Załącznik nr 2 do uchwały nr 88/2020

Zarządu PFRON z dnia 21 grudnia 2020 r.

**Złącznik nr 4 do Regulaminu**

**konkursu grantowego dla jednostek samorządu terytorialnego**

**WYTYCZNE DO PRZYGOTOWANIA PRZEZ WNIOSKODAWCÓW**

**KOMPLEKSOWEJ KONCEPCJI TRANSPORTU OSÓB Z POTRZEBĄ**

**WSPARCIA W ZAKRESIE MOBILNOŚCI**

Warszawa 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](#_Toc39573418)

[Słownik używanych pojęć 7](#_Toc39573419)

[1) 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 10](#_Toc39573420)

[2) Analiza niezaspokojonych potrzeb transportowych osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności w kontekście ich aktywizacji społeczno-zawodowej 14](#_Toc39573421)

[3) 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 16](#_Toc39573422)

[4) 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 18](#_Toc39573423)

[5) Propozycje sposobów zaspokojenia potrzeb transportowych (w tym szczególnie sposób organizacji usług) osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności 20](#_Toc39573424)

[6) 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 25](#_Toc39573425)

[**Wykaz przywołanych aktów prawnych** 27](#_Toc39573426)

**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, zgodnie z założeniami, ma 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 starszy wiek czy stan zdrowia.

Wsparcie dla samorządów terytorialnych 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 do PFRON.**

***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).

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”). Usługi aktywnej integracji definiują cel realizacji usług transportu door-to-door.

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

***Bon mieszkańca gminy*** – forma współfinansująca usługę społeczną, w zależności od potrzeb danej gminy (wynikających z diagnozy).

***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 stopniu 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.

***Taksówka społeczna*** – usługa społeczna zapewniająca mobilność osobom, które ze względu na wiek czy niepełnosprawność nie mogą w pełni samodzielnie uczestniczyć w życiu społecznym. W usługach przeznaczonych dla osób poruszających się na wózkach, z kierowcą może dodatkowo przyjechać asystent, który pomaga wsiąść do pojazdu, a po dotarciu do celu, pomaga również w wejściu do budynku, pokonaniu schodów, drzwi itp.

***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. Pojęcie indywidualnego transportu obejmuje również sytuacje, w których z transportu korzysta w tym samym czasie – o ile pozwalają na to warunki pojazdu - kilka osób uprawnionych jadąc z jednej wspólnej lokalizacji do wspólnego miejsca docelowego albo jadąc z kilku lokalizacji do wspólnego miejsca docelowego i z powrotem.

***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, które ukończyły
18 rok życia.

***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). Poprawa dostępności dotyczy wielorodzinnych budynków mieszkalnych,
a nie instytucji.

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

1. 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
1. 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-2)**. Należy wskazać miejsce lokalizacji instytucji poprzez określenie np. w centrum/ na obrzeżach miejscowości/poza miejscowością oraz dostępność (z łatwym/trudnym dojazdem komunikacją publiczną, z ułatwieniami architektonicznymi (jakimi)/bez ułatwień architektonicznych).

W analizie powinno znaleźć się liczbowe oszacowanie **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.
1. 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 grantowym**. 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-3) (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.

1. 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).

Uzyskane przez JST informacje od operatorów, w miarę możliwości, 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 grantowym 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 posiadanego taboru transportowego na inne, dodatkowe przejazdy np. w ramach projektu grantowego.

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.

1. 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). Możliwa jest też sytuacja, gdy opłaty będą pobierane przez JST już po zakończeniu realizacji projektu grantowego, w okresie jego trwałości (nawet w sytuacji braku ich pobierania w okresie realizacji projektu) - wówczas nie podlegają one zwrotowi. 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 nakierowania usług na aktywizację społeczno-zawodową. 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 jednostki samorządu terytorialnego. JST może wykorzystywać własne samochody do realizacji takiej formy usługi.

Usługa transportu door-to-door może być realizowana również w formie usługi taksówki społecznej, rozumianej jako usługa społeczna zapewniająca mobilność osobom, które ze względu na wiek czy niepełnosprawność nie mogą w pełni samodzielnie uczestniczyć w życiu społecznym.

Niezależnie od omówionych wyżej trzech podstawowych modeli świadczenia usług transportowych door-to-door, dopuszczalne są modyfikacje sposobów świadczenia usług
w zależności od uwarunkowań lokalnych i możliwości danej jednostki samorządu terytorialnego (np. zlecenie obsługi transportu door-to-door realizowanej z użyciem pojazdu będącego własnością JST, częściowe zlecenie usługi transportu door-to-door).

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.
* Określenie zasięgu terytorialnego realizowanych usług zgodnie z przyjętą koncepcją, przy czym usługi transportowe door-to-door mogą być realizowane poza terenem JST wnioskującej o grant.
* Formy współpłacenia za usługi, w tym sposób pobierania opłat i ich dokumentowania.
* Formy bonu dla mieszkańca gminy.
* Określenie 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 stopniu 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 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 grantowego 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 grantowego 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.

1. 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 grantowym 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 grantowym**, 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 (Dz. U. z 2020 r. poz. 426, z późn. zm.).
3. Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. 2019, poz. 506, z późn. zm.).
4. Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz.U. 2019, poz. 511 z późn. zm.).
5. Ustawa z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie (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 (Dz.U. 2019, poz. 1507, z późn. zm.).
8. Ustawa z dnia 20 kwietnia 2004 r. o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy (Dz.U. 2019, poz. 1482 z późn. zm.).
9. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 2018, poz. 1990,
z późn. zm.).
10. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (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-2)
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-3)