

Znak sprawy: ZP/32/22

Załącznik nr 1 do SWZ

## **Opis Przedmiotu Zamówienia**

### **na realizację badania pn. Ewaluacja projektu „Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych”.**

#### **1. Kontekst badania**

Projekt pt. „Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych” realizowany jest w ramach Osi priorytetowej II. Efektywne polityki publiczne dla rynku pracy, gospodarki i edukacji w ramach Działania 2.8 Rozwój usług społecznych świadczonych w środowisku lokalnym Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja Rozwój na lata 2014-2020 od 1 sierpnia 2019 roku do 31 grudnia 2023 roku.

Celem projektu jest ułatwienie integracji społeczno-zawodowej osób z potrzebami wsparcia w zakresie mobilności poprzez zapewnienie przez jednostki samorządu terytorialnego (JST) usług indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawę dostępności wielorodzinnych budynków mieszkalnych.

Cel projektu zostanie zrealizowany poprzez dofinansowanie projektów zgłoszonych w konkursie grantowym przez uprawnione JST - gminy, związki i porozumienia gmin, powiaty oraz związki i porozumienia powiatów, w których nie występowała dotychczas usługa door-to-door. Usługi mają być przystępne cenowo dla osób korzystających i nakierowane na wzmocnienie aktywizacji społeczno-zawodowej odbiorców.

Grupą docelową projektu są JST (gminy, związki i porozumienia gmin, powiaty oraz związki i porozumienia powiatów), które w ramach projektu uruchomiły usługę indywidualnego transportu door-to-door dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności.

Ostatecznymi odbiorcami wsparcia oferowanego w projekcie, tj. osobami korzystającymi z usług door-to-door i z usprawnień w budynkach, są osoby z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności.

Dla celów projektu przez osoby z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności należy rozumieć osoby mające trudności w samodzielnym przemieszczaniu się np. ze względu na ograniczoną sprawność (poruszające się na wózkach inwalidzkich, poruszające się o kulach, niewidome, słabowidzące), przy czym nie ma znaczenia fakt posiadania lub nieposiadania orzeczenia o

*Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych*

---

niepełnosprawności (lub równoważnego). Wsparciem mogły być objęte wyłącznie osoby pełnoletnie.

Dla celów projektu przez integrację społeczno-zawodową osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności rozumie się umożliwianie rozwijania aktywności osób z niepełnosprawnościami w życiu publicznym, społecznym i zawodowym poprzez niwelowanie barier związanych z mobilnością tych osób. Przyczynić się to ma do m.in. zwiększenia ich szans rozwoju, udziału w edukacji, korzystania z infrastruktury społecznej i zwiększenia aktywności zawodowej.

Warunki korzystania z usług, w tym w szczególności: zakres i zasady weryfikacji potrzeb wsparcia w zakresie mobilności osób chętnych do skorzystania z usługi, ewentualne preferencje w obrębie grupy docelowej wsparcia, kwalifikowalne cele przejazdów, zasięg geograficzny przejazdów, ewentualną odpłatność po stronie korzystającego określone zostały we wnioskach grantowych oraz regulaminach przewozów indywidualnych określony przez grantobiorcę (JST). Elementem uzupełniającym do usług indywidualnego transportu door-to-door może być realizacja przez grantobiorców usprawnień w częściach wspólnych wielorodzinnych budynkach mieszkalnych, mających na celu likwidację lub ograniczenie barier architektonicznych w częściach wspólnych budynków, w których mieszkają osoby obejmowane usługą door-to-door.

W ramach projektu zaplanowano osiągnięcie następujących wskaźników rezultatu:

- 150 JST uruchomi usługę door-to-door dla osób o ograniczonej mobilności i będzie oferować ją po zakończeniu udziału w projekcie;  
grantobiorcy są zobowiązani zapewnić trwałość rezultatów projektu do świadczenia usług transportowych door-to-door przez okres co najmniej 12 miesięcy po zakończeniu finansowania tych usług z PO WER. Zakres i poziom usług świadczonych w okresie trwałości nie może być mniejszy niż w okresie finansowania z PO WER;
- 1 920 osób skorzysta z infrastruktury zwiększającej dostępność architektoniczną budynków;  
grantobiorcy są zobowiązani do zachowania usprawnień przez okres co najmniej 5 lat od wdrożenia usprawnienia;  
oraz następujący wskaźnik produktu:
- 160 usprawnień wprowadzonych w wielorodzinnych budynkach mieszkalnych dla osób o ograniczonej mobilności.

