



Rzeczpospolita
Polska



Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



Załącznik nr 1 do SWZ

SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

Zamówienie na wykonanie Analizy wpływu projektów transportowych finansowanych z funduszy UE pod kątem ruchu transgranicznego.

I. INFORMACJE PODSTAWOWE

Europa potrzebuje dobrze rozwiniętej sieci transportowej, aby wspierać handel i wzrost gospodarczy, tworzyć miejsca pracy i warunki sprzyjające koniunkturze. Sieci transportowe są ważną częścią łańcucha dostaw i tworzą podstawy gospodarki we wszystkich krajach, umożliwiając efektywną dystrybucję towarów i przemieszczanie się ludzi. Połączenia drogowe, kolejowe czy lotnicze łączą i zbliżają ludzi, poprawiają jakość życia i sprawiają, że nawet odległe miejsca są dostępne. Transport stanowi podstawę europejskiego procesu integracji i jest ściśle związany z tworzeniem rynku wewnętrznego, co sprzyja zatrudnieniu i wzrostowi gospodarczemu. Był on jedną z pierwszych dziedzin, które objęto wspólną polityką Unii Europejskiej. Uznano bowiem, że będzie miał duży wpływ na zagwarantowanie trzech z czterech swobód stanowiących podstawy wspólnego rynku zapisane w traktacie rzymskim z 1957 r. – swobody przepływu osób, towarów i usług. Swobód tych nie da się realizować bez sprawnie działających połączeń i sieci transportowych.

Europejska infrastruktura transportowa jest nierównomiernie rozwinięta. W wielu krajach, które niedawno stały się pełnoprawnymi członkami UE tak jak Polska, brakuje szybkich linii kolejowych, a sieci autostrad są tam zazwyczaj znacznie mniej rozwinięte niż w starych państwach członkowskich. Konieczne jest nie tylko dobudowanie brakujących odcinków sieci transportowej – znaczna część europejskiej infrastruktury wymaga rozbudowania i unowocześnienia. Odpowiedzią na te problemy jest transeuropejska sieć transportowa (TEN-T) – ambitny projekt realizowany od wielu lat, którego celem jest modernizacja i połączenie systemów transportu poszczególnych krajów w jedną sprawnie działającą sieć, docierającą do wszystkich zakątków Europy i optymalnie wykorzystującą wszystkie rodzaje transportu. Celem UE jest utworzenie do 2030 r. bazowej sieci najważniejszych połączeń, uzupełnienie brakujących połączeń transgranicznych i rozbudowanie inteligentnych systemów transportowych. Realizacja projektu TEN-T odbywa się według ściśle określonego harmonogramu, tak aby wszystkie projekty będące elementem sieci bazowej były uwzględnione w priorytetach.

Zgodnie z realizowanymi stopniowo założeniami projektu do 2050 r. znaczna większość obywateli i przedsiębiorstw Europy będzie w stanie dotrzeć do tej rozległej sieci w czasie nieprzekraczającym 30 min. Przejazdy mają być nie tylko łatwiejsze i szybsze, ale mają odbywać się w bezpieczniejszych warunkach i po mniej zatłoczonych drogach.

Dzięki takim założeniom na potrzeby rozwoju transportu z UE płynie duży strumień funduszy UE.

W latach 2014-2020 Centrum Unijnych Projektów Transportowych, dalej „CUPT”, (pełniąc rolę Instytucji Pośredniczącej) odpowiada za wdrażanie **Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w zakresie projektów transportowych**. Bogatszy o doświadczenia z wdrażania POLIŚ



Rzeczpospolita
Polska



Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



w poprzednim okresie programowania (2007-2013), zależy nam aby, jak najefektywniej wykorzystać środki unijne przewidziane do wydatkowania w ramach Wieloletnich Ram Finansowych 2014-2020.

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 („POLiŚ 2014-2020”, „Program”) jest programem, na który w perspektywie finansowej 2014-2020 przeznaczono najwięcej środków – 27,4 mld euro.

