

Opis Przedmiotu Zamówienia

Ocena komplementarności wsparcia infrastruktury kolejowej w ramach III osi priorytetowej Ponadregionalna Infrastruktura Kolejowa Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020 (POPW) z projektami realizowanymi w ramach Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF), Programu Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ), RPO Polski Wschodniej oraz środków krajowych w Polsce Wschodniej w perspektywach 2007-2013 i 2014-2020.

I. INFORMACJE PODSTAWOWE

POPW 2014-2020 (POPW) to dodatkowy ukierunkowany terytorialnie instrument wsparcia, który finansuje projekty przyczyniające się do gospodarczego i społecznego rozwoju pięciu 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.

Inwestycje w kolej są realizowane w ramach III osi POPW *Ponadregionalna Infrastruktura Kolejowa*. Jej celem szczegółowym jest zwiększona dostępność Polski Wschodniej w zakresie infrastruktury kolejowej. Obejmuje ona dofinansowaniem przedsięwzięcia w obszarze:

- infrastruktury liniowej:
Wsparciem w tym działaniu objęte są linie kolejowe tworzące tzw. 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 Kamienną (założenia zgodne z Dokumentem Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r.).
- 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.

Realizacja tych inwestycji 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.

Beneficjentem osi III jest zarządca infrastruktury kolejowej (PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.) we współpracy z zarządcą infrastruktury dworcowej (PKP S.A.).

Rolę Instytucji Pośredniczącej, odpowiadającej za wdrożenie projektów w ramach osi III POPW pełni Centrum Unijnych Projektów Transportowych.

II. UZASADNIENIE

Komplementarność inwestycji POPW z projektami finansowanymi z innych źródeł została wskazana w POPW 2014-2020 jako istotna w kontekście realizacji celu osi III. Zgodnie z zapisami POPW, realizacja inwestycji kolejowych w ramach osi III została tak zaprojektowana, aby stanowiła dodatkowy element wsparcia, wzmacniający efekty działań inwestycyjnych w infrastrukturę kolejową zrealizowanych lub planowanych do realizacji w ramach POIiŚ 2014-2020 i Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF). Jednocześnie inwestycje w ramach POPW mają być komplementarne z zakresem interwencji Regionalnych Programów Operacyjnych województw Polski Wschodniej.

W związku z tym należy zweryfikować, w jaki sposób zakładana komplementarność projektów kolejowych na terenie Polski Wschodniej będzie miała szansę zaistnieć, a ich efekty będą mogły się wzmacniać.

Dla uzyskania pełnego obrazu komplementarności projektów kolejowych realizowanych w Polsce Wschodniej, w badaniu zostaną uwzględnione również przedsięwzięcia kolejowe z perspektywy 2007-2013 finansowane z różnych źródeł (w tym krajowych). Dodatkowo przedmiotem oceny komplementarności z projektami kolejowymi POPW będą inwestycje punktowe: zarówno kolejowe (dworce, przystanki itd.), jak również zbiorowego transportu publicznego - istotne z

punktu widzenia dostępności infrastruktury kolejowej, jako elementu węzłów przesiadkowych^{1,2}.

Badanie przeprowadzone w 2020 r. będzie odnosiło się do potencjalnych efektów komplementarności.

III ZAŁOŻENIA

III.1 Cel główny i cele szczegółowe

Celem głównym badania jest ocena komplementarności przedsięwzięć realizowanych w ramach III osi POPW z projektami w zakresie przygotowania i modernizacji infrastruktury kolejowej (w tym również taboru) realizowanymi w ramach Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF), POIiŚ, RPO pięciu województw Polski Wschodniej (podlaskie, warmińsko-mazurskie, lubelskie, podkarpackie, świętokrzyskie) oraz ze środków krajowych w kontekście wyzwań budowy zintegrowanej i spójnej sieci kolejowej w makroregionie Polski Wschodniej. Konieczne jest również przeanalizowanie komplementarności działań z III OP POPW z działaniami jednostek samorządu terytorialnego oraz PKP PLK S.A. i PKP S.A. w kontekście dworców kolejowych i węzłów przesiadkowych.