Projekt realizowany jest przez Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych.

*Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych*

---

Na realizację projektu przeznaczono kwotę początkowo 53 749 996,82 zł z czego 45 000 000,00 zł na granty, a ostatecznie 64 412 973,21 zł, z czego 54 579 700,00 zł na granty.

### **Przebieg projektu**

W pierwszym etapie projektu przeprowadzono badania rynku usług indywidualnego transportu door-to-door oraz zidentyfikowano funkcjonujące modele świadczenia tego typu usług. Badanie przeprowadzone zostało w okresie od stycznia do czerwca 2020 roku wśród losowo wybranych samorządów oraz podmiotów:

- świadczących usługi indywidualnego transportu door-to-door lub mogących świadczyć takie usługi;
- produkujących pojazdy do przewozu osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności lub adaptujących pojazdy do takiego celu;
- wykonujących adaptacje budynków mieszkalnych do potrzeb osób wymagających wsparcia w zakresie mobilności.

Przeprowadzone badania i analizy pozwoliły na zidentyfikowanie trzech podstawowych modeli świadczenia/organizacji usług door-to-door przez jednostki samorządu terytorialnego:

- samodzielne świadczenie usługi transportowej door-to-door przez JST lub spółkę komunalną;
- zlecenie realizacji usługi transportowej door-to-door podmiotowi zewnętrznemu wybranemu w oparciu o procedury zamówień publicznych;
- zlecenie realizacji usługi transportowej door-to-door organizacji pozarządowej w oparciu o procedury z ustawy o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie.

Wyniki badania dostępne są na stronie projektu pod linkiem: [badanie potencjału rynku](#)

Na koniec tego etapu projektu przygotowano dokumentację konkursu grantowego dla JST, zainteresowanych realizacją usług door-to-door na swoim terenie i przygotowano także generator wniosków i sprawozdań.

Od kwietnia do czerwca 2020 roku prowadzono konsultacje założeń i planowanych warunków konkursu grantowego z kluczowymi interesariuszami tj. JST, ogólnokrajowymi

*Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych*

---

związkami JST, organizacjami pozarządowymi i środowiskami pracującymi z osobami niepełnosprawnością.

W dniu 19 czerwca 2020 roku ogłoszono konkurs grantowy służący realizacji projektu. W konkursie wnioski mogły składać gminy, związki i porozumienia gmin, powiaty, związki i porozumienia powiatów.

Maksymalna wartość grantu wynosiła 1 000 000,00 zł w przypadku wniosku dotyczącego wyłącznie uruchomienia usług transportowych door-to-door oraz 2 000 000,00 zł w przypadku wniosku dotyczącego uruchomienia usług transportowych door-to-door oraz wprowadzenia usprawnień/dostosowań architektonicznych w częściach wspólnych wielorodzinnych budynków mieszkalnych. Zgodnie z założeniami okres realizacji finansowanego projektu nie może przekraczać 24 miesięcy i nie może być krótszy niż 12 miesięcy, a projekty nie powinny rozpoczynać się wcześniej niż 1 września 2020 r.

Wnioski należało składać od 22 czerwca 2020 r. do 21 sierpnia 2020 r. Wnioski składano wyłącznie w formie dokumentu elektronicznego, na obowiązującym formularzu, za pośrednictwem Generatora Wniosków/Systemu Obsługi Grantów.

Pełna dokumentacja konkursowa (w tym kryteria oceny projektów i procedura oceny wniosków) dostępna jest na stronie projektu pod linkiem: [dokumentacja konkursowa dtd](#)

Wraz z ogłoszeniem konkursu w PFRON utworzono punkt kontaktowy konkursu oraz stworzono możliwość zadawania pytań na specjalnie utworzony adres e-mail: [door@pfron.org.pl](mailto:door@pfron.org.pl). Wyjaśnienia o charakterze ogólnym publikowano na stronie internetowej [www.pfron.org.pl](http://www.pfron.org.pl). Ponadto zorganizowane zostały webinaria dla JST zainteresowanych udziałem w konkursie grantowym, w których wzięło udział 75 osób.

