

Załącznik nr 1 do Uchwały nr 11616/2024

Zarządu Województwa Opolskiego

z dnia 19 lutego 2024 r.

TABELA REKOMENDACJI¹

z badania ewaluacyjnego pn. Wpływ inwestycji transportowych na sytuację społeczno-gospodarczą województwa opolskiego

LP.	TREŚĆ WNIOSKU	TREŚĆ REKOMENDACJI	ADRESAT REKOMENDACJI	SPOSÓB WDROŻENIA	TERMIN WDROŻENIA	KLASA REKOMENDACJI	BAZOWY STATUS	UZASADNIENIE
1	Węzły integracyjne powstałe w ramach RPO WO 2014-2020 na obszarach, które nie posiadając dobrze rozwiniętego systemu transportu publicznego mają ograniczoną efektywność (s. 39) ze względu na brak wizji rozwoju transportu regionalnego, w szczególności zaś ze względu na istnienie barier integracji i rozwoju transportu publicznego. Bariery te	Wypracowanie wizji integracji i rozwoju transportu poza miastami oraz przeprowadzenie zmiany Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.	Ministerstwo Infrastruktury (MI)	Efektywne wydatkowanie środków na transport publiczny poza miastami będzie wysoce utrudnione, jeśli wciąż nie zostaną usunięte podstawowe bariery efektywnej organizacji i integracji transportu publicznego. Dotyczy to inwestycji współfinansowanych ze środków unijnych, ale również nakładów krajowych i samorządowych. Należy w szczególności: <ul style="list-style-type: none">• stworzyć jasne, przejrzyste, efektywne i obligatoryjne samorządowe struktury	31 marca 2025 roku	Pozasystemowa	Nie dotyczy	

¹ Tabela rekomendacji gł. uwzględnia rekomendacje bezpośrednio powiązane z systemem realizacji polityki spójności 2021-2027, w tym z wdrażaniem Funduszy Europejskich dla Opolskiego 2021-2027. Wnioski i rekomendacje zostały wypracowane przez Wykonawcę i wynikają głównie z tabeli rekomendacji ujętej w raporcie końcowym z ww. badania ewaluacyjnego. Wyjątek stanowią rekomendacja nr 12 oraz częściowo 3, które ostatecznie zostały włączone do tabeli rekomendacji przez Zamawiającego, po przyjęciu raportu końcowego, gdyż zapisane zostały w treści przedmiotowego raportu (nie zaś w tabeli). Działanie to umożliwiło zaprezentowanie wszystkich rekomendacji w jednym materiale, celem uzyskania lepszej przejrzystości dla potrzeb wdrożeniowych i monitoringowych postulowanych rozwiązań. W toku współpracy z potencjalnymi adresatami rekomendacji (poza horyzontalnymi) tam, gdzie było to uzasadnione, Zamawiający doprecyzował zapisy w zakresie: adresatów, sposobów wdrożenia oraz terminów wdrożenia rekomendacji.

LP.	TREŚĆ WNIOSKU	TREŚĆ REKOMENDACJI	ADRESAT REKOMENDACJI	SPOSÓB WDROŻENIA	TERMIN WDROŻENIA	KLASA REKOMENDACJI	BAZOWY STATUS	UZASADNIENIE
	<p>polegają na rozproszeniu kompetencji organizatorów transportu, zróżnicowaniu ulg na różne środki transportu oraz przyznawaniu dofinansowania Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych jedynie na okres roku (s. 79).</p>			<p>organizacyjne transportu w skali regionu lub subregionów – na przykład w formie związków metropolitalnych, a w pozostałych częściach kraju związków powiatowo-gminnych obejmujących subregiony, a także prawnie umożliwić realizację transportu publicznego w formie tzw. transportu na życzenie;</p> <ul style="list-style-type: none"> • zapewnić tym strukturom na mocy ustaw długoterminowe i stabilne finansowanie, np. w formie rozdzielenia między organizatorów komunikacji środków przeznaczanych dotychczas na Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych oraz dopłaty do ulg ustawowych – w formie ryczałtowej i długoterminowej; • zlikwidować barierę efektywności działania tych struktur poprzez uwzględnienie w systemie ulg ustawowych biletów zintegrowanych (np. kolej + autobusy powiatowo-gminne + komunikacja 				

