



PAŃSTWOWA WYŻSZA
SZKOŁA ZAWODOWA W NYSIE

Sprawozdanie z badania społecznej oceny

oddziaływania projektu transgranicznego **PL.3.22/1.1.00/08.00654**

realizowanego w ramach

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

Przywrócenie ruchu kolejowego na trasie Szkłarska Poręba – Harrachov

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.....	12
• Strona polska projektu.....	12
• Strona czeska projektu.....	40
• Porównanie oceny projektów w aspekcie transgranicznym..	65
3. Wnioski końcowe.....	71
4. Zalecenia.....	74
5. Załącznik.....	75
• Formularze kwestionariuszy ankietowych.....	75

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, 12, 14 i korelacji M1/2, M2/6 i M2/7, algorytm oznaczony literą β jest związana z pytaniem 9 (zob. załącznik). Paralelnie, wobec algorytmów dla matrycy analityczno-interpretacyjnej, raport odwołuje się do analizy opisowo-wyjaśniającej (szczególnie w przypadku pytań 8, 10, 11 i 13). Algorytm δ przyporządkowuje wartościom punktowym końcową ocenę punktową i ocenę jakościową.

a) Analiza wniosku i przygotowanie matrycy analitycznej

Cele:

- zwiększenie dostępności atrakcji turystycznych,
- zwiększenie dostępności obszarów o dużej wartości kulturowo-historycznej,
- zwiększenie atrakcyjności turystycznej ośrodków (Karkonoszy, Gór Izerskich, ośrodka narciarstwa biegowego na Polanie Jakuszyckiej),
- nowa atrakcja turystyczna (odnowa sieci kolejowej o dużej wartości kulturowo-historycznej),
- zwiększenie ruchu turystycznego pomiędzy regionami (wpływ transgraniczny).

Cele operacyjne:

- rewitalizacja linii kolejowej oraz uruchomienie kolejowych przewozów regularnych i turystycznych.

Grupy docelowe:

- turyści,
- pośrednio przedsiębiorstwa z branży turystycznej.

Promocja:

- billboardy,
- informacje prasowe i medialne,
- przejazdy promocyjne.

b) opracowanie matrycy analitycznej

Cele	Cele operacyjne	Parametry ogólne (opisowe)	Parametry mierzalne	Numer pytania
Nowa atrakcja turystyczna	Rewitalizacja linii kolejowej oraz uruchomienie kolejowych przewozów regularnych i turystycznych	Jakość inwestycji	Warunki przejazdu/ Walory techniczne i funkcjonalne	4
			Skala jakości optymalnej	4
Zwiększenie dostępności atrakcji turystycznych Zwiększenie atrakcyjności turystycznej ośrodków (Karkonoszy, Gór Izerskich, ośrodka narciarstwa biegowego na Polanie Jakuszyckiej)	Rewitalizacja linii kolejowej oraz uruchomienie kolejowych przewozów regularnych i turystycznych	Jakość inwestycji	Warunki przejazdu/ Walory techniczne i funkcjonalne	4
			Skala jakości optymalnej	4
		Dostępność komunikacyjna	Częstotliwość przejazdu	2
			Zwiększenie częstotliwości przejazdu do Czech	3
			Skala maksymalnego zwiększenia częstotliwości przejazdu do Czech	3

			Ilość turystów z Czech w Szklarskiej Porębie	5
			Dostępność komunikacyjna w kontekście dostępności Szklarskiej Poręby dla transportu kolejowego	1
		Atrakcyjność turystyczna	Częstotliwość przejazdu a miejsce zamieszkania (poza Szklarską Porębą)	M1/2
			Beneficjenci	6
			Intensyfikacja ruchu transgranicznego	3
			Zasadność inwestycji	7
Zwiększenie ruchu turystycznego pomiędzy regionami	Rewitalizacja linii kolejowej oraz uruchomienie kolejowych przewozów regularnych i turystycznych	Efekt transgraniczny	Ilość turystów z Czech w Szklarskiej Porębie	5
			Częstotliwość przejazdu do Czech	M1/2
			Częstotliwość przejazdu a miejsce zamieszkania (Szklarska Poręba)	M1/2

			Intensyfikacja ruchu transgranicznego	3
			Skala maksymalnego zwiększenia częstotliwości przejazdu do Czech	3
			Beneficjenci	6
Poprawa warunków rozwoju działalności gospodarczej	Rewitalizacja linii kolejowej oraz uruchomienie kolejowych przewozów regularnych i turystycznych	Jakość inwestycji	Warunki przejazdu/ Walory techniczne i funkcjonalne	4
		Atrakcyjność turystyczna Efekt transgraniczny	Częstotliwość przejazdu a miejsce zamieszkania (poza Szklarską Porębą)	M1/2
			Beneficjenci	6
			Intensyfikacja ruchu transgranicznego	3
			Ilość turystów z Czech w Szklarskiej Porębie	5
			Zasadność inwestycji	7
		Rozwój przedsiębiorczości	Status zawodowy (przedsiębiorcy i pracownicy przedsiębiorstw) a zasadność inwestycji	M2/7
			Status zawodowy (przedsiębiorcy i	M2/6

			pracownicy przedsiębiorstw) a beneficjenci	
		Optymalizacja środków	Uczciwość i rzetelność	9
		Optymalizacja korzyści	Przykłady racjonalizacji planowania	8
Wiedza o projekcie, źródłach finansowania	Billboardy, informacje prasowe i medialne, przejazdy promocyjne	Efekt promocyjny	Zasięg kanałów promocyjnych	M1/13
			Źródła finansowania	12
			Nazwa programu	14
Dobro publiczne	Rewitalizacja linii kolejowej oraz uruchomienie kolejowych przewozów regularnych i turystycznych	Odpowiedni dobór celów inwestycyjnych (odpowiednie wydatkowanie środków ze względu na cel) optymalizacja celów	Zasadność inwestycji	7
			Stopień zasadności inwestycji	7
			Beneficjenci	6
			Optymalizacja planowania inwestycji	8
		Uczciwość/ zgodność z prawem/ praworządność (optymalizacja środków)	Uczciwość i rzetelność	9
			Rodzaje nieprawidłowości	10
			Przykłady nieprawidłowości	11

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, optymalizację jej realizacji, rzetelność i uczciwość jej wykonania (7-11),
- c) pytania weryfikujące wiedzę na temat inwestycji (12-14),
- 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 matryc dokonano oceny każdego ze składników poszczególnych celów, agregacji składników i oceny celów, a także oceny całości projektu.

Algorytm (a) 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 dniu 7 sierpnia 2013 r. na terenie Szklarskiej Poręby i Harrachova. 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 183 ankiety w języku polskim oraz 176 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,

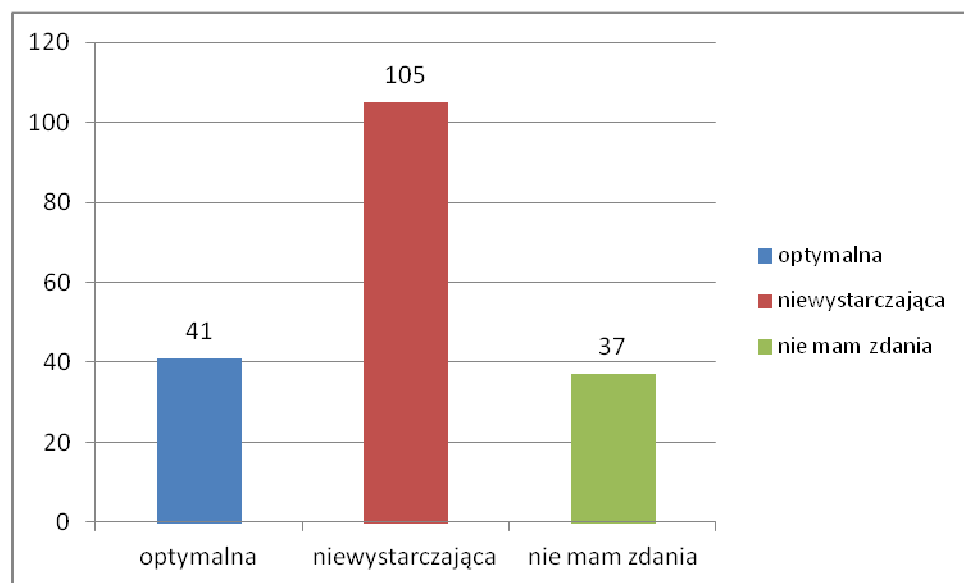
Maria Sroczek (studentka kierunku *kosmetologia*) – ankietyzacja, agregacja danych.

1. Wyniki – opis, analiza, interpretacja, wnioski

Strona polska

1. Pani/Pana zadaniem jakość komunikacji kolejowej (ilość połączeń, zasięg) pomiędzy Szklarską Porębą a innymi regionami Polski jest:

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
optymalna	41	22,5%
niewystarczająca	105	57,5%
nie mam zdania	37	20%

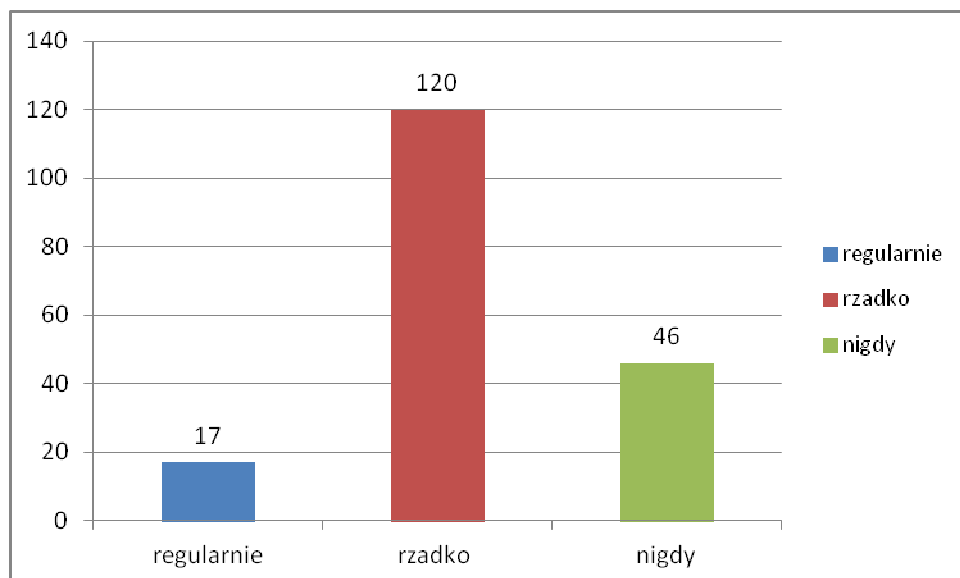


22,5% ankietowanych uważa, że jakość komunikacji kolejowej pomiędzy Szklarską Porębą a innymi regionami Polski jest optymalna. 57,5% respondentów uznaje ją za niewystarczającą, a 20% nie posiada w tej kwestii zdania.

Wniosek: infrastruktura kolejowa łącząca Szklarską Porębą z głównymi węzłami komunikacyjnymi w Polsce nie odpowiada oczekiwaniom ankietowanych (57,5%). Połączenie kolejowe pomiędzy Szklarską Porębą i Harrachovem zostało zatem usytuowane w niespójnym kontekście komunikacyjnym.

2. Jak często korzysta Pani/Pan z kolei na trasie Szklarska Poręba – Harrachov?

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
regularnie	17	9,5%
rzadko	120	65,5%
nigdy	46	25%

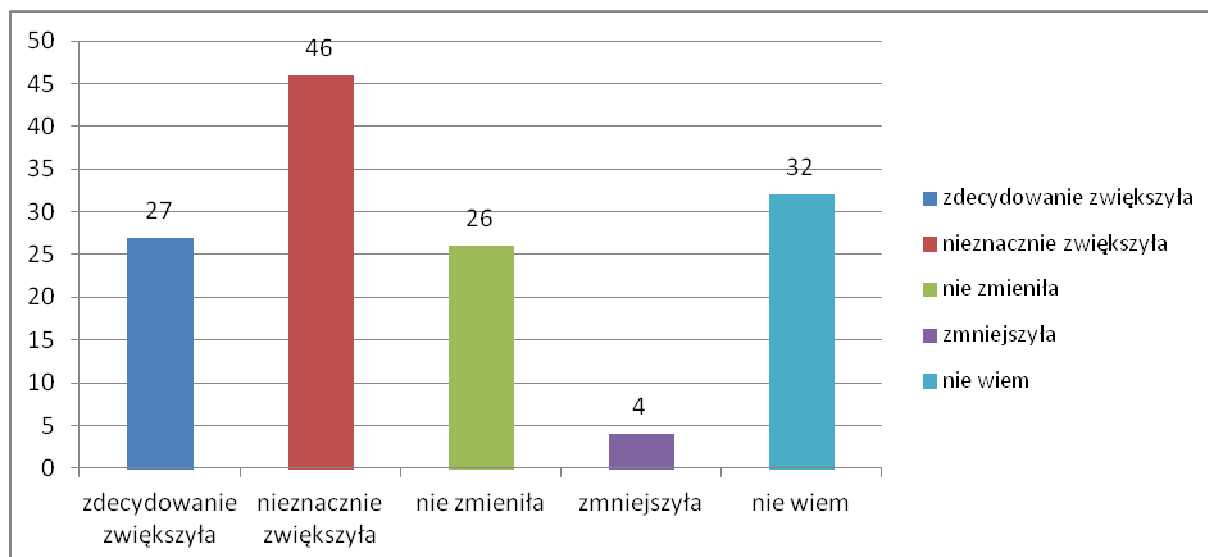


9,5% ankietowanych korzysta regularnie z połączenia kolejowego pomiędzy Szklarską Porębą i Harrachovem, 65,5% rzadko, a 25% nie jeździ pociągiem wcale.

Wniosek: 75% ankietowanych (poziom dobry, o 0,01 mniejszy od bardzo dobrego) korzysta z połączenia pomiędzy Szklarską Porębą i Harrachovem, przy czym optymalny poziom częstotliwości przejazdu wynosi 12,5%. Wynika on ze specyfiki przepływu komunikacyjnego na tej trasie (związanej przede wszystkim z ruchem turystycznym) – dlatego też regularnie korzysta z pociągu tylko 6% turystów spoza województwa dolnośląskiego i 40% mieszkańców Szklarskiej Poręby (zob. korelacje pkt.1). Połączenie służy turystom (są oni najliczniejszą grupą, która korzysta z połączenia), jak również mieszkańcom Szklarskiej Poręby (80% ankietowanych mieszkańców Szklarskiej Poręby jeździ do Czech, a 77% korzysta z tego połączenia) i Harrachova (61% ankietowanych mieszkańców Harrachova jeździ częściej do Polski, a 90% korzysta z tego połączenia).

3. Jak rewitalizacja linii kolejowej Szklarska Poręba – Harrachov wpłynęła na częstotliwość Pani/Pana wyjazdów do Czech?

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
zdecydowanie zwiększyła	27	20%
nieznacznie zwiększyła	46	34%
nie zmieniła	26	19%
zmniejszyła	4	3%
nie wiem	32	24%

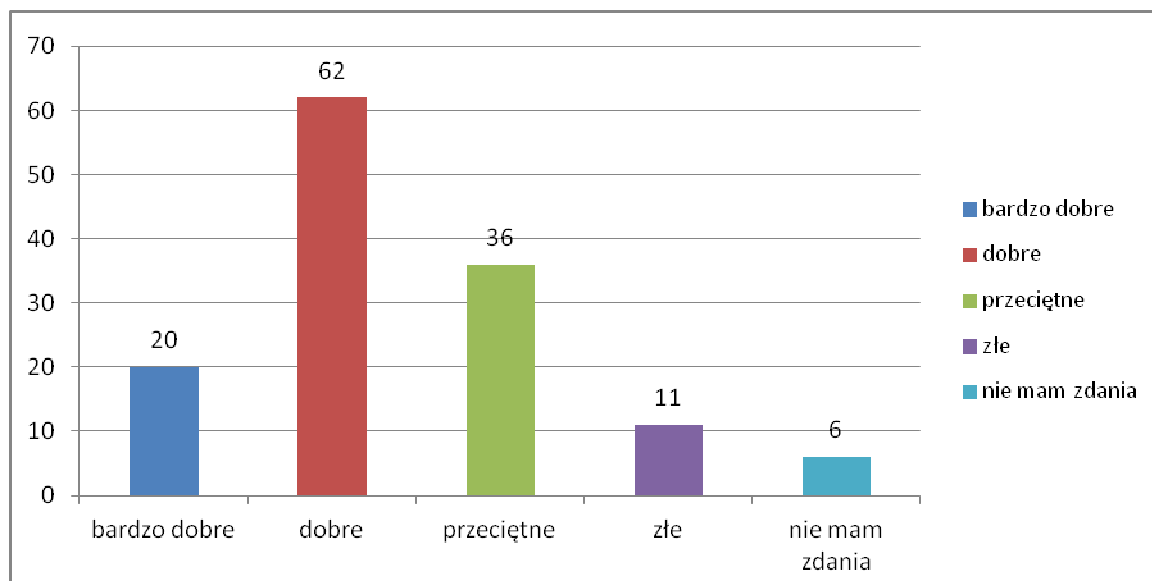


Na powyższe pytanie odpowiadały wyłącznie osoby deklarujące korzystanie z pociągu na trasie Szklarska Poręba – Harrachov (wypełniono 135 ankiet ze 137). Rewitalizacja połączenia kolejowego pomiędzy Szklarską Porębą i Harrachovem wpłynęła na zdecydowane zwiększenie częstotliwości wyjazdów do Czech u 20% respondentów. 34% ankietowanych nieznacznie zwiększyło częstotliwość przejazdu. 19% ankietowanych nie dostrzega zmiany, a 24% nie potrafi określić powiązania rewitalizacji połączenia i zwiększenia częstotliwości przejazdów.

