



PAŃSTWOWA WYŻSZA
SZKOŁA ZAWODOWA W NYSIE

Sprawozdanie z badania społecznej oceny

oddziaływania projektu transgranicznego **PL.3.22/1.1.00/08.00063**

realizowanego w ramach

Programu Operacyjnego Współpracy Transgranicznej
Republika Czeska – Rzeczpospolita Polska 2007-2013

Remont i udrożnienie drogi Prudnik-Rylovka

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.....	14
• Strona polska projektu.....	14
• Strona czeska projektu.....	36
• Porównanie oceny projektów w aspekcie transgranicznym...	59
3. Wnioski końcowe.....	63
4. Zalecenia.....	65
5. Załącznik.....	66
• Formularze kwestionariuszy ankietowych.....	66

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, 7, 11, 13 i korelacji M2/3, M2/6, 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

Cele wyznaczone przez wniosek:

- poprawa dostępności komunikacyjnej,
- integracja gospodarcza,
- rozwój gospodarczy,
- likwidacja dysproporcji w zakresie infrastruktury komunikacyjnej,
- poprawa dostępności komunikacyjnej w aspekcie rozwoju turystyki (rowerowej),
- likwidacja dysproporcji w zakresie dostępności infrastruktury komunikacyjnej,
- poprawa jakości kontaktów pomiędzy mieszkańcami po obu stronach granicy.

Cel operacyjny:

- modernizacja nawierzchni i pobocza, wykonanie punktów widokowych, ułatwienia dla niepełnosprawnych, udrożnienie drogi nieczynnej w obszarze pogranicza

Grupy docelowe:

- mieszkańcy pogranicza,
- turyści (turystyka rowerowa),
- przedsiębiorcy i rolnicy,

- niepełnosprawni.

Sposób promocji projektu:

- tablice,
- plakaty,
- ulotki,
- nagłaśnianie medialne (prasa, telewizja).

b) Opracowanie matrycy analitycznej

Cele	Cele operacyjne	Parametry ogólne (opisowe)	Parametry mierzalne/ weryfikowalne empirycznie	Numer pytania
Jakość inwestycji	Modernizacja nawierzchni i pobocza, wykonanie punktów widokowych, ułatwienia dla niepełnosprawnych, udrożnienie drogi nieczynnej w obszarze pogranicza	Jakość inwestycji	Stan techniczny drogi	1
			Poprawa stanu technicznego nawierzchni	
			Skala poprawy stanu drogi	1
Poprawa dostępności komunikacyjnej Likwidacja dysproporcji w zakresie infrastruktury komunikacyjnej	Modernizacja nawierzchni i pobocza, wykonanie punktów widokowych, ułatwienia dla niepełnosprawnych, udrożnienie drogi nieczynnej w obszarze pogranicza	Jakość inwestycji Bezpieczeństwo, komfort jazdy, płynność Efekt transgraniczny	Poprawa stanu technicznego nawierzchni	1
			Skala poprawy stanu drogi	1
			Zwiększenie częstotliwości przejazdu	3
			Skala zwiększenia częstotliwości przejazdu	3
			Transgraniczne wykorzystywanie drogi/ zwiększenie zasięgu przestrzennego komunikacji (Czechy)	4

			Zasadność inwestycji	7
Poprawa dostępności komunikacyjnej w aspekcie rozwoju turystyki (rowerowej)	Modernizacja nawierzchni i pobocza, wykonanie punktów widokowych, ułatwienia dla niepełnosprawnych, udrożnienie drogi nieczynnej w obszarze pogranicza	Turystyczno-rekreacyjna dostępność komunikacyjna	Turystyczno-rekreacyjne wykorzystywanie trasy	5
			Budowa ułatwień dla niepełnosprawnych i rowerzystów	2
Poprawa jakości kontaktów pomiędzy mieszkańcami po obu stronach granicy	Modernizacja nawierzchni i pobocza, wykonanie punktów widokowych, ułatwienia dla niepełnosprawnych, udrożnienie drogi nieczynnej w obszarze pogranicza	Efekt transgraniczny	Transgraniczne wykorzystywanie drogi/ zwiększenie zasięgu przestrzennego komunikacji (Czechy)	4
Integracja gospodarcza Rozwój gospodarczy	Modernizacja nawierzchni i pobocza, udrożnienie drogi nieczynnej w obszarze pogranicza	Poprawa warunków funkcjonowania przedsiębiorców i rolników	Beneficjenci	6
			Status zawodowy (przedsiębiorcy/rolnicy) a zwiększenie częstotliwości przejazdu	3 i M2
			Zwiększenie zasięgu przestrzennego (Czechy)	4
			Status zawodowy a ocena zasadności inwestycji	M 2/7
			Status zawodowy a postrzeganie beneficjentów projektu	M2/6

Likwidacja dysproporcji w zakresie dostępności infrastruktury komunikacyjnej	Modernizacja nawierzchni i pobocza, wykonanie punktów widokowych, ułatwienia dla niepełnosprawnych	Likwidacja dysproporcji w dostępności ciągów komunikacyjnych dla osób niepełnosprawnych (rowerzystów, pieszych)	Budowa ułatwień dla niepełnosprawnych i rowerzystów	2
Dobro publiczne	Modernizacja nawierzchni i pobocza, wykonanie punktów widokowych, ułatwienia dla niepełnosprawnych, udrożnienie drogi nieczynnej w obszarze pogranicza	Odpowiedni dobór celów inwestycyjnych (odpowiednie wydatkowanie środków)	Zasadność inwestycji	7
			Skala zasadności	
			Beneficjenci	6
		Optymalizacja realizacji inwestycji	Uczciwość/zgodność z prawem	8
		Optymalizacja wykorzystania środków	Rodzaje i przykłady nieprawidłowości	9, 10
Wiedza o projekcie, źródłach finansowania	tablice, plakaty, ulotki, nagłaśnianie medialne	Efekt promocyjny	Źródła finansowania	11
			Rozkład źródeł informacji (pyt.12)	12
			Zasięg kanałów promocyjnych (miejsce zamieszkania i pyt.12)	12/M1
			Znajomość nazwy programu	13

c) przygotowanie kwestionariusza ankietowego

Ankieta składa się z czterech grup pytań:

- a) pytania sprawdzające zakres realizacji celów sformułowanych we wniosku oraz oddziaływanie projektu na grupy docelowe (1-6),
- b) pytania określające zasadność inwestycji, 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: 0,01-25%, 25,01-50%, 50,01-75%, 75,01-100%, które powiązano z przedziałami wartości punktowej: 0,4-2, 2,4-4, 4,4-6, 6,4-8 oraz kategoriami opisowymi: mała/niska, przeciętna, duża/dobra, Bardzo dobra/bardzo dobra,
- W każdy z przedziałów wprowadzono pięciostopniową gradację (co 24,9%),
- Każdy ze stopni powiązano z odpowiednią wartością punktową (co 0,4),
- Każdemu z parametrów przypisano taką samą wagę w zakresie spełniania celu.

Pytanie nr 1	Wartość pozytywna	Wartość zerowa	Wartość ujemna
bardzo poprawił	x		
nieznacznie poprawił	x		
nie wpłynął		x	
pogorszył			x
nie mam zdania		x	

Pytanie nr 2	Wartość pozytywna	Wartość zerowa	Wartość ujemna
tak	x		
nie		x	
nie wiem		x	

Pytanie nr 3	Wartość pozytywna	Wartość zerowa	Wartość ujemna
znacząco się zwiększyła	x		
nieznacznie się zwiększyła	x		
nie zmieniła się		x	
zmniejszyła się			x
nie potrafię określić		x	

Pytanie nr 4	Wartość pozytywna	Wartość zerowa	Wartość ujemna
tak	x		
nie		x	

Pytanie nr 5	Wartość pozytywna	Wartość zerowa	Wartość ujemna
tak	x		
nie		x	

Pytanie nr 6	Wartość pozytywna	Wartość zerowa	Wartość ujemna
mieszkańcy	x		
przedsiębiorcy/rolnicy	x		
turyści	x		
wykonawcy		x	
urzędnicy		x	
nikt			x

Pytanie nr 7	Wartość pozytywna	Wartość zerowa	Wartość ujemna
Całkowicie uzasadnione	x		
uzasadnione, lecz były ważniejsze inwestycje	x		
nieuzasadnione			x
nie potrafię określić		x	

Pytanie nr 8	Wartość pozytywna	Wartość zerowa	Wartość ujemna
tak	x		
nie			x
nie wiem		x	

Pytanie nr 11	Wartość pozytywna	Wartość zerowa	Wartość ujemna
powiatu prudnickiego		x	
budżetu centralnego Polski		x	
Unii Europejskiej		x	
powiatu prudnickiego i Unii Europejskiej	x		
nie wiem		x	

Pytanie nr 13	Wartość pozytywna	Wartość zerowa	Wartość ujemna
tak	x		
nie		x	
nie wiem		x	

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 dobra/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 dla pytania dotyczącego rzetelności i uczciwości w realizacji inwestycji

Wartość procentowa	Kategoria	Wartość punktowa	
$x \leq 25\%$	bardzo mała	0,01-5%	- 0,8
	bardzo mała	5,01%-10%	- 1,6
	bardzo mała	10,01%-15%	- 2,4
	bardzo mała	15,01%-20%	-3,2
	bardzo mała	20,01%-25%	- 4
$25\% < x \leq 50\%$	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 dobra	80,01%-85%	5,6
	bardzo dobra	85,01%-90%	6,4
	bardzo dobra	90,01%-95%	7,2
	bardzo dobra	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

2. Proces gromadzenia danych

Ankietyzację przeprowadzono w dniach 25, 26 i 30 lipca 2013 r. na terenie Prudnika, Dytmarowa i Krzyżkowic oraz Rylovki, Osłoblahy i Hlinki. 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 236 ankiet w języku polskim i 135 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,

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

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

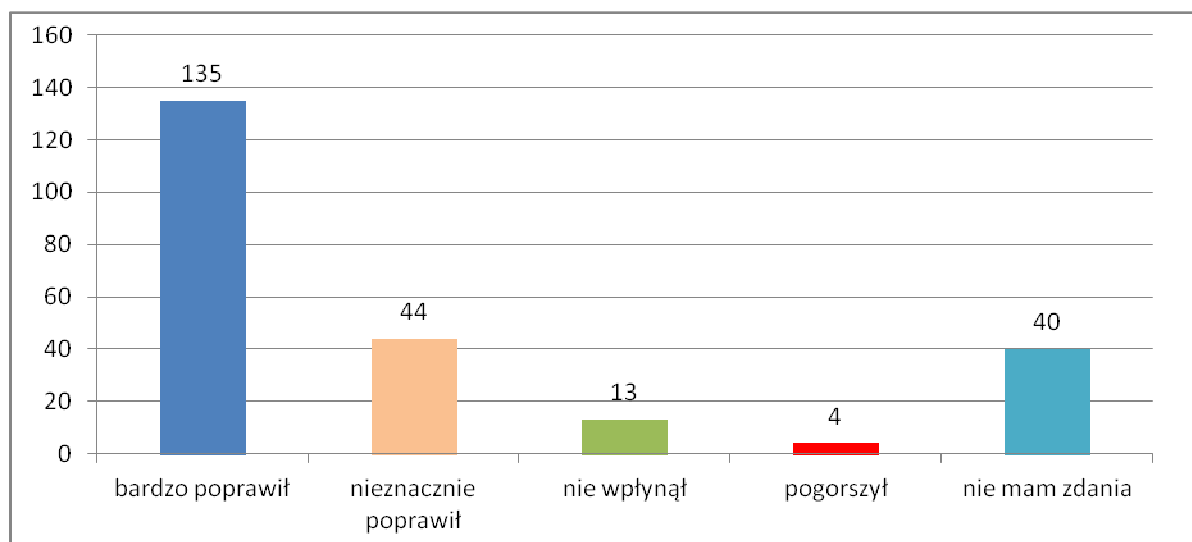
Katarzyna Strauchmann (studentka kierunku *filologia angielska*) – ankietyzacja, agregacja danych.

1. Wyniki – opis, analiza, interpretacja, wnioski

Strona polska projektu

1. Jak remont drogi pomiędzy Prudnikiem a Rylovką wpłynął na jej stan techniczny?

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
bardzo poprawił	135	57%
nieznacznie poprawił	44	19%
nie wpłynął	13	5%
pogorszył	4	2%
nie mam zdania	40	17%

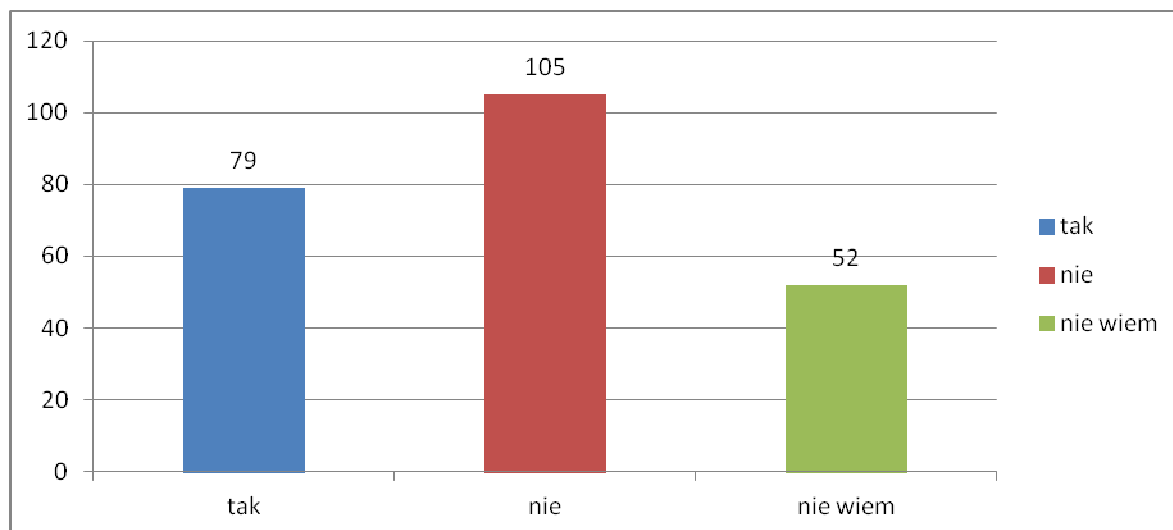


57% ankietowanych uważa, że remont drogi pomiędzy Prudnikiem i Rylovką bardzo poprawił jej stan techniczny. 19% dostrzega nieznaczną poprawę. Zdaniem 5% ankietowanych remont nie zmienił stanu technicznego drogi. 2% wskazuje na negatywny wpływ remontu na stan techniczny drogi, a 17% nie ma zdania w tej kwestii.

