

CUPT.DAT.ZE.561.10.2018.3.EBK

Warszawa, 17 sierpnia 2018 r.

Szanowni Państwo,

Centrum Unijnych Projektów Transportowych zaprasza Państwa do złożenia oferty cenowej na wykonanie zamówienia **„Wpływ działań podejmowanych w ramach III i IV osi Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (PO IiŚ) 2014-2020 na poprawę dostępności drogowej i obciążenie ruchem w miastach” – etap I - opracowanie metodyki i narzędzi badawczych na potrzeby badania ewaluacyjnego oraz przeprowadzenie pilotażu badania**. Poniżej przedstawione zostały założenia analityczne przygotowane przez CUPT.

Przedstawiona wycena posłuży Zamawiającemu do **ustalenia szacunkowej wartości zamówienia**.

I. INFORMACJE PODSTAWOWE

Celem III osi priorytetowej PO IiŚ jest m.in. nadrobienie zaległości w rozbudowie infrastruktury drogowej bezpiecznej dla użytkownika oraz połączenie najważniejszych ośrodków miejskich z siecią transportu europejskiego (TEN-T), a także poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zgodnie z założeniami w obszarze infrastruktury transportu drogowego realizowane są projekty budowy, przebudowy lub rozbudowy dróg znajdujących się w sieci TEN-T (w tym priorytetowo w sieci bazowej, a także dróg w sieci kompleksowej o dużym znaczeniu gospodarczym), których efektem będzie stworzenie spójnej sieci dróg o dużej przepustowości łączącej wszystkie miasta wojewódzkie z siecią TEN-T i pozwalającej na ich skomunikowanie za pomocą dróg szybkiego ruchu z Warszawą, stanowiącą główny węzeł miejski sieci bazowej. Interwencja dotyczy dróg ekspresowych i autostrad, a także dróg w ww. miejskim węźle sieci bazowej o strategicznym znaczeniu dla sieci TEN-T i ujętych w planach pracy korytarzy sieci bazowej TEN-T. Ponadto, dla usprawnienia metod zarządzania ruchem drogowym realizowane są inwestycje z zakresu ITS. Interwencja w ramach osi ukierunkowana jest również na inwestycje dotyczące poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD), obejmujące inwestycje infrastrukturalne na sieci TEN-T (inżynieria), a także projekty dotyczące całej krajowej sieci drogowej, związane z wyposażeniem jednostek nadzoru nad ruchem drogowym i służb ratowniczych (ratownictwo techniczne) (nadzór i ratownictwo), jak również organizacją kampanii i szkoleń o zasięgu ogólnokrajowym (edukacja), wynikających m.in. z Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013 – 2020.

Działania w ramach osi IV stanowią uzupełniającą część wobec inwestycji przewidzianych w ramach osi III związanych z rozwojem drogowej sieci TEN-T i realizują określony w niej cel, z uwzględnieniem dostępności drogowej ośrodków miejskich i ich odciążenia od ruchu drogowego.

W ramach działania realizowane są inwestycje na krajowej sieci drogowej w TEN-T, dotyczące powiązania infrastruktury miejskiej z pozamiejską siecią TEN-T (drogi krajowe w miastach będących węzłami miejskimi sieci bazowej TEN-T), odciążenia miast od nadmiernego ruchu drogowego (obwodnice pozamiejskie na drogach krajowych i ekspresowych, drogi krajowe w miastach na prawach powiatu), a także poprawy ich dostępności (trasy wylotowe na drogach krajowych, odcinki dróg ekspresowych przy miastach). Są one uzupełniane o inwestycje z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD) obejmujące inwestycje infrastrukturalne (inżynieria). W uzupełnieniu do budowy dróg ekspresowych i autostrad w głównych ciągach transportowych zakłada się realizację wybranych odcinków dróg krajowych zapewniających płynny przepływ ruchu pomiędzy drogami w miastach a pozamiejskimi ciągami TEN-T. Budowa obwodnic i dróg wylotowych z miast, w tym dróg krajowych w miastach na prawach powiatu jest adresowana do tych miast, w których zidentyfikowano m. in. znaczne obciążenie infrastruktury drogowej przebiegającym przez nie ruchem ciężkim, brak alternatywnego wysokoprzepustowego połączenia drogowego, ograniczoną przepustowość istniejącej infrastruktury służącej wyprowadzeniu ruchu z miast. Inwestycje nie obejmują prac remontowych, jak również nie dotyczą bieżącego utrzymania infrastruktury.

II. UZASADNIENIE

Badanie pn. „Wpływ działań podejmowanych w ramach III i IV osi PO liŚ 2014-2020 na poprawę dostępności drogowej i obciążenie ruchem w miastach” będzie realizowane przez CUPT w latach 2022-2023, w oparciu o odpowiednio przygotowane w I etapie podejście metodyczne i narzędzia badawcze.

