

Załącznik nr 1 do SIWZ

OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

I. Uzasadnienie realizacji badania

Fundusze europejskie stanowią ważną część finansowania inwestycji zapewniających dynamiczny, trwały i zrównoważony rozwój Polski. W ramach *Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020* (dalej POIiŚ 2014-2020) na realizację inwestycji w obszarze transportu, wpisujących się w cele określone w *unijnej strategii na rzecz inteligentnego zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu*, czyli takich, które zmierzają do promowania zrównoważonego transportu i usuwania niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych, przewidziano aż 72% środków POIiŚ 2014-2020 (łącznie UE i środki krajowe), tj. 25,7 mld zł.

Zgodnie z *Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiającym 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* (dalej Rozporządzenie (UE) nr 1303/2013), Komisja Europejska w 2019 r. przeprowadza przegląd wyników realizacji programów na podstawie ram wykonania i we współpracy z państwami członkowskimi.

Na etapie programowania POIiŚ 2014-2020 określono ramy i rezerwę wykonania dla wszystkich osi (poza pomocą techniczną). W odniesieniu do ram wykonania ustalone zostały odpowiednie wskaźniki finansowe oraz wskaźniki produktu dla poszczególnych osi, których poziom realizacji będzie oceniany w roku 2018. Zgodnie z *Rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) NR 215/2014 z dnia 7 marca 2014 r. ustanawiającym 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*¹ (dalej Rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 215/2014) „cele pośrednie priorytetu uważa się za osiągnięte, jeżeli wszystkie wskaźniki zawarte w odpowiednich ramach wykonania osiągnęły co najmniej 85% wartości celu pośredniego do końca 2018 r.” Zasada ta służy koncentracji na wynikach realizacji celów *unijnej strategii na rzecz inteligentnego zrównoważonego rozwoju sprzyjającemu włączeniu społecznemu*. Wskaźniki te są również podstawą weryfikacji efektywności działań podejmowanych w ramach POIiŚ 2014-2020.

Cele i wskaźniki ram wykonania ustanowione zostały, zgodnie z ww. regułą, także dla osi transportowych POIiŚ wraz z przewidywanym poziomem realizacji w roku 2018 i 2023. Pomiar stopnia ich wykonania, ale także wkład inwestycji w realizację *unijnej strategii na rzecz inteligentnego*

¹ Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej 69/65, 8.3.2014

zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu i możliwości absorpcyjne dla przyjęcia dodatkowych środków finansowych uwolnionych z innych osi będzie objęty badaniem *mid-term*.

Realizacja badania wynika bezpośrednio z *Wytycznych Ministra Infrastruktury i Rozwoju w zakresie ewaluacji polityki spójności na lata 2014-2020²* oraz *Planu ewaluacji dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020³*, gdzie wskazano, że ewaluacja bieżąca z elementami *mid-term* dotyczy postępu rzeczowego programu dla potrzeb przeglądu śródkresowego, w tym realizacji zapisów ram i rezerw wykonania.

Badanie to będzie stanowiło podstawę do sformułowania propozycji alokowania, przesunięcia lub braku alokowania środków finansowych z rezerwy wykonania. Wyniki ewaluacji mogą również posłużyć jako podstawa do zmian w treści POIiŚ 2014-2020, w szczególności w obszarze zapisów dot. wskaźników, w tym wskaźników ram wykonania.

Badanie *Ewaluacja bieżąca z elementami mid-term dotycząca postępu rzeczowego POIiŚ 2014-2020 dla potrzeb przeglądu śródkresowego, w tym realizacji zapisów ram i rezerwy wykonania w zakresie osi POIiŚ 2014-2020 wdrażanych przez CUPT* będzie realizowane w formule hybrydowej, przez Zespół ds. Ewaluacji w Departamencie Analiz Transportowych Centrum Unijnych Projektów Transportowych (dalej CUPT)⁴ oraz Wykonawcę zewnętrznego wybranego w drodze postępowania zgodnie z ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1579). Taki podział prac zapewnia bardziej optymalne zarządzanie procesem badawczym, przy zachowaniu bezstronności w przypadku ocen dotyczących m.in. potencjału administracyjnego CUPT do wdrożenia w perspektywie 2014-2020 dodatkowych środków finansowych niewykorzystanych przez inne osie w ramach POIiŚ.

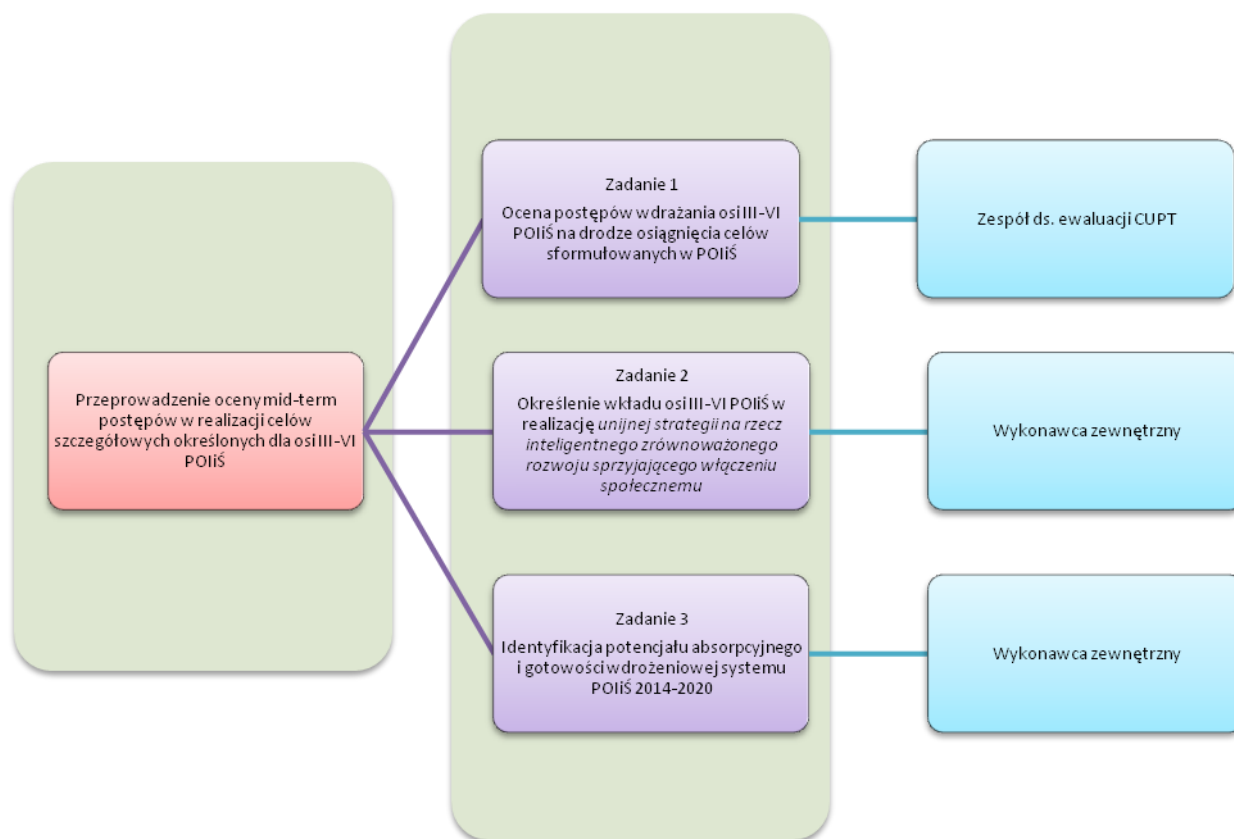
Poniższy schemat pokazuje rozkład pracy oraz odpowiedzialność poszczególnych wykonawców za działania.

