

WYKAZ ZMIAN
W SZCZEGÓŁOWYM OPISIE OSI PRIORYTETOWEJ
7. INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA

REGIONALNEGO PROGRAMU OPERACYJNEGO WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO NA LATA 2014-2020

W Szczegółowym opisie osi priorytetowej *Infrastruktura transportowa* Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020 stanowiącym załącznik do uchwały nr 42/462/15/V z dnia 19 sierpnia 2015 r. (z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany:

1. W części I *Ogólny opis RPO WiM 2014-2020 oraz głównych warunków realizacji*, pkt 5 *Kwalifikowalność wydatków, trwałość projektu* usuwa się zdanie:

Ponadto na podstawie ww. wytycznych IZ RPO WiM 2014-2020 określi własne wytyczne dotyczące kwalifikowalności wydatków w ramach Programu.

a przepis nr 3 o dotychczasowej treści:

„Infrastrukturę” na potrzeby tego postanowienia należy interpretować jako środki trwałe zdefiniowane w pkt 1 lit. x rozdziału 3 Wytycznych, z zastrzeżeniem, że w przypadku projektów finansowanych ze środków EFS – w rozumieniu pkt 3 podrozdziału 8.7 Wytycznych.

otrzymuje brzmienie:

„Infrastrukturę” na potrzeby tego postanowienia należy interpretować jako środki trwałe zdefiniowane w pkt 1 lit. w rozdziału 3 Wytycznych, z zastrzeżeniem, że w przypadku projektów finansowanych ze środków EFS – w rozumieniu pkt 3 podrozdziału 8.6 Wytycznych.

2. W części V *Wykaz najważniejszych dokumentów służących realizacji RPO WiM 2014-2020*:

- pkt 2 o dotychczasowej treści:

Wykaz krajowych wytycznych horyzontalnych

otrzymuje brzmienie:

Wykaz wytycznych;

- usuwa się pkt 3. *Wykaz wytycznych programowych* i odpowiednio numeruje kolejne punkty w tej części.

3. W części VI *Załączniki* nazwa załącznika o dotychczasowej treści:

Kryteria wyboru projektów wraz z wymogami formalnymi dla Działania 7.1 Infrastruktura drogowa o znaczeniu regionalnym

otrzymuje brzmienie:

Kryteria wyboru projektów wraz z warunkami formalnymi

4. W załączniku 2 do SzOOP *Tabela wskaźników rezultatu bezpośredniego i produktu dla Osi priorytetowej 7. Infrastruktura transportowa działań i poddziałań* wskaźniki produktu dla Poddziałania 7.2.2 *Infrastruktura drogowa w miejskim obszarze funkcjonalnym Elbląga – ZIT bis* o dotychczasowych wartościach:

Poddziałanie 7.2.2 Infrastruktura drogowa w miejskim obszarze funkcjonalnym Elbląga – ZIT bis	całkowita długość nowych dróg	km	region słabiej rozwinięty	nd.	1,0	SL 2014
	całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg	km	region słabiej rozwinięty	nd.	8,8	SL 2014
	długość wybudowanych dróg powiatowych	km	region słabiej rozwinięty	nd.	1,0	SL 2014
	długość przebudowanych dróg powiatowych	km	region słabiej rozwinięty	nd.	8,8	SL 2014
	długość wybudowanych dróg gminnych	km	region słabiej rozwinięty	nd.	0,0	SL 2014
	długość przebudowanych dróg gminnych	km	region słabiej rozwinięty	nd.	0,0	SL 2014

otrzymują wartości:

Poddziałanie 7.2.2 Infrastruktura drogowa w miejskim obszarze funkcjonalnym Elbląga – ZIT bis	całkowita długość nowych dróg	km	region słabiej rozwinięty	nd.	2,8	SL 2014
	całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg	km	region słabiej rozwinięty	nd.	6,75	SL 2014
	długość wybudowanych dróg powiatowych	km	region słabiej rozwinięty	nd.	2,8	SL 2014
	długość przebudowanych dróg powiatowych	km	region słabiej rozwinięty	nd.	6,75	SL 2014

	długość wybudowanych dróg gminnych	km	region słabiej rozwinięty	nd.	0,0	SL 2014
	długość przebudowanych dróg gminnych	km	region słabiej rozwinięty	nd.	0,0	SL 2014

