

**Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia (dalej: „SOPZ”) na realizację
badania pn: OCENA FUNKCJONOWANIA STRATEGII ZRÓWNOWAŻONEGO
ROZWOJU TRANSPORTU DO 2030 ROKU**

SPIS TREŚCI

1. CEL BADANIA	2
2. UZASADNIENIE	2
3. ZAKRES OPRACOWANIA	3
4. SPOSÓB REALIZACJI BADANIA I METODOLOGIA.....	5
5. DOKUMENTY KRAJOWE I UNIJNE ODNOSZĄCE SIĘ DO TRANSPORTU.....	5
6. SPOSÓB PREZENTACJI WYNIKÓW BADANIA.....	8
7. HARMONOGRAM.....	9
8. WYMAGANIA MINIMALNE WOBEC POTENCJALNEGO WYKONAWCY BADANIA.....	9
9. WYMAGANIA WOBEC OFERTY.....	10
10. KRYTERIA WYBORU OFERTY.....	10
11. INFORMACJE DOTYCZĄCE PROCEDURY.....	10
12. MIEJSCE ORAZ TERMIN SKŁADANIA OFERT ORAZ INFORMACJE DODATKOWE.....	10

I. CEL BADANIA:

Celem opracowania jest:

1. Ocena trafności, skuteczności i efektywności interwencji przyjętych w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku,

Cel główny będzie realizowany przez następujący cel szczegółowy:

Przygotowanie ewaluacji śródkresowej dla *Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku* (dalej: SZRT) obejmującej analizę stopnia realizacji i wpływu na transport zapisów SZRT, przyjętej przez Radę Ministrów w dniu 24 września 2019 r.

II. UZASADNIENIE:

Badanie obejmie ocenę (ewaluację śródkresową) SZRT – w kontekście aktualności jej celów, obszarów i kierunków interwencji oraz skuteczności i efektywności obowiązującego systemu realizacji.

Obecnie podstawowym krajowym dokumentem strategicznym określającym kierunki rozwoju transportu jest SZRT, przyjęta uchwałą nr 105 Rady Ministrów w dn. 24 września 2019 r. Jest to kluczowy dokument planistyczny w zakresie rozwoju sektora transportu w perspektywie średniookresowej oraz integralny element spójnego systemu zarządzania krajowymi dokumentami strategicznymi. SZRT służy realizacji celów określonych w strategii średniookresowej.

Dotychczasowy okres realizacji SZRT wynosi 5 lat, (prace nad dokumentem rozpoczęto w 2017 r.), SZRT jest w połowie harmonogramu realizacji, w związku z czym wskazane jest sprawdzenie skuteczności rozwiązań SZRT. Dodatkowo, już po przyjęciu SZRT, na gruncie europejskim pojawiły się nowe rozwiązania wpływające na rozwój transportu w UE – Europejski Zielony Ład czy też Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności.

SZRT wpływa wymiennie na realizację założeń programów wieloletnich, czy też opracowywanie strategii na poziomie regionalnym.

Równolegle na poziomie krajowym trwają prace związane z opracowaniem wizyjnego dokumentu długofalowego (Koncepcja Rozwoju Kraju do 2050 r.) oraz wstępne działania związane z przygotowaniem nowej średniookresowej strategii rozwoju kraju (dalej: śsrk).

Monitoring strategiczny realizacji SZRT jest prowadzony na bieżąco w ramach monitoringu *Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)* – dalej: SOR, począwszy od 2019 r., w postaci cyklicznych sprawozdań przekazywanych do Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, Opracowanie sprawozdania z realizacji SZRT wynika z treści samego dokumentu, jak i wymogów związanych z monitorowaniem SOR.

Coroczne sprawozdania z realizacji SZRT w ramach SOR ukazują **tylko częściowy obraz osiągniętych rezultatów w poszczególnych sektorach transportu**, w tym postępy w ujęciu wskaźnikowym (problemy z dostępem do części wskaźników w systemie STRATEG). Sprawozdawczość poza dostarczaniem informacji nt. realizacji projektów pełni również **funkcję ocenną** na podstawie wskazywanego cyklicznie stopnia realizacji projektów strategicznych i flagowych.

