

Projekt współfinansowany jest przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego oraz środków budżetu województwa opolskiego w ramach pomocy technicznej Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2014-2020

Załącznik nr 2 do Uchwały nr 8400/2022

Zarządu Województwa Opolskiego

z dnia 5 grudnia 2022 roku

## OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

### BADANIE PT. WPŁYW INWESTYCJI TRANSPORTOWYCH NA SYTUACJĘ SPOŁECZNO-GOSPODARCZĄ WOJEWÓDZTWA OPOLSKIEGO

#### I. Uzasadnienie i podstawa realizacji badania

Badanie ewaluacyjne pt. „Wpływ inwestycji transportowych na sytuację społeczno-gospodarczą województwa opolskiego”, zostało ujęte w ramach „Planu ewaluacji Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2014-2020”<sup>1</sup>, który zgodnie z zapisami „Wytycznych w zakresie ewaluacji polityki spójności 2014-2020”<sup>2</sup>, ujmuje ewaluację wpływu wdrażanych interwencji na realizację celów każdej osi priorytetowej. Do przeprowadzenia takiego badania Jednostka Ewaluacyjna Instytucji Zarządzającej PO zobligowana jest przynajmniej raz w okresie programowania<sup>3</sup>.

Nakłady finansowe poniesione na realizację OP VI – Zrównoważony transport na rzecz mobilności mieszkańców w ramach „Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2014-2020” (RPO WO 2014-2020)<sup>4</sup>, w tym na zwiększenie mobilności

---

<sup>1</sup> „Plan ewaluacji Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2014-2020”, Zarząd Województwa Opolskiego, Opole, sierpień 2020, <https://rpo.opolskie.pl/wp-content/uploads/2015/05/Planu-ewaluacji-RPO-WO-2014-2020-OST..pdf> (dostęp: 1.12.2021).

<sup>2</sup> „Wytyczne w zakresie ewaluacji polityki spójności 2014-2020”, Minister Funduszy i Polityki Regionalnej, Warszawa, czerwiec 2021, <https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/media/104281/wytyewaluacja2021.pdf> (dostęp: 09.11.2021).

<sup>3</sup> Obowiązek ten został zapisany w art. 56 ust. 3 Rozporządzenia Ogólnego (Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r., <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R1303&from=PL> (dostęp: 1.12.2021)

<sup>4</sup> „Regionalny Program Operacyjny Województwa Opolskiego na lata 2014-2020 (wersja nr 8)”, Zarząd Województwa Opolskiego, Opole, sierpień 2022, <https://rpo.opolskie.pl/wp->

regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym węzłami multimodalnymi – Priorytet Inwestycyjny 7b (PI) oraz rozwój i rehabilitację kompleksowych wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu – PI 7d, miały zwiększyć dostępność transportową obszarów kluczowych dla rozwoju regionu, poprawić bezpieczeństwo na drogach, zwiększyć udział transportu kolejowego w przewozach towarowych i pasażerskich w regionie oraz poprawić jakość transportu kolejowego. Działania związane z obszarem transportu zidentyfikowano także w OP III Gospodarka niskoemisyjna, w ramach PI 4e – Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu. Celem ww. PI jest uzyskanie lepszej jakości powietrza poprzez wsparcie transportu publicznego.

Mając na uwadze powyższe, w celu całościowej oceny wpływu wsparcia udzielanego w ramach RPO WO 2014-2020 na obszar transportu, zasadna jest ewaluacja łącząca OP VI oraz OP III – PI 4e Programu.

Z uwagi na wysoką alokację przeznaczoną na realizację działań w ramach OP VI i OP III, przeprowadzenie ewaluacji ex-post i pomiaru ex-ante pod kątem działań planowanych do wdrożenia w przyszłości jest tym bardziej pożądane i zasadne.

**Interwencje w ramach poszczególnych PI objętych niniejszą ewaluacją skoncentrowano w perspektywie 2014-2020, na terenie województwa opolskiego, w szczególności na:**

1. **Rozwoju infrastruktury drogowej o znaczeniu regionalnym (PI 7b)** – wsparcie udzielone na inwestycje w infrastrukturę drogową, miało przyczynić się do wzmocnienia dostępności komunikacyjnej i spójności terytorialnej regionu oraz podniesienia poziomu bezpieczeństwa na drogach<sup>5</sup>;
2. **Modernizacji linii kolejowych obejmującej m.in. przebudowę zdekapitalizowanej infrastruktury, a także zakup taboru kolejowego (PI 7d)** – zakładane do realizacji inwestycje miały wpłynąć na kompleksową poprawę parametrów technicznych linii kolejowych, w tym likwidację ograniczeń prędkości, skrócenie czasu przejazdu, poprawę bezpieczeństwa ruchu oraz podwyższenie komfortu podróżowania<sup>6</sup>;

---

[content/uploads/2022/08/RPO-WO-2014-2020\\_wersja-8\\_REACT-UE.pdf](content/uploads/2022/08/RPO-WO-2014-2020_wersja-8_REACT-UE.pdf) (dostęp: 30.08.2022).

<sup>5</sup> Główne typy przedsięwzięć: budowa/przebudowa/modernizacja dróg oraz obwodnic wraz z infrastrukturą towarzyszącą

<sup>6</sup> Główne typy przedsięwzięć:

- modernizacja i rewitalizacja sieci kolejowej i infrastruktury dworcowej;
- przygotowanie dokumentacji przedprojektowej i projektowej kolejowej infrastruktury technicznej;
- zakup taboru kolejowego, dostosowanego m.in. dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Za: „ Regionalny Program Operacyjny...” op. cit., s. 131.

3. **Intensyfikacji działań ukierunkowanych na proekologiczne rozwiązania systemu transportu publicznego (PI 4e)** – inwestycje miały na celu ograniczanie indywidualnego ruchu samochodowego w centrach miast na rzecz komunikacji publicznej, integrację funkcjonujących podsystemów transportowych, a tym samym niwelowanie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne (m.in. infrastruktura Park&Ride, Bike&Ride, zatoki, ścieżki rowerowe). Realizacja działań miała przyczynić się do obniżenia stężeń przynajmniej do poziomów dopuszczalnych i tym samym do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń, redukcji gazów cieplarnianych<sup>7</sup> oraz poprawy jakości życia mieszkańców<sup>8</sup>.

Mając na uwadze powyższe, zakres niniejszego badania obejmie analizę zrealizowanych inwestycji transportowych w województwie opolskim wspartych ze środków RPO WO 2014-2020, w ramach:

- OP VI – Działania 6.1 „Infrastruktura drogowa” i 6.2 „Nowoczesny transport kolejowy” oraz
- OP III – Działanie 3.1 „Strategie niskoemisyjne” (Poddziałania: 3.1.1 „Strategie niskoemisyjne w miastach subregionalnych”, 3.1.2 „Strategie niskoemisyjne w Aglomeracji Opolskiej” oraz 3.1.3 „Strategie niskoemisyjne w województwie opolskim”)<sup>9</sup>.

---

<sup>7</sup> Kwestie strictly środowiskowe stanowią przedmiot odrębnej ewaluacji, pt. „Działania wspierające gospodarkę niskoemisyjną i poprawę jakości powietrza w województwie opolskim w ramach Osi Priorytetowej III i V RPO WO 2014-2020”.

<sup>8</sup> Główne typy przedsięwzięć:

- budowa, przebudowa infrastruktury transportu publicznego w celu ograniczania ruchu drogowego w centrach miast;
- zakup niskoemisyjnego i bezemisyjnego taboru dla transportu publicznego (autobusy, busy) zasilanego paliwem alternatywnym<sup>143</sup>;
- wyposażenie taboru autobusowego dla transportu publicznego w systemy redukcji emisji;
- rozwiązania z zakresu organizacji ruchu, ułatwiające sprawne poruszanie się pojazdów komunikacji zbiorowej, w tym zapewnienie dróg dostępu do bezpiecznych przystanków (m.in. zatoki autobusowe, bus pasy);
- infrastruktura służąca obsłudze pasażerów zapewniająca m.in. interaktywną informację pasażerską;
- infrastruktura dla ruchu rowerowego i pieszego;
- opracowanie koncepcji rozwoju ścieżek rowerowych w województwie opolskim;
- systemy pomiaru i informowania o poziomach zanieczyszczeń jakości powietrza Za: „Regionalny Program Operacyjny...” op. cit., s. 80-82.

<sup>9</sup> Zob. więcej: „Szczegółowy Opis Osi Priorytetowych Regionalnego programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2014-2020. Zakres Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (wersja nr 54 po autokorekcji)”, Zarząd Województwa Opolskiego, Opole, wrzesień 2022, [https://rpo.opolskie.pl/wp-content/uploads/2022/09/SZOOP-EFRR\\_wersja-54\\_autokorekta.pdf](https://rpo.opolskie.pl/wp-content/uploads/2022/09/SZOOP-EFRR_wersja-54_autokorekta.pdf) (dostęp: 2.11.2022).

**Dodatkowo, w ramach niniejszej ewaluacji, przeprowadzone zostaną badania terenowe w zakresie aktualnego wzorca mobilności mieszkańców regionu**, stanowiące częściową aktualizację badań napełnień i preferencji podróżnych z 2015 roku<sup>10</sup>. Uzupelnienie ewaluacji o przedmiotowy obszar stanowić będzie wartość dodaną w zakresie oceny działań zrealizowanych w ramach RPO WO 2014-2020. Pogłębione badanie, szczególnie w obszarze inwestycji kolejowych, pozwoli ocenić wpływ przeprowadzonych inwestycji na wielkość napełnień na poszczególnych liniach, w tym na porównanie frekwencji na liniach, na których podjęto interwencje w ramach działania 6.2 i na tych, na których takich interwencji nie podjęto. Zrealizowane badania powinny pokazać rzeczywiste zainteresowanie i zapotrzebowanie pasażerów na określoną liczbę par pociągów na każdej linii, przez co mogą być podstawą racjonalnych usprawnień w kolejowym transporcie regionalnym. Przeprowadzenie niniejszej ewaluacji pozwoli zwiększyć zasób informacyjny władz województwa opolskiego oraz podmiotów odpowiedzialnych za kreowanie polityki rozwoju w regionie. Uwzględniona w badaniu ocena wpływu interwencji w zakresie inwestycji transportowych w województwie opolskim pozwoli dokładniej zbadać oddziaływanie podjętych interwencji na sytuację społeczno-gospodarczą regionu, co jest szczególnie istotne u progu nowego okresu programowania.

Zaplanowane w ramach niniejszego badania: diagnoza w zakresie dostępności transportowej, analiza podjętych w ramach RPO WO 2014-2020 inwestycji transportowych i ich wpływu na sytuację społeczno-gospodarczą regionu oraz wzorce mobilności mieszkańców, a także analiza działań m.in. w zakresie: rozwoju infrastruktury komunikacyjnej, rozwoju transportu zintegrowanego i zrównoważonej mobilności, poprawy dostępności transportowej ośrodków regionalnych i subregionalnych do infrastruktury sieciowej i węzłowej TEN-T, miejsc inwestycyjnych, przejść granicznych oraz obiektów i szlaków drogowych o kluczowym znaczeniu dla rozwoju gospodarczego regionu, terminali intermodalnych i centrów logistycznych, rozwoju publicznego transportu zbiorowego, rozwoju zrównoważonego transportu miejskiego i ścieżek rowerowych, poprawy jakości powietrza, ujętych zarówno w „Strategii Rozwoju Województwa Opolskiego. Opolskie 2030”, jak również w Programie „Fundusze Europejskie dla Opolskiego 2021-2027”, dostarczą wartościowych informacji pod kątem interwencji wdrożonych w perspektywie 2014-2020 i pożądanym w latach 2021-2027.

Przeprowadzone badanie posłuży zdiagnozowaniu potencjałów i deficytów w zakresie działań inwestycyjnych dotyczących transportu, podjętych w regionie w ostatnich latach. Zakłada się, że uzyskane wyniki posłużą szerokiemu gronu interesariuszy. Głównymi odbiorcami wyników będą: Instytucja Zarządzająca (IZ) i Instytucje Pośredniczące (IP) RPO WO 2014-2020 i FEO 2021-2027, departamenty merytoryczne Urzędu Marszałkowskiego Województwa Opolskiego, Komitet Monitorujący (KM) RPO WO 2014-2020/FEO 2021-2027,

---

<sup>10</sup> Zob. więcej: „Badania napełnień na liniach użyteczności publicznej oraz zachowań i preferencji komunikacyjnych pasażerów w województwie opolskim”, TRAKO WIERZBICKI I WSPÓLNICY S.J., Wrocław-Opole 2015.

Krajowa Jednostka Ewaluacji (KJE) oraz Komisja Europejska (KE), a także podmioty odpowiedzialne za planowanie polityki transportowej oraz zrównoważonej mobilności w regionie.

## II. CEL GŁÓWNY I CELE SZCZEGÓŁOWE BADANIA ORAZ PYTANIA I KRYTERIA EWALUACYJNE

**Głównym celem badania** jest ocena wpływu inwestycji transportowych na sytuację społeczno-gospodarczą województwa opolskiego oraz na wzorce mobilności jego mieszkańców.

Aby zrealizować tak obszerny cel główny, koniecznym było wydzielenie 4 celów szczegółowych, które zostaną osiągnięte w odpowiedzi na przyporządkowane do nich pytania ewaluacyjne:

### 1) **Cel szczegółowy I: Ocena trafności, skuteczności, efektywności, komplementarności i użyteczności wsparcia świadczonego w ramach OP VI i OP III – PI 4e RPO WO 2014-2020.**

#### Pytania ewaluacyjne:

1. W jaki sposób projekty realizowane w ramach Działań 6.1, 6.2 i 3.1 (Poddziałania 3.3.1, 3.1.2 i 3.1.3) RPO WO 2014-2020 odpowiadają: na zidentyfikowane problemy w obszarze transportu/komunikacji i/lub potrzebom odbiorców/beneficjentów? Które cele/typy projektów/elementy realizowanych projektów były najbardziej przydatne dla beneficjentów?
2. W jakim stopniu wsparcie oferowane w ramach OP VI i OP III – PI 4e zostało dostosowane do zidentyfikowanych potrzeb i/lub problemów wskazanych w RPO WO 2014-2020? Czy zakres wsparcia należałoby skorygować w przyszłej perspektywie finansowej?<sup>11</sup> Jeśli tak, jakie są ku temu przesłanki oraz w jakim zakresie powinny zostać dokonane zmiany?
3. Czy w projektach realizowanych w ramach OP VI oraz OP III – PI 4e RPO WO 2014-2020 udało się osiągnąć zakładane rezultaty? Czy w ramach realizowanych projektów zaplanowano zadania, których nie udało się zrealizować? Jeśli tak, co było tego przyczyną? W jaki sposób w przyszłości można minimalizować ryzyko wystąpienia ww. sytuacji?
4. Czy i na jakim etapie przewidziano możliwe zagrożenia dla realizacji projektów? Czy w realizacji projektów w ramach OP VI i OP III – PI 4e zidentyfikowano jakieś problemy/bariery, których wcześniej nie przewidziano? Jeśli tak, to jakie? Jakie były ich przyczyny? W jaki sposób można zapobiegać wystąpieniu zidentyfikowanych (przewidywanych i nieprzewidywanych) problemów w przyszłości? W jaki sposób można niwelować napotkane bariery (przewidywane i nieprzewidywane)?<sup>12</sup>

---

<sup>11</sup> Dotyczy działań zaplanowanych w FEO 2021-2027.

<sup>12</sup> Wykonawca zweryfikuje zidentyfikowane problemy/bariery po stronie IZ PO, IP PO, jak i po stronie beneficjentów (zarówno tych, którzy otrzymali wsparcie, jak i tych, którzy wsparcia nie otrzymali).

5. Jak należy ocenić efektywność wsparcia w ramach Osi Priorytetowych/Działań/Poddziałań (jeśli dotyczy)? Czy i jakie działania należy podjąć, aby zwiększyć efektywność wdrażanych interwencji?<sup>13</sup>

6. Czy projekty wybrane do dofinansowania mają charakter kompleksowy? Jeśli nie, w jakim zakresie należałoby je uzupełnić? Z jakimi innymi działaniami (inne OP RPO WO 2014-2020, działania spoza ww. programu) i w jakich obszarach występuje komplementarność?

