

CUPT.DAT.ZE.561.6.2018.2.EBK

Warszawa, 25 kwietnia 2018 r.

Szanowni Państwo,

Centrum Unijnych Projektów Transportowych zaprasza Państwa do złożenia oferty cenowej na wykonanie **Analizy pilotażowej podejścia badawczego i wypracowania narzędzi do oceny wpływu wsparcia w ramach VI Osi Priorytetowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020**. Poniżej przedstawione zostały założenia analityczne przygotowane przez CUPT.

Przedstawiona wycena posłuży Zamawiającemu do **ustalenia szacunkowej wartości zamówienia**.

I. Uzasadnienie realizacji badania

PO liŚ 2014-2020 – Oś Priorytetowa VI: Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach jest jednocześnie odpowiedzią na cele i wyzwania określone w dokumentach krajowych, w tym Strategii Rozwoju Kraju oraz poszczególnych strategiach zintegrowanych, jak i cele UE. Ponadto jest kluczowym narzędziem realizacji celów wyznaczonych w Umowie Partnerstwa, łączącej w sobie wyzwania wskazane na poziomie europejskim z celami strategii krajowych. Rozwój niskoemisyjnych systemów transportowych oraz modernizacja sieci transportowych to również cel tzw. Białej księgi transportu¹. W dokumencie tym podkreśla się znaczenie wsparcia sieci transportowych i ich inteligentnego wykorzystania dla wzrostu gospodarczego, tworzenia dobrobytu i miejsc pracy, zwiększenia handlu, dostępności geograficznej i mobilności obywateli. Co więcej, podkreślono w nim również potrzebę planowania rozwoju sieci w sposób maksymalizujący pozytywny wpływ na wzrost gospodarczy i minimalizujący negatywne skutki dla środowiska.

¹ Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu. KE, Bruksela, 28.3.2011, KOM(2011) 144 wersja ostateczna

Schemat 1. Cele strategiczne VI OP PO IiŚ 2014-2020 w kontekście obowiązujących dokumentów strategicznych



Schemat 2. Wyzwania rozwojowe i cele VI OP PO IiŚ 2014-2020



Wyżej opisane cele podlegają monitorowaniu oraz ewaluacji. System wskaźników rezultatu strategicznego jest ograniczony – obejmuje on tylko 2 wskaźniki:

- Uniknięta emisja CO2 w wyniku funkcjonowania transportu publicznego;

- Liczba przewozów pasażerskich w przeliczeniu na 1 mieszkańca obszarów miejskich².

Zasadne wydaje się włączenie do systemu oceny interwencji dodatkowych narzędzi, które umożliwią pełniejsze odzwierciedlenie realizacji strategicznych celów POiŚ oraz pomiar skuteczności założonej logiki interwencji.

Wyniki Badania ex-post PO liŚ 2007-2013 wskazują, że nie wszystkie interwencje w zakresie modernizacji infrastruktury i zakupu taboru w transporcie publicznym przekładają się na oczekiwany wzrost liczby pasażerów. Wynika to z wielu czynników m.in. z wieloletniego niedopasowania sieci osadniczej i transportowej w największych miastach czy głęboko zakorzenionych preferencjach użytkowników transportu indywidualnego.

Biorąc pod uwagę konieczność realizacji zaplanowanego w Planie Ewaluacji POliŚ 2014-2020 badania wpływu dot. VI OP Programu, należy już teraz wypracować odpowiednie podejście badawcze, określić dodatkowe wskaźniki obrazujące wpływ interwencji oraz opracować odpowiednie narzędzia badawcze wraz z zebraniem danych wejściowych (tj. przed realizacją inwestycji w ramach VI OP PO liŚ 2014-2020).

Kwestia ta poruszona była już w Badaniu ex-ante PO liŚ³, gdzie eksperci wskazywali, iż „System monitorowania i ewaluacji stanowi jeden z kluczowych elementów zarządzania przez rezultaty. Potencjalną słabością systemu monitorowania może być niedostateczny rozwój mechanizmów zapewniania wysokiej jakości danych. Dlatego też, na etapie budowania systemu realizacji, należy dążyć do wyznaczenia kryteriów i standardów dla danych oraz doskonalenia sposobów weryfikacji ich spełnienia”.

