi do drzwi na rzecz osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? (wybór wielokrotny)**
    * 1. Popyt na usługi tego typu jest mały
    * 2. Koszt specjalistycznych środków transportu jest wysoki
    * 3. Z powodu braków kadrowych
    * 4. Koszt specjalistycznych szkoleń jest wysoki
    * 5. Konkurencja na rynku jest duża
    * 6. Inne powody, jakie?
11. **Od czego Pana(i) podmiot uzależnia rozpoczęcie świadczenia usług transportowych typu od drzwi do drzwi na rzecz osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? (wybór wielokrotny)**
    * 1. Od większego popytu na usługi tego typu
    * 2. Od pozyskania dotacji na zakup środków transportu
    * 3. Od pozyskania dotacji na szkolenia personelu
    * 4. Od subsydiowania usług tego typu przez administrację
    * 5. Od innych czynników, jakich?

* Który z tych powodów ma największe/decydujące znaczenie? – Zakończ ankietę

1. **Na jakich zasadach Pani/Pana podmiot świadczy usługi transportowe typu od drzwi do drzwi na rzecz osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami?**
   * 1. Na zasadach rynkowych – z pełną odpłatnością – zakończ ankietę
   * 2. Na zasadach umowy z jednostką samorządu terytorialnego
   * 3. Na zasadach umowy z organizacją/organizacjami pozarządowymi
   * 4. Na zasadach współpracy z innymi organizacjami
   * 5. Na innych zasadach, jakich?......
2. **Czy usługa jest odpłatna dla osób uprawnionych do korzystania z niej?** 
   * 1. Tak – jest pełnopłatna **->pomiń p7, p8**
   * 2. Tak – jest częściowo odpłatna, cześć płatności jest subsydiowana przez JST lub inną jednostkę budżetową (w jakim %?)
   * 3. Nie
   * 4. Model mieszany – uzależniony od sytuacji osoby
3. **W jaki sposób rozliczają się Państwo z jednostką subsydiującą usługi transportowe od drzwi do drzwi?**
   * 1. Ryczałt – od kursu
   * 2. Stawka kilometrowa
   * 3. Stawka minutowa/godzinna
   * 4. W inny sposób, jaki?
4. **W jakiej formule podjęli Państwo współpracę z jednostką subsydiującą usługi transportowe od drzwi do drzwi? (wybór wielokrotny)**
   * 1. W drodze postępowania publicznego
     1. PZP (ankieter wyjaśnia, że chodzi o postępowania, prowadzone zgodnie z ustawą Prawo Zamówień Publicznych)
     2. Zapytanie ofertowe
     3. Inna forma…
   * 2. W trybie zlecenia zadań publicznych organizacjom pozarządowym
   * 3. W innym trybie, jakim?............
5. **Iloma pojazdami dostosowanymi do przewozu osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami Państwo dysponują?**
   * ……
6. **Ilu pracowników jest odpowiedzialnych za realizację usługi transportu od drzwi do drzwi na rzecz osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami?**
   * 1. Kierowcy…..
   * 2. Pozostały personel….
     1. Kto wchodzi w skład pozostałego personelu?.........
7. **Czy zasoby będące w posiadaniu Pani/Pana podmiotu pozwalają na pełne zaspokojenie potrzeb w zakresie usług transportowych osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami?**
   * 1. Tak
   * 2. Nie
     1. W jakim stopniu te potrzeby są zrealizowane?......... (w %)
8. **Jaka jest podstawa dysponowania przez Państwa pojazdami dostosowanymi do przewozu osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? (wybór wielokrotny)**
   * 1. Zakup – zadaj p12
   * 2. Leasing – zadaj p13
   * 3. Najem długoterminowy
   * 4. Najem krótkoterminowy
   * 5. Inna forma, jaka?......
9. **Jaki był średni koszt zakupu pojazdu?**
   * **……**
10. **Jaka jest średnia wartość raty leasingowej?**
    * **…….**
11. **Ile przewozów na rzecz osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami zrealizowali Państwo w ostatnim roku oraz dla ilu osób (jeśli okres świadczenia usług jest krótszy to w tym okresie?**
    * ……….. przewozów dla …….. osób
12. **Czy usługa subsydiowana przewiduje jakieś limity dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? (wybór wielokrotny)**
    * 1. Liczba przejazdów w danym okresie czasu
    * 2. Liczba kilometrów w danym okresie czasu
    * 3. Inne ograniczenia, jakie?...
    * 4. Nie
13. **Czy osoby, które osiągnęły limit tracą możliwość korzystania z usług?**
    * 1. Tak
    * 2. Nie, lecz wiąże się to z opłatą (w jakiej wysokości?) …….
    * 3. Nie, lecz wiąże się to z pozafinansowymi ograniczeniami, jakimi?......
14. **W jakiej formie osoby z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osoby z niepełnosprawnościami mogą zamówić usługę transportu? (wybór wielokrotny)**
    * 1. Telefonicznie
    * 2. Mailowo
    * 3. Poprzez formularz zgłoszeniowy – elektroniczny
    * 4. Poprzez formularz zgłoszeniowy – fizyczny
    * 5. W inny sposób, jaki?.....
15. **Czy w toku świadczenia usługi pojawiły się jakieś problemy? (wybór wielokrotny)**
    * 1. Odwoływanie usługi po przyjeździe kierowcy
    * 2. Brak możliwości realizacji wszystkich zgłoszeń ze względu na brak pojazdów dostosowanych do wszystkich osób
    * 3. Niedostateczna liczba pojazdów do obsługi wszystkich zapytań zgłoszeń
    * 4. Brak możliwości realizacji wszystkich zgłoszeń ze względu na zapisy regulaminu (zgłoszenia niezgodne z założeniami usługi)
    * 5. Brak możliwości realizacji wszystkich zgłoszeń ze względu na pory dnia, w których napływają zgłoszenia osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami
    * 6. Inne problemy, jakie?....
16. **Czy usługa pozwala na przejazd z osobą uprawnioną innych osób lub rzeczy? (wybór wielokrotny)** 
    * 1. Tak – osób
    * 2. Tak – zasobów (rzeczy osobiste, bagaże)
    * 3. Tak – zasobów niestandardowych (np. pies przewodnik)
    * 4. Nie
17. **Jakie są najczęstsze powody/motywy korzystania przez osoby z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osoby z niepełnosprawnościami z usług transportowych od drzwi do drzwi? (wybór wielokrotny)**
    * 1. Wizyty w placówkach rehabilitacyjnych/leczniczych
    * 2. Dojazd do pracy
    * 3. Dojazd do placówki edukacyjnej
    * 4. Dojazd na uczelnię
    * 5. Sprawy prywatne
    * 6. Nie mam informacji na ten temat
18. **W jaki sposób weryfikowane są uprawnienia osób korzystających z usługi? (wybór wielokrotny)**
    * 1. Poprzez wpis osoby do rejestru
    * 2. Poprzez okazanie orzeczenia o niepełnosprawności
    * 3. Poprzez dokument wydawany przez zlecającego usługę
    * 4. W inny sposób, jaki?..........

Dziękuję za udział w badaniu.

## Ankieta dla podmiotów zajmujących się sprzedażą i adaptacją pojazdów

Kwestionariusz wywiadu CATI/CAWI z podmiotami produkującymi pojazdy

**Wprowadzenie**

Szanowna Pani/Szanowny Panie,

Nazywam się ….. i reprezentuję agencję badawczą Bluehill sp. z o.o., która na zlecenie Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych (PFRON), prowadzi badanie związane z realizacją projektu pozakonkursowego, w ramach Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja Rozwój 2014-2020, pt. *„Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych”.*

Projekt dotyczy upowszechnienia usług, związanych z produkcją i adaptacją pojazdów przeznaczonych do przewozu osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami. Czy mogę zająć Pani/Panu kilka minut w celu przeprowadzenia krótkiej ankiety?