² Wytyczne z 22.09.2015 r.

³ Plan ewaluacji dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 z 19.10.2015 r.

⁴ Będący w funkcjonalnej niezależności od innych komórek organizacyjnych CUPT wdrażających poszczególne osie POIiŚ 2014-2020

Schemat 1 Podział celów badawczych pomiędzy CUPT a wykonawcę zewnętrznego



Źródło: Opracowanie własne

II. Cel badania

Celem badania jest przeprowadzenie oceny *mid-term* postępów w realizacji celów szczegółowych określonych dla osi priorytetowych III – VI POIiŚ 2014-2020, gdzie CUPT pełni funkcję Instytucji Pośredniczącej, tj. *oś III - Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego, oś IV - Infrastruktura drogowa dla miast, oś V - Rozwój transportu kolejowego w Polsce, oś VI - Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach.*

Cel badania będzie realizowany za pomocą trzech celów szczegółowych:

1. Ocena postępów wdrażania osi III – VI POIiŚ 2014-2020 na drodze osiągnięcia celów sformułowanych w POIiŚ 2014-2020 dla priorytetów inwestycyjnych ww. osi z uwzględnieniem aktualnego stanu realizacji wskaźników określonych dla osi III - VI w POIiŚ 2014-2020 i SzOOP dla POIiŚ 2014-2020 – zadanie 1 prowadzone przez Zespół ds. Ewaluacji CUPT.
2. Określenie wkładu osi III – VI POIiŚ 2014-2020 w realizację *unijnej strategii na rzecz inteligentnego zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu* – zadanie 2 realizowane przez Wykonawcę zewnętrznego.
3. Identyfikacja potencjału absorpcyjnego i gotowości wdrożeniowej systemu POIiŚ 2014-2020 w obszarach wspieranych w ramach osi III – VI do wdrożenia w perspektywie 2014-2020

dotychczasowych środków finansowych uwolnionych z innych osi w ramach POIiŚ w wyniku przeglądu ram wykonania, jakiego Komisja Europejska dokona w roku 2019 na podstawie wyników przedstawionych w *Rocznym sprawozdaniu z wdrażania* za rok 2018 – zadanie 3 realizowane przez Wykonawcę zewnętrznego.

III. Zakres badania

III.1. Zakres przedmiotowy

Podstawą badania będą projekty realizowane w ramach osi III – VI POIiŚ 2014 – 2020, które mają podpisane umowy o dofinansowanie oraz dane pochodzące z wniosków o dofinansowanie, które mają zakończony proces oceny i zostały zarejestrowane w centralnym systemie teleinformatycznym SL2014. W uzasadnionych potrzebach badania sytuacjach, w szczególności na potrzeby identyfikacji potencjału absorpcyjnego projektów do przyjęcia ewentualnych dodatkowych środków, zakres badania zostanie stosownie rozszerzony. W ramach badania Wykonawca zewnętrzny będzie odpowiedzialny za następujące działania:

1. opisanie mechanizmów i określenie skali wkładu środków finansowych osi III-VI POIiŚ w realizację *unijnej strategii na rzecz inteligentnego zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu* z uwzględnieniem krajowych priorytetów rozwojowych sformułowanych m.in. w Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.), Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)⁵ oraz Dokumentie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) oraz innych dokumentów strategicznych dot. sektora transportu,
2. ocenę gotowości potencjalnych projektów wpisujących się w logikę interwencji POIiŚ 2014-2020 oraz potencjału wdrożeniowego CUPT do podjęcia dodatkowych zobowiązań wynikających z ewentualnej realokacji środków rezerwy wykonania utraconej przez inne osie priorytetowe⁶.

Poniższe tabele prezentują dane dot. podpisanych umów o dofinansowanie z beneficjentami III – VI OP POIiŚ 2014-2020, a także dane dot. wniosków o dofinansowanie, które zostały wprowadzone do systemu SL2014. Dane te mogą ulec zmianie w trakcie realizacji badania ze względu na toczący się proces naborów i podpisywanie kolejnych umów o dofinansowanie.