5. W załączniku 3 do SzOOP w nazwach katalogów kryteriów dla wszystkich Działów i Poddziałów termin *wymogi formalne* zastępuje się terminem *warunki formalne*.
6. W załączniku 3 do SzOOP dla wszystkich Działów i Poddziałów tabela wymogów formalnych o dotychczasowej treści:

WYMOGI FORMALNE WYBORU PROJEKTÓW POZAKONKURSOWYCH W RAMACH REGIONALNEGO PROGRAMU OPERACYJNEGO WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO NA LATA 2014-2020 <i>W trybie pozakonkursowym instytucja może określić tryb uzupełnienia wniosku o dofinansowanie. W przypadku braku uzupełnienia wniosku lub niezłożenia wymaganych wyjaśnień projekt nie zostaje dopuszczony do oceny lub dalszej oceny.</i>			
Lp.	Nazwa wymogu	Definicja wymogu	Opis wymogu
1.	Kompletność wniosku	Wniosek o dofinansowanie jest kompletny, spójny i sporządzony zgodnie z instrukcją wypełniania wniosku o dofinansowanie i regulaminem konkursu.	Wymóg formalny zerojedynkowy. Ocena spełniania wymogu polega na przypisaniu im wartości logicznych „tak” lub „nie”.
2.	Kompletność załączników	Załączniki do wniosku o dofinansowanie są kompletne, spójne i sporządzone zgodnie z instrukcją wypełniania załączników i regulaminem konkursu.	Wymóg formalny zerojedynkowy. Ocena spełniania wymogu polega na przypisaniu im wartości logicznych „tak” lub „nie”.

zostaje zastąpiona tabelą warunków formalnych w brzmieniu:

WARUNKI FORMALNE WYBORU PROJEKTÓW POZAKONKURSOWYCH W RAMACH REGIONALNEGO PROGRAMU OPERACYJNEGO WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO NA LATA 2014-2020 <i>W trybie pozakonkursowym instytucja może określić tryb uzupełnienia wniosku o dofinansowanie. W przypadku braku uzupełnienia wniosku lub niezłożenia wymaganych wyjaśnień projekt nie zostaje dopuszczony do oceny lub dalszej oceny.</i>			
Lp.	Nazwa warunku	Definicja warunku	Opis warunku
1.	Kompletność wniosku i załączników	Wniosek o dofinansowanie i załączniki są kompletne, spójne i sporządzone zgodnie z instrukcją wypełniania wniosku o dofinansowanie i regulaminem naboru.	Warunek formalny zerojedynkowy. Ocena spełniania warunku polega na

			przypisaniu im wartości logicznych „tak” lub „nie”.
2.	Forma złożenia wniosku i załączników	Wniosek o dofinansowanie wraz z załącznikami został złożony w formie określonej w regulaminie naboru.	Warunek formalny zerojedynkowy. Ocena spełniania warunku polega na przypisaniu im wartości logicznych „tak” lub „nie”.
3.	Termin złożenia wniosku i załączników	Wniosek o dofinansowanie wraz z załącznikami został złożony w terminie określonym w regulaminie naboru.	Warunek formalny zerojedynkowy. Ocena spełniania warunku polega na przypisaniu wartości logicznych „tak” lub „nie”.

