# Scenariusze wywiadu z ekspertami

## Eksperci specjalizujący się w tematyce funkcjonowania i finansów Jednostek Samorządu Terytorialnego

Moderatorka przedstawi się oraz krótko opisze cel i kontekst rozmowy. Będziemy rozmawiać o szczególnym typie usług dla osób potrzebujących wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnościami, jakim są usługi transportu indywidualnego door-to-door. Zgodnie z nazwą transport jest tutaj zapewniany na indywidualne zgłoszenie użytkownika od drzwi do drzwi tj., łącznie z pomocą w zakresie wyjścia/wejścia do budynku, pokonania schodów, korzystania z windy itp.

W ramach projektu, „Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych”, takie usługi były zapewniane przez gminy i powiaty dzięki finasowaniu w ramach środków europejskich za pośrednictwem Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych (PFRON). Maksymalna wartość grantu wynosiła 1 mln zł (w przypadku, gdy projekt obejmował tylko usługi transportowe) i 2 mln zł (w przypadku, gdy wprowadzono również usprawnienia/dostosowania architektoniczne w częściach wspólnych budynków wielorodzinnych). W konkursie złożono 154 wnioski, 96 z nich zakończyło się podpisaniem umowy o przyznanie grantu. Z wcześniejszych badań PFRON wiemy, że niewiele Jednostek Samorządu Terytorialnego (JST) zapewniało takie wsparcie. Po uruchomieniu programu nadal to nie jest powszechne (zważywszy, że w Polsce jest ok. 2,5 tys. gmin, ponad 300 powiatów). Można zatem powiedzieć, że to pierwsze kroki w zakresie wprowadzenia tego typu działań/usług na szerszą skalę w Polsce.

Chciałabym porozmawiać o różnych kwestiach związanych z uruchamianiem i prowadzeniem tego typu usług przez Jednostki Samorządu Terytorialnego. O możliwościach i ograniczeniach jakie mają Jednostki Samorządu Terytorialnego w tym zakresie, o warunkach jakie muszą być spełnione, by tego typu usługi weszły do palety usług Jednostek Samorządu Terytorialnego, choć nie są ustawowym obowiązkiem.

* 1. Proszę krótko opowiedzieć czym się Pan/Pani zajmuje, w jaki sposób Pana/Pani doświadczenie zawodowe wiąże się z tematyką funkcjonowania Jednostek Samorządu Terytorialnego?

### Świadomość potrzeb osób z ograniczoną mobilnością, w tym z niepełnosprawnościami

Wydaje się, że warunkiem wstępnym uruchomienia tego typu usług jest świadomość włodarzy gmin i powiatów, że są one ważne i potrzebne.

1. Jak ocenia Pan/Pani znajomość potrzeb mieszkańców z niepełnosprawnościami i ograniczeniami mobilności wśród przedstawicieli Jednostek Samorządu Terytorialnego (włodarzy, osób decydujących o polityce społecznej gminy/powiatu)?
2. W jaki sposób te potrzeby są diagnozowane?
3. Czy można wyróżnić typy Jednostek Samorządu Terytorialnego gdzie ta świadomość (generalnie wrażliwość na potrzeby osób z niepełnosprawnością) jest mniejsza/ większa (moderatorka dopyta o różnice między większymi miastami a innymi obszarami, mniejszymi miastami, obszarami wiejskimi)?
	* Jak można te różnice wytłumaczyć/ od jakich czynników zależą?
	* Czy może Pan/Pani podać przykład Jednostek Samorządu Terytorialnego, w której świadomość/ wrażliwość na potrzeby osób z niepełnosprawnością jest duża?
	* W jaki sposób została ona tam osiągnięta/ zbudowana (czy można wskazać na konkretne osoby/podmioty i ich działania, wydarzenia w życiu społeczności, jakieś inne czynniki?)

### Finansowanie

Z całą pewnością ważnym czynnikiem decydującym o uruchomieniu podobnych usług są możliwości finansowe Jednostek Samorządu Terytorialnego.