Tabela 1. Liczba i wartość podpisanych umów o dofinansowanie dla osi III – VI POIiŚ 2014-2020

Oś priorytetowa	Działanie	Liczba	Wartość ogółem (PLN)	Wydatki kwalifikowalne (PLN)	Dofinansowanie (PLN)	Wkład UE (PLN)
POIS.03.00.00	POIS.03.01.00	37	44 000 406 056	25 652 882 373	25 557 555 275	21 779 401 265
	POIS.03.02.00	11	2 433 896 155	2 427 356 550	2 427 356 550	2 063 253 067
Razem dla Osi III		48	46 434 302 210	28 080 238 923	27 984 911 825	23 842 654 333
POIS.04.00.00	POIS.04.01.00	9	3 494 015 527	2 438 765 047	2 348 707 574	2 072 950 290
	POIS.04.02.00	35	9 076 735 936	7 822 476 451	7 051 761 826	6 633 216 204

⁵ Obecnie SRT jest w trakcie aktualizacji, badanie będzie opierać się na obowiązującej wersji SRT, natomiast zostaną również uwzględnione proponowane zmiany.

⁶ Na podstawie wyników prac analitycznych, badań gabinetowych i terenowych.

Razem dla Osi IV		44	12 570 751 464	10 261 241 498	9 400 469 399	8 706 166 493
POIS.05.00.00	POIS.05.01.00	31	26 060 775 942	18 668 793 493	18 668 793 493	15 868 474 469
	POIS.05.02.00	13	3 010 914 286	2 047 645 933	2 032 786 888	1 740 499 043
Razem dla Osi V		44	29 071 690 227	20 716 439 426	20 701 580 381	17 608 973 512
POIS.06.00.00	POIS.06.01.00	45	16 519 743 192	12 812 901 969	8 432 720 479	8 432 720 479
Razem dla Osi VI		45	16 519 743 192	12 812 901 969	8 432 720 479	8 432 720 479
Razem dla Osi III-VI		181	104 596 487 093	71 870 821 815	66 519 682 084	58 590 514 817

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych pochodzących z centralnego systemu teleinformatycznego SL2014 (stan na 05.01.2018 r.)

Tabela 2. Liczba i wartość wniosków o dofinansowanie dla osi III – VI POIiŚ 2014-2020

Oś priorytetowa	Działanie	Liczba wniosków	Wartość ogółem (PLN)	Wydatki kwalifikowalne (PLN)	Wnioskowane dofinansowanie (PLN)	Wkład UE (PLN)
POIS.03.00.00	POIS.03.01.00	36	43 638 147 205	25 227 672 953	25 130 065 638	21 417 973 258
	POIS.03.02.00	9	2 332 838 829	2 329 987 569	2 329 987 569	1 980 489 433
Razem dla Osi III		45	45 970 986 034	27 557 660 521	27 460 053 207	23 398 462 691
POIS.04.00.00	POIS.04.01.00	8	3 153 216 072	2 091 857 801	2 001 800 328	1 778 079 131
	POIS.04.02.00	43	10 502 155 375	9 092 283 722	8 132 158 438	7 712 198 907
Razem dla Osi IV		51	13 655 371 447	11 184 141 523	10 133 958 766	9 490 278 037
POIS.05.00.00	POIS.05.01.00	15	16 443 312 376	12 787 001 212	12 787 001 212	10 868 951 030
	POIS.05.02.00	12	2 981 598 363	2 044 036 324	1 984 048 879	1 703 305 875
Razem dla Osi V		27	19 424 910 739	14 831 037 535	14 771 050 090	12 572 256 905
POIS.06.00.00	POIS.06.01.00	45	16 515 692 716	12 812 910 969	8 432 720 479	8 432 720 479
Razem dla Osi VI		45	16 515 692 716	12 812 910 969	8 432 720 479	8 432 720 479
Razem osie III - VI		168	95 566 960 935	66 385 750 549	60 797 782 542	53 893 718 112

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych pochodzących z centralnego systemu teleinformatycznego SL2014 (stan na 05.01.2018 r.)

Ostateczna wersja raportu końcowego z badania (zadania 1 – 3) uwzględni najbardziej aktualny stan zaawansowania realizacji projektów w ramach III – VI osi POIiŚ, czyli 31.12.2018 r.

Analizie poddane zostaną potencjalne projekty, które mogą wspierać osiągnięcie określonych w III-VI osi POIiŚ 2014-2020 celów. Przeanalizowane zostaną one pod kątem:

- gotowości do realizacji i wdrożenia przez beneficjentów dodatkowych nowych projektów w okresie kwalifikowalności wydatków,
- gotowości instytucjonalnej potencjalnych beneficjentów oraz CUPT do przyjęcia dodatkowych zadań związanych z realizacją nowych projektów.

Na tej podstawie przygotowana zostanie baza potencjalnych projektów pozakonkursowych, dla których istnieje szansa na ich zrealizowanie przy udziale finansowania ze środków UE, z uwzględnieniem końcowego okresu kwalifikowalności wydatków, tj. 31.12.2023 r.⁷ Informacja dotycząca potencjalnych projektów oraz analiza ich gotowości wdrożeniowej, jak również potencjału instytucjonalnego, może być podstawą do ewentualnej realokacji dodatkowej puli rezerwy wykonania z innych osi, gdzie nie będzie możliwe osiągnięcie zakładanych wartości wskaźników.

III.2. Zakres czasowy

Badanie (zadania 1 – 3) będzie realizowane w okresie I kw. 2018 r. – I kw. 2019 r. i obejmie dane dotyczące realizowanych projektów w ramach III – VI OP POIiŚ 2014-2020, zgodnie ze stanem na koniec 2018 r. dla zadania 1 oraz stanem na koniec 31.10.2018 r. dla zadania 2 i zadania 3. Przy czym Wykonawca zewnętrzny będzie zobowiązany zakończyć realizację zadania 2 i 3 do dnia 20.12.2018 r.

