



Ministerstwo
Spraw Wewnętrznych
i Administracji



Raport powstał w ramach „Programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań Razem bezpieczniej im. Władysława Stasiaka na lata 2018 - 2020”.

Badanie efektywności programów lokalnych w ramach Programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań Razem bezpieczniej im. Władysława Stasiaka na lata 2018 - 2020, które w 2020 r. były dofinansowane i realizowane w ramach celu szczegółowego pt. Bezpieczne przejścia dla pieszych



RAPORT KOŃCOWY



WARSZAWA 2021

Zamawiający:

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji

Ul. Stefana Batorego 5

02-591 Warszawa

www.mswia.gov.pl



Ministerstwo
Spraw Wewnętrznych
i Administracji

Wykonawca:

„EU-CONSULT” Sp. z o.o.

Ul. Toruńska 18c lokal D

80-747 Gdańsk

www.eu-consult.pl



SPIS TREŚCI

SPIS TREŚCI	4
1. Wprowadzenie	6
1.1. Opis Programu	6
1.2. Przedmiot i cel badania	9
2. Metodyka oraz sposób realizacji badania	16
2.1. Wykorzystane metody oraz techniki badawcze	16
2.1.1. Analiza źródeł wtórnych (DR)	16
2.1.2. Ankieta internetowa wspomagana komputerowo (CAWI)	18
2.1.3. Studium przypadku	19
3. Analiza danych zastanych (<i>desk research</i>)	20
3.1. Dotychczasowe wyniki badań efektywności projektów	25
3.2. Diagnoza stanu i poczucia bezpieczeństwa	28
4. Efektywność projektów lokalnych w ramach „Programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań Razem bezpieczniej im. Władysława Stasiaka na lata 2018-2020” w perspektywie realizatorów	31
5. Studium przypadku	44
5.1. Projekt pn. „Aktywne przejścia dla pieszych – powiat ostrowski”	44
5.2. Projekt pn. „Poprawa bezpieczeństwa pieszych poprzez modernizację przejścia dla pieszych przy ul. Biernackiego w Opocznie”	48
5.3. Projekt pn. „Bezpieczni, świadomi i pewni – mieszkańcy Raciborza na przejściach dla pieszych”	51
5.4. Projekt pn. „Aktywne znaki D-6 na czterech przejściach dla pieszych na drodze wojewódzkiej nr 538 w Rybnie”	55
5.5. Projekt pn. „Poprawa bezpieczeństwa pieszych w centrum Barlinka”	60
5.6. Projekt pn. „Bezpieczny i widoczny pieszy – poprawa bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych w Opolu Lubelskim”	63
5.7. Bezpieczeństwo pieszych w obrębie obiektów użyteczności publicznej w miejscowości Gadka	68
5.8. Projekt pn. „Poprawa bezpieczeństwa pieszych dzięki aktywnym znakom na przejściach dla pieszych w okolicach szkół przy ul. Wojska Polskiego i ul. Warmińskiej w Barczewie”	72

6.	Wnioski i rekomendacje	78
7.	Wzór narzędzi badawczych	82
7.1.	Wzór kwestionariusza ankiety internetowej (CAWI) skierowanej do realizatorów projektów	82
7.2.	Wzór scenariusza wykorzystanego podczas studium przypadku skierowany do realizatorów oraz partnerów projektów	86
8.	Spis ilustracji.....	88
8.1.	Spis rysunków	88
8.2.	Spis tabel.....	88
8.3.	Spis wykresów.....	88
8.4.	Spis zdjęć.....	89

1. Wprowadzenie

1.1. Opis Programu

*Program ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań Razem bezpieczniej im. Władysława Stasiaka na lata 2018-2020*¹, zwany dalej Programem, stanowił kontynuację *Programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań Razem bezpieczniej im. Władysława Stasiaka na lata 2016 i 2017* (edycja II) oraz *Rządowego programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań Razem bezpieczniej na lata 2007-2015* (edycja I) w zakresie budowy zintegrowanej wspólnoty społecznej i jej bezpieczeństwa oraz wspierania i rozwoju działań tej wspólnoty na rzecz bezpieczeństwa i porządku publicznego. Program miał charakter interdyscyplinarny i opierał się na współpracy z organami administracji rządowej, z administracją samorządową i z organizacjami pozarządowymi.

Zgodnie z kierunkiem interwencji 7.2. „Przeciwdziałanie i zwalczanie przestępstw oraz zagrożeń dla bezpieczeństwa i porządku publicznego”, Cel 7. „Zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa porządku publicznego” Strategii Sprawne Państwo 2020 (załącznik do uchwały nr 17 Rady Ministrów z dnia 12 lutego 2013 r. (poz.136)), Program stanowił skuteczne narzędzie wspierające realizację ustawowych działań organów administracji rządowej i samorządu terytorialnego na rzecz bezpieczeństwa i porządku publicznego.

Koordynatorem działań, realizowanych w ramach Programu był Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji. Koordynacja Programu odbywała się przy pomocy Międzyresortowego Zespołu ds. Programu.

Cel nadrzędny realizowany był poprzez 4 cele szczegółowe (Rysunek 1)²:

1. Bezpieczeństwo w miejscach publicznych, ze szczególnym uwzględnieniem tworzenia lokalnych systemów bezpieczeństwa;
2. Bezpieczeństwo na przejściach dla pieszych;
3. Przeciwdziałanie zjawiskom patologii oraz ochrona dzieci i młodzieży;
4. Edukacja dla bezpieczeństwa.

¹ <http://razembezpieczniej.mswia.gov.pl/> [dostęp: 05.05.2021].

² <https://www.gov.pl/web/mswia/program-ograniczania-przestepczosci-i-aspoecznych-zachowan-razem-bezpieczniej-im-wladyslawa-stasiaka> [dostęp: 05.05.2021].

Rysunek 1. Cele i działania realizowane w ramach Programu



Źródło: opracowanie własne EU-CONSULT Sp. z o.o. na podstawie Uchwała nr 6 Rady Ministrów z dnia 9 stycznia 2018 roku (M.P. z 2018 r. poz. 167) w sprawie „Programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań Razem bezpieczniej im. Władysława Stasiaka na lata 2018–2020, s. 12.

Cel szczegółowy nr 1 Bezpieczeństwo w miejscach publicznych ze szczególnym uwzględnieniem tworzenia lokalnych systemów bezpieczeństwa realizowany był za pomocą działań:

- 1.1. Doskonalenie umiejętności funkcjonariuszy służb, instytucji i organizacji działających w zakresie bezpieczeństwa publicznego m.in. przez organizowanie szkoleń i warsztatów;
- 1.2. Przedsięwzięcia na rzecz bezpieczeństwa w przestrzeni publicznej, z uwzględnieniem działań na rzecz przeciwdziałania patologiom społecznym oraz poprawy infrastruktury bezpieczeństwa w ruchu drogowym i w środkach transportu publicznego;
- 1.3. Promowanie efektywnych metod i środków zabezpieczania mienia.

Cel szczegółowy nr 2 Bezpieczne przejście dla pieszych realizowany był za pomocą działań:

- 2.1. Przedsięwzięcia mające na celu poprawę infrastruktury bezpieczeństwa pieszych w ruchu drogowym poprzez modernizację/ przebudowę/ doposażenie miejsc/ lokalizacji o dużym natężeniu ruchu pieszych, takich jak szkoła, szpital, obiekt sportowy itp.;
- 2.2 Działania edukacyjno-profilaktyczne mające na celu uświadamianie wszystkich uczestników ruchu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem dzieci, młodzieży, seniorów i kierowców, o prawidłowym zachowaniu się na przejściach dla pieszych/ w okolicach przejść dla pieszych.

Cel szczegółowy nr 3 Przeciwdziałanie zjawiskom patologii oraz ochrona dzieci i młodzieży realizowany był za pomocą działań:

3.1 Inicjowanie zadań mających wpływ na bezpieczeństwo i kształtowanie pozytywnych postaw dzieci i młodzieży, w tym działania z zakresu tworzenia lub rewitalizacji miejsc i obiektów przeznaczonych dla dzieci i młodzieży;

3.2 Angażowanie społeczności lokalnej do działań zapewniających bezpieczeństwo dzieci i młodzieży, w tym działań profilaktycznych, ochrony przed alkoholem, narkotykami, środkami zastępczymi i nowymi substancjami psychoaktywnymi, tzw. dopalaczami, oraz przed przemocą;

3.3 Popularyzacja wśród dzieci i młodzieży profilaktyki rówieśniczej oraz wolontariatu na rzecz bezpieczeństwa, promocji zdrowia i profilaktyki zachowań ryzykownych (alkohol, narkotyki);

3.4. Organizowanie akcji i inicjatyw ukierunkowanych na zagospodarowanie czasu wolnego (zajęcia pozaszkolne, przedsięwzięcia edukacyjne, zajęcia plenerowe, zajęcia sportowe itp.) mających na celu przeciwdziałanie agresji, przemocy i patologii wśród dzieci i młodzieży;

3.5. Inicjowanie i realizacja przedsięwzięć zmierzających do przeciwdziałania przemocy, ograniczenia dostępu dzieci i młodzieży do alkoholu, papierosów, środków odurzających, w tym przeciwdziałanie narkomanii oraz ograniczanie dostępu do substancji psychoaktywnych, tzw. dopalaczy;

3.6. Organizowanie debat społecznych, warsztatów, spotkań oraz innych przedsięwzięć z zakresu bezpieczeństwa dzieci i młodzieży.

Cel szczegółowy nr 4 Edukacja dla bezpieczeństwa realizowany był za pomocą działań:

4.1. Edukacja dla bezpieczeństwa dzieci i młodzieży m.in. z zakresu cyberprzestrzeni, ruchu drogowego, szkodliwości substancji psychoaktywnych (alkohol, narkotyki, tzw. dopalacze) oraz patologii społecznych, ze szczególnym uwzględnieniem przemocy rówieśniczej, również powodowanej stereotypami i uprzedzeniami;

4.2. Inicjowanie wspólnych działań aktywizujących społeczność lokalną do współpracy w obszarze bezpieczeństwa i porządku publicznego, w szczególności przeciwdziałanie patologiom, przemocy, ograniczanie dostępu do narkotyków, środków zastępczych i nowych substancji psychoaktywnych, tzw. dopalaczy, oraz alkoholu dla osób niepełnoletnich;

4.3. Upowszechnianie wiedzy i dobrych praktyk w zakresie stosowania zasad bezpiecznego zachowania, w tym bezpieczeństwa seniorów³.

³ Uchwała nr 6 Rady Ministrów z dnia 9 stycznia 2018 roku (M.P. z 2018 r. poz. 167) w sprawie „Programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań Razem bezpieczniej im. Władysława Stasiaka na lata 2018–2020”, s. 14-17.

W roku 2020 na realizację *Programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań Razem bezpieczniej im. Władysława Stasiaka na lata 2018 – 2020* w budżecie państwa została zabezpieczona rezerwa celowa w wysokości 6 000 000 zł, którą w całości rozdysponowano na realizację projektów w poszczególnych województwach wyłącznie w celu szczegółowym Programu pn. „Bezpieczne przejścia dla pieszych”.

1.2. Przedmiot i cel badania

Przedmiotem niniejszego badania były projekty lokalne zrealizowane w 2020 roku w ramach celu szczegółowego „Bezpieczne przejścia dla pieszych” *Programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań Razem bezpieczniej im. Władysława Stasiaka na lata 2018-2020*. Dofinansowanie uzyskało 67 projektów.

Tabela 1. Wykaz projektów lokalnych zakwalifikowanych do dofinansowania z rezerwy celowej budżetu państwa zabezpieczonej na realizację w 2020 roku Programu „Razem bezpieczniej im. Wł. Stasiaka”

Lp.	Nazwa projektu	Podmiot zgłaszający projekt	Kwota dofinansowana z Programu (zł)
1.	BEZPIECZNI w powiecie piłskim – świecemy (przykładem) na przejściach dla pieszych.	Powiat Piłski 15-WOJEWÓDZTWO WIELKOPOLSKIE	100 000,00
2.	Poprawa bezpieczeństwa pieszych dzięki aktywnym znakom na przejściach dla pieszych w okolicach szkół przy ul. Wojska Polskiego i ul. Warmińskiej w Barczewie.	Gmina Barczewo 14-WOJEWÓDZTWO WARMIŃSKO-MAZURSKIE	100 000,00
3.	Poprawa bezpieczeństwa pieszych w Jarosławiu.	Gmina Miejska Jarosław 9-WOJEWÓDZTWO PODKARPACKIE	100 000,00
4.	Bezpieczne przejście dla pieszych w gminie Miękinia.	Urząd Gminy Miękinia 1-WOJEWÓDZTWO DOLNOŚLĄSKIE	99 528,00
5.	Bezpieczne przejścia dla pieszych na terenie Gminy Kobylnica.	Gmina Kobylnica 11-WOJEWÓDZTWO POMORSKIE	100 000,00
6.	Bezpieczne przejścia dla pieszych w Ozimku.	GMINA OZIMEK 8-WOJEWÓDZTWO OPOLSKIE	100 000,00
7.	Poprawa bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych na ul. Szczecińskiej w Człuchowie.	Miasto Człuchów 11-WOJEWÓDZTWO POMORSKIE	100 000,00
8.	Bezpieczne przejście dla pieszych przy ul. Łączańskiej w Namysławie.	POWIAT NAMYSŁOWSKI	90 416,00

Lp.	Nazwa projektu	Podmiot zgłaszający projekt	Kwota dofinansowana z Programu (zł)
		8-WOJEWÓDZTWO OPOLSKIE	
9.	Zwiększenie bezpieczeństwa przejść dla pieszych w Trzemesznie.	Gmina Trzemeszno 15-WOJEWÓDZTWO WIELKOPOLSKIE	69 075,00
10	Wykonanie czterech aktywnych przejść dla pieszych w Dzierżonowie.	Urząd Miejski w Dzierżonowie 1-WOJEWÓDZTWO DOLNOŚLĄSKIE	100 000,00
11	Podniesienie bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych na terenie miasta Raciąża.	Miasto Raciąż 7-WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE	100 000,00
12	Bezpieczna przestrzeń – modernizacja przejść dla pieszych na terenie Powiatu Świdwińskiego.	Powiat Świdwiński 16-WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE	99 970,00
13	Nakło nad Notecią miastem bezpiecznych przejść dla pieszych.	Gmina Nakło Nad Notecią 2-WOJEWÓDZTWO KUJAWSKO-POMORSKIE	100 000,00
14	Droga 2709W w powiecie otwockim – bezpieczną drogą do szkoły dla dzieci z Gminy Wiązowna.	Powiat otwocki 7-WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE	100 000,00
15	Poprawa bezpieczeństwa pieszych na drogach powiatowych powiatu nizańskiego w ramach programu Bezpieczne przejścia dla pieszych.	Powiat Nizański 9-WOJEWÓDZTWO PODKARPACKIE	100 000,00
16	Bezpieczny i widoczny pieszy – poprawa bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych w Opolu Lubelskim.	Gmina Opole Lubelskie 3-WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE	100 000,00
17	Bezpieczne miejsca dla pieszych w Pińczowie.	Gmina Pińczów 13-WOJEWÓDZTWO ŚWIĘTOKRZYSKIE	58 000,00
18	Bezpieczne przejście dla pieszych przy Szkole Podstawowej na ulicy Głównej w Jeżewie.	Gmina Jeżewo 2-WOJEWÓDZTWO KUJAWSKO-POMORSKIE	45 000,00
19	Kontynuacja bezpiecznych przejść dla pieszych przy drogach powiatowych w Tomaszowie Lubelskim.	Powiat Tomaszowski 3-WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE	100 000,00

Lp.	Nazwa projektu	Podmiot zgłaszający projekt	Kwota dofinansowana z Programu (zł)
20	Bezpieczne przejścia dla pieszych na rzecz społeczności lokalnych w Powiecie Zgierskim.	Powiat Zgierski 5-WOJEWÓDZTWO ŁÓDZKIE	100 000,00
21	Poprawa bezpieczeństwa pieszych w centrum Barlinka.	Gmina Barlinek 16-WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE	100 000,00
22	Bezpiecznie do szkoły – modernizacja przejść dla pieszych na ul. Narutowicza w Białej Podlaskiej.	Miasto Biała Podlaska 3-WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE	79 605,00
23	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez modernizację czterech przejść dla pieszych na terenie miasta Brzeska.	Urząd Miejski w Brzesku 6-WOJEWÓDZTWO MAŁOPOLSKIE	97 431,00
24	Poprawa bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych w mieście Jedlicze.	Gmina Jedlicze 9-WOJEWÓDZTWO PODKARPACKIE	66 980,00
25	Bezpieczne przejścia dla pieszych przy Zespole Szkolno-Przedszkolnym w Stawigudzie i Szkole Podstawowej w Bartągu.	Gmina Stawiguda 14-WOJEWÓDZTWO WARMIŃSKO-MAZURSKIE	100 000,00
26	Poprawa bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych w ciągu drogi powiatowej nr 5311P ul. Grabowska w Ostrowie Wielkopolskim.	Powiat Ostrowski 15-WOJEWÓDZTWO WIELKOPOLSKIE	100 000,00
27	Bezpieczne przejścia dla pieszych na terenie Miasta i Gminy Września.	Miasto i Gmina Września 15-WOJEWÓDZTWO WIELKOPOLSKIE	84 502,00
28	Aktywne znaki D-6 na czterech przejściach dla pieszych na drodze wojewódzkiej nr 538 w Rybnie.	Gmina Rybno 14-WOJEWÓDZTWO WARMIŃSKO-MAZURSKIE	35 824,00
29	Bezpieczne przejścia dla pieszych w Powiecie Limanowskim – edycja 2020.	Starostwo Powiatowe w Limanowej 6-WOJEWÓDZTWO MAŁOPOLSKIE	80 000,00
30	Bezpieczne przejście dla pieszych na ul. Warszawskiej w Giżycku z zastosowaniem sygnalizacji świetlnej.	Powiat Giżycki 14-WOJEWÓDZTWO WARMIŃSKO-MAZURSKIE	100 000,00
31	Bezpieczne przejścia dla pieszych w powiecie świdnickim.	Powiat Świdnicki 3-WOJEWÓDZTWO	99 702,00

Lp.	Nazwa projektu	Podmiot zgłaszający projekt	Kwota dofinansowana z Programu (zł)
		LUBELSKIE	
32	Bezpieczniej na przejściu dla pieszych w Skierniewicach.	Miasto Skierniewice 5-WOJEWÓDZTWO ŁÓDZKIE	100 000,00
33	Poprawa bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych w Gminie Swarzędz.	Miasto i Gmina Swarzędz 15-WOJEWÓDZTWO WIELKOPOLSKIE	100 000,00
34	Bezpieczne Wąbrzeźno – bezpieczny pieszy.	Urząd Miasta Wąbrzeźno 2-WOJEWÓDZTWO KUJAWSKO-POMORSKIE	100 000,00
35	Bezpieczny pieszy na przejściach w powiecie wołomińskim.	Powiat wołomiński 7-WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE	100 000,00
36	Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego na terenie miasta Gostynina – modernizacja i edukacja.	Gmina Miasta Gostynina 7-WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE	100 000,00
37	Bezpieczne przejście dla pieszych przy Publicznej Szkole Podstawowej w Popielowie.	GMINA POPIELÓW 8-WOJEWÓDZTWO OPOLSKIE	18 500,00
38	Budowa bezpiecznego i innowacyjnego na terenie gminy przejścia dla pieszych przy Technikum im. Gen Józefa Hallera w miejscowości Owidz, gmina Starogard Gdański, powiat starogardzki.	Gmina Starogard Gdański 11-WOJEWÓDZTWO POMORSKIE	71 774,00 <u>Projekt niezrealizowany</u>
39	Bezpieczny pieszy na przejściach w Gminie Drezdenko.	UG Drezdenko 4-WOJEWÓDZTWO LUBUSKIE	80 685,00
40	Poprawa bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych w Zawadzkiem poprzez ich modernizację.	GMINA ZAWADZKIE 8-WOJEWÓDZTWO OPOLSKIE	100 000,00
41	Bezpieczny pieszy w mieście Radymno.	Miasto Radymno 9-WOJEWÓDZTWO PODKARPACKIE	93 000,00
42	Zwiększenie bezpieczeństwa pieszych na drogach powiatowych poprzez montaż sygnalizacji świetlnej	Powiat Dębicki 9-WOJEWÓDZTWO PODKARPACKIE	100 000,00

Lp.	Nazwa projektu	Podmiot zgłaszający projekt	Kwota dofinansowana z Programu (zł)
	w miejscowości: Dębica – ul. Rzeszowska oraz Straszęcin.		
43	Bezpieczni piesi - poprawa infrastruktury przejść dla pieszych w ciągu dróg powiatowych: 1350K w m. Zbylitowska Góra, 1391K w m. Ciężkowice, 1381K w m. Tuchów oraz 1408K w m. Stróże.	Starostwo Powiatowe w Tarnowie 6-WOJEWÓDZTWO MAŁOPOLSKIE	100 000,00
44	Poprawa bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych w obrębie szkół na terenie gminy Świlcza.	Powiat Rzeszowski 9-WOJEWÓDZTWO PODKARPACKIE	99 930,00
45	Poprawa bezpieczeństwa na 3 przejściach dla pieszych na ul. Wojska Polskiego w Brusach.	Gmina Brusy 11-WOJEWÓDZTWO POMORSKIE	100 000,00
46	Bezpieczne przejście dla pieszych w ciągu ulicy Henryka Sienkiewicza w Ostrowcu Świętokrzyskim.	Gmina Ostrowiec Świętokrzyski 13-WOJEWÓDZTWO ŚWIĘTOKRZYSKIE	82 203,00
47	Kontynuacja budowy systemu aktywnych przejść dla pieszych w Elblągu: ul. Mickiewicza i ul. Brzeska.	Gmina Miasto Elbląg 14-WOJEWÓDZTWO WARMIŃSKO-MAZURSKIE	100 000,00
48	Poprawa bezpieczeństwa na ul. Cieszkowskiego w Swarzędzu.	Miasto i Gmina Swarzędz 15-WOJEWÓDZTWO WIELKOPOLSKIE	100 000,00
49	Bezpieczne przejścia dla pieszych w Żaganiu.	UM Żagań 4-WOJEWÓDZTWO LUBUSKIE	99 015,00
50	Poprawa bezpieczeństwa pieszych poprzez modernizację 5 przejść dla pieszych na terenie powiatu przysuskiego.	Powiat przysuski 7-WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE	100 000,00
51	Bezpiecznie na przejściach dla pieszych w powiecie olsztyńskim.	Powiat Olsztyński 14-WOJEWÓDZTWO WARMIŃSKO-MAZURSKIE	100 000,00
52	Poprawa bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych w obrębie skrzyżowań o dużym natężeniu ruchu w Jelczu-Laskowicach.	Urząd Miasta i Gminy Jelcz-Laskowice 1-WOJEWÓDZTWO DOLNOŚLĄSKIE	67 000,00
53	Widoczny pieszy na terenie miasta	Urząd Miasta Chełmno	100 000,00

Lp.	Nazwa projektu	Podmiot zgłaszający projekt	Kwota dofinansowana z Programu (zł)
	Chełmno.	2-WOJEWÓDZTWO KUJAWSKO-POMORSKIE	
54	Budowa sygnalizacji świetlnej na przejściu dla pieszych przez ul. Mickiewicza w Leżajsku.	Gmina Miasto Leżajsk 9-WOJEWÓDZTWO PODKARPACKIE	70 000,00
55	Bezpieczni, świadomi i pewni – mieszkańcy Raciborza na przejściach dla pieszych.	Miasto Racibórz 12-WOJ. ŚLĄSKIE	100 000,00
56	Bezpieczne przejścia dla pieszych na terenie miasta Braniewa – kontynuacja projektu Patrz na mnie.	Miasto Braniewo 14-WOJEWÓDZTWO WARMIŃSKO-MAZURSKIE	100 000,00
57	Doświetlenie przejść dla pieszych w miejscowości Zalewo.	Gmina Zalewo 14-WOJEWÓDZTWO WARMIŃSKO-MAZURSKIE	24 000,00
58	Bezpiecznie do szkoły - modernizacja przejść dla pieszych w miejscowości Skorczyce, Gmina Urzędów	Gmina Urzędów 3-WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE	28 800,00
59	Modernizacja przejść dla pieszych w obrębie szkół podstawowych na terenie Miasta Opatów w ramach poprawy bezpieczeństwa pieszych oraz pozostałych uczestników ruchu drogowego.	Powiat Opatowski 13-WOJEWÓDZTWO ŚWIĘTOKRZYSKIE	72 300,00
60	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez modernizację przejść dla pieszych w Pruszkowie.	Gmina Miasto Pruszków 7-WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE	100 000,00
61	Bezpieczne przejścia dla pieszych w Powiecie Suskim – kontynuacja 2020 r.	Starostwo Powiatowe w Suchoj Beskidzkiej 6-WOJEWÓDZTWO MAŁOPOLSKIE	100 000,00
62	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniu ul. Limanowskiego z ul. Wojska Polskiego w Stargardzie.	Miasto Stargard 16-WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE	100 000,00
63	Aktywne przejścia dla pieszych – powiat ostrowski.	Powiat ostrowski 7-WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE	99 880,00
64	Poprawa bezpieczeństwa dla uczestników ruchu drogowego dzięki zwiększeniu widoczności	Powiat wyszkowski 7-WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE	100 000,00

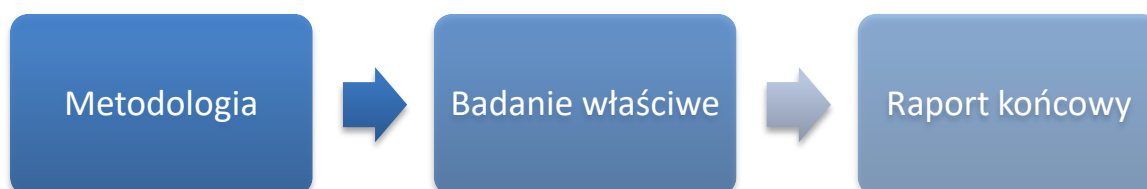
Lp.	Nazwa projektu	Podmiot zgłaszający projekt	Kwota dofinansowana z Programu (zł)
	przechodniów na 3 przejściach dla pieszych przy ul. Świętojańskiej w Wyszku, powiat wyszkowski.		
65	Bezpieczne przejścia dla pieszych na terenie miasta Mogilno.	Urząd Miejski w Mogilnie 2-WOJEWÓDZTWO KUJAWSKO-POMORSKIE	80 000,00
66	Poprawa bezpieczeństwa pieszych poprzez modernizację przejścia dla pieszych przy ul. Biernackiego w Opcznie.	Gmina Opczno 5-WOJEWÓDZTWO ŁÓDZKIE	100 000,00
67	Bezpieczeństwo pieszych w obrębie obiektów użyteczności publicznej w miejscowości Gadka.	Gmina Mirzec 13-WOJEWÓDZTWO ŚWIĘTOKRZYSKIE	70 800,00
68	Poprawa warunków bezpieczeństwa w obrębie przejścia dla pieszych na ulicy Warszawskiej w Międzyrzeczu Podlaskim.	Miasto Międzyrzec Podlaski 3-WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE	49 500,00 /36 080,00

Źródło: Lista projektów dofinansowanych z rezerwy celowej budżetu państwa w 2020 r., <https://www.gov.pl/web/mswia/program-ograniczania-przestepczosci-i-aspoecznych-zachowan-razem-bezpieczniej-im-wladyslawa-stasiaka> [dostęp: 05.05.2021].