Aby zrealizować cel badania należy:

1. Przeprowadzić diagnozę wsparcia infrastruktury kolejowej w Polsce Wschodniej w ramach POPW, CEF, POIiŚ, 5 RPO oraz środków krajowych w perspektywach 2007-2013 i 2014-2020, także poprzez analizę przestrzenną inwestycji będących przedmiotem badania. Efektem analizy powinny być mapy pokazujące przebieg zrealizowanych/realizowanych /planowanych do realizacji:
 - a. liniowych inwestycji kolejowych w województwach Polski Wschodniej (szczegółowe założenia dotyczące map w punkcie III.5) oraz
 - b. istotnych (z perspektywy celu osi III) przedsięwzięć punktowych na liniach wspieranych w ramach POPW (m.in. węzły i centra przesiadkowe przede wszystkim na terenie miast wojewódzkich³, dworce kolejowe, inwestycje w ramach stacji kolejowych zlokalizowane na liniach kolejowych, na których zrealizowane zostaną inwestycje współfinansowane z POPW). Należy uwzględnić w ramach analizy inwestycje realizowane z różnych źródeł

¹ Integracja różnych gałęzi transportu jest jednym z najważniejszych wyzwań dla Polski w zakresie transportu

² Najważniejsze dla funkcjonalności węzła jest zapewnienie sprawnej i wygodnej przesiadki dla podróżnych przemieszczających się pomiędzy pociągami, autobusami, stanowiskami postojowymi. Węzły przesiadkowe powinny się charakteryzować następującymi cechami:

- minimalizacją czasu przejścia pasażerów pomiędzy przystankami i peronami,
- unikaniem rozwiązań architektonicznych polegających na konieczności pokonywania różnic poziomów,
- wyposażeniem w infrastrukturę i urządzenia dla osób z niepełnosprawnościami,
- kompleksową informacją dla pasażerów,
- realizacją funkcji innych niż transportowe (usługi, handel).

³ W ramach analizy węzłów przesiadkowych również należy uwzględnić projekty z zakresu miejskiego transportu publicznego.

finansowych przez różnych beneficjentów (m.in. PKP PLK S.A., PKP SA., JST, zarządcy węzłami przesiadkowymi). Beneficjenci najczęściej wskazują komplementarność projektu w odniesieniu do innych, własnych projektów (próba wychycenia tych projektów, które wykazują komplementarność z projektami realizowanymi przez inne podmioty).

2. Przeprowadzić analizę komplementarności wsparcia infrastruktury kolejowej w Polsce Wschodniej w ramach POPW z ww. inwestycjami (patrz: pkt 1) pod kątem realizacji wspólnie celu osi III - zwiększenia dostępności kolejowej Polski Wschodniej, w wymiarze regionalnym i ponadregionalnym - szczególnie w aspekcie połączeń między stolicami województw jak i międzynarodowym - rozumianym jako połączenie z siecią TEN-T. Analizując komplementarność należy wskazać potencjalne efekty, które może przynieść jej zaistnienie.

III.2 Zakres przedmiotowy

Przedmiotem badania jest potencjalna⁴ komplementarność projektów z osi III POPW z projektami zrealizowanymi, realizowanymi i planowanymi do realizacji na terenie makroregionu Polski Wschodniej dotyczącymi wsparcia przede wszystkim infrastruktury kolejowej (w tym również dworce, ale i węzły przesiadkowe) współfinansowane z CEF, POIiŚ, 5 RPO oraz ze środków krajowych w perspektywach finansowych: 2007-2013 i 2014-2020.

Przedmiotem badania jest komplementarność ww. projektów:

- przestrzenna - uzupełniają się, będąc realizowanymi na tym samym obszarze lub blisko siebie;
- funkcjonalna - uzupełniają się, będąc ukierunkowane na osiągnięcie wspólnego celu i wzajemne wzmocnienie swoich efektów;
- procesowa - zakres współpracy instytucji i świadomej koordynacji działań;
- przygotowania i realizacji projektów przez różnych beneficjentów (przede wszystkim PKP S.A., PKP PLK S.A. jednostki samorządu terytorialnego) pod kątem czy występuje uzupełnianie się działań jako wynik współpracy instytucji i świadomej koordynacji;
- po zakończeniu inwestycji kolejowych - w kontekście wykorzystania ich efektów, szczególnie planowanego dostosowania rozkładów jazdy i tworzenia w ten sposób użytecznych dla pasażerów sieci połączeń.

