

Załącznik nr 1 do SIWZ

OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

„Ewaluacja efektów wsparcia w ramach III osi priorytetowej Ponadregionalna Infrastruktura Kolejowa PO PW 2014-2020, w tym wpływu na redukcję barier rozwoju makroregionu Polski Wschodniej – przygotowanie i pilotaż metodyki”.

I. INFORMACJE PODSTAWOWE

Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014–2020 (PO PW) jest instrumentem wsparcia, który finansuje projekty przyczyniające się do gospodarczego i społecznego rozwoju 5 województw: lubelskiego, podlaskiego, podkarpackiego, świętokrzyskiego i warmińsko-mazurskiego. Program ten ma na celu zwiększenie konkurencyjności tych województw poprzez:

- powstawanie i rozwój startupów,
- międzynarodową działalność małych i średnich przedsiębiorstw,
- tworzenie innowacyjnych produktów lub usług oraz umiejętne zarządzanie wzornictwem w firmie,
- inwestycje w komunikację miejską, drogi i kolej.

Cele inwestycyjne PO PW wzmacniają przedsięwzięcia współfinansowane z Programu Infrastruktura i Środowisko 2014–2020, a jednocześnie uzupełniają działania w zakresie infrastruktury kolejowej, które są finansowane z Regionalnych Programów Operacyjnych województw Polski Wschodniej.

W obszarze transportowym celem PO PW jest wzmocnienie wewnętrznych i uzupełnienie zewnętrznych połączeń kolejowych wschodniej Polski. Wynika to z zapisów ujętych w Strategii rozwoju społeczno – gospodarczego Polski Wschodniej do roku 2020.

W Programie tym Centrum Unijnych Projektów Transportowych pełni rolę Instytucji Pośredniczącej i odpowiada za wdrożenie projektów realizowanych w ramach osi priorytetowej III Ponadregionalna Infrastruktura Kolejowa, Działanie 3.1. Infrastruktura kolejowa.

Beneficjentem działania 3.1. są PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zarządca narodowej sieci linii kolejowych.

Realizacja inwestycji w ramach tego działania ma posłużyć powstaniu dostępnej, nowoczesnej i przyjaznej dla pasażerów kolei poprzez:

- podniesienie parametrów technicznych transportu kolejowego,
- wymianę przestarzałych elementów,
- wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań,
- elektryfikację wybranych odcinków.

PO PW obejmie dofinansowaniem przedsięwzięcia w obszarze:

- infrastruktury liniowej,
- infrastruktury punktowej: obiekty obsługi podróżnych (dworce, przystanki, wiaty, kładki dla pieszych, przystosowane do potrzeb osób o ograniczonej mobilności),
- przejazdów kolejowych,
- obiektów inżynierskich,
- systemów sterowania ruchem kolejowym,
- systemów informacji pasażerskiej.

Wsparciem w tym działaniu objęte są linie kolejowe tworzące Magistralę Wschodnią – ciąg komunikacyjny łączący miasta wojewódzkie makroregionu, który przebiega przez: Olsztyn-Korsze-Kętrzyn-Giżycko-Ełk-Białystok-Czeremcha-Siedlce-Łuków-Dęblin-Lublin-Kraśnik-Tarnobrzeg-Kolbuszowa-Rzeszów wraz z odgałęzieniem do Kielc przez: Tarnobrzeg-Ostrowiec Świętokrzyski-Skarżysko (założenia zgodne z Dokumentem Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r./z perspektywą do 2030 r./) (dalej DI).

II. UZASADNIENIE BADANIA

W ramach III osi PO PW realizowanych jest 7 projektów infrastrukturalnych na istniejących liniach kolejowych, stanowiących Magistralę Wschodnią, która łączy ze sobą miasta wojewódzkie Polski Wschodniej, zgodnie z zapisami DI.