Wniosek: Ogółem poprawę stanu (widoczność zmiany stanu technicznego) drogi dostrzega łącznie 76% ankietowanych, co – zgodnie z przyjętą metodą interpretacji – oznacza **bardzo dobrą ocenę jakości inwestycji**. Skala zmiany jakości, tj. stosunek procentowy osób zauważających znaczną poprawę do osób wskazujących na nieznaczną poprawę wynosi 75% do 25% (nieznacząca poprawa jakości). Wartość bezwzględna zmiany jakości wynosi 74%.

2.Czy droga zawiera udogodnienia dla rowerzystów i osób niepełnosprawnych?

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
tak	79	33,5%
nie	105	44,5%
nie wiem	52	22%

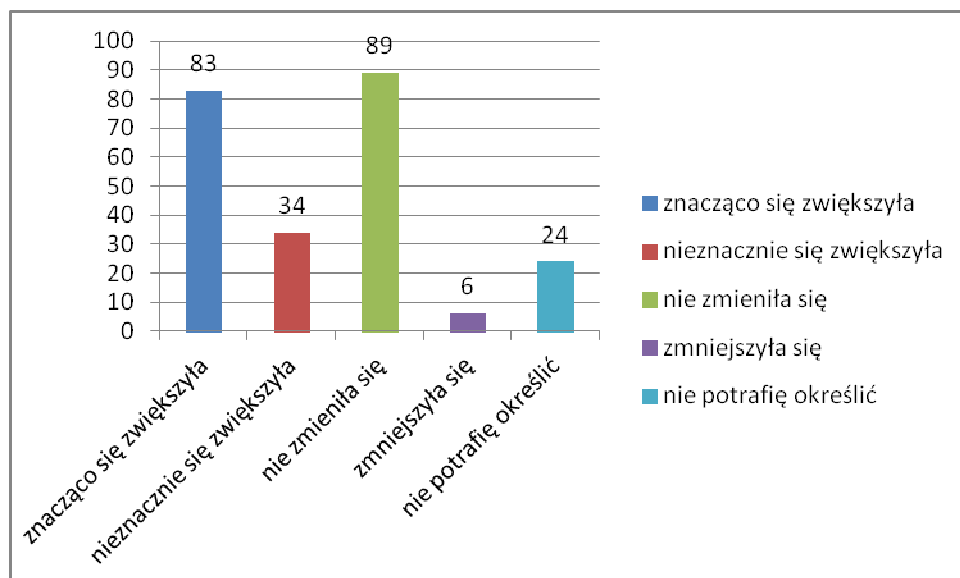


Na istnienie udogodnień dla rowerzystów i osób niepełnosprawnych wskazuje 33,5% ankietowanych. 44,5% osób udzieliło negatywnej odpowiedzi na powyższe pytanie, a 22% nie potrafiło udzielić odpowiedzi twierdzącej lub przeczącej.

Wniosek: Stosunkowo niski odsetek – względem ilości osób dostrzegających poprawę stanu technicznego drogi - wskazujących na istnienie udogodnień wynika stąd, że (1) tylko część drogi zawiera takie udogodnienia, (2) część użytkowników korzysta wyłącznie z jezdni, a nie z chodnika czy ścieżki rowerowej. Mimo tego skala widoczności udogodnień jest większa niż rzeczywisty stosunek długości odcinków zawierających udogodnienia do długości całej drogi.

3.Jak zmieniła się częstotliwość Pani/Pana przejazdu odcinkami wyremontowanej drogi?

Odpowiedź	Ilość osób	Wartość procentowa
znacząco się zwiększyła	83	35%
nieznacznie się zwiększyła	34	14%
nie zmieniła się	89	38%
zmniejszyła się	6	3%
nie potrafię określić	24	10%

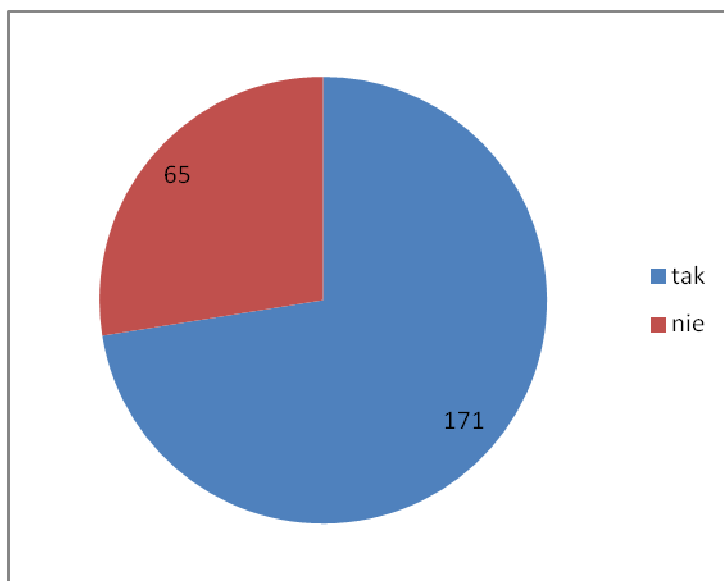


35% ankietowanych znacznie częściej korzysta z drogi niż przed remontem. U 14% ankietowanych nastąpił nieznaczny przyrost częstotliwości. U 38% ankietowanych remont drogi nie wpłynął na częstotliwość przejazdów. 3% wskazuje na negatywny wpływ remontu na częstotliwość przejazdów, a 10% nie jest w stanie określić wpływu remontu na częstotliwość przejazdów.

Wniosek: 49,5% ankietowanych jeździ częściej niż przed remontem, z czego u 71% nastąpił znaczny wzrost częstotliwości, a u 29% nieznaczny. Wzrost częstotliwości wynika: 1) poprawy stanu drogi (poprawy bezpieczeństwa, komfortu i płynności jazdy), 2) udrożnienia połączenia transgranicznego. Z drugiej strony należy pamiętać, że częstotliwość przejazdów nie jest warunkowana wyłącznie stanem technicznym drogi – osoby mieszkające w bezpośrednim sąsiedztwie drogi mogą korzystać z niej z taką samą częstotliwością, przyczyną w ich przypadku remont drogi miał wpływ na poprawę warunków przejazdu (zob. pyt.1).

4.Czy jeżdżąc do (z) Czech korzysta Pani/Pan z drogi Prudnika-Rylovka?

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
tak	171	72%
nie	65	28%

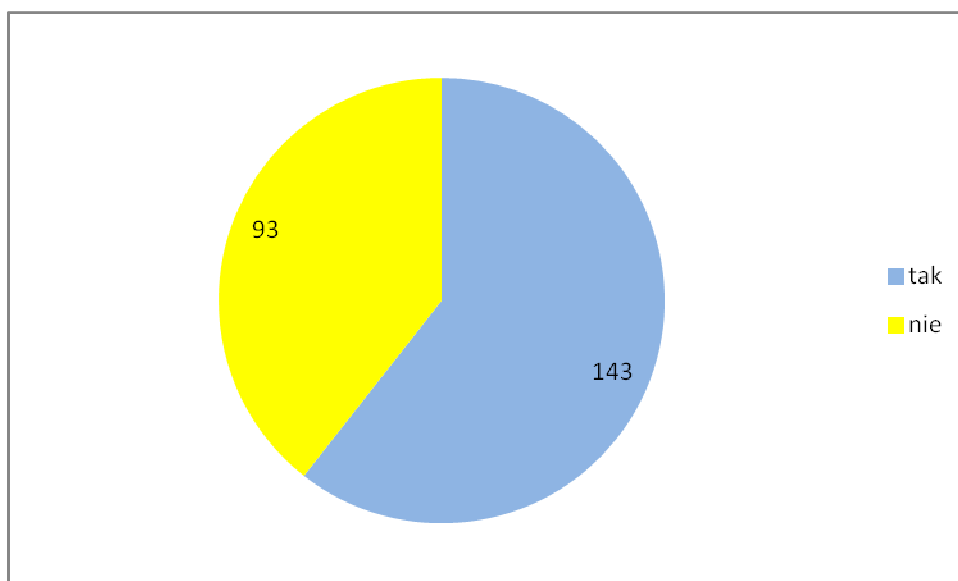


72% ankietowanych, jeżdżąc do Czech, korzysta z drogi Prudnik-Rylovka. 28% bądź nie jeździ do Czech, bądź też korzysta z innej drogi.

Wniosek: udrożnienie ciągu komunikacyjnego pomiędzy Prudnikiem i Rylovką spowodowało ożywienie ruchu transgranicznego na poziomie dobrym (zbliżającym się do bardzo dobrego).

5. Czy korzysta Pani/Pan z drogi w celach rekreacyjno-turystycznych (np. wycieczki rowerowe)?

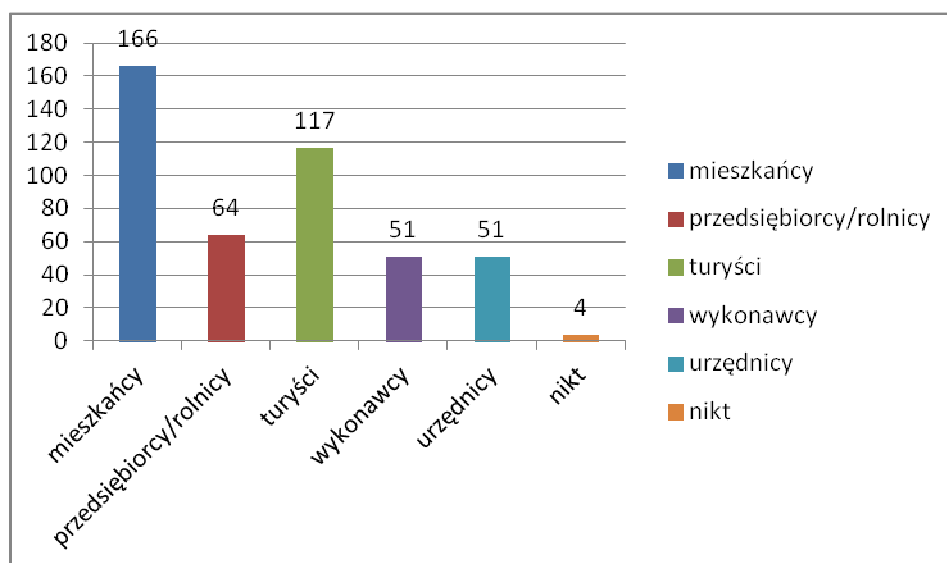
Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
tak	143	61%
nie	93	39%



Wniosek: 61% respondentów korzysta z drogi w celach rekreacyjno-turystycznych (poziom dobry).

6.Kto skorzystał na modernizacji drogi Prudnik-Rylovka?

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
mieszkańcy	166	37%
przedsiębiorcy/rolnicy	64	14%
turyści	117	26%
wykonawcy	51	11%
urzędnicy	51	11%
nikt	4	1%

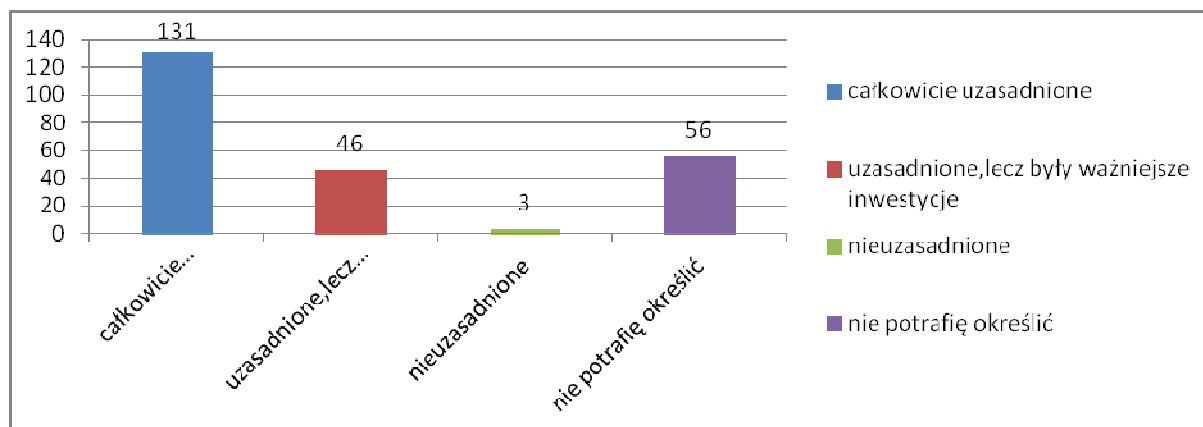


Odpowiedzi wskazujące na beneficjentów remontu drogi Prudnik-Rylovka rozkładają się następująco: 37% - mieszkańcy, 14% - przedsiębiorcy/rolnicy, 26% - turyści, 11% - wykonawcy, 11% - urzędnicy i 1% - nikt.

Wniosek: Suma procentowa grup docelowych projektu (mieszkańcy, przedsiębiorcy/rolnicy, turyści) wynosi 77%. Oznacza to bardzo wysoki poziom oddziaływania projektu na grupy docelowe.

7.Pani/Pana zdaniem wydatkowanie pieniędzy publicznych na remont drogi pomiędzy Prudnikiem i Rylovką było:

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
całkowicie uzasadnione	131	55,5%
uzasadnione, lecz były ważniejsze inwestycje	46	19,5%
nieuzasadnione	3	1%
nie potrafię określić	56	24%

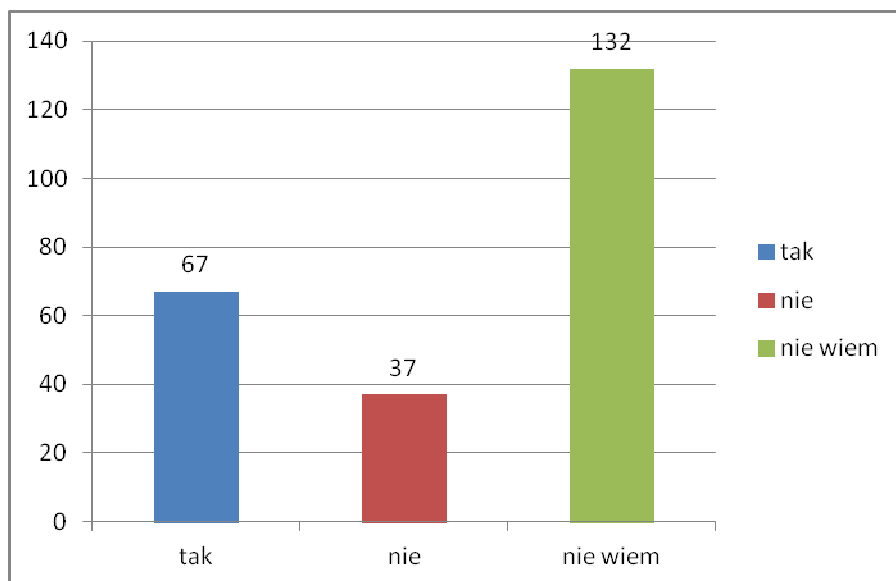


Na całkowitą zasadność inwestycji wskazuje 55,5% ankietowanych. 19,5% uważa remont drogi za uzasadniony, ale jednocześnie zaznacza, iż zasadność ta posiada charakter warunkowy – najpierw należało zrealizować inwestycje ważniejsze ze względu na dobro (potrzeby) społeczności lokalnej. Tylko 1% ankietowanych sądzi, że remont drogi był nieuzasadniony. 24% nie zajmuje stanowiska w kwestii zasadności inwestycji.

