

**WYTYCZNE DO PRZYGOTOWANIA PRZEZ WNIOSKODAWCÓW KOMPLEKSOWEJ KONCEPCJI TRANSPORTU OSÓB Z POTRZEBĄ WSPARCIA W ZAKRESIE MOBILNOŚCI**

Warszawa, luty 2020

~~~~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, zostało przygotowane za zlecenie PFRON przez Bluehill Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie przy ul. Stępińskiej 22/30 w ramach projektu pozakonkursowego pt. *„Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych”*, Działanie 2.8 PO WER.

Spis treści

[Wprowadzenie 4](#_Toc33210816)

[Słownik używanych pojęć 7](#_Toc33210817)

[I. Analiza dokumentów strategicznych i/lub programów rozwoju danej jednostki samorządu terytorialnego, w których uwzględnione zostały działania na rzecz aktywizacji zawodowej i społecznej osób z ograniczoną mobilnością 9](#_Toc33210818)

[II. Analiza niezaspokojonych potrzeb transportowych osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności w kontekście ich aktywizacji społeczno-zawodowej 12](#_Toc33210819)

[III. Opis działań prowadzonych przez jednostkę samorządu terytorialnego, organizacje pozarządowe oraz inne podmioty na rzecz aktywizacji społeczno-zawodowej osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności na terenie objętym usługami transportu 14](#_Toc33210820)

[IV. Opis funkcjonujących rozwiązań transportowych realizowanych przez jednostkę samorządu terytorialnego, organizacje pozarządowe i sektor prywatny na terenie objętym koncepcją skierowanych do osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności 16](#_Toc33210821)

[V. Propozycje sposobów zaspokojenia potrzeb transportowych (w tym szczególnie sposób organizacji usług) osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności 18](#_Toc33210822)

[VI. Powiązanie proponowanego sposobu świadczenia usług transportowych dla osób z ograniczoną mobilnością z działaniami podejmowanymi na rzecz aktywizacji społeczno-zawodowej osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności i planowanymi działaniami JST, mającymi na celu poprawę dostępności przestrzeni dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności 22](#_Toc33210823)

[Wykaz przywołanych aktów prawnych 24](#_Toc33210824)

# Wprowadzenie

W Rządowym Programie *Dostępność Plus*, ustanowionym przez Radę Ministrów uchwałą z dnia 17 lipca 2018 r., zaplanowano działania związane z zapewnieniem usług transportu indywidualnego (tzw. usługi door-to-door) dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, poprzez uruchomienie specjalnego programu skierowanego dla samorządów terytorialnych. Zgodnie z założeniami Rządowego Programu *Dostępność* Plus, działania te powinny **zwiększyć dostępność do zatrudnienia oraz dostępność do usług publicznych**, takich jak: usługi opiekuńcze, edukacyjne, zdrowotne oraz umożliwić korzystanie z dóbr kultury. Dlatego też **wdrożenie usług door-to-door ma, zgodnie z założeniami, przyczynić się do zwiększenia aktywizacji społeczno-zawodowej**. Co istotne, poprawa dostępności transportowej dotyczyć ma szerszej grupy niż osoby z niepełnosprawnościami - powinna uwzględniać również osoby z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności ze względu m.in. na podeszły wiek czy stan zdrowia.

Wsparcie dla samorządów terytorialnych będzie oferowane przez Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych (PFRON) w ramach projektu *„Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych”,* finansowanego ze środków Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja Rozwój (PO WER) 2014-2020 Działanie 2.8*.* Wsparcie dla uprawnionych jednostek samorządu terytorialnego (JST) będzie udzielane w ramach konkursu ogłoszonego przez PFRON zgodnie z założeniami przyjętymi przez Komitet Monitorujący PO WER. **Warunkiem przyznania dofinansowania** **będzie opracowanie przez wnioskodawców** (tj. uprawnione JST) **kompleksowej *Koncepcji transportu* osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności** (*Koncepcja transportu*).

Niniejsze ***Wytyczne* mają umożliwić jednostkom samorządu terytorialnego prawidłowe opracowanie kompleksowej *Koncepcji transportu*. Właściwie przygotowana** *Koncepcja transportu* pozwoli na przygotowanie dokumentów niezbędnych do złożenia wniosku w konkursie grantowym ogłaszanym przez PFRON, w tym opracowanie *Regulaminu świadczenia usług door-to-door* oraz wypełnienie *Formularza koncepcji organizacji usług*. *Wytyczne* powinny ułatwić realizację usług transportowych door-to-door po uzyskaniu dofinansowania w ramach PO WER.

Celem *Wytycznych* jest także **pomoc jednostkom samorządu terytorialnego w uporządkowaniu problematyki związanej z rozwojem lokalnej infrastruktury transportowej, w kontekście usług kierowanych do osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności,** w powiązaniu z ich aktywizacją społeczno-zawodową.

***Wytyczne* zawierają wykaz elementów, które powinny zostać uwzględnione przez jednostki samorządu terytorialnego w przygotowanej *Koncepcji transportu***. Sposób i zakres wykorzystania *Wytycznych* uzależniony jest od uwarunkowań danej jednostki samorządu terytorialnego, struktury demograficznej i skali oczekiwań osób z potrzebami wsparcia w zakresie mobilności, infrastruktury transportowej i drogowej, czy stopnia współpracy samorządu z organizacjami pozarządowymi lub podmiotami prywatnymi.

Dlatego też w *Wytycznych* nie została wskazana minimalna ani maksymalna objętość *Koncepcji* *transportu,* istotne jest, by zawierała ona wymagane, zgodnie z *Wytycznymi*, elementy i informacje.