W konkursie złożono 154 wnioski, z czego 127 dotyczyło wyłącznie świadczenia usług transportowych door-to-door, a pozostałe obejmowały również dostosowania architektoniczne w wielorodzinnych budynkach mieszkalnych. Po ocenie merytorycznej przeprowadzono z wnioskodawcami negocjacje. Po ich zakończeniu w dniu 11 grudnia 2020 r. Zarząd PFRON podjął uchwałę w sprawie przyznania finansowania dla 77 JST na realizację wniosków na łączną kwotę 40 240 648,31 zł. W wyniku procedury odwoławczej lista grantobiorców została powiększona o dodatkowych 9 JST - w dniu 19 marca 2021 r. Zarząd PFRON podjął uchwałę w sprawie przyznania finansowania dla 9 JST na realizację wniosków na łączną kwotę 4 517 286,23 zł.

W czerwcu 2021 r. Instytucja Zarządzająca PO WER zwiększyła wartość projektu do kwoty 64 412 973,21 zł. Zwiększone dofinansowanie projektu umożliwiło podjęcie negocjacji z 17 JST, których wnioski znajdowały się na kolejnych miejscach listy rankingowej. W dniu 20

*Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych*

---

września 2021 r. Zarząd PFRON podjął uchwałę w sprawie przyznania finansowania dla 11 JST na realizację wniosków. Łączna kwota przyznanego finansowania wynosi 4 705 835,57 zł. Tym samym kwota finansowania wszystkich 97 projektów wynosi obecnie 49 463 770,11 zł. W związku z rezygnacją jednej z gmin z podpisania umowy ostatecznie realizowanych jest 96 projektów na kwotę 49 061 541,11 zł. Pełna ostateczna lista wniosków złożonych, ocenionych i finansowanych dostępna jest na stronie projektu pod linkiem: [lista wniosków dtd](#)

Pod linkiem [mapa wsparcia door-to-door](#) dostępna jest mapa z zaznaczonymi gminami realizującymi usługi w ramach projektu.

W toku realizacji projektów Grantobiorcy wspierani są przez Opiekunów grantów, którzy współpracują z Zespołem Ekspertów powołanych do realizacji projektu PFRON.

Planowana ewaluacja będzie ostatnim etapem projektu.

## 2. Cele badania

Celem badania jest ocena skuteczności i efektywności wdrażanego systemu usług door-to-door i wpływ podjętych w projekcie działań na aktywizację społeczno-zawodową osób o ograniczonej mobilności oraz sformułowanie rekomendacji dotyczących organizowania i finansowania indywidualnych usług door-to-door dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności.

W badaniu należy zastosować następujące kryteria ewaluacyjne:

- Trafność - rozumiana jako dopasowanie oferowanego wsparcia do potrzeb odbiorców;
- Skuteczność - rozumiana jako osiąganie celów projektu, tj. wpływu na aktywizację społeczno-zawodową osób o ograniczonej mobilności;
- Efektywność - rozumiana jako racjonalność kosztowa zastosowanego podejścia, tj. ocena relacji między nakładami a efektami;
- Trwałość - rozumiana jako długookresowe trwanie rezultatów projektu, tj. kontynuowanie usług transportowych door-to-door przez okres co najmniej 12 miesięcy po zakończeniu finansowania tych usług z PO WER.

**Obszary badawcze (cele szczegółowe badania) to:**

- Wpływ działań projektu na poprawę sytuacji społeczno-zawodowej osób o ograniczonej mobilności;

*Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych*

---

- Zapotrzebowanie na usługi transportu door-to-door;
- Gotowość oferowania usług transportu door-to-door;
- Ocena relacji koszty – korzyści;
- Trwałość rezultatów projektu (wyłącznie w zakresie usług indywidualnego transportu door-to-door);
- Założenia i realizacja konkursu grantowego i projektów grantowych;
- Optymalny sposób świadczenia usług door-to-door z perspektywy odbiorców i JST.

**Zakres badania obejmuje następujące wymiary:**

- Podmiotowy – badaniem objęte zostaną JST realizujące i nierealizujące projekty w ramach grantów oraz realizatorzy ze strony PFRON, Instytucji Zarządzającej, eksperci;
- Przedmiotowy – przedmiotem badania jest projekt „Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych”, ze szczególnym uwzględnieniem realizacji usług indywidualnego transportu door-to-door, w tym także realizowanych poza projektem;
- Czasowy – badaniem objęty będzie okres realizacji projektu od stycznia 2020 r.