Wniosek: Większość ankietowanych (75%) uważa, że remont drogi został należycie zidentyfikowany w hierarchii potrzeb społeczności lokalnej. Jeżeli przyjrzymy się skali zasadności (stosunkowi procentowemu zasadności całkowitej do warunkowej), to całkowita zasadność inwestycji wynosi 74%, a zasadność warunkowa 26%. **Inwestycja została trafnie zidentyfikowana.**

8.Czy remont drogi był realizowany rzetelnie i uczciwie?

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
tak	67	64%
nie	37	36%
nie wiem	132	0%

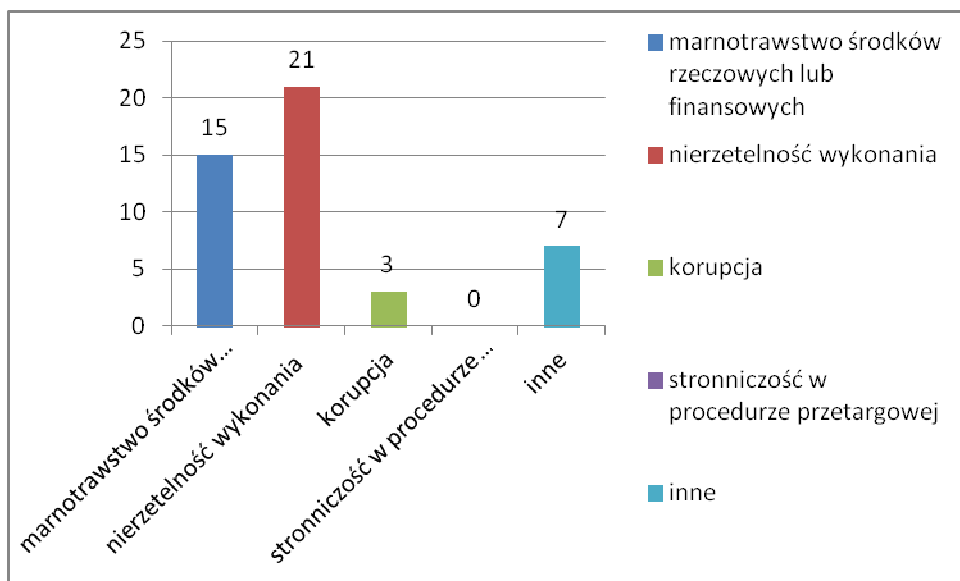


W powyższym pytaniu odpowiedzi „nie wiem” nadano znaczenie selektywne – tj. pozwalające wyodrębnić osoby, które nie potrafią udzielić jednoznacznej odpowiedzi, dlatego odpowiedzi „tak” i „nie” sumowane są do 100%. Konsekwentnie: 64% zajmujących stanowisko w kwestii rzetelności i uczciwości remontu drogi uważa, że remont był realizowany rzetelnie i uczciwie, a 36% wskazuje na występowanie nieprawidłowości podczas realizacji remontu.

W ankietach wskazano na nieprawidłowości w trakcie realizacji inwestycji (46 wskazań):

9. Jakie rodzaje nieprawidłowości miały miejsce podczas realizacji inwestycji?

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
marnotrawstwo środków rzeczowych lub finansowych	15	33%
nierzetelność wykonania	21	46%
korupcja	3	6%
stronniczość w procedurze przetargowej	0	0%
inne	7	15%



Wśród rodzajów nieprawidłowości dominuje nierzetelność wykonania (46%), za nią sytuuje się marnotrawstwo środków rzeczowych lub finansowych (33%). 15% wskazań dotyczyło „innych” rodzajów nieprawidłowości, aniżeli określone w ankiecie. 6% wskazań odnosiło się do działań o charakterze korupcyjnym.

Ankietowani mogli przedstawić opis nieprawidłowości (pyt.10), które prezentuje poniższe zestawienie (pisownia zgodna ze sformułowaniami ankietowanych):

1. robią się dziury w jezdni,
2. zapada się wjazd do posesji,
3. zniszczono przepusty do pól,
4. brak ścieżek rowerowych,
5. stosowano tanie materiały,
6. po zakończeniu modernizacji drogi konieczne, było wykonanie poprawek,
7. zamknięto hydranty przed domami,
8. złe zabezpieczenie materiałów, mieszkańcy kradli materiały.

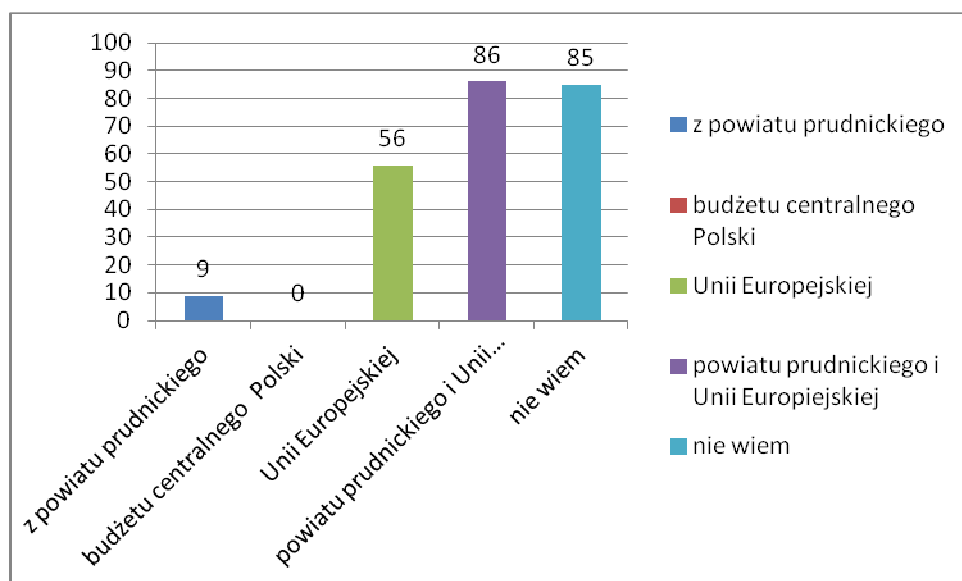
Wniosek (pyt.8,9,10): Przykłady nieprawidłowości można podzielić na dotyczące:

- jakości wykonania inwestycji (1, 2, 6),
- procesu jej realizacji (5),
- negatywnego wpływu inwestycji na życie mieszkańców (7,3)
- oczekiwań mieszkańców co do zakresu inwestycji, spełniania celów deklarowanych we wniosku (4).

W rodzajach i przykładach nieprawidłowości dominuje nierzetelność wykonania. Ankietowani oceniają, iż **remont drogi mógłby być realizowany w sposób bardziej optymalny zarówno pod względem wykorzystania środków rzeczowych (i finansowych), jak i dostosowania procesu realizacji inwestycji do potrzeb mieszkańców.**

11.Z jakich środków była finansowana modernizacja drogi Prudnik-Rylovka?

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
powiatu prudnickiego	9	4%
budżetu centralnego Polski	0	0%
Unii Europejskiej	56	24%
powiatu prudnickiego i Unii Europejskiej	86	36%
nie wiem	85	36%



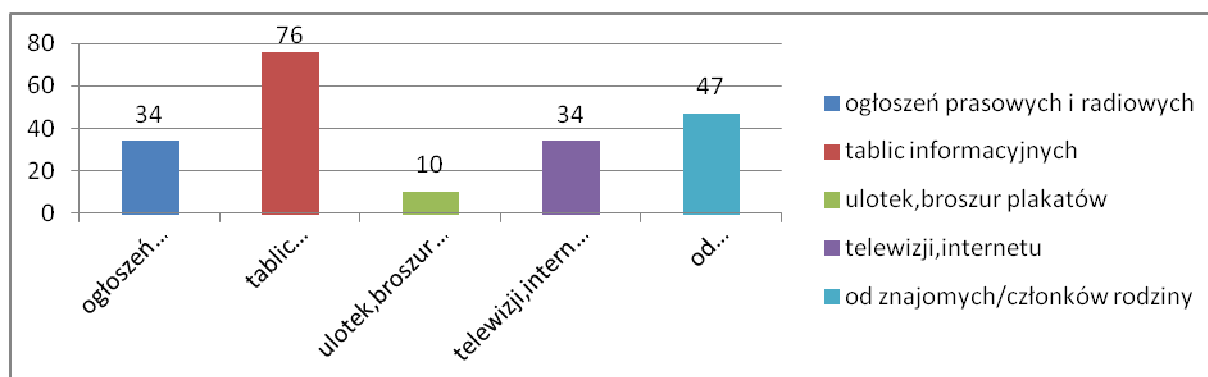
Ankietowani wskazują na następujące źródła pochodzenia środków finansujących realizację inwestycji: powiat prudnicki (4%), budżet centralny Polski (0%), Unia Europejska (24%), powiat prudnicki i Unia Europejska (36%). 36% ankietowanych deklaruje brak wiedzy w zakresie źródeł finansowania remontu.

Tylko 36% ankietowanych udzieliło odpowiedzi prawidłowej, choć zarazem 24% wskazało na finansowanie pochodzące z Unii Europejskiej, a 9% na wyłączone korzystanie z zasobów lokalnych. 35% badanych udziela odpowiedzi charakteryzujących się częściową adekwatnością.

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 modernizacji drogi Prudnik-Rylovka?

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
ogłoszenia prasowe i radiowe	34	17%
tablice informacyjne	76	38%
ulotki, broszury, plakaty	10	5%
telewizja, internet	34	17%
znajomi/członkowie rodziny	47	23%



Kanałem informacyjnym, charakteryzującym się największą widocznością są tablice informacyjne – 38% odpowiedzi wskazało właśnie na nie. 23% odpowiedzi wiąże się interakcjami społecznymi (znajomi/członkowie rodziny), 17% z ogłoszeniami prasowymi i radiowymi, a 17% z telewizją i Internetem. Najmniejszy odsetek odpowiedzi (5%) jest związany z ulotkami, broszurami i plakatami)

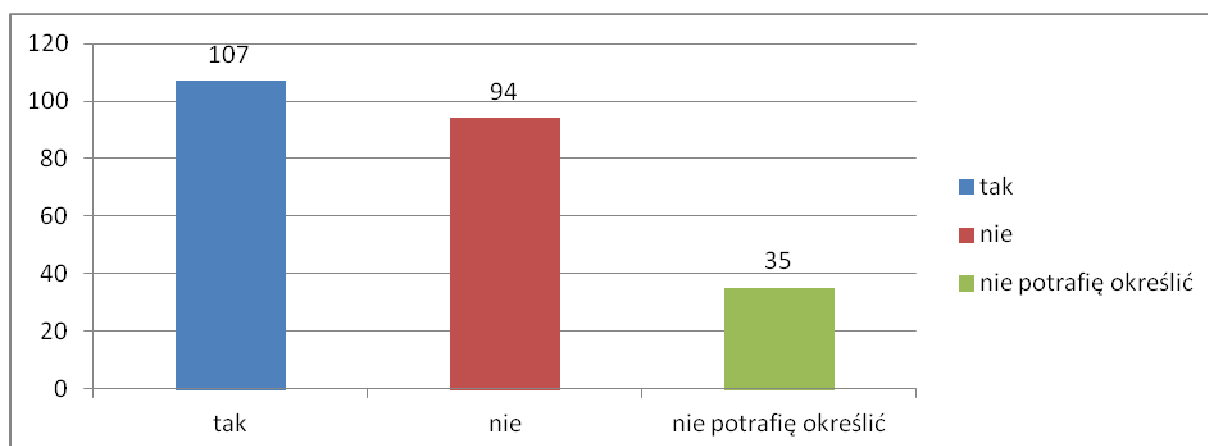
Wniosek: Widoczność kanałów należy odróżnić od ich efektywności (stąd też wynika liczba prawidłowych odpowiedzi na pytanie 11):

- jeżeli 23% 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 nie gwarantuje adekwatnej wiedzy na temat projektu. Percepcja podlega uwarunkowaniom subiektywnym (np. przeciążenie informacyjne, selektywność) oraz obiektywnym (nieodpowiednia konstrukcja przekazu, „przeładowanie” informacyjne i wizualne),

- czynnikiem w znacznym stopniu ograniczającym adekwatną wiedzę na temat inwestycji współfinansowanych przez Unię Europejską jest sposób ich medialnej i politycznej prezentacji, w których w niewielkiej tylko mierze akcentuje się konieczność współfinansowania ze środków społeczności lokalnej.

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

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
tak	107	45%
nie	94	40%
nie potrafię określić	35	15%

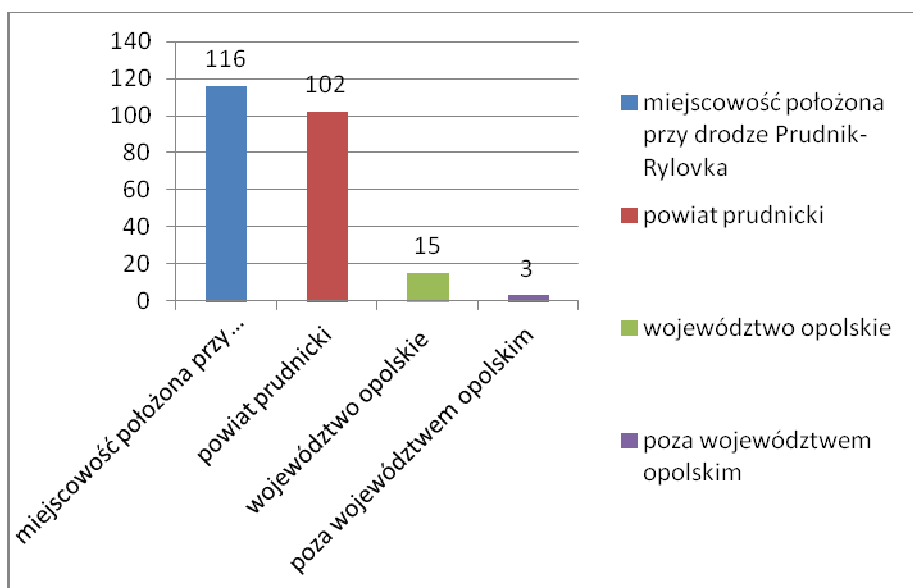


45% ankietowanych zetknęło się z nazwą *Program Operacyjny Współpracy Transgranicznej 2007-2013*, 40% wskazuje, że nigdy nie spotkało się z tą nazwą, a 15% ankietowanych nie jest w stanie zająć jednoznacznego stanowiska. Rozpoznawalność nazwy sytuuje się na poziomie przeciętnym.