7. Jakie typy działań podejmowane w projektach w ramach OP VI i OP III – PI 4e i poszczególnych Działań/Poddziałań dominowały w województwie opolskim w okresie 2014-2020 oraz czy miały one charakter działań zintegrowanych, będących elementem wcześniej prowadzonej polityki? Czy działania zrealizowane w perspektywie 2014-2020 w regionie wynikały z planów/strategii w zakresie transportu/komunikacji/mobilności?

8. Czy i w jakim zakresie kryteria wyboru projektów przyczyniły się do realizacji w regionie optymalnych form wsparcia z punktu widzenia realizacji celów OP VI i OP III – PI 4e RPO WO 2014-2020?

9. Czy funkcjonujący system wskaźników w trafny sposób odzwierciedla efekty wygenerowane przez wsparcie w ramach OP VI i OP III – PI 4e? Jakie zagadnienia (biorąc pod uwagę definicje wskaźników, sposób pomiaru, trafność wskaźników) należy wziąć pod uwagę przy programowaniu systemu monitorowania wsparcia w zakresie inwestycji transportowych w perspektywie 2021-2027?<sup>14</sup>

**2) Cel szczegółowy II: Analiza wpływu inwestycji transportowych na sytuację społeczno-gospodarczą województwa<sup>15</sup>, w tym ocena efektów wsparcia w ramach OP VI i OP III – PI 4e RPO WO 2014-2020 i oszacowanie wpływu podjętych działań na:**

---

<sup>13</sup> Wykonawca powinien wziąć pod uwagę poszczególne aspekty zwiększające efektywność wdrażanych inwestycji, w tym m.in. aspekt techniczny, organizacyjny, zarządczy, finansowy (alokacyjny).

<sup>14</sup> Wykonawca powinien przeanalizować system wskaźników przypisanych do osi VI i osi III – PI 4e RPO WO 2014-2020 oraz poddać analizie materiały dotyczące wskaźników projektowanych do wykorzystania w ramach Celu Polityki 2 i 3 wskazanych w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności, adekwatnych dla zakresu przedmiotowego niniejszego badania. Zob. więcej: Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności, Dz.Urz.UE L231 z 30.06.2021 r., <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/ALL/?uri=CELEX:32021R1058> (dostęp: 1.04.2022).

<sup>15</sup> W ramach raportu metodologicznego Wykonawca przedstawi zestaw wskaźników, które zostaną wykorzystane do oszacowania wpływu podjętych interwencji na rozwój społeczno-gospodarczy regionu.

- **zwiększenie dostępności transportowej obszarów kluczowych dla rozwoju regionu oraz poprawę bezpieczeństwa na drogach (Działanie 6.1);**
- **zwiększenie udziału transportu kolejowego w przewozach towarowych i pasażerskich w regionie oraz poprawę jakości kolejowego transportu zbiorowego (Działanie 6.2);**
- **poprawę jakości powietrza poprzez wsparcie transportu publicznego (Działanie 3.1).**

Pytania ewaluacyjne:

1. Czy interwencje podjęte w ramach Działań 6.1, 6.2 i 3.1 wpłynęły na sytuację społeczno-gospodarczą regionu? Jeśli tak, w jaki sposób? W jakich obszarach/sferach życia wpływ podjętych interwencji jest najbardziej widoczny i z czego to wynika?
2. Jaki jest społeczny odbiór projektów transportowych zrealizowanych w ramach RPO WO 2014-2020? W jakim zakresie inwestycje wpłynęły na poprawę jakości życia odbiorców ostatecznych projektów?
3. Czy udzielone wsparcie było skuteczne, tzn. czy i w jakim stopniu przyczyniło/przyczyni się do osiągnięcia celów szczegółowych i założonych rezultatów w kwestiach:
  - a) lepszej dostępności transportowej, szczególnie obszarów kluczowych dla rozwoju regionu;
  - b) zwiększenia bezpieczeństwa na drogach;
  - c) zwiększenia udziału transportu kolejowego w przewozach regionalnych;
  - d) poprawy jakości kolejowego transportu zbiorowego;
  - e) poprawy jakości powietrza poprzez wsparcie transportu publicznego;
  - f) zwiększenia atrakcyjności i częstotliwości korzystania ze zbiorowego transportu publicznego.
4. Czy realizowane projekty charakteryzowały się skutecznością w rozumieniu realizacji założonych wartości wskaźników (produkty i rezultaty) w odniesieniu do wskazanych Działań/Poddziałań? Jaka jest możliwość osiągnięcia założonych celów szczegółowych w ramach OP VI i OP III – PI 4e, wyrażonych przypisanymi wskaźnikami? Jakie są powody nieosiągnięcia lub przekroczenia wartości docelowych wskaźników?
5. Czy i jakie efekty społeczno-gospodarcze/środowiskowe/infrastrukturalne/inne przyniosła realizacja projektów w ramach Działań 6.1, 6.2 i 3.1 (Poddziałania 3.1.1, 3.1.2 i 3.1.3)?
6. Które ze zrealizowanych projektów były kluczowe dla zwiększenia dostępności transportowej regionu i dlaczego? Które ze zrealizowanych projektów były kluczowe pod względem ochrony środowiska, ze szczególnym uwzględnieniem jakości powietrza i dlaczego?
7. Jakie są pozostałe efekty udzielonego wsparcia? Czy w wyniku realizacji projektów ujawniły się niezamierzone efekty (negatywne/pozytywne)? Jeśli tak, w jaki sposób można przeciwdziałać zidentyfikowanym efektom negatywnym, a wzmacniać pozytywne?

8. Jaka jest spodziewana trwałość wspartych inwestycji pod względem organizacyjnym, technicznym i finansowym? Jakie czynniki mogą wpłynąć na trwałość wsparcia? Czy istnieją działania, które mogą wpłynąć pozytywnie na trwałość projektu lub przeciwdziałać negatywnym zjawiskom? Jeśli tak, to jakie?
9. Jakie czynniki w istotny sposób przyczyniły się do realizacji założonych celów interwencji, a jakie w istotny sposób utrudniły ich realizację?<sup>16</sup> Czy prowadzono jakieś działania naprawcze w odniesieniu do wdrażania interwencji w ramach OP VI i OP III – PI 4e? Jeśli tak, to czy przyczyniły się one do usprawnienia procesu wdrażania?
10. Czy w przyszłości mogą wystąpić uwarunkowania, które będą hamować sprawne wdrażanie tego wsparcia? Jeśli tak, jakie mogą to być uwarunkowania i w jaki sposób można niwelować ich wpływ?
11. Czy projekty dotyczące obszaru transportu realizują w wystarczającym stopniu zasady horyzontalne? Jeśli tak, to które z nich realizują te zasady w największym stopniu?<sup>17</sup>

### **3) Cel szczegółowy III: Analiza wzorców mobilności mieszkańców województwa opolskiego.**

#### Pytania ewaluacyjne:

1. Jak wyglądają aktualne wzorce mobilności mieszkańców regionu? W jakim stopniu opierają się one na transporcie indywidualnym (zmotoryzowanym i niezmotoryzowanym), a w jakim na zbiorowym (z wyszczególnieniem poszczególnych form transportu)? Ilu mieszkańców i z jaką częstotliwością korzysta z pociągów i autobusów? Jakie są potrzeby/oczekiwania mieszkańców związane z transportem (zarówno zbiorowym, jak i indywidualnym zmotoryzowanym i niezmotoryzowanym)?
2. Jakie są najpopularniejsze kierunki i cele przejazdów mieszkańców regionu? Co stanowi najważniejszy powód korzystania/niekorzystania z transportu zbiorowego (z wyszczególnieniem poszczególnych form transportu)? Jakie czynniki mogą wpłynąć na zwiększenie liczby podróżujących i częstotliwość korzystania przez mieszkańców województwa z transportu zbiorowego?
3. Jak kształtuje się popyt na liniach użyteczności publicznej, w szczególności w transporcie kolejowym? Czy inwestycje w infrastrukturę transportową, zrealizowane w perspektywie 2014-2020, wpłynęły na wielkość popytu na danych liniach użyteczności publicznej, jeśli tak

---

<sup>16</sup> Należy przeanalizować zarówno czynniki zewnętrzne (np. otoczenie prawne, zmiany społeczno-gospodarcze, wyzwania transportowe), jak i wewnętrzne (poszczególne elementy systemu zarządzania i wdrażania RPO WO 2014-2020, dostępną alokację, zasady określone w konkursach o dofinansowanie itp.).

<sup>17</sup> Zadaniem Wykonawcy jest wskazanie projektów, które w sposób wyróżniający się (pozytywnie ponadstandardowy) realizują zasady horyzontalne: zrównoważonego rozwoju, równość szans i niedyskryminacji oraz równości płci. Wskazanie lub brak wskazania należy uzasadnić.



to w jaki sposób? Czy wzrost/spadek zainteresowania podróżujących pociągami na liniach wyremontowanych/po których jeździ zakupiony tabor, był inny niż na liniach, gdzie ww. inwestycji nie przeprowadzono?

4. Czy interwencje podjęte w ramach Działań 6.1, 6.2 i 3.1 wpłynęły na wzorce mobilności mieszkańców regionu? Jeśli tak, to w jaki sposób i jakie są aktualne wzorce mobilności mieszkańców?

5. Czy dostępność infrastruktury transportowej wpływa na wzorce mobilności mieszkańców regionu? Jeśli tak, to w jaki sposób?

6. Jaka jest użyteczność różnych rodzajów transportu (zwłaszcza: dostępność ekonomiczna, przestrzenna i czasowa, jakość usług, preferencje, wybory modalne) dla użytkowników?

7. Jaka jest użyteczność inwestycji związanych z budową miejsc „parkuj i jedź”? Czy obiekty typu „Park&Ride”, „Bike&Ride” cieszą się popularnością wśród podróżujących mieszkańców województwa? Kto i dlaczego najczęściej korzysta z tego typu miejsc? Czy obiekty „Park&Ride”, „Bike&Ride” przyczyniły się do ograniczania indywidualnego ruchu samochodowego w centrach miast? Jak ww. inwestycje wpłynęły na wzorce mobilności mieszkańców?

8. W jaki sposób zmieniła się dostępność do usług publicznych (administracja publiczna/ edukacja/zdrowie/kultura/sport itd.) oraz rynku pracy, dzięki realizacji wsparcia w ramach Działań 6.1, 6.2 i 3.1?

**4) Cel szczegółowy IV: Sformułowanie rekomendacji na okres programowania 2021-2027 pod kątem: rozwiązań systemowych i działań zasadnych do wdrożenia, w tym form wsparcia (typów projektów), wysokości wsparcia i wskaźników do monitoringu.**

Pytania ewaluacyjne:

1. Czy sformułowane w RPO WO 2014-2020 cele są nadal aktualne w obecnej sytuacji społeczno-gospodarczej? Które z interwencji wdrażanych w RPO WO 2014-2020 w zakresie OP VI i OP III – PI 4e ) i zaplanowanych w FEO 2021-2027 (tryb i kryteria wyboru, sposób finansowania, preferencje i warunki realizacji projektów), należy kontynuować/wdrażać z uwzględnieniem zmieniających się warunków zewnętrznych (prawnych, społecznych, ekonomicznych i środowiskowych)? Jakie są potrzeby i wyzwania województwa opolskiego w przedmiotowym zakresie do 2030 roku?

2. Czy istnieją nowe obszary (w zakresie zwiększenia dostępności transportowej, poprawy bezpieczeństwa na drogach, poprawy jakości powietrza i zwiększenia atrakcyjności i częstotliwości korzystania ze zbiorowego transportu publicznego), które wymagają objęcia

wsparciem FEO 2021-2027 i jak należałoby je ewentualnie ukierunkować (preferencje, tryb i kryteria wyboru, sposób finansowania, warunki realizacji)?<sup>18</sup>

3. Jakie jest zapotrzebowanie i zainteresowanie beneficjentów RPO WO 2014-2020 oraz potencjalnych odbiorców wsparcia FEO 2021-2027 realizacją projektów w analizowanych obszarach interwencji? Jakie grupy odbiorców należy w szczególności objąć wsparciem?

4. Czy rozwiązania systemowe (w tym: podział alokacji, system wyboru projektów, wymagania wobec projektów i beneficjentów) przyczyniają się do wyboru najbardziej efektywnych inwestycji? Jakie rozwiązania w tym zakresie powinny być stosowane w perspektywie do 2027 roku?

5. Jakie wskaźniki (dotychczas stosowane/nowe/zmodyfikowane) powinny zostać przyjęte do monitoringu obszaru inwestycji transportowych w ramach FEO 2021-2027?

#### **Kryteria ewaluacyjne:**

W badaniu zostaną uwzględnione następujące kryteria ewaluacyjne:

1. **Adekwatność/trafność** – pozwala ocenić w jakim stopniu cele interwencji stanowią odpowiedź na zidentyfikowane problemy w obszarze nim objętym oraz/lub potrzeby odbiorców wsparcia;
2. **Efektywność** – pozwala ocenić poziom „ekonomiczności” interwencji, czyli stosunek poniesionych nakładów do uzyskanych wyników i rezultatów. Nakłady rozumiane są tu jako zasoby finansowe, ludzkie, poświęcony czas itp.;
3. **Skuteczność** – pozwala ocenić, do jakiego stopnia cele przedsięwzięć zdefiniowane na etapie programowania zostały osiągnięte;
4. **Użyteczność** – pozwala ocenić stopień przydatności przedsięwzięć dla odbiorców;
5. **Wpływ** – pozwala ocenić związek pomiędzy celem projektu i celami ogólnymi, tj. stopień, w jakim korzyści odniesione przez docelowych beneficjentów miały szerszy ogólny wpływ na większą liczbę ludzi w danym sektorze, regionie lub w całym kraju;
6. **Trwałość** – pozwala ocenić w jakim stopniu rezultaty wsparcia trwają po jego zakończeniu (po zakończeniu finansowania).

### **III. ZAKRES BADANIA**

1. **Terytorialny:** województwo opolskie.
2. **Zakres czasowy:** od początku wdrażania RPO WO 2014-2020 do momentu realizacji badania, tj. do dnia podpisania umowy.
3. **Zakres przedmiotowy**<sup>19</sup>:

---

<sup>18</sup> W ramach odpowiedzi na pytanie badawcze Wykonawca powinien zwrócić uwagę w szczególności na rozwój infrastruktury i dostępności transportowej oraz wsparcie zmian w mobilności i zmniejszenie emisyjności sektora transportu (w tym rozwój multimodalności).

<sup>19</sup> Szczegółowy opis OP, PI i Działań został zamieszczony w SZOOP EFRR. Zob. więcej: „Szczegółowy Opis Osi...” op. cit., s. 84-100, 181-192.

Oś Priorytetowa	Priorytet Inwestycyjny	Działanie	Poddziałanie
VI - Zrównoważony transport na rzecz mobilności mieszkańców	7b – Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi	6.1 – Infrastruktura drogowa	–
	7d – Rozwój i rehabilitacja kompleksowych wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu.	6.2 – Nowoczesny transport kolejowy	–
III - Gospodarka niskoemisyjna	4e – Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu.	3.1 Strategie niskoemisyjne	3.1.1 Strategie niskoemisyjne w miastach subregionalnych
			3.1.2 Strategie niskoemisyjne w Aglomeracji Opolskiej
			3.1.3 Strategie niskoemisyjne w województwie opolskim

#### 4. Zakres podmiotowy:

- 1) przedstawiciele Instytucji Zarządzającej RPO WO 2014-2020 (DFE), Departamentu Infrastruktury i Gospodarki (DIG), oraz opolskiej JE (DRP, RBiE),
- 2) przedstawiciele IP ZIT (Stowarzyszenie Aglomeracja Opolska),
- 3) przedstawiciele beneficjentów (podmiotów/instytucji, które realizowały projekty w ramach OP VI i OP III – PI 4e,
- 4) przedstawiciele podmiotów zarządzających infrastrukturą transportową w województwie opolskim<sup>20</sup>,
- 5) mieszkańcy regionu, w tym: korzystający z ostatecznych efektów realizacji Działań: 6.1, 6.2 i 3.1 (Poddziałania: 3.1.1, 3.1.2 i 3.1.3).

