

Warszawa, dnia 27 maja 2019r.

Szanowni Państwo,

Centrum Unijnych Projektów Transportowych zaprasza Państwa do złożenia oferty cenowej na opracowanie badania pn. „Przeprowadzenia badania pilotażowego w celu wyznaczenia parametrów zgeneralizowanego kosztu podróży”- Wersja 2.

Przedstawiona wycena posłuży Zamawiającemu do ustalenia szacunkowej wartości zamówienia, w celu przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, zgodnie z ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych.

1 Informacje podstawowe:

Centrum Unijnych Projektów Transportowych działając jako jednostka podległa ministrowi właściwemu ds. transportu przygotowuje Zintegrowany Model Ruchu, którego celem będzie wypełnienie warunków finansowania inwestycji transportowych w perspektywie finansowej 2021 – 2027 oraz wsparcie planowania strategicznego w sektorze transportu. Projektowane narzędzie należy rozumieć jako model ruchu na poziomie krajowym, obejmujący m.in. transport drogowy, kolejowy, lotniczy i wodny śródlądowy.

Koszt zgeneralizowany stanowi istotny element modelu ruchu, informujący o wyborach transportowych podróźnych wynikających z ich preferencji w zakresie różnych cech podróży. Funkcje kosztu zgeneralizowanego są wykorzystywane na tych etapach budowy modelu, w których następuje podjęcie decyzji przez podróżnego w oparciu o porównanie „kosztów” poszczególnych alternatyw. W klasycznym, czterostopniowym podejściu do budowy modelu koszt zgeneralizowany można stosować na etapie rozkładu przestrzennego, podziału zadań przewozowych oraz rozkładu ruchu na sieć. Jego oddziaływanie na strukturę i wyniki modelu jest więc bardzo istotne.

Ważne jest zatem takie sformułowanie funkcji kosztu zgeneralizowanego, aby w możliwie najwierniejszy sposób pokazywało rzeczywiste decyzje podróźnych. Z jednej strony oznacza to próbę odtworzenia jak największej liczby czynników wpływających na preferencje transportowe, zaś z drugiej, wymaga dostępności pewnych kwantyfikowalnych i prognozowalnych danych do budowy funkcji. Odnalezienie równowagi w tym zakresie determinuje kwestię poprawności i przydatności funkcji zgeneralizowanego kosztu podróży w modelu transportowym.

Wobec ograniczonych danych w zakresie preferencji podróźnych w Polsce niezbędne jest przeprowadzenie badania preferencji transportowych w Polsce. Jego celem będzie dostarczenie odpowiednich informacji o podróźnych oraz ostateczne ustrukturyzowanie i sparametryzowanie funkcji kosztu zgeneralizowanego w Zintegrowanym Modelu Ruchu.

Dodatkowa informacja kontekstowa

Dla przykładu w kontekście dostępnych funkcji kosztu zgeneralizowanego podróży dla transportu zbiorowego stosuje się funkcje uwzględniające koszt przejazdu środkami komunikacji zbiorowej (koszt biletu), koszt dojścia lub dojazdu do dworca/przystanku kolejowego czy autobusowego lub do lotniska oraz koszty niepieniężne.

Wzór 1 Funkcja kosztu zgeneralizowanego dla transportu zbiorowego

$$K_{tz} = K_{pr} + K_d + K_{np}$$

gdzie:

K_{tz} – uogólniony koszt podróży transportem zbiorowym [zł]

K_{pr} – koszt przejazdu środkami komunikacji zbiorowej [zł]

K_d – koszty dodatkowe dojazdu do środka komunikacji zbiorowej [zł]

K_{np} – koszty niepieniężne [zł]

Jako zmienne funkcji kosztów niepieniężnych proponuje się przyjąć czynniki kosztu czasu podróży oraz postrzeganego komfortu podróży:

Wzór 2 Funkcja kosztów niepieniężnych

$$K_{np} = K_p + K_k$$

gdzie:

K_{np} – koszty niepieniężne [zł]

K_k – komfort podróży będący funkcją cech i atrybutów środka transportu i podróży [zł]

K_p – koszt czasu podróży [zł]

Dla transportu zbiorowego koszt czasu podróży jest kosztem złożonym i uwzględnia czas dojścia do przystanku komunikacji zbiorowej, czas oczekiwania na pojazd komunikacji zbiorowej, czas jazdy pojazdem komunikacji zbiorowej, czas odejścia z przystanku komunikacji zbiorowej oraz koszt czasu przesiadek.

Wzór 3 Funkcja kosztu czasu podróży

$$K_p = (t_{ddw} + t_{ocz} + t_{jtz} + t_{prz} + t_{oddw} + p \cdot l_p) \cdot k$$

gdzie:

t_{ddw} – czas dojścia do przystanku komunikacji zbiorowej [min];

t_{ocz} – czas oczekiwania na pojazd komunikacji zbiorowej [min];

t_{jtz} – czas jazdy pojazdem komunikacji zbiorowej [min];

t_{oddw} – czas odejścia z przystanku komunikacji zbiorowej [min];

p – ekwiwalentny współczynnik uciążliwości przesiadki [min];

l_p – liczba przesiadek;

k – jednostkowy koszt czasu podróży jego wartość jest zależna od motywacji odbywanej podróży [zł/h]

Jako komfort podróży należy rozumieć jako takie czynniki jak: dostępność przystanku/dworca/stacji, kasy biletowe, bezpieczeństwo, częstotliwość, punktualność, pewność/brak przesiadki, dostępność bieżącej informacji pasażerskiej, jakość taboru, komfort w pojeździe, zatłoczenie, wygoda przesiadki, bezpośredniość połączenia

Wzór 4 Funkcja komfortu podróży

$$K_k = \sum_{i=0}^n K_i$$

gdzie:

K_i – parametry komfortu podróży, takie jak: dostępność przystanku/dworca/stacji, kasy biletowe, bezpieczeństwo, częstotliwość, punktualność, pewność/brak przesiadki, dostępność bieżącej informacji pasażerskiej, jakość taboru, komfort w pojeździe, zatłoczenie, wygoda przesiadki, bezpośredniość połączenia.