IV. Kryteria

Proces ewaluacji będzie przeprowadzony w oparciu o następujące kryteria:

- **skuteczność** rozumiana jako osiągnięcie założonych w III-VI osi POIiŚ 2014-2020 celów wraz z analizą stopnia realizacji założonych wartości wskaźników, kryterium pozwoli ocenić w jakim stopniu osiągnięto cele pośrednie i na jakim poziomie planowane jest osiągnięcie celów końcowych,
- **trafność** rozumiana jako odniesienie się do adekwatności podejmowanych w ramach osi III – VI POIiŚ działań dla realizacji unijnych i krajowych priorytetów rozwojowych, w szczególności celów *unijnej strategii na rzecz inteligentnego zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu* oraz celów określonych w *Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)*, *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)* i *Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)* oraz innych dokumentach strategicznych w obszarze transportu,
- **spójność** rozumiana jako zbieżność rezultatów osiąganych i planowanych do osiągnięcia w ramach osi III – VI POIiŚ 2014-2020 w odniesieniu do ww. dokumentów strategicznych,
- **oddziaływanie** rozumiane jako związek pomiędzy celami projektów, celami POIiŚ 2014-2020 oraz krajowymi i europejskimi celami strategicznymi w obszarze transportu z uwzględnieniem wkładu⁸ POIiŚ w wartości wskaźników rezultatu strategicznego (określonych w POIiŚ oraz innych istotnych dla obszaru transportu w wymiarze krajowym i europejskim), a także stopień, w którym korzyści odniesione dzięki wdrażaniu projektów POIiŚ mają szerszy wpływ na sytuację społeczno – gospodarczą kraju i realizację celów unijnej strategii na rzecz inteligentnego zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu.

⁷ Zgodnie z zapisami Wytycznych w zakresie kwalifikowalności wydatków w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 z dn. 07.07.2017 r.

⁸ Wkład (z ang. Contribution/impact) rozumie się zgodnie z wytycznymi KE dla perspektywy programowej 2014-2020 por. str. 5 *Guidance Document on Monitoring and Evaluation for European Cohesion Fund and European Regional Development Fund*

Ww. kryteria będą oceniane m.in. za pomocą pytań badawczych, opisanych w dalszej części dokumentu i pozwolą na dokonanie oceny *mid-term* postępów w realizacji celów szczegółowych określonych dla osi III – VI POIiŚ 2014-2020 z uwzględnieniem zobowiązań w zakresie ram wykonania oraz oceny wkładu osi w realizację celów określonych w *strategii na rzecz inteligentnego zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu*.

V. Wymagana metodyka badania

Badanie skonstruowane jest w sposób, który wiąże ze sobą ocenę bieżącą wraz z elementami oceny wpływu. Ocena wpływu zostanie wykonana zgodnie z podejściem praktykowanym w ramach ewaluacji opartej na teorii (z ang.: theory based evaluation TBC) uzupełnionym o wyniki ilościowe zaprojektowanych przez Wykonawców prac analitycznych. Ewaluacja oparta na teorii ułatwia przygotowanie interwencji publicznej tak aby uzyskała ona jak najlepszy pożądaný efekt. W tym celu opracowany zostanie model logiczny, który będzie przedstawiał planowane do uzyskania efekty, nakłady i działania oraz mechanizmy, które powinny doprowadzić do osiągnięcia pozytywnego efektu. W rezultacie otrzymana zostanie odpowiedź na pytanie, czy teoria wdrażania osi III – VI POIiŚ 2014-2020 jest realizowana skutecznie i prowadzi do osiągnięcia wskaźników średniookresowych, a jeżeli nie, to jakie są tego przyczyny.

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

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

Minimum metodologiczne:

1. **Analiza danych zastanych** w zakresie dokumentów źródłowych.
2. **Ankiety elektroniczne** skierowane do beneficjentów i wnioskodawców zarówno skutecznych, jak i nieskutecznych.
3. **Pogłębione wywiady** indywidualne z przedstawicielami instytucji odpowiedzialnych za zarządzanie i wdrażanie POIiŚ 2014-2020 w sektorze transportu.
4. **Pogłębione wywiady z wnioskodawcami skutecznymi i nieskutecznymi,**
5. **Wywiady z potencjalnymi wnioskodawcami,** którzy złożyli wnioski w konkursach trwających w chwili realizacji badania.
6. **Studia przypadków** – min. 6 studia przypadków (dla każdej z osi minimum po jednym z uwzględnieniem charakterystycznych dla osi typów projektów), w których Wykonawca zaprezentuje mechanizmy realizacji przez projekty zapisów *unijnej strategii na rzecz inteligentnego zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu*. Do studium przypadku powinny zostać wybrane takie projekty, które mają szersze oddziaływanie i prezentują dobre praktyki w ramach badanych projektów i mogą stanowić dobry przykład dla innych projektodawców. Studia przypadków zostaną wybrane przez Wykonawcę i uzgodnione z CUPT.

7. **Wizje lokalne na miejscu realizacji projektów.**
8. **Analiza SWOT/TOWS.**
9. **Panel ekspercki** (eksperti z dziedziny transportu, spoza zespołu badawczego Wykonawcy oraz przedstawiciele instytucji zaangażowanych w realizację POIiŚ: Instytucji Zarządzającej i Instytucji Pośredniczącej).

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

VI. Pytania badawcze

Propozycje pytań badawczych przedstawia poniższa tabela (tab. 3). Przedstawiona lista pytań badawczych nie jest listą zamkniętą. Wykonawca może zaproponować dodatkowe pytania badawcze lub uszczegóławiające przedmiotowe zagadnienia, o ile będzie to użyteczne z punktu widzenia osiągnięcia celu tej analizy. Odpowiedzi na wszystkie wskazane wyżej pytania badawcze muszą zostać udzielone w podziale na poszczególne potencjalne obszary wsparcia i typy inwestycji oraz muszą zostać wyczerpująco uzasadnione.

