

Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia na wykonanie badania ewaluacyjnego pt. „Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych perspektywy finansowej 2014-2020”

1. Kontekst badania i uzasadnienie.

Na lata 2014-2020 przyznano Polsce w unijnym budżecie 82,5 miliarda euro, z czego największą kwotę przeznaczono na inwestycje transportowe dotyczące kluczowych połączeń drogowych (autostrady, drogi ekspresowe) i transportu przyjaznego środowisku (kolej, transport śródlądowy, morski i połączenia multimodalne)¹.

Sposób wykorzystania środków europejskich w transporcie został określony w ramach tzw. celów tematycznych i priorytetów inwestycyjnych w rozporządzeniach UE dotyczących Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności (Cel Tematyczny 7 - Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych oraz Cel tematyczny 4 w części dot. rozwoju transportu niskoemisyjnego w miastach)². Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa na lata 2014-2020 inwestycje transportowe są finansowane w ramach dwóch programów krajowych: Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (POIŚ) i Programu Operacyjnego Polska Wschodnia (POPW) oraz 16 regionalnych programów operacyjnych (RPO).

Zasadnicza część inwestycji transportowych – kolejowe, drogowe, morskie i wodne śródlądowe na poziomie kraju wynikają z Dokumentu Implementacyjnego, który realizuje cele Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)³ natomiast na poziomie regionalnym - z list dużych projektów⁴ dołączanych do RPO i zidentyfikowanych w procesie negocjacji kontraktów terytorialnych. Interwencje podejmowane z poziomu regionalnego koncentrują się na realizacji projektów komplementarnych do inwestycji krajowych tworząc spójną sieć transportową w wymiarze europejskim, krajowym i regionalnym. Ponadto inwestycje w infrastrukturę transportową są uzupełniane inwestycjami w bezpieczeństwo ruchu drogowego, ruchu lotniczego, ruchu kolejowego, transport intermodalny, ITS⁵, tabor itp.

Główne efekty do osiągnięcia w ramach polityki spójności w obszarze transportu do 2023 r. to: „poprawa jakości i funkcjonowania oferty systemu transportowego oraz zwiększenie transportowej dostępności kraju w układzie europejskim i krajowym realizowane poprzez następujące priorytety:

- Zwiększenie dostępności transportowej kraju w układzie europejskim (PI 7i., 7 a.):
 - Zapewnienie wysokiej jakości powiązań drogowych w sieci TEN-T,
 - Zapewnienie wysokiej jakości powiązań kolejowych w sieci TEN-T.

¹ [Umowa Partnerstwa](#) zatwierdzona przez Komisję Europejską 23 października 2017 r. na podstawie decyzji wykonawczej C(2017) 6994 (notyfikowana 24 października 2017 r.)

² [Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej, L 347, 20 grudnia 2013](#)

³ [Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku \(z perspektywą do 2030 roku\)](#) znowelizowana dokumentem [Strategia zrównoważonego rozwoju transportu do 2030 roku](#)” przyjętym przez Radę Ministrów 24 września 2019 r.

⁴ W rozumieniu art. 100 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego Nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006.

⁵ Inteligentne Systemy Transportowe.

- Zwiększenie dostępności transportowej w układzie krajowym (PI 7b, PI 7iii, PI 7d):
 - Zapewnienie wysokiej jakości międzyregionalnych i wewnątrzregionalnych powiązań transportowych, w tym rozwój węzłów miejskich.
- Podniesienie poziomu bezpieczeństwa systemu transportowego (PI 7a., PI 7i., PI 7b., 7ii., PI 7c., PI 7d)
 - Poprawa bezpieczeństwa w sieciach TEN-T,
 - Poprawa bezpieczeństwa poza siecią TEN-T.
- Rozwój alternatywnych form transportu (PI 7ii., PI 7c.)
 - Rozwój transportu wodnego, śródlądowego i morskiego,
 - Rozwój transportu intermodalnego.
- Obniżenie emisji generowanych przez transport w aglomeracjach miejskich (koncentracja na rozwoju niskoemisyjnego transportu zbiorowego i innych przyjaznych środowisku form mobilności miejskiej (PI 4e., PI 4v.)”⁶.