Ewaluacja wpływu wdrażanej interwencji na realizację celów osi priorytetowej jest badaniem obowiązkowym zgodnie z Wytocznymi w zakresie ewaluacji polityki spójności na lata 2014-2020. Planowane badanie pozwoli na wypracowanie koncepcji badawczej ewaluacji wpływu III osi priorytetowej oraz stworzenie bazy danych wejściowych (które w ramach ewaluacji ex-post będzie można porównać z danymi zgromadzonymi po zakończeniu interwencji według tej samej metodologii). W ramach koncepcji badawczej zostanie zaproponowana metodologia oceny efektu netto i brutto osi III, w tym możliwość wykorzystania do tego celu metod kontrfaktycznych, a także metoda oceny wpływu III osi PO PW na wspieranie efektywności wykorzystywania zasobów, usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu kolei i konkurencyjność kolei w makroregionie wobec transportu drogowego.

III ZAŁOŻENIA BADANIA

III.1 Cel główny i cele szczegółowe

Celem głównym badania jest opracowanie kompleksowego podejścia badawczego i narzędzi do oceny wpływu wsparcia w ramach III Osi Priorytetowej Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020 na poprawę dostępności transportowej na obszarze Polski Wschodniej, w tym wpływu na redukcję barier rozwoju makroregionu oraz przetestowanie założeń metodologicznych m.in. w celu stworzenia bazy danych wejściowych.

W ramach badania zostanie opracowany system pomiaru wpływu projektów z III osi priorytetowej PO PW poprzez: odtworzenie logiki interwencji; określenie listy wskaźników oraz wykonanie bazy danych wskaźników dla perspektywy 2007-2013 i 2014-2020 oraz

analiza efektu netto. Wypracowana metodyka badawcza wraz z opracowanymi narzędziami badawczymi będzie w obecnym badaniu przetestowana, a docelowo będzie wykorzystana do badania ewaluacyjnego ex-post III osi PO PW 2014-2020 w roku 2023 i służyć będzie pomiarowi i ocenie efektów całego wsparcia w ramach III osi PO PW.

Cel główny zamawianej usługi naukowo badawczej zostanie osiągnięty przez realizację działań przeprowadzonych na rzecz poniższych celów szczegółowych:

1. odtworzenie logiki interwencji;
2. określenie podejścia badawczego do analizy efektu netto;
3. opracowanie metodyki i narzędzi badawczych oraz metod analitycznych dla badania *Ewaluacji efektów wsparcia w ramach III osi priorytetowej Ponadregionalna Infrastruktura Kolejowa PO PW 2014-2020*, w tym wpływu na redukcję barier rozwoju makroregionu Polski Wschodniej w kontekście możliwości pomiaru wpływu interwencji (efekt brutto i netto);
4. szczegółowa analiza dostępnych danych statystycznych, gromadzonych przez inne podmioty (np. GUS, organizacje branżowe);
5. stworzenie autorskiej bazy danych wraz ze szczegółowymi informacjami na temat źródeł tych danych i dat publikacji/pomiaru niniejszych danych;
6. dokonanie pomiarów wejściowych według opracowanej metodologii (stan na XII 2018 w przypadku danych zastanych lub danych pierwotnych zgromadzonych w wyniku pomiarów w trakcie realizacji badania stan na II-III kwartał 2019 r. – w zależności od terminu podpisania umowy);
7. stworzenie bazy danych wejściowych (stan na XII 2018 lub w przypadku pomiarów w trakcie realizacji badania stan na II-III kwartał 2019 r.);
8. weryfikacja i/lub uzupełnienie listy wskaźników wymienionych w pkt III.3 niezbędnych z punktu widzenia celów przedmiotowej analizy oraz wyliczenie wartości bazowych (stan na XII 2018 lub w przypadku pomiarów w trakcie realizacji badania stan na II-III kwartał 2019 r.) niniejszych wskaźników;
9. stworzenie bazy wskaźników kontekstowych, które są istotne dla wyjaśnienia wyników analiz. Zadaniem wykonawcy jest wyliczenie wartości bazowych (stan na XII 2018 lub w przypadku pomiarów w trakcie realizacji badania stan na II-III kwartał 2019 r.) niniejszych wskaźników;
10. analiza wyników pomiaru wejściowego czynników wewnętrznych oraz uwarunkowań zewnętrznych dla kształtowania się dostępności transportowej na obszarze Polski Wschodniej, w tym wpływu na redukcję barier rozwoju makroregionu.

