



PAŃSTWOWA WYŻSZA
SZKOŁA ZAWODOWA W NYSIE

Sprawozdanie z badania społecznej oceny

oddziaływania projektu transgranicznego **PL.3.22/1.1.00/09.00020**

realizowanego w ramach

Programu Operacyjnego Współpracy Transgranicznej

Republika Czeska – Rzeczpospolita Polska 2007-2013

Wzmocnienie dostępności komunikacyjnej

Cieszyna i Czeskiego Cieszyna

22.1 Wzmacnianie dostępności komunikacyjnej, ochrona środowiska,
profilaktyka zagrożeń/ 22.1.1 Wzmacnianie dostępności komunikacyjnej

Nysa, wrzesień 2013 r.

Spis treści

1. Opracowanie narzędzi badawczych.....	3
2. Wyniki – opis, analiza, interpretacja, wnioski.....	13
• Strona polska projektu.....	13
• Strona czeska projektu.....	45
• Porównanie oceny projektów w aspekcie transgranicznym..	71
3. Wnioski końcowe.....	78
4. Zalecenia.....	80
5. Załącznik.....	81
• Formularze kwestionariuszy ankietowych.....	81

1. Opracowanie narzędzi badawczych

Ankiety zostały przygotowane na podstawie wniosku o dofinansowanie realizacji projektu oraz założeń wypracowanych przez Najwyższą Izbę Kontroli. Opracowano narzędzie (**matryca analityczna**), służące do sformułowania pytań ankietowych, weryfikujących realizację celów deklarowanych we wniosku, efektu promocyjnego, poprawy warunków funkcjonowania przedsiębiorczości, celowości inwestycji i optymalizacji (prawnej, etycznej, ekonomicznej i organizacyjnej) jej realizacji. Matryca analityczna przekłada powyższe warunki na parametry ogólnopisowe, a te z kolei na parametry weryfikowalne empirycznie (będące składnikami parametrów opisowych), umożliwiające zgromadzenie danych (odpowiedzi respondentów). Drugim narzędziem, pozwalającym przyporządkować sumarycznie zgromadzonym danym wartości punktowe, a następnie kategorie opisowe (określające stopień realizacji poszczególnych celów), jest **matryca analityczno-interpretacyjna**. Przygotowano dwa rodzaje algorytmów dla matrycy analityczno-interpretacyjnej, zamieniających wartości procentowe na punktowe, zgodnie ze zmiennością kryteriów oceny poszczególnych parametrów. Odpowiednio: algorytm oznaczony grecką literą α odnosi się do pytań nr 1, 2, 3, 4, 5, 6, 11, 13 i korelacji M1/7, M1/6, M2/6 i M2/7, algorytm oznaczony literą β jest związana z pytaniem 8 (zob. załącznik). Paralelnie, wobec algorytmów dla matrycy analityczno-interpretacyjnej, raport odwołuje się do analizy opisowo-wyjaśniającej (szczególnie w przypadku pytań 9, 10, 12). Algorytm δ przyporządkowuje wartościom punktowym końcową ocenę punktową i ocenę jakościową.

a) Analiza wniosku i przygotowanie matrycy analitycznej

Cel operacyjny:

- budowa nowego połączenia drogowego w Cieszynie, przebudowa infrastruktury drogowej i modernizacja obiektu mostowego w Czeskim Cieszynie

Cele projektu (główne i szczegółowe w projekcie):

- wzmocnienie dostępności komunikacyjnej regionu pogranicza,
- poprawa spójności komunikacyjnej (spójność układu komunikacyjnego), podniesienie atrakcyjności obszaru pogranicza,
- poprawa stanu infrastruktury komunikacyjnej (poprawa przepustowości, poprawa jakości),
- usprawnienie połączeń komunikacyjnych z drogami wyższej kategorii,
- poprawa środowiska naturalnego,
- poprawa dostępu do obszarów inwestycyjnych,
- łączenie mieszkańców po obu stronach granicy,
- podniesienie atrakcyjności dla mieszkańców pogranicza i inwestorów (poprawa warunków funkcjonowania przedsiębiorczości),
- skrócenie czasu dojazdu, komfort przejazdu.

Grupy docelowe:

- przedsiębiorcy (małe i średnie przedsiębiorstwa),
- turyści,
- mieszkańcy.

Promocja:

- tablica,
- artykuły prasowe,
- strona internetowa.

b) opracowanie matrycy analitycznej

Cele projektu	Cele operacyjne	Parametry ogólne (opisowe)	Parametry mierzalne	Numer pytania
Poprawa stanu infrastruktury komunikacyjnej	Budowa nowego połączenia drogowego w Cieszynie, przebudowa infrastruktury drogowej i modernizacja obiektu mostowego w Czeskim Cieszynie	Jakość inwestycji	Ocena stanu technicznego Stan drogi/mostu	1
			Skala realizacji maksymalnej jakości	1
Wzmocnienie dostępności komunikacyjnej regionu pogranicza	Budowa nowego połączenia drogowego w Cieszynie, przebudowa infrastruktury drogowej i modernizacja obiektu mostowego w Czeskim Cieszynie	Dostępność komunikacyjna	Ocena stanu technicznego/ funkcjonalność	1
			Skala realizacji maksymalnej jakości	1
			Częstotliwość przejazdu/ korzystanie z ciągu komunikacyjnego	2
			Skala maksymalnej częstotliwości	2

			przejazdu	
			Ilość pojazdów	4
			Skala realizacji maksymalnej ilości	4
			Czas przejazdu	3
			Płynność jazdy (skala zmniejszenia czasu dojazdu)	3
			Czas dojazdu do terenów inwestycyjnych	5
			Zasadność inwestycji	7
Poprawa spójności komunikacyjnej, Usprawnienie połączeń komunikacyjnych z drogami wyższej kategorii Skrócenie czasu dojazdu, komfort przejazdu Poprawa środowiska naturalnego	Budowa nowego połączenia drogowego w Cieszynie, przebudowa infrastruktury drogowej i modernizacja obiektu mostowego w Czeskim Cieszynie	Spójność układu komunikacyjnego	Ocena stanu technicznego/funkcjonalność	1
			Częstotliwość przejazdu	2
			Ilość pojazdów	4
			Czas przejazdu	3
			Płynność jazdy (skala zmniejszenia czasu dojazdu)	3
			Czas dojazdu do terenów inwestycyjnych	5
			Zasadność inwestycji	7
Podniesienie atrakcyjności dla	Budowa nowego połączenia	Jakość życia	Beneficjenci	6

mieszkańców pogranicza i inwestorów Poprawa warunków funkcjonowania przedsiębiorczości	drogowego w Cieszynie, przebudowa infrastruktury drogowej i modernizacja obiektu mostowego w Czeskim Cieszynie		Czas dojazdu	3
			Czas dojazdu do terenów inwestycyjnych	5
			Skala zmniejszenia czasu dojazdu do terenów inwestycyjnych	5
			Status zawodowy (przedsiębiorcy i pracownicy przedsiębiorstw) a ocena zasadności inwestycji	M2/7
			Status zawodowy (przedsiębiorcy i pracownicy przedsiębiorstw) a wskazanie beneficjentów	M2/6
			Miejsce zamieszkania (mieszkańcy Cieszyna) a ocena zasadności	M1/7
			Miejsce zamieszkania (mieszkańcy Cieszyna) a wskazanie beneficjentów	M1/6
			Zasadność inwestycji	7
Poprawa dostępu do obszarów inwestycyjnych	Budowa nowego połączenia drogowego w Cieszynie, przebudowa infrastruktury drogowej i modernizacja obiektu mostowego w	Jakość inwestycji Zwiększenie przepustowości	Ocena stanu technicznego/ funkcjonalność	1
			Skala realizacji maksymalnej jakości	1
			Ilość pojazdów	4
			Skala realizacji znaczącego	4

	Czeskim Cieszynie		zwiększenia ilości pojazdów	
			Czas dojazdu	3
			Czas dojazdu do terenów inwestycyjnych	5
			Skala zmniejszenia czasu dojazdu do terenów inwestycyjnych	5
			Częstotliwość/ korzystanie z ciągu komunikacyjnego	2
Łączenie mieszkańców po obu stronach granicy	Budowa nowego połączenia drogowego w Cieszynie, przebudowa infrastruktury drogowej i modernizacja obiektu mostowego w Czeskim Cieszynie	Efekt transgraniczny	Częstotliwość/ korzystanie z ciągu komunikacyjnego	2
			Czas dojazdu	3
			Ilość pojazdów	4
Wiedza o projekcie, źródłach finansowania	Tablica, artykuły prasowe, strona internetowa	Efekt promocyjny	Zasięg kanałów promocyjnych	M1/12
			Źródła finansowania	11
			Nazwa programu	13

Dobro publiczne	Budowa nowego połączenia drogowego w Cieszynie, przebudowa infrastruktury drogowej i modernizacja obiektu mostowego w Czeskim Cieszynie	Odpowiedni dobór celów inwestycyjnych (odpowiednie wydatkowanie środków ze względu na cel) optymalizacja celów	Zasadność inwestycji	7
			Maksymalna skala zasadności inwestycji	7
			Beneficjenci	6
Dobro publiczne	Budowa nowego połączenia drogowego w Cieszynie, przebudowa infrastruktury drogowej i modernizacja obiektu mostowego w Czeskim Cieszynie	Uczciwość/zgodność z prawem/ praworządność (optymalizacja środków)	Uczciwość i rzetelność	8
		Uczciwość/zgodność z prawem/ praworządność (optymalizacja środków)	Rodzaje nieprawidłowości	9
		Uczciwość/zgodność z prawem/ praworządność (optymalizacja środków)	Przykłady nieprawidłowości	10

c) przygotowanie kwestionariusza ankietowego

Ankieta składa się z czterech grup pytań:

- pytania sprawdzające zakres realizacji celów sformułowanych we wniosku oraz oddziaływanie projektu na grupy docelowe (1-6),
- pytania określające zasadność inwestycji, optymalizację jej realizacji, rzetelność i uczciwość jej wykonania (7-10),

- c) pytania weryfikujące wiedzę na temat inwestycji (11-13),
 - d) pytania ustalające podstawowe dane (miejsce zamieszkania i status społeczno-zawodowy), dotyczące ankietowanych (metryczka)
- oraz części wprowadzającej, posiadającej charakter informacyjno-instruktażowy.

d) opracowanie algorytmów dla matrycy analityczno-interpretacyjnej

Założenia, w oparciu o które przygotowano matrycę analityczno-interpretacyjną:

- w odpowiedziach wyróżniono podpunkty związane z pozytywną (dodatnią) wartością zmiany generowanej przez inwestycję, wartością zerową i wartością negatywną (ujemną),
- społecznej ocenie efektu inwestycji (pozytywnej wartości) przypisano wartość od 0,01-100%,
- w wartość procentową wprowadzono 4 przedziały: w algorytmie α 0,01-25%, 25,01-50%, 50,01-75%, 75,01-100%, w algorytmie β części od 0,01% do 50% nadano charakterystykę ujemną, a części od 50,01% do 100% nadano charakterystykę dodatnią. W części ujemnej najniższą wartością jest -8, a najwyższą -0,8, w części dodatniej najniższą wartością jest 0,8, a najwyższą 8,
- każdemu z parametrów przypisano taką samą wagę w zakresie spełniania celu,
- na podstawie algorytmów dokonano oceny każdego ze składników poszczególnych celów, agregacji składników i oceny celów, a także oceny całości projektu.

Algorytm (α) interpretacji wartości procentowych

Wartość procentowa	Kategoria	Wartość punktowa	
$x \leq 25\%$	mała/niska	0,01-5%	0,4
		5,01%-10%	0,8
		10,01%-15%	1,2
		15,01%-20%	1,6
		20,01%-25%	2
$25\% < x \leq 50\%$	przeciętna	25,01%-30%	2,4
		30,01%-35%	2,8
		35,01%-40%	3,2
		40,01%-45%	3,6
		45,01%-50%	4
$50\% < x \leq 75\%$	duża/dobra	50,01%-55%	4,4
		55,01%-60%	4,8
		60,01%-65%	5,2
		65,01%-70%	5,6
		70,01%-75%	6
$x > 75\%$	bardzo duża/bardzo dobra	75,01%-80%	6,4
		80,01%-85%	6,8
		85,01%-90%	7,2
		90,01%-95%	7,6
		95,01%-100%	8

Algorytm (β) interpretacji wartości procentowych

Wartość procentowa	Kategoria	Wartość punktowa	
$x \leq 25\%$	bardzo mała	0,01-5%	- 8
	bardzo mała	5,01%-10%	- 7,2
	bardzo mała	10,01%-15%	- 6,4
	bardzo mała	15,01%-20%	-5,6
	bardzo mała	20,01%-25%	- 4,8
$25\% < x \leq 50\%$	mała	25,01%-30%	- 4
	mała	30,01%-35%	-3,2
	mała	35,01-40%	-2,4
	mała	40,01%-45%	-1,6
	mała	45,01%-50%	-0,8
$50\% < x \leq 75\%$	przeciętna	50,01%-55%	0,8
	przeciętna	55,01%-60%	1,6
	przeciętna	60,01%-65%	2,4
	duża	65,01%-70%	3,2
	duża	70,01%-75%	4
$x > 75\%$	duża	75,01%-80%	4,8
	bardzo duża	80,01%-85%	5,6
	bardzo duża	85,01%-90%	6,4
	bardzo duża	90,01%-95%	7,2
	bardzo duża	95,01%-100%	8

Algorytm (δ) przypisujący sumarycznym wartościom punktowym końcową wartość punktową oraz ocenę opisową

Wartość punktowa	Końcowa wartość punktowa	Ocena
0,01-2	0,1-2	niska
2,01-4	2,1-4	przeciętna
4,01-6	4,1-6	dobra
6,01-8	6,1-8	bardzo dobra

Proces gromadzenia danych

Ankietyzację przeprowadzono w dniach 9 i 10 sierpnia 2013 r. na terenie Cieszyna i Czeskiego Cieszyna. Trzy ankieterki, studentki Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej w Nysie, informowały ankietowanych o celu badania i sposobie wypełniania ankiety, prosiły o wypełnienie ankiet, a następnie, po ok. 30 min., zbierały ankiety. Łącznie zebrano 184 ankiety w języku polskim oraz 186 ankiet w języku czeskim.

Zespół uczestniczący w przygotowaniu badań, gromadzeniu, agregowaniu i przetwarzaniu danych oraz analizie danych:

Doc. dr Tomasz Drewniak (Kierownik Studium Nauk Podstawowych PWSZ w Nysie) –

przygotowanie modelu badań, wzorców ankiet, koordynacja badań, opracowanie techniki agregacji danych, analiza i interpretacja danych,

Julia Badacz (studentka kierunku *zarządzanie inżynierią produkcji*) - ankietyzacja, agregacja danych, koordynacja ankietyzacji,

Sylwia Dudzic (studentka kierunku *zarządzanie inżynierią produkcji*) – ankietyzacja, agregacja danych, komputerowe przetwarzanie danych,

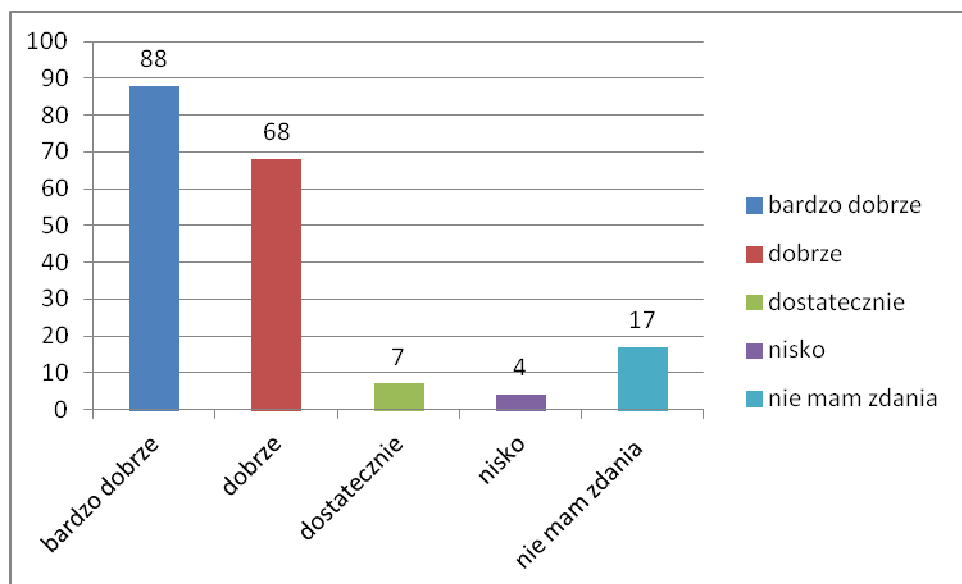
Maria Sroczek (studentka kierunku *kosmetologia*) – ankietyzacja, agregacja danych.

2. Wyniki – opis, analiza, interpretacja, wnioski

Strona polska projektu

1. Jak Pani/Pan ocenia jakość wykonania ronda na ulicy Frysztackiej i nowego połączenia pomiędzy ulicą Frysztacką i ulicą Graniczną (ul. Ładna Boczna, ul. Jabłonna)?

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
bardzo dobrze	88	48%
dobrze	68	37%
dostatecznie	7	4%
nisko	4	2%
nie mam zdania	17	9%

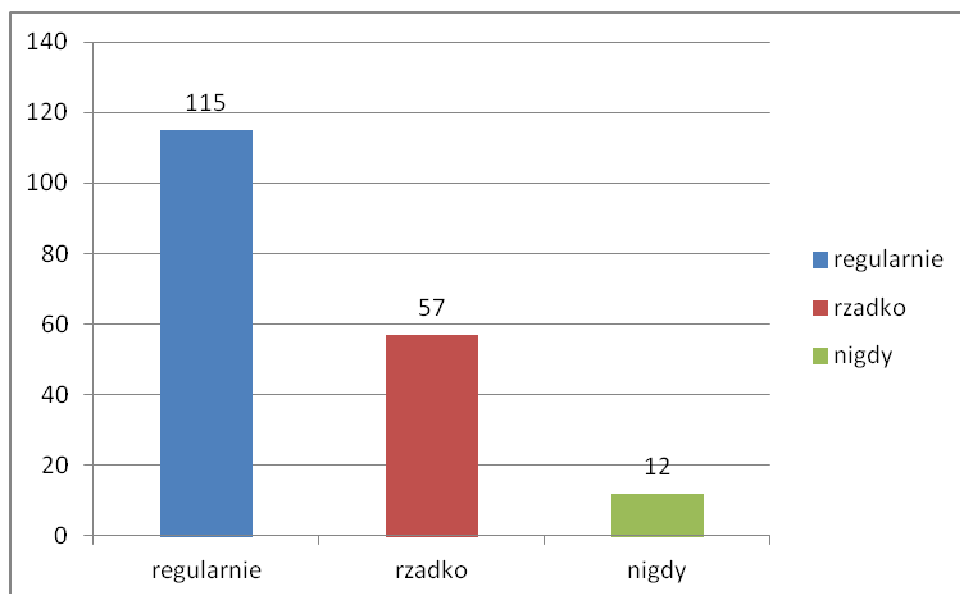


48% ankietowanych przypisuje jakości wykonania ronda na ulicy Frysztackiej i nowego połączenia pomiędzy ulicą Frysztacką i ulicą Graniczną ocenę bardzo dobrą. Dla 37% respondentów jakość sytuuje się na poziomie dobrym. 4% udzielających odpowiedzi ocenia ją jako dostateczną, 2% jako niską, a 9% nie zajmuje w tej kwestii stanowiska.