Głównym wskaźnikiem rezultatu strategicznego w Celu tematycznym 7 Umowy Partnerstwa, który mierzy zmianę dostępności transportowej kraju i regionów jest Wskaźnik Międzygałęziowej Dostępności Transportowej (WMDT). Wskaźnik ten (lub jego elementy składowe) został również wpisany do programów operacyjnych realizowanych na poziomie kraju (POIŚ⁷), makroregionu (PO PW⁸) oraz do programów regionalnych na lata 2014-2020⁹. Zastosowanie tego wskaźnika w Umowie Partnerstwa wychodzi naprzeciw rekomendacjom Komisji Europejskiej dotyczącym systemów monitorowania ,w tym specjalnej roli wskaźników rezultatu, a także logice hierarchii celów przypisanych wskaźników. Wskaźnik WMDT wykorzystywany jest również w strategicznych dokumentach krajowych - w Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do roku 2030)¹⁰ oraz w Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku - SZRT¹¹. W związku z wykorzystaniem wskaźnika (lub jego elementów składowych) w wielu strategiach i programach, WMDT został uwzględniony w bazie STRATEG¹². Powyższe kwestie implikują konieczność realizacji przedmiotowego badania.

Badanie zmian dostępności transportowej realizowane jest w Polsce już od wielu lat. Po raz pierwszy ocenę zmian w tym zakresie na terytorium Polski i regionów, z wykorzystaniem Wskaźnika Międzygałęziowej Dostępności Transportowej (WMDT), przeprowadzono w ramach ewaluacji ex post Narodowego Planu Rozwoju na lata 2004-2006¹³. W późniejszych latach realizowane były kolejne projekty mające na celu obliczenie i ew. weryfikację wartości miernika¹⁴. W ich ramach sukcesywnie

⁶ Cele i priorytety interwencji w ramach CT4 oraz CT 7 - [Umowa Partnerstwa](#) zatwierdzona przez Komisję Europejską 23 października 2017 r. na podstawie decyzji wykonawczej C(2017) 6994 (notyfikowana 24 października 2017 r.)

⁷ [Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020](#) - WDDT oraz WKDT jako wskaźniki rezultatu ramach Celu tematycznego 7. Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych (oś priorytetowa: III Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego, IV Infrastruktura drogowa miast oraz V Rozwój transportu kolejowego w Polsce)

⁸ [Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014-2020](#) - WDDT oraz WKDT jako wskaźniki rezultatu ramach Celu tematycznego 7. Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej (oś priorytetowa: II Nowoczesna infrastruktura transportowa oraz III Ponadregionalna infrastruktura kolejowa)

⁹ WMDT lub jego mierniki składowe (tj. WDDT oraz WKDT) stosowane są we wszystkich regionalnych programach operacyjnych.

¹⁰ WMDT jest jednym ze wskaźników rezultatu w Obszarze Transportu (obszar wpływający na cele Strategii) w ramach Celu II Zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów.

¹¹ WMDT jest jednym ze wskaźników realizacji celu głównego SZRT.

¹² System wskaźników dla monitorowania polityki rozwoju ([STRATEG](#))

¹³ [Ocena wpływu inwestycji infrastruktury transportowej realizowanych w ramach polityki spójności na wzrost konkurencyjności regionów \(w ramach ewaluacji ex post NPR 2004-2006\)](#)

¹⁴ Por. „Symulacja WMDT na terytorium Polski do 2020 r.”, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polska Akademia Nauk na zlecenie MRR, Warszawa 2011, [Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych dot. perspektywy](#)

uwzględniane były odpowiednie aktualizacje metodologiczne. Dzięki powyższemu udało się zbudować potencjał metodologiczny i informacyjny.

Mając na uwadze dalsze sprawne monitorowanie zmian dostępności kraju, regionów i obszarów funkcjonalnych w ramach Umowy Partnerstwa 2014-2020, programów krajowych oraz programów regionalnych, a także w ramach strategii krajowych, ponadregionalnych i regionalnych (w ramach bazy STRATEG) konieczne jest ponowienie pomiaru.

Badanie ma zadanie monitoringowe w odniesieniu do lat 2017 – 2019 i prognostyczne w odniesieniu do lat 2020, 2023 i 2030. Wyniki oszacowań wartości wskaźników z grupy WMDT¹⁵ mają być zaprezentowane w formie maksymalnie zbliżonej do opracowania wykonanego w 2017 roku¹⁶.

