

Warszawa, 01 kwietnia 2019 r.

Szanowni Państwo,

Centrum Unijnych Projektów Transportowych zaprasza Państwa do złożenia oferty cenowej na wykonanie zamówienia „**Ocena bieżąca działań podejmowanych w ramach V osi priorytetowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ) 2014-2020 oraz ich wpływ na redukcję barier rozwoju transportu intermodalnego i konkurencyjności kolei – etap I**”. Poniżej przedstawione zostały założenia analityczne przygotowane przez CUPT.

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

1. Informacje podstawowe

W ramach V OP POIiŚ 2014-2020 realizowane są projekty ukierunkowane na wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju poprzez poprawę stanu połączeń kolejowych w TEN-T i poza siecią, w tym infrastruktury kolejowej łączącej główne miasta Polski, ważne ośrodki przemysłowe i gospodarcze i linii stanowiących połączenie portów morskich z zapleczem gospodarczym w głębi kraju oraz większe wykorzystanie systemów kolejowych w miastach. Inwestycje realizowane w ramach tej osi obejmują modernizację i rehabilitację¹ istniejących szlaków kolejowych w sieci TEN-T służących do przewozów pasażerskich i towarowych, przy zapewnieniu pełnej zgodności prowadzonych działań z parametrami technicznymi wymaganymi dla infrastruktury kolejowej. W ramach modernizacji tras kolejowych większy niż dotychczas priorytet zostanie położony na liniach w znacznym stopniu wykorzystywanych do przewozu towarów, na których parametry techniczne (w tym w szczególności prędkość, dopuszczalny nacisk na oś i długość pociągu) nie odpowiadają potrzebom współczesnych przewoźników – ukierunkowany przede wszystkim na potrzeby tych segmentów rynku przewozowego, w których transport kolejowy może odgrywać istotną rolę w średniej i dłuższej perspektywie czasu. Celem inwestycji będzie złagodzenie powyższych problemów, poprzez działania na rzecz eliminacji „wąskich gardeł” – miejsc o ograniczonej przepustowości, uzyskania stałych prędkości na długich odcinkach (w tym np. likwidację punktowych ograniczeń prędkości), umożliwienie przejazdu pociągów o długości 740 m dla sieci bazowej oraz podniesienie dopuszczalnego nacisku osi do wymaganych wartości dla danej kategorii linii. Ponadto realizowane są również działania mające na celu budowę i modernizację systemów zasilania trakcyjnego, inwestycje w infrastrukturę systemów usprawniających zarządzanie przewozami pasażerskimi i towarowymi, w poprawę stanu technicznego obiektów inżynierskich. Kontynuowane będzie wprowadzanie na najważniejszych liniach kolejowych Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS), w tym wdrożenie GSM - R, a także projekty dotyczące likwidacji miejsc niebezpiecznych (m.in. poprawa stanu przejazdów drogowych).

2. Cel badania

Celem badania będzie ocena bieżąca podejmowanych w ramach V OP POIiŚ 2014-2020 działań, w tym również w odniesieniu do rozwoju transportu intermodalnego i poprawy konkurencyjności kolei. Przedmiotem badania będą projekty realizowane w ramach działań w obszarze transportu

¹ Rehabilitacja to proces prowadzący do osiągnięcia przez istniejącą infrastrukturę transportową pierwotnych parametrów konstrukcyjnych połączony z długoterminową poprawą jakości tej infrastruktury w porównaniu ze stanem obecnym, tam gdzie dotyczy (sieć TEN-T) - zgodnie z wymogami i przepisami ustanowionymi Rozporządzeniem Nr 1315/2013

intermodalnego realizowanych w 3.2. III OP oraz projekty realizowane i planowane do realizacji w ramach działań 5.1 i 5.2. V OP POLiŚ 2014-2020. W przypadku braku odpowiednich projektów z obecnej perspektywy finansowej, analizy powinny zostać oparte na projektach w obszarze transportu kolejowego zrealizowanych w perspektywie 2007-2013, w szczególności w kontekście ich wpływu na rozwój transportu intermodalnego i konkurencyjność kolei.

