

WYKAZ ZMIAN
W SZCZEGÓŁOWYM OPISIE OSI PRIORYTETOWEJ 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* przyjętym Uchwałą Nr 42/462/15/V Zarządu Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 19 sierpnia 2015 r. (z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany:

1. W *Spisie Treści* po punkcie 7.3 *Infrastruktura kolejowa* wprowadza się kolejny punkt w brzmieniu:
„7.4 Infrastruktura lotniskowa”.
2. W rozdziale I. *Ogólny opis RPO WiM 2014-2020 oraz głównych warunków realizacji*, w punkcie 1 *Status dokumentu* akapit o dotychczasowym brzmieniu:

„RPO WiM 2014-2020 został zaakceptowany przez Komisję Europejską decyzją nr C(2015) 904 z dnia 12 lutego 2015 r.¹ a następnie 24 marca 2015 r. przyjęty przez Zarząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego². Dokument został zmieniony w marcu 2018 r.³.

¹Decyzja wykonawcza Komisji Europejskiej nr C(2015) 904 z dnia 12.02.2015 r. przyjmująca niektóre elementy programu operacyjnego "Regionalny Program Operacyjny Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020" do wsparcia z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Europejskiego Funduszu Społecznego w ramach celu „Inwestycje na rzecz wzrostu i zatrudnienia” dla regionu warmińsko mazurskiego w Polsce.

²Uchwała nr 16/150/15/V Zarządu Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 24 marca 2015 r. w sprawie przyjęcia Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020.

³Decyzja wykonawcza Komisji Europejskiej C(2018) 1460 z dnia 07.03.2018 r. zmieniająca Decyzję wykonawczą C(2015) 904 z dnia 12.02.2015 r. zatwierdzającą niektóre elementy programu operacyjnego „Regionalny Program Operacyjny Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020” do wsparcia z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Europejskiego Funduszu Społecznego w ramach celu „Inwestycje na rzecz wzrostu i zatrudnienia” dla regionu warmińsko-mazurskiego w Polsce oraz zatwierdzającą niektóre elementy umowy partnerstwa z Polską.

Uchwała nr 14/278/18/V Zarządu Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 20 marca 2018 r. w sprawie przyjęcia zmian do Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020

otrzymuje brzmienie:

„RPO WiM 2014-2020 został zaakceptowany przez Komisję Europejską decyzją nr C(2015) 904 z dnia 12 lutego 2015 r.¹ a następnie 24 marca 2015 r. przyjęty przez Zarząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego². Dokument został zmieniony w marcu 2018 r.³, w grudniu 2018 r.⁴ oraz w marcu 2020 r.⁵.

¹Decyzja wykonawcza Komisji Europejskiej nr C(2015) 904 z dnia 12.02.2015 r. przyjmująca niektóre elementy programu operacyjnego "Regionalny Program Operacyjny Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020" do wsparcia z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Europejskiego Funduszu Społecznego w ramach celu „Inwestycje na rzecz wzrostu i zatrudnienia” dla regionu warmińsko mazurskiego w Polsce.

²Uchwała nr 16/150/15/V Zarządu Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 24 marca 2015 r. w sprawie przyjęcia Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020.

³Decyzja wykonawcza Komisji Europejskiej C(2018) 1460 z dnia 07.03.2018 r. zmieniającą Decyzję wykonawczą C(2015) 904 z dnia 12.02.2015 r. zatwierdzającą niektóre elementy programu operacyjnego „Regionalny Program Operacyjny Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020” do wsparcia z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Europejskiego Funduszu Społecznego w ramach celu „Inwestycje na rzecz wzrostu i zatrudnienia” dla regionu warmińsko-mazurskiego w Polsce oraz zatwierdzająca niektóre elementy umowy partnerstwa z Polską.

Uchwała nr 14/278/18/V Zarządu Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 20 marca 2018 r. w sprawie przyjęcia zmian do Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020

⁴Uchwała Nr 60/1133/18/VI Zarządu Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 27 grudnia 2018 r. w sprawie przyjęcia zmian do Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020

⁵Decyzja wykonawczą Komisji Europejskiej C(2020) 1099 z dnia 20.02.2020 r. zmieniającą Decyzję wykonawczą C(2015) 904 z dnia 12.02.2015 r. zatwierdzającą niektóre elementy programu operacyjnego „Regionalny Program Operacyjny Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020” do wsparcia z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Europejskiego Funduszu Społecznego w ramach celu „Inwestycje na rzecz wzrostu i zatrudnienia” dla regionu Warmińsko-Mazurskiego w Polsce.