2. Cel badania:

Głównym celem badania jest **oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych perspektywy finansowej 2014-2020.**

Cel ten zostanie zrealizowany w ramach celu szczegółowego, obejmującego oszacowanie wartości wskaźników z grupy WMDT na potrzeby dokumentów programowych dot. polityki spójności perspektywy finansowej 2014-2020 oraz dokumentów strategicznych, których postępy są monitorowane w ramach bazy STRATEG, tj.:

- 1) w przypadku Instrumentu Finansowego CEF (Connecting Europe Facility) oraz Umowy Partnerstwa 2014-2020 i programów operacyjnych: PO PW 2014-2020, PO IŚ 2014-2020 oraz oddzielnie dla 16 RPO – obliczenie wartości wskaźników z grupy WMDT dla lat 2017, 2018, 2019 (syntetycznego i gałęziowych) oraz wkładu interwencji¹⁷ z funduszy unijnych perspektywy 2014-2020 (efekt netto) w realizację wartości docelowych, jak też weryfikację wartości prognoz dla 2020 i 2023:
 - a. Wartości dla 2017, 2018 i 2019 roku powinny zostać obliczone na podstawie informacji o zakończonych inwestycjach transportowych zrealizowanych na poziomie kraju i wojewódzkim (zgodnie ze stanem na dzień 31.12 adekwatnego roku);

[finansowej 2014-2020 - aktualizacja](#) - Komornicki T., Rosik P., Stępnia M., Goliszek S., Kowalczyk K.; Ministerstwo Rozwoju, 2017.

¹⁵ Tj.:

Gałąź transportu	Transport osobowy/pasażerski	Transport towarowy	Wskaźnik syntetyczny gałęziowy	Wskaźnik syntetyczny międzygałęziowy
Drogowy	WDDT osobowy	WDDT towarowy	WDDT	
Kolejowy	WKDT pasażerski	WKDT towarowy	WKDT	
Lotniczy	WLDT			
Żegluga śródlądowa		WŻDT		
Wskaźnik syntetyczny	WMDT pasażerski	WMDT towarowy		WMDT syntetyczny

¹⁶ [Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych dot. perspektywy finansowej 2014-2020 - aktualizacja](#) - Komornicki T., Rosik P., Stępnia M., Goliszek S., Kowalczyk K.; Ministerstwo Rozwoju, 2017

¹⁷ Obliczenie wkładu interwencji dotyczyło będzie przede wszystkim poziomu Umowy Partnerstwa 2014-2020. Potrzeba i termin dokonania wyliczeń efektu netto dla POIŚ 2014-2020, POPW 2014-2020 i 16 RPO zostanie uzgodniona z Wykonawcą w trakcie realizacji badania.

- Weryfikacja prognoz dla 2020 r. – na podstawie inwestycji transportowych zrealizowanych i zakontraktowanych oraz innych przewidzianych do realizacji na poziomie kraju i wojewódzkim;
 - Weryfikacja prognoz dla 2023 r.. – na podstawie inwestycji transportowych zrealizowanych i zakontraktowanych oraz innych przewidzianych do realizacji na poziomie kraju i wojewódzkim, w tym wg. listy inwestycji wskazanych w Dokumencie Implementacyjnym, który realizuje cele Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku, wskazanych w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.), Krajowym Programie Kolejowym do 2023 a także na podstawie list dużych projektów dołączanych do PO, projektów zidentyfikowanych w ramach trybu pozakonkursowego oraz w procesie negocjacji kontraktów terytorialnych.
- 2) Dokonanie interpretacji wyników w kontekście spójności społeczno-gospodarczej, zmian dostępności transportowej kraju, makroregionu Polski Wschodniej i regionów, w tym głównych ośrodków gospodarczych oraz dostępności mieszkańców Polski do rynków pracy.
 - 3) Wyjaśnienie przyczyn w przypadku różnicy w wartościach prognozowanych na 2020 r. i 2023 między obecnymi wyliczeniami a szacunkami dokonanymi w ekspertyzie z 2017 r.
 - 4) W przypadku strategii krajowych (SOR, SZRT 2030) oraz regionalnych, czyli dokumentów strategicznych umieszczonych w bazie STRATEG – weryfikacja prognoz wartości dla 2020 r. oraz przygotowanie weryfikacji i obliczeń prognoz dla 2023 oraz 2030 roku.