Wniosek: rewitalizacja linii kolejowej spowodowała wzrost częstotliwości przejazdu do Czech u 54% ankietowanych (poziom dobry). Na podobnym poziomie sytuuje się wzrost częstotliwości przejazdu Czechów do Polski (53,5%) oraz maksymalny stopień zwiększenia częstotliwości (20% - Polska; 20,5% - Czechy). Rewitalizacja połączenia kolejowego poprawiła dostęp do atrakcji turystycznych zarówno po stronie polskiej, jak i po stronie czeskiej. Na podobnym poziomie wpłynęła też na ożywienie turystycznego ruchu transgranicznego, a także wpłynęła na ożywienie kontaktów pomiędzy mieszkańcami pogranicza (zob.pyt.2).

4. Proszę określić warunki przejazdu pociągiem na trasie Szklarska Poręba – Harrachov:

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
bardzo dobre	20	15%
dobre	62	46%
przeciętne	36	26,5%
złe	11	8%
nie mam zdania	6	4,5%

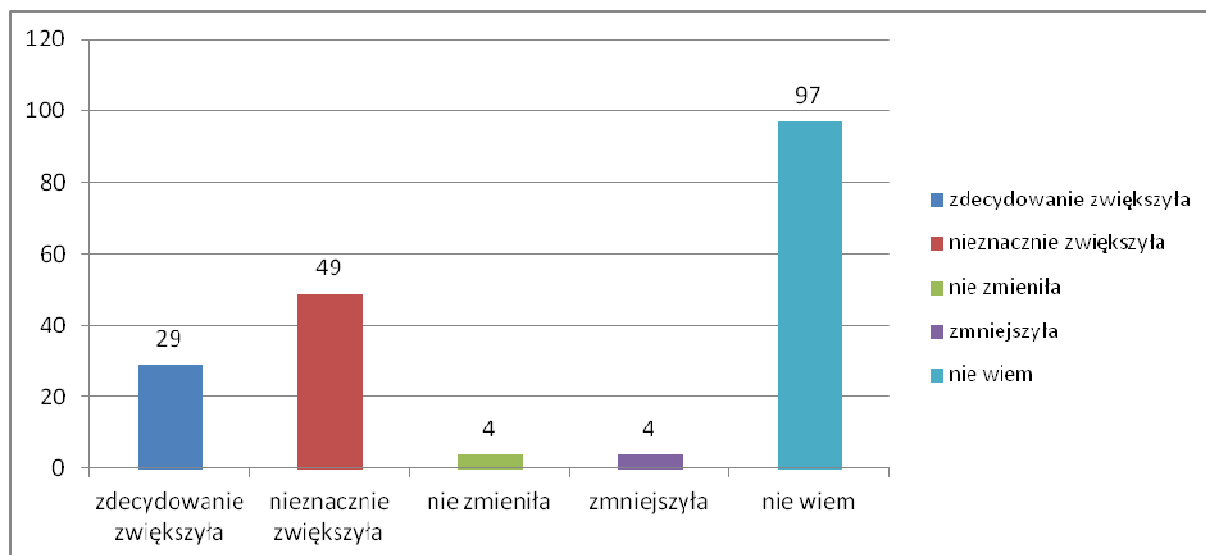


Na powyższe pytanie odpowiadały wyłącznie osoby deklarujące korzystanie z pociągu na trasie Szklarska Poręba – Harrachov (wypełniono 135 ankiet ze 137). 15% ankietowanych uważa, że warunki przejazdu są bardzo dobre. 46% określa je jako dobre, 26,5% jako przeciętne, 8% jako złe, a 4,5% nie ma w tej kwestii zdania. Skala realizacji maksymalnej jakości w stosunku do dobrej wynosi 24%, a w stosunku do wszystkich odpowiedzi 15%.

Wniosek: Mimo tego, że większość ankietowanych (61%) uważa warunki przejazdu za dobre i bardzo dobre (ocena: dobra), to należy zaznaczyć, że standard przejazdu pociągiem na trasie Szklarska Poręba – Harrachov nie odpowiada oczekiwaniom części ankietowanych, w tym sensie, iż odbiega od jakości optymalnej/satysfakcjonującej (8% – złe; 26,5% – przeciętne), a część respondentów (46%) – określając warunki przejazdu jako dobre – dostrzega możliwość poprawy jego poziomu, wskazując, iż nie jest to poziom optymalny.

5. Jak na ilość czeskich turystów w Szklarskiej Porębie wpłynęła rewitalizacja linii kolejowej Szklarska Poręba – Harrachov:

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
zdecydowanie zwiększyła	29	16%
nieznacznie zwiększyła	49	27%
nie zmieniła	4	2%
zmniejszyła	4	2%
nie wiem	97	53%

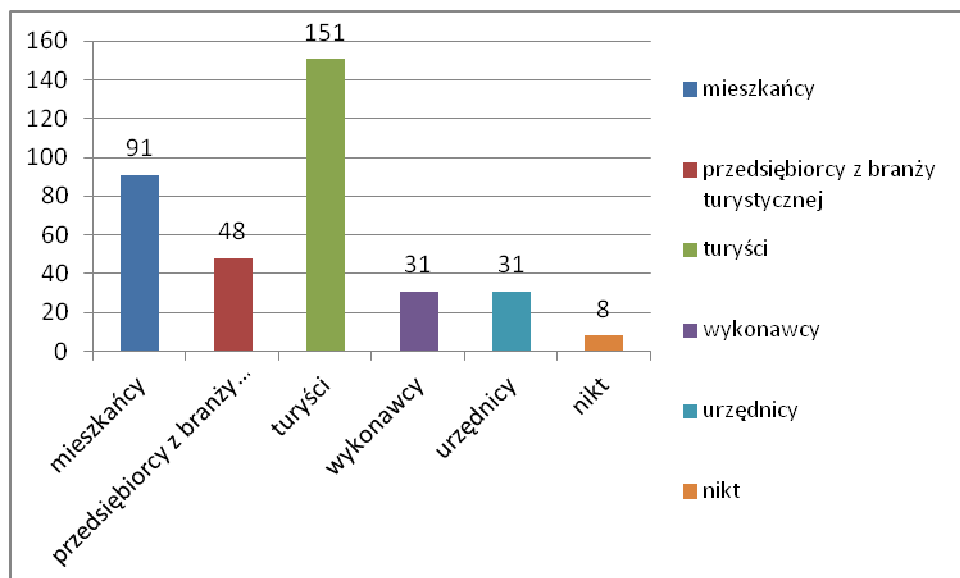


16% respondentów wiąże rewitalizację linii kolejowej ze znacznym zwiększeniem ilości turystów z Czech. Według 27% ankietowanych ilość turystów zwiększyła się nieznacznie. 2% nie dostrzega wpływu rewitalizacji połączenia kolejowego na ilość turystów z Czech. 2% uważa, że jest to wpływ negatywny, a 53% nie wyraża w tej kwestii określonej opinii.

Wniosek: 43% ankietowanych dostrzega związek pomiędzy funkcjonowaniem połączenia kolejowego i zwiększeniem się liczby turystów z Czech. Skala bardzo dużego zwiększenia wynosi 37%, co oznacza, iż wśród ankietowanych dostrzegających analizowaną zależność, dominuje przekonanie o nieznacznym jej nasileniu (63%).

6. Kto skorzystał na rewitalizacji linii kolejowej Szklarska Poręba – Harrachov?

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
mieszkańcy	91	25,5%
przedsiębiorcy z branży turystycznej	48	13,5%
turyści	151	42%
wykonawcy	31	8,5%
urzędnicy	31	8,5%
nikt	8	2%

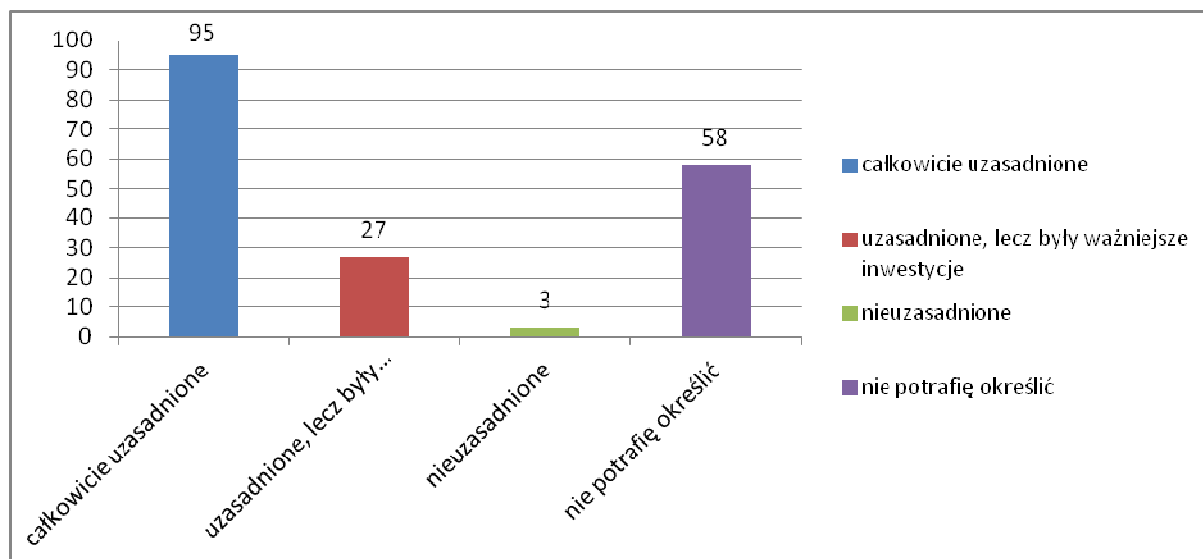


Odpowiedzi wskazujące na beneficjentów rewitalizacji linii kolejowej Szklarska Poręba-Harrachov rozkładają się następująco: 25,5% – mieszkańcy, 13,5% – przedsiębiorcy z branży turystycznej, 42% – turyści, 8,5% – wykonawcy, 8,5% – urzędnicy i 2% – nikt.

Wniosek: Największym beneficjentem jest grupa docelowa projektu (turyści) – 42% (ocena: przeciętna). Suma procentowa najważniejszych beneficjentów projektu (mieszkańcy, przedsiębiorcy z branży turystycznej, turyści) wynosi 81%. Oznacza to bardzo duży (wysoki) poziom oddziaływania projektu na grupy społeczne powiązane z funkcjonowaniem linii kolejowej.

7. Wydatkowanie pieniędzy publicznych na rewitalizację linii kolejowej Szklarska Poręba – Harrachov było:

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
całkowicie uzasadnione	95	52%
uzasadnione, lecz były ważniejsze inwestycje	27	15%
nieuzasadnione	3	1,5%
nie potrafię określić	58	31,5%



Na całkowitą zasadność inwestycji wskazuje 52% ankietowanych. 15% uważa rewitalizację linii kolejowej za uzasadnioną, ale jednocześnie zaznacza, iż zasadność ta posiada charakter warunkowy – najpierw należało zrealizować inwestycje ważniejsze ze względu na dobro (potrzeby) społeczności lokalnej. 1,5% ankietowanych sądzi, że inwestycja była nieuzasadniona. 31,5% nie zajmuje stanowiska w kwestii zasadności inwestycji.

Wniosek: Większość ankietowanych uważa, że rewitalizacja połączenia kolejowego została należyście zidentyfikowana (67%). Zarazem 15% uważa, że w hierarchii potrzeb społeczności lokalnej istnieją (istniały) cele ważniejsze niż powyższa inwestycja. Jeżeli przyjrzymy się skali zasadności (stosunkowi procentowemu zasadności całkowitej do warunkowej), to całkowita zasadność inwestycji wynosi 78%, a zasadność warunkowa 22%. Zdaniem ankietowanych, **rewitalizacja linii kolejowej stanowiła inwestycję o znaczeniu prymarnym ze względu na potrzeby społeczności lokalnej (turystów).**

Ankietowani mogli wskazać na możliwe segmenty optymalizacji planowania, realizacji i funkcjonowania inwestycji (poniższy wykaz zgodny jest ze sformułowaniami ankietowanych).

8. Rewitalizacja linii kolejowej Szklarska Poręba – Harrachov przyniosłaby optymalne korzyści, gdyby uwzględniono:

1. więcej przejazdów,
2. kolejka mogłaby być bardziej stylowa,
3. połączenie z Wrocławiem,
4. rewitalizację dworców na trasie,
5. informacje o atrakcjach po dwóch stronach granicy,
6. przedłużenie linii do Liberca bez przesiadki,
7. klimatyzację,
8. dalszy jej przebieg – zasięg,
9. interes ludzi,
10. większą ilość wagonów,
11. dobro turystów,
12. większą ilość miejsc siedzących,
13. większą częstotliwość przejazdów,

14. ilość pasażerów w wagonie,
15. wygodę pasażerów,
16. skoordynowanie kursów autobusów i pociągów,
17. brak sklepów w obrębie PKP,
18. wymianę torowiska,
19. połączenie ze stacji kolejowej Harrachov do centrum miasta-optimalizacja,
20. niejednorodna cena biletów w różnej walucie.

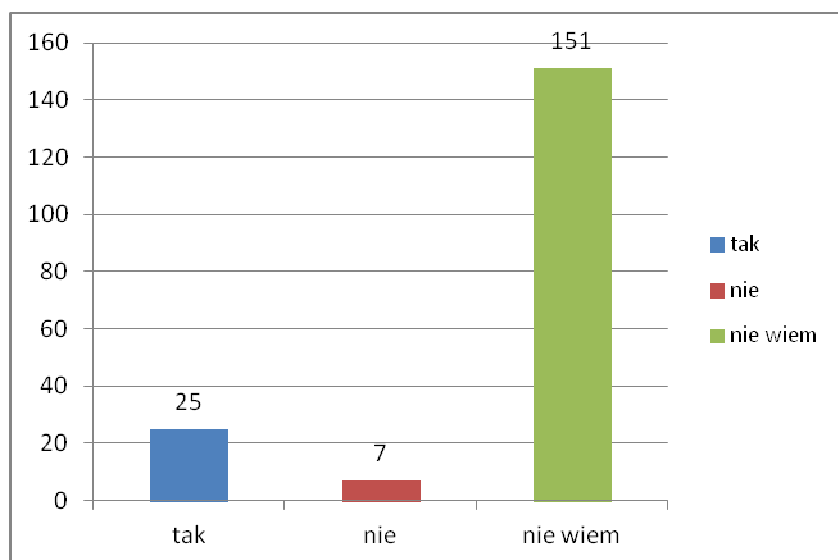
Wniosek: Opinie ankietowanych można podzielić na następujące kategorie:

- a) opinie dotyczące dostosowania funkcjonalnego (organizacyjnego) połączenia do potrzeb mieszkańców (1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 20),
- b) opinie dotyczące racjonalizacji i optymalizacji realizacji inwestycji (4, 18).

Ankietowani – pomimo dobrej oceny jakości inwestycji – dostrzegają w wielu aspektach konieczność racjonalizacji funkcjonowania linii kolejowej Szklarska Poręba – Harrachov. Oznacza to, że nie zostały wykorzystane możliwości stworzone przez uruchomienie połączenia (np. niski standard przejazdu, niski poziom dostępności komunikacyjnej).