Celem badania będzie identyfikacja wpływu działań podejmowanych w ramach Programu PO liŚ na realizację celów szczegółowych III i IV osi priorytetowej. W ramach badania przewiduje się:

- dokonanie analiz sposobu, w jaki wsparcie oferowane w ramach PO liŚ przyczynia się do osiągnięcia celów sformułowanych w PO liŚ („Krajowa infrastruktura drogowa jest niewystarczająco rozwinięta w stosunku do intensywności produkcji i wymiany towarów oraz mobilności mieszkańców. Charakteryzuje się brakiem spójnej sieci dróg szybkiego ruchu (mimo stałego wzrostu ich długości), wysokim odsetkiem dróg krajowych przebiegających w terenie zabudowanym i niedostateczną ilością dróg przystosowanych do skali istniejącego ruchu. Ograniczona sieć drogowa w znaczącym stopniu rzutuje na niski poziom dostępności terytorialnej i bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dlatego konieczne będzie skoncentrowanie inwestycji na rozbudowie dróg w sieci TEN-T, a także poprawie dostępności i odciążenia miast od nadmiernego ruchu drogowego, w tym zwłaszcza tranzytowego.”),
- dokonanie oceny wpływu interwencji (efekt brutto i efekt netto¹) PO liŚ, w tym wpływu na zmiany wartości wskaźników kontekstowych określonych w Umowie Partnerstwa, Programie

¹ efekt netto tzn. zmiana którą w wiarygodny sposób można przypisać interwencji kontrolując pozostałe zmienne

Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 i Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do roku 2030),

- określenie wpływu (efektu netto), w ramach powierzonego PO liŚ wsparcia Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, działań podejmowanych w ramach osi III i IV na wspieranie efektywności wykorzystania zasobów oraz promowania zrównoważonego transportu i usuwania niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych.

Powyższe dostarczy istotnych informacji uzupełniających w stosunku do prowadzonego monitoringu rzeczowo-finansowego umożliwiając przede wszystkim wyjaśnienie mechanizmów oddziaływania zaprogramowanej interwencji, a także potencjalnych wskazówek kierunkujących skuteczność realizacji Programu.

Wykonanie badania umożliwi m.in. realizację koncepcji oceny wkładu europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych w zmiany wartości wskaźników rezultatu. Dostępne wyniki zasilą również Sprawozdanie końcowe z wdrażania PO liŚ 2014-2020.

Zamówienie stanowi element działań przygotowawczych, związanych z planowaniem i późniejszą realizacją badania ewaluacyjnego umieszczonego w Planie ewaluacji Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.

Etap I w postaci opracowania metodyki i narzędzi badawczych na potrzeby badania ewaluacji ex-post i badania pilotażowego przeprowadzony będzie w I-III kwartale 2019 r.

III ZAŁOŻENIA

III.1 CEL zamawianej usługi naukowo badawczej:

1. opracowanie metodyki dla *Badania wpływu działań podejmowanych w ramach III i IV osi PO liŚ 2014-2020 na poprawę dostępności drogowej i obciążenie ruchem w miastach* w kontekście możliwości pomiaru wpływu interwencji (efekt netto);
2. szczegółowa analiza dostępnych danych statystycznych, gromadzonych przez inne podmioty;
3. dokonanie pomiarów wyjściowych w 2 miastach według opracowanej metodologii;
4. analiza wyników pomiaru wyjściowego czynników wewnętrznych oraz uwarunkowań zewnętrznych dla kształtowania się dostępności drogowej i obciążenia ruchem w miastach pod kątem oceny stopnia realizacji celów interwencji założonych dla III i IV osi priorytetowej;
5. opracowanie metodologii badania w tym metodyki pomiaru efektu netto; opracowanie listy danych wejściowych wraz z pomiarem początkowym niezbędnych do dalszych badań analitycznych w kontekście pomiaru efektu netto z interwencji; opracowanie narzędzi badawczych oraz metod analitycznych wynikających z przeprowadzonego badania pilotażowego.

Powyższe działania mają pozwolić na dokonanie ewaluacji ex-post (w szczególności uwzględniając wpływ interwencji w ramach III i IV osi priorytetowej PO liŚ 2014-2020, mając na uwadze zapisane cele szczegółowe Programu) w zakresie:

1. oceny zmian płynności ruchu drogowego w miastach (kongestia, czas przejazdu, koszty eksploatacyjne);
2. oceny dostępności komunikacyjnej głównych ośrodków gospodarczych w Polsce poprzez powiązanie ich siecią dróg ekspresowych i autostrad również w kontekście polityki transportowej programowanej po 2020 r.;
3. analizy przestrzennej rozwoju sieci połączeń drogowych w miastach pod kątem spójności i komplementarności inwestycji realizowanych z PO liŚ 2014-2020 (w tym komplementarności międzygałęziowej PO liŚ – drogi, kolej, transport miejski);
4. analizy efektywności netto wpływu inwestycji transportowych w ramach III i IV osi priorytetowej PO liŚ 2014-2020 na skrócenie czasu przejazdu w mieście oraz pomiędzy miastami wojewódzkimi oraz czas zwrotu kosztów inwestycji;
5. oceny wpływu inwestycji transportowych z III i IV osi priorytetowej PO liŚ 2014-2020 na stworzenie sieci sprawnych połączeń transportowych, służących intensyfikacji wymiany handlowej na jednolitym rynku za pomocą pogłębionych analiz w połączeniach międzynarodowych;
6. ocena wpływu inwestycji realizowanych w ramach III i IV osi priorytetowej na zrównoważony rozwój regionu/kraju;
7. oceny wpływu inwestycji transportowych z III i IV osi priorytetowej PO liŚ 2014-2020 na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w miastach (w kontekście liczby rannych, liczby zabitych, liczby zdarzeń drogowych, przewozu ładunków niebezpiecznych).

III.2 Zakres przedmiotowy

Przedmiotem analizy pilotażowej będą wszystkie projekty z działania 3.1, 4.1 oraz 4.2 realizowane i planowane do realizacji w ramach PO liŚ 2014-2020.

Obszar na którym zostanie przeprowadzona analiza pilotażowa:

Powyższe kwestie będą badane na obszarze miasta w granicach administracyjnych z jego obszarem funkcjonalnym. Pilotaż będzie przeprowadzony w 2 miastach zaproponowanych przez Wykonawcę i uzasadnionych na etapie oferty. Uzasadnienie zostanie uszczegółowione na etapie studium wykonawczego do raportu metodologicznego) przy czym:

- w zaproponowanych miastach muszą być realizowane bądź planowane do realizacji projekty z dofinansowaniem w ramach osi priorytetowej PO liŚ III (działanie 3.1) i IV (działanie 4.1 i 4.2).