Dotychczasowa praktyka dotycząca monitorowania SZRT wskazuje na konieczność podjęcia przekrojowej analizy zapisów strategii i ponownej oceny pewnych elementów SZRT. W tym kontekście w ramach niniejszego zamówienia planowana jest analiza i ocena trafności zapisów SZRT w odniesieniu do aktualnego otoczenia prawno-instytucjonalnego, sytuacji społeczno-gospodarczej i geopolitycznej oraz ocena skuteczności i efektywności dotychczas przyjętych rozwiązań wdrożeniowych wraz z analizą osiągniętych wskaźników.

Efektom ww. działań ma być sformułowanie wniosków i rekomendacji na potrzeby przygotowania nowej strategii rozwoju transportu.

Podsumowując:

Zadanie ma na celu **ocenę (ewaluację średniookresową) trafności przyjętych w SZRT wyborów strategicznych przez pryzmat aktualnej sytuacji społeczno-gospodarczej, geopolitycznej i uwzględniającej otoczenie prawno-instytucjonalne oraz ewaluację efektywności i skuteczności**

dotychczasowych rozwiązań wdrożeniowych. Analiza w tym zakresie powinna wykazać, jakie działania powinny być kontynuowane, a co wymaga dostosowania lub zmiany w kontekście prac nad nową strategią. Analiza powinna również zweryfikować aktualność celów, obszarów i kierunków interwencji oraz wskazać, w jakim zakresie powinny one zostać zmodyfikowane.

Przedmiotem analizy powinna być także kwestia sposobu programowania rozwoju multimodalnego transportu w dobie współczesnych wyzwań, tj. wojny w Ukrainie i wynikających z nich konsekwencji dla Polski, wyzwań energetyczno-klimatycznych oraz nowych rozwiązań legislacyjnych na poziomie UE – ze szczególnym uwzględnieniem Strategii Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności (COM(2020)789), oraz legislacji unijnej regulującej przechodzenie na transport bezemisyjny w tym dot. dostępu do środków finansowych. Szczególnym przedmiotem zainteresowania będzie tu stopień szczegółowości strategii zapewniający elastyczność rozwiązań, w tym sposób formułowania celów, zadań oraz określania horyzontu czasowego dokumentu. Konieczne będzie również odniesienie się i uwzględnienie zapisów KRK 2050, założeń dla nowej średniookresowej strategii rozwoju kraju oraz aktualnych polityk unijnych.

Przeprowadzona ocena powinna wskazać, jak współczesne wyzwania wpływają na programowanie rozwoju transportu w średniookresowej perspektywie oraz sformułować propozycje rozwiązań, służących temu, by nowa strategia uwzględniała dynamicznie zmieniającą się rzeczywistość. Należy zatem określić, w jaki sposób należy **zaprogramować rozwój transportu w perspektywie średniookresowej w obecnej, mocno zmiennej rzeczywistości oraz skutecznie wdrażać przyjęte cele.**

III. ZAKRES OPRACOWANIA:

Badaniem ewaluacyjnym objęta zostanie SZRT.

Zakres czasowy badania obejmuje lata realizacji SZRT, tj. 2019-2023 oraz okres do 2040 r. w przypadku analiz i formułowania wniosków dla planowanej nowej strategii.

Pytania ewaluacyjne

Zadaniem wykonawcy będzie odpowiedź na sformułowane poniżej pytania ewaluacyjne w ramach poszczególnych modułów badawczych. Na podstawie odpowiedzi na poniższe pytania wykonawca sformułuje wnioski i rekomendacje w zakresie założeń, a finalnie projektu nowej strategii rozwoju transportu.

Moduły badawcze

Zadanie ocena realizacji SZRT

Moduł I – ocena trafności założeń strategicznych SZRT w świetle aktualnej sytuacji społeczno-gospodarczej.

1. Czy konieczna jest zmiana celów i kierunków interwencji SZRT, biorąc pod uwagę aktualne wyzwania, zagrożenia i trendy rozwojowe? Jeśli tak, to w jakim zakresie?
2. Czy zmiany polityk unijnych wpływają na konieczność modyfikacji celów i kierunków interwencji SZRT? Jeśli tak, to jakie i w jaki sposób?
3. Jak zmieniające się czynniki globalne oddziałują na polski system transportu i czy powinny znaleźć odzwierciedlenie w modyfikacji celów i kierunków interwencji SZRT?
4. Jakie obszary priorytetowe należałoby wskazać w nowej strategii rozwoju transportu, biorąc pod uwagę wnioski z analizy zapisów SZRT oraz wiedzę na temat aktualnych wyzwań rozwojowych?
5. Jakim poziomem szczegółowości powinny charakteryzować się zapisy w nowej strategii rozwoju transportu, mając na uwadze wnioski z analizy dotychczasowej realizacji SZRT oraz wzrost dynamiki zmian społeczno-gospodarczych w ostatnich latach?