9. Czy inwestycja była realizowana rzetelnie i uczciwie?

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
tak	25	78%
nie	7	22%
nie wiem	151	

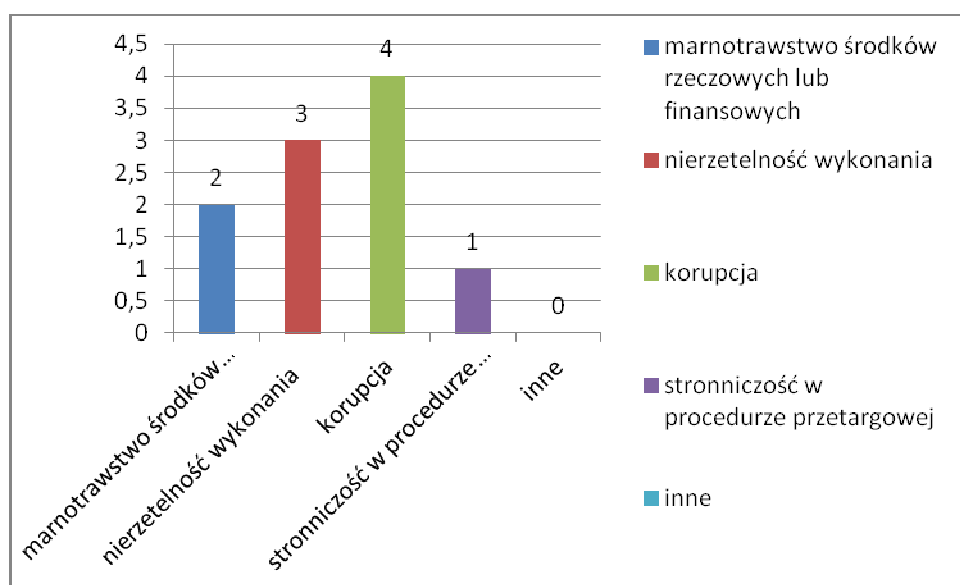


W powyższym pytaniu odpowiedzi „nie wiem” nadano znaczenie selektywne – tj. pozwalające wyodrębnić osoby, które nie potrafią udzielić jednoznacznej odpowiedzi, dlatego odpowiedzi „tak” i „nie” sumowane są do 100%. Konsekwentnie: 78% zajmujących stanowisko w kwestii rzetelności i uczciwości rewitalizacji połączenia kolejowego na trasie Szklarska Poręba – Harrachov uważa, że była ona realizowana rzetelnie i uczciwie (poziom dobry zbliżający się do bardzo dobrego), a 22% wskazuje na występowanie nieprawidłowości podczas realizacji remontu.

W ankietach wskazano na nieprawidłowości w trakcie realizacji inwestycji (10 wskazań):

10. Jakie rodzaje nieprawidłowości miały miejsce podczas realizacji inwestycji?

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
marnotrawstwo środków rzeczowych lub finansowych	2	20%
nierzetelność wykonania	3	30%
korupcja	4	40%
stronniczość w procedurze przetargowej	1	10%
inne	0	0%



Wśród określonych w ankiecie rodzajów nieprawidłowości (10 wskazań) dominuje korupcja (40%), za nią sytuują się nierzetelność wykonania (30%), marnotrawstwo środków rzeczowych i finansowych (20%) oraz naruszenie zasady bezstronności w procedurze przetargowej (10%).

Ankietowani mogli przedstawić opis nieprawidłowości, które prezentuje poniższe zestawienie:

11. Prosimy o krótki opis przykładów nieprawidłowości:

1. brak ławek na przystanku PKP,
2. brak miejsc dla dzieci,
3. zmiana urzędników,
4. niska jakość taboru kolejowego,
5. przebudowa dworca poza okresem wakacyjnym,
6. brak wytłumienia hałasu.

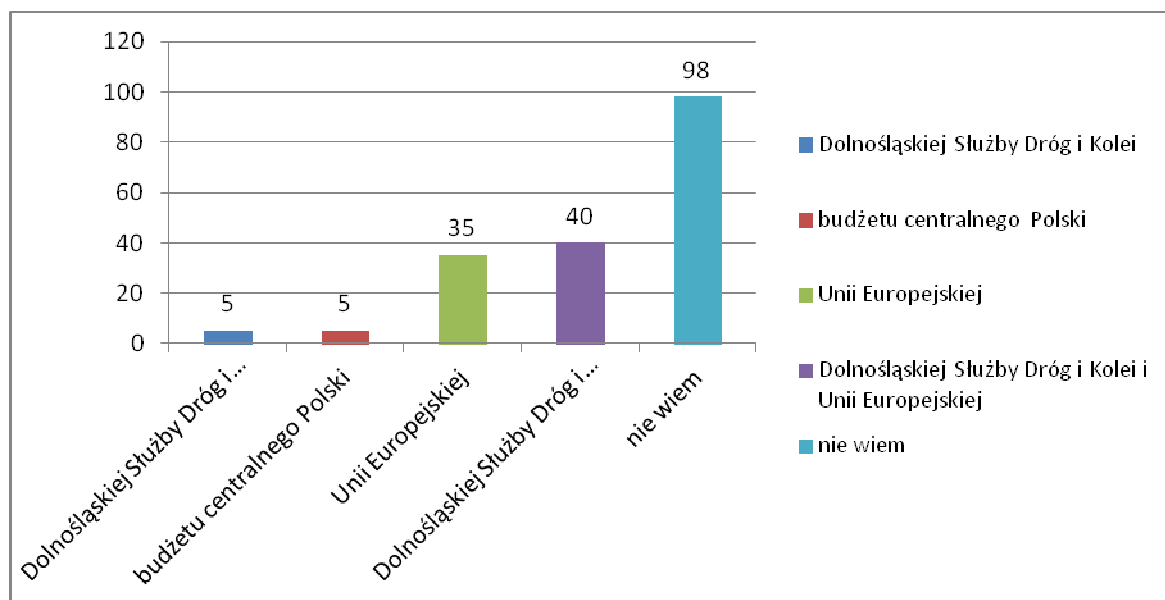
Wniosek: Przykłady nieprawidłowości można podzielić na dotyczące:

- jakości wykonania inwestycji, wynikającej z:

- a) planowania, nieuwzględniającego potrzeb mieszkańców/użytkowników (1, 2, 5, 6),
- nieracjonalności funkcjonalnej (4),
- nieracjonalności organizacyjnej (3).

12. Rewitalizacja linii kolejowej Szklarska Poręba – Harrachov była finansowana ze środków:

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei	5	2,7%
budżetu centralnego Polski	5	2,7%
Unii Europejskiej	35	19,1%
Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei i Unii Europejskiej	40	21,9%
nie wiem	98	53,6%



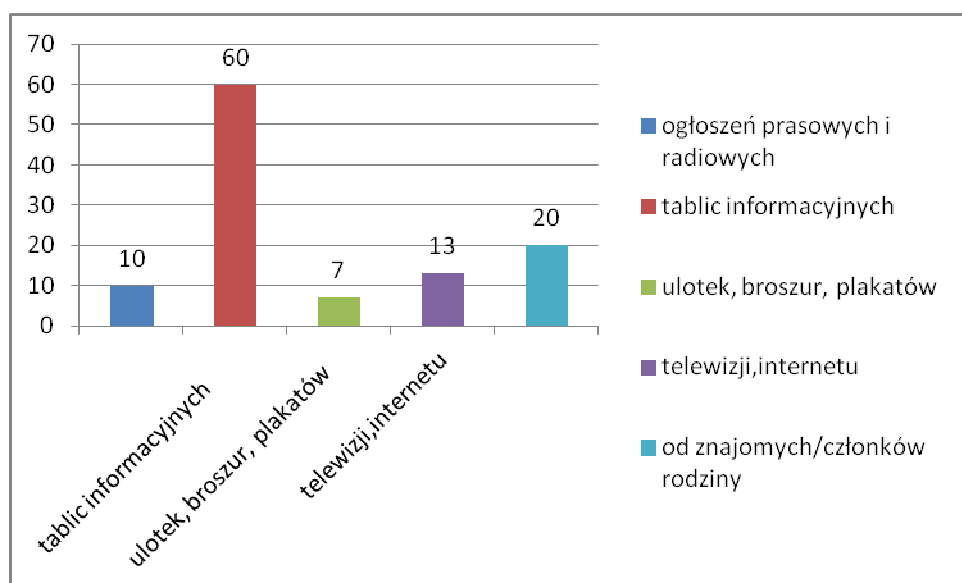
Ankietowani wskazują na następujące źródła pochodzenia środków finansujących realizację inwestycji: Dolnośląska Służba Dróg i Kolei (2,7%), budżet centralny Polski (2,7%), Unia Europejska (19,1%), Dolnośląska Służba Dróg i Kolei i Unia Europejska (21,9%). 53,6% ankietowanych deklaruje brak wiedzy w zakresie źródeł finansowania remontu.

Tylko 21,9% ankietowanych udzieliło odpowiedzi prawidłowej (niski poziom), choć zarazem 19,1% wskazało na finansowanie pochodzące z Unii Europejskiej, a 2,7% na wyłączone korzystanie z zasobów Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei. 21,8% badanych udziela odpowiedzi charakteryzujących się częściową adekwatnością.

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

13. Z jakich źródeł pochodzą Pani/Pana informacje na temat finansowania rewitalizacji linii kolejowej Szklarska Poręba – Harrachov?

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
ogłoszenia prasowe i radiowe	10	9%
tablice informacyjne	60	54,5%
ulotki, broszury, plakaty	7	6,5%
telewizja, internet	13	12%
znajomi/członkowie rodziny	20	18%



Kanałem informacyjnym, charakteryzującym się największą widocznością są tablice informacyjne – 54,5% odpowiedzi wiąże się właśnie z nimi. 18% odpowiedzi wskazuje na znajomych i członków rodziny. Na kolejnych pozycjach pod względem zasięgu społecznego sytuują się telewizja wraz z internetem (12%), ogłoszenia prasowe i radiowe (9%) oraz ulotki, broszury plakaty (6,5%).

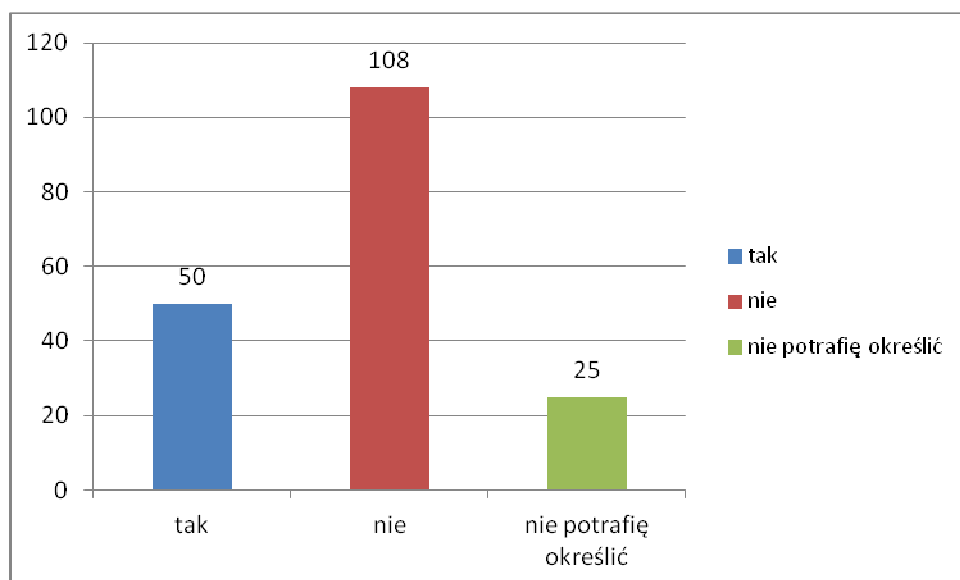
Wniosek: Widoczność kanałów należy odróżnić od ich efektywności (stąd też wynika niski poziom prawidłowych odpowiedzi na pyt. nr 12):

- jeżeli 18% 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 możliwość zetknięcia się podczas przejazdu z informacjami o projekcie (większość ankietowanych zaklasyfikowana została do grupy turystów),
- 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. Prowadzi to do stereotypizacji percepcji przekazu.

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

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
tak	50	27,5%
nie	108	59%
nie potrafię określić	25	13,5%



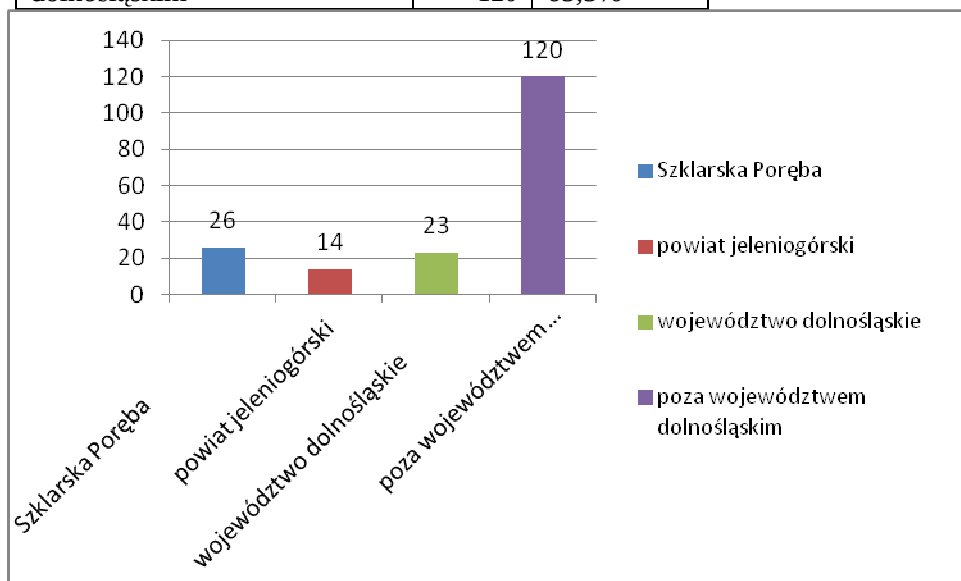
27,5% ankietowanych zetknęło się z nazwą *Program Operacyjny Współpracy Transgranicznej Republika Czeska-Rzeczpospolita Polska 2007-2013*, 59% wskazuje, że nigdy nie spotkało się z tą

nazwą, a 13,5% ankietowanych nie jest w stanie zająć jednoznacznego stanowiska. Rozpoznawalność nazwy sytuuje się na **poziomie przeciętnym**.

Dane ankietowanych

1. Miejsce zamieszkania

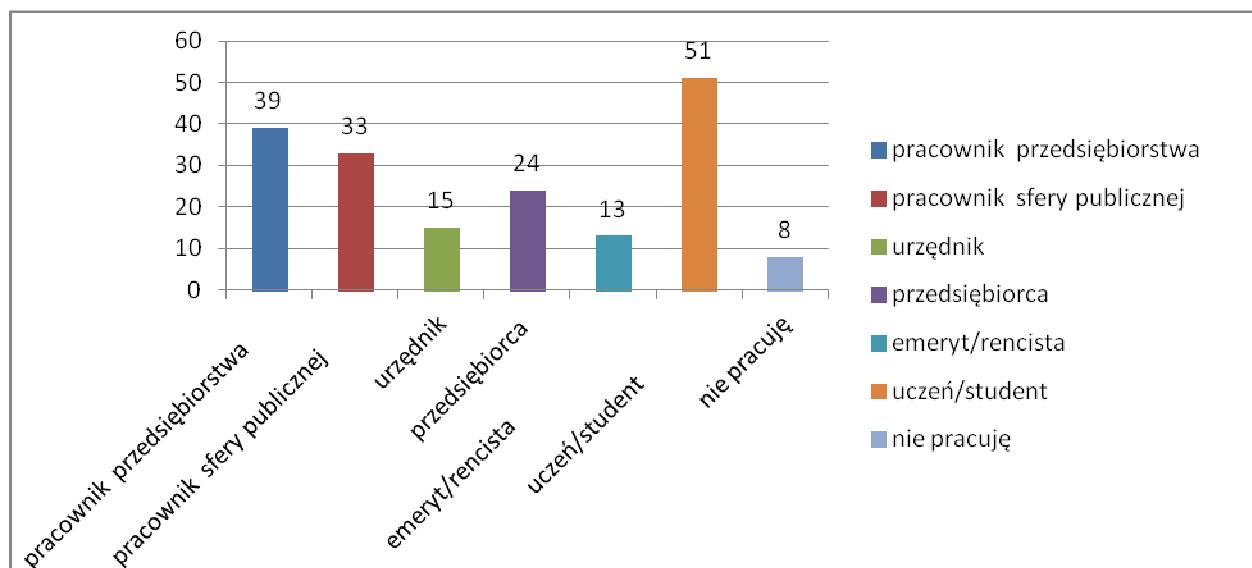
Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
Szklarska Poręba	26	14,5%
powiat jeleniogórski	14	7,5%
województwo dolnośląskie	23	12,5%
poza województwem dolnośląskim	120	65,5%



14,5% ankietowanych mieszka w Szklarskiej Porębie, a 7,5% na terenie powiatu jeleniogórskiego, 12,5% w województwie dolnośląskim, a 4% poza województwem dolnośląskim. Większość ankietowanych pozostawała w bezpośredniej styczności przestrzennej (i funkcjonalnej) ze zrewitalizowaną linią kolejową (137 osób korzystało z połączenia).

2. Status zawodowy

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
pracownik przedsiębiorstwa	39	21,5%
pracownik sfery publicznej	33	18%
urzędnik	15	8%
przedsiębiorca	24	13%
emeryt/rencista	13	7%
uczeń/student	51	28%
nie pracuję	8	4,5%



Charakterystyka zróżnicowania zawodowego ankietowanych: pracownicy przedsiębiorstwa – 21,5%, pracownicy sfery publicznej – 18%, urzędnicy – 8%, przedsiębiorcy – 13%, emeryci/renciści – 7%, uczniowie/studenci – 28%, niepracujący – 4,5%.