***Wytyczne* stanowić mają rodzaj „listy sprawdzającej” dla jednostek samorządu terytorialnego w zakresie uwzględnienia w *Koncepcji transportu* wszystkich niezbędnych elementów** tak, by działania w zakresie uruchamiania usług transportowych door-to-door w całym kraju były realizowane według jednakowych standardów, oraz aby były komplementarne. Istotne jest też, by po zakończeniu finansowania usług door-to-door ze środków PO WER mogły być one realizowane samodzielnie przez jednostki samorządu terytorialnego.

*Wytyczne* zostały ustrukturyzowane w **sześć bloków zagadnień**, jakie powinny znaleźć się w *Koncepcji transportu*:

1. analiza dokumentów strategicznych i programów JST w kontekście aktywizacji społeczno-zawodowej osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności;
2. ocena niezaspokojonych potrzeb transportowych osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności;
3. opis działań prowadzonych przez JST i inne podmioty na rzecz aktywizacji społeczno-zawodowej osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności;
4. opis rozwiązań transportowych funkcjonujących na terenie objętym koncepcją skierowanych do osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności;
5. propozycje sposobów zaspokojenia potrzeb transportowych (w tym szczególnie sposób organizacji usług) osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności;
6. opis powiązania proponowanego sposobu świadczenia usług transportowych dla osób z ograniczoną mobilnością z działaniami podejmowanymi na rzecz ich aktywizacji społeczno-zawodowej i działaniami JST, mającymi na celu poprawę dostępności przestrzeni dla tych osób.

Minimalny okres, na jaki musi zostać opracowana *Koncepcja transportu* powinien odpowiadać planowanemu okresowi realizacji projektu dotyczącego świadczenia usług door-to-door oraz trwałości projektu (trwałość projektu realizowanego przez JST wynosi co najmniej 12 miesięcy po zakończeniu finansowania usług transportowych door-to-door z PO WER). Maksymalny okres obowiązywania *Koncepcji transportu* uzależniony jest od przyjętych przez jednostkę samorządu terytorialnego założeń i celów.

**Koncepcja transportu osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności będzie stanowiła obowiązkowy element treści wniosku JST o dofinansowanie usług door-to-door, składanego w ramach konkursu ogłoszonego przez PFRON i będzie brana pod uwagę przez ekspertów przy ocenie wniosków o dofinansowanie. Zatwierdzony dokument JST będzie musiała przedłożyć na etapie podpisania umowy o finansowanie.**

***Wytyczne* nie określają formuły prawnej przyjęcia przez jednostkę samorządu terytorialnego *Koncepcji transportu***. Decyzję w tym zakresie podejmuje jednostka samorządu terytorialnego, z uwzględnieniem wymogów obowiązującego prawa i stosowanej w danej jednostce praktyki. Ważne jest by *Koncepcja* *transportu*stanowiła, pod względem formalno-prawnym, dokument obowiązujący na terenie objętym projektem (tj. terenie danej jednostki lub jednostek samorządu terytorialnego). Status formalno-prawny dokumentu zawierającego *Koncepcję transportu* (w tym sposób przyjęcia/zatwierdzenia dokumentu do realizacji) powinien zostać precyzyjnie określony przez JST na etapie składania wniosku o dofinansowanie.

# Słownik używanych pojęć

***Aktywizacja społeczno-zawodowa*** – rozwijanie aktywności w życiu publicznym, społecznym i zawodowym przez osoby z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności poprzez niwelowanie barier związanych z mobilnością tych osób. Aktywizacja ma przyczynić się m.in. do zwiększenia szans rozwoju tych osób, udziału w edukacji, korzystania z infrastruktury społecznej i zwiększenia aktywności zawodowej (określnie spójne z definicją usług aktywnej integracji zawartymi w *Wytycznych Ministra Rozwoju i Finansów w zakresie realizacji przedsięwzięć w obszarze włączenia społecznego i zwalczania ubóstwa z wykorzystaniem środków Europejskiego Funduszu Społecznego i Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego na lata 2014-2020* - aktualna wersja wytycznych znajduje się na stronie internetowej www.funduszeeuropejskie.gov.pl w zakładce „Zapoznaj się

z prawem i dokumentami”).

***Beneficjenci –*** wszystkie osoby do których adresowane są strategie, programy, polityki oraz działania aktywizacji społeczno-zawodowej.

***Dostępność*** - dostępność architektoniczna, cyfrowa oraz informacyjno-komunikacyjna, co najmniej w zakresie określonym przez minimalne wymagania, służące zapewnieniu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami, o których mowa w art. 6 ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami (Dz. U. z 2019 r. poz. 1696, z późn. zm.).

***Jednostki samorządu terytorialnego (jednostki, jednostki samorządu, JST)*** *–* gminy, związki i porozumienia gmin, powiaty oraz związki i porozumienia powiatów, które w ramach Projektu zamierzają uruchomić usługę indywidualnego transportu door-to-door dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności oraz – opcjonalnie - przeprowadzić niezbędne i odpowiednie usprawnienia w celu zapewnienia dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych.

***Koncepcja******transportu*** – kompleksowa koncepcja transportu osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności; dokument niezbędny do złożenia wniosku w ramach konkursu grantowego dotyczącego finansowania usług transportowych door-to-door organizowanego przez Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych.

***Osoby z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności*** – osoby, które mają trudności w samodzielnym przemieszczaniu się np. ze względu na ograniczoną sprawność (w tym: poruszające się na wózkach inwalidzkich, poruszające się o kulach, niewidome, słabowidzące i in.). Będą to zarówno osoby z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności posiadające orzeczenie o niepełnosprawności (lub równoważne), jak i osoby nieposiadające takiego orzeczenia.