Tabela 3. Propozycja pytań badawczych

Lp.	Pytanie
1.	W jaki sposób projekty wspierane w ramach osi III – VI POIiŚ 2014-2020 przyczyniają się do realizacji celu/-ów szczegółowego/-ych i rezultatu/-ów, jakie Państwo Członkowskie zaplanowało osiągnąć przy wsparciu Unii, określonych w Programie dla priorytetu inwestycyjnego, w ramach którego są wdrażane?
2.	W jaki sposób projekty wspierane w ramach osi III-VI POIiŚ 2014-2020 przyczyniają się do realizacji priorytetów rozwojowych określonych w unijnych i krajowych dokumentach strategicznych?
3.	Jaka jest skala nakładów osi osi III-VI POIiŚ 2014-2020 i osiągniętych dzięki nim rezultatów na rzecz realizacji priorytetów rozwojowych Unii określonych w strategii na rzecz inteligentnego zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu oraz dotyczących osi III-VI POIiŚ 2014-2020 zapisów dostępnych dokumentów stanowiących jej kontynuację?
4.	Które z rezultatów osi III-VI POIiŚ 2014-2020 stanowią najlepsze przykłady ilustrujące wkład w realizację priorytetów rozwojowych sformułowanych w szczególności w unijnej strategii na rzecz inteligentnego zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu?
5.	Jaka jest wartość dodana uzyskiwana przez Polskę i Unię Europejską dzięki wdrażaniu interwencji podejmowanej w ramach osi III-VI POIiŚ 2014-2020?
6.	Jakie potencjalne zagrożenia dla skuteczności wdrażania osi III-VI POIiŚ 2014-2020 można zidentyfikować w związku z BREXIT'em i ryzykiem skrócenia perspektywy finansowej (w szczególności w odniesieniu do zobowiązań wskaźnikowych osi III-VI POIiŚ 2014-2020 oraz zobowiązań wynikających z zawartych umów o dofinansowanie projektów)? Jakie działania zaleca się instytucjom POIiŚ celem ograniczenia potencjalnych ryzyk w tym zakresie?
7.	Czy występują czynniki wewnętrzne i zewnętrzne pozytywne lub negatywne, które mają wpływ na realizację zakładanych wartości wskaźników osi III-VI POIiŚ 2014-2020, jeśli tak to jakie? Co można zrobić, żeby wyeliminować czynniki negatywne?
8.	W obrębie jakich typów projektów możliwych do wdrażania w ramach osi III-VI POIiŚ 2014-2020 identyfikuje się niewystarczającą ilość dostępnych środków finansowych?
9.	Czy potencjalne projekty, które, w przypadku przyznania osi III-VI POIiŚ 2014-2020 dodatkowej alokacji, mogłyby uzyskać wsparcie POIiŚ 2014-2020, są wystarczająco dobrze przygotowane do wdrażania?
10.	Czy instytucje zaangażowane we wdrażanie interwencji w priorytecie inwestycyjnym osi III-VI POIiŚ 2014-2020 są gotowe do podjęcia dodatkowych obowiązków wynikających z ewentualnego

	przyznania osi dodatkowych środków finansowych?
11.	Jakie obciążenia administracyjne utrudniają realizację projektów przez beneficjentów, co można byłoby zrobić żeby ograniczyć te obciążenia
12.	Czy i ew. jakie przesunięcia środków rezerwy można dokonać w ramach osi III – VI POIiŚ 2014-2020 tak aby optymalnie wykorzystać środki z rezerwy
13.	Które typy zidentyfikowanych potencjalnych projektów najbardziej przyczyniają się do realizacji celu strategii na rzecz inteligentnego zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu i celów osi III-VI POIiŚ 2014-2020 w podziale na typu projektów i ich wkład finansowych w realizację tych celów?

VI.1. Zadanie 2- Określenie wkładu osi III-IV POIiŚ 2014-2020 w realizację unijnej strategii na rzecz inteligentnego zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu

W ramach tego zadania Wykonawca zewnętrzny, wybrany w drodze postępowania zgodnie z zapisami ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1579) przeprowadzi prace analityczne (analizy jakościowe i ilościowe) w obszarze oceny wkładu osi III – VI POIiŚ 2014-2020 w realizację *unijnej strategii na rzecz inteligentnego zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu*, uwzględniającą tzw. wartość dodaną UE, w ramach których powinien:

- stworzyć uproszczony model logiczny interwencji osi III – VI POIiŚ 2014-2020 (uwzględniający logikę dokumentów kierujących priorytety wsparcia UE, tj. w szczególności Strategię Odpowiedzialnego Rozwoju, Strategię Rozwoju Transportu wraz z Dokumentem Implementacyjnym oraz inne dokumenty strategiczne w obszarze transportu, Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, Szczegółowy Opis Osi Priorytetowych do Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020),
- dokonać oceny wkładu osi w identyfikowane efekty przy zastosowaniu zaproponowanej przez siebie metody uwzględniającej co najmniej analizę danych obrazujących sytuację społeczno-gospodarczą z interwencją osi III – VI POIiŚ 2014-2020 oraz projekcję danych obrazujących sytuację alternatywną, tj. bez interwencji POIiŚ 2014-2020.

Dokonana w ten sposób ocena wkładu powinna zapewniać wyjaśnienie mechanizmów realizacji przez osie III – VI POIiŚ 2014-2020 priorytetów rozwojowych określonych w unijnych i krajowych dokumentach strategicznych oraz określać skalę tego wkładu i uwzględnić udział nakładów POIiŚ 2014-2020 w identyfikowanych efektach, w tym wkład w zmiany wartości wskaźników rezultatu strategicznego określonych w zapisach III – VI OP POIiŚ 2014-2020⁹.

Na tym etapie Wykonawca będzie dokonywał analizy na podstawie danych pochodzących z POIiŚ 2014-2020, danych sprawozdawczych beneficjentów, dostarczonych przez CUPT oraz innych ogólnodostępnych danych dotyczących realizacji *unijnej strategii na rzecz inteligentnego zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu*. Dla zilustrowania tego mechanizmu

⁹ Zaleca się też, by przedmiotowa ocena uwzględniła dostępne wyniki aktualnie wykorzystywanych modeli makroekonomicznych badających wpływ polityki spójności na rozwój społeczno-gospodarczy Polski (informacje na ten temat można znaleźć na stronach internetowych MR: <http://www.mr.gov.pl/strony/zadania/polityka-rozwoju-kraju/zarządzanie-rozwojem-kraju/krajowe-obszernie-terytorialne/oddziaływanie-makroekonomiczne-polityki-spojnosci/>) oraz ewentualnie modeli właściwych dla obszaru transportu, a identyfikacja skali wkładu opierała się na dostępnych danych monitoringowych POIiŚ i danych historycznych lub porównawczych umożliwiających ocenę efektów projektów wdrażanych w ramach III-VI OP POIiŚ 2014-2020.

