# Załącznik do Uchwały Nr 525/11035/23

Zarządu Województwa Podkarpackiego

w Rzeszowie z dnia 19 września 2023 r.

## Tabela wdrażania rekomendacji badania ewaluacyjnego: Ocena wpływu RPO WP 2014-2020 na efektywność systemu transportowego regionu

**Instytucja zlecająca badanie:** Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego

| **Lp.** | **Treść wniosku** | **Treść rekomendacji** | **Adresat rekomendacji** | **Sposób wdrożenia** | **Termin wdrożenia (kwartał)** | **Uzasadnienie odrzucenia rekomendacji/ wdrożenia  w części** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1. | Teren Bieszczad charakteryzuje się niską dostępnością transportową. Mimo wskazania tego obszaru w dokumentach strategicznych, na etapie przygotowywania interwencji niedostatecznie określono wsparcie dla tego regionu w zakresie inwestycji drogowych. Teren Bieszczad może mieć znaczący wpływ na rozwój regionu z uwagi na rosnące znaczenie turystyki (s.79, 145). | Większy nacisk na inwestycje na terenie Bieszczad. | Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej,  Ministerstwo Infrastruktury | Realizacja kluczowych inwestycji kolejowych przyczyniających się do wzmacniania spójności kolejowej województwa. Działania mogą pozwolić także ograniczyć ruch towarowy (związany z wycinką i wywozem drewna), przenosząc go na kolej.  Przeznaczenie dedykowanej puli środków na inwestycje drogowe prowadzące do lokalnych przejść granicznych. | 31 marca 2024 | Rekomendacja, w związku z przyznaną jej klasą rekomendacji horyzontalnej zostanie przekazana do Krajowej Jednostki Ewaluacji w MFiPR celem dalszego procedowania, zgodnie z założeniami Wytycznych w zakresie ewaluacji polityki spójności na lata 2014-2020. |
| **Klasa rekomendacji** | Horyzontalna | | **Podklasa rekomendacji** | Strategiczna | |
| **Obszar tematyczny** | Transport | | **Program operacyjny** | więcej niż jeden program | |
| **Bazowy status rekomendacji** |  | | | | |
| 2. | Teren Bieszczad charakteryzuje się niską dostępnością transportową. Mimo wskazania tego obszaru w dokumentach strategicznych, na etapie przygotowywania interwencji niedostatecznie określono wsparcie dla tego regionu w zakresie inwestycji drogowych. Teren Bieszczad może mieć znaczący wpływ na rozwój regionu mając na uwadze rosnące znaczenie turystyki (s. 79, 145). | Większy nacisk na inwestycje na terenie Bieszczad. | Departament Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego,    Departament Rozwoju Regionalnego | Wskazanie w Programie Strategicznego Rozwoju Transportu Województwa Podkarpackiego do roku 2030 strategicznych inwestycji drogowych, które powinny zostać objęte wsparciem, w tym także dróg prowadzących do przejść granicznych w celu pobudzenia międzynarodowego ruchu turystycznego oraz nastawionych na poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszego i rowerowego, co łącznie skutkować będzie poprawą dostępności drogowej do Rzeszowa. | 31 marca 2024 |  |
| **Klasa rekomendacji** | Programowa | | **Podklasa rekomendacji** | Strategiczna | |
| **Obszar tematyczny** | Transport | | **Program operacyjny** | FEP 2021-2027 | |
| **Bazowy status rekomendacji** | Rekomendacja zatwierdzona w całości (realizowana) | | | | |