III.3 Zakres podmiotowy

Interwencja ma charakter horyzontalny i dotyczy całego kraju. W związku z tym grupami docelowymi wsparcia są użytkownicy indywidualni i przedsiębiorcy korzystający z dofinansowanej środkami UE infrastruktury drogowej.

Obligatoryjne wskaźniki do pilotażu:

1. całkowita długość nowych dróg, w tym TEN-T oraz w regionach słabiej rozwiniętych
2. skrócenie czasu podróży (na sieci w skali miasta/regionu/kraju – pomiędzy 18 miastami wojewódzkimi) w podziale na transport samochodowy i ciężarowy; w tym:
 - a) porównanie aktualnego średniego czasu przejazdu między ośrodkami wojewódzkimi z potencjalnym – oszacowanym metodą modelową – czasem przejazdu przy założeniu realizacji inwestycji budowlanych oraz modernizacyjnych na analizowanych szlakach drogowych w okresie 2014-2020;
 - b) porównanie planowanego czasu przejazdu po zrealizowaniu inwestycji z czasem przejazdu zgodnie z prędkością dopuszczalną na poszczególnych odcinkach drogi;
 - c) zmiana prędkości pojazdów osobowych i ciężarowych na odcinkach objętych ITS i bez ITS.
3. Bezpieczeństwo ruchu drogowego (w tym w miastach na prawach powiatu poza siecią TEN-T) w podziale na:
 - a) transport osobowy,
 - b) transport ciężarowy.

Zestaw wskaźników nie jest katalogiem zamkniętym. **Zadaniem wykonawcy jest przeanalizowanie obecnych wskaźników i ewentualne zaproponowanie rozszerzenia listy o dodatkowe wskaźniki niezbędne z punktu widzenia celów przedmiotowej analizy oraz wyliczenie wartości bazowych niniejszych wskaźników.**

Wskaźniki kontekstowe:

1. Zmniejszająca się dostępność dla użytkowników samochodów do określonych obszarów miast poprzez wprowadzanie stref płatnego parkowania, zakazów wjazdu, ograniczaniu miejsc do parkowania, przebudowę ulic w celu zmniejszanie liczby pasów ruchu na korzyść ciągów pieszych i ścieżek rowerowych lub wprowadzania buspasów itp.
3. „Rozlewanie się miast” w kontekście rozwoju sieci dróg i transportu drogowego miast (przestrzenne procesy urbanizacyjne miast).

III.4 Pytania badawcze:

1. Czy i w jakim stopniu inwestycje transportowe realizowane w ramach III i IV osi priorytetowej PO IiŚ 2014-2020 mają wpływ na skrócenie czasu przejazdu na poziomie miasta/regionu/kraju?

2. W jakim stopniu inwestycje z III i IV osi priorytetowej PO liŚ 2014-2020 wpływają na rozbudowę sieci transportowej i płynność ruchu oraz na zmianę przepustowości w miejscach o największym natężeniu ruchu drogowego (eliminacja wąskich gardeł i kongestii)?
3. Czy i w jakim stopniu inwestycje z III i IV osi priorytetowej PO liŚ 2014-2020 wpływają na poprawę dostępności komunikacyjnej miast?
4. Jaki jest wpływ ekonomiczny inwestycji drogowych na koszty ruchu (w tym efekt netto)?
5. Jaki jest wpływ nowej infrastruktury drogowej na aktywność gospodarczą w jej bliskim otoczeniu? Czy nowopowstała infrastruktura drogowa „przyciąga” kolejne inwestycje? Czy jest jakiś wpływ na obszary strategicznej interwencji wskazane w Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)?
6. Jaki jest obszar oddziaływania infrastruktury drogowej budowanej w ramach III i IV osi priorytetowej PO liŚ 2014-2020?
7. Czy zwiększa się produktywność jednostek gospodarczych działających w pobliżu infrastruktury drogowej?
8. W jakim stopniu inwestycje transportowe realizowane w ramach III i IV osi priorytetowej PO liŚ są komplementarne, w kontekście wyzwań budowy zintegrowanego systemu transportowego w miastach w postaci spójnej sieci dróg, linii kolejowych i transportu miejskiego?
9. Czy bezpieczeństwo użytkowników ruchu drogowego w miastach, na terenie których realizowane są projekty w ramach osi III i IV PO liŚ 2014-2020 uległo zmianie? W jakim stopniu?
10. Czy projekty drogowe z III i IV osi priorytetowej PO liŚ 2014-2020 mają wpływ na przestrzenne procesy urbanizacyjne miast? Na czym polega ten wpływ?
11. Jaki jest wpływ inwestycji z III i IV osi priorytetowej PO liŚ 2014-2020 na zrównoważony rozwój?

Zestaw pytań nie jest katalogiem zamkniętym. **Zadaniem wykonawcy jest weryfikacja zaproponowanej listy pytań i ewentualna modyfikacja.**

III.5 Metodologia

Zrealizowanie powyższych zamierzeń badawczych wymaga zastosowania takiej metodyki badawczej, która umożliwi zbieranie informacji niezbędnych do prowadzenia zarówno analiz przekrojowych jak i analiz zmian w czasie na poziomie ogólnokrajowym i regionalnym, w tym określenia wartości na poziomie netto, w celu określenia realnego wpływu interwencji.

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 przyszłego badania ewaluacyjnego.

Wykonawca jest zobowiązany do przeprowadzenia oceny w oparciu o metodologię rekomendowaną przez KE i EBI.