Moduł II – ocena systemu realizacji SZRT.

6. Czy system realizacji SZRT poprzez wskazane kierunki interwencji, działania i projekty strategiczne był trafny i skuteczny z punktu widzenia realizacji strategicznych celów SZRT? Czy wymaga zmian? Jeśli tak, to jakich w zgodzie z przepisami ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju?

7. Czy proces doboru projektów strategicznych zawartych w SZRT był trafny z punktu widzenia realizacji celów strategii? Czy jego zasady realizacji były jasne i użyteczne dla uczestników systemu?

8. Czy na realizację projektów strategicznych wpływały w sposób istotny nieprzewidziane wcześniej czynniki kontekstowe? Jeśli tak, to jakie? W jaki sposób objawiał się ten wpływ?

9. Czy system monitorowania SZRT był skuteczny i użyteczny? Jakie elementy realizacji nowej strategii powinny podlegać monitorowaniu? Czy poza wskaźnikami i projektami strategicznymi zasadne jest monitorowanie innych elementów? Jeśli tak, to jakich?

10. Czy dobór wskaźników był trafny z punktu widzenia określonych celów strategii i użyteczny dla osób odpowiedzialnych za monitorowanie realizacji strategii (tzn. czy wskaźniki były dostępne w wymaganych terminach i dostarczały informacji potrzebnych do oceny postępów wdrażania)?

11. Czy wartości docelowe wskaźników zostały trafnie określone? Czy na stopień ich realizacji wpłynęły w sposób istotny nieprzewidziane wcześniej czynniki kontekstowe? Jeśli tak, to jakie i w jaki sposób?

12. Jak usprawnić proces aktualizacji i monitorowania wskaźników nowej strategii rozwoju transportu?

Z uwagi na fakt, że ewaluacja śródkresowa jest jednym z etapów przygotowania nowej strategii rozwoju transportu spójnej z nową śsrk, niezbędne w przygotowaniu opracowania będzie wykorzystanie SOR i założeń dla nowej śsrk.

Konsultant będzie zobowiązany do pozyskania niezbędnych danych, materiałów i dokumentów we własnym zakresie.

Od Wykonawcy oczekuje się sprawnej i terminowej realizacji badania oraz bieżącej współpracy z Zamawiającym, w tym:

- uzgodnienia metodologii i narzędzi badawczych,
- pozostawania w stałym kontakcie z Zamawiającym (spotkania odpowiednio do potrzeb, kontakt telefoniczny oraz drogą elektroniczną, wyznaczenie osoby do kontaktów roboczych),
- informowania o stanie prac, pojawiających się problemach i innych zagadnieniach istotnych dla realizacji badania.

W ramach badania ewaluacyjnego zostaną zastosowane, co najmniej następujące kryteria ewaluacyjne:

Nazwa kryterium:	Opis:
Trafność (relevance)	Rozumiane jako ocena, w jakim stopniu przyjęte wybory strategiczne są aktualne i trafne w obecnej sytuacji społeczno-gospodarczej i geopolitycznej.
Efektywność (efficiency)	Rozumiane jako ocena relacji między nakładami, kosztami, zasobami (finansowymi, ludzkimi, administracyjnymi) a osiągniętymi efektami interwencji.
Skuteczność (effectiveness)	Rozumiane jako ocena do jakiego stopnia cele zdefiniowane na etapie programowania interwencji zostały osiągnięte, czy wybrane instrumenty były odpowiednie względem celów (i w jakim stopniu) oraz w jakim stopniu metody wdrażania i czynniki zewnętrzne miały wpływ na ostateczne efekty. W kontekście śsrk kryterium rozumiane jako jest ustalenie przewidywanej skuteczności przyjętych rozwiązań.
Użyteczność (utility)	Rozumiane jako ocena użyteczności przyjętych rozwiązań przez podmioty realizujące działania podlegające ocenie.