| 3. | Realizacja projektów dotyczących niskoemisyjnego transportu miejskiego przy jednoczesnym zmniejszaniu oferty przewozowej i nieobejmowaniu wsparciem całych obszarów funkcjonalnych ogranicza efektywność, na co wpływ ma brak krajowej polityki rozwoju transportu regionalnego, istnienie barier integracji i rozwoju transportu publicznego, polegających na rozproszeniu kompetencji organizatorów transportu, zróżnicowaniu ulg na różne środki transportu oraz przyznawaniu dofinansowania Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych jedynie na okres roku (s. 122, 156). | Stworzenie krajowej strategii integracji i rozwoju transportu poza miastami. | Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej,  Ministerstwo Infrastruktury | 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 zarówno środków wydawanych z funduszy unijnych na węzły przesiadkowe i tabor, jak również nakładów samorządowych.  Należy:  - stworzyć jasne, przejrzyste, efektywne i obligatoryjne struktury organizacyjne transportu w skali regionów lub subregionów – na przykład w formie związków metropolitalnych, a w pozostałych częściach kraju związków powiatowo-gminnych obejmujących subregiony;  - zapewnić tym strukturom na mocy ustaw długoterminowe i stabilne finansowanie, np. w formie rozdzielenia między organizatorów transportu środków przeznaczanych dotychczas na Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych oraz dopłaty do ulg ustawowych – w formie ryczałtowej i długoterminowej;  - zlikwidować barierę dla efektywności działania tych struktur poprzez uwzględnienie w systemie ulg ustawowych biletów zintegrowanych (np. kolej + autobusy powiatowo-gminne + komunikacja miejska);  - zdefiniować wzajemne relacje związków powiatowo-gminnych oraz samorządu województwa, zaprojektować relacje między nimi w kontekście integracji transportu kolejowego i autobusowego oraz zaprojektować system integracji taryfowej w skali kraju. | 31 marca 2024 | Rekomendacja, w związku z przyznaną jej klasą rekomendacji horyzontalnej zostanie przekazana do Krajowej Jednostki Ewaluacji w MFiPR celem dalszego procedowania, zgodnie z założeniami Wytycznych w zakresie ewaluacji polityki spójności na lata 2014-2020. |
| **Klasa rekomendacji** | Pozasystemowa | | **Podklasa rekomendacji** | Strategiczna | |
| **Obszar tematyczny** | Transport | | **Program operacyjny** | więcej niż jeden program | |
| **Bazowy status rekomendacji** |  | | | | |
| 4. | Realizacja inwestycji infrastrukturalnych bez włączenia działań organizacyjnych w zakresie przewozów pasażerskich oraz słabość potencjalnych beneficjentów i rozdzielenie odpowiedzialności za transport publiczny na różne szczeble samorządu obniża efektywność inwestycji (s. 156). | Wsparcie potencjalnych beneficjentów FEP w tworzeniu struktur organizacji pozamiejskich przewozów pasażerskich (zwłaszcza związków powiatowo-gminnych). | Departament Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego,  Departament Rozwoju Regionalnego | Przeprowadzenie analiz dot. możliwości, zakresu i formy wsparcia w zakresie tworzenia struktur organizacji pozamiejskich przewozów pasażerskich. | 30 września 2026 | Realizacja projektu pomocowego dla potencjalnych beneficjentów perspektywy 2028+, realizowanego przez UMWP w ramach środków PT FEP 2021-2027 będzie uzależniona od wyników ww. analizy, w tym podjętych działań na poziomie krajowym, o których mowa w rekomendacji nr 3. |
| **Klasa rekomendacji** | Programowa | | **Podklasa rekomendacji** | Strategiczna | |
| **Obszar tematyczny** | Transport | | **Program operacyjny** | FEP 2021-2027 | |
| **Bazowy status rekomendacji** | Rekomendacja zatwierdzona częściowo | | | | |