Niniejsze badanie ma charakter anonimowy.

**Metryka:**

1. **Województwo (z bazy)**
2. **Typ JST w którym zarejestrowana jest organizacja (z bazy)**
   * 1. Gmina miejska
   * 2. Gmina wiejska
   * 3. Gmina miejsko-wiejska
3. **Typ organizacji (z bazy)**
   * 1. Jednoosobowa działalność gospodarcza
   * 2. Przedsiębiorstwo prywatne
   * 3. Przedsiębiorstwo publiczne
   * 4. Organizacja pozarządowa
   * 5. Inna organizacja, jaka?....
4. **Wielkość organizacji (z bazy)**
   * 1. Mikro (1-9 pracowników)
   * 2. Małe (10-49 pracowników)
   * 3. Średnie (50-249 pracowników)
   * 4. Duże (250+ pracowników)
5. **Jaki jest obszar działalności Pana/Pani firmy?**
   * 1. Obszar Gminy
   * 2. Obszar międzygminny
   * 3. Obszar powiatu
   * 4. Obszar międzypowiatowy
   * 5. Obszar województwa
   * 6. Obszar kilku województw
   * 7. Ogólnopolski
6. **Główny obszar działalności – zgodnie z PKD 2007 (z bazy)**

**Działalność**

1. **Proszę wskazać, jaki jest zakres prowadzonej przez Państwa działalności? (wybór wielokrotny)**
   * 1. Sprzedaż samochodów nowych
   * 2. Sprzedaż samochodów używanych
   * 3. Serwis samochodów
   * 4. Modyfikacje i adaptacje samochodów –**zadaj p3**
   * 5. Usługi finansowe – dot. zakupu samochodów
   * 6. Inny zakres, jaki?............
2. **Czy w swojej ofercie posiadają lub posiadali Państwo w przeszłości samochody dostosowane dla osób z potrzebą** **wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami?**
   * 1. Tak – posiadamy obecnie **– aktywuje blok pytań „SPRZEDAŻ”**
   * 2. Tak – posiadaliśmy w przeszłości
   * 3. Nie – lecz zamierzamy posiadać
   * 4. Nie
3. **Czy modyfikacje i adaptacje samochodów, którymi się Państwo zajmują obejmują również ich dostosowanie dla osób** z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami?
   * 1. Tak – **aktywuje blok pytań „ADAPTACJE”**
   * 2. Nie

Jeśli w p2 i p3 odp. „NIE” – zakończ badanie

**Sprzedaż**

1. **Ile typów samochodów przystosowanych do przewożenia osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami posiadają Państwo w swojej stałej ofercie?**

……..

1. **Czy są to pojazdy fabrycznie dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami?**
   * 1. Tak
   * 2. Częściowo – zadaj p6, p11.2, p14
   * 3. Nie – zadaj p6, p11.2, p14
2. **Jakie typy samochodów dostosowanych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami posiadają Państwo w swojej ofercie? (wybór wielokrotny)**
   * 1. Sedan
   * 2. Coupe
   * 3. Hatchback
   * 4. Minivany
   * 5. SUV
   * 6. Vany
   * 7. Inne, jakie?.......
3. **Jakiej marki są to pojazdy?**

………….

1. **Czy planują Państwo włączenie do oferty nowych samochodów przystosowanych do przewożenia osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami w kolejnych latach?**
   * 1. Tak
   * 2. Nie
   * Nie wiem (Odpowiedź ukryta, ankieter nie odczytuje)
2. **Kto dokonuje modyfikacji pojazdów? (wybór wielokrotny)**
   * 1. Współpracujemy z partnerami zewnętrznymi – iloma?.......
   * 2. Samodzielnie dokonujemy modyfikacji na zlecenie klienta – **aktywuje blok pytań „ADAPTACJE”**
   * 3. Inna forma, jaka?.....
3. **W jakie elementy najczęściej są wyposażone samochody? (wybór wielokrotny)**
   * 1. Dźwigi osobowe
   * 2. Dodatkowe czujniki
   * 3. Przestrzeń na wózek inwalidzki
   * 4. Zmodyfikowany układ sterowania
   * 5. Przestrzeń dla osób leżących
   * 6. Dodatkowe zaczepy, pasy i zabezpieczenia
   * 7. Dodatkowe pulpity sterowania
   * 8. Rampy
   * 9. Obniżona podłoga
   * 10 Specjalistyczne fotele
   * 11. Inne, jakie?...........
4. **Kim są Państwa klienci? (wybór wielokrotny)**
   * 1. Placówki medyczne
   * 2. Placówki rehabilitacyjne
   * 3. Jednostki samorządu terytorialnego lub ich jednostki budżetowe
   * 4. Klienci indywidualni
   * 5. Firmy
   * 6. Inne, jakie?..........
5. **Tylko jeśli P1.4. O ile droższy (szacunkowo, w %) jest samochód zaadaptowany dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami w porównaniu do jego standardowej wersji?**

……….

1. **Czy Państwa klienci mają możliwość otrzymania rabatu?**
   * 1. Tak, na jakich zasadach?.......
   * 2. Nie
2. **Ile pojazdów dostosowanych do przewozu osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami są Państwo w stanie dostarczyć w ciągu roku?**

* 11.1 Pojazdy fabrycznie nowe ……….
* 11.2 Pojazdy adaptowane ………..

1. **Ile pojazdów dostosowanych do przewozu osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami dostarczyli Państwo w ostatnim roku (2019)?**

* ……….

1. **Czy w razie wystąpienia większego popytu na pojazdy dostosowane do przewozu osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami byliby Państwo w stanie zwiększyć podaż?**
   * 1. Tak – w jakim stopniu? – proszę wskazać procentowo w odniesieniu do liczby dostarczonych pojazdów w 2019r. …..
   * 2. Nie – dlaczego?...........
2. **Czy pojazdy dostosowane do przewozu osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami podlegają gwarancji na zasadach producenta?**
   * 1. Tak
   * 2. Nie

**Adaptacje**

1. **Jakie adaptacje pojazdów wykonują Państwo dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? (wybór wielokrotny)**
   * 1. Dźwigi osobowe
   * 2. Dodatkowe czujniki
   * 3. Przestrzeń na wózek inwalidzki
   * 4. Zmodyfikowany układ sterowania
   * 5. Przestrzeń dla osób leżących
   * 6. Dodatkowe zaczepy, pasy i zabezpieczenia
   * 7. Dodatkowe pulpity sterowania
   * 8. Rampy
   * 9. Obniżona podłoga
   * 10 Specjalistyczne fotele
   * 11. Inne, jakie?...........
2. **Kim są Państwa klienci? (wybór wielokrotny)**
   * 1. Placówki medyczne
   * 2. Placówki rehabilitacyjne
   * 3. Jednostki samorządu terytorialnego, lub jednostki budżetowe
   * 4. Klienci indywidualni
   * 5. Firmy
   * 6. Inne, jakie?..........
3. **Czy dokonywane przez Państwa adaptacje są audytowane lub certyfikowane?**
   * 1. Tak, przez kogo?..........
   * 2. Nie
4. **Czy dokonują Państwo adaptacji wszystkich typów pojazdów?**
   * 1. Tak
   * 2. Nie – wyłącznie nowe pojazdy
   * 3. Nie – nie wszystkie klasy pojazdów, jakie?.........
   * 4. Nie – wyłącznie wybrane marki pojazdów
5. **Czy przeprowadzone modyfikacje są objęte gwarancją?**
   * 1. Tak – jeśli samochód jest nowy nie traci gwarancji producenta
   * 2. Tak – klient otrzymuje naszą gwarancję
   * 3. Nie
6. **Jaki jest szacunkowy koszt realizacji wymienionych adaptacji? (Ankieter odczytuje tylko odpowiedzi wybrane w p1) (wybór wielokrotny)**
   * 1. Dźwigi osobowe
   * 2. Dodatkowe czujniki
   * 3. Przestrzeń na wózek inwalidzki
   * 4. Zmodyfikowany układ sterowania
   * 5. Przestrzeń dla osób leżących
   * 6. Dodatkowe zaczepy, pasy i zabezpieczenia
   * 7. Dodatkowe pulpity sterowania
   * 8. Rampy
   * 9. Obniżona podłoga
   * 10 Specjalistyczne fotele
   * 11. Inne, jakie?...........

