

Załącznik nr 1
do Zapytania ofertowego nr BA-WZ.25.18.2019.AB

OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

Badanie studiów przypadków projektów przy wykorzystaniu wizji lokalnej oraz service safari na potrzeby metaanalizy wyników badań w obszarze transportu w kontekście realizacji Programu Infrastruktura i Środowisko w latach 2007-2019

I. INFORMACJE PODSTAWOWE

W latach 2014–2020 Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT), pełniąc rolę Instytucji Pośredniczącej, odpowiada za wdrażanie Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ) w zakresie projektów transportowych. Bogatszy o doświadczenia z wdrażania POIiŚ w poprzednim okresie programowania (2007–2013), CUPT kompleksowo wspiera Beneficjentów w procesie przygotowania inwestycji i ich realizacji, aby jak najefektywniej wykorzystać środki unijne przewidziane do wydatkowania w ramach Wieloletnich Ram Finansowych 2014–2020.

POIiŚ jest programem, na który w perspektywie finansowej 2014–2020 przeznaczono najwięcej środków – 27,4 mld euro.

Podobnie jak w poprzedniej perspektywie finansowej UE, POIiŚ 2014–2020 wspiera rozwój infrastruktury kraju. Środki z tego Programu przyczyniają się do dalszego, zrównoważonego rozwoju gospodarki oraz zwiększenia jej konkurencyjności.

Środki z Programu w szczególności finansują takie dziedziny jak:

- gospodarka niskoemisyjna
- ochrona środowiska
- przeciwdziałanie i adaptacja do zmian klimatu
- transport i bezpieczeństwo energetyczne
- ochrona zdrowia i dziedzictwo kulturowe

Najwięcej środków zasila przedsięwzięcia transportowe, a więc drogi, koleje, transport miejski, lotniczy i morski. Głównymi odbiorcami wsparcia są podmioty publiczne, w tym jednostki samorządu terytorialnego. Wsparcie kierowane jest również do przedsiębiorców.

Natomiast w latach 2007-2013 CUPT był Instytucją Wdrażającą dla wszystkich priorytetów (tj.: VI, VII i VIII) sektora transport POIiŚ 2007-2013. Zasadnicze efekty realizacji priorytetów transportowych to:

1. budowa nowych odcinków autostrad
2. budowa lub modernizacja dróg ekspresowych
3. modernizacja linii kolejowych
4. poprawa stanu pasażerskiego taboru kolejowego
5. modernizacja 8 portów lotniczych w sieci TEN-T (Warszawa, Poznań, Szczecin, Wrocław, Gdańsk, Rzeszów, Katowice) oraz dostosowanie systemów bezpieczeństwa i ochrony 11 lotnisk obsługujących ruch międzynarodowy do standardów międzynarodowych
6. poprawa dostępu do portów morskich i modernizacja infrastruktury portowej
7. poprawa stanu komunikacji szynowej w obszarach metropolitalnych (kolej aglomeracyjna i komunikacja tramwajowa)
8. poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

II. UZASADNIENIE

W kontekście realizacji POLiŚ (poprzedniego i obecnego) przeprowadzono kilkanaście badań i analiz. Ewaluatorzy/Analitycy sformułowali ok. 100 wniosków i rekomendacji. Część rekomendacji została już wdrożona, natomiast część z nich dotyczyła nowej perspektywy finansowej. Ze względu na fakt, że obecnie trwają prace zmierzające do podjęcia strategicznych decyzji w sprawie polityki spójności w nowej wieloletniej perspektywie finansowej po roku 2020, warto przyrzeć się wnioskowi i rekomendacjom z badań, zarówno tym już wdrożonym, jak i tym ukierunkowanym właśnie na nową perspektywę.

Centrum Unijnych Projektów Transportowych planuje przeprowadzić metaanalizę wniosków i rekomendacji z przeprowadzonych dotychczas badań w obszarze transportu w celu ich wykorzystania w nowej wieloletniej perspektywie finansowej na lata 2021-2027. Metaanaliza zostanie przeprowadzona przez CUPT pod kątem oceny działań oraz diagnozy obecnego stanu systemu transportowego w celu zbadania możliwości i większego ukierunkowania działań do realizacji z dofinansowaniem z funduszy unijnych w perspektywie finansowej 2021-2027.

Metaanaliza będzie realizowana w formule hybrydowej przez CUPT wsparty przez wykonawcę zewnętrznego w zakresie analizy studiów przypadków, wizji lokalnych i service safari, która jest przedmiotem niniejszego zamówienia.