Wniosek: Większość ankietowanych (85%) dostrzega **wysoką jakość** (dobrą i bardzo dobrą) wykonania inwestycji, przy czym opinię o maksymalnym poziomie realizacji inwestycji prezentuje 56% ankietowanych spośród osób dostrzegających wysoką jakość jej wykonania. Zgodnie z przyjętymi kryteriami, **społeczna ocena jakości wykonania mieści się w przedziale bardzo dobrym**, a skala realizacji maksymalnej jakości mieści się w przedziale dobrym. Inwestycja poprawiła dostępność komunikacyjną na poziomie infrastrukturalnym.

2. Jak często korzysta Pani/Pan z nowego połączenia pomiędzy ulicą Frysztacką i ulicą Graniczną (ul. Ładna Boczna, ul. Jabłonna)?

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
regularnie	115	62,5%
rzadko	57	31%
nigdy	12	6,5%

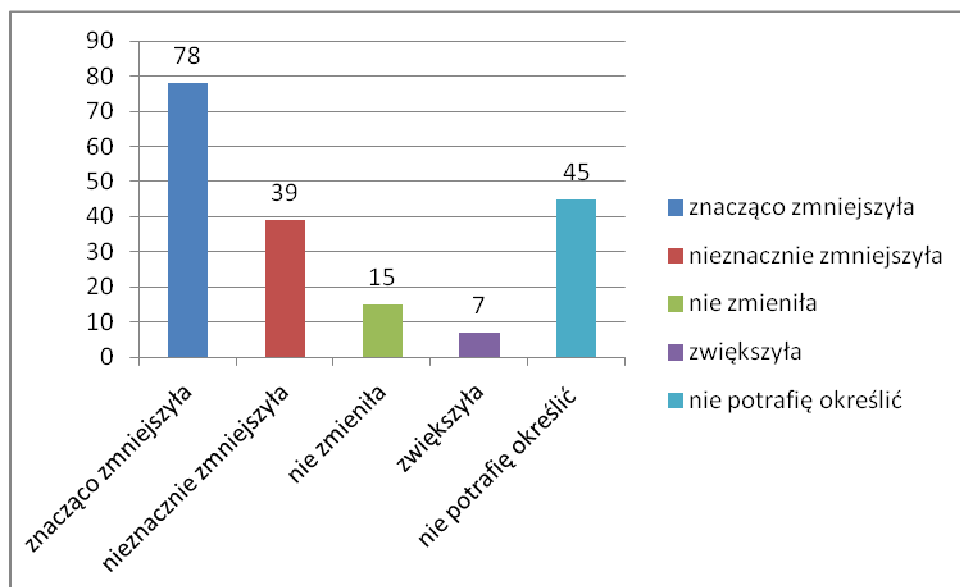


62,5% ankietowanych regularnie korzysta z nowego połączenia pomiędzy ulicą Frysztacką i ulicą Graniczną (ul. Ładna Boczna, ul. Jabłonna), 31% rzadko, a 6,5% nigdy nie korzysta z tego połączenia drogowego.

Wniosek: Większość ankietowanych (93,5%) korzysta z nowego połączenia, przy czym dla 62,5% nowe połączenie optymalizuje trasę przejazdu (skala maksymalnej częstotliwości przejazdu wynosi 67%). Jeżeli weźmiemy pod uwagę, że 85% ankietowanych stanowią mieszkańcy Cieszyna, to z powyższych danych można prawomocnie wyprowadzić konkluzję o pozytywnym wpływie inwestycji – poprzez funkcjonalną poprawę dostępności komunikacyjnej - na jakość życia mieszkańców.

3. Jak budowa ronda i nowego połączenia pomiędzy ulicą Frysztacką i ulicą Graniczną wpłynęła na czas dojazdu do innych części miasta?

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
znacząco zmniejszyła	78	42,5%
nieznacznie zmniejszyła	39	21%
nie zmieniła	15	8%
zwiększyła	7	4%
nie potrafię określić	45	24,5%

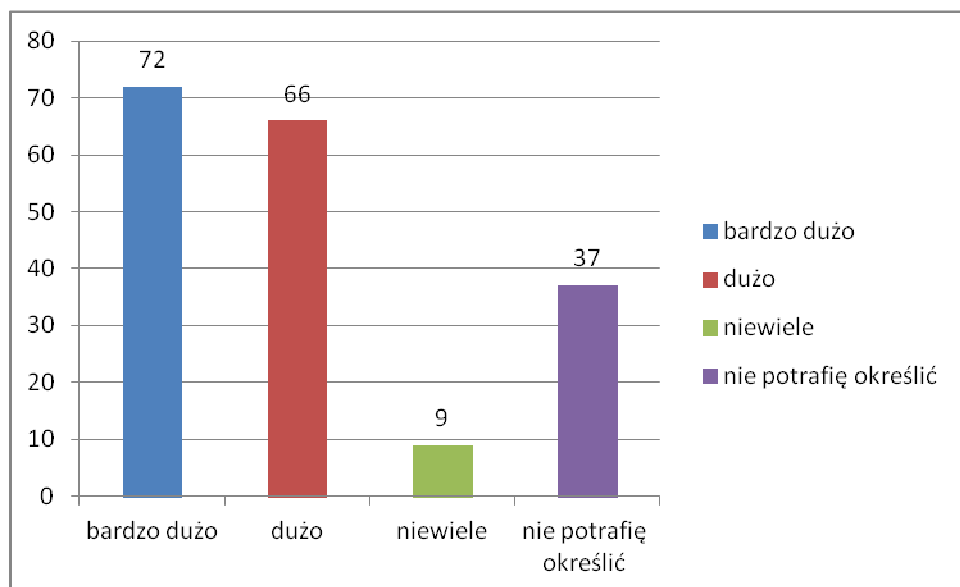


42,5% ankietowanych uważa, że budowa ronda i nowego połączenia pomiędzy ulicą Frysztacką i ulicą Graniczną znacząco skróciła czas dojazdu do innych części miasta. 21% wskazuje na nieznaczne skrócenia czasu dojazdu. Zdaniem 8% budowa ronda i nowego połączenia pomiędzy ulicą Frysztacką i ulicą Graniczną nie zmieniła czasu dojazdu. W opinii 4% inwestycja wydłużyła czas dojazdu, a 24,5% nie zajmuje stanowiska w sprawie powyższej zależności.

Wniosek: Większość ankietowanych (63,5%) dostrzega pozytywny wpływ inwestycji na skrócenie czasu dojazdu do innych części miasta, a stopień maksymalnego zmniejszenia czasu dojazdu wynosi 67%. Budowa ronda i nowego połączenia pomiędzy ulicą Frysztacką i ulicą Graniczną **poprawiła płynność ruchu drogowego**, wpłynęła na skrócenie czasu dojazdu nie tylko w rejonie samej inwestycji, ale na obszarze całego miasta.

4. Ile samochodów przejeżdża nowym połączeniem pomiędzy ulicą Frysztacką i ulicą Graniczną?

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
bardzo dużo	72	39%
dużo	66	36%
niewiele	9	5%
nie potrafię określić	37	20%

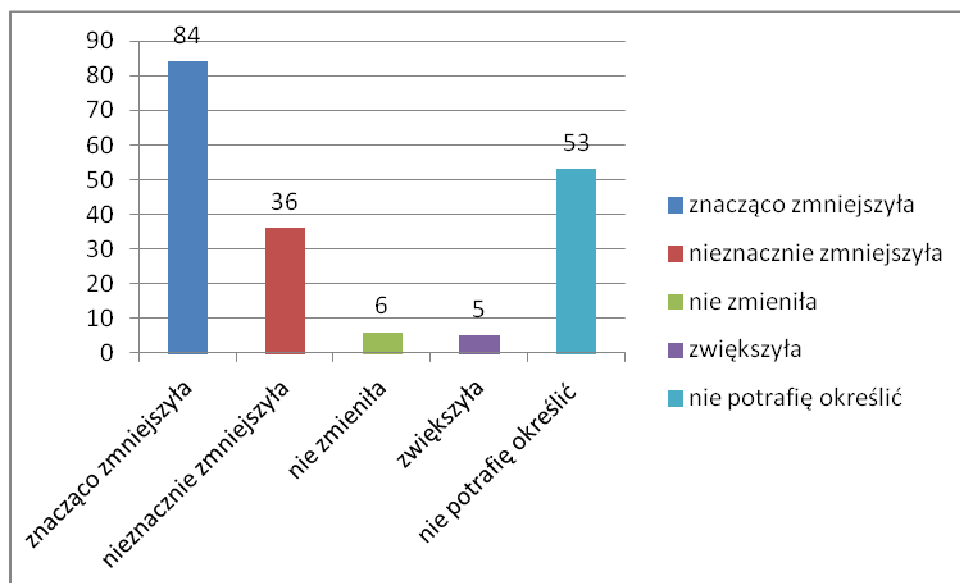


Zdaniem 39% ankietowanych, nowym połączeniem pomiędzy ulicą Frysztacką i ulicą Graniczną przejeżdża bardzo dużo samochodów, 36% respondentów określa liczbę samochodów przejeżdżających nowym połączeniem jako dużą. Zdaniem 5% respondentów intensywność ruchu samochodowego jest niewielka, a 20% nie zajmuje w tej kwestii stanowiska.

Wniosek: W wyniku inwestycji powstał ciąg komunikacyjny o dużej przepustowości (75%), zmniejszający obciążenie innych ciągów komunikacyjnych, a tym samym wpływający na ogólną poprawę warunków przejazdu w tym (nadgranicznym) rejonie miasta.

5. Jak budowa ronda i nowego połączenia pomiędzy ulicą Frysztacką i ulicą Graniczną wpłynęła na czas dojazdu do terenów inwestycyjnych w Cieszynie?

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
znacząco zmniejszyła	84	45,5%
nieznacznie zmniejszyła	36	19,5%
nie zmieniła	6	3%
zwiększyła	5	3%
nie potrafię określić	53	29%

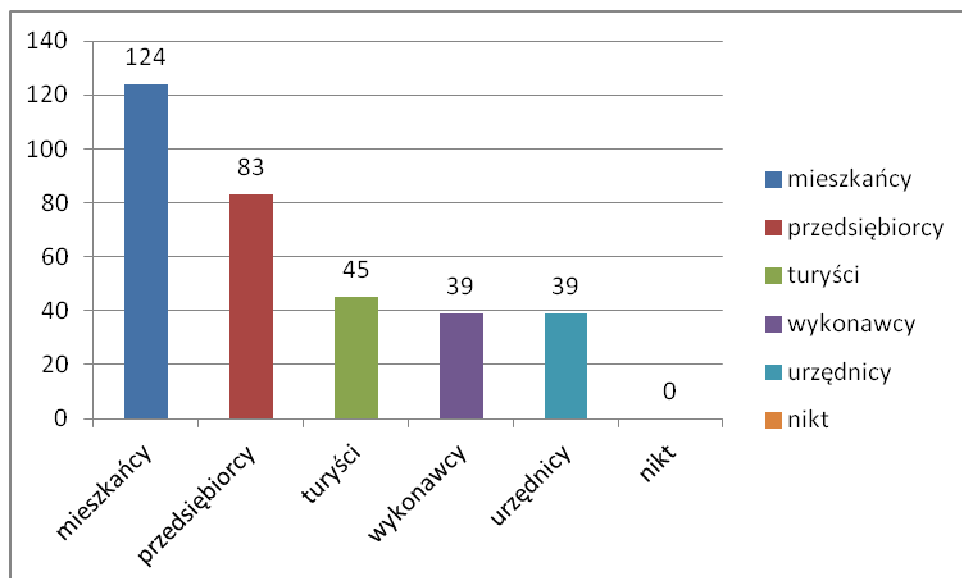


Zdaniem 45,5% ankietowanych budowa ronda i nowego połączenia pomiędzy ulicą Frysztacką i ulicą Graniczną znacząco skróciła czas dojazdu do terenów inwestycyjnych w Cieszynie. 19,5% uważa, że czas dojazdu został nieznacznie skrócony. 3% nie dostrzega zmiany, 3% uważa, że czas dojazdu się zwiększył, a 29% nie zajmuje w tej kwestii stanowiska.

Wniosek: budowa ronda i nowego połączenia pomiędzy ulicą Frysztacką i ulicą Graniczną poprawiła dostępność komunikacyjną terenów inwestycyjnych i pozytywnie wpłynęła na warunki funkcjonowania przedsiębiorczości.

6. Kto skorzystał na budowie ronda i nowego połączenia pomiędzy ulicą Frysztacką i ulicą Graniczną?

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
mieszkańcy	124	37,5%
przedsiębiorcy	83	25%
turyści	45	13,5%
wykonawcy	39	12%
urzędnicy	39	12%
nikt	0	0%

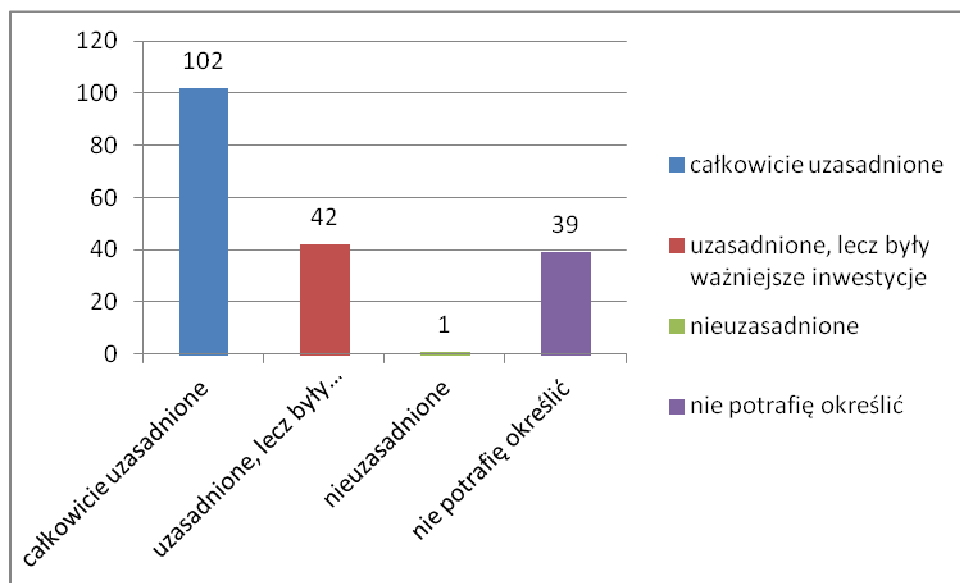


Odpowiedzi wskazujące na beneficjentów budowy ronda i nowego połączenia pomiędzy ulicą Frysztacką i ulicą Graniczną rozkładają się następująco: 37,5% - mieszkańcy, 25% - przedsiębiorcy, 13,5% - turyści, 12% - wykonawcy, 12% - urzędnicy, 0% - nikt.

Wniosek: Suma procentowa najważniejszych beneficjentów projektu (mieszkańcy, przedsiębiorcy, turyści) wynosi 76%. Oznacza to bardzo duży (wysoki) poziom oddziaływania projektu na grupy docelowe. Na podkreślenie zasługuje duża widoczność pozytywnego wpływu inwestycji na funkcjonowanie przedsiębiorczości (25%).

7. Czy wydatkowanie pieniędzy publicznych na budowę ronda i nowego połączenia pomiędzy ulicą Frysztacką i ulicą Graniczną było:

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
całkowicie uzasadnione	102	55,5%
uzasadnione, lecz były ważniejsze inwestycje	42	23%
nieuzasadnione	1	0,5%
nie potrafię określić	39	21%

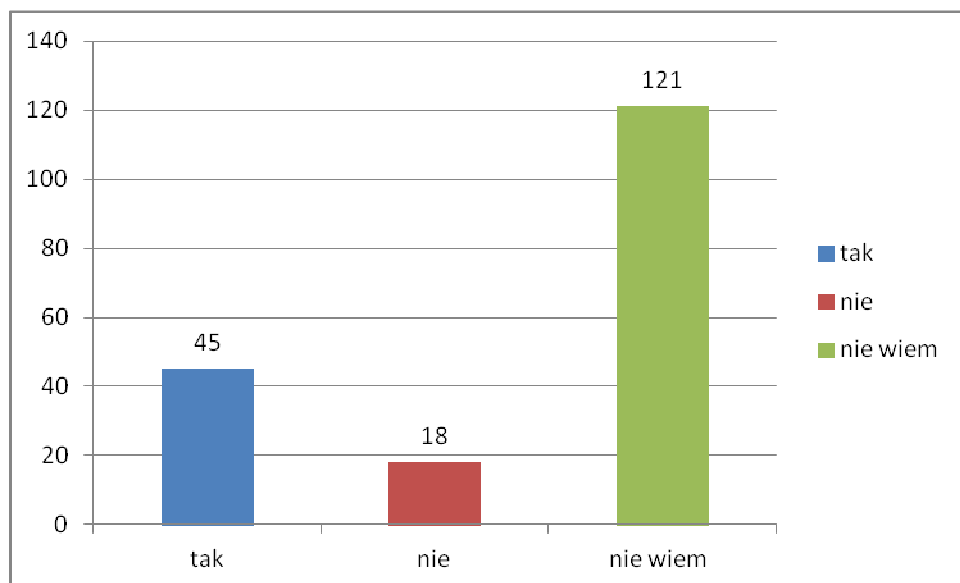


Na całkowitą zasadność inwestycji wskazuje 55,5% ankietowanych. 23% uważa **budowę ronda i nowego połączenia pomiędzy ulicą Frysztacką i ulicą Graniczną** za uzasadnioną, ale jednocześnie zaznacza, iż zasadność ta posiada charakter warunkowy – najpierw należało zrealizować inwestycje ważniejsze ze względu na dobro (potrzeby) społeczności lokalnej. 0,5% ankietowanych sądzi, że inwestycja była nieuzasadniona. 21% nie zajmuje stanowiska w kwestii zasadności inwestycji.

Wniosek: Większość ankietowanych (78,5%) uważa, że inwestycja była uzasadniona; skala zasadności bezwarunkowej do zasadności warunkowej wynosi 71% do 29%. Oznacza to, że inwestycja została trafnie zidentyfikowana jako prymarna w hierarchii inwestycji dotyczących całej społeczności.

8. Czy inwestycja była realizowana rzetelnie i uczciwie?

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
tak	45	24%(71,5%)
nie	18	10%(28,5%)
nie wiem	121	66%

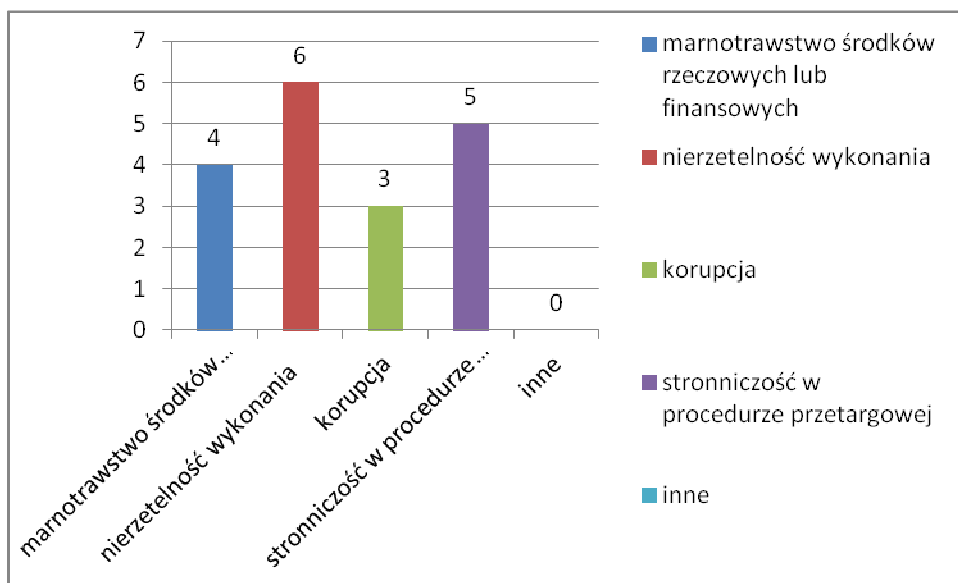


W powyższym pytaniu odpowiedzi „nie wiem” nadano znaczenie selektywne – tj. pozwalające wyodrębnić osoby, które nie potrafią udzielić jednoznacznej odpowiedzi, dlatego odpowiedzi „tak” i „nie” sumowane są do 100%. Konsekwentnie: 71,5% osób zajmujących stanowisko w kwestii rzetelności i uczciwości budowy ronda i nowego połączenia pomiędzy ulicą Frysztacką i ulicą Graniczną uważa, że była ona realizowana rzetelnie i uczciwie (poziom dobry zbliżający się do bardzo dobrego), a 28,5% wskazuje na występowanie nieprawidłowości podczas realizacji remontu.

