

**WYKAZ ZMIAN**  
**W SZCZEGÓŁOWYM OPISIE OSI PRIORYTETOWEJ *Efektywność Energetyczna***  
**REGIONALNEGO PROGRAMU OPERACYJNEGO**  
**WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO NA LATA 2014-2020**

W Szczegółowym opisie osi priorytetowej *Efektywność energetyczna* Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020 stanowiącym załącznik do uchwały nr 69/802/15/V z dnia 22 grudnia 2015 r. (z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany:

- I. W rozdziale II. *Opis poszczególnych działań/poddziałań osi priorytetowej Efektywność energetyczna RPO WiM 2014-2020*, karcie Poddziałania 4.4.2 *Poprawa mobilności miejskiej w miejskim obszarze funkcjonalnym Elbląga – ZIT bis*, pkt 5. *Lista wskaźników produktu* o dotychczasowej treści:

5. Lista wskaźników produktu	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Długość nowych lub przebudowanych linii komunikacji miejskiej (km)</li> <li>2. Szacowany spadek emisji gazów cieplarnianych (Mg CO<sub>2</sub>/rok)</li> </ol>
------------------------------	--

otrzymuje brzmienie:

5. Lista wskaźników produktu	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Długość nowych lub przebudowanych linii komunikacji miejskiej (km)</li> <li>2. Długość dróg dla rowerów (km)</li> <li>3. Szacowany spadek emisji gazów cieplarnianych (Mg CO<sub>2</sub>/rok)</li> </ol>
------------------------------	--

- II. W rozdziale II. *Opis poszczególnych działań/poddziałań osi priorytetowej Efektywność energetyczna RPO WiM 2014-2020*, karcie Poddziałania 4.4.2 *Poprawa mobilności miejskiej w miejskim obszarze funkcjonalnym Elbląga – ZIT bis*, pkt 6. *Typy projektów* o dotychczasowej treści:

6. Typy projektów	<p>Budowa, przebudowa dróg<sup>14</sup> w obszarze funkcjonalnym Elbląga związanych ze zrównoważoną mobilnością miejską (jako element Strategii ZIT bis), w tym m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• budowa, przebudowa torowisk tramwajowych wraz z trakcją tramwajową, niezbędną infrastrukturą towarzyszącą i urządzeniami technicznymi;</li> <li>• budowa, przebudowa lub remont elementów funkcjonalnych i wyposażenia drogi tj.: zjazdy, zatoki autobusowe, obiekty inżynierskie, miejsca postojowe i inne niezbędne urządzenia drogowe;</li> <li>• budowa, przebudowa lub remont urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego</li> </ul>
-------------------	---

<sup>14</sup> Koszty związane z budową, przebudową dróg lokalnych muszą stanowić mniejszość wydatków w ramach projektu. Większościowy procent kosztów (pow. 50%) w ramach projektu muszą stanowić elementy związane ze zrównoważoną mobilnością miejską, np. torowiska tramwajowe, ścieżki rowerowe, trakty piesze i pieszo-rowerowe, przejścia dla pieszych, azyle, oświetlenie, sygnalizacja świetlna, elementy BRD, zatoki autobusowe, wiaty przystankowe, zatoki postojowe

	<p>w tym m. in. : sygnalizacji świetlnej, barier ochronnych, oznakowania, ogrodzeń,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• budowa lub remont osłon przeciwoślusienowych lub ekranów akustycznych;</li> <li>• budowa lub remont chodników (wyłącznie w przypadku budowy, przebudowy lub remontu drogi, jako część projektu);</li> <li>• budowa lub remont przejść dla pieszych, jak również wszelkie inne prace infrastrukturalne pozwalające zwiększyć bezpieczeństwo pieszych, rowerzystów czy zwierząt;</li> <li>• budowa, przebudowa lub remont ciągów pieszo-rowerowych, ścieżek i dróg rowerowych (jako część projektu) wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą i urządzeniami technicznymi;</li> <li>• budowa lub przebudowa oświetlenia;</li> <li>• budowa, przebudowa lub remont infrastruktury drogowej przyczyniającej się do ochrony środowiska (itp. urządzenia odwadniające w tym kanalizacja deszczowa, zbiorniki retencyjne, przepusty, sączki, zbiorniki odparowujące, separatory dla wód opadowych);</li> <li>• budowa/ przebudowa kanalizacji teletechnicznej;</li> <li>• przebudowa infrastruktury kolidującej.</li> </ul> <p>Preferencje otrzymają projekty z zakresu integracji różnych form transportu zbiorowego funkcjonujących na terenach miejskich i podmiejskich.</p>
--	--

otrzymuje brzmienie:

