

Załącznik nr 1 do SIWZ

OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

Ocena bieżąca działań podejmowanych w ramach V osi priorytetowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ) 2014-2020 oraz ich wpływ na poprawę konkurencyjności kolei – etap I

Sieć kolejowa w Polsce, pomimo szeregu inwestycji w ostatnich latach, w większości współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej (UE), charakteryzuje się nadal złym stanem technicznym, wynikającym z wieloletnich zaniedbań inwestycyjnych. Nieatrakcyjność cenowa połączona z podatnością infrastruktury kolejowej na awarie, a także niewystarczająca integracja z innymi formami transportu powodują niski poziom wykorzystania kolei w obsłudze przewozów pasażerskich i towarowych.

Od wielu lat podstawową gałęzią transportu ładunków jest transport drogowy. Odpowiada on za 85% wszystkich przewozów ładunków, podczas gdy transport kolejowy odpowiada za 11,7% przewozów. Obie gałęzie transportu charakteryzują się w ostatnich latach wzrostem przewozów ładunków, ale jest on znacznie szybszy w przypadku transportu drogowego. Zgodnie z danymi GUS, transportem samochodowym w 2017 r. przewieziono 1747,2 mln ton ładunków (o 13,0% więcej niż w 2016 r.) i wykonano pracę przewozową w wielkości 348,6 mld tonokilometrów. Natomiast w tym samym okresie transportem kolejowym przewieziono ogółem 239,5 mln ton ładunków (o 7,6% więcej niż w 2016 r.), a praca przewozowa osiągnęła poziom 54,8 mld tonokilometrów¹.

W przypadku transportu pasażerów w 2017 r. można zauważyć tendencję spadkową w podróżach wykonywanych samochodami (pomimo wzrostu ogólnej liczby zarejestrowanych pojazdów samochodowych i ciągników), natomiast przewozy pasażerów transportem kolejowym rosną. Zgodnie z danymi GUS w 2017 r. transportem kolejowym przewieziono 303 mln pasażerów, tj. o 3,8% więcej niż w 2016 r. Wzrost liczby pasażerów odnotowano przede wszystkim w pociągach regionalnych i międzywojewódzkich, jak również w komunikacji międzynarodowej².

Zapisy dokumentu KE „BIAŁA KSIĘGA Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”³, wskazują, że w perspektywie do 2030 r. konieczne jest. m.in.: (1) przeniesienie 30% drogowego transportu towarów na inne środki transportu, tj. kolej lub transport wodny, (2) trzykrotny wzrost istniejącej sieci szybkich kolei oraz zachowanie gęstej sieci kolejowej oraz (3) stworzenie w pełni funkcjonalnej ogólnounijnej multimodalnej sieci bazowej TEN-T. Jednym z elementów realizacji tego celu jest nowoczesny system transportowy, który z jednej strony zapewni spójność sieci transportowej, a z drugiej strony będzie uwzględniał cele gospodarki niskoemisyjnej.

W ramach V OP POIiŚ 2014-2020 realizowane są projekty ukierunkowane na wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju poprzez poprawę stanu połączeń kolejowych w TEN-T i poza siecią, w tym infrastruktury kolejowej łączącej główne miasta Polski, ważne ośrodki przemysłowe i gospodarcze i linii stanowiących połączenie portów morskich z zapleczem gospodarczym w głębi kraju oraz większe wykorzystanie systemów kolejowych w miastach. Inwestycje realizowane w ramach tej osi obejmują

¹ Źródło: <http://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/transport/transport-wyniki-dzialalnosci-w-2017-roku,9,17.html>

² Źródło: j.w.