Badanie zrealizowane zostało w trzech etapach obejmujących:

- Opracowanie metodologii badania, w tym harmonogramu, sposobu realizacji badania oraz narzędzi badawczych;
- Realizację badania właściwego, czyli pozyskanie niezbędnych danych oraz ich analizę;
- Opracowanie raportu z przeprowadzonego badania.

Rysunek 2. Etapy procesu badawczego



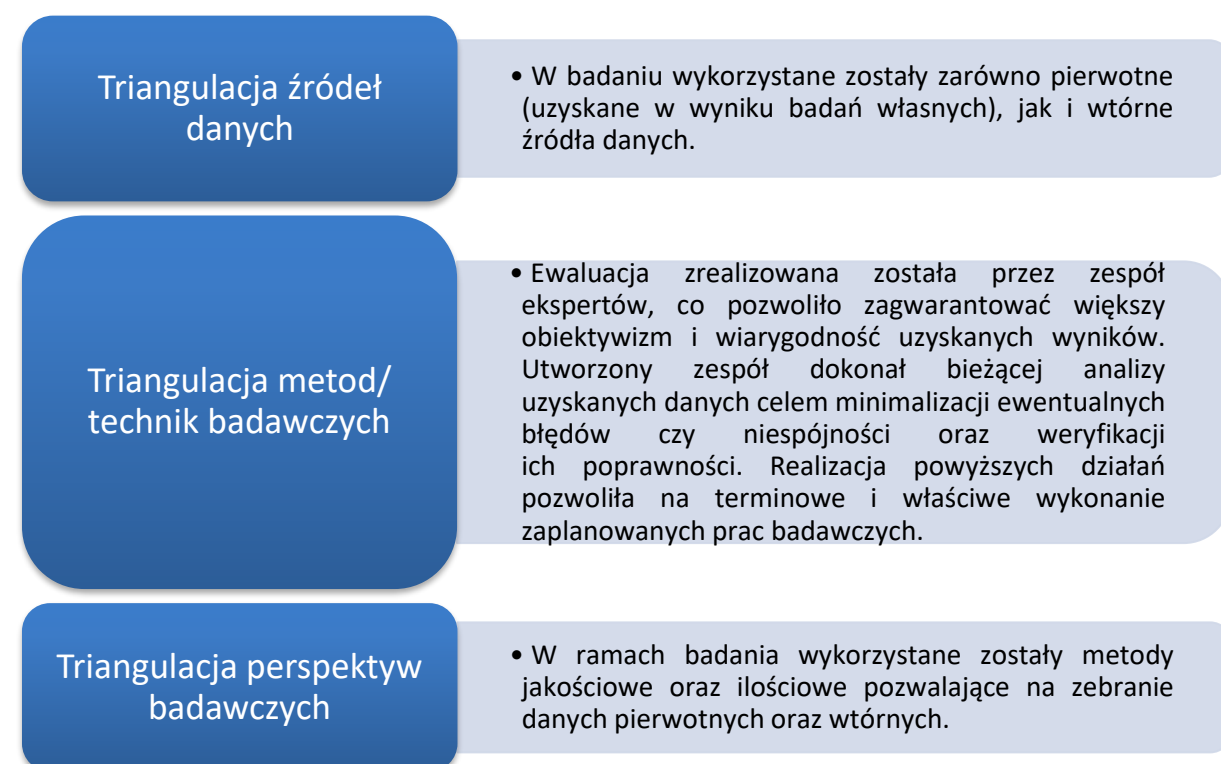
Źródło: Opracowanie własne EU-CONSULT Sp. z o.o.

Celem badania było **zweryfikowanie pod względem poziomu osiągnięcia celów szczegółowych założonych w projektach, które uzyskały dofinansowanie w ramach Programu w 2020 roku.**

2. Metodyka oraz sposób realizacji badania

Realizacja procesu badawczego przebiegała w oparciu o triangulację, która umożliwiła pozyskanie obszernych i wiarygodnych danych, co przełożyło się na wysoką jakość badania oraz ograniczenie ewentualnych błędów pomiaru. Na potrzeby badania projektów realizowanych w 2020 roku w ramach *Programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań Razem bezpieczniej im. Władysława Stasiaka na lata 2018-2020* wykorzystane zostały trzy rodzaje triangulacji: źródeł danych, metod/ technik badawczych, a także perspektyw badawczych (Rysunek 3).

Rysunek 3. Rodzaje triangulacji



Źródło: Opracowanie własne EU-CONSULT Sp. z o.o.

2.1. Wykorzystane metody oraz techniki badawcze

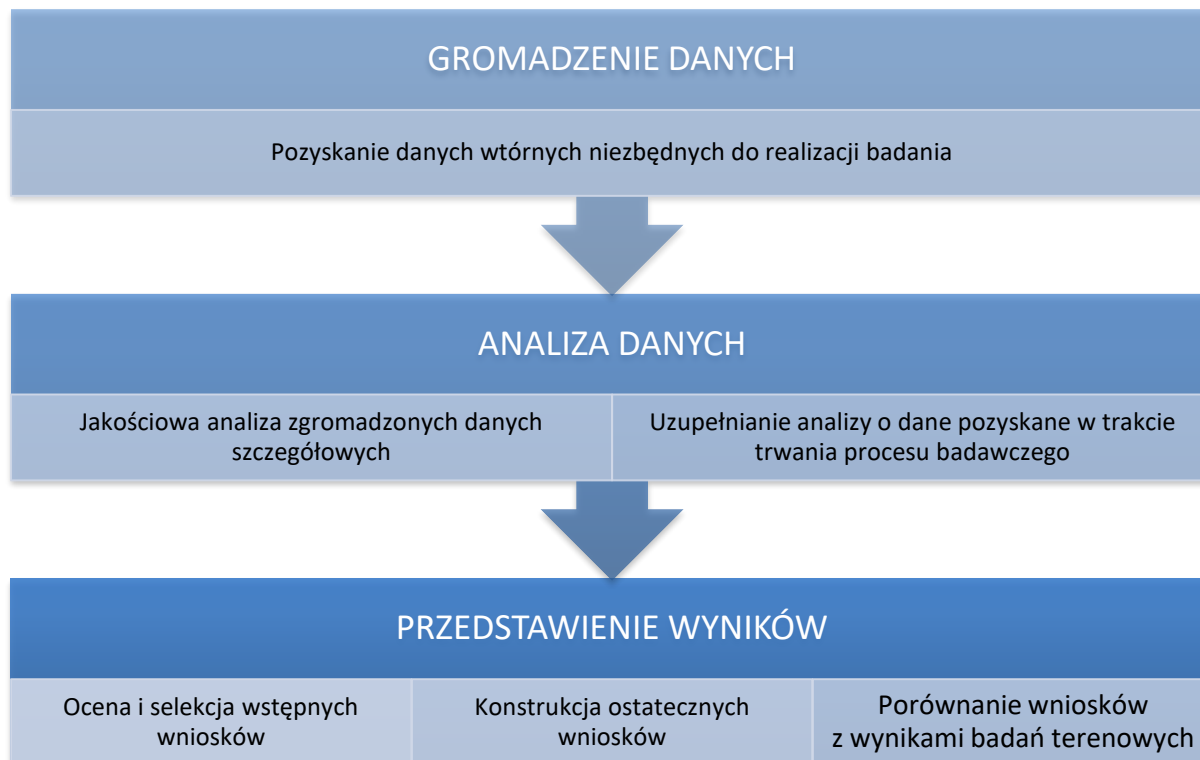
2.1.1. Analiza źródeł wtórnych (DR)

OPIS METODY

Analiza danych zastanych (ang. *desk research*) to metoda badawcza, która wolna jest od większości obciążeń charakterystycznych dla badań reaktywnych. Pozwala tym samym na uzyskanie wysoce obiektywnych informacji. Ponadto stanowi doskonały wstęp do dalszych etapów procesu badawczego, ponieważ nakierowuje zespół na konkretne problemy, które można pogłębić i wyjaśnić w wyniku realizacji badań reaktywnych. Wspomniana analiza,

w ramach przedmiotowego projektu badawczego, będzie pełnić funkcję podstawowej metody badawczej i zostanie zrealizowana w trzech etapach (Rysunek 4).

Rysunek 4. Etapy analizy *desk research*



Źródło: Opracowanie własne EU-CONSULT Sp. z o.o.

ŹRÓDŁA DANYCH

Analizie poddana została dokumentacja dotycząca Programu, a także poszczególnych projektów zrealizowanych w roku 2020, w tym m.in.:

- Uchwała nr 6 Rady Ministrów z dnia 9 stycznia 2018 roku (M.P. z 2018 r. poz. 167) w sprawie „Programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań Razem bezpieczniej im. Władysława Stasiaka na lata 2018–2020”;
- Wykaz projektów lokalnych zakwalifikowanych do dofinansowania z rezerwy celowej budżetu państwa zabezpieczonej na realizację w 2020 roku programu *Razem bezpieczniej im. Władysława Stasiaka*;
- Raport z badania efektywności projektów lokalnych za rok 2018, który obejmował m.in. badanie projektów dot. Bezpiecznych przejść dla pieszych;
- Raport z badania efektywności projektów lokalnych za rok 2019, który obejmował m.in. badanie projektów dot. Bezpiecznych przejść dla pieszych.

2.1.2. Ankieta internetowa wspomagana komputerowo (CAWI)

OPIS METODY

W ramach badania zrealizowano ankiety internetowe wspomagane komputerowo (CAWI – ang. *computer assisted web interview*). Jest to technika ilościowa polegająca na tym, że respondent ma możliwość samodzielnego wypełnienia ankiety w formie elektronicznej, z pomocą wyświetlanych wskazówek.

Zaletami owej techniki, oprócz stosunkowo szybkiej realizacji badania oraz możliwości dotarcia do respondentów znajdujących się w znacznej odległości geograficznej, jest eliminacja pośrednictwa ankietera oraz stały dostęp badacza do uzyskiwanych danych, umożliwiającą ich kontrolę i analizę bez konieczności czasochłonnej digitalizacji danych (jak ma to miejsce w przypadku tradycyjnej ankiety papierowej).

SPOSÓB REALIZACJI BADANIA ANKIETOWEGO

Do wszystkich realizatorów projektów skierowany został kwestionariusz wywiadu CAWI. Do wiadomości dołączono list polecający podpisany przez upoważnionego przedstawiciela Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji. Wykonawca kontaktował się z projektodawcami również drogą telefoniczną, co zapewniło większą efektywność działań podejmowanych w procesie badawczym. Po upływie 3 dni do respondentów, którzy nie wypełnili kwestionariusza, skierowane zostało przypomnienie w wersji elektronicznej wraz z prośbą o uzupełnienie kwestionariusza w ciągu 2 dni. Po upływie tego czasu Wykonawca kontaktował się telefonicznie z respondentami, którzy nie wypełnili kwestionariusza, z prośbą o udział w badaniu.

W przypadku braku zadowalającego poziomu zwrotu odpowiedzi od projektodawców lub uczestników projektów realizowanych w roku 2020, dopuszczono możliwość realizacji ankiet za pomocą badania telefonicznego, tj. CATI. Wywiady telefoniczne wspomagane komputerowo (CATI – *Computer Assisted Telephone Interviewing*) to technika, polegająca na przeprowadzaniu wywiadów telefonicznych realizowanych przy wsparciu programu komputerowego. Badanie telefoniczne pozwoliło na stuprocentową kontrolę materiału, ponieważ wywiady były nagrywane. Zebrane informacje wprowadzone zostały do specjalnego programu komputerowego, dzięki czemu można było bardzo szybko przeanalizować opinie badanych osób.

DOBÓR PRÓBY BADAWCZEJ

Dobór próby: całościowy.

Wielkość próby badawczej: realizatorzy 67 projektów z 2020 roku.

2.1.3. Studium przypadku

OPIS METODY

Studium przypadku (ang. *case study*) to metoda służąca konstrukcji sposobu analizowania przypadku. Analizując i tworząc przypadki, nie stosuje się sztywnych reguł i zasad, których bezwzględnie należy się trzymać. Analizowanie przypadków rozwija umiejętność krytycznego i kreatywnego myślenia, uczy widzieć problemy w ich złożonym kontekście, myśleć kategoriami ciągów konsekwencji podjętych decyzji i rozpatrywać problemy wielostronnie. Case nie kończy się z chwilą jego opisanie. Jego analiza jest równie istotna, jak jego treść.

Do podstawowych zalet metody należą:

- Możliwość wybrania i zawężenia grupy badanych;
- Możliwość dostosowania procedur do własnych potrzeb;
- Względy praktyczne: mniejsza liczba badanych, mniejsze koszty;
- Wnioski łatwiej zastosować w praktyce, gdyż dotyczą wybranej przez nas grupy osób lub osoby.

DOBÓR PRÓBY BADAWCZEJ

Liczba studiów przypadku: 8.

Dobór próby: celowy.

Technikami badawczymi użytymi w ramach metody studium przypadku były:

- Studium przypadku oparte o dokumentację projektową;
- Wywiady indywidualne z realizatorami i partnerami współpracującymi przy projekcie.

3. Analiza danych zastanych (*desk research*)

Na realizację *Programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań Razem bezpieczniej im. Władysława Stasiaka na lata 2018-2020*, przeznaczono ogółem 19 050 000,00 zł, w tym 1 050 000,00 zł w budżecie MSWiA na działania o charakterze centralnym. W podziale na poszczególne lata kwoty te wyniosły:

- 6 350 000,00 zł w roku 2018;
- 6 350 000,00 zł w roku 2019;
- 6 350 000,00 zł w roku 2020⁴.

Analizie w ramach niniejszego badania podlegał Cel szczegółowy 2: „Bezpieczne przejścia dla pieszych” realizowany za pomocą Działania 2.1. „Przedsięwzięcia mające na celu poprawę infrastruktury bezpieczeństwa pieszych w ruchu drogowym poprzez modernizację/ przebudowę/ doposażenie przejść dla pieszych ze szczególnym uwzględnieniem miejsc/ lokalizacji o dużym natężeniu ruchu pieszych, takich jak szkoła, szpital, obiekt sportowy itp.” oraz Działania 2.2. „Działania edukacyjno-profilaktyczne mające na celu uświadamianie wszystkich uczestników ruchu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem dzieci, młodzieży, seniorów i kierowców, o prawidłowym zachowaniu się na przejściach dla pieszych/ w okolicach przejść dla pieszych”. Zgodnie z *Uchwałą nr 6 Rady Ministrów z dnia 9 stycznia 2018 roku (M.P. z 2018 r. poz. 167) w sprawie „Programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań Razem bezpieczniej im. Władysława Stasiaka na lata 2018–2020”*, w ramach celu szczegółowego zaplanowano do osiągnięcia następujące rezultaty:

- Wzrost bezpieczeństwa w ruchu drogowym;
- Wzrost poczucia bezpieczeństwa w ruchu drogowym;
- Wzrost poziomu świadomości odnośnie bezpiecznego poruszania się po okolicy oraz na przejściach dla pieszych;
- Spadek liczby zdarzeń takich jak wypadki, potrącenia, wtargnięcia czy kolizje z udziałem pieszych;
- Efektywne korzystanie z nowych technicznych w zakresie zwiększenia bezpieczeństwa pieszych;
- Wypracowanie u osób kierujących pojazdem nawyku ograniczania prędkości przed przejściami dla pieszych.

Jako miernik efektywności realizacji Celu szczegółowego 2 przyjęto wskaźnik: „Liczba zmodernizowanych/ przebudowanych/ doposażonych przejść dla pieszych”. Jego wartość we wszystkich latach wdrażania znacznie przekraczała wartość zaplanowaną do osiągnięcia.

⁴ Uchwała nr 6 Rady Ministrów z dnia 9 stycznia 2018 roku (M.P. z 2018 r. poz. 167) w sprawie „Programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań Razem bezpieczniej im. Władysława Stasiaka na lata 2018–2020”, s. 23.

W roku 2018 wartość osiągnięta wyniosła 550,0% wartości docelowej, w roku 2019 – 414,3% wartości docelowej, a w roku 2020 – aż 627,5% wartości zaplanowanej do osiągnięcia.

Tabela 2. Miernik Celu szczegółowego 2

		2018	2019	2020
Liczba zmodernizowanych/ przebudowanych/ doposażonych przejść dla pieszych	Wartość planowana	30	35 (65)*	40 (105)*
	Wartość osiągnięta	165	145 (310)*	251 (561)*

*Wartość miernika narastająco.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Uchwała nr 6 Rady Ministrów z dnia 9 stycznia 2018 roku (M.P. z 2018 r. poz. 167) w sprawie „Programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań Razem bezpieczniej im. Władysława Stasiaka na lata 2018–2020”, s. 15., Raport z badania efektywności projektów lokalnych za rok 2018, s. 20 oraz Raport z badania efektywności projektów lokalnych za rok 2019, s. 19.

Tabela 3. Liczba przejść dla pieszych zmodernizowanych, przebudowanych lub doposażonych w ramach Programu „Razem bezpieczniej im. Wł. Stasiaka”

Lp.	Nazwa projektu	Liczba zmodernizowanych/ przebudowanych/ doposażonych przejść dla pieszych
1.	BEZPIECZNI w powiecie pilskim – świecimy (przykładem) na przejściach dla pieszych.	3
2.	Poprawa bezpieczeństwa pieszych dzięki aktywnym znakom na przejściach dla pieszych w okolicach szkół przy ul. Wojska Polskiego i ul. Warmińskiej w Barczewie.	2
3.	Poprawa bezpieczeństwa pieszych w Jarosławiu.	2
4.	Bezpieczne przejście dla pieszych w gminie Miękinia.	5
5.	Bezpieczne przejścia dla pieszych na terenie Gminy Kobylnica	7
6.	Bezpieczne przejścia dla pieszych w Ozimku.	4
7.	Poprawa bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych na ul. Szczecińskiej w Człuchowie.	6
8.	Bezpieczne przejście dla pieszych przy ul. Łączańskiej w Namysłowie.	1
9.	Zwiększenie bezpieczeństwa przejść dla pieszych w Trzemesznie.	3
10	Wykonanie czterech aktywnych przejść dla pieszych w Dzierżoniowie.	4
11	Podniesienie bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych na terenie miasta Raciąża.	5

Lp.	Nazwa projektu	Liczba zmodernizowanych/ przebudowanych/ doposażonych przejść dla pieszych
12	Bezpieczna przestrzeń – modernizacja przejść dla pieszych na terenie Powiatu Świdwińskiego.	4
13	Nakło nad Notecią miastem bezpiecznych przejść dla pieszych.	3
14	Droga 2709W w powiecie otwockim – bezpieczną drogą do szkoły dla dzieci z Gminy Wiązowna.	2
15	Poprawa bezpieczeństwa pieszych na drogach powiatowych powiatu niżańskiego w ramach programu Bezpieczne przejścia dla pieszych.	3
16	Bezpieczny i widoczny pieszy – poprawa bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych w Opolu Lubelskim.	3
17	Bezpieczne miejsca dla pieszych w Pińczowie.	8
18	Bezpieczne przejście dla pieszych przy Szkole Podstawowej na ulicy Głównej w Jeżewie.	1
19	Kontynuacja bezpiecznych przejść dla pieszych przy drogach powiatowych w Tomaszowie Lubelskim.	4
20	Bezpieczne przejścia dla pieszych na rzecz społeczności lokalnych w Powiecie Zgierskim.	4
21	Poprawa bezpieczeństwa pieszych w centrum Barlinka.	3
22	Bezpiecznie do szkoły - modernizacja przejść dla pieszych na ul. Narutowicza w Białej Podlaskiej.	1
23	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez modernizację czterech przejść dla pieszych na terenie miasta Brzeska.	4
24	Poprawa bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych w mieście Jedlicze.	2
25	Bezpieczne przejścia dla pieszych przy Zespole Szkolno-Przedszkolnym w Stawigudzie i Szkole Podstawowej w Bartągu.	3
26	Poprawa bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych w ciągu drogi powiatowej nr 5311P ul. Grabowska w Ostrowie Wielkopolskim.	3
27	Bezpieczne przejścia dla pieszych na terenie Miasta i Gminy Września.	5
28	Aktywne znaki D-6 na czterech przejściach dla pieszych na drodze wojewódzkiej nr 538 w Rybnie.	4
29	Bezpieczne przejścia dla pieszych w Powiecie Limanowskim - edycja 2020.	2
30	Bezpieczne przejście dla pieszych na ul. Warszawskiej w Giżycku z zastosowaniem sygnalizacji świetlnej.	1
31	Bezpieczne przejścia dla pieszych w powiecie świdnickim.	3

Lp.	Nazwa projektu	Liczba zmodernizowanych/ przebudowanych/ wyposażonych przejść dla pieszych
32	Bezpieczniej na przejściu dla pieszych w Skierniewicach.	1
33	Poprawa bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych w Gminie Swarzędz.	3
34	Bezpieczne Wąbrzeźno – bezpieczny pieszy.	6
35	Bezpieczny pieszy na przejściach w powiecie wołomińskim.	10
36	Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego na terenie miasta Gostynina – modernizacja i edukacja.	2
37	Bezpieczne przejście dla pieszych przy Publicznej Szkole Podstawowej w Popielowie.	1
38	Bezpieczny pieszy na przejściach w Gminie Drezdenko.	3
39	Poprawa bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych w Zawadzkiem poprzez ich modernizację.	4
40	Bezpieczny pieszy w mieście Radymno.	1
41	Zwiększenie bezpieczeństwa pieszych na drogach powiatowych poprzez montaż sygnalizacji świetlnej w miejscowości: Dębica - ul. Rzeszowska oraz Straszęcin.	3
42	Bezpieczni piesi - poprawa infrastruktury przejść dla pieszych w ciągu dróg powiatowych: 1350K w m. Zbylitowska Góra, 1391K w m. Ciężkowice, 1381K w m. Tuchów oraz 1408K w m. Stróże.	4
43	Poprawa bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych w obrębie szkół na terenie gminy Świlcza.	6
44	Poprawa bezpieczeństwa na 3 przejściach dla pieszych na ul. Wojska Polskiego w Brusach.	3
45	Bezpieczne przejście dla pieszych w ciągu ulicy Henryka Sienkiewicza w Ostrowcu Świętokrzyskim.	1
46	Kontynuacja budowy systemu aktywnych przejść dla pieszych w Elblągu: ul. Mickiewicza i ul. Brzeska.	2
47	Poprawa bezpieczeństwa na ul. Cieszkowskiego w Swarzędzu.	3
48	Bezpieczne przejścia dla pieszych w Żaganii.	5
49	Poprawa bezpieczeństwa pieszych poprzez modernizację 5 przejść dla pieszych na terenie powiatu przysuskiego.	5
50	Bezpiecznie na przejściach dla pieszych w powiecie olsztyńskim.	5
51	Poprawa bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych w obrębie skrzyżowań o dużym natężeniu ruchu w Jelczu-Laskowicach.	10
52	Widoczny pieszy na terenie miasta Chełmno.	3
53	Budowa sygnalizacji świetlnej na przejściu dla pieszych przez	1

Lp.	Nazwa projektu	Liczba zmodernizowanych/ przebudowanych/ wyposażonych przejść dla pieszych
	ul. Mickiewicza w Leżajsku.	
54	Bezpieczni, świadomi i pewni - mieszkańcy Raciborza na przejściach dla pieszych.	12
55	Bezpieczne przejścia dla pieszych na terenie miasta Braniewa – kontynuacja projektu Patrz na mnie.	16
56	Doświetlenie przejść dla pieszych w miejscowości Zalewo.	3
57	Bezpiecznie do szkoły - modernizacja przejść dla pieszych w miejscowości Skorczyce, Gmina Urzędów	2
58	Modernizacja przejść dla pieszych w obrębie szkół podstawowych na terenie Miasta Opatów w ramach poprawy bezpieczeństwa pieszych oraz pozostałych uczestników ruchu drogowego.	4
59	Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez modernizację przejść dla pieszych w Pruszkowie.	3
60	Bezpieczne przejścia dla pieszych w Powiecie Suskim - kontynuacja 2020 r.	6
61	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniu ul. Limanowskiego z ul. Wojska Polskiego w Stargardzie.	3
62	Aktywne przejścia dla pieszych – powiat ostrowski.	2
63	Poprawa bezpieczeństwa dla uczestników ruchu drogowego dzięki zwiększeniu widoczności przechodniów na 3 przejściach dla pieszych przy ul. Świętojańskiej w Wyszkanie, powiat wyszkowski.	3
64	Bezpieczne przejścia dla pieszych na terenie miasta Mogilno.	5
65	Poprawa bezpieczeństwa pieszych poprzez modernizację przejścia dla pieszych przy ul. Biernackiego w Opocznie.	1
66	Bezpieczeństwo pieszych w obrębie obiektów użyteczności publicznej w miejscowości Gadka.	3
67	Poprawa warunków bezpieczeństwa w obrębie przejścia dla pieszych na ulicy Warszawskiej w Międzyrzecu Podlaskim.	1
Suma		251

Źródło: *Ogólnodostępne informacje na temat projektów, informacji otrzymanych od realizatorów projektów oraz materiały dostarczone przez Zamawiającego.*

Zgodnie z Uchwałą, o dofinansowanie ubiegać się o mogły:

- Jednostki samorządu terytorialnego;

- Organizacje pozarządowe oraz podmioty określone w art. 3 ust. 3 ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie, nieprowadzące działalności gospodarczej⁵.

3.1. Dotychczasowe wyniki badań efektywności projektów

W poniższym zestawieniu zawarto wyniki dwóch badań efektywności projektów lokalnych – za rok 2018 i za rok 2019. W celu zachowania jasności przekazu, zostały one podzielone zgodnie z poszczególnymi obszarami badawczymi.

Raport z badania efektywności projektów lokalnych za rok 2018⁶

Realizacja projektów

- Wzrastała liczba realizowanych projektów, od 51 projektów w roku 2016 do 105 projektów w roku 2018);
- Z powodu zbyt późnego przyznawania środków finansowych i ograniczonego czasu realizacji 7 projektów zostało wycofanych;
- Projekty realizowane były przede wszystkim przez jednostki samorządu terytorialnego;
- Wdrażane projekty wpisały się we wszystkie z celów szczegółowych Programu;
- W ramach projektów lokalnych realizowano najczęściej projekty o charakterze infrastrukturalnym, dotyczące modernizacji i przebudowy przejść dla pieszych lub tworzenia systemów lokalnych;
- Realizację projektów poprzedzała zwykle analiza lokalnych problemów i potrzeb, co pozwoliło lepiej dopasować kierunek wsparcia do rzeczywistych braków;
- Głównymi odbiorcami projektów byli uczniowie szkół podstawowych i gimnazjalnych, rodzice i nauczyciele oraz ogólnie ujęci mieszkańcy.

Efektywność realizowanych projektów

- Wszystkie z wdrażanych projektów cechowały się wysoką skutecznością i pozwoliły na osiągnięcie zakładanych efektów;
- W przypadku niektórych z interwencji udało się osiągnąć dodatkowe, nieplanowane wcześniej efekty, takie jak np. wzrost integracji mieszkańców z różnych grup czy nawiązanie współpracy między poszczególnymi instytucjami;
- Wdrażane działania miały szerokie oddziaływanie, obejmowały bowiem dużą liczbę odbiorców z różnych grup;

⁵ Uchwała nr 6 Rady Ministrów z dnia 9 stycznia 2018 roku (M.P. z 2018 r. poz. 167) w sprawie „Programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań Razem bezpieczniej im. Władysława Stasiaka na lata 2018–2020”, s. 14-15.