Podobnie jak w poprzedniej perspektywie finansowej UE, POLiŚ 2014-2020 wspiera rozwój infrastruktury kraju. Środki z tego Programu przyczyniają się do dalszego, zrównoważonego rozwoju gospodarki oraz zwiększenia jej konkurencyjności. Najwięcej środków zasila przedsięwzięcia transportowe, a więc drogi, koleje, transport miejski, lotniczy i morski. Głównymi odbiorcami wsparcia są podmioty publiczne, w tym jednostki samorządu terytorialnego. Wsparcie kierowane jest również do przedsiębiorców.

Projekty transportowe ważne z punktu widzenia transportu transgranicznego, za których finansowanie odpowiada CUPT, są realizowane w ramach trzech priorytetów:

Priorytet III - Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego

- Działanie 3.1 Rozwój drogowej i lotniczej sieci TEN-T
- Działanie 3.2 Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych

Pula dostępnych środków wynosi 16 841,3 mln euro. **Wsparcie finansowe obejmuje inwestycje z zakresu:**

- a. rozwoju drogowej i kolejowej infrastruktury w sieci TEN-T, połączeń kolejowych poza tą siecią oraz w aglomeracjach;
- b. niskoemisyjnego transportu miejskiego, transportu śródlądowego, morskiego i intermodalnego;
- c. poprawy bezpieczeństwa w ruchu lotniczym.

Priorytet IV - Infrastruktura drogowa dla miast

- Działanie 4.1 Zwiększenie dostępności transportowej ośrodków miejskich leżących w sieci drogowej TEN-T i odciążenie miast od nadmiernego ruchu drogowego
- Działanie 4.2. Zwiększenie dostępności transportowej ośrodków miejskich leżących poza siecią drogową TEN-T i odciążenie miast od nadmiernego ruchu drogowego

Pula dostępnych środków wynosi 2 925 mln euro dla regionów słabiej rozwiniętych oraz 75,4 mln euro dla regionów lepiej rozwiniętych. **Wsparcie finansowe obejmuje inwestycje z zakresu:**

- poprawy przepustowości infrastruktury drogowej (w tym obwodnice i trasy wylotowe).

Priorytet V - Rozwój transportu kolejowego w Polsce

Działanie 5.1 Rozwój kolejowej sieci TEN-T

Działanie 5.2 Rozwój transportu kolejowego poza TEN-T (kolej miejska – Infrastruktura)

Działanie 5.2 Rozwój transportu kolejowego poza TEN-T (tabor)

Przewidywana pula dostępnych środków wynosi 5 009,7 mln euro. **Wsparcie finansowe obejmuje inwestycje z zakresu:**

- poprawy stanu połączeń kolejowych między głównymi miastami Polski;
- modernizacji istniejących szlaków kolejowych w sieci TEN-T, ale także poza nią (połączenia do sieci, odcinki łączące ważne ośrodki przemysłowe i gospodarcze);
- kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych;
- połączeń kolejowych w miastach (koleje miejskie);
- linii stanowiących element połączeń portów morskich i lotniczych z zapleczem gospodarczym w głębi kraju oraz połączeń platform multimodalnych.

Centrum Unijnych Projektów Transportowych pełni rolę Instytucji Wdrażającej dla Instrumentu „Łącząc Europę” (Connecting Europe Facility – CEF).

W sektorze transportu CEF obejmuje projekty, które mają na celu:

- zwiększenie połączeń z miejscami zagrożonymi wykluczeniem, tworzenie wspólnych inwestycji między państwami;
- zapewnienie zrównoważonego i efektywnego transportu w dłuższym okresie czasu, stworzenie nowoczesnych sieci szybkich kolei;
- budowę dogodnych połączeń pomiędzy portami lotniczymi a miastami za pomocą sieci kolejowych;
- zakończenie budowy sieci bazowej TEN-T do 2030 r. poprzez stworzenie nowej oraz istotną modernizację i odtworzenie istniejącej infrastruktury.

Budżet na inwestycje w sektorze transportu wynosi **26,25 mld euro**, z czego 11,3 mld euro pochodzić będzie z Funduszu Spójności.

Instrument ten jest nowym instrumentem finansowym, który zastąpił wcześniejszy Fundusz TEN-T. Celem CEF-u jest wspieranie projektów infrastrukturalnych w obszarach transportu, energetyki oraz technologii informacyjnych.