* 1. Jak ocenia Pan/Pani kondycję finansową powiatów i gmin? Czy mogą mieć środki własne na uruchamiane usług transportu door-to-door (lub ich utrzymanie w dłuższej perspektywie, jeśli brały udział w projekcie)?
	+ Czy można wyróżnić jakieś typy Jednostek Samorządu Terytorialnego, które są pod tym względem w lepszej pozycji? Które Jednostki Samorządu Terytorialnego są w gorszej sytuacji?
	1. Z jakich źródeł zewnętrznych Jednostki Samorządu Terytorialnego mogą pozyskiwać środki na finansowanie tego typu usługi (jakie są najważniejsze źródła)?
	2. Czy można wskazać jakieś modele organizacji albo finasowania usług transportu door-to- door, które zwiększałyby ich efektywność kosztową i związku z tym były bardziej dostępne dla Jednostek Samorządu Terytorialnego (np. współpłacenie przez odbiorcę, wspólna organizacja usług przez JST, inne)?
	+ W jakich warunkach te rozwiązania się sprawdzą a w jakich nie (dla jakich typów Jednostek Samorządu Terytorialnego mogą być korzystne)?

**Inne czynniki/podsumowanie**

1. Jakie inne czynniki (poza uświadomieniem sobie potrzeb, finansami) mogą decydować o tym czy usługi transportu door-to-door zostaną uruchomione przez Jednostki Samorządu Terytorialnego?
	* Jakie znaczenie mają kwestie regulacji prawnych? Czy w tym obszarze nie ma jakichś barier i czy nie potrzebne są zmiany?
	* Jakie znaczenie mogą mieć kwestie techniczne/infrastrukturalne (np. dostępność odpowiednich pojazdów, przewoźników itp.).
2. Podsumowując - jakie warunki/ czynniki są decydujące dla uruchomienia i utrzymania usług transportowych door-to-door przez Jednostki Samorządu Terytorialnego?
3. Jakie działania są potrzebne, by upowszechnić tego typu usługi w Jednostkach Samorządu Terytorialnego?
	* Kto/jaki podmiot może/powinien podjąć te działania.

## Eksperci specjalizujący się w tematyce wykluczenia społecznego

Moderatorka przedstawi się oraz krótko opisze cel i kontekst rozmowy.

Rozmowa prowadzona jest w ramach projektu, w którym gminy i powiaty uruchamiały ze środków europejskich, za pośrednictwem Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych (PFRON), usługi indywidualnego transportu door-to-door dla dorosłych osób z potrzebami wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób niepełnosprawnych. Zgodnie z nazwą transport jest tutaj zapewniany na indywidualne zgłoszenie użytkownika od drzwi do drzwi tj. łącznie z pomocą w zakresie wyjścia/wejścia do budynku, pokonania schodów, korzystania z windy itp.

Takie projekty, pomiędzy początkiem 2021 r. a kwietniem 2023 r. zrealizowało łącznie 96 Jednostek Samorządu Terytorialnego (JST). Obecnie kontynuują realizację usługi door-to-door w okresie trwałości, ze środków zapewnionych przez JST.

Chcemy rozmawiać o pomocy w przemieszczaniu się dla osób z ograniczoną mobilnością (w tym osób z niepełnosprawnościami), w szczególności o usługach door-to-door. O tym, na ile jest to trafny model wsparcia, do kogo powinien być adresowany, w jaki sposób zmieniany/rozwijany.

### Wykluczenie społeczne a usługi społeczne, szczególnie door-to-door

* + 1. Jakie znaczenie w kontekście wykluczenia społecznego osób z ograniczoną mobilnością, w tym osób z niepełnosprawnością, mają usługi publiczne/społeczne?
		2. Jak istotne, jakie znaczenie ma pomoc w zakresie przemieszania się?
		3. Czy można takie usługi rozpatrywać oddzielnie/ czy powinny być elementem szerszego pakietu wsparcia?
		4. Jak w tym kontekście ocenia Pan/Pani usługi transportu indywidualnego door-to-door? Czy jest to wsparcie, na które osoby z ograniczoną mobilnością czekają?
		5. Dla jakich grup odbiorców może być ono szczególnie ważne (np. ze względu na typ niepełnosprawności miejsce zamieszkania)?
		6. Jakie warunki powinny spełniać te usługi by odpowiedzieć na potrzeby odbiorców (dopytać szczególnie o grupy wymienione powyżej przez eksperta)?
	+ W zakresie dostępności/częstotliwości przejazdów
	+ W zakresie wyposażenia pojazdów
	+ Wsparcia jakie powinien móc udzielić kierowca lub dodatkowa obsługa takich przejazdów
	+ Możliwości przejazdu z opiekunem/ dodatkowym bagażem
		1. Czy z Pana/Pani doświadczenia/ wiedzy wynika, że osoby z ograniczoną mobilnością/ osób z niepełnosprawnością mogą być w stanie ponosić częściową odpłatność za usługi door-to-door? Jak duża może być grupa, dla której opłaty są zbyt dużą barierą?
		2. Biorąc pod uwagę, że zasoby gmin są ograniczone, czy można wskazać:
	+ Takie rodzaje potrzeb odbiorców, które powinny być zaspakajane w pierwszej kolejności (kosztem innych). Kto i na jakiej podstawie może dokonać takiej priorytetyzacji?
	+ Takie grupy odbiorców, które powinny mieć pierwszeństwo w dostępie do usług door-to-door? Kto i na jakiej podstawie może dokonać takiej priorytetyzacji?
		1. Co można uznać za miarę sukcesu usług door-to-door? Po czym można rozpoznać udane wdrożenie projektu od nieudanego?