| 5. | W ramach inwestycji drogowych (np. budowy obwodnic miast) nie tworzono infrastruktury poprawiającej bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów. O ile wyprowadzanie ruchu pieszego i rowerowego poza miasta może nie być zasadne, o tyle brakuje inwestycji skierowanych do tych grup użytkowników np. wzdłuż dawnego przebiegu drogi wojewódzkiej.  Dodatkowo zwraca się uwagę na problem dotyczący uspokajania ruchu na starych odcinkach dróg wojewódzkich. Jako że obwodnice wydłużają czas przejazdu (są dłuższe niż droga przez miasto), to poza godzinami szczytu kierowcy samochodów osobowych skracają nimi drogę, bez zachowania należytej ostrożności, zmniejszając poczucie bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów (s. 36, 145). | Większe ukierunkowanie na projekty poprawiające bezpieczeństwo i jakość ruchu pieszego i rowerowego oraz uspokojenie ruchu na terenie miejscowości po wybudowaniu obwodnic. | Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej,  Ministerstwo Infrastruktury | Perspektywa 2021-2027:  Uznanie za wydatki kwalifikowalne infrastruktury pieszej i rowerowej przebiegającej wzdłuż dawnych ciągów dróg wojewódzkich lub wzdłuż nowo budowanych obwodnic (po przeprowadzeniu analiz lepszego wykorzystania).  Stworzenie narzędzi finansowania inwestycji komplementarnych do przebudowy dróg wojewódzkich oraz zmian w organizacji ruchu w celu wyprowadzenia ruchu z miasta (uspokajanie ruchu na zastępowanych drogach wojewódzkich) np. w ramach Krajowego Planu Odbudowy.  Perspektywa 2028+:  Priorytet finansowania obwodnic miast w celu poprawy dostępności drogowej przy jednoczesnym wyprowadzeniu ruchu z miast (obniżanie przepustowości starego ciągu, zwiększanie powierzchni przeznaczonych dla pieszych i rowerzystów).  Wprowadzenie możliwości finansowania kompleksowych interwencji w zakresie ruchu pieszego i rowerowego. | Perspektywa 2021-2027:  31 marca 2024  Perspektywa 2028+:  31 marca 2027 | Rekomendacja, w związku z przyznaną jej klasą rekomendacji horyzontalnej zostanie przekazana do Krajowej Jednostki Ewaluacji w MFiPR celem dalszego procedowania, zgodnie z założeniami Wytycznych w zakresie ewaluacji polityki spójności na lata 2014-2020. |
| **Klasa rekomendacji** | Horyzontalna | | **Podklasa rekomendacji** | Strategiczna | |
| **Obszar tematyczny** | Transport | | **Program operacyjny** | więcej niż jeden program | |
| **Bazowy status rekomendacji** |  | | | | |
| 6. | W ramach inwestycji drogowych (np. budowy obwodnic miast) nie tworzono infrastruktury poprawiającej bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów. O ile wyprowadzanie ruchu pieszego i rowerowego poza miasta może nie być zasadne, o tyle brakuje inwestycji skierowanych do tych grup użytkowników np. wzdłuż dawnego przebiegu drogi wojewódzkiej.  Dodatkowo zwraca się uwagę na problem dotyczący uspokajania ruchu na starych odcinkach dróg wojewódzkich. Z uwagi na fakt, że obwodnice wydłużają czas przejazdu (są dłuższe niż droga przez miasto), to poza godzinami szczytu kierowcy samochodów osobowych skracają nimi drogę, bez zachowania należytej ostrożności, ograniczając poczucie bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów.  Interwencja nie przyniosła znaczącego skutku w zakresie poprawy dostępności drogowej w związku z ruchem indukowanym przez modernizację dróg oraz ogólną tendencję wzrostu ruchu drogowego, co potwierdziło wcześniejsze teorie na temat pobudzania ruchu przez zwiększanie przepustowości dróg. Zastosowany na poziomie projektowym wskaźnik wielkości ruchu drogowego jest niezgodny z paradygmatami polityki mobilności UE (zmniejszanie popytu na transport) (s. 36, 87, 145-146). | Większe ukierunkowanie na projekty poprawiające bezpieczeństwo i jakość ruchu pieszego i rowerowego oraz uspokojenie ruchu po wybudowaniu obwodnic, a także redefinicja podejścia do dostępności transportowej. | Departament Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego | W ramach przyszłych inwestycji z zakresu budowy/przebudowy/rozbudowy odcinków dróg