Wykonawca opracuje co najmniej 6 studiów przypadków (dla każdej z osi minimum po jednym z uwzględnieniem charakterystycznych dla osi typów projektów), w których zaprezentuje mechanizmy realizacji przez projekty zapisów *unijnej strategii na rzecz inteligentnego zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu*. Studium przypadku powinno zawierać co najmniej następujące informacje: krótki opis projektu, informację o zakładanych i osiągniętych rezultatach projektu, ocenę projektu na podstawie wniosków z analizy dokumentacji oraz analizy eksperckiej w kontekście wpływu projektów wdrażanych w ramach osi III - VI na realizację *unijnej strategii na rzecz inteligentnego zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu*.

Dodatkowo Wykonawca dokona analizy wpływu zakończenia procesu opuszczania przez Wielką Brytanię struktur Unii Europejskiej oraz ewentualnego skrócenia perspektywy finansowej oraz zmniejszenia wpłat do wspólnego budżetu UE na prognozowany stan realizacji celów określonych w POIiŚ 2014-2020 dla osi III – VI. W ramach tego działania należy przeanalizować możliwości przyspieszenia realizacji projektów, które mają już podpisane umowy o dofinansowanie, a także ograniczenia środków i możliwości finansowych beneficjentów do dalszej realizacji zaciągniętych zobowiązań.

Ten etap będzie się opierał na analizie danych sprawozdawczych beneficjentów, zapisów POIiŚ 2014-2020 oraz SzOOP dla POIiŚ 2014-2020 oraz innych opracowań dotyczących realizacji *unijnej strategii na rzecz inteligentnego zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu* oraz opracowań, raportów lub analiz dotyczących wyjścia Wielkiej Brytanii z UE oraz konsekwencji tego działania dla sektora transportu. Działanie będzie również wsparte poprzez zorganizowanie przez Wykonawcę panelu ekspertów, podczas którego dyskusji poddane zostaną m.in. skutki wyjścia z UE Wielkiej Brytanii oraz wkład osi III- VI POIiŚ w realizację *unijnej strategii na rzecz inteligentnego zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu*. Do panelu ekspertów powinni zostać zaproszeni co najmniej przedstawiciele Ministerstwa Rozwoju, Ministerstwa Spraw Zagranicznych, Ministerstwa Finansów oraz ministerstwa właściwego ds. transportu, a także eksperci znający tematykę dot. budżetu unijnego.

W wyniku tych prac Wykonawca opracuje raport cząstkowy z realizacji zadania 2, który będzie wyjaśniał mechanizm i określał wkład osi w realizację priorytetów rozwojowych określonych w unijnych i krajowych dokumentach strategicznych oraz POIiŚ 2014-2020, wskazywał aktualny i prognozowany stopień realizacji założeń *strategii na rzecz inteligentnego zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu* i udział w nim nakładów POIiŚ 2014-2020. Uzyskane wyniki, wraz z wynikami analiz zadania 1 i 3, stanowić będą jeden z filarów formułowania uzasadnień dla propozycji odnośnie ewentualnego przyznania dodatkowej alokacji dla osi transportowych POIiŚ w wyniku podziału rezerwy wykonania. Dodatkowym elementem raportu będzie syntetyczny opis wyników analiz dotyczących konsekwencji dla realizacji projektów transportowych współfinansowanych środkami UE w ramach POIiŚ 2014-2020 wynikających z opuszczenia przez Wielką Brytanię UE.

VI.2. Zadanie 3 - Identyfikacja potencjału absorpcyjnego i gotowości wdrożeniowej systemu POIiŚ 2014 – 2020 w obszarze transportu w ramach priorytetów inwestycyjnych osi III – VI

W ramach tego działania Wykonawca będzie zobowiązany przeanalizować potencjał i gotowość wdrożeniową projektów, które nie zostały zgłoszone do realizacji w ramach POIiŚ 2014-2020, a są wystarczająco dobrze przygotowane (pod kątem celów i kryteriów POIiŚ) z uwzględnieniem procesu ich przygotowania, wdrażania i rozliczenia w okresie kwalifikowalności wydatków perspektywy 2014-2020. Należy również wziąć pod uwagę możliwości organizacyjne potencjalnych wnioskodawców oraz obciążenia wynikające z prac związanych z bieżącą realizacją projektów już finansowanych ze źródeł zagranicznych i krajowych. Dodatkowo, analizie poddana też zostanie gotowość instytucji

zaangażowanych we wdrażanie osi transportowych POIiŚ 2014-2020 do podjęcia dodatkowych obowiązków wynikających z ewentualnego przyznania osi dodatkowych środków finansowych, w tym istniejące obciążenia pracowników CUPT zadaniami związanymi z wdrażaniem projektów osi III – VI POIiŚ oraz projektami współfinansowanymi z innych źródeł.

Wykonawca przeprowadzi badania ankietowe, wybraną przez siebie metodą, wśród potencjalnych beneficjentów osi III – VI OP POIiŚ 2014-2020, którzy mogliby przy zwiększonej alokacji realizować nowe projekty, zapewniając ich realizację w okresie kwalifikowalności. Niezbędne jest także przeprowadzenie wywiadów indywidualnych z przedstawicielami IZ POIiŚ, CUPT oraz potencjalnymi beneficjentami nt. gotowości zarówno instytucji, jak i beneficjentów do realizacji nowych projektów finansowanych ze środków UE w obecnej perspektywie oraz możliwości finansowych tych beneficjentów lub budżetu państwa do pokrycia wkładu własnego koniecznego do zamknięcia finansowego projektu.

Elementem tego etapu będzie przeprowadzenie przez Wykonawcę na potrzeby określenia potencjału absorpcyjno-wdrożeniowego w obrębie poszczególnych typów projektów, analizy SWOT/TOWS, która wskaże silne i słabe strony systemu wdrażania środków UE, ale także szanse i zagrożenia dla realizacji dodatkowych projektów.

Efektem realizacji tego etapu będzie raport cząstkowy z zadania 2 zawierający m.in. wyniki analiz, wskazanie potencjalnych projektów realizujących cele POIiŚ 2014-2020 gotowych do wdrożenia w przypadku ewentualnego przyznania osi dodatkowych środków finansowych oraz tabelę wniosków i rekomendacji.