W ewaluacji ex-ante Programu również zwrócono uwagę iż bardzo istotne jest opracowanie podejścia badawczego, które będzie zgodne z założeniami ewaluacji wpływu, która to ma bardzo istotne znaczenie w prowadzeniu polityki opartej na dowodach (Evidence Based Policy). Eksperci wskazują, iż „w przypadku inwestycji infrastrukturalnych podejście kontrfaktyczne nie zawsze ma zastosowanie, możliwe jest jednak wykorzystanie innych koncepcji badawczych. Kluczowe znaczenie ma zidentyfikowanie na możliwie wczesnym etapie potrzebnych danych monitoringowych oraz ewentualnych potrzeb dokonania pomiaru sytuacji przed rozpoczęciem realizacji działań w ramach PO liŚ⁴.”

² Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, str.79 https://www.pois.gov.pl/media/10900/POiS_2014-2020_04112015.pdf

³ Ewaluacja ex-ante PO liŚ 2014-2020, IBS, Coffey International Development, str.10 <http://www.ewaluacja.gov.pl/media/24438/Ewaluacja%20ex-ante%20Programu%20Operacyjnego%20Infrastruktura%20i%20Środowisko%202014-2020.pdf>

⁴ Tamże

II. Cel badania

W związku z powyższym w 2018 r. CUPT przeprowadzi analizę pilotażową wypracowanego podejścia badawczego i wskazanych narzędzi do oceny wpływu wsparcia w ramach VI Osi Priorytetowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Ma ona na celu:

- weryfikację przyjętych założeń i proponowanych narzędzi badawczych i wskazanie ich mocnych i słabych stron,
- sprawdzenie, czy przyjęty kierunek (metody i narzędzia badawcze) pozwoli zbadać wpływ projektów zrealizowanych w ramach VI OP,
- wskazanie możliwych alternatyw,
- obliczenie wartości wskaźników bazowych (stanu przed realizacją projektów).

III. Zakres badania

III.1. Zakres przedmiotowy i czasowy

Przedmiotem analizy pilotażowej będą wszystkie projekty z działania 6.1 POIiŚ 2014-2020 realizowane w latach 2014-2018.

III.2. Zakres podmiotowy

Analiza pilotażowa dotyczyć będzie następujących kwestii:

- zachowania komunikacyjne ludności, (tj. podróże poszczególnych osób mieszkających w obszarze (także mieszkających okresowo np. studentów) realizowane od poniedziałku do piątku i w weekendy (w okresie ostatnich 3 miesięcy)⁵,
- podmioty systemu transportowego miasta i obszarów funkcjonalnych,

⁵ Zakres badania zgodny z wytycznymi GUS na podstawie Praca badawcza pt. „Badanie pilotażowe zachowań komunikacyjnych ludności w Polsce” etap III - raport końcowy

https://stat.gov.pl/files/gfx/portalinformacyjny/pl/defaultstronaopisowa/5851/1/1/raport_koncowy_badanie_pilotazowe_zachowan_komunikacyjnych.pdf

III.3. Obszar na którym zostanie przeprowadzona analiza pilotażowa

Powyższe kwestie będą badane na obszarze miasta w granicach administracyjnych z jego obszarem funkcjonalnym. Pilotaż będzie przeprowadzony w 2 miastach zaproponowanych przez Wykonawcę przy czym:

- W zaproponowanych miastach muszą być realizowane bądź planowane do realizacji projekty z dofinansowaniem w ramach VI osi priorytetowej POIiŚ.
- Ponadto w próbie ma znaleźć się 1 miasto średnie (100 - 200 tys. mieszkańców) i 1 miasto duże (powyżej 200 tys. mieszkańców).

