



Ocena efektów inwestycji transportowych realizowanych w ramach RPO WD 2014–2020

Załącznik nr 1. Wyniki badań ilościowych



Badanie współfinansowane ze środków Unii Europejskiej - Europejskiego Funduszu Społecznego oraz ze środków Samorządu Województwa Dolnośląskiego w ramach Pomocy Technicznej Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego 2014-2020

Wykonawca:



LPW Sp. z o.o.
ul. Żeliwna 38
40-599 Katowice

Spis treści

1. WYNIKI ANKIETY INTERNETOWEJ - BENEFICJENCI OSTATECZNI PROJEKTÓW RPO WD 2014-2020 – DZIAŁANIA 3.4, 5.1, 5.2	3
1.1. INFORMACJE O RESPONDENCIE	3
1.2. PREFERENCJE KOMUNIKACYJNE	6
2. WYNIKI ANKIETY INTERNETOWEJ - DZIAŁANIE 3.4 (PI 4E) WDRAŻANIE STRATEGII NISKOEMISYJNYCH	24
3. WYNIKI ANKIETY INTERNETOWEJ - DZIAŁANIE 5.1 (PI 7 B) DROGOWA DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTOWA.....	28
4. WYNIKI ANKIETY INTERNETOWEJ - DZIAŁANIE 5.2 (PI 7 D) SYSTEM TRANSPORTU KOLEJOWEGO	32
5. WYNIKI ANKIETY INTERNETOWEJ - NIESKUTECZNI WNIOSKODAWCY PROJEKTÓW RPO WD 2014-2020 – DZIAŁANIA 3.4, 5.1, 5.2	36
SPIS TABEL	38
SPIS WYKRESÓW	39

1. Wyniki ankiety internetowej - Beneficjenci ostateczni projektów RPO WD 2014-2020 - Działania 3.4, 5.1, 5.2

Ankieta składała się z dwóch części. Pierwsza część to metryczka dotycząca wieku, płci, wykształcenia oraz aktywności zawodowej. Druga część to pytania związane z wyborem środków transportu w codziennym podróżowaniu. W większości z nich respondenci mieli możliwość wielokrotnego wyboru oraz dodania swojej, innej odpowiedzi. Takie rozwiązanie daje możliwość spojrzenia na problem z innej perspektywy.

Celem badań było zebranie informacji dotyczących m.in.:

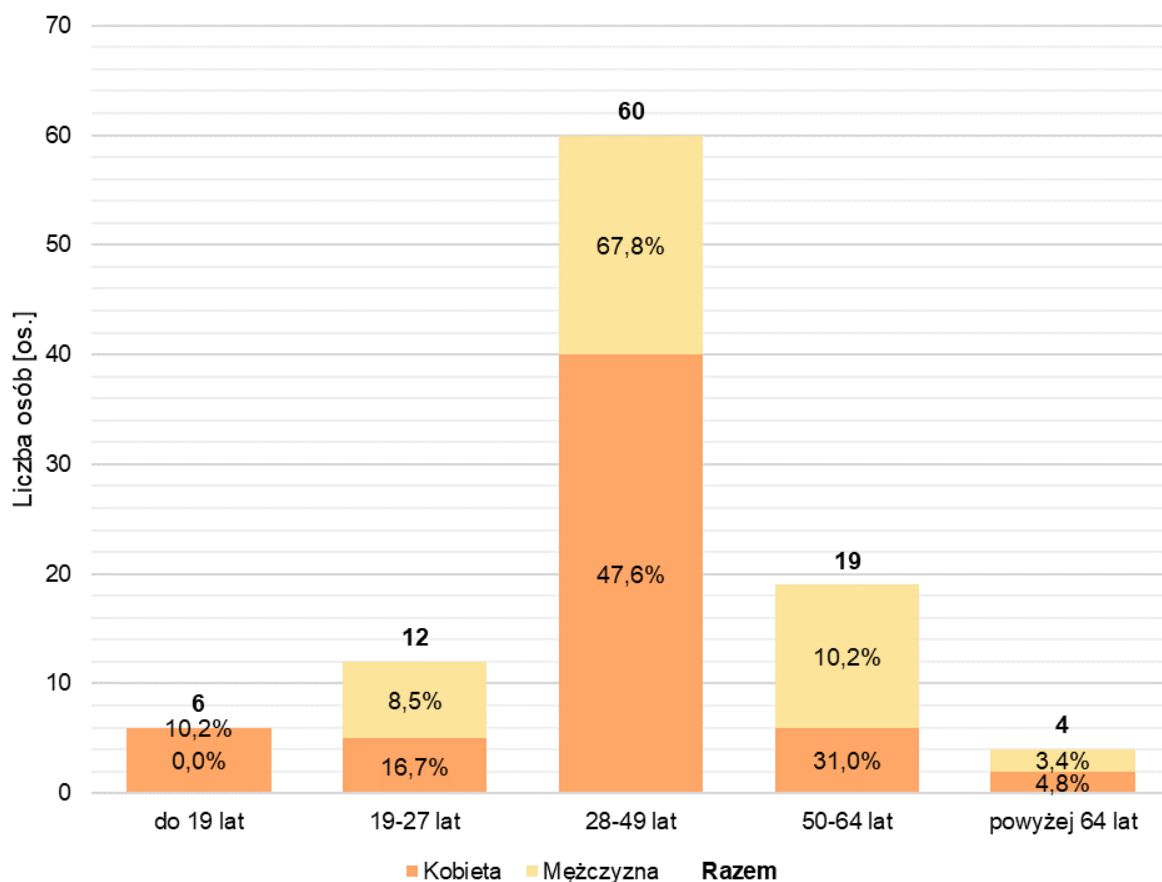
- preferowanych do codziennych przemieszczeń środków transportu;
- przyczyn wyboru poszczególnych środków transportu;
- jakości publicznego transportu zbiorowego;
- oceny warunków używania samochodów;
- komfortu i uciążliwości przemieszczeń rowerowych i pieszych.

1.1. Informacje o respondencie

W wywiadach internetowych wzięło udział 59 kobiet i 42 mężczyzn. Dominującą grupę stanowią osoby w wieku 28-49 lat – blisko 60% badanych. Blisko 19% badanych osób to osoby z przedziału wiekowego 50-64 lata. Najmniej liczną grupę tworzą osoby powyżej 64 roku życia (4%). Szczegółowy rozkład struktury wieku oraz płci przedstawiono na wykresie 1.1.

Załącznik nr 1. Wyniki badań ilościowych

Wykres 1.1. Struktura wieku respondentów w badaniu internetowym z podziałem na płeć

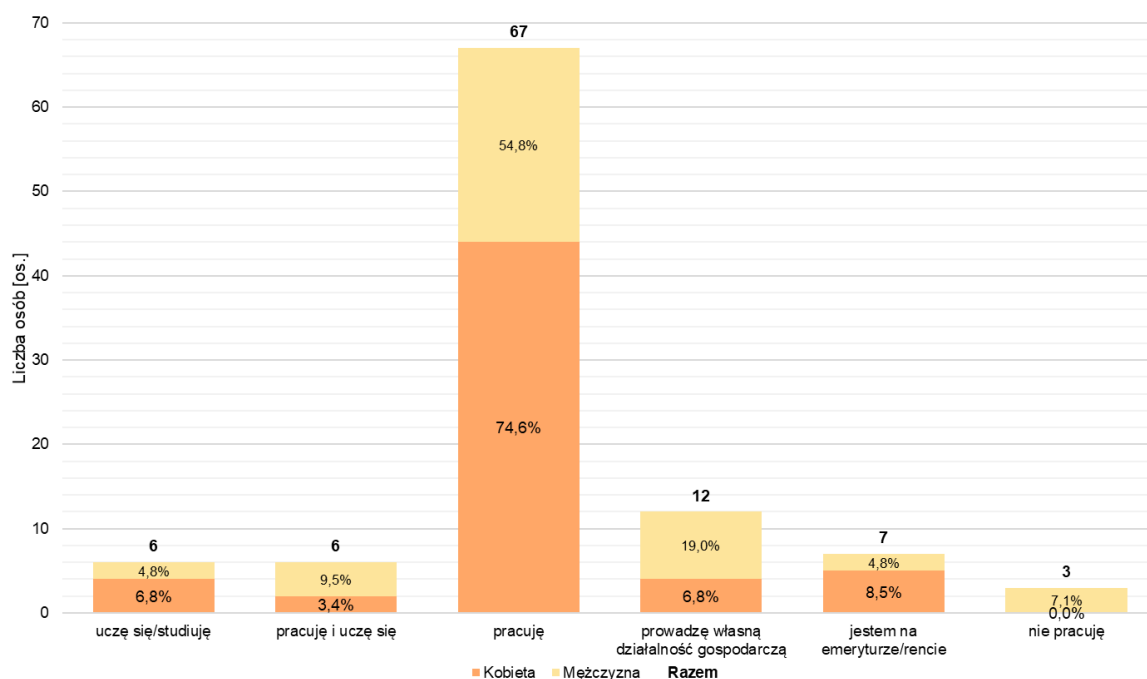


Źródło: Opracowanie własne

Najliczniejszą grupę respondentów stanowią osoby pracujące (ponad 66%). Kolejną co do liczności grup, są osoby prowadzące własną działalność gospodarczą (prawie 12%). Szczegółowe dane dotyczące statusu zawodowego z podziałem na płeć respondenta znajdują się na wykresie 1.2.

