

Warszawa, 13 czerwca 2019 r.

Szanowni Państwo,

Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) zaprasza Państwa do złożenia oferty cenowej na wykonanie zamówienia „**Analiza metodyk wyliczania redukcji emisji zanieczyszczeń powietrza dla projektów transportowych**”. Poniżej przedstawione zostały założenia analityczne przygotowane przez CUPT.

Przedstawiona wycena posłuży Zamawiającemu do ustalenia szacunkowej wartości zamówienia.

1. Informacje podstawowe

W Polsce od wielu lat obserwuje się znaczący rozwój sektora transportowego. Stale zwiększająca się długość, ale też jakość i dostępność dróg krajowych i wojewódzkich, poprawa połączeń kolejowych, inwestycje transportowe w obszarach miejskich oraz przedsięwzięcia w obszarze transportu morskiego i śródlądowego przyczyniają się do rozwoju społeczno – gospodarczego kraju. Działania te wzmacniają konkurencyjność polskiej gospodarki, ale również wpływają na powiązania gospodarcze Polski z innymi krajami, m.in. dzięki sieci TEN-T. Ponadto rozwój transportu wzmacnia mobilność mieszkańców, ułatwia dostęp do rynku pracy oraz poprawia jakość życia obywateli. Rozwój sieci transportowej jest niewątpliwie czynnikiem pozytywnym dla rozwoju gospodarki, jednak może również powodować negatywne skutki dla środowiska, jak i zdrowia ludzi. W ostatnich latach odnotowuje się jednak powolną ale stopniową poprawę jakości powietrza. Istotnym problemem nadal pozostają: w sezonie zimowym – ponadnormatywne stężenia pyłu zawieszonego PM10 i PM2,5 oraz benzo(a)pirenu, a w sezonie letnim – zbyt wysokie stężenia ozonu troposferycznego. Ponadto obserwowane są pojedyncze przypadki występowania ponadnormatywnych stężeń dwutlenku azotu, których główną przyczyną jest oddziaływanie emisji związanej z intensywnym ruchem pojazdów w centrum miast oraz oddziaływanie emisji związanej z ruchem pojazdów na głównych drogach leżących w pobliżu stacji pomiarowych. W wyniku prowadzonej polityki w zakresie ochrony powietrza w ciągu ostatnich trzydziestu lat odnotowano znaczące ograniczenie emisji zanieczyszczeń do powietrza, w tym emisji pyłów o ponad 80%, dwutlenku siarki o 70%, a tlenków azotu o 40%.

Zanieczyszczenia ze środków transportu drogowego pochodzą głównie z procesów spalania paliw w silnikach samochodowych, ze ścierania opon, klocków hamulcowych w samochodach oraz wtórnego porywania pyłu z powierzchni ulic. Na wielkość emisji z sektora transportu wpływa przede wszystkim liczba i wiek pojazdów, stan nawierzchni dróg, organizacja ruchu drogowego. W 2016 r. zarejestrowanych było ok. 29 mln pojazdów (od 2000 r. ponad 2-krotny wzrost), z czego 75% to samochody osobowe. Aż 80% z nich miało ponad 10 lat. Mimo wdrażania coraz bardziej restrykcyjnych norm emisji spalin dla samochodów osobowych, ciężarowych i autobusów oraz rozwoju infrastruktury drogowej, emisja z transportu drogowego pozostaje jednym z najważniejszych problemów dotyczących jakości powietrza, zwłaszcza w dużych miastach.