***Program Dostępność Plus*** – Rządowy Program ustanowiony przez Radę Ministrów uchwałą 102/2018 z dnia 17 lipca 2018 r., w którym w ramach zadania nr 22 pn.: „Mobilność” zaplanowano m.in. działania dotyczące zapewnienia usługi transportu indywidualnego door-to-door dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności.

***PFRON*** – Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych.

***Projekt grantowy*** – projekt wdrożenia usług indywidualnego transportu door-to-door realizowany przez jednostkę samorządu terytorialnego finansowany w ramach Projektu PFRON.

***Projekt PFRON*** – projekt *Usługi indywidualnego transportu door-to door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych* realizowany przez Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych w ramach Działania 2.8 Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja Rozwój (PO WER) na lata 2014-2020.

***Usługa door-to-door*** – usługa indywidualnego transportu osoby z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, obejmująca pomoc w wydostaniu się z mieszkania lub innego miejsca, przejazd i pomoc w dotarciu do miejsca docelowego.

***Ustawa o dostępności*** – ustawa z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami (Dz. U. 2019 poz. 1696, z późń. zm.).

***Użytkownicy/Użytkowniczki*** – osoby z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności i korzystające z usług door-to-door i z usprawnień w budynkach wielorodzinnych.

***Wielorodzinny budynek mieszkalny*** - budynek mieszkalny zawierający 2 lub więcej mieszkań, przy czym budynki w zabudowie bliźniaczej, szeregowej lub grupowej są budynkami jednorodzinnymi (zgodnie z definicją zawartą w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie).

***Wytyczne*** – Wytyczne do przygotowania przez wnioskodawców kompleksowej koncepcji transportu osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności.

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

*Koncepcja transportu* powinna zawierać wykaz obowiązujących w danej JST dokumentów strategicznych i programowych dotyczących **aktywizacji zawodowej i społecznej oraz transportu mieszkańców, w tym osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności**.

**Wykaz dokumentów** powinien zawierać co najmniej:

* nazwę dokumentu, podmiot przyjmujący dokument, datę przyjęcia, okres obowiązywania,
* wskazanie celów dokumentu,
* określenie poszczególnych grup beneficjentów działań przewidzianych w dokumencie,
* krótki opis form oraz metod działań określonych w dokumencie, związanych z aktywizacją społeczno-zawodową i transportem mieszkańców.

Możliwe jest przedstawienie wykazu dokumentów w formie tabelarycznej.

Dokumenty strategiczne i programowe należy przedstawić odrębnie, w podziale na **dwie grupy**:

* dokumenty o charakterze lokalnym (przyjmowane przez daną jednostkę samorządu terytorialnego),
* dokumenty o charakterze regionalnym i o charakterze krajowym, do których stosowania i wdrażania jest zobowiązana dana jednostka.

Pierwsza grupa powinna obejmować **dokumenty o charakterze lokalnym**, stanowione przez samą jednostkę samorządu terytorialnego (lub jednostki w przypadku składania projektów przez związki/ porozumienia gmin lub powiatów), w szczególności następujące dokumenty:

* gminna lub powiatowa strategia rozwiązywania problemów społecznych przyjmowana na podstawie ustawy o pomocy społecznej;
* powiatowy program działań na rzecz osób niepełnosprawnych w zakresie: rehabilitacji społecznej, rehabilitacji zawodowej i zatrudniania oraz przestrzegania praw osób niepełnosprawnych (na podstawie ustawy o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych);
* gminne lub powiatowe strategie rozwoju lub programy rozwoju (przyjmowane odpowiednio na podstawie ustawy o samorządzie powiatowym lub ustawy o samorządzie gminnym);
* powiatowe programy przeciwdziałania bezrobociu oraz aktywizacji lokalnego rynku pracy (przyjmowane na podstawie ustawy o samorządzie powiatowym);
* programy współpracy gminy lub powiatu z organizacjami pozarządowymi (przyjmowane na podstawie ustawy o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie);
* programy promocji zatrudnienia oraz aktywizacji lokalnego rynku pracy (przyjmowane na podstawie ustawy o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy).

W przypadku posiadania przez jednostkę innych niż wymienione powyżej, dokumentów strategicznych lub programowych, powinna ona również je przedstawić w ramach wspomnianego wykazu.

Druga grupa powinna obejmować dokumenty **o charakterze regionalnym i krajowym**, do których stosowania i wdrażania jest zobowiązana dana jednostka, w szczególności:

* strategia rozwoju województwa (właściwego dla danej jednostki);
* strategia wojewódzka w zakresie polityki społecznej (właściwa dla danej jednostki);
* wojewódzkie programy dotyczące poprawy warunków życia społecznego i zawodowego osób niepełnosprawnych oraz wojewódzkie polityki senioralne;
* strategie i programy rządowe na rzecz osób niepełnosprawnych dotyczące poprawy warunków życia społecznego i zawodowego osób niepełnosprawnych;
* Rządowy Program *Dostępność Plus*;
* strategie i programy senioralne o zasięgu regionalnym lub krajowym, w tym program *Polityka społeczna wobec osób starszych 2030. Bezpieczeństwo – Uczestnictwo – Solidarność* przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 26 października 2018 r.

W tym przypadku w opisie należy skupić się na zadaniach, beneficjentach, metodach działania i efektach dotyczących danej jednostki, a nie całego regionu lub kraju.

Jednostka może również odnieść się do innych dokumentów strategicznych lub programowych, jeżeli uzna to za właściwe.