Zgodnie ze swoją nazwą Instrument „Łącząc Europę” pomaga w połączeniu Polski i Europy systemem czystego, bezpiecznego i inteligentnego a także zrównoważonego transportu.

Choć większość polskich projektów transportowych, wspieranych przez POIiŚ 2014-2020 i CEF znajduje się jeszcze w fazie realizacji lub projektowania, istnieją też takie, gdzie efekty są już widoczne i namacalne.

CUPT jako Instytucja Wdrażająca chciałoby poznać efekty wdrażania projektów pod kątem ich wpływu na transport transgraniczny i realizację planów UE w tym zakresie.

II ZAŁOŻENIA

II.1 Cel

Celem głównym analizy jest dostarczenie wiedzy o wpływie wdrażanych projektów transportowych współfinansowanych z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w latach 2014-2020 oraz Instrumentu „Łącząc Europę” na bezpieczeństwo i jakość transportu transgranicznego.

Uzyskana wiedza **przydatna będzie z punktu widzenia programowania nowej perspektywy finansowej, a także oceny ex-post wpływu projektów transportowych POIiŚ 2014-2020.**

Aby zrealizować cel badania należy przeprowadzić diagnozę wsparcia transportu w ramach POIiŚ 2014-2020 i CEF (wybrać do dalszej analizy te projekty, które mają wpływ na ruch i transport transgraniczny) także poprzez analizę przestrzenną inwestycji będących przedmiotem badania. Efektem analizy powinny być mapy pokazujące przebieg zrealizowanych/realizowanych /planowanych do realizacji:

- a. inwestycji mających wpływ na ruch transgraniczny (szczegółowe założenia dotyczące map w punkcie III.5) oraz
- b. istotnych dla transportu transgranicznego przedsięwzięć transportowych.

Należy uwzględnić w ramach analizy inwestycje realizowane z różnych źródeł finansowych przez różnych beneficjentów (m.in. PKP PLK S.A., PKP SA., JST, zarządcy dróg czy portów morskich). Beneficjenci najczęściej wskazują komplementarność projektu w odniesieniu do innych, własnych projektów (próba wychwycenia tych projektów, które wzmacniają wpływ projektów POIiŚ 2014-2020 i CEF na ruch transgraniczny).

II.2 Pytanie badawcze

Czy dotychczas wdrożone lub realizowane projekty POIiŚ 2014-2020 i CEF spowodowały/spowodują:

- upłynnienie ruchu transgranicznego pasażerskiego i/lub transportu i towarowego
- poprawę bezpieczeństwa transgranicznego pasażerskiego i/lub towarowego transportu
- poprawę warunków środowiskowych (zmniejszenie negatywnego wpływu transportu transgranicznego na środowisko)
- skrócenie czasu przejazdu w transgranicznym ruchu pasażerskim i towarowym?

II.3 Zakres przedmiotowy

Przedmiotem badania będą wybrane przez Wykonawcę projekty POIiŚ 2014-2020 oraz CEF ważne z punktu widzenia celu analizy.

II.4 Zakres podmiotowy

Badaniem objęci zostaną wszyscy interesariusze zaangażowani w realizację projektów POIiŚ 2014-2020 i CEF wpływających na ruch transgraniczny. W przypadku prowadzenia badań na grupach reprezentatywnych należy zwrócić uwagę na wagi dotyczące niepełnosprawności tj. dobranie do grupy reprezentatywnej liczby osób z niepełnosprawnością w liczbie właściwej dla badanej populacji.

II.5 Kryteria badawcze:

W ramach analizy zostaną zastosowane następujące kryteria:

- a) skuteczność - kryterium to pozwoli ocenić, do jakiego stopnia cele projektowe, zdefiniowane na etapie programowania POIiŚ 2014-2020 wpływają na ruch transgraniczny,
- b) użyteczność – kryterium to pozwoli ocenić, na ile rzeczywiste efekty projektów są zgodne z potrzebami,
- c) oddziaływanie/wpływ (impact) – kryterium to pozwala ocenić związek pomiędzy celem projektu i celami ogólnymi, tj. stopień, w jakim korzyści odniesione przez docelowych beneficjentów miały szerszy ogólny wpływ na większą liczbę ludzi w danym sektorze, regionie lub w całym kraju.