IV. SPOSÓB REALIZACJI BADANIA I METODOLOGIA

Szczegółowe rozstrzygnięcia dotyczące metod badawczych powinny zostać przedstawione przez Wykonawcę w raporcie. Metodyka ewaluacji zastosowana przez Wykonawcę ma umożliwić udzielenie wyczerpujących odpowiedzi na postawione przez Zamawiającego pytania ewaluacyjne i będzie głównym elementem oceny ofert złożonych przez potencjalnych Wykonawców badania.

W celu realizacji badania Wykonawca powinien zastosować najbardziej odpowiedni zestaw metod i technik badawczych. W ramach ww. zestawu powinny znaleźć się przynajmniej wskazane poniżej metody badawcze:

1) analiza danych zastanych (*desk research*) wraz z odniesieniem do jej wyników w treści raportu (przypisy do właściwych materiałów źródłowych). W zakresie analizy mają znaleźć się m.in.:

- a. unijne, krajowe dokumenty strategiczne i programowe,
- b. dane ze sprawozdawczości z SZRT w ramach SOR,
- c. analizy i diagnozy towarzyszące dokumentom realizującym SZRT,

2) panele eksperckie – z osobami specjalizującymi się w programowaniu i realizacji polityki transportowej;

3) wywiady fokusowe (*focus group interview*) i indywidualne wywiady pogłębione (*individual in-depth interview*) z wybranymi przedstawicielami branży transportowej;

4) analizy statystyczne i ekonometryczne - w zakresie analiz dot. ustalenia i oceny wykorzystanych w śsrk wskaźników oraz ich wartości.

Produktem badania będzie raport przedstawiający podsumowanie oceny SZRT w kontekście aktualności jej celów, obszarów i kierunków interwencji oraz systemu realizacji wraz z głównymi wnioskami i rekomendacjami.

Rekomendacje w odniesieniu do wszystkich wyżej opisanych aspektów. **Synteza opracowania** w podziale na wskazane etapy na ok. 50 stron, zawierające wszystkie powyższe elementy.

Ocena dotychczasowego stopnia realizacji celów Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku w formie syntetycznej, m.in. w oparciu o badanie osiągniętych do tej pory wskaźników zawartych w SZRT.

V. DOKUMENTY KRAJOWE I UNIJNE ODNOSZĄCE SIĘ DO TRANSPORTU:

Poniżej zestawiono dokumenty **krajowe** oraz **unijne** odnoszące się do rozwoju transportu, które potencjalnie mogłyby służyć badaniu stanowiącemu przedmiot ewaluacji do wykorzystania przy opracowaniu:

Zintegrowane dokumenty:

- Umowa Partnerstwa dla realizacji Polityki Spójności 2021-2027 w Polsce
- Strategia rozwoju Polski Centralnej do roku 2020 z perspektywą 2030
- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030
- Krajowy Plan w dziedzinie Energii i Klimatu do 2030 r. (projekt aktualizacji przewidziany do przyjęcia przez RM w II kwartale br.)
- Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO)
- Polityka energetyczna Polski do 2040 r. (PEP 2040).
- Plan Rozwoju Elektromobilności w Polsce „Energia do Przyszłości”
- Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych
- Polska Strategia Wodorowa do roku 2030 z perspektywą do 2040 r.
- Krajowa Polityka Miejska 2030
- Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności;

- Program Zintegrowanej Informatyzacji Państwa do 31 grudnia 2024 r. (trwają prace nad nowym na kolejne 10 lat)
- Europejska strategia bezpieczeństwa gospodarczego (Komunikat o Global Gateway)

Strategie sektorowe:

- Strategia Zrównoważonego Rozwoju Wsi, Rolnictwa i Rybactwa 2030;
- Strategia Produktyności 2030
- Strategia Rozwoju Kapitału Społecznego (współdziałanie, kultura, kreatywność) 2030
- Strategia rozwoju kapitału ludzkiego 2030
- Polityka ekologiczna państwa 2030
- Strategia rozwoju w obszarze środowiska i gospodarki wodnej

Pozostałe dokumenty:

- Regionalne Programy Operacyjne (RPO)
- Programowanie perspektywy finansowej 2014–2020 Umowa Partnerstwa
- Ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej;
- Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)(SOR)
- Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030
- Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)
- Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030
- Krajowy program ochrony wód morskich
- Plan zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000
- Krajowy program oczyszczania ścieków komunalnych (VI aktualizacja)
- Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.
- Program działań mających na celu zmniejszenie zanieczyszczenia wód azotanami pochodzącymi ze źródeł rolniczych oraz zapobieganie dalszemu zanieczyszczeniu
- Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku
- Program rozwoju systemu transportowego na obszarze Podtatrza do 2030 roku
- Program przeciwdziałania niedoborowi wody na lata 2022-2027 z perspektywą do roku 2030
- Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030
- Krajowy Program Kolejowy 2030 (z perspektywą do roku 2032)
- Program Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską
- Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2029 roku
- Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024
- Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030
- Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025
- Budowa Polskiego Ośrodka Szkoleniowego Ratownictwa Morskiego w Szczecinie
- Ochrona przeciwpowodziowa i osiągnięcie korzystnego bilansu wodnego w rejonie Odry Środkowej cofka stopnia wodnego Malczyce
- Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku
- Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)
- Program wieloletni na lata 2023-2027 pn. "Budowa falochronu osłonowego w Porcie Gdańsk"- Budowa i rozbudowa infrastruktury dostępowej do portu w Świnoujściu w latach 2023-2029
- Zagospodarowanie Dolnej Wisły
- Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku
- Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)
- Krajowy program ochrony wód morskich
- Program wieloletni pn: *Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap I. 2020-2023.* – przyjęty przez RM 28 października 2020 r.
- Aktualizacja Krajowego Program Ochrony Powietrza do 2025 r. (z perspektywą do 2030 r. oraz do 2040 r.)
- Krajowy program ograniczania zanieczyszczenia powietrza - aktualizacja

- Plany transportowe województw i miast wojewódzkich (jeżeli istnieją)
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego - międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym
- strategię ponadregionalną (w zakresie transportu):
 - Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027;
 - strategię rozwoju województw (16) wraz z prognozami oddziaływania na środowisko;
 - uchwalone na poziomie lokalnym Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.
- Plany Zarządzania Ryzykiem Powodziowym;
- Mapy zagrożenia powodziowego i mapy ryzyka powodziowego;
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej,- aktualnie nowe rozporządzenia w przygotowaniu;
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1153 z dnia 7 lipca 2021 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę” i uchylające rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 i (UE) nr 283/2014;
- plany pracy dla korytarzy sieci bazowej TEN-T Morze Północne – Bałtyk i Bałtyk – Adriatyk;
- Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu. KOM(2011) 144 wersja ostateczna z dnia 28.3.2011r.;
- Centralny plan w zarządzaniu ruchem lotniczym (centralny plan ATM);
- Communication From The Commission to The European Parliament, The Council, The European Economic And Social Committee and The Committee Of The Regions “A European Strategy for Low-Emission Mobility”. COM (2016) 501;
- Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach”. COM (2013)913;
- Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Program działań na rzecz sprawiedliwego społecznie przejścia do czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich” COM (2017)283;
- Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Nowe unijne ramy mobilności miejskiej” COM (2021)811;
- Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Utworzenie wspólnej europejskiej przestrzeni danych dotyczących mobilności” COM (2023)751;
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu, wraz z aktami delegowanymi;
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2661 z dnia 22 listopada 2023 r. w sprawie zmiany dyrektywy 2010/40/UE w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu;
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego;
- Wszystkie akty prawne tzw. 4 Pakietu Kolejowego;
- Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91;
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty;
- Rozporządzenie 2023/1804 w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylenia dyrektywy 2014/94/UE;
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylającego dyrektywę Rady 91/670/EWG;
- Pakiet rozporządzeń Parlamentu Europejskiego dot. Jednolitej Europejskiej Przestrzeni powietrznej – SES;
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/362 z dnia 24 lutego 2022 r. w sprawie zmiany dyrektywy 1999/62/WE, 1999/37/WE i (UE) 2019/520 w odniesieniu do pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy;

- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/719 z dnia 29 kwietnia 2015 r. zmieniająca dyrektywę Rady 96/53/WE ustanawiającą dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym;
- Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów Europejski Zielony Ład (COM(2019)640);
- Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości (COM(2020)789).
- Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2022/1012 z dnia 7 kwietnia 2022 r. uzupełniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do ustanowienia norm zawierających szczegółowe wymogi dotyczące poziomu usług i bezpieczeństwa w odniesieniu do bezpiecznych i chronionych parkingów oraz procedur ich certyfikacji,
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852 z dnia 18 czerwca 2020 r. w sprawie ustanowienia ram ułatwiających zrównoważone inwestycje, zmieniające rozporządzenie (UE) 2019/2088 wraz z aktami delegowanymi odnoszącymi się do transportu i infrastruktury transportu.
- Pakiet legislacyjny „Gotowi na 55” w tym:
 - rozporządzenie PE i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylenia dyrektywy 2014/94;
 - Wniosek ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz zmieniające dyrektywę 2009/16/WE;
 - Wniosek ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego;
 - znowelizowana DYREKTYWA 2003/87/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii (Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32);
 - ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2023/857 z dnia 19 kwietnia 2023 r. zmieniające rozporządzenie (UE) 2018/842 w sprawie wiążących rocznych redukcji emisji gazów cieplarnianych przez państwa członkowskie od 2021 r. do 2030 r. przyczyniających się do działań na rzecz klimatu w celu wywiązania się z zobowiązań wynikających z porozumienia paryskiego oraz zmieniające rozporządzenie (UE) 2018/1999;
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/851 z dnia 19 kwietnia 2023 r. w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) 2019/631 w odniesieniu do wzmocnienia norm emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych zgodnie z ambitniejszymi celami klimatycznymi Unii;
- Wniosek ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY zmieniające rozporządzenie (UE) 2019/1242 w odniesieniu do wzmocnienia norm emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich oraz włączenia obowiązków sprawozdawczych, a także uchylające rozporządzenie (UE) 2018/956 COM(2023)88;
- Dyrektywa PE i Rady 2019/1161 z dnia 20 czerwca 2019 r. zmieniająca dyrektywę 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego;
- pakiet legislacyjny towarzyszący dokumentowi: Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów Ekologizacja transportu towarowego COM(2023)440;
- Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie praw pasażerów w kontekście podróży multimodalnych (COM(2023) 752 final);
- Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenia (WE) nr 261/2004, (WE) nr 1107/2006, (UE) nr 1177/2010, (UE) nr 181/2011 i (UE) 2021/782 w odniesieniu do egzekwowania praw pasażerów w Unii (COM(2023) 753 final).

VI. SPOSÓB PREZENTACJI WYNIKÓW BADANIA:

Wynik badania zostanie przedstawiony w formie raportu końcowego. Wykonawca dostarczy raport końcowy w edytowalnej wersji elektronicznej w postaci plików *.doc oraz *.pdf na pendrive, płycie CD lub DVD oraz 5 egzemplarzy w wersji papierowej (wydruk na papierze A4, dwustronny kolorowy, mapy

i tabele mogą zostać wydrukowane na formacie A3 i złożone, oprawa w sztywne okładki), a także prześle na wskazany przez Zamawiającego adres.

Wykonawca przekaże Zamawiającemu zapis cyfrowy pełnej dokumentacji badania (w tym bazy danych, tablice wynikowe, zestawienia statystyczne wykorzystane w trakcie badania oraz grafiki i mapy w formule umożliwiającej edycję).

Końcowa wersja badania powinna być opracowana w języku polskim i mieć następującą strukturę:

Ewaluacja SZRT2030

1. Spis treści.

2. Wprowadzenie (opis przedmiotu, głównych założeń i celów badania, opis okoliczności towarzyszących badaniu).

3. Opis wyników badania, analizę wyników i interpretację; rozdziały analityczne powinny zawierać wnioski częściowe i podsumowania. Wyniki powinny być ilustrowane mapami w postaci kartogramów, kartodiagramów oraz wykresami, tabelami itp. Każda część analityczna powinna zawierać odpowiednie wnioski i rekomendacje.

4. Podsumowanie wniosków i rekomendacji.

Rekomendacje mają zawierać:

a) opis skutków wprowadzenia rekomendacji wraz z uzasadnieniem;

b) propozycję sposobu(ów) wdrożenia rekomendacji.

5. Tabela rekomendacji, zawierająca zidentyfikowane problemy, wagę problemu, wnioski, proponowane rekomendacje wraz ze sposobem ich wdrożenia,

6. Aneksy przedstawiające zestawienia i analizę ilościową danych, a także ewentualne wykresy, schematy i mapy.

Wszystkie prezentowane w raporcie końcowym dane statystyczne powinny mieć podane źródło w przypisach.

VII. HARMONOGRAM:

Wykonawca zobowiązany jest do stałej roboczej współpracy z Zamawiającym.