Załącznik nr 1. Wyniki badań ilościowych

Wykres 1.2. Status zawodowy respondentów w badaniu internetowym z podziałem na płeć

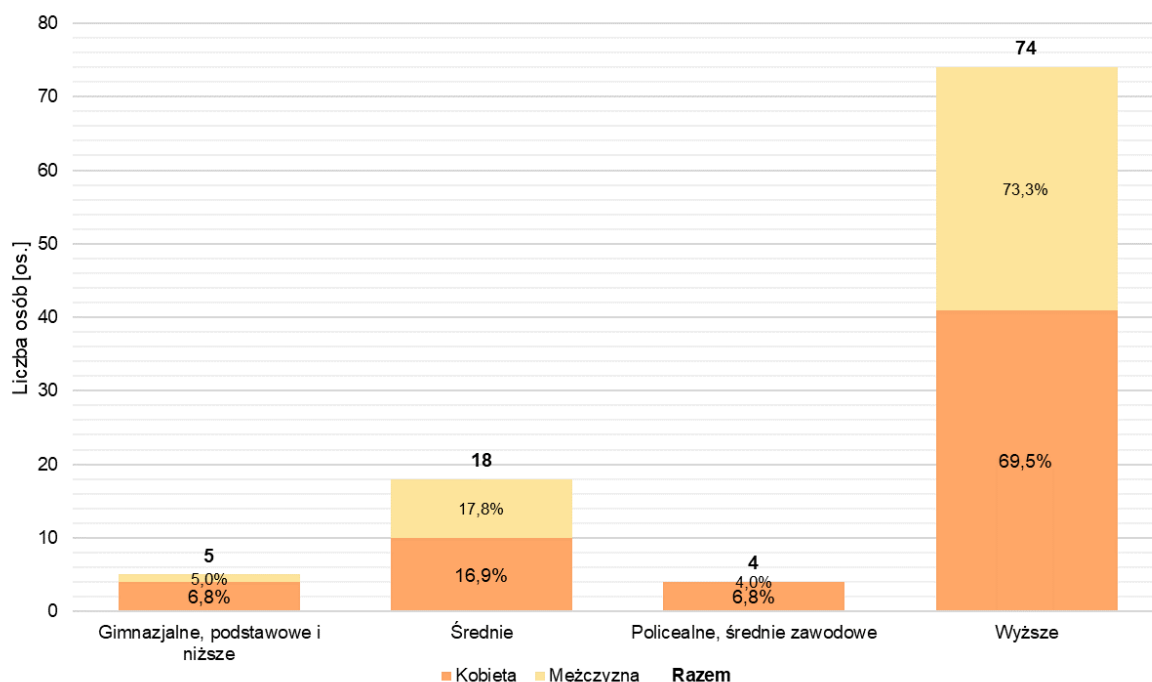


Źródło: Opracowanie własne

Ostatnią uzyskaną o respondencie informacją jest poziom wykształcenia. Zdecydowana większość osób wypełniających ankietę internetową posiada wykształcenie wyższe (ponad 73%). Prawie 18% ankietowanych posiada wykształcenie średnie. Niewielki odsetek stanowią osoby z wykształceniem gimnazjalnym, podstawowym i niższym oraz policealnym lub średnim zawodowym, odpowiednio 5% oraz 4%.

Szczegółowe dane dotyczące wykształcenia znajdują się na wykresie 1.3.

Wykres 1.3 Wykształcenie respondentów w badaniu internetowym z podziałem na płeć



Źródło: Opracowanie własne

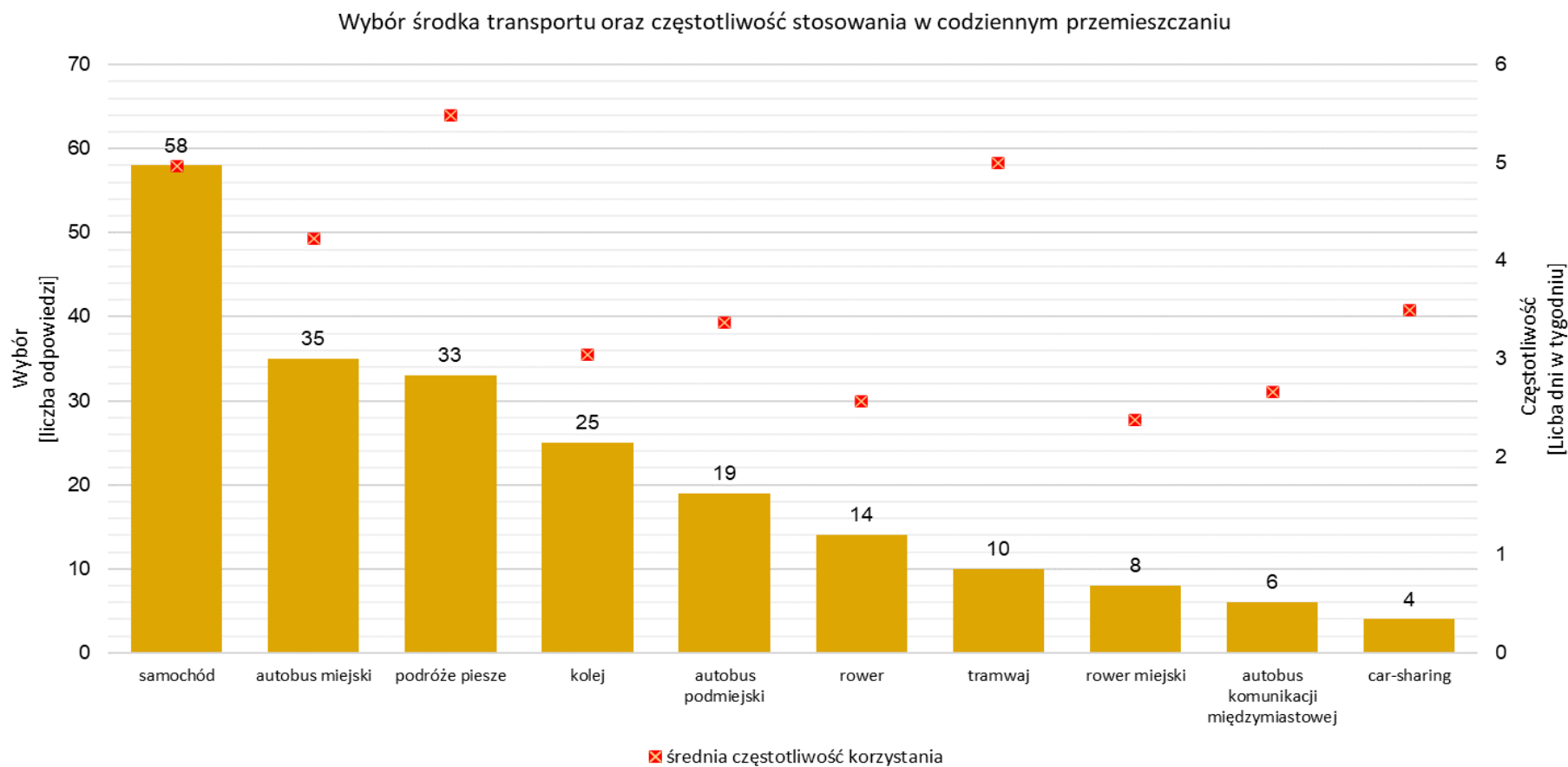
1.1. Preferencje komunikacyjne

W zakresie preferencji komunikacyjnych poproszono o wskazanie wszystkich środków transportu, które ankietowani stosują w codziennym przemieszczaniu wraz z podaniem częstotliwości ich stosowania w ujęciu tygodniowym. Każda osoba mogła wskazać kilka odpowiedzi, a także przedstawić własną, inną odpowiedź.

Wybór poszczególnych środków transportu oraz częstotliwość stosowania przedstawiono na wykresie 1.4.

Załącznik nr 1. Wyniki badań ilościowych

Wykres 1.4. Wybór środków transportu oraz częstotliwość ich stosowania w codziennym przemieszczaniu wśród uczestników badania internetowego



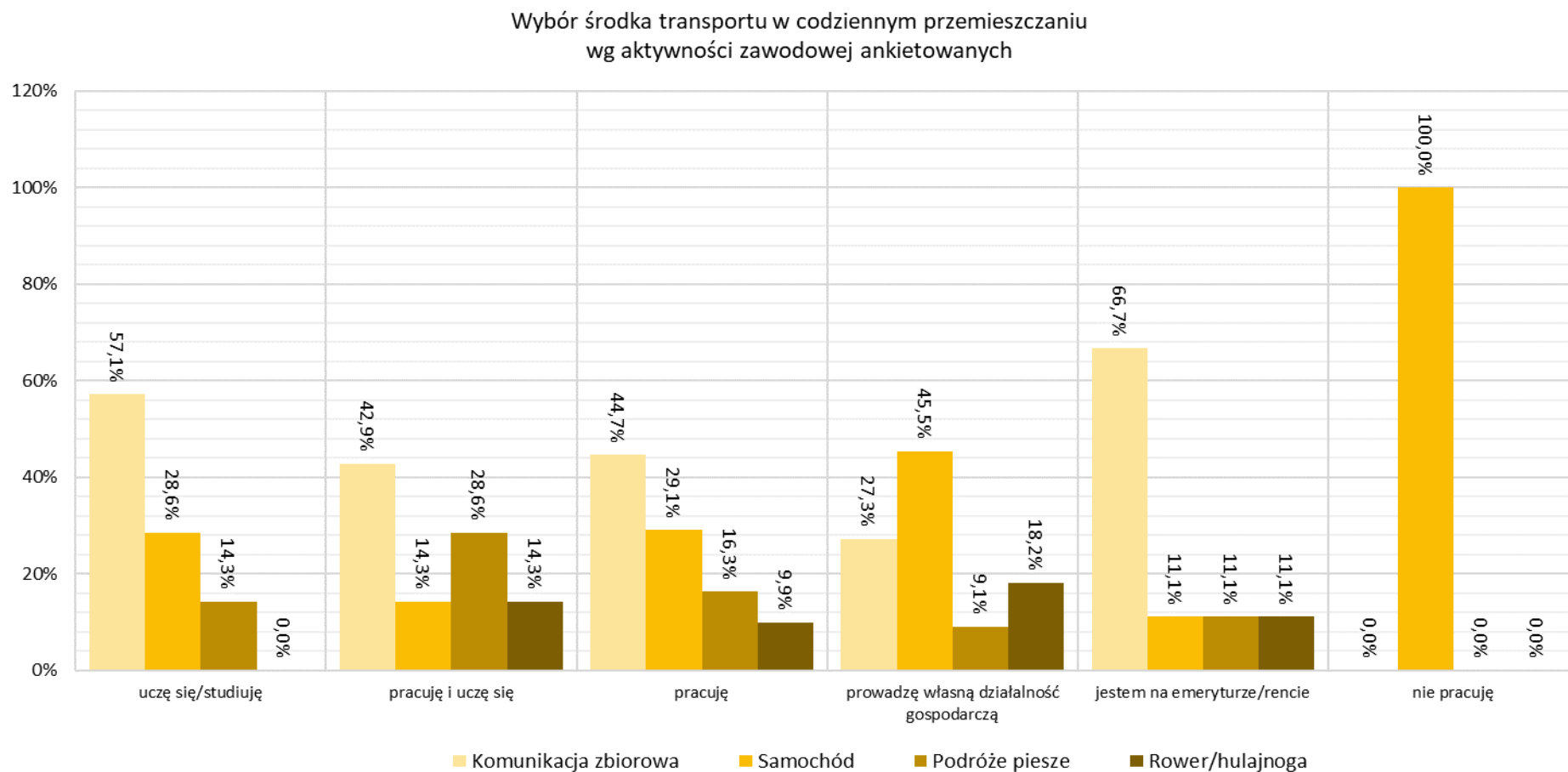
Źródło: Opracowanie własne

Najczęściej wybieranym środkiem transportu w codziennym przemieszczaniu się wg. internautów jest samochód – wybiera go większość (57,4%) ankietowanych, a średnia częstotliwość jego stosowania wynosi 5 razy w tygodniu. Kolejnym często wybieranym środkiem transportu w codziennych podróżach jest autobus miejski, taki sposób przemieszczania wybiera ok. 34,7% respondentów.