W ankietach wskazano na nieprawidłowości w trakcie realizacji inwestycji (18 wskazań):

9. Jakie rodzaje nieprawidłowości miały miejsce podczas realizacji inwestycji?

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
marnotrawstwo środków rzeczowych lub finansowych	4	22%
nierzetelność wykonania	6	33%
korupcja	3	17%
stronniczość w procedurze przetargowej	5	28%
inne	0	0%



Wśród określonych w ankiecie rodzajów nieprawidłowości (18 wskazań) dominuje nierzetelność wykonania (33%), za nią sytuują się naruszenie zasady bezstronności w procedurze przetargowej (28%), marnotrawstwo środków rzeczowych i finansowych (22%), korupcja (17%).

Ankietowani mogli przedstawić opis nieprawidłowości, które prezentuje poniższe zestawienie:

10. Prosimy o krótki opis przykładów nieprawidłowości (zgodnie ze sformułowaniami ankietowanych):

1. zbyt długi czas realizacji,
2. brak podjazdów dla wózków i osób niepełnosprawnych,
3. brak drogowskazów,
4. przeróbka chodnika,
5. niekoszona trawa,
6. kradzież krawężników, materiałów,
7. gotowa droga przez rok była zamknięta,
8. brak koszy na śmieci,
9. zbyt wąska droga,
10. podjazdy dla wózków i osób niepełnosprawnych były zrobione, następnie rozebrane i teraz są same schody,
11. ronda bez kwiatów,
12. przejście dla pieszych w złym miejscu,
13. rondo jest źle wykonane, ponieważ kierowcy przed nim nie zwalniają.

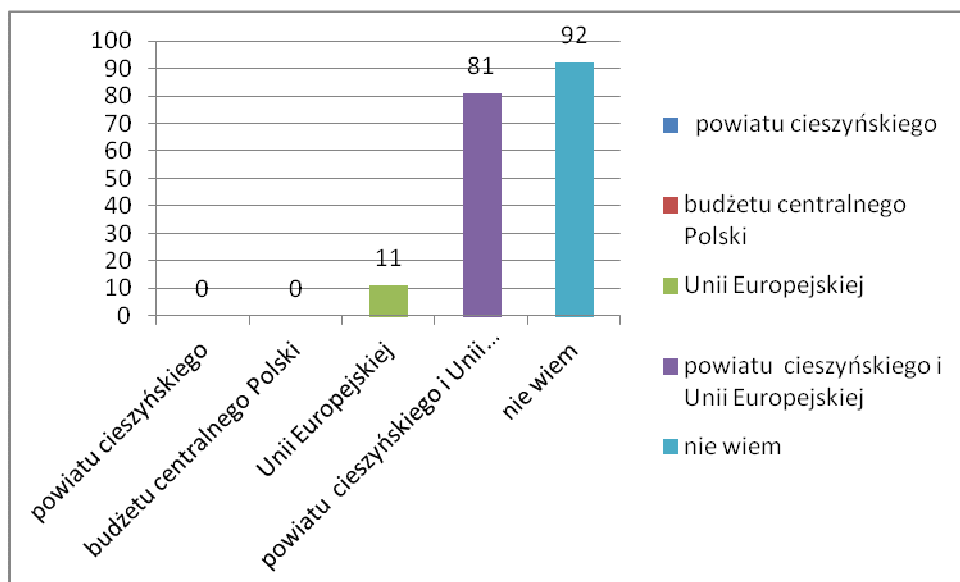
Wniosek: Przykłady nieprawidłowości można podzielić na dotyczące:

- jakości wykonania inwestycji, wynikającej z:
 - a) planowania, nieuwzględniającego potrzeb mieszkańców/użytkowników (2,3,9,11,13),
 - b) nierzetelności wykonania (1,4, 6,13),
- nieracjonalności funkcjonalnej (5,8,11),
- nieracjonalności organizacyjnej (7).

Zdaniem ankietowanych (pyt.8,9,10), inwestycja mogłaby zostać zrealizowana w sposób bardziej optymalny w aspektach jakości i funkcjonalności.

11. Czy budowa ronda i nowego połączenia pomiędzy ulicą Frysztacką i ulicą Graniczną była finansowana ze środków:

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
powiatu cieszyńskiego	0	0%
budżetu centralnego Polski	0	0%
Unii Europejskiej	11	6%
powiatu cieszyńskiego i Unii Europejskiej	81	44%
nie wiem	92	50%



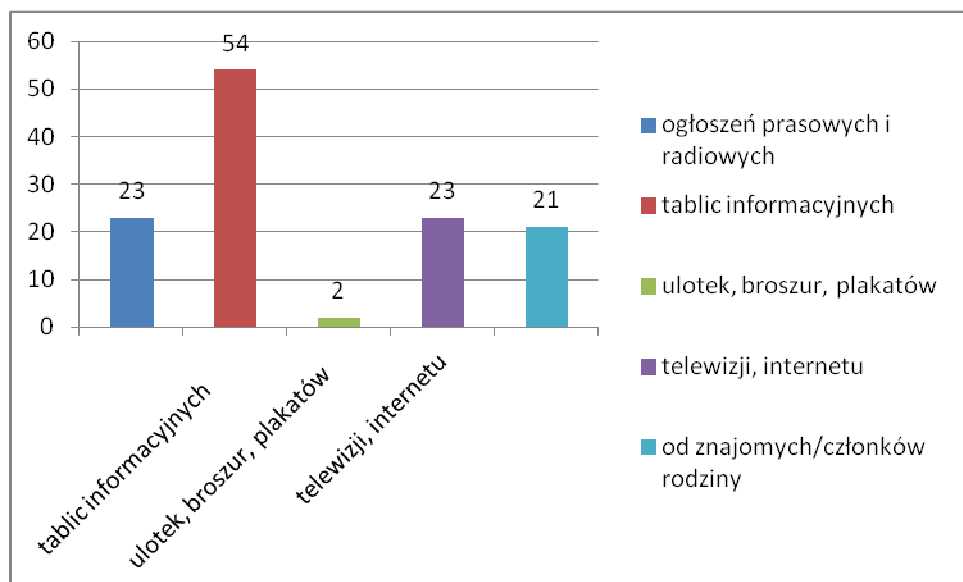
Ankietowani wskazują na następujące źródła pochodzenia środków finansujących realizację inwestycji: Unia Europejska (6%), powiat cieszyński i Unia Europejska (44%). 50% ankietowanych deklaruje brak wiedzy w zakresie źródeł finansowania budowy ronda i nowego połączenia pomiędzy ulicą Frysztacką i ulicą Graniczną.

Wniosek: 44% ankietowanych udzieliło odpowiedzi prawidłowej (poziom przeciętny, zbliżający się do dobrego), choć zarazem 50% nie wskazało na żadne ze źródeł finansowania zaproponowanych w ankiecie.

Czynnikiem wpływającym na poziom wiedzy o źródłach finansowania projektu jest promocja, która wykorzystuje zróżnicowanie kanałów informacyjnych.

12. Z jakich źródeł pochodzą Pani/Pana informacje na temat finansowania budowy ronda i nowego połączenia pomiędzy ulicą Frysztacką i ulicą Graniczną?

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
ogłoszenia prasowe i radiowe	23	18,7%
tablice informacyjne	54	43,9%
ulotki, broszury, plakaty	2	1,6%
telewizja, internet	23	18,7%
znajomi/członkowie rodziny	21	17,1%



Kanałem informacyjnym, charakteryzującym się największą widocznością są tablice informacyjne – 45% odpowiedzi wiąże się właśnie z nimi. 18,5% odpowiedzi wskazuje telewizję i Internet. Po 17% wiedzę na temat finansowania inwestycji przejmują od znajomych i członków rodziny oraz z ogłoszeń prasowych i radiowych. 2% odpowiedzi wiąże się z ulotkami, broszurami i plakatami.

Wniosek: Widoczność kanałów należy odróżnić od ich efektywności:

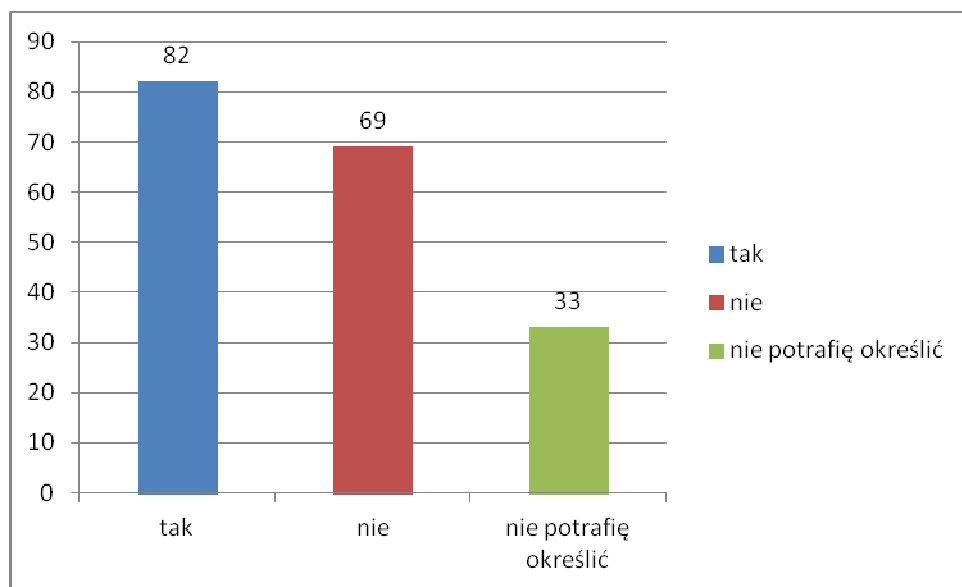
- jeżeli 17% odpowiedzi było związanych z wiedzą pośrednią (znajomi/członkowie rodziny), to możemy założyć, iż reprodukcja tej wiedzy wiąże się w dużym stopniu z zaburzeniami treści przekazu,
- korzystanie z właściwego kanału (np. tablice informacyjne) nie gwarantuje adekwatnej wiedzy na temat projektu. Percepcja podlega uwarunkowaniom subiektywnym (np. przeciążenie

informacyjne, selektywność) oraz obiektywnym (nieodpowiednia konstrukcja przekazu, „przeładowanie” informacyjne i wizualne),

- na przyswojenie treści przekazu ma też wpływ częstotliwość przejazdów i usytuowania tablicy obok ciągu komunikacyjnego (uniemożliwiające przyswojenie treści z perspektywy kierowcy/pasażera samochodu),
- czynnikiem w znacznym stopniu ograniczającym adekwatną wiedzę na temat inwestycji współfinansowanych przez Unię Europejską jest sposób ich medialnej i politycznej prezentacji, w którym w niewielkiej tylko mierze akcentuje się konieczność współfinansowania ze środków społeczności lokalnej. Prowadzi to do stereotypizacji (uproszczenie i aprioryczne nadanie sensu) percepcji przekazu.

13. Czy zetknęła/zetknął się Pani/Pan z nazwą Program Operacyjny Współpracy Transgranicznej Republika Czeska-Rzeczpospolita Polska 2007-2013?

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
tak	82	44,5%
nie	69	37,5%
nie potrafię określić	33	18%

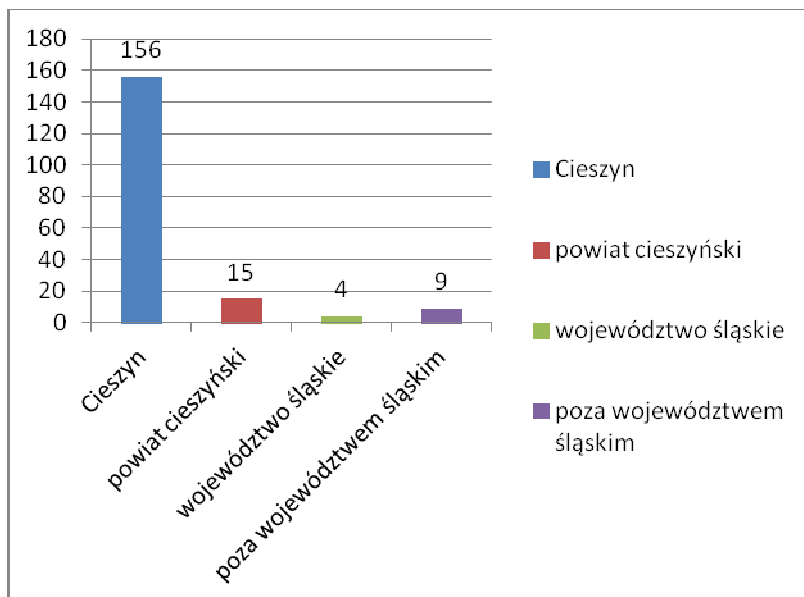


44,5% ankietowanych zetknęło się z nazwą *Program Operacyjny Współpracy Transgranicznej 2007-2013*, 37,5% wskazuje, że nigdy nie spotkało się z tą nazwą, a 18% ankietowanych nie jest w stanie zająć jednoznacznego stanowiska. Rozpoznawalność nazwy sytuuje się na **poziomie przeciętnym** (zbliżającym się do dobrego).

Dane dotyczące ankietowanych

1. Miejsce zamieszkania

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
Cieszyn	156	85%
powiat cieszyński	15	8%
województwo śląskie	4	2%
poza województwem śląskim	9	5%

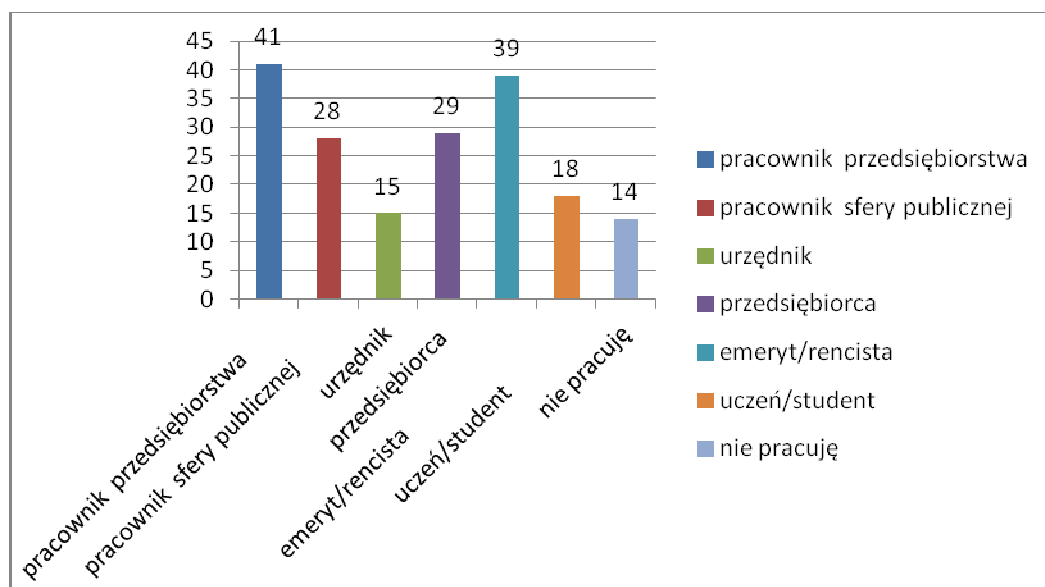


85% ankietowanych mieszka w Cieszynie, a 8% na terenie powiatu cieszyńskiego, 2% w województwie śląskim, a 5% poza województwem śląskim.

Wniosek: Większość ankietowanych pozostawała w bezpośredniej styczności przestrzennej (i funkcjonalnej) z rondem i nowym połączeniem drogowym (172 osoby korzystały z połączenia; 115 korzysta z niego regularnie).

2. Status zawodowy

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
pracownik przedsiębiorstwa	41	22,5%
pracownik sfery publicznej	28	15%
urzędnik	15	8%
przedsiębiorca	29	16%
emeryt/rencista	39	21%
uczeń/student	18	10%
nie pracuję	14	7,5%



Charakterystyka zróżnicowania zawodowego ankietowanych: pracownicy przedsiębiorstwa – 22,5%, pracownicy sfery publicznej – 15%, urzędnicy - 8%, przedsiębiorcy – 16%, emeryci/renciści – 21%, uczniowie/studenci – 10%, niepracujący – 7,5%.

Korelacje danych

1. Miejsce zamieszkania a ocena zasadności inwestycji

	Cieszyn	powiat cieszyński	województwo śląskie	poza województwem śląskim
Całkowicie uzasadniona	95 (61%)	7	0	0
Uzasadniona, lecz były ważniejsze inwestycje	32 (20,5%)	5	1	4
Nieuzasadniona	0	1	0	0
Nie potrafię określić	29 (18,5%)	2	3	5
Zasadność	81,5%	80%	25%	44,5%

Najwyższa ocena trafnego doboru inwestycji występuje wśród mieszkańców Cieszyna (81,5%) oraz powiatu cieszyńskiego (80%). Znacznie niższy odsetek osób wskazujących na zasadność inwestycji występuje wśród osób mieszkających poza województwem śląskim oraz poza powiatem cieszyńskim.

Wniosek: Wśród mieszkańców Cieszyna, będących jedną z grup docelowych projektu, odsetek wskazujących na zasadność inwestycji (81,5% do 78,5%) oraz na zasadność całkowitą (61% do 55,5%) jest wyższy niż wśród wszystkich ankietowanych. Oznacza to, że inwestycja została trafnie zidentyfikowana ze względu na potrzeby/interesy grupy docelowej.

3. Miejsce zamieszkania a opinia o beneficjentach inwestycji

	Cieszyn	powiat cieszyński	województwo śląskie	poza województwem śląskim
mieszkańcy	101 (38%)	13	3	7
przedsiębiorcy	65 (24%)	11	2	5
turyści	40 (15%)	2	2	1
wykonawcy	32 (12%)	2	3	2
urzędnicy	30 (11%)	5	2	2
nikt	0	0	0	0
grupy docelowe	77%	79%	58%	76%

Zależność pomiędzy miejscem zamieszkania a wskazaniem beneficjentów projektu przedstawia się następująco: 79% mieszkańców powiatu cieszyńskiego upatruje beneficjentów w grupach docelowych projektu. 77% mieszkańców Cieszyna, 76% mieszkających poza województwem śląskim i 58% mieszkańców woj. śląskiego upatruje beneficjentów w grupach docelowych projektu.

Wniosek: korzystny wpływ inwestycji na grupy docelowe jest najbardziej widoczny na poziomie lokalnym.

3. Status zawodowy (przedsiębiorcy i pracownicy przedsiębiorstw) a zasadność inwestycji

	Przedsiębiorcy/ pracownicy przedsiębiorstw
Całkowicie uzasadniona	45 (64,25%)
Uzasadniona, lecz były ważniejsze inwestycje	14 (20%)
Nieuzasadniona	1 (1,5%)
Nie potrafię określić	10 (14,25%)
suma	70
Zasadność całkowita i warunkowa	84,25%
całkowita zasadność	64,25%

84,5% osób związanych z sektorem prywatnej przedsiębiorczości (przedsiębiorcy i pracownicy przedsiębiorstw) uznaje budowę ronda i nowego połączenia pomiędzy ulicą Frysztacką i ulicą Graniczną za zasadną, a 64,25% za całkowicie uzasadnioną.