<sup>20</sup> Zob. więcej: „Plan Transportowy Województwa Opolskiego 2030”, Zarząd Województwa Opolskiego, Opole, grudzień 2021, s. 273.

**Czas realizacji badania:** Badanie zostanie zrealizowane **w terminie do 12 miesięcy od dnia wejścia w życie umowy** podpisanej pomiędzy Zamawiającym i Wykonawcą.

#### **IV. METODOLOGIA BADANIA**

**Minimum metodologiczne badania obejmuje następujące metody/techniki:**

**1. Analiza danych zastanych (desk research) – Wykonawca wykorzysta następujące dokumenty:**

1. Regionalne dokumenty operacyjne: „Regionalny Program Operacyjny Województwa Opolskiego na lata 2014-2020 (wersja nr 8)”; „Szczegółowy Opis Osi Priorytetowych Regionalnego programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2014-2020. Zakres Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (wersja nr 54 po autokorekcje)”; „Sprawozdania roczne z realizacji Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2014-2020”; „Fundusze Europejskie dla Opolskiego 2021-2027. Projekt”;
2. Regionalne dokumenty strategiczne: „Strategia Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 r.”; „Strategia Rozwoju Województwa Opolskiego. Opolskie 2030”;
3. „Wytyczne w zakresie ewaluacji polityki spójności 2014-2020”;
4. „Programowanie perspektywy finansowej 2014 -2020. Umowa Partnerstwa”;
5. „Umowa Partnerstwa dla realizacji polityki spójności 2021-2027 w Polsce”;
6. Regionalne Plany Transportowe: „Wieloletni Plan Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich”, załącznik do uchwały nr 3296/2013 Zarządu Województwa Opolskiego z dnia 11 lutego 2013 r.; „Plan Transportowy Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)”, Załącznik nr 1 do uchwały Nr 2637/2016 Zarządu Województwa Opolskiego z dnia 19 września 2016 r.; „Plan Transportowy Województwa Opolskiego 2030”;
7. „Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025”;
8. „Opolska Polityka Rowerowa”, <http://orot.pl/download/attachment/5848/opolska-polityka-rowerowa.pdf>;
9. „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Aglomeracji Opolskiej na lata 2014-2020”;
10. „Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Opolskiego”, Załącznik nr 1 do uchwały nr VI/54/2019 Sejmiku Województwa Opolskiego z dnia 24 kwietnia 2019 r.
11. Raport z badania ewaluacyjnego pn. „Ewaluacja mid-term dotycząca postępu rzeczowego RPO WO 2014-2020 dla potrzeb przeglądu śródkresowego, w tym realizacji zapisów ram i rezerwy wykonania. Raport końcowy”;
12. „Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności”;
13. Raporty z ewaluacji lub innych opracowań dotyczących inwestycji transportowych oraz dostępności transportowej (m.in.: „Ewaluacja dotycząca sposobu, w jaki wsparcie w ramach RPO WSL na lata 2014-2020 (OP VI, OP IV-PI 4e) przyczyniło się do osiągnięcia celów dotyczących obszaru transportu”, „Ocena wpływu wsparcia w zakresie interwencji realizowanych w ramach OP 5 RPO-L2020 na powiązania sieci drogowej i kolejowej (wewnętrznej i zewnętrznej) oraz spójności terytorialnej

województwa”, „Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych dot. perspektywy finansowej 2014-2020 (aktualizacja)”, „Raport końcowy dot. wykonania badania ewaluacyjnego pt. „Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych perspektywy finansowej 2014-2020 (aktualizacja 2020/2021)”, „Ewaluacja projektów transportowych z perspektywy 2007-2013 w celu zapewnienia skutecznej realizacji projektów kolejowych w ramach V osi priorytetowej PO IiŚ 2014-2020”, „Mechanizmy działania interwencji w transport w ramach NSRO 2007-2013. Uzupełnienie badania ewaluacyjnego pt. Efekty inwestycji transportowych wspartych w ramach NSRO 2007-2013”, „Ocena efektów wsparcia udzielonego w ramach Działania 2.5 WRPO 2007-2013 dla miejskiego transportu zbiorowego w Wielkopolsce”, „Wpływ działań podejmowanych w ramach III i IV osi Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 na poprawę dostępności drogowej i obciążenie ruchem w miastach. RAPORT KOŃCOWY”, „Badanie ex-post wsparcia sektora transportu w PO IiŚ 2007-2013”, „Ewaluacja ex post Działania IV.1 Infrastruktura drogowa Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013”;

14. „Badania napętnień na liniach użyteczności publicznej oraz zachowań i preferencji komunikacyjnych pasażerów w województwie opolskim”, "TRAKO" WIERZBICKI I WSPÓLNICY S.J., Opole 2015 rok;
15. Dokumenty zw. z polityka klimatyczno-energetyczną (np. „Pakiet klimatyczno-energetyczny do 2020 roku”, „Ramy polityki klimatyczno-energetycznej do roku 2030”);
16. Dokumenty zw. z ochroną środowiska, w tym powietrza, w województwie (np. „Program ochrony powietrza dla województwa opolskiego”, [https://duwo.opole.uw.gov.pl/WDU\\_O/2020/2186/akt.pdf](https://duwo.opole.uw.gov.pl/WDU_O/2020/2186/akt.pdf); „Program ochrony środowiska dla województwa opolskiego na lata 2016-2020”, <https://bip.opolskie.pl/wp-content/uploads/2016/10/Program-ochrony-%C5%9Brodowiska-woj-opolskiego-2016-2020-.pdf>; „Program ochrony środowiska województwa opolskiego na lata 2021 – 2027”, <https://bip.opolskie.pl/wp-content/uploads/2020/10/Program-Ochrony-%C5%9Arodowiska-na-lata-2021-27-uchwa%C5%82a-nr-XXXVI-365-2021-z-30.11.2021.pdf>; Plany gospodarki niskoemisyjnej gmin woj. opolskiego; „Wyzwania rozwojowe gmin województwa opolskiego w kontekście zielonej gospodarki”, <https://www.ewaluacja.gov.pl/media/23710/Wyzwania%20rozwojowe%20gmin%20woj%20opolskiego%20w%20kontek%C5%9Bcie%20zielonej%20gospdarki.pdf>; „Program ochrony powietrza dla strefy miasto Opole, ze względu na przekroczenie poziomów dopuszczalnych pyłu PM10 oraz poziomu docelowego benzo(a)pirenu wraz z planem działań krótkoterminowych”, <https://www.niskaemisjaopole.pl/media/POP.pdf>, „Program Ograniczenia Niskiej

- Emisji dla miasta Opola”, <https://www.niskaemisjaopole.pl/>; „Stan środowiska w województwie opolskim. Raport 2020”, [https://www.gios.gov.pl/images/dokumenty/pms/raporty/stan\\_srodowiska\\_2020\\_opolskie.pdf](https://www.gios.gov.pl/images/dokumenty/pms/raporty/stan_srodowiska_2020_opolskie.pdf); „Roczna ocena jakości powietrza w województwie opolskim”, <http://powietrze.gios.gov.pl/pjp/rwms/publications/card/1202>; Sprawozdanie końcowe z realizacji zadań wyznaczonych w Programie ochrony powietrza dla strefy opolskiej i strefy miasto Opole ze względu na przekroczenie poziomów dopuszczalnych pyłu PM 10 i poziomu docelowego benzo(a)pirenu oraz poziomów dopuszczalnych pyłu PM 2,5, ozonu i benzenu dla strefy opolskiej przyjętego uchwałą nr XXXVII/403/2018 III/30/19 Sejmiku Województwa Opolskiego z dnia 30 stycznia 2018 r. – za lata 2018-2020;
- Sprawozdanie okresowe z realizacji zadań naprawczych wynikających z programu ochrony powietrza dla województwa opolskiego oraz planu działań krótkoterminowych przyjętego uchwałą Nr XX/193/2020 Sejmiku Województwa Opolskiego z dnia 28 lipca 2020 roku za okres 20 sierpnia - 31 grudnia 2020 r.;
17. Raport końcowy z badania ewaluacyjnego pn. „Działania wspierające gospodarkę niskoemisyjną i poprawę jakości powietrza w województwie opolskim w ramach Osi Priorytetowej III i V RPO WO 2014-2020”;
  18. Studium komunikacyjne Aglomeracji Opolskiej, w tym: „Studium komunikacyjne Aglomeracji Opolskiej – Plan rozwoju systemu komunikacyjnego”, [https://aglomeracja-opolska.pl/sites/default/files/u195/aktualno\\_sci/2014-10-20\\_Studium\\_Komunikacyjne/Studium%20komunikacyjne%20AO%20\(Plan%20rozwoju%20systemu%20komunikacyjnego\).pdf](https://aglomeracja-opolska.pl/sites/default/files/u195/aktualno_sci/2014-10-20_Studium_Komunikacyjne/Studium%20komunikacyjne%20AO%20(Plan%20rozwoju%20systemu%20komunikacyjnego).pdf); „Studium komunikacyjne Aglomeracji Opolskiej - Diagnoza systemu transportowego”, [https://aglomeracja-opolska.pl/sites/default/files/u195/dokumenty\\_strategiczne/komunikacja/01%20Diagnoza%20systemu%20transportowego%20Aglomeracji%20Opolskiej.pdf](https://aglomeracja-opolska.pl/sites/default/files/u195/dokumenty_strategiczne/komunikacja/01%20Diagnoza%20systemu%20transportowego%20Aglomeracji%20Opolskiej.pdf);
  19. Raporty z badań w zakresie świadomości ekologicznej, np. „Badanie świadomości społecznej problemu niskiej emisji w ramach realizacji Projektu LIFE pn. „Wdrożenie systemu zarządzania jakością powietrza w samorządach województwa”, Etap I. Analiza ex-ante, Wykonawca: Grupa BST; Z. Bieńkowska, P. Drygas, P. Sadura, „Nie nasza wina, nie nasz problem. Katastrofa klimatyczna w oczach Polek i Polaków podczas pandemii”, Warszawa 2021, <https://odpowiedzialnybiznes.pl/publikacje/nie-nasza-wina-nie-nasz-problem-katastrofa-klimatyczna-w-oczach-polek-i-polakow-podczas-pandemii/>; „Badanie świadomości i zachowań ekologicznych mieszkańców Polski. Raport z badania trackingowego”, Ministerstwo Klimatu i Środowiska, <https://www.gov.pl/web/klimat/badania-swiadomosci-i-zachowan-ekologicznych-mieszkanow-polski-w-2020-r-badanie-trackingowe>;
  20. Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE), w tym: Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające 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; Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej, Dz. Urz. UE L231/159 z 30.06.2021 r.; Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności, Dz. Urz. UE L231/60 z 30.06.2021 r.;

21. Ustawa z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020;
22. Literatura fachowa oraz inne dokumenty, badania i zasoby danych (w tym: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad – GPR 2015 i 2020/2021, Urząd Transportu Kolejowego), istotne dla niniejszego badania ewaluacyjnego;
23. Rozkład jazdy pociągów – materiał przekazany przez Zamawiającego
24. Wnioski o dofinansowanie w ramach Działania 3.1 (poddziałania: 3.1.1, 3.1.2 i 3.1.3), 6.1 i 6.2 RPO WO 2014-2020 – 86 wniosków wraz z załącznikami.

W analizie desk research Wykonawca wykorzysta najbardziej aktualne wersje dokumentów (wersje wcześniejsze mogą zostać wykorzystane, jeżeli będzie to niezbędne do przeprowadzenia analiz w ramach niniejszego badania). **Wykonawca we własnym zakresie opracuje ostateczną listę dokumentów i danych, zgodnie z przyjętą koncepcją badania oraz uwzględni literaturę naukową z badanej dziedziny w ramach raportów z badania.**

Ponadto w ramach analizy desk research Wykonawca przeanalizuje dane z systemu SL2014: wartości wskaźników, dane finansowe dotyczące realizacji RPO WO 2014-2020, dokumentację konkursową dla naborów obejmujących Działania w ramach OP VI i OP III – PI 4e, stanowiącą załączniki do ogłoszenia o naborze wniosków o dofinansowanie, dane pochodzące z wniosków o dofinansowanie projektów (86 wniosków) i załączników do wniosków, złożonych i realizowanych w ramach OP VI i OP III – PI 4e, dane pochodzące z wniosków o płatność projektów realizowanych w ramach OP VI i OP III – PI 4e – dane i dokumenty niezbędne do realizacji niniejszej ewaluacji zostaną przekazane przez Zamawiającego po podpisaniu umowy i uzgodnieniu szczegółowego zakresu danych z Wykonawcą. W tabeli 1 przedstawiono dane ilościowe dotyczące liczby projektów (tryb

konkursowy i pozakonkursowy) oraz Beneficjentów dla poszczególnych Działań/Poddziałań objętych badaniem.



Tabela 1 Projekty i beneficjenci w ramach działań 3.1 (poddziałania: 3.1.1, 3.1.2 i 3.1.3), 6.1 i 6.2 RPO WO 2014-2020 – zakres: inwestycje transportowe (stan na 31.10.2022 r.)

Numer działania	Numer poddziałania	Liczba projektów							Beneficjenci			
		Konkursowe				Pozakonkursowe			Konkursowe		Pozakonkursowe	
		Trwające	Zakończone	Umowy rozwiązane	Ogółem	Trwające	Zakończone	Ogółem	Skuteczni	Nieskuteczni	Skuteczni	Nieskuteczni
3.1	3.1.1	1	8	-	9	-	-	-	7	3 <sup>1</sup>	-	-
	3.1.2	4 <sup>4</sup>	4	-	8	-	-	-	4	-	-	-
	3.1.3	-	-	-	-	1	-	1	-	-	1	-
6.1	-	-	26 <sup>1</sup>	1	27	6 <sup>5</sup>	30	36	14 <sup>2</sup>	2 <sup>3</sup>	1	-
6.2	-	-	-	-	-	1	4	5	-	-	2	-
<b>OGÓŁEM</b>		<b>5</b>	<b>38</b>	<b>1</b>	<b>44</b>	<b>8</b>	<b>34</b>	<b>42</b>	<b>25</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>0</b>

1. Dwóch beneficjentów (Powiat Nyski oraz Gmina Kędzierzyn-Koźle) jest jednocześnie skutecznym i nieskutecznym, ponieważ tylko część złożonych przez nich wniosków zakończyła się podpisaniem umowy. Projekt Gminy Kędzierzyn-Koźle uzyskał w II naborze negatywną ocenę formalną, jednak w III naborze został wybrany do dofinansowania.

2. Jeden z beneficjentów skuteczny, ponieważ wniosek został wybrany do dofinansowania, jednak umowa została rozwiązana w trakcie realizacji.

3. Dwóch beneficjentów jednocześnie skutecznych i nieskutecznych.

4. Najwcześniejsze zakończenie realizacji projektu przewidziane jest na 15.11.2022 r.

5. Najwcześniejsze zakończenie realizacji projektu przewidziane jest na 05.11.2022 r.

Źródło: Departament Funduszy Europejskich Urzędu Marszałkowskiego Województwa Opolskiego (informacja przesłana w dn. 2.11.2022 r.).

Dodatkowo Wykonawca wykorzysta aktualne, adekwatne i dostępne dane GUS (np. bazy danych: System Monitorowania Usług Publicznych, Bank Danych Lokalnych, Strateg, Demografia) i innych instytucji w zakresie tematycznym niniejszej ewaluacji (np. dane dotyczące: transportu drogowego: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad; transportu kolejowego: Urząd Transportu Kolejowego; jakości powietrza: GIOŚ).

**2. Badanie CAWI/CATI (mix mode) z Beneficjentami projektów (29 respondentów) –** badanie na pełnej populacji niepowtarzalnych beneficjentów (skutecznych i nieskutecznych) odrębnie dla każdego Działania:

- 3.1 – 12 Beneficjentów, w tym: Poddziałanie 3.1.1 – 7; 3.1.2 – 4; 3.1.3 – 1;
- 6.1 – 15 Beneficjentów;
- 6.2 – 2 Beneficjentów.

Wykonawca zobowiązany jest do dołożenia wszelkiej staranności oraz do co najmniej trzykrotnego kontaktu z respondentem w celu próby realizacji wywiadu/ankiety. Wykonawca powinien zrealizować wywiady z co najmniej 70% respondentów.