Uchwała Nr 10/104/20/VI Zarządu Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 3 marca 2020 r. w sprawie przyjęcia zmian do Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020 o treści zatwierdzonej przez Komisję Europejską.”

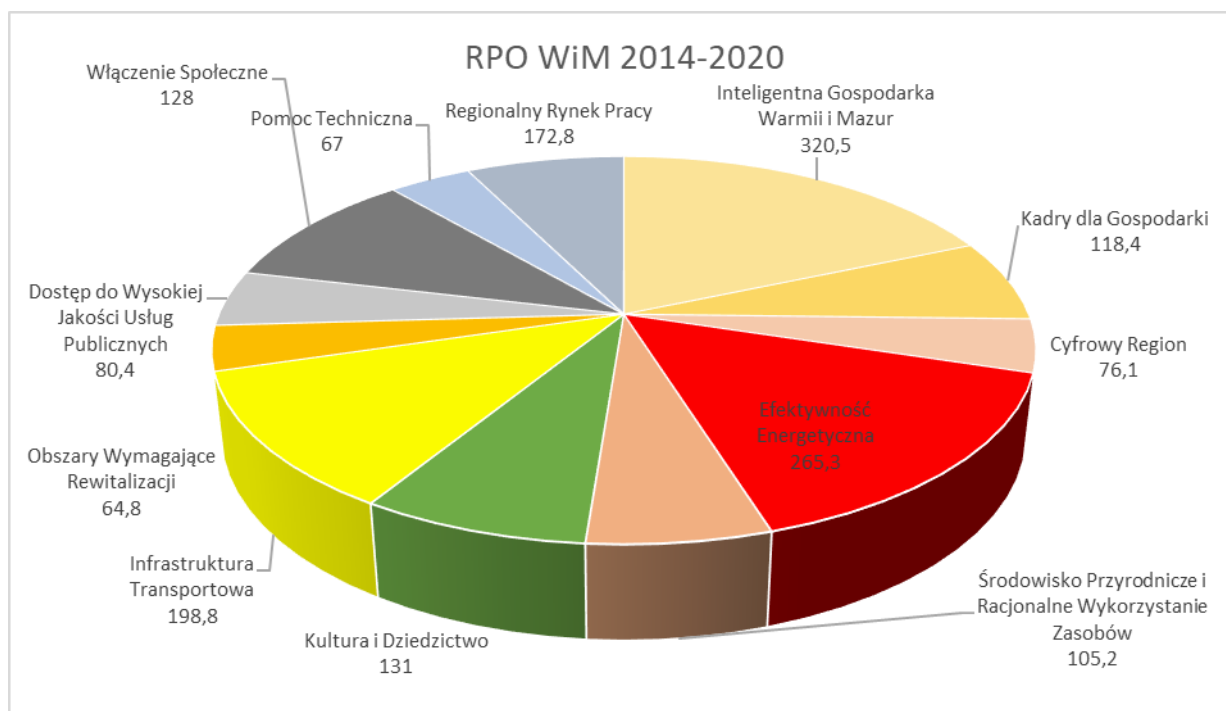
3. W rozdziale I. *Ogólny opis RPO WiM 2014-2020 oraz głównych warunków realizacji*, w punkcie 4 *Ogólne informacje dot. sposobu finansowania, metody obliczania wkładu Funduszy* tiret o dotychczasowym brzmieniu:

„ok. 53,5% środków EFRR na cele związane z podnoszeniem innowacyjności gospodarki oraz konkurencyjnością przedsiębiorstw, większym wykorzystaniem technologii informacyjno-komunikacyjnych, a także na cele związane z gospodarką niskoemisyjną,”