III ZAŁOŻENIA METAANALIZY

Celem metaanalizy przeprowadzanej przez CUPT jest:

1) analiza wniosków i rekomendacji dot. POLiŚ, a zwłaszcza ich:

- aktualizacja,
- konsolidacja,
- wypracowanie rekomendacji kluczowych na przyszły okres programowania, bezpośrednio do zastosowania przy programowaniu działań i systemu wdrażania nowego programu.

2) próba stworzenia diagnozy stanu obecnego transportu w kontekście wyzwań w nowym okresie programowania, w tym monitoring efektów i trwałości projektów zakończonych. W tym celu niezbędne jest odtworzenie i analiza logiki interwencji POLiŚ 2007-2013 i 2014-2020 oraz dotychczasowych wyników i metod badań ewaluacyjnych w analizowanym obszarze. Stworzy to dobry punkt wyjściowy do badania, które będzie świadomie weryfikowało i pogłębiało dotychczasowy stan wiedzy. Badanie będzie obejmować:

- inwentaryzację nakładów i produktów polityki spójności z zakresu transportu oraz działań komplementarnych;
- analizę zmian, które nastąpiły wewnątrz systemu transportowego, takich jak np. oszczędności czasu przejazdu czy przesunięcia modalne;
- analizę zmian, które nastąpiły w otoczeniu systemu transportowego, czyli wpływu rozwoju transportu na rozwój społeczno-gospodarczy.

Obszary badawcze:

- Dostępność infrastruktury kolejowej, miejskiej i drogowej.
- Funkcjonalność infrastruktury transportowej w tym wykorzystanie transportu multimodalnego (transport pasażerski i towarowy); praca eksploatacyjna i praca przewozowa, w podziale na gałęzie transportu, płynność ruchu.

- Użyteczność infrastruktury - zwiększenie mobilności osób, w tym dostosowanie do osób z ograniczonymi możliwościami poruszania się i dla osób z niepełnosprawnościami.
- Skrócenie czasu podróży (wszystkie gałęzie transportowe).
- Podział zadań przewozowych w miastach (modal split) - w tym: transportu indywidualny, transport zbiorowy, rowery.
- Bezpieczeństwo podróży (wszystkie gałęzie transportowe).
- Rozwój społeczno - gospodarczy (wszystkie gałęzie transportowe).
- Zrównoważony transport w miastach, (w tym elektromobilność, inne formy mobilności poprawa płynności ruchu - zastosowanie ITS, ograniczenie CO2, zmniejszenie hałasu, integracja systemów transportowych; konkurencyjności transportu publicznego w miastach wobec transportu indywidualnego).
- Komplementarność inwestycji infrastruktury transportowej; w tym integracja międzygałęziowa systemów transportowych.

Kryteria badawcze:

- Skuteczność - kryterium to pozwoli ocenić, do jakiego stopnia cele zdefiniowane na etapie programowania POLiŚ zostaną/zostały osiągnięte.
- Użyteczność – kryterium to pozwoli ocenić na ile rzeczywiste efekty projektów są zgodne z potrzebami ich odbiorców.
- Oddziaływanie/wpływ – kryterium to pozwoli ocenić związek pomiędzy celami projektów i celami ogólnymi, tj. stopień, w jakim korzyści odniesione przez docelowych beneficjentów będą miały szerszy ogólny wpływ na większą liczbę ludzi we wspartych obszarach (w przypadku tego kryterium wykorzystywane będą dane z badań dot. perspektywy finansowej 2007-2013)

Metodologia:

Badanie zostanie przeprowadzone w oparciu o następujące metody badawcze:

- matryca konsolidująca wnioski i rekomendacje z badań,
- badanie eksploracyjne tj. zrealizowanie przynajmniej jednego pogłębionego wywiadu jakościowego z przedstawicielem Instytucji Zarządzającej POLiŚ oraz jedną diadę z przedstawicielami Ministerstwa Infrastruktury w celu poznania założeń do przyszłej perspektywy finansowej w kontekście programowania wsparcia w obszarze transportu, następnie wskazania logiki interwencji przyszłego programu i stworzenie diagnozy stanu obecnego;
- 10 pogłębionych wywiadów indywidualnych (w tym diad/triad/minigrup) z przedstawicielami instytucji systemu POLiŚ;
- przegląd badań ewaluacyjnych w celu skonsolidowania oraz zweryfikowania zasadności wniosków i rekomendacji. Następnie (w oparciu o wiedzę ekspercką i opinie zebrane w trakcie wywiadów indywidualnych i grupowych) nastąpi wybór wniosków i rekomendacji kluczowych dla okresu po 2020 r.;
- warsztat z przedstawicielami instytucji systemu POLiŚ;
- panel ekspercki metodą delficką - ma na celu weryfikację występowania faktycznych zależności przyczynowo-skutkowych oraz pogłębienie wniosków wynikających z analiz, w tym w świetle wcześniejszych badań ewaluacyjnych, ponadto panel ekspercki pozwoli zweryfikować sformułowane wnioski, a także operacyjność sformułowanych rekomendacji.
- studia przypadków - po 2 projekty POLiŚ z każdej gałęzi transportu (transport drogowy, kolejowy, lotniczy, komunikacja miejska, żegluga rzeczna i morska oraz transport intermodalny) – projekty typowe dla danego rodzaju interwencji, jednakże o