wojewódzkich planowana jest realizacja działań mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów, np. wykonanie dróg dla rowerów oraz pieszych, oznakowanie przejść dla pieszych, zamontowanie barier i poręczy. | 31 marca 2024 | Z uwagi na fakt, że zadanie uspokajania ruchu po wybudowaniu obwodnic nie należy do zadań samorządu województwa, rekomendacja w tej części została odrzucona. W przypadku zmiany kategorii drogi – gdy obwodnica zostanie dopuszczona do użytkowania – zarządzanie starodrożem drogi wojewódzkiej przechodzi pod zarząd powiatu/gminy. Dlatego też samorząd województwa nie ma wpływu w zakresie podejmowanych inwestycji przez te jednostki. Dodatkowo należy wskazać, że zarówno powiaty jak i gminy nie mogą być beneficjantami w ramach Działania 4.1 Priorytetu 4 – Mobilność i łączność FEP 2021-2027.  Warto zaznaczyć, że realizacja odrzuconej części rekomendacji ujęta została w rekomendacji nr 5, kierowanej do Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej oraz Ministerstwa Infrastruktury, gdzie podkreślono, że należy dążyć do uspokojenia ruchu na terenie miejscowości po wybudowaniu obwodnic poprzez stworzenie odpowiednich narzędzi do finansowania takich przedsięwzięć. |
| **Klasa rekomendacji** | Programowa | | **Podklasa rekomendacji** | Strategiczna | |
| **Obszar tematyczny** | Transport | | **Program operacyjny** | FEP 2021-2027 | |
| **Bazowy status rekomendacji** | Rekomendacja zatwierdzona częściowo (realizowana) | | | | |
| 7. | Inwestycje OP 5 RPO WP spełniają potrzeby osób z niepełnosprawnościami w stopniu wymaganego minimum, lecz nie można mówić o wysokiej klasy dostępności. W części inwestycji wykazano kwestie problematyczne jak brak dostępności do przystanku autobusowego z uwagi na wysoki krawężnik. Zastosowano rozwiązania przestarzałe (np. rampy krawężników zamiast obniżania krawężników). IZ RPO WP 2014-2020 miała możliwość wymagać realizacji inwestycji zgodnie z wprowadzonymi w 2018 roku nowymi standardami dostępności, co nie wpływałoby zasadniczo na koszt prac, a zapewniłoby wysokiej klasy dostępność dla osób z niepełnosprawnościami. (s. 84-86, 113-114, 129-131, 147). | Zapewnienie wysokiej dostępności infrastruktury powstałej w ramach FEP 2021-2027. | Koordynator ds. dostępności architektonicznej i informacyjno – komunikacyjnej | Przygotowanie katalogu dobrych praktyk w zakresie dostępności OzN dla UMWP i podległych jednostek organizacyjnych w zakresie projektów transportowych realizowanych w ramach funduszy europejskich, jak również niefinansowanych ze środków unijnych. Powyższe pozwoli zapewnić wysokiej jakości dostępność dla osób z niepełnosprawnościami. | 31 marca 2024 |  |
| **Klasa rekomendacji** | Programowa | | **Podklasa rekomendacji** | Operacyjna | |
| **Obszar tematyczny** | System realizacji polityki spójności | | **Program operacyjny** | FEP 2021-2027 | |
| **Bazowy status rekomendacji** | Rekomendacja zatwierdzona w całości | | | | |
| 8. | Potrzeba budowy realnej infrastruktury służącej obsłudze transportu publicznego w ramach inwestycji drogowych, a nie budowy dróg w ramach inwestycji niskoemisyjnych. Wsparcie dotyczące projektów niskoemisyjnych nie powinno obejmować budowy infrastruktury drogowej, która nie jest bezpośrednio związana z możliwością realizacji przewozów – beneficjenci wykorzystują środki unijne do realizacji własnych potrzeb jak remont dróg lub budowa mostów lub rond, niespójnych z celami RPO WP 2014-2020 (s. 67, 71, 76, 123, 160). | Wprowadzenie nowego kryterium oceny projektów. | Departament Zarządzania Regionalnym Programem Operacyjnym,  Departament Wdrażania Projektów Infrastrukturalnych Regionalnego Programu Operacyjnego | Rozważenie:  - przyznawania dodatkowych punktów w przypadku projektów miejskich za realne dostosowanie infrastruktury drogowej do potrzeb transportu publicznego (np. przez budowę buspasów),  - wykluczenia inwestycji parkingowych i drogowych niepowiązanych funkcjonalnie z transportem niskoemisyjnym,  - ustalenia sztywnych kryteriów twardych dla realizacji inwestycji powiązanych, szczególnie w przypadku ich bezpośredniego pozytywnego wpływu na transport indywidualny. | 31 marca 2024 |  |
