Załącznik nr 1

OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

Ocena programu pomocy publicznej na realizację projektów w zakresie zmniejszenia emisji hałasu przez wagony towarowe w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014–2020

Program Pomocowy (zwany dalej Programem) został ustanowiony *Rozporządzeniem Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej z dnia 23 stycznia 2020 r. w sprawie pomocy publicznej na realizację projektów w zakresie zmniejszenia emisji hałasu przez wagony towarowe w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014–2020*[1]. Stanowi on instrument realizacji Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (zwany dalej POIŚ). Dofinansowanie projektów w zakresie ograniczania hałasu przez wagony towarowe, udzielane w oparciu o Program stanowi pomoc publiczną, która została zatwierdzona przez KE w grudniu 2019 r.[2] Ma on stanowić zachętę dla przedsiębiorstw kolejowych i właścicieli wagonów do modernizacji wagonów towarowych poprzez zastosowanie cichszej technologii. Podstawowym celem ustanowienia Programu Pomocowego jest ochrona ludności zamieszkującej i przebywającej w pobliżu torów kolejowych przed hałasem, co w konsekwencji powinno przyczynić się do większej akceptacji społeczeństwa dla rozwoju towarowego transportu kolejowego w Polsce.

Istniejąca flota wagonów towarowych w Polsce jest zasadniczo wyposażona w żeliwne klocki hamulcowe, które generują wyraźnie wyższy poziom hałasu niż klocki kompozytowe. Wagony wyposażone w żeliwne wstawki hamulcowe, cechują się większą chropowatością powierzchni tocznych kół jezdnych niż hamowanie kompozytowymi wstawkami hamulcowymi, co skutkuje większym poziomem emisji hałasu. Najprostszym rozwiązaniem dla wyciszenia istniejących wagonów jest wymiana wstawek hamulcowych z żeliwnych na kompozytowe, które podczas hamowania polerują powierzchnię toczną kół, zmniejszając jej szorstkość, co przekłada się na zmniejszenie hałasu powstałego podczas jazdy wagonu. Uważa się, że korzystanie z wagonów wyposażonych w kompozytowe klocki hamulcowe skutkuje wyższymi kosztami operacyjnymi, co sprawia, że decyzje przewoźników kolejowych o zastosowaniu kompozytowych klocków hamulcowych nie są motywowane względami ekonomicznymi. Ponadto, w przypadku niektórych rodzajów wagonów towarowych zastosowanie tego rozwiązania wymaga wymiany kół lub przebudowy układu hamulcowego, co radykalnie podnosi koszt całej operacji – nawet siedmiokrotnie na jeden wagon. Konieczność przystosowania zdecydowanej większości wagonów towarowych do wymagań TSI „Hałas”[3] wymaga poniesienia znacznych kosztów po stronie przewoźników kolejowych. Dlatego też ustanowiony został program, którego celem jest wsparcie przewoźników w zakresie wymiany mechanizmu hamowania w wagonach. Program ma na celu stworzenie zachęt dla przedsiębiorstw

[1] (Dz.U z 6.02.2020 r. poz. 185)

[2] Pomoc państwa SA.55443 (2019/N) – Polska — Pomoc na realizację projektów w zakresie zmniejszenia emisji hałasu przez wagony towarowe

[3] TSI Hałas – techniczna specyfikacja interoperacyjności podsystemu „Tabor kolejowy – hałas”, Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2019/774 z dnia 16 maja 2019 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1304/2014 w zakresie stosowania technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Tabor kolejowy – hałas” w odniesieniu do istniejących wagonów towarowych

kolejowych i właścicieli wagonów do wdrożenia wyższych standardów emisji hałasu w odniesieniu do wagonów, które nie podlegają obowiązującym przepisom.

Elementem programu pomocowego, zgodnie z Rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/2282 z dnia 27 listopada 2015 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 794/2004 w odniesieniu do formularzy zgłoszeniowych i formularzy informacji, jest plan oceny, który został przygotowany i zatwierdzony przez KE w trakcie notyfikacji programu pomocowego. Określa on szczegółowo proces przeprowadzenia ewaluacji programu pomocowego, w tym m.in. definiuje wymogi stawiane wykonawcy zewnętrznemu. Biorąc pod uwagę powyższe, CUPT przygotował opis przedmiotu zamówienia w oparciu o postanowienia *Planu oceny programu pomocowego dotyczącego zmniejszenia emisji hałasu przez kolejowe wagony towarowe w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 (zwany dalej Planem oceny),* który stanowi załącznik do OPZ (załącznik 1).

Wykonawca, na zlecenie CUPT, dokona oceny bezpośrednich i pośrednich efektów udzielanej pomocy publicznej w oparciu o określone w Planie oceny pytania i kryteria.

Wyniki oceny zostaną wykorzystane przez Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej przy ewentualnych pracach nad kolejnym programem pomocowym dotyczącym ograniczenia hałasu w transporcie kolejowym, a także w ramach działań dotyczących budowy i modernizacji infrastruktury kolejowej. Wyniki oceny będą upowszechniane wśród władz i instytucji odpowiadających za planowanie i realizację polityki transportowej, w celu ich wykorzystania w innych interwencjach o podobnym charakterze, w tym oceny zasadności wprowadzenia systemu ustanawiającego NDTAC[4] .

