

**Załącznik nr 1 do Uchwały nr 28/432/16/V
Zarządu Województwa Warmińsko – Mazurskiego
z dnia 16.05.2016 r.**

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 Zarządu Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 22 grudnia 2015 r. w sprawie zatwierdzenia *Szczegółowego opisu osi priorytetowej Efektywność energetyczna Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020*, zmienionej Uchwałą Nr 6/42/16/V Zarządu Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 29 stycznia 2016 r. oraz Uchwałą Nr 18/296/16/V Zarządu Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 29 marca 2016 r., wprowadza się następujące zmiany:

1. W rozdziale II. Opis poszczególnych działań/poddziałania osi priorytetowej *Efektywność energetyczna RPO WiM 2014-2020*, w karcie Działanie 4.4 Zrównoważony transport miejski, Poddziałanie 4.4.1 Ekomobilny MOF (ZIT Olsztyna) otrzymuje brzmienie:

NR I NAZWA DZIAŁANIA	Działanie 4.4 Zrównoważony transport miejski
NR I NAZWA PODDZIAŁANIA (jeżeli dotyczy)	Poddziałanie 4.4.1 Ekomobilny MOF (ZIT Olsztyna)
1. Nr i nazwa celu tematycznego	Cel tematyczny 4 – Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach
2. Nr i nazwa priorytetu inwestycyjnego	Priorytet inwestycyjny 4e – Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej, multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu.
3. Cel/e szczegółowy/e	Poprawa zrównoważonej mobilności mieszkańców w miejskim obszarze funkcjonalnym Olsztyna
4. Lista wskaźników rezultatu bezpośredniego	1. Liczba przewozów komunikacją miejską na przebudowanych i nowych liniach komunikacji miejskiej (szt./rok). 2. Wielkość obszaru objęta łańcuchem ekomobilności (km ²).
5. Lista wskaźników produktu	1. Długość nowych lub przebudowanych linii komunikacji miejskiej (km) 2. Długość dróg dla rowerów (km) 3. Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej (szt.) 4. Szacowany spadek emisji gazów cieplarnianych (Mg CO ₂ /rok)

6. Typy projektów	<ol style="list-style-type: none"> 1. Budowa/przebudowa dróg dla rowerów, traktów pieszych, elementy BRD, w tym np. energooszczędne oświetlenie uliczne, przejścia dla pieszych, wysepki, azyle dla pieszych oraz infrastruktura rowerowa (np. stojaki, wiaty rowerowe, stacje samoobsługowej naprawy rowerów) - jako element Strategii ZIT; 2. Kompleksowe inwestycje służące transportowi zbiorowemu w miejskim obszarze funkcjonalnym Olsztyna obejmujące: budowę, przebudowę dróg lokalnych, elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego, budowę komunikacyjnych dróg rowerowych oraz ciągów pieszo-rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą¹¹; 3. Zakup, modernizacja niskoemisyjnego taboru; 4. Wymiana oświetlenia miejskiego na energooszczędne; 5. Wdrażanie systemów informacji i zarządzania ruchem (jako element projektów wskazanych powyżej); 6. Działania informacyjne promujące transport zbiorowy jako element uzupełniający projektów. <p>Preferencje:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. w miastach posiadających transport szynowy (tramwaje) preferowany będzie rozwój tej gałęzi transportu zbiorowego; 2. w przypadku, gdy z planów lub dokumentów strategicznych albo z analizy kosztów i korzyści odnoszących się do zrównoważonej mobilności miejskiej wynika potrzeba zakupu autobusów, dozwolony jest zakup pojazdów spełniających normę emisji spalin EURO VI. Priorytetowo będzie jednak traktowany zakup pojazdów o alternatywnych systemach napędowych (elektrycznych, hybrydowych, biopaliwa, napędzanych wodorem, itp.); 3. preferowane będą projekty z zakresu integracji różnych form transportu zbiorowego funkcjonujących na terenach miejskich i podmiejskich.
7. Kody dotyczące wymiaru zakresu interwencji	043 – Infrastruktura na potrzeby czystego transportu miejskiego i jego promocja (w tym wyposażenie i tabor)
8. Typy beneficjenta	Jednostki samorządu terytorialnego i ich jednostki organizacyjne, w tym w porozumieniu z innymi podmiotami, związki i stowarzyszenia jednostek samorządu terytorialnego w mieście wojewódzkim, jego obszarze funkcjonalnym lub/i na obszarze realizacji ZIT miasta wojewódzkiego
9. Grupa docelowa/ ostateczni odbiorcy wsparcia (jeśli dotyczy)	Mieszkańcy, turyści.
10. Alokacja UE (EUR)	22 230 000 EUR
11. Mechanizmy powiązania interwencji z innymi działaniami/ poddziałaniami w ramach RPO WiM 2014-2020 lub z innymi PO (jeśli dotyczy)	Koordynację interwencji podejmowanych z RPO WiM zapewnia Strategia ZIT.
12. Instrumenty terytorialne (jeśli dotyczy)	ZIT Olsztyna

¹¹Koszty 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.

<p>13. Tryb(y) wyboru projektów oraz wskazanie podmiotu odpowiedzialnego za nabór i ocenę wniosków oraz przyjmowanie protestów</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tryb konkursowy ▪ Nabór i ocena wniosków: Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego ▪ Protesty: Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego
<p>14. Limity i ograniczenia w realizacji projektów (jeśli dotyczy)</p>	<p>Zgodnie z zasadami określonymi w Wytocznych w zakresie kwalifikowalności wydatków.</p> <p>Ponadto:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Współfinansowane inwestycje będą komplementarne z inwestycjami realizowanymi we właściwych krajowych programach operacyjnych. W przypadku miast wojewódzkich i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie instrumentem koordynacji jest Strategia ZIT; 2. Projekty powinny przyczyniać się do zmniejszenia CO₂ i innych zanieczyszczeń uciążliwych dla środowiska i mieszkańców aglomeracji oraz zwiększać efektywność energetyczną systemu transportowego; 3. Projekty powinny wpisywać się w lokalne strategie niskoemisyjne lub dokumenty spełniające ich wymogi. 4. Zakupowi niskoemisyjnego taboru powinny towarzyszyć inwestycje w niezbędną dla właściwego funkcjonowania w zrównoważonej mobilności infrastrukturę; 5. Projekty powinny spełniać warunki określone we wspólnej interpretacji Ministerstwa Rozwoju i Komisji Europejskiej postanowień Umowy Partnerstwa dotyczących zrównoważonej i intermodalnej mobilności miejskiej w ramach PI 4e.
<p>15. Warunki i planowany zakres stosowania <i>cross-financingu</i> (%) (jeśli dotyczy)</p>	<p>Nie dotyczy</p>
<p>16. Dopuszczalna maksymalna wartość zakupionych środków trwałych jako % wydatków kwalifikowalnych</p>	<p>Nie dotyczy</p>
<p>17. Warunki uwzględniania dochodu w projekcie (jeśli dotyczy)</p>	<p>W przypadku projektów nie objętych pomocą publiczną zgodnie z Wytocznymi w zakresie zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym projektów generujących dochód i projektów hybrydowych na lata 2014-2020</p>
<p>18. Warunki stosowania uproszczonych form rozliczania wydatków i planowany zakres systemu zaliczek</p>	<p>Dopuszcza się system zaliczkowy.</p>

<p>19. Pomoc publiczna i pomoc de minimis (rodzaj i przeznaczenie pomocy, unijna lub krajowa podstawa prawna)</p>	<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 dn. 17 czerwca 2014. 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. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy de minimis – Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie udzielania pomocy de minimis w ramach regionalnych programów operacyjnych na lata 2014-2020 – Wytyczne w zakresie dofinansowania z programów operacyjnych podmiotów realizujących obowiązek świadczenia usług publicznych w transporcie publicznym
<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 (w przypadku projektów nie objętych pomocą publiczną i nie generujących dochodu).</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 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>Poziom wkładu własnego w przypadku projektów generujących dochód zależy od wartości luki finansowej.</p> <p>Dla projektów podlegających zasadom udzielania pomocy publicznej minimalny wkład własny Beneficjenta wynika z zasad określonych w rozporządzeniach dotyczących udzielania pomocy publicznej, o których mowa w punkcie 19.</p>
<p>23. Minimalna i maksymalna wartość projektu (PLN) (jeśli dotyczy)</p>	<p>Instytucja ogłaszająca konkurs może ustalić minimalną i maksymalną wartość projektu na etapie ogłoszenia o konkursie.</p>
<p>24. Minimalna i maksymalna wartość wydatków kwalifikowalnych projektu (PLN) (jeśli dotyczy)</p>	<p>Instytucja ogłaszająca konkurs może ustalić minimalną i maksymalną wartość wydatków kwalifikowalnych projektu na etapie ogłoszenia o konkursie.</p>