Dane dotyczące ankietowanych

1. Miejsce zamieszkania

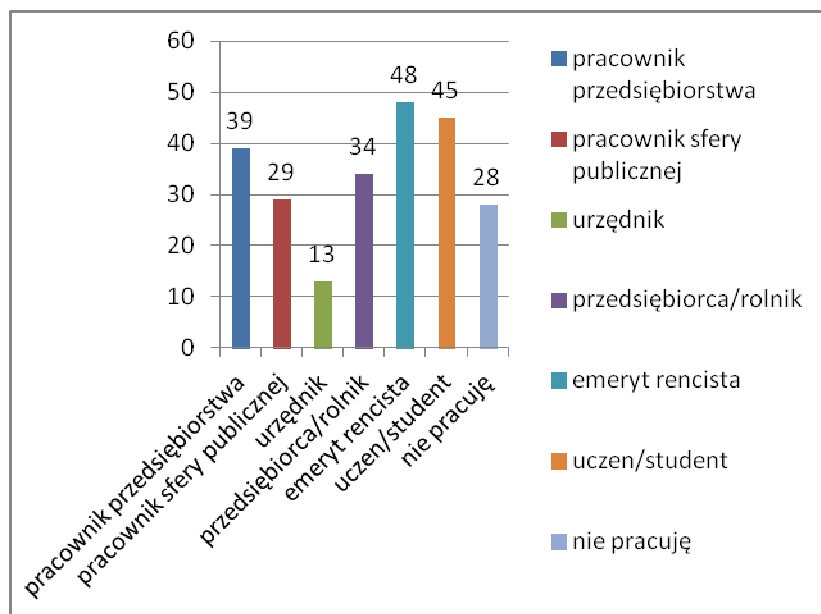
Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
miejscowość położona przy drodze Prudnik-Rylovka	116	49,2%
powiat prudnicki	102	43,2%
województwo opolskie	15	6,4%
poza województwem opolskim	3	1,2%



49,2% ankietowanych mieszka w miejscowościach usytuowanych przy drodze Prudnik-Rylovka, 43,2% na terenie powiatu prudnickiego, 6,4% na terenie województwa opolskiego, a 1,2 % poza województwem opolskim. Większość ankietowanych pozostaje w bezpośredniej styczności przestrzennej i funkcjonalnej z remontowanym ciągiem komunikacyjnym.

2. Status zawodowy

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
pracownik przedsiębiorstwa	39	17%
pracownik sfery publicznej	29	12%
urzędnik	13	6%
przedsiębiorca/rolnik	34	14%
emeryt/rencista	48	20%
uczeń/student	45	19%
nie pracuję	28	12%



Charakterystyka zróżnicowania zawodowego ankietowanych: pracownicy przedsiębiorstwa - 17%, pracownicy sfery publicznej – 12%, urzędnicy 6%, przedsiębiorcy i rolnicy - 14%, emeryci/renciści – 20%, uczniowie/studenci – 19%, niepracujący – 12%.

Korelacje danych

1. Zależność pomiędzy miejsce zamieszkania i częstotliwością przejazdu

	Prudnik-Rylovka	powiat prudnicki	województwo opolskie	poza województwem opolskim
Znacząco się zwiększyła	49 (20, 6%)	30 (12,6%)	4 (1,6%)	0
Nieznacznie się zwiększyła	18 (7,5%)	12 (5%)	4 (1,6%)	0
Nie zmieniła się	39 (16,4%)	45 (18,9%)	4(1,6%)	1 (0,5%)
Zmniejszyła się	2 (1%)	4 (1,6%)	0	0
Nie potrafię określić	8 (3,3%)	11 (4,6%)	3 (1,2%)	2 (1%)
Wzrost częstotliwości przejazdu	57%	41%	53%	0%

Wniosek: Największy wzrost częstotliwości przejazdu występuje u osób mieszkających w bezpośrednim sąsiedztwie drogi Prudnik-Rylovka (57%) i wśród osób mieszkających w województwie opolskim (53%). W obu przypadkach jest on wyższy od średniego wzrostu częstotliwości przejazdu (50,2%).

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

	Prudnik-Rylovka	powiat prudnicki	województwo opolskie	poza województwem opolskim
Ogłoszenia prasowe i radiowe	21	12	1	0
Tablice informacyjne	49	26	1	0
Ulotki, broszury, plakaty	5	4	1	0
Telewizja, internet	21	13	0	0
Od znajomych, członków rodziny	24	20	3	0

Wniosek: Zasięg informacji związanych z realizacją projektu ma charakter lokalny (miejscowości położone przy drodze oraz powiat prudnicki). Dominującymi kanałami informacyjnymi są tablice informacyjne, interakcje społeczne, telewizja, ogłoszenia.

3. Status zawodowy (przedsiębiorcy/rolnicy, pracownicy przedsiębiorstw) a zwiększenie częstotliwości przejazdu

	Przedsiębiorcy/ rolnicy	Pracownicy przedsiębiorstw
Znacząco się zwiększyła	11	12
Nieznacznie się zwiększyła	4	6
Nie zmieniła się	17	15
Zmniejszyła się	2	2
Nie potrafię określić	0	4
Wzrost częstotliwości przejazdu	42%	46%

Wniosek: Wzrost częstotliwości przejazdu u dwóch grup związanych z sektorem przedsiębiorczości prywatnej, tj. u przedsiębiorców/rolników (42%) i u pracowników przedsiębiorstw (46%) jest nieznacznie niższy od średniego wzrostu częstotliwości przejazdu (50,2%). 48% przedsiębiorców/rolników i 38% pracowników przedsiębiorstw korzysta z drogi z taką samą

częstotliwością, jak przed remontem (średnia wynosiła 37%). Droga jest wykorzystywana przez osoby związane z sektorem przedsiębiorczości – jej remont poprawił warunki przejazdu.

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

	Przedsiębiorcy/ rolnicy	Pracownicy przedsiębiorstw	Wartość zbiorcza
Mieszkańcy	26 (36,5%)	29 (32%)	55 (34%)
Przedsiębiorcy/rolnicy	10 (14%)	16 (17,5%)	26(16%)
Turyści	14 (20%)	17 (19%)	31 (19%)
Wykonawcy	9 (12,5%)	15 (16,5%)	24 (15%)
Urzednicy	12 (17%)	13 (14%)	25 (15,5%)
Nikt	0 (0%)	1 (1%)	1 (0,5%)

W ocenie osób związanych z sektorem przedsiębiorczości prywatnej głównym beneficjentem modernizacji drogi są mieszkańcy 36,5% i 32%. Zgodność dotyczy także wskazania kolejnego beneficjenta, tj. turystów (odpowiednio: 20% i 19%). Jako trzeciego beneficjenta projektu przedsiębiorcy wskazują urzędników (17%), a pracownicy przedsiębiorstw przedsiębiorców/ rolników (17,5%).

Wniosek: Osoby związane z sektorem przedsiębiorczości dostrzegają pozytywny wpływ remontu drogi na grupy docelowe na poziomie niższym (70,5% - przedsiębiorcy i 68,5% pracownicy przedsiębiorstw) od całkowitego wyniku ankietyzacji (77%). W większej mierze dostrzegają też realizację interesów urzędników (17% do 11%) oraz wykonawców (12,5% do 11%).

5. Status zawodowy (przedsiębiorcy/rolnicy, pracownicy przedsiębiorstw) a ocena zasadności inwestycji

	Przedsiębiorcy/ rolnicy	Pracownicy przedsiębiorstw	Wartość zbiorcza
Całkowicie uzasadniona	26	24	50 (68,5%)
Uzasadniona, lecz były ważniejsze inwestycje	4	9	13 (17,8%)
Nieuzasadniona	0	1	1 (1,4%)
Nie potrafię określić	4	5	9 (12,3%)
suma	34	39	73

Zasadność całkowita i warunkowa	88%	85%	86,3%
całkowita zasadność	76%	61%	68,5%

Przedsiębiorcy/rolnicy i pracownicy przedsiębiorstw w większym zakresie aniżeli inni ankietowani uznają zasadność inwestycji (odpowiednio: 88% i 85%). 76% przedsiębiorców/rolników i 61% pracowników przedsiębiorstw wskazuje na zasadność inwestycji. U samych przedsiębiorców ocena zasadności oraz zasadności całkowitej jest wyższa niż ocena przeciętna o odpowiednio 12% i 2%.

Wniosek z pkt.3, pkt.4 i pkt.5: modernizacja drogi poprawia, w ocenie osób związanych z sektorem przedsiębiorczości, warunki funkcjonowania przedsiębiorczości i służy dobru publicznemu. Zarazem nie uwzględnia ona w optymalny sposób interesów wszystkich grup docelowych: przedsiębiorcy oczekują bardziej widocznego oddziaływania inwestycji na poprawę warunków funkcjonowania przedsiębiorczości.

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

Cele	Parametry ogólne (opisowe)	Parametry mierzalne/ weryfikowalne empirycznie	Wartość procentowa	Wartość jakościowa /punktowa
Jakość inwestycji	Jakość inwestycji	Stan techniczny drogi	76%	Bardzo dobra
		Poprawa stanu technicznego nawierzchni		
		Stopień poprawy jakości	75,4	Bardzo dobra
Poprawa dostępności komunikacyjnej	Jakość inwestycji	Poprawa stanu technicznego nawierzchni	76%	Bardzo dobra
	Bezpieczeństwo, komfort jazdy, płynność	Stopień poprawy jakości	75,4%	Bardzo dobra
	Zwiększenie częstotliwości i zasięgu przestrzennego	Zwiększenie częstotliwości przejazdu	49,5%	Przeciętna
		Stopień zwiększenia częstotliwości	71%	Dobra

		Transgraniczne wykorzystywanie drogi/ zwiększenie zasięgu przestrzennego komunikacji (Czechy)	72%	Dobra
		Zasadność inwestycji	74%	Dobra
Poprawa dostępności komunikacyjnej w aspekcie rozwoju turystyki (rowerowej)	Turystyczno-rekreacyjna dostępność komunikacyjna	Turystyczno-rekreacyjne wykorzystywanie trasy	61%	Dobra
		Budowa ułatwień dla niepełnosprawnych i rowerzystów	33,5%	Przeciętna
Poprawa jakości kontaktów pomiędzy mieszkańcami po obu stronach granicy	Efekt transgraniczny	Transgraniczne wykorzystywanie drogi/ zwiększenie zasięgu przestrzennego komunikacji (Czechy)	72%	Dobra
Integracja gospodarcza Rozwój gospodarczy	Poprawa warunków funkcjonowania przedsiębiorców i rolników	Beneficjenci	77%	Bardzo dobra
		Status zawodowy (przedsiębiorcy/rolnicy) a zwiększenie częstotliwości przejazdu	42%	Przeciętna
		Zwiększenie zasięgu przestrzennego (Czechy)	72%	Dobra
		Status zawodowy (przedsiębiorcy/rolnicy) a ocena zasadności inwestycji	88%	Bardzo dobra
		Status zawodowy	70,5%	Dobra

		(przedsiębiorcy/rolnicy) a postrzeganie beneficjentów projektu		
Likwidacja dysproporcji w zakresie infrastruktury komunikacyjnej	Likwidacja dysproporcji w komunikacji drogowej	Budowa ułatwień dla niepełnosprawnych i rowerzystów	33,5%	Przeciętna
Dobro publiczne	Odpowiedni dobór celów inwestycyjnych (odpowiednie wydatkowanie środków)	Zasadność inwestycji	74%	Dobra
		Stopień zasadności	74%	Dobra
		Beneficjenci	77%	Bardzo dobra
	Optymalizacja realizacji inwestycji)	Uczciwość/zgodność z prawem	64%	Przeciętna
		Rodzaje i przykłady nieprawidłowości	9, 10	x
Wiedza o projekcie, źródłach finansowania	Efekt promocyjny	Znajomość źródeł finansowania	36%	Przeciętna
		Rozkład źródeł informacji (pyt.12)	x	x

		Zasięg kanałów promocyjnych (miejsce zamieszkania i pyt.12)	x	x
		Znajomość nazwy programu	45,5%	Przeciętna

Matryca analityczno-interpretacyjna cz. 2: ustalenie stopnia społecznej oceny realizacji poszczególnych celów

Cele	Parametry ogólne (opisowe)	Wartość procentowa	Wartość punktowa	Sumaryczna wartość punktowa	Ocena jakościowa
Jakość inwestycji	Jakość inwestycji	76%	6,4	6,4	Bardzo dobra
	Poprawa jakości				
	Skala poprawy jakości	75,4%	6,4		
Poprawa dostępności komunikacyjnej	Jakość inwestycji Bezpieczeństwo, komfort jazdy, płynność	76%	6,4	5,8	Dobra
		75,4%	6,4		
		49,5%	4		
		71%	6		
		72%	6		
		74%	6		
Poprawa dostępności	Turystyczno-rekreacyjne	61%	5,2	4	Przeciętna

komunikacyjnej w aspekcie rozwoju turystyki (rowerowej)	wykorzystywanie trasy				
	Budowa ułatwień dla niepełnosprawnych i rowerzystów	33,5%	2,8		
Poprawa jakości kontaktów pomiędzy mieszkańcami po obu stronach granicy	Efekt transgraniczny	72%%	6	6	Dobra
Integracja gospodarcza Rozwój gospodarczy	Poprawa warunków funkcjonowania przedsiębiorców i rolników (warunków życia społeczności lokalnej)	77%	6,4	5,84	Dobra
		42%	3,6		
		72%	6		
		88%	7,2		
		70,5%	6		
Likwidacja dysproporcji w zakresie infrastruktury komunikacyjnej	Likwidacja dysproporcji w komunikacji drogowej	33,5%	2,8	2,8	Przeciętna
Dobro publiczne	Odpowiedni dobór celów inwestycyjnych (odpowiednie wydatkowanie środków)	74%	6	6	Dobra
		74%	6		

	Optymalizacja realizacji inwestycji	64%	2,4	2,4	Przeciętna
		x	x	x	x
Wiedza o projekcie, źródłach finansowania	Efekt promocyjny	36%	3,2	3,6	Przeciętna
		x	x	x	x
		x	x	x	x
		45,5%	4		

Syntetyczne przedstawienie społecznej oceny realizacji poszczególnych celów

Cele	Sumaryczna wartość punktowa	Ocena jakościowa
Jakość inwestycji	6,4	Bardzo dobra
Poprawa dostępności komunikacyjnej	5,8	Dobra
Poprawa dostępności komunikacyjnej w aspekcie rozwoju turystyki (rowerowej)	4	Przeciętna
Poprawa jakości kontaktów pomiędzy mieszkańcami po obu stronach granicy	6	Dobra
Integracja gospodarcza	5,84	Dobra
Rozwój gospodarczy		

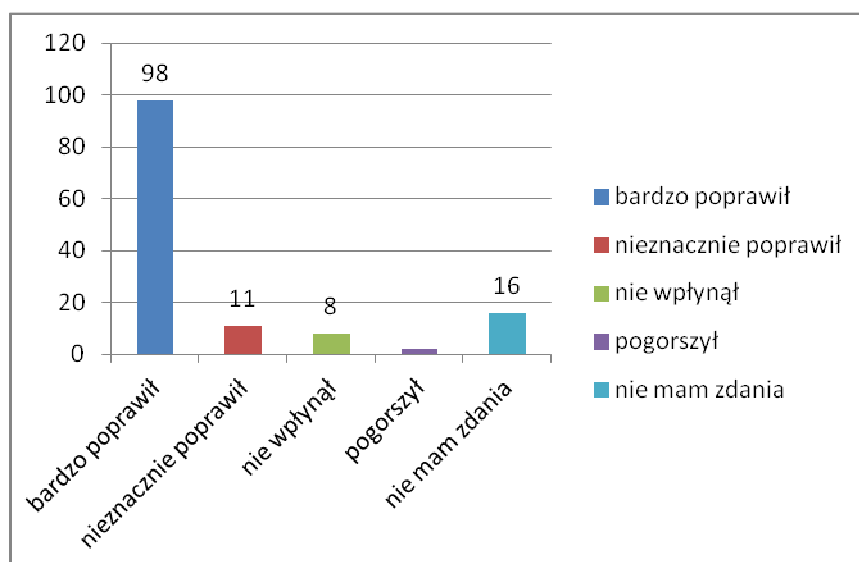
Likwidacja dysproporcji w zakresie infrastruktury komunikacyjnej	2,8	Przeciętna
Dobro publiczne/ Zasadność inwestycji	6	Dobra
Dobro publiczne/ Optymalizacja środków	2,4	Przeciętna
Wiedza o projekcie, źródłach finansowania	3,6	Przeciętna

Sumaryczna społeczna ocena końcowa projektu wynosi **4,76** (ocena dobra). Oznacza to, że średni poziom oceny każdego z celów projektu wynosi powyżej 50% opinii pozytywnych, co wskazuje na społeczną akceptację projektu jako całości.