3. Założenia badania

Zakłada się, że w ramach badania powinno się dokonać:

1. oceny postępów we wdrażaniu V OP POLiŚ 2014-2020; w szczególności:
 - i. w kontekście celów określonych w dokumentach strategicznych krajowych i europejskich w zakresie transportu kolejowego (w tym m.in. Białej Księgi transportu),
 - ii. w kontekście promowania do dostosowania do zmian klimatu oraz promowania zrównoważonego transportu,
2. określenia sposobu, w jaki inwestycje w zakresie transportu intermodalnego, realizowane w ramach Działania 3.2 oraz inwestycje w ramach 5.1 i 5.2, przyczyniają się do realizacji celów szczegółowych PI 7. ii OP III oraz PI 7.i oraz 7.iii. V OP POLiŚ;
3. oceny komplementarności wsparcia udzielanego w ramach Działania 5.1. i 5.2. POLiŚ oraz Działania 3.2. POLiŚ (w obszarze transportu intermodalnego);
4. analiz sposobu w jakim wsparcie oferowane w ramach V osi POLiŚ 2014-2020, może przyczynić się do rozwoju transportu intermodalnego;
5. analiz sposobu w jakim wsparcie oferowane w ramach V osi POLiŚ 2014-2020, może przyczynić się do poprawy konkurencyjności kolei;
6. szacunku potencjalnego wpływu projektów perspektywy 2014-2020, określonego na bazie projektów realizowanych w perspektywie 2007 – 2013 na:
 - i. rozwój transportu intermodalnego oraz konkurencyjność kolei,
 - ii. na rozwój społeczny i gospodarczy kraju oraz osiągnięcie przez województwa spójności między terytorialnej;
7. identyfikacji dobrych praktyk na podstawie zrealizowanych projektów z perspektywy 2007-2013 oraz zidentyfikowania barier i trudności w realizacji projektów w ramach V OP POLiŚ 2014-2020;
8. wyjaśnienia mechanizmów oddziaływania zaprogramowania interwencji oraz skuteczności, użyteczności i efektywności jego realizacji.

4. Zakres podmiotowy

Interwencja będzie miała charakter horyzontalny i dotyczyła będzie całego kraju, grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy indywidualni i przedsiębiorcy korzystający z dofinansowanej środkami UE infrastruktury transportowej w sieci TEN-T. Beneficjentami wsparcia w ramach V osi POLiŚ 2014-2020 mogą być: zarządcy infrastruktury kolejowej (forma prawna – kod 116, 117), podmioty zarządzające infrastrukturą dworcową (forma prawna – kod 116), przedsiębiorstwa kolejowych przewozów pasażerskich (forma prawna – kod 116, 117), spółki powołane specjalnie w celu prowadzenia działalności polegającej na wynajmowaniu/leasingu taboru kolejowego (tzw. ROSCO - rolling stock leasing companies) (forma prawna - kod 019, 023, kod 115, kod 116, kod 117, kod 118, kod 120, kod 121, kod 124), przedsiębiorstwa kolejowe przewozów towarowych (forma prawna - kod 116), jednostki samorządu terytorialnego, w tym ich związki i porozumienia, lub działające w ich imieniu jednostki i spółki specjalnego przeznaczenia (forma prawna – kod 403, kod 430, kod 431).