Wniosek: przedsiębiorcy i pracownicy przedsiębiorstw w większym stopniu niż pozostali ankietowani dostrzegają zasadność rewitalizacji połączenia kolejowego (84,5% do 78,5%; 64,5% do 55,5% – zasadność całkowita). Oznacza to, że inwestycja postrzegana jest przez osoby związane z sektorem przedsiębiorczości jako korzystna dla funkcjonowania przedsiębiorczości.

4. Status zawodowy (przedsiębiorcy, pracownicy przedsiębiorstw) a postrzeganie beneficjentów projektu

	Przedsiębiorcy/ pracownicy przedsiębiorstw
Mieszkańcy	62 (38,5%)
Przedsiębiorcy	43 (26,5%)
Turyści	23 (14%)
Wykonawcy	18 (11%)
Urzędnicy	16 (10%)
Nikt	0
Grupy docelowe	79%

Przedsiębiorcy i pracownicy przedsiębiorstw na nieco wyższym poziomie niż pozostali ankietowani dostrzegają pozytywny wpływ inwestycji na grupy docelowe (79% do 76%).

Wniosek: budowa ronda i nowego połączenia pomiędzy ulicą Frysztacką i ulicą Graniczną prowadzi – zdaniem osób związanych z sektorem przedsiębiorczości – do korzystnych efektów dla wszystkich grup docelowych projektu.

5. Zasięg kanałów promocyjnych: miejsce zamieszkania i źródła wiedzy o projekcie

	Cieszyn	powiat cieszyński	województwo śląskie	poza województwem śląskim
Ogłoszenia prasowe i radiowe	21	2	0	0
Tablice informacyjne	53	2	0	0
Ulotki, broszury, plakaty	2	0	0	0
Telewizja, internet	23	0	0	0
Od znajomych, członków rodziny	20	1	0	0

Wniosek: Najważniejszym kanałem informacyjnym wśród mieszkańców Cieszyna są tablice informacyjne. Dopełniane są one, w zbliżonej skali, poprzez informacje pochodzące od znajomych i członków rodziny, ogłoszeń, telewizji i internetu. Skuteczność promocji programu – uwzględniając

wyniki pytań nr 11 i 13 oraz miejsce zamieszkania ankietowanych i strukturę częstotliwości przejazdu – osiągnęła poziom przeciętny (zbliżający się do dobrego). Informacje o projekcie docierają tylko do mieszkańców Cieszyna i powiatu cieszyńskiego – promocja projektu ma zatem lokalny zasięg.

Matryca analityczno-interpretacyjna cz. 1: ustalenie wartości procentowej poszczególnych parametrów

Cele projektu	Cele operacyjne	Parametry ogólne (opisowe)	Parametry mierzalne/ weryfikowalne empirycznie	Numer pytania	Wartość procentowa
Poprawa stanu infrastruktury komunikacyjnej	Budowa nowego połączenia drogowego w Cieszynie, przebudowa infrastruktury drogowej i modernizacja obiektu mostowego w Czeskim Cieszynie	Jakość inwestycji	Ocena stanu technicznego Stan drogi/mostu	1	85%
			Skala realizacji maksymalnej jakości	1	56%
Wzmocnienie dostępności komunikacyjnej regionu pogranicza	Budowa nowego połączenia drogowego w Cieszynie, przebudowa infrastruktury drogowej i modernizacja obiektu mostowego w Czeskim Cieszynie	Dostępność komunikacyjna	Ocena stanu technicznego/ funkcjonalność	1	85%
			Skala realizacji maksymalnej jakości	1	56%
			Częstotliwość przejazdu/ korzystanie z ciągu komunikacyjnego	2	93,5%
			Skala maksymalnej częstotliwości przejazdu	2	67%
			Ilość pojazdów	4	75%
			Skala realizacji maksymalnej ilości	4	52%
			Czas przejazdu	3	63,5%
			Płynność jazdy (skala zmniejszenia czasu dojazdu)	3	67%

			Czas dojazdu do terenów inwestycyjnych	5	65%
			Zasadność inwestycji	7	78,5%
Poprawa spójności komunikacyjnej, Usprawnienie połączeń komunikacyjnych z drogami wyższej kategorii Skrócenie czasu dojazdu, komfort przejazdu Poprawa środowiska naturalnego	Budowa nowego połączenia drogowego w Cieszynie, przebudowa infrastruktury drogowej i modernizacja obiektu mostowego w Czeskim Cieszynie	Spójność układu komunikacyjnego	Ocena stanu technicznego/funkcjonalność	1	85%
			Częstotliwość przejazdu	2	93,5%
			Ilość pojazdów	4	75%
			Czas przejazdu	3	63,5%
			Płynność jazdy (skala zmniejszenia czasu dojazdu)	3	67%
			Czas dojazdu do terenów inwestycyjnych	5	65%
			Zasadność inwestycji	7	78,5%
Podniesienie atrakcyjności dla mieszkańców pogranicza i inwestorów Poprawa warunków funkcjonowania przedsiębiorczości	Budowa nowego połączenia drogowego w Cieszynie, przebudowa infrastruktury drogowej i modernizacja obiektu mostowego w Czeskim Cieszynie	Jakość życia	Beneficjenci	6	76%
			Czas dojazdu	3	63,5%
			Czas dojazdu do terenów inwestycyjnych	5	65%
			Skala zmniejszenia czasu dojazdu do terenów inwestycyjnych	5	70%
			Status zawodowy (przedsiębiorcy i pracownicy przedsiębiorstw) a ocena zasadności	M2/7	84,25%

			inwestycji		
			Status zawodowy (przedsiębiorcy i pracownicy przedsiębiorstw) a wskazanie beneficjentów	M2/6	79%
			Miejsce zamieszkania (mieszkańcy Cieszyna) a ocena zasadności	M1/7	81,5%
			Miejsce zamieszkania (mieszkańcy Cieszyna) a wskazanie beneficjentów	M1/6	77%
			Zasadność inwestycji	7	78,5%
Poprawa dostępu do obszarów inwestycyjnych	Budowa nowego połączenia drogowego w Cieszynie, przebudowa infrastruktury drogowej i modernizacja obiektu mostowego w Czeskim Cieszynie	Jakość inwestycji Zwiększenie przepustowości	Ocena stanu technicznego/funkcjonalność	1	85%
			Skala realizacji maksymalnej jakości	1	56%
			Ilość pojazdów	4	75%
			Skala realizacji znaczącego zwiększenia ilości pojazdów	4	52%
			Czas dojazdu	3	63,5%
			Czas dojazdu do terenów inwestycyjnych	5	65%
			Skala zmniejszenia czasu dojazdu do terenów	5	70%

			inwestycyjnych		
			Częstotliwość/ korzystanie z ciągu komunikacyjnego	2	93,5%
Łączenie mieszkańców po obu stronach granicy	Budowa nowego połączenia drogowego w Cieszynie, przebudowa infrastruktury drogowej i modernizacja obiektu mostowego w Czeskim Cieszynie	Efekt transgraniczny	Częstotliwość/ korzystanie z ciągu komunikacyjnego	2	93,5%
			Czas dojazdu	3	63,5%
			Ilość pojazdów	4	75%
Wiedza o projekcie, źródłach finansowania	Tablica, artykuły prasowe, strona internetowa	Efekt promocyjny	Zasięg kanałów promocyjnych	M1/12	x
			Źródła finansowania	11	44%
			Nazwa programu	13	44,5%
Dobro publiczne	Budowa nowego połączenia drogowego w Cieszynie, przebudowa infrastruktury drogowej i modernizacja obiektu mostowego w Czeskim Cieszynie	Odpowiedni dobór celów inwestycyjnych (odpowiednie wydatkowanie środków ze względu na cel) optymalizacja celów	Zasadność inwestycji	7	78,5%
			Maksymalna skala zasadności inwestycji	7	71%
			Beneficjenci	6	76%
Dobro publiczne	Budowa nowego połączenia	Uczciwość/ zgodność z	Uczciwość i rzetelność	8	71,5%

	drogowego w Cieszynie, przebudowa infrastruktury drogowej i modernizacja obiektu mostowego w Czeskim Cieszynie	prawem/ praworządność (optymalizacja środków)			
		Uczciwość/ zgodność z prawem/ praworządność (optymalizacja środków)	Rodzaje nieprawidłowości	9	x
		Uczciwość/ zgodność z prawem/ praworządność (optymalizacja środków)	Przykłady nieprawidłowości	10	x

Matryca analityczno-interpretacyjna cz. 2: ustalenie stopnia społecznej oceny realizacji poszczególnych celów (wartość punktowa)

Cele (główne i szczegółowe) projektu	Cele operacyjne	Parametry ogólne (opisowe)	Parametry mierzalne/ weryfikowalne empirycznie	Wartość procentowa	Wartość punktowa
Poprawa stanu infrastruktury komunikacyjnej	Budowa nowego połączenia drogowego w Cieszynie, przebudowa infrastruktury drogowej i modernizacja obiektu mostowego w Czeskim Cieszynie	Jakość inwestycji	Ocena stanu technicznego Stan drogi/mostu	85%	6,8
			Skala realizacji maksymalnej jakości	56%	4,8
Wzmocnienie dostępności komunikacyjnej regionu pogranicza	Budowa nowego połączenia drogowego w Cieszynie, przebudowa infrastruktury drogowej i modernizacja obiektu mostowego w Czeskim Cieszynie	Dostępność komunikacyjna	Ocena stanu technicznego/ funkcjonalność	85%	6,8
			Skala realizacji maksymalnej jakości	56%	4,8
			Częstotliwość przejazdu/ korzystanie z ciągu komunikacyjnego	93,5%	7,6
			Skala maksymalnej częstotliwości przejazdu	67%	5,6
			Ilość pojazdów	75%	6
			Skala realizacji maksymalnej ilości	52%	4,4
			Czas przejazdu	63,5%	5,2
			Płynność jazdy (skala zmniejszenia czasu dojazdu)	67%	5,6
			Czas dojazdu do terenów	65%	5,2

			inwestycyjnych		
			Zasadność inwestycji	78,5%	6,4
Poprawa spójności komunikacyjnej, Usprawnienie połączeń komunikacyjnych z drogami wyższej kategorii Skrócenie czasu dojazdu, komfort przejazdu Poprawa środowiska naturalnego	Budowa nowego połączenia drogowego w Cieszynie, przebudowa infrastruktury drogowej i modernizacja obiektu mostowego w Czeskim Cieszynie	Spójność układu komunikacyjnego	Ocena stanu technicznego/funkcjonalność	85%	6,8
			Częstotliwość przejazdu	93,5%	7,6
			Ilość pojazdów	75%	6
			Czas przejazdu	63,5%	5,2
			Płynność jazdy (skala zmniejszenia czasu dojazdu)	67%	5,6
			Czas dojazdu do terenów inwestycyjnych	65%	5,2
			Zasadność inwestycji	78,5%	6,4
Podniesienie atrakcyjności dla mieszkańców pogranicza i inwestorów Poprawa warunków funkcjonowania przedsiębiorczości	Budowa nowego połączenia drogowego w Cieszynie, przebudowa infrastruktury drogowej i modernizacja obiektu mostowego w Czeskim Cieszynie	Jakość życia	Beneficjenci	76%	6,4
			Czas dojazdu	63,5%	5,2
			Czas dojazdu do terenów inwestycyjnych	65%	5,2
			Skala zmniejszenia czasu dojazdu do terenów inwestycyjnych	70%	5,6
			Status zawodowy (przedsiębiorcy i pracownicy przedsiębiorstw) a ocena zasadności inwestycji	84,25%	6,8

			Status zawodowy (przedsiębiorcy i pracownicy przedsiębiorstw) a wskazanie beneficjentów	79%	6,4
			Miejsce zamieszkania (mieszkańcy Cieszyna) a ocena zasadności	81,5%	6,8
			Miejsce zamieszkania (mieszkańcy Cieszyna) a wskazanie beneficjentów	77%	6,4
			Zasadność inwestycji	78,5%	6,4
Poprawa dostępu do obszarów inwestycyjnych	Budowa nowego połączenia drogowego w Cieszynie, przebudowa infrastruktury drogowej i modernizacja obiektu mostowego w Czeskim Cieszynie	Jakość inwestycji Zwiększenie przepustowości	Ocena stanu technicznego/ funkcjonalność	85%	6,8
			Skala realizacji maksymalnej jakości	56%	4,8
			Ilość pojazdów	75%	6
			Skala realizacji znaczącego zwiększenia ilości pojazdów	52%	4,4
			Czas dojazdu	63,5%	5,2
			Czas dojazdu do terenów inwestycyjnych	65%	5,2

			Skala zmniejszenia czasu dojazdu do terenów inwestycyjnych	70%	5,6
			Częstotliwość/ korzystanie z ciągu komunikacyjnego	93,5%	7,6
Łączenie mieszkańców po obu stronach granicy	Budowa nowego połączenia drogowego w Cieszynie, przebudowa infrastruktury drogowej i modernizacja obiektu mostowego w Czeskim Cieszynie	Efekt transgraniczny	Częstotliwość/ korzystanie z ciągu komunikacyjnego	93,5%	7,6
			Czas dojazdu	63,5%	5,2
			Ilość pojazdów	75%	6
Wiedza o projekcie, źródłach finansowania	Tablica, artykuły prasowe, strona internetowa	Efekt promocyjny	Zasięg kanałów promocyjnych	x	x
			Źródła finansowania	44%	3,6
			Nazwa programu	44,5%	3,6
Dobro publiczne	Budowa nowego połączenia drogowego w Cieszynie, przebudowa infrastruktury drogowej i modernizacja obiektu mostowego w Czeskim Cieszynie	Odpowiedni dobór celów inwestycyjnych (odpowiednie wydatkowanie środków ze względu na cel) optymalizacja celów	Zasadność inwestycji	78,5%	6,4
			Maksymalna skala zasadności inwestycji	71%	6

			Beneficjenci	76%	6,4
Dobro publiczne	Budowa nowego połączenia drogowego w Cieszynie, przebudowa infrastruktury drogowej i modernizacja obiektu mostowego w Czeskim Cieszynie	Uczciwość/ zgodność z prawem/ praworządność (optymalizacja środków)	Uczciwość i rzetelność	71,5%	4
		Uczciwość/ zgodność z prawem/ praworządność (optymalizacja środków)	Rodzaje nieprawidłowości	x	x
		Uczciwość/ zgodność z prawem/ praworządność (optymalizacja środków)	Przykłady nieprawidłowości	x	x

Syntetyczne przedstawienie społecznej oceny realizacji poszczególnych celów (1)

Cele projektu	Parametry ogólne (opisowe)	Parametry mierzalne Weryfikowalne empirycznie	Wartość punktowa	Sumaryczna wartość punktowa
Poprawa stanu infrastruktury komunikacyjnej	Jakość inwestycji	Ocena stanu technicznego Stan drogi/mostu	6,8	5,8
		Skala realizacji maksymalnej jakości	4,8	
Wzmocnienie dostępności	Dostępność komunikacyjna	Ocena stanu technicznego/	6,8	5,76

komunikacyjnej regionu pogranicza		funkcjonalność		
		Skala realizacji maksymalnej jakości	4,8	
		Częstotliwość przejazdu/ korzystanie z ciągu komunikacyjnego	7,6	
		Skala maksymalnej częstotliwości przejazdu	5,6	
		Ilość pojazdów	6	
		Skala realizacji maksymalnej ilości	4,4	
		Czas przejazdu	5,2	
		Płynność jazdy (skala zmniejszenia czasu dojazdu)	5,6	
		Czas dojazdu do terenów inwestycyjnych	5,2	
		Zasadność inwestycji	6,4	
Poprawa spójności komunikacyjnej, Usprawnienie połączeń komunikacyjnych z drogami wyższej kategorii Skrócenie czasu dojazdu, komfort przejazdu Poprawa środowiska naturalnego	Spójność układu komunikacyjnego	Ocena stanu technicznego/ funkcjonalność	6,8	6,11
		Częstotliwość przejazdu	7,6	
		Ilość pojazdów	6	
		Czas przejazdu	5,2	
		Płynność jazdy (skala zmniejszenia czasu dojazdu)	5,6	

		Czas dojazdu do terenów inwestycyjnych	5,2	
		Zasadność inwestycji	6,4	
Podniesienie atrakcyjności dla mieszkańców pogranicza i inwestorów Poprawa warunków funkcjonowania przedsiębiorczości	Jakość życia	Beneficjenci	6,4	6,13
		Czas dojazdu	5,2	
		Czas dojazdu do terenów inwestycyjnych	5,2	
		Skala zmniejszenia czasu dojazdu do terenów inwestycyjnych	5,6	
		Status zawodowy (przedsiębiorcy i pracownicy przedsiębiorstw) a ocena zasadności inwestycji	6,8	
		Status zawodowy (przedsiębiorcy i pracownicy przedsiębiorstw) a wskazanie beneficjentów	6,4	
		Miejsce zamieszkania (mieszkańcy Cieszyna) a ocena zasadności	6,8	
		Miejsce zamieszkania (mieszkańcy Cieszyna) a wskazanie beneficjentów	6,4	

		Zasadność inwestycji	6,4	
Poprawa dostępu do obszarów inwestycyjnych	Jakość inwestycji Zwiększenie przepustowości	Ocena stanu technicznego/funkcjonalność	6,8	5,7
		Skala realizacji maksymalnej jakości	4,8	
		Ilość pojazdów	6	
		Skala realizacji znaczącego zwiększenia ilości pojazdów	4,4	
		Czas dojazdu	5,2	
		Czas dojazdu do terenów inwestycyjnych	5,2	
		Skala zmniejszenia czasu dojazdu do terenów inwestycyjnych	5,6	
		Częstotliwość/korzystanie z ciągu komunikacyjnego	7,6	
Łączenie mieszkańców po obu stronach granicy	Efekt transgraniczny	Częstotliwość/korzystanie z ciągu komunikacyjnego	7,6	6,26
		Czas dojazdu	5,2	
		Ilość pojazdów	6	
Wiedza o projekcie, źródłach finansowania	Efekt promocyjny	Zasięg kanałów promocyjnych	x	3,6

		Źródła finansowania	3,6	
		Nazwa programu	3,6	
Dobro publiczne	Odpowiedni dobór celów inwestycyjnych (odpowiednie wydatkowanie środków ze względu na cel) optymalizacja celów	Zasadność inwestycji	6,4	6,26
		Maksymalna skala zasadności inwestycji	6	
		Beneficjenci	6,4	
Dobro publiczne	Uczciwość/ zgodność z prawem/ praworządność (optymalizacja środków)	Uczciwość i rzetelność	4	4
	Uczciwość/ zgodność z prawem/ praworządność (optymalizacja środków)	Rodzaje nieprawidłowości	x	x
	Uczciwość/ zgodność z prawem/ praworządność (optymalizacja środków)	Przykłady nieprawidłowości	x	x

Syntetyczne przedstawienie społecznej oceny realizacji poszczególnych celów (ocena jakościowa)

Cele projektu	Parametry ogólne (opisowe)	Sumaryczna wartość punktowa	Ocena jakościowa
Poprawa stanu infrastruktury komunikacyjnej	Jakość inwestycji	5,8	Dobra
Wzmocnienie dostępności komunikacyjnej regionu pogranicza	Dostępność komunikacyjna	5,76	Dobra
Poprawa spójności komunikacyjnej, Usprawnienie połączeń komunikacyjnych z drogami wyższej kategorii Skrócenie czasu dojazdu, komfort przejazdu Poprawa środowiska naturalnego	Spójność układu komunikacyjnego	6,11	Bardzo dobra
Podniesienie atrakcyjności dla mieszkańców pogranicza i inwestorów Poprawa warunków funkcjonowania przedsiębiorczości	Jakość życia	6,13	Bardzo dobra
Poprawa dostępu do obszarów inwestycyjnych	Jakość inwestycji Zwiększenie przepustowości	5,7	Dobra
Łączenie mieszkańców po obu stronach granicy	Efekt transgraniczny	6,26	Bardzo dobra
Wiedza o projekcie, źródłach finansowania	Efekt promocyjny	3,6	Przeciętna

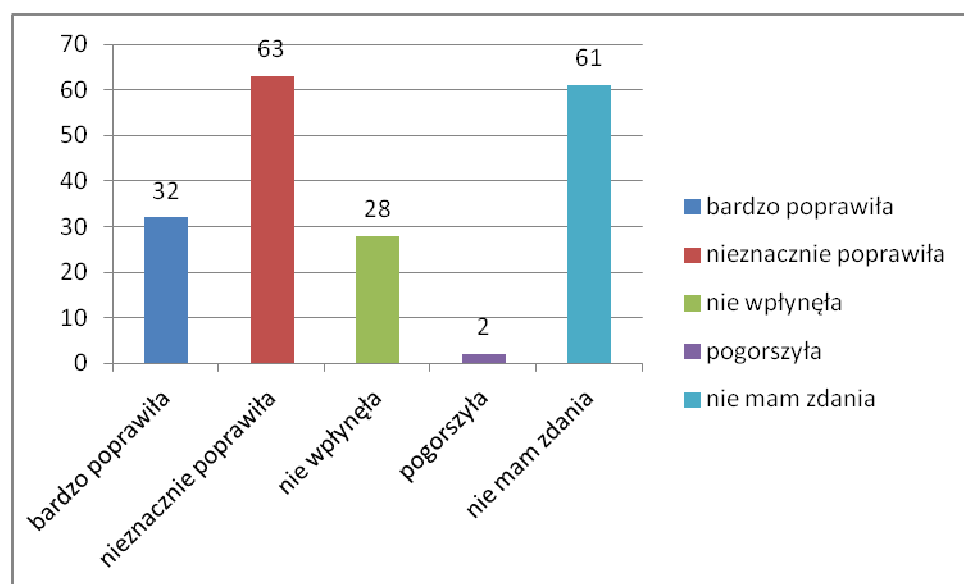
Dobro publiczne	Odpowiedni dobór celów inwestycyjnych (odpowiednie wydatkowanie środków ze względu na cel) optymalizacja celów	6,26	Bardzo dobra
Dobro publiczne	Uczciwość/ zgodność z prawem/ praworządność (optymalizacja środków)	4	Dobra

Sumaryczna społeczna ocena końcowa efektów budowy ronda na ulicy Frysztackiej i nowego połączenia pomiędzy ulicą Frysztacką i ulicą Graniczną (ul. Ładna Boczna, ul. Jabłonna) wynosi **5,50** (w skali ośmiopunktowej).