Rozkład wybieranych środków transportu w codziennym przemieszczaniu przeanalizowano także dla poszczególnych grup aktywności zawodowej ankietowanych, a wyniki przedstawiono na wykresie 1.5.

Załącznik nr 1. Wyniki badań ilościowych

Wykres 1.5. Wybór środków transportu w codziennym przemieszczaniu według aktywności zawodowej uczestników badania internetowego



Źródło: Opracowanie własne

Podobnie jak w przypadku grup zawodowych, w każdej grupie wiekowej najpopularniejszym wyborem ankietowanych była komunikacja publiczna. Podróże wykonywane samochodem są najpopularniejsze wśród osób w wieku 50-64 lata. Podróże rowerem lub hulajnogą najczęściej wybierane są wśród osób najstarszych (powyżej 64 lat).

Załącznik nr 1. Wyniki badań ilościowych

Wykres 1.6. Wybór środków transportu w codziennym przemieszczaniu według wieku uczestników badania internetowego



Źródło: Opracowanie własne

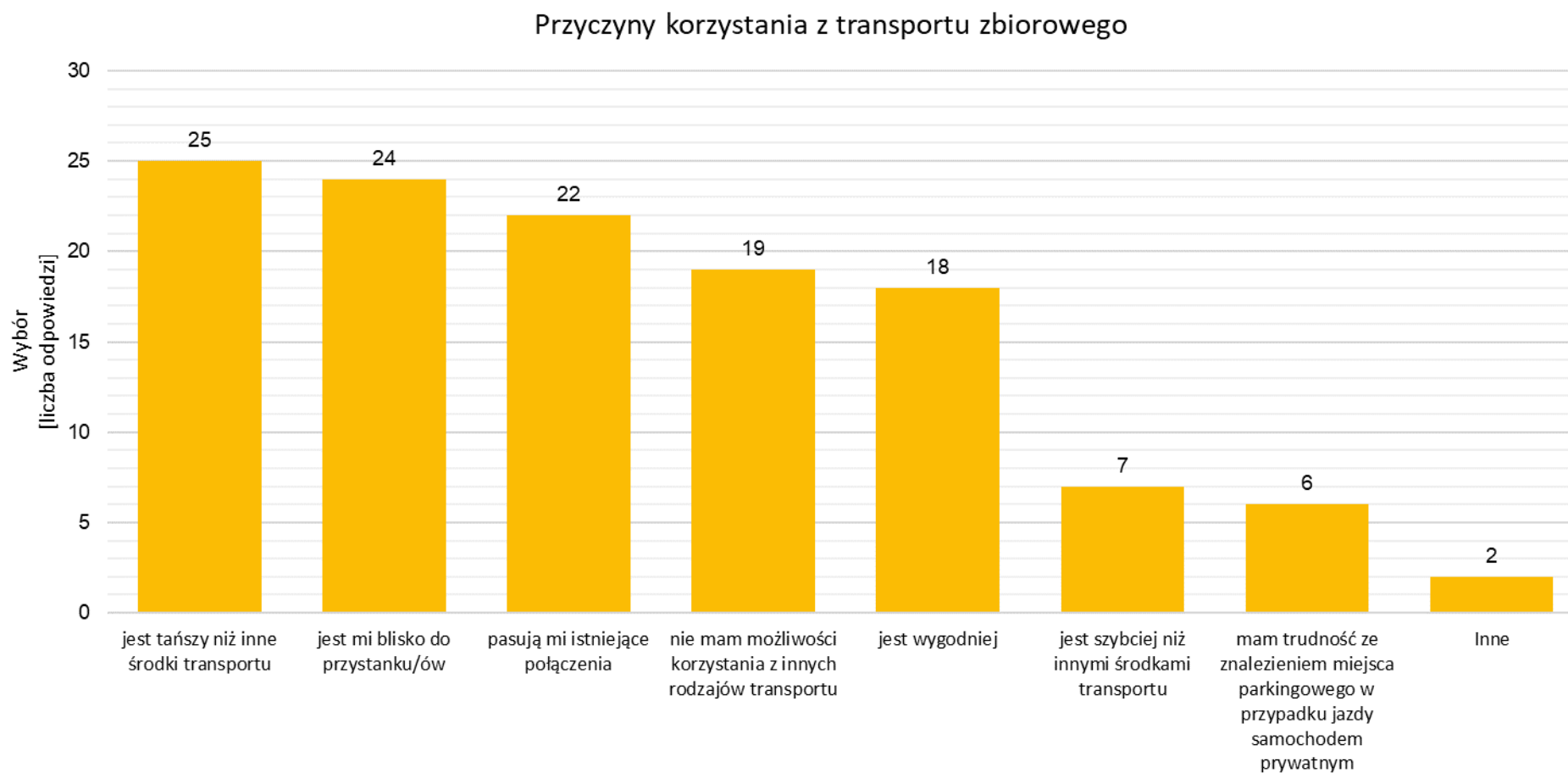
Kolejne pytania związane były z poszczególnymi środkami transportu. Ankietowanych, którzy zadeklarowali wybór danego środka transportu w codziennym przemieszczaniu się zapytano o przyczyny jego wyboru, a pozostałe osoby poproszono o wskazanie powodów niekorzystania z nich. Dodatkowo poproszono o ocenę cech poszczególnych grup tematycznych: publiczny transport zbiorowy, transport indywidualny samochodowy, transport indywidualny rowerowy, transport indywidualny pieszy, ocena systemu płatnego parkowania, ocena modernizacji i rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Do oceny cech w poszczególnych grupach użyto skali 5-cio stopniowej, gdzie „1” jest oceną najgorszą, a „5” oceną najlepszą. Dla każdej grupy cech średnia ocena została przedstawiona w postaci liczbowej oraz oznaczona kolorem zgodnie z zasadą, że im wyższa średnia ocena tym ciemniejszy odcień zielonego. Dodatkowo ankietowani wskazywali 4 najistotniejsze ich zdaniem cechy. Im wyższa ranga oceny, tym większa była jej waga. Randze 1. przypisano 4 punkty za każde wystąpienie, randze 2. - 3 punkty, randze 3. – 2 punkty i randze 4. – 1 punkt. Punkty zsumowano, a cecha z najwyższą liczbą punktów uznawana jest za najistotniejszą wśród respondentów. Cechy poszczególnych środków transportu oceniali jedynie ich użytkownicy.

Publiczny transport zbiorowy

Respondentów poproszono o wskazanie przyczyn korzystania z publicznego transportu zbiorowego. Najczęściej wskazywanymi przyczynami były: niska cena, bliskość przystanków oraz pasujące istniejące połączenia. Szczegółowe wyniki przedstawione zostały na wykresie 1.7.

Wykres 1.7. Przyczyny wyboru komunikacji zbiorowej w codziennym przemieszczaniu się wśród uczestników badania internetowego



Źródło: Opracowanie własne

Załącznik nr 1. Wyniki badań ilościowych

W transporcie zbiorowym najlepiej oceniono dostęp do informacji o kursowaniu i sposobie zakupu biletu, komfort i bezpieczeństwo podróży oraz łatwość zakupu biletu, jednak te cechy były stosunkowo mało istotne dla ankietowanych. Najniżej oceniono dostosowanie rozkładu do pory dnia, częstotliwość kursowania – te cechy z kolei były dla respondentów jednymi z bardziej istotnych. Szczegółowe oceny poszczególnych cech wraz z przypisanymi im punktami przedstawione są w tabeli 1.1.

Tabela 1.1. Ocena cech transportu zbiorowego wg uczestników badania internetowego

Lp.	Jak ocenia Pan/Pani w transporcie zbiorowym następujące cechy?	Średnia ocena	Ranga 1 (waga 4)	Ranga 2 (waga 3)	Ranga 3 (waga 2)	Ranga 4 (waga 1)	Liczba punktów
1	częstotliwość kursowania	3,00	16	25	4	7	154
2	czas podróży	3,45	8	15	8	6	99
3	punktualność	3,17	6	4	9	4	58
4	dostosowanie rozkładu jazdy do pory dnia	2,79	6	4	10	2	58
5	odległość do przystanku	3,66	8	0	8	4	52
6	koszt przejazdu	3,09	6	5	2	8	51
7	wygoda przesiadki/dobre skomunikowanie z innymi rodzajami transportu	3,03	2	2	6	6	32
8	bezpośredniość połączeń (konieczności przesiadania się)	3,19	2	2	4	5	27
9	niezawodność funkcjonowania (pewność kursu)	3,09	2	0	2	2	14
10	łatwość zakupu biletu	3,72	0	0	2	8	12
11	komfort i bezpieczeństwo podróży	3,72	2	0	0	0	8
12	dostęp do informacji o kursowaniu, o sposobie zakupu biletu itp.	3,86	0	1	0	2	5
13	jakość Infrastruktury przystankowej	3,28	0	0	1	1	3

Źródło: Opracowanie własne

Wśród przyczyn niekorzystania z komunikacji zbiorowej najczęściej wskazywano zbyt niską częstotliwość kursowania. Kolejnym często powtarzającym się powodem był utrudniony/daleki dostęp do przystanków. Szczegółowe wyniki przedstawione zostały na wykresie 1.8.