Strona czeska projektu

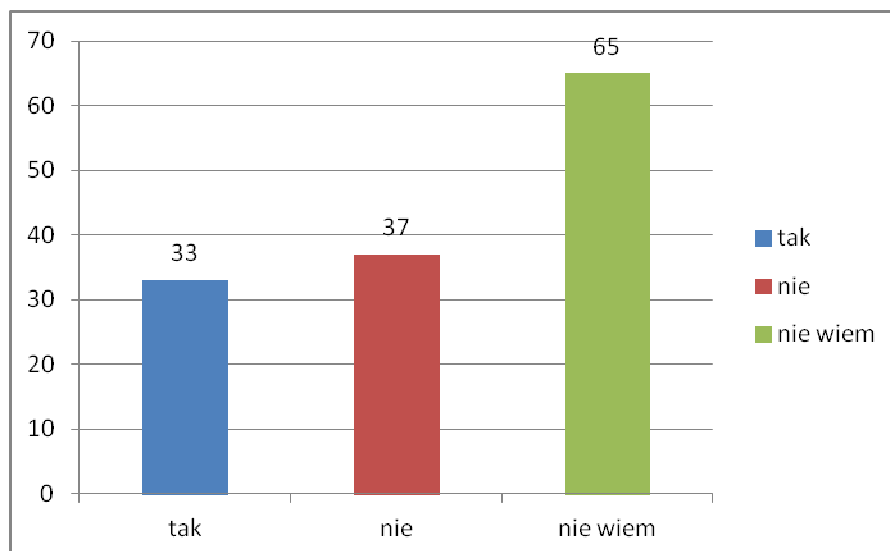
1. Jak remont drogi pomiędzy Rylovką a Prudnikiem wpłynął na jej stan techniczny?

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
bardzo poprawił	98	73%
nieznacznie poprawił	11	8%
nie wpłynął	8	6%
pogorszył	2	1%
nie mam zdania	16	12%



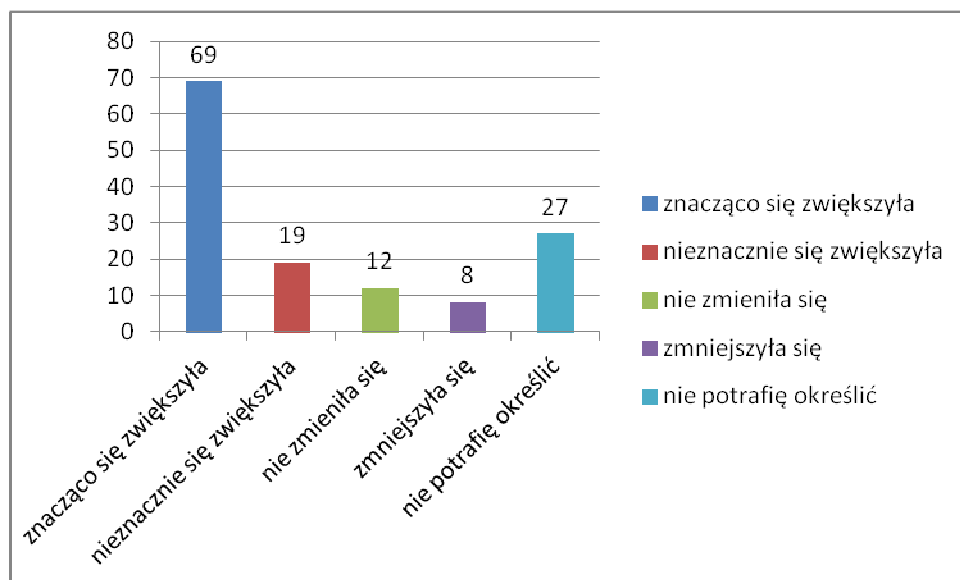
2. Czy droga zawiera udogodnienia dla rowerzystów i osób niepełnosprawnych?

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
tak	33	24,5%
nie	37	27,5%
nie wiem	65	48%



3. Jak zmieniła się częstotliwość Pani/Pana przejazdu odcinkami wyremontowanej drogi?

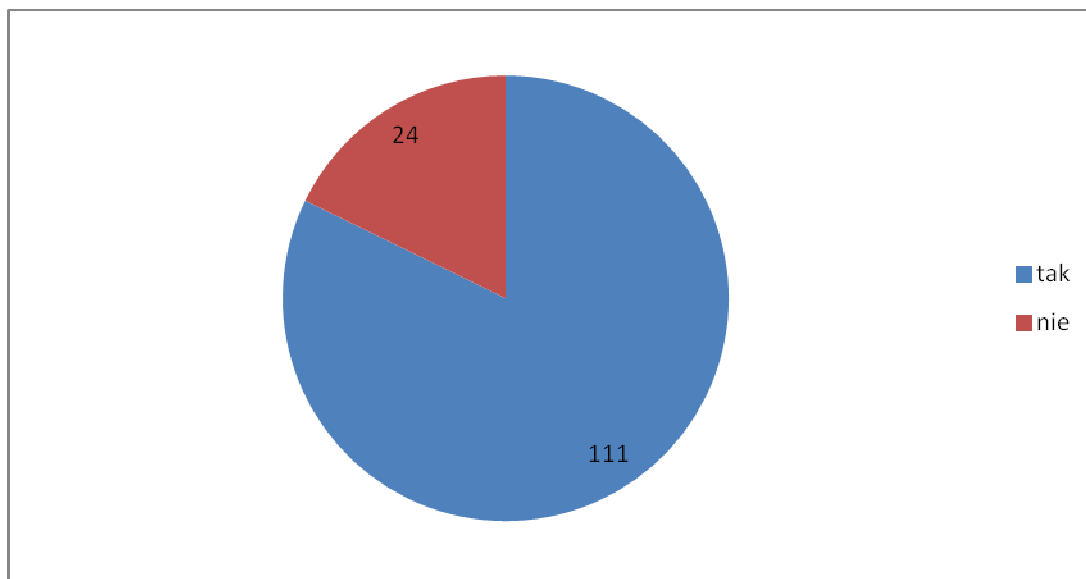
Ilość	Odpowiedź	Wartość procentowa
znaczaco się zwiększyła	69	51%
nieznacznie się zwiększyła	19	14%
nie zmieniła się	12	9%
zmniejszyła się	8	6%
nie potrafię określić	27	20%



4. Czy jeżdżąc do (z) Polski korzysta Pani/Pan z drogi Rylovka-Prudnik?

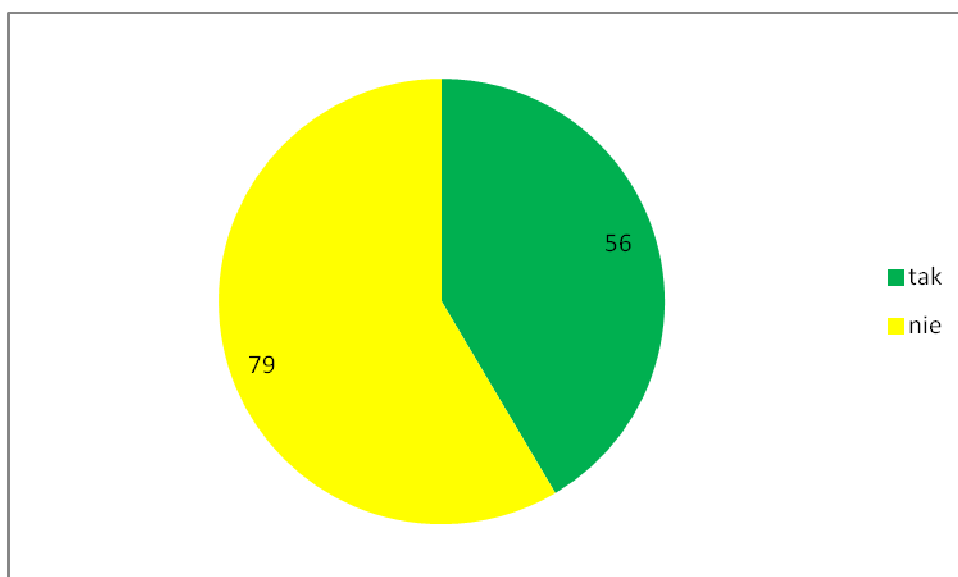
Ilość	Odpowiedź	Wartość procentowa
tak	111	82%

nie	24	18%
-----	----	-----



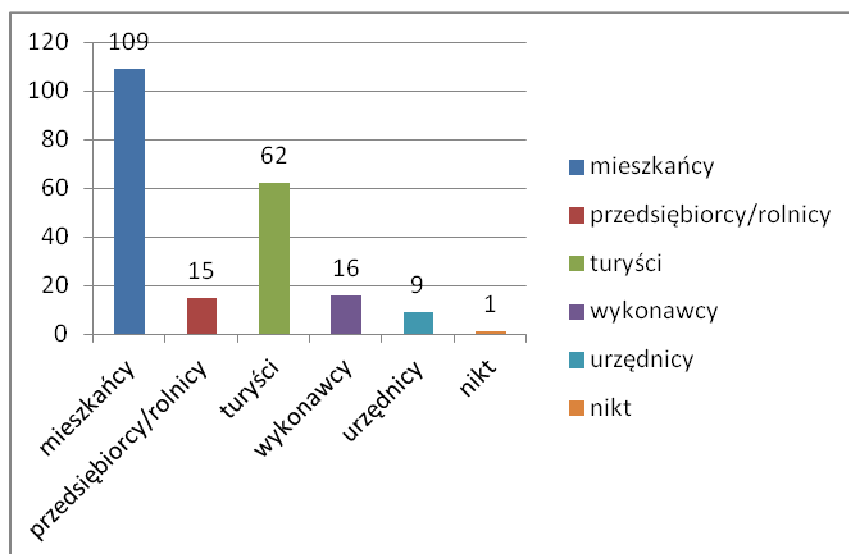
5.Czy korzysta Pani/Pan z drogi w celach rekreacyjno-turystycznych (np. wycieczki rowerowe)?

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
tak	56	41%
nie	79	59%



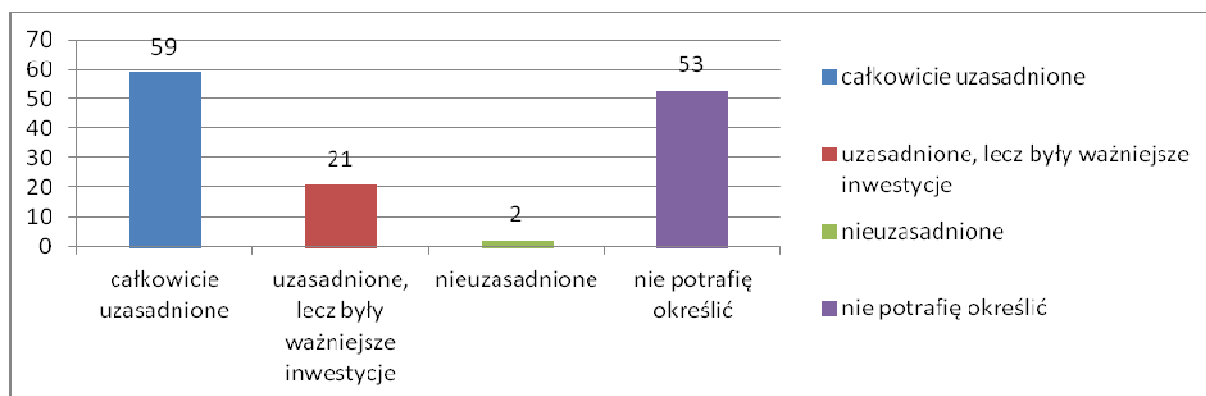
6.Kto skorzystał na modernizacji drogi Rylovka-Prudnik?