W kontekście Zintegrowanego Modelu Ruchu, oczekuje się, że w wyniku przeprowadzonego badania ilościowego zostanie zweryfikowana zasadność zastosowania w funkcjach kosztu zgeneralizowanego wyżej wymienionych zmiennych.

Tak uszczegółowionym funkcjom kosztu zgeneralizowanego zostaną nadane wartości (wagi) atrybutów (zmiennych) osobno dla:

- każdego środka transportu;
- każdej cechy / grupy cech podróży

2 Przedmiot Zamówienia:

Głównym zadaniem Wykonawcy jest przeprowadzenie badania w celu dostarczenia wiedzy na temat sposobów podejmowania decyzji związanych z realizowaniem podróży przez mieszkańców Polski.

Efektom końcowym badania będzie ocena preferencji wyboru środka transportu i wariantu realizacji różnych typów podróży przez mieszkańców kraju. Oczekuje się określenia czynników decyzyjnych, ich ważności oraz wyjaśnienia warunków i sytuacji, od których zależą wagi poszczególnych czynników.

Wyniki badania mają być podstawą do opracowania funkcji kosztu zgeneralizowanego zaimplementowanego w Zintegrowanym Modelu Ruchu. Oczekuje się, że przeprowadzone badania dostarczą informacji umożliwiających trafne zbudowanie funkcji modelu oraz wyznaczenie współczynników parametrów.

Badanie zostanie przeprowadzone w dwóch etapach:

- w ramach pierwszego etapu (**Moduł 1**) przewiduje się wykonanie badania jakościowego, które dostarczy wiedzę na temat wyborów i preferencji transportowych podróży w Polsce oraz umożliwi stworzenie precyzyjnego narzędzia (narzędzi) badawczego do badania ilościowego. Moduł 1, jakościowy, będzie zatem stanowić część projektu badawczego, mającą na celu;
 - zrozumienie, w jaki sposób podróżni myślą o planowaniu podróży i jak podejmują decyzje;
 - zdefiniowanie znaczenia poszczególnych czynników mających wpływ na podejmowane decyzje w zakresie wyboru trasy przejazdu i środka transportu,
 - opracowanie właściwego, jednoznacznego systemu pojęciowego, używanego przez badanych, pomocnego w trafnej interpretacji wyników badań i w projektowaniu ofert (testowanych w badaniu ilościowym) i treści pytań kwestionariusza,

- rzetelne zaprojektowanie badania ilościowego (Modułu 2) w wyniku identyfikacji czynników wpływających na proces decyzyjny, dookreślenia segmentów podróży i cech podróży.
- w ramach drugiego etapu (**Moduł 2**) przewiduje się przeprowadzenie badania ilościowego, które ma służyć kwantyfikacji najważniejszych wyników uzyskanych na pierwszym etapie badania w zakresie czynników wyboru i zależności oraz warunków determinujących zachowania osób w procesie planowania podróży. Zasadniczym celem badania ilościowego jest wyznaczenie użyteczności wyróżnionych poziomów wszystkich istotnych czynników wpływających na wybór sposobu odbywania podróży

Tak zaplanowany proces badawczy ma zapewnić uzyskanie rzetelnego i pełnego opisu złożonego procesu decyzyjnego oraz zminimalizowanie ryzyka pominięcia w analizach istotnych czynników i uwarunkowań mających wpływ na decyzje podróży.

3 Definicje

Na potrzeby przeprowadzenia badania sporządzono słownik najważniejszych pojęć.

Pojęcie	Definicja
Podróż	<p>Za pojedynczą podróż uznaje się przejazd w jedną stronę w obrębie Polski pomiędzy gminami (źródło i cel podróży), związaną z konkretną motywacją podróży (np. dojazd do domu lub dojazdu do miejsca spotkania)¹ z wykorzystaniem jednego lub więcej przejazdów środkami transportu. Podróż może zawierać kilka przejazdów różnymi środkami transportu, wraz z dojściem (tj. pieszo) z miejsca początkowego do pierwszego środka transportu oraz z przejściem od ostatniego środka transportu do miejsca docelowego. Podróż jest realizowana jednocześnie:</p> <ul style="list-style-type: none"> – pomiędzy gminami; – niepieszo (najdłuższym odcinek podróży); – powyżej 1000 m; – w dni robocze od środy do piątku (w przypadku podróży realizowanych z przekroczeniem doby, za dzień podróży uznaje się dzień, w którym trwała ona najdłużej). <p>Dodatkowo, na potrzeby badania ilościowego:</p> <ul style="list-style-type: none"> – w przypadku badań realizowanych w trakcie podróży respondenta - jako przedmiot badań należy uwzględnić podróż odbywaną w czasie prowadzenia badania; – w przypadku pozostałych lokalizacji prowadzenia badań - w związku z koniecznością zachowania świeżości pamięci odbycia podróży zbliżonej do tej, która jest przedmiotem badania ilościowego, oczekuje się, że respondent odbył przedmiotową podróż nie dalej niż w ciągu ostatnich czterech tygodni.