³ Źródło: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white-paper-illustrated-brochure_pl.pdf

modernizację i rehabilitację⁴ istniejących szlaków kolejowych w sieci TEN-T służących do przewozów pasażerskich i towarowych, przy zapewnieniu pełnej zgodności prowadzonych działań z parametrami technicznymi wymaganymi dla infrastruktury kolejowej. W zakresie modernizacji tras kolejowych większy niż dotychczas priorytet zostanie położony na liniach w znacznym stopniu wykorzystywanych do przewozu towarów, na których parametry techniczne (w tym w szczególności prędkość, dopuszczalny nacisk na oś i długość pociągu) nie odpowiadają potrzebom współczesnych przewoźników – ukierunkowany przede wszystkim na potrzeby tych segmentów rynku przewozowego, w których transport kolejowy może odgrywać istotną rolę w średniej i dłuższej perspektywie czasu. Celem inwestycji będzie złagodzenie powyższych problemów, poprzez działania na rzecz eliminacji „wąskich gardeł” – miejsc o ograniczonej przepustowości, uzyskania stałych prędkości na długich odcinkach (w tym np. likwidację punktowych ograniczeń prędkości), umożliwienie przejazdu pociągów o długości 740 m dla sieci bazowej oraz podniesienie dopuszczalnego nacisku osi do wymaganych wartości dla danej kategorii linii. Ponadto realizowane są również działania mające na celu budowę i modernizację systemów zasilania trakcyjnego, inwestycje w infrastrukturę systemów usprawniających zarządzanie przewozami pasażerskimi i towarowymi, w poprawę stanu technicznego obiektów inżynierskich. Kontynuowane będzie wprowadzanie na najważniejszych liniach kolejowych Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS), w tym wdrożenie GSM - R, a także projekty dotyczące likwidacji miejsc niebezpiecznych (m.in. poprawa stanu przejazdów drogowych).

Przewozy kolejowe odgrywają też istotną rolę w transporcie zbiorowym, który staje się coraz bezpieczniejszym i bardziej komfortowym środkiem transportu. Odgrywa również znaczącą rolę w ograniczaniu zanieczyszczeń pochodzących z transportu drogowego. Zatłoczenie miast, wydłużanie czasu podróży samochodem, płatne strefy parkowania oraz dosyć wysoki koszt podróży indywidualnych mogą stanowić o konkurencyjności transportu kolejowego w stosunku do transportu drogowego, szczególnie indywidualnego. Podejmowane w ramach V OP POliŚ działania tj. np. poprawa infrastruktury kolejowej, co w efekcie przyczynia się do skracania czasu podróży między dużymi miastami, czy zakupy nowoczesnego taboru i modernizacja obiektów dworcowych oraz tworzenie węzłów przesiadkowych, mają na celu poprawę dostępności do usług kolejowych, stwarzają możliwość połączeń dużych miast, zwiększają bezpieczeństwo i komfort podróży. Nie bez znaczenia są także działania ułatwiające podróżowanie kolejną osób z niepełnosprawnościami.

Dlatego też celem badania jest analiza podejmowanych w ramach V OP POliŚ 2014-2020 na poprawę konkurencyjności kolei w kontekście zwiększania roli transportu kolejowego w transporcie towarów i pasażerów w stosunku do transportu drogowego.

Zgodnie z koncepcją Zamawiającego badanie pn. „Ocena bieżąca działań podejmowanych w ramach V OP Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POliŚ) 2014-2020 oraz ich wpływ na poprawę konkurencyjności kolei – etap I” będzie realizowane w dwóch etapach.

Pierwszy etap, opisany w niniejszym OPZ, ma charakter analizy bieżącej i będzie stanowił uzupełnienie prowadzonego monitoringu rzeczowo – finansowego, umożliwiając uzyskanie wskazówek kierunkujących skuteczność realizacji V OP POliŚ, szczególnie w odniesieniu do działań służących poprawie konkurencyjności kolei w stosunku do innych gałęzi transportu, w tym transportu drogowego.

Drugi etap badania będzie realizowany na końcowym etapie wdrażania POliŚ 2014-2020 (realizację II etapu zaplanowano na lata 2022 – 2023), a jego przeprowadzenie ma na celu określenie wpływu działań realizowanych w ramach V osi POliŚ na poprawę konkurencyjności kolei.