1. Zakres badania

1.1. Zakres przedmiotowy badania

Badanie będzie obejmować projekty realizowane w ramach perspektywy finansowej na lata 2014-2020. Na etapie opracowywania OPZ nie jest możliwe podanie konkretnej liczby projektów, ze względu na fakt, iż trwa ich ocena. W ramach konkursu złożonych zostało 13 wniosków o dofinansowanie, więc liczba analizowanych projektów nie przekroczy 13, może być mniejsza, jeżeli w trakcie oceny któryś z projektów nie zostanie pozytywnie zweryfikowany lub wnioskodawca wycofa swoją aplikację.

Pomoc publiczna przeznaczona jest na realizację projektów w obszarze modernizacji akustycznej wagonów towarowych. Do wydatków kwalifikowalnych zalicza się wydatki niezbędne do realizacji projektu, tj.:

1) prace związane z przygotowaniem projektu, w tym niezbędną dokumentację;
2) zarządzanie projektem, w tym:
   a. wydatki związane z wdrażaniem projektu,
   b. wydatki osobowe związane z wdrażaniem projektu,
   c. koszty ogólne, w szczególności koszty administracyjne ponoszone w czasie realizacji projektu,
   d. zakup i instalację systemów informatycznych wspomagających zarządzanie i monitorowanie realizacji projektu;
3) zakup i montaż:
   a. kół monoblokowych lub zestawów kołowych z kołami monoblokowymi dopuszczonych do eksploatacji z kompozytowymi wstawkami hamulcowymi – w przypadku gdy modernizowany wagon towarowy jest wyposażony w koła obręczowane,

[4] NDTAC - Noise-Differentiated Track Access Charges

b. kompozytowych wstawek hamulcowych,
c. łączników dźwigni nad zestawami kołowymi w układzie mechanicznym hamulca na wózkach – w przypadku gdy modernizowany wagon towarowy jest wyposażony w koła obręczowane,
d. aparatury pneumatycznej, w tym zaworów rozrządczych, przekładników ciśnienia, zaworów z załamaną charakterystyką, zaworów ważących i cylindrów hamulcowych – w przypadku gdy modernizowany wagon towarowy wymaga uprzedniej modernizacji układu pneumatycznego w celu zastosowania kompozytowych wstawek hamulcowych;

4) przygotowanie wagonów towarowych do modernizacji, w tym demontaż:
a. kół obręczowanych lub zestawów kołowych z kołami obręczowanymi – w przypadku, gdy modernizowany wagon towarowy jest wyposażony w takie koła,
b. żeliwnych wstawek hamulcowych,
c. łączników dźwigni nad zestawami kołowymi w układzie mechanicznym hamulca na wózkach dostosowanych do kół obręczowanych – w przypadku gdy modernizowany wagon towarowy jest wyposażony w takie koła,
d. elementów i podzespołów układu hamulcowego, w tym cylindrów hamulcowych, zbiorników i zaworów;
5) działania informacyjne i komunikacyjne związane z wdrażaniem projektu;
6) opłaty niezbędne do realizacji projektu, w tym opłaty administracyjne.

Przedmiotem dofinansowania mogą być jedynie wagony spełniające wszystkie następujące warunki:
1) wpisane są do krajowego rejestru pojazdów kolejowych,
2) służą obsłudze transportu towarowego przy wykorzystaniu polskiej sieci kolejowej (tj. przewozy towarowe, które mają swój początek lub koniec na terytorium Polski lub są świadczone na terytorium Polski);
3) zostały dopuszczone do eksploatacji przed dniem 1 stycznia 2015 r.;
4) zostaną zmodernizowane po wejściu w życie rozporządzenia pomocowego z dnia 23 stycznia 2020 r.

Podmiotem udzielającym pomocy publicznej jest Centrum Unijnych Projektów Transportowych.

Pomoc udzielana jest w formie bezzwrotnego dofinansowania, przeznaczonego na pokrycie wydatków kwalifikowanych Kwota środków przeznaczona na dofinansowanie projektów w ramach konkursu wynosi: 200 000 000 zł. Maksymalny poziom dofinansowania UE na poziomie projektu wynosi 50% wydatków kwalifikowanych. Wysokość dofinansowania nie może być wyższa niż kwota niezbędna do pokrycia różnicy kosztów między pierwszym dostosowaniem wagonu towarowego do zamontowania i zamontowaniem w nim kompozytowych wstawek hamulcowych a kosztem wyposażenia wagonu towarowego w żeliwne wstawki hamulcowe.

Beneficjent będzie musiał zobowiązać się, że tabor kolejowy objęty pomocą będzie wykorzystywany wyłącznie do przewozów towarowych mających swój początek lub koniec na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub przebiegających przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

1.2. Zakres terytorialny

Badanie będzie obejmować terytorium Polski.

1.3. Zakres podmiotowy

Pomoc publiczna może być udzielona:
1) przewoźnikowi kolejowemu w rozumieniu art. 4 pkt 9 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 710, 730, 1214, 1979 i 2020),

2) dysponentowi w rozumieniu art. 4 pkt 6b ustawy o transporcie kolejowym – mającemu siedzibę na terytorium jednego z państw członkowskich Unii Europejskiej lub Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA), na realizację projektu w zakresie zmniejszenia emisji hałasu przez wagony towarowe, polegającego na zastąpieniu żeliwnych wstawek hamulcowych wstawkami kompozytowymi oraz dostosowaniu pozostałych elementów wagonów towarowych do tego zastąpienia.