III.3 Pytania badawcze:

⁴ Projekty nie są jeszcze zakończone, więc można mówić tylko o potencjalnej komplementarności i potencjalnych efektach, które może przynieść.

Badanie powinno udzielić odpowiedzi co najmniej na następujące pytania ewaluacyjne:

1. Czy i w jakim stopniu projekty III osi POPW są komplementarne względem projektów kolejowych finansowanych z innych programów UE, i środków krajowych (perspektywy finansowe 2007-2013 i 2014-2020)?
2. Czy i w jakim stopniu projekty III osi POPW są komplementarne względem kolejowej sieci TEN-T?
3. Czy i w jakim stopniu projekty III osi POPW są komplementarne względem siebie?
4. Jaki może być wpływ⁵ projektów kolejowych realizowanych w perspektywie 2007-2013 i 2014-2020 na zwiększenie efektywności projektów z osi III POPW (negatywny i pozytywny)?
5. Czy wnioskodawcy i beneficjenci rozumieją ideę i pojęcie komplementarności? Jak zwiększyć świadomość i zainteresowanie beneficjentów w zakresie realizacji projektów i działań komplementarnych? Czy zarządcy infrastruktury wykorzystują ideę komplementarności w swych działaniach zwiększając przy tym potencjalną użyteczność kolejowych projektów POPW?
6. Jakie typy projektów (wraz ze wskazaniem konkretnych przykładów) komplementarnych dają największe /mogą dawać potencjalnie największe korzyści? Jakiego rodzaju są to korzyści?
7. Czy i w jakim stopniu inwestycje kolejowe z POPW wpływają na poprawę dostępności komunikacyjnej⁶ między miastami a ich obszarami funkcjonalnymi, w tym zwiększają zasięg rynków pracy oraz stymulują np. mobilność zawodową na obszarach peryferyjnych?
8. Jakie są bariery i czynniki sprzyjające komplementarności projektów POPW i projektów kolejowych z pozostałych analizowanych programów i innych źródeł finansowania?
9. Jakie działania mogą wpłynąć na wzmocnienie pozytywnego efektu synergii projektów komplementarnych?
10. Dotyczy studium przypadku⁷ uwzględniającego projekt/projekty z III osi POPW oraz innych programów i źródeł finansowania prezentującego korzyści z realizacji projektów komplementarnych: Czy współwystępowanie projektów i ich komplementarność czasowa i terytorialna skutkuje dla użytkowników oszczędnością środków, oszczędnością czasu pasażerów (uzyskiwanie określonych rezultatów w krótszym okresie czasu), wyższą użytecznością usług i skuteczniejszym zaspokajaniem potrzeb

⁵ W ramach ewaluacji badana jest potencjalna komplementarność, zatem wpływ projektów kolejowych może zostać określony jakościowo.

⁶ Badanie potencjalnej funkcjonalności projektów realizowanych i planowanych do realizacji.

⁷ Wykonawca będzie zobowiązany, na podstawie dokonanej analizy przestrzennej, propozycje 5 studiów przypadku wraz z uzasadnieniem słownym i graficznym (mapa). Na tej podstawie Zamawiający wybierze 3 studia do dalszych analiz. Zamawiający może również odstąpić od realizacji tego punktu z uwagi na niecelowość dalszych analiz zaproponowanych studiów przypadku lub może wskazać swoje propozycje do dalszej realizacji.

(rozwiązanie problemów/ odpowiedź na wyzwania rozwojowe) oraz innych możliwych do zidentyfikowania potencjalnych efektów⁸.

11. Dotyczy ww. studium przypadku: W jaki sposób realizacja projektów przyczyni się do uzyskania społecznej wartości dodanej (potęgowania się rezultatów ich realizacji)?

III.4 Metodologia

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 ewaluacyjnego.