⁶ Raport z badania efektywności projektów lokalnych za rok 2018, s. 84-88.

- Problemy czy utrudnienia w realizacji działań wystąpiły tylko w przypadku 4 projektów i miały one charakter organizacyjny i/lub finansowy;
- W celu monitorowania projektów i oceny ich efektywności wykorzystywano najczęściej metody obserwacji, badań ankietowych oraz danych statystycznych lokalnych służb bezpieczeństwa;
- Zarówno przed, jak i po wdrożeniu projektów, realizowano badanie ankietowe z uczestnikami, jednak ze względu na sposób ich agregacji i formę przekazania, niemożliwe było dokładne ich zestawienie i porównanie.

Użyteczność Programu

- Realizacja projektów pozwoliła osiągnąć trwałe rezultaty;
- Interwencja przyczyniła się do wzrostu poziomu bezpieczeństwa na obszarze objętym wsparciem;
- Realizacja projektów miała pozytywny wpływ na postrzeganie Policji i zaufanie do służb policyjnych.

Zarządzanie Programem

- Poszczególne elementy Programu wysoko oceniane były przez Projektodawców, wysokie oceny przypadły przede wszystkim na współpracę z koordynatorami wojewódzkimi;
- Utrudnieniami w realizacji projektów były: późny termin ogłaszania konkursu i długi czas weryfikacji projektów, co przekładało się na zbyt krótki okres przeznaczony na realizację działań (nawet 2 miesiące);
- Utrudnieniem we wdrażaniu i rozliczeniu działań projektowych było niejednoznaczne określenie katalogu kosztów kwalifikowanych.

Finansowanie Programu

- Ze względu na ogromne zainteresowanie Programem, przy ograniczonym budżecie wiele wniosków musiało zostać odrzuconych;
- Użyteczne byłoby umożliwienie Projektodawcom wydatkowanie środków przeznaczonych na realizację działań przed podpisaniem umowy.

Promocja Programu

- Informacje o Programie i możliwości aplikowania o przyznanie dofinansowania były zbyt mało rozpowszechniane;
- Dobrą praktyką było przekazywanie informacji o kolejnym naborze realizatorom projektów wdrażanych w poprzednich latach.

Raport z badania efektywności projektów lokalnych za rok 2019⁷

Realizacja projektów

- Podobnie jak w roku 2018, liczba realizowanych projektów była wysoka (104 projekty, o 1 mniej niż w roku poprzednim);
- Z realizacji wycofano 1 projekt, a środki przeznaczone na jego realizację przekazano na rzecz projektu z listy rezerwowej;
- Projekty realizowane były przede wszystkim przez jednostki samorządu terytorialnego;
- Wdrażane projekty wpisały się we wszystkie z celów szczegółowych Programu;
- Realizowane projekty obejmowały najczęściej obszar gminy lub miasta;
- Wdrażano głównie projekty o charakterze edukacyjnym i informacyjnym, nieco rzadziej, choć stosunkowo nadal często, wdrażano projekty infrastrukturalne;
- Realizację projektów poprzedzała zwykle analiza lokalnych problemów i potrzeb, co pozwoliło lepiej dopasować kierunek wsparcia do rzeczywistych braków;
- Głównymi odbiorcami projektów byli uczniowie szkół podstawowych i gimnazjalnych, rodzice i nauczyciele oraz ogólnie ujęci mieszkańcy.

Efektywność realizowanych projektów

- Wszystkie z wdrażanych projektów cechowały się wysoką skutecznością i pozwoliły na osiągnięcie zakładanych efektów;
- Realizowane projekty w większości uznawane były przez Projektodawców za skuteczne;
- W przypadku niektórych z interwencji udało się osiągnąć dodatkowe, nieplanowane wcześniej efekty, takie jak np. zaktywizowanie społeczności lokalnej, pogłębienie relacji między poszczególnymi grupami odbiorców, podjęcie współpracy z instytucjami odpowiadającymi za bezpieczeństwo;
- Wdrażane działania miały szerokie oddziaływanie, obejmowały bowiem dużą liczbę odbiorców z różnych grup;
- W celu monitorowania projektów i oceny ich efektywności wykorzystywano najczęściej metodę obserwacji, nieco rzadziej korzystano z badań ankietowych czy danych statystycznych lokalnych służb bezpieczeństwa;
- Problemy czy utrudnienia w realizacji działań wystąpiły w przypadku 12 projektów i były one związane z organizacją, biurokracją, finansami czy sprawozdawczością.

Użyteczność Programu

- Realizacja projektów pozwoliła osiągnąć trwałe rezultaty;
- Zarówno w opinii Projektodawców, jak i uczestników, interwencja przyczyniła się do wzrostu poziomu i poczucia bezpieczeństwa na obszarze objętym wsparciem;

⁷ Raport z badania efektywności projektów lokalnych za rok 2019, Warszawa 2020, s. 102-105.

- Podejmowane działania pozwoliły na wzrost poziomu wiedzy uczestników dotyczącej bezpiecznych zachowań czy odpowiedzialności prawnej z zakresu bezpieczeństwa i porządku publicznego;
- Realizacja projektów miała pozytywny wpływ na postrzeganie Policji i zaufanie do służb policyjnych.

Zarządzanie Programem

- Poszczególne elementy Programu wysoko oceniane były przez Projektodawców, wysokie oceny przypadają przede wszystkim na współpracę z koordynatorami wojewódzkimi, a także na koordynację i zarządzanie, przepływ informacji, ocenę wniosków i realizację projektów;
- Utrudnieniami w realizacji projektów były: późny termin ogłaszania konkursu i długi czas weryfikacji projektów, co przekładało się na zbyt krótki okres przeznaczony na realizację działań.

Finansowanie Programu

- Ze względu na ogromne zainteresowanie Programem, przy ograniczonym budżecie wiele wniosków musiało zostać odrzuconych;
- Częstym problemem był zbyt późny czas przekazywania środków na realizację projektów, co skutkowało ograniczonym czasem na ich wdrożenie.

Promocja Programu

- Informacje o Programie i możliwości aplikowania o przyznanie dofinansowania były zbyt mało rozpowszechniane.

3.2. Diagnoza stanu i poczucia bezpieczeństwa

Działania związane ze stanem epidemii wywołanym zakażeniami wirusem SARS-CoV-2

Rok 2020 był wyjątkowy dla wszystkich mieszkańców kraju. Stan epidemii wywołany zakażeniami wirusem SARS-CoV-2 miał wpływ na kształt życia, samopoczucie i poczucie bezpieczeństwa Polaków. Zmiana objęła również polską Policję, która poza dotychczasowymi zadaniami, stale wspierała służby sanitarne, by ograniczyć transmisję wirusa. Jak wskazano w policyjnym podsumowaniu roku, od początku wystąpienia choroby COVID-19, do działań służących jej zwalczaniu delegowano dziennie ok. 20 000 funkcjonariuszy. W tym czasie, do końca 2020 roku, w związku z przeciwdziałaniem rozprzestrzeniania się choroby przeprowadzono:

- 42 000 000 kontroli osób skierowanych na kwarantannę;
- 370 000 kontroli transportu zbiorowego;
- Blisko 1 000 000 kontroli placówek handlowych;
- Ok. 4 500 kontroli miejsc organizowania dyskotek;

- Blisko 11 500 kontroli miejsc organizacji wesel⁸.

Stan bezpieczeństwa⁹

W Polsce w 2020 roku popełniono 786 234 przestępstwa – o 36 543 mniej niż w roku poprzednim. Co więcej, wzrosła wykrywalność przestępstw (wzrost do 73,9%). Spadła również liczba popełnianych przestępstw przy nieuwzględnianiu niealimentacji (745 075 przestępstwa, spadek o 3,2%), a ich wykrywalność wyniosła 72,5%. Spadek wysokości ponad 3,0% odnotowano również w kategorii 7 głównych, najdokuczliwszych dla obywateli przestępstw. Ich liczba w 2020 roku wyniosła 229 489 (o 7 233 mniej niż w roku 2019). Równocześnie w tym czasie nastąpił wzrost ich wykrywalności o 2,3%.

Bezpieczeństwo w ruchu drogowym¹⁰

W roku 2020 zgłoszono 23 540 wypadków drogowych zaistniałych na drogach publicznych, w strefach ruchu lub zamieszkania. W stosunku do roku poprzedniego ich liczba spadła o 6 748 (spadek o 22,3%). Wskutek wypadków drogowych zmarło 2 491 osób (o 418 osób mniej niż w roku 2019), rannych zostało 26 463 osób (o 9 041 osób mniej). Odnotowano również spadek liczby kolizji drogowych, których liczba w roku 2020 wyniosła 382 046. Zmalała również liczba przestępstw dotyczących prowadzenia pojazdów w stanie nietrzeźwości (spadek o 6,0% w porównaniu do 56 305 przestępstw w roku 2019).

Co istotne, w porównaniu do roku poprzedniego, o 0,9 p.p. spadł ponadto procentowy udział wypadków z udziałem pieszych (do 22,2%).

Poczucie bezpieczeństwa mieszkańców¹¹

Mimo że mieszkańcy kraju w zdecydowanej większości są przekonani, że Polska to kraj bezpieczny (82,0%)¹², w stosunku do czerwca 2020 r. odsetek odpowiedzi twierdzących zmniejszył się o 3,0 p.p. Przekonanie to rośnie wraz z wiekiem – z tym twierdzeniem zgadzało 68,0% najmłodszych badanych (w wieku 18-24 lat), a już ok. 85,0% respondentów w grupie osób powyżej 55 roku życia. 14% badanych było natomiast zdania, że w Polsce nie żyje się bezpiecznie (o 4,0 p.p. więcej niż w czerwcu 2020 r.).

⁸ <https://isp.policja.pl/isp/aktualnosci/15846,Podsumowujemy-2020-rok-w-Policji.html> [dostęp na dzień: 24.05.2021].

⁹ Wszystkie informacje statystyczne pochodzą z Biuletynu Statystycznego styczeń-grudzień 2020 r. (po korektach), przygotowanego przez Wydział Obsługi Informacyjnej Komendy Główna Policji.

¹⁰ Wszystkie informacje statystyczne pochodzą z opracowania „Wypadki drogowe w Polsce w 2020 r.” przygotowanego przez Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji.

¹¹ Wszystkie informacje statystyczne pochodzą z komunikatu „Poczucie bezpieczeństwa i zagrożenie przestępczością”, CBOS nr 67/2021.

¹² Badanie przeprowadzone zostało w dniach 6-16 maja 2021 r., przez CBOS.

Odsetek osób wyrażających przekonanie, że ich najbliższa okolica to miejsce bezpieczne i spokojne sięgał 95,0% i, choć nadal bardzo wysoki, był o 1 p.p. niższy niż w roku poprzednim (czerwiec 2020 r). Przeciwnego zdania było zaledwie 4,0% respondentów.

4. Efektywność projektów lokalnych w ramach „Programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań Razem bezpieczniej im. Władysława Stasiaka na lata 2018-2020” w perspektywie realizatorów

Efektywność wdrażanych w ramach Programu projektów lokalnych w ocenie ich realizatorów zbadana została za pomocą badania ilościowego CAWI. W badaniu wzięło udział 65 realizatorów, którzy wyrazili zgodę na uczestnictwo w ankiecie.

Projekty realizowano najczęściej w województwie warmińsko-mazurskim (12,3%) oraz w województwach podkarpackim i mazowieckim (po 10,8%). Żaden z realizatorów nie prowadził natomiast interwencji na Podlasiu (0,0%).

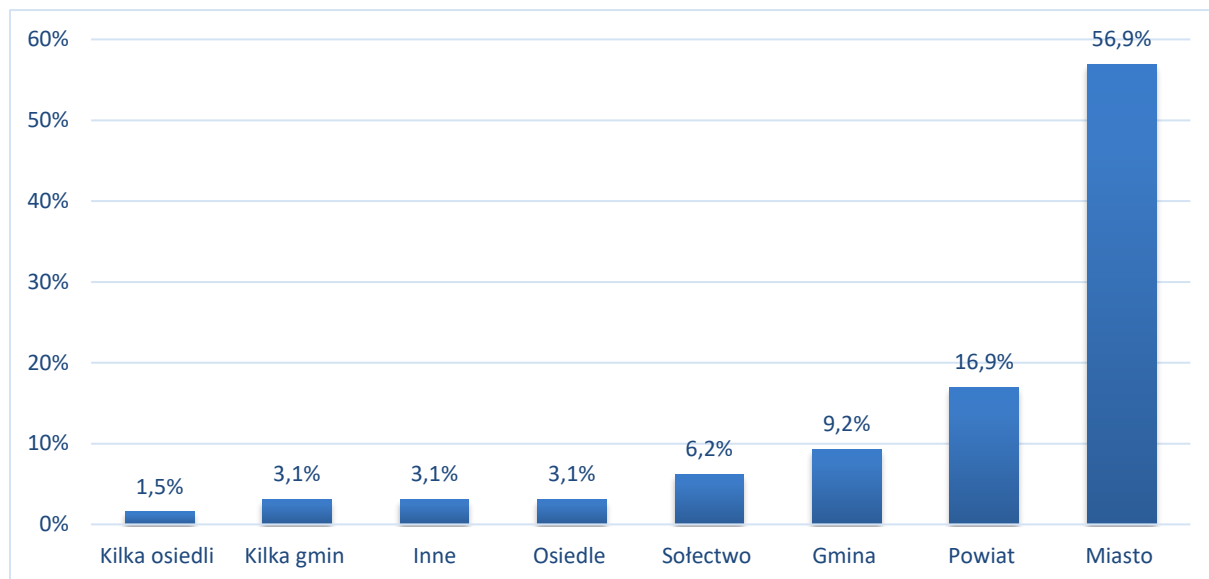
Tabela 4. Województwo, w którym realizowany był projekt

Województwo	Udział projektów realizowanych w danym województwie w ogólnej liczbie projektów
Dolnośląskie	4,6%
Kujawsko-pomorskie	7,7%
Lubelskie	7,7%
Lubuskie	3,1%
Łódzkie	4,6%
Małopolskie	6,2%
Mazowieckie	10,8%
Opolskie	6,2%
Podkarpackie	10,8%
Podlaskie	0,00%
Pomorskie	4,6%
Śląskie	1,5%
Świętokrzyskie	6,2%
Warmińsko-mazurskie	12,3%
Wielkopolskie	9,2%
Zachodniopomorskie	4,6%

Źródło: opracowanie własne EU Consult Sp. z o.o. na podstawie zrealizowanych badań CAWI, n=65.

Projekty realizowane były najczęściej w obszarze całego miasta (56,9%). Blisko co drugie z działań obejmowało obszar powiatu (16,9%), a niespełna co dziesiąte obszar gminy (9,2%). 6,2% projektów realizowano w obszarze sołectwa, a po 3,1% – odpowiednio na terenie osiedla czy kilku gmin. W jednym przypadku obszar realizacji obejmował kilka osiedli (1,5%). Wśród innych odpowiedzi wskazano odpowiednio na obszar jednej ulicy oraz łącznie miasta i gminy (razem 3,1%)

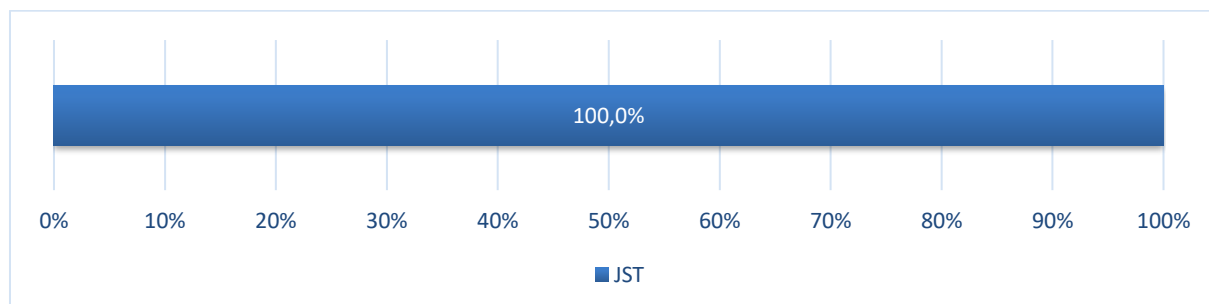
Wykres 1. Obszar realizacji projektu



Źródło: opracowanie własne EU Consult Sp. z o.o. na podstawie zrealizowanych badań CAWI, n=65.

Wszystkie ze realizowanych projektów wdrażane były przez jednostki samorządu terytorialnego (100,0% wskazań).

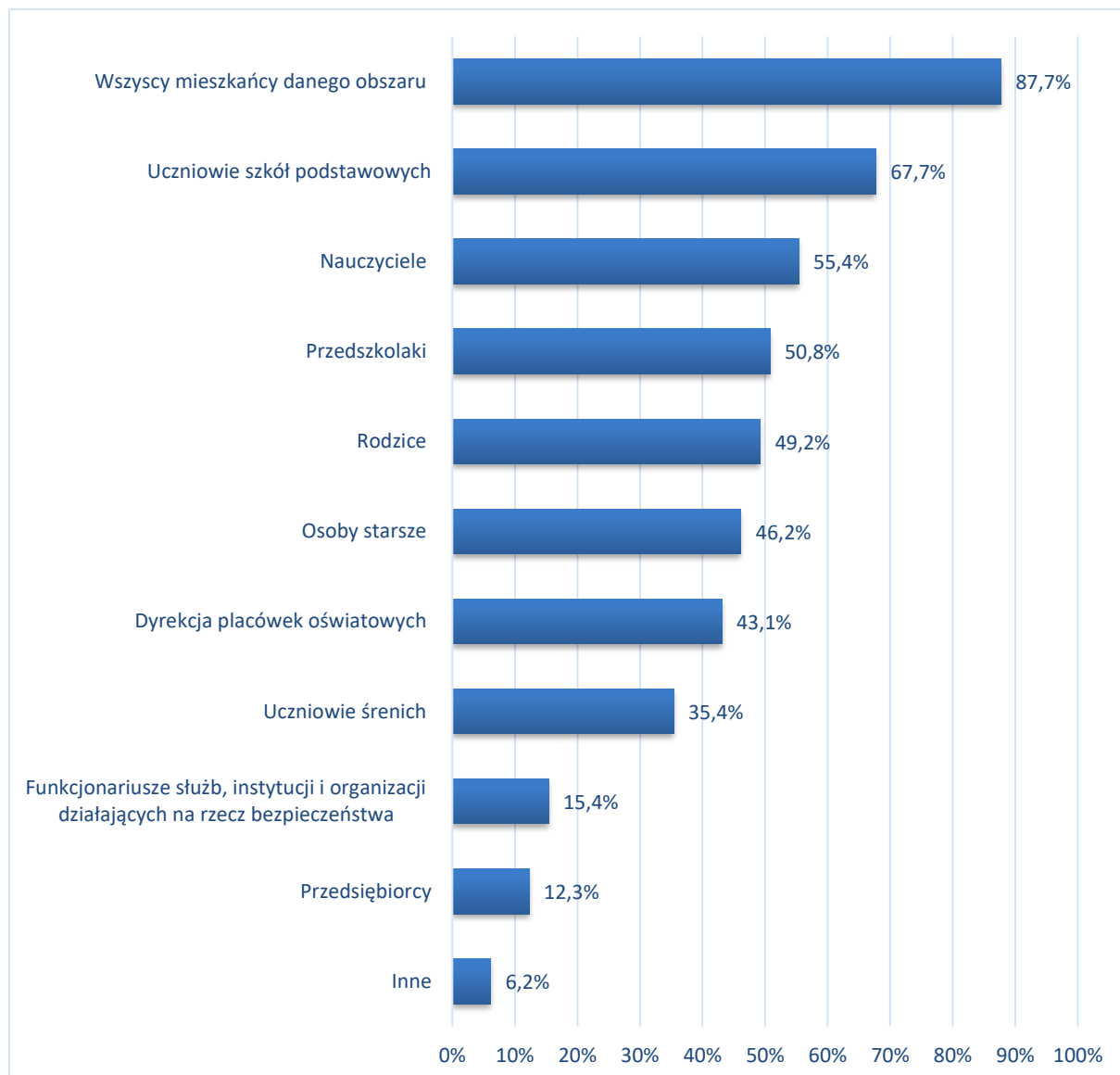
Wykres 2. Rodzaj podmiotu/instytucji realizującej projekt



Źródło: opracowanie własne EU Consult Sp. z o.o. na podstawie zrealizowanych badań CAWI, n=65.

Odbiorcami wdrażanych działań byli najczęściej wszyscy mieszkańcy danego obszaru, na co wskazało aż 87,7% realizatorów. Nieco rzadziej, choć nadal bardzo często, projekty skierowane były do uczniów szkół podstawowych (67,7%). Odbiorcami blisko połowy działań byli nauczyciele lub dzieci objęte opieką przedszkolną (odpowiednio 55,5% i 50,8%), bądź też rodzice (49,2%). Stosunkowo często wsparcie kierowano do osób starszych (43,6%) lub dyrekcji placówek oświatowych (38,2%). Odbiorcami co trzeciego z działań byli natomiast uczniowie szkół średnich (43,1%). Znacznie rzadziej wsparcie adresowano funkcjonariuszom służb, instytucji czy organizacji działających na rzecz bezpieczeństwa (15,4%) czy przedsiębiorcom (12,3%). Wśród innych odpowiedzi wskazywano na turystów czy klientów miejsc użyteczności publicznej zlokalizowanych w pobliżu modernizowanych przejść dla pieszych oraz użytkowników dróg, na których były one zlokalizowane (łącznie 6,2%).

Wykres 3. Odbiorcy działań projektowych



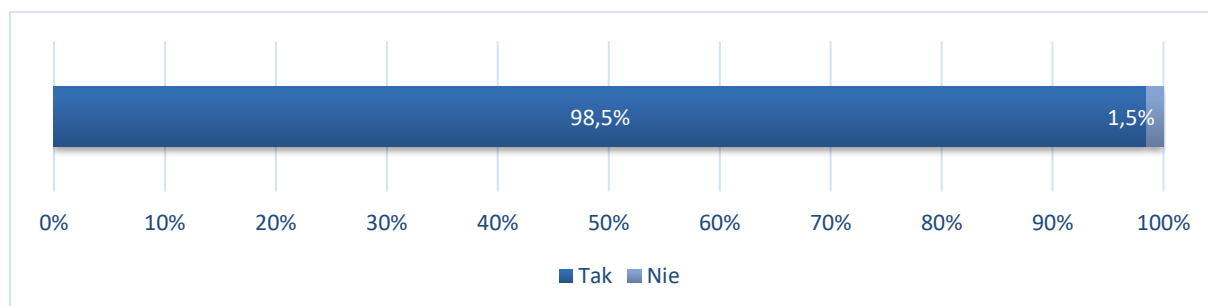
Źródło: opracowanie własne EU Consult Sp. z o.o. na podstawie zrealizowanych badań CAWI, n=65.

Niemal wszyscy realizatorzy uczestniczący w badaniu zadeklarowali, że przed przystąpieniem do wdrażania projektu przeprowadzili analizę potrzeb i problemów lokalnych (98,5%). Wyniki prowadzonych diagnoz wskazywały na potrzebę modernizacji i doposażenia przejść dla pieszych w celu poprawy bezpieczeństwa użytkowników ruchu drogowego korzystających z tych przejść lub poruszających się w ich bezpośrednim otoczeniu. Poprzedzająca interwencję analiza sytuacji pozwoliła na właściwe ukierunkowanie wsparcia, tak, by wdrażany projekt pozwolił zaspokoić rzeczywiste braki.

Jedynie w jednym przypadku analiza problemów i potrzeb lokalnych nie została przeprowadzona. Należy jednak zaznaczyć, że w miejscu rozwinięcia wypowiedzi realizator wskazał, że identyfikacji wymagających wsparcia miejsc wykorzystywano dane dotyczące liczby zdarzeń dostarczonych przez Komendę Powiatową Policji oraz informacje zebrane

podczas Komisji Gospodarki Komunalnej, Ochrony Środowiska i Przestrzegania Prawa z dnia 24.10.2019 roku.

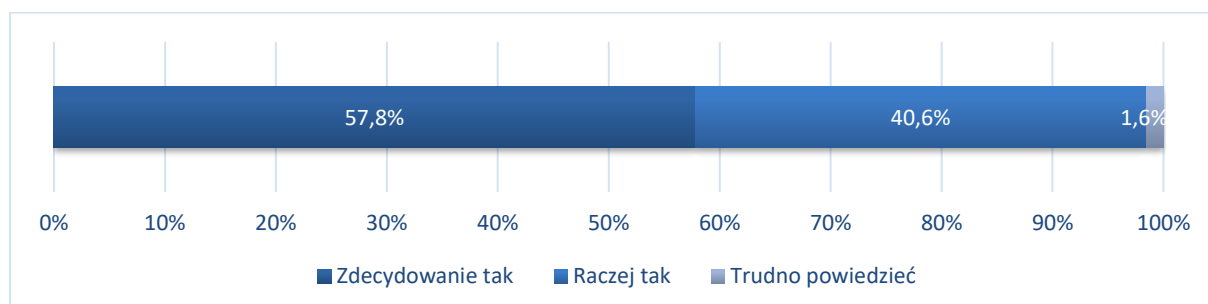
Wykres 4. Czy przed przystąpieniem do realizacji projektu, przeprowadzili Państwo analizę problemów i potrzeb lokalnych?



Źródło: opracowanie własne EU Consult Sp. z o.o. na podstawie zrealizowanych badań CAWI, n=65.

W zdecydowanej większości przypadków realizacja projektu pozwoliła rozwiązać zdiagnozowane wcześniej problemy (łącznie 98,4% wskazań na odpowiedzi zdecydowanie/ raczej tak).

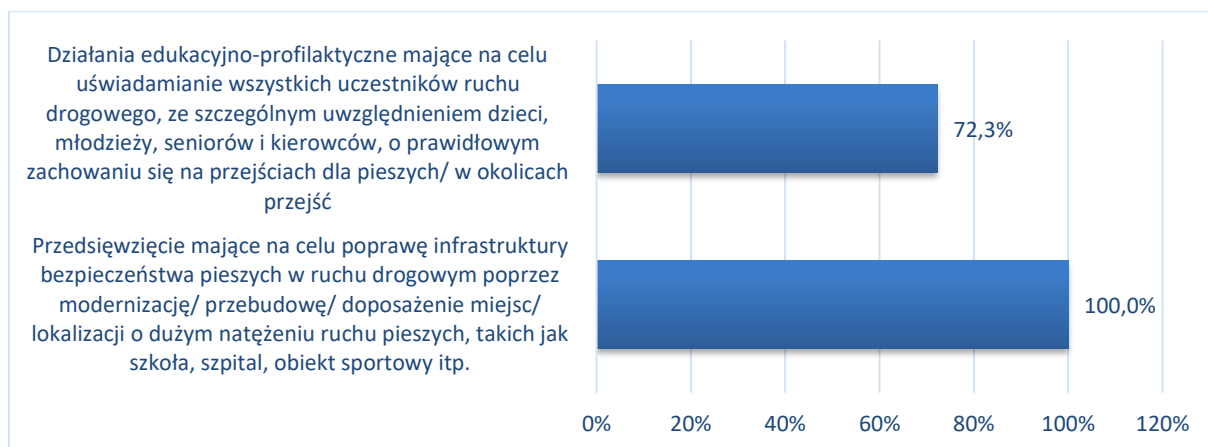
Wykres 5. Czy na skutek realizacji projektu, udało się Państwu rozwiązać zdiagnozowane problemy?