**3. Analizy eksperckie (statystyczne/ekonometryczne) w zakresie:**

- wpływu poczynionych inwestycji na obszar transportu drogowego i kolejowego;
- oszacowania wielkości zmiany w zakresie napełnień na liniach użyteczności publicznej (transport kolejowy) w stosunku do danych z 2015 roku<sup>21</sup>.

**4. Obserwacja jawna, standaryzowana, niekontrolowana** – przeprowadzona w badaniu popytu<sup>22</sup> (napełnień) na próbie, około 527 kursów na 17 liniach użyteczności publicznej obsługiwanych pociągami w województwie opolskim.

Szczegółowe dane określające kursy, w których należy przeprowadzić badanie popytu zawarte są w załączniku nr 3 do niniejszego OPZ. Jednocześnie Zamawiający po podpisaniu

---

<sup>21</sup> Zamawiający przekaze Wykonawcy opracowanie i wyniki badania w zakresie napełnień i preferencji podróżnych z 2015 roku w ramach współpracy bieżącej.

<sup>22</sup> Badanie popytu powinno obejmować:

- a) liczbę pasażerów wsiadających i wysiadających na każdej stacji wyszczególnionej w rozkładzie jazdy zgodnie z kolejnością stacji umieszczonych w rozkładach jazdy,
- b) liczbę osób w pociągu zgodnie z kolejnością stacji umieszczonych w rozkładach jazdy,
- c) czas odjazdu pociągu ze stacji początkowej,
- d) czas przyjazdu pociągu na stację końcową.

Wykonawca w trakcie badań będzie sporządzał, tzw. metryczki badania z każdego przebadanego kursu pociągu, wypełnione dokładnie i czytelnie, które przekaze Zamawiającemu (w formacie \*.xls lub \*.xlsx – Microsoft Excel). Metryczki badania powinny zawierać co najmniej następujące dane:

- a) liczbę pasażerów wsiadających i wysiadających z pociągu na każdej, wyszczególnionej stacji w ramach kontrolowanego kursu,
- b) liczbę osób w pociągu zgodnie z kolejnością stacji umieszczonych w rozkładzie jazdy,
- c) informację o przewoźniku,
- d) informację o liczbie miejsc siedzących w pociągu,
- e) czas odjazdu pociągu ze stacji początkowej,
- f) czas przyjazdu pociągu na stację końcową.

umowy z Wykonawcą (o ile będzie to potrzebne), dostarczy zaktualizowany załącznik nr 3, zgodnie z którym Wykonawca będzie musiał przeprowadzić obserwację jawną<sup>23</sup>.

**5. Badanie kwestionariuszowe PAPI/CAPI z podróżującymi pociągami, w tym korzystającymi z ostatecznych efektów wsparcia (próba: 400 kwestionariuszy)<sup>24</sup>** – badanie zostanie zrealizowane wśród osób podróżujących zbiorowym transportem kolejowym w województwie opolskim. Wykonawca zrealizuje badanie w ramach wybranych kursów wskazanych do badania napętnień<sup>25</sup>, w terminach ustalonych z Zamawiającym.

**6. Badanie kwestionariuszowe PAPI/CAPI z podróżującymi i korzystającymi z obiektów typu „Park&Ride”, „Bike&Ride” (próba: 400 kwestionariuszy)<sup>26</sup>** – badanie zostanie zrealizowane wśród osób korzystających z infrastruktury „parkuj i jedź” w 10 miejscach typu P&R/B&R<sup>27</sup>, przygotowanych w ramach OP III – PI 4e (Poddziałania: 3.1.1 i 3.1.2) RPO WO

---

<sup>23</sup> Wykonawca w ofercie musi uwzględnić koszty zakupu biletów.

<sup>24</sup> Wykonawca wykorzysta Projekt Ankiety – Badanie kwestionariuszowe PAPI/CAPI z podróżującymi i korzystającymi z ostatecznych efektów wsparcia Działania 6.2 RPO WO 2014-2020, stanowiący załącznik nr 1 do OPZ.

<sup>25</sup> Badanie zostanie zrealizowane na każdej z nw. linii kolejowych (szczegóły dotyczące konkretnych połączeń [rozkład jazdy] zawarte są w załączniku nr 3 do niniejszego OPZ). Linie kolejowe, na których realizowane były projekty współfinansowane z RPO WO 2014-2020:

1. Opole – Wrocław
2. Opole – Kędzierzyn-Koźle
3. Kędzierzyn-Koźle – Racibórz
4. Opole – Gliwice
5. Opole – Zawadzkie
6. Opole – Nysa.

Dodatkowo Wykonawca uwzględni badania na liniach:

1. Kluczbork – Wrocław
2. Opole – Kluczbork
3. Opole – Wrocław przez Jelcz-Laskowice
4. Nysa – Brzeg
5. Nysa – Kędzierzyn-Koźle
6. Kluczbork – Ostrów Wlkp.
7. Kluczbork – Lubliniec
8. Kędzierzyn-Koźle – Gliwice
9. Nysa – Głucholazy
10. Nysa – Kłodzko
11. Opole – Częstochowa

<sup>26</sup> Wykonawca wykorzysta Projekt Ankiety – Badanie kwestionariuszowe PAPI/CAPI z podróżującymi i korzystającymi z obiektów typu „Park&Ride”, „Bike&Ride”, stanowiący załącznik nr 2 do OPZ.

<sup>27</sup> Lokalizacja miejsc P&R oraz B&R do wykorzystania w trakcie badania ewaluacyjnego: Brzeg, Zawadzkie, Kędzierzyn-Koźle, Grodków, Gogolin, Tarnów Opolski, Opole – przy

2014-2020. Wykonawca zrealizuje badanie w wyznaczonych godzinach w dni robocze<sup>28</sup>, w terminach ustalonych z Zamawiającym.

**7. Badanie opinii publicznej z wykorzystaniem: CAWI uzupełnione PAPI/CAPI<sup>29</sup> (próba: 1100 osób)** – badanie zostanie zrealizowane wśród mieszkańców województwa opolskiego<sup>30</sup> w celu uzyskania odpowiedzi na pytania w zakresie wzorców mobilności (cel szczegółowy III).

Wykonawca zobowiązany jest do zrealizowania badania z uwzględnieniem warstwowania ze względu na: płeć, wiek, status zawodowy i miejsce zamieszkania (gmina) respondentów<sup>31</sup>.

**8. Zogniskowane wywiady grupowe FGI** (2 wywiady)<sup>32</sup> z przedstawicielami:

- 1) IZ RPO WO 2014-2020, Departamentu Infrastruktury i Gospodarki (DIG) Urzędu Marszałkowskiego Województwa Opolskiego; Stowarzyszenia Aglomeracja Opolska;
- 2) Beneficjentów projektów.

**9. Indywidualne wywiady pogłębione IDI/TDI** (2 wywiady) z przedstawicielami podmiotów zarządzających infrastrukturą transportową w województwie opolskim:

- 1) Zarządu Dróg Wojewódzkich;
- 2) POLREGIO

**10. Studia przypadków** (min. 3 przykłady<sup>33</sup>, po jednym w ramach każdego z działań: 6.1, 6.2 oraz 3.1 RPO WO 2014-2020) – obejmujące co najmniej pogłębioną analizę danych zastanych

---

dworcu kolejowym Opole Grotowice oraz przy dworcu kolejowym Opole Zachodnie, Olesno, Strzelce Opolskie. Ostateczny podział ilościowy ankiet wg poszczególnych miejsc, zostanie zaprezentowany przez Wykonawcę w ramach raportu metodologicznego.

<sup>28</sup> Badanie zostanie zrealizowane w każdym ze wskazanych miejsc w godzinach porannych od godz. 6.00 do godz. 9.00 lub popołudniowych od godz. 14.00 do godz. 17.00.

<sup>29</sup> Zamawiający dopuszcza realizację w formie mix mode w przypadku, gdy w badaniu CAWI nie uda się uzyskać wymaganej próby.

<sup>30</sup> Wykonawca zrealizuje badanie poprzez uruchomienie ankiety internetowej. Informacja o badaniu (wraz z bezpośrednim linkiem do ankiety) zostanie rozpowszechniona wśród mieszkańców województwa opolskiego przez Wykonawcę (przy współpracy z Zamawiającym) różnymi kanałami, np. poprzez zamieszczenie informacji na stronie internetowej/w mediach społecznościowych, rozesłanie wiadomości e-mail do gmin itd. W przypadku nie osiągnięcia wymaganej próby, w celu uzupełnienia ankiet, Wykonawca uruchomi badanie PAPI/CAPI (sondaż uliczny).

<sup>31</sup> Ostateczny podział ilościowy ankiet wg wskazanych warstw, zostanie zaprezentowany przez Wykonawcę w ramach raportu metodologicznego.

<sup>32</sup> FGI i IDI/TDI zostaną zorganizowane w formule stacjonarnej – na terenie miasta Opola w miejscu udostępnionym przez Wykonawcę lub w formule online - w ramach zaplecza technicznego zapewnionego przez Wykonawcę. Ostateczne rozstrzygnięcia w zakresie metodologii (w tym: terminy, formuły, a w przypadku formuły stacjonarnej – miejsca realizacji wywiadów) będą każdorazowo konsultowane przez Wykonawcę z Zamawiającym w trakcie realizacji badania.

wykraczającą poza dane zawarte we wniosku o dofinansowanie i w załącznikach do wniosku, wniosku o płatność i ankietę trwałości, wywiady CAWI/CATI i FGI z beneficjentami.

W ramach studiów przypadków należy wytypować projekty, które wyróżniają się w sposób pozytywny na tle pozostałych projektów ze względu na np. innowacyjność przyjętych rozwiązań, osiągnięcie ambitnie określonych rezultatów, kompleksowe podejście do rozwiązywanego problemu, partnerstwo w ramach projektu, zintegrowany charakter przedsięwzięcia lub jakiś inny aspekt wyróżniający dany projekt na tle pozostałych projektów w ramach poszczególnych Działań. Wnioski z analiz w ramach studiów przypadku powinny być na tyle istotne, aby mogły być wykorzystane do odpowiedzi na pytania ewaluacyjne.

Zadaniem Wykonawcy jest także zidentyfikowanie czy dla wybranych projektów organizowane były konsultacje społeczne. Jeżeli tak, Wykonawca zamieści w raporcie elementy oceny społecznej przedmiotowych projektów.

**11. Warsztat ewaluacyjny** – 1 spotkanie w formule on-line, w ramach którego przedyskutowana zostanie tabela wniosków i rekomendacji. Spotkanie ukierunkowane będzie na wsparcie Zespołu Badawczego w wykorzystaniu wniosków i rekomendacji z badania oraz ocenę realności sposobów ich wdrożenia. Warsztat zostanie zorganizowany przez Wykonawcę w terminie przed przekazaniem Zamawiającemu projektu raportu końcowego lub jego ostatecznej wersji. Ostateczny termin warsztatu zostanie doprecyzowany na etapie informacji metodologicznej i/lub w bieżącej współpracy z Zamawiającym. Warsztat ewaluacyjny będzie składał się z trzech etapów:

1) Zapoznanie się uczestników z wynikami badań – udostępnienie zaproszonym do udziału w warsztacie uczestnikom informacji zawierającej najważniejsze wyniki badań wraz ze wstępnymi wnioskami i rekomendacjami. Materiał zostanie dostarczony uczestnikom odpowiednio wcześniej, tak aby mieli oni czas się z nimi zapoznać przed uczestnictwem w warsztacie.

2) Dyskusja grupowa – w trakcie realizacji warsztatu ewaluacyjnego moderator poprowadzi dyskusję grupową na temat głównych wniosków i rekomendacji, wynikających z badania (w oparciu o przygotowaną prezentację multimedialną). W trakcie dyskusji zostaną zebrane propozycje modyfikacji wniosków i rekomendacji oraz nowych sposobów interpretacji uzyskanych danych.

3) Wypracowanie właściwych rozwiązań – na tym etapie moderator podsumuje zebrane opinie i wspólnie z uczestnikami warsztatu wypracuje ostateczne stanowisko w stosunku do poszczególnych wniosków i rekomendacji celem nadania im ostatecznego kształtu.

Do udziału w warsztacie ewaluacyjnym Wykonawca zaprosi, w szczególności przedstawicieli:

- 1) Departamentu Funduszy Europejskich;
- 2) Jednostki Ewaluacyjnej;
- 3) Departamentu Infrastruktury i Gospodarki;

---

<sup>33</sup> W ramach studium przypadku (*case study*) Wykonawca przedstawi swoją propozycję wybranych projektów, zrealizowanych w ramach działań 6.1, 6.2 i 3.1 (dowolne poddziałanie), do wcześniejszej akceptacji Zamawiającego.

- 4) Zarządu Dróg Wojewódzkich;
- 5) Stowarzyszenia Aglomeracja Opolska.

#### **DODATKOWA USŁUGA OBJĘTA PRAWEM OPCJ**

##### **Spotkania informacyjno-konsultacyjne, służące prezentacji i omówieniu wyników prac, zorganizowane przez Wykonawcę (w uzgodnieniu z Zamawiającym)**

Wykonawca zaprezentuje i przedyskutuje wyniki prac (m. in. w formie prezentacji multimedialnych) na czterech spotkaniach z Zamawiającym (np. na etapie raportu metodologicznego i/lub raportu końcowego i/lub upowszechniania wyników badania) w szczególności pod kątem doprecyzowania metodologii badawczej, konsultowania / upowszechniania wyników ewaluacji, np. na forum Zespołu Zadaniowego i/lub potencjalnych adresatów rekomendacji / Grupy Sterującej Ewaluacją i Monitoringiem / Zarządu Województwa Opolskiego czy Komitetu Monitorującego RPO WO 2014-2020 lub wśród innych interesariuszy badania.

Z odpowiednim wyprzedzeniem obie Strony wspólnie doprecyzują ostateczną formułę, termin i liczbę odbiorców oraz program spotkań. Wstępnie Zamawiający zakłada realizację ww. spotkań w formule stacjonarnej i on-line. W przypadku spotkań stacjonarnych sale na te spotkania udostępni Zamawiający<sup>34</sup>. W przypadku spotkań on-line, zostaną one zorganizowane przez Wykonawcę w ramach specjalistycznej platformy internetowej (będącej w jego dyspozycji) umożliwiającej przeprowadzenie spotkania interaktywnego przy współuczestnictwie określonej wcześniej liczby osób, w czasie realnym. W spotkaniach wymagany jest udział kierownika badania lub innej osoby / innych osób wskazanych przez Zamawiającego.

**Podana powyżej metodologia jest propozycją Zamawiającego i może podlegać uzupełnieniom wraz z uzasadnieniem proponowanych zmian. Dobór metod i technik badawczych powinien odpowiadać zakresowi badania. Zaproponowane metody/techniki muszą umożliwić pozyskanie danych niezbędnych do realizacji celów badania i udzielenia odpowiedzi na wszystkie pytania ewaluacyjne zawarte w OPZ.**

#### **V. SPOSÓB REALIZACJI BADANIA**

Proces badawczy zostanie podzielony na dwa etapy. Etap pierwszy (konceptyjny) i etap drugi (realizacyjny).

1. **Etap pierwszy – konceptyjny. Efektem etapu pierwszego będzie raport metodologiczny.**  
Raport zostanie podzielony na dwie proponowane części<sup>35</sup>:

---

<sup>34</sup> Wykonawca w ofercie musi uwzględnić koszty dojazdu na 2 spotkania z Zamawiającym.

<sup>35</sup> Ostateczne tytuły rozdziałów i zakres raportu metodologicznego zostaną doprecyzowane z Wykonawcą po podpisaniu umowy, w ramach współpracy bieżącej.