Załącznik nr 1. Wyniki badań ilościowych

Wykres 1.8. Przyczyny niekorzystania z komunikacji zbiorowej w codziennym przemieszczaniu się wśród uczestników badania internetowego

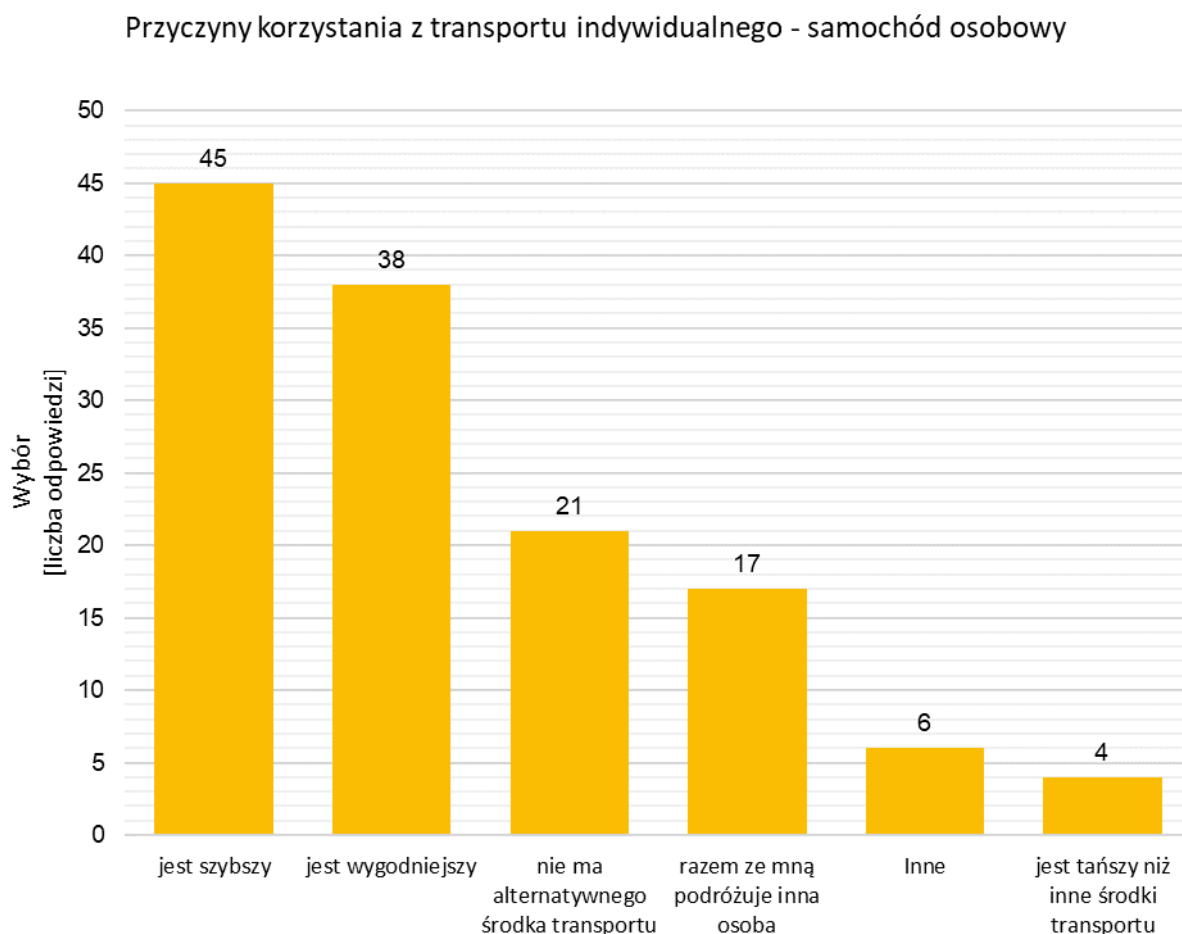


Źródło: Opracowanie własne

Transport indywidualny samochodowy

Respondentów poproszono o wskazanie przyczyn korzystania z transportu indywidualnego samochodowego. Najczęściej wskazywanymi przyczynami były: szybkość podróży (45 wskazań) oraz wygoda (38 wskazań). Brak alternatywnego środka transportu zaznaczyło 21 osób wypełniających ankietę internetową. Szczegółowe wyniki przedstawione zostały na wykresie 1.9.

Wykres 1.9. Przyczyny wyboru samochodu w codziennym przemieszczaniu się wśród uczestników badania internetowego



Źródło: Opracowanie własne

W indywidualnym transporcie samochodowym ankietowani najlepiej ocenili parametry dróg oraz sposób organizacji i zarządzania ruchem. Najgorzej oceniono warunki parkowania oraz możliwość i dogodność współkorzystania z dróg z rowerzystami. Za

Załącznik nr 1. Wyniki badań ilościowych

najistotniejszą cechą ankietowani uznali stan techniczny dróg oraz bezpieczeństwo. Szczegółowe oceny poszczególnych cech wraz z przypisanymi im punktami przedstawiono w tabeli 1.2.

Tabela 1.2. Ocena cech transportu indywidualnego samochodowego wg uczestników badania internetowego

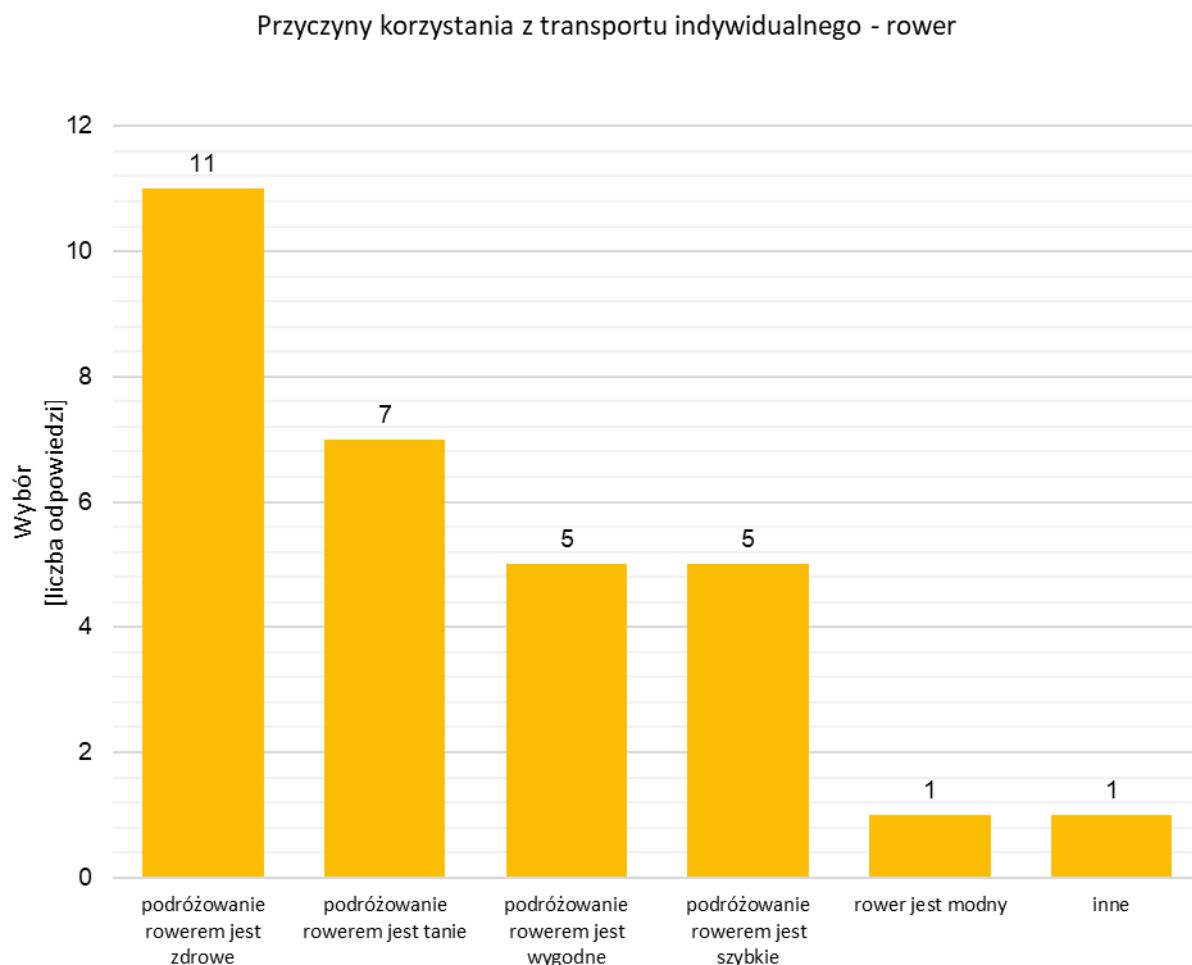
Lp.	Jak ocenia Pan/Pani w transporcie indywidualnym samochodowym następujące cechy?	Średnia ocena	Ranga 1 (waga 4)	Ranga 2 (waga 3)	Ranga 3 (waga 2)	Ranga 4 (waga 1)	Liczba punktów
1	stan techniczny dróg	2,45	23	16	5	5	155
2	bezpieczeństwo ruchu	2,44	21	7	18	6	147
3	warunki parkowania	1,98	8	13	14	17	116
4	warunki ruchu	2,36	6	13	6	13	88
5	parametry dróg (liczba pasów, progi zwalniające, wyniesione przejścia dla pieszych, etc.)	2,83	3	8	6	14	62
6	sposób organizacji i zarządzania ruchem	2,85	2	5	11	7	52
7	możliwość i dogodność współkorzystania z dróg z pojazdami publicznego transportu zbiorowego	2,65	2	0	6	2	22
8	możliwość i dogodność współkorzystania z dróg z rowerzystami	2,23	1	4	0	2	18

Źródło: Opracowanie własne

Transport indywidualny rowerowy

Respondentów poproszono o wskazanie przyczyn korzystania z transportu rowerowego. Najczęściej wskazywano, że takie podróże są zdrowe (11 wskazań) oraz tanie (7 wskazań). Internauci wskazywali także, że przemieszczenia rowerem są wygodne (5 wskazań) i szybkie (5 wskazań). Szczegółowe wyniki przedstawione zostały na wykresie 1.10.