Korelacje danych

1. Miejsce zamieszkania a częstotliwość korzystania z pociągu na trasie Szklarska Poręba – Harrachov

	Szklarska Poręba	powiat jeleniogórski	województwo dolnośląskie	poza województwem dolnośląskim
Regularnie	8	2	2	5
Rzadko	12	7	14	87
Nigdy	6	5	7	28
	77%	74,5% (64,5%)	(69,5%)	(76,5%)

Wpływ uruchomienia połączenia kolejowego pomiędzy Szklarską Porębą i Harrachovem na częstotliwość przejazdu w zależności od miejsca zamieszkania przedstawia się następująco: 77% mieszkańców Szklarskiej Poręby korzysta z połączenia kolejowego, 64,5% mieszkańców powiatu jeleniogórskiego, 69,5% osób mieszkających w województwie dolnośląskim i 76,5% osób mieszkających poza województwem dolnośląskim.

Wniosek: najliczniejszą grupą korzystającą z połączenia są turyści (74,5%), natomiast najczęściej jeżdżącą mieszkańcy (77%).

2.Miejsce zamieszkania a zwiększenie częstotliwości przejazdu do Czech

	Szklarska Poręba	powiat jeleniogórski	województwo dolnośląskie	poza województwem dolnośląskim
Zdecydowanie zwiększyła	4	2	1	20
Nieznacznie zwiększyła	12	2	6	26
Nie zmieniła	3	3	4	16
Zmniejszyła	0	1	2	1
Nie wiem	1	1	3	29
	80%	49%(44%)	44%	50%

Wniosek: największy wzrost częstotliwości przejazdu do Czech na skutek uruchomienia połączenia kolejowego pomiędzy Szklarską Porębą i Harrachovem nastąpił u mieszkańców Szklarskiej Poręby (80%) i osób mieszkających poza województwem dolnośląskim 50%.

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

	Przedsiębiorcy/ pracownicy przedsiębiorstw
Całkowicie uzasadniona	38 (60,5%)
Uzasadniona, lecz były ważniejsze inwestycje	9 (14,5)
Nieuzasadniona	2 (3%)
Nie potrafię określić	14 (22%)
Suma	63
Zasadność całkowita i warunkowa	75%
Całkowita zasadność	60,5%

75% osób związanych z sektorem prywatnej przedsiębiorczości (przedsiębiorcy i pracownicy przedsiębiorstw) uznaje rewitalizację połączenia kolejowego za zasadną, a 60,5% za całkowicie uzasadnioną.

Wniosek: przedsiębiorcy i pracownicy przedsiębiorstw w większym stopniu niż pozostali ankietowani dostrzegają zasadność rewitalizacji połączenia kolejowego (75% do 67%; 60,5% do 52% – zasadność całkowita).

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

	Przedsiębiorcy/ pracownicy przedsiębiorstw
Mieszkańcy	28 (23%)
Przedsiębiorcy z branży turystycznej	19 (15,5%)
Turyści	50 (41%)
Wykonawcy	10 (8%)
Urzednicy	9 (7,5%)
Nikt	6(5%)

Przedsiębiorcy i pracownicy przedsiębiorstw na nieco wyższym poziomie niż pozostali ankietowani dostrzegają pozytywny wpływ inwestycji na funkcjonowanie przedsiębiorczości w branży turystycznej (15,5% do 13,5%).

Wniosek: rewitalizacja połączenia kolejowego prowadzi – zdaniem osób związanych z sektorem przedsiębiorczości – do poprawy warunków funkcjonowania przedsiębiorczości w branży turystycznej.

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

	Szklarska Poręba	powiat jeleniogórski	województwo dolnośląskie	poza województwem dolnośląskim
Ogłoszenia prasowe i radiowe	5	1	1	3
Tablice informacyjne	12	4	9	35
Ulotki, broszury, plakaty	3	0	1	3
Telewizja, internet	2	0	3	8
Od znajomych, członków rodziny	9	2	2	7

Wniosek: Najważniejszym kanałem informacyjnym (bez względu na miejsce zamieszkania) są tablice informacyjne. Dopełniane są one poprzez informacje pochodzące od znajomych i członków rodziny, ogłoszeń, telewizji i internetu. Skuteczność promocji programu – uwzględniając wyniki pytań nr 12 i 14 oraz miejsce zamieszkania ankietowanych i strukturę częstotliwości przejazdu – jest niska, szczególnie wśród osób mieszkających poza Szklarską Porębą (zob. analiza pyt.13).

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

Cele	Cele operacyjne	Parametry ogólne (opisowe)	Parametry mierzalne	Numer pytania	Wartość procentowa
Nowa atrakcja turystyczna	Rewitalizacja linii kolejowej oraz uruchomienie kolejowych przewozów regularnych i turystycznych	Jakość inwestycji	Warunki przejazdu/ Walory techniczne i funkcjonalne	4	61%
			Skala jakości optymalnej	4	24%
Zwiększenie dostępności atrakcji turystycznych Zwiększenie atrakcyjności turystycznej ośrodków (Karkonoszy, Gór Izerskich, ośrodka narciarstwa biegowego na Polanie Jakuszyckiej)	Rewitalizacja linii kolejowej oraz uruchomienie kolejowych przewozów regularnych i turystycznych	Jakość inwestycji	Warunki przejazdu/ Walory techniczne i funkcjonalne	4	61%
			Skala jakości optymalnej	4	24%
		Dostępność komunikacyjna	Częstotliwość przejazdu	2	75%
			Zwiększenie częstotliwości przejazdu do Czech	3	54%
			Skala maksymalnego zwiększenia częstotliwości przejazdu do Czech	3	37%
			Ilość turystów z Czech w Szklarskiej Porębie	5	40%

			Dostępność komunikacyjna w kontekście dostępności Szklarskiej Poręby dla transportu kolejowego	1	22,5%
		Atrakcyjność turystyczna	Częstotliwość przejazdu a miejsce zamieszkania (poza Szklarską Porębą)	M1/2	74,5%
			Beneficjenci	6	42%
			Intensyfikacja ruchu transgranicznego	3	53%
			Zasadność inwestycji	7	67%
Zwiększenie ruchu turystycznego pomiędzy regionami	Rewitalizacja linii kolejowej oraz uruchomienie kolejowych przewozów regularnych i turystycznych	Efekt transgraniczny	Ilość turystów z Czech w Szklarskiej Porębie	5	40%
			Częstotliwość przejazdu a miejsce zamieszkania (poza Szklarską Porębą)	M1/2	74,5%
			Częstotliwość przejazdu a miejsce zamieszkania (Szklarska Poręba)	M1/2	77%
			Intensyfikacja ruchu transgranicznego	3	54%

			Skala maksymalnego zwiększenia częstotliwości przejazdu do Czech	3	37%
			Beneficjenci	6	42%
Poprawa warunków rozwoju działalności gospodarczej	Rewitalizacja linii kolejowej oraz uruchomienie kolejowych przewozów regularnych i turystycznych	Jakość inwestycji	Warunki przejazdu/ Walory techniczne i funkcjonalne	4	61%
		Atrakcyjność turystyczna Efekt transgraniczny	Częstotliwość przejazdu a miejsce zamieszkania (poza Szklarską Porębą)	M1/2	74,5%
			Beneficjenci	6	42%
			Intensyfikacja ruchu transgranicznego	3	54%
			Ilość turystów z Czech w Szklarskiej Porębie	5	40%
			Zasadność inwestycji	7	67%
		Rozwój przedsiębiorczości	Status zawodowy (przedsiębiorcy i pracownicy przedsiębiorstw) a zasadność inwestycji	M2/7	75%
			Status zawodowy (przedsiębiorcy i pracownicy przedsiębiorstw) a beneficjenci	M2/6	41%

		Optymalizacja środków	Uczciwość i rzetelność	9	78%
		Optymalizacja korzyści	Przykłady racjonalizacji planowania	8	x
Wiedza o projekcie, źródłach finansowania	Billboardy, informacje prasowe i medialne, przejazdy promocyjne	Efekt promocyjny	Zasięg kanałów promocyjnych	M1/13	x
			Źródła finansowania	12	21,9%
			Nazwa programu	14	27,5%
Dobro publiczne	Rewitalizacja linii kolejowej oraz uruchomienie kolejowych przewozów regularnych i turystycznych	Odpowiedni dobór celów inwestycyjnych (odpowiednie wydatkowanie środków ze względu na cel) optymalizacja celów	Zasadność inwestycji	7	67%
			Stopień zasadności inwestycji	7	78%
			Beneficjenci	6	42%
			Optymalizacja planowania inwestycji	8	x
		Uczciwość/ zgodność z prawem/ praworządność (optymalizacja środków)	Uczciwość i rzetelność	9	78%
			Rodzaje nieprawidłowości	10	x
			Przykłady nieprawidłowości	11	x

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

Cele	Cele operacyjne	Parametry ogólne (opisowe)	Parametry mierzalne	Wartość procentowa	Wartość punktowa
Nowa atrakcja turystyczna	Rewitalizacja linii kolejowej oraz uruchomienie kolejowych przewozów regularnych i turystycznych	Jakość inwestycji	Warunki przejazdu/ Walory techniczne i funkcjonalne	61%	5,2
			Skala jakości optymalnej	24%	2
Zwiększenie dostępności atrakcji turystycznych Zwiększenie atrakcyjności turystycznej ośrodków (Karkonoszy, Gór Izerskich, ośrodka narciarstwa biegowego na Polanie Jakuszyckiej)	Rewitalizacja linii kolejowej oraz uruchomienie kolejowych przewozów regularnych i turystycznych	Jakość inwestycji	Warunki przejazdu/ Walory techniczne i funkcjonalne	61%	5,2
			Skala jakości optymalnej	24%	2
		Dostępność komunikacyjna	Częstotliwość przejazdu	75%	6
			Zwiększenie częstotliwości przejazdu do Czech	54%	4,4
			Skala maksymalnego zwiększenia częstotliwości przejazdu do Czech	37%	3,2
			Ilość turystów z Czech w Szklarskiej Porębie	40%	3,2

			Dostępność komunikacyjna w kontekście dostępności Szklarskiej Poręby dla transportu kolejowego	22,5%	2
		Atrakcyjność turystyczna	Częstotliwość przejazdu a miejsce zamieszkania (poza Szklarską Porębą)	74,5%	6
			Beneficjenci	42%	3,6
			Intensyfikacja ruchu transgranicznego	53%	4,4
			Zasadność inwestycji	67%	5,6
Zwiększenie ruchu turystycznego pomiędzy regionami	Rewitalizacja linii kolejowej oraz uruchomienie kolejowych przewozów regularnych i turystycznych	Efekt transgraniczny	Ilość turystów z Czech w Szklarskiej Porębie	40%	3,2
			Częstotliwość przejazdu a miejsce zamieszkania (poza Szklarską Porębą)	74,5%	6
			Częstotliwość przejazdu a miejsce zamieszkania (Szklarska Poręba)	77%	6,4
			Intensyfikacja ruchu transgranicznego	54%	4,4

			Skala maksymalnego zwiększenia częstotliwości przejazdu do Czech	37%	3,2
			Beneficjenci	42%	3,6
Poprawa warunków rozwoju działalności gospodarczej	Rewitalizacja linii kolejowej oraz uruchomienie kolejowych przewozów regularnych i turystycznych	Jakość inwestycji	Warunki przejazdu/ Walory techniczne i funkcjonalne	61%	5,2
		Atrakcyjność turystyczna Efekt transgraniczny	Częstotliwość przejazdu a miejsce zamieszkania (poza Szklarską Porębą)	74,5%	6
			Beneficjenci	42%	3,6
			Intensyfikacja ruchu transgranicznego	54%	4,4
			Ilość turystów z Czech w Szklarskiej Porębie	40%	3,2
			Zasadność inwestycji	67%	5,6
		Rozwój przedsiębiorczości	Status zawodowy (przedsiębiorcy i pracownicy przedsiębiorstw) a zasadność inwestycji	75%	6
			Status zawodowy (przedsiębiorcy i pracownicy przedsiębiorstw) a beneficjenci	41%	3,6

		Optymalizacja środków	Uczciwość i rzetelność	78%	4,8
		Optymalizacja korzyści	Przykłady racjonalizacji planowania	x	x
Wiedza o projekcie, źródłach finansowania	Billboardy, informacje prasowe i medialne, przejazdy promocyjne	Efekt promocyjny	Zasięg kanałów promocyjnych	x	x
			Źródła finansowania,	21,5%	2
			Nazwa programu	27,5%	2,4
Dobro publiczne	Rewitalizacja linii kolejowej oraz uruchomienie kolejowych przewozów regularnych i turystycznych	Odpowiedni dobór celów inwestycyjnych (odpowiednie wydatkowanie środków ze względu na cel) optymalizacja celów	Zasadność inwestycji	67%	5,6
			Stopień zasadności inwestycji	78%	6,4
			Beneficjenci	42%	3,6
			Optymalizacja planowania inwestycji	x	x
		Uczciwość/ zgodność z prawem/ praworządność (optymalizacja środków)	Uczciwość i rzetelność	78%	4,8
			Rodzaje nieprawidłowości	x	x
			Przykłady nieprawidłowości	x	x

Syntetyczne przedstawienie społecznej oceny realizacji poszczególnych celów (1)

Cele	Parametry ogólne (opisowe)	Parametry mierzalne	Wartość punktowa	Sumaryczna wartość punktowa
Nowa atrakcja turystyczna	Jakość inwestycji	Warunki przejazdu/ Walory techniczne i funkcjonalne	5,2	3,6
		Skala jakości optymalnej	2	
Zwiększenie dostępności atrakcji turystycznych Zwiększenie atrakcyjności turystycznej ośrodków (Karkonoszy, Gór Izerskich, ośrodka narciarstwa biegowego na Polanie Jakuszyckiej)	Jakość inwestycji	Warunki przejazdu/ Walory techniczne i funkcjonalne	5,2	4,14
		Skala jakości optymalnej	2	
	Dostępność komunikacyjna	Częstotliwość przejazdu	6	
		Zwiększenie częstotliwości przejazdu do Czech	4,4	
		Skala maksymalnego zwiększenia częstotliwości przejazdu do Czech	3,2	
		Ilość turystów z Czech w Szklarskiej Porębie	3,2	
		Dostępność komunikacyjna w kontekście dostępności Szklarskiej Poręby dla transportu kolejowego	2	
	Atrakcyjność turystyczna	Częstotliwość przejazdu a miejsce zamieszkania (poza Szklarską Porębą)	6	
		Beneficjenci	3,6	
		Intensyfikacja ruchu transgranicznego	4,4	
		Zasadność inwestycji	5,6	

Zwiększenie ruchu turystycznego pomiędzy regionami	Efekt transgraniczny	Ilość turystów z Czech w Szklarskiej Porębie	3,2	4,47
		Częstotliwość przejazdu a miejsce zamieszkania (poza Szklarską Porębą)	6	
		Częstotliwość przejazdu a miejsce zamieszkania (Szklarska Poręba)	6,4	
		Intensyfikacja ruchu transgranicznego	4,4	
		Skala maksymalnego zwiększenia częstotliwości przejazdu do Czech	3,2	
		Beneficjenci	3,6	
Poprawa warunków rozwoju działalności gospodarczej	Jakość inwestycji	Warunki przejazdu/ Walory techniczne i funkcjonalne	5,2	4,71
	Atrakcyjność turystyczna Efekt transgraniczny	Częstotliwość przejazdu a miejsce zamieszkania (poza Szklarską Porębą)	6	
		Beneficjenci	3,6	
		Intensyfikacja ruchu transgranicznego	4,4	
		Ilość turystów z Czech w Szklarskiej Porębie	3,2	
		Zasadność inwestycji	5,6	
	Rozwój przedsiębiorczości	Status zawodowy (przedsiębiorcy i pracownicy przedsiębiorstw) a zasadność inwestycji	6	
		Status zawodowy (przedsiębiorcy i pracownicy przedsiębiorstw) a	3,6	

		beneficjenci		
	Optymalizacja środków	Uczciwość i rzetelność	4,8	
	Optymalizacja korzyści	Przykłady racjonalizacji planowania	x	
Wiedza o projekcie, źródłach finansowania	Efekt promocyjny	Zasięg kanałów promocyjnych	x	2,2
		Źródła finansowania	2	
		Nazwa programu	2,4	
Dobro publiczne	Odpowiedni dobór celów inwestycyjnych (odpowiednie wydatkowanie środków ze względu na cel) optymalizacja celów	Zasadność inwestycji	5,6	5,2
		Stopień zasadności inwestycji	6,4	
		Beneficjenci	3,6	
		Optymalizacja planowania inwestycji	x	x
Dobro publiczne	Uczciwość/ zgodność z prawem/ praworządność (optymalizacja środków)	Uczciwość i rzetelność	4,8	4,8
		Rodzaje nieprawidłowości	x	
		Przykłady nieprawidłowości	x	

Syntetyczne przedstawienie społecznej oceny realizacji poszczególnych celów (ocena jakościowa)

