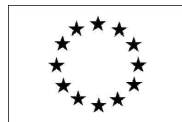




UNIA DLA PRZEDSIĘBIORCZYCH  
PROGRAM KONKURENCYJNOŚĆ



UNIA EUROPEJSKA

Projekt współfinansowany  
ze środków  
Europejskiego Funduszu  
Rozwoju Regionalnego

Foresight technologiczny na rzecz zrównoważonego rozwoju Małopolski

---

Obszar badawczy: INFRASTRUKTURA

## RAPORT Z BADAŃ PILOTAŻOWYCH

zad. 2.4

**Autorzy:**  
**mgr Olga Skalska**  
**dr Anna Boratyńska-Sala**

Kraków, 2007

Raport składa się z kilku zasadniczych elementów. Są to:

- Wprowadzenie – omówienie ostatecznie przyjętych zasad pilotażu;
- Zestawienie i omówienie uwag respondentów do formularzy ankietowych z podziałem na: językowo-redakcyjne oraz merytoryczne (dla każdego podobszaru osobno);
- Zaznaczenie, które uwagi respondentów zostały uwzględnione, a które nie znalazły odzwierciedlenia w ostatecznej wersji kwestionariusza (w tym ostatnim przypadku napisać dlaczego);
- Przedstawienie wyników badań pilotażowych;
- Propozycja opisu przebiegu badań właściwych (z uwzględnieniem uwag z pilotażu);
- Zestawienie listy respondentów badań pilotażowych.

## **Wprowadzenie**

Projekt „Foresight technologiczny na rzecz zrównoważonego rozwoju Małopolski” jest niewątpliwie jednym tak obszernym działaniem z zakresu foresight na terenie regionu, które dodatkowo może skutecznie przyczynić się do rozwoju infrastruktury i potencjału Małopolski. Projekt – zgodnie z metodologią foresight – zakłada przeprowadzenie szeroko zakrojonych badań ankietowych, poprzedzonych badaniem pilotażowym. Badanie pilotażowe służy przede wszystkim zebraniu komentarzy i uwag dotyczących konstrukcji i zakresu merytorycznego kwestionariusza ankietowego, który zostanie użyty w badaniu właściwym. Na etapie pilotażu wytypowani eksperci nie tylko udzielają odpowiedzi na zadane pytania, ale również oceniają ich trafność i zasadność oraz (w pytaniach zamkniętych) analizują dostępną „kafeterię” odpowiedzi.

W panelu „Infrastruktura” prowadzonym przez Politechnikę Krakowską uczestniczy czterech ekspertów, którzy w trakcie poprzednich zadań wytypowali pięć obszarów krytycznych, będących podstawą do stworzenia kwestionariuszy ankietowych.

Obszary krytyczne panelu „Infrastruktura” to:

1. Infrastruktura transportowa (prof. dr hab. inż. Włodzimierz Czyczuła, inż. Lucjan Tabaka)
2. Zrównoważony transport w obszarach o unikalnych walorach turystyczno – uzdrowiskowych (dr hab. inż. arch. Wojciech Kosiński, prof. PK)
3. Infrastruktura turystyczna – aspekty inwestycyjne i ochronne (dr hab. inż. arch. Wojciech Kosiński, prof. PK)
4. Infrastruktura ochrony środowiska nadąża za rozwojem gospodarczym (dr hab. inż. Janusz Mięka)

5. Zapobieganie i eliminowanie szkodliwego wpływu na środowisko (dr hab. inż. Janusz Mikuła)

W trakcie badania pilotażowego każdy z ekspertów panelu wytypował dwóch respondentów. Respondentami były osoby posiadające zarówno bardzo szeroką wiedzę teoretyczną w swoich dziedzinach, jak długoletnią praktykę.

### **Analiza uwag respondentów**

Poniżej przedstawiono i omówiono najważniejsze uwagi uzyskane w trakcie pilotażu. Miały one różnoraki charakter, począwszy od merytorycznych (gdy ankietowany podnosił kwestie definicyjne, zwracał uwagę na brak określonych kategorii odpowiedzi w całej kafeterii), idąc przez konstrukcyjne (odnoszące się do budowy kwestionariusza, charakteru używanych pytań), a kończąc na sugestiach typowo redakcyjnych (językowych).

Ponieważ w procesie pilotażu testowanych było 6 różnych wersji kwestionariusza (dotyczących wszystkich 6 obszarów badawczych) omawianie uwag respondentów również przeprowadzono w ramach poszczególnych 6 kwestionariuszy.

#### **1. Infrastruktura transportowa**

##### Uwagi redakcyjne:

1. Pytanie 12 – błąd w formatowaniu, nie da się wpisać cyfr.
2. W pytaniu 8 zaproponowano zmianę słowa „osiągalność” na „dostępność”.