Dodatkowa informacja kontekstowa, która może być pomocna dla Wykonawcy w projektowaniu Oferty na badanie:

Powyższe cele mają pozwolić na późniejsze dokonanie ewaluacji ex-post¹ efektów wsparcia w ramach III osi priorytetowej Ponadregionalna Infrastruktura Kolejowa PO PW 2014-2020, w zakresie: zidentyfikowanych efektów, które ma osiągnąć oś III:

1. oceny zmian płynności ruchu kolejowego na terenie Makroregionu Polski Wschodniej (wspieranie efektywności wykorzystywania zasobów, usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu kolei);
2. oceny wspierania konkurencyjności kolei w Makroregionie wobec transportu drogowego;
3. oceny wzmacniania spójności wewnętrznej i przełamywania barier związanych z peryferyjnym położeniem Polski Wschodniej;
4. oceny dostępności komunikacyjnej ośrodków gospodarczych w Polsce Wschodniej poprzez powiązanie ich (pomiędzy sobą oraz pozostałymi miastami wojewódzkimi) siecią kolejową również w kontekście polityki transportowej programowanej po 2020 r.;
5. analizy przestrzennej rozwoju sieci połączeń kolejowych w miastach pod kątem ich wpływu na poprawę dostępności kolejowej makroregionu Polski Wschodniej i konkurencyjność transportu kolejowego względem transportu drogowego;
6. analizy efektywności netto wpływu inwestycji transportowych w ramach III osi priorytetowej PO PW 2014-2020 na skrócenie czasu przejazdu pomiędzy miastami wojewódzkimi oraz czas zwrotu kosztów inwestycji;
7. oceny wpływu inwestycji realizowanych w ramach III osi priorytetowej PO PW na:
 - zrównoważony rozwój regionu/kraju;
 - promowanie zrównoważonego transportu;
 - rozwój społeczno-gospodarczy (poprzez poprawę w dostępie do głównych makroregionalnych i zewnętrznych rynków pracy, a także usług publicznych zlokalizowanych w ośrodkach wojewódzkich oraz subregionalnych);
 - usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej;
 - propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu i poziom emisji zanieczyszczeń;
 - poprawę bezpieczeństwa (w podziale na transport pasażerski i towarowy).

III.2 Zakres przedmiotowy

Przedmiotem badania będą wszystkie projekty inwestycyjne z III osi priorytetowej realizowane i planowane do realizacji w ramach PO PW 2014-2020:

1. Prace na liniach kolejowych nr 68, 565 na odcinku Lublin – Stalowa Wola Rozwadów wraz z elektryfikacją,
2. Prace na linii kolejowej nr 32 na odcinku Białystok - Bielsk Podlaski (Lewki),

¹ Ewaluacja ex-post będzie realizowana w 2023 r. i nie obejmuje działań w ramach tego zamówienia. W ramach niniejszego badania wykonawca obliczy dane wejściowe/wskaźniki, które będą punktem wyjścia do dalszych analiz wpływu w roku 2023, według wypracowanego w ramach przedmiotowego badania podejścia badawczego.

3. Prace na linii kolejowej nr 31 na odcinku gr. województwa - Czeremcha – Hajnówka,
4. Prace na linii kolejowej nr 52 na odcinku Lewki – Hajnówka,
5. Prace na linii kolejowej nr 25 na odcinku Skarżysko Kamienna – Sandomierz,
6. Prace na linii kolejowej nr 216 na odcinku Działdowo – Olsztyn,
7. Prace na linii kolejowej nr 219 na odcinku Szczytno – Ełk.

Analizie zostaną również poddane inne projekty spoza powyższej listy (jeśli decyzja o ich realizacji w ramach osi III PO PW zapadnie w trakcie realizacji tego badania). Należy je analizować zgodnie z przyjętymi założeniami PO PW, czyli jako uzupełniające wobec projektów PO IiŚ i komplementarne do RPO. Zatem Wykonawca musi mieć wiedzę również o innych inwestycjach kolejowych w Polsce Wschodniej realizowanych z innych źródeł finansowania, ze szczególnym uwzględnieniem inwestycji na Wschodniej Magistrali Kolejowej, które będą wpływały na realizację efektów osi III PO PW.