- 1) **Część pierwsza: Analiza szacowania wpływu OP VI i OP III – PI 4e RPO WO 2014-2020**, zawierająca
  - a) metodologię szacowania wpływu działań podejmowanych w ramach OP VI i OP III – PI 4e RPO WO 2014-2020 na zmianę w analizowanych obszarach ewaluacji;
  - b) zestaw wskaźników diagnostycznych, które zostaną wykorzystane do oszacowania wpływu działań podejmowanych w ramach OP VI i OP III – PI 4e RPO WO 2014-2020 na zmianę w analizowanych obszarach;
  - c) źródła danych zastanych i wywołanych, z których pozyskane zostaną dane bazowe niezbędne do wyliczenia wartości wskaźników, wraz z określeniem poziomu ich dostępności;
  - d) metody, techniki i narzędzia badawcze, które posłużą do pozyskania danych bazowych niedostępnych w źródłach zastanych;
  - e) liczebności poszczególnych kategorii respondentów, którzy ewentualnie zostaną objęci badaniami terenowymi w celu pozyskania danych bazowych;
- 2) **Część druga: Organizacja pracy**, zawierająca:
  - a) źródła danych zastanych (ilościowych i jakościowych), które zostaną wykorzystane do oceny wpływu uwarunkowań geograficznych, gospodarczych, społecznych, środowiskowych i prawnych na przebieg realizacji działań podejmowanych w ramach OP VI i OP III – PI 4e RPO WO 2014-2020;
  - b) źródła danych zastanych, które zostaną wykorzystane do analizy wyników naborów w ramach OP VI i OP III – PI 4e RPO WO 2014-2020;
  - c) metody i techniki wraz z liczebnością poszczególnych kategorii respondentów, którzy zostaną objęci badaniami terenowymi, w celu pozyskania danych niedostępnych w źródłach zastanych;
  - d) harmonogram realizacji ewaluacji, w tym zbierania i analizowania danych oraz realizacji poszczególnych metod i technik badawczych;
  - e) podział zadań pomiędzy członków Zespołu Badawczego;
  - f) opis sposobu zapewnienia standardów rzetelności oraz kontroli jakości działań prowadzonych w ramach badania – głównie w odniesieniu do procesu zbierania danych oraz ich analizy i interpretacji;
  - g) projekty narzędzi badawczych (jako załącznik do opracowania).

Wykonawca wskaże również, jeśli to zasadne, inne elementy niezbędne do efektywnej realizacji procesu badawczego.

2. **Etap drugi – realizacyjny. Efektem etapu drugiego będzie raport końcowy<sup>36</sup>**, stanowiący rezultat finalny badania ewaluacyjnego. Raport końcowy w sposób wyczerpujący musi

---

<sup>36</sup> Raport końcowy zostanie przygotowany w dwóch wersjach. Pierwsza wersja standardowa (czcionka Calibri 11, interlinia 1,15 wiersza, tekst wyjustowany), natomiast druga spełniająca zasady dostępności cyfrowej (dostarczona po ostatecznym odbiorze raportu w wersji

odnosić się do celów badania i zawierać odpowiedź na wszystkie pytania ewaluacyjne przypisane temu dokumentowi. Raport nie może sprowadzać się do zreferowania (streszczenia) uzyskanych danych i odpowiedzi pochodzących z badań terenowych, lecz powinien być syntezą wyników uzyskanych na różnych etapach realizacji badania i zawierać stosowne wnioski. W badaniu musi zatem zostać zastosowana **triangulacja metodologiczna** (na poziomie technik gromadzenia danych oraz na poziomie analizy danych - poprzez prezentację w raporcie spójnych wyników badania i przedstawienie wyraźnej oceny ze strony Ewaluatora – w oparciu o analizę danych pochodzących z różnych źródeł). Wykonawca jest zobowiązany udzielić odpowiedzi na wszystkie postawione w OPZ pytania ewaluacyjne przez pryzmat wskazanych w ww. dokumencie kryteriów ewaluacyjnych, tam gdzie mają one zastosowanie.

Raport końcowy, w części opisowej<sup>37</sup>, zostanie podzielony na niżej zaproponowane części<sup>38</sup>:

- 1) **Część pierwsza: Główne założenia badawcze**, uwzględniająca:
  - a) opis celów i obszarów problemowych badania, głównych założeń, prezentację pytań ewaluacyjnych, informacje nt. sposobu realizacji badania itp.;
  - b) ogólny opis metodologii, tj. opis wykorzystanych metod badawczych i źródeł informacji oraz wielkość zrealizowanych prób badawczych;
- 2) **Część druga: Wpływ inwestycji transportowych na sytuację społeczno-gospodarczą województwa opolskiego i wzorce mobilności mieszkańców regionu**, zawierająca szczegółowy opis wyników badania oraz ich analizę i interpretację – odpowiedzi na postawione pytania ewaluacyjne (zaprezentowane m.in. za pomocą grafów i wykresów, tabel i tablic, map). Opis wyników powinien koncentrować się na:
  - a) omówieniu uwarunkowań geograficznych, gospodarczych, społecznych, środowiskowych i prawnych stanowiących tło w tematyce prowadzonej ewaluacji, uwzględniających otoczenie i uwarunkowania zewnętrzne, które miały, mogły mieć lub będą mogły mieć wpływ na efekty podejmowanych interwencji;
  - b) identyfikacji komplementarnych działań, inicjatyw i programów (w tym źródeł ich finansowania) wspierających interwencje realizowane w ramach OP VI i OP III – PI 4e RPO WO 2014-2020;
  - c) analizie trafności, skuteczności efektywności i użyteczności wsparcia świadczonego w ramach OP VI i OP III – PI 4e RPO WO 2014-2020;
  - d) ocenie efektów wsparcia OP VI i OP III – PI 4e RPO WO 2014-2020 na zmianę w analizowanych obszarach (tj. zwiększenie dostępności transportowej obszarów

---

standardowej). Raport metodologiczny zostanie przygotowany jedynie w wersji standardowej.

<sup>37</sup> Pożądana struktura raportu końcowego została zaprezentowana w części VI OPZ Produkty badawcze.

<sup>38</sup> Ostateczne tytuły rozdziałów i zakres raportu końcowego zostaną doprecyzowane z Wykonawcą po podpisaniu umowy, w ramach współpracy bieżącej.



- kluczowych dla rozwoju regionu, poprawę bezpieczeństwa na drogach, zwiększenie udziału transportu kolejowego w przewozach towarowych i pasażerskich w regionie oraz poprawę jakości transportu kolejowego), w tym analizie zmiany sytuacji społeczno-gospodarczej województwa opolskiego w obszarze inwestycji transportowych w okresie realizacji RPO WO 2014-2020;
- e) szczegółowym przedstawieniu wyników badań opinii publicznej w zakresie wzorców mobilności mieszkańców regionu;
  - f) kompleksowym omówieniu wyników badań ankietowych wśród pasażerów pociągów oraz osób korzystających z infrastruktury P&R/B&R;
  - g) zmianach ilościowych, jakie zaszły od 2015 r. (badanie napełnień) w transporcie kolejowym<sup>39</sup>;
  - h) identyfikacji czynników wpływających na wzorce mobilności mieszkańców regionu i zmian, jakie zaszły w tym zakresie na przestrzeni ostatnich lat (od 2014 r.).
- 3) **Część trzecia: Wnioski i rekomendacje**, która uwzględni: wnioski oraz powiązane z nimi zalecenia i rekomendacje. Raport końcowy będzie zawierał, wypracowaną przez Wykonawcę wraz z adresatami rekomendacji, ostateczną tabelę rekomendacji<sup>40</sup>, stanowiącą połączenie/rozszerzenie sformułowanych wniosków końcowych z badania.

## VI. PRODUKTY BADAWCZE

Badanie powinno być dobrze zaplanowane, tak, aby jego realizacja przebiegła bez zakłóceń, sprawnie i terminowo (zgodnie z wymogami Zamawiającego oraz szczegółowym harmonogramem opracowanym przez Wykonawcę).

Realizację badania rozpoczyna podpisanie umowy pomiędzy Zamawiającym a Wykonawcą. W ramach badania sporządzone zostaną następujące produkty: raport metodologiczny

---

<sup>39</sup> Raport będzie zawierał informacje i analizę wyników przeprowadzonych badań napełnień, osobno dla każdej przebadanej linii użyteczności publicznej. W raporcie powinny znaleźć się tylko najważniejsze wyniki przeprowadzonych badań napełnień.

<sup>40</sup> Rekomendacje wypracowane przez Wykonawcę będą spełniały kryteria/zawierały elementy przypisane rekomendacjom w ramach: „Wytycznych w zakresie ewaluacji polityki spójności na lata 2014-2020”, Minister Funduszy i Polityki Rozwoju, Warszawa, 15 czerwca 2021 r., <https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/media/104281/wytyewaluacja2021.pdf> (dostęp: 28.10.2021). Zamawiający zastrzega, że tabela rekomendacji przygotowana w oparciu o punkty wskazane w ww. Wytycznych stanowić będzie odrębny załącznik do raportu końcowego (celem przekazania go do Krajowej Jednostki Ewaluacji – KJE), natomiast w treści raportu dopuszcza się zastosowanie tabeli uproszczonej – zawierającej kluczowe elementy, tj.: treść wniosku wraz z odniesieniem do numeru strony, treść rekomendacji, adresaci, sposób wdrożenia, termin wdrożenia.

i raport końcowy. Wszystkie produkty powinny być przygotowane w wersji projektowej i ostatecznej, które to będą podlegać akceptacji Zamawiającego.

Raport metodologiczny będzie zawierał szczegółowy opis metodologii badania, w tym sposób realizacji badań terenowych. Raport powinien zawierać elementy wskazane w części V pkt. 1 OPZ, w tym m.in:

1. Harmonogram realizacji zamówienia (rozpisany z dokładnością do tygodnia) wraz z rozdysponowaniem zadań i odpowiedzialności pomiędzy poszczególnych członków Zespołu Badawczego;
2. Listę uczestników badań jakościowych;
3. Opis sposobu doboru prób w badaniach ilościowych wraz z podaniem ich liczebności;
4. Ostateczne wersje narzędzi badawczych;

Ostateczna struktura raportu zostanie ustalona w toku współpracy z Zamawiającym.

Raport końcowy – efekt finalny badania ewaluacyjnego, w sposób wyczerpujący odnoszący się do celów badania i przedstawiający odpowiedź na wszystkie pytania ewaluacyjne. Raport nie może sprowadzać się do zreferowania (streszczenia) uzyskanych danych i odpowiedzi pochodzących z badań terenowych, lecz powinien być syntezą wyników uzyskanych na różnych etapach realizacji badania i zawierać stosowne wnioskowanie. **W badaniu ewaluacyjnym musi, zatem zostać zastosowana triangulacja metodologiczna (na poziomie technik gromadzenia danych oraz na poziomie analizy danych – poprzez prezentację w raporcie spójnych wyników badania i przedstawienie wyraźnej oceny ze strony Ewaluatora - w oparciu o analizę danych pochodzących z różnych źródeł).** Przedstawione w raporcie wyniki będą stanowić odzwierciedlenie zebranych w badaniu danych. Wykonawca jest zobowiązany dopasować wszystkie zaproponowane techniki gromadzenia i analizy danych do pytań ewaluacyjnych wskazanych w niniejszym OPZ. Odpowiedź na każde pytanie badawcze musi zostać przygotowana w oparciu, o co najmniej dwa różne źródła danych. Wykonawca jest zobowiązany udzielić odpowiedzi na wszystkie postawione w OPZ pytania ewaluacyjne przez pryzmat wskazanych w OPZ kryteriów ewaluacyjnych, tam gdzie mają one zastosowanie.

**Tekst główny raportu końcowego powinien liczyć nie więcej niż 150 stron<sup>41</sup>.**

Raport zostanie opracowany z uwzględnieniem zapisów części V pkt. 2 OPZ. Dokument powinien prezentować następującą strukturę:

1. Strona tytułowa i redakcyjna (w ramach zamówienia, Wykonawca zapewni zdjęcie lub grafikę, która zostanie umieszczona na okładce raportu końcowego i do której prawa autorskie zostaną przekazane Zamawiającemu. Grafika/zdjęcie musi nawiązywać do tematyki badania. Propozycja koncepcji grafiki/zdjęcia będzie wymagała akceptacji Zamawiającego);
2. Interaktywny spis treści (tytuły i śródtytuły mają stanowić gotowe nagłówki przewidziane w edytorze tekstu, w celu łatwiejszej nawigacji treści dla osób z niepełnosprawnością wzroku, korzystających z czytnika dokumentów elektronicznych);

---

<sup>41</sup> W przypadku raportu dostępnego cyfrowo wskazana liczba stron nie jest wymagana.

3. Jednostronicowe resume - syntetyczna informacja nt. wyników badania dla decydentów (kluczowe wnioski i rekomendacje wykorzystane, jako informacja o realizacji badania na stronie internetowej oraz w innych materiałach promocyjnych);
4. Streszczenie (do 5 stron A4, zarówno w wersji polskiej, jak i angielskiej) przedstawiające najważniejsze wyniki całego badania z uwzględnieniem elementów graficznych. Streszczenie nie jest tożsame z pkt. 7)
5. Wprowadzenie zawierające opis celów i obszarów problemowych badania, główne założenia, pytania ewaluacyjne, informacje nt. sposobu realizacji badania itp.;
6. Opis zastosowanej metodologii oraz źródeł informacji wykorzystywanych w badaniu;
7. Opis i komentarz wyników badania wraz z zastosowaniem graficznych sposobów prezentacji danych (np. wykresy, infografika)<sup>42</sup>;
8. Wnioski i rekomendacje z badania przedstawione w formie tabeli rekomendacji, zgodnie z przedstawionym wzorem:

Lp.	Treść wniosku (wraz ze wskazaniem strony w raporcie) *	Treść rekomendacji (wraz ze wskazaniem strony w raporcie)	Adresat rekomendacji (instytucja odpowiedzialna za wdrożenie zalecenia)	Sposób wdrożenia (syntetyczne przedstawienie sposobu wdrożenia rekomendacji)	Termin wdrożenia rekomendacji (data dzienna kończąca dany kwartał)	Klasa rekomendacji**

\* Podanie strony jest obowiązkowe w raporcie końcowym. Brak podania strony we wniosku uzasadniającym rekomendację będzie traktowane, jako nieprawidłowe opracowanie tabeli rekomendacji.

\*\* Każdej rekomendacji należy przyznać jedną z następujących klas: rekomendacja horyzontalna – dotycząca realizacji polityki spójności, wykraczająca poza jeden program operacyjny, rekomendacja programowa – dotycząca tylko jednego PO, rekomendacja pozasystemowa (zewnętrzna) – dotycząca instytucji lub obszarów zlokalizowanych poza systemem realizacji polityki spójności. W ramach klas: horyzontalnej i programowej wyróżnia się podklasy: rekomendacja operacyjna – dotyczy kwestii wdrożeniowych programu (-ów) oraz usprawnień w tym zakresie, rekomendacja strategiczna – dotyczy strategicznych kwestii w obszarze realizacji programu lub całej polityki spójności.

**Rekomendacje powinny wynikać z wniosków z badania ewaluacyjnego, a ich zapis powinien być jednoznaczny i czytelny dla adresata. Rekomendacje muszą być konstruowane według zasady SMART tj.: sprecyzowane, mierzalne, osiągalne, odpowiednie do tematu i określone w czasie. Poza wnioskami i rekomendacjami, tabela musi również wskazywać propozycje: sposobów wdrożenia rekomendacji, adresatów**

<sup>42</sup> Szczegółowo przedstawiony w części V pkt. 2 OPZ.

**rekomendacji, a także terminów wdrożenia rekomendacji – zgodnie z wymogami zawartymi w „Wytycznych w zakresie ewaluacji polityki spójności na lata 2014-2020”. Ostateczna treść tabeli wniosków i rekomendacji wymaga akceptacji ze strony Zamawiającego.**

9. Bibliografię;
10. Wykaz skrótów, spis tabel, rysunków, map itp.;
11. Kluczowe załączniki/aneksy.

Zamawiający informuje, że raport końcowy z badania ewaluacyjnego oraz współpraca z Wykonawcą, zostaną poddane ocenie z wykorzystaniem Karty Oceny Procesu i Wyników Zewnętrznego Badania Ewaluacyjnego (załącznik nr 4 do „Planu ewaluacji RPO WO 2014-2020”<sup>43</sup>).