¹ Kolejne przejazdy lub przejazd powrotny stanowią odrębne podróże

	<p>Do podróży nie zalicza się przejazdów służbowych osób zajmujących się zawodowo przewozem osób lub rzeczy, np. kierowców samochodów ciężarowych, autobusów i taksówek, kurierów, listonoszy, kontrolerów biletów, konduktorów, pilotów statków powietrznych, tj. podróży w/w osób. Nie zalicza się także do podróży przejazdów przedstawicieli handlowych (z wyjątkiem dojazdów lub dojeżdż do miejsca rozpoczęcia pracy i powrotów z pracy oraz wszystkich innych podróży prywatnych)</p> <p>.</p>
Duże miasto	Miasto wojewódzkie
Średnie miasto	Miasto, niebędące miastem wojewódzkim, o liczbie ludności od 50 do 250 tys. mieszkańców
Małe miasto/wieś	Miejscowości o liczbie mieszkańców poniżej 50 tys. mieszkańców
Podróż obligatoryjna	<p>Podróż wykonywana regularnie (tj. przynajmniej 2 razy w tygodniu) związane z motywacją:</p> <ul style="list-style-type: none"> – podróże związane z regularnymi dojazdami do/z miejsca pracy, – podróże związane z regularnymi dojazdami do/z miejsca nauki.
Motywacja	<p>Cel, w jakim respondent dokonuje podróży. W literaturze i praktyce modelowania ruchu wyróżnia się najczęściej podróże o następujących motywacjach:</p> <ul style="list-style-type: none"> – podróże związane z regularnymi dojazdami do/z miejsca pracy, – podróże związane z regularnymi dojazdami do/z miejsca nauki, – podróże służbowe / interesy – podróże związane z wykonywaniem obowiązków zawodowych poza miejscem pracy (np. delegacje) – podróże turystyczne, rekreacyjne, krajoznawcze – podróże inne (związane z odwiedzinami rodziny i znajomych, uroczystościami rodzinnymi, związane z zakupami, korzystaniem z usług, dokonywaniem spraw urzędowych).
Środek transportu	<ul style="list-style-type: none"> – samolot, – kolej, – autobus, – samochód osobowy
Kategoria środka transportu	<p>Podział środków transportu pod kątem jakości i ceny usługi, obejmujący:</p> <p>dla kolei:</p> <ul style="list-style-type: none"> – kolej – pociąg pospieszny o podwyższonym standardzie (EIP) – kolej – pociąg pospieszny (EIC) – kolej – pociągi pozostałe <p>dla autobusów:</p> <ul style="list-style-type: none"> – autobus – linie ekspresowe o podwyższonym standardzie (np. toaleta na pokładzie) – autobus – linie standardowe <p>dla samochodów osobowych:</p> <ul style="list-style-type: none"> – samochód osobowy – przejazd płatną autostradą

	– samochód osobowy – przejazd drogami krajowymi (bez opłat)
Autobus	Zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 60 2) pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą.
Charakterystyka socjodemograficzna	Obejmuje cechy podróżnego: <ul style="list-style-type: none"> – płeć, – wiek, – miejsce zamieszkania, – poziom wykształcenia, – aktywność zawodowa, – wielkość gospodarstwa domowego, – liczba dzieci, – stan cywilny, – sytuacja ekonomiczna
Dostępność samochodu osobowego	Dostęp do samochodu osobowego i możliwość wykonywania nim podróży jako kierowca na terenie kraju, w szczególności: własny samochód, samochód innego członka gospodarstwa domowego, samochód firmowy, służbowy.
IDI	Indywidualny wywiad pogłębiony
FGI	Zogniskowany wywiad grupowy
CAPI	Bezpośredni wywiad kwestionariuszowy "twarzą w twarz" ankietera z respondentem wykorzystujący laptopy i tablety
CAWI	Ankieta internetowa

4 Metodologia badania

4.1 Moduł 1 – badanie jakościowe

4.1.1 Cel badania

Badanie jakościowe powinno dostarczyć pełnej i szczegółowej wiedzy o sposobach podejmowania decyzji związanych z wyborem środka transportu oraz wariantu podróży przez mieszkańców kraju, zgodnie z definicjami określonymi przez Zamawiającego w OPZ. Wyniki badania powinny stanowić kompendium wiedzy na temat decyzji Polaków o sposobach realizacji podróży codziennych oraz nieregularnych, realizowanych w różnych celach, lokalnych oraz regionalnych i krajowych. Wnioski z badania będą służyły do zaplanowania drugiego, ilościowego etapu projektu badawczego.

Szczegółowe cele badania jakościowego obejmują:

- Przeprowadzenie segmentacji i charakterystyki podróżnych pod kątem:
 - motywacji podróży;
 - zachowań transportowych;

- charakterystyki socjodemograficznej;
 - środków transportu i ich dostępności;
 - ogólnych preferencji wyboru środków transportu.
- Szczegółowa charakterystyka procesu decyzyjnego w zakresie sposobu realizacji podróży i wyboru środka/środków transportu, ze szczególnym uwzględnieniem:
 - znaczenia i rozumienia poszczególnych czynników decyzyjnych;
 - charakteru i wpływu czynników decyzyjnych;
 - wzajemnych relacji i zależności różnych czynników decyzyjnych oraz czynników zewnętrznych.
 - Opracowanie listy czynników decyzyjnych, z przypisaniem ich znaczenia dla poszczególnych segmentów podróży (kluczowe, o umiarkowanym znaczeniu, o niskim znaczeniu).
 - Opracowanie narzędzia badawczego do badania ilościowego.
 - Opracowanie definicji używanych przez podróżnych pojęć takich jak „komfort podróży”, „bezpieczeństwo” czy „wygoda przesiadki”. Zadaniem Wykonawcy jest również zaproponowanie określeń bardziej precyzyjnych, mierzalnych i prostych w interpretacji. W ilościowym badaniu oraz w późniejszych analizach powinny być używane jednoznaczne pojęcia określające determinanty decyzyjne podróży.

Segmentacja powinna wyłonić kilka do kilkunastu grup podróży o charakterystycznych zwyczajach i preferencjach transportowych. W związku z silnym wpływem stylu życia (aktywności zawodowej, posiadania dzieci itp.) oraz np. dostępu do samochodu, na zachowania i zwyczaje podróży, te czynniki również należy uwzględnić w segmentacji, dążąc do homogeniczności wewnętrznej wyłonionych grup pod względem preferencji transportowych i modelu podejmowania decyzji w zakresie wyboru środka transportu. Segmentacja będzie podstawą do wypracowania ostatecznego modelu doboru próby badawczej do badania ilościowego, realizowanego w drugim etapie projektu, jak również do opracowania funkcji kosztu zgeneralizowanego.

4.1.2. Wymagania dotyczące opisu zachowań transportowych

Badanie zachowań transportowych należy przeprowadzić mając na uwadze ogólne i szczegółowe cele badawcze badania jakościowego, w szczególności opracowanie narzędzia badawczego do badania ilościowego.