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
mieszkańcy	109	51%
przedsiębiorcy/rolnicy	15	7%
turyści	62	29%
wykonawcy	16	8%
urzędnicy	9	4,5%
nikt	1	0,5%



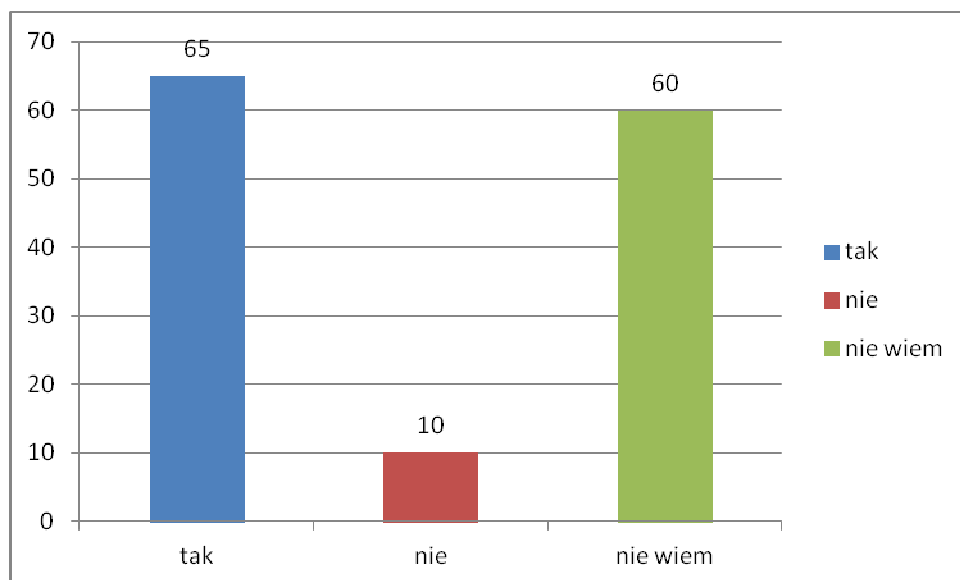
7.Pani/Pana zdaniem wydatkowanie pieniędzy publicznych na remont drogi pomiędzy Rylovką a Prudnikiem było:

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
całkowicie uzasadnione	59	43%
uzasadnione, lecz były ważniejsze inwestycje	21	15,5%
nieuzasadnione	2	1,5%
nie potrafię określić	53	40%



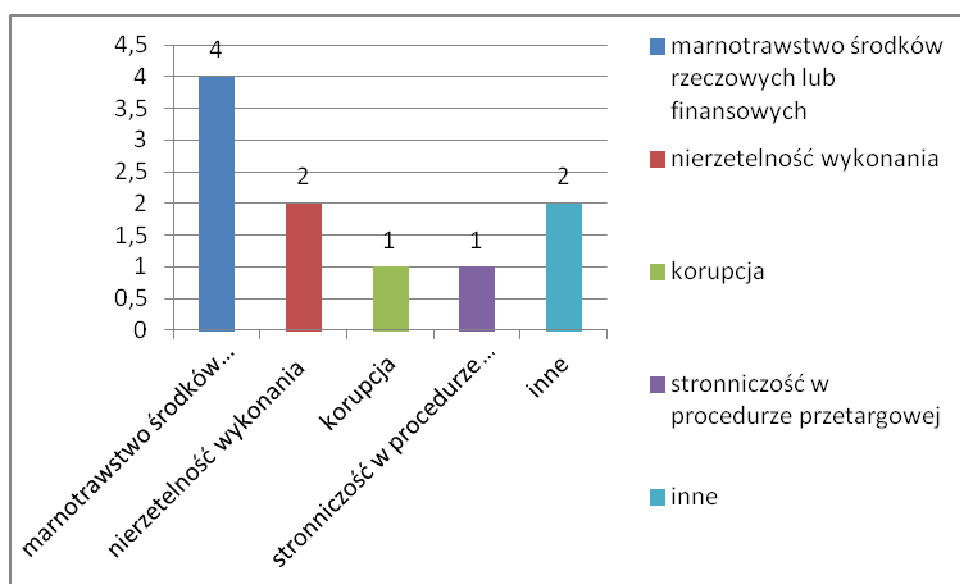
8.Czy remont drogi był realizowany rzetelnie i uczciwie?

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
tak	65	48%
nie	10	7,5%
nie wiem	60	44,5%



9. Jakie rodzaje nieprawidłowości miały miejsce podczas realizacji inwestycji?

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
marnotrawstwo środków rzeczowych lub finansowych	4	40%
nierzetelność wykonania	2	20%
korupcja	1	10%
stronniczość w procedurze przetargowej	1	10%
inne	2	20%

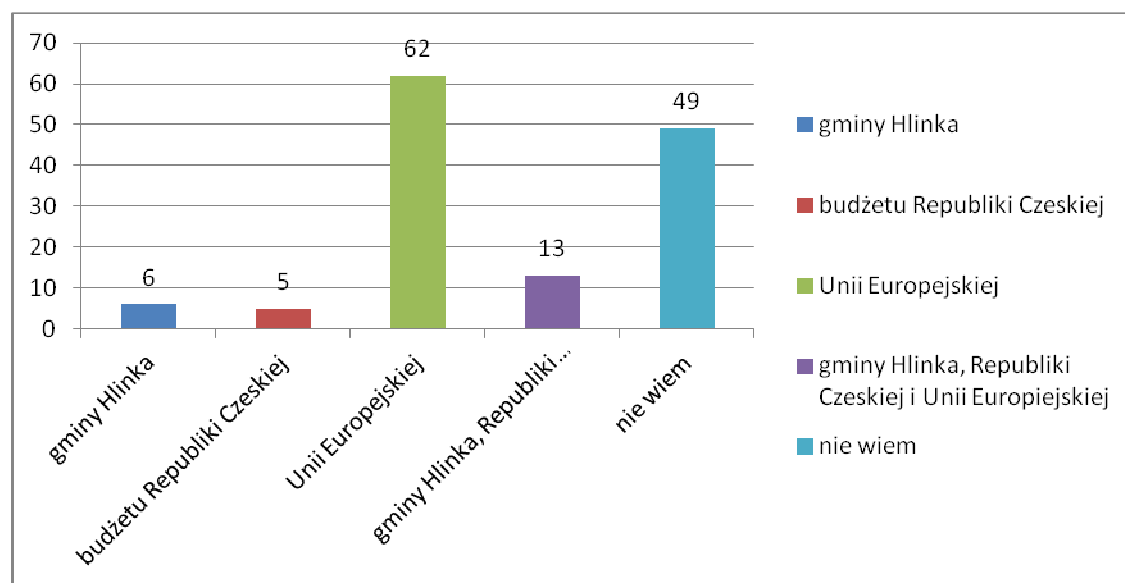


10. Przykłady nieprawidłowości:

1. nie było przetargu,
2. zbyt wąska droga,
3. brak oświetlonego chodnika,
4. brak odśnieżania,
5. brak pobocza.

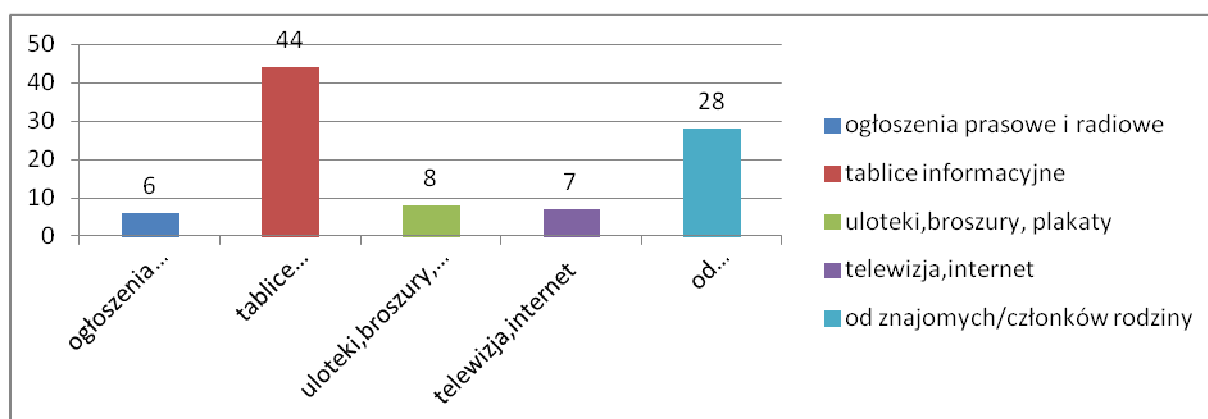
11.Z jakich środków była finansowana modernizacja drogi Rylovka-Prudnik?

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
gminy Hlinka	6	4%
budżetu Republiki Czeskiej	5	4%
Unii Europejskiej	62	46%
gminy Hlinka, Republiki Czeskiej i Unii Europejskiej	13	10%
nie wiem	49	36%



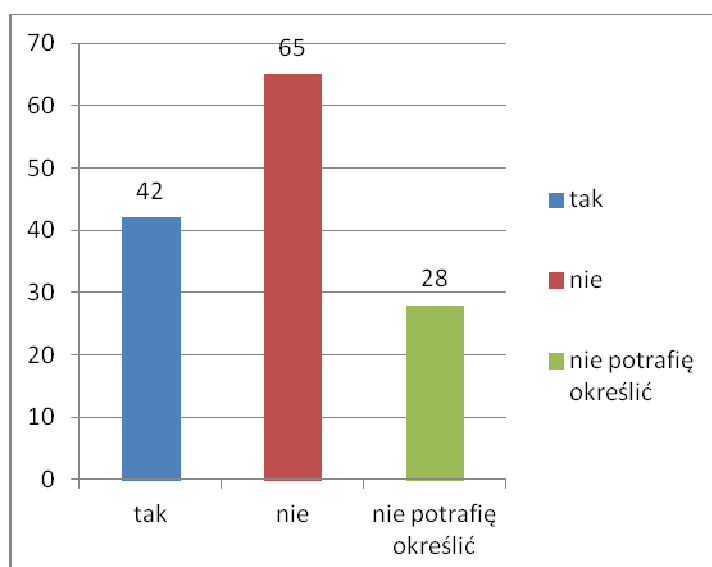
12.Z jakich źródeł pochodzą Pani/Pana informacje na temat finansowania modernizacji drogi Rylovka-Prudnik?

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
ogłoszenia prasowe i radiowe	6	6,5%
tablice informacyjne	44	47,5%
ulotki, broszury, plakaty	8	8,5%
telewizja, internet	7	7,5%
znajomi/członkowie rodziny	28	30%



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

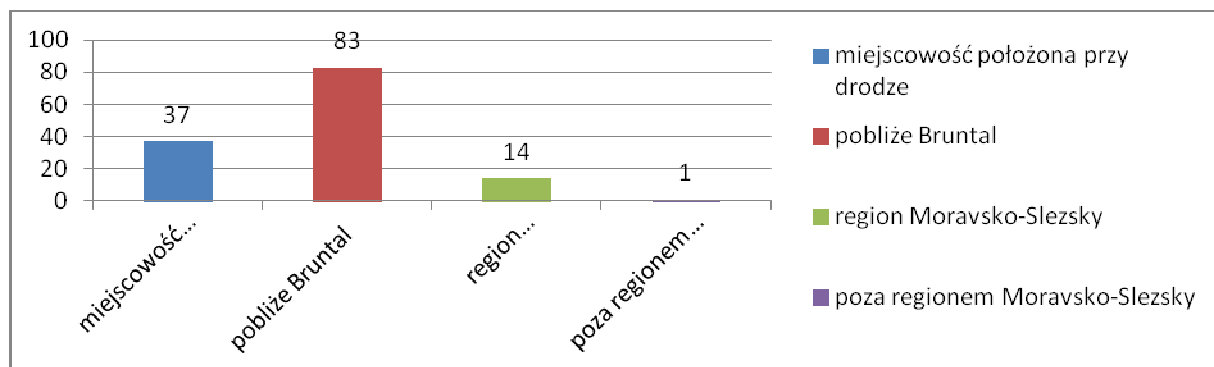
Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
tak	42	31%
nie	65	48%
nie potrafię określić	28	21%



Dane ankietowanych

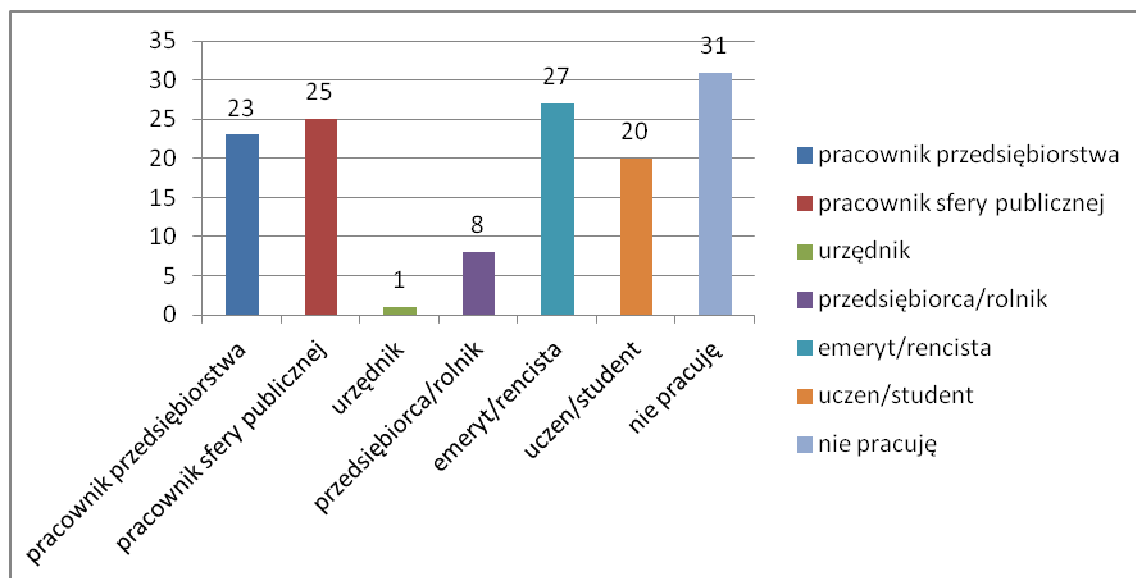
1. Miejsce zamieszkania

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
miejsowość położona przy drodze Rylovka-Prudnik	37	27,5%
powiat Bruntal	83	61,5%
Okręg Morawsko-Śląski	14	10,5%
poza Okręgiem Morawsko-Śląskim	1	0,5%



2. Status zawodowy

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
pracownik przedsiębiorstwa	23	17%
pracownik sfery publicznej	25	18,5%
urzędnik	1	0,5%
przedsiębiorca/rolnik	8	6%
emeryt/rencista	27	20%
uczeń/student	20	15%
nie pracuję	31	23%



Korelacje danych

1. Zależność pomiędzy miejscem zamieszkania i częstotliwością przejazdu

	Rylovka-Prudnik	Powiat Bruntal	Okręg Morawsko-Śląski	poza Okręgiem Morawsko-Śląskim
Znacząco się zwiększyła	21	44	4	0
Nieznacznie się zwiększyła	5	13	1	0
Nie zmieniła się	2	8	1	1
Zmniejszyła się	3	5	0	0
Nie potrafię określić	6	13	8	0
Wzrost częstotliwości przejazdu	70%	68%	36%	100%

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

	Rylovka-Prudnik	Powiat Bruntal	Okręg Morawsko-Śląski	poza Okręgiem Morawsko-Śląskim
Ogłoszenia prasowe i radiowe	2	3	1	
Tablice informacyjne	18	21	5	
Ulotki, broszury, plakaty	7	1	0	
Telewizja, internet	1	3	3	
Od znajomych, członków rodziny	8	17	3	