**Odbiorcy badania to:**

- Realizator projektu – PFRON,
- Instytucje finansujące projekt,
- Interesariusze.

### 3. Pytania badawcze

Cele badania powinny zostać zrealizowane poprzez udzielenie wyczerpującej i uzasadnionej wynikami badania odpowiedzi na każde z poniższych pytań. Wykonawca może zaproponować dodatkowe pytania badawcze, jeśli są one, jego zdaniem, niezbędne do pełnej realizacji celów badania.

- 1) Jaki jest wpływ projektu na poprawę sytuacji społeczno-zawodowej osób o ograniczonej mobilności? Jakie zachodzą różnice między poszczególnymi JST i



*Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych*

---

czym są warunkowe? Co należy zrobić w przyszłości, aby zwiększyć wpływ działań w zakresie transportu door-to-door na sytuację społeczno-zawodową odbiorców usług? Wobec kogo ten wpływ jest najmniejszy, a wobec kogo największy i z czego wynikają różnice?

- 2) Jakie jest zapotrzebowanie na usługę transportu door-to-door w JST, w których realizowane były usługi transportu door-to-door, a jakie w gminach, w których usługi te nie były realizowane (z uwzględnieniem gmin, które realizują usługi transportu indywidualnego poza projektem „Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych” wg własnych zasad)? Z czego wynikają ewentualne różnice?
- 3) Jakie grupy osób o ograniczonej mobilności są w szczególności zainteresowane usługą transportu door-to-door? Jakie cele usługi transportu door-to-door dominowały w ramach projektu i z czego to wynikało? Jakie cele nie mogły być wspierane, a powinny? Dlaczego? Jakie elementy usługi są najwyższej cenione/najbardziej pożądane z punktu widzenia odbiorców usługi i z czego to wynika? Jakie elementy usługi są najwyższej cenione/najbardziej pożądane z punktu widzenia JST i z czego to wynika?
- 4) Jakie jest zainteresowanie realizacją usług transportu door-to-door w skali kraju i jak to zapotrzebowanie jest zróżnicowane (z uwzględnieniem podziału na regiony, grupy powiatów i grupy gmin, podzielonych wg kryteriów wielkości, lokalizacji i liczby)?
- 5) Jakie były powody wzięcia udziału w konkursie na udzielenie grantu i jakie były powody nie wzięcia udziału w tym konkursie? Jakie można zaobserwować prawidłowości w tym zakresie (z uwzględnieniem podziału na regiony, grupy powiatów i grupy gmin, podzielonych wg kryteriów wielkości, lokalizacji i liczby mieszkańców)? Jakie jest potencjalne zainteresowanie udziałem w podobnych konkursach w przyszłości i od czego ono zależy?
- 6) Jakie modele świadczenia usług transportu door-to-door można zidentyfikować wśród rozwiązań stosowanych w ramach projektu? Jakie zaobserwowano prawidłowości jeśli chodzi o wybór określonego modelu (z uwzględnieniem podziału na regiony, grupy powiatów i grupy gmin, podzielonych wg kryteriów wielkości, lokalizacji i liczby mieszkańców)? Jakie różnice można zaobserwować między modelami zidentyfikowanymi w ramach przywołanego wyżej badania a zidentyfikowanymi w ramach projektu? Jaki model jest zdaniem Wykonawcy



*Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych*

---

optymalny i co o tym decyduje – z uwzględnieniem perspektywy usługodawcy i odbiorców usług?

- 7) Jaka jest efektywność kosztowa usług transportu door-to-door, świadczonych w projekcie (relacja koszty : korzyści)? Jakie czynniki mają decydujący wpływ na tę relację? W jaki sposób można zmaksymalizować efektywność kosztową usług transportu door-to-door?
- 8) Jak organizowane i finansowane są usługi transportu door-to-door w okresie trwałości? Jakie koncepcje organizowania i finansowania tych usług są przewidziane po okresie trwałości? Jakie warunki powinny być spełnione, by usługi transportu door-to-door trwale weszły do oferty JST wobec mieszkańców?
- 9) Jaki wpływ na skuteczność i efektywność usług transportu door-to-door miały założenia, organizacja i przebieg konkursu grantowego oraz warunki realizacji projektów grantowych i świadczenia usług transportowych?
- 10) W jaki sposób należałoby organizować i finansować indywidualne usługi transportu door-to-door dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności? Jakie niezbędne są regulacje prawne?