Źródło: opracowanie własne EU Consult Sp. z o.o. na podstawie zrealizowanych badań CAWI, n=64.

Każdy z realizowanych projektów miał na celu poprawę stanu infrastruktury bezpieczeństwa pieszych w ruchu drogowym poprzez modernizację/ przebudowę/ doposażenie miejsc lub lokalizacji o dużym natężeniu ruchu pieszych, jak szkoła, szpital czy obiekt sportowy (100,0%). Dodatkowo, w ramach 72,3% projektów prowadzono również działania edukacyjno-profilaktyczne mające na celu uświadamianie wszystkich uczestników ruchu drogowego, w tym zwłaszcza dzieci, młodzieży, seniorów i kierowców, o prawidłowym zachowaniu się na przejściach dla pieszych/ w okolicach przejść dla pieszych.

Wykres 6. Na czym polegał projekt realizowany przez Państwa w ramach Programu „Razem bezpieczniej”?

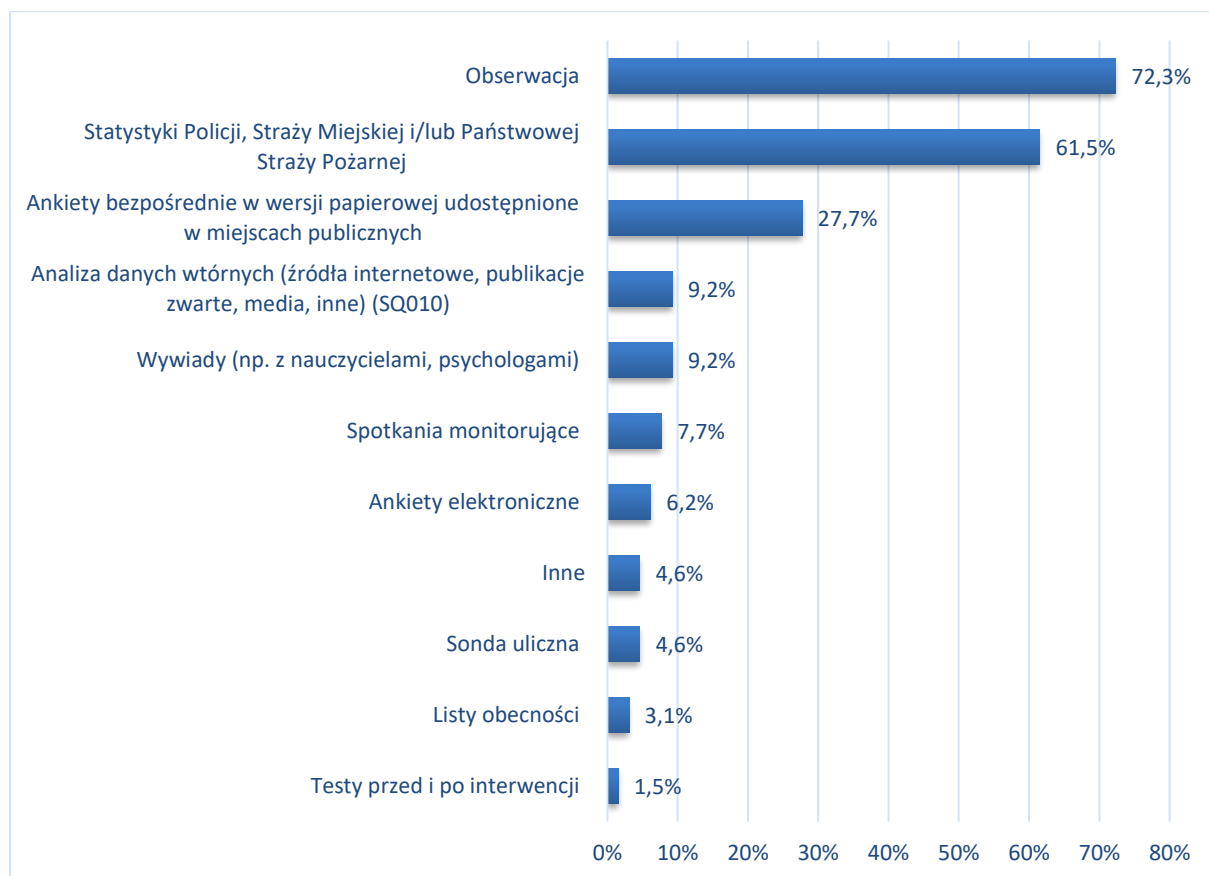


Źródło: opracowanie własne EU Consult Sp. z o.o. na podstawie zrealizowanych badań CAWI, n=65.

Do oczekiwanych rezultatów projektów należała poprawa bezpieczeństwa ludności na obszarze objętym wsparciem, na którą składać się miały: bardziej świadoma w kwestii potencjalnych zagrożeń i bezpieczeństwa na drodze społeczność i/lub doposażone, przebudowane czy zmodernizowane przejścia dla pieszych. Zakładano, że interwencja pozwoli również na ograniczenie liczby wypadków z udziałem pieszych w miejscach zidentyfikowanych jako najbardziej niebezpieczne.

W celu monitorowania efektów projektów wykorzystywano najczęściej metodę obserwacji (72,3%) lub korzystano ze statystyk policyjnych, danych Straży Miejskiej czy Państwowej Straży Pożarnej (61,5%). W ramach 27,7% projektów prowadzono ankiety w wersji papierowej, które udostępniane były w miejscach publicznych. W blisko co dziesiątym przypadku korzystano z analizy danych wtórnych czy wywiadów (po 9,2%). Poniższy wykres przedstawia udział wszystkich metod wykorzystywanych przy monitoringu osiągniętych rezultatów.

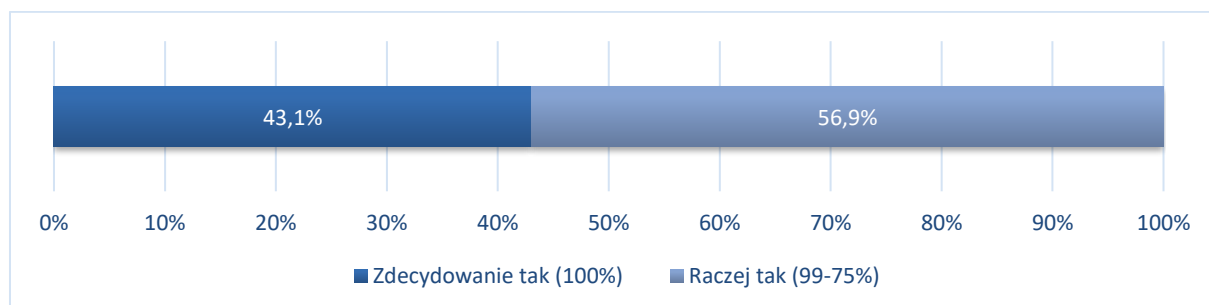
Wykres 7. Jakie metody monitoringu (i źródła weryfikacji) efektów projektu zostały wykorzystane w Państwa projekcie?



Źródło: opracowanie własne EU Consult Sp. z o.o. na podstawie zrealizowanych badań CAWI, n=65.

Warto podkreślić, że w odczuciu realizatorów projektów, w ramach interwencji udało się osiągnąć wszystkie zakładane efekty (100,0%). Na zdecydowaną skuteczność wskazało 43,1% z nich, a pozostałe 56,9% realizatorów było zdania, że raczej osiągnięto planowane efekty.

Wykres 8. Czy udało się Państwu osiągnąć zakładane efekty?



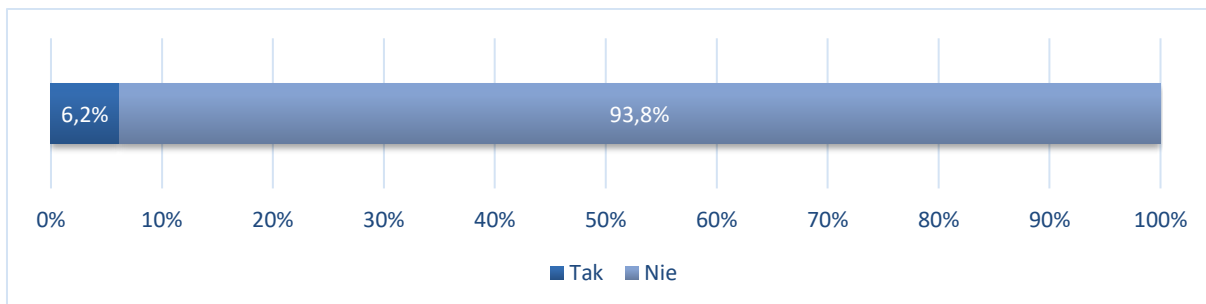
Źródło: opracowanie własne EU Consult Sp. z o.o. na podstawie zrealizowanych badań CAWI, n=65.

W czterech przypadkach wskazano ponadto, że udało się osiągnąć dodatkowe, nieplanowane wcześniej efekty (6,2%). Wskazano przy tym na:

- Wysokie zainteresowanie odbiorców;

- Zastosowanie innowacyjnego, proekologicznego rozwiązania paneli fotowoltaicznych w celu zasilania urządzeń wchodzących w skład aktywnych przejść dla pieszych, co pozwoliło obniżyć koszty późniejszego użytkowania;
- Zaangażowanie mieszkańców w identyfikację miejsc również wymagających wsparcia;
- Integrację lokalnej społeczności.

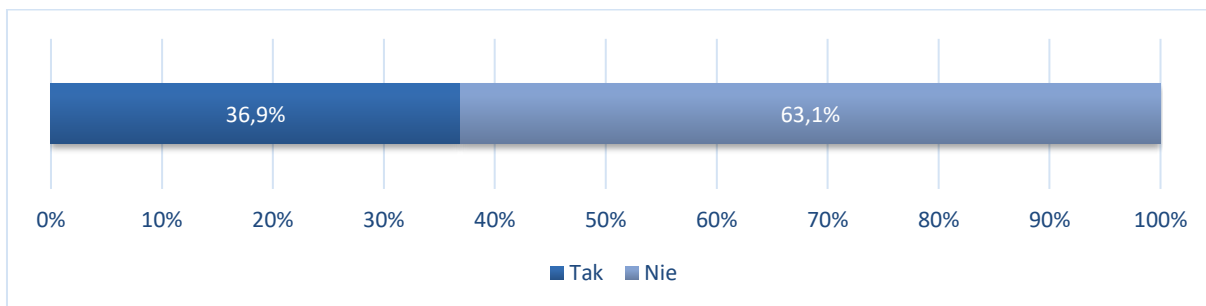
Wykres 9. Czy uzyskali Państwo efekty projektu, których nie przewidziano na etapie pisania wniosku o dofinansowanie?



Źródło: opracowanie własne EU Consult Sp. z o.o. na podstawie zrealizowanych badań CAWI, n=65.

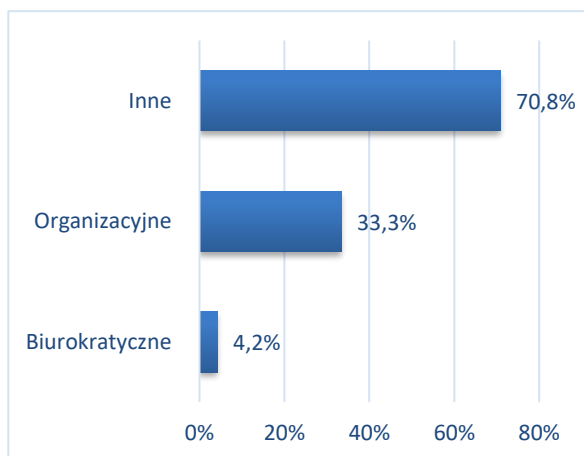
Przy realizacji 20 projektów natrafiono na różnego typu trudności (36,9%). Ich szczegółowa analiza przedstawiona została na kolejnych stronach.

Wykres 10. Czy podczas realizacji projektu natrafili Państwo na problemy?



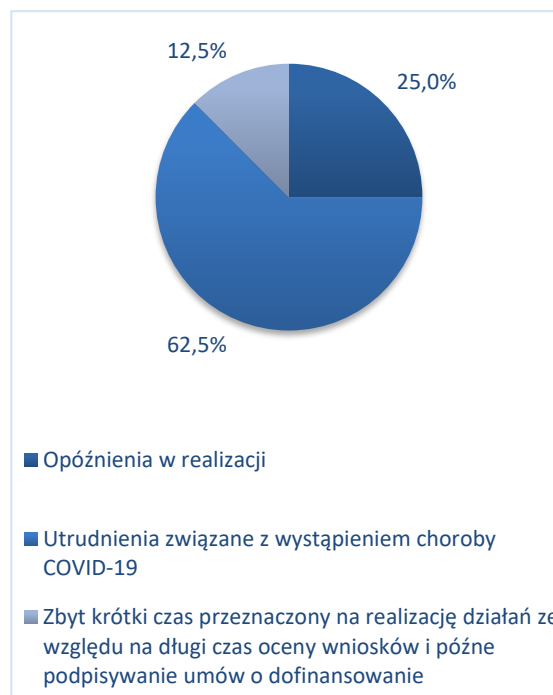
Źródło: opracowanie własne EU Consult Sp. z o.o. na podstawie zrealizowanych badań CAWI, n=65.

Wykres 11. Na jakiego typu problemy Państwo natrafili?



Źródło: opracowanie własne EU Consult Sp. z o.o. na podstawie zrealizowanych badań CAWI, n=24.

Wykres 12. Jakiego typu problemy organizacyjne?



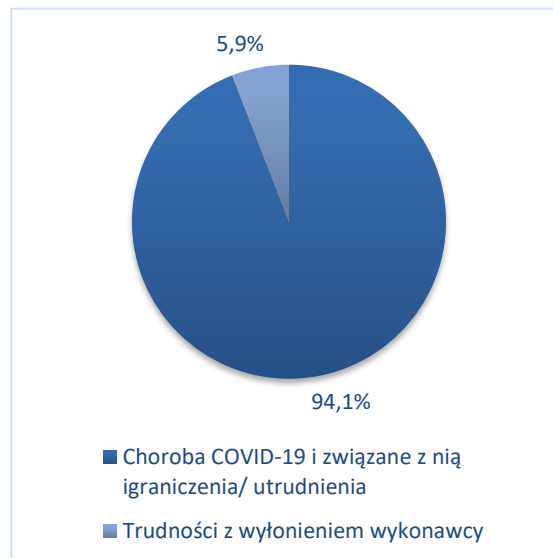
Źródło: opracowanie własne EU Consult Sp. z o.o. na podstawie zrealizowanych badań CAWI, n=8.

Wykres 13. Jakiego typu problemy biurokratyczne?



Źródło: opracowanie własne EU Consult Sp. z o.o. na podstawie zrealizowanych badań CAWI, n=1.

Wykres 14. Jakie inne problemy wystąpiły przy realizacji projektu?



Źródło: opracowanie własne EU Consult Sp. z o.o. na podstawie zrealizowanych badań CAWI, n=17.

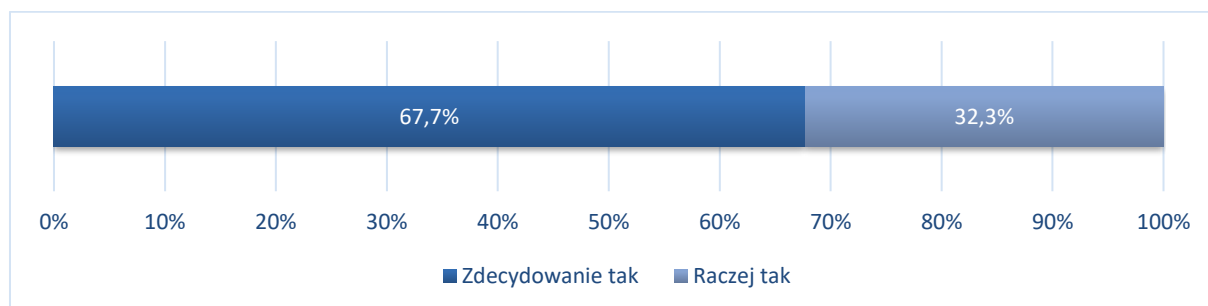
W 8 przypadkach problemy te dotyczyły kwestii organizacyjnych, w tym głównie związanych z opóźnieniami w realizacji projektu (62,5%). W co czwartym przypadku miały one związek z utrudnieniami czy ograniczeniami w związku ze stanem epidemii wywołanym zakażeniami wirusem SARS-CoV-2, co skutkowało koniecznością wprowadzenia zmian w organizacji planowanych działań. Wskazano ponadto – podobnie jak w latach poprzednich – na zbyt krótki czas przeznaczony na realizację projektu, wynikający z długotrwałej oceny wniosków i późnego podpisywania umów o dofinansowanie (12,5%).

W jednym przypadku pojawiły się problemy o charakterze biurokratycznym, dotyczące zmian w funkcjonowaniu urzędów spowodowane wystąpieniem choroby COVID-19 (5,0% wszystkich występujących trudności). 12 realizatorów wskazało ponadto na innego typu trudności, wśród których zdecydowanie przeważały problemy wynikające z wystąpienia choroby i działań podjętych w celu ograniczenia stopnia jej rozprzestrzeniania się (94,1% odpowiedzi). W jednym przypadku wskazano na niemożność wyłonienia wykonawcy działań (5,9%).

Ogółem, w 18 z 24 projektów, w trakcie realizacji których natrafiono na jakieś problemy, trudności te dotyczyły stanu epidemii wywołanego zakażeniami wirusem SARS-CoV-2 w Polsce, a nie bezpośrednio samych działań czy Programu. Utrudnienia te przyjmowały różne formy, w tym opóźnienia w realizacji, trudności w załatwianiu spraw urzędowych, konieczność ograniczenia liczby uczestników zaplanowanych działań czy przesunięcia ich na inny termin. Ich przyczyna miała jednak charakter zewnętrzny, a zatem – całkowicie niezależny zarówno od realizatorów projektów, jak i podmiotów odpowiedzialnych za nadzór nad Programem.

Zrealizowane w ramach projektów działania oceniano bardzo wysoko. Zdaniem wszystkich biorących udział w badaniu realizatorów, były one skuteczne (łącznie 100,0% odpowiedzi zdecydowanie /raczej tak).

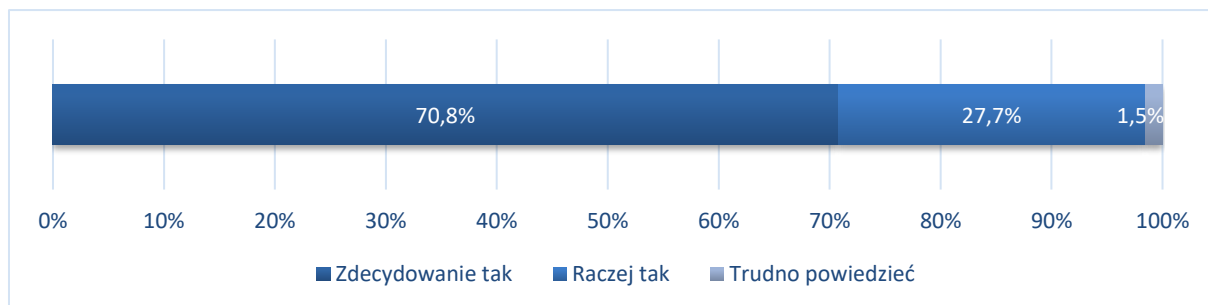
Wykres 15. Jak Pan/i ocenia zrealizowane w ramach projektu działania? Czy były one skuteczne?



Źródło: opracowanie własne EU Consult Sp. z o.o. na podstawie zrealizowanych badań CAWI, n=65.

Aż 92,5% respondentów twierdziła ponadto, że osiągnięte w ramach projektów efekty są trwałe, przy czym na zdecydowaną trwałość wskazało 70,8% badanych. Tylko jeden z realizatorów nie był pewien, czy uzyskane rezultaty projektu utrzymają się przez dłuższy czas (1,5%).

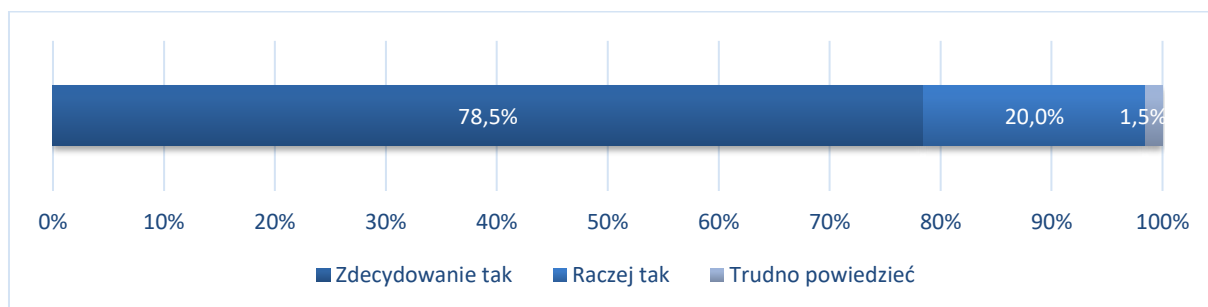
Wykres 16. Czy według Pan/i efekty zrealizowanego przez Państwa projektu będą trwałe?



Źródło: opracowanie własne EU Consult Sp. z o.o. na podstawie zrealizowanych badań CAWI, n=65.

Wysoko oceniano także wpływ realizacji projektów na wzrost realnego bezpieczeństwa społeczności, dla której był on realizowany. Na zdecydowany wpływ wskazało aż 78,5% respondentów, a kolejne 20,0% realizatorów było zdania, że raczej wpłynęły one na poprawę bezpieczeństwa odbiorców wsparcia. Tylko w jednym przypadku respondent nie był w stanie udzielić jednoznacznej odpowiedzi (1,5%).

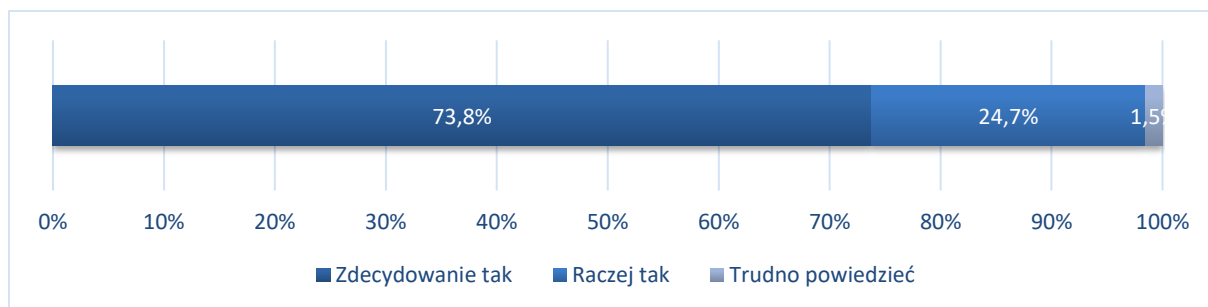
Wykres 17. Czy Pan/i zdaniem projekt przyczynił się do zwiększenia realnego bezpieczeństwa społeczności, dla której był realizowany?



Źródło: opracowanie własne EU Consult Sp. z o.o. na podstawie zrealizowanych badań CAWI, n=65.

Zdaniem większości realizatorów wdrażany przez nich projekt przyczynił się również do wzrostu poczucia bezpieczeństwa społeczności, dla której był realizowany (łącznie 98,5% odpowiedzi twierdzących). Tylko jeden z respondentów nie był w stanie jednoznacznie ocenić oddziaływania projektu na poczucie bezpieczeństwa odbiorców.

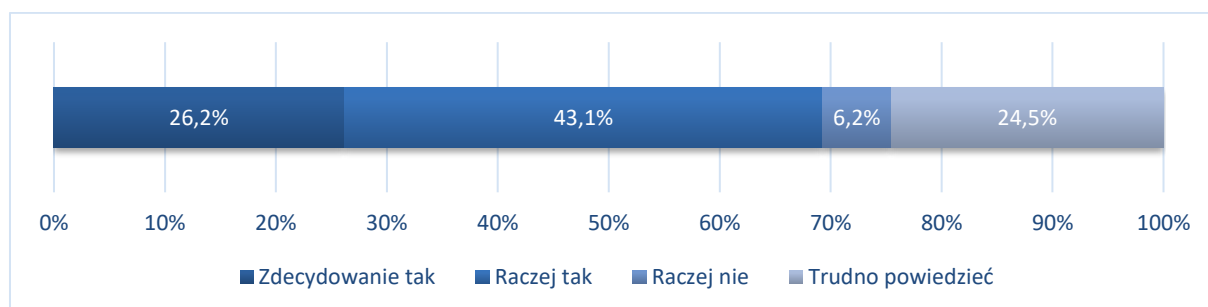
Wykres 18. Czy Pan/i zdaniem realizowany przez Państwa projekt przyczynił się do zwiększenia poczucia bezpieczeństwa społeczności, dla której był realizowany?



Źródło: opracowanie własne EU Consult Sp. z o.o. na podstawie zrealizowanych badań CAWI, n=65.

69,3% realizatorów projektów deklarowało ponadto, że interwencja pozwoliła poprawić wizerunek Policji oraz podnieść poziom zaufania do tej służby (łącznie odpowiedzi zdecydowanie/ raczej tak). 6,2% respondentów twierdziło natomiast, że projekt nie oddziaływał raczej na wskazaną sferę. Pozostałe 24,6% badanych nie potrafiło wskazać na jednoznaczną ocenę.

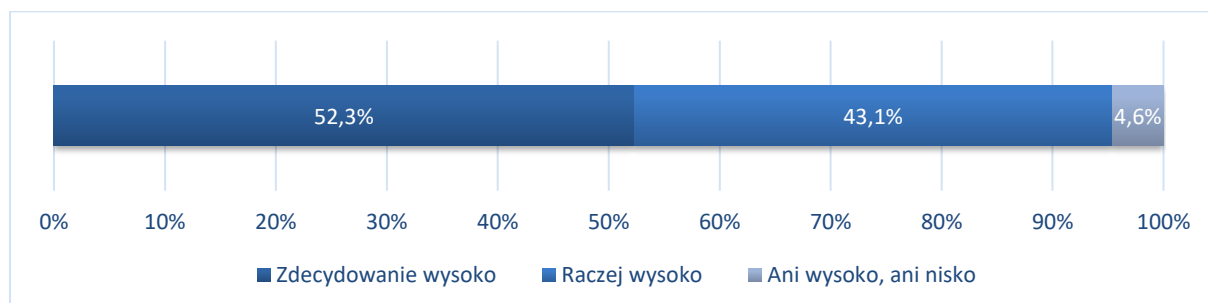
Wykres 19. Czy Pan/i zdaniem realizowany przez Państwa projekt przyczynił się do poprawy wizerunku Policji i wzrostu zaufania do tej służby?



Źródło: opracowanie własne EU Consult Sp. z o.o. na podstawie zrealizowanych badań CAWI, n=65.

Realizatorzy projektów wysoko oceniali również poszczególne aspekty Programu. Przepływ informacji zdecydowanie wysoko oceniło 52,3% respondentów, w kolejne 43,1% respondentów – raczej wysoko. Na ocenę przeciętną wskazało 4,6% badanych.