1. Zakres badania

Celem badania będzie ocena bieżąca działań podejmowanych w ramach V OP POliŚ 2014-2020 oraz ich wpływ na poprawę konkurencyjności kolei – etap I. Do analizy będą brane pod uwagę projekty obecnie realizowane ze środków perspektywy 2014-2020, jak też projekty znajdujące się Wykazie Projektów Zidentyfikowanych w zakresie inwestycji kolejowych. W związku z tym, że projekty finansowane w ramach perspektywy 2014-2020 w czasie prowadzenia badania nie są zakończone, do analiz Wykonawca powinien wziąć również projekty finansowane w ramach perspektywy 2007-2013, jak też projekty finansowane z innych środków niż fundusze

⁴ Rehabilitacja to proces prowadzący do osiągnięcia przez istniejącą infrastrukturę transportową pierwotnych parametrów konstrukcyjnych połączony z długoterminową poprawą jakości tej infrastruktury w porównaniu ze stanem obecnym, tam gdzie dotyczy (sieć TEN-T) - zgodnie z wymogami i przepisami ustanowionymi Rozporządzeniem Nr 1315/2013

strukturalne, np. projekty finansowane w ramach Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) oraz inne projekty finansowane ze środków krajowych.

W ramach badania Wykonawca powinien dokonać:

1. oceny postępów we wdrażaniu V OP POIiŚ 2014-2020; w szczególności:
 - i. w kontekście celów określonych w dokumentach strategicznych krajowych i europejskich w zakresie transportu kolejowego (w tym m.in. Białej Księgi transportu),
 - ii. w kontekście promowania do dostosowania do zmian klimatu oraz promowania zrównoważonego transportu,
2. określenia sposobu, w jaki inwestycje realizowane w ramach Działań 5.1 i 5.2 przyczyniają się do realizacji celów szczegółowych PI 7. ii OP III oraz PI 7.i oraz 7.iii. V OP POIiŚ;
3. analizy sposobu w jaki wsparcie oferowane w ramach V osi POIiŚ 2014-2020, może przyczynić się do poprawy konkurencyjności kolei;
4. szacunku potencjalnego wpływu projektów perspektywy 2014-2020, określonego na bazie projektów realizowanych w perspektywie 2007 – 2013 na:
 - i. poprawę konkurencyjność kolei,
 - ii. rozwój społeczny i gospodarczy kraju oraz osiągnięcie przez województwa spójności między terytorialnej;
5. identyfikacji dobrych praktyk na podstawie zrealizowanych projektów z perspektywy 2007-2013 oraz zidentyfikowania barier i trudności w realizacji projektów w ramach V OP POIiŚ 2014-2020;
6. wyjaśnienia mechanizmów oddziaływania interwencji oraz skuteczności, użyteczności i efektywności jego realizacji;
7. wkład działań podejmowanych w ramach V OP POIiŚ 2014-2020 w realizację wskaźników rezultatu strategicznego tj.:
 - i. Wskaźnik Kolejowej Dostępności Transportowej WKDT II (syntetyczny) dla Polski
 - ii. Skrócenie średniego czasu przejazdu koleją między ośrodkami wojewódzkimi [godziny]
 - iii. Praca przewozowa w kolejowym transporcie pasażerskim [mln paskm/rok]
 - iv. Praca przewozowa w kolejowym transporcie towarowym [mln tkm/rok]

W trakcie badania Wykonawca powinien uwzględnić wyniki innych badań dotyczących sektora kolejowego, w tym m.in. badanie pn. „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” zrealizowane w marcu 2019 r oraz badanie pn. „Ewaluacja projektów transportowych z perspektywy 2007-2013 w celu zapewnienia skutecznej realizacji projektów kolejowych w ramach V osi priorytetowej POIiŚ 2014-2020”.

1.1. Zakres przedmiotowy

Przedmiotem badania będą wszystkie projekty realizowane w ramach działań 5.1 i 5.2. V OP realizowane i planowane do realizacji w ramach POIiŚ 2014-2020. W związku z tym, że realizowane w perspektywie 2014-2020 projekty nie są zakończone i trudno będzie oszacować ich wpływ na poprawę konkurencyjności kolei, analizy zostaną również oparte na projektach w obszarze transportu kolejowego zrealizowanych w perspektywie 2007-2013.