LP.	TREŚĆ WNIOSKU	TREŚĆ REKOMENDACJI	ADRESAT REKOMENDACJI	SPOSÓB WDROŻENIA	TERMIN WDROŻENIA	KLASA REKOMENDACJI	BAZOWY STATUS	UZASADNIENIE
				<p>miejska) oraz ich preferencyjną refundację;</p> <ul style="list-style-type: none"> zdefiniować wzajemne relacje związków powiatowo-gminnych oraz samorządu województwa, w kontekście integracji transportu kolejowego i autobusowego oraz zaprojektować system integracji taryfowej w skali kraju. 				
2	<p>Występuje presja na wykorzystanie środków unijnych na rozbudowę i naprawy dróg wojewódzkich ze względu na brak innych, krajowych narzędzi finansowania dróg (środki rządowe są przeznaczane na drogi krajowe i lokalne, ale nie na drogi wojewódzkie) (s. 24).</p>	<p>Stworzenie narzędzi finansowania inwestycji na drogach wojewódzkich, zwłaszcza w celu powiązania ich z siecią dróg szybkiego ruchu.</p>	MI	<p>Wobec braku innych narzędzi finansowania samorządy województw wykorzystują fundusze europejskie do inwestycji w – niespójne z siecią dróg szybkiego ruchu oraz często niskiej jakości - drogi wojewódzkie, gdyż nie otrzymują dofinansowań z budżetu państwa (w przeciwieństwie do innych zarządców dróg). Biorąc pod uwagę aktualne stanowisko KE, ze względu na możliwy brak finansowania takich inwestycji w perspektywie 2028+ należy:</p> <ul style="list-style-type: none"> nadać odpowiedni priorytet w krajowej polityce transportowej dostosowaniu sieci dróg wojewódzkich do aktualnych parametrów i potoków ruchu – 	31 marca 2027 roku	Pozasystemowa	Nie dotyczy	

LP.	TREŚĆ WNIOSKU	TREŚĆ REKOMENDACJI	ADRESAT REKOMENDACJI	SPOSÓB WDROŻENIA	TERMIN WDROŻENIA	KLASA REKOMENDACJI	BAZOWY STATUS	UZASADNIENIE
				<p>zwłaszcza w obliczu niedługiego zakończenia budowy szkieletowej sieci dróg ekspresowych i autostrad;</p> <ul style="list-style-type: none"> zaprojektować krajowe narzędzia finansowania rozwoju i modernizacji sieci dróg wojewódzkich poza FE dla regionów. <p>Oczekiwane inwestycje wskazano w punkcie 1 Wykazu postulowanych inwestycji z zakresu transportu (załącznik nr 3 do Uchwały ZWO).</p>				
3	<p>Realizacja inwestycji infrastrukturalnych bez włączenia działań organizacyjnych w zakresie przewozów pasażerskich oraz rozdzielenie odpowiedzialności za transport publiczny na różne szczeble samorządu obniża efektywność inwestycji (s. 79). Wsparciem w ramach Osi 4 FEO WO 2021-2027 (Fundusze Europejskie na rzecz spójności i dostępności komunikacji województwa</p>	<p>Wypracowanie modelu funkcjonowania transportu publicznego w regionie – w tym w kontekście przygotowanie potencjalnych beneficjentów FEO 2028 w zakresie pozamiejskiego transportu autobusowego oraz tworzenie struktur organizujących transport publiczny na</p>	<p>UMWO (DIG) Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu (ZDW)</p>	<p>W zależności od dostępnych możliwości finansowania, przeprowadzenie projektu, którego celem będzie wypracowanie i wdrożenie modelu funkcjonowania transportu publicznego w skali województwa. Projekt ten powinien przesądzić o najsukuczniejszej formule organizacji publicznego transportu zbiorowego, uwzględniając jako możliwe wzorce m.in. system transportu zbiorowego w Czechach oraz funkcjonowanie Związku Powiatowo-Gminnego „Jedź z Nami!”.</p> <p>Projekt powinien również obejmować wsparcie doradcze</p>	31 grudnia 2027 roku	Programowa strategiczna	rekomendacja zatwierdzona w całości	