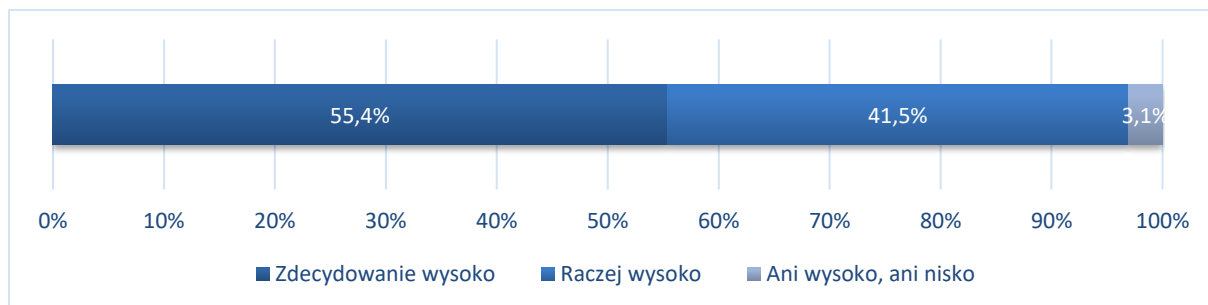
Wykres 20. Jak ocenia Pan/i przepływ informacji w Programie?



Źródło: opracowanie własne EU Consult Sp. z o.o. na podstawie zrealizowanych badań CAWI, n=65.

Wysokie oceny przypadały także na kwestie koordynacji i zarządzania Programem. Zdecydowanie wysoko oceniło je 55,4% respondentów, a raczej wysoko – 41,5% realizatorów. Na ocenę przeciętną wskazało 3,1% badanych.

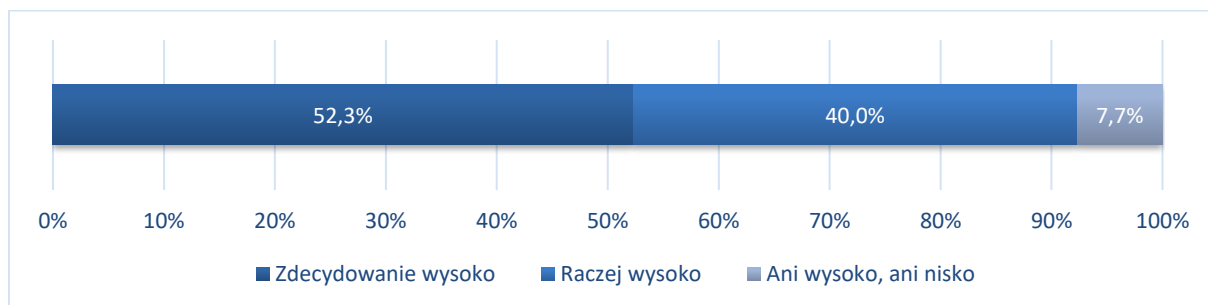
Wykres 21. Jak ocenia Pan/i koordynację i zarządzanie w Programie



Źródło: opracowanie własne EU Consult Sp. z o.o. na podstawie zrealizowanych badań CAWI, n=65.

Podobnie oceniana była ocena wniosków o dofinansowanie. Na zdecydowanie/ raczej wysokie oceny wskazało łącznie 92,3% realizatorów. Pozostałe 7,7% deklarowało, że ocena ta była na przeciętnym poziomie.

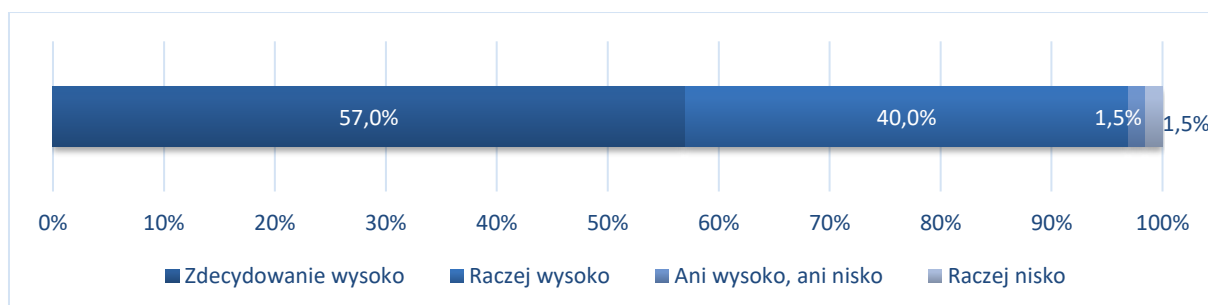
Wykres 22. Jak ocenia Pan/i ocenę wniosków o dofinansowanie w Programie?



Źródło: opracowanie własne EU Consult Sp. z o.o. na podstawie zrealizowanych badań CAWI, n=65.

Bardzo wysokie oceny przypadają na samą realizację projektów. Łącznie aż 96,9% badanych wskazało na ocenę zdecydowanie wysoką lub raczej wysoką. Po jednej odpowiedzi wskazywało odpowiednio na ocenę przeciętną lub raczej niską (po 1,5%).

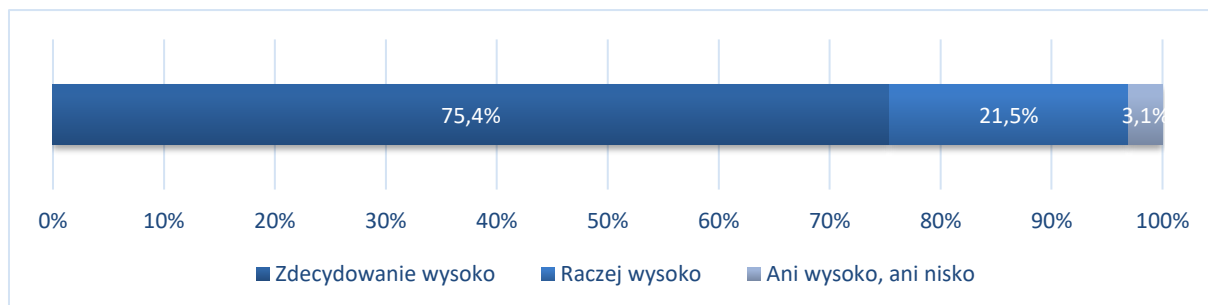
Wykres 23. Jak ocenia Pan/i realizację projektów w ramach Programu?



Źródło: opracowanie własne EU Consult Sp. z o.o. na podstawie zrealizowanych badań CAWI, n=65.

Bardzo wysoko oceniano również współpracę z zespołem wojewódzkim – koordynatorem. Na ocenę zdecydowanie wysoką wskazało ponad ¼ respondentów, a na raczej wysoką – co piąty z realizatorów. Pojawiły się również dwie oceny przeciętne (3,1%).

Wykres 24. Jak ocenia Pan/i współpracę z zespołem wojewódzkim – koordynatorem?



Źródło: opracowanie własne EU Consult Sp. z o.o. na podstawie zrealizowanych badań CAWI, n=65.

Ostatnie z pytań kwestionariuszowych miało charakter otwarty. Realizatorów projektów zapytano, co, ich zdaniem, mogłoby wpłynąć na wzrost skuteczności Programu. W wielu przypadkach wskazywano, że podjęte działania należy uznać za efektywne i zmiany nie są potrzebne, a Program należy jedynie kontynuować w kolejnych latach. Podkreślano również, że na skuteczność minionej edycji Programu wpłynęły czynniki zewnętrzne (choroba COVID-19). Jeśli natomiast chodzi o postulowane zmiany, 45,5% respondentów wskazało, że należałoby podnieść poziom finansowania projektów, tak, by wsparciem można było objąć cały obszar identyfikowany jako niebezpieczny. 14,5% realizatorów było ponadto zdania, że konieczne jest wydłużenie czasu przeznaczanego na działania projektowe, w tym poprzez skrócenie czasu weryfikacji wniosków.

5. Studium przypadku

5.1. Projekt pn. „Aktywne przejścia dla pieszych – powiat ostrowski”

Informacje ogólne

Projekt pn. „Aktywne przejścia dla pieszych – powiat ostrowski” realizowany był przez powiat ostrowski. Podmiotami współpracującymi były natomiast:

- Komenda Powiatowa Policji w Ostrowi Mazowieckiej;
- Powiatowy Zarząd Dróg w Ostrowi Mazowieckiej;
- Urząd Gminy w Andrzejewie;
- Urząd Gminy w Szulborzu Wielkim;
- Szkoła Podstawowa w Andrzejewie;
- Szkoła Podstawowa w Szulborzu Wielkim.

Głównym celem projektu było zapewnienie bezpieczeństwa zarówno pieszych, jak i kierowców, na 2 krytycznych przejściach dla pieszych znajdujących się w pobliżu szkół podstawowych. W tym celu wykorzystany został system aktywnych przejść dla pieszych.

Projekt objął również działania edukacyjno-informacyjne dotyczące bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Tabela 5. Informacje dotyczące projektu pn. „Aktywne przejścia dla pieszych – powiat ostrowski”

Okres realizacji projektu	Wrzesień – listopad 2020
Kwota wnioskowana	99 880,00
Kwota wydatkowana	94 256,63
Wkład własny	10 000,00
Cel główny	<ul style="list-style-type: none">• Przedsięwzięcie mające na celu poprawę stanu infrastruktury bezpieczeństwa pieszych w ruchu drogowym poprzez modernizację/ przebudowę/ doposażenie miejsc lub lokalizacji o dużym natężeniu ruchu pieszych, jak szkoła, szpital czy obiekt sportowy;• Działania edukacyjno-profilaktyczne mające na celu uświadamianie wszystkich uczestników ruchu drogowego, w tym zwłaszcza dzieci, młodzieży, seniorów i kierowców, o

	prawidłowym zachowaniu się na przejściach dla pieszych/ w okolicach przejść dla pieszych.
Podejmowane działania	<ul style="list-style-type: none">• Modernizacja 2 przejść dla pieszych;• Poprowadzenie przez funkcjonariuszy Komendy Powiatowej Policji w Ostrowi Mazowieckiej działań edukacyjno-profilaktycznych dotyczących bezpieczeństwa na drogach.

Źródło: Opracowanie własne EU-CONSULT Sp. z o.o. na podstawie ogólnodostępnych informacji na temat projektu oraz otrzymanych materiałów i rozmów przeprowadzonych z Projektodawcą.

Odbiorcy projektu

Bezpośrednimi odbiorcami działań projektowych były przedszkolaki, dzieci i młodzież szkolna wraz z rodzicami, nauczyciele i dyrekcja placówek oświatowych, a także seniorzy. Wsparcie kierowano ponadto do wszystkich mieszkańców Gminy Szulborze Wielkie (1 700 osób) oraz Gminy Andrzejewo (4 150 osób), a także innych użytkowników ruchu drogowego powiatu ostrowskiego.

Przebieg realizacji projektu

Przed przystąpieniem do realizacji projektu przeprowadzono analizę potrzeb i problemów lokalnych. W tym celu wykorzystano dane pochodzące z Komendy Powiatowej Policji. Zrealizowano ponadto badanie ankietowe z uczniami i innymi mieszkańcami obszaru wsparcia.

Projekt objął modernizację 2 przejść dla pieszych, które zlokalizowane są w pobliżu szkół podstawowych. Pierwsze ze zmodernizowanych przejść zlokalizowane jest w miejscowości Andrzejewo, na drodze powiatowej nr 2655W, drugie natomiast, w miejscowości Szulborze Wielkie, na drodze powiatowej nr 2612W. Przejścia doposażono w system aktywnych przejść dla pieszych, w tym w czujniki ruchu, aktywne, punktowe najezdniowe elementy LED, znaki D6 i T27, a także lampy ostrzegawcze. Prócz tego, w technologii chemoutwardzalnej, grubowarstwowej masy wykonano oznakowanie poziome w formie białych pasów.

W ramach działań edukacyjnych, przez funkcjonariuszy Komendy Powiatowej Policji w Ostrowi Mazowieckiej przeprowadzone zostały spotkania o charakterze edukacyjno-profilaktycznym, dotyczące bezpiecznych zachowań w pobliżu przejść dla pieszych. Cieszyły się one dużym zainteresowaniem i zaangażowaniem mieszkańców. Uczestnikom działań rozdane zostały gadżety w postaci odblasków, rozdysponowano również miniapteczki i koszulki odblaskowe.

W trakcie wdrażania projektu pojawiły się trudności związane ze stanem epidemii wywołanym zakażeniami wirusem SARS-CoV-2 i związanymi z tym ograniczeniami. Nie przełożyły się one jednak na efektywność podjętych działań.

Mocne i słabe strony projektu

Mocne strony

Mocną stroną podjętych działań było podniesienie poziomu bezpieczeństwa mieszkańców powiatu korzystających ze zmodernizowanych przejść dla pieszych.

Słabe strony

Ze względu na ograniczoną ilość środków, nie można było zmodernizować wszystkich przejść uznanych za niebezpieczne.

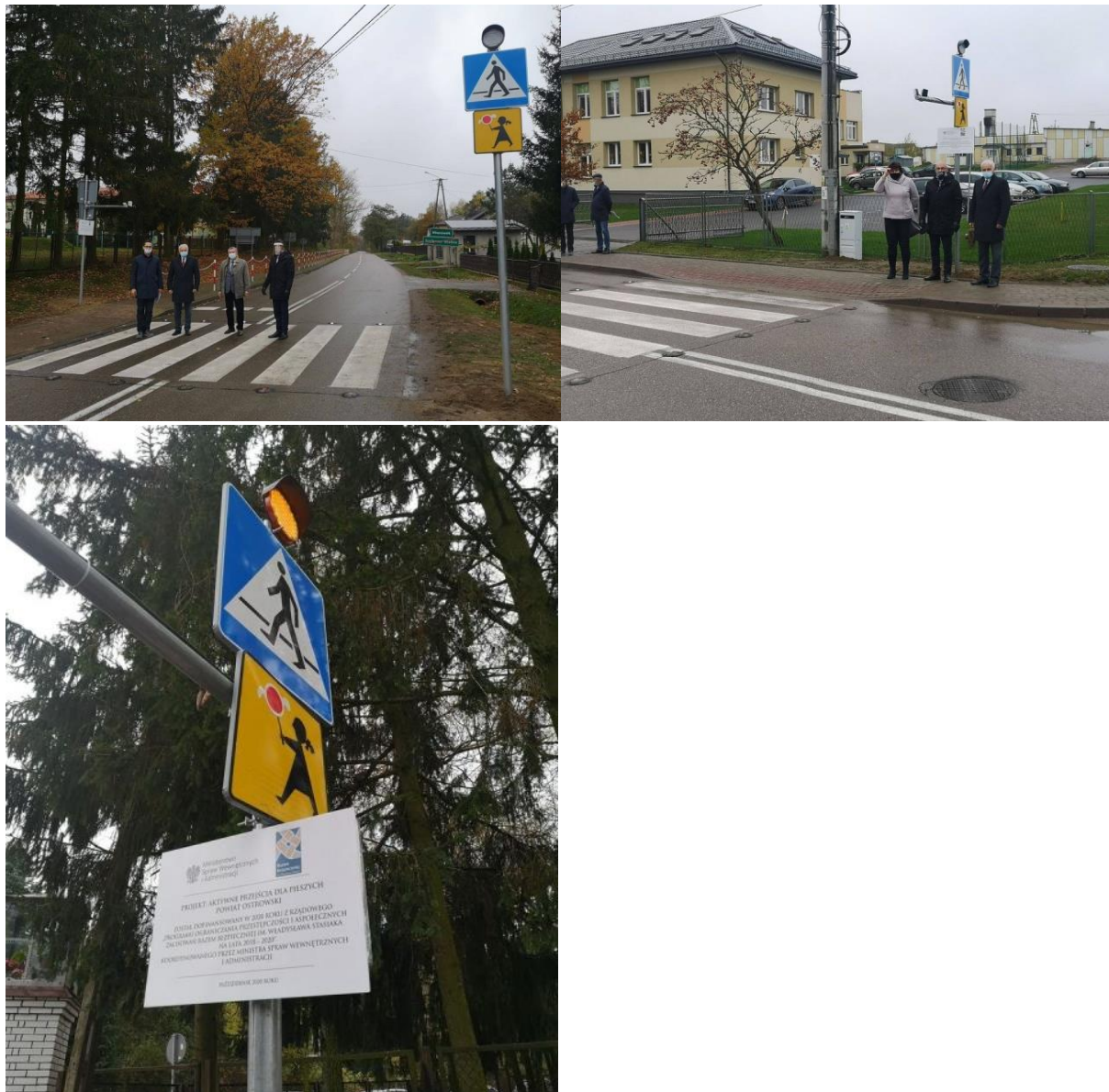
Dobre praktyki

Wartą powielania w przyszłości praktyką była modernizacja wytypowanych przejść dla pieszych. Za dobrą praktykę należy uznać podjęte działania edukacyjno-profilaktyczne prowadzone przez funkcjonariuszy służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo, wraz z rozdysponowaniem dedykowanych gadżetów. Przeprowadzone spotkania pozwoliły uczestnikom na podniesienie poziomu świadomości i wiedzy na temat właściwych zachowań na drodze i w jej pobliżu, a tym samym przyczyniły się do wzrostu bezpieczeństwa w obszarze wsparcia.

Osiągnięte rezultaty

Realizacja projektu pozwoliła na wzrost poziomu i poczucia bezpieczeństwa pieszych i kierowców korzystających ze zmodernizowanych przejść, w tym przede wszystkim dzieci uczęszczających do pobliskich szkół podstawowych. Realizacja działań projektowych przyczyniła się także do ograniczenia liczby wypadków z udziałem pieszych. Dzięki instalacji czujników ruchu, w momencie zbliżania się pieszego do przejścia następuje aktywizacja systemu, który wysyła do jadącego sygnały świetlne. Zapewnia to widoczność pieszego z odległości ok. 300 m, nawet nocą czy przy niekorzystnych warunkach pogodowych. Warto również podkreślić, że – zgodnie z wypowiedziami realizatorów – projekt został pozytywnie odebrany przez mieszkańców powiatu.

Zdjęcie 1. Przejście dla pieszych zmodernizowane dzięki realizacji projektu



Źródło: <https://www.ostrowmaz.com/aktualnosci/29138> [dostęp na dzień: 26.05.2021].

5.2. Projekt pn. „Poprawa bezpieczeństwa pieszych poprzez modernizację przejścia dla pieszych przy ul. Biernackiego w Opocznie”

Informacje ogólne

Projekt pn. „Poprawa bezpieczeństwa pieszych poprzez modernizację przejścia dla pieszych przy ul. Biernackiego w Opocznie” realizowany był przez gminę Opoczno. Podmiotami współpracującymi były natomiast:

- Policja;
- Straż Miejska w Opocznie;
- Zespół Szkół Samorządowych Nr 1 im. M. Skłodowskiej-Curie;
- Szkoła Podstawowa Nr 2 Im. Kazimierza Wielkiego i Przedszkole nr 2 w Opocznie.

Głównym celem projektu było podniesienie poziomu bezpieczeństwa na przejściu dla pieszych na ul. Biernackiego w Opocznie poprzez wykorzystanie systemu aktywnych przejść dla pieszych. System składa się z synchronizowanych czujników ruchu, znaków D-6 z wbudowaną lampą ostrzegawczą i aktywnych punktowych elementów odblaskowych. W skład systemu wchodzi również grubowarstwowe znaki poziome (tzw. „zebra”), a także oznakowanie pionowe, oznakowanie T-27 informujące, że przejście jest szczególnie uczęszczane przez dzieci, lampy ostrzegawcze i system antypoślizgowy. Prócz montażu zestawu migających świateł, w tym tzw. „kocich oczek”, aktywujących się w momencie zbliżania się pieszego do przejścia, przeprowadzono również spotkania z dziećmi i młodzieżą szkolną. Rozdane zostały także zakupione w ramach projektu gadżety odblaskowe.

Tabela 6. Informacje dotyczące projektu pn. „Poprawa bezpieczeństwa pieszych poprzez modernizację przejścia dla pieszych przy ul. Biernackiego w Opocznie”

Okres realizacji projektu	Sierpień – grudzień 2020
Kwota wnioskowana	100 000,00
Kwota wydatkowana	100 000,00
Wkład własny	55 000,00
Cel główny	Przedsięwzięcie mające na celu poprawę stanu infrastruktury bezpieczeństwa pieszych w ruchu drogowym poprzez modernizację/ przebudowę/ doposażenie miejsc lub lokalizacji o dużym natężeniu ruchu pieszych, jak szkoła, szpital czy obiekt sportowy

Podejmowane działania	Modernizacja przejścia dla pieszych, w tym montaż aktywnego przejścia dla pieszych.
------------------------------	---

Źródło: Opracowanie własne EU-CONSULT Sp. z o.o. na podstawie ogólnodostępnych informacji na temat projektu oraz otrzymanych materiałów i rozmów przeprowadzonych z Projektodawcą.

Odbiorcy projektu

Projekt skierowany był bezpośrednio do wszystkich mieszkańców objętego wsparciem obszaru.

Przebieg realizacji projektu

W celu wytypowania przejść, które miały zostać objęte wsparciem wykorzystywano dane dotyczące ilości zdarzeń pochodzące z Komendy Powiatowej Policji w Opocznie oraz informacje zebrane w trakcie Komisji Gospodarki Komunalnej, Ochrony Środowiska i Przestrzegania Prawa z dnia 24 października 2019 roku.

W ramach działania infrastrukturalnego na ul. Biernackiego w Opocznie stworzono aktywne przejście dla pieszych. Działania projektowe objęły ponadto spotkania edukacyjne z dziećmi i młodzieżą szkolną, które ze względu na stan epidemii wywołany zakażeniami wirusem SARS-CoV-2 zrealizowane zostały w formie on-line. Zajęcia prowadzili funkcjonariusze Komendy Powiatowej Policji w Opocznie. Zamiast spaceru edukacyjnego dotyczącego bezpiecznego poruszania się po drodze, nagrany został film instruktażowy. Wsparciem szkoleniowym objęto uczniów Szkoły Podstawowej nr 1 oraz Szkoły Podstawowej nr 2 w Opocznie. Z kolei do najmłodszych dzieci z Przedszkola nr 2 oraz Przedszkola nr 5 w Opocznie skierowane zostały zajęcia dotyczące zasad bezpieczeństwa przeprowadzone przez kadrę dydaktyczną placówek, a przedstawiciele Straży Miejskiej rozdali uczestnikom gadżety odblaskowe.

W celu podsumowania projektu, gmina Opoczno, w ramach współpracy z Komendą Powiatową Policji w Opocznie, oraz przy udziale Ratownika Medycznego, pracowników Miejskiego Domu Kultury w Opocznie i uczniów szkół podstawowych, stworzono film edukacyjny. Film porusza temat bezpieczeństwa, a do jego przygotowania wykorzystano zakupione ze środków Programu gadżety odblaskowe. Film dostępny jest na kanale You Tube pod linkiem: https://www.youtube.com/watch?v=5Q_omWnTXUc na temat bezpieczeństwa, podczas którego zostały wykorzystane gadżety odblaskowe.

Podczas wdrażania projektu nie natrafiono na żadne trudności czy problemy.

Mocne i słabe strony projektu

Mocne strony

Za mocną stroną zrealizowanych działań należy uznać przede wszystkim wzrost obiektywnego i subiektywnego poziomu bezpieczeństwa na i w pobliżu przejść dla pieszych zlokalizowanych w gminie Opoczno.

Słabe strony

-

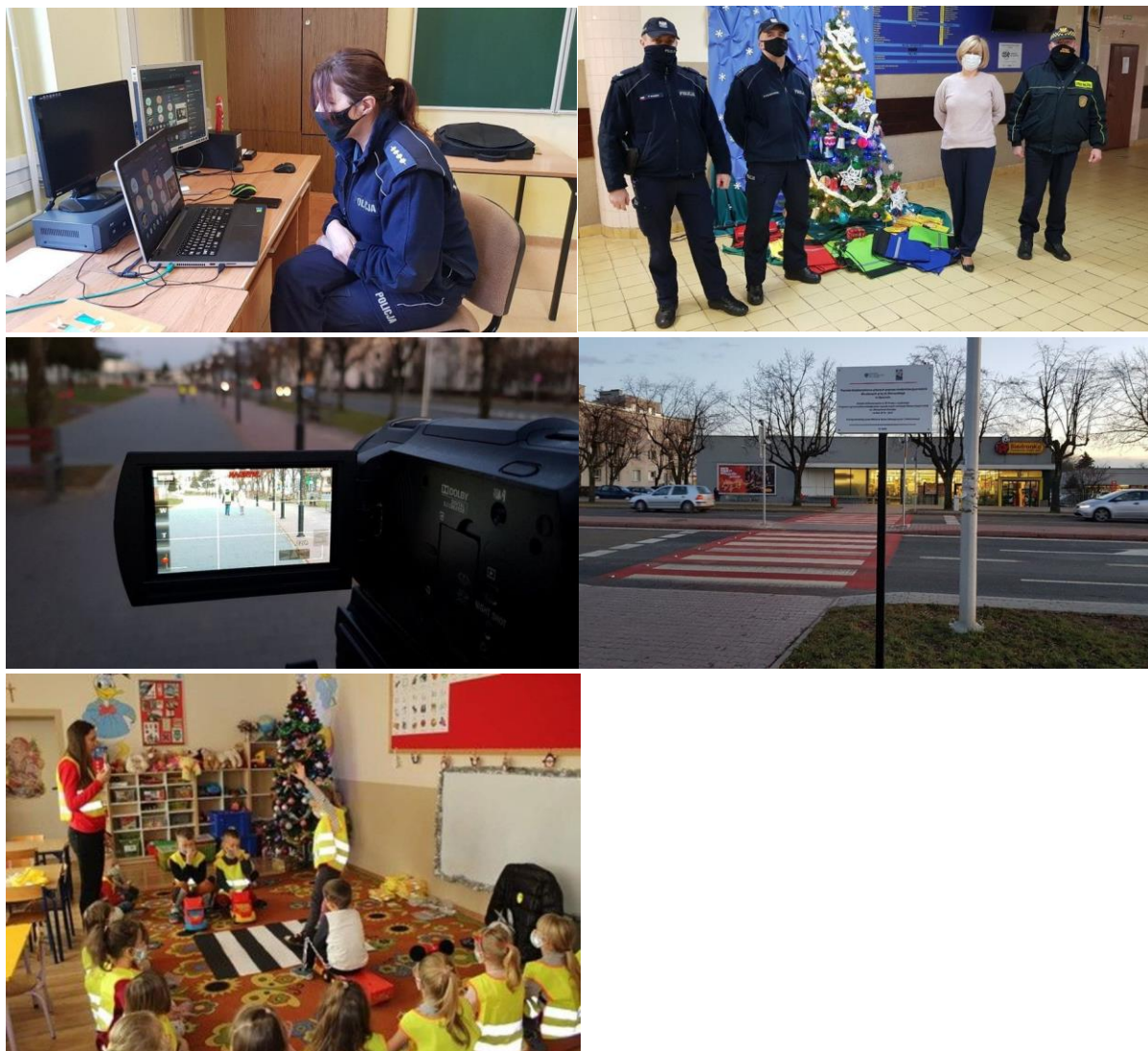
Dobre praktyki

Wartym powielania w przyszłości działaniem była modernizacja wytypowanych przejść dla pieszych. Za dobrą praktykę wdrażaną w ramach projektu należy uznać spotkania funkcjonariuszy Policji z dziećmi i młodzieżą. Ze względu na stan epidemii wywołany zakażeniami wirusem SARS-CoV-2, spotkania te musiały się odbyć w formie on-line. W przyszłości natomiast – w związku z silniejszym oddziaływaniem spotkań bezpośrednich – powinny być one realizowane twarzą w twarz.