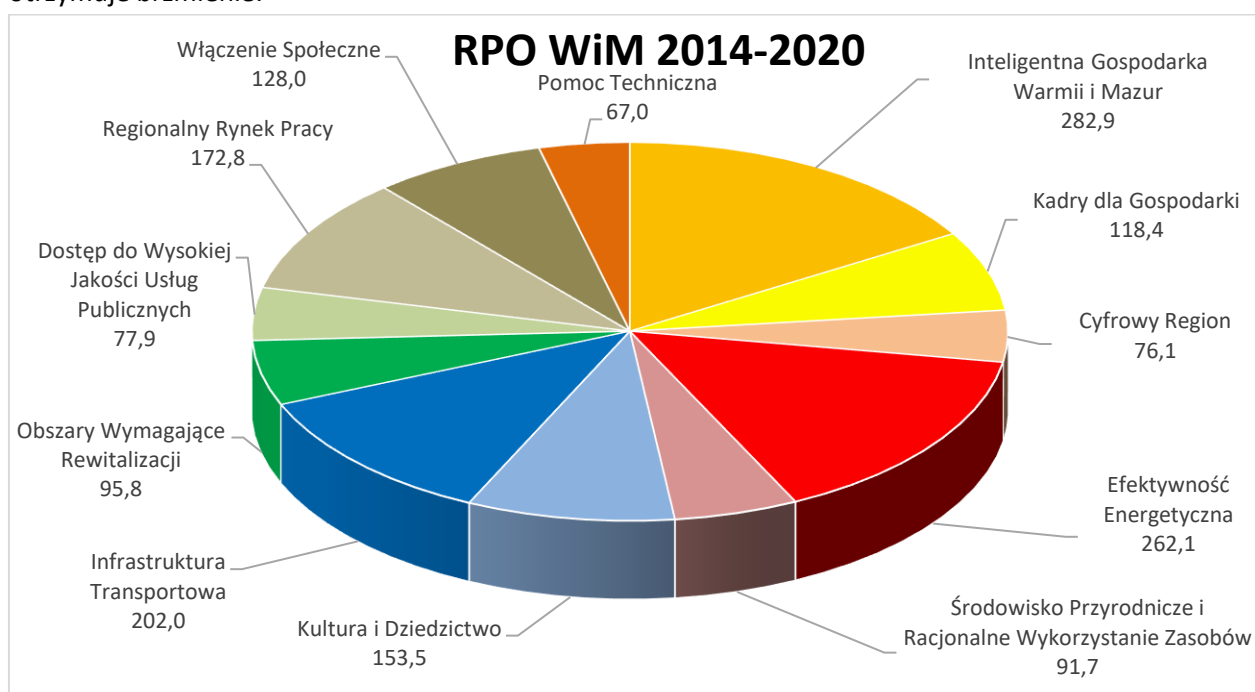
otrzymuje brzmienie:

„ok. 50% środków EFRR na cele związane z podnoszeniem innowacyjności gospodarki oraz konkurencyjnością przedsiębiorstw, większym wykorzystaniem technologii informacyjno-komunikacyjnych, a także na cele związane z gospodarką niskoemisyjną,”

4. W rozdziale I. *Ogólny opis RPO WiM 2014-2020 oraz głównych warunków realizacji*, punkt 4 *Ogólne informacje dotyczące sposobu finansowania, metody obliczania wkładu Funduszy*, wykres kołowy obrazujący szacunkowy podział środków na poszczególne osie priorytetowe RPO WiM 2014-2020 o dotychczasowym brzmieniu:



otrzymuje brzmienie:



5. W rozdziale II. Opis poszczególnych osi priorytetowych RPO WiM 2014-2020 oraz poszczególnych działań/poddziałań punkt 3 o dotychczasowym brzmieniu:

3. Fundusz (nazwa i kwota w EUR)	Nazwa Funduszu	Ogółem
	Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	198 771 454 EUR

otrzymuje brzmienie:

3. Fundusz (nazwa i kwota w EUR)	Nazwa Funduszu	Ogółem
	Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	201 971 454 EUR

6. W rozdziale II. *Opis poszczególnych osi priorytetowych RPO WiM 2014-2020 oraz poszczególnych działań/ poddziałań* w karcie Działania 7.1 *Infrastruktura drogowa o znaczeniu regionalnym*, w punkcie 6 *Typy projektów*, w typie projektu *przebudowa ważnych dla województwa połączeń drogowych (drogi wojewódzkie) / budowa/przebudowa dróg zapewniających dojazd do lotniska regionalnego w Szymanach k. Szczytna* tiret pierwszy o dotychczasowym brzmieniu:

„wzmocnienie nawierzchni w klasie nośności od 100 do 115KN/oś w przypadku dróg wojewódzkich,”

otrzymuje brzmienie:

„wzmocnienie nawierzchni uwzględniające wymóg nośności dróg wynoszący minimum 11,5 t na oś. 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;”.