Dofinansowanie może zostać udzielone wyłącznie podmiotom:
1) na których nie ciąży obowiązek zwrotu pomocy publicznej, wynikający z decyzji Komisji Europejskiej uznającej pomoc publiczną za niezgodną z rynkiem wewnętrznym Unii Europejskiej,
2) nie znajdującym się w trudnej sytuacji w rozumieniu pkt 20 komunikatu Komisji - Wytyczne dotyczące pomocy państwa na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw niefinansowych znajdujących się w trudnej sytuacji,
3) nie wykonującym przewozów wyłącznie przy wykorzystaniu infrastruktury kolei wąskotorowej.

2. Realizacja badania

Badanie będzie realizowane przez Wykonawcę zewnętrznego w latach 2022 – 2024.

W trakcie badania powstaną dwa raporty, pierwszy raport cząstkowy, obejmujący ocenę mid-term, w listopadzie 2022 r., który będzie prezentował wyniki analiz w kontekście wybranych do realizacji projektów, przeprowadzonego naboru, jego wyników, szacowanego wpływu projektów na ograniczenie emisji hałasu, oraz prezentował ogólne tło dot. hałasu generowanego przez kolejowy transport towarowy w Polsce oraz UE.

Drugi raport – raport końcowy - przygotowany w listopadzie 2024 r., będzie prezentował wpływ Programu Pomocowego na jego beneficjentów oraz oceniał skutki dla innych niż beneficjenci podmiotów. W raporcie tym powinno się znaleźć odniesienie do tego w jaki sposób realizowane projekty będą miały wpływ na ograniczenie poziomu hałasu z wagonów kolejowych.
W ramach opracowania raportu końcowego Wykonawca powinien przeprowadzić szczegółowy desk research, w oparciu o wiedzę ekspercką oraz dostępne publikacje, który wskaże jakie zmiany hałasu są możliwe do uzyskania po realizacji projektów, jakie będą korzyści dla ludności wynikające z realizacji projektów dot. wymiany żeliwnych wstawek hamulcowych na wstawki kompozytowe oraz dostosowaniu pozostałych elementów wagonów towarowych do tego zastąpienia. Analiza powinna zostać poparta danymi uzyskanymi z procesu symulacji poziomu wartości hałasu sprzed realizacji projektu oraz po realizacji projektu. Wykonawca powinien przeprowadzić takie symulacje dla dwóch wybranych tras, charakteryzujących się dużym natężeniem hałasu powodowanego przez pociągi towarowe.

2.1. Kryteria

Podstawowym celem Programu Pomocowego jest lepsza ochrona ludności zamieszkującej i przebywających w pobliżu torów kolejowych przed hałasem, co w konsekwencji powinno przyczynić się do większej akceptacji społeczeństwa dla rozwoju towarowego transportu kolejowego w Polsce.

Uwzględniając ww. cel w ramach badania wykorzystane zostaną następujące kryteria:
- trafność pomocy – adekwatność instrumentów pomocy, sposobu ich wdrażania w kontekście problemów zidentyfikowanych na etapie diagnozy;
- skuteczność pomocy – stopnień, w jakim pomoc publiczna przyczyni się do zrealizowania celów wynikających z logiki interwencji;

- użyteczność pomocy – ocena całościowych, planowanych i nieprzewidzianych efektów udzielenia pomocy w kontekście sektora transportu i całej gospodarki.

Wykonawca może zaproponować dodatkowe kryteria, które będą umożliwiały przeprowadzenie rzetelnej oceny Programu Pomocowego.

2.2. Pytania i metody badawcze

Program Pomocowy ma charakter sektorowy – odnosi się bezpośrednio do przewoźników kolejowych prowadzących działalność w zakresie przewozów towarowych, podmiotów będących właścicielami pojazdów kolejowych lub posiadających prawo do korzystania z niech, jako środka transportu (dysponentów), a także pośrednio oddziałuje na innych interesariuszy (przedsiębiorcy świadczący usługi objęte wsparciem, producenci urządzeń i materiałów wykorzystywanych w ramach projektów oraz przede wszystkim osoby narażone na hałas kolejowy).
Pytania i wskaźniki zostały sformułowane w taki sposób, aby zbadać wpływ Programu Pomocowego na jego beneficjentów, ale również z uwagi na cel Programu Pomocowego, ocenić jego skutki dla innych niż beneficjenci podmiotów.
Powyższe podejście znalazło odzwierciedlenie w poniższej liście pytań ewaluacyjnych:

- pytania dotyczące bezpośredniego wpływu pomocy na beneficjentów:

1. Ilu beneficjentów skorzystało z Programu Pomocowego?
2. Jaka jest wartość inwestycji dokonanych przez przedsiębiorstwa, które uzyskały pomoc w ramach Programu Pomocowego?
3. ile wzrosła liczba „cichych" wagonów będących w dyspozycji beneficjentów, którzy uzyskali pomoc w ramach Programu Pomocowego ?
4. Czy program wpłynął na zwiększenie dynamiki modernizowania akustycznego wagonów towarowych w Polsce?
5. Jak zmienił się udział „cichych" wagonów w stosunku do liczby kolejowych wagonów towarowych ogółem?