Wykres 1.10. Przyczyny wyboru roweru w codziennym przemieszczaniu się wśród uczestników badania internetowego

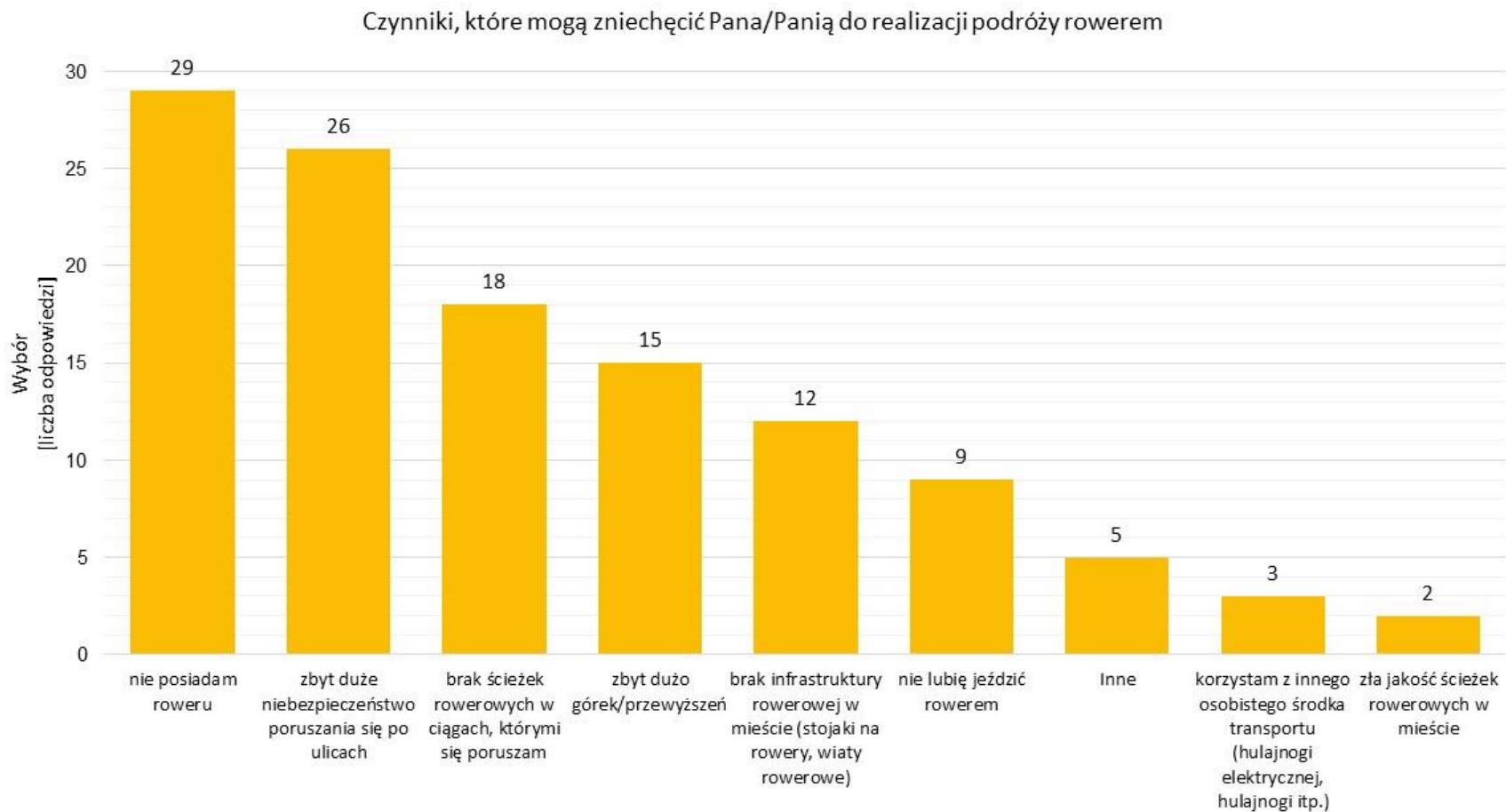


Źródło: Opracowanie własne

Respondentów, którzy nie korzystają z roweru zapytano o czynniki, które zniechęcają ich do realizacji podróży z użyciem tego środka transportu. Wśród przyczyn najczęściej wskazywano głównie brak roweru oraz zbyt duże niebezpieczeństwo poruszania się po ulicach. Szczegółowe wyniki przedstawione zostały na wykresie 1.11.

Załącznik nr 1. Wyniki badań ilościowych

Wykres 1.11. Czynniki zniechęcające do podróży rowerem wśród uczestników badania internetowego



Źródło: Opracowanie własne

Załącznik nr 1. Wyniki badań ilościowych

Najwyższe oceny cech transportu rowerowego uzyskały: włożenie wysiłku w jazdę na rowerze oraz konieczność posiadania roweru – te cechy jako jedyne uzyskały średnią ocen wyższą od 3, natomiast są one jednymi z najmniej istotnych dla respondentów. Bardzo krytycznie oceniono cechy: spójność, ciągłość dróg rowerowych oraz liczbę miejsc w których można bezpiecznie pozostawić rower. Za najistotniejsze cechy internauci uznali liczbę kilometrów wydzielonych dróg rowerowych, liczbę kilometrów ulic o ruchu uspokojonym oraz miejsca w których można bezpiecznie pozostawić rower. Szczegółowe oceny poszczególnych cech wraz z przypisanymi im punktami przedstawiono w tabeli 1.3.

Tabela 1.3. Ocena cech transportu rowerowego wg uczestników badania internetowego

Lp.	Jak ocenia Pan/Pani w transporcie indywidualnym rowerowym następujące cechy?	Średnia ocena	Ranga 1 (waga 4)	Ranga 2 (waga 3)	Ranga 3 (waga 2)	Ranga 4 (waga 1)	Liczba punktów
1	liczba km wydzielonych dróg rowerowych	1,86	12	2	0	0	54
2	liczba km ulic o ruchu uspokojonym, gdzie rowerzysta może bezpiecznie poruszać się wspólnie z innymi pojazdami	1,64	0	4	4	1	21
3	miejsca, w których można pozostawić bezpiecznie rower	1,79	2	2	2	3	21
4	wpływ warunków atmosferycznych na korzystanie z roweru	2,86	0	2	4	2	16
5	bezpieczeństwo osobiste, lęk przed kradzieżą	1,71	0	2	1	3	11
6	dostęp do rowerów miejskich	2,14	0	2	0	0	6
7	konieczność posiadania roweru	3,29	0	0	1	2	4
8	włożenie wysiłku w jazdę na rowerze	3,43	0	0	0	0	0

Źródło: Opracowanie własne

Transport indywidualny pieszy

Cechy najistotniejsze dla pieszych to stan nawierzchni chodników, ustawienia sygnalizacji świetlnej oraz liczba kilometrów chodników. Najlepiej oceniono natomiast oświetlenie ciągów pieszych, liczbę przejść dla pieszych, bezpieczeństwo w poruszaniu się oraz liczbę miejsc wypoczynku na trasie. Żaden z ankietowanych nie wskazał cech: wysokość

Załącznik nr 1. Wyniki badań ilościowych

krawężników oraz liczba miejsc wypoczynku na trasie jako istotne. Szczegółowe oceny poszczególnych cech wraz z przypisanymi im punktami przedstawione są w tabeli 1.4.

Tabela 1.4. Ocena cech podróży pieszych wg uczestników badania internetowego

Lp.	Jak ocenia Pan/Pani w transporcie indywidualnym pieszym następujące cechy?	Średnia ocena	Ranga 1	Ranga 2	Ranga 3	Ranga 4	Liczba punktów
			(waga 4)	(waga 3)	(waga 2)	(waga 1)	
1	stan nawierzchni chodników	2,63	2	3	1	2	21
2	ustawienie sygnalizacji świetlnych	1,75	3	2	0	0	18
3	liczba kilometrów chodników	3,88	3	1	1	0	17
4	liczba przejść dla pieszych	4,00	0	0	4	0	8
5	swoboda przejścia chodnikiem (np. brak zastawiania chodników przez parkujące samochody)	2,00	0	1	1	2	7
6	bezpieczeństwo w poruszaniu się	4,00	0	1	1	0	5
7	oświetlenie ciągów pieszych	4,25	0	0	0	2	2
8	dbałość o chodniki, np. sprzątnięcie, odśnieżanie chodników	3,13	0	0	0	2	2
9	wysokość krawężników (możliwość zejścia przy przejściach)	3,25	0	0	0	0	0
10	liczba miejsc wypoczynku na trasie (np. ławki, zieleń)	4,00	0	0	0	0	0

Źródło: Opracowanie własne

Ocena modernizacji i rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Najistotniejszymi cechami dla respondentów są: zwiększenie dostępności do istniejących tras autobusowych, budowa parkingów typu parkuj i jedź oraz budowa węzłów przesiadkowych dla publicznego transportu zbiorowego, uprzywilejowanie transportu zbiorowego w centrum miasta kosztem ograniczenia przestrzeni dla samochodów. Powyższe cechy były także najlepiej ocenione przez respondentów. Szczegółowe oceny poszczególnych cech wraz z przypisanymi im punktami przedstawiono w tabeli 1.5.

Załącznik nr 1. Wyniki badań ilościowych

Tabela 1.5. Ocena modernizacji i rozwoju publicznego transportu zbiorowego wg uczestników badania internetowego

Lp.	Jak ocenia Pan/Pani modernizację i rozwój transportu zbiorowego?	Średnia ocena	Ranga 1 (waga 4)	Ranga 2 (waga 3)	Ranga 3 (waga 2)	Ranga 4 (waga 1)	Liczba punktów
1	zwiększenie dostępności do istniejących tras autobusowych	2,79	52	14	6	10	272
2	budowa parkingów typu Park&Ride (parkuj i jedź)	2,77	18	30	9	7	187
3	budowa węzłów przesiadkowych dla publicznego transportu zbiorowego	2,76	4	25	32	21	176
4	uprzywilejowanie transportu zbiorowego w centrum miasta kosztem ograniczania przestrzeni dla samochodów	2,80	9	9	18	32	131
5	wydzielenie pasów autobusowych	2,57	12	13	12	14	125
6	priorytety dla autobusów na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną	2,70	6	10	24	17	119

Źródło: Opracowanie własne

Ocena modernizacji i rozwoju transportu indywidualnego

Modernizację i rozwój transportu indywidualnego respondenci ocenili dosyć krytycznie, żadna z ocen nie przekracza wartości 3. Najistotniejsze dla respondentów są remonty ulic oraz budowa nowych tras obwodowych. Szczegółowe oceny poszczególnych cech wraz z przypisanymi im punktami przedstawiono w tabeli 1.6.

Tabela 1.6. Ocena modernizacji i rozwoju transportu indywidualnego wg uczestników badania internetowego

Lp.	Jak ocenia Pan/Pani modernizację i rozwój transportu indywidualnego?	Średnia ocena	Ranga 1 (waga 4)	Ranga 2 (waga 3)	Ranga 3 (waga 2)	Ranga 4 (waga 1)	Liczba punktów
1	remonty ulic	2,57	53	10	8	6	264
2	budowa nowych tras obwodowych	2,55	25	43	5	2	241
3	usprawnianie systemu zarządzania ruchem	2,59	7	16	27	21	151
4	ograniczanie parkowania w centrach	2,68	3	2	14	39	85
5	tworzenie środków uspokojenia ruchu	2,59	3	8	14	16	80
6	budowa mostów	2,60	4	2	17	8	64

Źródło: Opracowanie własne

Podsumowując, respondenci nieco lepiej oceniają modernizację i rozwój transportu indywidualnego niż publicznego transportu zbiorowego. W celu zwiększenia udziału podróży publiczną komunikacją zbiorową zasadna jest zmiana jej wizerunku wśród mieszkańców, co można osiągnąć m.in.: poprzez tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych, nadawanie priorytetów pojazdom transportu zbiorowego czy zwiększanie dostępności i atrakcyjności istniejących sieci komunikacji publicznej.