W badaniu należy uwzględnić charakterystykę (typ) podróży, w szczególności:

- Wiek podróżnego:
 - wiek produkcyjny: 18 – 59(K)/64(M);
 - wiek poprodukcyjny: 60+(K)/65+(M).
- Długość podróży – z uwzględnieniem podziału na odległość:
 - do 100 km,
 - powyżej 100 km;
- Podróże wykonywane przez mieszkańca (zgodnie z definicjami pojęć):
 - dużego miasta,
 - średniego miasta,



- małego miasta / wsi;
- Liczba przesiadek – z uwzględnieniem podziału na:
 - bez przesiadki,
 - z przesiadkami (liczba przesiadek),
 - ze zmianą rodzaju środka transportu;
- Czas podróży – z uwzględnieniem czasu dojścia do środka (środków) transportu i czasu oczekiwania na transport (jeżeli dotyczy)
- Koszt podróży – z uwzględnieniem:
 - kosztu biletu
 - kosztu opłat na drogach
 - kosztu paliwa
 - kosztu utrzymania pojazdu
- Motywacja podróży - z uwzględnieniem podziału co najmniej na motywacje:
 - dojazdami do pracy (dom – praca – dom),
 - miejsca nauki (dom – studia / nauka – dom),
 - wyjazdami służbowymi (podróże wykonywane w ramach pracy, np. delegacje),
 - turystycznymi, rekreacyjnymi, krajoznawczymi;
 - innymi celami (np. zakupy, odwiedziny, rozrywka);
- Częstotliwość podróży – z rozróżnieniem:
 - podróży wykonywanych regularnie (np. raz w miesiącu, raz w tygodniu)
 - podróży wykonywanych okazjonalnie;
- Pewność wykonania danego przejazdu (np. pomimo opóźnienia, możliwość kontynuowania podróży inną alternatywą):
- Środki transportu i ich kategorie - z uwzględnieniem podziału zgodnie z definicjami pojęć;
- Dostępność środków transportu:
 - jednocześnie dostępność samochodu osobowego (w gospodarstwie domowym lub samochodu służbowego), dworca PKP oraz dworca autobusów co najmniej regionalnych,
 - dostępność dworca PKP i/lub dworca autobusów co najmniej regionalnych bez dostępności samochodu.
- Załączenie w środkach transportu zbiorowego
- Współpodróżowanie – realizowane samodzielnie jako kierowca, jako pasażer lub z innymi pasażerami.

Badanie musi odpowiedzieć na pytanie o wpływ na proces decyzyjny czynników niezwiązanych z charakterem podróży, między innymi takich jak:

- Dostępność alternatywnego środka transportu,
- Dostępność alternatywnej kategorii środka transportu,
- Koszt podróży,
- Komfort podróży (czystość środka transportu i otoczenia, dostępność toalet, standard, wygoda itp.),
- Poczucie bezpieczeństwa,
- Czas podróży,
- Konieczność wykonania przesiadek,

- Konieczność dojścia, dojazdu do/od dworca/przystanku,
- Konieczność wykonywania dodatkowych podróży (lokalnie) w miejscu docelowym,
- Charakterystyka socjodemograficzna,
- Posiadanie prawa jazdy
- Styl życia - związany z częstotliwością podróży (prywatnych i zawodowych), specyfika wykonywanej pracy, sytuacji rodzinnej itp.

1.1.1. Narzędzia

Badanie należy przeprowadzić metodą IDI (Zogniskowanych Wywiadów Indywidualnych). Wykonawca może zaproponować na etapie składania oferty wykonanie badania inną metodą (np. Diada, FGI) jeśli uzasadni proponowaną zmianę, wskazując korzyści dla wyników badania.

Wykonawca zrealizuje w sposób skuteczny nie mniej niż 50 wywiadów IDI.

Wykonawca zaproponuje narzędzie badawcze w formie scenariusza i uzgodni je z Zamawiającym. Scenariusz musi zawierać listę pytań i zagadnień wraz z wyjaśnieniami wszystkich istotnych definicji, zapewniających realizację wszystkich celów badawczych opisanych w punkcie 4.1.1.

Wykonawca zobowiązany jest przygotować scenariusz w taki sposób, aby badacz prowadzący wywiad zobowiązany był do odnotowania kluczowych informacji na temat charakterystyki respondenta, realizacji podróży i wszystkich elementów procesu decyzyjnego (zgodnie z wytycznymi w punkcie 4.1.2).

Rekrutacja respondentów

Z punktu widzenia celu badania Zamawiający oczekuje wykonania badania wśród respondentów spełniających określone kryteria związane z realizacją podróży i wstępną segmentacją podróży.

W badaniu powinny brać udział osoby, które posiadają świeże (ostatnie cztery tygodnie) doświadczenie w wykonywaniu podróży (zgodnie z definicją pojęć wskazaną w pkt 3).

Rekrutacja pod kątem charakterystyki podróży

Wymagania dotyczą jednej lub kilku wybranych podróży respondenta. Z uwagi na możliwość odbywania przez jednego respondenta kilku różnych podróży (spełniających różne kryteria), Wykonawca ma dowolność w uznaniu, które podróże będą przedmiotem badania.

Zakłada się, że każdy respondent może opisywać proces decyzyjny dotyczący więcej niż jednej podróży.

Wymagania w zakresie liczby wywiadów w odniesieniu do motywacji i środków transportu:

Tabela 1 Minimalna liczba ankiet badania jakościowego

Dystans	Motywacja podróży	Środek transportu			
		samolot	kolej	autobus	samochód osobowy
< 100 km	Podróż obowiązkowa	-	3	3	4
> 100 km		-	2	2	2
< 100 km	Podróż służbowa / interesy	-	2	2	3
> 100 km		2	2	2	3

< 100 km	Pozostałe motywacje: podróże turystyczne, rekreacyjne, krajoznawcze i podróże inne	-	2	2	4
> 100 km		2	2	2	4

Wymagania w zakresie liczby wywiadów w odniesieniu do dostępności środków transportu:

- Jednoczesna dostępność samochodu osobowego (zgodnie z definicją), dworca PKP oraz dworca autobusów co najmniej regionalnych – co najmniej 5 respondentów
- Dostępność dworca PKP i/lub dworca autobusów co najmniej regionalnych bez dostępności samochodu – co najmniej 5 respondentów

Wymagania w zakresie kryterium dotyczącego miejsca zamieszkania:

- Duże miasto - respondenci co najmniej z 3 dużych miast zlokalizowanych w 3 różnych województwach,
- Średnie miasto - respondenci z co najmniej 3 średnich miast zlokalizowanych w 3 różnych województwach,
- Małe miasto / wieś - respondenci z co najmniej 3 małych miast/ wsi zlokalizowanych w 3 różnych województwach.