##### Uwagi merytoryczne:

3. Pytania 1 i 2 uznano za zbyt oczywiste i nie wnoszące nic nowego.
4. W pytaniu 4 zgłoszono nielogiczność: przepustowość dróg w Małopolsce zwiększy się a nie zostanie ograniczona, jak było zasugerowane w pytaniu.
5. Pytanie 5 określono jako źle skonstruowane – wszystkie proponowane odpowiedzi (czynniki wpływające na wzrost zainteresowania kolejją) są jednakowo ważne i prawdopodobne.
6. W pytaniu 6 niezrozumiały jest termin TEN-T.
7. W pytaniu 7 niejasne jest czy chodzi o przewozy pasażerskie czy towarowe.
8. Jedna z proponowanych odpowiedzi do pytania 8 jest taka sama, jak treść pytania.

9. Pytanie 13 jest zbyt ogólne. To pytanie powinno być otwarte.
10. Proponowane odpowiedzi w pytaniu 14 dotyczą tylko parkingów i transportu zbiorowego, tymczasem pytanie dotyczy tendencji w transporcie – powstaje niejasność.

## **2. Zrównoważony transport w obszarach o unikalnych walorach turystyczno – uzdrowiskowych**

### Uwagi redakcyjne:

1. W pytaniu 2 zaproponowano wykreślenie słowa „ruralistyczne” jako zapożyczonego, w Polsce nieużywanego terminu.

### Uwagi merytoryczne:

2. W pytaniu 6 zasugerowano, iż sprawa ponownego włączenia linii kolejowej Piekiełko-Orawa i Obidza do priorytetów inwestycyjnych na lata 2007-2013, jest niemożliwa do wykonania, z uwagi na „niezmiennność” raz przyjętych priorytetów.
3. W pytaniu 6 zasugerowano, iż nowy odcinek budowy to Podłęże – Tymbark (Piekiełko) i zaproponowano ujęcie pytaniem kwestii połączenia kolejowego Kraków – Podłęże - Tymbark (Piekiełko)- Muszyna/Zakopane.
4. W pytaniu 7 niejasny jest termin „Droga Wiślana”.

## **3. Infrastruktura turystyczna – aspekty inwestycyjne i ochronne**

### Uwagi redakcyjne:

1. W pytaniu 10 zaproponowano usunięcie słowa „ustawowych” w odniesieniu do Parków Kulturowych, gdyż z założenia są one tworamii ustawowymi.

### Uwagi merytoryczne:

2. W pytaniu 4 zasugerowano, iż jedna z proponowanych odpowiedzi, tj. kryterium posiadania potencjału turystycznego jest zbyt oczywista. Zaproponowano usunięcie tego kryterium.
3. W pytaniu 9 zaproponowano usunięcie korytarzy ekologicznych jako miejsc chronionych, nie mogących być elementem infrastruktury turystycznej.

4. Zasugerowano, iż pytanie 11, dotyczące projektowania infrastruktury turystycznej w Małopolsce jest zbyt oczywiste, a odpowiedzi respondentów – z punktu widzenia badania – nie dadzą żadnych nowych informacji.

#### **4. Infrastruktura ochrony środowiska nadąża za rozwojem gospodarczym**

Nie zgłoszono żadnych uwag redakcyjnych i merytorycznych

#### **5. Zapobieganie i eliminowanie szkodliwego wpływu na środowisko**

##### Uwagi redakcyjne:

1. W pytaniach: 11, 13 i 14 dodać rok 2020.
2. Pytanie 12 usunąć- odpowiedź w KPGO 201.

##### Uwagi merytoryczne:

3. Pytanie 16 – brak wyjaśnienia terminu „rejonów gospodarki odpadami” a raczej brak uściślenia o jakiego typu odpady chodzi – należy zatem uściślić terminologię lub wyjaśnić w nawiasie.

#### **Wyniki badań pilotażowych**

W związku z charakterem prowadzonych badań pilotażowych prezentowanie wyników (analiza rozkładu odpowiedzi czy też prowadzenie wnioskowania na podstawie uzyskanych odpowiedzi) byłoby metodologicznie nieuprawnione. Zbyt mała liczebność populacji przyjętej do badania nie pozwala na poprawne statystycznie formułowanie wniosków i ocen. Taka konwencja badań, która została przyjęta w pracach Panelu Infrastruktura, nie wymaga jednak prowadzenia tego typu analiz na etapie pilotażu.

Przeprowadzone badania pilotażowe umożliwiły doprecyzowanie niektórych pytań, uzupełnienie stosowanych kategorii odpowiedzi, pokazały także kilka istotnych punktów w ankietach, które należało opatrzyć dodatkowymi instrukcjami dla respondentów.