## Ankieta dla podmiotów adaptujących budynki

**Wprowadzenie**

Szanowna Pani/Szanowny Panie,

Nazywam się ….. i reprezentuję agencję badawczą Bluehill sp. z o.o., która na zlecenie Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych (PFRON), prowadzi badanie realizowane w ramach projektu pozakonkursowego, w ramach Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja Rozwój 2014-2020, pt. *„Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych”.*

Projekt dotyczy upowszechnienia usług, związanych z adaptacją części wspólnych budynków mieszkalnych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami. Czy mogę zająć Pani/Panu kilka minut w celu przeprowadzenia krótkiej ankiety?

Niniejsze badanie ma charakter anonimowy.

**Metryka:**

1. **Województwo (z bazy)**
2. **Typ JST w którym zarejestrowana jest organizacja (z bazy)**
   * 1. Gmina miejska
   * 2. Gmina wiejska
   * 3. Gmina miejsko-wiejska
3. **Typ organizacji (z bazy)**
   * 1. Jednoosobowa działalność gospodarcza
   * 2. Przedsiębiorstwo prywatne
   * 3. Przedsiębiorstwo publiczne
   * 4. Organizacja pozarządowa
   * 5. Inna organizacja, jaka?....
4. **Wielkość organizacji (z bazy)**
   * 1. Mikro (1-9 pracowników)
   * 2. Małe (10-49 pracowników)
   * 3. Średnie (50-249 pracowników)
   * 4. Duże (250+ pracowników)
5. **Jaki jest obszar działalności Pani/Pana firmy?**
   * 1. Obszar Gminy
   * 2. Obszar międzygminny
   * 3. Obszar powiatu
   * 4. Obszar międzypowiatowy
   * 5. Obszar województwa
   * 6. Obszar kilku województw
   * 7. Ogólnopolski
6. **Główny obszar działalności – zgodnie z PKD 2007 (z bazy)**
7. **Adaptacje architektoniczne w budynkach mieszkalnych**
8. **Jaki jest profil działalności Państwa organizacji?(wybór wielokrotny)**
   * 1. Prace ogólnobudowlane
   * 2. Prace wykończeniowe
   * 3. Prace instalacyjne
     1. Instalacje elektryczne
     2. Instalacje wodno-kanalizacyjne
     3. Instalacje cieplne
   * 4. Prace murarskie
   * 5. Prace termoizolacyjne
   * 6. Konstrukcje architektoniczne
   * 7. Inne, jakie?......
9. **Czy Państwa firma byłaby w stanie wykonać następujące prace? (wybór wielokrotny)**
   * 1. Budowa podjazdów do wejścia głównego
   * 2. Dostosowanie klatek schodowych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami
   * 3. Montaż wind
   * 4. Montaż dźwigów osobowych
   * 5. Montaż barierek i poręczy dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami
   * 6. Montaż automatycznego oświetlenia
   * 7. Montaż oznaczeń dla osób z dysfunkcjami wzroku
   * 8. Rozwiązania bezprogowe
   * 9. Inny zakres, jaki?.....
10. **Czy Państwa firma wykonywała w ciągu ostatnich 3 lat prace, których celem była adaptacja części wspólnych budynków wielorodzinnych dla osób z potrzebą w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami?**
    * 1. Tak
    * 2. Nie – zakończ badanie
11. **Jakie prace Państwo wykonywali w tym zakresie? (wybór wielokrotny)**
    * 1. Budowa podjazdów do wejścia głównego
    * 2. Dostosowanie klatek schodowych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami
    * 3. Montaż wind
    * 4. Montaż dźwigów osobowych
    * 5. Montaż barierek i poręczy w częściach wspólnych budynków dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami
    * 6. Montaż automatycznego oświetlenia w częściach wspólnych budynków wielorodzinnych
    * 7. Montaż oznaczeń dla osób z dysfunkcjami wzroku w częściach wspólnych budynków wielorodzinnych
    * 8. Rozwiązania bezprogowe w częściach wspólnych budynków wielorodzinnych
    * 9. Inny zakres (tylko prace wykonywane w częściach wspólnych budynków wielorodzinnych), jaki?.....
12. **Na zlecenie jakich klientów realizowali Państwo te prace? (wybór wielokrotny)**
    * 1. Osoby fizyczne
    * 2. Firmy
    * 3. Spółdzielnie mieszkaniowe
    * 4. Wspólnoty mieszkaniowe
    * 5. Jednostki samorządu
    * 6. Organizacje pozarządowe
    * 7. Inne, jakie?............
13. **Czy jest Pan(i) w stanie wskazać przybliżony koszt prac, które Państwo wykonywali? (Ankieter odczytuje tylko odpowiedzi zaznaczone w p4.)**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Prace** | **Przybliżony koszt** | **Nie wiem/ nie pamiętam** |
| 1. Budowa podjazdów do wejścia głównego |  |  |
| 2. Dostosowanie klatek schodowych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami |  |  |
| 3. Montaż wind |  |  |
| 4. Montaż dźwigów osobowych |  |  |
| 5. Montaż barierek i poręczy w częściach wspólnych budynku dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami |  |  |
| 6. Montaż automatycznego oświetlenia w częściach wspólnych budynku |  |  |
| 7. Montaż oznaczeń dla osób z dysfunkcjami wzroku w częściach wspólnych budynku |  |  |
| 8. Rozwiązania bezprogowe w częściach wspólnych budynku |  |  |
| 9. Inny zakres (tylko w częściach wspólnych budynku), jaki?..... |  |  |

**Mam świadomość, że pytanie dotyczy szczegółowych danych, których najprawdopodobniej nie posiada Pani/Pan „pod ręką” dlatego chciał(a)bym poprosić Panią/Pana o ich weryfikację i przesłanie drogą mailową na adres …..**

1. **Z jakimi trudnościami wiąże się realizacja prac adaptacyjnych w częściach wspólnych budynków wielorodzinnych? (wybór wielokrotny)**
   * 1. Uzgodnienia właścicielskie
   * 2. Sprzeciw mieszkańców
   * 3. Trudności projektowe
   * 4. Kosztochłonność inwestycji
   * 5. Trudności prawne
   * 6. Uzyskiwanie zgód budowlanych
   * 7. Identyfikacja optymalnego zakresu prac
   * 8. Dostępność podmiotów realizujących takie usługi
   * 9. Inne, jakie?...........
2. **Czy po zakończeniu prac, poza protokołem odbioru przeprowadzany był dodatkowy audyt specjalistyczny?**
   * 1. Tak
   * 2. Nie

Dziękuję za udział w badaniu.