7. Usuwa się w rozdziale II. *Opis poszczególnych osi priorytetowych RPO WiM 2014-2020 oraz poszczególnych działań/ poddziałań* w karcie Działania 7.1 *Infrastruktura drogowa o znaczeniu regionalnym*, w punkcie 6 *Typy projektów*, w typie projektu *przebudowa ważnych dla województwa połączeń drogowych (drogi wojewódzkie) / budowa/przebudowa dróg zapewniających dojazd do lotniska regionalnego w Szymanach k. Szczytna* tiret drugi o dotychczasowym brzmieniu:

„wzmocnienie nawierzchni w klasie nośności od 80 do 115 KN/oś w przypadku dojazdu do lotniska regionalnego,”.

8. W rozdziale II. *Opis poszczególnych osi priorytetowych RPO WiM 2014-2020 oraz poszczególnych działań/ poddziałań* w karcie Poddziałania 7.2.1. *Mobilny MOF – ZIT Olsztyna*, w punkcie 6 *Typy projektów*, w typie projektu *budowa, przebudowa dróg lokalnych w miejskim obszarze funkcjonalnym Olsztyna (Mobilny MOF)* tiret pierwszy o dotychczasowym brzmieniu:

„wzmocnienie nawierzchni w klasie nośności od 80 do 115KN/oś,”

otrzymuje brzmienie:

„wzmocnienie nawierzchni uwzględniające wymóg nośności dróg wynoszący minimum 11,5 t na oś. 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;”.

9. W rozdziale II. *Opis poszczególnych osi priorytetowych RPO WiM 2014-2020 oraz poszczególnych działań/ poddziałań* w karcie Poddziałania 7.2.2. *Infrastruktura drogowa w miejskim obszarze funkcjonalnym Elbląga – ZIT bis*, w punkcie 6 *Typy projektów*, w typie projektu *budowa, przebudowa dróg lokalnych w miejskim obszarze funkcjonalnym Elbląga*, tiret pierwszy o dotychczasowym brzmieniu:

„wzmocnienie nawierzchni w klasie nośności od 80 do 115KN/oś,”

otrzymuje brzmienie:

„wzmocnienie nawierzchni uwzględniające wymóg nośności dróg wynoszący minimum 11,5 t na oś. 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;”.

10. W rozdziale II. *Opis poszczególnych osi priorytetowych RPO WiM 2014-2020 oraz poszczególnych działań/ poddziałań* w karcie Poddziałania 7.2.3. *Infrastruktura drogowa w miejskim obszarze funkcjonalnym Ełku – ZIT bis*, w punkcie 6 *Typy projektów*, w typie projektu *budowa, przebudowa dróg lokalnych w miejskim obszarze funkcjonalnym Ełku*, tiret pierwszy o dotychczasowym brzmieniu:

„wzmocnienie nawierzchni w klasie nośności od 80 do 115KN/oś,”

otrzymuje brzmienie:

„wzmocnienie nawierzchni uwzględniające wymóg nośności dróg wynoszący minimum 11,5 t na oś. 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;”.

11. W rozdziale II. *Opis poszczególnych osi priorytetowych RPO WiM 2014-2020 oraz poszczególnych działań/ poddziałań* za kartą Działania 7.3 *Infrastruktura kolejowa* dodaje się kartę Działania 7.4 *Infrastruktura lotniskowa* w brzmieniu:

NR I NAZWA DZIAŁANIA	7.4 Infrastruktura lotniskowa
NR I NAZWA PODDZIAŁANIA (jeżeli dotyczy)	nie dotyczy
1. Nr i nazwa celu tematycznego	Cel tematyczny 7. Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej.
2. Nr i nazwa priorytetu inwestycyjnego	Priorytet inwestycyjny 7c. Rozwój i usprawnianie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu) i niskoemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych oraz infrastruktury portów lotniczych, w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej.
3. Cel/e szczegółowy/e	Poprawa bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych w strefie airside lotniska regionalnego.
4. Lista wskaźników rezultatu bezpośredniego	Nie dotyczy
5. Lista wskaźników produktu	Liczba wspartych portów lotniczych
6. Typy projektów	Inwestycje w infrastrukturę (wraz z zakup sprzętu) bezpośrednio służącą poprawie bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych w strefie airside.
7. Kody dotyczące wymiaru zakresu interwencji	038 – inne porty lotnicze
8. Typy beneficjenta	<ul style="list-style-type: none"> zarządca regionalnego portu lotniczego,