Strona czeska projektu

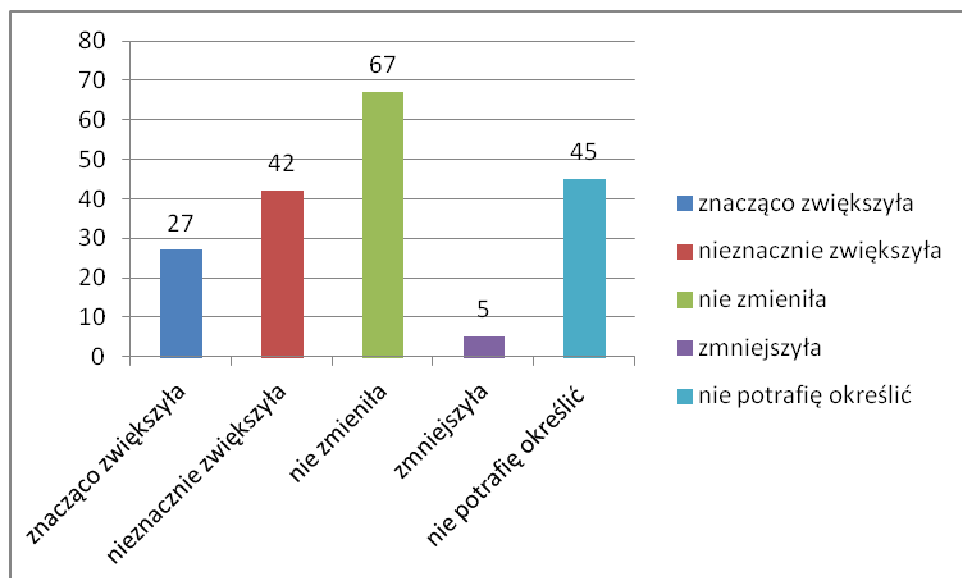
1. Jak modernizacja wpłynęła na stan Mostu Wolności oraz ulic Tovarni i Novi Tovarni?

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
bardzo poprawiła	32	17%
nieznacznie poprawiła	63	34%
nie wpłynęła	28	15%
pogorszyła	2	1%
nie mam zdania	61	33%



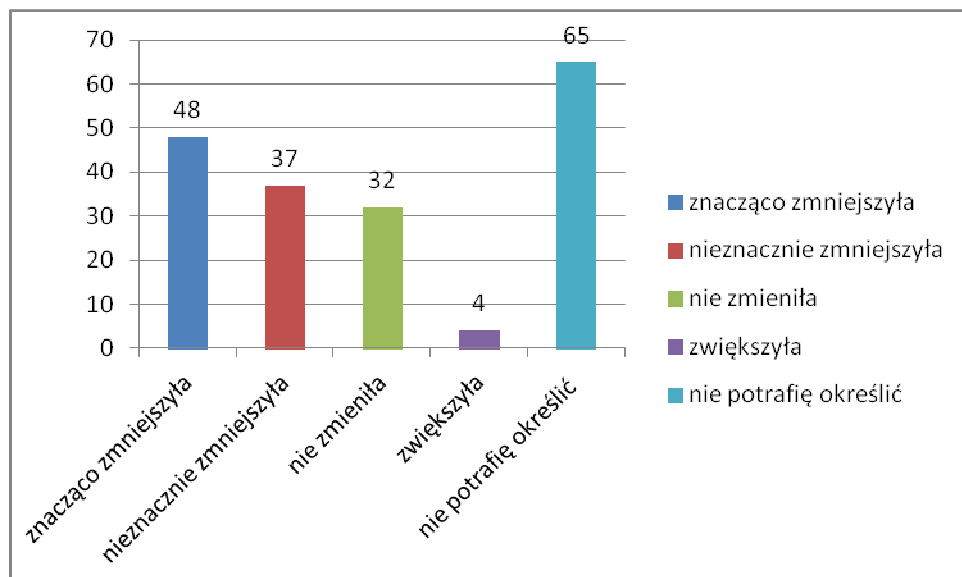
2. Jak zmieniła się częstotliwość Pani/Pana przejazdów zmodernizowaną trasą?

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
znacząco zwiększyła	27	14,5%
nieznacznie zwiększyła	42	22,6%
nie zmieniła	67	36%
zmniejszyła	5	2,7%
nie potrafię określić	45	24,2%



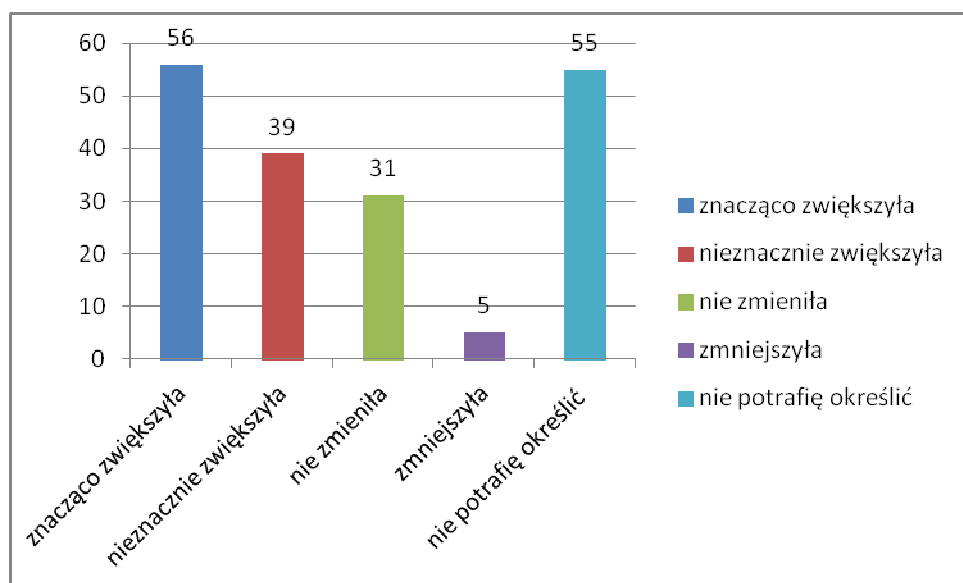
3. Jak przebudowa Mostu Wolności oraz ulic Tovarni i Novi Tovarni wpłynęła na czas dojazdu do innych części miasta?

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
znacząco zmniejszyła	48	26%
nieznacznie zmniejszyła	37	20%
nie zmieniła	32	17%
zwiększyła	4	2%
nie potrafię określić	65	35%



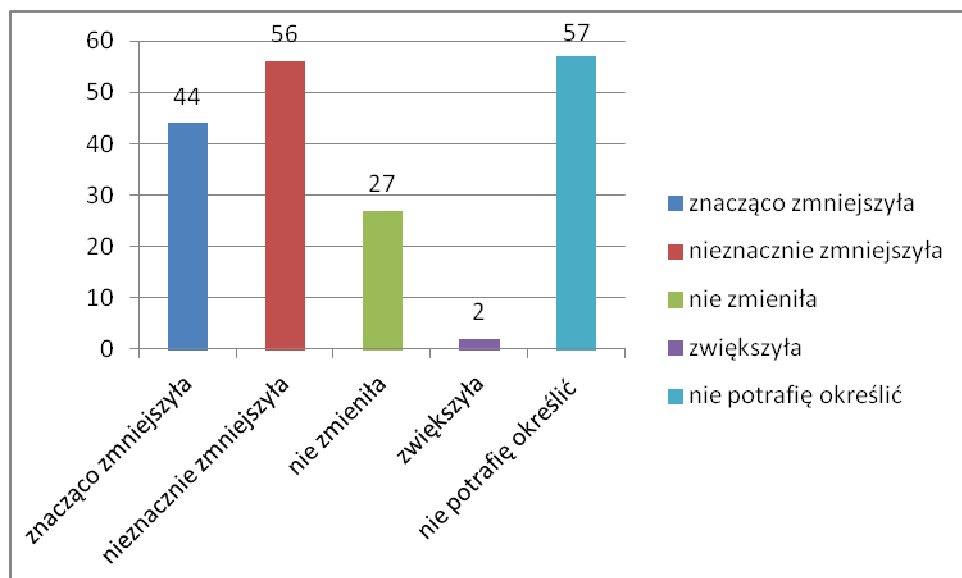
4. Jak na skutek modernizacji zmieniła się ilość pojazdów przejeżdżających przez Most Wolności oraz ulice Tovarni i Novi Tovarni?

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
znacząco zwiększyła	56	30,1%
nieznacznie zwiększyła	39	20,9%
nie zmieniła	31	16,7%
zmniejszyła	5	2,7%
nie potrafię określić	55	29,6%



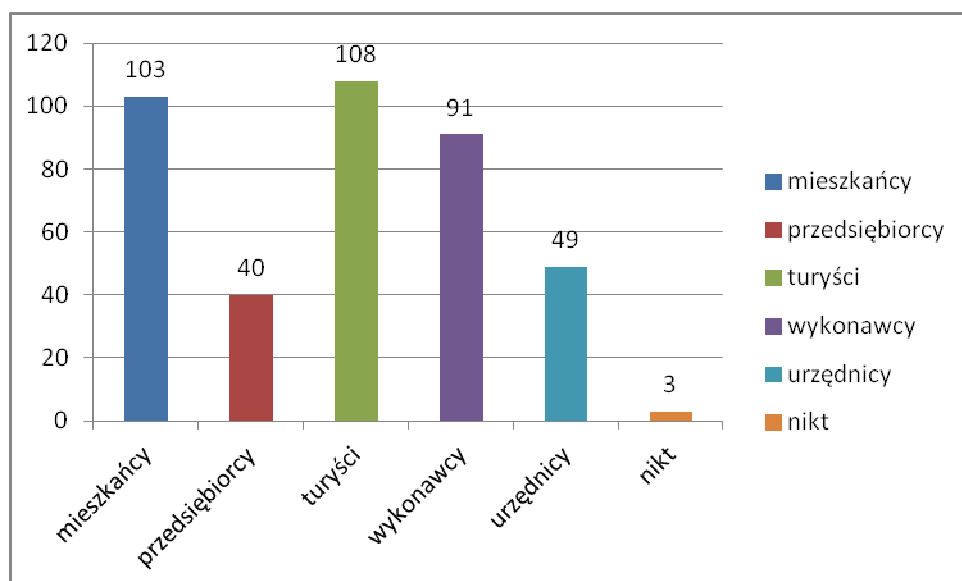
5. Jak przebudowa Mostu Wolności oraz ulic Tovarni i Novi Tovarni wpłynęła na czas dojazdu do terenów inwestycyjnych w Cieszynie?

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
znacząco zmniejszyła	44	23,7%
nieznacznie zmniejszyła	56	30,1%
nie zmieniła	27	14,5%
zwiększyła	2	1%
nie potrafię określić	57	30,7%



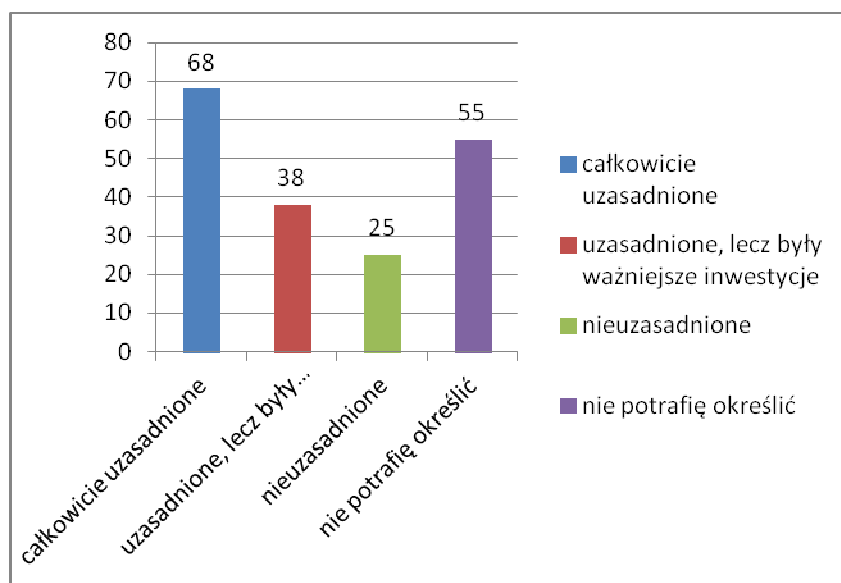
6. Kto skorzystał na przebudowie Mostu Wolności oraz ulic Tovarni i Novi Tovarni?

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
mieszkańcy	103	26%
przedsiębiorcy	40	10%
turyści	108	27,5%
wykonawcy	91	23%
urzędnicy	49	12%
nikt	3	1%



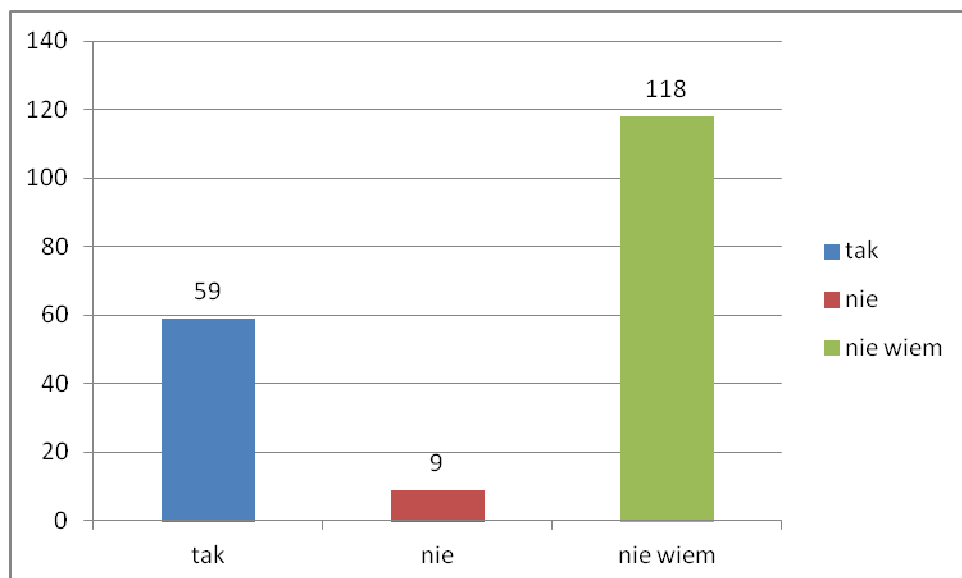
7. Czy wydatkowanie pieniędzy publicznych na przebudowę Mostu Wolności oraz ulic Tovarni i Novi Tovarni było:

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
całkowicie uzasadnione	68	36,5%
uzasadnione, lecz były ważniejsze inwestycje	38	20,5%
nieuzasadnione	25	13,5%
nie potrafię określić	55	29,5%



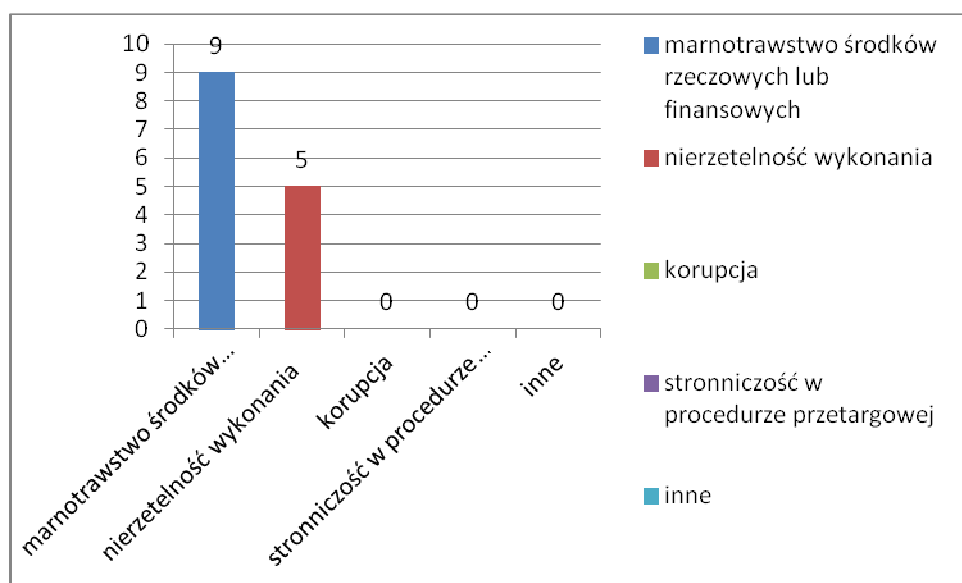
8. Czy inwestycja była realizowana rzetelnie i uczciwie?