## Scenariusz wywiadu z JST

**Wprowadzenie**

Dzień dobry,

Nazywam się…… Chciał(a)bym porozmawiać z Panem/Panią na temat wsparcia osób z potrzebami w zakresie mobilności (w tym osób z niepełnosprawnościami) w zakresie transportowym oraz dostępności architektonicznej budynków mieszkalnych.

Niniejszy wywiad jest realizowany na zlecenie Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych (PFRON), który realizuje projekt pozakonkursowy, w ramach Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja Rozwój 2014-2020, pt. *„Usługi indywidualnego transportu door-to-door\* oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych”.*

Obecnie projekt jest na etapie koncepcyjnym, dlatego zwracamy się do przedstawicieli JST w celu pozyskania informacji, które posłużą do przygotowania i przeprowadzenia konkursu grantowego dla Samorządów.

Niniejsze badanie ma charakter anonimowy, a uzyskane wyniki posłużą do określenia ram i zasad konkursowych.

Czy wyraża Pani / Pan zgodę na rejestrację przebiegu wywiadu na potrzeby sporządzenia transkrypcji?

Czas wywiadu nie powinien przekroczyć 45 minut.

***\*Usługi door-to door (DtD) czyli usługi transportowe typu od drzwi do drzwi tj. z miejsca wskazanego przez usługobiorcę do wskazanego miejsca docelowego.***

1. **Osoby z niepełnosprawnością i ich potrzeby**
2. Jakie są potrzeby osób z niepełnosprawnościami w Państwa gminie/ powiecie? W jaki sposób identyfikujecie Państwo te potrzeby?
3. **Aspekt transportowy**
4. Czy Pana(i) JST zapewnia (samodzielnie lub we współpracy z innymi podmiotami) osobom z potrzebami z zakresu mobilności (w tym osobom z niepełnosprawnościami i seniorom) możliwość skorzystania z transportu indywidualnego? W jaki sposób? Czy udaje się w pełni zaspokoić potrzeby mieszkańców w tym zakresie? Jakie są bariery pełnego zaspokojenia potrzeb?

* **[Jeśli nie]** Czy widzą Państwo potrzebę podjęcia takich działań? Jakie warunki musiałyby zostać spełnione, aby Państwa jednostka uruchomiła tego typu usługi??

1. Czy na terenie jednostki funkcjonują podmioty, które umożliwiają transport osobom z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności (w tym osobom z niepełnosprawnościami i seniorom)?

* **[Jeśli tak]** Czy wie Pan(i) ile jest takich podmiotów i na jakiej zasadzie oferują te usługi?

**[Jeśli jednostka umożliwia usługę transportu DtD]**

1. Chciał(a)bym teraz nieco rozwinąć temat usług transportu DtD – tj. **indywidualnego transportu z miejsc wskazanych przez usługobiorców do miejsc docelowych**, realizowanych przez Pana(i) jednostkę. Zacznijmy od tego, w jaki sposób ta usługa jest organizowana?

* **[Moderator: do uzyskania od respondenta:**
  1. Czy jednostka wybiera usługodawcę zewnętrznego w postępowaniu publicznym?
  2. Czy jednostka zleca zadania publiczne NGO?
  3. Czy jednostka organizuje usługę samodzielnie?
  4. Jaka jednostka organizacyjna jest odpowiedzialna za realizację i/lub nadzór nad usługą?
  5. Kto był inicjatorem uruchomienia tej usługi w JST?
  6. Jakie osoby są uprawnione do skorzystania z usługi?
  7. Od kiedy jednostka wspiera **osoby uprawnione** w tym zakresie?

1. **[Jeśli usługa jest zlecana]** Jakie kryteria biorą Państwo pod uwagę przy wyborze usługodawcy? Jakie aspekty precyzuje umowa pomiędzy JST i Zleceniobiorcą?

* Czy może Pan(i) przybliżyć te warunki? (posiadany tabor, personel i jego wykształcenie, liczba pojazdów, dostępność, obszar działania, czas reakcji) Na jaki okres czasu wybierany jest usługodawca? Ile podmiotów zgłosiło się w ostatnim prowadzonym postępowaniu?

1. Z jakich środków finansowane jest to zlecenie? Czy umowa obejmuje wszelkie koszty związane z realizacją usługi?
2. **[Jeśli usługa jest realizowana samodzielnie]** Czy może Pan(i) przybliżyć w jaki sposób podeszli Państwo do organizacji usługi transportu DtD dla **osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami**? Jak wyglądał ten proces? Iloma pojazdami Państwo dysponują? Jaki koszt ponieśli Państwo na zakup i/lub dostosowanie pojazdów? Czy są to pojazdy nowe? Jak wygląda kwestia ich serwisowania? Czy serwisowanie obejmuje również specjalistyczne wyposażenie? Czy Jednostka zatrudnia osoby zajmujące się wyłącznie tą usługą? Jaki jest profil kompetencyjny tych osób?
3. Na jakich zasadach osoby uprawnione mogą korzystać z usługi transportu DtD? Czy jest ona dla nich odpłatna?

* **[Jeśli tak]** w jakim stopniu? Czy są jakieś ograniczenia w możliwości korzystania z usługi, np. limit podróży czy limit kilometrów? Jaki obszar – w rozumieniu geograficznym - obejmuje usługa? Czy z transportu może korzystać również opiekun podróżujący z osobą niepełnosprawną lub inny asystent osoby?

1. Czy usługa jest dostosowana do osób z wszystkimi typami niepełnosprawności?
2. Jakie jest zainteresowanie osób z uprawnionych tą usługą? Czy posiadana/zakontraktowana flota jest wystarczająca? W jaki sposób osoby uprawnione mogą zgłosić usługi zamówić usługę? (kontakt telefoniczny, on-line, inny?)
3. Ile kursów dziennie/miesięcznie jest realizowanych? Czy zbierają Państwo informacje na temat celów podróży?

* **[Jeśli tak]** jakie są najczęstsze cele? Czy jest Pan(i) w stanie określić profil osoby, która najchętniej/najczęściej korzysta z tej usługi? Jaki odsetek osób uprawnionych korzysta z tej możliwości (szacunkowo)? W jaki sposób weryfikują Państwo czy dana osoba jest uprawniona do skorzystania z transportu?

1. Czy Pana(i) zdaniem wszystkie osoby uprawnione do skorzystania z tej usługi mają wiedzę na ten temat? Jakie działania informacyjne/ promocyjne były podejmowane przez jednostkę w tym obszarze?
2. Czy w trakcie realizacji usługi napotkali Państwo na jakieś trudności? Np. odwoływanie transportu? Jak Państwo sobie z tym radzą?
3. Jak ogólnie ocenia Pan(i) świadczoną usługę? Czy widzicie Państwo potrzebę wprowadzenia jakichś zmian czy usprawnień? O jakich zmianach/usprawnieniach Państwo myślicie?
4. **Bariery architektoniczne**
5. Chciał(a)bym przejść teraz do drugiego tematu, tj. niwelowania barier architektonicznych w budynkach wielorodzinnych (w ich częściach wspólnych). Czy Państwa jednostka realizowała takie inwestycje?

* **[Jeśli tak]** gdzie były one prowadzone? Kiedy prowadzona były ostatnie prace?