7. W załączniku 3 do SzOOP dla Działania 7.1 *Infrastruktura drogowa o znaczeniu regionalnym*:

- W opisie znaczenia wszystkich kryteriów formalnych obligatoryjnych (z wyjątkiem kryterium nr 1. *Projekt znajduje się w Wykazie projektów zidentyfikowanych przez właściwą instytucję w ramach trybu pozakonkursowego stanowiącym załącznik do SZOOP*) dodaje się zdanie: *Wnioskodawca może uzupełnić lub poprawić projekt w części dotyczącej spełniania kryterium w zakresie określonym w regulaminie konkursu.*
- W opisie znaczenia kryterium formalnego obligatoryjnego nr 4. *Wartość projektu oraz poziom dofinansowania projektu* dodaje się zdanie: *Kryterium powinno być spełnione na moment oceny kryteriów formalnych.*
- W opisie znaczenia wszystkich kryteriów merytorycznych ogólnych obligatoryjnych dodaje się zdanie: *Wnioskodawca może uzupełnić lub poprawić projekt w części dotyczącej spełniania kryterium w zakresie określonym w regulaminie konkursu.*
- W opisie znaczenia wszystkich kryteriów merytorycznych specyficznych obligatoryjnych dodaje się zdanie: *Wnioskodawca może uzupełnić lub poprawić projekt w części dotyczącej spełniania kryterium w zakresie określonym w regulaminie konkursu.*
- W opisie znaczenia kryterium merytorycznego specyficznego punktowego numer 1a. *Efektywność kosztowa wybudowania 1 km drogi* oraz kryterium merytorycznego specyficznego punktowego numer 1b *Efektywność kosztowa przebudowy 1 km drogi* dodaje się zdanie:
W ramach kryterium przewiduje się odstępstwo od jego założeń i zakresu, tj. dopuszcza się zmiany kwot wynikające z rozstrzygnięć postępowań publicznych i konkurencyjności oraz dodatkowych zadań nie dających się przewidzieć na moment składania wniosku o dofinansowanie a niezbędnych do prawidłowej realizacji projektu. Zmiana w zakresie zgodnym z opisanym powyżej odstępstwem nie skutkuje zmianą oceny spełniania kryterium.

8. W załączniku 3 do SzOOP dla Poddziałania 7.2.1 *Mobilny MOF – ZIT Olsztyna*:

- W opisie znaczenia kryterium formalnego obligatoryjnego nr 3. Wartość projektu oraz poziom dofinansowania projektu dodaje się zdanie: *Kryterium powinno być spełnione na moment oceny kryteriów formalnych.*
 - W opisie znaczenia wszystkich kryteriów merytorycznych ogólnych obligatoryjnych dodaje się zdanie: *Wnioskodawca może uzupełnić lub poprawić projekt w części dotyczącej spełniania kryterium w zakresie określonym w regulaminie konkursu.*
 - W opisie znaczenia wszystkich kryteriów merytorycznych specyficznych obligatoryjnych (za wyjątkiem kryteriów merytorycznych specyficznych strategicznych obligatoryjnych) dodaje się zdanie: *Wnioskodawca może uzupełnić lub poprawić projekt w części dotyczącej spełniania kryterium w zakresie określonym w regulaminie konkursu.*
 - W opisie znaczenia kryteriów merytorycznych punktowych numer:
 - 1a. Efektywność kosztowa wybudowania 1 km drogi,
 - 1b. Efektywność kosztowa przebudowy 1 km drogi,
 dodaje się zdanie:

W ramach kryterium przewiduje się odstępstwo od jego założeń i zakresu, tj. dopuszcza się zmiany kwot wynikające z rozstrzygnięć postępowań publicznych i konkurencyjności oraz dodatkowych zadań nie dających się przewidzieć na moment składania wniosku o dofinansowanie a niezbędnych do prawidłowej realizacji projektu. Zmiana w zakresie zgodnym z opisanym powyżej odstępstwem nie skutkuje zmianą oceny spełniania kryterium.
9. W załączniku 3 do SzOOP dla Poddziałania 7.2.2 *Infrastruktura drogowa w miejskim obszarze funkcjonalnym Elbląga – ZIT bis:*
- W opisie znaczenia kryterium formalnego wyboru projektów (obligatoryjnego) nr 3. *Wartość projektu oraz poziom dofinansowania projektu* dodaje się zdanie: *Kryterium powinno być spełnione na moment oceny kryteriów formalnych.*
 - W opisie znaczenia wszystkich kryteriów merytorycznych ogólnych obligatoryjnych dodaje się zdanie: *Wnioskodawca może uzupełnić lub poprawić projekt w części dotyczącej spełniania kryterium w zakresie określonym w regulaminie konkursu.*
 - W opisie znaczenia wszystkich kryteriów merytorycznych specyficznych obligatoryjnych dodaje się zdanie: *Wnioskodawca może uzupełnić lub poprawić projekt w części dotyczącej spełniania kryterium w zakresie określonym w regulaminie konkursu.*