1.2. Zakres podmiotowy

Z uwagi na to, że interwencja będzie miała charakter horyzontalny i dotyczyła będzie całego kraju, grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy indywidualni i przedsiębiorcy korzystający z dofinansowanej środkami UE infrastruktury transportowej w sieci TEN-T. Beneficjentami wsparcia w ramach V osi POIiŚ 2014-2020 mogą być: zarządcy infrastruktury kolejowej (forma prawna – kod 116, 117), podmioty zarządzające infrastrukturą dworcową (forma prawna – kod 116), przedsiębiorstwa kolejowych przewozów pasażerskich (forma prawna – kod 116, 117), spółki powołane specjalnie w celu prowadzenia działalności polegającej na wynajmowaniu/leasingu taboru kolejowego (tzw. ROSCO - rolling stock leasing companies) (forma prawna - kod 019, 023, kod 115, kod 116, kod 117, kod 118, kod 120, kod 121, kod 124), przedsiębiorstwa kolejowe przewozów towarowych (forma prawna - kod 116), jednostki samorządu terytorialnego, w tym ich związki i porozumienia,

lub działające w ich imieniu jednostki i spółki specjalnego przeznaczenia (forma prawna – kod 403, kod 430, kod 431).

1.3. Pytania badawcze

1. W jaki sposób wdrażane w ramach V OP POliŚ 2014-2020 inwestycje wpisują się w cele określone w dokumentach strategicznych krajowych i europejskich?
2. W jaki sposób realizowane w ramach V osi POliŚ 2014-2020 inwestycje przyczyniają się do promowania do dostosowania się do zmian klimatu oraz promowania zrównoważonego rozwoju?
3. W jaki sposób podejmowane w ramach V OP 2014-2020 POliŚ działania wpływają na poprawę konkurencyjności kolei wraz z przykładami konkretnych inwestycji?
4. Czy projekty z obszaru transportu kolejowego, realizowane w perspektywie 2007 – 2013, miały wpływ na poprawę konkurencyjności kolei wraz z przykładami konkretnych inwestycji?
5. Jaki może być potencjalny wpływ projektów perspektywy 2014-2020, określony na bazie projektów 2007-2013 na:
 - a. osiaganie przez województwa spójności między terytorialnej?
 - b. rozwój gospodarczy i społeczny kraju?
6. Jakie doświadczenia z wdrażania POliŚ 2007-2013 (dobre praktyki) zostały wykorzystane przy programowaniu i realizacji projektów V osi POliŚ 2014-2020?
7. Czy istnieją czynniki utrudniające realizację projektów V osi POliŚ 2014-2020, z czego one wynikają, jakie można podjąć środki zaradcze, aby uniknąć ponownemu pojawieniu się tych czynników?
8. Jaki wkład mają podejmowane w ramach V OP POliŚ 2014-2020 działania w odniesieniu do realizacji wskaźników rezultatu strategicznego tj.:
 - a. Wskaźnik Kolejowej Dostępności Transportowej WKDT II (syntetyczny) dla Polski
 - b. Skrócenie średniego czasu przejazdu koleją między ośrodkami wojewódzkimi [godziny]
 - c. Praca przewozowa w kolejowym transporcie pasażerskim [mln paskm/rok]
 - d. Praca przewozowa w kolejowym transporcie towarowym [mln tkm/rok]

Zaproponowany przez Zamawiającego zestaw pytań badawczych jest katalogiem otwartym, zadaniem Wykonawcy jest uzupełnienie tych pytań tak aby w najwyższym stopniu zrealizować cele badawcze.