III.4. Lista wskaźników do pilotażu

1. Podział zadań przewozowych (modal split), w tym zmiana udziału transportu zbiorowego w podróżach miejskich (badanie ankietowe w 2018 r w 3 miastach.⁶

W tym wskaźnik wzrostu liczby pasażerów w transporcie zbiorowym (modal shift)
Proponowana metodyka: analizy własne oparte zarówno na obserwacji jak i rejestracji oraz badanie ankietowe w 2018r. w 3 miastach na próbie reprezentatywnej⁷

2. skrócenie czasu podróży (na sieci w skali miasta); w tym:

- a) **zmiana prędkości pojazdów na odcinkach objętych ITS (studium przypadku – minimum 1 w skali każdego miasta);**
- b) **zmiana międzyprzystankowych czasów jazdy pojazdów transportu zbiorowego (studium przypadku – minimalnie 5 w skali każdego miasta)**

Zestaw wskaźników nie jest katalogiem zamkniętym. Zadaniem wykonawcy jest weryfikacja zaproponowanej listy wskaźników i ewentualne rozszerzenie listy o dodatkowe wskaźniki niezbędne z punktu widzenia celów przedmiotowej analizy oraz wyliczenie wartości bazowych⁸ niniejszych wskaźników.

Wskaźniki kontekstowe:

1. Wzrost atrakcyjności transportu zbiorowego (ITS - wprowadzenie priorytetu dla pojazdów transportu zbiorowego; integracja transportu zbiorowego; systemy

⁶ W celu weryfikacji w planach badanie panelowe w roku 2022

⁷ W celu weryfikacji w planach badanie panelowe w roku 2022

⁸ Stan na II/III kw. 2018 r.

informacji pasażerskiej; zwłaszcza taryfowa; węzły przesiadkowe; dopasowanie oferty przewozowej, komfort i bezpieczeństwo podróży, czas)⁹.

2. Zmniejszająca się dostępność dla użytkowników samochodów do określonych obszarów miast poprzez wprowadzanie stref płatnego parkowania, zakazów wjazdu, ograniczaniu miejsc do parkowania, przebudowa ulic w celu zmniejszenie liczby pasów ruchu na korzyść ciągów pieszych i ścieżek rowerowych lub wprowadzania buspasów itp.
3. Wzrost liczby pasażerów w transporcie zbiorowym - analizy własne oparte zarówno na obserwacji jak i rejestracji.
4. Wpływ projektów dotyczących publicznego transportu miejskiego z POliŚ na rozwój społeczno-gospodarczy miast. (wpływ zamierzony i niezamierzony: pozytywny i negatywny).

Wskaźniki kontekstowe są istotne dla wyjaśnienia wyników analiz i przedstawienia ich w szerszym kontekście. Zestaw powyższych wskaźników nie jest katalogiem zamkniętym. Zadaniem wykonawcy jest weryfikacja zaproponowanej listy wskaźników i ewentualne rozszerzenie listy o dodatkowe wskaźniki niezbędne z punktu widzenia celów przedmiotowej analizy oraz wyliczenie wartości bazowych¹⁰ niniejszych wskaźników.

IV. Założenia badawcze

Poniżej zaproponowane zostało podejście badawcze TBIE, natomiast zadaniem wykonawcy analizy jest weryfikacja jej poprawności w kontekście uzyskania odpowiedzi na pytania badawcze (punkt III), które bezpośrednio wynikają z celów interwencji VI OP PO liŚ 2014-2020 (Pkt. I, Schemat 2).

1. analizy wpływu projektów PO liŚ w obszarze transportu miejskiego w szerszym kontekście zmian rozwojowych zachodzących w polskim systemie transportowym (biorąc pod uwagę uwarunkowania prawne i organizacyjne),
2. analizy głównych trendów rozwoju społeczno-gospodarczego w kontekście wpływu zmian zachodzących w transporcie miejskim;
3. odtwarzanie (w formie modeli logicznych) i zweryfikowanie w rzeczywistości teorii zmiany – tj. współwystępowania oraz relacji przyczynowo-skutkowych między

⁹ priorytet w ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego, zwiększająca się jego konkurencyjność w stosunku do samochodów osobowych z reguły przyczynia się do pogorszenia warunków podróży dla użytkowników zmotoryzowanych.

¹⁰ Stan na II/III kw. 2018 r.

obserwowanymi przemianami a przeprowadzonymi interwencjami oraz innymi determinantami przemian (próba zbadania efektu netto).