3. Status zawodowy (przedsiębiorcy/rolnicy, pracownicy przedsiębiorstw) a zwiększenie częstotliwości przejazdu

	Przedsiębiorcy/rolnicy	Pracownicy przedsiębiorstw
Znacząco się zwiększyła	4	12
Nieznacznie się zwiększyła	1	2
Nie zmieniła się	0	3
Zmniejszyła się	1	2
Nie potrafię określić	2	4
Wzrost częstotliwości przejazdu	62,5%	61%

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

	Przedsiębiorcy/rolnicy	Pracownicy przedsiębiorstw
Mieszkańcy	5	17
Przedsiębiorcy/rolnicy	1	0
Turyści	4	12
Wykonawcy	0	0
Urzednicy	0	0
Nikt	0	0
Grupy docelowe	100%	

5. Status zawodowy (przedsiębiorcy/rolnicy, pracownicy przedsiębiorstw) a ocena zasadności inwestycji

	Przedsiębiorcy/ rolnicy	Pracownicy przedsiębiorstw
Całkowicie uzasadniona	4 (50%)	12
Uzasadniona, lecz były ważniejsze inwestycje	1 (12,5%)	4
Nieuzasadniona	0	1
Nie potrafię określić	3 (37,5%)	6
Suma	8	23
Zasadność całkowita i warunkowa	72,5%	69,5%
Całkowita zasadność	50%	52,2%

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

Cele	Parametry ogólne (opisowe)	Parametry mierzalne/ weryfikowalne empirycznie	Wartość procentowa	Wartość jakościowa
Jakość inwestycji	Jakość inwestycji	Stan techniczny drogi	81%	Bardzo dobra
		Poprawa stanu technicznego nawierzchni		
		Stopień poprawy jakości	82%	Bardzo dobra
Poprawa dostępności komunikacyjnej	Jakość inwestycji Bezpieczeństwo, komfort jazdy, płynność Zwiększenie częstotliwości i zasięgu przestrzennego	Poprawa stanu technicznego nawierzchni	81%	Bardzo dobra
		Stopień poprawy jakości	82%	Bardzo dobra
		Zwiększenie częstotliwości przejazdu	65%	Dobra
		Stopień zwiększenia częstotliwości	78,5%	Bardzo dobra
		Transgraniczne wykorzystywanie drogi/ zwiększenie zasięgu przestrzennego komunikacji (Czechy)	82%	Bardzo dobra
		Zasadność inwestycji	58,5%	Dobra
Poprawa dostępności komunikacyjnej w aspekcie rozwoju turystyki (rowerowej)	Turystyczno-rekreacyjna dostępność komunikacyjna	Turystyczno-rekreacyjne wykorzystywanie trasy	41%	Przeciętna
		Budowa ułatwień dla niepełnosprawnych i rowerzystów	24,5%	Niska

Poprawa jakości kontaktów pomiędzy mieszkańcami po obu stronach granicy	Efekt transgraniczny	Transgraniczne wykorzystywanie drogi/ zwiększenie zasięgu przestrzennego komunikacji (Czechy)	82%	Bardzo dobra
Integracja gospodarcza Rozwój gospodarczy	Poprawa warunków funkcjonowania przedsiębiorców i rolników	Beneficjenci	87%	Bardzo dobra
		Status zawodowy (przedsiębiorcy/rolnicy) a zwiększenie częstotliwości przejazdu	62,5%	Dobra
		Zwiększenie zasięgu przestrzennego (Czechy)	82%	Bardzo dobra
		Status zawodowy (przedsiębiorcy/rolnicy) a ocena zasadności inwestycji	72,5%	Dobra
		Status zawodowy (przedsiębiorcy/rolnicy) a postrzeganie beneficjentów projektu	100%	Bardzo dobra
Likwidacja dysproporcji w zakresie infrastruktury komunikacyjnej	Likwidacja dysproporcji w komunikacji drogowej	Budowa ułatwień dla niepełnosprawnych i rowerzystów	24,5%	Niska
Dobro publiczne	Odpowiedni dobór celów inwestycyjnych (odpowiednie wydatkowanie środków)	Zasadność inwestycji	58,5%	Dobra
		Stopień zasadności	74%	Dobra

		Beneficjenci	73%	Dobra
	Optymalizacja realizacji inwestycji	Uczciwość/zgodność z prawem	86%	Bardzo dobra
		Rodzaje i przykłady nieprawidłowości	9, 10	
Wiedza o projekcie, źródłach finansowania	Efekt promocyjny	Znajomość źródeł finansowania	10%	Niska
		Rozkład źródeł informacji (pyt.12)	x	x
		Zasięg kanałów promocyjnych (miejsce zamieszkania i pyt.12)	x	x
		Znajomość nazwy programu	31%	Przeciętna

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

Cele	Parametry ogólne (opisowe)	Parametry mierzalne/ weryfikowalne empirycznie	Wartość procentowa	Wartość punktowa
Jakość inwestycji	Jakość inwestycji	Stan techniczny drogi	81%	6,8
		Poprawa stanu technicznego nawierzchni		
		Stopień poprawy jakości	82%	6,8
Poprawa dostępności komunikacyjnej	Jakość inwestycji Bezpieczeństwo, komfort jazdy, płynność, Zwiększenie częstotliwości i zasięgu przestrzennego	Poprawa stanu technicznego nawierzchni	81%	6,8
		Stopień poprawy jakości	82%	6,8
		Zwiększenie częstotliwości przejazdu	65%	5,2
		Stopień zwiększenia częstotliwości	78,5%	6,4
		Transgraniczne wykorzystywanie drogi/ zwiększenie zasięgu przestrzennego komunikacji (Czechy)	82%	6,8
		Zasadność inwestycji	58,5%	4,8
Poprawa dostępności komunikacyjnej w aspekcie rozwoju turystyki (rowerowej)	Turystyczno-rekreacyjna dostępność komunikacyjna	Turystyczno-rekreacyjne wykorzystywanie trasy	41%	3,6
		Budowa ułatwień dla niepełnosprawnych i rowerzystów	24,5%	2

Poprawa jakości kontaktów pomiędzy mieszkańcami po obu stronach granicy	Efekt transgraniczny	Transgraniczne wykorzystywanie drogi/ zwiększenie zasięgu przestrzennego komunikacji (Czechy)	82%	6,8
Integracja gospodarcza Rozwój gospodarczy	Poprawa warunków funkcjonowania przedsiębiorców i rolników	Beneficjenci	87%	7,2
		Status zawodowy (przedsiębiorcy/rolnicy) a zwiększenie częstotliwości przejazdu	62,5%	5,2
		Zwiększenie zasięgu przestrzennego (Czechy)	82%	6,8
		Status zawodowy (przedsiębiorcy/rolnicy) a ocena zasadności inwestycji	72,5%	6
		Status zawodowy (przedsiębiorcy/rolnicy) a postrzeganie beneficjentów projektu	100%	8
Likwidacja dysproporcji w zakresie infrastruktury komunikacyjnej	Likwidacja dysproporcji w komunikacji drogowej	Budowa ułatwień dla niepełnosprawnych i rowerzystów	24,5%	2
Dobro publiczne	Odpowiedni dobór celów inwestycyjnych (odpowiednie wydatkowanie środków)	Zasadność inwestycji	58,5%	4,8
		Stopień zasadności	74%	6

		Beneficjenci	73%	6
	Optymalizacja realizacji inwestycji	Uczciwość/zgodność z prawem	86%	6,4
		Rodzaje i przykłady nieprawidłowości	9, 10	x
Wiedza o projekcie, źródłach finansowania	Efekt promocyjny	Znajomość źródeł finansowania	10%	0,8
		Rozkład źródeł informacji (pyt.12)	x	x
		Zasięg kanałów promocyjnych (miejsce zamieszkania i pyt.12)	x	x
		Znajomość nazwy programu	31%	2,8

Syntetyczne przedstawienie społecznej oceny realizacji poszczególnych celów (ocena punktowa)

Cele	Parametry ogólne (opisowe)	Parametry mierzalne/ Weryfikowalne empirycznie	Wartość punktowa	Sumaryczna wartość punktowa
Jakość inwestycji	Jakość inwestycji	Stan techniczny drogi	6,8	6,8
		Poprawa stanu technicznego nawierzchni		
		Stopień poprawy jakości	6,8	
Poprawa dostępności komunikacyjnej	Jakość inwestycji Bezpieczeństwo, komfort jazdy, płynność, Zwiększenie częstotliwości i zasięgu przestrzennego	Poprawa stanu technicznego nawierzchni	6,8	6,13
		Stopień poprawy jakości	6,8	
		Zwiększenie częstotliwości przejazdu	5,2	
		Stopień zwiększenia częstotliwości	6,4	
		Transgraniczne wykorzystywanie drogi/ zwiększenie zasięgu przestrzennego komunikacji (Czechy)	6,8	
		Zasadność inwestycji	4,8	
Poprawa dostępności komunikacyjnej w aspekcie rozwoju turystyki (rowerowej)	Turystyczno-rekreacyjna dostępność komunikacyjna	Turystyczno-rekreacyjne wykorzystywanie trasy	3,6	2,8
		Budowa ułatwień dla niepełnosprawnych i rowerzystów	2	

Poprawa jakości kontaktów pomiędzy mieszkańcami po obu stronach granicy	Efekt transgraniczny	Transgraniczne wykorzystywanie drogi/ zwiększenie zasięgu przestrzennego komunikacji (Czechy)	6,8	6,8
Integracja gospodarcza Rozwój gospodarczy	Poprawa warunków funkcjonowania przedsiębiorców i rolników	Beneficjenci	7,2	6,64
		Status zawodowy (przedsiębiorcy/rolnicy) a zwiększenie częstotliwości przejazdu	5,2	
		Zwiększenie zasięgu przestrzennego (Czechy)	6,8	
		Status zawodowy (przedsiębiorcy/rolnicy) a ocena zasadności inwestycji	6	
		Status zawodowy (przedsiębiorcy/rolnicy) a postrzeganie beneficjentów projektu	8	
Likwidacja dysproporcji w zakresie infrastruktury komunikacyjnej	Likwidacja dysproporcji w komunikacji drogowej	Budowa ułatwień dla niepełnosprawnych i rowerzystów	2	2
Dobro publiczne	Odpowiedni dobór celów inwestycyjnych (odpowiednie wydatkowanie środków)	Zasadność inwestycji	4,8	5,6

		Stopień zasadności	6	
		Beneficjenci	6	
	Optymalizacja realizacji inwestycji	Uczciwość/zgodność z prawem	6,4	6,4
		Rodzaje i przykłady nieprawidłowości	x	
Wiedza o projekcie, źródłach finansowania	Efekt promocyjny	Znajomość źródeł finansowania	0,8	1,8
		Rozkład źródeł informacji (pyt.12)	x	
		Zasięg kanałów promocyjnych (miejsce zamieszkania i pyt.12)	x	
		Znajomość nazwy programu	2,8	

Syntetyczne przedstawienie społecznej oceny realizacji poszczególnych celów (ocena jakościowa)

Cele	Parametry ogólne (opisowe)	Sumaryczna wartość punktowa	Ocena jakościowa
Jakość inwestycji	Jakość inwestycji	6,8	Bardzo dobra
Poprawa dostępności komunikacyjnej	Jakość inwestycji Bezpieczeństwo, komfort jazdy, płynność, Zwiększenie częstotliwości i zasięgu przestrzennego	6,13	Bardzo dobra
Poprawa dostępności komunikacyjnej w aspekcie rozwoju turystyki (rowerowej)	Turystyczno-rekreacyjna dostępność komunikacyjna	2,8	Przeciętna
Poprawa jakości kontaktów pomiędzy mieszkańcami po obu stronach granicy	Efekt transgraniczny	6,8	Bardzo dobra
Integracja gospodarcza Rozwój gospodarczy	Poprawa warunków funkcjonowania przedsiębiorców i rolników	6,64	Bardzo dobra
Likwidacja dysproporcji w zakresie infrastruktury komunikacyjnej	Likwidacja dysproporcji w komunikacji drogowej	2	Niska
Dobro publiczne	Odpowiedni dobór celów inwestycyjnych (odpowiednie wydatkowanie środków)	5,6	Dobra
	Optymalizacja realizacji inwestycji	6,4	Bardzo dobra
Wiedza o projekcie, źródłach finansowania	Efekt promocyjny	1,8	Niska

Sumaryczna społeczna ocena końcowa projektu wynosi 5,00 (ocena dobra).

Porównanie oceny projektów w aspekcie transgranicznym

Porównanie procentowe oceny poszczególnych celów projektów

Cele	Parametry ogólne (opisowe)	Parametry mierzalne/ weryfikowalne empirycznie	Wartość procentowa (strona polska)	Wartość procentowa (strona czeska)
Jakość inwestycji	Jakość inwestycji	Stan techniczny drogi	76%	81%
		Poprawa stanu technicznego nawierzchni		
		Stopień poprawy jakości	75,4	82%
Poprawa dostępności komunikacyjnej	Jakość inwestycji	Poprawa stanu technicznego nawierzchni	76%	81%
	Bezpieczeństwo, komfort jazdy, płynność	Stopień poprawy jakości	75,4%	82%
		Zwiększenie częstotliwości i zasięgu przestrzennego	49,5%	65%
	Zwiększenie częstotliwości i zasięgu przestrzennego	Stopień zwiększenia częstotliwości przejazdu	71%	78,5%
		Transgraniczne wykorzystywanie drogi/ zwiększenie zasięgu przestrzennego komunikacji (Czechy)	72%	82%
		Zasadność inwestycji	74%	58,5%
Poprawa dostępności komunikacyjnej w aspekcie rozwoju turystyki (rowerowej)	Turystyczno-rekreacyjna dostępność komunikacyjna	Turystyczno-rekreacyjne wykorzystywanie trasy	61%	41%
		Budowa ułatwień dla niepełnosprawnych i rowerzystów	33,5%	24,5%

Poprawa jakości kontaktów pomiędzy mieszkańcami po obu stronach granicy	Efekt transgraniczny	Transgraniczne wykorzystywanie drogi/ zwiększenie zasięgu przestrzennego komunikacji (Czechy)	72%	82%
Integracja gospodarcza Rozwój gospodarczy	Poprawa warunków funkcjonowania przedsiębiorców i rolników	Beneficjenci	77%	87%
		Status zawodowy (przedsiębiorcy/rolnicy) a zwiększenie częstotliwości przejazdu	42%	71%
		Zwiększenie zasięgu przestrzennego (Czechy)	72%	82%
		Status zawodowy (przedsiębiorcy/rolnicy) a ocena zasadności inwestycji	88%	71%
		Status zawodowy (przedsiębiorcy/rolnicy) a postrzeganie beneficjentów projektu	70,5%	100%
Likwidacja dysproporcji w zakresie infrastruktury komunikacyjnej	Likwidacja dysproporcji w komunikacji drogowej	Budowa ułatwień dla niepełnosprawnych i rowerzystów	33,5%	24,5%
Dobro publiczne	Odpowiedni dobór celów inwestycyjnych (odpowiednie wydatkowanie środków)	Zasadność inwestycji	74%	58,5%
		Stopień zasadności	74%	74%
		Beneficjenci	77%	73%