6. Typy projektów	<p>Kompleksowe inwestycje służące zintegrowanej mobilności miejskiej w Elbląskim Obszarze Funkcjonalnym (jako element Strategii ZIT bis), obejmujące budowę, przebudowę dróg lokalnych lub/ i dróg dla rowerów wraz z m.in. budową ciągów pieszo-rowerowych, elementami bezpieczeństwa ruchu drogowego, oświetleniem.<sup>14</sup></p> <p>Preferencje otrzymają projekty z zakresu integracji różnych form transportu zbiorowego funkcjonujących na terenach miejskich i podmiejskich.</p>
-------------------	--

<sup>14</sup> Koszty związane z budową, przebudową dróg lokalnych muszą stanowić mniejszość wydatków w ramach projektu. Większościowy procent kosztów (pow. 50%) w ramach projektu muszą stanowić elementy związane ze zrównoważoną mobilnością miejską, np. ścieżki rowerowe, trakty piesze i pieszo-rowerowe, przejścia dla pieszych, azyle, oświetlenie, sygnalizacja świetlna, elementy BRD, zatoki autobusowe, wiaty przystankowe, parkingi park&ride i park&bike, zatoki postojowe.

III. W Załączniku nr 2 *Tabela wskaźników rezultatu bezpośredniego i produktu dla działań i poddziałań*, tabeli *Wskaźniki produktu*, Poddziałaniu 4.4.2 *Poprawa mobilności miejskiej w miejskim obszarze funkcjonalnym Elbląga – ZIT bis* dodaje się wskaźnik:

Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Kategoria regionu	Wartość pośrednia (2018)	Szacowana wartość docelowa (2023)	Źródło
Długość dróg dla rowerów	km	Region słabiej rozwinięty	Nd.	1,5	SL 2014

IV. W Załączniku nr 3 *Kryteria wyboru projektów w ramach osi priorytetowej Efektywność energetyczna*, Działanie 4.4 *Zrównoważony transport miejski*, Poddziałanie 4.4.1 *Ekomobilny MOF (ZIT Olsztyna)* dodaje się kryterium merytoryczne specyficzne (obligatoryjne) nr 5 o treści:

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OPIS ZNACZENIA KRYTERIUM
5.	Zgodność z dyrektywą Rady 96/53/EC z dnia 25 lipca 1996 r. (zmienioną dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/719 z dnia 29 kwietnia 2015 r.) w zakresie przepisów dopuszczających w ruchu międzynarodowym pojazdy (określone w art.1 ust.1 lit b) ww. dyrektywy Rady 96/53/EC) o maksymalnym dopuszczalnym ciężarze na oś 11,5 t	<p>Ocenie podlegać będzie spełnianie przez dany projekt wymogu w zakresie nośności tzn. dostosowania drogi do ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. Realizacja inwestycji drogowej, po jej zakończeniu, musi umożliwiać ruch pojazdów spełniających wymogi dyrektywy 96/53/EC, niezależnie od kategorii drogi.</p> <p>Wymóg przystosowania dróg do nośności wynoszącej 11,5 t na oś nie ma zastosowania do dróg, które nie są przeznaczone dla ruchu długich i ciężkich pojazdów, takich jak drogi w centrach miast, małych wioskach lub miejscach o szczególnym znaczeniu przyrodniczym.</p>	<p>Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania.</p> <p>Kryterium zerojedynkowe.</p> <p>Ocena spełniania kryteriów polega na przypisaniu im wartości logicznych „tak”, „nie” albo stwierdzeniu, że kryterium nie dotyczy danego projektu.</p> <p><i>Wnioskodawca może uzupełnić lub poprawić projekt w części dotyczącej spełniania kryterium w zakresie określonym w regulaminie konkursu.</i></p>

V. W Załączniku nr 3 Kryteria wyboru projektów w ramach osi priorytetowej *Efektywność energetyczna, Działanie 4.4 Zrównoważony transport miejski, Poddziałanie 4.4.2 Poprawa mobilności miejskiej w miejskim obszarze funkcjonalnym Elbląga – ZIT bis*:

1) kryterium merytoryczne specyficzne (obligatoryjne) nr 4 o dotychczasowej treści:

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OPIS ZNACZENIA KRYTERIUM
4.	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego	<p>W ramach kryterium weryfikowane będzie, czy projekt przyczynia się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego tzn. czy w ramach projektu zaplanowano budowę lub przebudowę rozwiązań zwiększających bezpieczeństwo użytkowników drogi skutkujących zmniejszeniem liczby wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów.</p> <p>Weryfikacja tego warunku będzie dokonywana na bazie zapisów wniosku o dofinansowanie i studium wykonalności.</p>	<p>Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania.</p> <p>Kryterium zerojedynkowe.</p> <p>Ocena spełniania kryteriów polega na przypisaniu im wartości logicznych „tak” lub „nie”.</p> <p><i>Wnioskodawca może uzupełnić lub poprawić projekt w części dotyczącej spełniania kryterium w zakresie określonym w regulaminie konkursu.</i></p>

otrzymuje brzmienie:

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OPIS ZNACZENIA KRYTERIUM
4.	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego	<p>W ramach kryterium weryfikowane będzie, czy projekt przyczynia się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego tzn. czy w ramach projektu zaplanowano budowę lub przebudowę rozwiązań zwiększających bezpieczeństwo użytkowników drogi skutkujących zmniejszeniem liczby wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów.</p> <p>Weryfikacja tego warunku będzie dokonywana na bazie zapisów wniosku o dofinansowanie i studium wykonalności.</p>	<p>Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania.</p> <p>Kryterium zerojedynkowe.</p> <p>Ocena spełniania kryteriów polega na przypisaniu im wartości logicznych „tak”, „nie” albo stwierdzeniu, że kryterium nie dotyczy danego projektu.</p> <p><i>Wnioskodawca może uzupełnić lub poprawić projekt w części dotyczącej spełniania kryterium w zakresie określonym w regulaminie konkursu.</i></p>

2) dodaje się kryterium merytoryczne specyficzne (obligatoryjne) nr 5 o treści:

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OPIS ZNACZENIA KRYTERIUM
5.	Zgodność z dyrektywą Rady 96/53/EC z dnia 25 lipca 1996 r. (zmienioną dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/719 z dnia 29 kwietnia 2015 r.) w zakresie przepisów dopuszczających w ruchu międzynarodowym pojazdy (określone w art.1 ust.1 lit b) ww. dyrektywy Rady 96/53/EC) o maksymalnym dopuszczalnym ciężarze na oś 11,5 t	<p>Ocenie podlegać będzie spełnianie przez dany projekt wymogu w zakresie nośności tzn. dostosowania drogi do ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. Realizacja inwestycji drogowej, po jej zakończeniu, musi umożliwiać ruch pojazdów spełniających wymogi dyrektywy 96/53/EC, niezależnie od kategorii drogi.</p> <p>Wymóg przystosowania dróg do nośności wynoszącej 11,5 t na oś nie ma zastosowania do dróg, które nie są przeznaczone dla ruchu długich i ciężkich pojazdów, takich jak drogi w centrach miast, małych wioskach lub miejscach o szczególnym znaczeniu przyrodniczym.</p>	<p>Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania.</p> <p>Kryterium zerojedynkowe.</p> <p>Ocena spełniania kryteriów polega na przypisaniu im wartości logicznych „tak”, „nie” albo stwierdzeniu, że kryterium nie dotyczy danego projektu.</p> <p><i>Wnioskodawca może uzupełnić lub poprawić projekt w części dotyczącej spełniania kryterium w zakresie określonym w regulaminie konkursu.</i></p>

3) kryterium merytoryczne (punktowe) nr 1 o dotychczasowej treści:

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OPIS ZNACZENIA KRYTERIUM
1.	Stopień realizacji wskaźników <i>Strategii Rozwoju Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego</i>	<p>Liczba punktów (P) za to kryterium jest równa:</p> $P = (wp/ws) * A$ <p>Gdzie:</p> <p>wp – wartość wskaźnika do osiągnięcia w ramach projektu</p> <p>ws – wartość wskaźnika dla całej strategii ZIT</p> <p>A – maksymalna liczba punktów do zdobycia w ramach tego kryterium</p>	<p>Kryterium punktowe – przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania.</p> <p>Projekt może otrzymać od 0 do 10 pkt punktów (maksymalnie).</p>

otrzymuje brzmienie:

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OPIS ZNACZENIA KRYTERIUM
1.	Stopień realizacji wskaźników <i>Strategii Rozwoju Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego</i>	<p>Liczba punktów (P) za to kryterium jest równa:</p> $P = \frac{wp1}{ws1} + \frac{wp2}{ws2} + \frac{wp_x}{ws_x} * A$ <p>gdzie:</p> <p>wp – wartość wskaźnika do osiągnięcia w ramach projektu</p> <p>ws – wartość wskaźnika dla całej strategii ZIT</p> <p>x – ilość badanych wskaźników</p> <p>A – maksymalna liczba punktów do zdobycia w ramach tego kryterium</p>	<p>Kryterium punktowe – przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania.</p> <p>Projekt może otrzymać od 0 do 10 pkt punktów (maksymalnie).</p>

4) kryterium merytoryczne (punktowe) nr 5 o dotychczasowej treści:

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OPIS ZNACZENIA KRYTERIUM
5.	Kompleksowość projektu	W ramach kryterium weryfikowane będzie podejmowanie różnorodnych działań, które przyczyniają się do rozwoju transportu publicznego w sposób kompleksowy.	<p>Kryterium punktowe – przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania.</p> <p>Za spełnienie tego kryterium projekt może otrzymać od 0 do 12 pkt (maksymalnie).</p> <p>W ramach kryterium można przyznać następujące punkty:</p> <p>2 pkt – projekt obejmuje budowę, przebudowę torowisk tramwajowych wraz z trakcją tramwajową, niezbędną infrastrukturą towarzyszącą i urządzeniami technicznymi;</p> <p>2 pkt – projekt obejmuje budowę, przebudowę lub remont ciągów pieszo-rowerowych, ścieżek i dróg rowerowych wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą i urządzeniami technicznymi</p> <p>2 pkt – projekt obejmuje budowę, przebudowę lub remont urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym m. in.: sygnalizacji świetlnej, barier ochronnych, oznakowania, ogrodzeń</p> <p>2 pkt – projekt obejmuje budowę lub remont przejść dla pieszych, jak również wszelkie inne prace infrastrukturalne pozwalające zwiększyć bezpieczeństwo pieszych, rowerzystów czy zwierząt</p> <p>2 pkt – projekt obejmuje wdrożenie systemu ITS wspierającego uprzywilejowanie transportu zbiorowego w ruchu publicznym;</p> <p>1 pkt – projekt obejmuje budowę, przebudowę lub remont elementów funkcjonalnych i wyposażenia drogi tj.: zjazdy, zatoki autobusowe, , miejsca postojowe i inne niezbędne urządzenia drogowe</p>

			<p>1 pkt – projekt obejmuje budowę lub przebudowę oświetlenia</p> <p>0 pkt – w przypadku stwierdzenia, że projekt nie spełnia żadnego z powyższych warunków</p> <p>Punkty w ramach kryterium podlegają sumowaniu.</p>
--	--	--	---

otrzymuje brzmienie:

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OPIS ZNACZENIA KRYTERIUM
5.	Kompleksowość projektu	W ramach kryterium weryfikowane będzie podejmowanie różnorodnych działań, które przyczyniają się do rozwoju transportu publicznego w sposób kompleksowy.	<p>Kryterium punktowe – przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania.</p> <p>Za spełnienie tego kryterium projekt może otrzymać od 0 do 10 pkt (maksymalnie).</p> <p>W ramach kryterium można przyznać następujące punkty:</p> <p>2 pkt – projekt obejmuje budowę, przebudowę lub remont ciągów pieszo-rowerowych, ścieżek i dróg rowerowych wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą i urządzeniami technicznymi</p> <p>2 pkt – projekt obejmuje budowę, przebudowę lub remont urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym m. in.: sygnalizacji świetlnej, barier ochronnych, oznakowania, ogrodzeń</p> <p>2 pkt – projekt obejmuje budowę lub remont przejść dla pieszych, jak również wszelkie inne prace infrastrukturalne pozwalające zwiększyć bezpieczeństwo pieszych, rowerzystów czy zwierząt</p> <p>2 pkt – projekt obejmuje wdrożenie systemu ITS wspierającego uprzywilejowanie transportu zbiorowego w ruchu publicznym;</p> <p>1 pkt – projekt obejmuje budowę, przebudowę lub remont elementów funkcjonalnych i wyposażenia drogi tj.: zjazdu, zatoki autobusowej, miejsca postojowe i inne niezbędne urządzenia drogowe</p> <p>1 pkt – projekt obejmuje budowę lub przebudowę oświetlenia</p> <p>0 pkt – w przypadku stwierdzenia, że projekt nie spełnia żadnego z powyższych warunków</p> <p>Punkty w ramach kryterium podlegają sumowaniu.</p>

- 5) maksymalna liczba punktów możliwych do uzyskania za spełnienie kryteriów merytorycznych (punktowych) o dotychczasowej wartości „45”, otrzymuje wartość „43”.