W tym:

- a) Odtworzenie - w formie schematu logicznego – optymalnego, zakładanego przebiegu realizacji programu/projektów PO liŚ i ich efektów, tzn. założenie o tym, jaką zmianę, w jaki sposób i w jakich grupach powinny one wywołać i w zmianie jakich wskaźników zmiana ta powinna zostać zidentyfikowana.
- b) Podstawa - modele logiczne interwencji oraz modele teoretycznego/zakładanego wpływu każdego z podejmowanych działań w ramach POliŚ 2014-2020. W dalszej kolejności oddziaływanie będzie weryfikowane przy użyciu wskaźników pozyskanych z badań jakościowych i ilościowych.
- c) Następnie, opierając się na zebranych danych ilościowych i jakościowych należy poszukiwać dowodów na wystąpienie bądź niewystąpienie zakładanych zmian i czynników wyjaśniających zidentyfikowane efekty zamierzone i efekty niezamierzone: pozytywne i negatywne (w tym różnice w efektach realizacji różnych działań). Warunkiem koniecznym powodzenia interwencji w szerszym kontekście jest uwzględnianie potrzeb interesariuszy (np. mieszkańców tych którzy korzystają z transportu zbiorowego jak i tych którzy z niego nie korzystają).
- d) Zakorzenie procesów zmian w wartościach endogenicznych danego obszaru, uwzględnienie jego specyfiki, przy czym należy też uwzględnić egzogeniczne determinanty oddziaływania, czyli takie czynniki wpływające równolegle na analizowane oddziaływanie, które są niezależne od projektów infrastrukturalnych UE.

W celu próby uzyskania efektu netto inwestycji w transporcie miejskim (kontrolując pozostałe zmienne niezależne od inwestycji mogące zaburzać ocenę) należy:

- uwzględnić komplementarność działań inwestycyjnych oraz pozainwestycyjnych – np. na poziomie kształtowania cen biletów, oferty przewozowej itp. oraz włączenie obserwacji procesów miejskich i szukanie związków przyczynowo - skutkowych. Możliwe jest, że te same rezultaty powstaną w wyniku różnych działań, niekoniecznie realizacji projektów transportowych PO liŚ;
- zebrać odpowiednie dane kontekstowe dot. innych działań i projektów, mogących mieć wpływ na rezultaty interwencji POliŚ. np. działania organizacyjne i planistyczne);
- uwzględnić wzajemne wpływy na rezultaty projektów PO liŚ z transportu i spoza niego - np. z demografii, zatrudnienia, mobilności (w niektórych badaniach wykazuje się spadek mobilności) oraz na podział zadań przewozowych.

V. Pytania badawcze

Zaproponowane poniżej pytania badawcze, wynikają z celów VI OP Programu i bezpośrednio wynikają z logiki interwencji PO liŚ 2014-2020. Zestaw pytań nie jest katalogiem zamkniętym. Zadaniem wykonawcy jest weryfikacja zaproponowanej listy pytań i ewentualna modyfikacja.

1. Czy i w jaki sposób rozwój miejskiego transportu publicznego (poprzez realizację projektów PO liŚ) wpływa na jego dostępność?
2. Czy rozwój systemu transportowego (poprzez realizację projektów PO liŚ) w mieście wpływa na zachowania transportowe mieszkańców? (np. częstotliwość wykonywania podróży, motywacja podróży, zachowania pasażerów w sytuacji przed i po realizacji inwestycji z PO liŚ tj. jak zmieni się ich zachowanie (wybór środka transportu) po realizacji inwestycji z obszaru publicznego transportu miejskiego)? Czy i w jakim stopniu nastąpi/nastąpiło przesunięcie modalne w wykorzystaniu publicznych środków transportu w miastach dzięki interwencji PO liŚ?
3. Czy i jak projekty PO liŚ wpływają na mobilność obywateli (w szczególności na zmianę zasięgu rynków pracy oraz stymulowanie mobilności zawodowej na obszarach peryferyjnych)?
4. Czy użytkownicy publicznego transportu miejskiego oszczędzają czas na dojazdach do celu podróży (w tym czas na dotarcie do przystanku, czas na przesiadkę dzięki zintegrowaniu rozkładów i wybudowaniu węzłów przesiadkowych, czas jazdy i czas na dojście do celu podróży)?
5. Czy w wyniku realizacji projektów PO liŚ poprawi/poprawiła się jakość i komfort podróży (np. możliwość planowania podróży, informacja dla podróżnych, dostępność i standard podróży wynikających z jakości taboru)? Wskaźniki satysfakcji/zadowolenia podróżnych.
6. Czy w wyniku realizacji projektów PO liŚ nastąpi/nastąpiło podniesienie poziomu bezpieczeństwa i wzrost atrakcyjności w obszarze transportu zbiorowego? W jaki sposób i w jakim stopniu wpłynęły one na funkcjonowanie transportu miejskiego?
 - a. Jak zmienia/zmieniły się koszty podróży transportem miejskim (z uwzględnieniem kosztów czasu, eksploatacji pojazdów, opłat i cen biletów)?