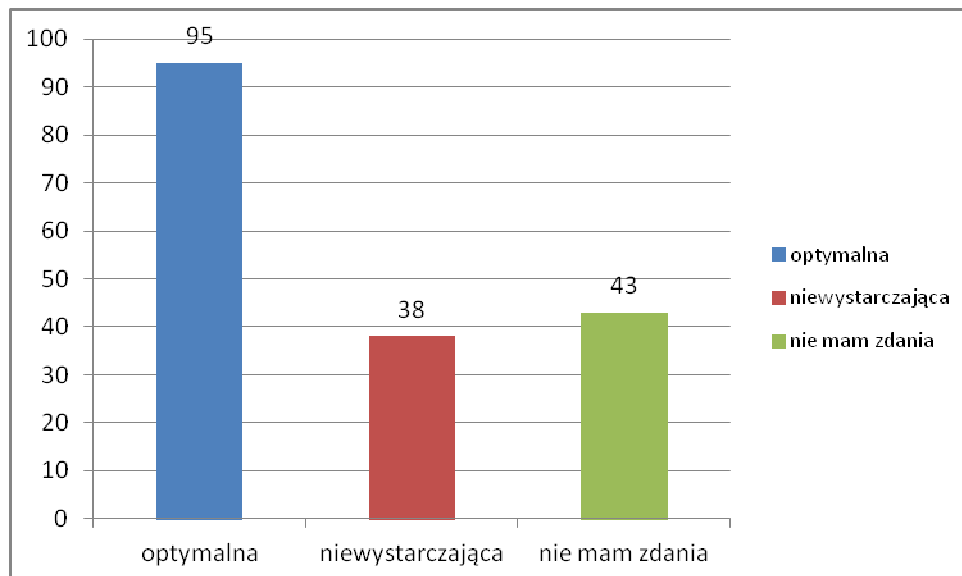
Cele	Parametry ogólne (opisowe)	Sumaryczna wartość punktowa	Ocena jakościowa
Nowa atrakcja turystyczna	Jakość inwestycji	3,6	Przeciętna
Zwiększenie dostępności atrakcji turystycznych Zwiększenie atrakcyjności turystycznej ośrodków	Jakość inwestycji Dostępność komunikacyjna Atrakcyjność turystyczna	4,14	Dobra
Zwiększenie ruchu turystycznego pomiędzy regionami	Efekt transgraniczny	4,47	Dobra
Poprawa warunków rozwoju działalności gospodarczej	Jakość inwestycji Atrakcyjność turystyczna Efekt transgraniczny Rozwój przedsiębiorczości Optymalizacja środków Optymalizacja korzyści	4,71	Dobra
Wiedza o projekcie, źródłach finansowania	Efekt promocyjny	2,2	Przeciętna
Dobro publiczne	Odpowiedni dobór celów inwestycyjnych (odpowiednie wydatkowanie środków ze względu na cel) optymalizacja celów	5,2	Dobra
Dobro publiczne	Uczciwość/zgodność z prawem/ praworządność (optymalizacja środków)	4,8	Dobra

Sumaryczna społeczna ocena końcowa efektów rewitalizacji linii kolejowej oraz uruchomienia kolejowych przewozów regularnych i turystycznych na trasie Szklarska Poręba – Harrachov wynosi **4,16** (w skali ośmiopunktowej).

Strona czeska

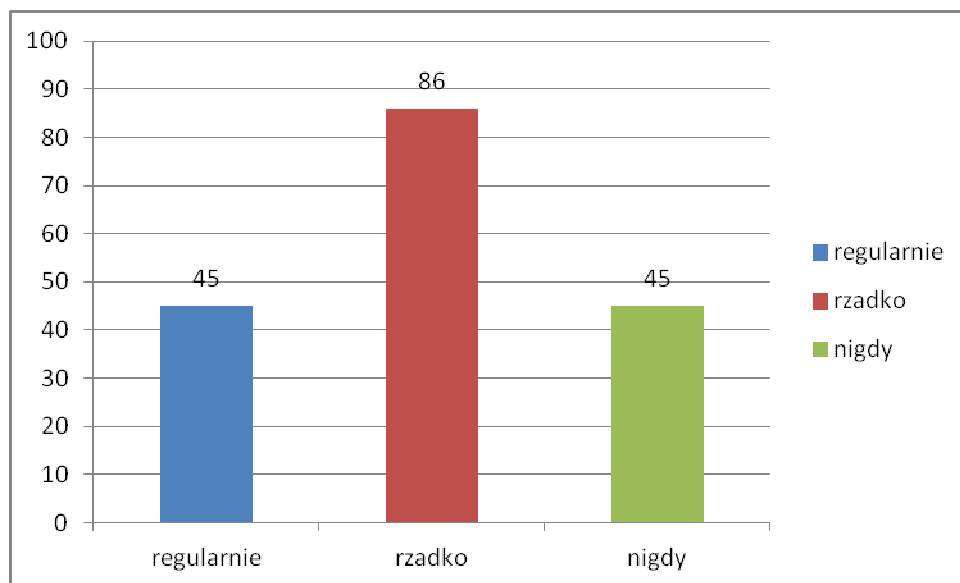
1. Pani/Pana zdaniem jakość komunikacji kolejowej (ilość połączeń, zasięg) pomiędzy Harrachovem a innymi regionami Czech jest:

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
optimalna	95	54%
niewystarczająca	38	21,5%
nie mam zdania	43	24,5%



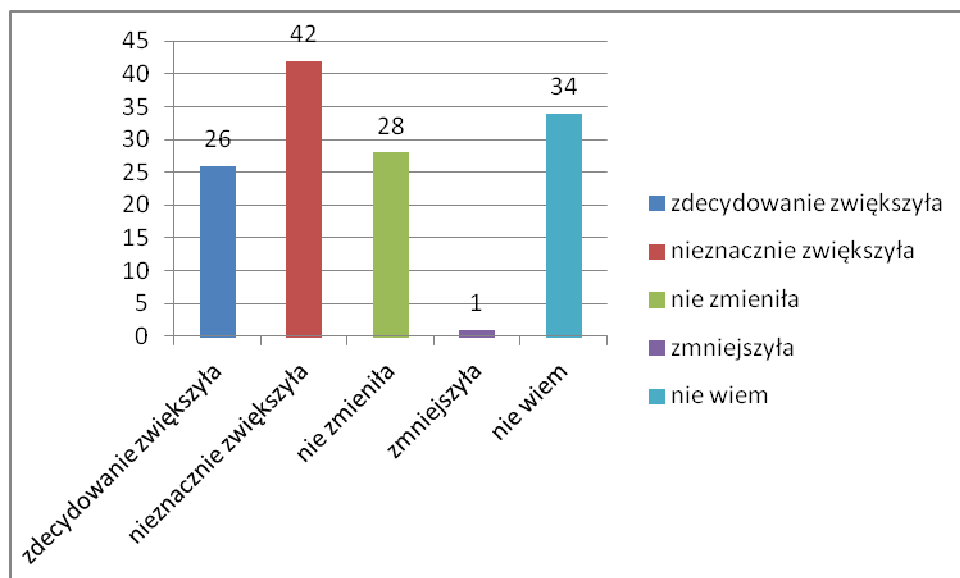
2. Jak często korzysta Pani/Pan z kolei na trasie Harrachov – Szklarska Poręba?

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
regularnie	45	25,5%
rzadko	86	49%
nigdy	45	25,5%



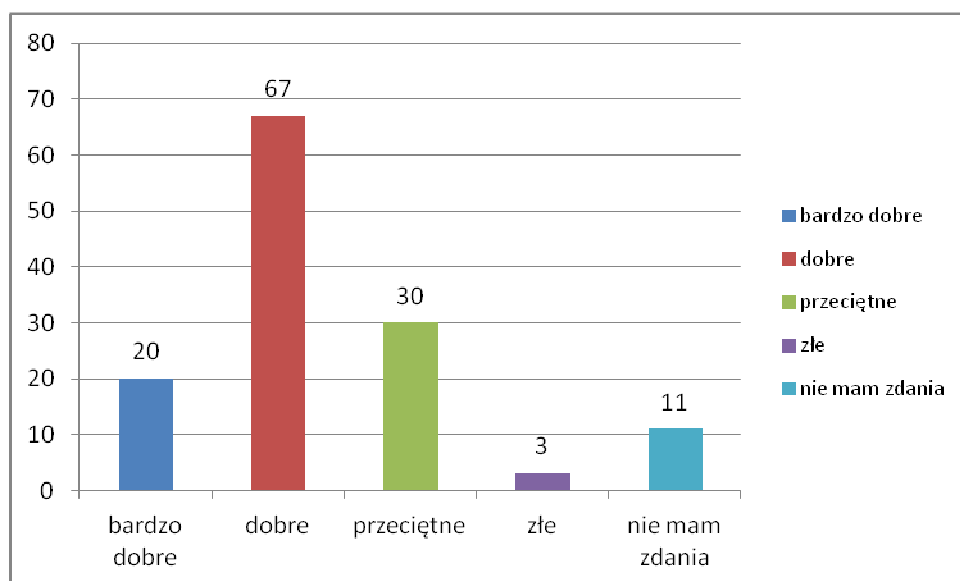
3. Jak rewitalizacja linii kolejowej Harrachov – Szklarska Poręba wpłynęła na częstotliwość Pani/Pana wyjazdów do Polski?

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
zdecydowanie zwiększyła	26	20%
nieznacznie zwiększyła	42	32%
nie zmieniła	28	21%
zmniejszyła	1	1%
nie wiem	34	26%



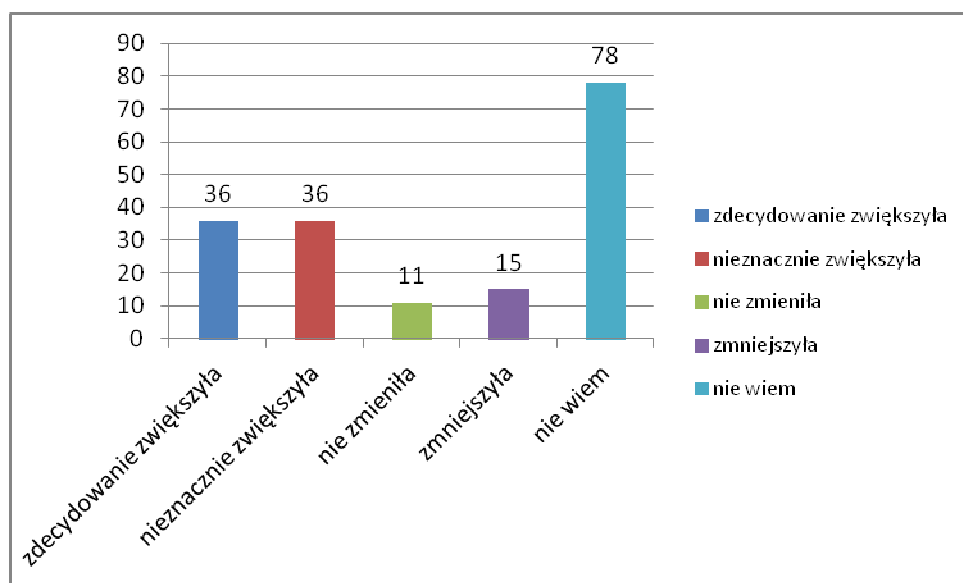
4. Proszę określić warunki przejazdu pociągiem na trasie Harrachov – Szklarska Poręba:

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
bardzo dobre	20	15%
dobrze	67	51%
przeciętne	30	23%
złe	3	2,5%
nie mam zdania	11	8,5%



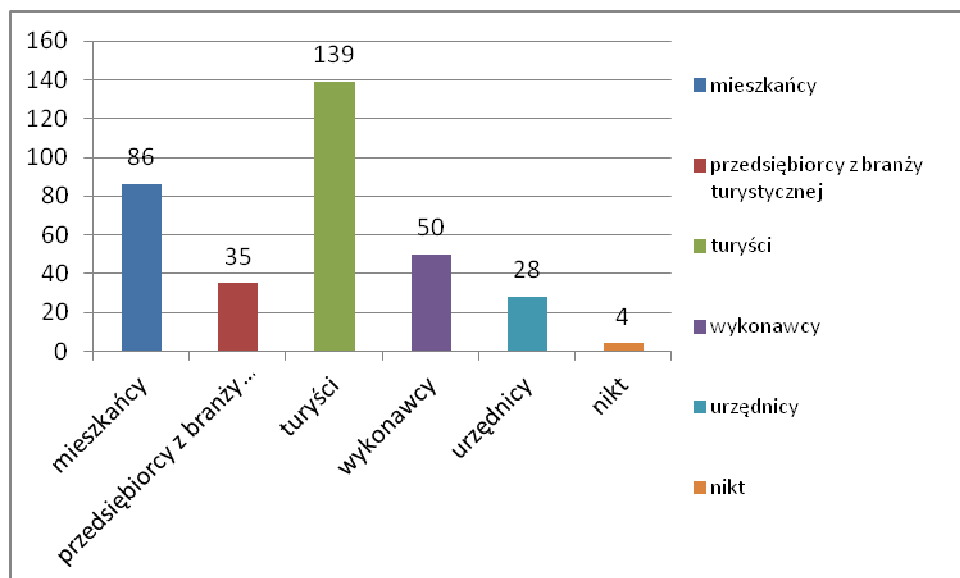
5. Jak na ilość polskich turystów w Harrachovie wpłynęła rewitalizacja linii kolejowej Harrachov – Szklarska Poręba:

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
zdecydowanie zwiększyła	36	20,5%
nieznacznie zwiększyła	36	20,5%
nie zmieniła	11	6%
zmniejszyła	15	8,5%
nie wiem	78	44,5%



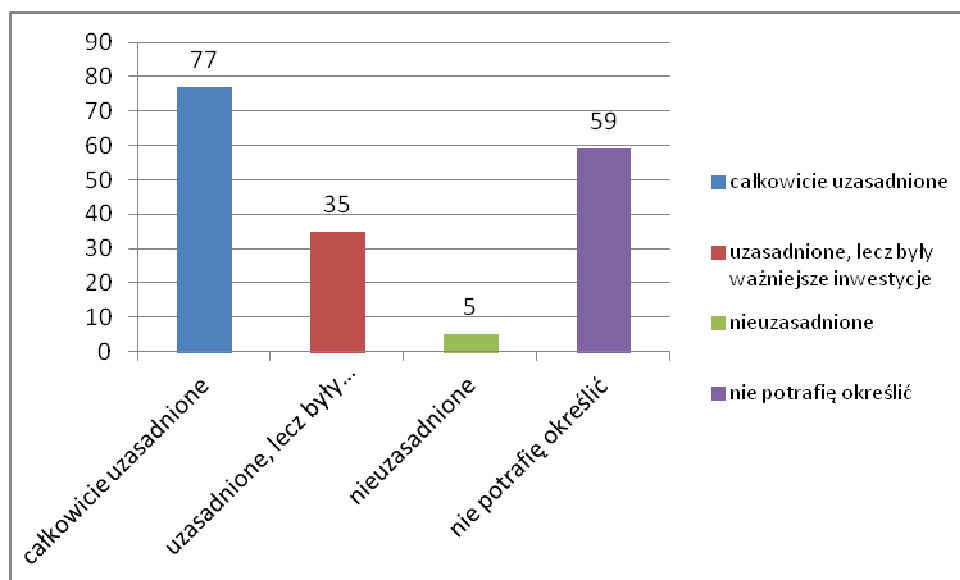
6. Kto skorzystał na rewitalizacji linii kolejowej Harrachov – Szklarska Poręba ?