25. Kwota alokacji UE na instrumenty finansowe (EUR) (jeśli dotyczy)	Nie dotyczy
26. Mechanizm wdrażania instrumentów finansowych	Nie dotyczy
27. Rodzaj wsparcia instrumentów finansowych oraz najważniejsze warunki przyznawania	Nie dotyczy
28. Katalog ostatecznych odbiorców instrumentów finansowych	Nie dotyczy

2. W rozdziale II. Opis poszczególnych działań/poddziałań osi priorytetowej Efektywność energetyczna RPO WiM 2014-2020, w karcie Działanie 4.4 Zrównoważony transport miejski, usuwa się Poddziałanie 4.4.2 Mobilny MOF (ZIT Olsztyna).
3. W rozdziale II. Opis poszczególnych działań/poddziałań osi priorytetowej Efektywność energetyczna RPO WiM 2014-2020, w karcie Działanie 4.4 Zrównoważony transport miejski, Poddziałanie 4.4.3 Poprawa mobilności miejskiej w miejskim obszarze funkcjonalnym Elbląga – ZIT bis otrzymuje brzmienie:

NR I NAZWA DZIAŁANIA	Działanie 4.4 Zrównoważony transport miejski
NR I NAZWA PODDZIAŁANIA (jeżeli dotyczy)	Poddziałanie 4.4.2 Poprawa mobilności miejskiej w miejskim obszarze funkcjonalnym Elbląga – ZIT bis
1. Nr i nazwa celu tematycznego	Cel tematyczny 4 – Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach
2. Nr i nazwa priorytetu inwestycyjnego	Priorytet inwestycyjny 4e – Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej, multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu.
3. Cel/e szczegółowy/e	Poprawa zrównoważonej mobilności mieszkańców w miejskim obszarze funkcjonalnym Elbląga
4. Lista wskaźników rezultatu bezpośredniego	1. Liczba przewozów komunikacją miejską na przebudowanych i nowych liniach komunikacji miejskiej (szt.) 2. Zmniejszenie zużycia energii końcowej w wyniku realizacji projektów (GJ/rok)
5. Lista wskaźników produktu	1. Długość nowych lub przebudowanych linii komunikacji miejskiej (km) 2. Szacowany spadek emisji gazów cieplarnianych (Mg CO2/rok)

6. Typy projektów	<p>Budowa, przebudowa dróg¹² 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"> • budowa, przebudowa torowisk tramwajowych wraz z trakcją tramwajową, niezbędną infrastrukturą towarzyszącą i urządzeniami technicznymi; • budowa, przebudowa lub remont elementów funkcjonalnych i wyposażenia drogi tj.: zjazdy, zatoki autobusowe, obiekty inżynierskie, miejsca postojowe i inne niezbędne urządzenia drogowe; • budowa, przebudowa lub remont urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w tym m. in. : sygnalizacji świetlnej, barier ochronnych, oznakowania, ogrodzeń, • budowa lub remont osłon przeciwoślńieniowych lub ekranów akustycznych; • budowa lub remont chodników (wyłącznie w przypadku budowy, przebudowy lub remontu drogi, jako część projektu); • budowa lub remont przejść dla pieszych, jak również wszelkie inne prace infrastrukturalne pozwalające zwiększyć bezpieczeństwo pieszych, rowerzystów czy zwierząt; • budowa, przebudowa lub remont ciągów pieszo-rowerowych, ścieżek i dróg rowerowych (jako część projektu) wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą i urządzeniami technicznymi; • budowa lub przebudowa oświetlenia; • 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); • budowa/ przebudowa kanalizacji teletechnicznej; • przebudowa infrastruktury kolidującej. <p>Preferencje otrzymają projekty z zakresu integracji różnych form transportu zbiorowego funkcjonujących na terenach miejskich i podmiejskich.</p>
7. Kody dotyczące wymiaru zakresu interwencji	043 – Infrastruktura na potrzeby czystego transportu miejskiego i jego promocja (w tym wyposażenie i tabor)
8. Typy beneficjenta	Jednostki samorządu terytorialnego i ich jednostki organizacyjne, w tym w porozumieniu z innymi podmiotami, związki i stowarzyszenia jednostek samorządu terytorialnego w mieście realizacji strategii ZIT bis, jego obszarze funkcjonalnym lub/i na obszarze realizacji ZIT bis
9. Grupa docelowa/ ostateczni odbiorcy wsparcia (jeśli dotyczy)	Mieszkańcy, turyści
10. Alokacja UE (EUR)	2 000 560 EUR
11. Mechanizmy powiązania interwencji z innymi działaniami/ poddziałaniami w ramach RPO WiM 2014-2020 lub z innymi PO (jeśli dotyczy)	Koordynację interwencji podejmowanych z RPO WiM zapewnia Strategia ZIT bis Elbląga.
12. Instrumenty terytorialne (jeśli dotyczy)	ZIT bis Elbląga

¹² 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

13. Tryb(y) wyboru projektów oraz wskazanie podmiotu odpowiedzialnego za nabór i ocenę wniosków oraz przyjmowanie protestów	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tryb konkursowy ▪ Nabór i ocena wniosków: Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego ▪ Protesty: Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego
14. Limity i ograniczenia w realizacji projektów (jeśli dotyczy)	<p>Zgodnie z zasadami określonymi w Wytocznych w zakresie kwalifikowalności wydatków.</p> <p>Ponadto:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. projekty powinny przyczyniać się do zmniejszenia emisji CO₂ i innych zanieczyszczeń uciążliwych dla środowiska i mieszkańców aglomeracji oraz zwiększać efektywność energetyczną systemu transportowego; 2. Projekty powinny wpisywać się w lokalne strategie niskoemisyjne lub dokumenty spełniające ich wymogi; 3. projekty powinny spełniać warunki określone we wspólnej interpretacji Ministerstwa Rozwoju i Komisji Europejskiej postanowień Umowy Partnerstwa dotyczących zrównoważonej i intermodalnej mobilności miejskiej w ramach PI 4e.
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 nie objętych pomocą publiczną zgodnie z Wytocznymi 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.

<p>19. Pomoc publiczna i pomoc <i>de minimis</i> (rodzaj i przeznaczenie pomocy, unijna lub krajowa podstawa prawna)</p>	<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 dn. 17 czerwca 2014. 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. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy <i>de minimis</i> - Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie udzielania pomocy <i>de minimis</i> w ramach regionalnych programów operacyjnych na lata 2014-2020 - Wytoczne w zakresie dofinansowania z programów operacyjnych podmiotów realizujących obowiązek świadczenia usług publicznych w transporcie publicznym
<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 (w przypadku projektów nie objętych pomocą publiczną i nie generujących dochodu).</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 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>Poziom wkładu własnego w przypadku projektów generujących dochód zależy od wartości luki finansowej.</p> <p>Dla projektów podlegających zasadom udzielania pomocy publicznej minimalny wkład własny Beneficjenta wynika z zasad określonych w rozporządzeniach dotyczących udzielania pomocy publicznej, o których mowa w punkcie 19.</p>
<p>23. Minimalna i maksymalna wartość projektu (PLN) (jeśli dotyczy)</p>	<p>Instytucja ogłaszająca konkurs może ustalić minimalną i maksymalną wartość projektu na etapie ogłoszenia o konkursie.</p>

24. Minimalna i maksymalna wartość wydatków kwalifikowalnych projektu (PLN) (jeśli dotyczy)	Instytucja ogłaszająca konkurs może ustalić minimalną i maksymalną wartość wydatków kwalifikowalnych projektu na etapie ogłoszenia o konkursie.
25. Kwota alokacji UE na instrumenty finansowe (EUR) (jeśli dotyczy)	Nie dotyczy
26. Mechanizm wdrażania instrumentów finansowych	Nie dotyczy
27. Rodzaj wsparcia instrumentów finansowych oraz najważniejsze warunki przyznawania	Nie dotyczy
28. Katalog ostatecznych odbiorców instrumentów finansowych	Nie dotyczy

4. W rozdziale II. Opis poszczególnych działań/poddziałań osi priorytetowej Efektywność energetyczna RPO WiM 2014-2020, w karcie Działanie 4.4 Zrównoważony transport miejski, Poddziałanie 4.4.4 Poprawa mobilności miejskiej w miejskim obszarze funkcjonalnym Ełku – ZIT bis otrzymuje brzmienie:

NR I NAZWA DZIAŁANIA	Działanie 4.4 Zrównoważony transport miejski
NR I NAZWA PODDZIAŁANIA (jeżeli dotyczy)	Poddziałanie 4.4.3 Poprawa mobilności miejskiej w miejskim obszarze funkcjonalnym Ełku – ZIT bis
1. Nr i nazwa celu tematycznego	Cel tematyczny 4 – Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach
2. Nr i nazwa priorytetu inwestycyjnego	Priorytet inwestycyjny 4e – Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej, multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu.
3. Cel/e szczegółowy/e	Poprawa zrównoważonej mobilności mieszkańców w miejskim obszarze funkcjonalnym Ełku
4. Lista wskaźników rezultatu bezpośredniego	1. Liczba przewozów komunikacją miejską na przebudowanych i nowych liniach komunikacji miejskiej (szt.) 2. Zmniejszenie zużycia energii końcowej w wyniku realizacji projektów (GJ/rok)
5. Lista wskaźników produktu	1. Długość nowych lub przebudowanych linii komunikacji miejskiej (km) 2. Szacowany spadek emisji gazów cieplarnianych (Mg CO ₂ /rok)

6. Typy projektów	<p>Budowa, przebudowa dróg ¹³ w miejskim obszarze funkcjonalnym Ełku związanych ze zrównoważoną mobilnością miejską (jako element Strategii ZIT bis) wraz z infrastrukturą towarzyszącą w tym m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • wyposażenie obiektów inżynierskich w: zjazdy, zatoki autobusowe, pętle autobusowe, przystanki/wiaty i inne niezbędne urządzenia drogowe; • budowa, przebudowa lub remont urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w tym: sygnalizacji świetlnej, barier ochronnych lub ogrodzeń; • budowa lub remont osłon przeciwoślnościowych lub ekranów akustycznych; • budowa lub remont chodników (wyłącznie w przypadku budowy, przebudowy lub remontu drogi, jako część projektu); • budowa lub remont przejść dla pieszych, jak również wszelkie inne prace infrastrukturalne pozwalające zwiększyć bezpieczeństwo pieszych, rowerzystów czy zwierząt; • budowa, przebudowa lub remont ciągów, ścieżek rowerowych (jako część projektu); • budowa lub przebudowa oświetlenia (wyłącznie w przypadku budowy, przebudowy lub remontu drogi, jako część projektu); • 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); • budowa przebudowa / kanalizacji teletechnicznej; przebudowa infrastruktury kolidującej. <p>Preferencje otrzymają projekty z zakresu integracji różnych form transportu zbiorowego funkcjonujących na terenach miejskich i pozamiejskich.</p>
7. Kody dotyczące wymiaru zakresu interwencji	043 – Infrastruktura na potrzeby czystego transportu miejskiego i jego promocja (w tym wyposażenie i tabor)
8. Typy beneficjenta	Jednostki samorządu terytorialnego i ich jednostki organizacyjne, w tym w porozumieniu z innymi podmiotami, związki i stowarzyszenia jednostek samorządu terytorialnego w mieście realizacji strategii ZIT bis, jego obszarze funkcjonalnym lub/i na obszarze realizacji ZIT bis
9. Grupa docelowa/ ostateczni odbiorcy wsparcia (jeśli dotyczy)	Mieszkańcy, turyści
10. Alokacja UE (EUR)	3 922 703 EUR
11. Mechanizmy powiązania interwencji z innymi działaniami/ poddziałaniami w ramach RPO WiM 2014-2020 lub z innymi PO (jeśli dotyczy)	Koordynację interwencji podejmowanych z RPO WiM zapewnia Strategia ZIT bis Ełku
12. Instrumenty terytorialne (jeśli dotyczy)	ZIT bis Ełku

¹³ 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.

13. Tryb(y) wyboru projektów oraz wskazanie podmiotu odpowiedzialnego za nabór i ocenę wniosków oraz przyjmowanie protestów	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tryb konkursowy ▪ Nabór i ocena wniosków: Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego ▪ Protesty: Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego
14. Limity i ograniczenia w realizacji projektów (jeśli dotyczy)	<p>Zgodnie z zasadami określonymi w Wytocznych w zakresie kwalifikowalności wydatków.</p> <p>Ponadto:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. projekty powinny przyczyniać się do zmniejszenia emisji CO2 i innych zanieczyszczeń uciążliwych dla środowiska i mieszkańców aglomeracji oraz zwiększać efektywność energetyczną systemu transportowego; 2. projekty powinny wpisywać się w lokalne strategie niskoemisyjne lub dokumenty spełniające ich wymogi; 3. projekty powinny spełniać warunki określone we wspólnej interpretacji Ministerstwa Rozwoju i Komisji Europejskiej postanowień Umowy Partnerstwa dotyczących zrównoważonej i intermodalnej mobilności miejskiej w ramach PI 4e.
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 nie objętych pomocą publiczną zgodnie z Wytocznymi 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.

<p>19. Pomoc publiczna i pomoc <i>de minimis</i> (rodzaj i przeznaczenie pomocy, unijna lub krajowa podstawa prawna)</p>	<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 dn. 17 czerwca 2014. 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. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy <i>de minimis</i> - Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie udzielania pomocy <i>de minimis</i> w ramach regionalnych programów operacyjnych na lata 2014-2020 - Wytyczne w zakresie dofinansowania z programów operacyjnych podmiotów realizujących obowiązek świadczenia usług publicznych w transporcie publicznym
<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 (w przypadku projektów nie objętych pomocą publiczną i nie generujących dochodu).</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 kwalifikowalnych 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 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>Poziom wkładu własnego w przypadku projektów generujących dochód zależy od wartości luki finansowej.</p> <p>Dla projektów podlegających zasadom udzielania pomocy publicznej minimalny wkład własny Beneficjenta wynika z zasad określonych w rozporządzeniach dotyczących udzielania pomocy publicznej, o których mowa w punkcie 19.</p>
<p>23. Minimalna i maksymalna wartość projektu (PLN) (jeśli dotyczy)</p>	<p>Instytucja ogłaszająca konkurs może ustalić minimalną i maksymalną wartość projektu na etapie ogłoszenia o konkursie.</p>

24. Minimalna i maksymalna wartość wydatków kwalifikowalnych projektu (PLN) (jeśli dotyczy)	Instytucja ogłaszająca konkurs może ustalić minimalną i maksymalną wartość wydatków kwalifikowalnych projektu na etapie ogłoszenia o konkursie.
25. Kwota alokacji UE na instrumenty finansowe (EUR) (jeśli dotyczy)	Nie dotyczy
26. Mechanizm wdrażania instrumentów finansowych	Nie dotyczy
27. Rodzaj wsparcia instrumentów finansowych oraz najważniejsze warunki przyznawania	Nie dotyczy
28. Katalog ostatecznych odbiorców instrumentów finansowych	Nie dotyczy

5. W rozdziale II. Opis poszczególnych działań/poddziałań osi priorytetowej Efektywność energetyczna RPO WiM 2014-2020, w karcie Działanie 4.4 Zrównoważony transport miejski, Poddziałanie 4.4.5 Infrastruktura transportu publicznego (Niskoemisyjny transport miejski) otrzymuje numer 4.4.4.

6. Rozdział III. Indykatory plan finansowy (wydatki kwalifikowalne w EUR) otrzymuje brzmienie:

	Priorytet inwestycyjny	Wsparcie UE				Wkład krajowy	Krajowe środki publiczne					Krajowe środki prywatne	Finansowanie ogółem	Szacowany poziom cross-financingu (%)	Główna alokacja	Rezerwa wykonania	Udział rezerwy wykonania w stos. do całkowitej kwoty wsparcia UE	nr kategorii interwencji				
		ogółem	FS	EFRR	EFS	ogółem	ogółem	budżet państwa	budżet województwa	budżet pozostałych jst	inne				Wsparcie UE	Wsparcie UE						
		a	b	c	d	e	f	g	h	i	j				k	l			m	n	o	p
		=b+c+d				=f+k	=g+h+i+j									=a+e				=a-o		=o/a*100%
Oś Priorytetowa nr 4		267 790 253	0	267 790 253	0	107 111 688	61 601 037	8 312 144	713 191	36 490 431	16 085 271	45 510 651	374 901 941	nd	254 400 740	13 389 513	5%					
Działanie 4.1	4a	98 812 136	0	98 812 136	0	42 348 058	25 408 835	0	0	16 939 223	8 469 612	16 939 223	141 160 194	nd				005, 009, 010, 011, 012				
Działanie 4.2	4b	20 000 000	0	20 000 000	0	20 000 000	0	0	0	0	0	20 000 000	40 000 000	nd				068				
Działanie 4.3	4c	50 942 239	0	50 942 239	0	16 980 746	16 980 746	6 245 477	713 191	6 692 133	3 329 945	0	67 922 985	nd				013, 014				
Poddziałanie 4.3.1	4c	35 659 567	0	35 659 567	0	11 886 522	11 886 522	4 481 198	713 191	6 692 133	0	0	47 546 089	nd				013				
Poddziałanie 4.3.2	4c	15 282 672	0	15 282 672	0	5 094 224	5 094 224	1 764 279	0	0	3 329 945	0	20 376 896	nd				014				
Działanie 4.4	4e	48 035 878	0	48 035 878	0	6 354 314	6 354 314	2 066 667	0	4 287 647	0	0	54 390 192	nd				043				
Poddziałanie 4.4.1	4e	22 230 000	0	22 230 000	0	6 354 314	6 354 314	2 066 667	0	4 287 647	0	0	28 584 314	nd				043				
Poddziałanie 4.4.2	4e	2 000 560	0	2 000 560	0	666 853	666 853	266 741	0	400 112	0	0	2 667 413	nd				043				
Poddziałanie 4.4.3	4e	3 922 703	0	3 922 703	0	1 307 568	1 307 568	523 027	0	784 541	0	0	5 230 271	nd				043				
Poddziałanie 4.4.4	4e	19 882 615	0	19 882 615	0	3 508 697	3 508 697	0	0	3 508 697	0	0	23 391 312	nd				043				
Działanie 4.5	4g	50 000 000	0	50 000 000	0	21 428 570	12 857 142	0	0	8 571 428	4 285 714	8 571 428	71 428 570	nd				016				