- Kryteria merytoryczne specyficzne punktowe dotyczące efektywności kosztowej o dotychczasowej treści:

KRYTERIA MERYTORYCZNE SPECYFICZNE (PUNKTOWE) (wymagane minimum 50%)			
LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OPIS ZNACZENIA KRYTERIUM
4a.	Efektywność kosztowa wybudowania 1 km drogi	<p>Kryterium ocenia średni umowny koszt jednostkowy uzyskania 1 jednostki wskaźnika produktu w projekcie w porównaniu z analogicznym kosztem jednostkowym zaplanowanym dla Strategii Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego / Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla dróg na obszarze miasta Elbląga. Umowny koszt jednostkowy wykorzystany do wyliczenia wartości wskaźnika wyniósł 16 600 000 zł/km (koszt budowy 1 km dróg zgodnie z metodologią przyjętą dla Strategii EOF/ZIT) i będzie on stanowił punkt odniesienia podczas oceny projektów tym kryterium:</p> <p>6 pkt – efektywność kosztowa na poziomie poniżej 75% średniego kosztu (do 12 449 999 zł/km włącznie)</p> <p>4 pkt – efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 75% i niższym niż 100% średniego kosztu (od 12 450 000 do 16 599 999 zł/km włącznie)</p> <p>2 pkt – efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 100% i niższym niż 125% średniego kosztu (od 16 600 000 do 20 749 999 zł/km włącznie)</p> <p>0 pkt – efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 125% średniego kosztu 20 750 000 zł/km i więcej)</p>	<p>Kryterium punktowe – przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania.</p> <p>Projekt może otrzymać od 0 do 6 punktów</p> <p>Ocena kryterium będzie polegała na wyliczeniu dla projektu wartości umownego kosztu jednostkowego wskaźnika, który jest realizowany przez projekt poprzez podzielenie sumy dofinansowania i wkładu własnego do projektu przez poziom występującego w projekcie wskaźnika produktu osiąganego w projekcie (i zaokrąglenia do pełnych złotych), a następnie sprawdzeniu, w którym przedziale mieści się wyliczony wskaźnik i przyznaniu odpowiedniej liczby punktów.</p>