Osiągnięte rezultaty

Realizacja projektu pozwoliła na osiągnięcie szeregu trwałych rezultatów. Ze środków Programu zmodernizowane zostało przejście dla pieszych, przyczyniając się do poprawy bezpieczeństwa drogowego pieszych i kierowców. Wsparciem objęto również dzieci przedszkolne oraz młodzież szkolną z Opoczna poprzez realizację zajęć o charakterze edukacyjnym, co pozwoliło podnieść poziom ich wiedzy na temat bezpiecznych zachowań i potencjalnych zagrożeń w ruchu drogowym. Uczestnicy szkoleń otrzymali ponadto gadżety odblaskowe, które, wykorzystywane, przez długi czas będą zapewniać lepszą widoczność dzieci na drogach. Prócz tego, stworzony i udostępniony w social mediach materiał wideo, służyć będzie do celów edukacyjnych nie tylko samym mieszkańcom gminy, ale i wszystkim użytkownikom portalu.

Zdjęcie 2. Przejsie zmodernizowane w ramach projektu oraz realizacja działań informacyjno-edukacyjnych



Źródło: <https://www.opoczno.pl/fundusze-unijne/fundusze-unijne-zrealizowane/n,188937,zakonczenie-projektu-pn-poprawa-bezpieczenstwa-piesznych-poprzez-modernizacje-przejscia-dla-piesznych-przy-ul-biernackiego-w-opocznie.html> [dostęp na dzień: 26.05.2021].

5.3. Projekt pn. „Bezpiecni, świadomi i pewni – mieszkańcy Raciborza na przejściach dla pieszych”

Informacje ogólne

Projekt pn. „Bezpiecni, świadomi i pewni – mieszkańcy Raciborza na przejściach dla pieszych” realizowany był przez miasto Racibórz. Podmiotami współpracującymi były natomiast:

- Komenda Straży Miejskiej w Raciborzu;
- Komenda Powiatowa Policji w Raciborzu.

Dodatkowo zaangażowane były następujące podmioty:

- Ośrodek Sportu i Rekreacji w Raciborzu;
- Zakład Poprawczy i Schronisko dla Nieletnich w Raciborzu;
- Raciborskie Centrum Kultury;
- Wodociągi Raciborskie Sp. z o.o.

Głównym celem projektu była poprawa bezpieczeństwa w Raciborzu poprzez doposażenie 12 przejść dla pieszych w słupy oświetleniowe z dedykowanymi oprawami oraz, w przypadku wybranych przejść, w punktowe elementy odblaskowe, tzw. „kocie oczy”. Wymieniono ponadto zwykłe słupki dla znaku informacyjnego przejście dla pieszych na słupki odblaskowe.

Oprócz działań infrastrukturalnych, funkcjonariusze Straży Miejskiej i Policji przeprowadzili spotkania informacyjno-edukacyjne dotyczące bezpiecznych zachowań na przejściach dla pieszych. Spotkania przeznaczone były dla wszystkich mieszkańców miasta.

Tabela 7. Informacje dotyczące projektu pn. „Bezpieczni, świadomi i pewni - mieszkańcy Raciborza na przejściach dla pieszych”

Okres realizacji projektu	Kwiecień – grudzień 2020 roku
Kwota wnioskowana	100 000,00
Kwota wydatkowana	97 763,89
Wkład własny	77 843,10
Cel główny	<ul style="list-style-type: none"> • Przedsięwzięcie mające na celu poprawę stanu infrastruktury bezpieczeństwa pieszych w ruchu drogowym poprzez modernizację/ przebudowę/ doposażenie miejsc lub lokalizacji o dużym natężeniu ruchu pieszych, jak szkoła, szpital czy obiekt sportowy; • Działania edukacyjno-profilaktyczne mające na celu uświadamianie wszystkich uczestników ruchu drogowego, w tym zwłaszcza dzieci, młodzieży, seniorów i kierowców, o prawidłowym zachowaniu się na przejściach dla pieszych/ w okolicach przejść dla pieszych.
Podjęte działania	<ul style="list-style-type: none"> • Poprowadzenie zajęć edukacyjno-profilaktycznych

	<p>z uczniami Szkół Podstawowych nr 4, nr 13, nr 15 w Raciborzu, dziećmi z Przedszkola nr 10 w Raciborzu oraz słuchaczami Uniwersytetu Trzeciego Wieku w Raciborzu;</p> <ul style="list-style-type: none">• Podjęcie działań profilaktycznych w ramach festiwalu rowerowego „Racibórz kocha rower”;• Modernizacja/doposażenie 12 przejść dla pieszych.
--	---

Źródło: Opracowanie własne EU-CONSULT Sp. z o.o. na podstawie ogólnodostępnych informacji na temat projektu oraz otrzymanych materiałów i rozmów przeprowadzonych z Projektodawcą.

Odbiorcy projektu

Bezpośrednimi adresatami projektu były dzieci w wieku przedszkolnym i uczniowie szkół podstawowych, a także seniorzy.

Pośrednio działania skierowane były do ogółu mieszkańców Raciborza oraz osób spoza miasta, korzystających z doposażonych i zmodernizowanych przejść dla pieszych.

Przebieg realizacji projektu

Realizację projektu poprzedzała diagnoza potrzeb dotyczących modernizacji przejść dla pieszych. Objęła ona nie tylko zalecenia ekspertów z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego czy wyniki badań fotometrycznych, ale również zdanie mieszkańców, którzy w ramach diagnozy poproszeni zostali o wytypowanie przejść zlokalizowanych na drogach gminnych, które ich zdaniem najbardziej wymagały doświetlenia.

W ramach projektu przy każdym z 12 przejść zamontowano po 2 słupy oświetleniowe z oprawami dedykowanymi dla przejść dla pieszych. Dodatkowo przy wyznaczonych przejściach zainstalowane zostały punktowe elementy odblaskowe. Wsparciem objęto następujące przejścia: 3 przejścia na ul. Opawskiej, 2 na ul. Podwale, 3 na ul. Wojska Polskiego, 3 na ul. Ogrodowej oraz 1 przejście na ul. Słowackiego.

Prócz działań infrastrukturalnych, w ramach projektu prowadzono również działania o charakterze miękkim. Miały one formę spotkań informacyjnych i edukacyjnych dotyczących bezpiecznych zachowań na przejściach dla pieszych. Spotkania przeznaczone były dla wszystkich mieszkańców miasta i zrealizowane zostały przez funkcjonariuszy Straży Miejskiej i Policji.

Podczas realizacji zamierzonych działań natrafiono na trudności związane z wystąpieniem choroby COVID-19 i ograniczeń z tym związanych. Nie wpłynęły one jednak na efektywność projektu.

Mocne i słabe strony projektu

Mocne strony

Prócz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym, do mocnych stron projektu należy zaliczyć również zacieśnienie współpracy między partnerami projektowymi.

Słabe strony

Słabą stroną interwencji była zbyt mała ilość środków finansowych możliwych do wydatkowania w ramach projektu. Skutkowało to koniecznością ograniczenia zakresu działań identyfikowanych jako istotnych z punktu widzenia bezpieczeństwa drogowego.

Dobre praktyki

Wartym powielania w przyszłości działaniem była modernizacja wytypowanych przejść dla pieszych. Za dobre praktyki realizowane w ramach projektu należy uznać współpracę z przedstawicielami służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo w zakresie realizacji spotkań edukacyjno-informacyjnych. Znaczące było również podnoszenie poziomu wiedzy i świadomości mieszkańców na temat bezpiecznego poruszania się na przejściach dla pieszych i w ich pobliżu.

Osiągnięte rezultaty

Realizacja projektu pozwoliła na osiągnięcie trwałych efektów w postaci 12 bezpieczniejszych, wyposażonych w sprzęt oświetleniowych przejść dla pieszych oraz wzrostu świadomości i wiedzy mieszkańców na temat bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym.

Zdjęcie 3. Realizacja działań informacyjno-educacyjnych



Źródło: <https://www.raciborz.pl/urząd/galeria/idg:748> [dostęp na dzień: 21.05.2021].

5.4. Projekt pn. „Aktywne znaki D-6 na czterech przejściach dla pieszych na drodze wojewódzkiej nr 538 w Rybnie”

Informacje ogólne

Projekt pn. „Aktywne znaki D-6 na czterech przejściach dla pieszych na drodze wojewódzkiej nr 538 w Rybnie” realizowany był przez gminę Rybno. Podmiotami współpracującymi były natomiast:

- Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie;
- Rejon Dróg Wojewódzkich w Nidzicy;
- Przedszkole w Rybnie;
- Szkoła Podstawowa w Rybnie.

Głównym celem projektu była poprawa bezpieczeństwa pieszych i kierowców w pobliżu wytypowanych przejść dla pieszych. W tym celu, na 4 przejściach zlokalizowanych na drodze wojewódzkiej nr 538 w Rybnie, zamontowano aktywne znaki D-6. 2 z wymienionych przejść mieszczą się przy Szkole Podstawowej im. Kawalerów Orderu Uśmiechu w Rybnie, pozostałe natomiast – przy ścieżce pieszko-rowerowej Rybno-Dębien.

Prócz działań infrastrukturalnych, w ramach projektu zakupiono również pomoce edukacyjne – zestaw Miasteczko Drogowe – dla funkcjonujących w gminie placówek przedszkolnych i szkół. W skład miasteczka wchodzi: domek edukacyjny, 6 pojazdów 1, 2 i 3 osobowych, a także znaki i sygnalizatory drogowe (łącznie 16), 3 maty skrzyżowań oraz komplet puzzli. Zestaw pozwala na naukę, w tym poprzez praktyczne ćwiczenia, i umożliwia wpajanie nawyku prawidłowych zachowań na przejściach dla pieszych.

Tabela 8. Informacje dotyczące projektu pn. „Aktywne znaki D-6 na czterech przejściach dla pieszych na drodze wojewódzkiej nr 538 w Rybnie”

Okres realizacji projektu	Wrzesień – listopad 2020 roku
Kwota wnioskowana	35 824,00
Kwota wydatkowana	35 824,00
Wkład własny	8 956,00
Cel główny	<ul style="list-style-type: none"> • Przedsięwzięcie mające na celu poprawę stanu infrastruktury bezpieczeństwa pieszych w ruchu drogowym poprzez modernizację/ przebudowę/ doposażenie miejsc lub lokalizacji o dużym natężeniu ruchu pieszych, jak szkoła, szpital czy obiekt sportowy; • Działania edukacyjno-profilaktyczne mające na celu uświadamianie wszystkich uczestników ruchu drogowego, w tym zwłaszcza dzieci, młodzieży, seniorów i kierowców, o prawidłowym zachowaniu się na przejściach dla pieszych/ w okolicach przejść dla pieszych.
Podjęte działania	<ul style="list-style-type: none"> • Modernizacja/doposażenie 4 przejść dla pieszych; • Zakup zestawu edukacyjnego Miasteczko Drogowe – wersja z przejściami dla pieszych.

Źródło: Opracowanie własne EU-CONSULT Sp. z o.o. na podstawie ogólnodostępnych informacji na temat projektu oraz otrzymanych materiałów i rozmów przeprowadzonych z Projektodawcą.

Bezpośrednimi adresatami wsparcia byli piesi korzystający ze zmodernizowanych przejść, w tym przede wszystkim dzieci uczęszczające do pobliskiej szkoły, przedszkolaki oraz nauczyciele, a także mieszkańcy korzystający ze ścieżki pieszo-rowerowej.

Pośrednimi odbiorcami byli natomiast poruszający się po drodze wojewódzkiej nr 538 kierowcy, turyści oraz ogół społeczeństwa.

Przebieg realizacji projektu

Realizacja projektu poprzedzona została badaniem ankietowym oraz analizą informacji dotyczących bezpieczeństwa na drogach, pochodzących z lokalnej społeczności Rady Rodziców przy Szkole Podstawowej w Rybnie oraz Komisji Rady Gminy Rybno.

Pierwszy z etapów realizacji obejmował analizę rynku, opracowanie zapytań ofertowych oraz ustalenie z podmiotami zaangażowanymi harmonogramu i zakresu działań. Kolejno wyłoniono wykonawcę prac i doposażono wybrane przejścia dla pieszych w aktywne znaki D-6. Na tym etapie prac zakupiony został również zestaw Miasteczko Drogowe. Ostatni z etapów obejmował kontrolę sprawności zamontowanych urządzeń i umieszczenie informacji o zainstalowaniu oznakowania na stronie www, a także przeprowadzenie instruktaży i zajęć praktycznych dotyczących bezpiecznego zachowania na drodze dla dzieci.

W trakcie realizacji działania wystąpiły trudności związane z koniecznością ograniczenia działań instruktażowych i ćwiczeń dotyczących bezpiecznych zachowań na przejściach dla pieszych ze względu na chorobę COVID-19. Z tego samego powodu zrezygnowano również ze spaceru edukacyjnego z udziałem funkcjonariuszy służb policyjnych.

Mocne i słabe strony projektu

Mocne strony

Do mocnych stron projektu zalicza się poprawa bezpieczeństwa drogowego w gminie, zarówno ze względu na lepiej dostosowane do potrzeb przejścia dla pieszych, jak i większą świadomość mieszkańców na temat właściwego zachowania się w ich okolicach.

Słabe strony

-

Dobre praktyki

Za dobre praktyki wdrażane w ramach projektu uznano montaż aktywnych znaków, które poprzez sygnały świetlne ostrzegają kierowców o zbliżaniu się do przejścia dla pieszych. Drugim z działań wartych powielania był zakup i wykorzystanie w celach edukacyjnych Miasteczka Drogowego. Jak wskazano, zestaw cieszył się dużym zainteresowaniem, w tym zwłaszcza najmłodszych odbiorców projektu, którzy, poprzez zabawę, mogli podnosić swoją wiedzę na temat bezpiecznych zachowań na drodze.

Osiągnięte rezultaty

Realizacja projektu pozwoliła osiągnąć trwałe rezultaty, które przyczyniają się i przyczyniać się będą do poprawy stanu bezpieczeństwa w gminie Rybno. Pozytywny wpływ osiągnięto nie tylko dzięki nowo doposażonym przejściom dla pieszych, ale również dzięki działaniom edukacyjnym. Wykorzystanie zakupionego Miasteczka Drogowego w celu uczenia najmłodszych mieszkańców gminy prawidłowych nawyków w zakresie korzystania z przejść dla pieszych, procentuje bowiem bardziej uważnym zachowaniem się w na drodze. Jak dotąd, w oparciu o zestaw przeszkolono 138 dzieci. Należy również podkreślić, że podjęte działania w dużej mierze koncentrowały się na zapewnieniu bezpieczeństwa dzieci – tych uczęszczających do szkoły zlokalizowanej w pobliżu 2 z modernizowanych przejść, oraz wszystkich tych, które korzystać będą z zakupionego zestawu Miasteczko Drogowe. Tym samym projekt przyczynia się do budowania bardziej świadomego i roztropnego społeczeństwa zarówno teraz, jak i w przyszłości. Warto również podkreślić, że działania te cieszyły się dużym zainteresowaniem i zaangażowaniem mieszkańców, w tym przede wszystkim rodziców i opiekunów dzieci przedszkolnych i szkolnych oraz osób starszych.

Zdjęcie 4. Zmodernizowane w ramach projektu przejścia dla pieszych oraz wykorzystanie zestawu Miasteczko Drogowe w celach edukacyjnych



Źródło: gminarybno.pl/aktualnosci/razem-bezpieczniej,5250.html [dostęp na dzień: 26.05.2021].

5.5. Projekt pn. „Poprawa bezpieczeństwa pieszych w centrum Barlinka”

Informacje ogólne

Projekt pn. „Poprawa bezpieczeństwa pieszych w centrum Barlinka” wdrażany był przez gminę Barlinka. Podmiotami współpracującymi były natomiast:

- Urząd Miejski w Barlinku;
- Komenda Powiatowa Policji w Myśliborzu;
- Straż Miejska w Barlinku.

Głównym celem projektu była poprawa bezpieczeństwa pieszych i kierowców z Barlinka. Miał on ograniczyć liczbę zagrażających zdrowiu i życiu mieszkańców zdarzeń drogowych z udziałem pieszych na ul. Niepodległości poprzez modernizację 5 przejść dla pieszych zlokalizowanych w centrum miasta.

Projekt obejmował również wzrost świadomości i poziomu wiedzy na temat bezpiecznych zachowań w pobliżu przejść dla pieszych. W tym celu przeprowadzono działania informacyjno-promocyjne oraz przygotowano i rozdystrybuowano materiały tematyczne, w tym ulotki i gadżety odblaskowe.

Tabela 9. Informacje dotyczące projektu pn. „Poprawa bezpieczeństwa pieszych w centrum Barlinka”

Okres realizacji projektu	Listopad – grudzień 2020
Kwota wnioskowana	100 000,00
Kwota wydatkowana	93 250,00
Wkład własny	42 817,46
Cel główny	<ul style="list-style-type: none"> • Przedsięwzięcie mające na celu poprawę stanu infrastruktury bezpieczeństwa pieszych w ruchu drogowym poprzez modernizację/ przebudowę/ doposażenie miejsc lub lokalizacji o dużym natężeniu ruchu pieszych, jak szkoła, szpital czy obiekt sportowy; • Działania edukacyjno-profilaktyczne mające na celu uświadamianie wszystkich uczestników ruchu drogowego, w tym zwłaszcza dzieci, młodzieży, seniorów i kierowców, o prawidłowym zachowaniu się

	na przejściach dla pieszych/ w okolicach przejść dla pieszych.
Podjęte działania	<ul style="list-style-type: none">• Modernizacja i doposażenie 5 przejść dla pieszych w Barlinku;• Poprowadzenie części zaplanowanych działań o charakterze promocyjnym i edukacyjnym na temat bezpieczeństwa pieszych w ruchu drogowym, przeznaczonych dla młodzieży szkolnej;• Przygotowanie i rozdystrybuowanie materiałów promocyjno-informacyjnych, w tym odblasków i ulotek dotyczącej problematyki bezpieczeństwa na drodze.

Źródło: Opracowanie własne EU-CONSULT Sp. z o.o. na podstawie ogólnodostępnych informacji na temat projektu oraz otrzymanych materiałów i rozmów przeprowadzonych z Projektodawcą.

Odbiorcy projektu

Projekt obejmował szeroką grupę odbiorców, w tym: dzieci i młodzież, seniorów, kierowców i kandydatów na kierowców oraz pozostałych mieszkańców gminy.

Przebieg realizacji projektu

Przed przystąpieniem do wdrażania projektu podjęto się analizy problemów i potrzeb lokalnych w zakresie bezpieczeństwa na drodze. W tym celu wśród mieszkańców Barlinka przeprowadzono badanie umożliwiające diagnozę pozwalającą na wytypowanie najbardziej niebezpiecznych przejść dla pieszych.

Działania infrastrukturalne obejmowały zastosowanie na 5 przejściach dla pieszych dodatkowego oznakowania poziomego i pionowego, urządzeń bezpieczeństwa ruchu oraz doświetlenie przejść. W ramach wsparcia podjęto następujące działania:

- Stworzono oświetlenie dedykowane przejściom dla pieszych, poprawiające widoczność pieszych;
- Przy każdym przejściu zamontowano 2 znaki drogowe D-6 na tablicach o żółtym tle;
- Przed wejściem na przejścia zamontowano specjalną kostkę dla osób niedowidzących i niewidomych;
- Pasy pomalowano z wykorzystaniem grubowarstwowej, odblaskowej nawierzchni;

- Zamontowano 2 lustra poprawiające widoczność na skrzyżowaniu w pobliżu 2 przejść dla pieszych.

Jeśli chodzi o podjęte w ramach projektu działania informacyjne i edukacyjne, dotyczące bezpiecznych zachowań na drodze, ze względu na stan epidemii wywołany zakażeniami wirusem SARS-CoV-2, wiele z nich nie mogło zostać w całości zrealizowanych. Zorganizowano natomiast łącznie 17 spotkań, zajęć i pogadań, przeprowadzono również kilka konkursów w działających w gminie przedszkolach i szkołach. Dzieciom przekazane zostały ponadto gadżety odblaskowe. Udało się również przygotować 3 000 ulotek dotyczących przepisów ruchu drogowego, bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych, danych statystycznych z zakresu wypadków drogowych z udziałem pieszych. Ulotka w formie elektronicznej umieszczona została ponadto na stronie internetowej realizatorów i portalu Barlinek24. Wyemitowane zostały także materiały wideo poruszające tematykę bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych, przeznaczone zarówno dla dzieci, jak i dla dorosłych mieszkańców Barlinka. Miały być one emitowane w lokalnym kinie przed seansami filmowymi, jednak ze względu na ograniczenia, po kilku emisjach kino zostało zamknięte.

W trakcie wdrażania projektu natrafiono na trudności natury organizacyjnej, związane ze zbyt krótkim czasem pozostałym na realizację działań, wynikającym z długiego okresu oceny wniosków i późnego podpisania umowy o dofinansowanie. Inne z utrudnień wynikały ze wspomnianych już ograniczeń związanych z wystąpieniem choroby COVID-19.

Mocne i słabe strony projektu

Mocne strony

Do mocnych stron wdrażanych działań zaliczyć należy przede wszystkim wzrost poziomu bezpieczeństwa na drodze w centrum miasta. Zaletą działania było również podniesienie poziomu świadomości i wiedzy mieszkańców z zakresu bezpiecznych zachowań na i w okolicy przejść dla pieszych.

Słabe strony

Słabymi stronami działania były: ograniczona ilość czasu pozostałego na realizację projektu oraz utrudnienia wynikające z wystąpienia choroby COVID-19.

Dobre praktyki

Za dobrą, wartą rozpowszechniania i powielania w przyszłości praktykę, uznać należy przede wszystkim doświetlenie przejść dla pieszych. Pozwoliło to na poprawę widoczności pieszych, a tym samym – poprawę poziomu bezpieczeństwa użytkowników ruchu drogowego. Wartą upowszechnienia praktyką było ponadto przygotowanie i emitowanie filmów poruszających tematykę właściwego poruszania się po drodze.

Osiągnięte rezultaty

Realizacja projektu pozwoliła na poprawę bezpieczeństwa drogowego w centrum Barlinka. Modernizacja i doposażenie przejść zapewniły widoczność zarówno samych przejść, jak i pieszych oraz umożliwiły wzrost bezpieczeństwa osób niedowidzących i niewidomych z nich korzystających. Podjęcie działań edukacyjnych i informacyjnych przyczyniło się z kolei do wzrostu świadomości i poziomu wiedzy zarówno najmłodszych, jak i dorosłych mieszkańców Barlinka na temat bezpiecznych zachowań w pobliżu przejść dla pieszych. Podjęte działania pozwalają ponadto ograniczyć liczbę potencjalnych niebezpiecznych zdarzeń drogowych, które zagrażałyby zdrowiu i życiu osób korzystających z przejść zlokalizowanych na ul. Niepodległości. Tym samym, interwencję uznać należy za wysoko skuteczną i trwałą.

Zdjęcie 5. Zmodernizowane w ramach projektu przejścia dla pieszych



Źródło: <https://barlinek24.pl/aktualnosci/12731-bezpieczniej-na-przejsciach-dla-piesznych.html> [dostęp na dzień: 26.05.2021].

5.6. Projekt pn. „Bezpieczny i widoczny pieszy – poprawa bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych w Opolu Lubelskim”

Informacje ogólne

Projekt pn. „Bezpieczny i widoczny pieszy – poprawa bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych w Opolu Lubelskim” realizowany był przez gminę Opole Lubelskie. Podmiotami współpracującymi były natomiast:

- Komenda Powiatowa Policji w Opolu Lubelskim;
- Szkoła Podstawowa im. Kornela Makuszyńskiego w Opolu Lubelskim;
- Szkoła Podstawowa im. Oskara Kolberga w Opolu Lubelskim;
- Przedszkole Miejskie w Opolu Lubelskim;
- Ochotnicza Straż Pożarna w Opolu Lubelskim;
- Dzienny Dom Pomocy Społecznej w Opolu Lubelskim.

Głównym celem projektu była poprawa bezpieczeństwa mieszkańców powiatu poprzez modernizację 3 przejść dla pieszych. Wsparciem objęto 2 przejścia przy skrzyżowaniu ulic

Lubelskiej, Puławskiej i Lipowej oraz przejście zlokalizowane na ul. Lubelskiej, w pobliżu Szkoły Podstawowej Nr 1. W ramach projektu podjęte zostały następujące działania:

- Przy przejściach zamontowano aktywne znaki solarne z czujnikami ruchu, automatycznie zwiększające moc oświetlenia i uruchamiające sygnał ostrzegawczy w chwili zbliżania się pieszego do przejścia;
- Zamontowano zasilany energią słoneczną system doświetlenia przejść SSOD, doświetlający miejsca niedostatecznie widoczne i szczególnie niebezpieczne;
- Zastosowanie oznakowania poziomego z wykorzystaniem grubowarstwowej farby chemoutwardzalnej;
- Zamontowano lampy oświetleniowe LED o mocy od 80 W do 100 W.

W ramach projektu przeprowadzono również pogadanki oraz szkolenie z udzielania pierwszej pomocy dla dzieci z placówek przedszkolnych i szkolnych, a także w Dziennym Domu Pomocy Społecznej w Opolu Lubelskim. Zorganizowano również konkurs plastyczny dla dzieci z przedszkoli i szkół.

Tabela 10. Informacje dotyczące projektu pn. „Bezpieczny i widoczny pieszy – poprawa bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych w Opolu Lubelskim”

Okres realizacji projektu	Wrzesień – grudzień 2020
Kwota wnioskowana	100 000,00
Kwota wydatkowana	100 000,00
Wkład własny	32 553,00
Cel główny	<ul style="list-style-type: none">• Przedsięwzięcie mające na celu poprawę stanu infrastruktury bezpieczeństwa pieszych w ruchu drogowym poprzez modernizację/ przebudowę/ doposażenie miejsc lub lokalizacji o dużym natężeniu ruchu pieszych, jak szkoła, szpital czy obiekt sportowy;• Działania edukacyjno-profilaktyczne mające na celu uświadamianie wszystkich uczestników ruchu drogowego, w tym zwłaszcza dzieci, młodzieży, seniorów i kierowców, o prawidłowym zachowaniu się na przejściach dla pieszych/ w okolicach przejść dla pieszych.

Podejmowane działania	<ul style="list-style-type: none">• Modernizacja 3 przejść dla pieszych;• Przeprowadzenie działań informacyjno-prewencyjnych oraz szkolenia z zasad udzielania pierwszej pomocy dla dzieci w wieku przedszkolnym i szkolnym oraz w Dziennym Domu Pomocy Społecznej w Opolu Lubelskim;• Przeprowadzenie konkursu plastycznego dla dzieci z przedszkoli i szkół.
------------------------------	--

Źródło: Opracowanie własne EU-CONSULT Sp. z o.o. na podstawie ogólnodostępnych informacji na temat projektu oraz otrzymanych materiałów i rozmów przeprowadzonych z Projektodawcą.