Poszczególne produkty badania zostaną dostarczone na elektronicznym nośniku zapisu danych (płyta CD lub DVD) oraz w wersji papierowej (z wyłączeniem raportu końcowego w wersji dostępnej cyfrowo) po 1 egzemplarzu (wydrukowanym w dobrej jakości, w wersji kolorowej, dwustronnie i podpisanym przez Wykonawcę), do siedziby Zamawiającego – Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego, Departament Polityki Regionalnej i Przestrzennej, 45-867 Opole, ul. Hallera 9, (p. 201). Ponadto:

1. informacje oraz dane zawarte w produktach muszą być wolne od błędów rzeczowych i logicznych. Produkty zostaną sporządzone poprawnie pod względem stylistycznym i ortograficznym, zgodnie z regułami języka polskiego (rekomendowane jest poddanie raportu korekcie językowej, stylistycznej oraz edytorskiej, itp.);
2. produkty będą zgodne z zapisami opisu przedmiotu zamówienia, ofertą wykonawcy, informacją metodologiczną;
3. przedstawione w raportach wyniki stanowiąc będą odzwierciedlenie zebranych w badaniu danych;
4. raport końcowy nie może sprowadzać się jedynie do zreferowania (streszczenia) uzyskanych danych i odpowiedzi respondentów. Musi zawierać odpowiedzi na wszystkie postawione pytania badawcze;
5. produkty zostaną przygotowane w formie przyjaznej odbiorcy, tj. ich przygotowanie poprzedzone zostanie staranną selekcją informacji, tekst zredagowany będzie w sposób syntetyczny, tak, aby raport zawierał esencję przekazu oraz główne interpretacje i wnioski;
6. poszczególne produkty zamówienia nie mogą ograniczać się tylko do prezentacji danych bez odpowiedniej analizy, interpretacji, oceny i wyciągniętych wniosków. W takiej sytuacji produkty zostaną odesłane do poprawy lub odrzucone, jako niekompletne;
7. produkty powinny mieć spójną konstrukcję oraz powinny zostać napisane przejrzystym językiem. Muszą zostać wzbogacone wykresami i innymi formami wizualizacji wyników badania (formy wykresów muszą zostać dostosowane do rodzaju danych);

---

<sup>43</sup> „Plan ewaluacji Regionalnego Programu...” op. cit., s. 56.

8. produkty będą uporządkowane pod względem wizualnym, tzn. formatowanie tekstu oraz rozwiązania graficzne (tabele, grafy, mapy oraz inne narzędzia prezentacji informacji) zastosowane zostaną w sposób jednolity oraz powodujący, że raport będzie czytelny i przejrzysty;
9. raport metodologiczny (poza narzędziami badawczymi) nie może przekraczać 80 stron, a raport końcowy (z wyłączeniem załączników) powinien liczyć do 150 stron<sup>44</sup>;
10. wypracowane w toku ewaluacji produkty badawcze powinny spełniać wymogi określone w Ustawie z dnia 4 kwietnia 2019 r. o dostępności cyfrowej stron internetowych i aplikacji mobilnych podmiotów publicznych oraz Standardy dostępności dla polityki spójności 2014-2020 stanowiące załącznik nr 2 do Wytycznych w zakresie realizacji zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami oraz zasady równości szans kobiet i mężczyzn w ramach funduszy unijnych na lata 2014-2020;
11. produkty zawierć będą spis tabel, wykresów, map, itp. form wizualizacji badanych zjawisk (każda forma wizualizacji posiada tytuł, numerację oraz źródło opracowania);
12. produkty zostaną przygotowane w formacie \*.DOC/\*.DOCX i \*.PDF
13. pliki bitmapowe (schematy oraz wykresy) osadzone w tekście publikacji powinny być dostarczone dodatkowo w plikach otwartych (umożliwiających edycję tych plików), np. w formacie \*.xls, \*.xlsx lub \*.ai;
14. strony tytułowe produktów<sup>45</sup> oraz narzędzia badawcze zostaną opatrzone zgodnie z „Wytycznymi dotyczącymi oznaczania projektów realizowanych w ramach RPO WO 2014-2020”, w następujący sposób:



Rzeczpospolita  
Polska



Unia Europejska  
Europejski Fundusz  
Rozwoju Regionalnego



Projekt współfinansowany jest przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego oraz środków budżetu województwa opolskiego w ramach pomocy technicznej Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2014-2020

15. Zamawiający zastrzega sobie możliwość wielokrotnego zgłaszania uwag i formułowania komentarzy do wersji roboczych produktów, a Wykonawca jest zobowiązany do ich uwzględnienia lub odniesienia się do nich w inny sposób.
16. Obowiązkiem Wykonawcy, na każdym etapie realizacji badań terenowych (zarówno ilościowych, jak i jakościowych) oraz w ramach organizowanych spotkań i warsztatu ewaluacyjnego, będzie rekrutowanie uczestników, zgodnie z listami respondentów/uczestników uzgodnionymi z Zamawiającym. Dodatkowo przed realizacją

---

<sup>44</sup> Limit stron nie dotyczy raportu w wersji dostosowanej do standardów dostępności cyfrowej.

<sup>45</sup> Dodatkowo oczekuje się od Wykonawcy opracowania strony tytułowej nawiązującej tematycznie do zakresu realizowanego badania (np. poprzez wstawienie obrazu wyników / zdjęcia / grafiki itp.).

warsztatu/spotkania Wykonawca zobowiązany jest do cyklicznego wysyłania informacji przypominających o nadchodzącym spotkaniu, bieżącego monitorowania potwierżeń uczestnictwa oraz informowania Zamawiającego o zrekrutowanych osobach. Tym samym obowiązkiem Wykonawcy jest dołożenie wszelkich starań w procesie osiągnięcia pełnej zwrotności respondentów w realizowanych badaniach. W przypadku pojawiających się trudności w zrekrutowaniu osób, w jednym czasie do wywiadu/spotkania (w przypadku badań jakościowych) obowiązkiem Wykonawcy (nie podlegającym dodatkowej płatności), będzie realizacja np. w ramach innej metody badawczej, odrębnego spotkania – dodatkowych działań zmierzających do pozyskania wyczerpującej wiedzy w ewaluowanym obszarze.

## VII. HARMONOGRAM I SPOSÓB ORGANIZACJI BADANIA

Zakłada się realizację niniejszej ewaluacji w okresie: **do 12 miesięcy od dnia wejścia w życie umowy podpisanej pomiędzy Zamawiającym i Wykonawcą**, wg poniższego harmonogramu:

### 1. Raport metodologiczny – I etap badania:

- 1) **do 3 tygodni** od dnia podpisania umowy Wykonawca przekaże Zamawiającemu projekt raportu metodologicznego w formie elektronicznej;
- 2) **do 2 tygodni** od przekazania projektu raportu metodologicznego Zamawiający przekaże ewentualne uwagi Wykonawcy w formie elektronicznej;
- 3) **do 2 tygodni** od przekazania uwag Wykonawca wprowadzi je i przekaże ostateczną wersję raportu metodologicznego Zamawiającemu w formie elektronicznej.  
Wykonawca **do 5 dni roboczych** od podpisania protokołu odbioru, przekaże do UMWO wersję opracowania w formie papierowej oraz na elektronicznym nośniku zapisu danych (płyta CD lub DVD).

### 2. Raport końcowy w wersji standardowej – II etap badania:

- 1) **do 22 tygodni** od dnia podpisania umowy Wykonawca przekaże Zamawiającemu projekt raportu końcowego w formie elektronicznej;
- 2) **do 2 tygodni** od przekazania projektu raportu końcowego Zamawiający przekaże ewentualne uwagi Wykonawcy, w formie elektronicznej;
- 3) **do 2 tygodni** od przekazania uwag Wykonawca wprowadzi je i przekaże ostateczną wersję raportu końcowego Zamawiającemu w formie elektronicznej.  
Wykonawca **do 5 dni roboczych** od podpisania protokołu odbioru przekaże do UMWO wersję raportu w formie papierowej oraz na elektronicznym nośniku zapisu danych (płyta CD lub DVD).

### 3. Raport końcowy w wersji dostępnej cyfrowo – III etap badania:

- 1) **do 7 dni roboczych** od dnia podpisania protokołu odbioru zaakceptowanego raportu końcowego w wersji standardowej, Wykonawca przekaże Zamawiającemu projekt raportu końcowego w wersji dostępnej cyfrowo w formie elektronicznej;
- 2) **do 7 dni roboczych** od przekazania projektu raportu końcowego Zamawiający przekaże ewentualne uwagi Wykonawcy w formie elektronicznej

**3) do 7 dni roboczych** od przekazania uwag Wykonawca wprowadzi je i prześle ostateczną wersję raportu końcowego Zamawiającemu w formie elektronicznej. Wykonawca **do 5 dni roboczych** od podpisania protokołu odbioru prześle do UMWO wersję raportu na elektronicznym nośniku zapisu danych (płyta CD lub DVD).

**Podpisanie protokołów odbioru nastąpi do 2 tygodni od przekazania przez Wykonawcę Zamawiającemu, odpowiednio ostatecznej wersji raportu metodologicznego i raportów końcowych.**

**W trakcie realizacji badania ewaluacyjnego Wykonawca jest zobowiązany do:**

1. udziału przed rozpoczęciem badania lub na etapie podpisywania umowy w spotkaniu organizacyjnym z Zamawiającym (w siedzibie Zamawiającego lub w formule on-line w ramach zaplecza technicznego zapewnionego przez Zamawiającego);
2. sprawnej i terminowej realizacji badania, w tym uwzględniania w trakcie jego realizacji wszystkich uwag zgłaszanych przez Zamawiającego;
3. wyznaczenia osoby do kontaktów roboczych z Zamawiającym;
4. pozostawania w stałym kontakcie z Zamawiającym (spotkania z udziałem osoby koordynującej pracę zespołu badawczego / Kierownikiem badania odpowiednio do potrzeb Zamawiającego oraz kontakty telefoniczne i e-mail na bieżąco);
5. zagwarantowania dyspozycyjności i dostępności w pracach badawczych wszystkich ekspertów, którzy wejdą w skład Zespołu Badawczego;
6. konsultowania raportu metodologicznego, w tym narzędzi badawczych (m.in. kwestionariusze ankiet, scenariuszy wywiadów itd.);
7. udokumentowania materiału badawczego pozyskanego w trakcie zbierania danych pierwotnych (zapisy przeprowadzonych wywiadów, listy respondentów itp.);
8. bezzwłocznego przedstawiania na żądanie Zamawiającego elektronicznego raportu z postępu w realizacji badania, w tym poszczególnych badań terenowych, pojawiających się problemów oraz zagrożeń w realizacji badania;
9. bezzwłocznego informowania o pojawiających się problemach, zagrożeniach lub opóźnieniach w realizacji w stosunku do harmonogramu, a także innych zagadnieniach istotnych dla realizacji badania;
10. konsultowania z Zamawiającym decyzji związanych z metodologią badania, podejmowanych w wyniku ewentualnego pojawienia się trudności w trakcie jego realizacji;
11. zapewnienia respondentom pełnej anonimowości w celu uzyskania jak najbardziej wiarygodnych danych;
12. przekazania Zamawiającemu pełnej dokumentacji opracowanej w trakcie realizacji badania: wzorów narzędzi badawczych, ostatecznych wersji produktów wraz ze wszystkimi załącznikami oraz zagregowanymi i odpersonalizowanymi danymi;
13. przekazanie Zamawiającemu wypełnionych metryczek z badania napełnień, ankiet w wersji elektronicznej oraz bazy danych z przeprowadzonego badania ankietowego zapisanej w formacie \*.xls lub \*.xlsx (Microsoft Excel) oraz \*.sav (SPSS) wraz z dokładnym opisem kodów (symboli) użytych do zakodowania danych.

## **VIII. FINANSOWANIE ZAMÓWIENIA**

Badanie współfinansowane jest przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego oraz środków budżetu województwa opolskiego w ramach pomocy technicznej Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2014-2020.

## **IX. WSKAZANIE OSÓB ZATRUDNIONYCH NA PODSTAWIE UMOWY O PRACĘ**

Zamawiający wymaga, aby czynności biurowe i administracyjne były wykonywane przez osoby zatrudnione przez Wykonawcę lub podwykonawcę na podstawie umowy o pracę. Zamawiający ma prawo kontroli spełnienia tych wymagań przez Wykonawcę.

Wykonawca najpóźniej w dniu podpisania umowy oraz na każde żądanie Zamawiającego przedłoży Zamawiającemu w formie oświadczenia, informację, że osoby te są zatrudnione na podstawie umowy o pracę. Oświadczenie ujmować ma co najmniej: określenie podmiotu składającego oświadczenie, datę złożenia oświadczenia, imię i nazwisko osoby zatrudnionej na umowę o pracę, datę zawarcia umowy o pracę, rodzaj umowy o pracę, zakres obowiązków pracownika, rodzaj czynności, które wykonuje pracownik w ramach realizacji zamówienia oraz podpis osoby uprawnionej do złożenia oświadczenia w imieniu Wykonawcy lub podwykonawcy.

Oświadczenie, o którym mowa powyżej, należy aktualizować w każdym przypadku zmiany pracowników, najpóźniej w dniu podjęcia przez nowe osoby czynności stanowiących przedmiot umowy.



Projekt współfinansowany jest przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego oraz środków budżetu województwa opolskiego w ramach pomocy technicznej Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2014-2020

Załącznik nr 1 do OPZ

### Projekt Ankiety

– Badanie kwestionariuszowe PAPI/CAPI z podróżującymi pociągami,  
w tym korzystającymi z ostatecznych efektów wsparcia Działania 6.2 RPO WO 2014-2020

Ankieta przeznaczona do badania pasażerów komunikacji publicznej, wykorzystywana do badań w pociągach oraz na dworcach.

Miejsce	Data:	Godzina:	Ankieter
.....	.....	.....	.....

### 1. Charakterystyka podróży do badania typu „źródło-cel”

#### Podróż dzisiaj:

a) skąd (nazwa stacji kolejowej):

.....

b) dokąd: (nazwa stacji kolejowej):

.....

### 2. Powód podróży

Jaki jest powód Pana/Pani podróży?

- a) praca
- b) szkoła/uczelnia
- c) zakupy
- d) lekarz
- e) turystyka
- f) sprawa w urzędzie
- g) kultura/sport
- h) inne (jakie.....)

### 3. TYLKO Jeśli praca/szkoła/uczelnia

3.1. Iloma środkami komunikacji publicznej musi Pan/Pani dojeżdżać z domu do pracy/szkoły/uczelni?

.....  
.....

3.2. Ile czasu zajmuje Panu/Pani podróż z domu do pracy/szkoły/uczelni? (min.)

.....

**3.3. Jakim środkiem transportu dostaje się Pan/Pani do stacji (wyjazd)?**

.....

**3.4. Jakim środkiem transportu dostaje się Pan/Pani do stacji (powrót)?**

.....

**3.5. Ile wynosi odległość do najbliższej stacji z Pana/Pani domu?**

.....

**4. Zwyczaje dotyczące codziennych podróży**

**4.1. Jak często podróżuje Pan/Pani pociągiem?**

- a) 5-7 dni w tygodniu
- b) 2-4 dni w tygodniu
- c) 1 dzień w tygodniu
- d) rzadziej niż raz w tygodniu
- e) rzadziej niż raz w miesiącu
- f) prawie nigdy

**4.2. Jakie są główne powody korzystania przez Pana/Panią z tego środka transportu?**

*(maksymalnie 2 odpowiedzi)*

- a) jest szybszy
- b) jest tańszy
- c) jest bardziej komfortowy
- d) nie mam innej możliwości
- e) umożliwia mi dotarcie na miejsce bez konieczności dokonania przesiadek
- f) jest bardziej przyjazny środowisku
- g) jest niezależny od warunków ruchu drogowego (nie stoi w korkach)
- h) inne (jakie...)

**5. Co Pana/Pani zdaniem powinno ulec zmianie w funkcjonowaniu kolei: (maksymalnie 4 odpowiedzi)**

- a) niższe ceny biletów
- b) zintegrowany bilet na różne rodzaje transportu
- c) zintegrowany rozkład jazdy (np. z komunikacją autobusową)
- d) większa liczba połączeń
- e) krótszy czas podróży
- f) większy komfort podróży
- g) poprawa punktualności
- h) nie zamierzam korzystać z transportu publicznego
- i) utworzenie nieistniejących obecnie połączeń bezpośrednich (jakich: .....
- j) inne (jakie.....)