Badanie na poziomie krajowym będzie miało charakter ogólnopolski, a liczebność i sposób konstrukcji próby oraz zastosowany system wag muszą gwarantować możliwość szacowania wartości wiodących cech z dostateczną precyzją, na poziomie ogólnokrajowym (NUTS1) oraz województw (NUTS2). Wyniki pomiaru umożliwią ponadto analizę danych w podejściu przekrojowym.

Badanie będzie ewaluacją opartą na teorii (w podejściu tym każda interwencja publiczna rozpatrywana jest jako swoista teoria zmiany, której kluczowymi komponentami jest pakiet działań i instrumentów wybranych do osiągnięcia celów danej interwencji oraz zestaw założeń, warunkujących osiągnięcie przyjętych celów). Ewaluacja oparta na teorii zakłada, że proces zbierania danych oraz ich analizy będzie podporządkowany logice tego podejścia, czyli odtworzeniu, a następnie weryfikacji teorii zmiany. W związku z tym w ramach ewaluacji opartej na teorii uwzględniony zostanie m.in. moduł analiz pogłębiających w zakresie 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 Cost-benefit Analysis dla projektów pozostających w fazie operacyjnej. Próby badawcze mogą zostać uzupełnione próbami podobnych projektów zrealizowanych w ramach PO IiŚ 2007-2013. Możliwe jest włączanie do prób badawczych wnioskodawców skutecznych i nieskutecznych - w celu możliwej identyfikacji wpływu wdrażanej w ramach poszczególnych typów projektów interwencji). Ponadto istnieje możliwość zastosowania – w uzasadnionych przypadkach – modelowania ekonomicznego w celu uwzględnienia w wynikach danych ilościowych.

W celu próby uzyskania efektu netto inwestycji w transporcie drogowym (kontrolując pozostałe zmienne niezależne od inwestycji mogące zaburzać ocenę) należy:

- uwzględnić komplementarność działań inwestycyjnych oraz pozainwestycyjnych – np. na poziomie kształtowania cen parkowania itp. oraz włączenie obserwacji procesów miejskich i szukanie związków przyczynowo - skutkowych. Możliwe jest, że te same rezultaty powstaną w wyniku różnych działań, niekoniecznie realizacji projektów transportowych PO IiŚ;
- zebrać odpowiednie dane kontekstowe dot. innych działań i projektów, mogących mieć wpływ na rezultaty interwencji w ramach osi III i IV PO IiŚ. np. działania organizacyjne i planistyczne;
- uwzględnić wzajemne wpływy na rezultaty projektów z III i IV osi PO IiŚ i spoza nich - np. z demografii, zatrudnienia, mobilności.

Minimum metodologiczne:

1. Analiza danych zastanych, statystycznych oraz wskaźników stworzenie jednej bazy na potrzeby zamówienia.

2. Zestandaryzowane wywiady z użytkownikami samochodów prywatnych i służbowych na próbie reprezentatywnej (wstępne określenie należy do Wykonawcy na etapie oferty, uszczegółowione wraz z uzasadnieniem próby – na etapie raportu metodologicznego).
3. Metoda modelowania ruchu.
4. Analizy przestrzenne.
5. Metody kontrfaktyczne.

Powyższy katalog narzędzi badawczych stanowi jedynie niezbędne minimum (zdaniem Zamawiającego). Wykonawca jest zobowiązany do opracowania dwóch wariantów przeprowadzenia badania:

1. Metodologia wyjściowa.
2. Metodologia przetestowana z przedstawieniem/wykorzystaniem metod alternatywnych do zaproponowanych pierwotnie.

Wykonawca na etapie przygotowania raportu metodologicznego powinien szczegółowo opisać wszystkie metody i techniki badań oraz opracować scenariusze narzędzi badawczych.

W ramach badania ewaluacyjnego zostaną zastosowane następujące kryteria ewaluacyjne:

- **Skuteczność** – rozumiana jako ocena do jakiego stopnia cele Programu zdefiniowane na etapie programowania zostaną osiągnięte.
- **Użyteczność** - rozumiana jako ocena na ile planowane zmiany wywołane oddziaływaniem Programu są użyteczne i spełnią oczekiwania interesariuszy wsparcia. Czy projekty przyczyniły się do rozwiązania/zminimalizowania adresowanych problemów?
- **Oddziaływanie/wpływ** – kryterium to pozwala ocenić związek pomiędzy celem Programu i celami ogólnymi, tj. stopień, w jakim korzyści odniesione przez docelowych beneficjentów mają szerszy ogólny wpływ na większą liczbę ludzi w danym regionie i/lub w całym kraju.
- **Efektywność** – kryterium to pozwala ocenić w jakim stopniu poniesione nakłady w Programie będą ekonomicznie uzasadnione.

III.6 Zadania Wykonawcy:

1. Opracowanie metodologii i narzędzi badawczych w wariantcie podstawowym (punkt wyjścia) do badania „Wpływ działań podejmowanych w ramach III i IV osi PO IiŚ 2014-2020 na poprawę dostępności drogowej i obciążenie ruchem w miastach” wraz ze studium wykonalności.