#### 4. Metody badawcze

Wykonawca jest zobowiązany do realizacji badania zgodnie ze wskazanym poniżej minimum metodologicznym i zgodnie ze złożoną ofertą. Wykonawca może zaproponować dodatkowe metody/techniki badawcze, jeśli są one, jego zdaniem, niezbędne do pełnej realizacji celów badania.

- 1) **Analiza danych zastanych**, obejmująca:
  - dokumentację konkursu grantowego;
  - dane z systemu obsługi grantów.
- 2) **IDI** – Wykonawca przeprowadzi wywiady indywidualne osobiste (w wyjątkowych sytuacjach za zgodą Zamawiającego zdalne):
  - z przedstawicielami realizatorów projektu w PFRON (minimum 1 w centrali i minimum 2 w oddziałach PFRON);
  - z przedstawicielem Instytucji Zarządzającej PO WER;
  - z ekspertami specjalizującymi się w tematyce funkcjonowania i finansów JST – minimum 2 IDI;



*Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych*

---

- z ekspertami specjalizującymi się w tematyce wykluczenia społecznego – minimum 2 IDI;
- z ekspertami specjalizującymi się w tematyce wykluczenia komunikacyjnego – minimum 2 IDI.

Na etapie realizacji badania Wykonawca przedstawi listę ekspertów do akceptacji Zamawiającego.

- 3) **FGI** – minimum dwa wywiady grupowe, każdy z udziałem minimum 6 przedstawicieli JST realizujących usługę transportu door-to-door w ramach projektu, Zamawiający dopuszcza realizację FGI online.
- 4) **Studium przypadku** – Wykonawca przeprowadzi minimum 10 studiów przypadku w JST realizujących usługi transportu door-to-door w ramach projektu. Studium przypadku powinno obejmować analizę dokumentów, wywiady z realizatorami i z odbiorcami usług, zakończone mini raportem. Wykonawca w załączniku nr 1 do Formularza ofertowego przedstawi sposób doboru JST do badania metodą studiów przypadku, co będzie przedmiotem oceny ofert. Lista JST wytypowanych do badania metodą studiów przypadku na etapie realizacji badania podlega akceptacji Zamawiającego. Każde studium przypadku musi zakończyć się raportem, którego struktura zostanie uzgodniona w ramach raportu metodologicznego.
- 5) **Badanie CAWI/CATI JST realizujących usługi transportu door-to-door**. Badaniem objęta zostanie pełna populacja JST realizujących ww. usługi w ramach projektu. Zamawiający oczekuje uzyskania min. 75% efektywnie wypełnionych kwestionariuszy.
- 6) **Badanie CAWI/CATI JST nierealizujących usług transportu door-to-door w ramach projektu**. Minimalna wielkość próby – 100 JST (z czego 90 gminy, 10 powiaty). Wykonawca w raporcie metodologicznym przedstawi sposób doboru i konstrukcję próby.
- 7) **Panel ekspertów** – panel zostanie zorganizowany w końcowej części badania i dotyczył będzie końcowych rekomendacji, dotyczących organizowania i finansowania indywidualnych usług door-to-door dla osób z potrzebą wsparcia w zakresie mobilności. W panelu udział weźmie minimum 6 osób. Skład panelu podlegać będzie akceptacji Zamawiającego na etapie realizacji badania.

Zamawiający udostępni niezbędne do realizacji badania dane, w tym dane osobowe przedstawicieli JST – po zawarciu umowy związanej z ich przetwarzaniem. W projekcie

*Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych*

---

PFRON nie gromadzi danych kontaktowych odbiorców usług. Na potrzeby realizacji studiów przypadku Wykonawca ustali z wybranymi JST sposób docierania do odbiorców usług.

W badaniu ewaluacyjnym musi zostać zastosowana triangulacja metodologiczna, zarówno na poziomie zastosowanych technik gromadzenia danych, jak i na poziomie analizy danych pochodzących z różnych źródeł. Zamawiający oczekuje, że dzięki zastosowaniu triangulacji w raporcie zostaną zaprezentowane spójne wyniki badania i przedstawiona wyraźna ocena ze strony ewaluatora w oparciu o kryteria ewaluacyjne.