VI. W Załączniku nr 3 *Kryteria wyboru projektów w ramach osi priorytetowej Efektywność energetyczna, Działanie 4.4 Zrównoważony transport miejski, Poddziałanie 4.4.3 Poprawa mobilności miejskiej w miejskim obszarze funkcjonalnym Etku – ZIT bis* dodaje się kryterium merytoryczne specyficzne (obligatoryjne) nr 4 o treści:

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OPIS ZNACZENIA KRYTERIUM
4.	Zgodność z dyrektywą Rady 96/53/EC z dnia 25 lipca 1996 r. (zmienioną dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/719 z dnia 29 kwietnia 2015 r.) w zakresie przepisów dopuszczających w ruchu międzynarodowym pojazdy (określone w art.1 ust.1 lit b) ww. dyrektywy Rady 96/53/EC) o maksymalnym dopuszczalnym ciężarze na oś 11,5 t	Ocenie podlegać będzie spełnianie przez dany projekt wymogu w zakresie nośności tzn. dostosowania drogi do ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. Realizacja inwestycji drogowej, po jej zakończeniu, musi umożliwiać ruch pojazdów spełniających wymogi dyrektywy 96/53/EC, niezależnie od kategorii drogi.  Wymóg przystosowania dróg do nośności wynoszącej 11,5 t na oś nie ma zastosowania do dróg, które nie są przeznaczone dla ruchu długich i ciężkich pojazdów, takich jak drogi w centrach miast, małych wioskach lub miejscach o szczególnym znaczeniu przyrodniczym.	Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania. Kryterium zerojedynkowe. Ocena spełniania kryteriów polega na przypisaniu im wartości logicznych „tak”, „nie” albo stwierdzeniu, że kryterium nie dotyczy danego projektu.  <i>Wnioskodawca może uzupełnić lub poprawić projekt w części dotyczącej spełniania kryterium w zakresie określonym w regulaminie konkursu.</i>

VII. W Załączniku nr 3 *Kryteria wyboru projektów w ramach osi priorytetowej Efektywność energetyczna, Działanie 4.4 Zrównoważony transport miejski, Poddziałanie 4.4.4 Infrastruktura transportu publicznego (Niskoemisyjny transport miejski)* dodaje się kryterium merytoryczne specyficzne (obligatoryjne) nr 3 o treści:

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OPIS ZNACZENIA KRYTERIUM
3.	Zgodność z dyrektywą Rady 96/53/EC z dnia 25 lipca 1996 r. (zmienioną dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/719 z dnia 29 kwietnia 2015 r.) w zakresie przepisów dopuszczających w ruchu międzynarodowym pojazdy (określone w art.1 ust.1 lit b) ww. dyrektywy Rady 96/53/EC)	Ocenie podlegać będzie spełnianie przez dany projekt wymogu w zakresie nośności tzn. dostosowania drogi do ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. Realizacja inwestycji drogowej, po jej zakończeniu, musi umożliwiać ruch pojazdów spełniających	Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania. Kryterium zerojedynkowe. Ocena spełniania kryteriów polega na przypisaniu im wartości logicznych „tak”, „nie” albo stwierdzeniu, że kryterium nie dotyczy danego projektu.  <i>Wnioskodawca może uzupełnić lub poprawić projekt w części dotyczącej</i>

	o maksymalnym dopuszczalnym ciężarze na oś 11,5 t	wymogi dyrektywy 96/53/EC, niezależnie od kategorii drogi. Wymóg przystosowania dróg do nośności wynoszącej 11,5 t na oś nie ma zastosowania do dróg, które nie są przeznaczone dla ruchu długich i ciężkich pojazdów, takich jak drogi w centrach miast, małych wioskach lub miejscach o szczególnym znaczeniu przyrodniczym.	<i>spełniania kryterium w zakresie określonym w regulaminie konkursu.</i>
--	---	---	---