Dopuszcza się, aby województwa, w których wybrano respondentów zamieszkujących duże miasta, średnie i małe miasta / wsie były te same.

Wymagania w zakresie częstotliwości wykonywania podróży długodystansowych:

- osoby wykonujące podróże na ponad 100 km raz w miesiącu lub częściej
- osoby wykonujące podróże na ponad 100 km dwa razy w roku lub rzadziej

Wymagania w zakresie długości wyjazdu z miejsca zamieszkania, z którym wiązała się dana podróż

- bez noclegu
- z 1-2 nocami poza domem
- na dłużej niż 3 noce

1.2. Moduł 2 – badanie ilościowe

1.2.1. Cel badania

Badanie ilościowe powinno dostarczyć dane do budowy Zintegrowanego Modelu Ruchu, w tym wyznaczenia funkcji kosztu zgeneralizowanego, determinujących wybór środka transportu i trasy przejazdu. W wyniku badania ilościowego możliwa będzie relatywna analiza użyteczności cech i poziomów poszczególnych rozwiązań transportowych.

Badanie zapewni możliwość obliczenia wyników dla poszczególnych typów podróży i charakterystyki podróży, w szczególności z **uwzględnieniem segmentacji oraz wymagań dotyczących opisu zachowań transportowych określonych dla Modułu 1. Jeżeli w wyniku badania dla Modułu 1 zajdzie konieczność uszczegółowienia lub zmiany ww. warunków Wykonawca po uzgodnieniu z Zamawiającym może dostosować kryteria do celów badania Modułu 2. Należy uwzględnić przy tym wiedzę i doświadczenie Zamawiającego.**

Cele szczegółowe badania ilościowego obejmują:

- poznanie charakterystyki socjodemograficznej respondenta;
- identyfikacja dostępności różnych środków transportu;
- charakterystyka doświadczeń i zwyczajów transportowych respondenta (liczba i sposób wykonywania podróży w różnych celach), segmentacja;
- określenie znaczenia (użyteczności) poszczególnych czynników wyboru (cech oferty) oraz ich poziomów na poziomie pojedynczego badanego.

1.2.2. Metodologia badawcza

Metodologia badawcza powinna uwzględniać wyniki badania jakościowego, w szczególności sposób i język wypowiedzi respondentów, przeprowadzoną segmentację podróżnych z uwzględnieniem wartości minimalnych oraz zidentyfikowane determinanty wyboru sposobu realizacji podróży.

Badanie powinno być wykonane techniką CAPI (z wykorzystaniem przenośnych komputerów lub tabletów) lub CAWI (za pośrednictwem Internetu na komputerze respondenta). W przypadku badania CAWI Wykonawca zadba o odpowiedni sposób wyświetlania pytań, list odpowiedzi i w szczególności kart wyboru opracowanych w schemacie bazującym na idei Conjoint, zabezpieczając system przed wypełnianiem ankiet przez respondentów na urządzeniach o zbyt małych ekranach, utrudniających rzetelne przeprowadzenie badania.

Zamawiający wobec powyższego dopuszcza w szczególności następujące metody i techniki prowadzenia badania:

- CAPI F2F w domu respondenta;
- CAPI F2F central-location w wynajętych przez Wykonawcę salach lub przystosowanych miejscach do badania;
- CAPI F2F na lotniskach,
- CAPI F2F w pociągach;
- CAWI z wykorzystaniem panelu internetowego

Wykonawca zapewni spójność treści kwestionariuszy badania ilościowego niezależnie od miejsca, metody i techniki prowadzenia badania.

Zamawiający nie wyraża zgody na łączenie innych badań w ramach tego samego wywiadu (np. badania typu Omnibus).

Wykonawca zrealizuje nie mniej niż 4200 ankiet (poprawnie i całkowicie przeprowadzonych ankiet).

- Środek transportu i dystans podróży poddanej badaniu w schemacie bazującym na idei Conjoint
- Tabela 1 Minimalna liczba jednostek badawczych (jednej podróży w ramach jednego wywiadu) badania ilościowego dla kryterium środek transportu i dystans*

Środek transportu

Dystans badanej podróży	samochód osobowy	kolej	autobus	samolot
do 100 km	10%	8%	8%	-
powyżej 100 km	16%	12%	6%	3%

* Wartości nie sumują się do 100% (wyznaczono minimalne, a nie docelowe wielkości próby w celach)

- Motywacja podróży poddanej badaniu w schemacie bazującym na idei Conjoint

Tabela 2 Minimalna liczba jednostek badawczych (jednej podróży w ramach jednego wywiadu) badania ilościowego dla kryterium motywacja*

Motywacja podróży	Minimalna liczba jednostek*
podróże związane z regularnymi dojazdami do/z miejsca pracy	10%
podróże związane z regularnymi dojazdami do/z miejsca nauki	10%
podróże służbowe / interesy	25%
podróże turystyczne, rekreacyjne, krajoznawcze	10%
podróże inne	10%

* Wartości nie sumują się do 100% (wyznaczono minimalne, a nie docelowe wielkości próby w celach)

Do generowania pozostałych segmentów należy używać tylko kombinacji logicznych kategorii na podstawie następujących:

- Motywacje podróży:
- Miejsce zamieszkania:
- Dostępność środków transportu:
- Charakterystyka socjodemograficzna pod kątem grupy wiekowej;

Dla każdego zidentyfikowanego segmentu wynikającego z grupowania cech podróży i podróży, badania powinny zapewnić wystarczającą reprezentację i wiarygodność odpowiedzi segmentów do celów analitycznych. Uwzględniając ograniczenia badania, należy przyjąć jako minimum próbę w segmencie na poziomie $n=120$, a w uzasadnionych przypadkach – po konsultacji z Zamawiającym – na poziomie $n=100$.