Na potrzeby przeprowadzenia badania ewaluacji termin to 70 dni na dostarczenie raportu końcowego od dnia podpisania Umowy. Szczegółowy harmonogram zostanie uwzględniony w Umowie podpisywanej z Wykonawcą.

VIII. WYMAGANIA MINIMALNE WOBEC POTENCJALNEGO WYKONAWCY BADANIA:

Wymaga się, by Wykonawca posiadał odpowiednią wiedzę i doświadczenie oraz potencjał ekonomiczny i techniczny umożliwiający właściwą realizację zamówienia składającego się z Oceny trafności, skuteczności i efektywności interwencji przyjętych w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku, według wskazanego Minimum metodologicznego i według wybranych przez siebie metod, a także dysponował odpowiednio przeszkolonym personelem, pozwalającym terminowo i z zachowaniem profesjonalnych standardów zrealizować zamówienie wybranymi przez siebie metodami.

W zakresie doświadczenia naukowego zespołu badawczego wymaga się, by zostały spełnione następujące kryteria:

- Kierownik/koordynator badania z tytułem naukowym minimum doktora w zakresie transportu, logistyki lub ekonomii z doświadczeniem i dorobkiem naukowym w okresie ostatnich 10 lat w kierowaniu/koordynowaniu realizacji co najmniej 10 analiz, ewaluacji, badań i publikacji naukowych w zakresie rozwoju transportu,

- W zespole badawczym - przynajmniej jedna osoba z doświadczeniem w realizacji badań dotyczących rozwoju transportu w okresie ostatnich 10 lat;

- W zespole badawczym - przynajmniej jedna osoba z doświadczeniem w realizacji badań dotyczących realizacji polityki spójności;

- W zespole badawczym - przynajmniej jedna osoba z doświadczeniem w elektronicznym opracowywaniu map w zakresie transportu i/lub rozwoju transportu.

Ilekcóż jest mowa o doświadczeniu w realizacji analiz/ewaluacji/badań w kontekście poszczególnych osób, należy przez to rozumieć bycie autorem lub współautorem raportów końcowych, tj. twórców całych lub przynajmniej części rozdziałów z raportu końcowego.

W kontekście członków zespołu badawczego warunek uważa się za spełniony, gdy każda z zaproponowanych osób będzie spełniać przynajmniej jeden z przedstawionych warunków, a zespół łącznie będzie spełniać wszystkie określone warunki.

Wykonawca badania przekaże MI wszelkie prawa autorskie do raportu końcowego (ekspertyzy).

IX. WYMAGANIA WOBEC OFERTY

Oferta musi zawierać przynajmniej następujące elementy:

1. wykaz osób realizujących zamówienie wraz z oświadczeniem o spełnianiu wymagań minimalnych określonych w pkt VIII SOPZ.

3. dane Wykonawcy: firma, adres, adres poczty elektronicznej oraz nr telefonu;

4. dane osoby do kontaktów w imieniu Wykonawcy;

5. datę sporządzenia oferty;

6. cenę netto i cenę brutto w PLN za całość usługi będącej przedmiotem zamówienia.

X. KRYTERIA WYBORU OFERTY

Przy wyborze oferty Zamawiający zweryfikuje wszystkie nadesłane w terminie oferty, które spełnią wymogi formalne, biorąc pod uwagę następujące kryteria:

1. Doświadczenie kierownika/koordynatora badania w problematyce, której dotyczy oferta (doświadczenie w wykonywaniu ekspertyz i badań w zakresie transportu i/lub zamówień publicznych) (50%).

2. Cena brutto (50%)

Przyjmuje się, że 1% wagi kryterium = 1 punkt.

Ad 1) Kryterium "Doświadczenie kierownika/koordynatora badania w problematyce, której dotyczy oferta (doświadczenie w wykonywaniu ekspertyz i badań w zakresie transportu i/lub zamówień publicznych)" (D) – waga 50%.

W kryterium „Doświadczenie kierownika/koordynatora badania (D)” oferta otrzyma 4 pkt za każdą dodatkowo zrealizowaną ekspertyzę/badanie (powyżej minimum określonego w pkt VIII) lub 5 pkt jeśli były wykonane na potrzeby administracji publicznej, w ciągu ostatnich 10 lat przed upływem terminu składania ofert, jednak nie więcej niż 50 pkt.

Punkty będą przyznawane na podstawie kopii protokołów odbioru, referencji lub innych dokumentów poświadczających przedmiot ekspertyzy/badania i prawidłową realizację zamówienia.