- pytania dotyczące skutków pośrednich:

1. Czy Program pomocowy wpłynął na zmniejszenie hałasu generowanego przez kolejowe przewozy towarowe w Polsce?
2. Czy program wpłynął na zwiększenie akceptacji społecznej dla transportu kolejowego?
3. Jaka liczba miejsc pracy została utworzona w przedsiębiorstwach, dostarczających urządzenia i materiały oraz świadczących usługi w ramach realizowanych projektów?

- pytania dotyczące proporcjonalności i adekwatności pomocy

1. Czy uzyskane efekty można było osiągnąć z wykorzystaniem mniejszej wartości pomocy publicznej?
2. Czy inne instrumenty pomocy lub rodzaje interwencji byłyby bardziej odpowiednie do osiągnięcia danego celu?

Przedstawiona lista pytań badawczych nie jest listą zamkniętą. Wykonawca powinien zaproponować co najmniej dwa dodatkowe pytania w każdej pozycji (skutki bezpośrednie, skutki pośrednie oraz proporcjonalność i adekwatność pomocy), tak aby uzupełnić materiał badawczy i w pełni zrealizować cele oceny. Dodatkowe pytania będą punktowane w ramach kryteriów oceny ofert.

W ramach oceny zastosowane zostaną komplementarne podejścia badawcze, tj. podejście kontrfaktyczne, w ramach, którego zastosowane metody i techniki pozwolą zmierzyć efekty społeczno-ekonomiczne oraz podejście oparte na teorii (odtworzenie teorii interwencji), pozwalające zrozumieć, dlaczego dana interwencja przyniosła takie, a nie inne efekty.

Do głównych metod badawczych, które powinny zostać zastosowane, należą:

- analiza danych zastanych: przegląd dokumentacji programowej oraz monitoringu, przegląd danych statystycznych;
- metody logiczne;
- metody ilościowe: do wyboru metody CATI/CAWI/CAPI/PAPI z beneficjentami, wnioskodawcami oraz innymi interesariuszami programu;
- metody jakościowe: wywiady indywidualne (IDI) lub grupowe (FGI) z przedstawicielami CUPT oraz ekspertami oceniającymi wnioski o dofinansowanie, z przedstawicielami IZ oraz beneficjentami i wnioskodawcami;
- metody eksperckie: panel ekspertów poświęcony interpretacji wyników oraz studia przypadków, które pozwolą na lepsze zrozumienie pochodzenia zaobserwowanych efektów;
- metody kontrfaktyczne, które będą się przejawiać zastosowaniem przez ewaluatora najbardziej odpowiednich technik redukcji obciążenia selekcyjnego tzw. dokładne dopasowanie grupy kontrolnej, wg podejścia Coarsened Exact Matching (CEM), dopasowanie w oparciu o prawdopodobieństwo otrzymania wsparcia, z wykorzystaniem techniki Propensity Score Matching (PSM), a w obszarze analizy efektów estymator różnicy w różnicach (Difference in Differences-DID), jak również zwykłą regresją liniową.

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

W Planie oceny zostały zidentyfikowane pytania badawcze oraz wskaźniki, które mają na celu ocenić wpływ Programu Pomocowego na beneficjentów oraz inne podmioty. Z uwagi na charakter sektorowy, liczba możliwych do zastosowania wskaźników jest ograniczona, a wskaźniki wybrane w planie oceny najlepiej oddają cel Programu Pomocowego, jakim jest ochrona ludności zamieszkującej i przebywającej w pobliżu torów kolejowych przed hałasem, co w konsekwencji powinno przyczynić się do większej akceptacji społeczeństwa dla rozwoju towarowego transportu kolejowego w Polsce. Tabela powiązania pytań badawczych oraz wskaźników znajduje się w załączniku 2.

Wykonawca, w związku z tym, że powinien zaproponować dodatkowe pytania badawcze, powinien również określić dla nich odpowiednie wskaźniki wraz ze źródłem danych oraz częstotliwością gromadzenia, poziomem na którym gromadzone są dane oraz podmioty objęte źródłem danych.

3. Gromadzenie i zakres wymaganych danych i ich źródła

W latach 2014-2020 monitorowanie postępu wdrażania funduszy Unii Europejskiej odbywa się z wykorzystaniem centralnego systemu teleinformatycznego SL 2014, w którym są gromadzone kompleksowe dane monitoringowe dotyczące wszystkich realizowanych projektów.
Istotnym uzupełnieniem danych z systemu monitorowania POIŚ, szczególnie użytecznym w przypadku realizacji ewaluacji kontrfaktycznych są dane statystyki publicznej, gromadzone przez Główny Urząd Statystyczny, w tym także dostępne w internetowej bazie danych STRATEG, zawierającej szeroki wachlarz danych umożliwiających programowanie i monitorowanie polityki rozwoju.

W procesie oceny wykorzystywane będą ponadto inne źródła informacji:

- dane innych instytucji publicznych, będących dysponentami danych o podmiotach gospodarczych i jednostkach naukowych, w tym przede wszystkim dane Urzędu Transportu Kolejowego;
- dane pierwotne (ilościowe i jakościowe) pozyskiwane w trakcie procesu badawczego od beneficjentów pomocy w ramach programu oraz innych podmiotów działających w sektorze transportu kolejowego.