7. W rozdziale IV. Wymiar terytorialny prowadzonej interwencji, pkt A.2.2 Alokacja UE przeznaczona na ZIT wojewódzki otrzymuje brzmienie:

Oś priorytetowa	Działanie/ poddziałanie	Fundusz	Alokacja UE przeznaczona na ZIT (EUR)	Finansowanie ogółem (EUR)
Efektywność energetyczna	Działanie 4.4 Zrównoważony transport miejski Poddziałanie 4.4.1 Ekomobilny MOF (ZIT Olsztyna)	EFRR	22 230 000	28 584 314

8. W rozdziale IV. Wymiar terytorialny prowadzonej interwencji, pkt B.1.2 Alokacja i wkład krajowy otrzymuje brzmienie:

Oś priorytetowa	Działanie/ poddziałanie	Fundusz	Alokacja UE (EUR)	Szacunkowy wkład krajowy (EUR)		Finansowanie ogółem (EUR)
				publiczny	prywatny	
Efektywność energetyczna	Działanie 4.4 Zrównoważony transport miejski Poddziałanie 4.4.2 Poprawa mobilności miejskiej w miejskim obszarze funkcjonalnym Elbląga – ZIT bis	EFRR	2 000 560	666 853	0	2 667 383
	Działanie 4.4 Zrównoważony transport miejski Poddziałanie 4.4.3 Poprawa mobilności miejskiej w miejskim obszarze funkcjonalnym Ełku – ZIT bis	EFRR	3 922 703	1 307 568	0	5 230 271

9. W rozdziale VI. Załączniki, Załącznik 1 – Tabela transpozycji PI na działania/ poddziałania w osi priorytetowej Efektywność energetyczna otrzymuje brzmienie:

Nazwa i nr osi priorytetowej	Nr działania	Nr poddziałania (jeśli dotyczy)	Nr CT	Nr PI
4.Efektywność energetyczna	4.1. Wspieranie wytwarzania i dystrybucji energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych	nd	4	4a
	4.2. Efektywność energetyczna i wykorzystanie OZE w MŚP	nd		4b
	4.3 Kompleksowa modernizacja energetyczna budynków	4.3.1 Efektywność energetyczna w budynkach publicznych		4c
		4.3.2 Efektywność energetyczna w budynkach mieszkalnych		
	4.4 Zrównoważony transport miejski	4.4.1 Ekomobilny MOF (ZIT Olsztyna)	4	4e
		4.4.2 Poprawa mobilności miejskiej w miejskim obszarze funkcjonalnym Elbląga – ZIT bis		
		4.4.3 Poprawa mobilności miejskiej w miejskim obszarze funkcjonalnym Ełku – ZIT bis		
		4.4.4 infrastruktura transportu publicznego (Niskoemisyjny transport miejski)		
	4.5 Wysokosprawne wytwarzanie energii	nd	4	4g

10. W rozdziale VI. Załączniki, Załącznik 2 – Tabela wskaźników rezultatu bezpośredniego i produktu dla działań i poddziałań otrzymuje brzmienie:

WSKAŹNIKI REZULTATU BEZPOŚREDNIEGO							
	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Kategoria regionu	Wartość bazowa	Rok bazowy	Szacowana wartość docelowa (2023)	Źródło
Efektywność energetyczna							
4.1. Wspieranie wytwarzania i dystrybucji energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych	Produkcja energii elektrycznej z nowo wybudowanych/nowych mocy wytwórczych instalacji wykorzystujących OZE	MWhe/rok	Region słabiej rozwinięty	0	2013	140 428	SL 2014
	Produkcja energii cieplnej z nowo wybudowanych/nowych mocy wytwórczych instalacji wykorzystujących OZE	MWht/rok	Region słabiej rozwinięty	0	2013	195 675	SL 2014
4.2 Efektywność energetyczna i wykorzystanie OZE w MŚP	Produkcja energii elektrycznej z nowo wybudowanych/nowych mocy wytwórczych instalacji wykorzystujących OZE	MWhe/rok	Region słabiej rozwinięty	0	2013	396	SL 2014
	Produkcja energii cieplnej z nowo wybudowanych/nowych mocy wytwórczych instalacji wykorzystujących OZE	MWht/rok	Region słabiej rozwinięty	0	2013	2 448	SL 2014
	Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej	MWh/rok	Region słabiej rozwinięty	0	2013	23 710	SL 2014
	Ilość zaoszczędzonej energii cieplnej	GJ/rok	Region słabiej rozwinięty	0	2013	157 402	SL 2014
4.3 Kompleksowa modernizacja energetyczna budynków							

4.3.1 Efektywność energetyczna w budynkach publicznych	Zmniejszenie rocznego zużycia energii pierwotnej w budynkach publicznych	kWh/rok	Region słabiej rozwinięty	0	2013	134 300 000	SL 2014
	Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej	MWh/rok	Region słabiej rozwinięty	0	2013	7 724	SL 2014
	Ilość zaoszczędzonej energii cieplnej	GJ/rok	Region słabiej rozwinięty	0	2013	253 240	SL 2014
4.3.2 Efektywność energetyczna w budynkach mieszkalnych	Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej	MWh/rok	Region słabiej rozwinięty	0	2013	6 331	SL 2014
	Ilość zaoszczędzonej energii cieplnej	GJ/rok	Region słabiej rozwinięty	0	2013	230 629	SL 2014
4.4 Zrównoważony transport miejski							
4.4.1 Ekomobilny MOF (ZIT Olsztyna)	Wielkość obszaru objęta łańcuchem ekomobilności	Km2	Region słabiej rozwinięty	0	2013	1 450	SL 2014
	Liczba przewozów komunikacją miejską w przebudowanych i nowych liniach komunikacji miejskiej	szt./rok		0	2013	4 380	SL 2014
	Zmniejszenie zużycia energii końcowej w wyniku realizacji projektów	GJ/rok		0	2013	2 487	SL 2014
4.4.2 Poprawa mobilności miejskiej w miejskim obszarze funkcjonalnym Elbląga – ZIT bis	Zmniejszenie zużycia energii końcowej w wyniku realizacji projektów	GJ/rok	Region słabiej rozwinięty	0	2013	321	SL 2014
4.4.3 Poprawa mobilności miejskiej w miejskim obszarze funkcjonalnym Elku – ZIT bis	Liczba przewozów komunikacją miejską na przebudowanych i nowych liniach komunikacji miejskiej	szt.	Region słabiej rozwinięty				SL 2014

	Zmniejszenie zużycia energii końcowej w wyniku realizacji projektów	GJ/rok	Region słabiej rozwinięty				SL 2014
4.4.4 infrastruktura transportu publicznego (Niskoemisyjny transport miejski)	Liczba przewozów komunikacja miejską na przebudowanych i nowych liniach komunikacji miejskiej	szt.	Region słabiej rozwinięty				SL 2014
	Zmniejszenie zużycia energii końcowej w wyniku realizacji projektów	GJ/rok	Region słabiej rozwinięty				SL 2014
4.5 Wysokosprawne wytwarzanie energii	Produkcja energii elektrycznej z nowo wybudowanych instalacji wykorzystujących OZE	MWhe/rok	Region słabiej rozwinięty				SL 2014