Minimum metodologiczne:

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

- analiza danych zastanych (desk research): dokumenty strategiczne (KPK i SPR KPK) programowe, szczegółowe opisy osi priorytetowych, dokumenty konkursowe w odniesieniu do POIiŚ, CEF i 5 RPO; bazy projektów. Analiza danych zastanych ma wykorzystywać m.in. analizę statystyczną⁹;
- analiza przestrzenna zobrazowana na mapach (w odniesieniu do wspartych inwestycji z poszczególnych programów oraz źródeł finansowania) w skali kraju oraz w podziale na poszczególne województwa Polski wschodniej;
- service safari w kontekście studium przypadku, którego produktem poza wnioskami z obserwacji będzie również dokumentacja fotograficzna;
- IDI z przedstawicielami właściwych IZ: POPW, POIiŚ i 5 RPO; JST;
- IDI z przedstawicielami ministra właściwego ds. transportu;
- IDI z ekspertami w zakresie inwestycji transportowych;
- IDI z przedstawicielami PKP PLK S.A, PKP S.A., jednostek samorządu terytorialnego, m.in. miast wojewódzkich Polski Wschodniej (beneficjenci działania 2.1 POPW);

⁸ Ta część analizy ma zostać zbadana poprzez service safari. Uzyskane wyniki zostaną zweryfikowane w badaniu ex-post III OP POPW w 2023 r.

⁹ W przypadku braku możliwości przekazania danych przez Zamawiającego, Wykonawca zobowiązany będzie pozyskać dane od gestorów danych tj.: PKP PLK S.A., PKP S.A., jednostki samorządu terytorialnego, 5 IZ RPO. Zostanie o tym poinformowany po podpisaniu umowy na realizację usługi. Będzie zobowiązany działanie to uwzględnić w harmonogramie.

- studium przypadku - studium uwzględniające projekt/projekty z III osi POPW prezentujący/e korzyści z realizacji projektów komplementarnych. Wykonawca zobowiązany jest przedstawić minimum 5 propozycji przypadków do studium ze swoją rekomendacją wyboru. Po uzyskaniu akceptacji Zamawiającego, przeprowadzi studium dla 3 wybranych przypadków. Zamawiający może również odstąpić od realizacji tego punktu z uwagi na niecelowość dalszych analiz zaproponowanych studiów przypadku lub może wskazać swoje propozycje do dalszej realizacji.
- panel ekspercki z udziałem ekspertów zewnętrznych spoza systemu zarządzania i wdrażania programów operacyjnych (tj. IZ, IP) z dziedziny transportu, spoza zespołu badawczego wykonawcy w celu podsumowania i interpretacji wyników/wniosków z badania i sformułowanych rekomendacji.

Powyższy katalog metod badawczych stanowi jedynie niezbędne minimum.

Wykonawca na etapie przygotowania oferty powinien szczegółowo opisać wszystkie metody i techniki badań. Zamawiający nie wymaga przygotowania 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 narzędzi 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.5 Mapy

Ważną częścią badania jest diagnoza wsparcia infrastruktury kolejowej w Polsce Wschodniej w ramach POPW, CEF, POIiŚ, 5 RPO oraz środków krajowych w perspektywach finansowych 2007-2013 i 2014-2020, poprzez analizę przestrzenną projektów będących przedmiotem badania. Efekty tego działania mają być przedstawione na mapach, ze wskazaniem źródeł ich finansowania (z rozróżnieniem programów operacyjnych w ramach ww. okresów wdrażania) oraz informacją na temat stanu realizacji inwestycji (zrealizowana - zakończona/realizowana - zakontraktowana/planowane - jeszcze niezakontraktowane). Wykonawca zobowiązany będzie do przygotowania co najmniej 8 map:

- Układ ogólnokrajowy – sieć kolejowa.
- Układ ogólnokrajowy – sieć kolejowa wraz z inwestycjami punktowymi na trasie projektów III OP POPW.
- Układ makroregionu Polski Wschodniej – sieć kolejowa wraz z inwestycjami punktowymi na trasie projektów III OP POPW.
- Układ wojewódzki (1 mapa dla każdego z 5 województw makroregionu Polski Wschodniej) – sieć kolejowa wraz z inwestycjami punktowymi na trasie projektów III OP POPW.