## 5. Zadania Wykonawcy

### Zadaniem Wykonawcy będzie:

- opracowanie szczegółowej koncepcji badania w postaci raportu metodologicznego (projekt a następnie po uzgodnieniach – wersja ostateczna);
- realizacja działań badawczych w celu zgromadzenia i analizy danych;
- przygotowanie projektu wstępnej wersji raportu końcowego wraz ze wstępnymi wnioskami i rekomendacjami co do optymalnego modelu funkcjonowania i finansowania usług indywidualnego transportu door-to-door i przekazanie go Zamawiającemu;
- omówienie projektu wstępnej wersji raportu końcowego na spotkaniu z Zamawiającym;
- przygotowanie wstępnej wersji raportu końcowego uwzględniającej uwagi Zamawiającego;
- przedstawienie kluczowych wyników badania, co najmniej w formie prezentacji Power Point;
- prezentacja wyników badania na konferencji podsumowującej projekt;
- przygotowanie ostatecznej wersji raportu końcowego, uwzględniającej wyniki konferencji, w tym ostatecznych wniosków i rekomendacji co do optymalnego modelu funkcjonowania i finansowania usług indywidualnego transportu door-to-door oraz sposobów ich wdrażania (zgodnie ze schematem zamieszczonym poniżej) i uzgodnienie jej z Zamawiającym;
- przekazanie zanonimizowanych transkrypcji lub notatek z badań jakościowych oraz tabel wynikowych z badań ilościowych.

## Zasady współpracy podczas realizacji badania

W trakcie realizacji badania ewaluacyjnego od Wykonawcy wymaga się:

- sprawnej i terminowej realizacji badania, w tym uwzględniania w trakcie jego realizacji sugestii zgłaszanych przez Zamawiającego, wprowadzania koniecznych korekt i poprawek;
- wyznaczenia osoby do kontaktów roboczych z Zamawiającym;
- pozostawania w stałym kontakcie z Zamawiającym (spotkania kierownika zespołu badawczego z przedstawicielami Zamawiającego odpowiednio do potrzeb, okresowe informacje nt. postępu w realizacji badania – częstotliwość zostanie uzgodniona na etapie raportu metodologicznego, przekazywane pocztą elektroniczną);
- bezzwłocznego przedstawiania na żądanie Zamawiającego elektronicznego raportu z postępu w realizacji badania;
- bezzwłocznego informowania o pojawiających się problemach, zagrożeniach lub opóźnieniach w realizacji w stosunku do harmonogramu, a także innych zagadnieniach istotnych dla realizacji badania;
- konsultowania z Zamawiającym decyzji związanych z realizacją badania, podejmowanych w wyniku ewentualnego pojawienia się trudności w trakcie jego realizacji;
- przekazania projektów raportów w wersji elektronicznej, a ostatecznej uzgodnionej ich wersji w formie wydrukowanej w jednym egzemplarzu i na płycie CD.

## 6. Produkty badania

Zadaniem Wykonawcy jest w szczególności opracowanie następujących produktów badania:

### Raport metodologiczny

Raport metodologiczny będzie zawierał szczegółową koncepcję badania bazującą na elementach przygotowanych w ramach oferty odpowiednio zmodyfikowanych i uzupełnionych w uzgodnieniu z Zamawiającym. W raporcie metodologicznym Wykonawca przedstawi:



*Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych*

---

- Szczegółowy sposób udzielenia odpowiedzi na każde pytanie badawcze. Wykonawca wskaże, jakie metody/techniki badawcze zostaną zastosowane w celu udzielenia odpowiedzi na każde z pytań badawczych, przy czym dla zachowania triangulacji odpowiedź na każde pytanie wymaga zastosowania co najmniej dwóch metod/technik; opis musi zawierać uzasadnienie dla zastosowania danych metod/technik w odniesieniu do danego pytania badawczego; musi także wskazać na powiązania pytań i procesu badawczego z celami szczegółowymi i celem głównym badania;
- Wszystkie metody badawcze wraz z opisem sposobu ich zastosowania (szczegółowy opis próby badawczej lub lista dokumentów do analizy);
- Narzędzia badawcze; dopuszcza się sytuację opracowania konkretnego narzędzia badawczego na późniejszym etapie jeśli wynikać to będzie z logiki przyjętego podejścia do realizacji zamówienia, jednak dane narzędzie podlegać będzie akceptacji na zasadach przewidzianych dla akceptacji produktów badania;
- Proponowaną strukturę raportu końcowego i raportów ze studiów przypadku.