2. Wyniki ankiety internetowej - Działanie 3.4 (PI 4e)

Wdrażanie strategii niskoemisyjnych

W opinii respondentów komplementarność różnych środków transportu wzrosła w stopniu umiarkowanym, odnotowano niewielką liczbę odpowiedzi skrajnych (znaczny oraz nieznaczny wzrost komplementarności). Odpowiedzi respondentów wskazywały mniej więcej po równo na pełną lub częściową możliwość osiągnięcia założonych celów na poziomie RPO WD, wystąpiły jednak pojedyncze wskazania na brak osiągnięcia tych celów oraz na odpowiedź "nie mam zdania". Większość ankietowanych (jednak z niewielką przewagą) wskazała na niewystarczającą alokację środków w stosunku do potrzeb, przy czym kryteria (system) wyboru projektów był oceniony zdecydowanie pozytywnie. Funkcjonujący system wskaźników został oceniany jako odzwierciedlający w pełni lub częściowo efekty wygenerowane przez wsparcie w ramach działania 3.4, dość duża liczba osób nie miała jednak zdania w tej kwestii, wystąpiły także wskazania negatywnej oceny wskaźników. Efekty interwencji publicznej zostały ocenione zdecydowanie pozytywnie, nie było żadnych wskazań na brak użyteczności zrealizowanej interwencji publicznej. Większość ankietowanych wyraziło się pozytywnie o zwiększeniu spójności w znaczeniu wojewódzkim, a także zmiany środka transportu z samochodu na rzecz transportu zbiorowego. Respondenci w większości wskazali na wdrożenie dzięki realizacji projektu założeń zrównoważonej mobilności miejskiej czy też osiągnięcie niskoemisyjności. Dość duża była jednak liczba odpowiedzi "nie wiem/trudno powiedzieć". Zdecydowana większość ankietowanych wskazała na umiarkowany wpływ inwestycji na zmianę środka transportu (rezygnacja z motoryzacji indywidualnej). Jako najpilniejsze z punktu widzenia zmniejszenia problemów transportowych w regionie wskazano na inwestycje ograniczające ruch indywidualny w zakresie różnych projektów. W poniższych tabelach zostały przedstawione wyniki ankiety internetowej dotyczące Działania 3.4 Wdrażania strategii niskoemisyjnych.

Załącznik nr 1. Wyniki badań ilościowych

Tabela 2.1. Komplementarność inwestycji między transportem kolejowym, drogowym i rowerowym

Jak Państwa zdaniem po zrealizowaniu zaplanowanych inwestycji w ramach Działania 3.4 kształtuje się komplementarność między transportem kolejowym, drogowym oraz rowerowym?	Liczba odpowiedzi
Po zrealizowaniu planowanych inwestycji przedmiotowa komplementarność wzrosła w stopniu znaczącym	13
Po zrealizowaniu planowanych inwestycji przedmiotowa komplementarność wzrosła w stopniu umiarkowanym	34
Po zrealizowaniu planowanych inwestycji przedmiotowa komplementarność wzrosła w stopniu nieznacznym	7

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 2.2. Ocena osiągnięcia celów na poziomie RPO WD 2014-2020

Czy Państwa zdaniem wdrożone formy wsparcia w obszarze strategii niskoemisyjnych umożliwiły osiągnięcie założonych celów na poziomie RPO WD 2014-2020?	Liczba odpowiedzi
Tak	26
Nie	2
Częściowo	22
Nie mam zdania	4

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 2.3. Ocena adekwatności alokacji środków w ramach Działania 3.4

Czy zaplanowana alokacja w ramach Działania 3.4 Wdrażanie strategii niskoemisyjnych była adekwatna do potrzeb?	Liczba odpowiedzi
Tak	25
Nie	29

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 2.4. Ocena systemu wdrażania oraz wyboru projektu w ramach Działania 3.4

Czy Państwa zdaniem zaplanowane kryteria, system wdrażania oraz wyboru projektów w ramach Działania 3.4 był odpowiedni?	Liczba odpowiedzi
Tak	51
Nie	3

Źródło: Opracowanie własne

Załącznik nr 1. Wyniki badań ilościowych

Tabela 2.5. Ocena wskaźników efektów wygenerowanych przez wsparcie w ramach Działania 3.4

Czy funkcjonujący system wskaźników w trafny sposób odzwierciedlał efekty wygenerowane przez wsparcie w ramach Działania 3.4 Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego 2014-2020?	Liczba odpowiedzi
Tak	22
Nie	3
Częściowo	21
Nie mam zdania	8

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 2.6. Ocena efektywności interwencji publicznej realizowanej w ramach Działania 3.4

Jak należy Państwa zdaniem ocenić efektywność interwencji publicznej zrealizowanej w ramach Działania 3.4. Czy była ona użyteczna i trwała z punktu widzenia Państwa oczekiwania?	Liczba odpowiedzi
Tak	43
Nie	0
Częściowo	11
Nie wiem/trudno powiedzieć	0

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 2.7. Ocena projektów realizowanych w ramach Działania 3.4 pod kątem spójności

Czy, Państwa zdaniem, projekty realizowane w ramach Działania 3.4 mogą przyczynić się do zwiększenia przez województwo dolnośląskie spójności (rozumianej jako rozwój infrastruktury ułatwiającej współpracę pomiędzy regionami)?	Liczba odpowiedzi
Tak	39
Nie	3
Nie wiem/trudno powiedzieć	12

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 2.8. Ocena rezygnacji z transportu samochodowego na rzecz transportu zbiorowego

Czy Państwa zdaniem w wyniku zrealizowanych w ramach Działania 3.4 inwestycji doszło do rezygnacji mieszkańców Dolnego Śląska ze środków transportu samochodowego na rzecz zbiorowego?	Liczba odpowiedzi
Tak	42
Nie	0
Nie wiem/trudno powiedzieć	12

Źródło: Opracowanie własne

Załącznik nr 1. Wyniki badań ilościowych

Tabela 2.9. Ocena wdrożenia mobilności miejskiej

W jakim stopniu Państwa zdaniem w wyniku zrealizowanych w ramach Działania 3.4 została wdrożona mobilność miejska?	Liczba odpowiedzi
W stopniu znaczącym	6
W stopniu zadowalającym	27
Nie wiem/trudno powiedzieć	21

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 2.10. Ocena osiągnięcia niskoemisyjnej i zrównoważonej mobilności

Czy Państwa zdaniem projekty uzyskujące dofinansowanie w ramach Działania 3.4 przyczyniają się do osiągnięcia niskoemisyjnej i zrównoważonej mobilności w miastach?	Liczba odpowiedzi
Tak	22
Nie	3
Częściowo	26
Nie wiem/trudno powiedzieć	3

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 2.11. Ocena wykorzystania transportu zbiorowego jako alternatywa dla transportu samochodowego

W jakim stopniu Państwa zdaniem realizacja inwestycji w transport miejski przyczyniła się do zwiększenia jego wykorzystania jako alternatywy dla motoryzacji indywidualnej?	Liczba odpowiedzi
W stopniu znaczącym	5
W stopniu umiarkowanym	46
W stopniu nieznacznym	3

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 2.12. Ocena typów projektów najpilniejszych do realizacji

W obszarze jakich typów projektów istnieje najpilniejsza potrzeba kontynuacji z punktu widzenia efektywnego alokowania środków i zmniejszania problemów transportowych oraz związanych z jakością powietrza?	Liczba odpowiedzi
Zakup oraz modernizacja niskoemisyjnego taboru szynowego i/lub niskoemisyjnego lub bezemisyjnego	8
Inwestycje ograniczające indywidualny ruch zmotoryzowany w centrach miast np. P&R, B&R, zintegrowane centra przesiadkowe, stacje ładowania pojazdów elektrycznych, stacje tankowania paliw alternatywnych (np. CNG, LNG, LPG), wspólny bilet itp.	10
Inwestycje (budowa, rozbudowa) związane z systemami zarządzania ruchem i energią (infrastruktura, oprogramowanie)	0
Inwestycje ograniczające indywidualny ruch zmotoryzowany w centrach miast: drogi rowerowe, ciągi pieszo – rowerowe itp.	26
Samodzielne inwestycje związane z energooszczędnym oświetleniem ulicznym i drogowym przy drogach publicznych	3
Inwestycje w infrastrukturę drogową transportu publicznego	7

Źródło: Opracowanie własne

3. Wyniki ankiety internetowej - Działanie 5.1 (PI 7 b)

Drogowa dostępność transportowa

Wszyscy beneficjenci wskazywali osiągnięcie lub chociaż częściowe osiągnięcie założonych celów. Podobnie głosy rozłożyły się w pytaniu dotyczącym zmian na poziomie wspartych obszarów. Jeszcze większa liczba ankietowanych wskazała w pełni twierdzącą odpowiedź w kwestii dalszego oddziaływania projektu już po zakończeniu jego realizacji. Zdecydowana większość wskazywała na kompletny system monitorowania wsparcia, natomiast w kwestii kompleksowości wsparcia więcej osób deklarowało jedynie częściową kompleksowość. Większość beneficjentów deklarowało także stworzenie spójnego systemu drogowego. System wskaźników został oceniony pozytywnie, jednak można zauważyć dość znaczną liczbę odpowiedzi "nie mam zdania". Większość beneficjentów nie wyraża się jednoznacznie na związek interwencji ze spadkiem liczby wypadków - dominowała tutaj odpowiedź "nie wiem/trudno powiedzieć". Respondenci wypowiedzieli się pozytywnie o systemie wdrażania oraz wyboru projektów, jednak znaczący był tutaj także odsetek odpowiedzi "nie wiem/trudno powiedzieć". Jako najważniejszy rodzaj projektów dotyczących transportu drogowego wskazano te służące wyprowadzaniu ruchu tranzytowego z centrum miejscowości, a na drugim miejscu wskazano przebudowę dróg wojewódzkich celem poprawy dostępności do sieci dróg krajowych oraz sieci dróg TEN-T. W poniższych tabelach zostały przedstawione wyniki ankiety internetowej dotyczące Działania 5.1 Drogowa dostępność transportowa.