| **Klasa rekomendacji** | Programowa | | **Podklasa rekomendacji** | Operacyjna | |
| **Obszar tematyczny** | Transport | | **Program operacyjny** | FEP 2021-2027 | |
| **Bazowy status rekomendacji** | Rekomendacja zatwierdzona w całości | | | | |
| 9. | Znaczącym utrudnieniem w przygotowaniu i realizacji interwencji w ramach RPO WP 2014-2020 była współpraca ze scentralizowanymi interesariuszami takimi jak UOKiK, Komisja Europejska, konserwator zabytków czy Wody Polskie – m.in. z powodu długich terminów pozyskiwania decyzji administracyjnych oraz skomplikowanych struktur organizacyjnych (s. 49, 99, 149). | Wdrożenie mechanizmu maksymalnego czasu na podpisanie umowy o dofinansowanie. | Departament Wdrażania Projektów Infrastrukturalnych Regionalnego Programu Operacyjnego | Zastosowanie maksymalnego czasu na podpisanie umowy o dofinansowanie (termin ten wynosi 3 m-ce od daty otrzymania pisma wzywającego do dostarczenia niezbędnych informacji i poprawnych dokumentów). | 30 czerwca 2023 |  |
| **Klasa rekomendacji** | Programowa | | **Podklasa rekomendacji** | Operacyjna | |
| **Obszar tematyczny** | System realizacji polityki spójności | | **Program operacyjny** | FEP 2021-2027 | |
| **Bazowy status rekomendacji** | Rekomendacja zatwierdzona w całości (wdrożona) | | | | |
| 10. | W ramach interwencji FEP 2021-2027 planuje się zakup pojazdów wodorowych. Biorąc pod uwagę ryzyka wynikające z braku infrastruktury tankowania wodoru, rozwiązanie to może być kapitałochłonne oraz powodować wzrost kosztów eksploatacji pojazdów szynowych oraz autobusów. Możliwe więc, że obecnie funkcjonujący organizatorzy nie będą wnioskować o dofinansowanie zakupu taboru z obawy o wzrost kosztów eksploatacji (s. 156-157). | Zakupy taboru kolejowego powinny być poprzedzone szczegółową analizą kosztów i korzyści. | Departament Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego | Zakup nowego taboru kolejowego będzie poprzedzony analizą kosztów i korzyści. | 31 marca 2024 |  |
| **Klasa rekomendacji** | Programowa | | **Podklasa rekomendacji** | Strategiczna | |
| **Obszar tematyczny** | Transport | | **Program operacyjny** | więcej niż jeden program | |
| **Bazowy status rekomendacji** | Rekomendacja zatwierdzona w całości (realizowana) | | | | |
| 11. | Realizacja projektu rewitalizacji kolei wąskotorowej nie przyczynia się do zwiększenia dostępności komunikacyjnej województwa z uwagi na wykorzystywanie jej jedynie w sezonie letnim i w charakterze turystycznym (s. 51, 61-62, 105). | Objęcie Przeworskiej Kolei Dojazdowej zintegrowaną ofertą przewozową. | Departament Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego | Przeprowadzenie analiz dotyczących możliwości wdrożenia współpracy w zakresie połączenia przejazdów kolei wąskotorowej (oraz innych systemów transportu publicznego) z transportem kolejowym organizowanym przez samorząd województwa. | 30 czerwca 2023 |  |
| **Klasa rekomendacji** | Programowa | | **Podklasa rekomendacji** | Strategiczna | |
| **Obszar tematyczny** | Transport | | **Program operacyjny** | więcej niż jeden program | |