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
tak	59	87%
nie	9	13%
nie wiem	118	



9. Jakie rodzaje nieprawidłowości miały miejsce podczas realizacji inwestycji?

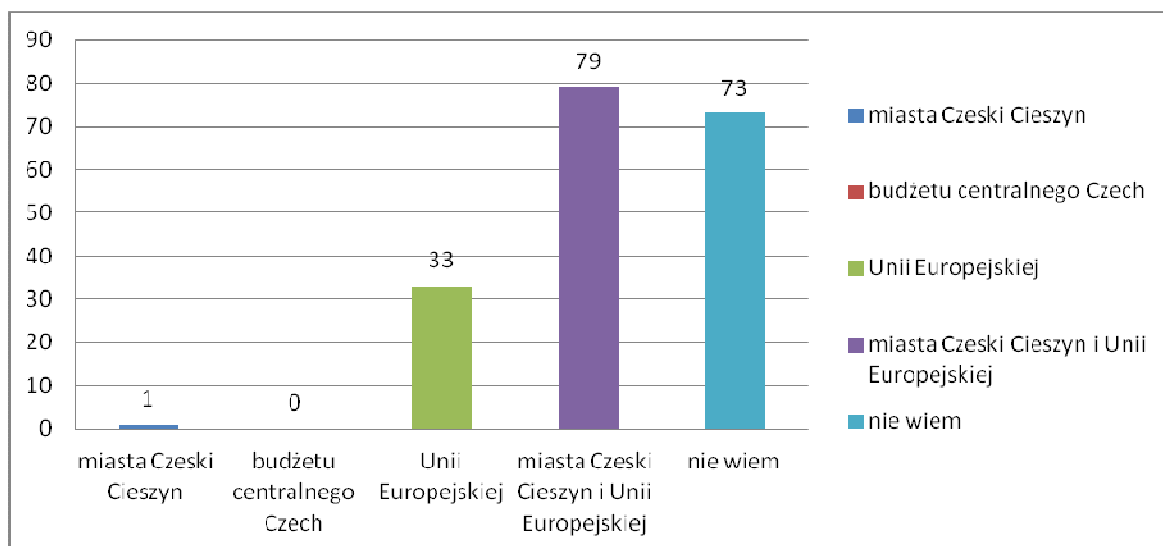
Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
marnotrawstwo środków rzeczowych lub finansowych	9	64%
nierzetelność wykonania	5	36%
korupcja	0	
stronniczość w procedurze przetargowej	0	
inne	0	



10. Prosimy o krótki opis przykładów nieprawidłowości: (przykłady zostały przesłane wraz z danymi podstawowymi w formie zdjęć)

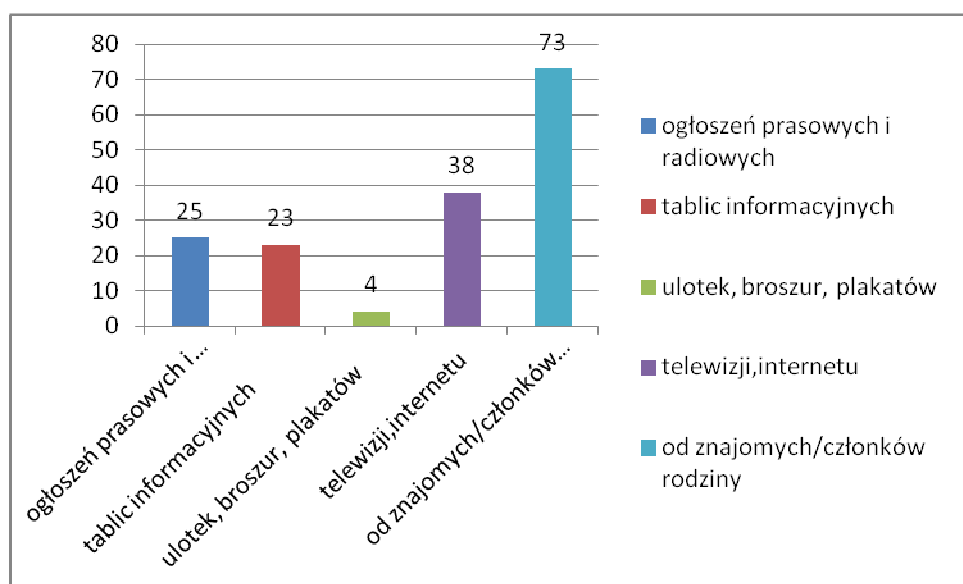
11. Czy przebudowa Mostu Wolności oraz ulic Tovarni i Novi Tovarni była finansowana ze środków:

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
miasta Czeski Cieszyn	1	0,5%
budżetu centralnego Czech	0	0%
Unii Europejskiej	33	18%
miasta Czeski Cieszyn i Unii Europejskiej	79	42,5%
nie wiem	73	39%



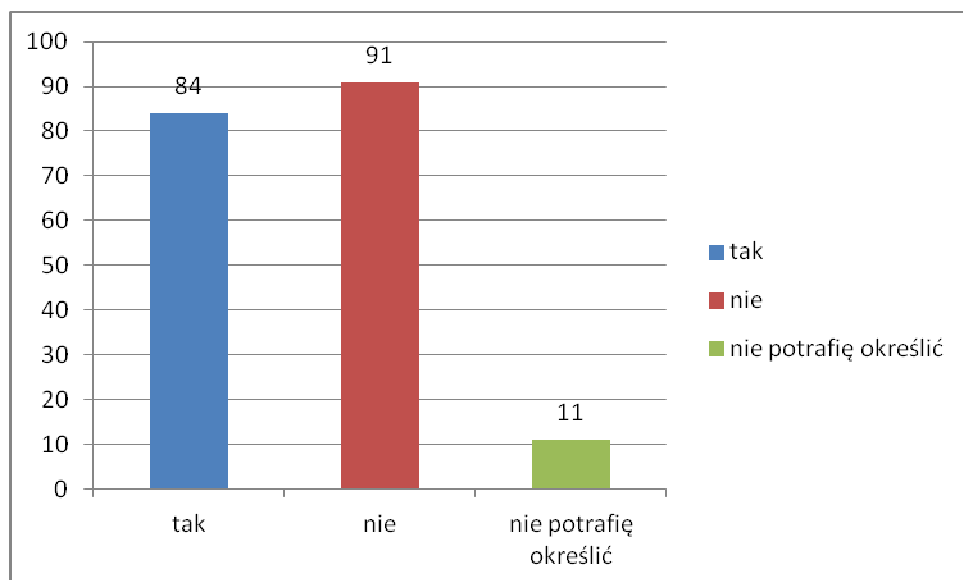
12. Z jakich źródeł pochodzą Pani/Pana informacje na temat finansowania przebudowy Mostu Wolności oraz ulic Tovarni i Novi Tovarni?

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
ogłoszenia prasowe i radiowe	25	15,5%
tablice informacyjne	23	14%
ulotki, broszury, plakaty	4	2,5%
telewizja, internet	38	23%
znajomi/członkowie rodziny	73	44,5%



13. Czy zetknęła/zetknął się Pani/Pan z nazwą Program Operacyjny Współpracy Transgranicznej Republika Czeska-Rzeczpospolita Polska 2007-2013?

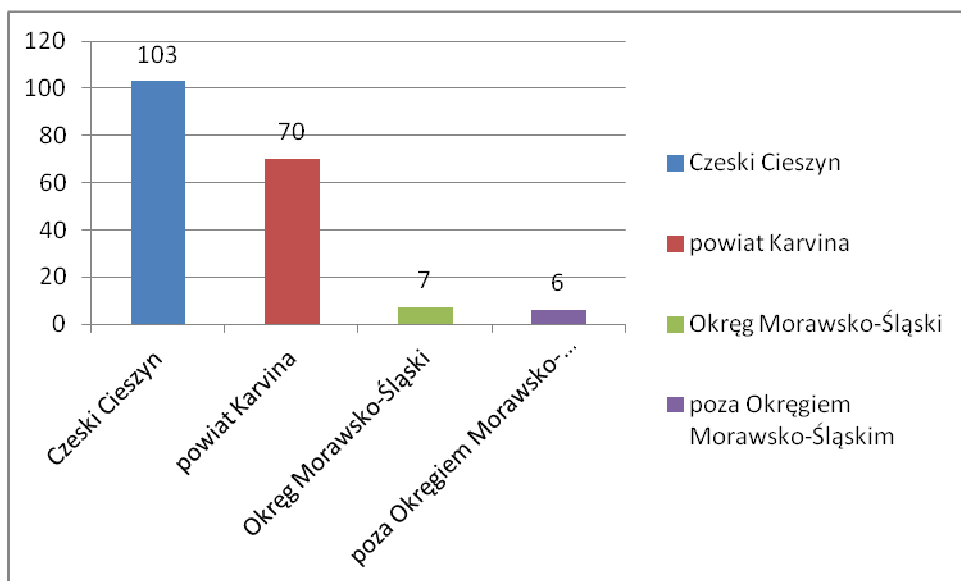
Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
tak	84	45%
nie	91	49%
nie potrafię określić	11	6%



Dane dotyczące ankietowanych

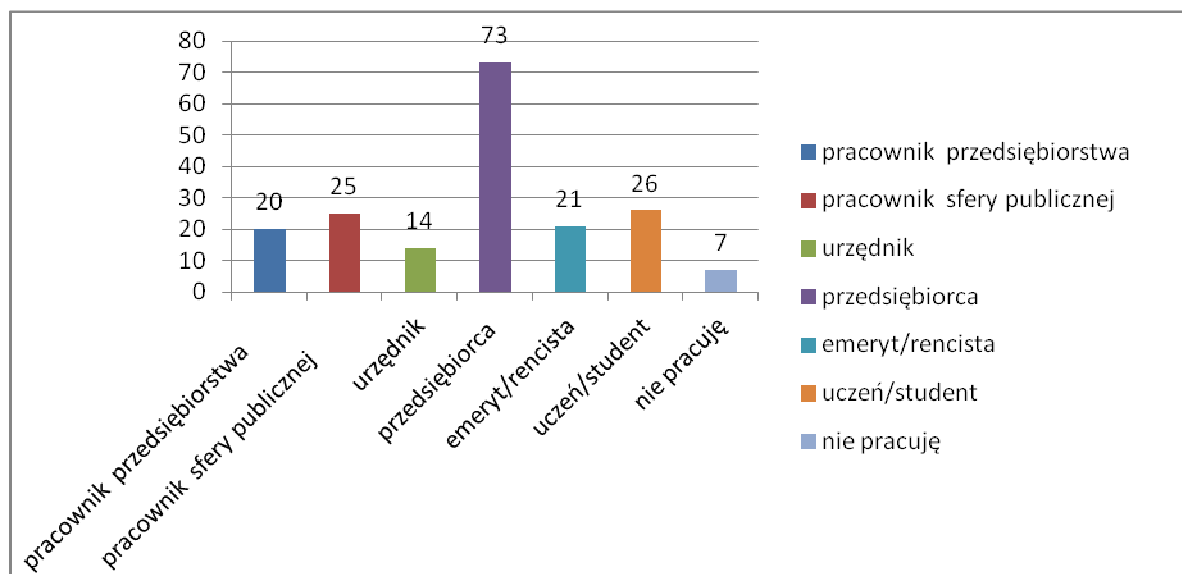
1. Miejsce zamieszkania

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
Czeski Cieszyn	103	55%
powiat Karvina	70	38%
Okręg Morawsko-Śląski	7	4%
Poza okręgiem Morawsko-Śląskim	6	3%



2. Status zawodowy

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
pracownik przedsiębiorstwa	20	11%
pracownik sfery publicznej	25	13%
urzędnik	14	8%
przedsiębiorca	73	39%
emeryt/rencista	21	11%
uczeń/student	26	14%
nie pracuję	7	4%



Korelacje danych

1. Miejsce zamieszkania a ocena zasadności inwestycji

	Czeski Cieszyn	powiat Karvina	Okręg Morawsko-Śląski	poza Okręgiem Morawsko-Śląskim
Całkowicie uzasadniona	47 (45,5%)	21	0	0
Uzasadniona, lecz były ważniejsze inwestycje	21 (20,5%)	13	1	3
Nieuzasadniona	10 (9,5%)	9	6	0
Nie potrafię określić	25 (24,5%)	27	0	3
Zasadność	66%	48,6%	14,5%	50%

2.Miejsce zamieszkania a opinia o beneficjentach inwestycji

	Czeski Cieszyn	powiat Karvina	Okręg Morawsko-Śląski	poza Okręgiem Morawsko-Śląskim
mieszkańcy	62(26%)	34 (25%)	3 (33%)	4 (36,5%)
przedsiębiorcy	25(11%)	11(8%)	1 (11%)	3 (27,5%)
turyści	65 (27%)	36(26,5%)	5 (56%)	2 (18%)
wykonawcy	53 (22%)	36(26,5%)	0	2 (18%)
urzędnicy	30 (13%)	19 (14%)	0	0
nikt	3 (1%)	0	0	0
grupy docelowe	64%	59,5%	100%	82%

3.Status zawodowy (przedsiębiorcy i pracownicy przedsiębiorstw) a zasadność inwestycji

	Przedsiębiorcy/ pracownicy przedsiębiorstw
Całkowicie uzasadniona	27 (29%)
Uzasadniona, lecz były ważniejsze inwestycje	23 (25%)
Nieuzasadniona	14 (15%)
Nie potrafię określić	29 (31%)
Suma	93
Zasadność całkowita i warunkowa	54%
Całkowita zasadność	29%

4.Status zawodowy (przedsiębiorcy, pracownicy przedsiębiorstw) a postrzeganie beneficjentów projektu

	Przedsiębiorcy/ pracownicy przedsiębiorstw
Mieszkańcy	44 (24%)
Przedsiębiorcy	20 (11%)
Turyści	46 (25%)
Wykonawcy	48 (26%)
Urzędnicy	25 (13,5%)
Nikt	1 (0,5%)
Grupy docelowe	60%

6. Zasięg kanałów promocyjnych: miejsce zamieszkania i źródła wiedzy o projekcie

	Cieszyn	powiat cieszyński	województwo śląskie	poza województwem śląskim
Ogłoszenia prasowe i radiowe	21	2	0	0
Tablice informacyjne	53	2	0	0
Ulotki, broszury, plakaty	2	0	0	0
Telewizja, internet	23	0	0	0
Od znajomych, członków rodziny	20	1	0	0

Matryca analityczno-interpretacyjna cz. 1: ustalenie wartości procentowej poszczególnych parametrów

Cele projektu	Cele operacyjne	Parametry ogólne (opisowe)	Parametry mierzalne/ weryfikowalne empirycznie	Numer pytania	Wartość procentowa
Poprawa stanu infrastruktury komunikacyjnej	Budowa nowego połączenia drogowego w Cieszynie, przebudowa infrastruktury drogowej i modernizacja obiektu mostowego w Czeskim Cieszynie	Jakość inwestycji	Ocena stanu technicznego Stan drogi/mostu	1	51%
			Skala realizacji maksymalnej jakości	1	34%
Wzmocnienie dostępności komunikacyjnej regionu pogranicza	Budowa nowego połączenia drogowego w Cieszynie, przebudowa infrastruktury drogowej i modernizacja obiektu mostowego w Czeskim Cieszynie	Dostępność komunikacyjna	Ocena stanu technicznego/ funkcjonalność	1	51%
			Skala realizacji maksymalnej jakości	1	34%
			Częstotliwość przejazdu/ korzystanie z ciągu komunikacyjnego	2	37%
			Skala maksymalnej częstotliwości	2	39%

			przejazdu		
			Ilość pojazdów	4	51%
			Skala realizacji maksymalnej ilości	4	59%
			Czas przejazdu	3	46%
			Płynność jazdy (skala zmniejszenia czasu dojazdu)	3	56,5%
			Czas dojazdu do terenów inwestycyjnych	5	54%
			Zasadność inwestycji	7	57%
Poprawa spójności komunikacyjnej, Usprawnienie połączeń komunikacyjnych z drogami wyższej kategorii Skrócenie czasu dojazdu, komfort przejazdu Poprawa środowiska naturalnego	Budowa nowego połączenia drogowego w Cieszynie, przebudowa infrastruktury drogowej i modernizacja obiektu mostowego w Czeskim Cieszynie	Spójność układu komunikacyjnego	Ocena stanu technicznego/funkcjonalność	1	51%
			Częstotliwość przejazdu	2	37%
			Ilość pojazdów	4	51%
			Czas przejazdu	3	46%
			Płynność jazdy (skala zmniejszenia czasu dojazdu)	3	56,5%
			Czas dojazdu do terenów inwestycyjnych	5	54%
			Zasadność inwestycji	7	57%
Podniesienie atrakcyjności dla mieszkańców pogranicza i	Budowa nowego połączenia drogowego w Cieszynie,	Jakość życia	Beneficjenci	6	63,5%
			Czas dojazdu	3	46%

inwestorów Poprawa warunków funkcjonowania przedsiębiorczości	przebudowa infrastruktury drogowej i modernizacja obiektu mostowego w Czeskim Cieszynie		Czas dojazdu do terenów inwestycyjnych	5	54%
			Skala zmniejszenia czasu dojazdu do terenów inwestycyjnych	5	44%
			Status zawodowy (przedsiębiorcy i pracownicy przedsiębiorstw) a ocena zasadności inwestycji	M2/7	54%
			Status zawodowy (przedsiębiorcy i pracownicy przedsiębiorstw) a wskazanie beneficjentów	M2/6	60%
			Miejsce zamieszkania (mieszkańcy Cieszyna) a ocena zasadności	M1/7	66%
			Miejsce zamieszkania (mieszkańcy Cieszyna) a wskazanie beneficjentów	M1/6	64%
			Zasadność inwestycji	7	57%
Poprawa dostępu do obszarów inwestycyjnych	Budowa nowego połączenia drogowego w Cieszynie, przebudowa infrastruktury drogowej i modernizacja obiektu mostowego w Czeskim Cieszynie	Jakość inwestycji Zwiększenie przepustowości	Ocena stanu technicznego/funkcjonalność	1	51%
			Skala realizacji maksymalnej jakości	1	34%
			Ilość pojazdów	4	51%
			Skala realizacji znaczącego zwiększenia ilości pojazdów	4	59%

			Czas dojazdu	3	46%
			Czas dojazdu do terenów inwestycyjnych	5	54%
			Skala zmniejszenia czasu dojazdu do terenów inwestycyjnych	5	44%
			Częstotliwość/ korzystanie z ciągu komunikacyjnego	2	37%
Łączenie mieszkańców po obu stronach granicy	Budowa nowego połączenia drogowego w Cieszynie, przebudowa infrastruktury drogowej i modernizacja obiektu mostowego w Czeskim Cieszynie	Efekt transgraniczny	Częstotliwość/ korzystanie z ciągu komunikacyjnego	2	37%
			Czas dojazdu	3	46%
			Ilość pojazdów	4	51%
Wiedza o projekcie, źródłach finansowania	Tablica, artykuły prasowe, strona internetowa	Efekt promocyjny	Zasięg kanałów promocyjnych	M1/12	x
			Źródła finansowania	11	42,5%
			Nazwa programu	13	45%
Dobro publiczne	Budowa nowego połączenia drogowego w Cieszynie, przebudowa infrastruktury drogowej i modernizacja obiektu mostowego w	Odpowiedni dobór celów inwestycyjnych (odpowiednie wydatkowanie środków ze względu na cel) optymalizacja celów	Zasadność inwestycji	7	57%

	Czeskim Cieszynie		Maksymalna skala zasadności inwestycji	7	64%
			Beneficjenci	6	63,5%
Dobro publiczne	Budowa nowego połączenia drogowego w Cieszynie, przebudowa infrastruktury drogowej i modernizacja obiektu mostowego w Czeskim Cieszynie	Uczciwość/ zgodność z prawem/ praworządność (optymalizacja środków)	Uczciwość i rzetelność	8	87%
		Uczciwość/ zgodność z prawem/ praworządność (optymalizacja środków)	Rodzaje nieprawidłowości	9	x
		Uczciwość/ zgodność z prawem/ praworządność (optymalizacja środków)	Przykłady nieprawidłowości	10	x