1.4. Metodologia badania

Ocena bieżąca (uwzględniająca elementy ewaluacji wpływu w odniesieniu do projektów z perspektywy 2007-2013) zostanie wykonana zgodnie z podejściem praktykowanym w ramach ewaluacji opartej na teorii uzupełnionym o wyniki ilościowe przeprowadzonych przez Wykonawcę prac analitycznych. Będzie ona prowadzona w oparciu o pogłębione analizy dotyczące potencjalnych efektów wdrażania na przykładowych projektach w ramach studiów przypadku (punktowe oceny efektów wdrażania interwencji jako narzędzie weryfikacji hipotez związanych z teorią interwencji, w szczególności na podstawie analiz dokumentacji CBA dla projektów pozostających w fazie operacyjnej). Wykonawca w trakcie analiz weźmie pod uwagę zrealizowane w ramach POliŚ 2007-2013 projekty dotyczące transportu kolejowego w zakresie ich wpływu na poprawę konkurencyjności kolei. Ewaluacja oparta na teorii ułatwia wyjaśnienie 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 prowadzą do osiągnięcia pozytywnego efektu.

Wykonawca powinien również zastosować modelowanie ekonometryczne w celu uwzględnienia w wynikach danych ilościowych.

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

Minimum metodologiczne:

1. Analiza danych zastanych w zakresie dokumentów źródłowych oraz danych statystycznych, danych z projektów POIiŚ 2007-2013, POIiŚ 2014-2020, w szczególności:
 - a. informacje z wniosków o dofinansowanie dot. analiz kosztów i korzyści projektowanych przedsięwzięć, studia wykonalności oraz dane z projektów POIiŚ 2007-2013 i POIiŚ 2014-2020,
 - b. dane wskaźnikowe POIiŚ 2007-2013, POIiŚ 2014-2020 (wskaźniki postępu rzeczowego z poziomu projektów gromadzone w KSI, SL2014 oraz wskaźniki rezultatu strategicznego dot. sektora kolei dla perspektywy 2014-2020),
 - c. branżowe dane kontekstowe,
 - d. branżowa wiedza ekspercka.
2. Metody logiczne
3. Metody ilościowe do wyboru: CATI/CAWI/CAPI/PAPI z beneficjentami i wnioskodawcami oraz innymi interesariuszami Programu, w tym m.in. przedstawicielami jednostek samorządu terytorialnego, zarządcami infrastruktury kolejowej, przedsiębiorstwami kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych, przewoźników.
4. Metody jakościowe: wywiady indywidualne (IDI) lub grupowe (FGI) z przedstawicielami instytucji odpowiedzialnych za zarządzanie i wdrażanie POIiŚ 2014-2020 w sektorze transportu oraz przedstawicielami urzędu obsługującego ministra właściwego ds. transportu, beneficjentami i wnioskodawcami oraz innymi interesariuszami programu, w tym m.in. przedstawicielami jednostek samorządu terytorialnego, zarządcami infrastruktury kolejowej, przedsiębiorstwami kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych, przewoźników,
5. Studia przypadków – min. 3 studia przypadków (z uwzględnieniem charakterystycznych dla osi typów projektów) przeprowadzone na podstawie studiów wykonalności i z wykorzystaniem projektów z tego obszaru realizowanych w perspektywie 2007 - 2013.
6. Metody kontrfaktyczne.
7. Modelowanie ekonometryczne
8. Panel ekspercki (eksperti z dziedziny transportu, spoza zespołu badawczego Wykonawcy oraz przedstawiciele instytucji zaangażowanych w realizację POIiŚ: Instytucji Zarządzającej i Instytucji Pośredniczącej oraz przedstawiciele urzędu obsługującego ministra właściwego ds. transportu, przedstawiciele jst.).

Wykonawca może zaproponować również inne narzędzia/techniki/metody, które umożliwią uzyskanie najlepszego efektu badawczego.

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

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

W ramach badania ewaluacyjnego zastosowane zostaną następujące kryteria ewaluacyjne:

- **skuteczność** rozumiana jako ocena stopnia osiągnięcia założonych w ramach V osi POIiŚ 2014-2020 celów,
- **użyteczność** pozwoli ocenić na ile planowane zmiany wynikające z realizacji projektów w ramach osi V POIiŚ 2014-2020 (planowane i nieplanowane) oraz projektów 2007-2013 są użyteczne i wpływają na poprawę konkurencyjności kolei, jak również pozwoli ocenić wpływ projektów na rozwój społeczny i gospodarczy;
- **efektywność** pozwoli ocenić czy poniesione nakłady na projekty POIiŚ 2007-2013 oraz w ramach V osi POIiŚ były ekonomicznie uzasadnione oraz planowane w ramach 2014-2020 projekty są ekonomicznie uzasadnione.