Badanie zostanie przeprowadzone z zastrzeżeniem, że:

- Wykonawca zrealizuje nie mniej niż 3000 ankiet (poprawnie i całkowicie przeprowadzonych ankiet) metodą CAPI F2F w domu respondenta lub metodą CAWI przy wykorzystaniu panelu internetowego posiadającego certyfikat jakości OFBOR lub równoważny.
- Wykonawca zrealizuje nie mniej niż 200 ankiet (poprawnie i całkowicie przeprowadzonych ankiet) w ramach badania terenowego, w trakcie podróży wykonywanej przez respondentów:
 - w sali odlotów na lotniskach;
 - w pociągach o różnej kategorii usług,
- Wykonawca zrealizuje nie mniej niż 1000 ankiet (poprawnie i całkowicie przeprowadzonych ankiet) metodą CAPI F2F central-location w wynajętych przez Wykonawcę salach lub przystosowanych miejscach. Dobór próby powinien spełniać kryteria dotyczące badania CAPI F2F w domu respondenta i CAWI. Ten moduł badawczy może zostać wykorzystany do wypełnienia warunku kwotacji próby, wywiady będą liczyły się wspólnie z wywiadami zrealizowanymi metodą CAPI F2F

w domu respondenta lub metodą CAWI – Wykonawca musi bowiem zadbać o zachowanie kwot (czyli podział próby wg dystansu i środka transportu oraz motywacji badanych podróży) łącznie dla całego badania i wszystkich wywiadów, których realizację gwarantuje w złożonej ofercie.

Wykonawca powinien uzyskać zgody zarządców/właścicieli poszczególnych miejsc przeprowadzenia ankiet. Dokładne lokalizacje prowadzenia badań zostaną zaproponowane przez Wykonawcę i uzgodnione z Zamawiającym.

W ramach badania terenowego w zakresie podróży pociągiem Wykonawca przeprowadzi badania na następujących korytarzach transportowych w Polsce:

- na trasie Warszawa – Gdańsk:
 - pociągiem pospiesznym o podwyższonym standardzie (EIP)
 - pociągiem pospiesznym (EIC)
 - pociągiem pozostałych kategorii
- na trasie Katowice - Wrocław:
 - pociągiem pospiesznym (EIC)
 - pociągi międzywojewódzkie (TLK)
 - pociągiem pozostałych kategorii
- na trasie Zielona Góra – Poznań
 - pociągiem pospiesznym (EIC)
 - pociągi międzywojewódzkie (TLK)
 - pociągiem pozostałych kategorii

W ramach badania terenowego w zakresie podróży samolotem Wykonawca przeprowadzi badania na następujących lotniskach:

- Port Lotniczy Gdańsk
- Port Lotniczy Warszawa
- Port Lotniczy Kraków

W przypadku wywiadów prowadzonych na lotniskach badaną grupą mogą zostać objęci respondenci korzystający z lotów krajowych, a wywiad ma dotyczyć aktualnie odbywanej podróży (w uzasadnionych przypadkach wywiad może dotyczyć innej podróży realizowanej w ciągu ostatnich czterech tygodni).

Badania powinny być wykonywane z zastrzeżeniem zapewnienia takiej organizacji wywiadu, w której respondent ma czas na jego rzetelne przeprowadzenie.

W przypadku, gdy respondent nie może uczestniczyć w wywiadzie w terenie, ale wyraża intencję wypełnienia ankiety później, drogą internetową, Wykonawca zapewni możliwość dostępu do panelu internetowego poprzez przekazanie odpowiedniego linka do badania przez Internet (w panelu internetowym).

W badaniu powinny zostać uwzględnione wszystkie istotne czynniki wyboru sposobu realizacji danego rodzaju podróży (atrybuty). Oczekuje się, że wybór atrybutów zostanie zaproponowany przez Wykonawcę w efekcie przeprowadzonego badania jakościowego. Wykonawca zobowiązany jest uwzględnić wnioski, wiedzę i doświadczenia Zamawiającego w tym zakresie. Jest to krytyczne z punktu widzenia możliwości wdrożenia wyników badania ilościowego do Modelu na późniejszych etapach prac.

1.2.3. Narzędzia badawcze

Wykonawca jest zobowiązany do opracowania ankiety i scenariusza jej przeprowadzenia oraz przedstawienia do akceptacji Zamawiającego. Możliwe jest rozszerzenie oraz modyfikacja zakresu danych przedstawionych poniżej.

Zakres zbieranych informacji w ramach badania ilościowego można podzielić na następujące części:

1. Dane dotyczące respondenta (tzw. metryczka)
2. Dane dotyczące aktualnie wykonywanej podróży lub odbytej podróży
3. Dane dotyczące hipotetycznych podróży w ramach przeprowadzania badania w schemacie bazującym na idei Conjoint

Ad. 1 Dane dotyczące respondenta (tzw. metryczka)

Charakterystyka respondenta, uwzględniająca cechy demograficzne i społeczne respondenta, które mają związek z zachowaniami i preferencjami transportowymi:

- charakterystyka socjodemograficzna
- wykształcenie,
- miejsce zamieszkania,
- miejsce nauki i / lub pracy,
- zawód wykonywany,
- posiadanie zniżek i prawa do ulg na zakup biletów,
- dostępność do samochodu osobowego,
- odległość miejsca zamieszkania od najbliższego dworca PKP i autobusowego.

Ad. 2 Dane dotyczące aktualnie wykonywanej podróży lub odbytej podróży

Charakterystyka badanej podróży, służąca przydzieleniu respondenta do określonej wcześniej grupy, dla której realizowane są zindywidualizowane analizy preferencji wyboru w schemacie bazującym na idei Conjoint, która umożliwi obliczenie użyteczności poszczególnych determinant wyboru sposobu realizacji podróży na poziomie pojedynczego respondenta:

- Miejsce początku i końca podróży
- Dystans;
- Motywacja podróży;
- Środki transportu i ich kategorie;
- Liczba przesiadek, częstotliwość;