Beneficjentami wsparcia w ramach działania 3.2 OP POLiŚ 2014-2020 w obszarze transportu intermodalnego mogą być: zarządy portów morskich (forma prawna – kod 116, kod 117); przedsiębiorcy z państw członkowskich Unii Europejskiej, którzy wykonują lub zamierzają wykonywać

na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej działalność gospodarczą w zakresie transportu intermodalnego, w tym operatorzy terminali intermodalnych (forma prawna - kod 019, kod 023, kod 115, kod 116, kod 117, kod 118, kod 120, kod 121, kod 124); podmioty zajmujące się udostępnianiem taboru kolejowego przeznaczonego do wykonywania transportu intermodalnego (forma prawna - kod 019, kod 023, kod 115, kod 116, kod 117, kod 118, kod 120, kod 121, kod 124); podmioty zarządzające infrastrukturą kolejową zapewniającą bezpośredni dostęp do terminali intermodalnych (forma prawna - kod 019, kod 023, kod 115, kod 116, kod 117, kod 118, kod 120, kod 121, kod 124).

5. Metodologia badania

Ocena bieżąca (uwzględniająca elementy ewaluacji wpływu w odniesieniu do projektów z perspektywy 2007-2013) zostanie wykonana zgodnie z podejściem praktykowanym w ramach ewaluacji opartej na teorii uzupełnionej o wyniki ilościowe przeprowadzonych przez Wykonawców prac analitycznych. Będzie ona prowadzona w oparciu o pogłębione analizy dotyczące potencjalnych efektów wdrażania na przykładowych projektach w ramach studiów przypadku (punktowe oceny efektów wdrażania interwencji jako narzędzie weryfikacji hipotez związanych z teorią interwencji, w szczególności na podstawie analiz dokumentacji CBA dla projektów pozostających w fazie operacyjnej). Wykonawca w trakcie analiz weźmie pod uwagę zrealizowane w ramach POLiŚ 2007-2013 projekty dotyczące transportu kolejowego. Ewaluacja oparta na teorii ułatwia przygotowanie interwencji publicznej tak aby uzyskała ona jak najlepszy pożądany efekt. W tym celu opracowany zostanie model logiczny, który będzie przedstawiał planowane do uzyskania efekty, nakłady i działania oraz mechanizmy, które prowadzą do osiągnięcia pozytywnego efektu.

Możliwe jest również zastosowanie modelowania ekonometrycznego w celu uwzględnienia w wynikach danych ilościowych.

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

Minimum metodologiczne:

1. Analiza danych zastanych w zakresie dokumentów źródłowych oraz danych statystycznych, danych z projektów POLiŚ 2007-2013, POLiŚ 2014-2020, w szczególności:
 - a. informacje z wniosków o dofinansowanie dot. analiz kosztów i korzyści projektowanych przedsięwzięć, ew. studia wykonalności i OOS) oraz dane z projektów POLiŚ 2007-2013
 - b. dane wskaźnikowe POLiŚ 2014-2020 (wskaźniki postępu rzeczowego z poziomu projektów gromadzone w SL2014 oraz wskaźniki rezultatu strategicznego obserwowane w ramach systemu STRATEG),
 - c. branżowe dane kontekstowe,
 - d. branżowa wiedza ekspercka.
2. Metody logiczne
3. Metody ilościowe do wyboru: CATI/CAWI/CAPI/PAPI z beneficjentami i wnioskodawcami (skutecznymi i nieskutecznymi) oraz innymi interesariuszami Programu.
4. Metody jakościowe: wywiady indywidualne (IDI) lub grupowe (FGI) z przedstawicielami instytucji odpowiedzialnych za zarządzanie i wdrażanie POLiŚ 2014-2020 w sektorze transportu oraz przedstawicielami urzędu obsługującego ministra właściwego ds. transportu, beneficjentami i wnioskodawcami (skutecznymi i nieskutecznymi) oraz innymi interesariuszami programu.

5. Studia przypadków – min. 3 studiów przypadków (z uwzględnieniem charakterystycznych dla osi typów projektów, przeprowadzone na podstawie CBA i z wykorzystaniem projektów z tego obszaru realizowanych w perspektywie 2007 - 2013).
6. Metody kontrfaktyczne.
7. Modelowanie ekonometryczne
8. Panel ekspercki (eksperti z dziedziny transportu, spoza zespołu badawczego Wykonawcy oraz przedstawiciele instytucji zaangażowanych w realizację POliŚ: Instytucji Zarządzającej i Instytucji Pośredniczącej oraz przedstawiciele urzędu obsługującego ministra właściwego ds. transportu).