WSKAŹNIKI PRODUKTU							
	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Kategoria regionu	Wartość pośrednia (2018)	Szacowana wartość docelowa (2023)	Źródło	
Efektywność energetyczna							
4.1. Wspieranie wytwarzania i dystrybucji energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych	Liczba jednostek wytwarzania energii elektrycznej z OZE	szt.	Region słabiej rozwinięty	14	89	SL 2014	
	Liczba jednostek wytwarzania energii cieplnej z OZE	szt.	Region słabiej rozwinięty	Nd.	95	SL 2014	
	Dodatkowa zdolność wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych	MW	Region słabiej rozwinięty	Nd.	59,63	SL 2014	
	Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych	tony równoważnika CO2/rok	Region słabiej rozwinięty	Nd.	180 927,00	SL 2014	

	Długość nowo wybudowanych lub zmodernizowanych sieci elektroenergetycznych dla odnawialnych źródeł energii	km	Region słabiej rozwinięty	80	400	SL 2014
	Dodatkowa zdolność wytwarzania energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych	[MWe]	Region słabiej rozwinięty	Nd.	26,24	SL 2014
	Dodatkowa zdolność wytwarzania energii cieplnej ze źródeł odnawialnych	[MWt]	Region słabiej rozwinięty	Nd.	33,39	SL 2014
4.2 Efektywność energetyczna i wykorzystanie OZE w MŚP	Liczba przedsiębiorstw otrzymujących wsparcie	przedsiębiorstwa	Region słabiej rozwinięty	Nd.	49	SL 2014
	Dodatkowa zdolność wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych	MW	Region słabiej rozwinięty	Nd.	2,41	
	Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych	tony równoważnika CO2/rok	Region słabiej rozwinięty	Nd.	32 332	SL 2014
	Liczba wybudowanych jednostek wytwarzania energii elektrycznej z OZE	szt.	Region słabiej rozwinięty	Nd.	5	SL 2014
	Liczba przebudowanych jednostek wytwarzania energii elektrycznej z OZE	szt.	Region słabiej rozwinięty	Nd.	1	SL 2014
	Liczba wybudowanych jednostek wytwarzania energii cieplnej z OZE	szt.	Region słabiej rozwinięty	Nd.	16	SL 2014
	Liczba przebudowanych jednostek wytwarzania energii cieplnej z OZE	szt.	Region słabiej rozwinięty	Nd.	1	SL 2014
4.3 Kompleksowa modernizacja energetyczna budynków						
4.3.1 Efektywność energetyczna w budynkach publicznych	Liczba zmodernizowanych energetycznie budynków	szt.	Region słabiej rozwinięty	56*	139	SL 2014

	Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych	tony równoważnik a CO2/rok	Region słabiej rozwinięty	Nd.	27091	
4.3.2 Efektywność energetyczna w budynkach mieszkalnych	Liczba zmodernizowanych energetycznie budynków	szt.	Region słabiej rozwinięty	56*	211	SL 2014
	Szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych	tony równoważnik a CO2/rok	Region słabiej rozwinięty	Nd.	24122	SL 2014
	Liczba gospodarstw domowych z lepszą klasą zużycia energii	szt.	Region słabiej rozwinięty	Nd.	3000	SL 2014
4.4 Zrównoważony transport miejski						
4.4.1 Ekomobilny MOF (ZIT Olsztyna)	Szacowany spadek emisji gazów cieplarnianych	Mg CO2/rok	Region słabiej rozwinięty	Nd.	2 240	SL 2014
	Długość dróg dla rowerów	km	Region słabiej rozwinięty	Nd.	36,1	SL 2014
	Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	szt.	Region słabiej rozwinięty	Nd.	3	SL 2014
	Długość nowych lub przebudowanych linii komunikacji miejskiej	km	Region słabiej rozwinięty	Nd.	5,8	SL 2014
4.4.2 Poprawa mobilności miejskiej w miejskim obszarze funkcjonalnym Elbląga – ZIT bis	Długość nowych lub przebudowanych linii komunikacji miejskiej	km	Region słabiej rozwinięty	Nd.	1,7	SL 2014
	Szacowany spadek emisji gazów cieplarnianych.	Mg CO2/rok	Region słabiej rozwinięty	Nd.	124	SL 2014
4.4.3 Poprawa mobilności miejskiej w miejskim obszarze funkcjonalnym Elku – ZIT bis	Długość nowych lub przebudowanych linii komunikacji miejskiej	km	Region słabiej rozwinięty			SL 2014
	Szacowany spadek emisji gazów cieplarnianych.	Mg CO2/rok				

4.4.4 infrastruktura transportu publicznego (Niskoemisyjny transport miejski)	Długość nowych lub przebudowanych linii komunikacji miejskiej	km	Region słabiej rozwinięty			SL 2014
	Długość dróg dla rowerów	km	Region słabiej rozwinięty			SL 2014
	Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	szt.	Region słabiej rozwinięty			SL 2014
	Liczba zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	szt.	Region słabiej rozwinięty			SL 2014
	Liczba jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	szt.	Region słabiej rozwinięty			SL 2014
	Pojemność taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	osoby	Region słabiej rozwinięty			SL 2014
	Pojemność zmodernizowanego taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	osoby	Region słabiej rozwinięty			SL 2014
	Szacowany spadek emisji gazów cieplarnianych.	Mg CO2/rok	Region słabiej rozwinięty			SL 2014
4.5 Wysokosprawne wytwarzanie energii	Szacowany spadek emisji gazów cieplarnianych	Mg CO2/rok	Region słabiej rozwinięty			SL 2014
	Liczba przedsiębiorstw otrzymujących wsparcie	szt.	Region słabiej rozwinięty			SL 2014
	Liczba jednostek wytwarzania energii elektrycznej i ciepłej w ramach Kogeneracji	szt.	Region słabiej rozwinięty			SL 2014

	Dodatkowa zdolność wytwarzania energii elektrycznej i ciepłej w warunkach wysokosprawnej Kogeneracji	MW	Region słabiej rozwinięty			SL 2014
	Liczba jednostek wytwarzania energii ciepłej i elektrycznej z OZE w ramach Kogeneracji	szt.	Region słabiej rozwinięty			SL 2014
	Dodatkowa zdolność wytwarzania energii odnawialnej	MW	Region słabiej rozwinięty			SL 2014

* Wartość pośrednia (2018) dotyczy całego działania 4.3 „Kompleksowa modernizacja energetyczna budynków”

11. Załącznik nr 3 Kryteria wyboru projektów w ramach osi priorytetowej Efektywność energetyczna uzupełnia się o wymogi formalne i kryteria wyboru projektów do Poddziałania 4.4.1 Ekomobilny MOF (ZIT Olsztyna) w brzmieniu:

WYMOGI FORMALNE WYBORU PROJEKTÓW KONKURSOWYCH W RAMACH REGIONALNEGO PROGRAMU OPERACYJNEGO WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO NA LATA 2014-2020

Zgodnie z art. 43 ust. 1 ustawy wdrożeniowej „w razie stwierdzenia we wniosku o dofinansowanie projektu braków formalnych lub oczywistych omyłek pisarskich właściwa instytucja wzywa wnioskodawcę do uzupełnienia wniosku lub poprawienia w nim oczywistej omyłki w wyznaczonym terminie nie krótszym niż 7 dni, pod rygorem pozostawienia wniosku bez rozpatrzenia” (tryb konkursowy).

Lp.	Nazwa wymogu	Definicja warunku	Opis warunku
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”.
----	-------------------------	--	--

KRYTERIA FORMALNE WYBORU PROJEKTÓW (OBLIGATORYJNE)			
<i>Projekty niespełniające kryteriów formalnych są odrzucane i nie podlegają dalszej ocenie.</i>			
Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Opis kryterium
1.	Kwalifikowanie się projektu w ramach danego działania / poddziałania zgodnie z zapisami SZOOP i regulaminu	Projekt wpisuje się w założenia określone w SZOOP i regulaminie, a przyjęte założenia projektu kwalifikują go do wsparcia w ramach konkursu, w ramach którego został on złożony, w szczególności projekt mieści się w katalogu możliwych do realizacji typów projektów w danym działaniu, wskazanych w regulaminie konkursu.	Kryterium obligatoryjne. Kryterium zerojedynkowe. Ocena spełniania kryteriów polega na przypisaniu im wartości logicznych „tak” lub „nie”. Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.
2.	Niepodleganie wykluczeniu z możliwości ubiegania się o dofinansowanie ze środków UE na podstawie odrębnych przepisów	Wnioskodawca oraz partnerzy (o ile dotyczy) nie podlegają wykluczeniu z możliwości otrzymania dofinansowania, w tym wykluczeniu, o którym mowa w: <ul style="list-style-type: none"> – ustawie z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych; – ustawie z dnia 15 czerwca 2012 r. o skutkach powierzania wykonywania pracy cudzoziemcom przebywającym wbrew przepisom na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej; – ustawą z dnia 28 października 2002 r. o odpowiedzialności podmiotów zbiorowych za czyny zabronione pod groźbą kary. Kryterium weryfikowane na podstawie oświadczenia wnioskodawcy i partnerów, (jeśli dotyczy).	Kryterium obligatoryjne. Kryterium zerojedynkowe. Ocena spełniania kryteriów polega na przypisaniu im wartości logicznych „tak” lub „nie”. Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.
3.	Wartość projektu oraz poziom dofinansowania projektu	Wartość projektu i jego poziom dofinansowania są zgodne z minimalną i maksymalną wartością projektu oraz minimalnym i maksymalnym poziomem dofinansowania obowiązującymi dla danego	Kryterium obligatoryjne. Kryterium zerojedynkowe.