Obszar na którym zostanie przeprowadzona analiza pilotażowa:

Powyższe kwestie będą badane na obszarze makroregionu Polski Wschodniej.

III.3 Zakres podmiotowy

Interwencja dotyczy makroregionu Polski Wschodniej. W związku z tym grupami docelowymi wsparcia są użytkownicy indywidualni i przedsiębiorcy korzystający z infrastruktury kolejowej dofinansowanej ze środków UE.

Obligatoryjne wskaźniki do badania pilotażowego:

Wskaźnik produktu:

Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych w makroregionie Polski Wschodniej, w tym: Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych z czego TEN-T.

Wskaźniki rezultatu:

1. Skrócenie średniego czasu przejazdu koleją między ośrodkami wojewódzkimi [godz.] (na sieci w skali makroregionu Polski Wschodniej, pomiędzy miastami wojewódzkimi) w podziale na transport pasażerski i towarowy; w tym:
 - a) porównanie aktualnego średniego czasu przejazdu między ośrodkami wojewódzkimi z potencjalnym czasem przejazdu przy założeniu realizacji inwestycji budowlanych oraz modernizacyjnych na analizowanych szlakach kolejowych w okresie 2014-2020;
 - b) porównanie planowanego czasu przejazdu po zrealizowaniu inwestycji z aktualnym czasem przejazdu na dzień 1 grudnia 2017 r. zgodnie z prędkością dopuszczalną na poszczególnych odcinkach tras kolejowych.
2. Bezpieczeństwo ruchu kolejowego w podziale na:
 - a) transport pasażerski (liczba rannych/zabitych),
 - b) transport towarowy (liczba wypadków).
3. Wskaźnik kolejowej dostępności transportowej Polski Wschodniej (WKDT).

4. Praca przewozowa w kolejowym transporcie pasażerskim [mln pkm/rok].
5. Praca przewozowa w kolejowym transporcie towarowym [mln tkm/rok].
6. Wskaźnik wykorzystania kolei w przewozach pasażerskich.

Zestaw wskaźników nie jest katalogiem zamkniętym. **Zadaniem wykonawcy jest przeanalizowanie powyższych wskaźników i ewentualne zaproponowanie rozszerzenia listy o dodatkowe wskaźniki, w tym wskaźniki kontekstowe niezbędne z punktu widzenia celów przedmiotowego badania oraz wyliczenie wartości bazowych niniejszych wskaźników.**

III.4 Pytania badawcze:

Badanie powinno udzielić odpowiedzi na co najmniej następujące pytania ewaluacyjne:

1. Czy i w jakim stopniu inwestycje kolejowe przyczynią się do osiągnięcia celów osi III PO PW? – stan wejściowy umożliwiający udzielenie odpowiedzi na pytania w ewaluacji ex-post
2. Jak zmierzyć efekt brutto i efekt netto inwestycji zrealizowanych?

Poniższe pytania badawcze dotyczą badania ex-post które planowane jest do realizacji w roku 2023, ale zadaniem Wykonawcy badania objętego obecnym zamówieniem jest zapoznanie się z nimi w kontekście tworzenia listy wskaźników oraz wyliczenia ich wartości bazowych.