Zaproponowana metodyka oceny przewiduje oparcie się na danych, które będą pochodzić od beneficjentów pomocy publicznej oraz ze statystyk publicznych. Dane statystyczne będą gromadzone co do zasady w odstępach rocznych (dane GUS pochodzą ze sprawozdań przedsiębiorców obejmujących okres roku kalendarzowego).

Dodatkowe dane niezbędne dla celów oceny zostaną zgromadzone przez ewaluatora w wyniku badań ankietowych i sondażowych, a także poprzez CUPT - na etapie wnioskowania o przyznanie pomocy korzystając z informacji zawartych w formularzu wniosku o dofinansowanie, a na etapie realizacji projektu i w okresie trwałości z wykorzystaniem raportów okresowych, końcowych, wdrożeniowych oraz ex-post dla beneficjentów z zawartymi umowami o dofinansowanie.

4. Odbiorcy badania

Wyniki przedmiotowego badania będą wykorzystane przez instytucje zaangażowane w zarządzanie i wdrażanie POIiŚ w obszarze transportu kolejowego. Głównymi odbiorcami wyników będą:

1) Instytucja Zarządzająca POIiŚ,
2) Instytucja Pośrednicząca POIiŚ,
3) Komitet Monitorujący POIiŚ,
4) Krajowa Jednostka Ewaluacyjna (MIiR),
5) potencjalni beneficjenci.

Wyniki badania zostaną także udostępnione opinii publicznej poprzez zamieszczenie m.in. na stronie internetowej CUPT oraz w Bazie Badań Ewaluacyjnych KJE.

5. 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, raportu cząstkowego oraz raportu końcowego, zgodnie z poniższym harmonogramem.

Tabela 2. Harmonogram przekazywania produktów badania do Zamawiającego

	2022	2023	2024
Raport metodologiczny	Po podpisaniu umowy z Wykonawcą zgodnie z terminami określonymi w umowie		
Raport cząstkowy	30.11.2022 r.		
Raport końcowy			30.11.2024 r.

6. Wymagania dotyczące przedstawienia wyników

Badanie będzie realizowane w latach 2022 – 2024, a jego realizacja będzie polegała na gromadzeniu, analizie danych oraz przygotowaniu raportów. Produktami badania będą:

1) raport metodologiczny,
2) raport cząstkowy,
3) raport końcowy.

Raport metodologiczny

Wykonawca na etapie realizacji badania jest zobowiązany do przygotowania raportu metodologicznego, który będzie prezentował szczegółowy opis sposobu realizacji przedmiotu zamówienia. Raport metodologiczny musi opisywać sposób postępowania Wykonawcy w ramach wszystkich etapów badania.
Raport metodologiczny musi zawierać następujące elementy:

1) rozszerzenie opisu celów szczegółowych badania wraz z ostatecznym katalogiem pytań badawczych i przyporządkowanych do niego wskaźników;
2) koncepcję badania obejmującą poszczególne elementy badania;
3) kompletny opis realizacji metod i technik badawczych (zawierający odniesienie do konkretnych pytań badawczych i wskaźników);
4) projekty wszystkich narzędzi badawczych;
5) sposób organizacji pracy badawczej wraz ze szczegółowym harmonogramem oraz opisem podziału pracy pomiędzy członków zespołu badawczego;
6) zestawienie źródeł, baz danych, raportów używanych w analizach;
7) opis sposobu zapewnienia standardów rzetelności oraz kontroli jakości działań prowadzonych w ramach badania – w odniesieniu do procesu zbierania danych oraz ich analizy i interpretacji.

Raport metodologicznych, w tym każda jego wersja robocza/projekt musi być zgodny z zapisami OPZ, Planem oceny oraz ofertą Wykonawcy. Wykonawca przedstawi Zamawiającemu do akceptacji projekt raportu metodologicznego w terminie do 14 dni od daty zawarcia umowy.

Raport cząstkowy
Wykonawca w okresie od momentu podpisania umowy do końca jej realizacji będzie zobowiązany do gromadzenia i analizowania wszelkich dostępnych danych dotyczących realizacji projektów w obszarze transportu kolejowego w obszarze ograniczenia hałasu, w tym m.in. analizy stopnia realizacji projektów realizowanych w ramach działania 5.2. POIiŚ 2014-2020 oraz analizy ryzyk i trudności w ich realizacji. Wykonawca jest zobowiązany do przedstawienia raportu mid-term, zgodnie z harmonogramem zawartym w pkt.5, który powinien obejmować co najmniej następujący zakres:

- analiza danych pochodzących z konkursu, w szczególności w odniesieniu do:
  - oceny systemu oraz procesu wyboru i oceny projektów (poza kryteriami), tj. zasad i sposobu realizacji naboru i oceny wniosków dot. przedkładanych projektów,
  - ocena jakości kryteriów wyboru projektów, tj. zestawu określonych wymogów formalnych i merytorycznych, zawartych w szczegółowym opisie osi priorytetowych, które muszą spełnić projekty,
- analiza stopnia przystosowania wagonów towarowych do wymagań TSI „Hałas", na podstawie podpisanych umów o dofinansowanie, z uwzględnieniem perspektyw rozwojowych,
- analiza problemu hałasu generowanego przez tabor kolejowy, w tym akceptacji społecznej dla transportu kolejowego,
- analiza podpisanych umów o dofinansowanie pod kątem m.in. wskaźników realizacji, ograniczenia hałasu, czy nowoutworzonych miejsc pracy.