zróżnicowanej wielkości, specyfice produktowej oraz lokalizacji (z uwzględnieniem poziomu rozwoju gospodarczego otoczenia).

- wizje lokalne i service safari - obserwacja uczestnicząca i wywiady z kierownikami projektów na miejscu inwestycji wytypowanych do studiów przypadku. Pozwolą m.in. na weryfikację dopracowania zastosowanych rozwiązań technicznych i użytkowych, komplementarności, osiągniętego czasu przejazdu, powiązań z infrastrukturą prowadzącą do ośrodków niższego rzędu oraz inwestycjami, zagospodarowania przestrzeni objętej interwencją itp. Produktem wizji będzie m.in. dokumentacja fotograficzna.

IV. ZADANIA WYKONAWCY

Przedmiotem Zamówienia jest:

- Wykonanie usługi w zakresie wytypowania i przeanalizowania oraz dokonania wizji lokalnej (w kontekście opisanych powyżej założeń metaanalizy) studiów przypadków - po 2 z każdej gałęzi transportu (transport drogowy, kolejowy, lotniczy, komunikacja miejska, żegluga morska i rzeczna, transport intermodalny) – projekty typowe dla danego rodzaju interwencji, jednakże o zróżnicowanej wielkości, specyfice produktowej oraz lokalizacji (z uwzględnieniem poziomu rozwoju gospodarczego otoczenia) finansowane z POIiS w latach 2007-2019. Studia przypadków mają pozwolić głębiej zweryfikować kształt inwestycji realizowanych w ramach POIiS oraz ich oddziaływanie w skali mikro, a przez to sformułować wnioski w skali makro. Wizja lokalna ma natomiast zweryfikować na miejscu założone pierwotnie efekty interwencji POIiS.
- Przeprowadzenie „Safari po usługach” i przeanalizowanie jej wyników w kontekście założeń metaanalizy opisanych powyżej. Obserwacja uczestnicząca „Service Safari” polegać ma na doświadczeniu usługi w zakresie transportu (transport drogowy, kolejowy, komunikacja miejska i aglomeracyjna) w dwóch miastach wytypowanych przez Wykonawcę i uzgodnionych z Zamawiającym. Typowanie miast powinno opierać się na liczbie i różnorodności zrealizowanych projektów POIiS z uwzględnieniem zastosowań ITS. Obserwacja ma zostać opisana i zwizualizowana poprzez zdjęcia. Następnie Wykonawca ma dokonać interpretacji wyników obserwacji. Przeprowadzenie „Safari po usługach” pozwolić ma dokładnie zrozumieć na czym polega usługa transportowa w mieście, co jest najlepszym, a co najgorszym punktem aktualnie istniejącej sieci transportowej.
- Wykonawca przeprowadzi również badania, których celem będzie pogłębienie zrozumienia problemu/wyzwania jaki zostanie wskazany po wykonaniu wizji lokalnych i service safari. W tym celu opracuje metodologię badania, narzędzia badawcze, zbierze materiał badawczy. (Wykonawca przeprowadzi badanie jakościowe wg autorskiej metodologii uzgodnionej z Zamawiającym, korzystając z wybranych przez siebie metod, np. takich jak warsztaty, fokusy, IDI).
- Po przeprowadzeniu badań Wykonawca przedstawi ich podsumowanie, zawierające najważniejsze zidentyfikowane wątki badawcze, obserwacje w formie raportu końcowego.

V. PRODUKTY USŁUGI

1. Raport metodologiczny stanowiący rozszerzenie Sposobu realizacji zamówienia wskazanego w ofercie i zawierający plan realizacji usługi, propozycje studiów przypadków i miast, w których będzie wykonane service safari, projekty wszystkich narzędzi badawczych wraz z harmonogramem usługi - w formie graficznej (np. w formie wykresu Gantta) z oznaczonymi kamieniami milowymi, działaniami zmierzającymi do ich realizacji, metodami. Harmonogram ma uwzględniać terminy określone w umowie.