2. Realizacja badania w celu przetestowania narzędzi i uzyskanie danych wyjściowych – pilotaż w 2 miastach (na etapie oferty konieczne jest wskazanie metodologii wyboru przyszłych miast do pilotażu).
3. Analiza wyników pomiaru wyjściowego czynników wewnętrznych oraz uwarunkowań zewnętrznych dla kształtowania się dostępności drogowej i obciążenia ruchem w miastach pod kątem oceny stopnia realizacji celów interwencji założonych dla III i IV osi priorytetowej.
4. Opracowanie i analiza wyników empirycznych uzyskanych podczas badania wraz z opracowaniem rekomendacji do zmian narzędzi (ewentualna ocena zasadności kontynuacji pilotażu).
5. Ocena interwencji pod względem możliwego oddziaływania na wartość wskaźników kontekstowych określonych w Umowie Partnerstwa, Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 i Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywa do roku 2030),
6. Opracowanie metodologii i narzędzi badawczych w wariantcie alternatywnym (po przeprowadzeniu pilotażu) do badania „Wpływ działań podejmowanych w ramach III i IV osi PO IiŚ 2014-2020 na poprawę dostępności drogowej i obciążenie ruchem w miastach” wraz ze studium wykonalności.

Zadaniem Wykonawcy będzie w szczególności:

A. OPRACOWANIE METODOLOGII W DWÓCH WARIANTACH WRAZ ZE STUDIUM ICH WYKONALNOŚCI (punkt wyjścia oraz metodologia po przeprowadzeniu pilotażu)

1. **Zebranie i przeanalizowanie dorobku** w zakresie podobnych badań, w tym opisanie najnowszych i innowacyjnych badań/analiz wykonanych w kraju i zagranicą, ze szczególnym uwzględnieniem krajów Unii Europejskiej, na temat roli samochodu osobowego i ciężarowego w kształtowaniu obciążenia ruchem w miastach (konieczne podanie źródeł).
2. **Sformułowanie szczegółowych hipotez badawczych i pytań badawczych** odzwierciedlających wszystkie obszary badawcze niezbędne do przanalizowania na potrzeby badania umieszczonego w Planie ewaluacji.
3. **Opracowanie metody zintegrowania** wyników badania na poziomie analizowanego miasta z badaniem na poziomie krajowym.
4. **Opracowanie planu pogłębionych analiz** wyników badań uzyskanych przy użyciu opracowanej metodologii.
5. **Opracowanie dwóch wariantów metod realizacji** badań (wyjściowej i alternatywnej po przeprowadzonym pilotażu) w tym:
 - 5.1. Opracowanie metodologii badania w tym metodyki pomiaru efektu netto; opracowanie listy danych wejściowych wraz z pomiarem początkowym niezbędnych do dalszych badań analitycznych w kontekście pomiaru efektu netto z interwencji; opracowanie metod analitycznych (np. modeli)
 - 5.2. Opracowanie schematu doboru próby i określenie operatu losowania dla badania ilościowego na poziomie krajowym i na poziomie lokalnym, gwarantującego reprezentatywność badania

na poziomie wojewódzkim i możliwość poszerzenia zakresu wnioskowania z badania na poziomie lokalnym, z wykorzystaniem statystyki małych obszarów, np. pozwoli szacować wskaźniki oraz efektywności polityk transportowych realizowanych w ramach PO liŚ 2014-2020 dla wszystkich powiatów w Polsce.

5.3. Opracowanie zasad doboru JST dla badania lokalnego.

5.4. Opracowanie wag, ocena precyzji wskaźników, metodyki estymacji wskaźników (małych obszarów; oceniających zmiany w czasie itd.) dla badania na poziomie krajowym i na poziomie lokalnym.

5.5. Określenie wielkości próby (w tym poziomu ufności i błędu z próby) oraz koniecznego poziomu response-rate dla uzyskania reprezentatywnych wyników badań empirycznych. Wskazanie szczegółowego opisu badanej populacji w sensie statystycznym, w tym operatu losowego i zbioru cech w doborze;

5.6. Opracowanie szczegółowego kosztorysu dla każdego z dwóch wariantów metody realizacji.

6. **Opracowanie studium** wykonalności każdej z dwóch opracowanych metod realizacji, mającej na celu dostarczenie Zamawiającemu danych niezbędnych do podjęcia właściwej decyzji związanej z wyborem przez niego sposobu realizacji badania, w tym:

6.1. Analiza techniczna - powinna wskazywać konkretne działania, których podjęcie jest niezbędne dla wdrożenia opracowanej metodologii. Oprócz uwzględnienia szacowanych kosztów, zamieszczony powinien być harmonogram realizacji.

6.2. Analiza organizacyjna – powinna wskazać oczekiwane doświadczenie, potencjał techniczny oraz zasoby kadrowe Wykonawcy, który będzie realizował badanie według opracowanej metodologii (konieczne wskazanie obszarów, które mogą być realizowane przez Zamawiającego – ewaluacja realizowana w modelu hybrydowym).

6.3. Analiza ryzyk - określenie poziomu ryzyka w sposób jakościowy i ilościowy oraz wskazanie działań zapobiegawczych lub działań polegających na jego eliminacji.

6.4. Analiza kosztów i korzyści – powinna wykazać efektywność nakładów w relacji do stopnia realizacji celów badania.

B. OPRACOWANIE NARZĘDZI BADAWCZYCH

1. Opracowanie elektronicznych kwestionariuszy do badań ilościowych (CAPI), przy zachowaniu standardów dotyczących akceptowalnej długości trwania wywiadu, dla zintegrowanych badań panelowych użytkowników samochodów prywatnych i służbowych oraz przedsiębiorców transportowych.

2. Sporządzenie wzorcowego pakietu narzędzi badawczych – gotowego do wykorzystania w badaniu pilotażowym.

3. Modyfikacja narzędzia badawczego i materiałów szkoleniowych po uwzględnieniu wyników pilotażu. Sporządzenie finalnego pakietu narzędzi badawczych – gotowego do wykorzystania we właściwym badaniu terenowym.