VII. Odbiorcy badania

Na podstawie wyników badania zrealizowanego przez Wykonawcę w ramach zadania 2 i zadania 3 oraz własnych analiz prowadzonych przez CUPT w zadaniu 1, zostanie przygotowany raport końcowy z badania *Ewaluacja bieżąca z elementami mid-term dot. postępu rzeczowego POIiŚ 2014-2020 dla potrzeb przeglądu śródkresowego, w tym realizacji zapisów ram i rezerwy wykonania w zakresie osi POIiŚ 2014-2020 wdrażanych przez CUPT.*

Głównym odbiorcą badania będzie Instytucja Zarządzająca POIiŚ 2014-2020, która na podstawie jego wyników opracuje wkład w zakresie III – VI OP POIiŚ 2014-2020 do *Sprawozdania z wdrażania POIiŚ 2014-2020* w roku 2018. Ponadto badanie może dostarczyć argumentów do ewentualnych negocjacji z Instytucją Koordynującą UP 2014-2020 w obszarze przyznania dodatkowej alokacji lub zmian POIiŚ 2014-2020 w zakresie osi transportowych.

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

VIII. Wymagania dotyczące przedstawienia wyników

Wykonawca w wyniku realizacji badania musi przygotować następujące produkty:

Część 1: raport metodologiczny, przedstawiający dokładny opis metodologii badawczej dla zadania 2 i zadania 3 (opis w jaki sposób zostanie przeprowadzone badanie), która zostanie zastosowana w ramach analizy oraz harmonogramu realizacji badania;

Raport metodologiczny musi zawierać następujące elementy:

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

Raport metodologiczny, w tym każda jego wersja robocza/projekt musi być zgodny z zapisami SOPZ oraz ofertą Wykonawcy. Wykonawca przedstawi Zamawiającemu do akceptacji projekt raportu metodologicznego w terminach zgodnych z postanowieniami umowy.

Część 2 i 3: dwa raporty cząstkowe:

- raport cząstkowy w zakresie zadania 2 badania dot. opisanie mechanizmów i określenia wkładu środków finansowych osi III-IV POIiŚ 2014-2020 w realizację unijnej strategii na rzecz inteligentnego zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu z uwzględnieniem krajowych priorytetów rozwojowych sformułowanych m.in. w Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.), Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) oraz Dokumentie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) oraz innych dokumentach strategicznych dot. sektora transportu,
- raport cząstkowy w zakresie zadania 3 badania dot. oceny gotowości potencjalnych projektów wpisujących się w logikę interwencji POIiŚ 2014-2020 oraz potencjału wdrożeniowego CUPT do podjęcia ewentualnych dodatkowych zobowiązań wynikających z ewentualnej realokacji środków rezerwy wykonania niewykorzystanej przez inne osie priorytetowe.

Raport cząstkowy zawierać będzie:

- spis treści,
- streszczenie raportu,
- wprowadzenie (opis przedmiotu badania, głównych założeń i celów badania, opis kryteriów i metod badawczych),
- opis przyjętej metodologii,
- opis wyników badania, ich analizę i interpretację,

- studia przypadków,
- analizę SWOT/TOWS,
- podsumowanie wraz z wnioskami i rekomendacjami w obszarze osi III – VI POIiŚ.

Raporty cząstkowe, w tym każda ich wersja robocza/projekt muszą być zgodne z zapisami SOPZ oraz ofertą Wykonawcy. Wykonawca przedstawi Zamawiającemu do akceptacji projekt raportów cząstkowych w terminach zgodnych z postanowieniami umowy.

Część 4: raport końcowy z analiz, opracowany na podstawie raportów cząstkowych z realizacji zadania 2 i zadania 3 wraz z wnioskami i rekomendacjami w obszarze osi III – VI POIiŚ 2014-2020.

Treść raportu końcowego nie powinna zawierać więcej niż 160 stron w formacie A4 (z wyłączeniem aneksów), przyjmując 4000 znaków ze spacjami na stronę. Raport końcowy zawierać będzie:

- spis treści;
- streszczenie raportu (w języku polskim i angielskim) zawierające wszystkie najważniejsze wyniki badania, wypunktowane wnioski i rekomendacje;
- wprowadzenie (opis przedmiotu badania, głównych założeń i celów badania, opis okoliczności towarzyszących badaniu, kryteriów i pytań badawczych);
- opis przyjętej metodologii (szczegółowy opis przyjętej koncepcji oraz metod badania);
- opis wyników badania, ich analizę i interpretację (opis zebranego materiału, kontekstu badanych problemów, prezentacja pytań badawczych, informacja na temat zebranych danych, ich interpretacji i wyników z wykorzystaniem form graficznych i graficzno-przestrzennych, rozdziały analityczne zawierające podsumowanie i wnioski cząstkowe);
- wnioski i rekomendacje w obszarze osi III – VI POIiŚ (podsumowanie badania w kontekście specyfiki analizowanych problemów, wskazanie słabych i mocnych stron, rekomendacje w formie zaleceń i sugestii, które będą użyteczne, sformułowane jasno, klarownie, zgodnie z systematyką pytań badawczych, materiał będzie wzbogacony o tzw. dobre praktyki);
- załączniki prezentujące zestawienia i analizy danych (opis użytych danych statystycznych, prezentacja graficzna i graficzno-przestrzenna uzyskanych danych, załączniki zawierające wykorzystane narzędzia badawcze, wykorzystane źródła).

Raport końcowy musi zostać wzbogacony wykresami i innymi formami graficznej prezentacji wyników badania. Wnioski i rekomendacje z badania muszą zostać zawarte w tabeli rekomendacji, zamieszczonej w treści raportu końcowego, zgodnie z *Wytocznymi Ministra Infrastruktury i Rozwoju w zakresie ewaluacji polityki spójności w latach 2014-2020* i opracowanej zgodnie ze wzorem określonym w Załączniku V.2.2. do *Planu ewaluacji Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020*. Rekomendacje muszą zostać przedstawione w formie pozwalającej na bezpośrednie operacyjne wykorzystanie, umożliwiającej spełnienie wymogów określonych w ust. 2 art. 37 rozporządzenia 1303/2013. Raport końcowy, w tym każda jego wersja robocza/projekt musi być zgodny z zapisami SOPZ oraz ofertą Wykonawcy. Wykonawca przedstawi Zamawiającemu do akceptacji projekt raportu końcowego w terminach zgodnych z postanowieniami umowy. Raport końcowy będzie podlegał konsultacjom z IZ POIiŚ. Wykonawca zobowiązany jest do wzięcia udziału w spotkaniu konsultacyjnym dotyczącym treści raportu końcowego w siedzibie Zamawiającego lub siedzibie IZ POIiŚ w terminie wyznaczonym przez Zamawiającego.