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
mieszkańcy	86	25%
przedsiębiorcy z branży turystycznej	35	10%
turyści	139	41%
wykonawcy	50	15%
urzędnicy	28	8%
nikt	4	1%



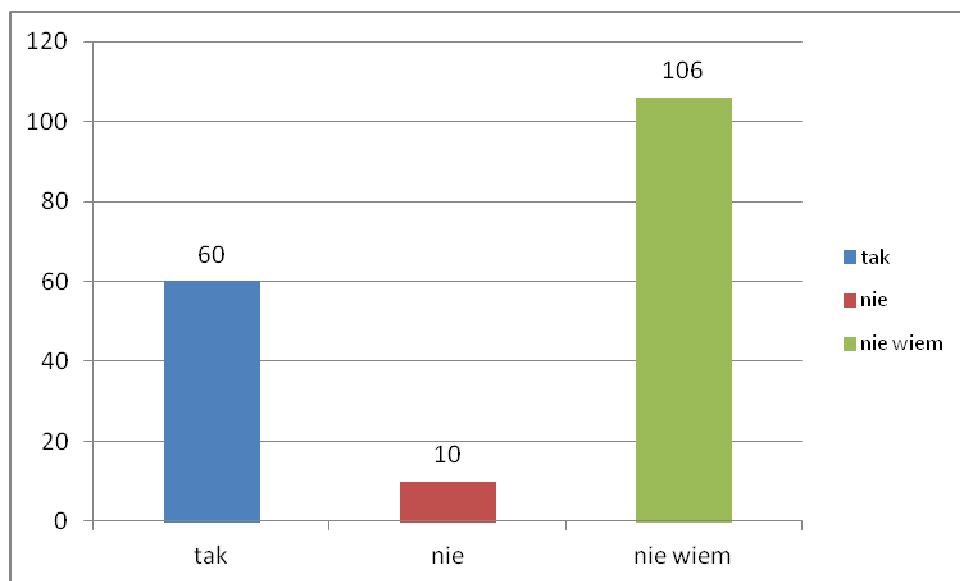
7. Wydatkowanie pieniędzy publicznych na rewitalizację linii kolejowej Harrachov – Szklarska Poręba było:

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
całkowicie uzasadnione	77	43,5%
uzasadnione, lecz były ważniejsze inwestycje	35	20%
nieuzasadnione	5	3%
nie potrafię określić	59	33,5%



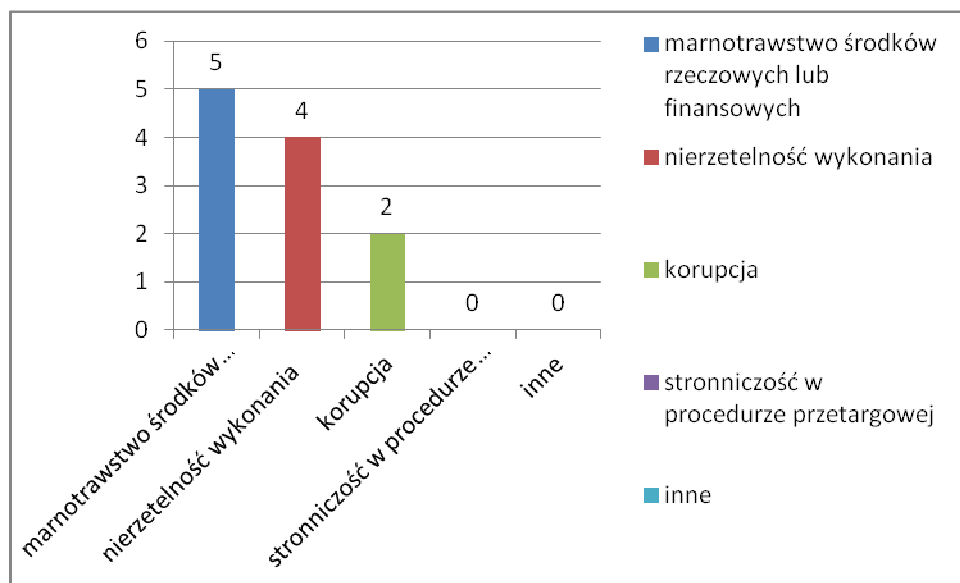
9. Czy inwestycja była realizowana rzetelnie i uczciwie?

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
tak	60	86%
nie	10	14%
nie wiem	106	



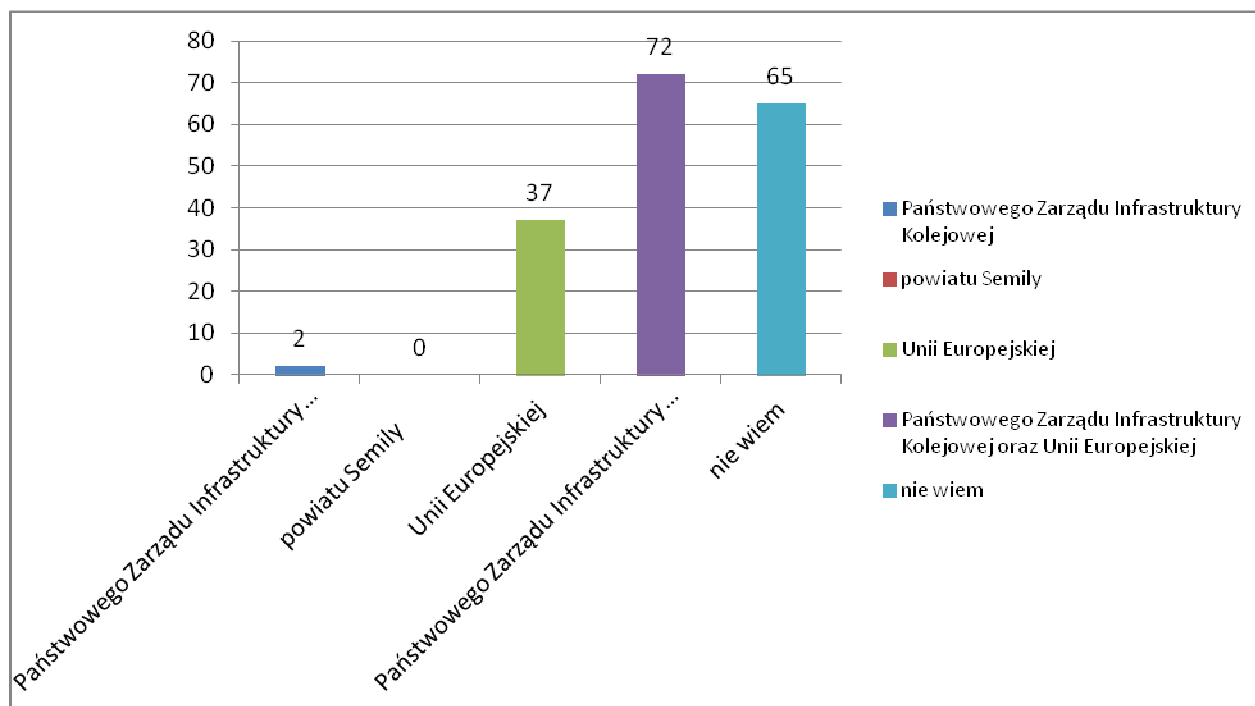
10. Jakie rodzaje nieprawidłowości miały miejsce podczas realizacji inwestycji?

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
marnotrawstwo środków rzeczowych lub finansowych	5	45,5%
nierzetelność wykonania	4	36,5%
korupcja	2	18%
stronniczość w procedurze przetargowej	0	0%
inne	0	0%



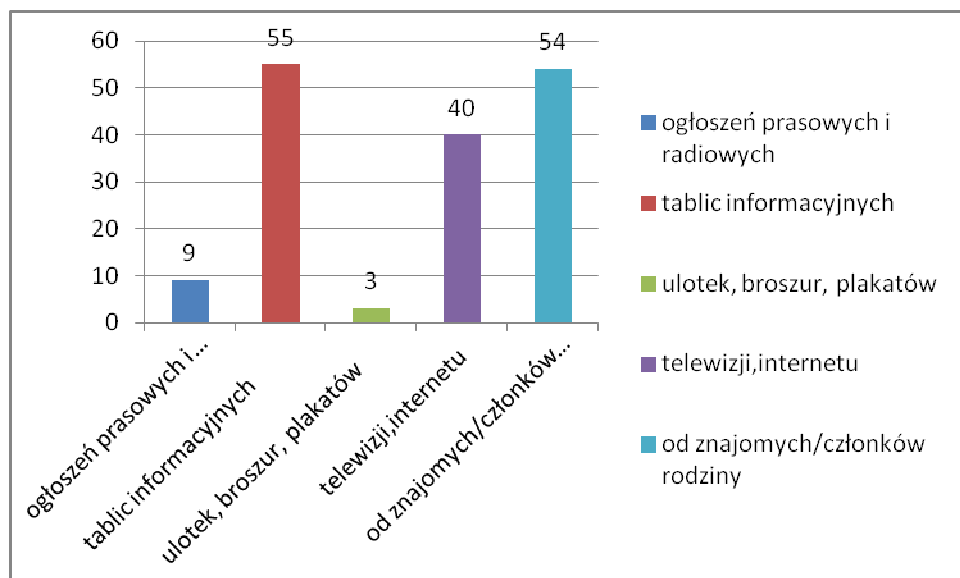
12. Rewitalizacja linii kolejowej Harrachov – Szklarska Poręba była finansowana ze środków:

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
Państwowego Zarządu Infrastruktury Kolejowej	2	1%
powiatu Semily	0	0%
Unii Europejskiej	37	21%
Państwowego Zarządu Infrastruktury Kolejowej oraz Unii Europejskiej	72	41%
nie wiem	65	37%



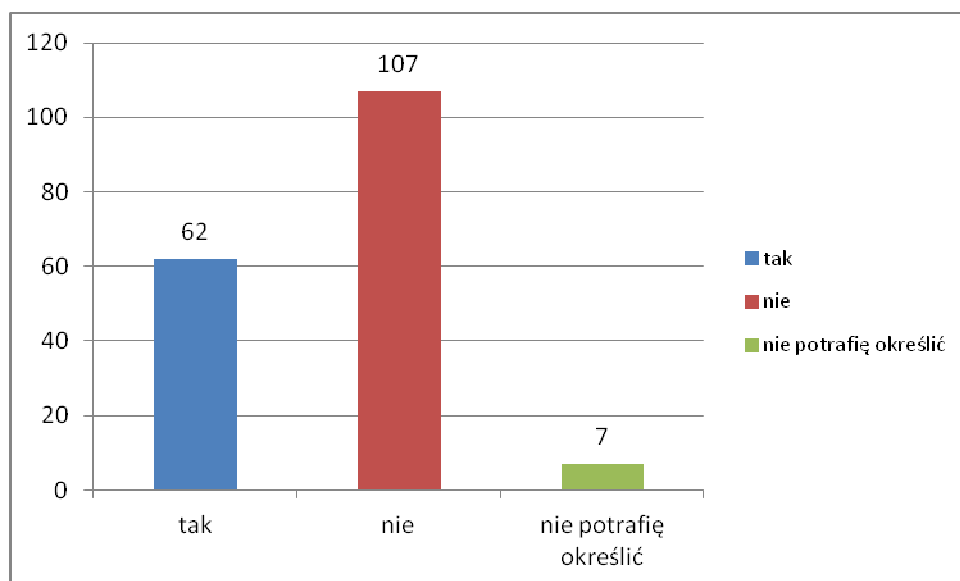
13. Z jakich źródeł pochodzą Pani/Pana informacje na temat finansowania rewitalizacji linii kolejowej Harrachov – Szklarska Poręba?

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
ogłoszenia prasowe i radiowe	9	5,5%
tablice informacyjne	55	34%
ulotki, broszury, plakaty	3	2%
telewizja, internet	40	25%
znajomi/członkowie rodziny	54	33,5%



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

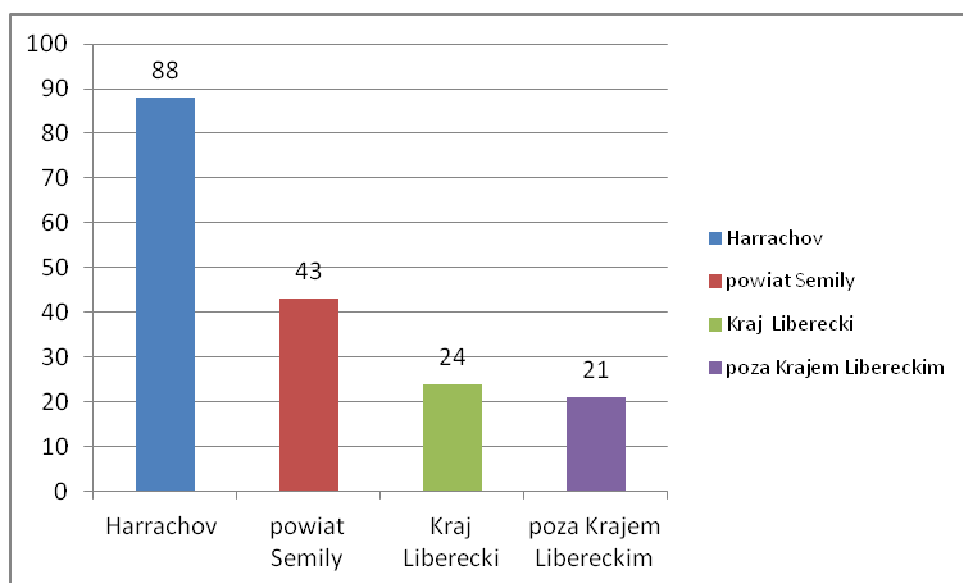
Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
tak	62	35%
nie	107	61%
nie potrafię określić	7	4%



Dane ankietowanych

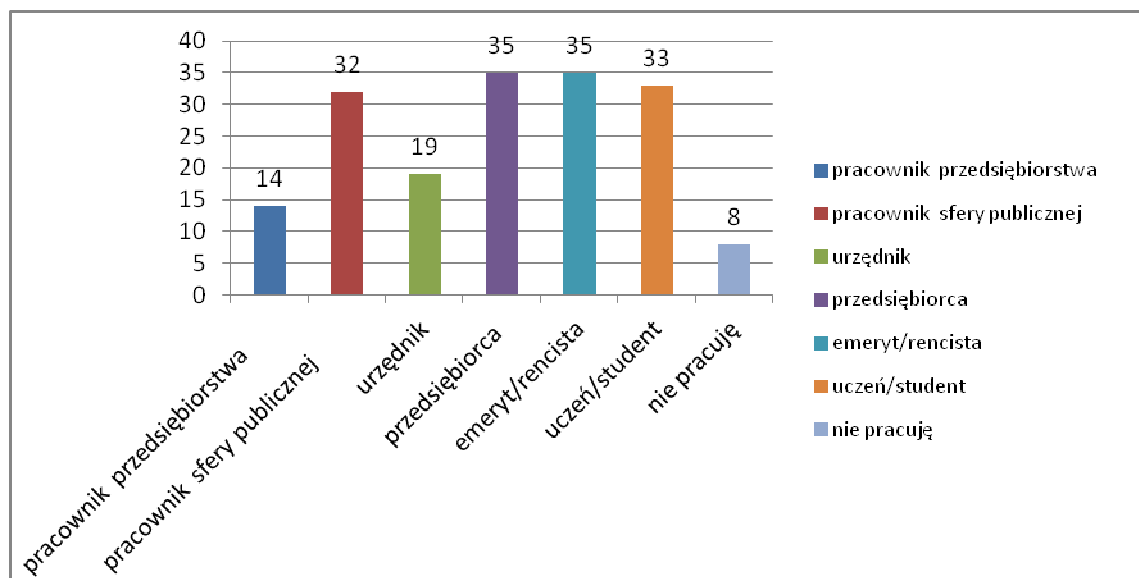
1. Miejsce zamieszkania

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
Harrachov	88	50%
powiat Semily	43	24,5%
Kraj Liberecki	24	13,5%
Poza Krajem Libereckim	21	12%



2. Status zawodowy

Odpowiedź	Ilość	Wartość procentowa
pracownik przedsiębiorstwa	14	8%
pracownik sfery publicznej	32	18%
urzędnik	19	11%
przedsiębiorca	35	20%
emeryt/rencista	35	20%
uczeń/student	33	18,5%
nie pracuję	8	4,5%



Korelacje danych

1. Miejsce zamieszkania a korzystanie z pociągu na trasie Harrachov- Szklarska Poręba

	Harrachov	Powiat Semily	Kraj Liberecki	Poza Krajem Libereckim
Regularnie	35	7	3	0
Rzadko	44	26	10	6
Nigdy	9	10	11	15
	90%	59%(82,5%)	(54%)	(28,5%)

2. Miejsce zamieszkania a zwiększenie częstotliwości przejazdu do Polski

	Harrachov	Powiat Semily	Kraj Liberecki	Poza Krajem Libereckim
Zdecydowanie zwiększyła	15	3	6	2
Nieznacznie zwiększyła	32	8	1	1
Nie zmieniła	18	8	0	2
Zmniejszyła	1	0	0	0
Nie wiem	13	14	6	1
	59%	40,5%		

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

	Przedsiębiorcy/ pracownicy przedsiębiorstw
Całkowicie uzasadniona	20 (41%)
Uzasadniona, lecz były ważniejsze inwestycje	12 (24,5%)
Nieuzasadniona	1
Nie potrafię określić	16
Suma	49
Zasadność całkowita i warunkowa	65,5%
Całkowita zasadność	41%

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

	Przedsiębiorcy/ pracownicy przedsiębiorstw
Mieszkańcy	27 (27%)
Przedsiębiorcy z branży turystycznej	11(11%)
Turyści	40(40%)
Wykonawcy	13(13%)
Urzednicy	7(7%)
Nikt	2(2%)

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

	Harrachov	Powiat Semily	Kraj Liberecki	Poza Krajem Libereckim
Ogłoszenia prasowe i radiowe	7	0	1	1
Tablice informacyjne	40	13	2	0
Ulotki, broszury, plakaty	2	1	0	0
Telewizja, internet	21	11	6	2
Od znajomych, członków rodziny	37	13	3	1