## 6. Ocena ogólna

**Proszę powiedzieć, w jakim stopniu jest Pan/Pani zadowolony(a) lub niezadowolony(a) z poszczególnych aspektów funkcjonowania komunikacji kolejowej?**

*Proszę ocenić w skali od 1 do 5, gdzie 1 – bardzo niezadowolony, 5 – bardzo zadowolony*

- a) bezpieczeństwo podróży \_\_\_\_\_
- b) ceny biletów \_\_\_\_\_
- c) czas podróży \_\_\_\_\_
- d) częstotliwość kursowania pojazdów \_\_\_\_\_
- e) dostępność i czytelność informacji nt. komunikacji (rozkłady, trasy, bilety itp.) \_\_\_\_\_
- f) komfort podróży – liczba miejsc, brak zatłoczenia \_\_\_\_\_
- g) możliwość podróży bezpośrednich (brak przesiadek) \_\_\_\_\_
- h) punktualność – kursowanie zgodnie z rozkładem jazdy \_\_\_\_\_
- i) jakość infrastruktury przystankowej (wiaty, ławki) \_\_\_\_\_
- j) niezawodność \_\_\_\_\_
- k) integracja taryfowa \_\_\_\_\_

## 7. Bilet

### 7.1. Jaki rodzaj biletu Pan/Pani posiada?

- a) Jednorazowy normalny
- b) Jednorazowy ulgowy (rodzaj ulgi:....)
- c) Okresowy normalny (na jaki okres.....)
- d) Okresowy ulgowy (rodzaj ulgi.... na jaki okres.....)

### 7.2. Czy jest Pan/Pani zainteresowany posiadaniem jednego biletu okresowego (np. miesięcznego) na różne środki komunikacji (autobus miejski, autobus podmiejski, pociąg)

- a) tak, za cenę biletów obecnie wykorzystywanych
- b) tak i jestem gotów/gotowa zapłacić za taki bilet więcej
- c) nie

### 7.3. Z których środków komunikacji korzystałby Pan/Pani posiadając taki bilet regularnie (co najmniej 4 razy w tygodniu): (można podać więcej niż jedną odpowiedź)

- a) autobus miejski
- b) autobus podmiejski
- c) autobus dalekobieżny
- d) pociąg podmiejski (regionalny)
- e) pociąg dalekobieżny (IC, TLK, IR)

## 8. Metryczka

### 8.1 Płeć:

- a) Mężczyzna
- b) Kobieta

### 8.2 Przedział wiekowy:

- a) 15 i mniej
- b) 16-18

- c) 19-24
- d) 25-34
- e) 35-44
- f) 45-54
- g) 55-64
- h) 65 i więcej

**8.3 Status zawodowy:**

- a) osoba pracująca
- b) przedsiębiorca
- c) emeryt/rencista
- d) uczeń szkoły podstawowej
- e) uczeń szkoły średniej/technikum/branżowej
- f) student
- g) osoba bezrobotna

**8.4 Wykształcenie:**

- a) niepełne podstawowe
- b) podstawowe/gimnazjalne
- c) zawodowe
- d) średnie
- e) wyższe

**8.5 Miejsce zamieszkania: gmina ..... powiat .....  
województwo .....**

Projekt współfinansowany jest przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego oraz środków budżetu województwa opolskiego w ramach pomocy technicznej Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2014-2020

Załącznik nr 2 do OPZ

### Projekt Ankiety

– Badanie kwestionariuszowe PAPI/CAPI z podróżującymi i korzystającymi z obiektów typu „Park&Ride”, „Bike&Ride”

Ankieta przeznaczona do badania osób korzystających z infrastruktury P&R, B&R, wykorzystywana do badań w ww. miejscach.

Miejsce (P&R/B&R)	Data:	Godzina:	Ankieter
.....	.....	.....	.....

### 1. Charakterystyka podróży do badania typu „źródło-cel”

#### Podróż dzisiaj:

a) skąd (nazwa miejscowości):

.....

b) dokąd: (nazwa miejscowości):

.....

### 2. Powód podróży

Jaki jest powód Pana/Pani podróży?

- a) praca
- b) szkoła/uczelnia
- c) zakupy
- d) lekarz
- e) turystyka
- f) sprawa w urzędzie
- g) kultura/sport
- h) inne

### 3. TYLKO Jeśli praca/szkoła/uczelnia

3.1. Iloma środkami komunikacji publicznej musi Pan/Pani dojeżdżać z domu do pracy/szkoły/uczelni?

.....  
.....

3.2. Proszę wymienić wszystkie środki transportu, które wykorzystuje Pan/Pani w tej podróży

.....  
.....

**3.3. Ile czasu zajmuje Panu/Pani podróż z domu do pracy/szkoły/uczelni? (w min)**

.....

**4. Zwyczaje dotyczące codziennych podróży**

**4.1. Jak często podróżuje Pan/Pani komunikacją zbiorową (pociąg, autobus)?**

- a) 5-7 dni w tygodniu
- b) 2-4 dni w tygodniu
- c) 1 dzień w tygodniu
- d) rzadziej niż raz w tygodniu
- e) rzadziej niż raz w miesiącu
- f) prawie nigdy

**4.2. Jak często korzysta Pan/Pani z infrastruktury P&R i/lub B&R?**

- a) 5-7 dni w tygodniu
- b) 2-4 dni w tygodniu
- c) 1 dzień w tygodniu
- d) rzadziej niż raz w tygodniu
- e) rzadziej niż raz w miesiącu
- f) prawie nigdy

**4.3. Jakie są główne powody (najważniejsze zalety) korzystania przez Pana/Panią z tego typu miejsc? (maksymalnie 2 odpowiedzi)**

- a) Oszczędność czasu (np. dzięki uniknięciu korków w centrach miast, buspasy itp.),
- b) Tańszy koszt całkowity podróży (przy połączeniu jazdy samochodem/rowerem z komunikacją zbiorową),
- c) Nie mam innej możliwości,
- d) Dogodna lokalizacja miejsc typu P&R, B&R
- e) Darmowy lub tańszy postój niż koszt miejsca parkingowego w centrum miasta,
- f) Dogodna siatka połączeń,
- g) Komfort podróży,
- h) Bezpieczne miejsce pozostawienia pojazdu,
- i) Aspekt proekologiczny – podróż „łączona” jest bardziej przyjazna dla środowiska (mniejsza emisja spalin w ośrodkach miejskich),
- j) Aspekt prozdrowotny – podróż „łączona” zapewnia ruch – poprawia kondycję,
- k) Inne (jakie ....)

**5. Co Pana/Pani zdaniem powinno ulec zmianie w funkcjonowaniu miejsc typu P&R i B&R:**

*(maksymalnie 2 odpowiedzi)*

- a) Zmiany infrastrukturalne, np. więcej miejsc parkingowych/na rowery (ogółem), dla osób z niepełnosprawnościami, szersze/głębsze miejsca itp.,
- b) Urządzenia towarzyszące, np. kompresor, odkurzacz, klucze do kół itp.,
- c) Więcej miejsc (lokalizacji) typu P&R, B&R,
- d) Zmiana lokalizacji obiektów typu P&R, B&R
- e) Wprowadzenie opłat lub wprowadzenie innego sposobu weryfikacji zajmowanych miejsc, np. w celu wyeliminowania zjawiska permanentnego zajmowania miejsc przez osoby zamieszkujące nieopodal i niepodróżujące,
- f) Nic nie wymaga zmian,

g) Inne (jakie .....

## **6. Ocena ogólna**

**Proszę ocenić, w jakim stopniu jest Pan/Pani zadowolony(a) lub niezadowolony(a) z poszczególnych aspektów funkcjonowania miejsc typu P&R/B&R?**

*Proszę ocenić w skali od 1 do 5, gdzie 1 – bardzo niezadowolony, 5 – bardzo zadowolony*

- a) bezpieczeństwo pozostawienia pojazdu \_\_\_\_\_
- b) wysokość opłat (jeśli dotyczy) \_\_\_\_\_
- c) czas podróży \_\_\_\_\_
- d) lokalizacja \_\_\_\_\_
- e) komfort podróży – liczba miejsc, brak zatłoczenia \_\_\_\_\_
- f) jakość infrastruktury \_\_\_\_\_

## **7. Metryczka**

### **7.1 Płeć:**

- a) mężczyzna
- b) kobieta

### **7.2 Przedział wiekowy:**

- a) 15 i mniej
- b) 16-18
- c) 19-24
- d) 25-34
- e) 35-44
- f) 45-54
- g) 55-64
- h) 65 i więcej

### **7.3 Status zawodowy:**

- a) osoba pracująca
- b) przedsiębiorca
- c) emeryt/rencista
- d) uczeń szkoły podstawowej
- e) uczeń szkoły średniej/technikum/branżowej
- f) student
- g) osoba bezrobotna

### **7.4 Wykształcenie:**

- a) niepełne podstawowe
- b) podstawowe/gimnazjalne
- c) zawodowe
- d) średnie
- e) wyższe

**7.5 Miejsce zamieszkania: gmina ..... powiat .....  
województwo .....**

Projekt współfinansowany jest przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego oraz środków budżetu województwa opolskiego w ramach pomocy technicznej Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2014-2020

Załącznik nr 3 do OPZ

**Rozkład jazdy pociągów 2021/2022 (obowiązujący od 6 listopada do 10 grudnia 2022 r.)**

Lp.	termin kursowania	nr poc.	stacja początkowa	godz. odj.	stacja końcowa	godz. przyj.	Liczba kursów do badania
1	codziennie	44204	Wieluń Dąbrowa	03:32	Tarnowskie Góry	05:07	3
2	D	44207	Tarnowskie Góry	08:53	Wieluń Dąbrowa	10:40	2
3	codziennie	44209	Tarnowskie Góry	14:25	Wieluń Dąbrowa	16:15	3
4	D	44212	Wieluń Dąbrowa	05:36	Tarnowskie Góry	07:11	2
5	codziennie	44216	Wieluń Dąbrowa	08:25	Tarnowskie Góry	10:11	3
6	codziennie	44219	Tarnowskie Góry	06:32	Wieluń Dąbrowa	08:17	3
7	codziennie	44222	Wieluń Dąbrowa	16:25	Tarnowskie Góry	17:59	3
8	codziennie	44224	Wieluń Dąbrowa	14:45	Tarnowskie Góry	16:20	3
9	codziennie	44227	Tarnowskie Góry	16:56	Wieluń Dąbrowa	18:49	3
10	codziennie	44229	Tarnowskie Góry	18:44	Wieluń Dąbrowa	20:29	3
11	C	44213	Gliwice	22:02	Kędzierzyn Koźle	22:38	1
12	D	44258	Kędzierzyn Koźle	18:45	Gliwice	19:20	2
13	codziennie	44261	Gliwice	20:47	Kędzierzyn Koźle	21:22	3
14	piątki	46133	Częstochowa	20:56	Opole Główne	22:17	1
15	niedziele	46135	Częstochowa	15:31	Opole Główne	16:59	1
16	codziennie	46200	Racibórz	05:53	Wrocław Główny	08:32	3
17	D	46202	Racibórz	06:54	Wrocław Główny	09:26	2
18	codziennie	46204	Racibórz	10:51	Wrocław Główny	13:37	3



Lp.	termin kursowania	nr poc.	stacja początkowa	godz. odj.	stacja końcowa	godz. przyj.	Liczba kursów do badania
19	codziennie	46206	Racibórz	14:00	Wrocław Główny	16:28	3
20	codziennie	46208	Racibórz	15:45	Wrocław Główny	18:36	3
21	C	46210	Racibórz	17:55	Wrocław Główny	20:28	1
22	D	46211	Kędzierzyn Koźle	04:26	Wrocław Główny	06:30	2
23	codziennie	46212	Racibórz	19:55	Wrocław Główny	22:23	3
24	D	46216	Racibórz	16:52	Brzeg	18:59	2
25	D	46218	Racibórz	22:12	Opole Główne	23:28	2
26	D	46221	Kędzierzyn Koźle	14:06	Wrocław Główny	16:12	2
27	codziennie	46223	Kędzierzyn Koźle	15:48	Wrocław Główny	17:49	3
28	D	46225	Kędzierzyn Koźle	15:15	Opole Główne	15:58	2
29	codziennie	46227	Kędzierzyn Koźle	05:08	Wrocław Główny	07:06	3
30	codziennie	46231	Kędzierzyn Koźle	07:51	Wrocław Główny	09:49	3
31	D	46232	Racibórz	17:55	Wrocław Główny	20:28	2
32	D	46235	Kędzierzyn Koźle	06:51	Wrocław Główny	09:00	2
33	D	46237	Kędzierzyn Koźle	12:29	Wrocław Główny	14:17	2
34	codziennie	46321	Gliwice	05:06	Opole Główne	06:13	3
35	D	46323	Gliwice	06:08	Opole Główne	07:18	2
36	codziennie	46325	Gliwice	07:03	Opole Główne	08:21	3
37	D	46327	Gliwice	09:08	Wrocław Główny	11:28	2
38	codziennie	46329	Gliwice	11:22	Opole Główne	12:30	3
39	D	46331	Gliwice	12:27	Opole Główne	13:33	2
40	codziennie	46333	Gliwice	14:27	Opole Główne	15:35	3

Lp.	termin kursowania	nr poc.	stacja początkowa	godz. odj.	stacja końcowa	godz. przyj.	Liczba kursów do badania
41	D	46335	Gliwice	15:30	Opole Główne	16:38	2
42	codziennie	46337	Gliwice	16:59	Opole Główne	18:03	3
43	D	46339	Gliwice	18:43	Opole Główne	19:48	2
44	codziennie	46341	Gliwice	21:07	Opole Główne	22:14	3
45	D	46401	Kędzierzyn Koźle	09:08	Opole Główne	09:48	2
46	D	46403	Kędzierzyn Koźle	04:02	Opole Główne	04:44	2
47	C	46461	Gliwice	06:16	Kłodzko Miasto	10:29	1
48	C	46463	Kędzierzyn Koźle	12:40	Kłodzko Miasto	16:09	1
49	codziennie	46540	Lubliniec	06:44	Wrocław Główny	09:57	3
50	codziennie	46542	Lubliniec	10:09	Wrocław Główny	13:05	3
51	D	46544	Lubliniec	14:15	Wrocław Główny	17:11	2
52	codziennie	46546	Lubliniec	15:46	Wrocław Główny	18:52	3
53	codziennie	46548	Lubliniec	18:25	Wrocław Główny	21:18	3
54	D	46553	Częstochowa	20:40	Namysłów	23:10	2
55	C	46551	Lubliniec	21:15	Kluczbork	22:01	1
56	D	46621	Kędzierzyn Koźle	06:09	Brzeg	08:47	2
57	D	46625	Kędzierzyn Koźle	09:14	Wrocław Główny	12:21	2
58	D	46627	Kędzierzyn Koźle	13:20	Brzeg	16:09	2
59	D	46631	Kędzierzyn Koźle	16:31	Nysa	18:05	2
60	codziennie	46633	Kędzierzyn Koźle	19:53	Nysa	21:24	3
61	D	47200	Racibórz	05:18	Wrocław Główny	07:48	2
62	D	60495	Opole Główne	04:27	Wrocław Główny	06:40	2
63	D	60497	Opole	15:50	Wrocław	18:10	2

Lp.	termin kursowania	nr poc.	stacja początkowa	godz. odj.	stacja końcowa	godz. przyj.	Liczba kursów do badania
			Główne		Główny		
64	codziennie oprócz poniedziałków	60558	Namysłów	06:47	Wrocław Główny	08:03	3
65	D	60560	Kluczbork	03:48	Wrocław Główny	06:03	2
66	codziennie	60562	Kluczbork	04:54	Wrocław Główny	07:04	3
67	poniedziałki	60564	Kluczbork	05:57	Wrocław Główny	08:03	1
68	D	60566	Kluczbork	06:50	Wrocław Główny	09:00	2
69	D	60568	Namysłów	13:45	Wrocław Główny	15:01	2
70	C	60570	Kluczbork	15:02	Wrocław Główny	17:11	1
71	D	60601	Nysa	04:36	Brzeg	05:41	2
72	C	60601	Nysa	04:36	Wrocław Główny	06:24	1
73	C	60603	Nysa	10:25	Wrocław Główny	12:15	1
74	codziennie	60605	Nysa	17:43	Wrocław Główny	19:32	3
75	D	60618	Brzeg	06:04	Nysa	07:09	2
76	D	60700	Opole Główne	06:40	Zawadzkie	07:27	2
77	D	60702	Opole Główne	07:33	Zawadzkie	08:16	2
78	codziennie	60704	Opole Główne	09:29	Zawadzkie	10:16	3
79	D	60706	Opole Główne	11:32	Zawadzkie	12:10	2
80	codziennie	60708	Opole Główne	14:36	Zawadzkie	15:20	3
81	D	60710	Opole Główne	15:33	Zawadzkie	16:23	2
82	D	60712	Opole Główne	16:48	Zawadzkie	17:37	2
83	codziennie	60714	Opole Główne	20:28	Zawadzkie	21:15	3
84	D	60731	Zawadzkie	05:34	Opole Główne	06:17	2