- b. Jak inwestycje transportowe wpłyną/wpłynęły na zmianę poziomu bezpieczeństwa podróżnych podczas wykorzystywania poszczególnych środków transportu?
 - c. Jak zmieni/zmieniła się jakość i liczba oferowanych usług transportowych wspartych dzięki inwestycjom w transport publiczny?
 - d. Jakie inne zmiany zamierzone i niezamierzone (pozytywne i/lub negatywne) wystąpią/wystąpiły (np. na poziomie infrastruktury pasażera) wskutek interwencji transportowej?
7. Czy i w jaki sposób projekty PO liŚ realizowane w miastach wpłynęły na rozwój społeczno-gospodarczy miasta i obszarów funkcjonalnych w tym m.in. na atrakcyjność inwestycyjną?
8. Czy w wyniku realizacji projektów PO liŚ występuje/wystąpi zmniejszenie zatłoczenia motoryzacyjnego (indywidualnego i zbiorowego) i zredukowane są wąskie gardła w transporcie (czy realizacja przyczyniła się do zwiększenia średniej prędkości lub zlikwidowania ograniczenia prędkości np. poprzez wprowadzenie systemu uprzywilejowania dla transportu miejskiego)? - analiza na całej sieci (z uwzględnieniem różnych gałęzi transportu). Czy problem zatłoczenia został rozwiązany czy przeniesiony na inny obszar miasta?
9. Jakie uzupełniające projekty transportowe (np. zwiększenie przepustowości skrzyżowań rozwiązaniami bezkolizyjnymi, budowa łącznic, przebiecia kwartałów, tworzenie nowych relacji na skrzyżowaniach i rozjazdach) mogą w znaczący sposób zwiększyć efektywność systemu transportowego miast (tak w zakresie infrastruktury drogowej, jak i kolejowej)?
10. W jaki sposób realizacja PO liŚ przyczyniła się do zwiększenia efektywności przewozów (lepszego wykorzystania miejsc w taborze, zwiększenia liczby przejazdów, powiązania różnych środków transportu dzięki dostosowaniu rozkładu do potrzeb pasażerów, zliczaniu pasażerów itp.)?

VI. Wymagana metodyka badania

W celu kompleksowej realizacji oczekuje się, iż Wykonawca posłuży się szerokim zakresem narzędzi badawczych, których zróżnicowanie sprzyjać będzie uzyskaniu obiektywnych i wiarygodnych rezultatów. Dobór metod, za pomocą których przeprowadzana będzie analiza

musi odpowiadać zakresowi i celom przyszłego badania ewaluacyjnego.

Wykonawca jest zobowiązany do przeprowadzenia oceny w oparciu o metodologię rekomendowaną przez KE i EBI: https://www.fi-compass.eu/sites/default/files/publications/manual_vol-I_ex-ante-assessment-general-methology.pdf

Minimum metodologiczne:

1. **Analiza danych zastanych** w zakresie dokumentów źródłowych.
2. **Badania ankietowe** skierowane do użytkowników publicznego transportu miejskiego na próbie reprezentatywnej zgodnie z metodologią wypracowaną przez GUS w ramach Pracy badawczej dot. standaryzacji pomiaru mobilności transportowej ludności.
3. **Zestandaryzowane wywiady z mieszkańcami stałymi i czasowymi oraz osobami przebywającymi w mieście,**
4. **Zestandaryzowane wywiady z przedstawicielami przewoźników.**
5. **Studia przypadków**

Powyższy katalog narzędzi badawczych nie jest katalogiem zamkniętym. Wykonawca jest zobowiązany do przedstawienia/wykorzystania metod alternatywnych do zaproponowanych przez Zamawiającego.