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

Cele	Cele operacyjne	Parametry ogólne (opisowe)	Parametry mierzalne	Numer pytania	Wartość procentowa
Nowa atrakcja turystyczna	Rewitalizacja linii kolejowej oraz uruchomienie kolejowych przewozów regularnych i turystycznych	Jakość inwestycji	Warunki przejazdu/ Walory techniczne i funkcjonalne	4	66%
			Skala jakości optymalnej	4	23%
Zwiększenie dostępności atrakcji turystycznych Zwiększenie atrakcyjności turystycznej ośrodków (Karkonoszy, Gór Izerskich, ośrodka narciarstwa biegowego na Polanie Jakuszyckiej)	Rewitalizacja linii kolejowej oraz uruchomienie kolejowych przewozów regularnych i turystycznych	Jakość inwestycji	Warunki przejazdu/ Walory techniczne i funkcjonalne	4	66%
			Skala jakości optymalnej	4	23%
		Dostępność komunikacyjna	Częstotliwość przejazdu	2	74,5%
			Zwiększenie częstotliwości przejazdu do Polski	3	52%
			Skala maksymalnego zwiększenia częstotliwości przejazdu do Polski	3	38%
			Ilość turystów z Czech w Harrachovie	5	41%
			Dostępność komunikacyjna w kontekście dostępności Harrachova dla transportu	1	54%

			kolejowego		
		Atrakcyjność turystyczna	Częstotliwość przejazdu a miejsce zamieszkania (poza Harrachovem)	M1/2	59%
			Beneficjenci	6	41%
			Intensyfikacja ruchu transgranicznego	3	53,5%
			Zasadność inwestycji	7	63,5%
Zwiększenie ruchu turystycznego pomiędzy regionami	Rewitalizacja linii kolejowej oraz uruchomienie kolejowych przewozów regularnych i turystycznych	Efekt transgraniczny	Ilość turystów z Polski w Harrachovie	5	41%
			Częstotliwość przejazdu a miejsce zamieszkania (poza Harrachovem)	M1/2	59%
			Częstotliwość przejazdu a miejsce zamieszkania (Harrachov)	M1/2	90%
			Intensyfikacja ruchu transgranicznego	3	52%
			Skala maksymalnego zwiększenia częstotliwości przejazdu do Polski	3	38%
			Beneficjenci	6	41%

Poprawa warunków rozwoju działalności gospodarczej	Rewitalizacja linii kolejowej oraz uruchomienie kolejowych przewozów regularnych i turystycznych	Jakość inwestycji	Warunki przejazdu/ Walory techniczne i funkcjonalne	4	66%
		Atrakcyjność turystyczna Efekt transgraniczny	Częstotliwość przejazdu a miejsce zamieszkania (poza Harrachovem)	M1/2	59%
			Beneficjenci	6	41%
			Intensyfikacja ruchu transgranicznego	3	52%
			Ilość turystów z Polski w Harrachovie	5	41%
			Zasadność inwestycji	7	63,5%
		Rozwój przedsiębiorczości	Status zawodowy (przedsiębiorcy i pracownicy przedsiębiorstw) a zasadność inwestycji	M2/7	65,5%
			Status zawodowy (przedsiębiorcy i pracownicy przedsiębiorstw) a beneficjenci	M2/6	40%
		Optymalizacja środków	Uczciwość i rzetelność	9	86%
		Optymalizacja korzyści	Przykłady racjonalizacji planowania	8	x

Wiedza o projekcie, źródłach finansowania	Billboardy, informacje prasowe i medialne, przejazdy promocyjne	Efekt promocyjny	Zasięg kanałów promocyjnych	M1/13	x
			Źródła finansowania	12	41%
			Nazwa programu	14	35%
Dobro publiczne	Rewitalizacja linii kolejowej oraz uruchomienie kolejowych przewozów regularnych i turystycznych	Odpowiedni dobór celów inwestycyjnych (odpowiednie wydatkowanie środków ze względu na cel) optymalizacja celów	Zasadność inwestycji	7	63,5%
			Stopień zasadności inwestycji	7	69%
			Beneficjenci	6	41%
			Optymalizacja planowania inwestycji	8	x
		Uczciwość/ zgodność z prawem/ praworządność (optymalizacja środków)	Uczciwość i rzetelność	9	86%
			Rodzaje nieprawidłowości	10	x
			Przykłady nieprawidłowości	11	x

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

Cele	Cele operacyjne	Parametry ogólne (opisowe)	Parametry mierzalne	Wartość procentowa	Wartość punktowa
Nowa atrakcja turystyczna	Rewitalizacja linii kolejowej oraz uruchomienie kolejowych przewozów regularnych i turystycznych	Jakość inwestycji	Warunki przejazdu/ Walory techniczne i funkcjonalne	66%	5,6
			Skala jakości optymalnej	23%	2
Zwiększenie dostępności atrakcji turystycznych Zwiększenie atrakcyjności turystycznej ośrodków (Karkonoszy, Gór Izerskich, ośrodka narciarstwa biegowego na Polanie Jakuszyckiej)	Rewitalizacja linii kolejowej oraz uruchomienie kolejowych przewozów regularnych i turystycznych	Jakość inwestycji	Warunki przejazdu/ Walory techniczne i funkcjonalne	66%	5,6
			Skala jakości optymalnej	23%	2
		Dostępność komunikacyjna	Częstotliwość przejazdu	74,5%	6
			Zwiększenie częstotliwości przejazdu do Polski	52%	4,4
			Skala maksymalnego zwiększenia częstotliwości przejazdu do Polski	38%	3,2

			Ilość turystów z Czech w Harrachovie	41%	3,6
			Dostępność komunikacyjna w kontekście dostępności Harrachova dla transportu kolejowego	54%	4,4
		Atrakcyjność turystyczna	Częstotliwość przejazdu a miejsce zamieszkania (poza Harrachovem)	59%	4,8
			Beneficjenci	41%	3,6
			Intensyfikacja ruchu transgranicznego	52%	4,4
			Zasadność inwestycji	63,5%	5,2
Zwiększenie ruchu turystycznego pomiędzy regionami	Rewitalizacja linii kolejowej oraz uruchomienie kolejowych przewozów regularnych i turystycznych	Efekt transgraniczny	Ilość turystów z Polski w Harrachovie	41%	3,6
			Częstotliwość przejazdu a miejsce zamieszkania (poza Harrachovem)	59%	4,8
			Częstotliwość przejazdu a miejsce zamieszkania (Harrachov)	90%	7,2

			Intensyfikacja ruchu transgranicznego	52%	4,4
			Skala maksymalnego zwiększenia częstotliwości przejazdu do Polski	38%	3,2
			Beneficjenci	41%	3,6
Poprawa warunków rozwoju działalności gospodarczej	Rewitalizacja linii kolejowej oraz uruchomienie kolejowych przewozów regularnych i turystycznych	Jakość inwestycji	Warunki przejazdu/ Walory techniczne i funkcjonalne	66%	5,6
		Atrakcyjność turystyczna Efekt transgraniczny	Częstotliwość przejazdu a miejsce zamieszkania (poza Harrachovem)	59%	4,8
			Beneficjenci	41%	3,6
			Intensyfikacja ruchu transgranicznego	52%	4,4
			Ilość turystów z Polski w Harrachovie	41%	3,6
			Zasadność inwestycji	63,5%	5,2
		Rozwój przedsiębiorczości	Status zawodowy (przedsiębiorcy i pracownicy przedsiębiorstw) a zasadność inwestycji	65,5%	5,6

			Status zawodowy (przedsiębiorcy i pracownicy przedsiębiorstw) a beneficjenci	40%	3,2
		Optymalizacja środków	Uczciwość i rzetelność	86%	6,4
		Optymalizacja korzyści	Przykłady racjonalizacji planowania	x	x
Wiedza o projekcie, źródłach finansowania	Billboardy, informacje prasowe i medialne, przejazdy promocyjne	Efekt promocyjny	Zasięg kanałów promocyjnych	x	x
			Źródła finansowania	41%	3,6
			Nazwa programu	35%	2,8
Dobro publiczne	Rewitalizacja linii kolejowej oraz uruchomienie kolejowych przewozów regularnych i turystycznych	Odpowiedni dobór celów inwestycyjnych (odpowiednie wydatkowanie środków ze względu na cel) optymalizacja celów	Zasadność inwestycji	63,5%	5,2
			Stopień zasadności inwestycji	69%	5,6
			Beneficjenci	41%	3,6
			Optymalizacja planowania inwestycji	x	x
		Uczciwość/ zgodność z prawem/ praworządność (optymalizacja środków)	Uczciwość i rzetelność	86%	6,4
			Rodzaje nieprawidłowości	x	x
			Przykłady nieprawidłowości	x	x

Syntetyczne przedstawienie społecznej oceny realizacji poszczególnych celów (1)

Cele	Parametry ogólne (opisowe)	Parametry mierzalne	Wartość punktowa	Sumaryczna wartość punktowa
Nowa atrakcja turystyczna	Jakość inwestycji	Warunki przejazdu/ Walory techniczne i funkcjonalne	5,6	3,8
		Skala jakości optymalnej	2	
Zwiększenie dostępności atrakcji turystycznych Zwiększenie atrakcyjności turystycznej ośrodków (Karkonoszy, Gór Izerskich, ośrodka narciarstwa biegowego na Polanie Jakuszyckiej)	Jakość inwestycji	Warunki przejazdu/ Walory techniczne i funkcjonalne	5,6	4,29
		Skala jakości optymalnej	2	
	Dostępność komunikacyjna	Częstotliwość przejazdu	6	
		Zwiększenie częstotliwości przejazdu do Polski	4,4	
		Skala maksymalnego zwiększenia częstotliwości przejazdu do Polski	3,2	
		Ilość turystów z Czech w Harrachovie	3,6	
		Dostępność komunikacyjna w kontekście dostępności Harrachova dla transportu kolejowego	4,4	
	Atrakcyjność turystyczna	Częstotliwość przejazdu a miejsce zamieszkania (poza Harrachovem)	4,8	
		Beneficjenci	3,6	

		Intensyfikacja ruchu transgranicznego	4,4	
		Zasadność inwestycji	5,2	
Zwiększenie ruchu turystycznego pomiędzy regionami	Efekt transgraniczny	Ilość turystów z Polski w Harrachovie	3,6	4,47
		Częstotliwość przejazdu a miejsce zamieszkania (poza Harrachovem)	4,8	
		Częstotliwość przejazdu a miejsce zamieszkania (Harrachov)	7,2	
		Intensyfikacja ruchu transgranicznego	4,4	
		Skala maksymalnego zwiększenia częstotliwości przejazdu do Polski	3,2	
		Beneficjenci	3,6	
Poprawa warunków rozwoju działalności gospodarczej	Jakość inwestycji	Warunki przejazdu/ Walory techniczne i funkcjonalne	5,6	4,71
	Atrakcyjność turystyczna Efekt transgraniczny	Częstotliwość przejazdu a miejsce zamieszkania (poza Harrachovem)	4,8	
		Beneficjenci	3,6	
		Intensyfikacja ruchu transgranicznego	4,4	
		Ilość turystów z Polski w Harrachovie	3,6	
		Zasadność inwestycji	5,2	

	Rozwój przedsiębiorczości	Status zawodowy (przedsiębiorcy i pracownicy przedsiębiorstw) a zasadność inwestycji	5,6	
		Status zawodowy (przedsiębiorcy i pracownicy przedsiębiorstw) a beneficjenci	3,2	
	Optymalizacja środków	Uczciwość i rzetelność	6,4	
	Optymalizacja korzyści	Przykłady racjonalizacji planowania	x	
Wiedza o projekcie, źródłach finansowania	Efekt promocyjny	Zasięg kanałów promocyjnych	x	3,2
		Źródła finansowania	3,6	
		Nazwa programu	2,8	
Dobro publiczne	Odpowiedni dobór celów inwestycyjnych (odpowiednie wydatkowanie środków ze względu na cel) optymalizacja celów	Zasadność inwestycji	5,2	4,8
		Stopień zasadności inwestycji	5,6	
		Beneficjenci	3,6	
		Optymalizacja planowania inwestycji	x	

	Uczciwość/ zgodność z prawem/ praworządność (optymalizacja środków)	Uczciwość i rzetelność	6,4	6,4
		Rodzaje nieprawidłowości	x	
		Przykłady nieprawidłowości	x	

Syntetyczne przedstawienie społecznej oceny realizacji poszczególnych celów (ocena jakościowa)

Cele	Parametry ogólne (opisowe)	Sumaryczna wartość punktowa	Ocena jakościowa
Nowa atrakcja turystyczna	Jakość inwestycji	3,8	Przeciętna
Zwiększenie dostępności atrakcji turystycznych Zwiększenie atrakcyjności turystycznej ośrodków	Jakość inwestycji Dostępność komunikacyjna Atrakcyjność turystyczna	4,29	Dobra
Zwiększenie ruchu turystycznego pomiędzy regionami	Efekt transgraniczny	4,47	Dobra
Poprawa warunków rozwoju działalności gospodarczej	Jakość inwestycji Atrakcyjność turystyczna Efekt transgraniczny	4,71	Dobra
Wiedza o projekcie, źródłach finansowania	Efekt promocyjny	3,2	Przeciętna
Dobro publiczne	Odpowiedni dobór celów inwestycyjnych (odpowiednie wydatkowanie środków ze względu na cel) optymalizacja celów	4,8	Dobra
Dobro publiczne	Uczciwość/ zgodność z prawem/ praworządność (optymalizacja środków)	6,4	Bardzo dobra

Sumaryczna społeczna ocena końcowa efektów rewitalizacji linii kolejowej oraz uruchomienia kolejowych przewozów regularnych i turystycznych na trasie Szklarska Poręba – Harrachov wynosi **4,51** (w skali ośmiopunktowej) – oznacza to, że ocena społeczna projektu sytuuje się na **poziomie dobrym**. Z siedmiu celów projektu, 4 otrzymały ocenę dobrą, 2 – przeciętną, a 1 – bardzo dobrą.

Porównanie oceny projektów w aspekcie transgranicznym

Porównanie procentowe oceny poszczególnych celów projektu

Cele	Cele operacyjne	Parametry ogólne (opisowe)	Parametry mierzalne	Wartość procentowa (strona polska)	Wartość procentowa (strona czeska)
Nowa atrakcja turystyczna	Rewitalizacja linii kolejowej oraz uruchomienie kolejowych przewozów regularnych i turystycznych	Jakość inwestycji	Warunki przejazdu/ Walory techniczne i funkcjonalne	61%	66%
			Skala jakości optymalnej	24%	23%
Zwiększenie dostępności atrakcji turystycznych Zwiększenie atrakcyjności turystycznej ośrodków (Karkonoszy, Gór Izerskich, ośrodka narciarstwa biegowego na Polanie Jakuszyckiej)	Rewitalizacja linii kolejowej oraz uruchomienie kolejowych przewozów regularnych i turystycznych	Jakość inwestycji	Warunki przejazdu/ Walory techniczne i funkcjonalne	61%	66%
			Skala jakości optymalnej	24%	23%
		Dostępność komunikacyjna	Częstotliwość przejazdu	75%	74,5%
			Zwiększenie częstotliwości przejazdu do Czech	54%	52%
			Skala maksymalnego zwiększenia częstotliwości przejazdu do Czech	37%	38%
			Ilość turystów z Czech w Szklarskiej Porębie	40%	41%

			Dostępność komunikacyjna w kontekście dostępności Szklarskiej Poręby dla transportu kolejowego	22,5%	54%
		Atrakcyjność turystyczna	Częstotliwość przejazdu a miejsce zamieszkania (poza Szklarską Porębą)	74,5%	59%
			Beneficjenci	42%	41%
			Intensyfikacja ruchu transgranicznego	53%	52%
			Zasadność inwestycji	67%	63,5%
Zwiększenie ruchu turystycznego pomiędzy regionami	Rewitalizacja linii kolejowej oraz uruchomienie kolejowych przewozów regularnych i turystycznych	Efekt transgraniczny	Ilość turystów z Czech w Szklarskiej Porębie	40%	41%
			Częstotliwość przejazdu a miejsce zamieszkania (poza Szklarską Porębą)	74,5%	59%
			Częstotliwość przejazdu a miejsce zamieszkania (Szklarska Poręba)	77%	90%
			Intensyfikacja ruchu transgranicznego	54%	52%

			Skala maksymalnego zwiększenia częstotliwości przejazdu do Czech	37%	38%
			Beneficjenci	42%	41%
Poprawa warunków rozwoju działalności gospodarczej	Rewitalizacja linii kolejowej oraz uruchomienie kolejowych przewozów regularnych i turystycznych	Jakość inwestycji	Warunki przejazdu/ Walory techniczne i funkcjonalne	61%	66%
		Atrakcyjność turystyczna Efekt transgraniczny	Częstotliwość przejazdu a miejsce zamieszkania (poza Szklarską Porębą)	74,5%	59%
			Beneficjenci	42%	41%
			Intensyfikacja ruchu transgranicznego	54%	52%
			Ilość turystów z Czech w Szklarskiej Porębie	40%	41%
			Zasadność inwestycji	67%	63,5%
		Rozwój przedsiębiorczości	Status zawodowy (przedsiębiorcy i pracownicy przedsiębiorstw) a zasadność inwestycji	75%	65,5%
			Status zawodowy (przedsiębiorcy i pracownicy przedsiębiorstw) a beneficjenci	41%	40%