1. Jaka była wartość prac adaptacyjnych przeprowadzonych w ostatnich 3 latach? Ilu obiektów one dotyczyły oraz jakie adaptacje zostały zrealizowane?
2. Czy w Państwa gminie/powiecie jest określony tryb zgłaszania przez mieszkańców lub ich przedstawicieli potrzeb w zakresie dostosowania części wspólnych budynków mieszkalnych dla potrzeb osób z niepełnosprawnościami? Kto najczęściej występuje z takimi wnioskami?
3. Czy są jakieś bariery utrudniające realizację takich inwestycji? Czego one dotyczą? (Kwestie budżetowe, Prawne, sprzeciw mieszkańców, trudność w znalezieniu wykonawców, inne…?)
4. Z jakich środków finansują Państwo takie działania?
5. Jak Państwo szacują, ile budynków na terenie JST wymaga takiego dostosowania?
6. Czy JST posiada program wsparcia dla wspólnot mieszkaniowych, spółdzielni lub zarządców budynków wielorodzinnych, którego celem jest ograniczanie barier architektonicznych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? Jeżeli nie posiada, to z czego to wynika?
7. W jaki sposób wyłaniane są podmioty realizujące prace adaptacyjne, o których rozmawiamy? Czy może Pan(i) scharakteryzować podmioty najczęściej realizujące te prace?
8. W jaki sposób określają Państwo zakres prac niezbędnych do wykonania przy pracach adaptacyjnych? Jaki rodzaj prac jest zazwyczaj prowadzony?

**Podsumowanie**

To była ostatnia kwestia którą chciał(e/a)m poruszyć. Czy może Pan(i) chciał(a)by coś dodać na temat kwestii, o których rozmawialiśmy?

Załącznik nr 1

**Zadanie I - opracowanie dotyczące oszacowania potencjału rynku**

**Zakres badawczy**

Oszacowanie potencjału rynku pod kątem podmiotów:

1. Świadczących usługi indywidualnego transportu door-to-door (dalej: usługi door-to-door) lub mogących świadczyć takie usługi;
2. Produkujących pojazdy do przewozu osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności lub adaptujących pojazdy do takiego celu;
3. Wykonujących adaptację budynków mieszkalnych do potrzeb osób wymagających wsparcia w zakresie mobilności.

# Wykaz tabel

[Tabela 1. Struktura próby badania ilościowego wg subregionów 13](#_Toc32603449)

[Tabela 2. Struktura podmiotów świadczących usługi transportowe wg subregionów, typu JST, typu organizacji, wielkości organizacji oraz obszaru działalności. 41](#_Toc32603450)

[Tabela 3. Struktura podmiotów wg subregionów, typu JST, typu organizacji, wielkości organizacji oraz obszaru działalności. 48](#_Toc32603451)

[Tabela 4. Jaki jest szacunkowy koszt realizacji wymienionych adaptacji? 53](#_Toc32603452)

[Tabela 5. Struktura podmiotów wg subregionów, typu JST, typu organizacji, wielkości organizacji oraz obszaru działalności. 59](#_Toc32603453)

[Tabela 6. Czy jest Pan(i) w stanie wskazać przybliżony koszt prac, które Państwo wykonywali? 62](#_Toc32603454)

[Tabela 7. Tabela rekomendacji 70](#_Toc32603455)

[Tabela 8. Udział osób z niepełnosprawnościami w populacji województw subregionu 1 72](#_Toc32603456)

[Tabela 9. Charakterystyka usług w zakresie transportu realizowanych w JST z województw subregionu 1 72](#_Toc32603457)

[Tabela 10. Realizacja usług transportowych w JST z województw subregionu 1 73](#_Toc32603458)

[Tabela 11. Charakterystyka usług w zakresie transportu realizowanych przed podmioty świadczące usługi transportowe z województw subregionu 1 74](#_Toc32603459)

[Tabela 12. Charakterystyka działań w zakresie poprawy dostępności architektonicznej realizowanych w JST z województw subregionu 1 75](#_Toc32603460)

[Tabela 13. Charakterystyka podmiotów wykonujących adaptacje architektoniczne z województw subregionu 1 76](#_Toc32603461)

[Tabela 14. Sprzedaż i adaptacja samochodów przystosowanych do przewożenia osób z potrzebą wsparcia mobilności – subregion 1 77](#_Toc32603462)

[Tabela 15. Udział osób z niepełnosprawnościami w populacji województw subregionu 2 78](#_Toc32603463)

[Tabela 16. Charakterystyka usług w zakresie transportu realizowanych w JST z województw subregionu 2 79](#_Toc32603464)

[Tabela 17. Realizacja usług transportowych w JST z województw subregionu 2 79](#_Toc32603465)

[Tabela 18. Charakterystyka usług w zakresie transportu realizowanych przed podmioty świadczące usługi transportowe z województw subregionu 2 80](#_Toc32603466)

[Tabela 19. Charakterystyka działań w zakresie poprawy dostępności architektonicznej realizowanych w JST z województw subregionu 2 82](#_Toc32603467)

[Tabela 20. Charakterystyka podmiotów wykonujących adaptacje architektoniczne z województw subregionu 2 82](#_Toc32603468)

[Tabela 21. Sprzedaż i adaptacja samochodów przystosowanych do przewożenia osób z potrzebą wsparcia mobilności – subregion 2 83](#_Toc32603469)

[Tabela 22. Udział osób z niepełnosprawnościami w populacji województw subregionu 3 84](#_Toc32603470)

[Tabela 23. Charakterystyka usług w zakresie transportu realizowanych w JST z województw subregionu 3 85](#_Toc32603471)

[Tabela 24. Realizacja usług transportowych w JST z województw subregionu 3 86](#_Toc32603472)

[Tabela 25. Charakterystyka usług w zakresie transportu realizowanych przed podmioty świadczące usługi transportowe z województw subregionu 3 87](#_Toc32603473)

[Tabela 26. Charakterystyka działań w zakresie poprawy dostępności architektonicznej realizowanych w JST z województw subregionu 3 88](#_Toc32603474)

[Tabela 27. Charakterystyka podmiotów wykonujących adaptacje architektoniczne z województw subregionu 3 89](#_Toc32603475)

[Tabela 28. Sprzedaż i adaptacja samochodów przystosowanych do przewożenia osób z potrzebą wsparcia mobilności – subregion 3 90](#_Toc32603476)

[Tabela 29. Udział osób z niepełnosprawnościami w populacji województw subregionu 4 91](#_Toc32603477)

[Tabela 30. Charakterystyka usług w zakresie transportu realizowanych w JST z województw subregionu 4 91](#_Toc32603478)

[Tabela 31. Realizacja usług transportowych w JST z województw subregionu 4 92](#_Toc32603479)

[Tabela 32. Charakterystyka usług w zakresie transportu realizowanych przed podmioty świadczące usługi transportowe z województw subregionu 4 93](#_Toc32603480)

[Tabela 33. Charakterystyka działań w zakresie poprawy dostępności architektonicznej realizowanych w JST z województw subregionu 4 94](#_Toc32603481)

[Tabela 34. Charakterystyka podmiotów wykonujących adaptacje architektoniczne z województw subregionu 4 95](#_Toc32603482)

[Tabela 35. Sprzedaż i adaptacja samochodów przystosowanych do przewożenia osób z potrzebą wsparcia mobilności – subregion 4 96](#_Toc32603483)

[Tabela 36. Udział osób z niepełnosprawnościami w populacji województw subregionu 5 97](#_Toc32603484)

[Tabela 37. Charakterystyka usług w zakresie transportu realizowanych w JST z województw subregionu 5 98](#_Toc32603485)