Tabela 3.1. Ocena wdrożonych form wsparcia

Czy Państwa zdaniem wdrożone formy wsparcia w obszarze inwestycji transportowych umożliwiły osiągnięcie założonych celów na poziomie RPO WD 2014-2020?	Liczba odpowiedzi
Tak	13
Nie	0
Częściowo	8
Nie mam zdania	0

Źródło: Opracowanie własne

Załącznik nr 1. Wyniki badań ilościowych

Tabela 3.2. Ocena zmian na poziomie wspartych obszarów

Czy Państwa zdaniem udzielone wsparcie przyniosło zakładane zmiany na poziomie wspartych obszarów?	Liczba odpowiedzi
Tak	14
Nie	0
Częściowo	7
Nie mam zdania	0

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 3.3. Ocena trwałości uzyskanych efektów

Czy Państwa zdaniem uzyskane efekty w wyniku interwencji są trwałe, tzn. oddziałują nadal po jej zakończeniu?	Liczba odpowiedzi
Tak	17
Nie	0
Częściowo	4
Nie mam zdania	0

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 3.4. Ocena systemu monitorowania

Czy Państwa zdaniem system monitorowania wsparcia był kompletny?	Liczba odpowiedzi
Tak	18
Nie	0
Częściowo	3
Nie mam zdania	0

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 3.5. Ocena kompleksowości projektów

Czy Państwa zdaniem interwencja miała charakter kompleksowy, tj. łączyła działania o charakterze infrastrukturalnym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzenno-funkcyjnym?	Liczba odpowiedzi
Tak	12
Nie	3
Częściowo	6
Nie mam zdania	0

Źródło: Opracowanie własne

Załącznik nr 1. Wyniki badań ilościowych

Tabela 3.6. Ocena celów i form wsparcia w zakresie budowy, przebudowy i modernizacji infrastruktury drogowej

Czy Państwa zdaniem wybrane cele i formy wsparcia w zakresie budowy, przebudowy i modernizacji infrastruktury drogowej, podejmowane z poziomu regionalnego, koncentrujące się na zapewnieniu połączenia regionalnej sieci transportowej z siecią dróg krajowych i TEN-T przyczyniły się do stworzenia spójnego systemu drogowego w wymiarze regionalnym, krajowym oraz europejskim?	Liczba odpowiedzi
Tak	12
Nie	0
Częściowo	6
Nie mam zdania	3

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 3.7. Ocena funkcjonującego systemu wskaźników

Czy Państwa zdaniem funkcjonujący system wskaźników w trafny sposób odzwierciedla efekty wygenerowane przez wsparcie w ramach Działania 5.1 Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego 2014-2020?	Liczba odpowiedzi
Tak	12
Nie	0
Częściowo	3
Nie mam zdania	6

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 3.8. Ocena zmniejszenia wypadkowości

Czy dzięki interwencji nastąpił spadek liczby miejsc o zwiększonej wypadkowości?	Liczba odpowiedzi
Tak	6
Nie	0
Nie wiem/trudno powiedzieć	15

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 3.9. Ocena kryteriów, systemu wdrażania oraz wyboru projektów

Czy zaplanowane kryteria, system wdrażania oraz wyboru projektów był odpowiedni?	Liczba odpowiedzi
Tak	12
Nie	3
Nie wiem/trudno powiedzieć	6

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 3.10. Projekty o największym znaczeniu dla transportu drogowego

Jakie, Państwa zdaniem, projekty dotyczące transportu drogowego mają największy wpływ na zwiększenie przez województwa spójności międzyterytorialnej (rozumianej jako rozwój infrastruktury ułatwiającej współpracę pomiędzy regionami)?	Liczba odpowiedzi
Inwestycje służące wyprowadzeniu ruchu tranzytowego z obszarów centralnych miast i miejscowości, polegające na budowie obwodnic lub obejść miejscowości w kategorii dróg wojewódzkich	12
Budowa i przebudowa dróg wojewódzkich poprawiających dostępność do systemu dróg krajowych lub sieci TEN-T	6
Działania służące poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz jego przepustowości i sprawności, a także Inteligentne Systemy Transportowe.	3

Źródło: Opracowanie własne

4. Wyniki ankiety internetowej - Działanie 5.2 (PI 7 d)

System transportu kolejowego

Większość beneficjentów wskazywała na częściowy wzrost komplementarności pomiędzy różnymi rodzajami transportu po zrealizowaniu projektu, wyłącznie jedna osoba wskazała na znaczną poprawę komplementarności. Większość respondentów oceniła pozytywnie adekwatność zaplanowanej alokacji w ramach działania 5.2, a także zaplanowane kryteria (system) wdrażania oraz wyboru projektów. Większość ankietowanych wskazywała, że system wskaźników w trafny sposób odzwierciedlał efekty wygenerowane przez wsparcie, jednak kilka osób wskazało tutaj na brak jednoznacznego zdania, podobnie rozłożyły się głosy w przypadku pytania dotyczącego efektywności interwencji publicznej. Większość osób, jednak w mniejszym udziale procentowym niż w poprzednich pytaniach oceniła, że udzielone wsparcie jednoznacznie wpłynęło na jakość usług w transporcie kolejowym przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa. Wszyscy respondenci zauważyli wzrost liczby pasażerów korzystających z transportu kolejowego, w tym były wskazania na znaczny poziom wzrostu. Beneficjenci wskazywali, że realizacja projektów w największym stopniu przyczyniła się do skrócenia czasu przejazdu, duża liczba wskazań dotyczyła także poprawy jakości podróżowania oraz poprawy oferty przewozowej. Respondenci w kontekście wpływu projektu na rozwój zrównoważonego transportu wskazali w szczególności jego wpływ na rozwój alternatywnych środków transportu. W ocenie beneficjentów działania 5.2 największy wpływ na zwiększenie przez województwa spójności międzyterytorialnej mają projekty związane z budową (odbudową) oraz modernizacją linii kolejowych, na drugim miejscu, jednak z wyraźnie niższą liczbą odpowiedzi wskazano na unowocześnienie taboru kolejowego. W poniższych tabelach zostały przedstawione wyniki ankiety internetowej dotyczące Działania 5.2 System transportu kolejowego.

Załącznik nr 1. Wyniki badań ilościowych

Tabela 4.1. Ocena komplementarności inwestycji pomiędzy transportem kolejowym, drogowym oraz rowerowym

Jak Państwa zdaniem po zrealizowaniu zaplanowanych inwestycji kształtuje się komplementarność między transportem kolejowym, drogowym oraz rowerowym?	Liczba odpowiedzi
Po zrealizowaniu planowanych inwestycji przedmiotowa komplementarność wzrosła w stopniu znaczącym	1
Po zrealizowaniu planowanych inwestycji przedmiotowa komplementarność wzrosła w stopniu umiarkowanym	10
Po zrealizowaniu planowanych inwestycji przedmiotowa komplementarność wzrosła w stopniu nieznaczącym	0

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 4.2. Ocena alokacji środków w ramach Działania 5.2

Czy zaplanowana alokacja w ramach Działania 5.2 System transportu kolejowego była adekwatna do potrzeb?	Liczba odpowiedzi
Tak	9
Nie	2

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 4.3. Ocena kryteriów, systemu wdrażania oraz wyboru projektów w ramach Działania 5.2

Czy Państwa zdaniem zaplanowane kryteria, system wdrażania oraz wyboru projektów w ramach Działania 5.2 był odpowiedni?	Liczba odpowiedzi
Tak	10
Nie	1

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 4.4. Ocena systemu wskaźników Działania 5.2

Czy funkcjonujący system wskaźników w trafny sposób odzwierciedlał efekty wygenerowane przez wsparcie w ramach Działania 5.2 Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego 2014-2020?	Liczba odpowiedzi
Tak	8
Nie	0
Częściowo	1
Nie mam zdania	2

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 4.5. Ocena efektywności interwencji publicznej zrealizowanej w ramach Działania 5.2

Jak należy Państwa zdaniem ocenić efektywność interwencji publicznej zrealizowanej w ramach Działania 5.2. Czy była ona użyteczna i trwała z punktu widzenia Państwa oczekiwania?	Liczba odpowiedzi
Tak	9
Nie	0
Częściowo	1
Nie mam zdania	1

Źródło: Opracowanie własne

Załącznik nr 1. Wyniki badań ilościowych

Tabela 4.6. Ocena wpływu realizacji przedsięwzięć na poprawę stanu technicznego infrastruktury kolejowej

Czy Państwa zdaniem udzielone wsparcie dotyczące modernizacji, rewitalizacji oraz budowy sieci kolejowej i infrastruktury kolejowej, jak również realizacja przedsięwzięć z zakresu zakupu taboru kolejowego wpłynęły/mogłyby wpłynąć na poprawę stanu technicznego infrastruktury kolejowej, podniesienia jakości usług oraz poprawy bezpieczeństwa, warunków i komfortu podróżowania klientów przewozów kolejowych?	Liczba odpowiedzi
Tak	7
Nie	0
Częściowo	3
Nie mam zdania	1

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 4.7. Ocena możliwości zwiększenia liczby pasażerów na nowych liniach kolejowych

Czy Państwa zdaniem w związku z podniesieniem jakości usług i/lub wprowadzeniem nowych linii kolejowych zwiększyła się/mogłaby zwiększyć się liczba pasażerów regionu korzystających codziennie z dojazdów do pracy?	Liczba odpowiedzi
Tak, w sposób znaczący	2
Z pewnością tak	7
Częściowo	2
Nie	0
Nie mam zdania	0

Źródło: Opracowanie własne

Załącznik nr 1. Wyniki badań ilościowych

Tabela 4.8. Ocena wpływu projektów w ramach Działania 5.2 na poprawę poziomu konkurencyjności transportu kolejowego

W jakim zakresie, Państwa zdaniem, realizacja projektów w ramach Działania 5.2 wpływa na poprawę poziomu konkurencyjności transportu kolejowego?	Liczba odpowiedzi
Poprawa jakości podróżowania	6
Poprawa oferty przewozowej (nowe możliwości konstruowania rozkładu jazdy)	6
Skrócenie czasu przejazdu w obrębie aglomeracji	3
Zwiększenie przepustowości	3
Poprawa bezpieczeństwa podróżowania	1
Podniesienie prędkości szlakowych na liniach kolejowych	3
Skrócenie czasu przejazdu między aglomeracjami w zakresie transportu towarowego	3
Poprawa efektywności transportu towarowego	2
Skrócenie czasu przejazdu między aglomeracjami w zakresie transportu pasażerskiego	7
Poprawa infrastruktury kolejowej dedykowanej obsłudze podróżnych	4