	<ul style="list-style-type: none"> • jednostki samorządu terytorialnego, ich związki i stowarzyszenia, • jednostki organizacyjne jednostek samorządu terytorialnego.
9. Grupa docelowa/ ostateczni odbiorcy wsparcia (jeśli dotyczy)	Mieszkańcy, użytkownicy korzystający ze wspartej infrastruktury, turyści, przedsiębiorcy
10. Alokacja (EUR)	3 200 000
11. Mechanizmy powiązania interwencji z innymi działaniami/ poddziałaniami w ramach RPO WiM 2014-2020 lub z innymi PO (jeśli dotyczy)	Przedsięwzięcia w tym działaniu będą komplementarne z przedsięwzięciami objętymi Programem Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko (przede wszystkim Działaniem 3.1 <i>Rozwój drogowej i lotniczej sieci TEN-T</i>). Zapewniony zostanie wzajemny udział przedstawicieli IZ RPO i IZ PO IIŚ w Komitetach Monitorujących programów.
12. Instrumenty terytorialne (jeśli dotyczy)	nie dotyczy
13. Tryb(y) wyboru projektów oraz wskazanie podmiotu odpowiedzialnego za nabór i ocenę wniosków oraz przyjmowanie protestów	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tryb pozakonkursowy ▪ Nabór i ocena wniosków: Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie ▪ Protesty: Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie
14. Limity i ograniczenia w realizacji projektów (jeśli dotyczy)	<p>Zgodnie z zasadami określonymi w wytycznych w zakresie kwalifikowalności wydatków.</p> <p>Wsparciem zostanie objęty projekt polegający na dostosowaniu infrastruktury lotniska regionalnego w Szymanach do kategorii II ILS (system precyzyjnego podejścia do lądowania, z ang. Instrument Landing System).</p> <p>Terytorialny obszar realizacji: regionalny port lotniczy w Szymanach.</p>
15. Warunki i planowany zakres stosowania <i>cross-financingu</i> (%) (jeśli dotyczy)	nie dotyczy
16. Dopuszczalna maksymalna wartość zakupionych środków trwałych jako % wydatków kwalifikowalnych	nie dotyczy
17. Warunki uwzględniania dochodu w projekcie (jeśli dotyczy)	W przypadku projektów nieobjętych pomocą publiczną zgodnie z Wytycznymi w zakresie zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym projektów generujących dochód i projektów hybrydowych na lata 2014-2020.
18. Warunki stosowania uproszczonych form rozliczania wydatków i planowany zakres systemu zaliczek	Dopuszcza się system zaliczkowy.
19. Pomoc publiczna i pomoc <i>de minimis</i> (rodzaj i przeznaczenie pomocy, unijna lub krajowa podstawa prawna)	<p>W przypadku wsparcia stanowiącego pomoc publiczną, udzielaną w ramach realizacji programu, znajdują zastosowanie właściwe przepisy prawa wspólnotowego i krajowego dotyczące zasad udzielania tej pomocy, obowiązujące w momencie udzielania wsparcia, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Rozporządzenie Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu [GBER]; – Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1407/2013 z dnia 18 grudnia 2013 r.