		działania/poddziałania/typu projektu określonymi w SZOOP i regulaminie konkursu.	Ocena spełniania kryteriów polega na przypisaniu im wartości logicznych „tak”, „nie” albo stwierdzeniu, że kryterium nie dotyczy danego projektu. Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.
4.	Spełnienie wymogów w odniesieniu do projektu partnerskiego	Weryfikowane będzie spełnienie przez Wnioskodawcę wymogów w zakresie utworzenia partnerstwa zgodnie z ustawą wdrożeniową. Kryterium będzie weryfikowane na podstawie zawartego i dołączonego do wniosku o dofinansowanie porozumienia lub / oraz umowy Wnioskodawcy oraz treści wniosku o dofinansowanie.	Kryterium obligatoryjne. Kryterium zerojedynkowe. Ocena spełniania kryteriów polega na przypisaniu im wartości logicznych „tak” lub „nie”, albo stwierdzeniu, że kryterium nie dotyczy danego projektu. Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.
5.	Uprawnienia podmiotu do ubiegania się o dofinansowanie	Weryfikowana będzie zgodność formy prawnej Wnioskodawcy/partnera, (jeśli dotyczy) z typem beneficjentów wskazanym w SZOOP i regulaminie konkursu.	Kryterium obligatoryjne. Kryterium zerojedynkowe. Ocena spełniania kryteriów polega na przypisaniu im wartości logicznych „tak” lub „nie”. Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.
6.	Obszar realizacji projektu	Weryfikowane będzie czy wskazany obszar realizacji projektu jest zgodny ze wskazanym w SZOOP i regulaminie.	Kryterium obligatoryjne. Kryterium zerojedynkowe. Ocena spełniania kryteriów polega na przypisaniu im wartości logicznych „tak” lub „nie”. Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.

KRYTERIA MERYTORYCZNE OGÓLNE WYBORU PROJEKTÓW (OBLIGATORYJNE) *			
Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Opis kryterium
1.	Możliwość uzyskania dofinansowania przez projekt	Weryfikowana będzie możliwość uzyskania dofinansowania na podstawie analizy wniosku i studium wykonalności/ biznes planu.	Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania. Kryterium zerojedynkowe.

			Ocena spełniania kryteriów polega na przypisaniu im wartości logicznych „tak” lub „nie”.
2.	Zgodność projektu z zasadą równości szans kobiet i mężczyzn	Weryfikowany będzie pozytywny lub neutralny wpływ projektu na zasadę horyzontalną UE promowanie równości szans kobiet i mężczyzn oraz niedyskryminacji, zgodnie z art. 7 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. oraz Wytycznymi w zakresie realizacji zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami oraz zasady równości szans kobiet i mężczyzn w ramach funduszy unijnych na lata 2014-2020.	Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania. Kryterium zerojedynkowe. Ocena spełniania kryteriów polega na przypisaniu im wartości logicznych „tak” lub „nie”.
3.	Zgodność projektu z zasadą równości szans i niedyskryminacji w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami	Weryfikowany będzie pozytywny wpływ projektu na zasadę horyzontalną UE: promowanie równości szans i niedyskryminacji w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami, zgodnie z art. 7 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. oraz z Wytycznymi w zakresie realizacji zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami oraz zasady równości szans kobiet i mężczyzn w ramach funduszy unijnych na lata 2014-2020.	Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania. Kryterium zerojedynkowe. Ocena spełniania kryteriów polega na przypisaniu im wartości logicznych „tak” lub „nie”.
4.	Zgodność projektu z politykami horyzontalnymi Unii Europejskiej – zrównoważony rozwój	Weryfikowany będzie pozytywny lub neutralny wpływ projektu na zasadę horyzontalną UE zrównoważony rozwój. Sprawdzone będzie: – czy projekt został przygotowany zgodnie z prawem dotyczącym ochrony środowiska (weryfikacji podlega pełna dokumentacja, zgodnie z Wytycznymi w zakresie postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięć współfinansowanych z krajowych lub regionalnych programów operacyjnych.) – czy projekt odnosi się i określa zdolność do reagowania i adaptacji do zmian klimatu (w szczególności w obszarze zagrożenia powodziowego)	Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania. Kryterium zerojedynkowe. Ocena spełniania kryteriów polega na przypisaniu im wartości logicznych „tak” lub „nie”.
5.	Zamówienia publiczne i konkurencyjność	Weryfikowana będzie zgodność założeń projektu z przepisami ustawy prawo zamówień publicznych oraz zasadą konkurencyjności.	Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania. Kryterium zerojedynkowe. Ocena spełniania kryteriów polega na przypisaniu im wartości logicznych „tak” lub „nie”.
6.	Pomoc publiczna i pomoc <i>de minimis</i>	Weryfikowana będzie zgodność zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu z zasadami pomocy publicznej/ pomocy <i>de minimis</i> w odniesieniu	Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania.

		do wnioskodawcy, form wsparcia, wydatków, jak również oceniana będzie możliwość udzielenia w ramach projektu pomocy publicznej/ pomocy <i>de minimis</i> , uwzględniając reguły ogólne jej przyznawania oraz warunki jej dopuszczalności w danym typie projektu.	Kryterium zerojedynkowe. Ocena spełniania kryteriów polega na przypisaniu im wartości logicznych „tak” lub „nie” albo stwierdzeniu, że kryterium nie dotyczy danego projektu.
7.	Wykonalność techniczna	Weryfikowana będzie wykonalność prawna i techniczna projektu, potrzeba jego realizacji i cele, optymalny wariant, sposób realizacji i stan po realizacji.	Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania. Kryterium zerojedynkowe. Ocena spełniania kryteriów polega na przypisaniu im wartości logicznych „tak” lub „nie”.
8.	Trwałość projektu	Weryfikowane będą następujące aspekty, które muszą być spełnione, aby projekt mógł otrzymać dofinansowanie: – Wnioskodawca i/lub partnerzy (jeśli dotyczy) posiada potencjał instytucjonalny do realizacji projektu (posiada lub dostosuje strukturę organizacyjną i procedury zapewniające sprawną realizację projektu). – Wnioskodawca i/lub partnerzy (jeśli dotyczy) posiada potencjał kadrowy do realizacji projektu (posiada zespół projektowy lub go stworzy – adekwatny do zakresu zadań w projekcie umożliwiający jego sprawne zarządzanie i realizację). – Wnioskodawca i/lub partnerzy (jeśli dotyczy) posiada potencjał finansowy do realizacji projektu (dysponuje środkami na realizację projektu lub ma możliwość ich pozyskania: wskazał źródła finansowania projektu).	Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania. Kryterium zerojedynkowe. Ocena spełniania kryteriów polega na przypisaniu im wartości logicznych „tak” lub „nie”.
9.	Wskaźniki	Weryfikowana będzie poprawność merytoryczna wskaźników.	Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania. Kryterium zerojedynkowe. Ocena spełniania kryteriów polega na przypisaniu im wartości logicznych „tak” lub „nie”.