**Raport końcowy (wstępna wersja raportu końcowego oraz ostateczna wersja raportu końcowego – patrz harmonogram realizacji badania)**

Raport końcowy musi zawierać minimum następujące elementy (w kolejności zgodnej ze strukturą uzgodnioną na etapie przygotowania raportu metodologicznego):

- Streszczenie w jęz. polskim (minimum 10 stron) oraz w języku angielskim (minimum 10 stron);
- Wyjaśnienia terminologii użytej w raporcie, wykaz skrótów;
- Krótkie wprowadzenie określające zakres i cele badania;
- Wyniki badania przedstawione zgodnie ze strukturą raportu uzgodnioną w raporcie metodologicznym; wyniki muszą zostać przedstawione w taki sposób, by widoczne były odpowiedzi na wszystkie pytania badawcze;
- Wnioski z badania;
- Rekomendacje przedstawione zgodnie z niżej opisanym schematem;
- Skrócony opis metodologii badawczej oraz przebiegu badania;
- Spis tabel, rysunków, map itp.;



*Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych*

---

- Aneks zawierający zastosowane narzędzia badawcze, ewentualnie szczegółowe tabele, dodatkowe mapy itp.

Raport powinien zostać napisany w sposób zrozumiały i poprawny pod względem merytorycznym, gramatycznym i stylistycznym. Część główna raportu (bez aneksu i ewentualnych załączników) powinna liczyć ok. 100 stron.

Osobną część raportu (osobny plik) stanowić będzie komplet raportów ze studiów przypadku.

Ważnym elementem raportu końcowego będą **rekomendacje**, sporządzone wg następującego schematu:

- 1) Wniosek z badania;
- 2) Rekomendacje i sposób ich wdrożenia;
- 3) Adresat rekomendacji.

### **Prezentacja kluczowych wyników i rekomendacji z badania ewaluacyjnego**

Dodatkowym produktem badania będzie **prezentacja Power Point**, przygotowana dla przedstawiania wyników badania różnym gremiom odbiorców.

Prezentacja powinna zostać przygotowana zrozumiałym językiem, być poprawna pod względem merytorycznym, gramatycznym i stylistycznym. Minimalna liczba slajdów to 15.

Ponadto Wykonawca **zaprezentuje wyniki badania na konferencji podsumowującej projekt**.

### **Wymagania wobec produktów**

Dostarczone produkty badania powinny zostać wykonane tak, aby spełniały wymogi wynikające z zapisów Wytycznych w zakresie równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami oraz zasady równości szans kobiet i mężczyzn w ramach funduszy unijnych na lata 2014-2020, w tym Załącznika nr. 2 Standardy dostępności dla polityki spójności 2014-2020.

Do minimalnych wymogów w tym zakresie zalicza się m.in.:

- tworzenie tekstu przy użyciu (możliwie) prostego języka;
- czcionka 12, bezszeryfowa, interlinia 1,5, wyrównanie do lewej strony (bez justowania);

*Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych*

---

- tworzenie treści dokumentu przy użyciu narzędzia nagłówków (wbudowane style), zaś slajdów przy użyciu tytułów;
- opisanie każdej z grafik tekstem alternatywnym (w tym: logotypów, obrazów, wykresów, map czy grafik smart-art), o ile nie jest ona opisana w tekście raportu/prezentacji;
- tworzenie tabel przy użyciu narzędzia tabeli, z zaznaczeniem wiersza nagłówka, z tekstem wyrównanym do lewej strony zaś liczbami do prawej;
- tworzenie list przy użyciu narzędzia punktorów;
- brak pustych znaków;
- tworzenie opisu hiperłączy (linków) bez użycia ich całych nazw – należy nadać im nazwę, która jasno określi ich przeznaczenie;
- unikanie pisania kolorowym drukiem, kursywą, stosowania podkreśleń, pisania całych słów/zdań WIELKIMI LITERAMI;
- zaznaczenie istotnej informacji w tekście, powinno zostać dokonane przy użyciu pogrubienia.