C. REALIZACJA BADANIA W CELU PRZETESTOWANIA NARZĘDZI BADAWCZYCH I UZYSKANIA DANYCH WYJŚCIOWYCH

1. Przetestowanie przyjętych założeń metodologicznych.

2. Sporządzenie raportu analitycznego z przeprowadzonych badań wraz z wnioskami i rekomendacjami dla modyfikacji pierwotnie założonej metodyki badania..
3. Analiza otrzymanych wyników empirycznych pilotażu, na podstawie której nastąpi opracowanie propozycji modyfikacji narzędzi badawczych.
4. Opracowanie raportu tematycznego zawierającego analizę wyników w zakresie czynników wewnętrznych i uwarunkowań zewnętrznych dla kształtowania się dostępności drogowej i obciążenia ruchem w miastach pod kątem oceny stopnia realizacji celów założonych dla interwencji III i IV osi priorytetowej PO LiŚ 2014-2020.
5. Opracowanie zbiorczego Raportu Końcowego z realizacji pilotażu do badania ewaluacyjnego „Wpływ działań podejmowanych w ramach III i IV osi PO LiŚ 2014-2020 na poprawę dostępności drogowej i obciążenie ruchem w miastach” – etap I - opracowanie narzędzi badawczych na potrzeby ewaluacji i przeprowadzenie analizy pilotażowej, zawierającego II raport metodologiczny z rekomendowaną metodologią badawczą oraz ocenę zasadności kontynuacji zapoczątkowanego pilotażu w postaci analizy SWOT wypracowanej metodologii badawczej.

D. INNE ZADANIA WYKONAWCY

1. Wykonawca dwukrotnie przedstawi w siedzibie Zamawiającego, opracowane warianty metodologii wraz ze studium ich wykonalności oraz opracowane narzędzia badawcze (porównanie założeń pierwotnych z końcową metodologią).
2. Wykonawca przygotowuje i przedstawi Zamawiającemu prezentację multimedialną w programie MS PowerPoint lub kompatybilnym – min. 20 slajdów w języku polskim.

III.7 Produkty:

1. Raport metodologiczny ze studium wykonalności (wymagania w pkt III.8) – zawierający m.in. opis dorobku w zakresie podobnych badań, w tym najnowszych i innowacyjnych badań/analiz wykonanych w kraju i zagranicą, ze szczególnym uwzględnieniem krajów Unii Europejskiej, na temat roli samochodów osobowych i ciężarowych w kształtowaniu obciążenia ruchem w miastach oraz metodologia w pierwszym wariantcie.
2. Raport analityczny – z przeprowadzonego pilotażu wraz z rekomendacjami dla modyfikacji podejścia badawczego (w tym podejścia do oceny wpływu interwencji czyli efektu netto z interwencji), narzędzi badawczych i metod analitycznych.
3. Raport tematyczny – wyniki uzyskane z pilotażowego badania pod kątem postawionych celów i pytań badawczych.
4. Raport końcowy zawierający również II raport metodologiczny ze studium wykonalności – metodyka po wykonaniu badania pilotażowego jako metodologia która powinna zostać zastosowana przy badaniu ex-post. Na etapie przygotowania raportu końcowego Wykonawca zobowiązany jest przeanalizować wszystkie użyte metody badawcze i analityczne oraz narzędzia badawcze, wskazać ich przydatność pod kątem założonych celów badawczych, opisać ich pozytywne cechy oraz przedstawić ewentualne trudności związane z ich realizacją podczas badania.

III.8. Wymagania dotyczące przedstawienia wyników

Wykonawca w wyniku realizacji analizy pilotażowej musi przygotować następujące produkty:

1. **Raport metodologiczny** powinien przedstawiać dokładny opis metodologii badawczej – wyjściowej i alternatywnej, która zostanie zastosowana w ramach pilotażu i przy badaniu ex-post oraz harmonogramu realizacji badania;

Raport metodologiczny musi zawierać następujące elementy:

- rozszerzenie opisu celów szczegółowych badania wraz z ostatecznym katalogiem narzędzi badawczych służących do uzyskania odpowiedzi na wskazane przez Zamawiającego pytania badawcze;
- koncepcję badania;
- kompletny opis realizacji metod i technik badawczych w tym podejścia analitycznego (zawierający odniesienie do konkretnych pytań badawczych);
- projekty wszystkich narzędzi badawczych;
- zestawienie źródeł, baz danych, raportów używanych w analizach;
- opis sposobu zapewnienia standardów rzetelności oraz kontroli jakości działań prowadzonych w ramach badania – w odniesieniu do procesu zbierania danych oraz ich analizy i interpretacji.

Załącznikiem do Raportu metodologicznego ma być studium wykonalności każdej z dwóch opracowanych metod realizacji, mające na celu dostarczenie Zamawiającemu danych niezbędnych do podjęcia właściwej decyzji związanej z wyborem przez niego sposobu realizacji badania, w tym:

- Analiza techniczna - powinna wskazywać konkretne działania, których podjęcie jest niezbędne dla wdrożenia opracowanej metodologii. Oprócz uwzględnienia szacowanych kosztów, zamieszczony powinien być harmonogram realizacji.
- Analiza organizacyjna – powinna wskazać oczekiwane doświadczenie, potencjał techniczny oraz zasoby kadrowe Wykonawcy, który będzie realizował badanie według opracowanej metodologii (konieczne wskazanie obszarów, które mogą być realizowane przez Zamawiającego – ewaluacja realizowana w modelu hybrydowym).
- Analiza ryzyk - określenie poziomu ryzyka w sposób jakościowy i ilościowy oraz wskazanie działań zapobiegawczych lub działań polegających na jego eliminacji.
- Analiza kosztów i korzyści – powinna wykazać efektywność nakładów w relacji do stopnia realizacji celów badania.