1. Czy i w jakim stopniu inwestycje transportowe realizowane w ramach III osi priorytetowej PO PW 2014-2020 mają wpływ na skrócenie czasu przejazdu na poziomie regionu/kraju (między ośrodkami wojewódzkimi)?
2. W jakim stopniu inwestycje z III osi priorytetowej PO PW 2014-2020 wpływają na rozbudowę sieci kolejowej i płynność ruchu oraz na zmianę przepustowości w miejscach o największym natężeniu ruchu kolejowego (wskaźnik kolejowej dostępności transportowej)?
3. Czy i w jaki sposób projekty PO PW wpływają na konkurencyjność transportu kolejowego w Makroregionie Polski Wschodniej? (m.in. poprzez wpływ na stan eksploatowanej infrastruktury kolejowej)
4. Czy i w jakim stopniu inwestycje z III osi priorytetowej PO PW 2014-2020 wpływają na poprawę dostępności komunikacyjnej miast makroregionu Polski Wschodniej?
5. Jaki jest wpływ ekonomiczny inwestycji kolejowych na koszty ruchu (w tym efekt netto)?
6. Jaki jest wpływ nowej infrastruktury kolejowej na aktywność gospodarczą w jej bliskim otoczeniu? Czy nowopowstała infrastruktura kolejowa „przyciąga” kolejne inwestycje w Makroregionie Polski Wschodniej? Czy jest jakiś wpływ na obszary strategicznej interwencji wskazane w Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)?
1. Jaki jest obszar oddziaływania infrastruktury kolejowej budowanej w ramach III osi priorytetowej PO PW 2014-2020?

2. Czy bezpieczeństwo użytkowników ruchu kolejowego w makroregionie Polski Wschodniej dzięki realizowanym projektom w ramach osi III PO PW 2014-2020 uległo zmianie? W jakim stopniu?

3. Jaki jest wpływ inwestycji z III osi priorytetowej PO PW 2014-2020 na zrównoważony rozwój?

4. Jaka jest europejska wartość dodana realizowanych inwestycji?

Od Wykonawcy nie oczekuje się odpowiedzi na niniejsze pytania. Zadaniem Wykonawcy jest opracowanie koncepcji badawczej z konkretnie sprecyzowanymi narzędziami i bazy z danymi wejściowymi, która będzie uzupełniona na etapie realizacji ewaluacji ex-post. Zestaw pytań nie jest katalogiem zamkniętym. **Zadaniem wykonawcy jest również weryfikacja zaproponowanej listy pytań do ewaluacji ex-post i ewentualna jej modyfikacja tak, aby była spójna z zaproponowanym przez wykonawcę podejściem badawczym.**

III.5 Metodologia

Zrealizowanie powyższych celów badawczych wymaga zastosowania takiej metodyki, która umożliwi zbieranie informacji niezbędnych do prowadzenia zarówno analiz przekrojowych, jak i analiz zmian w czasie na poziomie ogólnokrajowym i regionalnym oraz na poziomie lokalnym.

W celu kompleksowej realizacji badania oczekuje się, że 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 przyszłego badania ewaluacyjnego.

Wykonawca jest zobowiązany do wypracowania podejścia badawczego w oparciu o metodologię rekomendowaną przez Komisję Europejską². Dla oceny wpływu programów/projektów transportowych KE zaleca stosowanie: analizy kosztów i korzyści ex-post, **CIE (badania kontrfaktyczne)** czy **ewaluacji oddziaływania opartej na teorii (TBIE)**, która jest wskazana przy dogłębnej analizie wyjaśniającej.

W celu wypracowania koncepcji badawczej podstawową metodą badawczą będzie desk research w odniesieniu do dokumentów programowych (odtworzenie logiki interwencji), stosowanych podejść i narzędzi badawczych, dostępnych źródeł i zakresów danych. Wypracowana koncepcja zostanie zastosowana w praktyce w celu jej przetestowania i uzyskania danych wejściowych na potrzeby ewaluacji ex-post.

² Evalsed Sourcebook: Method and Techniques, Komisja Europejska, 2013.

²EVALSED: The resource for the evaluation of Socio-Economic Development – Evaluation guide, KE

Minimum metodologiczne:

W ramach badania powinny zostać zastosowane co najmniej następujące metody badawcze:

- analiza danych zastanych (desk research): dokumenty programowe, w tym Analiza Kosztów i Korzyści (będąca elementem studium wykonalności projektów). Analiza danych zastanych ma wykorzystywać m.in. analizę statystyczną, analizę przestrzenną zobrazowaną na mapach (w odniesieniu do wspartych inwestycji) oraz analizę sieci kolejowej, której wyniki będą zobrazowane graficznie;
- analiza logiczna;
- analizy przestrzenne połączeń kolejowych pod kątem wpływu projektów III osi priorytetowej na konkurencyjności kolei w makroregionie wraz z informacją kartograficzną o dokładnej lokalizacji wszystkich inwestycji kolejowych i drogowych;
- wywiady IDI z przedstawicielami IP, IZ i ministra właściwego ds. transportu;
- IDI z ekspertami w zakresie inwestycji transportowych;
- IDI z przedstawicielami beneficjenta;
- panel ekspercki (eksperti z dziedziny transportu, spoza zespołu badawczego wykonawcy oraz przedstawiciele instytucji zaangażowanych w realizację PO PW).