LP.	TREŚĆ WNIOSKU	TREŚĆ REKOMENDACJI	ADRESAT REKOMENDACJI	SPOSÓB WDROŻENIA	TERMIN WDROŻENIA	KLASA REKOMENDACJI	BAZOWY STATUS	UZASADNIENIE
	opolskiego) w szczególności należy objąć beneficjentów deklarujących tworzenie silnych podmiotów organizujących transport publiczny – obejmujących znaczne obszary, liczne generatory ruchu, istotne miejsca pracy. Praca eksploatacyjna będąca głównym czynnikiem wpływającym na efektywność interwencji w zakresie transportu zbiorowego będzie u tych beneficjentów największa i przyniesie największą skuteczność. Beneficjenci tego rodzaju mogą być już zrzeszeni w związkach powiatowo-gminnych lub mogą zadeklarować, że na potrzeby pozyskania dofinansowania stworzą taki związek (s. 134).	szczeblu ponadgminnym.		w procesie tworzenia odpowiednich struktur oraz angażowania samorządów powiatowych i gminnych – np. wykonanie symulacji finansowych, wskazanie korzyści dla samorządów, przygotowanie statutu, wizyty studyjne itp. W kolejnym etapie do powstałych struktur będzie można skierować intensywne i priorytetowe wsparcie na zakup taboru autobusowego oraz koniecznej infrastruktury. W celu realizacji projektu konieczne jest w pierwszej kolejności wprowadzenie zmian legislacyjnych w Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym.				
			JST	Jednostki Samorządu Terytorialnego powinny podjąć współpracę na szczeblu ponadgminnym w celu stworzenia silnych i efektywnych struktur organizujących transport publiczny, np. w postaci związków powiatowo-gminnych. Pozwoli to obniżyć koszty funkcjonowania m.in. za sprawą lepszej efektywności wykorzystania taboru.	31 grudnia 2027 roku	Pozasystemowa	Nie dotyczy	
4	W ramach RPO WO 2014-2020 wykonano	Ograniczenie inwestycji	IZ FEO 2021-2027 (DPF)	Ustalenie kryterium priorytetyzującego	31 grudnia 2025 roku	Programowa operacyjna	rekomendacja zatwierdzona	

LP.	TREŚĆ WNIOSKU	TREŚĆ REKOMENDACJI	ADRESAT REKOMENDACJI	SPOSÓB WDROŻENIA	TERMIN WDROŻENIA	KLASA REKOMENDACJI	BAZOWY STATUS	UZASADNIENIE
	<p>inwestycje w centra przesiadkowe również o rzadkiej obsłudze komunikacyjnej. Skutkuje to zmniejszoną efektywnością funkcjonowania węzła (s. 80). Część zrealizowanych inwestycji jest przeskalowana w stosunku do potrzeb (s. 133).</p>	<p>w centra przesiadkowe w miejscach bez wyraźnych powiązań ze skutecznie funkcjonującym transportem publicznym (przede wszystkim kolej).</p>		<p>dofinansowanie inwestycji w węzły, gdzie w obszarze objętym działaniem potencjalnego węzła funkcjonuje pasażerski transport kolejowy oraz intensywny autobusowy ruch dowozowy. Sugeruje się kryteria dotyczące odległości do przystanku kolejowego lub dworca autobusowego oraz częstotliwości kursowania pojazdów transportu zbiorowego. Nadanie priorytetu rozbudowie istniejących węzłów, które funkcjonują skutecznie – również w zakresie organizacyjnym – i wymagają inwestycji; jest to istotniejsze niż budowa nowych węzłów. Określenie standardów dotyczących wielkości węzła integracyjnego w zależności od zapotrzebowania zawartego w dokumentach strategicznych (ściślej odniesienie się do rangi węzła).</p>			<p>w całości</p>	
5	<p>Obszary wiejskie oraz oddalone od głównych ośrodków narażone są na ograniczoną dostępność transportu publicznego, skutkującą</p>	<p>Przeprowadzenie analizy możliwości wdrożenia transportu na żądanie (<i>Demand-Responsive</i>)</p>	UMWO (DIG)	<p>Przeprowadzenie analizy, która wskaże możliwości wdrażania systemów transportu na żądanie. Pożądane jest do tego prawne umożliwienie wykorzystania transportu na żądanie jako formy transportu publicznego</p>	31 grudnia 2026 roku	Programowa strategiczna	<p>rekomendacja zatwierdzona w całości</p>	