Odbiorcy projektu

Bezpośrednimi adresatami projektu były przedszkolaki z oddziałów przedszkolnych w szkołach podstawowych oraz z przedszkola miejskiego w Opolu Lubelskim (ok. 250 dzieci), uczniowie uczęszczający do 2 szkół podstawowych (ok. 700 osób), mieszkańcy gminy korzystający ze modernizowanych w ramach projektu przejść dla pieszych (ok. 2 000 osób) oraz seniorzy (ok. 30 osób).

Pośrednimi odbiorcami była natomiast kadra pedagogiczna i dyrekcja szkół podstawowych (ok. 110 osób), rodzice lub opiekunowie dzieci w wieku przedszkolnym i młodzieży szkolnej (ok. 450 osób), a także osoby korzystające z miejskiego kąpieliska (ok. 1 500 osób). Wsparciem objęto również pośrednio turystów (ok. 300 osób), wędkarzy (ok. 200 osób), pracowników Urzędu Miejskiego w Opolu Lubelskim (ok. 20. Osób) i Dziennego Domu Pomocy Społecznej w Opolu Lubelskim (2 osoby) oraz ogół społeczeństwa.

Mocne i słabe strony projektu

Mocne strony

Do mocnych stron podjętych działań należy zaliczyć wzrost bezpieczeństwa mieszkańców wskutek modernizacji przejść dla pieszych.

Słabe strony

Niemożność realizacji spotkań z uczestnikami w formie bezpośredniej ze względu na wystąpienie i rozprzestrzenianie się choroby COVID-19.

Dobre praktyki

Za wartą powielania w przyszłości praktykę, uznać należy przede wszystkim zmodernizowanie przejść dla pieszych. Dobrą praktyką były również działania edukacyjne dla dzieci i młodzieży, przyczyniające się do podniesienia poziomu świadomości na temat bezpiecznych zachowań na drodze. Wskazano, że działania tego typu skierowane powinny być przede wszystkim do najmłodszych grup odbiorców, tak, by dzieci mogły poznać i zrozumieć zasady właściwego poruszania się po ulicy.

Przebieg realizacji projektu

Przed przystąpieniem do wdrażania działań projektowych podjęto się analizy problemów i potrzeb lokalnych w zakresie bezpieczeństwa drogowego. W tym celu wykorzystano zarówno dostępne dane statystyczne, informacje policyjne oraz potrzeby zgłaszane przez mieszkańców, w tym w ramach ankiety ulicznej.

W ramach przygotowania do realizacji projektu powołany został zespół koordynujący. Przygotowano również dokumentację przetargową i regulamin konkursu plastycznego oraz opracowano harmonogram działań.

Kolejno wyłoniony został wykonawca działań o charakterze infrastrukturalnym i zrealizowano inwestycje modernizacyjne na wskazanych przejściach dla pieszych. Zrealizowano również pogadanki i warsztaty pierwszej pomocy dla dzieci z placówek przedszkolnych i szkolnych oraz w Dziennym Domu Pomocy Społecznej w Opolu Lubelskim. Na koniec oddziałach przedszkolnych i w szkołach przeprowadzony został konkurs plastyczny pn. „Moja droga do szkoły i przedszkola”.

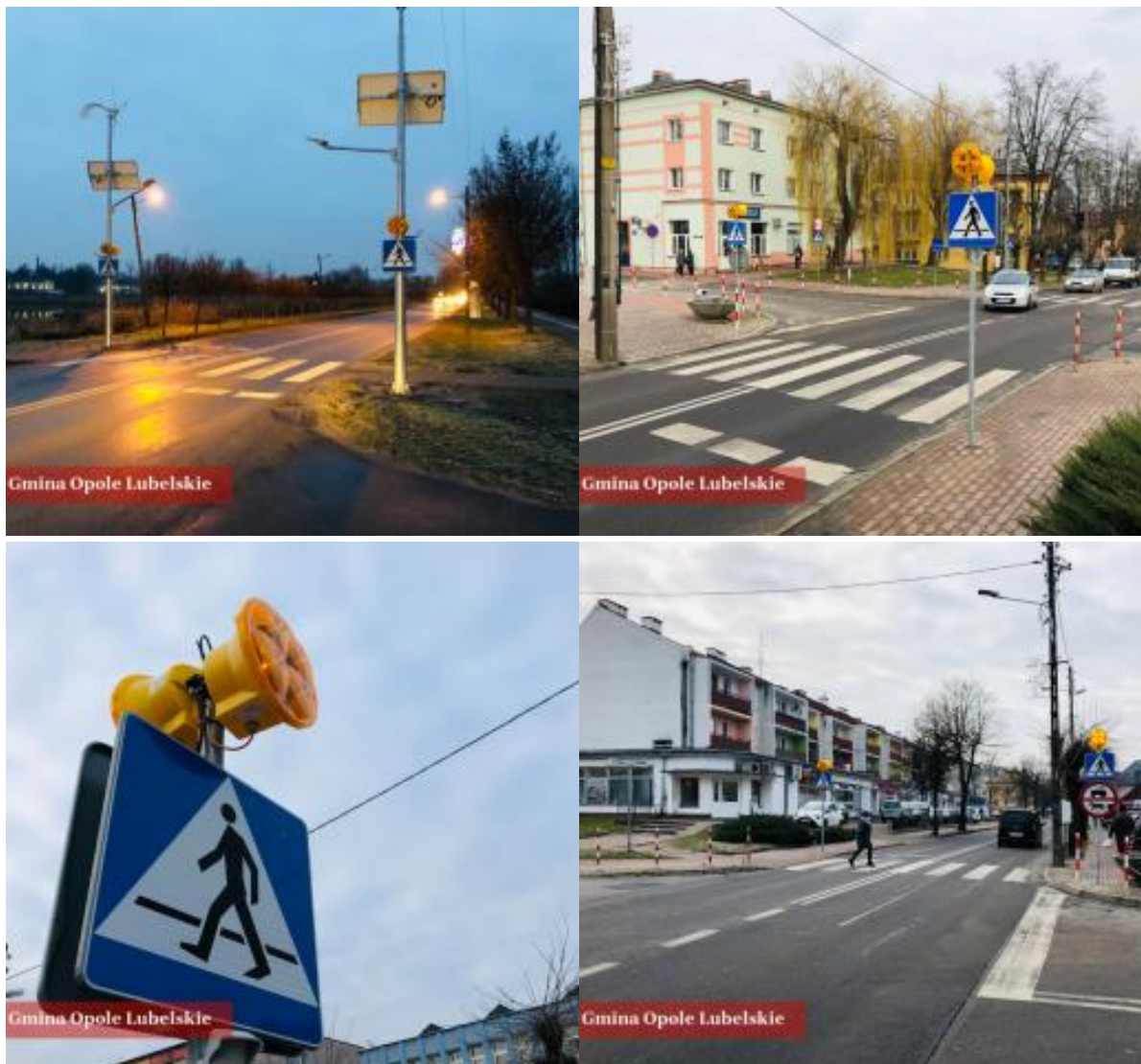
Ostatni z etapów obejmował ewaluację projektu oraz działania sprawozdawcze.

W trakcie wdrażania projektu natrafiono na problemy wynikające z wystąpienia stanu epidemii wywołanego zakażeniami wirusem SARS-CoV-2 oraz związanych z tym ograniczeń i utrudnień.

Osiągnięte rezultaty

Realizacja projektu pozwoliła na osiągnięcie trwałych, pozytywnych efektów w postaci wzrostu poziomu bezpieczeństwa drogowego w Opolu Lubelskim. Doposażenie i zmodernizowanie często uczęszczanych przejść dla pieszych, w tym przejścia zlokalizowanego w pobliżu szkoły podstawowej, przyczynia się i przyczyniać się będzie do lepszej widoczności pieszych korzystających z przejść. Przeprowadzane pogadanki i szkolenia z pierwszej pomocy przysłużyły się natomiast do wzrostu świadomości i wiedzy w zakresie bezpiecznych zachowań na drodze oraz działań związanych z pomocą osobie poszkodowanej w wypadku. Warto również podkreślić, że zarówno realizatorom, jak i lokalnej Policji, mieszkańcy zgłaszali, że są zadowoleni z przeprowadzonych działań i czują się bezpieczniej. Tym samym projekt uznać należy ze wysoce skuteczny.

Zdjęcie 6. Zmodernizowane w ramach projektu przejścia dla pieszych



Źródło: <https://opolelubelskie.pl/aktualnosc/bezpieczne-przej%C5%9Bcia-na-lubelskiej> [dostęp na dzień: 26.05.2021].

5.7. Bezpieczeństwo pieszych w obrębie obiektów użyteczności publicznej w miejscowości Gadka

Informacje ogólne

Projekt pn. „Bezpieczeństwo pieszych w obrębie obiektów użyteczności publicznej w miejscowości Gadka” realizowany był przez gminę Mirzec. Podmiotami współpracującymi były natomiast:

- Urząd Gminy w Mircu;
- Szkoły podstawowe w gminie;
- GOPS w Mircu,
- Centrum Usług Wspólnych w Mircu;
- Kasa Rolniczego Ubezpieczenia Społecznego Placówka Terenowa w Starachowicach;
- Posterunek Policji w Mircu;
- Komenda Powiatowa Policji w Starachowicach;
- Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej;
- Stowarzyszenie Bezpieczny Powiat Starachowicki;
- Harcerska Grupa Ratownicza Starachowice;
- Biblioteka i Ośrodek Kultury Gminy Mirzec;
- Zarząd Dróg Powiatowych;
- Koło Gospodyń Wiejskich „KUMOSIE”;
- Ochotnicza Straż Pożarna w Gadce wraz z Młodzieżową Drużyną Pożarniczą;
- Mieszkańcy sołectwa Gadka;
- Lokalne media.

Głównym celem projektu była poprawa bezpieczeństwa pieszych w gminie. W tym celu zmodernizowane zostały 3 przejścia dla pieszych zlokalizowane na skrzyżowaniu drogi gminnej nr 347033T z drogą powiatową nr 0557T w miejscowości Gadka.

Dodatkowo w ramach projektu przeprowadzone zostały działania edukacyjne dotyczące bezpieczeństwa na drodze.

Tabela 11. Informacje dotyczące projektu pn. „Bezpieczeństwo pieszych w obrębie obiektów użyteczności publicznej w miejscowości Gadka”

Okres realizacji projektu	Wrzesień – grudzień 2020
Kwota wnioskowana	70 800,00
Kwota wydatkowana	70 800,00
Wkład własny	37 061,22

Cel główny	<ul style="list-style-type: none">• Przedsięwzięcie mające na celu poprawę stanu infrastruktury bezpieczeństwa pieszych w ruchu drogowym poprzez modernizację/ przebudowę/ doposażenie miejsc lub lokalizacji o dużym natężeniu ruchu pieszych, jak szkoła, szpital czy obiekt sportowy;• Działania edukacyjno-profilaktyczne mające na celu uświadamianie wszystkich uczestników ruchu drogowego, w tym zwłaszcza dzieci, młodzieży, seniorów i kierowców, o prawidłowym zachowaniu się na przejściach dla pieszych/ w okolicach przejść dla pieszych.
Podjęmowane działania	<ul style="list-style-type: none">• Modernizacja 3 przejść dla pieszych;• Przeprowadzenie działań edukacyjnych dotyczących bezpieczeństwa na drodze.

Źródło: Opracowanie własne EU-CONSULT Sp. z o.o. na podstawie ogólnodostępnych informacji na temat projektu oraz otrzymanych materiałów i rozmów przeprowadzonych z Projektodawcą.

Odbiorcy projektu

Odbiorcami działań projektowych były przedszkolaki i dzieci uczęszczające do szkół podstawowych oraz ich rodzice, a także nauczyciele i dyrekcja placówek oświatowych. Projekt adresowany było ponadto do osób starszych, funkcjonariuszy służb, instytucji i organizacji działających na rzecz bezpieczeństwa oraz lokalnych przedsiębiorców. Ogółem, projekt skierowany był do wszystkich mieszkańców gminy Mirzec. Bezpośrednio uczestniczyło w nim łącznie ponad 1 100 osób.

Przebieg realizacji projektu

Przed przystąpieniem do realizacji projektu przeprowadzono analizę sytuacji na drogach w gminie, w celu wytypowania najbardziej niebezpiecznych przejść dla pieszych. Analiza pozwoliła ustalić, które z przejść wiążą się z największym ryzykiem zdarzeń drogowych i priorytetowo powinny zostać zmodernizowane.

W ramach projektu przeprowadzono innowacyjną modernizację 3 przejść dla pieszych zlokalizowanych na skrzyżowaniu drogi gminnej nr 347033T z drogą powiatową nr 0557T

w miejscowości Gadka. Zamontowane zostały 4 aktywne znaki dwustronne D6 oraz 2 aktywne radarowe wyświetlacze prędkości z zasilaniem fotowoltaicznym. Wykonano ponadto biało-czerwone oznakowanie poziome wraz z tzw. „kocimi oczkami”, a także białe pasy na jednym z przejść i 2 pasywne znaki D6. Działania projektowe objęły ponadto utworzenie łącznika dojścia do przejścia dla pieszych z brukowej kostki betonowej oraz montaż tzw. „Olsztyńskich” barierek ochronnych U-11a.

Prócz działań infrastrukturalnych, przeprowadzono również działania edukacyjne dotyczące bezpieczeństwa na drodze, w ramach których przeszkolono dzieci i młodzież szkolną z 8 szkół podstawowych. W trzech grupach wiekowych zorganizowany został także konkurs na film lub prezentację multimedialną. Zrealizowano ponadto 2 spotkania edukacyjno-informacyjne skierowane do uczestników projektu oraz spotkanie podsumowujące.

Podczas realizacji zaplanowanych działań natrafiono na trudności związane z wystąpieniem choroby COVID-19 i związanych w tym ograniczeń, skutkujących niemożnością przeprowadzenia bezpośrednich spotkań z uczestnikami. Ponadto identyfikowane utrudnienia dotyczyły również wzrostu cen produktów i usług, skutkujących zwiększeniem środków potrzebnych na zrealizowanie projektu.

Mocne i słabe strony projektu

Mocne strony

Do mocnych stron wdrażanych działań zaliczono przede wszystkim współpracę przy realizacji projektu, zarówno na zewnątrz, jak i wewnątrz instytucji. Podkreślono również właściwy wybór wykonawców całości prac.

Słabe strony

-

Dobre praktyki

Za dobrą praktykę, wdrożoną w ramach projektu i wartą ponowienia w przyszłości, należy uznać przede wszystkim ogół działań skoncentrowanych na modernizacji przejść dla pieszych, w celu poprawy bezpieczeństwa ich użytkowników. Wykorzystywanie najnowszych rozwiązań technologicznych na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym, powinno stać się powszechne. Warty propagowania były również podjęte działania edukacyjno-informacyjne, pozwalające uświadomić najmłodszych uczestników ruchu o zasadach właściwego poruszania się na drodze.

Osiągnięte rezultaty

Realizacja projektu pozwoliła na osiągnięcie trwałych, pozytywnych rezultatów. Wskutek podjętych działań nastąpił wzrost poziomu bezpieczeństwa pieszych korzystających z często

uczęszczanych przejść dla pieszych, o strategicznym położeniu. Zwiększył się również poziom świadomości uczestników działań edukacyjnych i informacyjnych na temat bezpiecznych zachowań na i przy drodze.

Projekt przyczynił się ponadto do popularyzacji gminy Mirzec w zakresie podejmowania innowacyjnych działań na rzecz bezpieczeństwa pieszych (informacje w mediach i lokalnej prasie oraz na stronie internetowej gminy).

Zdjęcie 7. Zmodernizowane w ramach projektu przejście dla pieszych



Źródło: <https://mirzec.pl/gadka-mamy-kolejne-bezpieczne-przejscie-dla-piesznych/> [dostęp na dzień: 15.06.2021].

5.8. Projekt pn. „Poprawa bezpieczeństwa pieszych dzięki aktywnym znakom na przejściach dla pieszych w okolicach szkół przy ul. Wojska Polskiego i ul. Warmińskiej w Barczewie”

Informacje ogólne

Projekt pn. „Poprawa bezpieczeństwa pieszych dzięki aktywnym znakom na przejściach dla pieszych w okolicach szkół przy ul. Wojska Polskiego i ul. Warmińskiej w Barczewie” realizowany był przez gminę Barczewo. W proces wdrożenia zaplanowanych działań zaangażowane były ponadto następujące podmioty:

- Urząd Miejski w Barczewie;
- Straż Miejska w Barczewie;
- Ochotnicza Straż Pożarna w Barczewie;
- Komisariat Policji w Barczewie;
- Przedszkole Miejskie w Barczewie;
- Szkoła Podstawowa Nr 1 przy ul. Wojska Polskiego w Barczewie;
- Stowarzyszenie Przyjaciół Szkoły Podstawowej Nr 1 w Barczewie;
- Zespół Szkół przy ul. Północnej w Barczewie;
- Uniwersytet III Wieku w Barczewie;
- Media lokalne.

Głównym celem projektu była poprawa stanu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego w okolicach ul. Wojska Polskiego i ul. Warmińskiej w Barczewie. W tym celu zmodernizowane zostały 3 przejścia dla pieszych, które wyposażono w sprzęt doświetlający i interaktywne znaki z radarowymi wyświetlaczami prędkości. Przeprowadzono również szereg działań edukacyjno-informacyjnych oraz szkoleniowych służących podniesieniu świadomości i wiedzy wybranych grup odbiorców, w tym dzieci uczęszczających do przedszkoli, dzieci i młodzieży szkolnej oraz seniorów, na temat bezpiecznych zachowań i zasad pierwszej pomocy. Uczestnikom szkoleń przekazano również gadzety odblaskowe, które przez długi czas służyć będą zapewnieniu lepszej widoczności pieszych.

Tabela 12. Informacje dotyczące projektu pn. „Poprawa bezpieczeństwa pieszych dzięki aktywnym znakom na przejściach dla pieszych w okolicach szkół przy ul. Wojska Polskiego i ul. Warmińskiej w Barczewie”

Okres realizacji projektu	Wrzesień – grudzień 2020 roku
Kwota wnioskowana	100 000,00
Kwota wydatkowana	100 000,00

Wkład własny	20 250,00
Cel główny	<ul style="list-style-type: none"> • Przedsięwzięcie mające na celu poprawę stanu infrastruktury bezpieczeństwa pieszych w ruchu drogowym poprzez modernizację/ przebudowę/ doposażenie miejsc lub lokalizacji o dużym natężeniu ruchu pieszych, jak szkoła, szpital czy obiekt sportowy; • Działania edukacyjno-profilaktyczne mające na celu uświadamianie wszystkich uczestników ruchu drogowego, w tym zwłaszcza dzieci, młodzieży, seniorów i kierowców, o prawidłowym zachowaniu się na przejściach dla pieszych/ w okolicach przejść dla pieszych.
Podejmowane działania	<ul style="list-style-type: none"> • Modernizacja i doposażenie 3 przejść dla pieszych; • Przeprowadzenie działań informacyjno-prewencyjnych dotyczących bezpiecznego zachowania się w okolicy przejść dla pieszych i zasad udzielania pierwszej pomocy, skierowanych do dzieci uczęszczających do przedszkoli, dzieci i młodzieży szkolnej oraz seniorów; • Zakup i rozdysponowanie gadżetów odbłaskowych.

Źródło: Opracowanie własne EU-CONSULT Sp. z o.o. na podstawie ogólnodostępnych informacji na temat projektu oraz otrzymanych materiałów i rozmów przeprowadzonych z Projektodawcą.

Odbiorcy projektu

Bezpośrednimi adresatami projektu były dzieci w wieku przedszkolnym oraz dzieci i młodzież szkolna, osoby dorosłe i seniorzy, kierowcy, piesi oraz niechronieni uczestnicy ruchu drogowego, a także uczestnicy warsztatów – łącznie ok. 5 002 osoby.

Pośrednimi odbiorcami była natomiast kadra nauczycielska szkół objętych wsparciem, rodzice lub opiekunowie dzieci oraz pozostali mieszkańcy miasta Barczewa – ok. 590 osób.

Łączna szacowana liczba uczestników wyniosła 5 592 osoby.

Przebieg realizacji projektu

Przed przystąpieniem do wdrażania projektu przeprowadzono analizę potrzeb i problemów lokalnych dotyczących bezpieczeństwa na drogach. Wykorzystano w tym celu dane i analizy policyjne. Kolejno podjęto współpracę z podmiotami zaangażowanych w jego realizację oraz określono plan działania. Następnie wszczęto procedurę wyłonienia wykonawcy działań infrastrukturalnych związanych z modernizacją przejść dla pieszych, co w efekcie pozwoliło na doposażenie je w:

- 6 jednostronnie podświetlanych znaków drogowych D-6, posiadających lampy FI 300 doświetlające przejścia;
- 4 interaktywne znaki z radarowymi wyświetlaczami prędkości MP-DP1.

Następny etap obejmował spotkania edukacyjno-profilaktyczne z przedstawicielami Policji dla przedszkolaków oraz dzieci i młodzieży szkolnej, a także warsztaty udzielania pierwszej pomocy dla najmłodszych. Przeprowadzono również akcję o charakterze edukacyjnym i profilaktycznym oraz praktyczne zajęcia dotyczące bezpiecznego poruszania się po drodze, w trakcie których dzieciom ze szkoły podstawowej i zespołu szkół w Barczewie, przekazane zostały gadżety odblaskowe. Odrębne zajęcia na temat bezpieczeństwa pieszych dedykowane były również grupie seniorów.

Przeprowadzona została ponadto akcja „Bądź widoczny”, w ramach której dla poprawy bezpieczeństwa mieszkańców na znakach drogowych znajdujących się przy przejściach dla pieszych rozwieszono opaski odblaskowe.

Ostatni z etapów realizacji obejmował zakończenie i ocenę efektów projektu, wraz z podziękowaniem podmiotom, które brały czynny udział w jego wdrażaniu. Na potrzeby tego wydarzenia Komisarjat Policji w Barczewie przygotował analizę stanu bezpieczeństwa pieszych.

W trakcie wdrażania projektu natrafiono na trudności związane z wystąpieniem stanu epidemii wywołanego zakażeniami wirusem SARS-CoV-2. Wskutek wprowadzonych ograniczeń niemożliwe było przeprowadzenie wszystkich zaplanowanych spotkań bezpośrednich i zajęć informacyjno-promocyjnych, w związku z czym konieczna była zmiana ich formy na zdalną.

Mocne i słabe strony projektu

Mocne strony

Mocną stroną projektu był przede wszystkim realny wzrost bezpieczeństwa pieszych, korzystających ze zmodernizowanych przejść. Istotnymi były również podjęte działania edukacyjne, skierowane do zróżnicowanych grup odbiorców.

Słabe strony

Jak wskazano w ramach wywiadu, do słabych stron wdrażanych działań należy zaliczyć możliwość, że oddziaływanie projektu będzie miało jedynie charakter lokalny. Istnieje bowiem ryzyko, że ograniczać się ono będzie jedynie do zmodernizowanych przejść dla pieszych, bez wzrostu świadomości kierowców dotyczącej bezpieczeństwa na drogach.

Dobre praktyki

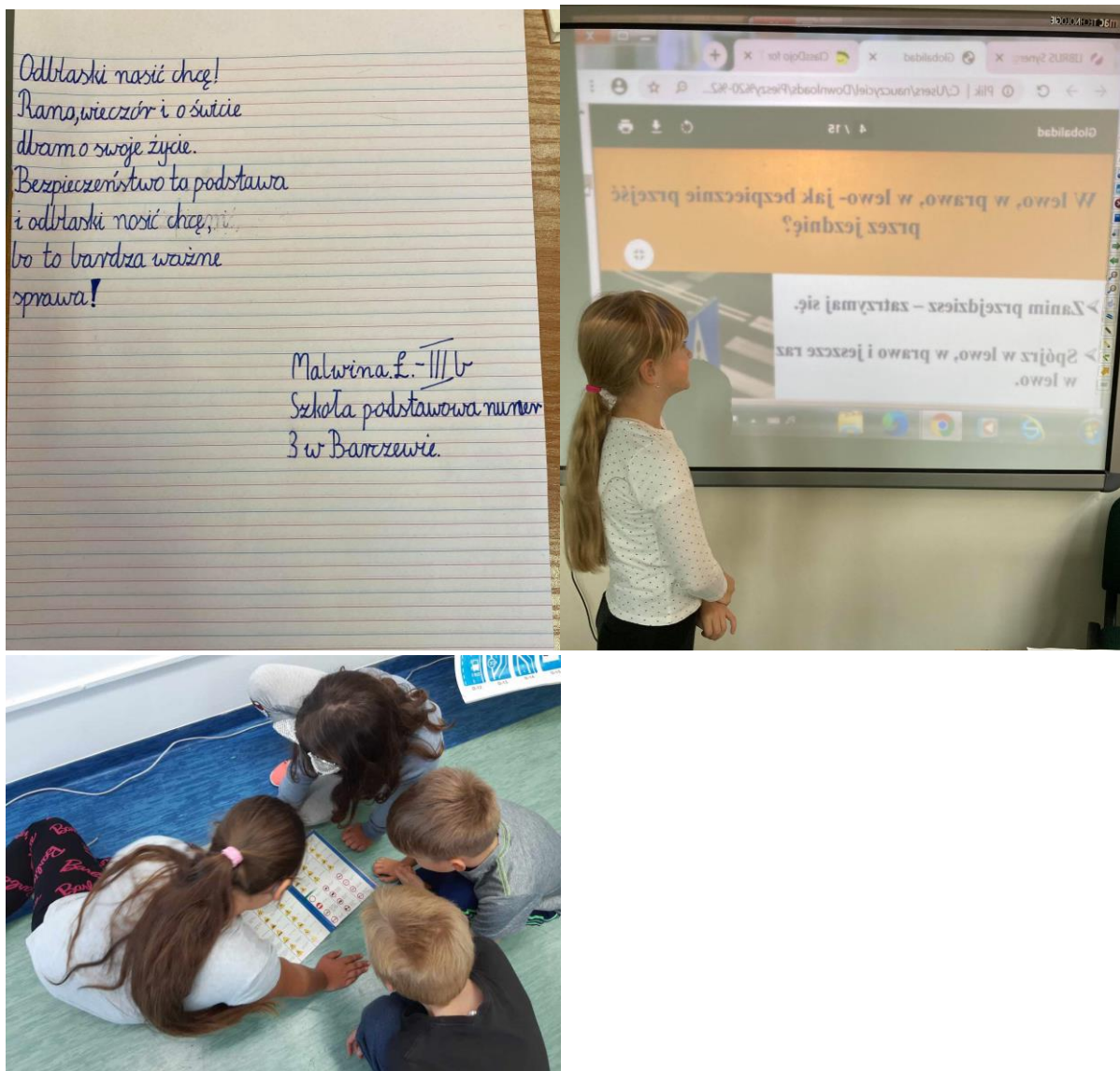
Za dobrą praktykę projektu należy uznać działania o charakterze edukacyjnym i profilaktycznym, które skierowane były do grup osób najbardziej narażonych na niebezpieczeństwo na drodze – najmłodszych uczestników ruchu oraz seniorów. Podnoszenie poziomu wiedzy i świadomości ludności na temat bezpiecznego poruszania się na i w pobliżu przejść dla pieszych, powinno być powszechną praktyką. Wartym propagowania było ponadto zaopatrzenie mieszkańców w gadzety odblaskowe, przyczyniające się do wzrostu ich widoczności na drodze. Ogółem, wartym upowszechniania były również działania służące modernizacji przejść dla pieszych, wpływające na minimalizację ryzyka wystąpienia niebezpiecznych zdarzeń z udziałem pieszych uczestników ruchu.