Powyższy katalog narzędzi badawczych stanowi jedynie niezbędne minimum (zdaniem Zamawiającego).

Wykonawca na etapie przygotowania oferty powinien opisać wszystkie metody i techniki badań oraz opracować scenariusze narzędzi, których uszczegółowienie nastąpi na etapie raportu metodologicznego. Badanie będzie realizowane zgodnie z metodologią przyjętą w SOPZ, uszczegółowioną i uzupełnioną przez Wykonawcę w ofercie w taki sposób, aby otrzymane wyniki w kontekście realizacji poszczególnych celów badawczych były rzetelne i kompletne. W trakcie realizacji badania Wykonawca zobowiązany jest do konsultowania z Zamawiającym wszystkich scenariuszy wywiadów i doboru respondentów. Nie mogą być one wykorzystane w badaniu przed ich zaakceptowaniem przez Zamawiającego. Podsumowanie wykorzystanej w badaniu metodologii znajdzie się w raporcie końcowym z badania.

III.6 Kryteria ewaluacyjne:

W ramach planowanego badania ewaluacyjnego ex-post zostaną zastosowane następujące kryteria ewaluacyjne:

- **Skuteczność** - kryterium to pozwoli ocenić, do jakiego stopnia cele III osi zdefiniowane na etapie programowania PO PW zostaną/zostały osiągnięte.
- **Efektywność** - kryterium to pozwoli ocenić poziom „ekonomiczności” projektów z III osi PO PW, czyli stosunek poniesionych nakładów do uzyskanych wyników i rezultatów. Nakłady rozumiane są tu jako zasoby finansowe, ludzkie i czasowe.

- **Użyteczność** – kryterium to pozwoli ocenić na ile rzeczywiste efekty projektów są zgodne z potrzebami ich odbiorców.
- **Oddziaływanie/wpływ** – kryterium to pozwoli ocenić stopień, w jakim korzyści odniesione przez docelowych beneficjentów będą miały szerszy ogólny wpływ na rozwój społeczno-gospodarczy makroregionu Polski Wschodniej.

Dodatkowo zastosowane zostanie kryterium **europejskiej wartości dodanej**. W dokumentach KE podkreśla się, że wydatki ponoszone na poziomie UE – a więc i wydatki w ramach programów finansowanych z funduszy UE – powinny przynosić obywatelom większe korzyści niż wydatki ponoszone na poziomie krajowym. Aby osiągnąć wartość dodaną UE środki unijne powinny być wykorzystane do finansowania dóbr publicznych UE, działań, których państwa członkowskie i regiony nie mogą sfinansować same, lub w przypadkach, gdy takie finansowanie zapewni lepsze wyniki. Wśród kryteriów oceny europejskiej wartości dodanej wskazuje się m.in. realizację zobowiązań traktatowych, dostarczanie korzyści skali, subsydiarność i powiązanie z korzyściami z integracji europejskiej.