Wykonawca może zaproponować również inne narzędzia, które umożliwią uzyskanie najlepszego efektu badawczego.

W trakcie oceny Wykonawca będzie odpowiedzialny za dokonanie właściwej triangulacji metod, technik i źródeł danych (dwóch lub więcej) w celu skonfrontowania otrzymanych informacji i ich podsumowania, co pozwoli na zmniejszenie błędów pomiaru i podniesienie jakości badania. Wyniki staną się wówczas mniej podatne na błędy, a tym samym będą bardziej wiarygodne.

Wykonawca na etapie przygotowania raportu metodologicznego powinien szczegółowo opisać powyższe metody i opracować scenariusze badań.

W ramach badania ewaluacyjnego zastosowane zostaną następujące kryteria ewaluacyjne:

- **skuteczność** rozumiana jako ocena stopnia osiągnięcia założonych w ramach V osi POliŚ 2014-2020 celów,
- **użyteczność** pozwoli ocenić na ile planowane zmiany wynikające z realizacji projektów w ramach osi V POliŚ 2014-2020 (planowane i nieplanowane) oraz projektów 2007-2013 są użyteczne i wpływają na rozwój transportu intermodalnego oraz konkurencyjność kolei, jak również pozwoli ocenić wpływ projektów na rozwój społeczny i gospodarczy;
- **efektywność** pozwoli ocenić czy poniesione nakłady na projekty POliŚ 2007-2013 oraz w ramach V osi POliŚ będą ekonomicznie uzasadnione.

6. Dokumenty źródłowe

1. Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020
2. Szczegółowy opis osi priorytetowych PO liŚ 2014-2020 wraz z załącznikami
3. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 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 (CPR)
4. Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) NR 215/2014 z dnia 7 marca 2014 r. ustanawiającego zasady wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 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 ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego

Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego w zakresie metod wsparcia w odniesieniu do zmian klimatu, określania celów pośrednich i końcowych na potrzeby ram wykonania oraz klasyfikacji kategorii interwencji w odniesieniu do europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych

5. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1300/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. w sprawie Funduszu Spójności i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1084/2006
6. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 1301/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i przepisów szczególnych dotyczących celu „Inwestycje na rzecz wzrostu i zatrudnienia” oraz w sprawie uchylenia rozporządzenia (WE) nr 1080/2006
7. Ustawa z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014–2020
8. Unijna strategia na rzecz inteligentnego zrównoważonego wzrostu sprzyjającego włączeniu społecznemu (tj. Strategii EU 2020 i dostępnych informacji nt. dotyczących PO liŚ 2014-2020 zapisów dokumentów stanowiących jej kontynuację)
9. Umowa Partnerstwa na lata 2014-2020 (UP 2014-2020)
10. Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju (SOR) do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)
11. aktualne (projekty) strategii stanowiących instrumenty realizacji SOR oraz dokumentów wykonawczych do tych strategii (w szczególności aktualna wersja Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu),
12. dokumenty istotne dla wdrażania PO liŚ 2014-2020, tj. m.in.: Wykaz projektów zidentyfikowanych (Załącznik nr 5 do SzOOP PO liŚ 2014-2020), Wykazu dużych projektów (załącznik do PO liŚ 2014-2020), Master Plan dla Transportu Kolejowego w Polsce do 2030 roku, aktualny Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku
13. Wyniki badań ewaluacyjnych lub innych analiz związanych tematycznie z przedmiotem zamówienia
14. Inne dokumenty i opracowania zidentyfikowane przez Wykonawcę.