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 4.9. Ocena rozwoju zrównoważonego transportu

W jakim zakresie Państwa projekt przyczynił się do rozwoju zrównoważonego transportu?	Liczba odpowiedzi
Podniesienie poziomu bezpieczeństwa systemu transportowego	1
Zwiększenie dostępności transportowej w układzie krajowym	3
Rozwój alternatywnych form transportu	6
Zwiększenie dostępności transportowej kraju w układzie europejskim	1

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 4.10. Ocena projektów o największym wpływie na zwiększenie spójności międzyterytorialnej

Jakie, Państwa zdaniem, projekty dotyczące transportu kolejowego mają największy wpływ na zwiększenie przez województwa spójności międzyterytorialnej (rozumianej jako rozwój infrastruktury ułatwiającej współpracę pomiędzy regionami)?	Liczba odpowiedzi
Budowa, modernizacja i rehabilitacja linii kolejowych	6
Unowocześnienie (zakup lub modernizacja) taboru kolejowego do realizacji przewozów pasażerskich o charakterze ponadregionalnym	3
Modernizacja lub przebudowa infrastruktury obsługi podróżnych	0
Unowocześnienie (zakup lub modernizacja) taboru kolejowego, wraz z niezbędną infrastrukturą niezbędną do przygotowania składów/pociągów dla ruchu pasażerskiego	2
Horyzontalne projekty multilokalizacyjne mające na celu zastosowanie systemowych rozwiązań prowadzących do poprawy konkurencyjności transportu kolejowego w regionie	0

Źródło: Opracowanie własne

5. Wyniki ankiety internetowej - Nieskuteczni Wnioskodawcy projektów RPO WD 2014-2020 - Działania 3.4, 5.1, 5.2

Na podstawie wyników ankiet można zauważyć, że główną przyczyną negatywnej oceny złożonego wniosku była zbyt niska liczba uzyskanych punktów. W zdecydowanie mniejszym stopniu przyczyniło się do tego niespełnienie kryteriów wyboru projektu oraz ograniczona alokacja środków. Nieskuteczni Beneficjenci w większości deklarowali poprawne wypełnienie dokumentacji konkursowej, jedynie 3 osoby stwierdziły brak należytego wypełnienia wniosku. Jako podstawowe problemy skutecznego aplikowania wskazywano przede wszystkim nieprecyzyjne zapisy w dokumentacji konkursowej oraz nieadekwatny dobór kryteriów. W mniejszym stopniu wskazywano niezrozumiałe zapisy w instrukcji sporządzania dokumentacji. Beneficjenci po połowie wskazali na potrzebę zwiększenia liczby szkoleń oraz uproszczenia procedur. Zdecydowana większość respondentów zamierza brać udział w konkursach w przyszłości.

Tabela 5.1. Przyczyna negatywnej oceny złożonego wniosku o dofinansowanie

Proszę powiedzieć jaka była główna przyczyna negatywnej oceny złożonego przez Państwa wniosku o dofinansowanie?	Liczba odpowiedzi
Nie spełnił kryteriów wyboru projektów	3
Uzyskał wymaganą liczbę punktów oraz spełnił kryteria wyboru projektów, jednak ze względu na ograniczoną alokację środków kwota dofinansowania okazała się niewystarczająca do objęcia nią projektu	3
Nie uzyskał minimalnej, wymaganej liczby punktów	8

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 5.2. Ocena przygotowania dokumentacji konkursowej

Czy Państwa zdaniem dokumentacja konkursowa została przygotowana w sposób przejrzysty?	Liczba odpowiedzi
Nie	0
Raczej nie	3
Raczej tak	6
Tak	5

Źródło: Opracowanie własne

Załącznik nr 1. Wyniki badań ilościowych

Tabela 5.3. Problemy dotyczące skutecznego aplikowania o środki dotacyjne

Jakie są Państwa zdaniem podstawowe problemy dotyczące skutecznego aplikowania o środki dotacyjne?	Liczba odpowiedzi
Nieprecyzyjne zapisy w dokumentacji konkursowej	7
Nieadekwatny dobór kryteriów	5
Niezrozumiałe zapisy w instrukcjach sporządzania dokumentacji konkursowej	2

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 5.4. Usprawnienie procesu aplikowania o środki dotacyjne

W jaki sposób, Państwa zdaniem, można usprawnić proces aplikowania o środki dotacyjne?	Liczba odpowiedzi
Zwiększyć liczbę szkoleń	7
Uprościć procedury	7

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 5.5. Wpływ negatywnej oceny na proces ponownego aplikowania o dofinansowanie

Czy w związku z negatywną oceną złożonego przez Państwa wniosku o dofinansowanie planujecie Państwo ponownie aplikować w ramach kolejnych konkursów?	Liczba odpowiedzi
Nie	0
Raczej nie	2
Raczej tak	6
Tak	6

Źródło: Opracowanie własne

Spis tabel

Tabela 1.1. Ocena cech transportu zbiorowego wg uczestników badania internetowego	14
Tabela 1.2. Ocena cech transportu indywidualnego samochodowego wg uczestników badania internetowego	17
Tabela 1.3. Ocena cech transportu rowerowego wg uczestników badania internetowego	20
Tabela 1.4. Ocena cech podróży pieszych wg uczestników badania internetowego	21
Tabela 1.5. Ocena modernizacji i rozwoju publicznego transportu zbiorowego wg uczestników badania internetowego	22
Tabela 1.6. Ocena modernizacji i rozwoju transportu indywidualnego wg uczestników badania internetowego	22
Tabela 2.1. Komplementarność inwestycji między transportem kolejowym, drogowym i rowerowym	25
Tabela 2.2. Ocena osiągnięcia celów na poziomie RPO WD 2014-2020	25
Tabela 2.3. Ocena adekwatności alokacji środków w ramach Działania 3.4	25
Tabela 2.4. Ocena systemu wdrażania oraz wyboru projektu w ramach Działania 3.4	25
Tabela 2.5. Ocena wskaźników efektów wygenerowanych przez wsparcie w ramach Działania 3.4	26
Tabela 2.6. Ocena efektywności interwencji publicznej realizowanej w ramach Działania 3.4	26
Tabela 2.7. Ocena projektów realizowanych w ramach Działania 3.4 pod kątem spójności	26
Tabela 2.8. Ocena rezygnacji z transportu samochodowego na rzecz transportu zbiorowego	26
Tabela 2.9. Ocena wdrożenia mobilności miejskiej	27
Tabela 2.10. Ocena osiągnięcia niskoemisyjnej i zrównoważonej mobilności	27
Tabela 2.11. Ocena wykorzystania transportu zbiorowego jako alternatywa dla transportu samochodowego ..	27
Tabela 2.12. Ocena typów projektów najpilniejszych do realizacji	27
Tabela 3.1. Ocena wdrożonych form wsparcia	28
Tabela 3.2. Ocena zmian na poziomie wspartych obszarów	29
Tabela 3.3. Ocena trwałości uzyskanych efektów	29
Tabela 3.4. Ocena systemu monitorowania	29
Tabela 3.5. Ocena kompleksowości projektów	29
Tabela 3.6. Ocena celów i form wsparcia w zakresie budowy, przebudowy i modernizacji infrastruktury drogowej	30
Tabela 3.7. Ocena funkcjonującego systemu wskaźników	30
Tabela 3.8. Ocena zmniejszenia wypadkowości	30
Tabela 3.9. kryteriów, systemu wdrażania oraz wyboru projektów	30
Tabela 3.10. Projekty o największym znaczeniu dla transportu drogowego	31
Tabela 4.1. Ocena komplementarności inwestycji pomiędzy transportem kolejowym, drogowym oraz rowerowym	33
Tabela 4.2. Ocena alokacji środków w ramach Działania 5.2	33
Tabela 4.3. Ocena kryteriów, systemu wdrażania oraz wyboru projektów w ramach Działania 5.2	33

Tabela 4.4. Ocena systemu wskaźników Działania 5.2.....	33
Tabela 4.5. Ocena efektywności interwencji publicznej zrealizowanej w ramach Działania 5.2	33
Tabela 4.6. Ocena wpływu realizacji przedsięwzięć na poprawę stanu technicznego infrastruktury kolejowej ..	34
Tabela 4.7. Ocena możliwości zwiększenia liczby pasażerów na nowych liniach kolejowych	34
Tabela 4.8. Ocena wpływu projektów w ramach Działania 5.2 na poprawę poziomu konkurencyjności transportu kolejowego	35
Tabela 4.9. Ocena rozwoju zrównoważonego transportu	35
Tabela 4.10. Ocena projektów o największym wpływie na zwiększenie spójności międzyterytorialnej	35
Tabela 5.1. Przyczyna negatywnej oceny złożonego wniosku o dofinansowanie	36
Tabela 5.2. Ocena przygotowania dokumentacji konkursowej	36
Tabela 5.3. Problemy dotyczące skutecznego aplikowania o środki dotacyjne	37
Tabela 5.4. Usprawnienie procesu aplikowania o środki dotacyjne	37
Tabela 5.5. Wpływ negatywnej oceny na proces ponownego aplikowania o dofinansowanie	37

Spis wykresów

Wykres 1.1. Struktura wieku respondentów w badaniu internetowym z podziałem na płeć	4
Wykres 1.2. Status zawodowy respondentów w badaniu internetowym z podziałem na płeć	5
Wykres 1.3 Wykształcenie respondentów w badaniu internetowym z podziałem na płeć	6
Wykres 1.4. Wybór środków transportu oraz częstotliwość ich stosowania w codziennym przemieszczaniu wśród uczestników badania internetowego	7
Wykres 1.5. Wybór środków transportu w codziennym przemieszczaniu według aktywności zawodowej uczestników badania internetowego	9
Wykres 1.6. Wybór środków transportu w codziennym przemieszczaniu według wieku uczestników badania internetowego	11
Wykres 1.7. Przyczyny wyboru komunikacji zbiorowej w codziennym przemieszczaniu się wśród uczestników badania internetowego	13
Wykres 1.8. Przyczyny niekorzystania z komunikacji zbiorowej w codziennym przemieszczaniu się wśród uczestników badania internetowego	15
Wykres 1.9. Przyczyny wyboru samochodu w codziennym przemieszczaniu się wśród uczestników badania internetowego	16
Wykres 1.10. Przyczyny wyboru roweru w codziennym przemieszczaniu się wśród uczestników badania internetowego	18
Wykres 1.11. Czynniki zniechęcające do podróży rowerem wśród uczestników badania internetowego	19