1.5. Wymagania dotyczące przedstawienia wyników

Produktami badania będą raport metodologiczny, raport z przebiegu prac, raport końcowy oraz prezentacja multimedialna.

Raport metodologiczny

Wykonawca na etapie realizacji badania jest zobowiązany do przygotowania raportu metodologicznego, który będzie prezentował szczegółowy opis sposobu realizacji przedmiotu zamówienia przez Wykonawcę.

Raport metodologiczny musi zawierać następujące elementy:

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

Raport metodologiczny, w tym każda jego wersja robocza/projekt musi być zgodny z zapisami SOPZ oraz ofertą Wykonawcy.

Raport z przebiegu prac

Wykonawca na podstawie prowadzonych przez siebie działań oraz harmonogramu prac, przygotowuje raport z przebiegu prowadzonych prac, który musi zawierać następujące elementy:

1. Podsumowanie przeprowadzonych prac wraz ze wstępnymi wnioskami.
2. Harmonogram dalszych prac.
3. Ryzyka związane z terminową realizacją prac oraz sposób ich zapobiegania.

Raport końcowy z badania

Wykonawca, na podstawie dostępnych danych oraz prowadzonych przez siebie analiz, przygotowuje ocenę bieżącą podejmowanych w ramach V osi POIiŚ działań oraz ich wpływ na poprawę konkurencyjności kolei, z uwzględnieniem analiz wpływu projektów z perspektywy 2007-2013. W ramach badania należy ocenić efektywność przyznanej pomocy oraz jej skuteczność i użyteczność w kontekście celów POIiŚ 2014-2020.

Raport końcowy musi zawierać następujące elementy:

1. streszczenie raportu (w języku polskim i angielskim) zawierające wszystkie najważniejsze wyniki badania, wypunktowane wnioski i rekomendacje,
2. wprowadzenie (opis przedmiotu badania, głównych założeń i celów badania, opis okoliczności towarzyszących badaniu, kryteriów i pytań badawczych),
3. opis przyjętej metodologii (szczegółowy opis przyjętej koncepcji oraz metod badania),
4. opis wyników badania, ich analizę i interpretację (opis zebranego materiału, kontekstu badanych problemów, prezentacja pytań badawczych, informacja na temat zebranych danych, ich interpretacji i wyników z wykorzystaniem form graficznych, rozdziały analityczne zawierające podsumowanie i wnioski cząstkowe),
5. wnioski i rekomendacje (podsumowanie badania w kontekście specyfiki badanych problemów, wskazanie słabych i mocnych stron, rekomendacje w formie zaleceń i sugestii, które będą użyteczne, sformułowane jasno, klarownie, zgodnie z systematyką pytań badawczych)

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

Do raportu końcowego prawo zgłaszania zastrzeżeń przysługuje również Instytucji Zarządzającej Programem Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Uzgodnienia z IZ POIiŚ będą odbywały się w tych samych terminach jak uzgodnienia pomiędzy Wykonawcą i Zamawiającym.

Wykonawca zobowiązany jest do wypełnienia tabeli rekomendacji zgodnie z obowiązującymi wymogami. Rekomendacje muszą zostać przedstawione w formie pozwalającej na bezpośrednie operacyjne wykorzystanie, umożliwiającej spełnienie wymogów określonych w ust. 2 art. 37 rozporządzenia 1303/2013. Wykonawca musi dokonać priorytetyzacji rekomendacji.