Osiągnięte rezultaty

Realizacja projektu pozwoliła na osiągnięcie trwałych rezultatów w postaci wzrostu poziomu bezpieczeństwa pieszych w gminie Barczewo. Modernizacja i doposażenie przejść dla pieszych mieszczących się w pobliżu szkół podstawowych, a także wyposażenie najmłodszych mieszkańców gminy oraz seniorów w gadzety odblaskowe, przyczyniło się do zapewnienia lepszej widoczności pieszych, w tym przede wszystkim dzieci i młodzieży szkolnej. Z kolei podjęte działania o charakterze profilaktycznym, edukacyjnym i szkoleniowym w pozytywny sposób wpłynęły na poziom świadomości i wiedzy uczestników na temat bezpiecznych zachowań na drodze oraz zasad udzielania pierwszej pomocy. Tym samym interwencję należy za wysoce skuteczną.

Zdjęcie 8. Zajęcia informacyjno-prewencyjne podjęte w ramach projektu





Źródło: <https://www.facebook.com/Szko%C5%82a-Podstawowa-nr-3-w-Barczewie-188287645004082/photos/pcb.998665703966268/998664723966366/> [dostęp na dzień: 26.05.2021].

6. Wnioski i rekomendacje

Realizacja badań dotyczących projektów wdrażanych w ramach celu szczegółowego „Bezpieczne przejścia dla pieszych” *Programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań Razem bezpieczniej im. Władysława Stasiaka na lata 2018-2020* pozwoliła na opracowanie wniosków końcowych i rekomendacji za 2020 rok. Zostały one przedstawione w podziale na poszczególne obszary badawcze.

Realizacja projektów

Wnioski

- W 2020 roku wpłynęło 314 wniosków projektowych, z czego 68 przyjęto do realizacji;
- Jeden z projektów planowanych do wdrożenia w województwie pomorskim nie został zrealizowany;
- Wszystkie projekty realizowane były przez jednostki samorządu terytorialnego;
- Projekty realizowano najczęściej w województwach: warmińsko-mazurskim, podkarpackim i mazowieckim, a swym zasięgiem obejmowały zwykle obszar miasta;
- Działania projektowe kierowane były zazwyczaj do ogółu mieszkańców danego obszaru. Stosunkowo często bezpośrednimi adresatami projektów były ponadto dzieci w wieku przedszkolnym i uczniowie szkół podstawowych oraz nauczyciele;
- Realizację niemal wszystkich projektów poprzedziła szczegółowa analiza sytuacji na lokalnych drogach, co pozwoliło wytypować najbardziej niebezpieczne przejścia dla pieszych, a tym samym – zapewnić trafność wsparcia;
- Celem wszystkich wdrażanych przedsięwzięć była poprawa stanu infrastruktury bezpieczeństwa pieszych w ruchu drogowym poprzez modernizację/ przebudowę/ wyposażenie miejsc lub lokalizacji o dużym natężeniu ruchu pieszych, jak szkoła, szpital czy obiekt sportowy. Ponadto blisko $\frac{3}{4}$ projektów obejmowało działania edukacyjno-profilaktyczne mające na celu uświadamianie wszystkich uczestników ruchu drogowego, w tym zwłaszcza dzieci, młodzieży, seniorów i kierowców, o prawidłowym zachowaniu się na przejściach dla pieszych/ w okolicach przejść dla pieszych.
- Przy realizacji 36,9% projektów natrafiono na różnego typu trudności czy problemy, które w zdecydowanej większości związane były ze stanem epidemii wywołanym zakażeniami wirusem SARS-CoV-2. W pozostałych przypadkach, wskazane trudności dotyczyły głównie opóźnień w realizacji działań i, podobnie jak w latach poprzednich, zbyt krótkiego czasu pozostałego na wdrożenie projektów.

Rekomendacje

- Rekomenduje się, by w przyszłości ponowić realizację Programu i wdrażanych w jego ramach działań skierowanych do różnych grup odbiorców, tak, by w jak największym stopniu zniwelować występujące lokalnie problemy i potrzeby mieszkańców;

- Rekomenduje się, by w kolejnej edycji Programu zwiększyć liczby projektów przeznaczonych do realizacji, tak, by móc zaspokoić zgłaszane potrzeby w zakresie bezpieczeństwa. W związku z tym, rekomenduje się rozważenie wzrostu ilości środków przeznaczanych na realizację działań;
- Rekomenduje się zwiększenie ilości czasu przeznaczanego na realizację działań projektowych.

Efektywność realizowanych projektów

Wnioski

- Wdrażane działania projektowe miały szerokie oddziaływanie i objęły zróżnicowane grupy odbiorców;
- W celu monitorowania efektów projektów wykorzystywano najczęściej metodę obserwacji. Stosunkowo często korzystano również ze statystyk służb odpowiedzialnych za lokalne bezpieczeństwo czy z badań ankietowych;
- Realizacja działań projektowych w zdecydowanej większości pozwoliła na rozwiązanie problemów diagnozowanych na etapie opracowywania wniosków o dofinansowanie;
- Działania realizowane w ramach Programu w całości uznano za wysoko skuteczne;
- Zrealizowane projekty przyczyniły się do poprawy bezpieczeństwa ludności na obszarze objętym wsparciem, na którą składały się: bardziej świadoma w kwestii potencjalnych zagrożeń i bezpieczeństwa na drodze społeczność oraz doposażone, przebudowane czy zmodernizowane przejścia dla pieszych. Interwencja pozwoliła ponadto ograniczyć liczbę wypadków z udziałem pieszych na modernizowanych przejściach;
- W kilku przypadkach osiągnięte zostały dodatkowe, nieplanowane wcześniej efekty w postaci m.in. dużego zainteresowania odbiorców i zaangażowania ludności w proces wyznaczania przejść niezbędnych do modernizacji, integracji mieszkańców czy wykorzystania nowoczesnych, ekologicznych rozwiązań;
- Za dobre praktyki wdrażane w ramach projektów, uznać należy: modernizację i doposażanie przejść dla pieszych, tak, by podnieść poziom bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego i ograniczyć ryzyko wypadku, podejmowanie działań edukacyjnych i informacyjnych dotyczących właściwych zachowań na drodze, wyposażanie mieszkańców w gadżety odblaskowe, wykorzystanie materiałów edukacyjnych atrakcyjnych dla odbiorców, w tym np. zestawu Miasteczka Drogowego oraz tworzenie i upowszechnianie materiałów dotyczących bezpieczeństwa w ruchu drogowym;
- Realizacja projektów pozwoliła na osiągnięcie trwałych efektów, zarówno o charakterze twardym, infrastrukturalnym, jak i miękkim, dotyczących pozytywnych, długofalowych konsekwencji zajęć dotyczących bezpieczeństwa na i w okolicy przejść dla pieszych czy szkoleń z udzielania pierwszej pomocy;

- Zdaniem ¾ realizatorów projektów, realizacja działań przyczyniła się do poprawy wizerunku Policji i wzrostu zaufania do tej służby.

Rekomendacje

- Rekomenduje się realizację kolejnej edycji Programu w przyszłości;
- Rekomenduje się propagowanie i upowszechnianie dobrych praktyk wykorzystanych w ramach projektów;
- Rekomenduje się zwiększenie puli środków przeznaczanych na realizację projektów w celu rozszerzenia zasięgu działania Programu.

Użyteczność Programu

Wnioski

- Wdrożenie projektów realizowanych w ramach Programu pozwoliło osiągnąć trwałe efekty;
- Podjęte działania skutkowały wzrostem realnego, jak i subiektywnego poziomu bezpieczeństwa ludności, na rzecz której były realizowane;
- Projekty, które prócz działań infrastrukturalnych obejmowały również działania edukacyjne i prewencyjne, przyczyniły się do wzrostu poziomu wiedzy uczestników na temat bezpieczeństwa i bezpiecznych zachowań na drodze;
- Modernizacja i doposażenie strategicznych przejść dla pieszych pozwoliły na ograniczenie liczby niebezpiecznych zdarzeń drogowych z udziałem pieszych;
- Realizacja projektów przyczyniła się do poprawy wizerunku służb policyjnych i podniesienia poziomu zaufania w stosunku do ich przedstawicieli.

Rekomendacje

- Biorąc pod uwagę wysoką skuteczność, a także trwałość i użyteczność wdrażanych działań, rekomenduje się realizację kolejnej edycji Programu w przyszłości.

Zarządzanie Programem

Wnioski

- Realizatorzy projektów bardzo wysoko oceniali poszczególne aspekty związane z zarządzaniem Programem, w tym jego koordynację, przepływ informacji, ocenę wniosków o dofinansowanie, jak i samą realizację projektów. Pozytywnie oceniano również współpracę z zespołem wojewódzkim – koordynatorem;
- Podobnie jak w latach poprzednich, problemem zgłaszanym przez część realizatorów był zbyt krótki czas przeznaczony na realizację działań, wynikający z długiego czasu weryfikacji projektów i oczekiwania na wypłacenie środków.

Rekomendacje

- Na przyszłość rekomenduje się przyspieszenie procedur związanych z weryfikacją projektów oraz szybsze wypłacanie dofinansowania;
- Rekomenduje się wydłużenie czasu przeznaczanego na realizację projektów.

Finansowanie Programu

Wnioski

- Ze względu na ogromne zainteresowanie możliwością otrzymania wsparcia w ramach programu, 79,3% wniosków o dofinansowanie musiało zostać odrzuconych.
- Ogółem nie zgłaszano większych problemów dotyczących kwestii finansowych, jak niewystarczająca wysokość dofinansowania. Podobnie jak w latach poprzednich podkreślano natomiast, że środki te powinny być wypłacane wcześniej, tak, by wydłużyć czas pozostały na realizację projektów.

Rekomendacje

- Wysokość dofinansowania każdego z projektów należy uznać za odpowiednią w stosunku do potrzeb lokalnych identyfikowanych przez realizatorów. Wzrost ilości dostępnych środków pozwoliłby jednak na rozszerzenie zakresu działania i przyjęcie do realizacji większej liczby projektów. W związku z tym, rekomenduje się zwiększenie ilości środków możliwych do rozdysponowania w ramach Programu.
- Na przyszłość rekomenduje się przyspieszenie procedury wypłacania środków realizatorom projektów wytypowanych do wdrożenia.

Promocja Programu

Wnioski

- Nie pojawiły się żadne odpowiedzi wskazujące na trudności z dostępem do informacji o Programie i możliwości uzyskania w jego ramach wsparcia finansowego. W związku z powyższym, działania promocyjne należy uznać za skuteczne.

Rekomendacje

- Rekomenduje się kontynuację Programu w przyszłości w dotychczasowej formie, z uwzględnieniem sprawdzonych rozwiązań dotyczących działań informacyjno-promocyjnych na temat możliwości uzyskania wsparcia w jego ramach;
- Rekomenduje się rozpowszechnianie informacji o efektach programu i jego znaczeniu dla poprawy poziomu bezpieczeństwa na drogach.

7. Wzór narzędzi badawczych

7.1. Wzór kwestionariusza ankiety internetowej (CAWI) skierowanej do realizatorów projektów

WPROWADZENIE	
<p>Szanowni Państwo,</p> <p>Firma EU-CONSULT Sp. z o.o. na zlecenie Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji prowadzi obecnie badanie efektywności projektów lokalnych w ramach „Programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań Razem bezpieczniej im. Władysława Stasiaka na lata 2018-2020”, skierowanego do projektodawców z roku 2020.</p> <p>W związku z powyższym prosimy o wzięcie udziału w badaniu ankietowym i udzielenie szczerych i wyczerpujących odpowiedzi na zadawane pytania.</p> <p>Prosimy o wybranie jednej odpowiedzi, o ile w pytaniu nie zaznaczono innej możliwości.</p>	
CZĘŚĆ WŁAŚCIWA ANKIETY	
1. Proszę wpisać nazwę projektu:	
2. Proszę zaznaczyć nazwę województwa, na terenie którego zrealizowano projekt:	
a) Dolnośląskie	i) Podkarpackie
b) Kujawsko-pomorskie	j) Podlaskie
c) Lubelskie	k) Pomorskie
d) Lubuskie	l) Śląskie
e) Łódzkie	m) Świętokrzyskie
f) Małopolskie	n) Warmińsko-mazurskie
g) Mazowieckie	o) Wielkopolskie
h) Opolskie	p) Zachodniopomorskie
3. Obszar realizacji projektu:	
a) Osiedle	
b) Kilka osiedli	
c) Sołectwo	
d) Miasto	
e) Gmina	
f) Kilka gmin	
g) Powiat	
h) Województwo	
i) Inne (jakie?)	
4. Rodzaj podmiotu/instytucji realizującej projekt:	
a) Jednostka samorządu terytorialnego (JST)	
b) Organizacja pozarządowa (NGO)	
c) Inne, jakie?	

5. Kto był odbiorcą działań realizowanych w ramach projektu? (Proszę zaznaczyć wszystkie właściwe odpowiedzi.)

- a) Przedszkolaki
- b) Uczniowie szkół podstawowych i gimnazjalnych
- c) Uczniowie szkół ponadgimnazjalnych
- d) Nauczyciele
- e) Dyrekcja placówek oświatowych
- f) Rodzice
- g) Osoby starsze
- h) Funkcjonariusze służb, instytucji i organizacji działających na rzecz bezpieczeństwa
- i) Wszyscy mieszkańcy danego obszaru
- j) Przedsiębiorcy
- k) Inne, jakie?.....

6. Czy przed przystąpieniem do realizacji projektu, przeprowadzili Państwo analizę problemów i potrzeb lokalnych?

- a) Tak – *Jakie były wyniki przeprowadzonej diagnozy?*
.....
- b) Nie – *Dlaczego?* (Proszę przejść do pytania 8.)

7. Czy na skutek realizacji projektu, udało się Państwu rozwiązać zdiagnozowane problemy?

- a) Zdecydowanie tak
- b) Raczej tak
- c) Raczej nie
- d) Zdecydowanie nie
- e) Trudno powiedzieć

8. Na czym polegał projekt realizowany przez Państwa w ramach Programu „Razem bezpieczniej” (możliwość zaznaczenia obu odpowiedzi):

- a) Przedsięwzięcie mające na celu poprawę infrastruktury bezpieczeństwa pieszych w ruchu drogowym poprzez modernizację/ przebudowę/ doposażenie miejsc/ lokalizacji o dużym natężeniu ruchu pieszych, takich jak szkoła, szpital, obiekt sportowy itp.
- b) Działania edukacyjno-profilaktyczne mające na celu uświadamianie wszystkich uczestników ruchu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem dzieci, młodzieży, seniorów i kierowców, o prawidłowym zachowaniu się na przejściach dla pieszych/ w okolicach przejść dla pieszych

9. Jakie były oczekiwane efekty projektu? (Proszę je wymienić.)

.....

10. Jakie metody monitoringu (i źródła weryfikacji) efektów projektu zostały wykorzystane w Państwa projekcie? (możliwość zaznaczenia kilku odpowiedzi)

- a) Statystyki Policji, Straży Miejskiej i/lub Państwowej Straży Pożarnej
- b) Obserwacja
- c) Sonda uliczna
- d) Ankiety bezpośrednie w wersji papierowej udostępnione w miejscach publicznych
- e) Ankiety elektroniczne
- f) Testy przed i po interwencji
- g) Spotkania monitorujące
- h) Listy obecności
- i) Wywiady (np. z nauczycielami, psychologami)

j) Analiza danych wtórnych (źródła internetowe, publikacje zwarte, media, inne)
k) Inne, jakie?.....
11. Czy udało się Państwu osiągnąć zakładane efekty?
a) Zdecydowanie tak (100%)
b) Raczej tak (99-75%)
c) Raczej nie (74-50%)
d) Zdecydowanie nie (poniżej 50%)
12. Czy uzyskali Państwo efekty projektu, których nie przewidziano na etapie pisania wniosku o dofinansowanie?
a) Tak – <i>Jakie?</i>
b) Nie
13. Czy podczas realizacji projektu natrafili Państwo na problemy?
a) Tak
b) Nie (<i>Proszę przejść do pytania 15.</i>)
14. Jakiego rodzaju problemy pojawiły się podczas realizacji projektu?
a) Organizacyjne – proszę je wymienić:
b) Finansowe – proszę je wymienić:
c) Sprawozdawcze – proszę je wymienić:
d) Biurokratyczne – proszę je wymienić:
e) Inne – <i>Jakie?</i>
15. Jak Pan/i ocenia zrealizowane w ramach projektu działania? Czy były one skuteczne?
a) Zdecydowanie tak
b) Raczej tak
c) Raczej nie
d) Zdecydowanie nie
e) Trudno powiedzieć
16. Czy według Pan/i efekty zrealizowanego przez Państwa projektu będą trwałe?
a) Zdecydowanie tak
b) Raczej tak
c) Raczej nie
d) Zdecydowanie nie
e) Trudno powiedzieć
17. Czy Pan/i zdaniem projekt przyczynił się do zwiększenia realnego bezpieczeństwa społeczności, dla której był realizowany?
a) Zdecydowanie tak

b) Raczej tak c) Raczej nie d) Zdecydowanie nie e) Trudno powiedzieć					
18. Czy Pan/i zdaniem realizowany przez Państwa projekt przyczynił się do zwiększenia poczucia bezpieczeństwa społeczności, dla której był realizowany?					
a) Zdecydowanie tak b) Raczej tak c) Raczej nie d) Zdecydowanie nie e) Trudno powiedzieć					
19. Czy Pan/i zdaniem realizowany przez Państwa projekt przyczynił się do poprawy wizerunku Policji i wzrostu zaufania do tej służby?					
a) Zdecydowanie tak b) Raczej tak c) Raczej nie d) Zdecydowanie nie e) Trudno powiedzieć					
20. Jak ocenia Pan/i poszczególne elementy „Programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań Razem bezpieczniej im. Władysława Stasiaka na lata 2018-2020” w roku 2019?	Zdecydowanie wysoko	Raczej wysoko	Ani wysoko, ani nisko	Raczej nisko	Zdecydowanie nisko
przeływ informacji	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
koordynacja i zarządzanie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ocena wniosków	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
realizacja projektów	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
współpraca z zespołem wojewódzkim - koordynatorem	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
21. Jakie działania mogłyby według Pan/i wpłynąć na podniesienie skuteczności Programu?					
.....					
Dziękujemy za udział w badaniu.					

7.2. Wzór scenariusza wykorzystanego podczas studium przypadku skierowany do realizatorów oraz partnerów projektów

WPROWADZENIE

Szanowni Państwo,

Firma EU-CONSULT Sp. z o.o. na zlecenie Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji prowadzi obecnie badanie efektywności projektów lokalnych w ramach „Programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań Razem bezpieczniej im. Władysława Stasiaka na lata 2018-2020”, skierowanego do projektodawców z roku 2020.

W związku z powyższym prosimy o wzięcie udziału w badaniu ankietowym i udzielenie szczerych i wyczerpujących odpowiedzi na zadawane pytania.

CZĘŚĆ WŁAŚCIWA ANKIETY

1. Na czym polegał realizowany przez Państwa projekt?
Krótki opis projektu, termin trwania projektu, wartość projektu.
2. Kto uczestniczył w realizacji projektu?
Kto koordynował projekt? Kto włączył się w realizację projektu? Jak układała się ewentualna współpraca? Czy wystąpiły w tym zakresie jakieś problemy? Jeśli tak, to w jaki sposób je Państwo rozwiązali?
3. Kto był adresatem projektu?
Jakie grupy były adresatami projektu? Czy z projektu pośrednio skorzystały także inne osoby? Jeśli tak, to jakie i w jaki sposób?
4. Czy prowadzone były konsultacje społeczne przed realizacją projektu?
Jeśli tak, jak one wyglądały? Z jakimi grupami interesariuszy były prowadzone? Czy konsultacje miały realny wpływ na ostateczny wygląd projektu?
5. Jakie działania prowadzone były w ramach projektu?
Jakie działanie w ramach projektu było dla uczestników najbardziej efektywne? Dlaczego? Które z działań określiłoby Państwo mianem dobrych praktyk, czyli działań wzorcowych, które mogłyby być wdrażane przez inne podmioty w przyszłości?
6. Czy w trakcie realizacji zadań w ramach projektu wystąpiły jakieś problemy?
Jakie? Z czego wynikały? W jaki sposób je Państwo rozwiązali? Czy przełożyły się one na efekty projektu?
7. Czy projekt obejmował działania skierowane do mieszkańców? Jeśli tak, to czy uczestnicy chętnie angażowali się w projekt?
W jaki sposób? Czy wychodzili z własną inicjatywą? Jakie grupy uczestników angażowały się najchętniej? Z czego to wynika? Czy były grupy, które nie chciały angażować się w działania? Z czego to wynikało?
8. Jakie były zakładane i rzeczywiste rezultaty projektu?

Czy zrealizowali Państwo wszystkie zakładane rezultaty projektu? Czy udało się osiągnąć dodatkowe rezultaty? Jeśli tak, w jaki sposób się to udało?

9. Jeśli projekt obejmował działania skierowane do mieszkańców, to czy jego uczestnicy zgłaszali jakieś uwagi przed, w trakcie lub po zakończeniu realizacji?

Jakie to uwagi? Czego dotyczyły? Czy realizator projektu wziął je pod uwagę?

10. Czy projekt wpłynął na poprawę bezpieczeństwa w okolicy?

W jaki sposób? Jak kwestię poprawy bezpieczeństwa oceniają uczestnicy projektu, a jak realizatorzy? Czy można by wprowadzić działania w ramach projektu, które zwiększyłyby bezpieczeństwo w większym stopniu? Jeśli tak, to jakie?

11. Jakie są Państwa zdaniem mocne i słabe strony realizowanego projektu?

8. Spis ilustracji

8.1. Spis rysunków

Rysunek 1. Cele i działania realizowane w ramach Programu	7
Rysunek 2. Etapy procesu badawczego	15
Rysunek 3. Rodzaje triangulacji.....	16
Rysunek 4. Etapy analizy <i>desk research</i>	17

8.2. Spis tabel

Tabela 1. Wykaz projektów lokalnych zakwalifikowanych do dofinansowania z rezerwy celowej budżetu państwa zabezpieczonej na realizację w 2020 roku Programu „Razem bezpieczniej im. Wł. Stasiaka”	9
Tabela 2. Miernik Celu szczegółowego 2.....	21
Tabela 3. Liczba przejść dla pieszych zmodernizowanych, przebudowanych lub wyposażonych w ramach Programu „Razem bezpieczniej im. Wł. Stasiaka”	21
Tabela 3. Województwo, w którym realizowany był projekt.....	31
Tabela 4. Informacje dotyczące projektu pn. „Aktywne przejścia dla pieszych – powiat ostrowski”	44
Tabela 5. Informacje dotyczące projektu pn. „Poprawa bezpieczeństwa pieszych poprzez modernizację przejścia dla pieszych przy ul. Biernackiego w Opocznie”	48
Tabela 6. Informacje dotyczące projektu pn. „Bezpieczni, świadomi i pewni - mieszkańcy Raciborza na przejściach dla pieszych”	52
Tabela 7. Informacje dotyczące projektu pn. „Aktywne znaki D-6 na czterech przejściach dla pieszych na drodze wojewódzkiej nr 538 w Rybnie”	56
Tabela 8. Informacje dotyczące projektu pn. „Poprawa bezpieczeństwa pieszych w centrum Barlinka”	60
Tabela 9. Informacje dotyczące projektu pn. „Bezpieczny i widoczny pieszy – poprawa bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych w Opolu Lubelskim”	64
Tabela 10. Informacje dotyczące projektu pn. „Bezpieczeństwo pieszych w obrębie obiektów użyteczności publicznej w miejscowości Gadka”	68
Tabela 11. Informacje dotyczące projektu pn. „Poprawa bezpieczeństwa pieszych dzięki aktywnym znakom na przejściach dla pieszych w okolicach szkół przy ul. Wojska Polskiego i ul. Warmińskiej w Barczewie”	72

8.3. Spis wykresów

Wykres 1. Obszar realizacji projektu	32
Wykres 2. Rodzaj podmiotu/instytucji realizującej projekt	32
Wykres 3. Odbiorcy działań projektowych.....	33

Wykres 4. Czy przed przystąpieniem do realizacji projektu, przeprowadzili Państwo analizę problemów i potrzeb lokalnych?.....	34
Wykres 5. Czy na skutek realizacji projektu, udało się Państwu rozwiązać zdiagnozowane problemy?	34
Wykres 6. Na czym polegał projekt realizowany przez Państwa w ramach Programu „Razem bezpieczniej”?.....	35
Wykres 7. Jakie metody monitoringu (i źródła weryfikacji) efektów projektu zostały wykorzystane w Państwa projekcie?	36
Wykres 8. Czy udało się Państwu osiągnąć zakładane efekty?	36
Wykres 9. Czy uzyskali Państwo efekty projektu, których nie przewidziano na etapie pisania wniosku o dofinansowanie?	37
Wykres 10. Czy podczas realizacji projektu natrafili Państwo na problemy?	37
Wykres 11. Na jakiego typu problemy Państwo natrafili?	38
Wykres 12. Jakiego typu problemy organizacyjne?	38
Wykres 13. Jakiego typu problemy biurokratyczne?	38
Wykres 14. Jakie inne problemy wystąpiły przy realizacji projektu?	38
Wykres 15. Jak Pan/i ocenia zrealizowane w ramach projektu działania? Czy były one skuteczne?.....	39
Wykres 16. Czy według Pan/i efekty zrealizowanego przez Państwa projektu będą trwałe?.	40
Wykres 17. Czy Pan/i zdaniem projekt przyczynił się do zwiększenia realnego bezpieczeństwa społeczności, dla której był realizowany?	40
Wykres 18. Czy Pan/i zdaniem realizowany przez Państwa projekt przyczynił się do zwiększenia poczucia bezpieczeństwa społeczności, dla której był realizowany?	40
Wykres 19. Czy Pan/i zdaniem realizowany przez Państwa projekt przyczynił się do poprawy wizerunku Policji i wzrostu zaufania do tej służby?	41
Wykres 20. Jak ocenia Pan/i przepływ informacji w Programie?	41
Wykres 21. Jak ocenia Pan/i koordynację i zarządzanie w Programie.....	42
Wykres 22. Jak ocenia Pan/i ocenę wniosków o dofinansowanie w Programie?.....	42
Wykres 23. Jak ocenia Pan/i realizację projektów w ramach Programu?	42
Wykres 24. Jak ocenia Pan/i współpracę z zespołem wojewódzkim – koordynatorem?	43

8.4. Spis zdjęć

Zdjęcie 1. Przejście dla pieszych zmodernizowane dzięki realizacji projektu	47
Zdjęcie 2. Przejście zmodernizowane w ramach projektu oraz realizacja działań informacyjno-edukacyjnych.....	51
Zdjęcie 3. Realizacja działań informacyjno-edukacyjnych	55
Zdjęcie 4. Zmodernizowane w ramach projektu przejścia dla pieszych oraz wykorzystanie zestawu Miasteczko Drogowe w celach edukacyjnych.....	59
Zdjęcie 5. Zmodernizowane w ramach projektu przejścia dla pieszych	63

Zdjęcie 6. Zmodernizowane w ramach projektu przejścia dla pieszych	67
Zdjęcie 7. Zmodernizowane w ramach projektu przejście dla pieszych	71
Zdjęcie 8. Zajęcia informacyjno-prewencyjne podjęte w ramach projektu.....	76