Matryca analityczno-interpretacyjna cz. 2: ustalenie stopnia społecznej oceny realizacji poszczególnych celów (wartość punktowa)

Cele (główne i szczegółowe) projektu	Cele operacyjne	Parametry ogólne (opisowe)	Parametry mierzalne/ weryfikowalne empirycznie	Wartość procentowa	Wartość punktowa
Poprawa stanu infrastruktury komunikacyjnej	Budowa nowego połączenia drogowego w Cieszynie, przebudowa	Jakość inwestycji	Ocena stanu technicznego Stan drogi/mostu	51%	4,4

	infrastruktury drogowej i modernizacja obiektu mostowego w Czeskim Cieszynie		Skala realizacji maksymalnej jakości	34%	2,8
Wzmocnienie dostępności komunikacyjnej regionu pogranicza	Budowa nowego połączenia drogowego w Cieszynie, przebudowa infrastruktury drogowej i modernizacja obiektu mostowego w Czeskim Cieszynie	Dostępność komunikacyjna	Ocena stanu technicznego/funkcjonalność	51%	4,4
			Skala realizacji maksymalnej jakości	34%	2,8
			Częstotliwość przejazdu/korzystanie z ciągu komunikacyjnego	37%	3,2
			Skala maksymalnej częstotliwości przejazdu	39%	3,2
			Ilość pojazdów	51%	4,4
			Skala realizacji maksymalnej ilości	59%	4,8
			Czas przejazdu	46%	4
			Płynność jazdy (skala zmniejszenia czasu dojazdu)	56,5%	4,8
			Czas dojazdu do terenów inwestycyjnych	54%	4,4
			Zasadność inwestycji	57%	4,8
Poprawa spójności komunikacyjnej, Usprawnienie połączeń komunikacyjnych z drogami wyższej kategorii Skrócenie czasu dojazdu, komfort	Budowa nowego połączenia drogowego w Cieszynie, przebudowa infrastruktury drogowej i modernizacja obiektu mostowego w	Spójność układu komunikacyjnego	Ocena stanu technicznego/funkcjonalność	51%	4,4
			Częstotliwość przejazdu	37%	3,2
			Ilość pojazdów	51%	4,4

przejazdu Poprawa środowiska naturalnego	Czeskim Cieszynie		Czas przejazdu	46%	4
			Płynność jazdy (skala zmniejszenia czasu dojazdu)	56,5%	4,8
			Czas dojazdu do terenów inwestycyjnych	54%	4,4
			Zasadność inwestycji	57%	4,8
Podniesienie atrakcyjności dla mieszkańców pogranicza i inwestorów Poprawa warunków funkcjonowania przedsiębiorczości	Budowa nowego połączenia drogowego w Cieszynie, przebudowa infrastruktury drogowej i modernizacja obiektu mostowego w Czeskim Cieszynie	Jakość życia	Beneficjenci	63,5%	5,2
			Czas dojazdu	46%	4
			Czas dojazdu do terenów inwestycyjnych	54%	4,4
			Skala zmniejszenia czasu dojazdu do terenów inwestycyjnych	44%	3,6
			Status zawodowy (przedsiębiorcy i pracownicy przedsiębiorstw) a ocena zasadności inwestycji	54%	4,4
			Status zawodowy (przedsiębiorcy i pracownicy przedsiębiorstw) a wskazanie beneficjentów	60%	4,8
			Miejsce zamieszkania (mieszkańcy Cieszyna) a ocena zasadności	66%	5,6
			Miejsce zamieszkania (mieszkańcy	64%	5,2

			Cieszyna) a wskazanie beneficjentów		
			Zasadność inwestycji	57%	4,8
Poprawa dostępu do obszarów inwestycyjnych	Budowa nowego połączenia drogowego w Cieszynie, przebudowa infrastruktury drogowej i modernizacja obiektu mostowego w Czeskim Cieszynie	Jakość inwestycji Zwiększenie przepustowości	Ocena stanu technicznego/funkcjonalność	51%	4,4
			Skala realizacji maksymalnej jakości	34%	2,8
			Ilość pojazdów	51%	4,4
			Skala realizacji znaczącego zwiększenia ilości pojazdów	59%	4,8
			Czas dojazdu	46%	4
			Czas dojazdu do terenów inwestycyjnych	54%	4,4
			Skala zmniejszenia czasu dojazdu do terenów inwestycyjnych	44%	3,6
			Częstotliwość/korzystanie z ciągu komunikacyjnego	37%	3,2
Łączenie mieszkańców po obu stronach granicy	Budowa nowego połączenia drogowego w Cieszynie, przebudowa infrastruktury drogowej i modernizacja obiektu mostowego w Czeskim Cieszynie	Efekt transgraniczny	Częstotliwość/korzystanie z ciągu komunikacyjnego	37%	3,2
			Czas dojazdu	46%	4
			Ilość pojazdów	51%	4,4
Wiedza o projekcie,	Tablica, artykuły	Efekt promocyjny	Zasięg kanałów	x	x

źródłach finansowania	prasowe, strona internetowa		promocyjnych		
			Źródła finansowania	42,5%	3,6
			Nazwa programu	45%	3,6
Dobro publiczne	Budowa nowego połączenia drogowego w Cieszynie, przebudowa infrastruktury drogowej i modernizacja obiektu mostowego w Czeskim Cieszynie	Odpowiedni dobór celów inwestycyjnych (odpowiednie wydatkowanie środków ze względu na cel) optymalizacja celów	Zasadność inwestycji	57%	4,8
			Maksymalna skala zasadności inwestycji	64%	5,2
			Beneficjenci	63,5%	5,2
Dobro publiczne	Budowa nowego połączenia drogowego w Cieszynie, przebudowa infrastruktury drogowej i modernizacja obiektu mostowego w Czeskim Cieszynie	Uczciwość/ zgodność z prawem/ praworządność (optymalizacja środków)	Uczciwość i rzetelność	87%	6,4
		Uczciwość/ zgodność z prawem/ praworządność (optymalizacja środków)	Rodzaje nieprawidłowości	x	x
		Uczciwość/ zgodność z prawem/ praworządność (optymalizacja środków)	Przykłady nieprawidłowości	x	x

Syntetyczne przedstawienie społecznej oceny realizacji poszczególnych celów (ocena punktowa)

Cele projektu	Parametry ogólne (opisowe)	Parametry mierzalne weryfikowalne empirycznie	Wartość punktowa	Sumaryczna wartość punktowa
Poprawa stanu infrastruktury komunikacyjnej	Jakość inwestycji	Ocena stanu technicznego Stan drogi/mostu	4,4	3,6
		Skala realizacji maksymalnej jakości	2,8	
Wzmocnienie dostępności komunikacyjnej regionu pogranicza	Dostępność komunikacyjna	Ocena stanu technicznego/ funkcjonalność	4,4	4,08
		Skala realizacji maksymalnej jakości	2,8	
		częstotliwość przejazdu/ korzystanie z ciągu komunikacyjnego	3,2	
		Skala maksymalnej częstotliwości przejazdu	3,2	
		Ilość pojazdów	4,4	
		Skala realizacji maksymalnej ilości	4,8	
		Czas przejazdu	4	
		Płynność jazdy (skala zmniejszenia czasu dojazdu)	4,8	
		Czas dojazdu do terenów inwestycyjnych	4,4	

		Zasadność inwestycji	4,8	
Poprawa spójności komunikacyjnej, Usprawnienie połączeń komunikacyjnych z drogami wyższej kategorii Skrócenie czasu dojazdu, komfort przejazdu Poprawa środowiska naturalnego	Spójność układu komunikacyjnego	Ocena stanu technicznego/funkcjonalność	4,4	4,28
		Częstotliwość przejazdu	3,2	
		Ilość pojazdów	4,4	
		Czas przejazdu	4	
		Płynność jazdy (skala zmniejszenia czasu dojazdu)	4,8	
		Czas dojazdu do terenów inwestycyjnych	4,4	
		Zasadność inwestycji	4,8	
Podniesienie atrakcyjności dla mieszkańców pogranicza i inwestorów Poprawa warunków funkcjonowania przedsiębiorczości	Jakość życia	Beneficjenci	5,2	4,66
		Czas dojazdu	4	
		Czas dojazdu do terenów inwestycyjnych	4,4	
		Skala zmniejszenia czasu dojazdu do terenów inwestycyjnych	3,6	
		Status zawodowy (przedsiębiorcy i pracownicy przedsiębiorstw) a ocena zasadności inwestycji	4,4	

		Status zawodowy (przedsiębiorcy i pracownicy przedsiębiorstw) a wskazanie beneficjentów	4,8	
		Miejsce zamieszkania (mieszkańcy Cieszyna) a ocena zasadności	5,6	
		Miejsce zamieszkania (mieszkańcy Cieszyna) a wskazanie beneficjentów	5,2	
		Zasadność inwestycji	4,8	
Poprawa dostępu do obszarów inwestycyjnych	Jakość inwestycji Zwiększenie przepustowości	Ocena stanu technicznego/ funkcjonalność	4,4	3,95
		Skala realizacji maksymalnej jakości	2,8	
		Ilość pojazdów	4,4	
		Skala realizacji znaczącego zwiększenia ilości pojazdów	4,8	
		Czas dojazdu	4	
		Czas dojazdu do terenów inwestycyjnych	4,4	
		Skala zmniejszenia czasu dojazdu do terenów inwestycyjnych	3,6	
		Częstotliwość/ korzystanie z ciągu komunikacyjnego	3,2	

Łączenie mieszkańców po obu stronach granicy	Efekt transgraniczny	Częstotliwość/ korzystanie z ciągu komunikacyjnego	3,2	3,86
		Czas dojazdu	4	
		Ilość pojazdów	4,4	
Wiedza o projekcie, źródłach finansowania	Efekt promocyjny	Zasięg kanałów promocyjnych	x	3,6
		Źródła finansowania	3,6	
		Nazwa programu	3,6	
Dobro publiczne	Odpowiedni dobór celów inwestycyjnych (odpowiednie wydatkowanie środków ze względu na cel) optymalizacja celów	Zasadność inwestycji	4,8	5,06
		Maksymalna skala zasadności inwestycji	5,2	
		Beneficjenci	5,2	
Dobro publiczne	Uczciwość/ zgodność z prawem/ praworządność (optymalizacja środków)	Uczciwość i rzetelność	6,4	6,4
	Uczciwość/ zgodność z prawem/	Rodzaje nieprawidłowości	x	

	praworządność (optymalizacja środków)			
	Uczciwość/ zgodność z prawem/ praworządność (optymalizacja środków)	Przykłady nieprawidłowości	x	

Syntetyczne przedstawienie społecznej oceny realizacji poszczególnych celów (1)

Cele projektu	Parametry mieralne Weryfikowalne empirycznie	Sumaryczna wartość punktowa	Ocena jakościowa
Poprawa stanu infrastruktury komunikacyjnej	Ocena stanu technicznego Stan drogi/mostu	3,6	Przeciętna
Wzmocnienie dostępności komunikacyjnej regionu pogranicza	Ocena stanu technicznego/ funkcjonalność	4,08	Dobra
Poprawa spójności komunikacyjnej, Usprawnienie połączeń komunikacyjnych z drogami wyższej kategorii Skrócenie czasu dojazdu, komfort przejazdu Poprawa środowiska naturalnego	Ocena stanu technicznego/ funkcjonalność	4,28	Dobra

Podniesienie atrakcyjności dla mieszkańców pogranicza i inwestorów Poprawa warunków funkcjonowania przedsiębiorczości	Beneficjenci	4,66	Dobra
Poprawa dostępu do obszarów inwestycyjnych	Ocena stanu technicznego/ funkcjonalność	3,95	Przeciętna
Łączenie mieszkańców po obu stronach granicy	Częstotliwość/ korzystanie z ciągu komunikacyjnego	3,86	Przeciętna
Wiedza o projekcie, źródłach finansowania	Zasięg kanałów promocyjnych	3,6	Przeciętna
Dobro publiczne	Zasadność inwestycji	5,06	Dobra
Dobro publiczne	Uczciwość i rzetelność	6,4	Bardzo dobra

Sumaryczna społeczna ocena końcowa efektów modernizacji Mostu Wolności oraz ulic Tovarni i Novi Tovarni wynosi **4,39** (ocena dobra).

Porównanie oceny projektów w aspekcie transgranicznym

Porównanie procentowe oceny poszczególnych celów projektu

Cele projektu	Cele operacyjne	Parametry ogólne (opisowe)	Parametry mierzalne/ weryfikowalne empirycznie	Wartość procentowa (strona polska)	Wartość procentowa (strona czeska)
Poprawa stanu infrastruktury komunikacyjnej	Budowa nowego połączenia drogowego w Cieszynie, przebudowa infrastruktury drogowej i modernizacja obiektu mostowego w Czeskim Cieszynie	Jakość inwestycji	Ocena stanu technicznego Stan drogi/mostu	85%	51%
			Skala realizacji maksymalnej jakości	56%	34%
Wzmocnienie dostępności komunikacyjnej regionu pogranicza	Budowa nowego połączenia drogowego w Cieszynie, przebudowa infrastruktury drogowej i modernizacja obiektu mostowego w Czeskim Cieszynie	Dostępność komunikacyjna	Ocena stanu technicznego/ funkcjonalność	85%	51%
			Skala realizacji maksymalnej jakości	56%	34%
			Częstotliwość przejazdu/ korzystanie z ciągu komunikacyjnego	93,5%	37%
			Skala maksymalnej częstotliwości przejazdu	67%	39%
			Ilość pojazdów	75%	51%
			Skala realizacji maksymalnej ilości	52%	59%
			Czas przejazdu	63,5%	46%
			Płynność jazdy (skala zmniejszenia czasu dojazdu)	67%	56,5%

			Czas dojazdu do terenów inwestycyjnych	65%	54%
			Zasadność inwestycji	78,5%	57%
Poprawa spójności komunikacyjnej, Usprawnienie połączeń komunikacyjnych z drogami wyższej kategorii Skrócenie czasu dojazdu, komfort przejazdu Poprawa środowiska naturalnego	Budowa nowego połączenia drogowego w Cieszynie, przebudowa infrastruktury drogowej i modernizacja obiektu mostowego w Czeskim Cieszynie	Spójność układu komunikacyjnego	Ocena stanu technicznego/funkcjonalność	85%	51%
			Częstotliwość przejazdu	93,5%	37%
			Ilość pojazdów	75%	51%
			Czas przejazdu	63,5%	46%
			Płynność jazdy (skala zmniejszenia czasu dojazdu)	67%	56,5%
			Czas dojazdu do terenów inwestycyjnych	65%	54%
			Zasadność inwestycji	78,5%	57%
Podniesienie atrakcyjności dla mieszkańców pogranicza i inwestorów Poprawa warunków funkcjonowania przedsiębiorczości	Budowa nowego połączenia drogowego w Cieszynie, przebudowa infrastruktury drogowej i modernizacja obiektu mostowego w Czeskim Cieszynie	Jakość życia	Beneficjenci	76%	63,5%
			Czas dojazdu	63,5%	46%
			Czas dojazdu do terenów inwestycyjnych	65%	54%
			Skala zmniejszenia czasu dojazdu do terenów inwestycyjnych	70%	44%
			Status zawodowy (przedsiębiorcy i pracownicy przedsiębiorstw) a ocena zasadności	84,25%	54%

			inwestycji		
			Status zawodowy (przedsiębiorcy i pracownicy przedsiębiorstw) a wskazanie beneficjentów	79%	60%
			Miejsce zamieszkania (mieszkańcy Cieszyna) a ocena zasadności	81,5%	66%
			Miejsce zamieszkania (mieszkańcy Cieszyna) a wskazanie beneficjentów	77%	64%
			Zasadność inwestycji	78,5%	57%
Poprawa dostępu do obszarów inwestycyjnych	Budowa nowego połączenia drogowego w Cieszynie, przebudowa infrastruktury drogowej i modernizacja obiektu mostowego w Czeskim Cieszynie	Jakość inwestycji Zwiększenie przepustowości	Ocena stanu technicznego/funkcjonalność	85%	51%
			Skala realizacji maksymalnej jakości	56%	34%
			Ilość pojazdów	75%	51%
			Skala realizacji znaczącego zwiększenia ilości pojazdów	52%	59%
			Czas dojazdu	63,5%	46%
			Czas dojazdu do terenów inwestycyjnych	65%	54%

			Skala zmniejszenia czasu dojazdu do terenów inwestycyjnych	70%	44%
			Częstotliwość/ korzystanie z ciągu komunikacyjnego	93,5%	37%
Łączenie mieszkańców po obu stronach granicy	Budowa nowego połączenia drogowego w Cieszynie, przebudowa infrastruktury drogowej i modernizacja obiektu mostowego w Czeskim Cieszynie	Efekt transgraniczny	Częstotliwość/ korzystanie z ciągu komunikacyjnego	93,5%	37%
			Czas dojazdu	63,5%	46%
			Ilość pojazdów	75%	51%
Wiedza o projekcie, źródłach finansowania	Tablica, artykuły prasowe, strona internetowa	Efekt promocyjny	Zasięg kanałów promocyjnych	x	x
			Źródła finansowania	44%	42,5%
			Nazwa programu	44,5%	45%
Dobro publiczne	Budowa nowego połączenia drogowego w Cieszynie, przebudowa infrastruktury drogowej i modernizacja obiektu mostowego w Czeskim Cieszynie	Odpowiedni dobór celów inwestycyjnych (odpowiednie wydatkowanie środków ze względu na cel) optymalizacja celów	Zasadność inwestycji	78,5%	57%
			Maksymalna skala zasadności inwestycji	71%	64%

			Beneficjenci	76%	63,5%
Dobro publiczne	Budowa nowego połączenia drogowego w Cieszynie, przebudowa infrastruktury drogowej i modernizacja obiektu mostowego w Czeskim Cieszynie	Uczciwość/ zgodność z prawem/ praworządność (optymalizacja środków)	Uczciwość i rzetelność	71,5%	87%
		Uczciwość/ zgodność z prawem/ praworządność (optymalizacja środków)	Rodzaje nieprawidłowości	x	x
		Uczciwość/ zgodność z prawem/ praworządność (optymalizacja środków)	Przykłady nieprawidłowości	x	x

Porównanie punktowe oceny poszczególnych celów projektów

Cele projektu	Parametry ogólne (opisowe)	Sumaryczna wartość punktowa (strona polska)	Ocena jakościowa (strona polska)	Sumaryczna wartość punktowa (strona czeska)	Ocena jakościowa (strona czeska)
Poprawa stanu infrastruktury komunikacyjnej	Jakość inwestycji	5,8	Dobra	3,6	Przeciętna
Wzmocnienie dostępności komunikacyjnej regionu pogranicza	Dostępność komunikacyjna	5,76	Dobra	4,08	Dobra
Poprawa spójności komunikacyjnej, Usprawnienie połączeń komunikacyjnych z drogami wyższej kategorii Skrócenie czasu dojazdu, komfort przejazdu Poprawa środowiska naturalnego	Spójność układu komunikacyjnego	6,11	Bardzo dobra	4,28	Dobra
Podniesienie atrakcyjności dla mieszkańców pogranicza i inwestorów Poprawa warunków funkcjonowania przedsiębiorczości	Jakość życia	6,13	Bardzo dobra	4,66	Dobra
Poprawa dostępu do obszarów inwestycyjnych	Jakość inwestycji Zwiększenie przepustowości	5,7	Dobra	3,95	Przeciętna
Łączenie mieszkańców po obu stronach granicy	Efekt transgraniczny	6,26	Bardzo dobra	3,86	Przeciętna