### Inne rodzaje wsparcia w zakresie przemieszczania się

1. Czy wsparcie w zakresie przemieszczania się dla osób z ograniczoną mobilnością/OzN można efektywnie zorganizować także w inny sposób? Jakie inne rodzaje wsparcia/usług można wyróżnić?

W odniesieniu do każdego z wymienionych przez eksperta rodzaju usług/wsparcia:

* + Jakie są zalety usług door-to-door w porównaniu z usługami/wsparciem X/ jakie są słabsze strony?
		- Czy są pewne typy Jednostek Samorządu Terytorialnego, dla których któraś z usługa jest optymalna?
		- Czy są takie grupy odbiorców, dla których, jakiś typ wsparcia/ usług jest bardziej pożądany/lepiej odpowiada na potrzeby?

### Świadomość potrzeb/działania na rzecz osób z ograniczoną mobilnością i OzN na poziomie gmin i powiatów

* + 1. Jak ocenia Pan/Pani znajomość potrzeb osób z ograniczoną mobilnością/ osób z niepełnosprawnością przez włodarzy/przedstawicieli Jednostek Samorządu Terytorialnego?
	+ Czy i w jaki sposób te potrzeby są diagnozowane?
	+ Czy można wskazać w tym zakresie przykłady dobrych praktyk?
		1. Czy może Pan/Pani wskazać przykłady Jednostek Samorządu Terytorialnego, które są szczególne aktywne w zakresie wspierania osób z ograniczoną mobilnością/ osób z niepełnosprawnością?
	+ Czym/ w jakim zakresie to wsparcie różni się od tego, jakie można spotkać w przeciętnej gminie/powiacie?
	+ Jakie czynniki miały wpływ na rozwój szerokiej oferty w tym akurat Jednostek Samorządu Terytorialnego (czy można wskazać konkretne podmioty, działania, wydarzenia itp.)?
		1. Biorąc pod uwagę z jednej strony stan usług dla osób z niepełnosprawnością w gminach i powiatach, z drugiej strony potrzeby różnych grup osób z niepełnosprawnością oraz osób z ograniczoną mobilnością, jak kluczowe jest rozwijanie usług transportowych?
	+ Czy gminy i powiaty powinny się na nich skupiać. Czy też stawiać na inne priorytety?
	+ Czy te usługi powinny stanowić jeden element szerszej palety wsparcia/ powinny być rozwijane równolegle z innymi (jak taki model powinien wyglądać?)

Podsumowując:

* + 1. Jakie działania są potrzebne, by Jednostki Samorządu Terytorialnego mogły w większym zakresie uruchamiać usługi dla osób z ograniczoną mobilnością i osób z niepełnosprawnością, w tym przede wszystkim w zakresie przemieszczania się / transportu door-to-door?
	+ Kto te działania powinien podjąć?

## Eksperci specjalizujący się w tematyce wykluczenia komunikacyjnego

Moderatorka przedstawi się oraz krótko opisze cel i kontekst rozmowy.

Rozmowa prowadzona jest w ramach projektu, w którym gminy i powiaty uruchamiały ze środków europejskich, za pośrednictwem Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych (PFRON), usługi indywidualnego transportu door-to-door dla dorosłych osób z potrzebami wsparcia w zakresie mobilności, w tym osób z niepełnosprawnością. Zgodnie z nazwą transport jest tutaj zapewniany na indywidualne zgłoszenie użytkownika od drzwi do drzwi tj. łącznie z pomocą w zakresie wyjścia/wejścia do budynku, pokonania schodów, korzystania z windy itp.

Takie projekty, pomiędzy początkiem 2021 r. a kwietniem 2023 r. zrealizowało łącznie 96 Jednostek Samorządu Terytorialnego (JST). Obecnie kontynuują realizację usługi door-to-door w okresie trwałości, ze środków zapewnionych przez Jednostki Samorządu Terytorialnego.