[Tabela 38. Realizacja usług transportowych w JST z województw subregionu 5 99](#_Toc32603486)

[Tabela 39. Charakterystyka usług w zakresie transportu realizowanych przed podmioty świadczące usługi transportowe z województw subregionu 5 99](#_Toc32603487)

[Tabela 40. Charakterystyka działań w zakresie poprawy dostępności architektonicznej realizowanych w JST z województw subregionu 5 101](#_Toc32603488)

[Tabela 41. Charakterystyka podmiotów wykonujących adaptacje architektoniczne z województw subregionu 5 102](#_Toc32603489)

[Tabela 42. Sprzedaż i adaptacja samochodów przystosowanych do przewożenia osób z potrzebą wsparcia mobilności – subregion 5 102](#_Toc32603490)

[Tabela 43. Udział osób z niepełnosprawnościami w populacji województw subregionu 6 103](#_Toc32603491)

[Tabela 44. Charakterystyka usług w zakresie transportu realizowanych w JST z województw subregionu 6 104](#_Toc32603492)

[Tabela 45. Realizacja usług transportowych w JST z województw subregionu 6 105](#_Toc32603493)

[Tabela 46. Charakterystyka usług w zakresie transportu realizowanych przed podmioty świadczące usługi transportowe z województw subregionu 6 106](#_Toc32603494)

[Tabela 47. Charakterystyka działań w zakresie poprawy dostępności architektonicznej realizowanych w JST z województw subregionu 6 107](#_Toc32603495)

[Tabela 48. Charakterystyka podmiotów wykonujących adaptacje architektoniczne z województw subregionu 6 108](#_Toc32603496)

[Tabela 49. Sprzedaż i adaptacja samochodów przystosowanych do przewożenia osób z potrzebą wsparcia mobilności – subregion 6 109](#_Toc32603497)

# Wykaz wykresów

[Wykres 1. Czy Państwa JST zapewnia osobom z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osobom z niepełnosprawnościami usługi w zakresie transportu? 27](#_Toc32506905)

[Wykres 2. Czy na terenie Państwa JST funkcjonują podmioty świadczące usługi transportowe na rzecz osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? (wybór jednokrotny) 27](#_Toc32506906)

[Wykres 3. Czy w zakres usług transportowych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami wchodzi indywidualny transport z miejsca wskazanego przez usługobiorcę do miejsca docelowego (od drzwi do drzwi)? 28](#_Toc32506907)

[Wykres 4. Czy usługa jest odpłatna dla osób uprawnionych do korzystania z niej? 28](#_Toc32506908)

[Wykres 5. Z jakich środków Państwa JST finansuje/dofinansowuje ułatwienia transportowe dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? (wybór wielokrotny) 28](#_Toc32506909)

[Wykres 6. W jakiej formule realizowane są ułatwienia transportowe od drzwi do drzwi? (wybór wielokrotny) 30](#_Toc32506910)

[Wykres 7. Czy zasoby (kadrowe i finansowe) będące w posiadaniu Państwa JST pozwalają na pełne zaspokojenie potrzeb transportowych osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? 31](#_Toc32506911)

[Wykres 8. W jakiej formie zatrudnione są osoby odpowiedzialne za realizację usługi? 32](#_Toc32506912)

[Wykres 9. Jaka jest podstawa dysponowania pojazdami stosowanymi do przewozu osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? (wybór wielokrotny) 32](#_Toc32506913)

[Wykres 10. W jaki sposób JST ustala szacunkową wartość zamówienia na usługi transportu od drzwi do drzwi osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? (wybór wielokrotny) 36](#_Toc32506914)

[Wykres 11. Jakie kryteria brane są pod uwagę podczas procedury wyboru usługodawców? 36](#_Toc32506915)

[Wykres 12. W jakiej formie osoby uprawnione do korzystania z usługi zgłaszają swoje zapotrzebowanie? (wybór wielokrotny) 37](#_Toc32506916)

[Wykres 13. Czy w toku świadczenia usługi pojawiły się jakieś problemy? (wybór wielokrotny) 38](#_Toc32506917)

[Wykres 14. Czy usługa pozwala na przejazd z osobą uprawnioną, przejazd innych osób lub rzeczy? 38](#_Toc32506918)

[Wykres 15. W jaki sposób weryfikowane są uprawnienia osób korzystających z usługi? 39](#_Toc32506919)

[Wykres 16. Na jakich zasadach Pani/Pana podmiot świadczy usługi transportowe typu od drzwi do drzwi na rzecz osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? 42](#_Toc32506920)

[Wykres 17. Czy usługa jest odpłatna dla osób uprawnionych do korzystania z niej? 43](#_Toc32506921)

[Wykres 18. Czy zasoby będące w posiadaniu Pani/Pana podmiotu pozwalają na pełne zaspokojenie potrzeb w zakresie usług transportowych osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? 44](#_Toc32506922)

[Wykres 19. Jaka jest podstawa dysponowania przez Państwa pojazdami dostosowanymi do przewozu osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? 45](#_Toc32506923)

[Wykres 20. Czy usługa subsydiowana przewiduje jakieś limity dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? 45](#_Toc32506924)

[Wykres 21. Czy osoby, które osiągnęły limit tracą możliwość korzystania z usług? 45](#_Toc32506925)

[Wykres 22. W jakiej formie osoby z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osoby z niepełnosprawnościami mogą zamówić usługę transportu? 46](#_Toc32506926)

[Wykres 23. Czy w toku świadczenia usługi pojawiły się jakieś problemy? 46](#_Toc32506927)

[Wykres 24. Czy usługa pozwala na przejazd z osobą uprawnioną innych osób, lub rzeczy? 47](#_Toc32506928)

[Wykres 25. Jakie są najczęstsze powody/motywy korzystania przez osoby z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osoby z niepełnosprawnościami z usług transportowych od drzwi do drzwi? (wybór wielokrotny) 47](#_Toc32506929)

[Wykres 26. W jaki sposób weryfikowane są uprawnienia osób korzystających z usługi? (wybór wielokrotny) 47](#_Toc32506930)

[Wykres 27. Czy modyfikacje i adaptacje samochodów, którymi się Państwo zajmują obejmują również ich dostosowanie dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? 49](#_Toc32506931)

[Wykres 28. Czy w swojej ofercie posiadają lub posiadali Państwo w przeszłości samochody dostosowane dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? 49](#_Toc32506932)

[Wykres 29. Czy są to pojazdy fabrycznie dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami? 50](#_Toc32506933)

[Wykres 30. Jakie typy samochodów dostosowanych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami posiadają Państwo w swojej ofercie? 50](#_Toc32506934)

[Wykres 31. Jakie adaptacje pojazdów wykonują Państwo dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? 51](#_Toc32506935)

[Wykres 32. Kim są państwa klienci? 52](#_Toc32506936)

[Wykres 33. Czy dokonują Państwo adaptacji wszystkich typów pojazdów? 52](#_Toc32506937)

[Wykres 34. Czy przeprowadzone modyfikacje są objęte gwarancją? 52](#_Toc32506938)

[Wykres 35. Czy państwa JST posiada informacje na temat skali potrzeb w zakresie dostępności architektonicznej budynków wielorodzinnych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? 53](#_Toc32506939)

[Wykres 36. W jaki sposób pozyskiwane są te informacje? (wybór wielokrotny)? 54](#_Toc32506940)

[Wykres 37. Czy dokumenty strategiczne Państwa JST odnoszą się do problemu dostępności architektonicznej budynków wielorodzinnych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami na jej terenie? 54](#_Toc32506941)