	<p>w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy de minimis;</p> <p>– Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 19 marca 2015 r. w sprawie udzielania pomocy de minimis w ramach regionalnych programów operacyjnych na lata 2014-2020.</p>
<p>20. Maksymalny % poziom dofinansowania UE wydatków kwalifikowalnych na poziomie projektu (jeśli dotyczy)</p>	<p>Maksymalny udział środków EFRR wynosi 85% wydatków kwalifikowanych na poziomie projektu.</p> <p>Dla projektów podlegających zasadom udzielania pomocy publicznej maksymalny poziom dofinansowania zgodnie z zasadami określonymi w rozporządzeniach dotyczących pomocy publicznej, o których mowa w punkcie 19.</p>
<p>21. Maksymalny % poziom dofinansowania całkowitego wydatków kwalifikowalnych na poziomie projektu (środki UE + ewentualne współfinansowanie z budżetu państwa lub innych źródeł przyznawane beneficjentowi przez właściwą instytucję) (jeśli dotyczy)</p>	<p>Maksymalny całkowity udział środków publicznych wynosi 85% wydatków kwalifikowanych na poziomie projektu (w przypadku projektów nie objętych pomocą publiczną i nie generujących dochodu).</p> <p>Dla projektów podlegających zasadom udzielania pomocy publicznej maksymalny poziom dofinansowania całkowitego zgodnie z zasadami określonymi w rozporządzeniach dotyczących pomocy publicznej, o których mowa w punkcie 19.</p>
<p>22. Minimalny wkład własny beneficjenta jako % wydatków kwalifikowalnych</p>	<p>Minimalny wkład własny, jaki Beneficjent zobowiązany jest zabezpieczyć, w przypadku projektów nieobjętych pomocą publiczną i niegenerujących dochodu, wynosi 15% całkowitych wydatków kwalifikowalnych w ramach projektu.</p> <p>Dla projektów podlegających zasadom udzielania pomocy publicznej minimalny wkład własny beneficjenta zgodnie z zasadami określonymi w rozporządzeniach dotyczących pomocy publicznej, o których mowa w punkcie 19.</p>
<p>23. Minimalna i maksymalna wartość projektu (PLN) (jeśli dotyczy)</p>	nie dotyczy
<p>24. Minimalna i maksymalna wartość wydatków kwalifikowalnych projektu (PLN) (jeśli dotyczy)</p>	nie dotyczy
<p>25. Kwota alokacji UE na instrumenty finansowe (EUR) (jeśli dotyczy)</p>	nie dotyczy
<p>26. Mechanizm wdrażania instrumentów finansowych</p>	nie dotyczy
<p>27. Rodzaj wsparcia instrumentów finansowych oraz najważniejsze warunki przyznawania</p>	nie dotyczy
<p>28. Katalog ostatecznych odbiorców instrumentów finansowych</p>	nie dotyczy

12. W rozdziale III. Indykatory plan finansowy (wydatki kwalifikowalne w EUR) tabela o dotychczasowym brzmieniu:

	Priorytet inwestycyjny	Wsparcie UE				Wkład krajowy	Krajowe środki publiczne					Krajowe środki prywatne	Finansowanie ogółem	Szacowany poziom cross-finansingu (%)	Główna alokacja	Rezerwa wykonania	Udział rezerwy wykonania w stos. do całkowitej kwoty	Nr kategorii interwencji
		ogółem	FS	EFRR	ERDF		ogółem	budżet państwa	budżet województwa	budżet pozostałych jst	inne							
		a	b	c	d		e	f	g	h	i	j						
		=b+c+d					=f+k	=g+h+i+j					=a+e		=a-o		=o/a*100%	
oś priorytetowa nr 7	7b	198 771 454	0	198 771 454	0	40 898 017	40 898 017	11 895 275	16 806 412	4 000 000	8 196 330	0	239 669 471		186 993 802	11 777 652	5,93%	030, 032 034
działanie nr 7.1	7b	129 848 333	0	129 848 333	0	23 968 353	23 968 353	7 161 941	16 806 412	0	0	0	153 816 686	0				030, 032 034
działanie nr 7.2	7b	22 477 250	0	22 477 250	0	8 733 334	8 733 334	4 733 334	0	4 000 000	0	0	31 210 584					030, 032 034
poddziałanie nr 7.2.1	7b	14 977 250	0	14 977 250	0	6 233 334	6 233 334	3 733 334	0	2 500 000	0	0	21 210 584	0				030, 032 034
poddziałanie nr 7.2.2	7b	4 000 000	0	4 000 000	0	1 333 333	1 333 333	533 333	0	800 000	0	0	5 333 333	0				030, 032 034
poddziałanie nr 7.2.3	7b	3 500 000	0	3 500 000	0	1 166 667	1 166 667	466 667	0	700 000	0	0	4 666 667	0				030, 032 034
działanie nr 7.3	7d	46 445 871	0	46 445 871	0	8 196 330	8 196 330	0	0	0	8 196 330	0	54 642 201	0				026, 027

otrzymuje brzmienie:

	Priorytet inwestycyjny	Wsparcie UE				Wkład krajowy	Krajowe środki publiczne					Krajowe środki prywatne	Finansowanie ogółem	Szacowany poziom cross-finansingu (%)	Główna alokacja	Rezerwa wykonania	Udział rezerwy wykonania w stos. do całkowitej kwoty wsparcia UE	Nr kategorii interwencji
		ogółem	FS	EFRR	ERDF		ogółem	budżet państwa	budżet województwa	budżet pozostałych jst	inne							
		a	b	c	d		e	f	g	h	i	j						
		=b+c+d					=f+k	=g+h+i+j					=a+e		=a-o		=o/a*100%	
oś priorytetowa nr 7	7b	201 971 454	0	201 971 454	0	41 964 684	40 898 017	11 895 275	16 806 412	4 000 000	8 196 330	1 066 667	243 936 138		190 193 802	11 777 652	5,83%	030, 032 034
działanie nr 7.1	7b	129 848 333	0	129 848 333	0	23 968 353	23 968 353	7 161 941	16 806 412	0	0	0	153 816 686	0				030, 032 034
działanie nr 7.2	7b	22 477 250	0	22 477 250	0	8 733 334	8 733 334	4 733 334	0	4 000 000	0	0	31 210 584					030, 032 034
poddziałanie nr 7.2.1	7b	14 977 250	0	14 977 250	0	6 233 334	6 233 334	3 733 334	0	2 500 000	0	0	21 210 584	0				030, 032 034
poddziałanie nr 7.2.2	7b	4 000 000	0	4 000 000	0	1 333 333	1 333 333	533 333	0	800 000	0	0	5 333 333	0				030, 032 034
poddziałanie nr 7.2.3	7b	3 500 000	0	3 500 000	0	1 166 667	1 166 667	466 667	0	700 000	0	0	4 666 667	0				030, 032 034
działanie nr 7.3	7d	46 445 871	0	46 445 871	0	8 196 330	8 196 330	0	0	0	8 196 330	0	54 642 201	0				026, 027
działanie nr 7.4	7c	3 200 000	0	3 200 000	0	1 066 667	1 066 667	0	0	0	0	1 066 667	4 266 667	0				038

13. W Załączniku 1 *Tabela transpozycji PI na działania/ poddziałania w osi priorytetowej 7. Infrastruktura transportowa* jako ostatni wiersz tabeli dodaje się wiersz w brzmieniu:

Oś 7. Infrastruktura transportowa	7.4 Infrastruktura lotniskowa		7	7c
-----------------------------------	-------------------------------	--	---	----

14. W załączniku 2 *Tabela wskaźników rezultatu bezpośredniego i produktu dla Osi priorytetowej 7. Infrastruktura transportowa działań i poddziałań*, w tabeli *WSKAŹNIKI REZULTATU BEZPOŚREDNIEGO* jako ostatni wiersz tabeli dodaje się wiersz w brzmieniu:

Działanie 7.4 Infrastruktura lotniskowa	nd			region słabiej rozwinięty				
---	----	--	--	---------------------------	--	--	--	--

15. W załączniku 2 *Tabela wskaźników rezultatu bezpośredniego i produktu dla Osi priorytetowej 7. Infrastruktura transportowa działań i poddziałań*, w tabeli *WSKAŹNIKI PRODUKTU* jako ostatni wiersz tabeli dodaje się wiersz w brzmieniu:

Działanie 7.4 Infrastruktura lotniskowa	Liczba wspartych portów lotniczych	szt.	region słabiej rozwinięty	nd.	1	SL 2014
---	------------------------------------	------	---------------------------	-----	---	---------

16. W Załączniku 3 *Kryteria wyboru wraz z warunkami formalnymi*, w katalogu 3.1. *Kryteria wyboru wraz z warunkami formalnymi dla Działania 7.1 Infrastruktura drogowa o znaczeniu regionalnym (drogi wojewódzkie)*, dodaje się kryterium merytoryczne specyficzne (obligatoryjne) nr 2 w brzmieniu:

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OPIS ZNACZENIA KRYTERIUM
2.	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	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	Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania. Kryterium zerojedynkowe. Ocena spełniania kryteriów polega na przypisaniu im wartości logicznych „tak”, „nie” albo

	dopuszczalnym ciężarze na oś 11,5 t	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.	stwierdzeniu, że kryterium nie dotyczy danego projektu. Wnioskodawca może uzupełnić lub poprawić projekt w części dotyczącej spełniania kryterium w zakresie określonym w regulaminie konkursu.
--	-------------------------------------	--	--