II.6 Metodologia

Wykonawca zaproponuje zestaw metod i technik badawczych skutecznych i adekwatnych do przeprowadzenia niniejszej analizy. Wymagane przez Zamawiającego minimum to 4 metody badawcze. Dodatkowo wskazane metody będą punktowane w ramach kryteriów oceny ofert. Wykonawca również wskaże operat losowy do badania wraz z określeniem sposobu doboru próby do badania, co również będzie elementem oceny oferty.

Konieczne jest uwzględnienie triangulacji i przestrzeganie poniższych zasad:

- 1) triangulacji metodologicznej, oznaczającej zróżnicowanie źródeł danych, metod/technik badawczych i perspektyw badawczych, co gwarantuje zgromadzenie wszechstronnego materiału badawczego i poddanie go kompleksowej analizie i ocenie,
- 2) podejścia eksperckiego, które oznacza, iż w trakcie realizacji badania Wykonawca będzie korzystał z informacji uzyskanych nie tylko od ekspertów wewnętrznych (członków Zespołu Badawczego), lecz również od ekspertów zewnętrznych,
- 3) kontekstowości wyjaśniania, co oznacza, że każdej identyfikacji zjawisk zaobserwowanych w wyniku procesu badawczego towarzyszyć będzie podanie kontekstu zawierającego wyjaśnienie (ustalenie i podanie ich przyczyn) oraz informacje o okolicznościach wystąpienia przedmiotowych zjawisk.

Wykonawca na etapie przygotowania oferty powinien szczegółowo opisać wszystkie metody i techniki badań. W trakcie realizacji badania Wykonawca zobowiązany jest do konsultowania z Zamawiającym wszystkich scenariuszy narzędzi i doboru respondentów. Nie mogą być one wykorzystane w badaniu bez uprzedniej akceptacji Zamawiającego. Podsumowanie wykorzystanej w badaniu metodologii znajdzie się w raporcie końcowym z badania.

II.7 Produkty badania:

Wykonawca jest zobowiązany do przygotowania i przekazania Zamawiającemu następujących materiałów:

1. **Raport metodologiczny** (w wersji elektronicznej dla wersji roboczych i ostatecznej) będzie zawierał:
 - a) projekty narzędzi badawczych, które zostaną zastosowane w badaniu.

- b) opis sposobu doboru danych zastanych oraz respondentów, wobec których zostaną zastosowane poszczególne metody badawcze, wraz z liczebnością prób badawczych oraz kryteriami doboru,
- c) harmonogram badania – w formie graficznej (np. w formie wykresu Gantta) z oznaczonymi kamieniami milowymi - działaniami zmierzającymi do ich realizacji, metodami, raportami z badania i członkami zespołu badawczego odpowiedzialnymi za ich realizację. Harmonogram ma uwzględniać termin określony w umowie na realizację zamówienia.
2. **Informacje z przebiegu badania** - w wersji elektronicznej – przekazywane co 4 tygodnie od dnia zawarcia 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.
3. **Raport końcowy z badania** (w wersji elektronicznej dla wersji roboczych i ostatecznej, a dodatkowo w wersji papierowej dla wersji ostatecznej) - nie dłuższy niż 100 stron¹ (bez załączników). Raport będzie przedstawiać wyniki zrealizowanych (wszystkich) działań badawczych określonych w niniejszym SOPZ i będzie miał następującą strukturę²:
- 1) spis treści,
 - 2) streszczenie w języku niespecjalistycznym – nie więcej niż po 4 strony A4 w języku polskim i języku angielskim. Streszczenie powinno w syntetyczny sposób odnosić się przede wszystkim do najważniejszych wniosków. Ze względu na szczegółowy opis wniosków w raporcie 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 II). Opis 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.:
 - skrypty z realizowanych wywiadów
 - wyniki ankiet
 - zastosowane narzędzia badawcze, w tym scenariusze wywiadów

¹ Tekst powinien być napisany w programie Word, czcionka bezszeryfowa, 12, interlinie co najmniej 15pkt.

² Na wniosek Wykonawcy przekazany drogą elektroniczną Zamawiający dopuszcza możliwość wyrażenia zgody na zmianę struktury tego dokumentu. Zgoda może dotyczyć kolejności wymienionych punktów, podziału na podrozdziały, rezygnację z punktu (uzasadnioną szczegółowo).