[Wykres 38. Czy Państwa JST posiada program wsparcia dla zarządców/spółdzielni w zakresie zwiększania dostępności budynków mieszkalnych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? 55](#_Toc32506942)

[Wykres 39. Czy w ostatnich 3 latach Państwa JST współfinansowała lub finansowała prace adaptacyjne budynków wielorodzinnych dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami? 55](#_Toc32506943)

[Wykres 40. Z jakich środków sfinansowano/ finansowane są prace adaptacyjne? 56](#_Toc32506944)

[Wykres 41. Z jakiego powodu Państwa jednostka nie angażowała się w prace adaptacyjne? 56](#_Toc32506945)

[Wykres 42. Jaki był zakres prowadzonych prac adaptacyjnych? 57](#_Toc32506946)

[Wykres 43. Z jakimi trudnościami wiąże się realizacja prac adaptacyjnych w budynkach wielorodzinnych? 57](#_Toc32506947)

[Wykres 44. Jaki jest profil działalności Państwa organizacji? 60](#_Toc32506948)

[Wykres 45. Czy Państwa firma byłaby w stanie wykonać następujące prace? 60](#_Toc32506949)

[Wykres 46. Jakie prace Państwo wykonywali w tym zakresie? 60](#_Toc32506950)

[Wykres 47. Na zlecenie jakich klientów realizowali Państwo te prace? 61](#_Toc32506951)

[Wykres 48. Z jakimi trudnościami wiąże się realizacja prac adaptacyjnych w częściach wspólnych budynków wielorodzinnych? 62](#_Toc32506952)

**Zagadnienia badawcze oraz wykorzystywane metody badawcze:**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  | **METODA BADAWCZA/ PYTANIE BADAWCZE** | **CAWI/ CATI z JST** | **CAWI/ CATI z FIRMAMI TRANS-**  **PORTOWYMI** | **IDI z JST** | **DESK RESEARCH** | **ŹRÓDŁA DO DESK RESEARCH** |
| **TRANSPORT** | **1.1** | Jakie rozwiązania w zakresie transportu door-to-door są stosowane przez JST? | **x** | **x** | **x** | **x** | analiza BIP gmin/ powiatów pod kątem ogłoszonych postępowań, analiza publikacji/ raportów z badań/ stron www |
| **1.2** | Jakie są koszty roczne realizacji usługi transportu door-to-door przez JST lub prywatne firmy? | **x** | **x** | **x** | **x** | analiza publikacji/ raportów z badań/ stron www |
| **1.3** | Jakie są źródła finansowania usługi transportu door-to-door? | **x** | **x** | **x** | **x** | analiza publikacji/ raportów z badań/ stron www |
| **1.4** | Jakie podmioty świadczą te usługi? | **x** | **x** | **x** | **x** | analiza BIP gmin/ powiatów pod kątem ogłoszonych postępowań, analiza publikacji/ raportów z badań/ stron www |
| **1.5** | Jaka jest skala realizowanych usług (ile osób z nich korzysta – wraz z charakterystyką użytkowników wg rodzaju niepełnosprawności i wieku)? | **x** | **x** | **x** | **x** | analiza publikacji/ raportów z badań/ stron www |
| **1.6** | Jaka jest skala niezaspokojonego popytu na usługi door-to-door? | **x** | **-** | **x** | **x** | analiza publikacji/ raportów z badań/ stron www |
| **1.7** | Jaki jest potencjał podmiotów do zwiększenia skali świadczonych usług? | **-** | **x** | **-** | **x** | analiza publikacji/ raportów z badań/ stron www |
|  |  | **METODA BADAWCZA/ PYTANIE BADAWCZE** | **CAWI/ CATI z JST** | **CAWI/ CATI z PODMIOTAMI PRODUKUJĄCYMI/ ADAPTUJĄCYMI POJAZDY** | **IDI z JST** | **DESK RESEARCH** | **ŹRÓDŁA DO DESK RESEARCH** |
| **PRODUKCJA/ ADAPTACJA POJAZDÓW** | **2.1** | Ile podmiotów prowadzi taką działalność? | **-** | **x** | **-** | **x** | analiza BIP gmin/ powiatów pod kątem ogłoszonych postępowań |
| **2.2** | Jakiego typu są to podmioty/przedsiębiorstwa i jakiej wielkości? | **x** | **x** | **x** | **x** | analiza BIP gmin/ powiatów pod kątem ogłoszonych postępowań |
| **2.3** | Jakiego rodzaju adaptacje do potrzeb osób z niepełnosprawnością są wprowadzane do pojazdów? | **x** | **x** | **x** | **x** | analiza BIP gmin/ powiatów pod kątem ogłoszonych postępowań, analiza publikacji/ raportów z badań/ stron www |
| **2.4** | Jakiego rodzaju pojazdy są najczęściej kupowane przez JST do świadczenia usług przewozu osób z ograniczoną mobilnością? | **x** | **x** | **x** | **x** | analiza BIP gmin/ powiatów pod kątem ogłoszonych postępowań |
| **2.5** | Jaka jest skala niezaspokojonego popytu JST na tego typu pojazdy? | **x** | **-** | **x** | **x** | analiza publikacji/ raportów z badań/ stron www |
| **2.6** | Jaki jest potencjał badanych podmiotów do zwiększenia skali produkcji i dokonywanych adaptacji? | **-** | **x** | **-** | **x** | analiza publikacji/ raportów z badań/ stron www |
| **2.7** | Jaka jest najniższa i najwyższa cena pojazdu oraz od czego ona zależy? | **-** | **x** | **x** | **x** | analiza publikacji/ raportów z badań/ stron www |
|  |  | **METODA BADAWCZA/ PYTANIE BADAWCZE** | **CAWI/ CATI z JST** | **CAWI/ CATI z PODMIOTAMI WYKONUJĄCYMI ADAPTACJE BUDYNKÓW** | **IDI z JST** | **DESK RESEARCH** | **ŹRÓDŁA DO DESK RESEARCH** |
| **ADAPTACJA BUDYNKÓW** | **3.1** | Ile podmiotów świadczy usługi związane z adaptacją budynków mieszkalnych do potrzeb osób wymagających wsparcia w zakresie mobilności (należy również uwzględnić firmy dokonujące montażu dźwigów osobowych oraz montażu ścieżek naprowadzających, pól uwagi i oznaczeń ostrzegawczych dla osób niewidomych)? | **-** | **X** | **-** | **x** | analiza BIP gmin/ powiatów pod kątem ogłoszonych postępowań, analiza publikacji/ raportów z badań/ stron www |
| **3.2** | Jakiej wielkości są to podmioty/przedsiębiorstwa? | **-** | **X** | **-** | **x** | analiza BIP gmin/ powiatów pod kątem ogłoszonych postępowań, analiza publikacji/ raportów z badań/ stron www |
| **3.3** | Jakie adaptacje są najczęściej realizowane w budynkach wielorodzinnych? | **x** | **x** | **x** | **x** | analiza publikacji/ raportów z badań/ stron www |
| **3.4** | Jakiego typu budynków dotyczą? | **x** | **x** | **x** | **x** | analiza publikacji/ raportów z badań/ stron www |
| **3.5** | Kto najczęściej korzysta z przeprowadzonych adaptacji? | **x** | **x** | **x** | **x** | analiza publikacji/ raportów z badań/ stron www |
| **3.6** | Ile kosztują przeprowadzane adaptacje i od czego te koszty zależą? | **x** | **x** | **x** | **x** | analiza publikacji/ raportów z badań/ stron www |