Lp.	termin kursowania	nr poc.	stacja początkowa	godz. odj.	stacja końcowa	godz. przyj.	Liczba kursów do badania
85	codziennie	60733	Zawadzkie	06:38	Opole Główne	07:20	3
86	D	60735	Zawadzkie	07:46	Opole Główne	08:41	2
87	D	60737	Zawadzkie	08:26	Opole Główne	09:08	2
88	codziennie	60739	Zawadzkie	10:35	Opole Główne	11:15	3
89	D	60741	Zawadzkie	12:20	Opole Główne	12:58	2
90	codziennie	60743	Zawadzkie	15:54	Opole Główne	16:43	3
91	D	60745	Zawadzkie	16:41	Opole Główne	17:30	2
92	D	60747	Zawadzkie	17:58	Opole Główne	18:46	2
93	codziennie	60749	Zawadzkie	21:27	Opole Główne	22:07	3
94	D	60801	Opole Główne	05:26	Nysa	07:00	2
95	codziennie	60805	Opole Główne	09:13	Nysa	10:13	3
96	D	60806	Kluczbork	11:05	Nysa	13:09	2
97	codziennie	60809	Opole Główne	13:28	Nysa	14:37	3
98	D	60811	Opole Główne	14:41	Nysa	15:42	2
99	D	60812	Kluczbork	14:22	Nysa	16:43	2
100	codziennie	60815	Opole Główne	17:10	Nysa	18:13	3
101	codziennie	60817	Opole Główne	20:25	Nysa	21:25	3
102	D	60818	Kluczbork	20:03	Nysa	22:13	2
103	codziennie	60820	Nysa	05:13	Kluczbork	07:42	3
104	D	60822	Nysa	06:01	Opole Główne	07:04	2
105	C	60824	Nysa	07:10	Opole Główne	08:13	1
106	D	60826	Nysa	07:47	Kluczbork	09:57	2
107	D	60828	Nysa	10:23	Opole Główne	11:27	2
108	C	60828	Głucholazy Miasto	09:37	Opole Główne	11:27	1

Lp.	termin kursowania	nr poc.	stacja początkowa	godz. odj.	stacja końcowa	godz. przyj.	Liczba kursów do badania
109	D	60829	Nysa	11:46	Opole Główne	12:54	2
110	codziennie	60830	Nysa	13:16	Opole Główne	14:24	3
111	codziennie	60832	Nysa	15:54	Opole Główne	16:58	3
112	D	60834	Nysa	18:43	Opole Główne	19:48	2
113	C	60836	Głucholązy Miasto	18:05	Opole Główne	19:48	1
114	D	60838	Nysa	20:00	Kluczbork	22:16	2
115	codziennie	60901	Opole Główne	13:06	Kluczbork	14:08	3
116	D	60905	Opole Główne	15:38	Kluczbork	16:37	2
117	codziennie	60907	Opole Główne	18:09	Kluczbork	19:10	3
118	C	60909	Opole Główne	21:15	Kluczbork	22:16	1
119	codziennie	60920	Kluczbork	05:35	Opole Główne	06:36	3
120	codziennie	60922	Kluczbork	07:52	Opole Główne	08:53	3
121	D	60924	Kluczbork	16:49	Opole Główne	17:50	2
122	C	60926	Kluczbork	20:03	Opole Główne	21:04	1
123	niedziele	64132	Opole Główne	08:42	Częstochowa	10:06	1
124	piątki	64134	Opole Główne	18:09	Częstochowa	19:29	1
125	codziennie	64200	Opole Główne	04:30	Kędzierzyn-Koźle	05:13	3
126	D	64218	Opole Główne	22:55	Kędzierzyn-Koźle	23:38	2
127	D	64222	Brzeg	04:45	Kędzierzyn-Koźle	06:17	2
128	D	64228	Opole Główne	14:30	Kędzierzyn-Koźle	15:10	2
129	D	64230	Opole Główne	20:57	Kędzierzyn-Koźle	21:37	2
130	D	64232	Opole Główne	16:45	Kędzierzyn-Koźle	17:26	2

Lp.	termin kursowania	nr poc.	stacja początkowa	godz. odj.	stacja końcowa	godz. przyj.	Liczba kursów do badania
131	D	64320	Opole Głównie	04:06	Gliwice	05:15	2
132	codziennie	64322	Opole Głównie	05:12	Gliwice	06:19	3
133	D	64324	Opole Głównie	06:15	Gliwice	07:22	2
134	codziennie	64326	Opole Głównie	09:27	Gliwice	10:35	3
135	D	64328	Opole Głównie	11:15	Gliwice	12:22	2
136	codziennie	64330	Opole Głównie	13:13	Gliwice	14:20	3
137	D	64332	Opole Głównie	14:19	Gliwice	15:26	2
138	codziennie	64334	Opole Głównie	15:27	Gliwice	16:38	3
139	codziennie	64338	Opole Głównie	18:50	Gliwice	20:02	3
140	codziennie	64340	Opole Głównie	20:35	Gliwice	21:42	3
141	D	64540	Namysłów	04:46	Lubliniec	06:31	2
142	C	64540	Kluczbork	05:45	Lubliniec	06:32	1
143	codziennie	64620	Nysa	03:43	Kędzierzyn Koźle	05:21	3
144	D	64622	Nysa	05:41	Kędzierzyn Koźle	07:13	2
145	D	64624	Brzeg	09:00	Kędzierzyn-Koźle	11:53	2
146	D	64628	Brzeg	16:29	Kędzierzyn Koźle	19:40	2
147	D	66212	Brzeg	19:28	Opole Głównie	20:07	2
148	D	66251	Opole Głównie	04:03	Wrocław Główny	05:08	2
149	D	66253	Opole Głównie	04:50	Wrocław Główny	05:55	2
150	C	66255	Opole Głównie	13:11	Wrocław Główny	14:17	1
151	D	66257	Opole Głównie	14:09	Wrocław Główny	15:30	2
152	D	66259	Opole Głównie	16:05	Wrocław Główny	17:39	2
153	D	66481	Brzeg	06:45	Wrocław	07:23	2

Lp.	termin kursowania	nr poc.	stacja początkowa	godz. odj.	stacja końcowa	godz. przyj.	Liczba kursów do badania
					Główny		
154	D	66483	Brzeg	16:28	Wrocław Główny	17:16	2
155	D	66485	Brzeg	20:40	Wrocław Główny	21:18	2
156	C	66802	Opole Główne	07:23	Głuchołazy Miasto	09:10	1
157	C	66812	Kluczbork	14:22	Głuchołazy Miasto	17:21	1
158	D	67501	Kluczbork	06:02	Poznań Główny	08:48	2
159	D	67503	Kluczbork	11:00	Ostrów Wielkopolski	12:12	2
160	codziennie	67505	Kluczbork	14:20	Ostrów Wielkopolski	15:38	3
161	D	67507	Kluczbork	16:42	Ostrów Wielkopolski	17:53	2
162	codziennie	94910	Kędzierzyn Koźle	04:10	Gliwice	04:46	3
163	D	94912	Kędzierzyn Koźle	04:46	Gliwice	05:22	2
164	codziennie	94914	Kędzierzyn Koźle	05:31	Gliwice	06:09	3
165	D	94916	Kędzierzyn Koźle	06:40	Gliwice	07:16	2
166	codziennie	94918	Kędzierzyn Koźle	07:33	Gliwice	08:09	3
167	D	94920	Kędzierzyn Koźle	09:51	Gliwice	10:27	2
168	codziennie	94922	Kędzierzyn Koźle	11:58	Gliwice	12:33	3
169	codziennie	94924	Kędzierzyn Koźle	14:20	Gliwice	14:56	3
170	D	94926	Kędzierzyn Koźle	15:20	Gliwice	15:56	2
171	codziennie	94928	Kędzierzyn Koźle	16:50	Gliwice	17:26	3
172	D	94931	Gliwice	05:30	Kędzierzyn-Koźle	06:04	2
173	D	94933	Gliwice	06:49	Kędzierzyn-	07:24	2

Lp.	termin kursowania	nr poc.	stacja początkowa	godz. odj.	stacja końcowa	godz. przyj.	Liczba kursów do badania
					Koźle		
174	D	94935	Gliwice	08:41	Kędzierzyn-Koźle	09:09	2
175	codziennie	94937	Gliwice	10:31	Kędzierzyn-Koźle	11:11	3
176	codziennie	94939	Gliwice	12:40	Kędzierzyn-Koźle	13:15	3
177	D	94941	Gliwice	14:33	Kędzierzyn-Koźle	15:08	2
178	codziennie	94943	Gliwice	15:43	Kędzierzyn-Koźle	16:17	3
179	D	94945	Gliwice	16:22	Kędzierzyn-Koźle	16:57	2
180	codziennie	94947	Gliwice	17:40	Kędzierzyn-Koźle	18:13	3
181	D	94949	Gliwice	19:56	Kędzierzyn-Koźle	20:31	2
182	D	94971	Kędzierzyn Koźle	04:20	Racibórz	04:54	2
183	codziennie	94973	Kędzierzyn Koźle	04:55	Racibórz	05:29	3
184	D	94975	Kędzierzyn Koźle	05:55	Racibórz	06:29	2
185	codziennie	94977	Kędzierzyn Koźle	06:55	Racibórz	07:29	3
186	D	94979	Kędzierzyn Koźle	15:56	Racibórz	16:30	2
187	C	94982	Racibórz	22:12	Kędzierzyn-Koźle	22:45	1
188	D	76510	Kępno	04:56	Kluczbork	05:30	2
189	D	76512	Jarocin	05:27	Kluczbork	07:28	2
190	D	76514	Ostrów Wielkopolski	14:56	Kluczbork	16:09	2
191	codziennie	76516	Ostrów Wielkopolski	16:42	Kluczbork	18:01	3
192	D	60410	Wrocław Główny	15:39	Brzeg	16:18	2
193	D	60412	Wrocław Główny	17:52	Brzeg	18:31	2
194	D	60414	Wrocław Główny	18:35	Brzeg	19:14	2
195	D	60416	Wrocław Główny	21:35	Brzeg	22:14	2



Lp.	termin kursowania	nr poc.	stacja początkowa	godz. odj.	stacja końcowa	godz. przyj.	Liczba kursów do badania
196	D	60530	Wrocław Główny	06:20	Kluczbork	08:39	2
197	piątki	60532	Wrocław Główny	15:47	Kluczbork	17:45	1
198	codziennie	60534	Wrocław Główny	18:49	Kluczbork	20:54	3
199	codziennie	60536	Wrocław Główny	21:55	Kluczbork	00:06	3
200	D	60550	Wrocław Główny	10:39	Namysłów	11:55	2
201	C	60552	Wrocław Główny	12:14	Namysłów	13:30	1
202	poniedziałek -czwartek	60554	Wrocław Główny	15:47	Namysłów	17:00	2
203	C	60610	Wrocław Główny	06:42	Nysa	08:25	1
204	C	60614	Wrocław Główny	14:27	Nysa	16:10	1
205	codziennie	60616	Wrocław Główny	19:50	Nysa	21:33	3
206	D	64200	Wrocław Główny	13:13	Kędzierzyn-Koźle	16:45	2
207	codziennie	64202	Wrocław Główny	07:52	Racibórz	10:21	3
208	codziennie	64206	Wrocław Główny	12:14	Racibórz	14:47	3
209	D	64210	Wrocław Główny	14:27	Racibórz	16:54	2
210	C	64212	Wrocław Główny	13:50	Racibórz	16:30	1
211	codziennie	64214	Wrocław Główny	16:54	Racibórz	19:28	3
212	codziennie	64216	Wrocław Główny	19:11	Racibórz	21:39	3
213	D	64336	Wrocław Główny	15:15	Gliwice	17:31	2
214	codziennie	64400	Wrocław Główny	05:12	Kędzierzyn-Koźle	07:04	3
215	D	64402	Wrocław Główny	06:38	Kędzierzyn-Koźle	08:34	2
216	D	64404	Wrocław Główny	08:43	Kędzierzyn-Koźle	10:52	2
217	codziennie	64406	Wrocław	09:47	Kędzierzyn-	11:46	3

Lp.	termin kursowania	nr poc.	stacja początkowa	godz. odj.	stacja końcowa	godz. przyj.	Liczba kursów do badania
			Główny		Koźle		
218	D	64408	Wrocław Główny	11:48	Kędzierzyn-Koźle	13:43	2
219	D	64410	Wrocław Główny	13:50	Kędzierzyn-Koźle	15:51	2
220	codziennie	64412	Wrocław Główny	16:00	Kędzierzyn-Koźle	17:50	3
221	D	64416	Wrocław Główny	18:10	Kędzierzyn-Koźle	20:13	2
222	codziennie	64418	Wrocław Główny	20:55	Kędzierzyn-Koźle	22:44	3
223	codziennie	64542	Wrocław Główny	05:39	Lubliniec	08:48	3
224	codziennie	64544	Wrocław Główny	08:16	Lubliniec	11:05	3
225	D	64546	Wrocław Główny	12:14	Lubliniec	15:06	2
226	codziennie	64548	Wrocław Główny	14:31	Lubliniec	17:28	3
227	D	64550	Wrocław Główny	16:40	Częstochowa	20:25	2
228	C	64552	Wrocław Główny	16:40	Lubliniec	19:25	1
229	C	64640	Kłodzko Miasto	10:39	Kędzierzyn-Koźle	13:25	1
230	C	64642	Kłodzko Miasto	17:21	Gliwice	20:44	1
231	D	66300	Wrocław Główny	06:06	Opole Główny	07:28	2
232	D	66302	Wrocław Główny	07:21	Opole Główny	08:31	2
233	D	66304	Wrocław Główny	16:25	Opole Główny	17:41	2
234	codziennie	66306	Wrocław Główny	22:35	Opole Główny	23:37	3
235	D	66840	Wrocław Główny	04:10	Opole Główny	06:10	2
236	D	66842	Wrocław Główny	15:28	Opole Główny	17:45	2
<b>SUMA</b>							<b>527</b>

**Legenda:**

<b>Legenda:</b>	
1.	<b>Pociąg kursujący codziennie</b> - <u>badanie 3 razy w tygodniu</u> , tj. poniedziałek lub piątek + pozostały dzień tygodnia do wyboru (wtorek, środa lub czwartek) oraz sobota lub niedziela oraz pociąg kursujący codziennie oprócz poniedziałków (poz. 64), tj. piątek + pozostały dzień tygodnia do wyboru (wtorek, środa lub czwartek) oraz sobota lub niedziela
2.	<b>Pociąg kursujący w dni robocze lub dni nauki szkolnej</b> - <u>badanie 2 razy w tygodniu</u> , tj. poniedziałek lub piątek + pozostały dzień tygodnia do wyboru (wtorek, środa lub czwartek) oraz pociąg kursujący od poniedziałku do czwartku (poz. 202), tj. poniedziałek + pozostały dzień tygodnia do wyboru (wtorek, środa lub czwartek)
3.	<b>Pociąg kursujący w dni wolne od pracy</b> - <u>badanie 1 raz w tygodniu</u> , tj. w sobotę lub niedzielę
4.	<b>Pociąg kursujący w poniedziałek, piątek lub niedzielę</b> - <u>badanie 1 raz w tygodniu</u> , odpowiednio: w poniedziałek, piątek lub niedzielę
Oznaczenia: D - kursuje w dni robocze; C - kursuje w weekendy i święta	