KRYTERIA MERYTORYCZNE SPECYFICZNE (OBLIGATORYJNE)*			
KRYTERIA MERYTORYCZNE SPECYFICZNE STRATEGICZNE (OBLIGATORYJNE)*			
Lp.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OPIS ZNACZENIA KRYTERIUM
1.	Zgodność ze <i>Strategią miejskiego obszaru funkcjonalnego Olsztyna</i>	Ocenie podlegać będzie, czy projekt przyczyni się do realizacji przynajmniej jednego z tych celów <i>Strategii Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna</i> , w ramach których realizowane mają być projekty w formule ZIT.	Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania. Kryterium zerojedynkowe. Ocena spełniania kryteriów polega na przypisaniu im wartości logicznych „tak”, „nie”.
KRYTERIA MERYTORYCZNE SPECYFICZNE (OBLIGATORYJNE)*			
Lp.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OPIS ZNACZENIA KRYTERIUM
1.	Realizacja lokalnych strategii niskoemisyjnych lub innych równoważnych dokumentów	W ramach kryterium weryfikowane będzie, czy projekt wpisuje się w lokalne strategię niskoemisyjne lub inny dokument równoważny (zgodnie z zapisami SzOOP) – dokument zawierający plan przechodzenia na bardziej ekologiczne i zrównoważone systemy transportu.	Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania. Kryterium zerojedynkowe. Ocena spełniania kryteriów polega na przypisaniu im wartości logicznych „tak” lub „nie”.
2.	Zgodność z zapisami Umowy Partnerstwa w zakresie warunków dla dróg lokalnych	Projekty powinny spełniać warunki określone we wspólnej interpretacji Ministerstwa Rozwoju i Komisji Europejskiej odnośnie zapisów Umowy Partnerstwa dotyczących zrównoważonej i intermodalnej mobilności miejskiej w ramach Priorytetu Inwestycyjnego 4e.	Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania. Kryterium zerojedynkowe. Ocena spełniania kryteriów polega na przypisaniu im wartości logicznych „tak” lub „nie” albo stwierdzeniu, że kryterium nie dotyczy danego projektu.
3.	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego	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. Weryfikacja tego warunku będzie dokonywana na bazie zapisów wniosku o dofinansowanie i studium wykonalności.	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.
4.	Spełnianie norm Euro 6 przez	W ramach kryterium weryfikowane będzie, czy kupowany w ramach	Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest

	tabor	projektu tabor spełnia wymogi normy emisji co najmniej Euro 6. Weryfikacja tego warunku będzie dokonywana na bazie zapisów wniosku o dofinansowanie i studium wykonalności.	niezbędne do przyznania dofinansowania. Kryterium zerojedynkowe. Ocena spełniania kryteriów polega na przypisaniu im wartości logicznych „tak” lub „nie”, albo stwierdzeniu, że kryterium nie dotyczy danego projektu.
--	-------	--	--

* Projekty niespełniające kryteriów merytorycznych ogólnych i kryteriów merytorycznych specyficznych obligatoryjnych są odrzucane i nie podlegają dalszej ocenie.

KRYTERIA MERYTORYCZNE (PUNKTOWE)			
KRYTERIA MERYTORYCZNE STRATEGICZNE (PUNKTOWE) (bez wymaganego minimum)			
LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OPIS ZNACZENIA KRYTERIUM
1.	Stopień realizacji wskaźników <i>Strategii miejskiego obszaru funkcjonalnego Olsztyna</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 wskaźnik do osiągnięcia w ramach projektu ws – wartość wskaźnika dla całej strategii ZIT x – ilość badanych wskaźników 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 30 punktów</p>

2.	Zasięg oddziaływania projektu na obszarze ZIT	Oceniany będzie zasięg terytorialny oddziaływania projektu: Projekt oddziałuje na jedną gminę: 0 pkt Projekt oddziałuje na więcej niż jedną gminę: 5 pkt Projekt oddziałuje na cały obszar ZIT: 10 pkt	Kryterium punktowe – przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania. Projekt może otrzymać od 0 do 10 punktów
3.	Komplementarność projektu w ramach strategii MOF Olsztyna	Oceniana będzie komplementarność projektu: Projekt jest kontynuacją projektu/ów realizowanego/yh na obszarze ZIT w perspektywie finansowej 2007-2013: 1 pkt Projekt jest powiązany z projektem/ami realizowanym/i na obszarze MOF w perspektywie finansowej 2014-2020: 1 pkt Projekt jest częścią zintegrowanego przedsięwzięcia wskazanego w Strategii ZIT Olsztyna (uzupełnia lub jest uzupełniany przez projekty finansowane z innych źródeł niż środki przeznaczone dla ZIT): 1 pkt Punkty w ramach kryterium podlegają sumowaniu	Kryterium punktowe – przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania. Projekt może otrzymać od 0 do 3 punktów
Maksymalna liczba punktów: 43			

KRYTERIA MERYTORYCZNE (PUNKTOWE) <i>(wymagane minimum 60%)</i>			
LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OPIS ZNACZENIA KRYTERIUM
1.	Wpływ projektu na rozwój społeczno-gospodarczy MOF	W ramach kryterium weryfikowany będzie wpływ efektów realizacji projektu na rozwój obszaru objętego projektem, w szczególności na rozwój i uatrakcyjnienie transportu publicznego. Ocenie w ramach kryterium podlegać będzie bilans zysków i strat społecznych i gospodarczych, z uwzględnieniem specyfiki obszaru wsparcia. Ocena w ramach kryterium obejmować będzie	Kryterium punktowe – przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania. Za spełnienie tego kryterium projekt może otrzymać od 0 do 8 pkt (maksymalnie). W ramach kryterium można przyznać następujące punkty: 2 pkt – projekt poprawia bezpieczeństwo ruchu drogowego w ramach łańcuchów ekomobilności

		<p>w szczególności takie czynniki jak:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Wpływ projektu na realizację celów strategii ZIT; – Wpływ projektu na poprawę dostępności do stref rozwoju gospodarczego MOF; – Wpływ projektu na wzmocnienie spójności wewnętrznej obszaru, w tym zwiększenie dostępności do usług publicznych poprzez tworzenie zintegrowanego systemu transportu na terenie MOF. 	<p>2 pkt – projekt przyczynia się do rozwoju zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego lub łańcuchów ekomobilności</p> <p>2 pkt – projekt przyczynia się do podniesienia efektywności energetycznej oświetlenia miejskiego</p> <p>2 pkt – projekt przyczynia się do zwiększenia dostępności usług publicznych, stref rozwoju gospodarczego MOF</p> <p>0 pkt – w przypadku stwierdzenia, że projekt nie spełnia żadnego z powyższych warunków</p> <p>Punkty w ramach kryterium podlegają sumowaniu.</p>
2.	Kompleksowość projektu	<p>W ramach kryterium weryfikowane będzie podejmowanie różnorodnych działań, które przyczyniają się do rozwoju transportu publicznego w sposób kompleksowy.</p> <p>Ocena w ramach kryterium obejmować będzie w szczególności zaplanowanie w projekcie działań dotyczących taboru niskoemisyjnego, dróg dla rowerów, ciągów pieszo-rowerowych, traktów pieszych, dróg lokalnych, energooszczędnego oświetlenia, a także działań informacyjno-edukacyjnych.</p>	<p>Kryterium punktowe – przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania.</p> <p>Za spełnienie tego kryterium projekt może otrzymać od 0 do 8 pkt (maksymalnie).</p> <p>W ramach kryterium można przyznać następujące punkty:</p> <p>2 pkt – projekt obejmuje zakup lub modernizację niskoemisyjnego taboru</p> <p>2 pkt – projekt obejmuje budowę lub przebudowę dróg dla rowerów lub ciągów pieszo-rowerowych lub traktów pieszych lub elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego</p> <p>2 pkt – projekt obejmuje wymianę oświetlenia miejskiego na energooszczędne</p> <p>1 pkt – projekt obejmuje budowę, przebudowę dróg lokalnych z infrastrukturą towarzyszącą</p> <p>1 pkt – projekt obejmuje działania informacyjne promujące transport zbiorowy</p> <p>0 pkt – w przypadku stwierdzenia, że projekt nie spełnia żadnego z powyższych warunków</p> <p>Punkty w ramach kryterium podlegają sumowaniu.</p>
3.	Zmniejszenie zatłoczenia komunikacyjnego	<p>W ramach kryterium weryfikowane będzie zaplanowanie działań mających na celu ograniczenie zjawiska zatłoczenia komunikacyjnego.</p> <p>Ocena w ramach kryterium obejmować będzie w szczególności zaplanowanie w projekcie działań</p>	<p>Kryterium punktowe – przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania.</p> <p>Za spełnienie tego kryterium projekt może otrzymać od 0 do 5 pkt (maksymalnie).</p> <p>W ramach kryterium można przyznać następujące punkty:</p>