Treść raportu nie powinna zawierać więcej niż 60 stron w formacie A4 (z wyłączeniem aneksów), przyjmując 4000 znaków ze spacjami na stronę.

2. **Raport analityczny** zawierać powinien opis przebiegu przeprowadzonych badań wraz z wnioskami i rekomendacjami dla modyfikacji zastosowanej metodologii badawczej i analitycznej.

Treść raportu nie powinna zawierać więcej niż 30 stron w formacie A4 (z wyłączeniem aneksów), przyjmując 4000 znaków ze spacjami na stronę.

3. **Raport tematyczny** zawierać powinien analizę wyników w zakresie czynników wewnętrznych i uwarunkowań zewnętrznych dla kształtowania się dostępności drogowej i obciążenia ruchem w miastach pod kątem oceny stopnia realizacji celów założonych dla interwencji III i IV osi priorytetowej PO IiŚ 2014-2020. W strukturze powinien znaleźć się:
- opis wyników badania, ich analiza i interpretacja (opis zebranego materiału, kontekstu badanych problemów, prezentacja pytań badawczych, informacja na temat zebranych danych, ich interpretacja i wyniki z wykorzystaniem form graficznych i graficzno-przestrzennych, rozdziały analityczne zawierające podsumowanie i wnioski cząstkowe);
 - wnioski i rekomendacje dotyczące postawionych celów badawczych;
 - załączniki prezentujące zestawienia i analizy danych (opis użytych danych statystycznych, prezentacja graficzna i graficzno-przestrzenna uzyskanych danych).

Treść raportu nie powinna zawierać więcej niż 60 stron w formacie A4 (z wyłączeniem aneksów), przyjmując 4000 znaków ze spacjami na stronę.

4. **Raport końcowy** zawierający również II raport metodologiczny ze studium wykonalności – metodologia po wykonaniu badania pilotażowego jako metodologia która powinna zostać zastosowana przy badaniu ex-post. Na etapie przygotowania raportu końcowego Wykonawca zobowiązany jest przeanalizować wszystkie użyte narzędzia, wskazać ich przydatność pod kątem założonych celów badawczych, opisać ich pozytywne cechy oraz przedstawić ewentualne trudności związane z ich realizacją podczas badania. W Raporcie ma być część stanowiąca II raport metodologiczny (opracowany na podstawie doświadczeń z pilotażu) – wymagania te same co w stosunku do I raportu metodologicznego.

Treść raportu końcowego nie powinna zawierać więcej niż 100 stron w formacie A4 (z wyłączeniem aneksów), przyjmując 4000 znaków ze spacjami na stronę. Raport końcowy zawierać będzie:

- spis treści;
- streszczenie raportu (w języku polskim i angielskim) zawierające wszystkie najważniejsze wyniki badania, wypunktowane wnioski i rekomendacje;
- wprowadzenie (opis przedmiotu badania, głównych założeń i celów badania, opis okoliczności towarzyszących badaniu, kryteriów i pytań badawczych);
- wnioski i rekomendacje dotyczące zastosowanej metodologii;
- załączniki prezentujące zestawienia i analizy danych (opis użytych danych statystycznych, prezentacja graficzna i graficzno-przestrzenna uzyskanych danych, załączniki zawierające wykorzystane narzędzia badawcze, wykorzystane źródła).

Wykonawca przedstawi Zamawiającemu do akceptacji projekty raportów w terminach zgodnych z postanowieniami umowy. Raport końcowy będzie podlegał konsultacjom z IZ PO IiŚ. Wykonawca zobowiązany jest do wzięcia udziału w spotkaniach konsultacyjnych dotyczących treści raportów w siedzibie Zamawiającego lub siedzibie IZ PO IiŚ w terminie wyznaczonym przez Zamawiającego.

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

Ostateczne wersje raportów zostaną przekazane Zamawiającemu w formie elektronicznej (płyta CD lub inny nośnik danych w formacie .doc lub .docx i .pdf) i papierowej – 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.

Wszystkie raporty Wykonawca zobowiązany jest przedstawić w języku polskim.

III.9 Dokumenty źródłowe:

1. Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020
2. Szczegółowy opis osi priorytetowych PO liŚ 2014-2020 wraz z załącznikami (w szczególności Załącznik nr 2 Tabela wskaźników rezultatu bezpośredniego i produktu dla działań i poddziałań, Załącznik nr 5 Wykaz projektów zidentyfikowanych przez właściwą instytucję w ramach trybu pozakonkursowego oraz Załącznik nr 4 Indykatory plan finansowy, oraz Załącznik nr 1 Tabela transpozycji PI na działania/ poddziałania w poszczególnych osiach priorytetowych)
3. dotyczące PO liŚ 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 uchylecia 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 PO liŚ 2014-2020 zapisów dokumentów stanowiących jej kontynuację)
 - g. Umowy Partnerstwa na lata 2014-2020 (UP 2014-2020)
 - h. Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju (SOR) do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)
 - i. aktualnych (projektów) strategii stanowiących instrumenty realizacji SOR oraz dokumentów wykonawczych do tych strategii (w szczególności aktualna wersja Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu),
 - j. dokumentów istotnych dla wdrażania PO liŚ 2014-2020, tj. Wykazu projektów zidentyfikowanych (Załącznik nr 5 do SzOOP PO liŚ 2014-2020), Wykazu dużych projektów (załącznik do PO liŚ 2014-2020), Programu Budowy Dróg Krajowych, Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego;
 - k. wytycznych i zaleceń Komisji Europejskiej (np. CSR)
4. wyniki badań ewaluacyjnych lub innych analiz związanych tematycznie z przedmiotem badania
 5. dodatkowe opracowania lub dokumenty zidentyfikowane przez Wykonawcę