Ponadto zaproponowane przez Wykonawcę powiązania do studiów przypadku również powinny zostać zobrazowane na mapie (poza uzasadnieniem opisowym) – komplementarność z wykorzystaniem sieci transportu kolejowego, miejskiego transportu publicznego łączącego kolejowe inwestycje punktowe tj. centra przesiadkowe i dworce.

Mapy muszą być możliwe do edycji i powinny być przekazane również w wersji edytowalnej.

III.6 Produkty badania:

Wykonawca jest zobowiązany do dostarczenia Zamawiającemu w wersji elektronicznej wersji roboczych i w wersji papierowej wersji ostatecznych następujących materiałów:

1. **Informacje z przebiegu badania** – w wersji elektronicznej – 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.
2. **Harmonogram badania** – w wersji elektronicznej – w formie graficznej (np. w formie wykresu Gantt) z oznaczonymi kamieniami milowymi – działaniami zmierzającymi do ich realizacji, metodami, raportami z badania i członkami zespołu badawczego odpowiedzialnymi za ich realizację. Harmonogram ma uwzględniać terminy określone w umowie.
3. **Raport z propozycją studiów przypadku** – w wersji elektronicznej – w formie opisowej i graficznej.
4. **Raport końcowy z badania** w wersji elektronicznej dla wersji roboczych i w wersji papierowej dla wersji ostatecznej – nie dłuższy niż 100 stron (bez załączników). Będzie przedstawiać wyniki zrealizowanych (wszystkich) działań badawczych określonych w OPZ i będzie miał następującą strukturę¹⁰:

¹⁰ Na wniosek Wykonawcy przekazany drogą elektroniczną struktura może zostać zmieniona

- 1) spis treści
- 2) streszczenie w języku niespecjalistycznym napisane zgodnie z zasadami języka dostępnego – 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 rekomendacji. Ze względu na szczegółowy opis rekomendacji w odrębnej tabeli (w załączniku), w streszczeniu należy wskazać tylko ogólnie obszary, których one dotyczą.
- 3) wprowadzenie prezentujące cel i zadania badawcze oraz najważniejsze założenia.
- 4) syntetyczny opis koncepcji metodologicznej badania – w kontekście zadań badawczych, a nie ogólnych celów danej metody.
- 5) opis wyników badania ewaluacyjnego odnoszący się do wszystkich działań badawczych (określonych w pkt III). 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:

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 materiałach badawczych. Rekomendacje mają być sformułowane możliwie konkretnie i szczegółowo. W jasny sposób powinny wskazywać, co należy zmienić, aby osiągnąć pożądany 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 scenariusze wywiadów
- spis tabel, wykresów, aneksów
- bibliografia.

Wykonawca zobowiązany jest przekazać materiały robocze powstałe w ramach analizy zebranego materiału badawczego tj. bazy danych, notatki, streszczenia wywiadów powstałe w wyniku realizacji badania.

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 ortograficznym (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;
- zarówno w wersji papierowej jak i elektronicznej należy spełnić wymogi standardów dostępności (standard informacyjno - promocyjny) zawarte 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 2014-2020¹¹;
- przygotowane w formacie elektronicznym *.doc, lub *.docx, i *.pdf,
- raport końcowy 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.

¹¹ Szczegółowe elementy zostaną omówione z Zamawiającym. Raport końcowy (wersja papierowa i elektroniczna) oraz prezentacja zostaną poddane audytowi pod kątem dostępności dla osób z niepełnosprawnościami.

- wszystkie raporty Wykonawca zobowiązany jest przedstawić w języku polskim.
- 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.

Raport końcowy z badania powinien zapewniać anonimowość respondentom biorącym udział w badaniu.

Wykonawca przedstawi Zamawiającemu do akceptacji projekty raportów w terminach zgodnych z postanowieniami umowy. Raport z propozycją studiów przypadku będzie podlegał konsultacjom z IZ POPW. Raport końcowy będzie podlegał konsultacjom z IZ POPW, IZ POIS i IZ 5 RPO. Wykonawca zobowiązany jest do wzięcia udziału w spotkaniach konsultacyjnych dotyczących treści raportów w siedzibie Zamawiającego lub na terenie Warszawy w terminie wyznaczonym przez Zamawiającego w zależności od potrzeb (maksymalnie 5 spotkań).