4b.	Efektywność kosztowa przebudowy 1 km drogi na obszarze miasta Elbląga	<p>Kryterium ocenia średni umowny koszt jednostkowy uzyskania 1 jednostki wskaźnika produktu w projekcie w porównaniu z analogicznym kosztem jednostkowym zaplanowanym dla Strategii Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego / Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla dróg na obszarze miasta Elbląga. Umowny koszt jednostkowy wykorzystany do wyliczenia wartości wskaźnika wyniósł 7 395 000 zł/km (koszt przebudowy 1 km dróg na obszarze miasta Elbląga zgodnie z metodologią przyjętą dla Strategii EOF/ZIT) i będzie on stanowił punkt odniesienia podczas oceny projektów tym kryterium:</p> <p>6 pkt – efektywność kosztowa na poziomie poniżej 75% średniego kosztu (do 5 546 249 zł/km włącznie)</p> <p>4 pkt – efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 75% i niższym niż 100% średniego kosztu (od 5 546 250 do 7 394 999 zł/km włącznie)</p> <p>2 pkt – efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 100% i niższym niż 125% średniego kosztu (od 7 395 000 do 9 243 749 zł/km włącznie)</p> <p>0 pkt – efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 125% średniego kosztu (9 243 750 zł/km i więcej)</p>	<p>Kryterium punktowe – przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania.</p> <p>Projekt może otrzymać od 0 do 6 pkt punktów</p> <p>Ocena kryterium będzie polegała na wyliczeniu dla projektu wartości umownego kosztu jednostkowego wskaźnika, który jest realizowany przez projekt poprzez podzielenie sumy dofinansowania i wkładu własnego do projektu przez poziom występującego w projekcie wskaźnika produktu osiąganego w projekcie (i zaokrąglenia do pełnych złotych), a następnie sprawdzeniu, w którym przedziale (wskazanym w kryterium 4b lub 4c w zależności od tego, na jakim obszarze ma być realizowany projekt) mieści się wyliczony wskaźnik i przyznaniu odpowiedniej liczby punktów.</p>
4c.	Efektywność kosztowa przebudowy 1 km drogi na obszarze powiatu elbląskiego	<p>Kryterium ocenia średni umowny koszt jednostkowy uzyskania 1 jednostki wskaźnika produktu w projekcie w porównaniu z analogicznym kosztem jednostkowym zaplanowanym dla Strategii Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego / Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla dróg na obszarze powiatu elbląskiego. Umowny koszt jednostkowy wykorzystany do wyliczenia wartości wskaźnika wyniósł 1 100 000 zł/km (koszt przebudowy 1 km dróg na obszarze powiatu elbląskiego zgodnie z metodologią przyjętą dla Strategii EOF/ZIT) i będzie on stanowił punkt odniesienia podczas oceny projektów tym kryterium:</p> <p>6 pkt – efektywność kosztowa na poziomie poniżej 75% średniego kosztu (do 824 999 zł/km włącznie)</p> <p>4 pkt – efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 75% i niższym niż 100% średniego kosztu (od 825 000 do 1 099 999 zł/km włącznie)</p> <p>2 pkt – efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 100% i niższym niż 125% średniego kosztu (od 1 100 000 do 1 374 999 zł/km włącznie)</p> <p>0 pkt – efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 125% średniego kosztu (1 375 000 zł/km i więcej)</p>	

otrzymują brzmienie:

KRYTERIA MERYTORYCZNE SPECYFICZNE (PUNKTOWE) (wymagane minimum 50%)			
LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OPIS ZNACZENIA KRYTERIUM
4a.	Efektywność kosztowa wybudowania 1 km drogi na obszarze miasta Elbląga	<p>Kryterium ocenia średni umowny koszt jednostkowy uzyskania 1 jednostki wskaźnika produktu w projekcie w porównaniu z analogicznym kosztem jednostkowym zaplanowanym dla Strategii Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego / Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla dróg na obszarze miasta Elbląga. Umowny koszt jednostkowy wykorzystany do wyliczenia wartości wskaźnika wyniósł 16 600 000 zł/km (koszt budowy 1 km dróg zgodnie z metodologią przyjętą dla Strategii EOF/ZIT) i będzie on stanowił punkt odniesienia podczas oceny projektów tym kryterium:</p> <p>6 pkt – efektywność kosztowa na poziomie poniżej 75% średniego kosztu (do 12 449 999 zł/km włącznie)</p> <p>4 pkt – efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 75% i niższym niż 100% średniego kosztu (od 12 450 000 do 16 599 999 zł/km włącznie)</p> <p>2 pkt – efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 100% i niższym niż 125% średniego kosztu (od 16 600 000 do 20 749 999 zł/km włącznie)</p> <p>0 pkt – efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 125% średniego kosztu 20 750 000 zł/km i więcej)</p>	<p>Kryterium punktowe – przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania.</p> <p>Projekt może otrzymać od 0 do 6 punktów</p> <p>Ocena kryterium będzie polegała na wyliczeniu dla projektu wartości umownego kosztu jednostkowego wskaźnika, który jest realizowany przez projekt poprzez podzielenie sumy dofinansowania i wkładu własnego do projektu przez poziom występującego w projekcie wskaźnika produktu osiąganego w projekcie (i zaokrąglenia do pełnych złotych), a następnie sprawdzeniu, w którym przedziale mieści się wyliczony wskaźnik i przyznaniu odpowiedniej liczby punktów.</p> <p>W ramach kryterium przewiduje się odstępstwo od jego założeń i zakresu, tj. dopuszcza się zmiany kwot wynikające z rozstrzygnięć postępowań publicznych i konkurencyjności oraz dodatkowych zadań nie dających się przewidzieć na moment składania wniosku o dofinansowanie a niezbędnych do prawidłowej realizacji projektu. Zmiana w zakresie zgodnym z opisanym powyżej odstępstwem nie skutkuje zmianą oceny spełniania kryterium.</p>