3. Zakres badania:

a. Zakres przedmiotowy

- Przedmiotem badania będą wszystkie inwestycje transportowe (drogowe, kolejowe, w transporcie lotniczym i wodnym śródlądowym oraz – w uzasadnionych przypadkach – w transporcie morskim). Zakres obejmie inwestycje krajowe oraz realizowane przez Urzędy Marszałkowskie i Urzędy Miast inwestycje na drogach krajowych i wojewódzkich (także dane o inwestycjach na drogach innych kategorii, w przypadku gdy wielkość projektu przekracza 30 mln zł). Dodatkowo odrębnie zostaną wykorzystane dane o inwestycjach, które zostały i będą wsparte na skutek realizacji inwestycji współfinansowanych ze środków unijnych, celem obliczenia wpływu polityki spójności na zmiany w dostępności transportowej w Polsce. Analizy były dokonane w rozbiciu na poszczególne programy operacyjne (krajowe i regionalne) i całościowo dla Umowy Partnerstwa.

b. Zakres terytorialny

- Teren całego kraju (w tym poziomy: makroregionów, województw, powiatów¹⁸, gmin).

c. Zakres czasowy

- W ramach projektu muszą zostać ustalone wartości wskaźników dla lat 2017, 2018 i 2019. (na podstawie zakończonych inwestycji transportowych zgodnie ze stanem na dzień 31.12 dla adekwatnego roku) oraz obliczone i zweryfikowane prognozy na lata 2020, 2023 i 2030.

Zadaniem wykonawcy będzie pozyskanie danych dot. inwestycji transportowych objętych zakresem badania. W przypadku trudności z pozyskaniem danych, szczególnie z poziomu regionalnego Zamawiający deklaruje pomoc w nawiązaniu kontaktów z instytucjami zarządzającymi regionalnymi programami operacyjnymi i innymi podmiotami.

¹⁸ z uwzględnieniem podziału na miasta na prawach powiatu w sieci TEN-T i miasta na prawach powiatu poza siecią TEN-T.

4. Produkty badania¹⁹:

- Raport I metodologiczny (etap I)
- Raport II - realizacja celu szczegółowego badania: wyliczenia wartości wskaźników grupy WMDT (etap II)
- prezentacja wyników prac na maksymalnie 5 spotkaniach.

Dodatkowe wymogi techniczne dot. produktów badania określone zostały w pkt. 6 niniejszego SOPZ. Struktura poszczególnych raportów zostanie uzgodniona z Wykonawcą w trakcie realizacji badania.

Raport I metodologiczny.

Na etapie raportu metodologicznego Wykonawca jest zobowiązany uszczegółwić zaproponowane w ofercie podejście do realizacji badania łącznie z rozpisaniem harmonogramu prac w podziale na poszczególne etapy. Wszystkie etapy prac powinny uwzględniać proces konsultacji wyników prac. Dodatkowo, Wykonawca zobowiązany jest przeanalizować dostępność danych dot. inwestycji transportowych potrzebnych do wyliczenia zmian dostępności transportowej w ramach WMDT (na poziomie kraju i regionów) oraz określić zakres danych wymaganych do pozyskania na potrzeby realizacji celów badania.

Raport II (prezentujący wyliczenia wartości WMDT).

Zakłada się, że Wykonawca w ramach realizacji drugiego etapu badania przygotowuje raport prezentujący:

- streszczenie zawierające główne wyniki, wnioski i rekomendacje z badania;
- syntetyczne przedstawienie metodologii realizacji badania;
- wyliczenia zmian WMDT dla lat 2017, 2018 i 2019²⁰ oraz prognozy dla lat 2020, 2023 i 2030 w ujęciu syntetycznym i gałęziowym (zgodnie z potrzebami wynikającymi z układu Priorytetów Inwestycyjnych i sposobem użycia wskaźników grupy WMDT w poszczególnych programach operacyjnych) w wyniku realizacji inwestycji transportowych (drogowych, kolejowych, lotniczych i w transporcie śródlądowym oraz morskim – w uzasadnionych przypadkach) sfinansowanych z w perspektywie 2014-2020 w ramach Instrumentu Finansowego CEF (Connecting Europe Facility) oraz Umowy Partnerstwa, tj. POIŚ, POPW, 16 RPO
- wnioski i rekomendacje wynikające z przeprowadzonego procesu badawczego.
- mapy pokazujące oszacowane wartości wskaźników grupy WMDT oraz zmianę wartości wskaźnika wobec pomiarów wykonywanych w latach ubiegłych w różnych układach przestrzennych (do uzgodnienia z Zamawiającym) dla różnych gałęzi transportu (zgodnie z potrzebami wynikającymi z układu Priorytetów Inwestycyjnych i sposobu użycia wskaźników grupy WMDT w poszczególnych programach operacyjnych).