Jeżeli wyżej wspomniane strategie i programy rozwoju podlegały ocenie, monitoringowi, ewaluacji lub kontroli, jednostka powinna przedstawić ich syntetycznie wyniki. W szczególności w kontekście celowości oraz efektywności polityk i programów, w tym skuteczności metod aktywizacji społeczno-zawodowej oraz zapewnienia beneficjentom usług transportowych. W szczególności dotyczy to strategii i programów na poziomie lokalnym.

W przypadku planowania w okresie realizacji Projektu przyjmowania nowych dokumentów, strategii, programów lub aktualizacji obecnie obowiązujących w danej jednostce, należy w *Koncepcji transportu* wskazać te dokumenty i określić zakres nowych lub zmienianych regulacji, o ile wiązać się one będą z aktywizacją społeczno-gospodarczą lub kwestiami transportowymi. W szczególności należy odnieść się do ewentualnych planowanych działań związanych z:

* wdrażaniem w danej jednostce wymogów wynikających z ustawy o dostępności oraz ze szczególnym uwzględnieniem zadania nr 22 pn.: „Mobilność” Rządowego Programu *Dostępność Plus*.
* wdrażaniem lub zamiarem wdrażania projektu **Centrum Usług Społecznych** (taką możliwość wprowadzono od 1 stycznia 2020 r. zgodnie z ustawą z dnia 19 lipca 2019 r. o realizowaniu usług społecznych przez centrum usług społecznych, Dz.U. 2019 poz. 1818). Gdyby więc jednostka zdecydowała się na utworzenie centrum usług społecznych w postaci przewidzianej ww. ustawą, miałoby to istotne znaczenie dla aktywizacji społeczno-zawodowej osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności. W tej sytuacji powinno być to również opisane w *Koncepcji transportu* ze wskazaniem zakresu i form działania planowanego centrum usług społecznych.

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

Jakość analizy dokonanej przez jednostkę samorządu terytorialnego opisana w tej części *Wytycznych* ma istotne znaczenie dla prawidłowego (odnoszącego się do niezaspokojonych potrzeb transportowych) sformułowania oferty usług transportowych door-to-door i wyboru optymalnego modelu świadczenia tych usług. Analiza ta służyć ma bowiem **ocenie niezaspokojonych potrzeb transportowych oraz zdefiniowania grupy docelowej i zakresu potrzeb wsparcia mobilności osób o ograniczonych możliwościach**. Analiza powinna też obejmować informację o realizowanych na terenie jednostki usługach asystenckich oraz innych usługach (np. usługi opiekuńcze, rodzinne domy pomocy społecznej) skierowanych do osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności.

*Koncepcja transportu* powinna zawierać podstawową diagnozę społeczną opracowaną na podstawie dostępnych i posiadanych przez jednostkę danych statystycznych i demograficznych dotyczących osób mieszkających na terenie, który ma zostać objęty Projektem grantowym, uwzględniając szacunkowe dane dotyczące osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności.

**Diagnoza społeczna** powinna odnosić się także do rodzaju i jakości transportu publicznego i niepublicznego na terenie objętym *Koncepcją transportu* w tym miejsc wykluczonych komunikacyjnie (czyli miejsc do których nie dociera zorganizowany transport lub dociera w minimalnym stopniu).

Kolejnym elementem mającym znaczenie dla oceny stopnia zaspokojenia potrzeb osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności jest przedstawienie **lokalizacji i dostępności lokalnych instytucji[[1]](#footnote-1)**. Należy wskazać miejsce lokalizacji instytucji poprzez określenie np. w centrum/ na obrzeżach miejscowości/poza miejscowością oraz dostępność (z łatwym/trudnym dojazdem komunikacja publiczną, z ułatwieniami architektonicznymi (jakimi)/bez ułatwień architektonicznych).

W analizie powinno znaleźć się oszacowanie liczbowe **wielorodzinnych budynków mieszkalnych** z barierami architektonicznymi, w których mieszkają potencjalni użytkownicy lub potencjalne użytkowniczki usług transportowych door-to-door.

W analizie dotyczącej dostępności urzędów/instytucji oraz wielorodzinnych budynków mieszkalnych zawartej w *Koncepcji transportu* powinno się wziąć pod uwagę następujące braki rozwiązań związanych z **potrzebami osób z ograniczoną mobilnością**:

* alternatywne w stosunku do schodów metody pokonywania różnic wysokości;
* odpowiednia szerokość przestrzeni komunikacyjnych;
* odpowiednie wysokości elementów wyposażenia;
* drzwi automatyczne;
* poręcze przy schodach, pochylniach itp.;
* oznaczenia w alfabecie Braille’a i inne oznaczenia dotykowe;
* mapy i ścieżki dotykowe;
* inne.

*Koncepcja transportu* powinna odnieść się także do następujących **barier i utrudnień** np.:

* wysokie krawężniki;
* zbyt wąskie przestrzenie komunikacyjne, drzwi, korytarze, klatki schodowe;
* brak wind, strome pochylnie, brak pochylni itp.
* brak poręczy przy schodach, pochylniach.

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

W kolejnej części *Koncepcji transportu* należy przedstawić **syntetyczny wykaz działań na rzecz aktywizacji społeczno-zawodowej osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności realizowanych obecnie na terenie objętym Projektem**. Chodzi o to by z jednej strony zidentyfikować i efektywnie wykorzystać istniejące możliwości i struktury, a z drugiej strony, by zapewnić komplementarność wsparcia i nie finansować obszarów, w których wsparcie publiczne jest już dostateczne lub potrzeby są zaspokojone w stopniu wystarczającym.