Ponadto Wykonawca zobowiązany jest do:

Część 5: przygotowania prezentacji multimedialnej przedstawiającej najważniejsze wyniki badania w formacie zgodnym z *ppt* lub *pptx* lub odpowiednim,

Część 6: przedstawienia wyników raportu końcowego w roku 2018 w lokalizacji wskazanej przez Zamawiającego na terenie Warszawy.

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

Zamawiający informuje, iż po zakończeniu realizacji badania raport końcowy oraz współpraca z Wykonawcą zostaną poddane ocenie z wykorzystaniem Karty Oceny Procesu i Wyników Zewnętrznego Badania Ewaluacyjnego, której wzór został zamieszczony w Załączniku nr 2. do *Wytycznych Ministra Infrastruktury i Rozwoju w zakresie ewaluacji polityki spójności na lata 2014-2020*.

Ostateczne wersje raportu metodologicznego, raportów częściowych z zadania 2 i zadania 3, raportu końcowego zostaną przekazane Zamawiającemu w formie elektronicznej (płyta CD lub inny nośnik danych w formacie .doc lub .docx i .pdf) i drukowanej (3 egzemplarze w kolorze, druk dwustronny). Wersje robocze będą przekazywane Zamawiającemu jedynie w formie elektronicznej.

Wszystkie raporty (raporty częściowe i raport końcowy) Wykonawca zobowiązany jest przedstawić w języku polskim. W języku angielskim Wykonawca ma dodatkowo przygotować streszczenie raportu końcowego z analiz.

IX. Dokumenty źródłowe

1. Program Operacyjny *Infrastruktura i Środowisko* 2014-2020
2. Szczegółowy opis osi priorytetowych POIiŚ 2014-2020 wraz z załącznikami (w szczególności Załącznik nr 2 *Tabela wskaźników rezultatu bezpośredniego i produktu dla działań i poddziałań*, Załącznik nr 5 *Wykaz projektów zidentyfikowanych przez właściwą instytucję w ramach trybu pozakonkursowego* oraz Załącznik nr 4 *Indykatorywny plan finansowy*, oraz Załącznik nr 1 *Tabela transpozycji PI na działania/poddziałania w poszczególnych osiach priorytetowych*)
3. dostępne *Sprawozdania roczne z wdrażania* POIiŚ 2014-2020 (tj. co najmniej za lata 2015 i 2016) oraz *Sprawozdanie końcowe z wdrażania* POIiŚ 2007-2013
4. dane z aktualnych *Informacji kwartalnych z realizacji* POIiŚ 2014-2020
5. dane wygenerowane z SL2014 dotyczące postępu rzeczowego i finansowego na podstawie wniosków o dofinansowanie, umów o dofinansowanie i wniosków o płatność
6. dane projektowe (w szczególności harmonogramy realizacji projektów oraz dane o zakresie rzeczowym)
7. *Katalogi wskaźników obowiązkowych* dla poszczególnych typów projektów POIiŚ 2014-2020 oraz katalogi definicji badanych wskaźników (katalogi definicji zostaną przekazane Wykonawcy po podpisaniu umowy)
8. dokumenty metodologiczne określające sposób oszacowania określonych w POIiŚ 2014-2020 wartości docelowych wskaźników (dokumenty zostaną przekazane Wykonawcy po podpisaniu umowy)

9. 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 uchylecia 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 rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu* (tj. *Strategii EU 2020* i dostępnych informacji nt. dotyczących POLiŚ 2014-2020 zapisów dokumentów stanowiących jej kontynuację¹⁰)
 - 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 POLiŚ 2014-2020, tj. w szczególności *Wykazu projektów zidentyfikowanych* (Załącznik nr 5 do SzOOP POLiŚ 2014-2020), *Wykazu dużych projektów* (załącznik do POLiŚ 2014-2020), *Programu Budowy Dróg Krajowych*, *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego*;
 - k. wytycznych i zaleceń Komisji Europejskiej (np. CSR).
10. wyniki badań ewaluacyjnych lub innych analiz związanych tematycznie z przedmiotem badania (w szczególności wyniki *Ewaluacji ex-ante POLiŚ 2014-2020*. ewaluacji ex-post

¹⁰ w szczególności dostępnych informacji z zakresu: *2030 Agenda on Sustainable Development* lub *Agenda of the new European Consensus on development*

perspektywy 2007-2013 dokonywanych na poziomie osi priorytetowych, krajowej NSRO oraz polityki spójności UE)¹¹

11. Wyniki badania „Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych dot. perspektywy 2014-2020
12. dodatkowe opracowania lub dokumenty zidentyfikowane przez Wykonawcę

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

¹¹ dostępne w krajowej *Bazie badań ewaluacyjnych* (<https://www.ewaluacja.gov.pl/strony/badania-i-analizy/wyniki-badan-ewaluacyjnych/baza-badan-w-arkuszu-kalkulacyjnym/>) oraz na stronach Komisji Europejskiej

Słownik skrótów

CUPT – Centrum Unijnych Projektów Transportowych

EBI – Europejski Bank Inwestycyjny

KJE – Krajowa Jednostka Ewaluacji

IZ POIiŚ – Instytucja Zarządzająca Programem Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko 2014-2020

MR – Ministerstwo Rozwoju

OP – oś priorytetowa

POIiŚ – Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020

SL2014 – centralny system teleinformatyczny

SOR – Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju

SZOOP – Szczegółowy Opis Osi Priorytetowych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020

TEN-T - Transeuropejska sieć transportowa, TEN-T (od ang. Trans-European Transport Networks)

UE – Unia Europejska

WE – Wspólnoty Europejskie