III.7 Produkty badania:

Wykonawca jest zobowiązany do dostarczenia Zamawiającemu w wersji elektronicznej wersji roboczych i w wersji papierowej (nie dotyczy raportów z przebiegu badania) wersji ostatecznych następujących materiałów:

1. **Raport Metodologiczny** - przekazany do 14 dni kalendarzowych od dnia podpisania umowy, stanowiący rozszerzenie oferty i zawierający projekty wszystkich narzędzi badawczych wraz z harmonogramem badania - w formie graficznej (np. w formie wykresu Gantta) z oznaczonymi działaniami badawczymi (wymienionymi w pkt III.1), działaniami zmierzającymi do ich realizacji, metodami, raportami z badania wymienionymi w pkt III) i członkami zespołu badawczego odpowiedzialnymi za ich realizację. Harmonogram ma uwzględniać terminy określone w umowie.
2. **Raporty z przebiegu realizacji badania** – przekazywane co 4 tygodnie od dnia podpisania umowy zawierające informacje na temat przebiegu badania (szczególnie w odniesieniu do obowiązującego harmonogramu badania), wykonanych prac, pojawiających się problemów i innych zagadnień istotnych dla realizacji badania, a także wstępnych wniosków czy zaleceń, które Wykonawca chciałby na bieżąco skonsultować z Zamawiającym.
4. **Raport końcowy z badania** - nie dłuższy niż 100 stron (bez załączników). Będzie przedstawiać wyniki zrealizowanych (wszystkich) działań badawczych określonych w pkt III.1 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 badawcze oraz najważniejsze założenia;

4) syntetyczny opis koncepcji metodologicznej badania – w kontekście celów badawczych wymienionych w pkt III.1, a nie ogólnych celów danej metody;

5) opis wyników badania ewaluacyjnego odnoszący się do wszystkich celów badawczych (określonych w pkt III.1). 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 tym m.in.:

- tabela rekomendacji wypełniona zgodnie z Wytycznymi w zakresie ewaluacji polityki spójności 2014-2020 (w przypadku gdy Wykonawca zdiagnozuje problemy badawcze wymagające rekomendacji):

Treść wniosku (strona w raporcie)	Treść rekomendacji	Adresat rekomendacji	Sposób wdrożenia	Termin wdrożenia (kwartał, rok)	Klasa rekomendacji	Obszar tematyczny
-----------------------------------	--------------------	----------------------	------------------	---------------------------------	--------------------	-------------------

Zawarte w niej wnioski (z podaniem numeru strony w raporcie, na której jest omawiany) i rekomendacje mają wynikać z przeprowadzonego badania i znajdować potwierdzenie w zebranych materiale badawczym. Rekomendacje mają być sformułowane możliwie konkretnie i szczegółowo. W jasny sposób powinny wskazywać, co należy zmienić, aby osiągnąć pożądaną efekt. Adresatów należy wskazać precyzyjnie. Sposób wdrożenia rekomendacji powinien szczegółowo określać, jakie działania należy podjąć, w jakim horyzoncie czasowym oraz wskazać ew. koszty tej zmiany.

- zastosowane narzędzia badawcze, w tym kwestionariusze wywiadów;
- baza z danymi wejściowymi, która będzie uzupełniona na etapie ewaluacji ex-post;
- spis tabel, wykresów, aneksów;
- bibliografia.

Wszystkie raporty Wykonawca zobowiązany jest przedstawić w języku polskim. Raport metodologiczny, Raporty z przebiegu badań i końcowy z badania muszą być:

- sformułowane w sposób zwięzły, syntetycznie i przekrojowo omawiać otrzymane wyniki, co szczególnie w przypadku raportu końcowego oznacza, że nie mogą sprowadzać się do zreferowania (streszczenia) uzyskanych danych i odpowiedzi pochodzących z przeprowadzonych analiz;
- wolne od błędów rzeczowych i logicznych;
- sporządzone poprawnie pod względem stylistycznym i ortograficznych (zgodnie z regułami języka polskiego);