Wszystkie powstałe dokumenty, w tym raport metodologiczny, raport końcowy, prezentacja **muszą wypełniać wymagania dostępności na poziomie WCAG 2.1 A oraz AA**, zgodnie z załącznikiem nr 1 do Ustawy z dnia 4 kwietnia 2019 r. o dostępności cyfrowej stron internetowych i aplikacji mobilnych podmiotów publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 848).

**Wszystkie dokumenty, muszą spełniać wymagania WCAG w odniesieniu do dokumentów cyfrowych** (zalecenia w tym zakresie dostępne są na poniższej stronie - [opis technik WCAG dla pdf](#)).

Wymóg dostępności treści cyfrowych udostępnianych w Internecie wynika z:

- Ustawy z dnia 4 kwietnia 2019 r. o dostępności cyfrowej stron internetowych i aplikacji mobilnych podmiotów publicznych (Dz.U. z 2019 r. poz. 848 z późn. zm.);
- Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 12 kwietnia 2012 r. w sprawie Krajowych Ram Interoperacyjności, minimalnych wymagań dla rejestrów publicznych i wymiany informacji w postaci elektronicznej oraz minimalnych wymagań dla systemów teleinformatycznych (Dz.U. 2017 poz. 2247).

*Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych*

---

Realizacja badania pn. Ewaluacja projektu „Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych” jest finansowana z Funduszy Europejskich w ramach Działania 2.8 Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja Rozwój 2014-2020. Dlatego wszelka powstała dokumentacja wymaga również **właściwego oznakowania logotypami projektu** zawierającymi m.in.: znak Funduszy Europejskich z nazwą Programu (PO WER), barwy Rzeczypospolitej Polskiej, znak Unii Europejskiej z nazwą Europejski Fundusz Społeczny oraz logo PFRON.

Niezbędne logotypy Wykonawca otrzyma od Zamawiającego. Niedopuszczalne jest zamieszczanie innych.

### **Akceptowanie produktów**

Zamawiający zastrzega sobie możliwość wielokrotnego zgłaszania zastrzeżeń do projektów raportu metodologicznego, raportu końcowego (wersji wstępnej i ostatecznej) i prezentacji.

**Zamawiający wniesie zastrzeżenia w terminie do 10 dni kalendarzowych**, licząc od dnia przesłania raportu/prezentacji przez Wykonawcę. **Wykonawca ma 5 dni kalendarzowych** na dokonanie niezbędnych poprawek.

Zamawiający zastrzega sobie także prawo do weryfikacji działania ankiet do badań ilościowych w systemie informatycznym.

**Przyjęcie każdego z opisanych etapów zamówienia potwierdzone zostanie protokołem podpisanym przez Zamawiającego i Wykonawcę.** Na podstawie podpisanego przez obie strony protokołu Wykonawca będzie mógł wystawić fakturę za dany etap.

## **7. Harmonogram realizacji badania**

Planowany termin realizacji zamówienia to II-IV kwartał 2023 r.

Zamówienie będzie realizowane w dwóch etapach:

### **Etap I**

Przedstawienie Zamawiającemu Harmonogramu Realizacji Zamówienia (dalej: HRZ) - 10 dni od podpisania umowy.

HRZ musi w szczególności zawierać informacje o przypisaniu zadań poszczególnym członkom zespołu badawczego i terminach dostarczenia produktów badania. Zamawiający ma prawo wnieść do niego uwagi w terminie 7 dni.

Przekazanie pierwszej wersji raportu metodologicznego – nie później niż 20 dni po podpisaniu umowy.

*Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych*

---

Przekazanie wstępnej uzgodnionej ostatecznej wersji raportu końcowego – nie później niż 22.09.2023 r.

Przekazanie uzgodnionej ostatecznej wersji prezentacji Power Point – nie później niż 29.09.2023 r.

**Etap II**

Konferencja podsumowująca projekt, podczas której zaprezentowane zostaną wyniki badania, planowana jest na IV kwartał 2023 r.

Przekazanie uzgodnionej ostatecznej (uwzględniającej wnioski z konferencji) wersji raportu końcowego – nie później niż do 10 dni roboczych po zakończeniu konferencji.

Etap II nie może trwać dłużej niż do 8.12.2023 r.