- Koszt podróży (bilety, paliwo, opłaty za przejazd autostradą, taksówki w dojazdach do/z przystanku/dworca itp.);
- Czas podróży w poszczególnych środkach transportu,
- Punktualność danego środka podróży
- Poziom zatłoczenia w transporcie zbiorowym
- Pewność odbycia połączenia (np. czy pomimo opóźnień są dostępne inne alternatywy lub czy przesiadka odbył się w założony sposób)
- Powody wyboru środka transportu i kategorii środka transportu w ramach badanej podróży (zakres odpowiedzi, czyli parametrów opisujących podróż powinien zostać wskazany w wyniku Modułu 1, należy też zostawić możliwość otwartej odpowiedzi);
- Atrybuty jakości podróży samochodem:
 - Klasa drogi (A, S, GP),
 - warunki ruchu: udział odbytej podróży w niezakłóconych warunkach drogowych (ruch płynny) oraz w warunkach pogorszonych (korki)
- Komfort podróży (poszczególne elementy i składowe wchodzące w zmienne dotyczące komfortu zostaną zidentyfikowane po badaniu jakościowym. Jako punkt wyjściowy można wymienić parametry komfortu takie jak dostępność przystanku/dworca/stacji, kasy biletowe, bezpieczeństwo, częstotliwość, punktualność, pewność/brak przesiadki, dostępność bieżącej informacji pasażerskiej, jakość taboru, komfort w pojeździe, zatłoczenie, wygoda przesiadki, bezpośredniość połączenia)
- Dostępność alternatywy oraz powód odrzucenia - charakterystyka rozważanych alternatyw:
 - Środki transportu i ich kategorie,
 - Liczba przesiadek,
 - Czas podróży w poszczególnych środkach transportu,
 - Koszt podróży (np. koszty biletu / paliwa / opłat drogowych).

Ad. 3 Dane dotyczące hipotetycznych podróży w ramach analizy w schemacie bazującym na idei Conjoint

W tym module każdemu respondentowi zostaną przedstawione oferty realizacji podróży, zbliżonej do aktualnie wykonywanej podróży lub odbytej podróży). Oczekuje się, że badanie zostanie zrealizowane w schemacie bazującym na idei Adaptive Choice Based Conjoint lub Choice Based Conjoint. Wykonawca zarekomenduje Zamawiającemu wybór metody po szczegółowym przeanalizowaniu potrzeb analiz i celu projektu oraz wyników badania jakościowego

Zamawiający nie określa liczby pytań kwestionariusza. Opracowanie narzędzia badawczego jest przedmiotem zamówienia i powinno być wykonane z zapewnieniem osiągnięcia wszystkich celów badawczych przy zachowaniu standardów oraz poddane ocenie i konsultacji Zamawiającego.

Ocena czasu trwania wywiadu jest zadaniem Wykonawcy.

Na każdym etapie badania Zamawiający oczekuje, że wywiad z respondentem zostanie przeprowadzony w miejscu i w momencie zapewniającym komfort prowadzenia wywiadu i skupienie respondenta.

5. Organizacja badania

W trakcie realizacji całego badania Zamawiający oczekuje od Wykonawcy stałej współpracy i bieżącego kontaktu polegającego na wymianie informacji i odbywaniu spotkań.

2.1. Moduł 1 badanie jakościowe

W ramach Modułu 1 Wykonawca:

- opracuje kwestionariusz rekrutacyjny i uzgodni go z Zamawiającym,
- przeprowadzi rekrutację uczestników badania jakościowego,
- opracuje scenariusz wywiadu i uzgodni go z Zamawiającym,
- przeprowadzi wywiady jakościowe IDI,
- opracuje raport z badania odpowiadający celom tego badania wraz z rekomendacjami dotyczącymi budowy narzędzia do badania ilościowego.

Wykonawca zapewni Zamawiającemu możliwość uczestniczenia w co najmniej 5 wywiadach IDI, które powinny być przeprowadzone w pomieszczeniach dedykowanych do prowadzenia tego typu spotkań (fokusowanie), wyposażone w lustro weneckie i pokój dla obserwatorów.

Ponadto, Wykonawca odbędzie w trakcie realizacji badania dla Modułu 1 nie mniej niż trzy spotkania robocze z Zamawiającym, w którym uczestniczyć będzie ze strony Wykonawcy m.in. osoba uczestnicząca osobiście w realizacji wywiadów:

- pierwsze spotkanie odbędzie się przed rozpoczęciem prac nad scenariuszem badawczym i będzie miało charakter briefingu, wyjaśniającego szczegółowo oczekiwania Zamawiającego,
- drugie spotkanie odbędzie się po przeprowadzeniu pierwszych pięciu wywiadów, zostanie na nim omówiony przebieg wywiadów, szczegółowość uzyskanych informacji od respondentów i ew. konieczność wprowadzenia modyfikacji w narzędziu badawczym.
- trzecie spotkanie odbędzie się po opracowaniu raportu z Modułu 1 w celu omówienia wyników oraz rekomendacji i wstępnego założenia w zakresie sposobu przeprowadzenia badania ilościowego.

2.2. Moduł 2 badanie ilościowe

W ramach Modułu 2 Wykonawca:

- opracuje kwestionariusz rekrutacyjny i uzgodni go z Zamawiającym,
- przeprowadzi rekrutację uczestników badania ilościowego,
- opracuje scenariusz wywiadu i uzgodni go z Zamawiającym,
- omówi i dokona analizy szczegółowych celów badawczych oraz sposobu ich implementacji w narzędziu badawczym,
- objaśni Zamawiającemu planowany sposób prowadzenia analiz;
- omówi i przeanalizuje wpływ na jakość wyników oraz na możliwości i ograniczenia analiz - liczby ocenianych atrybutów i ich poziomów, wielkości próby itp.;
- przeprowadzi wywiady ilościowe,
- opracuje raport z badania ilościowego, odpowiadający celom tego badania.

W ramach Modułu 2 Wykonawca zobowiązany jest odbyć z Zamawiającym nie mniej niż trzy spotkania:

- pierwsze spotkanie odbędzie się w celu omówienia sposobu przeprowadzenia badania ilościowego. Ponadto Wykonawca zaproponuje optymalne rozwiązanie w zakresie doboru próby do Modułu 2, tj.: miejsc prowadzenia badania, zasad doboru respondenta (kryteria rekrutacyjne, metoda doboru) oraz liczby i charakterystyki wyróżnionych segmentów.
- drugie spotkanie po przeprowadzeniu pierwszych pięćdziesięciu wywiadów, zostanie na nim omówiony przebieg wywiadów, szczegółowość uzyskanych informacji od respondentów i ew. konieczność wprowadzenia modyfikacji w narzędziu badawczym,
- trzecie spotkanie odbędzie się po przeprowadzeniu kompletu wywiadów oraz po opracowaniu raportu i będzie służyło omówieniu wyników badania ilościowego.