Raport cząstkowy powinien zawierać następujące elementy:

1) spis treści,
2) streszczenie raportu zawierające wszystkie najważniejsze wyniki badania,
3) opis wyników badania, ich analizę i interpretację (opis zebranego materiału, kontekstu badanych problemów, informacja na temat zebranych danych, ich interpretacji i wyników z wykorzystaniem form graficznych),

4) wnioski i rekomendacje (podsumowanie badania w kontekście specyfiki badanych problemów, wskazanie słabych i mocnych stron, rekomendacje w formie zaleceń i sugestii, które będą użyteczne, sformułowane jasno, klarownie).

Raport cząstkowy będzie obejmować analizę danych pochodzących z wniosków i umów o dofinansowanie, sprawozdań beneficjentów projektów, realizowanych w ramach Programu Pomocowego, w szczególności odnosić się będą do analizy wskaźników i problemów w realizacji projektów.

Wykonawca do 30.11.2022 r. opracuje raport cząstkowy z badania zgodnie z wymaganiami opisanymi powyżej przedstawi Zamawiającemu projekt raportu cząstkowego Wykonawca przekaże Zamawiającemu ostateczną wersje raportu w wersji elektronicznej (w formacie doc i pdf).

Raport końcowy z badania
Wykonawca, na podstawie dostępnych danych oraz prowadzonych przez siebie analiz, przygotuje raport końcowy z badania, który wskaże jakie efekty bezpośrednie i pośrednie przyniosły działania podejmowane w ramach projektów związanych z modernizacją wagonów towarowych w zakresie zmniejszenia emisji hałasu. W raporcie końcowym należy również odnieść się do proporcjonalności i adekwatności pomocy publicznej.

Wykonawca jest zobowiązany do przedstawienia raportu końcowego, zgodnie z harmonogramem zawartym w pkt.5, który powinien obejmować co najmniej następujący zakres:

- analiza stopnia przystosowania wagonów towarowych do wymagań TSI „Hałas", na podstawie podpisanych umów o dofinansowanie, z uwzględnieniem perspektyw rozwojowych,
- analiza problemu hałasu generowanego przez tabor kolejowy, w tym akceptacji społecznej dla transportu kolejowego,
- analiza podpisanych umów o dofinansowanie pod kątem m.in. wskaźników realizacji, ograniczenia hałasu, czy nowoutworzonych miejsc pracy,
- analiza adekwatności i proporcjonalności udzielonej pomocy publicznej,
- analiza poziomu hałasu na wybranych liniach towarowych (w oparciu o desk research) w kontekście zmian hałasu po wdrożeniu projektów.

Raport końcowy powinien zawierać:

1) streszczenie raportu (w języku polskim i angielskim) zawierające wszystkie najważniejsze wyniki badania, wypunktowane wnioski i rekomendacje,
2) wprowadzenie (opis przedmiotu badania, głównych założeń i celów badania, opis okoliczności towarzyszących badaniu, kryteriów i pytań badawczych),
3) opis przyjętej metodologii (szczegółowy opis przyjętej koncepcji oraz metod badania),
4) 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, rozdziały analityczne zawierające podsumowanie i wnioski cząstkowe),
5) wnioski i rekomendacje (podsumowanie badania w kontekście specyfiki badanych problemów, wskazanie słabych i mocnych stron, rekomendacje w formie zaleceń i sugestii, które będą użyteczne, sformułowane jasno, klarownie, zgodnie z systematyką pytań badawczych)

Wykonawca do 30.11.2024 r. opracuje raport końcowy z badania, zgodnie z wymaganiami określonymi powyżej. Raport końcowy zostanie przygotowany przez Wykonawcę w dwóch wersjach językowych polskiej i angielskiej.

Wykonawca przekaże Zamawiającemu raport końcowy (max. 150 str.) w wersji elektronicznej (w formacie doc i pdf). Raport końcowy Wykonawca zobowiązany jest uzgodnić z Zamawiającym w terminach określonych w umowie. Po uzgodnieniu treści raportu końcowego Wykonawca przekaże Zamawiającemu ostateczną wersję raportu końcowego w wersji elektronicznej (formacie doc i pdf) oraz w wersji papierowej (1 egzemplarz) na papierze wyprodukowanym co najmniej w 85% z włókien recyklingowych pochodzącym ze zrównoważonej gospodarki leśnej, certyfikowanym oznakowaniem „FSC Recycled" lub równoważnym.

Proces konsultacji raportów z oceny

Za przeprowadzenie procesu konsultacji wniosków i rekomendacji oceny odpowiadać będzie zewnętrzny ewaluator i zespół ewaluatorów CUPT. Konsultacje z interesariuszami – wszystkimi stronami zgłaszającymi swoje zainteresowanie - powinny mieć miejsce podczas przygotowywania raportu z oceny mid-term i końcowej. Proces konsultacji powinien składać się z przynajmniej jednej rundy zbierania pisemnych uwag/stanowisk do projektu oceny. Powinna się ona odbyć po przedstawieniu wstępnych wniosków i rekomendacji z badania i objąć publiczne konsultacje oraz ewentualnie dodatkowo dyskusję nad ich ustaleniami i trafnością w gronie interesariuszy. Interesariusze powinni mieć prawo do formułowania informacji zwrotnej odnośnie wyników i wniosków z ewaluacji.