**Metody badawcze:**

**Badanie ilościowe (CAWI / CATI) wśród JST**

**Próba:**

* n=338 gmin i powiatów;
* Próba ma charakter losowo-warstwowy, baza JST zostanie podzielona na warstwy;
* Pierwszą warstwę stanowi subregion (1 z 6), drugą typ jednostki – gmina miejska, wiejska, miejsko-wiejska, miasto na prawach powiatu oraz powiat. Ze względu na istotne różnice w charakterystyce powiatów oraz miast na prawach powiatu (zwartość terytorialna) zostały one potraktowane rozdzielnie;
* Minimalna przyjęta stopa zwrotu z badań ilościowych została określona na 35% dla obydwu technik badawczych (CAWI/CATI);
* Minimalny response rate: 119 kompletnych ankiet (zrealizowanych za pomocą techniki CAWI lub CATI);
* źródła pozyskania respondentów: Baza przygotowana w oparciu o ogólnodostępne źródła.

| Subregion | GM | GMW | GW | MNP | P | Razem |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| subregion 1: zachodniopomorskie i lubuskie | 1 | 11 | 10 | 1 | 4 | 27 |
| subregion 2: dolnośląskie, śląskie i opolskie | 8 | 13 | 25 | 3 | 7 | 56 |
| subregion 3: wielkopolskie, pomorskie i kujawsko-pomorskie, | 6 | 18 | 35 | 1 | 8 | 68 |
| subregion 4: warmińsko-mazurskie i podlaskie, | 3 | 7 | 17 | 1 | 4 | 32 |
| subregion 5: lubelskie, podkarpackie, świętokrzyskie | 4 | 12 | 41 | 1 | 6 | 64 |
| subregion 6: małopolskie, mazowieckie, łódzkie | 7 | 15 | 59 | 1 | 9 | 91 |
| Suma końcowa | **29** | **76** | **187** | **8** | **38** | **338** |

GM – gmina miejska

GMW – gmina miejsko-wiejska

GW – gmina wiejska

MNP – miasto na prawach powiatu

P – powiat

Losowanie JST, które zostaną zaproszone do udziału w badaniu zostanie przeprowadzone z wykorzystaniem operatu w postaci oficjalnej bazy teleadresowej jednostek samorządu terytorialnego. Losowanie zostanie przeprowadzone dla każdej z wyszczególnionych warstw metodą losowania prostego bez zwracania. W toku losowania, poza próbą podstawową, zostaną wylosowane JST, które będą stanowiły bazę kontaktów zapasowych. W przypadku uzyskania odmowy udziału w badaniu przez jednostki z próby podstawowej, Wykonawca skontaktuje się JST z listy rezerwowej. Łączna liczba JST, które zostaną wylosowane do udziału w badaniu =3N.

**Badanie ilościowe (CAWI / CATI) wśród podmiotów wykonujących analizowane działania**

**Próba:**

* N=150 podmiotów
* podmioty wykonujące analizowane działania:
  + realizacja usług indywidualnego transportu door-to door, n=min. 20,
  + produkcja/adaptacja pojazdów do przewozu osób, n=min. 20,
  + adaptacje służące likwidacji barier architektonicznych w budynkach mieszkalnych - n=min. 20,
  + źródła pozyskania respondentów: bazy komercyjne (np. HDI) pozyskane z kilku źródeł.

**Pogłębione wywiady indywidualne IDI z przedstawicielami JST**

**Próba:**

* n=36 wywiadów
* po 6 wywiadów w podziale na:
  + subregion 1: zachodniopomorskie i lubuskie
  + subregion 2: dolnośląskie, śląskie i opolskie
  + subregion 3: wielkopolskie, pomorskie i kujawsko-pomorskie,
  + subregion 4: warmińsko-mazurskie i podlaskie,
  + subregion 5: lubelskie, podkarpackie, świętokrzyskie
  + subregion 6: małopolskie, mazowieckie, łódzkie
* respondenci: przedstawiciele będący członkami związków, stowarzyszeń samorządowych, urzędnicy samorządowi, władze samorządów
* źródła pozyskania respondentów:
  + podmioty zgłaszające się do PFRON,
  + badanie ilościowe (jednostki deklarujące chęć udziału),
  + analiza własna (w oparciu o desk research).

1. Dla ułatwień redakcyjnych w dalszej części opracowania autorzy będą w kontekście osób wymagających wsparcia w zakresie mobilności posługiwali się pojęciem „osoby z niepełnosprawnościami”. [↑](#footnote-ref-1)
2. Por. Raport końcowy „Badanie potrzeb osób niepełnosprawnych”, Państwowy Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych, 2017 [↑](#footnote-ref-2)
3. Zarządzenie 0151/233/09 z dnia 23.10.2009 r. [↑](#footnote-ref-3)
4. Patrz: zarządzenie nr 75/2011 wójta gminy Olsztyn z dnia 30.08.2011 (<https://www.olsztyn.bip.jur.pl/dokumenty/75.pdf>) oraz Uchwała Nr XXIX/173/2009 Rady Gminy Baranowo z dnia 25 marca 2009 r. w sprawie ustalenia regulaminu przewozu osób niepełnosprawnych oraz opłat za przewóz przystosowanym do tego celu samochodem typu mikrobus (<https://www.infor.pl/akt-prawny/U73.2009.084.0002286,metryka,uchwala-nr-xxix1732009-rady-gminy-baranowo-w-sprawie-ustalenia-regulaminu-przewozu-osob-niepelnosprawnych-oraz-oplat-za-przewoz-przystosowanym-do-tego-celu-samochodem-typu-mikrobus.html>) [↑](#footnote-ref-4)
5. Przykłady firm: <http://www.gdybus.pl/przewoz-osob-niepelnosprawnych/>; <https://przewozy-niepelnosprawnych.pl/przewozy-osob-niepelnosprawnych-bielsko-slask.html>; <https://www.klaribus.pl/nasze-auta> [↑](#footnote-ref-5)
6. Przykłady firm: <http://endibus.pl/przewoz-osob-niepelnosprawnych/>; <http://www.transbus.com.pl/ofirmie.html>; <https://sprint-trans.pl/przewoz-osob-niepelnosprawnych/> [↑](#footnote-ref-6)
7. Pop. <https://poradnikprzedsiebiorcy.pl/-krotkoterminowy-najem-samochodu> [↑](#footnote-ref-7)
8. Warto w tym miejscu podkreślić, że część gmin podając dane dotyczące liczby przewiezionych osób uznawała każdy przejazd jako przejazd jednej osoby. W efekcie liczba przewozów jest równa liczba przewiezionych osób wpływając na zawyżenie wyników odnoszących się do liczby odbiorców usługi. [↑](#footnote-ref-8)
9. Por. „Ewaluacja ex-post usług AON/ AOON realizowanych w Warszawie w latach 2016-2017”, Urząd Miasta Stołecznego Warszawy, 2018, str. 42-43 [↑](#footnote-ref-9)
10. Średnia arytmetyczna jednostkowych kosztów wskazywanych przez respondentów dla każdego z rodzajów adaptacji. [↑](#footnote-ref-10)
11. Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym, Art. 7. Zadania własne gminy [↑](#footnote-ref-11)
12. Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym, Rozdział 2. Zakres działania i zadania powiatu, Art. 4. Zadania publiczne powiatu o charakterze ponadgminnym [↑](#footnote-ref-12)
13. Średnia arytmetyczna jednostkowych kosztów wskazywanych przez respondentów dla każdego z rodzajów adaptacji. [↑](#footnote-ref-13)