**Opis działań realizowanychobecnie na rzecz aktywizacji społeczno-zawodowej osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności** przedstawiony w *Koncepcji transportu* powinien być syntetyczny i zawierać:

* wskazanie podmiotu podejmującego działania aktywizujące, np. kursy zawodowe i edukacyjne, doradztwo zawodowe, poradnictwo prawne i obywatelskie (nazwa podmiotu, lokalizacja);
* określenie obszaru działania podmiotu podejmującego działania aktywizujące;
* opis grupy beneficjentów działania aktywizującego wraz z ich oszacowaniem liczbowym w skali miesiąca lub roku;
* wskazanie, w jakim stopniu z usług aktywizujących korzystają osoby z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności, przy czym pamiętać trzeba, że – zgodnie z przyjętą definicją - krąg tych osób jest szerszy i dotyczy nie tylko osób z niepełnosprawnościami;
* czy i w jaki sposób organizowany jest ewentualny transport dla beneficjentów działań aktywizujących.

Minimalny krąg **podmiotów** **obecnie podejmujących działania aktywizujące** powinien być następujący:

1. jednostka (jednostki) samorządu terytorialnego przygotowująca *Koncepcję transportu*, podmioty podległe JST (np. ośrodek pomocy społecznej, powiatowe centrum pomocy rodzinie);
2. podmioty prowadzące działania aktywizujące na zlecenie JST (np. organizacje pozarządowe realizujące zlecone zadania publiczne);
3. instytucje publiczne inne niż jednostka przygotowująca *Koncepcję* *transportu* oraz podmioty realizujące działania na zlecenie tych instytucji (np. instytucje realizujące bezpośrednio programy rządowe, wojewódzkie i powiatowe);
4. organizacje pozarządowe lub podmioty komercyjne prowadzące działania w zakresie aktywizacji społeczno-zawodowej działające na terenie objętym *Koncepcją transportu*, z tym że należy przyjąć szeroką definicję organizacji pozarządowych obejmującą też przedsiębiorstwa społeczne[[2]](#footnote-2) (np. spółdzielnie socjalne).

W opisie należy zaznaczyć, do której kategorii przynależy opisywany podmiotpodejmujący działania aktywizujące.

W zależności od przyjętego sposobu przygotowywania *Koncepcji* *transportu* możliwe jest przedstawienie danych zawartych w tej części w formie tabelarycznej.

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

Jednostka samorządu terytorialnego powinna przedstawić informacje o funkcjonującej na terenie objętym *Koncepcją* *transportu* **sieci transportowej**, rozumianej jako działające na tym terenie:

• połączenia kolejowe wszystkich operatorów (m.in. miejscowości objęte kursami kolejowymi, częstotliwość kursów),

• połączenia autokarowe działających na terenie operatorów publicznych (np. PKS, komunikacja miejska) oraz prywatnych (m.in. miejscowości objęte kursami autobusowymi, częstotliwość kursów),

• inne możliwości transportowe w danych uwarunkowaniach lokalnych (tramwaje, trolejbusy, komunikacja wodna np. tramwaje wodne).

W miarę możliwości uzyskane przez JST informacje od operatorów powinny obejmować opis **dostępności tej komunikacji dla osób z potrzebami wsparcia w zakresie mobilności** np. w zakresie następujących udogodnień: miejsca na wózki inwalidzkie, odpowiednie drzwi, możliwość przemieszczania się na terenie infrastruktury dworcowej, informacje dla pasażerów, poręcze, urządzenia wspomagające wsiadanie (wagony z windami lub rozkładanymi podjazdami), odpowiednia informacja dźwiękowa i wizualna.

**Koncepcja transportu powinna zawierać informacje o funkcjonującej na terenie objętym Projektem grantowyn sieci transportowej, w tym o dostępności komunikacji autobusowej i kolejowej dla osób z potrzebami wsparcia w zakresie mobilności.**

Opisując **lokalną sieć komunikacyjną** jednostka powinna też uwzględnić nie tylko możliwość samych połączeń, ale też odnieść się do dostępności miejsc postojowych, dworców, przystanków itd. (dla osób z dysfunkcją ruchu, słuchu i wzroku) – tzn. wskazać ogólnie w jakim stopniu spełniają one standardy dostępności dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności w odniesieniu do dostępności architektonicznej, dźwiękowej i wizualnej. W tym zakresie posiłkować się można minimalnymi wymaganiami służącymi zapewnieniu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami określonymi w art. 6 ustawy o dostępności orazstandardami projektowania budynków dla osób z niepełnosprawnościami opracowanymi przez Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej.

Ponadto, jednostka powinna przedstawić **wykaz i krótki opis istniejących możliwości transportowych** na terenie objętym *Koncepcją* *transportu,* adresowanych do osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności (np. dojazdy dzieci z niepełnosprawnościami do szkoły, dowóz na warsztaty terapii zajęciowej, transport sanitarny) poprzez podanie następujących danych w podziale na usługi obligatoryjne i fakultatywne:

* jaki podmiot realizuje transport, na czyje zlecenie;
* z jakich środków transport jest finansowany, w tym wskazanie czy są to środki PFRON;
* kto może skorzystać z transportu;
* w jakim zakresie może z niego skorzystać beneficjent usługi;
* jaki tabor transportowy jest do dyspozycji;
* czy tabor spełnia normy i czy jest przystosowany do przewozu osób na wózkach (jeśli tak to ile miejsc jest dostępnych, w jaki sposób się do niego wchodzi (np. winda, najazd, rozkładane szyny), czy wózek podczas jazdy jest zabezpieczony wg. norm dot. trójpunktowego/ czteropunktowego zabezpieczenia wózka etc.);
* czy istnieją możliwości wykorzystania taboru transportowego na inne, dodatkowe przejazdy.