Wykonawca na etapie przygotowania raportu metodologicznego powinien szczegółowo opisać powyższe metody i techniki badań oraz opracować scenariusze wywiadów. Na etapie przygotowania raportu końcowego Wykonawca zobowiązany jest przeanalizować wszystkie użyte narzędzia, wskazać ich przydatność pod kątem założonych celów badawczych, opisać ich pozytywne cechy oraz przedstawić ewentualne trudności związane z ich realizacją podczas badania.

VII. Odbiorcy analizy

Głównym odbiorcą analizy będzie Instytucja Pośrednicząca POIiŚ 2014-2020 (Zamawiający). Na podstawie wyników analizy pilotażowej zrealizowanej przez Wykonawcę Zamawiający uzyska analizę założeń i narzędzi badawczych proponowanych przez siebie wraz z opisem ich mocnych i słabych stron. Pozwoli to na stwierdzenie czy przyjęty przez Zamawiającego kierunek (metody i narzędzia badawcze) pozwoli zbadać ex-post wpływ projektów zrealizowanych w ramach VI OP. Zaproponowane przez Wykonawcę alternatywne założenia i narzędzia pozwolą na przyjęcie najbardziej optymalnych założeń metodologicznych w Badaniu ewaluacyjnym wynikającym z Planu ewaluacji POIiŚ 2014-2020 pn. *Wpływ działań podejmowanych w ramach osi VI POIiŚ na poprawę płynności i bezpieczeństwa ruchu oraz integrację systemów transportowych w miastach oraz wykorzystanie transportu miejskiego*

Zamawiający uzyska również wartości wskaźników bazowych (stanu przed realizacją projektów).

Odbiorcami badania mogą być ponadto zainteresowane instytucje i organizacje zaangażowane w realizację projektów w sektorze transportu miejskiego, w tym organizacje branżowe i jednostki administracji publicznej, w tym m.in. ministra właściwego ds. transportu. Wyniki analizy zostaną także udostępnione opinii publicznej poprzez zamieszczenie m.in. na stronie internetowej CUPT.

VIII. Wymagania dotyczące przedstawienia wyników

Wykonawca w wyniku realizacji analizy pilotażowej musi przygotować następujące produkty:

1: Raport metodologiczny, przedstawiający dokładny opis metodologii badawczej (opis w jaki sposób zostanie przeprowadzony pilotaż), która zostanie zastosowana w ramach analizy oraz harmonogramu realizacji badania;

Raport metodologiczny musi zawierać następujące elementy:

- rozszerzenie opisu celów szczegółowych badania wraz z ostatecznym katalogiem narzędzi badawczych służących do uzyskania odpowiedzi na wskazane przez Zamawiającego pytania badawcze;
- koncepcję badania;
- kompletny opis realizacji metod i technik badawczych (zawierający odniesienie do konkretnych pytań badawczych);
- projekty wszystkich narzędzi badawczych;
- zestawienie źródeł, baz danych, raportów używanych w analizach;
- opis sposobu zapewnienia standardów rzetelności oraz kontroli jakości działań prowadzonych w ramach badania – w odniesieniu do procesu zbierania danych oraz ich analizy i interpretacji;

2: Raport cząstkowy w połowie realizacji Analizy, w którym zostanie opisany aktualny na dany dzień stan zaawansowania;

3: Raport końcowy z analiz, opracowany na podstawie raportu cząstkowego.

Treść raportu końcowego nie powinna zawierać więcej niż 100 stron w formacie A4 (z wyłączeniem aneksów), przyjmując 4000 znaków ze spacjami na stronę. Raport końcowy zawierać będzie:

- spis treści;
- streszczenie raportu (w języku polskim) zawierające wszystkie najważniejsze wyniki badania, wypunktowane wnioski i rekomendacje;

- wprowadzenie (opis przedmiotu badania, głównych założeń i celów badania, opis okoliczności towarzyszących badaniu, kryteriów i pytań badawczych);
- opis przyjętej metodologii (szczegółowy opis przyjętej koncepcji oraz metod badania);
- opis wyników badania, ich analizę i interpretację (opis zebranego materiału, kontekstu badanych problemów, prezentacja pytań badawczych, informacja na temat zebranych danych, ich interpretacji i wyników z wykorzystaniem form graficznych i graficzno-przestrzennych, rozdziały analityczne zawierające podsumowanie i wnioski cząstkowe);
- wnioski i rekomendacje dotyczące zastosowanej metodologii;
- załączniki prezentujące zestawienia i analizy danych (opis użytych danych statystycznych, prezentacja graficzna i graficzno-przestrzenna uzyskanych danych, załączniki zawierające wykorzystane narzędzia badawcze, wykorzystane źródła).