2. Raport końcowy nie dłuższy niż 50 stron (bez załączników). Będzie przedstawiać wyniki zrealizowanych (wszystkich) działań określonych w OPZ i będzie miał następującą strukturę:
 - 1) spis treści;
 - 2) streszczenie – nie więcej niż po 4 strony A4 w języku polskim i języku angielskim. Powinno w syntetyczny sposób odnosić się przede wszystkim do najważniejszych wniosków i ewentualnych rekomendacji;
 - 3) wprowadzenie prezentujące cel i zadania usługi oraz najważniejsze założenia;
 - 4) syntetyczny opis koncepcji metodologicznej realizacji usługi – w kontekście celów badawczych usługi, a nie ogólnych celów danej metody;
 - 5) opis wyników badania odnoszący się do wszystkich celów badawczych (określonych w OPZ), w tym definicje problemów i mapę interesariuszy kolejnych interwencji POLiŚ (podlegające akceptacji Zamawiającego), profile głównych użytkowników/beneficjentów, zdefiniowane propozycje wartości, jakie powinien dostarczyć instrument wsparcia w kolejnej perspektywie oraz podsumowanie badań (podlegające akceptacji Zamawiającego). Ma być sformułowany w sposób zwięzły, syntetycznie i przekrojowo omawiać otrzymane wyniki, co oznacza, że nie może sprowadzać się do zreferowania (streszczenia) uzyskanych danych i odpowiedzi pochodzących z poszczególnych przeprowadzonych analiz;
 - 6) wnioski – syntetyczne podsumowane najważniejszych wniosków, np. w formie punktów;
 - 7) załączniki w postaci dokumentacji fotograficznej po wizji lokalnej i powstałej po service safari

Wykonawca przedstawi Zamawiającemu do akceptacji projekty raportów w terminach zgodnych z postanowieniami umowy. Wykonawca zobowiązany jest do wzięcia udziału w spotkaniach konsultacyjnych dotyczących treści raportów w siedzibie Zamawiającego w terminie wyznaczonym przez Zamawiającego (nie więcej niż 3 spotkania).

Wszystkie materiały (papierowe oraz elektroniczne) będą zawierały system identyfikacji wizualnej POLiŚ. Ciąg logotypów (godło UE, flagę Rzeczypospolitej Polskiej 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 raportów 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 Wykonawca zobowiązany jest przedstawić w języku polskim.

VI. 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 Indykatywny plan finansowy, oraz Załącznik nr 1 Tabela transpozycji PI na działania/ poddziałania w poszczególnych osiach priorytetowych)
3. dotyczące POLiŚ 2014-2020 i zakresu niniejszego badania zapisy:
 - a. ROZPORZĄDZENIA 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)
- b. ROZPORZĄDZENIA WYKONAWCZEGO 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
 - c. ROZPORZĄDZENIA 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
 - d. ROZPORZĄDZENIA 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
 - e. USTAWY z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014–2020
 - f. obowiązującej unijnej strategii 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)
 - g. Umowy Partnerstwa na lata 2014-2020 (UP 2014-2020)
 - h. Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju (SOR) do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)
 - i. aktualnych (projektów) strategii stanowiących instrumenty realizacji SOR oraz dokumentów wykonawczych do tych strategii (w szczególności aktualna wersja Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu),
 - j. dokumentów istotnych dla wdrażania PO liŚ 2014-2020, tj. Wykazu projektów zidentyfikowanych (Załącznik nr 5 do SzOOP PO liŚ 2014-2020), Wykazu dużych projektów (załącznik do PO liŚ 2014-2020), Programu Budowy Dróg Krajowych, Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego;
 - k. wytycznych i zaleceń Komisji Europejskiej (np. CSR)
4. wyniki badań ewaluacyjnych lub innych analiz związanych tematycznie z przedmiotem badania
 5. dodatkowe opracowania lub dokumenty 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 analizy.

VII. HARMONOGRAM

Raport metodologiczny – projekt w wersji pierwszej – do 14 dni od podpisania umowy

Raport końcowy – projekt w wersji pierwszej – do 70 dni od podpisania umowy

Przy jednoczesnym założeniu, że realizacja zakończy się najpóźniej do 13 grudnia 2019 r.

VIII. KLAUZULA SPOŁECZNA

Stosownie do dyspozycji art. 29 ust. 3a ustawy, Zamawiający żąda aby na cały okres realizacji przedmiotu zamówienia Wykonawca skierował do wykonywania zamówienia na podstawie umowy o pracę zadania w zakresie kierowania/ koordynowania badania, współpracy z Zamawiającym w sprawach dotyczących realizacji zamówienia i koordynowania przygotowywania/weryfikowania narzędzi badawczych, materiałów oraz dokumentacji do badania oraz raportów z badania.