		Optymalizacja środków	Uczciwość i rzetelność	78%	86%
		Optymalizacja korzyści	Przykłady racjonalizacji planowania	x	x
Wiedza o projekcie, źródłach finansowania	Billboardy, informacje prasowe i medialne, przejazdy promocyjne	Efekt promocyjny	Zasięg kanałów promocyjnych	x	x
			Źródła finansowania	21,9%	41%
			Nazwa programu	27,5%	35%
Dobro publiczne	Rewitalizacja linii kolejowej oraz uruchomienie kolejowych przewozów regularnych i turystycznych	Odpowiedni dobór celów inwestycyjnych (odpowiednie wydatkowanie środków ze względu na cel) optymalizacja celów	Zasadność inwestycji	67%	63,5%
			Stopień zasadności inwestycji	78%	69%
			Beneficjenci	42%	41%
			Optymalizacja planowania inwestycji	x	x
		Uczciwość/ zgodność z prawem/ praworządność (optymalizacja środków)	Uczciwość i rzetelność	78%	86%
			Rodzaje nieprawidłowości	x	x
			Przykłady nieprawidłowości	x	x

Porównanie punktowe oceny poszczególnych celów projektów w aspekcie transgranicznym

Cele	Parametry ogólne (opisowe)	Sumaryczna wartość punktowa (strona polska)	Ocena jakościowa (strona polska)	Sumaryczna wartość punktowa (strona czeska)	Ocena jakościowa (strona czeska)
Nowa atrakcja turystyczna	Jakość inwestycji	3,6	Przeciętna	3,8	Przeciętna
Zwiększenie dostępności atrakcji turystycznych Zwiększenie atrakcyjności turystycznej ośrodków	Jakość inwestycji Dostępność komunikacyjna Atrakcyjność turystyczna	4,14	Dobra	4,29	Dobra
Zwiększenie ruchu turystycznego pomiędzy regionami	Efekt transgraniczny	4,47	Dobra	4,47	Dobra
Poprawa warunków rozwoju działalności gospodarczej	Jakość inwestycji Atrakcyjność turystyczna Efekt transgraniczny Rozwój przedsiębiorczości Optymalizacja środków Optymalizacja korzyści	4,71	Dobra	4,71	Dobra
Wiedza o projekcie, źródłach	Efekt promocyjny	2,2	Przeciętna	3,2	Przeciętna

finansowania					
Dobro publiczne	Odpowiedni dobór celów inwestycyjnych (odpowiednie wydatkowanie środków ze względu na cel) optymalizacja celów	5,2	Dobra	4,8	Dobra
Dobro publiczne	Uczciwość/ zgodność z prawem/ praworządność (optymalizacja środków)	4,8	Dobra	6,4	Bardzo dobra

3. Wnioski końcowe

1. Sumaryczna społeczna ocena końcowa efektów rewitalizacji linii kolejowej oraz uruchomienia kolejowych przewozów regularnych i turystycznych na trasie Szklarska Poręba – Harrachov wynosi **4,16** (w skali ośmiopunktowej) – oznacza to, że ocena społeczna projektu sytuuje się na **poziomie dobrym**. Z siedmiu celów projektu, 5 otrzymało ocenę dobrą, a 2 – przeciętną.
2. Najwyższą ocenę punktową uzyskały następujące cele projektu: **odpowiedni dobór celów inwestycyjnych** (4,8), **optymalizacja środków** (4,8), **poprawa warunków rozwoju działalności gospodarczej** (4,71), **rozwój infrastruktury turystyczno-rekreacyjnej w strefie pogranicza** (4,5), **zwiększenie ruchu turystycznego pomiędzy regionami** (4,47), **zwiększenie dostępności atrakcji turystycznych/zwiększenie atrakcyjności turystycznej ośrodków (Karkonoszy, Gór Izerskich, ośrodka narciarstwa biegowego na Polanie Jakuszyckiej)/zwiększenie atrakcyjności turystycznej** (4,14). Z kolei najniższą ocenę otrzymały cele: **wiedza o projekcie, źródłach finansowania** (3,2) i **nowa atrakcja turystyczna/jakość inwestycji** (3,6).
3. Sumaryczna społeczna ocena efektów rewitalizacji linii kolejowej oraz uruchomienia kolejowych przewozów regularnych i turystycznych na trasie Szklarska Poręba – Harrachov (4,16) jest niższa od oceny efektów po stronie czeskiej (4,51) o 0,35. Oba projekty otrzymały ocenę dobrą, a największe rozbieżności (w ramach kryterium punktowego) zachodzą pomiędzy oceną optymalizacji wykorzystania środków podczas realizacji inwestycji (6,4 po stronie czeskiej i 4,8 po stronie polskiej) oraz odpowiedniego doboru inwestycji (5,2 po stronie polskiej i 4,8 po stronie czeskiej).
 - Duża rozbieżność zachodzi pomiędzy oceną spójności infrastruktury kolejowej: 54% ankietowanych w Czechach uważa, że jakość komunikacji kolejowej pomiędzy Harrachovem a innymi miejscowościami w Czechach jest optymalna, a 24,5% ocenia ją jako niewystarczającą. Jeżeli chodzi o ocenę jakości komunikacji kolejowej ze Szklarską Porębą, to 22,5% uznaje ją za optymalną, a 57,5% za niewystarczającą. Zdaniem ankietowanych, **inwestycja nie została skorelowana z poprawą dostępności komunikacyjnej Szklarskiej Poręby**.
 - Ankietowani w Polsce i Czechach są **zgodni w ocenie przeciętnego poziomu warunków przejazdu/jakości inwestycji** (odpowiednio 14,5% i 15% ankietowanych uważa, że warunki przejazdu są bardzo dobre; 8% ankietowanych w Polsce uważa je za złe). **Inwestycja, pomimo trafnego doboru, nie została zrealizowana na poziomie satysfakcjonującym ankietowanych, tj. zapewniającym właściwy komfort przejazdu**.
 - Po stronie polskiej inwestycja w większym stopniu zintegrowała się z ruchem turystycznym (74,5% do 59%). Z kolei, w większej mierze z połączenia kolejowego korzystają ankietowani mieszkańcy Harrachova niż Szklarskiej Poręby (90% do 77%).
 - Wśród ankietowanych w Polsce mniejsza jest wiedza na temat źródeł finansowania i nazwy programu (w sześciu projektach z ośmiu zależność była odwrotna).

- Skala rozbieżności w ocenie efektów rewitalizacji linii kolejowej wynika też z przesłanek o statusie subiektywnym (specyfiki świadomości zbiorowej). Ankietowanych w Polsce charakteryzują:
 - niższy poziom zaufania do podmiotów (władz samorządowych, wykonawców, urzędników) realizujących inwestycje ze środków publicznych,
 - większy poziom zainteresowania dobrem wspólnym (interesem publicznym)/ wyższy poziom podmiotowości obywatelskiej,
 - większe oczekiwania co do trafności doboru i jakości projektów finansowanych ze środków publicznych.

4. **Zakres społecznego oddziaływania inwestycji jest większy niż wskazywany we wniosku: deklarowanym i faktycznym beneficjentem są turyści** (41% ankietowanych ocenia, że w wyniku uruchomienia połączenia kolejowego wzrosła liczba czeskich turystów w Szklarskiej Porębie; turyści stanowią też 42% odpowiedzi wskazujących na beneficjentów inwestycji). **Kolejni beneficjenci to mieszkańcy:** odnosi się do nich 25,5% wszystkich odpowiedzi dotyczących beneficjentów i 23% wskazań osób związanych z sektorem przedsiębiorczości oraz **przedsiębiorcy z branży turystycznej** – 13,5% wszystkich odpowiedzi dotyczących beneficjentów i 15,5% wskazań osób związanych z sektorem przedsiębiorczości. Szeroki zakres oddziaływania społecznego przekłada się na zauważalną przez ankietowanych (także przez osoby związane z sektorem przedsiębiorczości) poprawę warunków funkcjonowania działalności gospodarczej.
5. W następstwie rewitalizacji połączenia kolejowego nastąpiła poprawa dostępności komunikacyjnej atrakcji turystycznych, ożywienie ruchu turystycznego w obszarze pogranicza oraz poprawa warunków funkcjonowania przedsiębiorczości. Zwiększenie dostępności atrakcji turystycznych i ożywienie ruchu turystycznego nie zostało należycie wykorzystane: niski standard przejazdu, brak odpowiedniej ilości kursów, brak odpowiedniego poziomu komunikacji Szklarskiej Poręby z głównymi węzłami komunikacyjnymi w Polsce czy też usytuowanie przystanku w Harrachovie **nie pozwalają należycie wykorzystać potencjału wygenerowanego przez rewitalizację linii kolejowej na trasie Szklarska Poręba – Harrachov.**
6. Porównanie oceny końcowej rewaloryzacji linii kolejowej Szklarska Poręba-Harrachov (4,16) z sumarycznymi ocenami końcowymi projektów realizowanych w woj. opolskim (Głubczyce - 4,00; Głuchołazy 4,68; Prudnik - 4,76; Kałków - Velke Kunetice - 5,64), dolnośląskim (Mieroszów 4,19;) oraz śląskim (Cieszyn 5,50; Krzyżanowice 4,21) sytuuje omawianą inwestycję poniżej średniej oceny wszystkich projektów (4,63). W przypadku omawianego projektu należy podkreślić **najniższą ocenę jakości inwestycji.**
7. Na podstawie przedstawionych danych i analiz można sformułować konkluzję, że - zdaniem ankietowanych – **istnieje duży i niewykorzystany potencjał racjonalizacyjny** (rezerwa racjonalizacyjna) w następujących sferach:
 - (1) planowania rewitalizacji linii kolejowej, które uwzględnia kontekst społeczny i infrastrukturalny, a w konsekwencji optymalizuje jej funkcjonalność,

(2) realizacji inwestycji (odpowiedniego wykorzystania zasobów) i osiągnięcia jakości satysfakcjonującej użytkowników

oraz (3) jej funkcjonowania (dostosowanie do potrzeb użytkowników).

4. Zalecenia

Wyniki badań wskazują na możliwe obszary optymalizacji realizacji kolejnych projektów:

- wypracowanie spójnej i zrównoważonej strategii (uwzględniającej i wyważającej interesy wszystkich grup docelowych – kontekst społeczny oraz kontekst infrastrukturalny) **planowania i realizacji inwestycji**, umożliwiającej optymalizację efektów społecznych i ekonomicznych,
- 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,
 - c) odpowiednia konstrukcja komunikatu, pozwalająca przekazać najważniejsze informacje i efektywnie docierająca do turystów/pasażerów.
- zwiększenie zainteresowania dobrem wspólnym (31,5% ankietowanych nie zajmuje w tej sprawie jednoznacznego stanowiska) oraz rozumienia zróżnicowania celów, składających się na dobro wspólne.

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-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 pytaniach bez odpowiedzi należy wpisać odpowiedź w miejsce zaznaczone kropkami. **Bardzo dziękujemy za wypełnienie ankiety!**

1. Pani/Pana zadaniem jakość komunikacji kolejowej (ilość połączeń, zasięg) pomiędzy Szklarską Porębą a innymi regionami Polski jest:

- ☐ optymalna ☐ niewystarczająca ☐ nie mam zdania

2. Jak często korzysta Pani/Pan z kolei na trasie Szklarska Poręba – Harrachov?

- ☐ regularnie ☐ rzadko ☐ nigdy (nast. pyt. 5)

3. Jak rewitalizacja linii kolejowej Szklarska Poręba – Harrachov wpłynęła na częstotliwość Pani/Pana wyjazdów do Czech?

- ☐ zdecydowanie zwiększyła ☐ nieznacznie zwiększyła ☐ nie zmieniła
☐ zmniejszyła ☐ nie wiem

4. Proszę określić warunki przejazdu pociągami na trasie Szklarska Poręba – Harrachov:

- ☐ bardzo dobre ☐ dobre ☐ przeciętne
☐ złe ☐ nie mam zdania

5. Jak na ilość czeskich turystów w Szklarskiej Porębie wpłynęła rewitalizacja linii kolejowej Szklarska Poręba – Harrachov:

- ☐ zdecydowanie zwiększyła ☐ nieznacznie zwiększyła ☐ nie zmieniła
☐ zmniejszyła ☐ nie wiem

6. Kto skorzystał na rewitalizacji linii kolejowej Szklarska Poręba – Harrachov? (można zaznaczyć więcej niż 1 odpowiedź)

- ☐ mieszkańcy ☐ przedsiębiorcy z branży turystycznej ☐ turyści
☐ wykonawcy ☐ urzędnicy ☐ nikt

7. Wydatkowanie pieniędzy publicznych na rewitalizację linii kolejowej Szklarska Poręba – Harrachov było:

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

8. Rewitalizacja linii kolejowej Szklarska Poręba – Harrachov przyniosłaby optymalne korzyści, gdyby uwzględniono:

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

9. Czy inwestycja była realizowana rzetelnie i uczciwie?

☐ tak (nast. pyt. 12) ☐ nie ☐ nie wiem (nast. pyt. 12)

10. 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

11. Prosimy o krótki opis przykładów nieprawidłowości:

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

12. Rewitalizacja linii kolejowej Szklarska Poręba – Harrachov była finansowana ze środków:

☐ Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei ☐ budżetu centralnego Polski ☐ Unii Europejskiej
☐ Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei oraz Unii Europejskiej ☐ nie wiem (nast. pyt. 14)

13. Z jakich źródeł pochodzą Pani/Pana informacje na temat finansowania rewitalizacji linii kolejowej Szklarska Poręba – Harrachov? (można zaznaczyć więcej niż 1 odpowiedź)

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

14. 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: ☐ Szklarska Poręba ☐ powiat jeleniogórski

☐ województwo dolnośląskie ☐ poza województwem dolnośląskim

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-polskich projektów, realizowanych w Państwa Regionie. 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 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 pytaniach bez odpowiedzi należy wpisać odpowiedź w miejsce zaznaczone kropkami. **Bardzo dziękujemy za wypełnienie ankiety!**

1. Pani/Pana zdaniem jakość komunikacji kolejowej (ilość połączeń, zasięg) pomiędzy Harrachovem a innymi regionami Czech jest:

- ☐ optymalna ☐ niewystarczająca ☐ nie mam zdania

2. Jak często korzysta Pani/Pan z kolei na trasie Harrachov – Szklarska Poręba?

- ☐ regularnie ☐ rzadko ☐ nigdy (nast. pyt. 5)

3. Jak rewitalizacja linii kolejowej Harrachov – Szklarska Poręba wpłynęła na częstotliwość Pani/Pana wyjazdów do Polski?

- ☐ zdecydowanie zwiększyła ☐ nieznacznie zwiększyła ☐ nie zmieniła
☐ zmniejszyła ☐ nie wiem

4. Proszę określić warunki przejazdu pociągami na trasie Harrachov – Szklarska Poręba:

- ☐ bardzo dobre ☐ dobre ☐ przeciętne
☐ złe ☐ nie mam zdania

5. Jak na ilość polskich turystów w Harrachovie wpłynęła rewitalizacja linii kolejowej Harrachov – Szklarska Poręba:

- ☐ zdecydowanie zwiększyła ☐ nieznacznie zwiększyła ☐ nie zmieniła
☐ zmniejszyła ☐ nie wiem

6. Kto skorzystał na rewitalizacji linii kolejowej Harrachov – Szklarska Poręba ? (można zaznaczyć więcej niż 1 odpowiedź)

- ☐ mieszkańcy ☐ przedsiębiorcy z branży turystycznej ☐ turyści
☐ wykonawcy ☐ urzędnicy ☐ nikt

7. Wydatkowanie pieniędzy publicznych na rewitalizację linii kolejowej Harrachov – Szklarska Poręba było:

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

8. Rewitalizacja linii kolejowej Harrachov – Szklarska Poręba przyniosłaby optymalne korzyści, gdyby uwzględniono:

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

9. Czy inwestycja była realizowana rzetelnie i uczciwie?

- ☐ tak (nast. pyt. 12) ☐ nie ☐ nie wiem (nast. pyt. 12)

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

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

11. Prosimy o krótki opis przykładów nieprawidłowości:

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

12. Rewitalizacja linii kolejowej Harrachov – Szklarska Poręba była finansowana ze środków:

- ☐ Państwowego Zarządu Infrastruktury Kolejowej ☐ powiatu Semily ☐ Unii Europejskiej
☐ Państwowego Zarządu Infrastruktury Kolejowej oraz Unii Europejskiej
☐ nie wiem (nast. pyt. 14)

13. Z jakich źródeł pochodzą Pani/Pana informacje na temat finansowania rewitalizacji linii kolejowej Harrachov – Szklarska Poręba? (można zaznaczyć więcej niż 1 odpowiedź)

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

14. 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: ☐ Harrachov ☐ powiat Semily

☐ Liberecký Kraj ☐ poza Krajem Libereckim

Status zawodowy: ☐ pracownik przedsiębiorstwa ☐ pracownik sfery publicznej

☐ urzędnik ☐ przedsiębiorca ☐ emeryt/rencista

☐ uczeń/student ☐ nie pracuję

Bardzo dziękujemy za udzielenie szczerych odpowiedzi!