| **Bazowy status rekomendacji** | Rekomendacja zatwierdzona w całości (wdrożona) | | | | |
| 12. | Realizowane inwestycje dotyczące transportu niskoemisyjnego nie objęły wszystkich samorządów tworzących poszczególne MOF-y. Część MOF-ów wcale nie została objęta inwestycjami (s. 126, 155). | Realizacja inwestycji w zakresie niskoemisyjności powinna obejmować wszystkie gminy tworzące dany MOF. | Departament Zarządzania Regionalnym Programem Operacyjnym,  Departament Wdrażania Projektów Infrastrukturalnych Regionalnego Programu Operacyjnego | Rozważenie wprowadzenie kryterium punktującego, w przypadku jakichkolwiek projektów realizowanych przez MOF, dot. wymogu uczestnictwa w nich wszystkich JST tworzących dany obszar. | 31 marca 2024 |  |
| **Klasa rekomendacji** | Programowa | | **Podklasa rekomendacji** | Strategiczna | |
| **Obszar tematyczny** | Transport | | **Program operacyjny** | FEP 2021-2027 | |
| **Bazowy status rekomendacji** | Rekomendacja zatwierdzona w całości | | | | |
| 13. | Mimo prowadzonych inwestycji infrastrukturalnych, część województwa charakteryzuje się ograniczoną dostępnością do transportu autobusowego i kolejowego. Część sołectw nie ma zapewnionego publicznego dojazdu do miejscowości gminnej (s. 151, 157-159). | Przeprowadzenie analiz możliwości wdrożenia transportu na żądanie w ramach FEP 2021-2027. | Departament Zarządzania Regionalnym Programem Operacyjnym | Rozwiązaniem wpływającym na ograniczanie zjawiska wykluczenia transportowego może być wdrożenie projektów związanych z transportem na żądanie.  Zadania mogą być realizowane w ramach inwestycji infrastrukturalnych z EFRR, ale także poprzez zwiększanie dostępności do usług społecznych z EFS+ (przy spełnieniu warunku, że transport indywidualny może być realizowany jako element kompleksowych projektów dotyczących usług asystenckich lub usług opiekuńczych zgodnie z Wytycznymi dotyczącym realizacji projektów z udziałem środków Europejskiego Funduszu Społecznego Plus w regionalnych programach na lata 2021–2027, zapisami FEP/SZOP oraz kryteriów wyboru projektów). | 30 czerwca 2023 |  |
| **Klasa rekomendacji** | Programowa | | **Podklasa rekomendacji** | Strategiczna | |
| **Obszar tematyczny** | Transport, włączenie społeczne | | **Program operacyjny** | FEP 2021-2027 | |
| **Bazowy status rekomendacji** | Rekomendacja zatwierdzona w całości (wdrożona) | | | | |
| 14. | Wskazuje się na niską spójność sieci dróg rowerowych w obrębie miast województwa. Jednocześnie zaznacza się, że mogłyby one pełnić dużą rolę we wzmacnianiu transportu niskoemisyjnego, zapewniając dojazd do węzłów przesiadkowych (s. 159-161). | Potrzeba budowy sieci infrastruktury rowerowej. | Departament Promocji, Turystyki i Współpracy Gospodarczej  Departament Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego,  Departament Rozwoju Regionalnego | W ramach działań związanych z niskoemisyjnością należy budować sieć infrastruktury rowerowej, nie tylko wzdłuż dróg wojewódzkich, ale przede wszystkim wzdłuż dróg gminnych i powiatowych (zapewniając dojazd do celów podróży oraz węzłów integracyjnych). Ważne jednak, aby inwestycje nie skupiły się na modernizacjach dróg, przy okazji których zostaną zrealizowane inwestycje rowerowe, ale największy nacisk powinien zostać położony na tworzenie dróg rowerowych (ewentualnie ciągów pieszo-rowerowych). | 31 marca 2024 |  |
| **Klasa rekomendacji** | Programowa | | **Podklasa rekomendacji** | Strategiczna | |
| **Obszar tematyczny** | Transport, włączenie społeczne | | **Program operacyjny** | więcej niż jeden program | |
| **Bazowy status rekomendacji** | Rekomendacja zatwierdzona w całości (realizowana) | | | | |