Powyższe źródła nie są katalogiem zamkniętym. Wykonawca powinien korzystać z dodatkowych dokumentów, o ile będzie to użyteczne z punktu widzenia osiągnięcia celu tej badania.

7. Harmonogram

Realizacja badania będzie prowadzona od momentu podpisania umowy z Wykonawcą do momentu przyjęcia przez Zamawiającego ostatecznej wersji raportu końcowego. W ramach tych działań Wykonawca jest zobowiązany do przygotowania raportu metodologicznego oraz raportu końcowego, zgodnie z harmonogramem określonym w umowie.

Raport metodologiczny – do 28 dni od podpisania umowy,

Raport z przebiegu prac – nie później niż 90 dni od daty zatwierdzenia przez Zamawiającego raportu metodologicznego,

Raport końcowy – do 210 dni od podpisania umowy.

Prezentacja – do 5 dni kalendarzowych od zatwierdzenia przez Zamawiającego raportu końcowego.

8. 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 wyników			
2.	Przeniesienie majątkowych praw autorskich, w tym prawa zależne			
3	RAZEM			

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

Ofertę cenową należy przesłać na adres mailowy: jkowalska@cupt.gov.pl do dnia 09.04.2019 r. do godz. 14.00.

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

Klauzula informacyjna dotycząca przetwarzania danych osobowych

Zgodnie z art. 13 i 14 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1), zwanego dalej RODO, informuję, że:

- 1) Centrum Unijnych Projektów Transportowych jest administratorem Pani/Pana danych osobowych w odniesieniu do danych osobowych osób fizycznych reprezentujących Wykonawcę oraz osób fizycznych wskazanych przez ten podmiot jako osoby do kontaktu/osoby odpowiedzialne za przedstawienie oferty cenowej.
- 2) W CUPT funkcjonuje inspektor ochrony danych o którym mowa w art. 37-39 RODO. Dane kontaktowe inspektora ochrony danych: iod@cupt.gov.pl, adres korespondencyjny: CUPT, Pl. Europejski 2, 00-844 Warszawa z dopiskiem „Inspektor Ochrony Danych”.
- 3) Dane osobowe osób, o których mowa w ust. 1, będą przetwarzane przez Zamawiającego na podstawie art. 6 ust.1 lit. b), c) i f) RODO w celu i zakresie niezbędnym do przedstawienia oferty cenowej tj. dane kontaktowe, dane identyfikacyjne.
- 4) Dane osobowe osób, o których mowa w ust. 1, mogą być przekazywane podmiotom trzecim, w szczególności organom administracji państwowej o ile będzie to wynikało z przepisów obowiązującego prawa.
- 5) Dane osobowe osób, o których mowa w ust. 1, będą przetwarzane przez okres 10 lat od końca roku kalendarzowego, w którym szacowanie wartości zamówienia zostało przeprowadzone, zrealizowana, chyba że niezbędny będzie dłuższy okres przetwarzania np.: z uwagi na obowiązki archiwizacyjne, dochodzenie roszczeń itp.
- 6) Osobom, o których mowa w ust. 1, przysługuje prawo do żądania od administratora danych dostępu do ich danych osobowych, ich sprostowania, usunięcia lub ograniczenia przetwarzania.
- 7) Osobom, o których mowa w ust. 1, w związku z przetwarzaniem ich danych osobowych niezgodnie z RODO, przysługuje prawo do wniesienia skargi do organu nadzorczego tj. Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych, którego siedziba mieści się przy ul. Stawki 2, 00 – 193 Warszawa.
- 8) Podanie danych osobowych, o których mowa w ust. 3, jest niezbędne do przeprowadzenia procesu szacowania wartości zamówienia.
- 9) W oparciu o podane dane osobowe osób, o których mowa w ust. 1, Zamawiający nie będzie podejmował zautomatyzowanych decyzji, w tym decyzji będących wynikiem profilowania w rozumieniu RODO.