Dzięki uwagom sformułowanym przez ankietowanych w trakcie pilotażu narzędzia badawcze (formularze ankietowe) przewidziane do użycia w badaniach właściwych zweryfikowane zostały pod względem szeregu kryteriów formalnych. W efekcie otrzymano poprawne metodologicznie narzędzia badawcze, które charakteryzują się następującymi cechami:

- w zdecydowanej części pytania mają charakter zamknięty, co zwiększa poziom oczekiwanego poziomu zwrotu wypełnionych ankiet. Pytania otwarte zostały zastosowane wyłącznie w takich przypadkach, które wynikały ze specyfiki poruszanej problematyki i nie możliwe było użycie zamkniętych kategorii odpowiedzi;
- zaproponowane kategorie odpowiedzi zawierają wszystkie możliwe oczekiwane odpowiedzi;
- kategorie odpowiedzi są wzajemnie rozłączne;
- pytania są jasne i precyzyjne;
- poszczególne pytania dotyczą tylko jednej sprawy (uniknięto pytań podwójnych);
- pytania są tak skonstruowane, że bezpośrednio dotyczą określonej, wyselekcjonowanej grupy respondentów (posiadających wymaganą wiedzę i umiejętności);

Oprócz opisanych powyżej usprawnień, osiągniętych dzięki badaniom pilotażowym, uzyskano także odpowiedni format wszystkich kwestionariuszy.

### **Propozycja opisu przebiegu badań właściwych (z uwzględnieniem uwag z pilotażu)**

Badania właściwe we wszystkich 5 obszarach zostaną przeprowadzone zgodnie z zasadami ustalonymi w trakcie posiedzenia zespołu wykonawców projektu. Uwzględnione zostaną także pewne elementy, które stanowiły uwagi sformułowane w trakcie badań właściwych.

Na wstępie zostanie wytypowana lista respondentów – proponowanych uczestników badania. W kolejnym etapie z osobami tymi zostaną przeprowadzone rozmowy telefoniczne, których celem będzie zaproszenie do udziału w badaniach, przedstawienie podstawowych informacji o realizowanym projekcie oraz istocie badania kwestionariuszowego. Po uzyskaniu zgody, do respondentów zostanie przesłany kwestionariusz wraz z pismem przewodnim, instrukcją wypełnienia ankiety oraz informacją o tym, czego i w jakim terminie oczekuje się od uczestnika badania. Wszystkie materiały badawcze zostaną przekazane drogą elektroniczną, przy czym na wyraźne życzenie respondenta, możliwe będzie również ich przekazanie w innym trybie.

Badania właściwe w poszczególnych obszarach będą prowadzone bezpośrednio przez członka Panelu odpowiedzialnego za dany obszar. W sprawach technicznych i organizacyjnych członkowie Panelu będą wspomagani przez Sekretarzy Panelu.

## **Zestawienie listy respondentów badań pilotażowych**

### *Infrastruktura transportowa*

1. Janusz Sepioł, Urząd Miasta Krakowa
1. prof. Wiesław Starowicz, z-ca prezydenta Miasta Krakowa

### *Zrównoważony transport w obszarach o unikalnych walorach turystyczno-uzdrowiskowych*

1. prof. Aleksander Bohm, Politechnika Krakowska, Wydział Architektury, Instytut Architektury Krajobrazu
2. prof. Wiesław Starowicz, z-ca prezydenta Miasta Krakowa
3. Józefa Majerczak, dyrektor Polskich Kolei Państwowych, Oddział w Krakowie
4. Pani prof. Barbara Bartkowicz, Politechnika Krakowska, Wydział Architektury, Instytut Projektowania Miast i Regionów

### *Infrastruktura turystyczna – aspekty inwestycyjne i ochronne*

1. prof. Zbigniew Zuziak, Politechnika Krakowska, Wydział Architektury, Instytut Projektowania Miast i Regionów
2. prof. Aleksander Bohm, Politechnika Krakowska, Wydział Architektury, Instytut Architektury Krajobrazu

### *Infrastruktura ochrony środowiska nadąża za rozwojem gospodarczym*

1. Jerzy Werz – z-ca dyrektora Wydziału Rolnictwa i Ochrony Środowiska Urzędu Wojewódzkiego
2. Beata Chadzińska; Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego; podinspektor

### *Zapobieganie i eliminowanie szkodliwego wpływu na środowisko*

1. dr inż. Tadeusz Pająk, Akademia Górniczo-Hutnicza, Wydział Inżynierii Mechanicznej i Robotyki
2. Tadeusz Patalita - Wójt Gminy Mszana Dolna