Ta część *Koncepcji transportu* powinna też zawierać **krótki opis terenu gminy** lub powiatu w kontekście wykluczenia komunikacyjnego poprzez wskazanie terenów, miejscowości, do których nie dociera lub bardzo rzadko dociera komunikacja publiczna lub prywatna.

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

Biorąc pod uwagę analizę popytu na usługi transportowe door-to-door, oczekiwania osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności oraz lokalne uwarunkowania, JST powinna przedstawić w *Koncepcji* *transportu* **opis planowanego modelu świadczenia usług door-to-door, wraz z określeniem zasad współpłatności** (o ile dotyczy). Przy czym wskazać trzeba, że usługi door-to-door muszą być przystępne cenowo dla osób z nich korzystających. Kolejny warunek, jaki musi spełniać wybrany sposób realizacji usługi door-to-door dotyczy kierowania usług w szczególności do osób, które mają szanse na wejście lub powrót na rynek pracy. Usługi te muszą być komplementarne z możliwościami dofinansowania transportu osób z niepełnosprawnościami lub zakupu środków transportu ze środków PFRON np. w ramach zatwierdzonego przez Radę Nadzorczą PFRON „Programu wyrównywania różnic między regionami III” – obszar D.

Dotychczas istniejące w Polsce rozwiązania wskazują, że jednostki będą miały do wyboru jeden z **trzech podstawowych modeli świadczenia usług**: zlecenie usług door-to-door podmiotowi komercyjnemu; powierzenie usług door-to-door organizacji pożytku publicznego oraz samodzielne świadczenie usług przez JST lub spółkę komunalną.

Pierwsze dwa modele polegają na zleceniu realizacji usługi transportowej door-to-door wyspecjalizowanemu podmiotowi zewnętrznemu w oparciu o procedury zamówień publicznych lub procedury z ustawy o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie. W obu przypadkach elementem uzupełniającym jest sytuacja, gdy rodzaj potrzeb użytkownika/użytkowniczki nie wymaga przewozu specjalistycznym taborem.

Trzeci model polega na zakupie przez jednostkę samorządu terytorialnego lub spółkę komunalną pojazdu dostosowanego do przewożenia osób z potrzebami wsparcia w zakresie mobilności lub jego leasingu i zatrudnienie kwalifikowanego kierowcy i ewentualnie dodatkowych osób (np. asystenta kierowcy, tłumacza języka migowego), w tym do pomocy/asysty w pokonywaniu schodów i innych barier architektonicznych.

W każdym z modeli transport może być realizowany w oparciu o samochody bez dostosowania z zapewnioną asystą lub zapewnienie asysty użytkownikowi lub użytkowniczce w dotarciu do publicznego transportu funkcjonującego na terenie JST. JST może wykorzystywać własne samochody do realizacji takiej formy usługi.

Kluczowym źródłem wiedzy na temat charakterystyki możliwych modeli świadczenia usług door-to-door jest zestawienie opracowane w ramach badania zleconego przez PFRON, dostępne na stronie internetowej PFRON pod adresem <https://www.pfron.org.pl/o-funduszu/projekty/projekty-ue/program-operacyjny-wiedza-edukacja-rozwoj/uslugi-indywidualnego-transportu-door-to-door-oraz-poprawa-dostepnosci-architektonicznej-wielorodzinnych-budynkow-mieszkalnych/>.

Wybrany model świadczenia usług transportowych door-to-door powinien być opisany i uzasadniony w *Koncepcji transportu* oraz obejmować następujące kwestie:

* Określenie kryteriów dostępu do usługi (w tym kręgu uprawnionych) oraz sposobu wykazywania i dokumentowania przez użytkowników/użytkowniczki uprawnienia do skorzystania z usługi.
* Zakres i sposób gromadzenia niezbędnych danych użytkowników/użytkowniczek usługi door-to-door.
* Sposób i formę realizacji usługi transportowej door-to-door, w szczególności określenie obowiązków osób realizujących usługi door-to-door, w tym osób udzielających pomocy w dotarciu do pojazdu i z pojazdu lub asystowania w dotarciu do publicznego środka transportu.
* Formy współpłacenia za usługi, w tym sposób pobierania opłat i ich dokumentowania.
* Określenie minimalnego zakresu dostosowania pojazdów do potrzeb osób z potrzebami wsparcia w zakresie mobilności.
* Syntetyczne wskazanie sposobów dotarcia z informacją o realizacji usług door-to-door do potencjalnych użytkowników/użytkowniczek, z uwzględnieniem osób z dysfunkcją wzroku i słuchu.
* Określenie sposobu zamawiania usługi door-to-door przez użytkownika/użytkowniczkę z uwzględnieniem możliwości i potrzeb osób z dysfunkcją narządu ruchu, wzroku i słuchu.
* Określenie zasad i form zgłaszania opinii, reklamacji i uwag klientów usług transportowych door-to-door.
* Opis sposobu kontroli i monitoringu jakości usług door-to-door.
* Formy i zakres rozpatrywania skarg i reklamacji dotyczących jakości usług door-to-door.