Prezentacja wyników prac.

Wykonawca będzie ponadto zobowiązany do zaprezentowania raportu metodologicznego oraz wyników badania. Termin oraz miejsce prezentacji zostaną uzgodnione z Zamawiającym. Prezentacja propozycji raportu metodologicznego oraz wstępnych wersji raportów odbędzie się przed spodziewanym terminem ich złożenia do akceptacji.

5. Harmonogram realizacji badania.

Wykonawca zobowiązany jest do stałej roboczej współpracy z Zamawiającym. Realizacja badania będzie przebiegać w dwóch etapach zgodnie z następującym harmonogramem:

¹⁹ Projekty raportów mają spełniać wszystkie wymagania dotyczące realizacji zamówienia. Zamawiający zastrzega, że opracowania częściowe, niedokończone lub niezredagowane nie będą przyjmowane i traktowane jako projekt raportu.

²⁰ Zgodnie ze stanem na 31.12.2019 r.

W ramach I etapu prac:

- w terminie do 21 dni od dnia zawarcia umowy – przygotowanie projektu raportu metodologicznego:
 - raport przekazany zostanie Zamawiającemu w formie elektronicznej;
 - na żądanie Zamawiającego przedstawienie raportu w formie prezentacji multimedialnej i dokonanie uzgodnień z Zamawiającym;
- w terminie do 35 dni od dnia zawarcia umowy – przygotowanie ostatecznej wersji raportu metodologicznego:
 - raport przekazany zostanie Zamawiającemu w formie elektronicznej;

W ramach II etapu prac:

- w terminie do 140 dni od dnia zawarcia umowy – przygotowanie projektu raportu II:
 - raport przekazany zostanie Zamawiającemu w formie elektronicznej;
 - na żądanie Zamawiającego przedstawienie raportu w formie prezentacji multimedialnej i dokonanie uzgodnień z Zamawiającym;
- w terminie do 160 dni od dnia zawarcia umowy – przygotowanie ostatecznej wersji raportu II:
 - raport przekazany zostanie Zamawiającemu w formie elektronicznej;
 - na żądanie Zamawiającego przedstawienie raportu w formie prezentacji multimedialnej;

Co trzy tygodnie Wykonawca będzie przekazywał Zamawiającemu informacje dotyczące przebiegu badania i pojawiających się problemów oraz zagrożeń w jego realizacji (w formie krótkiego pisemnego raportu). Dopuszczalna jest forma elektroniczna.

Zamawiający zastrzega sobie możliwość uczestniczenia w niektórych podetapach badania.

Od Wykonawcy oczekuje się sprawnej i terminowej realizacji badania oraz współpracy z Zamawiającym, w tym:

- konsultowania kolejnych etapów prac badania,
- pozostawania w stałym kontakcie z Zamawiającym (spotkania odpowiednio do potrzeb, kontakt telefoniczny oraz drogą elektroniczną, wyznaczenie osoby do kontaktów roboczych),
- informowania o stanie prac, pojawiających się problemach i innych zagadnieniach istotnych dla realizacji badania.

6. Pozostałe wymogi i informacje.

Finansowanie zamówienia i informacja o współfinansowaniu.

Projekt finansowany jest ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014-2020.

Przy oznaczaniu projektów i materiałów promocyjnych należy stosować odpowiednie znaki graficzne. Znak programu operacyjnego pomoc techniczna, z którego finansowane jest przedsięwzięcie, powinien znajdować się po lewej stronie, po prawej zaś właściwie podpisany znak Unii Europejskiej (flaga). Pomiedzy nimi można zostawić wolną przestrzeń lub wstawić logo instytucji lub beneficjenta realizującego projekt.

Wymagania dot. produktów badania.