LP.	TREŚĆ WNIOSKU	TREŚĆ REKOMENDACJI	ADRESAT REKOMENDACJI	SPOSÓB WDROŻENIA	TERMIN WDROŻENIA	KLASA REKOMENDACJI	BAZOWY STATUS	UZASADNIENIE
	wykluczeniem społecznym (s. 96).	<i>Transport</i>) – pojazdów transportu publicznego zamawianych w zależności od potrzeb mieszkańców, efektywnych na obszarach o niskiej gęstości zaludnienia.		(o czym mowa w rekomendacji nr 1).				
6.	Realizacja interwencji w zakresie inwestycji drogowych przyczyniła się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz do poprawy warunków poruszania się pieszych i rowerzystów dzięki rozdzielaniu ruchu (s. 57), a także do poprawy przepustowości dzięki powstaniu obwodnic na drogach krajowych i wojewódzkich (s. 53).	Kontynuacja ukierunkowania interwencji drogowych FEO 2021-2027 na działania poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego i wzmocnienie działań wyprowadzających ruch z miast oraz budowy infrastruktury pieszo-rowerowej.	IZ FEO 2021-2027 (DPF)	Wprowadzenie obligatoryjnych kryteriów dotyczących poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz uspokajania ruchu i wyprowadzania go z miast.	30 września 2023 roku	Programowa operacyjna	rekomendacja zatwierdzona w całości (wdrożona)	
			ZDW	Uwzględnianie w planowanych inwestycjach budowy obwodnic, wyprowadzających ruch poza obszary zabudowane oraz ciągów pieszo-rowerowych separujących ruch pieszy i rowerowy od samochodowego, jako inwestycji zwiększających bezpieczeństwo ruchu drogowego, skracających czas przejazdu i tym samym pozytywnie oddziałujących na poprawę jakości powietrza i jakość życia mieszkańców.	31 grudnia 2029 roku	Pozasystemowa	Nie dotyczy	

LP.	TREŚĆ WNIOSKU	TREŚĆ REKOMENDACJI	ADRESAT REKOMENDACJI	SPOSÓB WDROŻENIA	TERMIN WDROŻENIA	KLASA REKOMENDACJI	BAZOWY STATUS	UZASADNIENIE
				Oczekiwane inwestycje wskazano w punktach 1, 4 i 5 Wykazu postulowanych inwestycji z zakresu transportu (załącznik nr 3 do Uchwały ZWO).				
			MI Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA)	Przyspieszenie procesów inwestycyjnych na drogach krajowych dotyczących budowy obwodnic miejscowości oraz ciągów pieszo-rowerowych wzdłuż dróg krajowych. Oczekiwane inwestycje wskazano w punktach 1 i 4 Wykazu postulowanych inwestycji z zakresu transportu (załącznik nr 3 do Uchwały ZWO).	31 grudnia 2029 roku	Pozasystemowa	Nie dotyczy	
7	Zakup taboru kolejowego był istotną inwestycją mającą wpływ na dostępność województwa i standardy podróży transportem zbiorowym (s. 76), co jest pożądanymi elementami zarówno według dokumentów strategicznych (s. 25), jak i wyniku ankiet wśród mieszkańców (s. 73).	Kontynuacja dofinansowania FEO 2021-2027 dla projektów dotyczących zakupu taboru kolejowego.	IZ FEO 2021-2027 (DPF)	Dofinansowanie w ramach FEO 2021-2027 zakupu taboru kolejowego dla przewozów wojewódzkich w projektach wyłanianych w trybie pozakonkursowym. Oczekiwane inwestycje wskazano w punkcie 3 Wykazu postulowanych inwestycji z zakresu transportu (załącznik nr 3 do Uchwały ZWO).	31 grudnia 2023 roku	Programowa operacyjna	rekomendacja zatwierdzona w całości (realizowana)	

