

**Rikszą na przejażdżkę**

W ramach innowacji członkowie grupy rowerowej budują riksze dostosowane do potrzeb osób starszych zależnych, a potem wraz z przeszkolonymi wolontariuszami tworzą sieć wsparcia. Zabierają seniorów na przejażdżki i wycieczki. Spędzanie czasu na powietrzu, towarzystwo innych ludzi i powód do wyjścia z domu – to wszystko wpływa na samopoczucie, a co za tym idzie na stan zdrowia osób starszych zależnych.

**Po co to jest?**

Celem innowacji jest pobudzenie aktywności fizycznej osób starszych zależnych i tworzenie nowych relacji międzypokoleniowych. Sposobem na to jest system przejazdów rowerowych oparty o wolontariuszy-rowerzystów, korzystających z własnoręcznie zbudowanych riksz.

**Dla kogo? (uczestnicy)**

**Odbiorcy ostateczni innowacji to osoby starsze zależne**, które są w stanie o własnych siłach lub z pomocą opiekunów czy wolontariuszy wyjść z domu. Osoby te często przez większość swojego życia były aktywne zawodowo i towarzysko, a podeszły wiek i utrata sprawności odebrały im możliwość aktywnego uczestnictwa w życiu miasta i w drobnych przyjemnościach, do których były przyzwyczajone, jak spacer czy spotkanie z przyjaciółmi.

Najważniejsze korzyści wynikające z innowacji:

* kontakt z drugim człowiekiem.
* kontakt z przyrodą,
* poprawa samopoczucia.

Najważniejsze trudności na etapie z wdrażania innowacji:

* strach przed pierwszą jazdą, wynikający ze świadomości swoich ograniczeń, obawy o swoje bezpieczeństwo,
* brak obecności w trakcie przejażdżki drugiej znajomej osoby (koleżanki/kolegi, sąsiadki/sąsiada, dziecka, wnuczki/wnuczka, opiekuna).

**Odbiorcami pośrednimi innowacji są młodzi wolontariusze:** licealiści, głównie uczniowie klas I i II, którzy chcą angażować się w pomoc innym, lubią ludzi i jazdę na rowerze.

Najważniejsze korzyści:

* udział w ciekawej i atrakcyjnej inicjatywie,
* zdobycie doświadczenia mogącego mieć wpływ na rozwój osobisty i zawodowy,
* zmiana postrzegania osób starszych – zobaczenie ich jako otwartych, interesujących i ciekawych zmieniającego się świata.

Najważniejsze trudności:

* obowiązki szkolne kolidujące z pracą wolontaryjną,
* uprzedzenia i obawy dotyczące kontaktów z osobami starszymi.

**Kto może skorzystać? (kto ma wdrożyć)**

**Użytkownikami innowacji są stowarzyszenia rowerowe.**

Najważniejsze korzyści:

* tworzenie mocnych lokalnych partnerstw, co w dłuższym okresie może przekładać się na rozwój stowarzyszenia,
* wzmocnienie polityki rowerowej w okolicy/ regionie (co jest z reguły jednym z celów stowarzyszeń rowerowych): zmiana i rozwój infrastruktury rowerowej, poprawa bezpieczeństwa i świadomości plusów jazdy na rowerze itp.

Najważniejsze trudności:

* brak środków na sfinansowanie zakupu/budowy specjalistycznej rikszy zgodnie z wytycznymi zawartymi w opracowaniu i specyfikacji technicznej,
* problem ze zbudowaniem silnego i trwałego wolontariatu do obsługi wprowadzanego systemu,
* problem z koordynacją działań i odpowiadaniem na pojawiające się potrzeby przyszłych użytkowników.

**Krok po kroku, jak zrealizować + aktywne linki**

Wszystkie działania zostały szczegółowo opisane w “Poradniku”.

 (załącznik Poradnik).