Wszystkie produkty badania oraz dane źródłowe i wynikowe badania, w tym raporty, wzory, wykresy, rysunki i mapy z opisami powinny zostać przekazane Zamawiającemu w formie edytowalnej umożliwiającej skład drukarski, spełniającej poniższe wymogi:

- informacje oraz dane zawarte w raporcie są wolne od błędów rzeczowych i logicznych;
- Raport jest zgodny z zapisami szczegółowego opisu przedmiotu zamówienia, ofertą wykonawcy, Wytycznymi dotyczącymi oznaczania projektów w ramach PO PT 2014-2020;
- Streszczenie raportu w sposób syntetyczny przedstawia cel badania, jego zakres, zastosowaną metodologię oraz wszystkie najważniejsze wyniki i rekomendacje;
- Przedstawione w raporcie wyniki stanowią odzwierciedlenie zebranych w badaniu danych;
- Raport końcowy nie sprowadza się jedynie do zreferowania (streszczenia) uzyskanych danych i odpowiedzi respondentów, a zawiera w każdej części / rozdziale podsumowania, analizę i interpretację danych, wnioski w ramach wszystkich zastosowanych metod badawczych;
- Raport zawiera odpowiedzi na wszystkie cele badania;
- Rekomendacje zostały sformułowane do wszystkich istotnych wniosków, i w sposób logiczny wynikają z tych wniosków;
- Rekomendacje sformułowano w sposób precyzyjny oraz w formie pozwalającej na bezpośrednie zastosowanie, tzn. dokładnie oraz szczegółowo przedstawiono możliwe do wykonania zadania służące realizacji rekomendacji;
- Raport końcowy zapewnia anonimowość respondentom biorącym udział w badaniu;
- Wykonawca odniósł się (udzielił odpowiedzi/wyjaśnień) do wszystkich uwag sformułowanych przez Zamawiającego;
- Raport został sporządzony poprawnie pod względem stylistycznym i ortograficznym, zgodnie z regułami języka polskiego (rekomendowane jest poddanie raportu korekcie językowej, stylistycznej oraz edytorskiej, itp.);
- Raport jest uporządkowany pod względem wizualnym, tzn. formatowanie tekstu oraz rozwiązania graficzne (tabele, grafy, mapy oraz inne narzędzia prezentacji informacji) zastosowane zostały w sposób jednolity oraz powodujący, że raport będzie czytelny i przejrzysty;
- Raport zawiera spis tabel, wykresów, map, itp. form wizualizacji badanych zjawisk (każda forma wizualizacji posiada tytuł, numerację oraz źródło opracowania);
- Raport końcowy został przygotowany w formacie *.DOC, *.DOCX i PDF lub jeśli Wykonawca posiada możliwości techniczne w formacie *.INDD – umożliwiającym edycję tekstu publikacji;
- Pliki bitmapowe (schematy oraz wykresy) osadzone w tekście publikacji powinny być dostarczone dodatkowo w plikach otwartych (umożliwiających edycję tych plików), np. w formacie *.xls, *.xlsx lub *.ai;
- Pliki bitmapowe (zdjęcia) osadzone w tekście publikacji powinni być dostarczone dodatkowo w osobnych plikach w rozdzielczości 300 DPI w rozmiarze w jakim zostały użyte w publikacji.

Wymagania w zakresie dostępności dla osób z niepełnosprawnościami.

Produkty badania powinny zostać wykonane tak, aby spełniać wymogi wynikające z zapisów Wytycznych w zakresie realizacji zasady 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 szczególności Załącznika nr.2 Standardy dostępności dla polityki spójności 2014-2020. Produkty muszą zostać dostarczone do Zamawiającego w wersji elektronicznej spełniającej standardy dostępności. Zamawiający zastrzega sobie prawo do sprawdzenia dostępności

dostarczonego dokumentu elektronicznego. W przypadku stwierdzenia błędów w zakresie zgodności ze standardami dostępności, Wykonawca zobowiązany jest od ich niezwłocznego naprawienia.

Raport końcowy z badania oraz cały proces badawczy zostanie oceniony przez Zamawiającego przy użyciu karty oceny procesu i wyników badania ewaluacyjnego zgodnie z zapisami Wytocznych Ministra Infrastruktury i Rozwoju w zakresie ewaluacji polityki spójności na lata 2014-2020 z dnia 22 września 2015r. Zamawiający zastrzega sobie prawo do sprawdzenia wykonanych dzieł oprogramowaniem antyplagiatowym.