5. Prezentacja multimedialna z najważniejszymi ustaleniami badania – w formacie zgodnym z pps lub ppsx 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. Powinna być przygotowana zgodnie z wymaganiami określonymi w standardzie informacyjno-promocyjnym (unikalne tytuły dla każdego ze slajdów, ograniczona ilość tekstu na slajdzie – maksymalnie 4-6 wierszy, użycie krótkich równoważników zdań, zastosowanie dużej czcionki – minimum 18-20 punktów, zastosowanie czcionek bezszeryfowych, na przykład Helvetica, Arial, Calibri, Verdana, Tahoma bez cieni, zachowanie kontrastu czcionki do tła, zastosowanie wysokiej jakości grafiki, dużych zdjęć wraz z obligatoryjnym tekstem alternatywnym).

6. Spotkania w zależności od potrzeb Zamawiającego lub Wykonawcy.

III.7 Dokumenty źródłowe:

1. Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku wraz ze Szczegółowym Planem Realizacji
2. POPW 2014-2020



Fundusze Europejskie



Rzeczpospolita
Polska



Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



3. PO Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013
4. Regionalny Program Operacyjny Województwo Lubelskie 2007-2013
5. Regionalny Program Operacyjny Województwo Podkarpackie 2007-2013
6. Regionalny Program Operacyjny Województwo Podlaskie 2007-2013
7. Regionalny Program Operacyjny Województwo Warmińsko-Mazurskie 2007-2013
8. Regionalny Program Operacyjny Województwo Świętokrzyskie 2007-2013
9. Regionalny Program Operacyjny Województwo Lubelskie 2014-2020
10. Regionalny Program Operacyjny Województwo Podkarpackie 2014-2020
11. Regionalny Program Operacyjny Województwo Podlaskie 2014-2020
12. Regionalny Program Operacyjny Województwo Warmińsko-Mazurskie 2014-2020
13. Regionalny Program Operacyjny Województwo Świętokrzyskie 2014-2020
14. Szczegółowe Opisy Osi Priorytetowych poszczególnych RPO wraz z załącznikami
15. Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007-2013
16. Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020
17. dokumenty strategiczne i programowe dot. Instrumentu Finansowego Łącząc Europę - CEF
18. informacje o projektach (dokumentacja projektowa, KSI 2007-2013, SL 2014)
19. badania ewaluacyjne w ww. zakresie przeprowadzone w okresie 2004-2017
20. Szczegółowy Opis Osi Priorytetowych Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020 wraz z załącznikami
21. Szczegółowy Opis Osi Priorytetowych Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013 wraz z załącznikami
22. Szczegółowy opis osi priorytetowych POIiŚ 2007-2013 wraz z załącznikami
23. Szczegółowy opis osi priorytetowych POIiŚ 2014-2020 wraz z załącznikami
24. dotyczące POPW 2014-2020 i POIiŚ 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 oraz Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.),

j. dokumentów istotnych z punktu widzenia przedmiotu badania,

k. wytycznych i zaleceń Komisji Europejskiej (np. CSR)

25. regionalne plany transportowe

26. 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 I - III kwartał 2020 r.:

- Harmonogram realizacyjny - pierwsza wersja - do 14 dni od podpisania umowy.
- Informacje z przebiegu realizacji - co 4 tygodnie począwszy od podpisania umowy.
- Raport z propozycją studiów przypadku - pierwsza wersja - do 100 dni od podpisania umowy.
- Raport końcowy - pierwsza wersja - do 170 dni od podpisania umowy.
- Prezentacja - pierwsza wersja - 180 dni od podpisania umowy.

V. ODBIORCY BADANIA.

Odbiorcą analizy będzie CUPT. Wyniki będą przekazane do instytucji zaangażowanych we wdrażanie programów operacyjnych POPW, POIiŚ, CEF, 5 RPO. Odbiorcami badania mogą być ponadto zainteresowane instytucje i organizacje zaangażowane w realizację projektów kolejowych, w tym organizacje branżowe i jednostki administracji publicznej a także Komisja Europejska. Wyniki analizy zostaną także udostępnione opinii publicznej poprzez zamieszczenie m.in. na stronie internetowej CUPT.

VI. KLUZULE 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.