Fakultatywna, druga runda procesu konsultacji ewaluatora z interesariuszami może się odbyć po przedstawieniu wstępnej wersji raportu z oceny, lecz przed jego finalnym odbiorem. Konsultacje przeprowadzone w tym momencie powinny pozwolić na doprecyzowanie ostatecznych rekomendacji oraz usunięcie rekomendacji nietrafnych i niemożliwych do wdrożenia.

Publikacja planu i raportu z oceny mid-term i końcowej

W celu zachowania transparentności badania ewaluacyjnego, wszelkie raporty z ocen (raport cząstkowy z oceny mid-term i raport końcowy z oceny końcowej) zostaną umieszczone w formie elektronicznej na stronie internetowej Centrum Unijnych Projektów Transportowych (www.cupt.gov.pl) oraz portalu informacyjnym o funduszach europejskich w Polsce (funduszeeuropejskie.gov.pl), zapewniając tym samym powszechny dostęp do informacji.

Wyniki oceny zostaną wykorzystane przez Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej przy przygotowywaniu ewentualnie kolejnego programu pomocowego dotyczącego ograniczenia hałasu w transporcie kolejowym, a także w ramach działań dotyczących budowy i modernizacji infrastruktury kolejowej. Wyniki oceny zostaną upowszechniane wśród władz i instytucji odpowiadających za planowanie i realizację polityki transportowej, w celu ich wykorzystania w innych interwencjach o podobnym charakterze w tym oceny zasadności wprowadzenia systemu ustanawiającego NDTAC.

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, pierwszej stronie broszury oraz w nagłówku narzędzi badawczych. Oprócz logotypów wszystkie materiały będą zawierać tekst: *Badanie ewaluacyjne współfinansowane przez Unię Europejską w ramach Funduszu Spójności.*

6.1.1. Dokumenty źródłowe

Poniższa lista dokumentów nie jest ostateczna, Wykonawca na etapie raportu metodologicznego uzupełni listę o inne ważne dokumenty, analizy, które będą wykorzystywane podczas badania.

1) Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020,

2) Szczegółowy opis osi priorytetowych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 -2020 (SzOOP,w tym załącznik nr 6 do SzOOP – System oceny i wyboru projektów w ramach POIiŚ),
3) Ogłoszenia o naborze,
4) Wzór wniosku o dofinansowanie wraz z załącznikami,
5) Regulamin konkursu przeprowadzonego w ramach działania 5.2. POIiŚ,
6) Złożone wnioski o dofinansowanie i dokumentacja powstała w wyniku ich oceny,
7) Informacje sprawozdawcze beneficjentów,
8) Regulacje krajowe i unijne:
    a. Decyzja Komisji Europejskiej z dnia 16 grudnia 2019 r. w sprawie pomocy państwa SA.55443 - Pomoc na realizację projektów w zakresie zmniejszenia emisji hałasu przez wagony towarowe
    b. Ustawa z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014–2020 (ustawa wdrożeniowa),
    c. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (j.t. Dz. U. z 2020 r. poz. 1043 z późn. zm.),
    d. Ustawa z dnia 3 kwietnia 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach wspierających realizację programów operacyjnych w związku z wystąpieniem COVID-19 (Dz.U. z 2020 r. poz. 694 z późn. zm.),
    e. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 roku ustanawiające wspólne przepisy dotyczące EFRR, EFS, FS, EFRROW oraz EFMiR.
    f. Rozporządzenie Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej z dnia 23 stycznia 2020 r. w sprawie pomocy publicznej na realizację projektów w zakresie zmniejszenia emisji hałasu przez wagony towarowe w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014–2020 (Dz.U. 2020 poz. 185),

KLAUZULE SPOŁECZNE

Zamawiający stosuje klauzule społeczne na podstawie art. 29 ust. 3a ustawy Pzp.
Wykonawca zobowiązuje się do zapewnienia, że czynności z zakresu obsługi i współpracy z Zamawiającym w ramach realizacji Przedmiotu zamówienia, w tym w szczególności w zakresie czynności polegających na kierowaniu/koordynowaniu badania oraz koordynowaniu przygotowywania i weryfikowaniu narzędzi badawczych, materiałów, dokumentacji do badania oraz raportów z badania będą wykonywane przez cały okres trwania niniejszej Umowy przez osoby zatrudnione na podstawie umowy o pracę, zgodnie z wymogiem opisanym w art. 29 ust. 3a ustawy Pzp. Wykonawca zobowiązuje się ściśle przestrzegać w stosunku do tych pracowników przepisów prawa pracy i ubezpieczeń społecznych, szczególnie norm dotyczących czasu pracy i obowiązku odprowadzania składek na ubezpieczenie społeczne.