4b.	Efektywność kosztowa wybudowania 1 km drogi na obszarze powiatu elbląskiego	<p>Kryterium ocenia średni umowny koszt jednostkowy uzyskania 1 jednostki wskaźnika produktu w projekcie w porównaniu z analogicznym kosztem jednostkowym zaplanowanym dla Strategii Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego / Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla dróg na obszarze powiatu elbląskiego. Umowny koszt jednostkowy wykorzystany do wyliczenia wartości wskaźnika wyniósł 1 885 182 zł/km (koszt budowy 1 km dróg zgodnie z metodologią przyjętą dla Strategii EOF/ZIT) i będzie on stanowił punkt odniesienia podczas oceny projektów tym kryterium:</p> <p>6 pkt – efektywność kosztowa na poziomie poniżej 75% średniego kosztu (do 1 413 886 zł/km włącznie)</p> <p>4 pkt – efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 75% i niższym niż 100% średniego kosztu (od 1 413 887 do 1 885 181 zł/km włącznie)</p> <p>2 pkt – efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 100% i niższym niż 125% średniego kosztu (od 1 885 182 do 2 356 477 zł/km włącznie)</p> <p>0 pkt – efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 125% średniego kosztu 2 356 478 zł/km i więcej)</p>	<p>Kryterium punktowe – przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania.</p> <p>Projekt może otrzymać od 0 do 6 punktów</p> <p>Ocena kryterium będzie polegała na wyliczeniu dla projektu wartości umownego kosztu jednostkowego wskaźnika, który jest realizowany przez projekt poprzez podzielenie sumy dofinansowania i wkładu własnego do projektu przez poziom występującego w projekcie wskaźnika produktu osiąganego w projekcie (i zaokrąglenia do pełnych złotych), a następnie sprawdzeniu, w którym przedziale mieści się wyliczony wskaźnik i przyznaniu odpowiedniej liczby punktów.</p> <p>W ramach kryterium przewiduje się odstępstwo od jego założeń i zakresu, tj. dopuszcza się zmiany kwot wynikające z rozstrzygnięć postępowań publicznych i konkurencyjności oraz dodatkowych zadań nie dających się przewidzieć na moment składania wniosku o dofinansowanie a niezbędnych do prawidłowej realizacji projektu. Zmiana w zakresie zgodnym z opisanym powyżej odstępstwem nie skutkuje zmianą oceny spełniania kryterium.).</p>
-----	---	--	---