4: Prezentacja multimedialna

Wykonawca przedstawi Zamawiającemu do akceptacji projekt raportu końcowego w terminach zgodnych z postanowieniami umowy. Raport końcowy będzie podlegał konsultacjom z IZ POliŚ. Wykonawca zobowiązany jest do wzięcia udziału w spotkaniu konsultacyjnym dotyczącym treści raportu końcowego w siedzibie Zamawiającego lub siedzibie IZ POliŚ w terminie wyznaczonym przez Zamawiającego. Dodatkowo Wykonawca może zostać poproszony o zaprezentowanie wyników Analizy (prezentacja multimedialna i jej przedstawienie) na potrzeby konferencji planowanej przez Zamawiającego).

Wszystkie materiały (papierowe oraz elektroniczne) będą zawierały system identyfikacji wizualnej PO liŚ. Ciąg logotypów (godło UE oraz logo Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko) będzie umieszczony w widocznym miejscu – na okładce raportu, pierwszym i ostatnim slajdzie prezentacji, w nagłówku narzędzi badawczych. Oprócz logotypów wszystkie materiały będą zawierać tekst: *Badanie ewaluacyjne współfinansowane przez Unię Europejską w ramach Funduszu Spójności.*

Ostateczne wersje raportu metodologicznego, raportu cząstkowego i raportu końcowego zostaną przekazane Zamawiającemu w formie elektronicznej (płyta CD lub inny nośnik danych w formacie .doc lub .docx i .pdf) i papierowej (1 egzemplarz w kolorze, druk dwustronny). Wersje robocze będą przekazywane Zamawiającemu jedynie w formie elektronicznej.

Wszystkie raporty (raporty cząstkowe i raport końcowy) Wykonawca zobowiązany jest przedstawić w języku polskim.

IX. Dokumenty źródłowe

1. Program Operacyjny *Infrastruktura i Środowisko 2014-2020*
2. Szczegółowy opis osi priorytetowych POliŚ 2014-2020 wraz z załącznikami (w szczególności Załącznik nr 2 Tabela wskaźników rezultatu bezpośredniego i produktu dla działań i poddziałań, Załącznik nr 5 Wykaz projektów

zidentyfikowanych przez właściwą instytucję w ramach trybu pozakonkursowego oraz Załącznik nr 4 Indykatorywny plan finansowy, oraz Załącznik nr 1 Tabela transpozycji PI na działania/poddziałania w poszczególnych osiach priorytetowych)

Wykonawca może korzystać ze wszystkich dokumentów, o ile będzie to użyteczne z punktu widzenia osiągnięcia celu tej analizy.

X. Harmonogram

Czas na realizację analizy pilotażowej zgodnie z powyższymi założeniami to: maj-październik 2018 r.

XI. INFORMACJE DOTYCZĄCE WARUNKÓW SKŁADANIA OFERT CENOWYCH:

Zamawiający oczekuje złożenia ofert cenowych zgodnie z poniższym zestawieniem:

| L.p. | Nazwa | Cena jednostkowa netto w PLN | Stawka podatku VAT | Cena jednostkowa brutto w PLN |
|------|--|------------------------------|--------------------|-------------------------------|
| 1. | Przeprowadzenie analizy i opracowanie raportu w podziale na poszczególne elementy składowe analizy | | | |
| 2. | Przeniesienie majątkowych praw autorskich, w tym prawa zależne | | | |

UWAGA: Cena powinna być podana z dokładnością do dwóch miejsc po przecinku.

Ofertę cenową należy przesłać na adres mailowy: eboratynska-karpiej@cupt.gov.pl do dnia **07.05.2018 do godz. 12.00.** W tytule maila proszę podać nr sprawy **CUPT.DAT.ZE.561.6.2018.2.EBK.**

Niniejsza oferta nie stanowi oferty w myśl art. 66 Kodeksu Cywilnego, jak również nie jest ogłoszeniem w rozumieniu ustawy Prawo zamówień publicznych.