JST na podstawie dokonanej diagnozy społecznej i analiz potrzeb powinna przedstawić **założenia liczbowe dotyczące planowanej usługi transportowej door-to-door**. W szczególności powinna określić:

* liczbę pojazdów i rodzaj pojazdów (m.in. przez określenie dopuszczalnej liczby przewożonych osób, w tym poruszających się na wózkach),
* szacowaną liczbę beneficjentów/beneficjentek, którzy/które potrzebują pomocy asystenta podróży (bez podstawiania przystosowanego środka transportu – np. osoby z niepełnosprawnością narządu słuchu lub wzroku),
* szacowaną liczbę kursów (miesięcznie/rocznie),
* szacowaną roczną średnią długość kursów (w km),
* maksymalną długość kursu,
* szacowaną liczbę użytkowników/użytkowniczek systemu usług transportowych door-to-door, zgodnie z wymaganiami opisanymi poniżej.

Jednostka powinna przedstawić szacunkowe dane dotyczące potencjalnych użytkowników i użytkownicze~~k~~ korzystających z usług, w podziale na następujące kategorie:

* osoby z niepełnosprawnościami (o ile to możliwe w podziale na rodzaje niepełnosprawności - ruchowa, osoby z dysfunkcja słuchu, osoby z dysfunkcją wzroku),
* osoby z trudnościami w poruszaniu nieposiadające orzeczenia o niepełnosprawności,
* osoby w wieku senioralnym z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności,
* inne kategorie osób (należy wskazać jakie).

Profil użytkowników/użytkowniczek usługi transportu door-to-door powinien uwzględniać **również możliwość pojawienia się osób towarzyszących** osobom uprawnionym (np. opiekunowie osób małoletnich, opiekunowie osób ze znacznym stopniem niepełnosprawności) oraz wskazanie możliwości i skali korzystania z usług door-to-door przez osoby, którym towarzyszy pies-asystujący lub pies przewodnik.

W ramach profilu użytkowników/użytkowniczek powinno się też znaleźć określenie, kto i w jakich okolicznościach nie będzie mógł korzystać z usług door-to-door, mimo że może deklarować potrzebę wsparcia w zakresie mobilności. Chodzi tu m.in. o przypadki powtarzających się nieuzasadnionych rezygnacji z zamawianych kursów, braki płatności za kursy w przypadku przyjęcia płatności po zakończeniu realizacji usługi, dostępności dla konkretnych użytkowników/użytkowniczek innych form transportu, niezasadne korzystanie ze specjalnego systemu transportu door-to-door w odniesieniu do posiadanych trudności w zakresie mobilności.

Ostatnim elementem w ramach tej części *Koncepcji transportu* powinno być wskazanie **mierników i sposobu oceny stopnia zaspokajania potrzeb transportowych osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności**. Jednostki mogą w tym zakresie wybrać najbardziej odpowiadające im sposoby mierzenia ilościowego i jakościowego w kontekście własnych zasobów i potrzeb, z tym, że ustalony minimalny zakres danych musi być przez jednostkę zbierany.

Wskaźnikami pomiaru efektów Projektu muszą być co najmniej:

* liczba użytkowników/użytkowniczek usług door-to-door, w tym liczba osób potrzebujących pomocy/asysty (rocznie, miesięcznie),
* liczba zrealizowanych kursów (rocznie, miesięcznie),
* liczba odmów kursów z powodu braku możliwości ich realizacji (rocznie, miesięcznie),
* liczba rezygnacji z kursów (rocznie, miesięcznie).

Faktycznie osiągnięte wartości wskaźników, obrazujące efekty Projektu powinny być porównywane z wartościami planowanymi na etapie składania wniosku do PFRON.

Analiza efektów Projektu powinna też uwzględniać koszty funkcjonowania systemu usług door-to-door, tj. co najmniej obliczenie średniego kosztu jednego przejazdu oraz roczny koszt systemu usług transportowych door-to-door w przeliczeniu na jednego użytkownika lub użytkowniczkę.

W przypadku oceny jakościowej usług door-to-door ocenie powinny podlegać co najmniej: informacje pozyskane z systemu skarg i reklamacji oraz analiza dobrowolnych ankiet satysfakcji klientów.

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

Biorąc pod uwagę, że uruchomienie przez jednostkę usług door-to-door musi uwzględniać **kontekst aktywizacji społeczno-zawodowej użytkowników lub użytkowniczek tych usług**, należy w *Koncepcji transportu* wykazać związek proponowanego zakresu i metod świadczenia usług door-to-door z ww. aktywizacją.

W szczególności należy wykazać, iż istniejące (i zidentyfikowane wcześniej w *Koncepcji transportu*) na terenie objętym Projektem różne możliwości aktywizacji społeczno-zawodowej (realizowane przez jednostkę lub przez inne podmioty) będą mogły być wykorzystane w większym stopniu przez użytkowników usług transportowych door-to-door. Należy w tym przypadku odnieść się do planowanej liczby użytkowników/użytkowniczek systemu usług door-to-door, ich profilu i zaspokajanych potrzeb.

W tej części *Koncepcji* *transportu* należy również **opisać inne działania zrealizowane lub planowane przez jednostkę lub inne podmioty na terenie objętym Projektem**, a dotyczące poprawy dostępności dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności (w szczególności związane z wdrażaniem wymogów z ustawy o dostępności).

Opisane powinny być m.in. działania dotyczące: poprawy dostępności budynków użyteczności publicznej, urzędów, poprawy jakości dróg i chodników, poprawy informacji i komunikacji wizualnej, wprowadzenia szkoleń specjalistycznych dla pracowników jednostek samorządowych. Opisany powinien być także sposób wykorzystania istniejącej już lokalnej infrastruktury. Wskazane działania powinny ułatwiać pełniejsze wykorzystanie możliwości realizacji usług transportowych door-to-door oraz wzmocnić dostęp do narzędzi aktywizacji społeczno-zawodowej.