2. Cel analizy

Celem analizy jest zidentyfikowanie metodyk wyznaczania poziomu redukcji emisji zanieczyszczeń powietrza w sektorze transportu stosowanych w ramach strategii, programów operacyjnych krajowych

i regionalnych w Polsce, zweryfikowanie ich poprawności w kontekście założeń, zastosowanych parametrów oraz poprawności wyliczeń oraz wskazanie kosztów jednostkowych emisji wraz z założeniami dla poszczególnych zanieczyszczeń. Na tej podstawie Wykonawca powinien:

- a) przeanalizować stosowane w Polsce i w Unii Europejskiej metodyki wyliczania poziomu redukcji emisji głównych zanieczyszczeń powietrza (m.in. pyły PM₁₀, PM_{2,5}, NO_x; CO₂, benzo(a)piren) pochodzących z różnych gałęzi transportu,
- b) wypracować metodyki dla poszczególnych sektorów transportu, które mogłyby zostać wykorzystane przy programowaniu perspektywy UE 2021-2027,
- c) opracować koszty emisji zanieczyszczeń powietrza dla poszczególnych gałęzi transportu.

3. Założenia badania

W ramach badania Wykonawca powinien dokonać:

1. inwentaryzacji stosowanych w Polsce i UE metodyk wyliczania emisji zanieczyszczeń powietrza oraz zanieczyszczenia hałasem, pochodzących z sektora transportu¹;
2. oceny stosowanych w Polsce metodyk w kontekście założeń, zastosowanych parametrów oraz adekwatności obliczeń,
3. na podstawie własnej wiedzy oraz wyników przeprowadzonych analiz (w ramach punktów 1 i 2), opracowania koncepcji i jednolitej metodologii dla wyliczania wskaźników do pomiaru ograniczenia ilości emitowanych zanieczyszczeń powietrza oraz hałasu we wszystkich gałęziach transportu; w tym w szczególności:
 - i. opracowanie szczegółowych założeń do metodologii,
 - ii. określenie wskaźników pomiaru poszczególnych zanieczyszczeń;
4. metodologia powinna zostać przygotowana, o ile będzie to możliwe oddzielnie dla sektora drogowego, kolejowego, intermodalnego, morskiego, śródlądowego i transportu publicznego (w podziale na projekty taborowe i infrastrukturalne) oraz dla ścieżek rowerowych;
5. na podstawie dokonanych w powyższych punktach działań Wykonawca powinien oszacować koszty jednostkowe poszczególnych zanieczyszczeń powietrza oraz hałasu.

Wykonawca przedstawi Zamawiającemu raport z analizy dostępnych metodyk (zawierający informacje zgodnie z punktem 1 i 2) oraz raport końcowy zawierający analizy dokonane w ramach punktu 3 i 5.

4. Zakres przedmiotowy

Analizą powinny zostać objęte wszystkie dokumenty strategiczne, programowe, wytyczne, analizy i opracowania (krajowe i UE), które wskazują metodologie badania poziomu ograniczenia emisji zanieczyszczeń powietrza i hałasu, zarówno krajowe, jak i zagraniczne.

5. Metodologia

W pierwszym etapie analiza będzie polegała na przeglądzie dostępnych źródeł informacji (desk research) pochodzących z różnych źródeł (zarówno polskich jak i UE) nt. stosowanych metodyk² wyliczania poziomu unikniętej emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu. Do analiz powinny być uwzględnione co najmniej pochodzące z dokumentów strategicznych, programowych, opracowań,

¹ CUPT na własne potrzeby opracował przegląd metodologii wyliczania emisji CO₂ i analizę przekaże ją do wykorzystania Wykonawcy

² J.w.

zaleceń wytycznych i inne opracowania, które wskazują metodologię wyliczania unikniętej emisji zanieczyszczeń i hałasu z transportu.

Drugi etap będzie polegał na wypracowaniu założeń metodologii pomiaru ograniczenia zanieczyszczeń powietrza i hałasu na bazie istniejących analiz, pochodzących z różnych sektorów transportu. Na tym etapie Wykonawca powinien również zaproponować wskaźniki dla poszczególnych zanieczyszczeń, które w jak najlepszy sposób obrazują emisję zanieczyszczeń z powietrza oraz hałas.