LP.	TREŚĆ WNIOSKU	TREŚĆ REKOMENDACJI	ADRESAT REKOMENDACJI	SPOSÓB WDROŻENIA	TERMIN WDROŻENIA	KLASA REKOMENDACJI	BAZOWY STATUS	UZASADNIENIE
8	Beneficjenci wskazywali na skomplikowane procedury zgłoszeń projektów oraz modyfikacji ich zakresów. Wzrost cen utrudnia realizację projektów w pełnych zakresach (s. 38).	Promowanie zgłaszania projektów o pełnej gotowości dokumentacyjnej.	IZ FEO 2021-2027 (DPF)	Wprowadzenie kryteriów fakultatywnych dotyczących gotowości dokumentacyjnej pozwoli ograniczyć zmiany w zakresie projektów oraz wpływ wzrostu kosztów, również dzięki szybszej realizacji projektów – przejściu bezpośrednio do fazy realizacyjnej. Rozwiązanie można wprowadzić za pomocą odpowiednich kryteriów oraz działań promocyjnych m.in. IZ podczas naborów.	30 września 2023 roku	Programowa operacyjna	rekomendacja zatwierdzona częściowo (wdrożona)	Tam, gdzie to możliwe zastosowano kryteria fakultatywne dotyczące gotowości dokumentacji: np. w ramach typu projektu: realizacja działań związanych z przygotowaniem i aktualizacją planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP), funkcjonuje kryterium pn. Przygotowanie projektu do realizacji, gdzie ocenia się stan przygotowania postępowań przetargowych niezbędnych do przygotowania SUMP.
9	Za nieskuteczne uważa się jednakowe punktowanie wszystkich rodzajów	Zmiana kryteriów i punktacji w kryterium	IZ FEO 2021-2027 (DPF)	Elementy istotniejsze z punktu widzenia województwa powinny otrzymywać więcej punktów w kryterium.	30 września 2023 roku	Programowa operacyjna	rekomendacja zatwierdzona częściowo	Elementy mniej istotne z punktu widzenia województwa

LP.	TREŚĆ WNIOSKU	TREŚĆ REKOMENDACJI	ADRESAT REKOMENDACJI	SPOSÓB WDROŻENIA	TERMIN WDROŻENIA	KLASA REKOMENDACJI	BAZOWY STATUS	UZASADNIENIE
	elementów projektów w kryterium kompleksowości projektu oraz rozdawanie punktów za projekty nazbyt kompleksowe. (s. 45)	kompleksowości		Elementy wskazane jako tworzące kompleksowość projektu powinny być przedmiotem badania przydatności w obszarze realizacji.			(wdrożona)	zostały odpowiednio pogrupowane, aby uniknąć sytuacji punktowania ich oddzielnie i stawiania ich na równi z elementami bardziej istotnymi. W odniesieniu do badania przydatności w obszarze realizacji – w ramach kryterium merytorycznego uniwersalnego <i>Wykonalność i efektywność projektu</i> badana jest m.in. zasadność, planowanych wydatków do realizacji projektu.
10	Inwestycje w transport kolejowy przynoszą wymierny efekt dla systemu transportowego województwa (s. 61).	Kontynuacja szerokiego wsparcia w zakresie transportu kolejowego.	MI Ministerstwo Funduszy i Polityki	Przywrócenie rządowego wsparcia finansowego dla województw z lat 2010-2015 na zakup, naprawy i modernizację taboru kolejowego używanego do	31 grudnia 2027 roku	Horyzontalna strategiczna	Nie dotyczy	

LP.	TREŚĆ WNIOSKU	TREŚĆ REKOMENDACJI	ADRESAT REKOMENDACJI	SPOSÓB WDROŻENIA	TERMIN WDROŻENIA	KLASA REKOMENDACJI	BAZOWY STATUS	UZASADNIENIE
			Regionalnej (MFiPR) Komisja Europejska (KE)	realizacji usług publicznych, komplementarnego do inwestycji unijnych (w szczególności w zakresie taboru spalinowego w związku z rozbudową oferty na liniach małoobciążonych). Zapewnienie dodatkowych środków finansowych z Funduszu Kolejowego i rezerwy celowej państwa na okres do 2030 roku z przeznaczeniem w szczególności na rozwój oferty transportu kolejowego - finansowanie lub współfinansowanie zadań własnych województw w zakresie organizowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich i zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych. Oczekiwane inwestycje wskazano w punkcie 3 Wykazu postulowanych inwestycji z zakresu transportu (załącznik nr 3 do Uchwały ZWO).				
11	Mimo wymiernego efektu inwestycji w regionalny transport kolejowy, na szczeblu	Umożliwienie dofinansowania inwestycji kolejowych	KE	Wprowadzenie możliwości finansowania regionalnych inwestycji kolejowych w postaci interwencji liniowych,	31 marca 2027 roku	Horyzontalna strategiczna	Nie dotyczy	

