Załącznik nr 2 do Zapytania

Projekt Szczegółowego Opisu Przedmiotu Zamówienia

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

# 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 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. do 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;
* 1 920 osób skorzysta z infrastruktury zwiększającej dostępność architektoniczną budynków;
* 160 usprawnień wprowadzonych w wielorodzinnych budynkach mieszkalnych dla osób  o ograniczonej mobilności.

Projekt realizowany jest przez Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych.

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: [https://www.pfron.org.pl/aktualnosci/szczegoly-aktualnosci/news/transport-indywidualny-dla-osob-niepelnosprawnych-badanie-potencjalu-rynku/](about:blank)

Na koniec tego etapu przygotowano dokumentację konkursową. Pełna dokumentacja konkursowa (w tym kryteria oceny projektów i procedura oceny wniosków) dostępna jest na stronie projektu: [https://www.pfron.org.pl/aktualnosci/szczegoly-aktualnosci/news/ogloszenie-o-konkursie-grantowym-pn-uslugi-indywidualnego-transportu-door-to-door-oraz-poprawa/](about:blank)

W ramach konkursu podpisano 96 umów na kwotę 49 061 541,11 zł. Pełna ostateczna lista wniosków złożonych, ocenionych i finansowanych dostępna jest na stronie projektu: [https://www.pfron.org.pl/aktualnosci/szczegoly-aktualnosci/news/konkurs-grantowy-dla-samorzadow-aktualizacja-listy-rankingowej-wnioskow-o-przyznanie-grantu-2/](about:blank)

Pod linkiem [https://www.google.pl/maps/d/u/0/viewer?ll=51.54066717466026%2C17.587924984806417&z=7&mid=1d7iLgDnwSSp6\_SgBrVzn7TihNHI-ZC7u](about:blank) dostępna jest mapa z zaznaczonymi gminami realizującymi usługi w ramach projektu.

Planowana ewaluacja będzie ostatnim etapem projektu.

# 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;
* 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 projektów w ramach grantów;
* Przedmiotowy – przedmiotem badania jest projekt „Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych” w części dotyczącej konkursu grantowego oraz projekty realizowane przez JST w ramach ww. projektu;
* Czasowy – badaniem objęty będzie cały okres od momentu przygotowania dokumentacji konkursowej tj. od stycznia 2020 r.

## Odbiorcy badania to:

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

# Pytania badawcze

Cele badania powinny zostać zrealizowane poprzez udzielenie wyczerpującej i uzasadnionej wynikami badania odpowiedzi na każde z poniższych pytań. Oferent może w koncepcji badania zaproponować dodatkowe pytania badawcze, jeśli są one, jego zdaniem, niezbędne do pełnej realizacji celów badania, jednak nie będą one poddawane odrębnej ocenie.

* + - 1. Jaki jest wpływ projektu na poprawę sytuacji społeczno-zawodowej osób o ograniczonej mobilności? Jakie zachodzą różnice między poszczególnymi JST i 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 najwyżej cenione/najbardziej pożądane z punktu widzenia odbiorców usługi, 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 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?

# Metody badawcze

Wykonawca jest zobowiązany do realizacji badania zgodnie ze wskazanym poniżej minimum metodologicznym. Oferent może w koncepcji badania zaproponować dodatkowe metody/techniki badawcze, jeśli są one, jego zdaniem, niezbędne do pełnej realizacji celów badania, jednak nie będą one poddawane odrębnej ocenie.

1. **Analiza danych zastanych,** obejmująca:

* dokumentację konkursu grantowego,
* dane z systemu obsługi grantów.

1. **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,
* 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.

1. **FGI –** minimum dwa wywiady grupowe, każdy z udziałem minimum 6 przedstawicieli JST realizujących usługę transportu door-to-door, Zamawiający dopuszcza realizację FGI online.
2. **Studium przypadku –** Wykonawca przeprowadzi minimum 10 studiów przypadku w JST realizujących usługi transportu door-to-door. Studium przypadku powinno obejmować analizę dokumentów, wywiady z realizatorami i z odbiorcami usług, zakończone mini raportem. Wykonawca w ofercie 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.
3. **Badanie CAWI/CATI JST realizujących usługi transportu door-to-door**. Badaniem objęta zostanie pełna populacja JST realizujących ww. usługi. Zamawiający oczekuje uzyskania min. 75% efektywnie wypełnionych kwestionariuszy.
4. **Badanie CAWI/CATI JST nierealizujących usług transportu door-to-door**. Minimalna wielkość próby – 100 JST (z czego 90 gminy, 10 powiaty). Wykonawca w raporcie metodologicznym przedstawi sposób doboru i konstrukcję próby.
5. **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 nie gromadzono danych 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.

# 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 raportu końcowego i przekazanie go Zamawiającemu,
* omówienie projektu raportu końcowego na spotkaniu z Zamawiającym,
* przygotowanie ostatecznej wersji raportu końcowego oraz prezentacji kluczowych wyników badania i zaprezentowania ich na spotkaniu z Zamawiającym oraz na konferencji podsumowującej projekt,
* przekazanie zanonimizowanych transkrypcji lub notatek z badań jakościowych oraz tabel wynikowych z badań ilościowych,
* opisanie w raporcie końcowym sposobu wdrażania rekomendacji (zgodnie ze schematem zamieszczonym poniżej).

## 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,
* przekazanie projektów raportów w wersji elektronicznej, a ostatecznej uzgodnionej ich wersji w formie wydrukowanej w jednym egzemplarzu i na płycie CD.

# 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:

* + Szczegółowy sposób udzielenia odpowiedzi na każde pytanie badawcze,
  + Wszystkie metody badawcze wraz z opisem sposobu ich zastosowania (szczegółowy opis próby badawczej lub lista dokumentów do analizy),
  + Wszystkie narzędzia badawcze,
  + Szczegółowy harmonogram realizacji badania wraz z przypisaniem zadań do członków zespołu badawczego,
  + Proponowaną strukturę raportu końcowego.

## Raport końcowy (projekt i wersja ostateczna)

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

* + Streszczenie (w jęz. polskim i angielskim);
  + Krótkie wprowadzenie określające zakres i cele badania;
  + Wyniki badania przedstawione zgodnie ze strukturą raportu uzgodnioną w raporcie metodologicznym,
  + Wnioski z badania,
  + Rekomendacje przedstawione zgodnie z niżej opisanym schematem,
  + Skrócony opis metodologii badawczej oraz przebiegu badania,
  + Ewentualne załączniki.

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

Ważnym elementem każdego raportu 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 będą prezentacje Power Point, przygotowane dla przedstawiania wyników badania różnym gremiom odbiorców. Na prośbę Zamawiającego Wykonawca zaprezentuje wyniki badania na konferencji podsumowującej projekt.

Wszystkie powstałe dokumenty, w tym raport metodologiczny, raport końcowy, prezentacje 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. 2019 poz. 848).

Wszystkie dokumenty, muszą spełniać wymagania WCAG w odniesieniu do dokumentów cyfrowych (zalecenia w tym zakresie dostępne są na poniższej stronie, gdzie zawarto opis technik WCAG dla PDF - <https://www.w3.org/TR/WCAG20-TECHS/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. 2019 poz. 848),
* 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).

Realizacja badania pn. *Ewaluacja projektu „Usługi indywidualnego transportu door-to-door oraz poprawa dostępności architektonicznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych”* jest finansowane z Funduszy Europejskich w ramach Działania 2.8 Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja Rozwój 2014-2020. Dlatego wszelka powstała dokumentacja wymaga również właściwego oznakowania logotypem projektu zawierającego 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.