Wiedza o projekcie, źródłach finansowania	Efekt promocyjny	3,6	Przeciętna	3,6	Przeciętna
Dobro publiczne	Odpowiedni dobór celów inwestycyjnych (odpowiednie wydatkowanie środków ze względu na cel) optymalizacja celów	6,26	Bardzo dobra	5,06	Dobra
Dobro publiczne	Uczciwość/ zgodność z prawem/ praworządność (optymalizacja środków)	4	Dobra	6,4	Bardzo dobra

3. Wnioski końcowe

1. Sumaryczna społeczna ocena końcowa efektów budowy ronda na ulicy Frysztackiej i nowego połączenia pomiędzy ulicą Frysztacką i ulicą Graniczną (ul. Ładna Boczna, ul. Jabłonna) wynosi **5,50** (w skali ośmiopunktowej) – oznacza to, że ocena społeczna projektu sytuuje się na poziomie dobrym (zbliżającym się do bardzo dobrego). Z 9 celów projektu, 4 otrzymały ocenę bardzo dobrą, 4 - ocenę dobrą, a 1 – przeciętną.
2. Najwyższą ocenę punktową uzyskały następujące cele projektu: odpowiedni dobór celów inwestycyjnych (6,26), łączenie mieszkańców po obu stronach granicy (6,26), podniesienie atrakcyjności dla mieszkańców pogranicza i inwestorów/poprawa warunków funkcjonowania przedsiębiorczości (6,13), poprawa spójności komunikacyjnej/usprawnienie połączeń komunikacyjnych z drogami wyższej kategorii/skrócenie czasu dojazdu, komfort przejazdu/poprawa środowiska naturalnego (6,11), poprawa stanu infrastruktury komunikacyjnej/jakość inwestycji (5,8), wzmocnienie dostępności komunikacyjnej regionu pogranicza (5,76), poprawa dostępu do obszarów inwestycyjnych (5,7). Z kolei najniższą ocenę otrzymały cele: optymalizacja wykorzystania środków podczas realizacji inwestycji (4,0) oraz wiedza o projekcie i źródłach finansowania (3,6).
3. Sumaryczna społeczna ocena efektów budowy ronda na ulicy Frysztackiej i nowego połączenia pomiędzy ulicą Frysztacką i ulicą Graniczną (**5,50**) jest wyższa od oceny efektów modernizacji Mostu Wolności oraz ulic Tovarni i Novi Tovarni (**4,39**) o **1,11** punktu (w skali ośmiopunktowej).
 - Oba projekty otrzymały ocenę dobrą, a największe rozbieżności (w ramach kryterium punkowego) zachodzą pomiędzy oceną:
 - (1) wpływu transgranicznego (6,26 do 3,86),
 - (2) optymalizacji wykorzystania środków podczas realizacji inwestycji (4 do 6,4),
 - (3) poprawy stanu infrastruktury komunikacyjnej (5,8 do 3,6),
 - (4) poprawy dostępu do obszarów inwestycyjnych (5,7 do 3,95),
 - (5) podniesienia atrakcyjności dla mieszkańców pogranicza i inwestorów/poprawa warunków funkcjonowania (6,13 do 4,66).
 - Wśród ankietowanych w Polsce i Czechach wiedza na temat źródeł finansowania inwestycji (44% do 42,5%) oraz nazwy programu (44,5% do 45%) pozostaje na zbliżonym poziomie.
 - W ocenie ankietowanych budowa ronda na ulicy Frysztackiej i nowego połączenia pomiędzy ulicą Frysztacką i ulicą Graniczną została trafniej zidentyfikowana (78,5 do 57%). Lepiej też oceniany jest jej stan techniczny/funkcjonalność (85% do 51%). W ocenie polskich respondentów budowa ronda na ulicy Frysztackiej i nowego połączenia pomiędzy ulicą Frysztacką i ulicą Graniczną korzystniej oddziałuje na grupy docelowe (76% do 63,5%).

- Pomimo niższej oceny jakości inwestycji, ankietowani w Czeskim Cieszynie w mniejszym stopniu wskazują (13% do 29%) na naruszenia norm prawnych i moralnych podczas realizacji inwestycji. Ankietowanych w Polsce charakteryzuje:
 - (1) niższy poziom zaufania do podmiotów (władz samorządowych, wykonawców, urzędników) realizujących inwestycje ze środków publicznych,
 - (2) większy poziom zainteresowania dobrem wspólnym (interese publicznym)/ wyższy poziom podmiotowości obywatelskiej,
 - (3) większe oczekiwania co do jakości projektów finansowanych ze środków publicznych.
- 4. W następstwie budowy ronda na ulicy Frysztackiej i nowego połączenia pomiędzy ulicą Frysztacką i ulicą Graniczną nastąpiła techniczna i funkcjonalna poprawa stanu infrastruktury komunikacyjnej (systemu komunikacyjnego) w Cieszynie (poprawa spójności komunikacyjnej, usprawnienie połączeń komunikacyjnych z drogami wyższej kategorii, skrócenie czasu dojazdu, poprawa komfortu przejazdu, wzmocnienie dostępności komunikacyjnej regionu pogranicza, poprawa dostępu do obszarów inwestycyjnych). Mimo ocen bardzo dobrych i dobrych każdego z wyżej wymienionych efektów oraz korzystnego oddziaływania inwestycji w skali całego miasta, **ankietowani oczekują bardziej optymalnego dopasowania funkcjonalnego ciągu komunikacyjnego do potrzeb użytkowników (nie tylko kierowców) oraz bardziej efektywnego wykorzystania środków rzeczowych i finansowych.**
- 5. Porównanie oceny końcowej budowy ronda na ulicy Frysztackiej i nowego połączenia pomiędzy ulicą Frysztacką i ulicą Graniczną z sumarycznymi ocenami końcowymi projektów realizowanych w woj. opolskim (Głucholazy - 4,68; Głubczyce - 4,0; Prudnik - 4,76; Kałków-Velke Kunetice - 5,64), dolnośląskim (Mieroszów - 4,19; Szklarska Poręba - 4,16) pokazuje, że wyższą ocenę końcową otrzymała tylko rekonstrukcja drogi na odcinku Kałków-Velke Kunetice. W przypadku tego projektu wyżej oceniana jest jakość inwestycji (6,93 do 5,8), poprawa dostępności drogowej pogranicza (6,4 do 5,76). Z kolei w Cieszynie wyższą ocenę otrzymał efekt promocyjny (3,6 do 2,8) oraz rzetelność i uczciwość w realizacji inwestycji (4,0 do 3,2)
- 6. Na podstawie przedstawionych danych i analiz można sformułować konkluzję, że - zdaniem ankietowanych - istnieje niewykorzystany **potencjał racjonalizacyjny** (rezerwa racjonalizacyjna) w następujących sferach:
 - (1) planowania inwestycji, optymalizującego jej funkcjonalność,
 - (2) realizacji inwestycji (odpowiedniego wykorzystania zasobów)
 oraz (3) jej funkcjonowania (dostosowania do potrzeb użytkowników).

4.Zalecenia

Wyniki badań wskazują na możliwe obszary optymalizacji realizacji kolejnych projektów:

- zwiększenie nadzoru nad procesem realizacji inwestycji, umożliwiające zmniejszenie/wyeliminowanie nieprawidłowości i osiągnięcie jakości satysfakcjonującej użytkowników,
- bardziej szczegółowe rozpoznanie i uwzględnienie potrzeb mieszkańców (potencjalnych użytkowników), uwzględnienie pełnego społecznego zasięgu oddziaływania inwestycji,
- monitorowanie korelacji adekwatności funkcjonalnej obiektu/inwestycji względem potrzeb mieszkańców (grup docelowych),
- modyfikacja działań promocyjnych:
 - a) akcentowanie informacji dotyczących zaangażowania w realizację projektu środków własnych beneficjentów,
 - b) zwrócenie uwagi na kanał informacyjny (kanały informacyjne) efektywnie docierające do grup związanych z realizacją projektu,
- zwiększenie zainteresowania dobrem wspólnym (21% ankietowanych nie zajmuje w tej sprawie jednoznacznego stanowiska).

Opracowanie:

doc. dr Tomasz Drewniak

Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Nysie

5.Załącznik

Formularze kwestionariuszy ankietowych

Uprzejmie prosimy Panią/Pana o wypełnienie ankiety, która dotyczy oceny polsko-czeskiego projektu – budowy ronda na ul. Frysztańskiej oraz budowy połączenia pomiędzy ulicą Frysztańską i ulicą Graniczną (ul. Ładna Boczna, ul. Jabłonna). Badania prowadzone są przez Państwową Wyższą Szkołę Zawodową w Nysie na zlecenie Najwyższej Izby Kontroli.

Ankieta jest anonimowa. Jej celem jest poznanie Państwa opinii na temat realizacji projektów transgranicznych i ich oddziaływania na społeczeństwo. Państwa odpowiedzi pomogą w przygotowaniu rzetelnej oceny projektów i przyczynią się do lepszego wykorzystania środków publicznych.

Odpowiedzi udziela się poprzez postawienie znaku „x” w odpowiedniej kratce □. W pytaniach, w których można zaznaczyć więcej niż jedną odpowiedź, załączono uwagę „można zaznaczyć więcej niż 1 odpowiedź”. W pytaniu bez odpowiedzi należy wpisać odpowiedź w miejsce zaznaczone kropkami. **Bardzo dziękujemy za wypełnienie ankiety!**

1. Jak Pani/Pan ocenia jakość wykonania ronda na ulicy Frysztańskiej i nowego połączenia pomiędzy ulicą Frysztańską i ulicą Graniczną (ul. Ładna Boczna, ul. Jabłonna)?

- | | | |
|--|---|---------------------------------------|
| ☐ bardzo dobrze | ☐ dobrze | ☐ dostatecznie |
| ☐ nisko | ☐ nie mam zdania | |

2. Jak często korzysta Pani/Pan z nowego połączenia pomiędzy ulicą Frysztańską i ulicą Graniczną (ul. Ładna Boczna, ul. Jabłonna)?

- | | | |
|-------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------|
| ☐ regularnie | ☐ rzadko | ☐ nigdy |
|-------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------|

3. Jak budowa ronda i nowego połączenia pomiędzy ulicą Frysztańską i ulicą Graniczną wpłynęła na czas dojazdu do innych części miasta?

- | | | |
|---|--|---------------------------------------|
| ☐ znacząco zmniejszyła | ☐ nieznacznie zmniejszyła | ☐ nie zmieniła |
| ☐ zwiększyła | ☐ nie potrafię określić | |

4. Ile samochodów przejeżdża nowym połączeniem pomiędzy ulicą Frysztańską i ulicą Graniczną?

- | | | | |
|--------------------------------------|-------------------------------|-----------------------------------|--|
| ☐ bardzo dużo | ☐ dużo | ☐ niewiele | ☐ nie potrafię określić |
|--------------------------------------|-------------------------------|-----------------------------------|--|

5. Jak budowa ronda i nowego połączenia pomiędzy ulicą Frysztańską i ulicą Graniczną wpłynęła na czas dojazdu do terenów inwestycyjnych w Cieszynie?

- | | | |
|---|--|---------------------------------------|
| ☐ znacząco zmniejszyła | ☐ nieznacznie zmniejszyła | ☐ nie zmieniła |
| ☐ zwiększyła | ☐ nie potrafię określić | |

6. Kto skorzystał na budowie ronda i nowego połączenia pomiędzy ulicą Frysztańską i ulicą Graniczną? (można zaznaczyć więcej niż 1 odpowiedź)

- | | | |
|-------------------------------------|---|----------------------------------|
| ☐ mieszkańcy | ☐ przedsiębiorcy | ☐ turyści |
| ☐ wykonawcy | ☐ urzędnicy | ☐ nikt |

7. Czy wydatkowanie pieniędzy publicznych na budowę ronda i nowego połączenia pomiędzy ulicą Frysztacką i ulicą Graniczną było:

- ☐ całkowicie uzasadnione ☐ uzasadnione, lecz były ważniejsze inwestycje
☐ nieuzasadnione ☐ nie potrafię określić

8. Czy inwestycja była realizowana rzetelnie i uczciwie?

- ☐ tak (proszę przejść do pytania 11) ☐ nie ☐ nie wiem (proszę przejść do pytania 11)

9. Jakie rodzaje nieprawidłowości miały miejsce podczas realizacji inwestycji? (można zaznaczyć więcej niż 1 odpowiedź)

- ☐ marnotrawstwo środków rzeczowych lub finansowych ☐ nierzetelność wykonania
☐ korupcja ☐ stronnictwo w procedurze przetargowej ☐ inne

10. Prosimy o krótki opis przykładów nieprawidłowości:

.....
.....
.....
.....

11. Czy budowa ronda i nowego połączenia pomiędzy ulicą Frysztacką i ulicą Graniczną była finansowana ze środków:

- ☐ powiatu cieszyńskiego ☐ budżetu centralnego Polski ☐ Unii Europejskiej
☐ powiatu Cieszyńskiego i Unii Europejskiej ☐ nie wiem (proszę przejść do pytania 13)

12. Z jakich źródeł pochodzą Pani/Pana informacje na temat finansowania budowy ronda i nowego połączenia pomiędzy ulicą Frysztacką i ulicą Graniczną? (można zaznaczyć więcej niż 1 odpowiedź)

- ☐ ogłoszeń prasowych i radiowych ☐ tablic informacyjnych ☐ ulotek, broszur, plakatów
☐ telewizji, Internetu ☐ od znajomych/członków rodziny

13. Czy zetknęła/zetknął się Pani/Pan z nazwą Program Operacyjny Współpracy Transgranicznej Republika Czeska-Rzeczpospolita Polska 2007-2013?

- ☐ tak ☐ nie ☐ nie potrafię określić

METRYCZKA

Miejsce zamieszkania:

- ☐ Cieszyn ☐ powiat cieszyński
☐ województwo śląskie ☐ poza województwem śląskim

Status zawodowy:

- ☐ pracownik przedsiębiorstwa ☐ pracownik sfery publicznej
☐ urzędnik ☐ przedsiębiorca ☐ emeryt/rencista
☐ uczeń/student ☐ nie pracuję

Bardzo dziękujemy za udzielenie szczerych odpowiedzi!

Uprzejmie prosimy Panią/Pana o wypełnienie ankiety, która dotyczy oceny czesko-polskiego projektu – modernizacji mostu Wolności w Czeskim Cieszynie oraz ulic Tovarni i Novi Tovarni. Badania prowadzone są przez Państwową Wyższą Szkołę Zawodową w Nysie na zlecenie polskiej Najwyższej Izby Kontroli.

Ankieta jest anonimowa. Jej celem jest poznanie Państwa opinii na temat realizacji projektów transgranicznych i ich oddziaływania na społeczeństwo. Państwa odpowiedzi pomogą w przygotowaniu rzetelnej oceny projektów i przyczynią się do lepszego wykorzystania środków publicznych.

Odpowiedzi udziela się poprzez postawienie znaku „x” w odpowiedniej kratce ☐. W pytaniach, w których można zaznaczyć więcej niż jedną odpowiedź, załączono uwagę „można zaznaczyć więcej niż 1 odpowiedź”. W pytaniu bez odpowiedzi należy wpisać odpowiedź w miejsce zaznaczone kropkami. **Bardzo dziękujemy za wypełnienie ankiety!**

1. Jak modernizacja wpłynęła na stan Mostu Wolności oraz ulic Tovarni i Novi Tovarni?

- | | | |
|---|--|---------------------------------------|
| ☐ bardzo poprawiła | ☐ nieznacznie poprawiła | ☐ nie wpłynęła |
| ☐ pogorszyła | ☐ nie mam zdania | |

2. Jak zmieniła się częstotliwość Pani/Pana przejazdów zmodernizowaną trasą?

- | | | |
|--|---|---|
| ☐ znacząco się zwiększyła | ☐ nieznacznie się zwiększyła | ☐ nie zmieniła się |
| ☐ zmniejszyła się | ☐ nie potrafię określić | |

3. Jak przebudowa Mostu Wolności oraz ulic Tovarni i Novi Tovarni wpłynęła na czas dojazdu do innych części miasta?

- | | | |
|---|--|---------------------------------------|
| ☐ znacząco zmniejszyła | ☐ nieznacznie zmniejszyła | ☐ nie zmieniła |
| ☐ zwiększyła | ☐ nie potrafię określić | |

4. Jak na skutek modernizacji zmieniła się ilość pojazdów przejeżdżających przez Most Wolności oraz ulice Tovarni i Novi Tovarni?

- | | | |
|--|---|---|
| ☐ znacząco się zwiększyła | ☐ nieznacznie się zwiększyła | ☐ nie zmieniła się |
| ☐ zmniejszyła się | ☐ nie potrafię określić | |

5. Jak przebudowa Mostu Wolności oraz ulic Tovarni i Novi Tovarni wpłynęła na czas dojazdu do terenów inwestycyjnych w Cieszynie?

- | | | |
|---|--|---------------------------------------|
| ☐ znacząco zmniejszyła | ☐ nieznacznie zmniejszyła | ☐ nie zmieniła |
| ☐ zwiększyła | ☐ nie potrafię określić | |

6. Kto skorzystał na przebudowie Mostu Wolności oraz ulic Tovarni i Novi Tovarni?
(można zaznaczyć więcej niż 1 odpowiedź)

- | | | |
|-------------------------------------|---|----------------------------------|
| ☐ mieszkańcy | ☐ przedsiębiorcy | ☐ turyści |
| ☐ wykonawcy | ☐ urzędnicy | ☐ nikt |

7. Czy wydatkowanie pieniędzy publicznych na przebudowę Mostu Wolności oraz ulic Tovarni i Novi Tovarni było:

- ☐ całkowicie uzasadnione ☐ uzasadnione, lecz były ważniejsze inwestycje
☐ nieuzasadnione ☐ nie potrafię określić

8. Czy inwestycja była realizowana rzetelnie i uczciwie?

- ☐ tak (proszę przejść do pytania 11) ☐ nie ☐ nie wiem (proszę przejść do pytania 11)

9. Jakie rodzaje nieprawidłowości miały miejsce podczas realizacji inwestycji? (można zaznaczyć więcej niż 1 odpowiedź)

- ☐ marnotrawstwo środków rzeczowych lub finansowych ☐ nierzetelność wykonania
☐ korupcja ☐ stronnictwo w procedurze przetargowej ☐ inne

10. Prosimy o krótki opis przykładów nieprawidłowości:

.....
.....
.....
.....

11. Czy przebudowa Mostu Wolności oraz ulic Tovarni i Novi Tovarni była finansowana ze środków:

- ☐ miasta Czeski Cieszyn ☐ budżetu centralnego Czech ☐ Unii Europejskiej
☐ miasta Czeski Cieszyn i Unii Europejskiej ☐ nie wiem (proszę przejść do pytania 13)

12. Z jakich źródeł pochodzą Pani/Pana informacje na temat finansowania przebudowy Mostu Wolności oraz ulic Tovarni i Novi Tovarni? (można zaznaczyć więcej niż 1 odpowiedź)

- ☐ ogłoszeń prasowych i radiowych ☐ tablic informacyjnych ☐ ulotek, broszur, plakatów
☐ telewizji, Internetu ☐ od znajomych/członków rodziny

13. Czy zetknęła/zetknął się Pani/Pan z nazwą Program Operacyjny Współpracy Transgranicznej Republika Czeska-Rzeczpospolita Polska 2007-2013?

- ☐ tak ☐ nie ☐ nie potrafię określić

METRYCZKA

Miejsce zamieszkania:

- ☐ Czeski Cieszyn ☐ powiat Karviná
☐ Moravskoslezský ☐ poza Moravskoslezský

Status zawodowy:

- ☐ pracownik przedsiębiorstwa ☐ pracownik sfery publicznej
☐ urzędnik ☐ przedsiębiorca ☐ emeryt/rencista
☐ uczeń/student ☐ nie pracuję

Bardzo dziękujemy za udzielenie szczerých odpowiedzi!