LP.	TREŚĆ WNIOSKU	TREŚĆ REKOMENDACJI	ADRESAT REKOMENDACJI	SPOSÓB WDROŻENIA	TERMIN WDROŻENIA	KLASA REKOMENDACJI	BAZOWY STATUS	UZASADNIENIE
	krajowym preferowane do finansowania są często inwestycje kolejowe o przebiegach istotnych z punktu widzenia państwa, a nie regionów (s. 131).	w ramach perspektywy 2028+.		w przypadku wprowadzenia dodatkowej alokacji środków ze strony Komisji Europejskiej. Liniowe inwestycje kolejowe spożytkowują znaczną część środków unijnych przypisanych danemu regionowi, a także pomogą lepiej dostosować infrastrukturę kolejową do lokalnych potrzeb (np. poprzez budowę infrastruktury punktowej, czy zwiększanie przepustowości na zmodernizowanych liniach). Oczekiwane inwestycje wskazano w punkcie 2 Wykazu postulowanych inwestycji z zakresu transportu (załącznik nr 3 do Uchwały ZWO).				
12	Uwarunkowaniem, które może utrudnić efektywność wsparcia w ramach FEO 2021-2027, jest kwestia przeniesienia liniowych inwestycji kolejowych na szczebel centralny. Mimo powstania w ramach RPO WO 2014-2020 dokumentacji do rewitalizacji linii kolejowych, nie będzie możliwe podjęcie tych	Zagwarantowanie środków na realizację mniejszych inwestycji w linii kolejowe (poza magistralnymi) m.in. w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko lub Krajowego	MFIPR MI	Wprowadzenie rozwiązań ułatwiających pozyskiwanie środków na realizację mniejszych inwestycji w linii kolejowe (poza magistralnymi), np. poprzez specjalnie dedykowane konkursy. Wśród kryteriów punktowanych warto zastosować premiowanie projektów z gotową dokumentacją (działania cechujące się mniejszym ryzykiem porażki) oraz te o istotnym znaczeniu dla ośrodka wojewódzkiego.	30 czerwca 2024 roku	Horyzontalna operacyjna	Nie dotyczy	

LP.	TREŚĆ WNIOSKU	TREŚĆ REKOMENDACJI	ADRESAT REKOMENDACJI	SPOSÓB WDROŻENIA	TERMIN WDROŻENIA	KLASA REKOMENDACJI	BAZOWY STATUS	UZASADNIENIE
	<p>interwencji w FEO 2021-2027. Wynika to z tzw. linii demarkacyjnej między krajowym i regionalnym podziałem obszarów interwencji. Może stanowić to zagrożenie dla realizacji inwestycji z przygotowanej w tej perspektywie dokumentacji w związku z nieuznaniem ich na szczeblu centralnym za istotne, choć projekty te będą mogły być zrealizowane w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko lub Krajowego Planu Odbudowy (s. 135-136).</p> <p>W RPO WO 2014-2020 przewidziano również rewitalizację linii kolejowych nr 293 i 301 na odcinku Opole – Kluczbork oraz nr 288 na odcinku Nysa – Brzeg. W związku z niedoszacowaniem wartości inwestycji,</p>	Planu Odbudowy.		Oczekiwane inwestycje wskazano w punkcie 2 Wykazu postulowanych inwestycji z zakresu transportu (załącznik nr 3 do Uchwały ZWO).				

LP.	TREŚĆ WNIOSKU	TREŚĆ REKOMENDACJI	ADRESAT REKOMENDACJI	SPOSÓB WDROŻENIA	TERMIN WDROŻENIA	KLASA REKOMENDACJI	BAZOWY STATUS	UZASADNIENIE
	nie było możliwości jej realizacji w ramach programu i ostatecznie dofinansowanie przekazano na opracowanie dokumentacji dot. rewitalizacji z założeniem elektryfikacji, które mogą następnie zostać wykonane z innych środków (s. 25).							