4c.	Efektywność kosztowa przebudowy 1 km drogi na obszarze miasta Elbląga	<p>Kryterium ocenia średni umowny koszt jednostkowy uzyskania 1 jednostki wskaźnika produktu w projekcie w porównaniu z analogicznym kosztem jednostkowym zaplanowanym dla Strategii Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego / Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla dróg na obszarze miasta Elbląga. Umowny koszt jednostkowy wykorzystany do wyliczenia wartości wskaźnika wyniósł 7 395 000 zł/km (koszt przebudowy 1 km dróg na obszarze miasta Elbląga zgodnie z metodologią przyjętą dla Strategii EOF/ZIT) i będzie on stanowił punkt odniesienia podczas oceny projektów tym kryterium:</p> <p>6 pkt – efektywność kosztowa na poziomie poniżej 75% średniego kosztu (do 5 546 249 zł/km włącznie)</p> <p>4 pkt – efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 75% i niższym niż 100% średniego kosztu (od 5 546 250 do 7 394 999 zł/km włącznie)</p> <p>2 pkt – efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 100% i niższym niż 125% średniego kosztu (od 7 395 000 do 9 243 749 zł/km włącznie)</p> <p>0 pkt – efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 125% średniego kosztu (9 243 750 zł/km i więcej)</p>	<p>Kryterium punktowe – przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania.</p> <p>Projekt może otrzymać od 0 do 6 pkt punktów</p> <p>Ocena kryterium będzie polegała na wyliczeniu dla projektu wartości umownego kosztu jednostkowego wskaźnika, który jest realizowany przez projekt poprzez podzielenie sumy dofinansowania i wkładu własnego do projektu przez poziom występującego w projekcie wskaźnika produktu osiąganego w projekcie (i zaokrąglenia do pełnych złotych), a następnie sprawdzeniu, w którym przedziale (wskazanym w kryterium 4c lub 4d w zależności od tego, na jakim obszarze ma być realizowany projekt) mieści się wyliczony wskaźnik i przyznaniu odpowiedniej liczby punktów.</p>
4d.	Efektywność kosztowa przebudowy 1 km drogi na obszarze powiatu elbląskiego	<p>Kryterium ocenia średni umowny koszt jednostkowy uzyskania 1 jednostki wskaźnika produktu w projekcie w porównaniu z analogicznym kosztem jednostkowym zaplanowanym dla Strategii Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego / Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla dróg na obszarze powiatu elbląskiego. Umowny koszt jednostkowy wykorzystany do wyliczenia wartości wskaźnika wyniósł 1 806 532 zł/km (koszt przebudowy 1 km dróg na obszarze powiatu elbląskiego zgodnie z metodologią przyjętą dla Strategii EOF/ZIT) i będzie on stanowił punkt odniesienia podczas oceny projektów tym kryterium:</p> <p>6 pkt – efektywność kosztowa na poziomie poniżej 75% średniego kosztu (do 1 354 898 zł/km włącznie)</p> <p>4 pkt – efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 75% i niższym niż 100% średniego kosztu (od 1 354 899 do 1 806 531 zł/km włącznie)</p> <p>2 pkt – efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 100% i niższym niż 125% średniego kosztu (od 1 806 532 do 2 258 164 zł/km włącznie)</p> <p>0 pkt – efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 125% średniego kosztu (2 258 165 zł/km i więcej)</p>	<p>W ramach kryterium przewiduje się odstępstwo od jego założeń i zakresu, tj. dopuszcza się zmiany kwot wynikające z rozstrzygnięć postępowań publicznych i konkurencyjności oraz dodatkowych zadań nie dających się przewidzieć na moment składania wniosku o dofinansowanie a niezbędnych do prawidłowej realizacji projektu. Zmiana w zakresie zgodnym z opisanym powyżej odstępstwem nie skutkuje zmianą oceny spełniania kryterium.</p>

10. W załączniku 3 do SzOOP dla Poddziałania 7.2.3 *Infrastruktura drogowa w miejskim obszarze funkcjonalnym Elku - ZIT bis*:

- W opisie znaczenia kryterium formalnego obligatoryjnego nr 3. Wartość projektu oraz poziom dofinansowania projektu dodaje się zdanie: *Kryterium powinno być spełnione na moment oceny kryteriów formalnych.*
- W opisie znaczenia wszystkich kryteriów merytorycznych ogólnych obligatoryjnych dodaje się zdanie: *Wnioskodawca może uzupełnić lub poprawić projekt w części dotyczącej spełniania kryterium w zakresie określonym w regulaminie konkursu.*
- W opisie znaczenia wszystkich kryteriów merytorycznych specyficznych obligatoryjnych dodaje się zdanie: *Wnioskodawca może uzupełnić lub poprawić projekt w części dotyczącej spełniania kryterium w zakresie określonym w regulaminie konkursu.*
- W opisie znaczenia kryterium merytorycznego punktowego nr 4. Efektywność kosztowa przebudowy 1 km drogi dodaje się zdanie:

W ramach kryterium przewiduje się odstępstwo od jego założeń i zakresu, tj. dopuszcza się zmiany kwot wynikające z rozstrzygnięć postępowań publicznych i konkurencyjności oraz dodatkowych zadań nie dających się przewidzieć na moment składania wniosku o dofinansowanie a niezbędnych do prawidłowej realizacji projektu. Zmiana w zakresie zgodnym z opisanym powyżej odstępstwem nie skutkuje zmianą oceny spełniania kryterium.

11. W załączniku 3 do SzOOP dla Działania 7.3 *Infrastruktura kolejowa*:

- W opisie znaczenia wszystkich kryteriów formalnych obligatoryjnych (z wyjątkiem kryterium nr 1. *Projekt znajduje się w Wykazie projektów zidentyfikowanych przez właściwą instytucję w ramach trybu pozakonkursowego stanowiącym załącznik do SZOOP*) dodaje się zdanie: *Wnioskodawca może uzupełnić lub poprawić projekt w części dotyczącej spełniania kryterium w zakresie określonym w regulaminie konkursu.*
- W opisie znaczenia kryterium formalnego obligatoryjnego nr 4. *Wartość projektu oraz poziom dofinansowania projektu* dodaje się zdanie: *Kryterium powinno być spełnione na moment oceny kryteriów formalnych.*
- W opisie znaczenia wszystkich kryteriów merytorycznych ogólnych obligatoryjnych dodaje się zdanie: *Wnioskodawca może uzupełnić lub poprawić projekt w części dotyczącej spełniania kryterium w zakresie określonym w regulaminie konkursu.*
- W opisie znaczenia wszystkich kryteriów merytorycznych specyficznych obligatoryjnych dodaje się zdanie: *Wnioskodawca może uzupełnić lub poprawić projekt w części dotyczącej spełniania kryterium w zakresie określonym w regulaminie konkursu.*

12. W części VII *Inne – Słownik terminologiczny* zmienia się definicje terminów:

- *dofinansowanie* o dotychczasowej treści:

dofinansowanie	Współfinansowanie UE lub współfinansowanie krajowe z budżetu państwa.	Ustawa z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014–2020
-----------------------	---	--

otrzymuje brzmienie:

dofinansowanie	Współfinansowanie UE lub współfinansowanie krajowe z budżetu państwa, wypłacane na podstawie umowy o dofinansowanie projektu albo decyzji o dofinansowaniu projektu.	USTAWA z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014–2020
-----------------------	--	--

- *kryteria wyboru projektów o dotychczasowej treści:*

kryteria wyboru projektów	Zestaw warunków, które musi spełnić projekt aby uzyskać dofinansowanie	<i>na podstawie źródeł rozproszonych</i>
----------------------------------	--	--

otrzymuje brzmienie:

kryteria wyboru projektów	Kryteria umożliwiające ocenę projektu opisanego we wniosku o dofinansowanie projektu, wybór projektu do dofinansowania i zawarcie umowy o dofinansowanie projektu albo podjęcie decyzji o dofinansowaniu projektu, zgodne z warunkami, o których mowa w art. 125 ust 3 lit. a rozporządzenia ogólnego zatwierdzone przez komitet monitorujący, o którym mowa w art. 47 rozporządzenia ogólnego	USTAWA z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020
----------------------------------	--	--

13. W części VII *Inne* – *Słownik terminologiczny* dodaje się termin *warunki formalne* w brzmieniu:

warunki formalne	Warunki odnoszące się do kompletności, formy oraz terminu złożenia wniosku o dofinansowanie projektu, których weryfikacja odbywa się przez stwierdzenie spełniania albo niespełniania danego warunku.	USTAWA z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020
-------------------------	---	--