1. Początek to zawiązanie grupy inicjującej, odpowiedzialnej za przygotowanie koncepcji wdrożenia systemu riksz na terenie miasta – w jej skład wchodzić powinny przedstawiciele grupy rowerowej plus konstruktor rowerów oraz pomocni partnerzy. Na początku określamy wspólne cele grupy i odpowiedzialność za swój wkład w projekt (dookreślamy swoją rolę, kryteria objęcia pomocą, koordynacje naszych działań – będzie to pomocne do wpisania w porozumienie – załącznik 3 poradnika). Ważny będzie podział na podgrupy robocze odpowiedzialne za:
* budowanie sieci partnerstw i kontakty z partnerami;
* rekrutację osób starszych zależnych;
* zakupy materiałów i budowę rikszy;
* promocję projektu w mediach społecznościowych i kontakt z mediami;
* organizację wolontariatu;
* organizacje szkoleń z ratownictwa i ruchu drogowego;
* opracowywanie trasy;
* organizację przejazdów;
* analizy, serwisowanie, ewaluację.
1. Stale powinniśmy monitorować postęp pracy– istnieje ryzyko, że zainteresowanie nową inicjatywą osłabnie w pewnych okresach. To może doprowadzić do spadku motywacji u innych osób dlatego powodzenie zależy od utrzymania zainteresowania projektem wszystkich ze stron.
2. Pomocne będzie utworzenie porozumieniu o współpracy pomiędzy stronami
i bezwzględne zapisanie, kto za co odpowiada. Grupa powinna również podjąć wspólną decyzję o kryterium przyjęć i zasady przyjmowania zgłoszeń do opracowania i realizacji założonych celów. Procedura ta musi być jasna, przeprowadzona starannie i sprawnie. Za opracowanie założonych celów w głównej mierze powinni być odpowiedzialni pomysłodawcy i członkowie grupy rowerowej, którzy będą koordynować postęp prac.
3. Równocześnie w procesie opracowania celów powstawać musi riksza wraz z mobilnym wsparciem.
4. Warto porozumieć się np. z lokalną biblioteką, ośrodkiem kultury czy kawiarni w sprawie udostępnienia przestrzeni na spotkania grupy realizatorów Realizatorzy modelu spotykać się powinni w komfortowych przestrzeniach (w tym celu porozmawiaj o dostępnych przestrzeniach - mowa tu o salach konferencyjnych, wykładowych czy widowiskowych, lub z zaprzyjaźnioną kawiarnią).
5. Podczas wprowadzania modelu powinny być publikowane informacje na stronach partnerów informujące o postępach prac.
6. W sytuacjach „kryzysowych” warto korzystać ze wsparcia profesjonalistów np. latający animatorów kultury lub latająch socjologów – więcej na stronie http://www.e.org.pl/latajacyanimatorzy/.

**Zarządzanie modelem**

Realizacją powinien zająć się członek stowarzyszenia rowerowego, który mógłby zostać koordynatorem projektu – oprócz powołania grupy inicjującej będzie zarządzać projektem i wolontariatem. Powinien mieć umiejętności przywódcze i organizacyjne.

Również członkowie realizujący pomysł muszą przede wszystkim wykazać się sympatią i zrozumieniem oraz entuzjastycznym podejściem do tego rozwiązania (jest to czynnik fundamentalny – osobowość oraz gotowość do zaangażowania się z entuzjazmem).

Z racji pracy z osobami starszymi zależnymi powinni jednak zostać przeszkoleni z teoretycznych podstaw pracy z seniorami (warto porozmawiać z opiekunami środowiskowymi, ratownikami medycznymi, fizjoterapeutami).

Przy dużej skali działania koordynator powinien zadbać o nieustanny rozwój kompetencji osób zaangażowanych i wspólną integrację z użytkownikami (np. poprzez spotkania integracyjne, wspólne przejażdżki rowerowe, drobne upominki).

Kolejnym atutem jest posiadanie zaplecza technicznego czyli warsztatu rowerowego – w większości prowadzone są przez prawdziwych pasjonatów, którzy chętnie podejmują się nowych wyzwań i chętnie pomagają przy działaniach rowerowych. Niezależnie, czy będzie to warsztat, który od podstaw w ramach przygotowanego opracowania przygotuje rower czy tylko pomoże w serwisowaniu i drobnych naprawach wynikających z użytkowania, warto zacząć współpracę z takimi punktem w mieście.