	Optymalizacja realizacji inwestycji	Uczciwość/zgodność z prawem	64%	86%
		Rodzaje i przykłady nieprawidłowości	9, 10	9, 10
Wiedza o projekcie, źródłach finansowania	Efekt promocyjny	Znajomość źródeł finansowania	36%	10%
		Rozkład źródeł informacji (pyt.12)	x	x
		Zasięg kanałów promocyjnych (miejsce zamieszkania i pyt.12)	x	x
		Znajomość nazwy programu	45,5%	31%

Porównanie oceny poszczególnych celów projektu

Cele	Sumaryczna wartość punktowa	Ocena jakościowa	Sumaryczna wartość punktowa	Ocena jakościowa
Jakość inwestycji	6,4	Bardzo dobra	6,8	Bardzo dobra
Poprawa dostępności komunikacyjnej	5,8	Dobra	6,13	Bardzo dobra
Poprawa dostępności komunikacyjnej w aspekcie rozwoju turystyki (rowerowej)	4	Przeciętna	2,8	Przeciętna
Poprawa jakości kontaktów pomiędzy mieszkańcami po obu stronach granicy	6	Dobra	6,8	Bardzo dobra
Integracja gospodarcza Rozwój gospodarczy	5,84	Dobra	6,64	Bardzo dobra
Likwidacja dysproporcji w zakresie infrastruktury komunikacyjnej	2,8	Przeciętna	2	Niska
Dobro publiczne/ Zasadność inwestycji	6	Dobra	5,6	Dobra
Dobro publiczne/ Optymalizacja środków	2,4	Przeciętna	6,4	Bardzo dobra
Wiedza o projekcie, źródłach finansowania	3,6	Przeciętna	1,8	Niska

3. Wnioski końcowe

1. Zgodnie z przyjętymi kryteriami, modernizacja drogi Prudnik-Rylovka (polska część projektu) została oceniona przez grupy społeczne pozostające w interakcji z tym ciągiem komunikacyjnym na poziomie dobrym - 4,76 (w skali ośmiopunktowej). Z 9 celów projektu 1 otrzymał ocenę bardzo dobrą, 4 dobrą i 4 przeciętną.

2. Najwyższą ocenę wśród badanych uzyskały następujące cele projektu: **jakość inwestycji** (poprawa stanu drogi) (6,4), **identyfikacja dobra publicznego** (zasadność inwestycji) (6) **poprawa kontaktów pomiędzy mieszkańcami po obu stronach granicy** (6), **poprawa dostępności komunikacyjnej** (5,8), **integracja gospodarcza (rozwój gospodarczy)** (5,84),. Z kolei najniższą ocenę otrzymały cele: **optymalizacja wykorzystania środków podczas realizacji inwestycji** (2,4), **likwidacja dysproporcji w zakresie infrastruktury komunikacyjnej** (realizacja ciągów ułatwiających poruszanie się osobom niepełnosprawnym i rowerzystom) (2,8) oraz **wiedza o projekcie i źródłach finansowania** (3,6). Rozpiętość pomiędzy celem najwyższej ocenianym (**jakość inwestycji – 6,4**) a celem ocenianym najniżej (**optymalizacja wykorzystania środków podczas realizacji inwestycji – 2,4**) wynosi 4 punkty w skali ośmiopunktowej. Oznacza to, iż w opinii badanych inwestycji **powinna była towarzyszyć większa racjonalność w wykorzystaniu zasobów**. Droga, w oczekiwanym przez ankietowanych zakresie (ale także w zakresie deklarowanym we wniosku), nie zwiększa bezpieczeństwa uprawiających turystykę rowerową, nie umożliwia też „pełnego i równoprawnego uprawiania turystyki” [zmodyfikowany cytat celu formułowanego we wniosku] osobom niepełnosprawnym. Większe są też oczekiwania przedsiębiorców/rolników w zakresie wpływu efektów projektów realizowanych ze środków publicznych na poprawę warunków funkcjonowania przedsiębiorczości.

3. Ujmując wyniki badań aspekcie komparatywnym i transgranicznym, należy stwierdzić, że sumaryczna ocena projektu jest wyższa w Czechach (5,00) aniżeli w Polsce o 0,24 pkt. w skali ośmiopunktowej.

- Ankietowani w Czechach lepiej oceniają poprawę stanu drogi (**jakość inwestycji**) (6,8 do 6,4), **poprawę kontaktów pomiędzy mieszkańcami po obu stronach granicy** (6,8 do 6), **poprawę dostępności komunikacyjnej** (6,13 do 5,8) oraz **wpływ inwestycji na integrację gospodarczą (rozwój gospodarczy)** (6,64 do 5,84). Na poziomie bardzo dobrym (6,4) oceniają też uczciwość i rzetelność w realizacji inwestycji (w Polsce jest to poziom przeciętny – 2,4). Wśród ankietowanych w Czechach gorsza jest natomiast znajomość źródeł finansowania i nazwy programu (1,8 do 3,6), niższa widoczność ułatwień dla rowerzystów i niepełnosprawnych (2 do 2,8) oraz funkcjonalność turystyczno-rekreacyjną (2,8 do 4).
- Największa rozbieżność zaistniała w ocenie zgodności realizacji inwestycji z normami prawnymi, etycznymi i ekonomicznymi (4 pkt.). Wynika ona z większego poziomu zaufania do administracji i wykonawców oraz z faktu, że większość ankietowanych w Czechach pozostaje wyłącznie w funkcjonalnej styczności z ciągiem komunikacyjnym pomiędzy Prudnikiem i Rylovką. Tymczasem ankietowanych w Polsce charakteryzuje:
 - niższy poziom zaufania do podmiotów (władz samorządowych, wykonawców, urzędników) realizujących inwestycje ze środków publicznych,
 - większy poziom zainteresowania dobrem wspólnym (interese publicznym)/ wyższy poziom podmiotowości obywatelskiej,

- większe oczekiwania co do trafności doboru i jakości projektów finansowanych ze środków publicznych.

4. W rezultacie inwestycji nastąpiła wyraźnie widoczna **poprawa jakości infrastruktury drogowej, poprawa dostępności komunikacyjnej** (także o charakterze trans granicznym), **poprawa warunków funkcjonowania przedsiębiorczości**.

5. Porównanie oceny końcowej modernizacji drogi na trasie Prudnik-Rylovka z sumarycznymi ocenami końcowymi projektów realizowanych w woj. opolskim (Głucholazy - 4,68; Głubczyce - 4,0; Kałków - Velke Kunetice - 5,64), dolnośląskim (Mieroszów 4,19; Szklarska Poręba 4,16) oraz śląskim (Cieszyn 5,5; Krzyżanowice 4,21) sytuuje omawianą inwestycję w grupie projektów z najwyższą oceną (4,63 wynosi średnia ocena wszystkich projektów). Zarazem jeżeli przyjrzymy się inwestycjom związanym z infrastrukturą drogową (Kałków - Velke Kunetice i Cieszyn), to jest to ocena najniższa. Jest ona rezultatem realizacji 4 efektów projektu na poziomie przeciętnym (optymalizacja wykorzystania zasobów, efekt promocyjny, likwidacja dysproporcji w zakresie infrastruktury komunikacyjnej, poprawa dostępności komunikacyjnej w aspekcie rozwoju turystyki).

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 – dostosowania do potrzeb rowerzystów i niepełnosprawnych,

(2) realizacji inwestycji - odpowiedniego wykorzystania zasobów, pozwalającego osiągnąć wysoką jakość mniejszym nakładem kosztów finansowych i rzeczowych.

4. Zalecenia

Wyniki badań wskazują na możliwe obszary optymalizacji realizacji kolejnych projektów:

- zwiększenie nadzoru nad procesem realizacji inwestycji, umożliwiające zmniejszenie/wyeliminowanie nieprawidłowości,
- spójna i zrównoważona realizacja deklarowanych działań (droga zawiera tylko fragmentaryczne udogodnienia dla rowerzystów, pieszych i niepełnosprawnych),
- wypracowanie spójnej i zrównoważonej strategii (uwzględniającej i wyważającej interesy wszystkich grup docelowych) doboru i realizacji inwestycji, umożliwiającej optymalizację efektów społecznych i ekonomicznych,
- bardziej szczegółowe rozpoznanie i uwzględnienie potrzeb (nawyków) mieszkańców terenów, znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji (konsultacje, projektowanie),
- monitorowanie korelacji adekwatności funkcjonalnej obiektu/inwestycji względem potrzeb mieszkańców (grup docelowych),
- modyfikacja strategii promocyjnej:
 - a) akcentowanie informacji dotyczących zaangażowania w realizację projektu środków powiatu prudnickiego,
 - b) zwrócenie uwagi na kanał informacyjny (kanały informacyjne) efektywnie docierające do liderów grup docelowych projektu,
- zwiększenie poziomu zaufania społecznego (szczególnie przedsiębiorców względem administracji publicznej),
- zwiększenie zainteresowania mieszkańców dobrem wspólnym (24% ankietowanych nie zajmuje w tej sprawie jednoznacznego stanowiska), zwiększenie zakresu partycypacji liderów społeczności w kształtowaniu decyzji inwestycyjnych.

5. Załącznik

Formularze kwestionariuszy ankietowych

Uprzejmie prosimy Panią/Pana o wypełnienie ankiety, która dotyczy oceny polsko-czeskich projektów, realizowanych w Państwa Regionie. 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 grupy docelowe. Państwa odpowiedzi pomogą w przygotowaniu rzetelnej oceny projektów i przyczynią się do efektywnego 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 remont drogi pomiędzy Prudnikiem i Rylovką wpłynął na jej stan techniczny?

☐ bardzo poprawił ☐ nieznacznie poprawił ☐ nie wpłynął ☐
pogorszył ☐ nie mam zdania

2. Czy droga zawiera udogodnienia dla rowerzystów i osób niepełnosprawnych?

☐ tak ☐ nie ☐ nie wiem

3. Jak zmieniła się częstotliwość Pani/Pana przejazdu odcinkami wyremontowanej drogi?

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

4. Czy jeżdżąc do (z) Czech korzysta Pani/Pan z drogi Prudnik-Rylovka?

☐ tak ☐ nie

5. Czy korzysta Pani/Pan z drogi w celach rekreacyjno-turystycznych (np. wycieczki rowerowe)?

☐ tak ☐ nie

6. Kto skorzystał na modernizacji drogi Prudnik-Rylovka? (można zaznaczyć więcej niż 1 odpowiedź)

☐ mieszkańcy ☐ przedsiębiorcy/rolnicy ☐ turyści ☐
wykonawcy ☐ urzędnicy ☐ nikt

7. Pani/Pana zdaniem wydatkowanie pieniędzy publicznych na remont drogi pomiędzy Prudnikiem i Rylovką było:

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

8. Czy remont drogi był realizowany rzetelnie i uczciwie?

☐ tak (nast. pyt. 11)

☐ nie

☐ nie wiem (nast. pyt. 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. Z jakich środków była finansowana modernizacja drogi Prudnik-Rylovka?

☐ powiatu prudnickiego

☐ budżetu centralnego Polski

☐ Unii Europejskiej

☐ powiatu prudnickiego i Unii Europejskiej

☐ nie wiem (nast. pyt. 13)

12. Z jakich źródeł pochodzą Pani/Pana informacje na temat finansowania modernizacji drogi Prudnik-Rylovka? (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 2013?

☐ tak

☐ nie

☐ nie potrafię określić

METRYCZKA

Miejsce zamieszkania: ☐ miejscowość położona przy drodze Prudnik-Rylovka

☐ powiat prudnicki

☐ województwo opolskie

☐ poza województwem opolskim

Status zawodowy:

☐ pracownik przedsiębiorstwa

☐ pracownik sfery publicznej

☐ urzędnik

☐ przedsiębiorca/rolnik

☐ emeryt/rencista

☐ uczeń/student

☐ nie pracuję

Bardzo dziękujemy za udzielenie szczerych odpowiedzi!

Uprzejmie prosimy Panią/Pana o wypełnienie ankiety, która dotyczy oceny czesko-polskich projektów, realizowanych w Państwa Regionie. 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 grupy docelowe. Państwa odpowiedzi pomogą w przygotowaniu rzetelnej oceny projektów i przyczynią się do efektywnego 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 remont drogi pomiędzy Rylovką i Prudnikiem wpłynął na jej stan techniczny?

- ☐ bardzo poprawił ☐ nieznacznie poprawił ☐ nie wpłynął ☐
pogorszył ☐ nie mam zdania

2. Czy droga zawiera udogodnienia dla rowerzystów i osób niepełnosprawnych?

- ☐ tak ☐ nie ☐ nie wiem

3. Jak zmieniła się częstotliwość Pani/Pana przejazdu odcinkami wyremontowanej drogi?

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

4. Czy jeżdżąc do (z) Polski korzysta Pani/Pan z drogi Rylovka-Prudnik?

- ☐ tak ☐ nie

5. Czy korzysta Pani/Pan z drogi w celach rekreacyjno-turystycznych (np. wycieczki rowerowe)?

- ☐ tak ☐ nie

6. Kto skorzystał na modernizacji drogi Rylovka-Prudnik? (można zaznaczyć więcej niż 1 odpowiedź)

- ☐ mieszkańcy ☐ przedsiębiorcy/rolnicy ☐ turyści ☐
wykonawcy ☐ urzędnicy ☐ nikt

7. Pani/Pana zdaniem wydatkowanie pieniędzy publicznych na remont drogi pomiędzy Rylovką i Prudnikiem było:

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

8. Czy remont drogi był realizowany rzetelnie i uczciwie?

- ☐ tak (nast. pyt. 11) ☐ nie ☐ nie wiem (nast. pyt. 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. Z jakich środków była finansowana modernizacja drogi Rylovka-Prudnik?

- ☐ gminy Hlinka ☐ budżetu centralnego Czech ☐ Unii Europejskiej
☐ gminy Hlinka, budżetu centralnego Czech i Unii Europejskiej ☐ nie wiem (nast. pyt. 13)

12. Z jakich źródeł pochodzą Pani/Pana informacje na temat finansowania modernizacji drogi Rylovka-Prudnik? (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 2013?

- ☐ tak ☐ nie ☐ nie potrafię określić

METRYCZKA

Miejsce zamieszkania: ☐ miejscowość położona przy drodze Rylovka-Prudnik

- ☐ powiat Bruntal ☐ Okręg Śląsko-Morawski ☐ poza Okręgiem Śląsko-Morawskim

Status zawodowy: ☐ pracownik przedsiębiorstwa ☐ pracownik sfery publicznej

- ☐ urzędnik ☐ przedsiębiorca/rolnik ☐ emeryt/rencista

- ☐ uczeń/student ☐ nie pracuję
-

Bardzo dziękujemy za udzielenie szczerých odpowiedzi!