W związku z tym, że zgodnie z Projektem PFRON badany będzie stopień wpływu uruchomienia usług transportowych door-to-door na aktywizację społeczno-zawodową użytkowników/użytkowniczek tych usług konieczne jest wskazanie w *Koncepcji transportu* **mierników ilościowych i sposobu oceny stopnia wykorzystania usług door-to-door dla aktywizacji społeczno-zawodowej**.

**Wskaźnikami** w tym zakresie będą:

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

Chodzi o zbieranie danych ilościowych dotyczących celów przejazdów realizowanych w ramach usług door-to-door. W celu ułatwienia sposobu zbierania tych danych, należy zawrzeć w *Koncepcji* *transportu* przejrzyście sformułowane możliwości określenia i prostego wyboru celu przejazdu, który będzie deklarował korzystający z usługi door-to-door przy zamawianiu usługi i które będą obejmowały aktywizację społeczno-zawodową.

Ewaluacja wpływu zrealizowanych usług transportowych door-to-door na aktywizację społeczno- zawodową będzie prowadzona w odrębnym trybie, dlatego też jednostki powinny wprowadzić ten element, co najmniej w ankietach satysfakcji klientów, wskazane jednakże jest wprowadzenie możliwości pozyskania danych na etapie procedury zamawiania usługi.

# Wykaz przywołanych aktów prawnych

1. Ustawa z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami (Dz. U. 2019 poz. 1696, z późn. zm.).
2. Ustawa z dnia 27 sierpnia 1997 r. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych (tekst jednolity Dz.U. 2019, poz. 1172, z późn. zm.).
3. Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity Dz.U. 2019, poz. 506, z późn. zm.).
4. Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (tekst jednolity Dz.U. 2019, poz. 511 z późn. zm.).
5. Ustawa z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie (tekst jednolity Dz.U. 2019, poz. 688, z późn. zm.).
6. Ustawa z dnia 19 lipca 2019 r. o realizowaniu usług społecznych przez centrum usług społecznych (Dz.U. 2019, poz. 1818)
7. Ustawa z dnia 12 marca 2004 r. o pomocy społecznej (tekst jednolity Dz.U. 2019, poz. 1507, z późn. zm.).
8. Ustawa z dnia 20 kwietnia 2004 r. o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy (tekst jednolity Dz.U. 2019, poz. 1482 z późn. zm.).
9. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz.U. 2018, poz. 1990, z późn. zm.).
10. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (tekst jednolity Dz.U. 2020, poz. 8).
1. Dotyczy to m.in.: przychodni podstawowej opieki zdrowotnej i specjalistycznych, urzędów pracy, ośrodków pomocy społecznej, centrów pomocy rodzinie, punktów poradnictwa prawnego i obywatelskiego, ZUS i KRUS, US, instytucji wsparcia, szkół, domów kultury, bibliotek, organizacji pozarządowych prowadzących działania integracyjne, edukacyjne itd. [↑](#footnote-ref-1)
2. Definicja zgodna z Wytycznymi Ministra Inwestycji i Rozwoju w zakresie realizacji przedsięwzięć w obszarze włączenia społecznego i zwalczania ubóstwa z wykorzystaniem środków Europejskiego Funduszu Społecznego i Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego na lata 2014-2020. Przedsiębiorstwo społeczne to podmiot ekonomii społecznej, który spełnia łącznie poniższe warunki:

posiada osobowość prawną i prowadzi: działalność gospodarczą zarejestrowaną w Krajowym Rejestrze Sądowym lub działalność odpłatną pożytku publicznego w rozumieniu art. 8 ustawy o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie, lub działalność oświatową w rozumieniu art. 170 ust. 1 ustawy - Prawo oświatowe lub działalność kulturalną w rozumieniu art. 1 ust. 1 ustawy o organizowaniu i prowadzeniu działalności kulturalnej;

zatrudnia co najmniej 30% osób, które należą do minimum jednej z określonych w Wytycznych grup zagrożonych wykluczeniem społecznym;

jest podmiotem, który nie dystrybuuje zysku lub nadwyżki bilansowej pomiędzy udziałowców, akcjonariuszy lub pracowników, ale przeznacza go na wzmocnienie potencjału przedsiębiorstwa jako kapitał niepodzielny oraz w określonej części na reintegrację zawodową i społeczną;

jest zarządzany na zasadach demokratycznych, co oznacza, że struktura zarządzania lub ich struktura własnościowa opiera się na współzarządzaniu w przypadku spółdzielni, akcjonariacie pracowniczym lub zasadach partycypacji pracowników, co podmiot określa w swoim statucie lub innym dokumencie założycielskim;

wynagrodzenia wszystkich pracowników, w tym kadry zarządzającej są ograniczone limitami, tj. nie przekraczają wartości, o której mowa w art. 9 ust. 1 pkt 2 ustawy o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie;

zatrudnia w oparciu o umowę o pracę, spółdzielczą umowę o pracę lub umowę cywilnoprawną (z wyłączeniem osób zatrudnionych na podstawie umów cywilnoprawnych, które prowadzą działalność gospodarczą) co najmniej trzy osoby w wymiarze czasu pracy co najmniej ¼ etatu, a w przypadku umów cywilnoprawnych na okres nie krótszy niż 3 miesiące i obejmujący nie mniej niż 120 godzin pracy łącznie przez wszystkie miesiące, przy zachowaniu proporcji zatrudnienia określonych w lit. b;

prowadzi wobec zatrudnionych osób, o których mowa w lit. b, uzgodniony z tymi osobami i określony w czasie proces reintegracyjny, mający na celu zdobycie lub odzyskanie kwalifikacji zawodowych lub kompetencji kluczowych. [↑](#footnote-ref-2)