Chcemy rozmawiać o wykluczeniu transportowym osób z ograniczoną mobilnością, w tym osób z niepełnosprawnością, oraz o pomocy w przemieszczaniu się w tym o usługach door-to-door. O tym na ile jest to trafny model wsparcia, do kogo powinien być adresowany, w jaki sposób zmieniany/rozwijany.

1. Proszę krótko opowiedzieć czym się Pan/Pani zajmuje. W jaki sposób Pana/Pani doświadczenie zawodowe wiąże się z tematyką wykluczenia komunikacyjnego?
2. Jaki jest stan naszej wiedzy o wykluczeniu komunikacyjnym osób z ograniczoną mobilnością w tym osób z niepełnosprawnością w naszym kraju?
	* Jaka jest skala wykluczenia komunikacyjnego wśród osób z ograniczoną mobilnością/osób z niepełnosprawnością, czy uległa ona zmianie na przestrzeni ostatnich lat? Jakimi danymi na ten temat dysponujemy?
	* Czy można wskazać takie grupy wśród osób z ograniczoną mobilnością/osób z niepełnosprawnością, które najbardziej narażone są na wykluczenie komunikacyjne? Jak można scharakteryzować te grupy?
	* Czy istnieje zależność między wykluczeniem komunikacyjnym a miejscem zamieszkania osób z niepełnosprawnościami? Czy mieszkanie w określonym obszarze (np. obszarach wiejskich vs miejskich) lub w określonym regionie kraju ma wpływ na poziom wykluczenia komunikacyjnego?
3. Jakie można wyróżnić podstawowe rodzaje odpowiedzi na ten problem/modele/typy działań?
	* Które typy działań są najbardziej powszechne w Polsce/ jaka to skala występowania?
	* Kto/jaki podmiot te działania zazwyczaj rozwija?
4. Jak w ten kontekst wpisują się usługi door-to-door/ do jakiego typu/modelu działań można je zaliczyć?
5. Jakie są przewagi usług door-to-door w porównaniu z innymi typami działań na rzecz ograniczania wykluczenia komunikacyjnego osób z ograniczoną mobilnością w tym osoby z niepełnosprawnością/ jakie są słabsze strony?
6. Czy można wskazać modelowe rozwiązania dla Jednostek Samorządu Terytorialnego w zakresie przezwyciężania wykluczenia komunikacyjnego (np. łączące różnego rodzaju usługi/pomoc w przemieszczaniu się)?
	* Czy można mówić o różnych modelach dla różnych typów Jednostek Samorządu Terytorialnego?
	* W jaki sposób można uwzględnić różnorodne potrzeby osób z ograniczoną mobilnością w tym osób z niepełnosprawnością/ różnych ich grup?
	* Jakie jest miejsce w tym modelu dla usług transportu indywidualnego door-to-door?
7. Czy może Pan/Pani wskazać przykład samorządu, który wdrożył takie modelowe/zbliżone do modelowych rozwiązania?
	* Na czym one polegają?
	* Jakie jest w nich miejsce usług door-to-door?
	* Jakie czynniki zadecydowały, że tam udało się ten model wdrożyć (działania jakich podmiotów, inne czynniki)?
8. Jakie kolejne kroki powinien podjąć samorząd/Jednostki Samorządu Terytorialnego, który chciałby zaprojektować i wdrożyć dobry model usług/wsparcia w zakresie przezwyciężania wykluczenia komunikacyjnego osób z ograniczoną mobilnością/ osób z niepełnosprawnością?
9. Jakie są podstawowe bariery/wyzwania w zakresie uruchomiana tego rodzaju usług na poziomie samorządów/Jednostek Samorządu Terytorialnego?
	* Czy można wskazać jakieś ciekawe rozwiązania radzenia sobie z tymi wyzwaniami/ograniczeniami?

Moderator dopyta o:

* + świadomości potrzeb osób z ograniczoną mobilnością/ osób z niepełnosprawnością po stronie włodarzy/Jednostek Samorządu Terytorialnego
	+ ograniczenia finansowe
	+ ewentualne bariery prawne

Podsumowując

1. Jakie działania są potrzebne, by Jednostki Samorządu Terytorialnego mogły w większym zakresie uruchamiać usługi dla osób z ograniczoną mobilnością/osób z niepełnoprawnością, w tym przede wszystkim w zakresie przemieszczania się / transportu door-to-door?
	* Kto te działania powinien podjąć?

Dziękuje za rozmowę.