W przypadku ofert składanych przez konsorcjum, pod uwagę brane będzie wyłącznie doświadczenie lidera konsorcjum.

Ad 2) Kryterium „Cena brutto” (C) – waga 50%

Przez kryterium „cena brutto” Zamawiający rozumie cenę brutto określoną przez Wykonawcę (z podatkiem VAT), obejmującą pełny koszt realizacji całości zamówienia.

Punkty w tym kryterium zostaną obliczone wg następującego wzoru: $C = C_{min} \cdot C_{bx} / 50$

C – liczba punktów badanej oferty uzyskana w kryterium ceny brutto,

Cmin – cena najniższa brutto za wykonanie przedmiotu zamówienia, podana przez Wykonawców, którzy złożyli ważne oferty,
Cb – cena ofertowa brutto za wykonanie przedmiotu zamówienia podana przez Wykonawcę w badanej ważnej ofercie.

Końcowy wynik powyższego działania zostanie zaokrąglony do dwóch miejsc po przecinku

XI. INFORMACJE DOTYCZĄCE PROCEDURY

Zamówienie zostanie zrealizowane bez zastosowania przepisów *ustawy z dnia 11 września 2019 r.*

Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2023 r. poz. 1605 z późn. zm.), na podstawie art. 2 ust. 1 pkt 1 ww. ustawy.

Niniejsze ogłoszenie nie stanowi oferty w rozumieniu przepisów *ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny* (Dz. U. z 2023 r. poz. 1610 z późn. zm.), jak również nie jest ogłoszeniem w rozumieniu *ustawy Prawo zamówień publicznych*.

XII. MIEJSCE ORAZ TERMIN SKŁADANIA OFERT ORAZ INFORMACJE DODATKOWE:

1. Oferty należy składać drogą elektroniczną na adres e-mail: Sekretariat.DepartamentuStrategiiTransportu@mi.gov.pl do dnia **2 sierpnia 2024 r. godz.10:00.**
2. Ofertę traktuje się jako złożoną w terminie, jeżeli zostanie dostarczona do dnia i godziny wskazanej powyżej. Oferty przesłane po tym terminie nie będą rozpatrywane (decyduje data i godzina otrzymania oferty drogą elektroniczną przez serwer Zamawiającego).
3. Oferty należy przysyłać wyłącznie drogą elektroniczną na wskazany powyżej adres e-mail w formie zeskanowanych dokumentów (maksymalny rozmiar załącznika nie powinien przekraczać 5 MB). Oferta musi być podpisana przez Oferenta lub przez osobę należycie umocowaną do reprezentowania Oferenta (w takim przypadku do oferty należy też dołączyć zeskanowany dokument, z którego wynika umocowanie do reprezentowania Oferenta).
4. W toku badania i oceny ofert Zamawiający może żądać od Oferentów wyjaśnień dotyczących treści złożonych ofert.
5. W celu zapewnienia porównywalności ofert, Zamawiający zastrzega prawo do wystąpienia o uzupełnienie otrzymanych ofert.
6. Zamawiający zastrzega sobie prawo do negocjacji warunków oferty, a także rezygnacji z zamówienia bez podania przyczyny.
7. Niniejsze zapytanie nie stanowi oferty w myśl art. 66 Kodeksu Cywilnego, jak również nie jest ogłoszeniem w rozumieniu ustawy *Prawo zamówień publicznych* oraz nie kształtuje zobowiązania Zamawiającego do przyjęcia którejkolwiek z ofert.
8. Zamawiający przy wyborze oferty będzie kierował się całkowitą łączną ceną brutto oferty. Cena podana w ofercie powinna obejmować wszystkie koszty i składniki związane z wykonaniem zamówienia.
9. Zamawiający zastrzega, że oferta stanowi informację publiczną w rozumieniu ustawy o dostępie do informacji publicznej i nie podlega zastrzeżeniu jako tajemnica przedsiębiorstwa.
10. O wyborze oferty Zamawiający powiadomi Oferenta za pośrednictwem poczty elektronicznej.
11. Zamawiający zawiera umowy na podstawie własnych umów stosowanych w Ministerstwie.
12. Ewentualne pytania i wątpliwości dotyczące niniejszego rozeznania rynku należy kierować na adres e-mail: Sekretariat.DepartamentuStrategiiTransportu@mi.gov.pl