Minimum metodologiczne:

1. Analiza danych zastanych w zakresie dokumentów strategicznych, programowych, opracowań, wytycznych, analiz w odniesieniu do sektora transportu,
2. Branżowe dane kontekstowe,
3. Branżowa wiedza ekspercka.
4. Panel ekspercki (eksperti z dziedziny transportu, zanieczyszczeń powietrza i zanieczyszczeń hałasem, 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.

6. Ocena zaproponowanej metodologii

Opracowana przez Wykonawcę metodologia musi zostać skonsultowana z ekspertami zewnętrznymi, niezależnymi od Wykonawcy. W tym celu zadaniem Wykonawcy będzie przekazanie do zaopiniowania wypracowanej przez Wykonawcę metodologii i wskaźników do co najmniej 3 ekspertów z zakresu zanieczyszczeń powietrza i hałasu pochodzących z transportu uzgodnionych z Zamawiającym. W tym celu Wykonawca powinien:

1. wyłonić 3 ekspertów niezwiązanych z Wykonawcą, ani Zamawiającym (w sposób bezstronny i rzetelny), którzy dokonają oceny zaproponowanej przez Wykonawcę metodologii, przy czym ocena powinna zostać dokonana przy uwzględnieniu następującego zakresu:
 - a. poprawność merytoryczna i metodologiczna,
 - b. poprawność przyjętych założeń,
 - c. użyteczność zaproponowanej metodologii.
2. zorganizować warsztat z udziałem ekspertów wyłonionych przez Wykonawcę oraz udziałem innych osób, będących ekspertami w tej dziedzinie z udziałem przedstawicieli Zamawiającego w roli obserwatorów
3. opracować ostateczną wersję metodologii na podstawie wniosków z oceny oraz warsztatów.

7. Dokumenty źródłowe

1. Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020
2. Szczegółowy opis osi priorytetowych PO liŚ 2014-2020 wraz z załącznikami
3. Ustawa z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014–2020

4. 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)
5. Umowa Partnerstwa na lata 2014-2020 (UP 2014-2020)
6. Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju (SOR) do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)
7. Analiza kosztów i korzyści projektów transportowych współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej
8. Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020
9. Non-paper - Guidelines for Project Managers: Making vulnerable investments climate resilient
10. Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów Plan działania prowadzący do przejścia na konkurencyjną gospodarkę niskoemisyjną do 2050 r.
11. Wyniki badań ewaluacyjnych lub innych analiz związanych tematycznie z przedmiotem zamówienia
12. 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.

8. 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 14 dni od dnia podpisania umowy,
 Raport z 1 części badania – do 40 dni od dnia podpisania umowy,
 Raport końcowy – do 80 dni od dnia podpisania umowy,
 Prezentacja wyników badania - do 100 dni od dnia podpisania umowy

9. Informacje dotyczące warunków składania ofert cenowych

Zamawiający oczekuje złożenia ofert cenowych w podziale na poszczególne warianty wykonania zadania, zgodnie z poniższym zestawieniem:

Lp.	Nazwa	Cena jednostkowa netto w PLN	Stawka podatku VAT	Cena jednostkowa brutto w PLN
1.	Analiza metodyki i opracowanie metodyki dla jednego zanieczyszczenia (CO2) dla sektora transportu publicznego			
2.	Analiza metod i wypracowanie metodyki dla zanieczyszczeń powietrza (m.in. pyły PM10, PM 2,5, NOx; CO2, benzo(a)piren), pochodzących z transportu (oddzielnie dla różnych gałęzi transportu) oraz dla hałasu			

	Analiza metod i wypracowanie metodyki dla zanieczyszczeń powietrza (m.in. pyły PM10, PM 2,5, NOx; CO2, benzo(a)piren) i hałasu pochodzących z transportu (oddzielnie dla różnych gałęzi transportu) wraz z obliczeniem kosztu jednostkowego dla wszystkich zanieczyszczeń			
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 **18.06.2019 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.