**Struktura kosztów**

Koszty zależą w głównej mierze od określonych potrzeb i wypracowanej sieci partnerstw – czyli kto, dla kogo i w jakim celu.

Jednakże podstawowym kosztem wprowadzenia systemu (niezależnie od podmiotu wdrażającego) jest:

* zakup/budowa rikszy (koszt materiałów na poziomie ok. 20 tysięcy złotych przy robociźnie na poziomie ok. 2-3 tysięcy złotych)
* oraz mobilnego modułu wsparcia (koszt ok. 15 tysięcy złotych), a co za tym idzie dochodzą koszty serwisowania (zależne od sposobu i częstotliwości użytkowania, garażowania, utrzymania i ubezpieczenia).

Podobnie jest z określeniem kosztów wdrażania modelu – w zależności od scenariusza wprowadzania systemu koszty mogą się wahać od kilkuset złotych do kilkudziesięciu tysięcy złotych (wynajem sal na spotkania i warsztaty, organizacja specjalistycznych szkoleń, wynagrodzenie dla prowadzących i szkoleniowców, obsługa techniczna, obsługa wolontariatu, opracowanie identyfikacji wizualnej, promocja w mediach, druk materiałów, promocyjnych i szkoleniowych, wydarzenia integracyjne, strona internetowa).

**Minimalne standardy**

Absolutnie minimum i niezbędne narzędzie do działania to riksza (może być jednoosobowa), która będzie używana w ramach działalności statutowej przez stowarzyszenie rowerowe(grupa musi mieć formę stowarzyszenia, jeśli chciałaby ubezpieczyć użytkowników modelu, w tym przede wszystkim wolontariuszy z którymi będzie współpracować). W skład grupy wchodzić muszą aktywni rowerzyści, którzy będą zarówno:

* promować projekt,
* obsługiwać rikszę,
* inicjować kontakty i budować sieć partnerstw,
* dbać o serwisowanie roweru, jego wypożyczenia i garażowanie
* prowadzić nabór i szkolenia wolontariuszy,
* pozyskiwać sponsorów.

Po zbudowaniu/zakupie rikszy niezbędne jest przejście szkoleń
z zakresu pomocy przedmedycznej, a także zapoznanie się z zasadami ruchu drogowego. Podstawowym partnerem są tu służby miejskie jak policja i straż pożarna.

W standardzie minimalnym założyć można, że riksza będzie używana okazjonalnie w zależności od planów grupy, czyli np. przy organizacji jakiegoś pikniku rowerowego albo mini rajdu.

**Czy to działa? Wnioski z ewaluacji**

Satysfakcja i przyjemność to jedne z najczęściej deklarowanych przez seniorów określeń innowacji. Dotyczą one kilku kategorii:

* pozytywne emocje i radość z doświadczania jazdy, z bycia pasażerem – seniorzy czerpali dużą przyjemność z przejażdżek, często szukali okazji by skorzystać z nich możliwie często – subiektywne odczucie „odmłodzenia” i przypływu energii to powszechnie doświadczane przez nich stany;
* doświadczenie luksusu – pasażerowie czuli się uprzywilejowani będąc wożeni przez kogoś, kto poświęca na to czas; to doświadczenie było wzmocnione przez estetykę i dopracowaną konstrukcję rikszy, którą komplementowali seniorzy;
* poczucie bycia otoczonym zainteresowaniem, wsparciem – testujący model odbiorcy ostateczni byli wdzięczni wolontariuszom za fakt, że poświęcają swój wolny czas po to, by sprawić im przyjemność, zrobić coś dla nich; dla jednych było to wzruszające, a dla innych było źródłem siły;
* poczucie wyjątkowości – możliwość testowania innowacji sprawiała, że pasażerowie czuli się wyjątkowi, wyróżnieni. Większość przyznawała, że wcześniej nie wiedzieli o istnieniu takiego pojazdu;
* duma i wzmocnienie tożsamości lokalnej – testujący innowację seniorzy czuli się dumni i cieszyli się, że to właśnie w Oleśnicy powstał taki pomysł.