17. W Załączniku 3 *Kryteria wyboru wraz z warunkami formalnymi*, w katalogu 3.2. *Kryteria wyboru wraz z warunkami formalnymi dla Działania 7.2 Infrastruktura drogowa w miejskich obszarach funkcjonalnych, Poddziałania 7.2.1. Mobilny MOF – ZIT Olsztyna*, dodaje się kryterium merytoryczne specyficzne (obligatoryjne) nr 2 w brzmieniu:

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OPIS ZNACZENIA KRYTERIUM
2.	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. Wnioskodawca może uzupełnić lub poprawić projekt w części dotyczącej spełniania kryterium w zakresie określonym w regulaminie konkursu.

18. W Załączniku 3 *Kryteria wyboru wraz z warunkami formalnymi*, w katalogu 3.2. *Kryteria wyboru wraz z warunkami formalnymi dla Działania 7.2 Infrastruktura drogowa w miejskich obszarach funkcjonalnych, Poddziałania 7.2.2. Infrastruktura drogowa w miejskim obszarze funkcjonalnym Elbląga – ZIT bis*, dodaje się kryterium merytoryczne specyficzne (obligatoryjne) nr 4 w brzmieniu:

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	<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>Wnioskodawca może uzupełnić lub poprawić projekt w części dotyczącej spełniania kryterium w zakresie określonym w regulaminie konkursu.</p>

19. W Załączniku 3 *Kryteria wyboru wraz z warunkami formalnymi*, w katalogu 3.2. *Kryteria wyboru wraz z warunkami formalnymi dla Działania 7.2 Infrastruktura drogowa w miejskich obszarach funkcjonalnych, Poddziałania 7.2.3. Infrastruktura drogowa w miejskim obszarze funkcjonalnym Ełku – ZIT bis*, dodaje się kryterium merytoryczne specyficzne (obligatoryjne) nr 4 w brzmieniu:

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	<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>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</p>

	96/53/EC) o maksymalnym dopuszczalnym ciężarze na oś 11,5 t	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.	stwierdzeniu, że kryterium nie dotyczy danego projektu. Wnioskodawca może uzupełnić lub poprawić projekt w części dotyczącej spełniania kryterium w zakresie określonym w regulaminie konkursu.
--	---	---	--

20. W Załącznik 4 do SZOOP *Wykaz projektów zidentyfikowanych przez właściwą instytucję w ramach trybu pozakonkursowego*, pozycja nr 5. tabeli o dotychczasowym brzmieniu:

5.	7.1	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 651 na odcinku Goldap – granica województwa	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie	12.02. 2015 r.	Samorząd Województwa Warmińsko	96 820 000	96 820 000	N	82 297 000	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg	38,72 km	IV kw. 2017 r.	I kw. 2018 r.	III kw. 2020 r.
----	-----	---	--------------------------------------	----------------	--------------------------------	------------	------------	---	------------	--	----------	----------------	---------------	-----------------

otrzymuje brzmienie:

5.	7.1	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 527 na odcinku Łukta - Olsztyn	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie	12.02. 2015 r.	Samorząd Województwa Warmińsko	151 267 462	151 267 462	N	128 577 342	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg	21,65 km	III kw. 2020 r.	IV kw. 2020 r.	III kw. 2022 r.
----	-----	--	--------------------------------------	----------------	--------------------------------	-------------	-------------	---	-------------	--	----------	-----------------	----------------	-----------------

21. W Załącznik 4 do SZOOP Wykaz projektów zidentyfikowanych przez właściwą instytucję w ramach trybu pozakonkursowego, dodaje się wiersz tabeli pod ostatnią pozycją nr 12 w brzmieniu:

12.	7.4	Dostosowanie infrastruktury lotniska Olsztyn – Mazury do II kategorii systemu ILS	Warmia i Mazury Sp. z o.o.	24.03. 2020 r.	Warmia i Mazury Sp. z o.o.	25 239 600	19 500 000	N	13 707 840	Liczba wspartych portów lotniczych	1	II kw. (czerwiec) 2020	III kw. (wrzesień) 2020 r.	IV kw. (grudzień) 2023 r.
-----	-----	---	----------------------------	----------------	----------------------------	------------	------------	---	------------	------------------------------------	---	------------------------	----------------------------	---------------------------