- spis tabel, wykresów, załączników
- bibliografia.

Wykonawca zobowiązany jest przekazać Zamawiającemu 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 raport końcowy z badania muszą być:

- a) 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;
- b) wolne od błędów rzeczowych i logicznych;
- c) sporządzone poprawnie pod względem stylistycznym i ortograficznym (zgodnie z regułami języka polskiego);
- d) uporządkowane pod względem wizualnym tzn. formatowanie tekstu i elementy graficzne (tabele, rysunki, mapy itp.) mają być zastosowane w sposób jednolity, powodujący, że każdy raport będzie czytelny i przejrzysty. Każda forma wizualizacji będzie posiadała tytuł, numerację oraz źródło opracowania;
- e) zarówno dla wymaganych wersji papierowej jak i elektronicznej każdy raport musi 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 2014-2020³;
- f) przygotowane w formacie elektronicznym *.doc, lub *.docx, i *.pdf,
- g) raport końcowy wydrukowany w 1 egzemplarzu w kolorze, druk dwustronny⁴. Wersje robocze będą przekazywane Zamawiającemu jedynie w postaci elektronicznej.
- h) wszystkie raporty Wykonawca zobowiązany jest przedstawić w języku polskim (wyjątek stanowi streszczenie raportu, które musi zostać przetłumaczone również na język angielski).
- i) 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.

³ Szczegółowe elementy zostaną omówione z Zamawiającym. Raport końcowy (wersja papierowa i elektroniczna) zostanie poddany audytowi pod kątem dostępności dla osób z niepełnosprawnościami

⁴ Zapis dotyczący obowiązku wydrukowania raportu końcowego na papierze wyprodukowanym co najmniej w 85% z włókien recyklingowych, pochodzących ze zrównoważonej gospodarki leśnej, certyfikowanego oznakowaniem "FSC Recycled" lub równoważnym znajdzie zastosowanie na etapie realizacji Umowy wyłącznie w sytuacji zadeklarowania przez Wykonawcę wykorzystania ww. papieru w Formularzu ofertowym.

Wykonawca przedstawi Zamawiającemu do akceptacji projekty raportów w terminach zgodnych z postanowieniami umowy .

4. Spotkania konsultacyjne w trybie on line na platformie MS Teams lub podobnej dot. prac objętych zamówieniem w terminach wyznaczonych przez Zamawiającego (nie więcej niż 4 spotkania). W przypadku pojawienia się trudności w realizacji Umowy, Zamawiający zastrzega sobie prawo zorganizowania dodatkowych spotkań na terenie Warszawy stosownie do potrzeb (maksymalnie 1 spotkanie), a Wykonawca ma obowiązek uczestnictwa w nich.

III. HARMONOGRAM⁵

Realizacja: 171 dni od dnia zawarcia umowy

- Raport metodologiczny – pierwsza wersja – do 14 dni od zawarcia umowy.
- Informacje z przebiegu realizacji - co 4 tygodnie począwszy od zawarcia umowy.
- Raport końcowy – pierwsza wersja – do 135 dni od zawarcia umowy.

IV. ODBIORCY BADANIA.

Odbiorcą analizy będzie CUPT. Wyniki będą przekazane do instytucji zaangażowanej we wdrażanie POIiŚ 2014-2020 także programów POPW i CEF. Odbiorcami badania mogą być ponadto zainteresowane instytucje i organizacje zaangażowane w realizację projektów transportowych, 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.

V. Stosownie do dyspozycji art. 95 ustawy Prawo zamówień publicznych, Zamawiający wymaga, aby przez cały okres realizacji zamówienia czynności z zakresu obsługi i współpracy z Zamawiającym w ramach realizacji umowy, w tym w szczególności w zakresie kontaktów, jak również czynności polegające na kierowaniu/ koordynowaniu badania oraz koordynowaniu przygotowywania i weryfikowaniu narzędzi badawczych, materiałów, dokumentacji do badania oraz raportów z badania były wykonywane przez osoby zatrudnione na podstawie umowy o pracę,

⁵ harmonogram może ulec zmianie na warunkach określonych w umowie