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

IV. Harmonogram:

Raport metodologiczny 1 – 28 dni od podpisania umowy

Spotkanie – 35 dni od podpisania umowy

Raport analityczny i raport tematyczny – 120 dni od podpisania umowy

Raport końcowy – 145 dni od podpisania umowy

Prezentacja – 160 dni od podpisania umowy

Spotkanie – 165 dni od podpisania umowy

V. Odbiorcy badania.

Głównym odbiorcą analizy będzie Instytucja Pośrednicząca PO liŚ 2014-2020 (Zamawiający). Na podstawie wyników analizy pilotażowej zrealizowanej przez Wykonawcę Zamawiający uzyska analizę założeń i narzędzi badawczych wraz z opisem ich mocnych i słabych stron. Pozwoli to na stwierdzenie czy przyjęty kierunek (metody i narzędzia badawcze) pozwoli zbadać ex-post wpływ projektów zrealizowanych w ramach III i IV osi priorytetowej PO liŚ 2014-2020. Zaproponowane przez Wykonawcę alternatywne założenia i narzędzia pozwolą na przyjęcie najbardziej optymalnych założeń metodologicznych w Badaniu ewaluacyjnym wynikającym z Planu ewaluacji PO liŚ 2014-2020 pn. *Wpływ działań podejmowanych w ramach III i IV osi PO liŚ 2014-2020 na poprawę dostępności drogowej i obciążenie ruchem w miastach.*

Zamawiający uzyska również wartości wskaźników bazowych (stanu przed realizacją projektów).

Odbiorcami badania mogą być ponadto zainteresowane instytucje i organizacje zaangażowane w realizację projektów drogowych, w tym organizacje branżowe i jednostki administracji publicznej. Wyniki analizy zostaną także udostępnione opinii publicznej poprzez zamieszczenie m.in. na stronie internetowej CUPT.

VI. INFORMACJE DOTYCZĄCE WARUNKÓW SKŁADANIA OFERT CENOWYCH:

Zamawiający oczekuje złożenia ofert cenowych zgodnie z poniższym zestawieniem:

L.p.	Nazwa	Cena jednostkowa netto w PLN	Stawka podatku VAT	Cena jednostkowa brutto w PLN
1.	Przeprowadzenie analizy i opracowanie wyników w podziale na poszczególne elementy składowe analizy			
2.	Przeniesienie majątkowych praw autorskich, w tym prawa zależne			

UWAGA: Cena powinna być podana z dokładnością do dwóch miejsc po przecinku.

Ofertę cenową należy przesłać na adres mailowy: eboratynska-karpiej@cupt.gov.pl do dnia **24.08.2018** do godz. **14.00**. W tytule maila proszę podać nr sprawy **CUPT.DAT.ZE.561.10.2018.3.EBK**.

Niniejsza oferta nie stanowi oferty w myśl art. 66 Kodeksu Cywilnego, jak również nie jest ogłoszeniem w rozumieniu ustawy Prawo zamówień publicznych.

Klauzula informacyjna dotycząca przetwarzania danych osobowych

Zgodnie z art. 13 i 14 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1), zwanego dalej RODO, informuję, że:

- 1) Centrum Unijnych Projektów Transportowych jest administratorem Pani/Pana danych osobowych w odniesieniu do danych osobowych osób fizycznych reprezentujących Wykonawcę oraz osób fizycznych wskazanych przez ten podmiot jako osoby do kontaktu/osoby odpowiedzialne za przedstawienie oferty cenowej.
- 2) W CUPT funkcjonuje inspektor ochrony danych o którym mowa w art. 37-39 RODO. Dane kontaktowe inspektora ochrony danych: iod@cupt.gov.pl, adres korespondencyjny: CUPT, Pl. Europejski 2, 00-844 Warszawa z dopiskiem „Inspektor Ochrony Danych”.
- 3) Dane osobowe osób, o których mowa w ust. 1, będą przetwarzane przez Zamawiającego na podstawie art. 6 ust.1 lit. b), c) i f) RODO w celu i zakresie niezbędnym do przedstawienia oferty cenowej tj. dane kontaktowe, dane identyfikacyjne.
- 4) Dane osobowe osób, o których mowa w ust. 1, mogą być przekazywane podmiotom trzecim, w szczególności organom administracji państwowej o ile będzie to wynikało z przepisów obowiązującego prawa.
- 5) Dane osobowe osób, o których mowa w ust. 1, będą przetwarzane przez okres 10 lat od końca roku kalendarzowego, w którym szacowanie wartości zamówienia zostało przeprowadzone. zrealizowana, chyba że niezbędny będzie dłuższy okres przetwarzania np.: z uwagi na obowiązki archiwizacyjne, dochodzenie roszczeń itp.
- 6) Osobom, o których mowa w ust. 1, przysługuje prawo do żądania od administratora danych dostępu do ich danych osobowych, ich sprostowania, usunięcia lub ograniczenia przetwarzania.
- 7) Osobom, o których mowa w ust. 1, w związku z przetwarzaniem ich danych osobowych niezgodnie z RODO, przysługuje prawo do wniesienia skargi do organu nadzorczego tj. Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych, którego siedziba mieści się przy ul. Stawki 2, 00 – 193 Warszawa.
- 8) Podanie danych osobowych, o których mowa w ust. 3, jest niezbędne do przeprowadzenia procesu szacowania wartości zamówienia.
- 9) W oparciu o podane dane osobowe osób, o których mowa w ust. 1, Zamawiający nie będzie podejmował zautomatyzowanych decyzji, w tym decyzji będących wynikiem profilowania w rozumieniu RODO.