Badanie ilościowe powinno zostać przygotowane w oparciu o:

- wyniki badania jakościowego zrealizowanego w ramach Modułu 1 projektu, w szczególności biorąc pod uwagę sposób i język wypowiedzi respondentów, przeprowadzoną segmentację podróży, determinant wyboru sposobu realizacji podróży oraz składowych pojęć o rozmytym znaczeniu jak komfort czy wygoda podróżowania;
- analizę potrzeb Zamawiającego w odniesieniu do szczegółowych celów badania oraz sposobu implementacji wyników badania do symulacyjnego modelu podróży.

3. Harmonogram

Badanie powinno zostać przeprowadzone zgodnie z poniższymi terminami:

- A. Przygotowanie do badania, w tym pierwsze spotkanie w ramach Modułu 1: 7 dni kalendarzowych od zawarcia umowy.
- B. Przeprowadzenie badań jakościowych (Moduł 1), w tym drugie spotkanie w ramach Modułu 1: 14 dni kalendarzowych od zakończenia punktu A.
- C. Opracowanie raportu z badania jakościowego, w tym trzecie spotkanie w ramach Modułu 1: 14 dni kalendarzowych liczonych od zakończenia punktu B.
- D. Przygotowanie do badania, w tym pierwsze spotkanie w ramach Modułu 2: 7 dni kalendarzowych od zakończenia punktu C.
- E. Przeprowadzenie badań ilościowych (Moduł 2), w tym drugie spotkanie w ramach Modułu 2: 35 dni kalendarzowe od zakończenia punktu D.
- F. Opracowanie wyników badania i przygotowanie raportu z badania ilościowego, w tym trzecie spotkanie w ramach Modułu 2: 7 dni kalendarzowych od zakończenia punktu E.

Zamawiający dopuszcza aby trzecie spotkanie w ramach Modułu 1 oraz pierwsze spotkanie w ramach Modułu 2 odbyły się w tym samym czasie.

Badanie ilościowe w ramach Modułu 2 nie powinno rozpocząć się wcześniej niż 1 września br.

4. Sposób dostarczenia danych i raportów oraz wymagania techniczne

Raporty z badania powinny zostać przygotowane w formie papierowej oraz elektronicznej w formacie kompatybilnym z MS Office (po jednej wersji) i powinny uwzględniać w szczególności:

- szczegółowy opis metodologii badawczej, sposobu realizacji wywiadów, harmonogramu realizacji, kontroli badania, doboru próby itp.;
- charakterystyka badanych, charakterystyka wyróżnionych grup i segmentów;
- podsumowanie i omówienie wyników badania;
- zestawienie obliczonych użyteczności cząstkowych dla poszczególnych typów podróży i grup;
- rekomendacje dotyczące kontynuacji tego typu badań w przyszłości,
- prezentację najważniejszych wyników badania w formie wykresów i tabel'

Załącznik do raportu w postaci pełnych zestawień tabelarycznych w formacie kompatybilnym z oprogramowaniem MS Office, uwzględniających wszystkie istotne przekroje i wszystkie zadane pytania badawcze;

Wykonawca zobowiązany jest do przekazania, jako załączniki do raportu, pełnych (źródłowych) wyników badania ilościowego również w formie zbioru danych (.xlsx lub inny format kompatybilny z oprogramowaniem MS Office) z uwzględnieniem obliczonych użyteczności cząstkowych. Specyfikacje przekazywanych danych należy uzgodnić z Zamawiającym.

Wykonawca powinien dysponować sprzętem w odpowiedniej ilości i jakości do celów przeprowadzenia wywiadów (CAPI). Dodatkowo w każdym przypadku Wykonawca zobowiązany jest zaprezentować Zamawiającemu funkcjonujące narzędzie badawcze dając możliwość oceny sposobu implementacji kwestionariusza do narzędzi informatycznych, w postaci aplikacji/systemu do rejestracji i synchronizacji danych.

5. Promocja

Wykonawca zobowiązany będzie do wykorzystania logotypów przekazanych przez Zamawiającego oraz zamieszczenia informacji o współfinansowaniu badania ze środków pochodzących z funduszy europejskich, według wzoru przekazanego przez Zamawiającego niezwłocznie po podpisaniu umowy. Logotypy powinny zostać umieszczane na wszelkiej dokumentacji wytworzonej w trakcie badania, w tym w szczególności na ankietach, raportach i plakatach.

6. Klauzule społeczne

Zamawiający żąda aby 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 cały okres trwania Umowy przez osoby zatrudnione na podstawie umowy o pracę, zgodnie z wymogiem opisanym w art. 29 ust. 3a ustawy Pzp. Wykonawca zobowiązuje się ściśle przestrzegać w stosunku do tych pracowników przepisów prawa pracy i ubezpieczeń społecznych, szczególnie norm dotyczących czasu pracy i obowiązku odprowadzania składek na ubezpieczenie społeczne

7. Przetwarzanie danych respondentów

O ile zaistnieje taka konieczność Wykonawca jest zobowiązany do wypełnienia warunków związanych z ochroną danych osobowych w rozumieniu 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), zwanego dalej RODO, m.in. w zakresie uzyskiwania zgód od respondentów na przetwarzanie i przechowywanie danych osobowych na potrzeby realizacji ww. badania.

Informacje dotyczące warunków składania ofert cenowych:

Zamawiający oczekuje złożenia ofert cenowych zgodnie z poniższym zestawieniem:

Poz.	Nazwa przedmiotu zamówienia	Wartość w PLN netto	Stawka VAT w %	Wartość w PLN brutto
1.	Przeprowadzenie badania jakościowego – Moduł 1			
2	Koszt praw autorskich, w tym prawa zależne do raportu i danych –do pozycji nr 1			
3	Przeprowadzenie badania ilościowego – Moduł 2			
4	Koszt praw autorskich, w tym prawa zależne do raportu i danych – do pozycji nr 2			
RAZEM pozycje 1-4:				

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

Ofertę cenową należy przesłać na adres mailowy: mmajewska@cupt.gov.pl do dnia **31.05.2019** do godz. **16.00**.

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.