**WYJAŚNIENIA:**

**Treść wniosku:** odniesienie do konkretnej części raportu stanowiącej uzasadnienie sformułowania danej rekomendacji z podaniem numeru strony, na której omówiono wniosek.

**Treść rekomendacji:** rekomendacja powinna być sformułowana możliwe konkretnie i szczegółowo. W jasny sposób powinna wskazywać co należy zmienić, aby osiągnąć pożądany efekt. Należy zrezygnować z rekomendacji ogólnikowych, ponieważ takie rekomendacje często nie dają się wdrożyć lub też ocena ich faktycznego stanu wdrożenia jest niemożliwa.

**Adresat rekomendacji**: każdorazowo należy określić precyzyjnie adresata lub adresatów rekomendacji. Należy pamiętać, że ta sama instytucja może pełnić różne funkcje w ramach procesu realizacji polityki spójności. W takim wypadku należy uściślić adresata do poziomu umożliwiającego poprawną identyfikację.

**Sposób wdrożenia**: opis, w jaki sposób należy wdrożyć rekomendację. Powinien szczegółowo wskazywać jakie działania należy podjąć, w jakim horyzoncie czasowym oraz wskazywać ewentualne koszty tej zmiany. Sposób wdrożenia może ulec zmianie w trakcie realizacji procesu.

**Termin wdrożenia:** powinien mieć formę daty dziennej odpowiadającej zakończeniu danego kwartału, czyli 31 marca, 30 czerwca, 30 września lub 31 grudnia danego roku.

**Uzasadnienie odrzucenia rekomendacji/ wdrożenia w części**: syntetyczne uzasadnienie podjętej decyzji.

**Klasa rekomendacji:** należy wybrać jedną z poniższych opcji:

* Rekomendacja horyzontalna – dot. realizacji polityki spójności, wykraczająca poza jeden program operacyjny.
* Rekomendacja programowa – dot. tylko jednego programu operacyjnego.
* Rekomendacja pozasystemowa (zewnętrzna) – dot. instytucji lub obszarów zlokalizowanych poza systemem realizacji polityki spójności. Tego typu rekomendacje nie powinny być głównym produktem badania, niemniej jeśli w sposób istotny wpływają na realizację polityki spójności mogą być formułowane i przyjmowane do wdrażania. Rekomendacje tego typu zostaną udostępnione adresatom przez KJE.

**Podklasa rekomendacji**: w ramach klas rekomendacji horyzontalnej i programowej należy wybrać jedną z poniższych opcji:

* Rekomendacja operacyjna – dot. kwestii wdrożeniowych programu/ów oraz usprawnień w tym zakresie.
* Rekomendacja strategiczna – dot. strategicznych kwestii w obszarze realizacji programu lub całej polityki spójności.

**Obszar tematyczny:** przyporządkowany wg następującej kategoryzacji:, polityki horyzontalne, system realizacji polityki spójności, informacja i promocja, rozwój regionalny i lokalny, innowacyjność oraz badania i rozwój, społeczeństwo informacyjne, przedsiębiorczość, energetyka, środowisko, transport, edukacja, kultura, turystyka i rekreacja, zdrowie, rynek pracy, włączenie społeczne, sprawność administracji.

**Program operacyjny:** rekomendacja musi mieć przyporządkowany PO, którego dotyczy. Jeśli dotyczy więcej niż jednego programu, należy wpisać kategorię „więcej niż jeden program”, lub „nie dotyczy” w przypadku rekomendacji pozasystemowych.

**Instytucja zlecająca badanie** – należy stosować jednolite nazewnictwo według terminologii instytucjonalnej.

**Status rekomendacji:**

**status bazowy**: nadawany w momencie zatwierdzania kształtu tabeli rekomendacji; nie podlega zmianie;

należy wybrać jedną z poniższych opcji:

* Rekomendacja zatwierdzona w całości - rekomendacja, która została zaakceptowana do wdrożenia w całości i działania wdrożeniowe jeszcze się nie rozpoczęły,
* Rekomendacja zatwierdzona częściowo - rekomendacja, która została zaakceptowana do wdrożenia w części i działania wdrożeniowe jeszcze się nie rozpoczęły,
* Rekomendacja zatwierdzona w całości (realizowana) – rekomendacja, która została zaakceptowana do wdrożenia w całości i działania wdrożeniowe jeszcze trwają,
* Rekomendacja zatwierdzoną częściowo (realizowana)- rekomendacja, która została zaakceptowana do wdrożenia w części i działania wdrożeniowe jeszcze trwają,
* Rekomendacja zatwierdzona w całości (wdrożona)– rekomendacja, która została zaakceptowana do wdrożenia w całości i działania wdrożeniowe już zakończono,
* Rekomendacja zatwierdzona częściowo (wdrożona) – rekomendacja, która została zaakceptowana do wdrożenia tylko w części i działania wdrożeniowe już zakończono,
* Rekomendacja odrzucona – rekomendacja, która została całkowicie odrzucona.