- uporządkowane pod względem wizualnym tzn. formatowanie tekstu i elementy graficzne (tabele, rysunki, mapy itp.) mają być zastosowane w sposób jednolity, powodujący, że raport będzie czytelny i przejrzysty. Każda forma wizualizacji posiada tytuł, numerację oraz źródło opracowania;
- powinny zostać spełnione wymogi standardów dostępności zawartych w Wytycznych w zakresie realizacji zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami oraz zasady równości szans kobiet i mężczyzn w ramach funduszy unijnych na lata 2014-2020 (m.in. zarówno wersje elektroniczne jak i papierowe produktów badania powinny być dostępne zgodnie ze standardem WCAG 2,0);
- przygotowane w formacie elektronicznym *.doc, lub *.docx, i *.pdf;
- raport metodologiczny oraz końcowy powinien być wydrukowany na papierze wyprodukowanym co najmniej w 85% z włókien recyklingowych, pochodzących ze zrównoważonej gospodarki leśnej, certyfikowanego oznakowaniem "FSC Recycled" lub równoważnym. (1 egzemplarz w kolorze, druk dwustronny). Wersje robocze będą przekazywane Zamawiającemu jedynie w formie elektronicznej;
- zapewniać anonimowość respondentom biorącym udział w badaniu (dot. raportu końcowego);
- zawierać oznaczenia w widocznym miejscu – na okładce raportu, pierwszym i ostatnim slajdzie prezentacji, w nagłówku narzędzi badawczych - zgodne z Księgą Identyfikacji Wizualnej znaku marki Funduszy Europejskich i znaków programów polityki spójności na lata 2014-2020 oraz w Podręczniku wnioskodawcy i beneficjenta programów polityki spójności 2014-2020 w zakresie informacji i promocji.

Wykonawca przedstawi Zamawiającemu do akceptacji projekty raportów w terminach zgodnych z postanowieniami umowy. Raport końcowy będzie podlegał konsultacjom z IZ PO PW i Grupą Sterującą Ewaluacją PO PW. Wykonawca zobowiązany jest do wzięcia udziału w spotkaniach konsultacyjnych dotyczących treści raportów w siedzibie Zamawiającego lub siedzibie IZ PO PW w terminie wyznaczonym przez Zamawiającego w zależności od potrzeb.

5. Prezentacja multimedialna z najważniejszymi ustaleniami badania - w formacie zgodnym z pptx lub odpowiednim, minimum 20 slajdów – musi zawierać oznaczenia w widocznym miejscu zgodne z Księgą Identyfikacji Wizualnej znaku marki Funduszy Europejskich i znaków programów polityki spójności na lata 2014-2020 oraz w Podręczniku wnioskodawcy i beneficjenta programów polityki spójności 2014-2020 w zakresie informacji i promocji.

6. Spotkania w zależności od potrzeb Zamawiającego lub Wykonawcy (nie więcej niż 4 spotkania).

III.8 Dokumenty źródłowe:

1. Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014-2020
2. informacje o projektach (dokumentacja projektowa, SL 2014,
3. badania ewaluacyjne w ww. zakresie przeprowadzone w okresie 2004-2017

4. Szczegółowy Opis Osi Priorytetowych Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020 wraz z załącznikami
5. dotyczące PO PW 2014-2020 i PO IiŚ 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 POIiŚ 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 z punktu widzenia przedmiotu badania,

- k. wytycznych i zaleceń Komisji Europejskiej (np. CSR)
- 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. Wymaga się wskazania w ofercie katalogu źródeł danych.

IV. Harmonogram:

Realizacja II i III kwartał 2019 r.:

- Raport metodologiczny do 14 dni od podpisania umowy;
- Raporty z przebiegu realizacji badania co 4 tygodnie począwszy od podpisania umowy;
- Raport końcowy – do 110 dni od podpisania umowy (dwukrotna weryfikacja i możliwość zgłaszania uwag w ciągu odpowiednio 7 i 5 dni kalendarzowych każda, Wykonawca będzie miał odpowiednio 10 i 5 dni na wprowadzenie poprawek zgodnie z uwagami;
- Prezentacja – do 145 dni od podpisania umowy.

V. Odbiorcy badania.

Głównym odbiorcą analizy będą instytucje zaangażowane we wdrażanie programów operacyjnych PO PW, PO IiŚ, CEF, 5 RPO oraz Komitet Monitorujący PO PW a także Komisja Europejska. Odbiorcami badania mogą być ponadto zainteresowane instytucje i organizacje zaangażowane w realizację projektów kolejowych, w tym organizacje branżowe i jednostki administracji publicznej. Wyniki analizy zostaną także udostępnione opinii publicznej poprzez zamieszczenie m.in. na stronie internetowej CUPT.

VI. Klauzule społeczne.

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.