Przed zatwierdzeniem przez Zamawiającego ostatecznej wersji raportu końcowego, Wykonawca zobowiązany jest do zorganizowania min. jednego spotkania konsultacyjnego dot. wniosków i rekomendacji z badania ewaluacyjnego. W trakcie spotkania Wykonawca zweryfikuje z jak najszerszym gronem adresatów raportu (co najmniej przedstawiciele Zamawiającego, IZ, Ministerstwa Infrastruktury) trafność zaproponowanych rekomendacji oraz sposób ich wdrożenia.

Wykonawca jest również zobowiązany do udziału w spotkaniach konsultacyjnych dot. realizowanego badania w terminach wyznaczonych przez Zamawiającego (nie więcej niż 4 spotkania).

Prezentacja multimedialna

Wykonawca opracuje, uzgodni i prześle Zamawiającemu w wersji elektronicznej prezentację multimedialną w wersji polskiej. Prezentacja powinna zostać opracowana na podstawie raportu końcowego. Format prezentacji musi być zgodny z pptx. lub innym odpowiednim. Prezentacja powinna się składać z co najmniej 10 slajdów oraz zawierać skrócone informacje nt. celów badania, wyników badania, najważniejsze wnioski i rekomendacje z raportu końcowego. Prezentacja powinna zawierać różne formy graficzne interpretacji wyników badania.

Wszystkie materiały (papierowe oraz elektroniczne) będą zawierały system identyfikacji wizualnej PO IiŚ. 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.

1.6. Dokumenty źródłowe

1. Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020
2. Szczegółowy opis osi priorytetowych PO IiŚ 2014-2020 wraz z załącznikami
3. Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007-2013
4. Rozporządzenie 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)
5. Rozporządzenie Wykonawcze 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

6. Rozporządzenie 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
7. Rozporządzenie 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
8. Ustawa z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014–2020
9. Unijna strategia na rzecz inteligentnego zrównoważonego wzrostu sprzyjającego włączeniu społecznemu (tj. Strategii EU 2020 i dostępnych informacji nt. dotyczących PO liś 2014-2020 zapisów dokumentów stanowiących jej kontynuację)
10. Umowa Partnerstwa na lata 2014-2020 (UP 2014-2020)
11. Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju (SOR) do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)
12. aktualne (projekty) strategii stanowiących instrumenty realizacji SOR oraz dokumentów wykonawczych do tych strategii (w szczególności aktualna wersja Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu),
13. dokumenty istotne dla wdrażania PO liś 2014-2020, tj. m.in.: Wykaz projektów zidentyfikowanych (Załącznik nr 5 do SzOOP PO liś 2014-2020), Master Plan dla Transportu Kolejowego w Polsce do 2030 roku, aktualny Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku
14. Wyniki badań ewaluacyjnych lub innych analiz związanych tematycznie z przedmiotem zamówienia, w tym wyniki badania pn. „Ewaluacja projektów transportowych z perspektywy 2007-2013 w celu zapewnienia skutecznej realizacji projektów kolejowych w ramach V osi priorytetowej POliś 2014-2020”
15. Inne dokumenty i opracowania zidentyfikowane przez Wykonawcę
16. Wnioski o dofinansowanie, studia wykonalności dla projektów POliś z perspektywy 2007-2013 oraz perspektywy 2014-2020.

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

2. Harmonogram

Realizacja badania będzie prowadzona od momentu podpisania umowy z Wykonawcą do momentu przyjęcia przez Zamawiającego ostatecznej wersji raportu końcowego, jednak nie później niż do 30.04.2020 r. W ramach tych działań Wykonawca jest zobowiązany do przygotowania raportu metodologicznego, raportu z przebiegu prac oraz raportu końcowego, zgodnie z harmonogramem określonym w umowie.

3. Odbiorcy badania

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

1. Instytucja Zarządzająca POliś,
2. Instytucja Pośrednicząca POliś,
3. Komitet Monitorujący POliś,
4. Krajowa Jednostka Ewaluacyjna (MIIR),
5. Ministerstwo Infrastruktury.

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

4. Klauzule społeczne

Zamawiający stosuje klauzule społeczne na podstawie art. 29 ust. 3a ustawy Pzp.

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