Załącznik 1. Plan oceny

Załącznik 2 Powiązanie pytań badawczych ze wskaźnikami

Tabela 1. Zestaw wskaźników z przypisanymi pytaniami badawczymi

Pytanie na potrzeby oceny	Wskaźnik	Źródło danych	Częstotliwość gromadzenia danych	Poziom, na którym gromadzone są dane	Podmioty objęte źródłem danych
Pytania dotyczące bezpośredniego wpływu pomocy na beneficjentów					
1.Ilu beneficjentów skorzystało z Programu Pomocowego?	Liczba beneficjentów programu pomocowego	Dane administracyjne CUPT, dane z bazy SHRiMP	Dane gromadzone na bieżąco	Program pomocowy	Beneficjenci pomocy
2.Jaka jest wartość inwestycji dokonanych przez przedsiębiorstwa, które uzyskały pomoc w ramach Programu Pomocowego?	Wartość poniesionych przez beneficjenta kosztów kwalifikowalnych projektu	Dane administracyjne CUPT	Dane gromadzone na bieżąco	Program pomocowy	Beneficjenci pomocy
3. O ile wzrosła liczba cichych wagonów będących w dyspozycji beneficjentów, którzy uzyskali pomoc w ramach Programu Pomocowego ?	Wartość zrealizowanych wskaźników rezultatu	Dane administracyjne CUPT	Rocznie	Program pomocowy	Beneficjenci pomocy
4. Czy program wpłynął na zwiększenie dynamiki modernizowania akustycznego wagonów towarowych w Polsce?	1.Wskaźnik porównujący liczbę modernizowanych wagonów towarowych w Polsce przed wdrożeniem programu i z jego wykorzystaniem? 2.Wskaźnik porównujący liczbę modernizowanych	Dane statystyczne GUS i inne publiczne np. analizy i raporty i statystyki UTK; dane pozyskane od beneficjentów pomocy, Ankiety skierowane do beneficjentów	Dane gromadzone na potrzeby oceny mid-term i końcowej	Program pomocowy	beneficjenci pomocy i przedsiębiorcy z sektora towarowego transportu kolejowego

	wyłącznie akustycznie wagonów towarowych w Polsce przed wdrożeniem programu i z jego wykorzystaniem?				
5. Jak zmienił się udział „cichych” wagonów w stosunku do liczby kolejowych wagonów towarowych ogółem?	1. Wskaźnik procentowy udziału cichych wagonów w liczbie wagonów ogółem	Dane administracyjne CUPT, dane statystyczne GUS i inne publiczne np. analizy i raporty i statystyki UTK; dane pozyskane od beneficjentów pomocy	Dane gromadzone na potrzeby oceny mid-term i końcowej	Program pomocowy	beneficjenci pomocy i przedsiębiorcy z sektora towarowego transportu kolejowego
Pytania dotyczące skutków pośrednich					
1. Czy program wpłynął na zmniejszenie hałasu generowanego przez kolejowe przewozy towarów w Polsce?	1. Wartość spadku hałasu rejestrowana przez beneficjentów 2. Wartość spadku hałasu na wybranych odcinkach linii kolejowych	Dane statystyczne GUS i inne publiczne np. analizy i raporty UTK; dane pozyskane od beneficjentów pomocy; dane z przeprowadzonych badań akustycznych	Dane gromadzone na potrzeby oceny mid-term i końcowej	Cały kraj	Przedsiębiorcy z sektora towarowego transportu kolejowego
2. Czy program wpłynął na zwiększenie akceptacji społecznej dla transportu kolejowego?	Wartość wzrostu akceptacji dla towarowego transportu kolejowego	ane statystyczne GUS i inne publiczne np. analizy i raporty	Dane gromadzone na potrzeby oceny mid-term i	Cały kraj	Przedsiębiorcy z sektora towarowego transportu

		UTK; dane ankietowe i sondażowe	końcowej		kolejowego
3. Jaka liczba miejsc pracy została utworzona w przedsiębiorstwach, dostarczających urządzenia i materiały oraz świadczących usługi w ramach realizowanych projektów?	Liczba utworzonych miejsc pracy w przedsiębiorstwach, dostarczających urządzenia i materiały oraz świadczących usługi w ramach realizowanych projektów?	Dane statystyczne GUS i inne publiczne np. analizy i raporty UTK, dane pozyskane od beneficjentów pomocy, Ankiety skierowane do przedsiębiorców z branży remontowej	Dane gromadzone na potrzeby oceny mid-term i końcowej	Cały kraj	Dostawcy materiałów i urządzeń oraz usługodawcy świadczący usługi remontowe dla przewoźników
Pytania dotyczące proporcjonalności i adekwatności pomocy					
1. Czy uzyskane efekty można było osiągnąć z wykorzystaniem mniejszej wartości pomocy publicznej	1. Wskaźnik porównujący wydatki beneficjentów na działania związane wyłącznie z wymianą klocków hamulcowych w stosunku do wydatków na instalację nowych wstawek hamulcowych, osprzętu hamulca, a także kół monoblokowych, gdy jest to niezbędne do zamontowania wstawek	Dane administracyjne CUPT, dane pozyskane od beneficjentów pomocy	Dane gromadzone na potrzeby oceny końcowej programu	Program pomocowy	Beneficjenci pomocy

	kompozytowych)				
2. Czy inne instrumenty pomocy lub rodzaje interwencji byłyby bardziej odpowiednie do osiągnięcia danego celu?	1.Wartość udziału „cichych” wagonów kolejowych w ramach rynku kolejowych przewozów towarowych w odniesieniu do udziału innych ekologicznych rozwiązań i urządzeń w innych obszarach gospodarki, w których udzielana była pomoc publiczna z innego źródła niż program (np. porównanie do wzrostu udziału sprzedaży samochodów elektrycznych)	Dane statystyczne GUS i inne publiczne np. analizy i raporty UTK; dane pozyskane od beneficjentów pomocy	Dane gromadzone na potrzeby oceny mid-term i końcowej	cały kraj	Przedsiębiorcy