		dotyczących węzłów przesiadkowych, parkingów typu <i>Park&Ride</i> , systemów ITS wspierających uprzywilejowanie transportu zbiorowego w ruchu publicznym, a także infrastruktury pozwalającej na utworzenie nowego połączenia w ramach transportu zbiorowego.	<p>1 pkt – projekt przyczynia się do integracji transportu publicznego z łańcuchami ekomobilności</p> <p>1 pkt – projekt obejmuje budowę parkingu <i>Park&Ride</i> i/lub <i>Bike&Ride</i></p> <p>1 pkt – projekt obejmuje wdrożenie systemu ITS wspierającego uprzywilejowanie transportu zbiorowego w ruchu publicznym</p> <p>1 pkt – projekt obejmuje budowę infrastruktury pozwalającej na utworzenie nowego połączenia w ramach transportu zbiorowego i łańcuchów ekomobilności</p> <p>1 pkt – projekt obejmuje zwiększenie potencjału przewozowego transportu publicznego</p> <p>0 pkt – w przypadku stwierdzenia, że projekt nie spełnia żadnego z powyższych warunków</p> <p>Punkty w ramach kryterium podlegają sumowaniu.</p>
4.	Zwiększenie bezpieczeństwa i komfortu podróżnych	<p>W ramach kryterium weryfikowane będzie zaplanowanie w projekcie działań mających na celu podniesienie poziomu bezpieczeństwa, a tym samym także komfortu podróżnych.</p> <p>Ocena w ramach kryterium obejmować będzie w szczególności zaplanowanie w projekcie działań dotyczących, systemów poprawiających pole obserwacji lub widoczność, a także systemów łączności lub szybkiego reagowania.</p>	<p>Kryterium punktowe – przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania.</p> <p>Za spełnienie tego kryterium projekt może otrzymać od 0 do 6 pkt (maksymalnie).</p> <p>W ramach kryterium można przyznać następujące punkty:</p> <p>2 pkt – projekt obejmuje rozwiązania infrastrukturalne (np. przystankowe) zwiększające bezpieczeństwo</p> <p>2 pkt – projekt obejmuje poprawę widoczności np. poprzez lepsze oświetlenie pojazdu lub obiektu infrastrukturalnego</p> <p>2 pkt – projekt obejmuje urządzenia zwiększające widoczność w nocy lub ostrzegające przed zderzeniami oraz zaśnieżeniem za kierownicą lub automatyczną detekcję rowerzystów na przejściach dla pieszych lub odpowiednie oznakowanie poziome dróg rowerowych / ciągów pieszo-rowerowych</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.	Gotowość projektu do realizacji	W ramach kryterium weryfikowany będzie poziom przygotowania projektu do realizacji. Kryterium punktuje projekty w większym stopniu przygotowane do realizacji.	<p>Kryterium punktowe – przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania.</p> <p>Za spełnienie tego kryterium projekt może otrzymać od 0 do 4 punktów (maksymalnie).</p> <p>Kryterium punktuje projekty gotowe do realizacji, tj.:</p> <p>0 pkt – gdy brak gotowości</p> <p>2 pkt – gdy projekt posiada pozwolenia / zgłoszenia na budowę</p> <p>3 pkt – gdy projekt ma ogłoszone postępowania przetargowe</p> <p>4 pkt – gdy projekt ma wybranego wykonawcę robót budowlanych i jest gotowy do realizacji, lub nie wymaga żadnych pozwoleń i jest gotowy do realizacji</p> <p>Punkty w ramach kryterium nie sumują się.</p>
6.	Wpływ na rozwiązanie wszystkich zdiagnozowanych problemów kluczowych interesariuszy	W ramach kryterium weryfikowane będzie rozwiązanie przez projekt wszystkich naglących problemów kluczowych interesariuszy.	<p>Kryterium punktowe – przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania.</p> <p>Za spełnienie tego kryterium projekt może otrzymać od 0 do 1 pkt (maksymalnie)</p> <p>W ramach kryterium można przyznać następujące punkty:</p> <p>1 pkt – projekt przyczynia się do rozwiązania wszystkich zdiagnozowanych problemów kluczowych interesariuszy w obszarze objętym projektem</p> <p>0 pkt – projekt przyczynia się do rozwiązania wybranych problemów kluczowych interesariuszy w obszarze objętym projektem</p>
			Maksymalna liczba punktów: 32 pkt , 60% = 19,2 pkt

12. Załącznik nr 3 Kryteria wyboru projektów w ramach osi priorytetowej Efektywność energetyczna uzupełnia się o wymogi formalne i kryteria wyboru projektów do Poddziałania 4.4.2 Poprawa mobilności miejskiej w miejskim obszarze funkcjonalnym Elbląga – ZIT bis w brzmieniu:

WYMOGI FORMALNE WYBORU PROJEKTÓW KONKURSOWYCH W RAMACH REGIONALNEGO PROGRAMU OPERACYJNEGO WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO NA LATA 2014-2020

Zgodnie z art. 43 ust. 1 ustawy wdrożeniowej „w razie stwierdzenia we wniosku o dofinansowanie projektu braków formalnych lub oczywistych omyłek pisarskich właściwa instytucja wzywa wnioskodawcę do uzupełnienia wniosku lub poprawienia w nim oczywistej omyłki w wyznaczonym terminie nie krótszym niż 7 dni, pod rygorem pozostawienia wniosku bez rozpatrzenia” (tryb konkursowy).

Lp.	Nazwa wymogu	Definicja warunku	Opis warunku
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”.

KRYTERIA FORMALNE WYBORU PROJEKTÓW (OBLIGATORYJNE)

Projekty niespełniające kryteriów formalnych są odrzucane i nie podlegają dalszej ocenie.

Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Opis kryterium
1.	Kwalifikowanie się projektu w ramach danego działania / poddziałania zgodnie z zapisami SZOOP i regulaminu	Projekt wpisuje się w założenia określone w SZOOP i regulaminie, a przyjęte założenia projektu kwalifikują go do wsparcia w ramach konkursu, w ramach którego został on złożony, w szczególności projekt mieści się w katalogu możliwych do realizacji typów projektów w danym działaniu, wskazanych	Kryterium obligatoryjne. Kryterium zerojedynkowe. Ocena spełniania kryteriów polega na przypisaniu

		w regulaminie konkursu.	im wartości logicznych „tak” lub „nie”. Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.
2.	Niepodleganie wykluczeniu z możliwości ubiegania się o dofinansowanie ze środków UE na podstawie odrębnych przepisów	<p>Wnioskodawca oraz partnerzy (o ile dotyczy) nie podlegają wykluczeniu z możliwości otrzymania dofinansowania, w tym wykluczeniu, o którym mowa w:</p> <ul style="list-style-type: none"> – ustawie z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych; – ustawie z dnia 15 czerwca 2012 r. o skutkach powierzania wykonywania pracy cudzoziemcom przebywającym wbrew przepisom na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej; – ustawą z dnia 28 października 2002 r. o odpowiedzialności podmiotów zbiorowych za czyny zabronione pod groźbą kary. <p>Kryterium weryfikowane na podstawie oświadczenia wnioskodawcy i partnerów, (jeśli dotyczy).</p>	<p>Kryterium obligatoryjne. Kryterium zerojedynkowe. Ocena spełniania kryteriów polega na przypisaniu im wartości logicznych „tak” lub „nie”. Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.</p>
3.	Wartość projektu oraz poziom dofinansowania projektu	<p>Wartość projektu i jego poziom dofinansowania są zgodne z minimalną i maksymalną wartością projektu oraz minimalnym i maksymalnym poziomem dofinansowania obowiązującymi dla danego działania/poddziałania/typu projektu określonymi w SZOOP i regulaminie konkursu.</p>	<p>Kryterium obligatoryjne. Kryterium zerojedynkowe. Ocena spełniania kryteriów polega na przypisaniu im wartości logicznych „tak”, „nie” albo stwierdzeniu, że kryterium nie dotyczy danego projektu. Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.</p>
4.	Spełnienie wymogów w odniesieniu do projektu partnerskiego	<p>Weryfikowane będzie spełnienie przez Wnioskodawcę wymogów w zakresie utworzenia partnerstwa zgodnie z ustawą wdrożeniową. Kryterium będzie weryfikowane na podstawie zawartego i dołączonego do wniosku o dofinansowanie porozumienia lub / oraz umowy Wnioskodawcy oraz treści wniosku o dofinansowanie.</p>	<p>Kryterium obligatoryjne. Kryterium zerojedynkowe. Ocena spełniania kryteriów polega na przypisaniu im wartości logicznych „tak” lub „nie”, albo stwierdzeniu, że kryterium nie dotyczy danego projektu. Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.</p>
5.	Uprawnienia podmiotu do ubiegania się o dofinansowanie	<p>Weryfikowana będzie zgodność formy prawnej Wnioskodawcy/partnera, (jeśli dotyczy) z typem beneficjentów wskazanym w SZOOP i regulaminie konkursu.</p>	<p>Kryterium obligatoryjne. Kryterium zerojedynkowe. Ocena spełniania kryteriów polega na przypisaniu im wartości logicznych „tak” lub „nie”.</p>

			Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.
6.	Obszar realizacji projektu	Weryfikowane będzie czy wskazany obszar realizacji projektu jest zgodny ze wskazanym w SZOOP i regulaminie.	Kryterium obligatoryjne. Kryterium zerojedynkowe. Ocena spełniania kryteriów polega na przypisaniu im wartości logicznych „tak” lub „nie”. Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.

KRYTERIA MERYTORYCZNE OGÓLNE WYBORU PROJEKTÓW (OBLIGATORYJNE) *			
Lp.	Nazwa kryterium	Definicja kryterium	Opis kryterium
1.	Możliwość uzyskania dofinansowania przez projekt	Weryfikowana będzie możliwość uzyskania dofinansowania na podstawie analizy wniosku i studium wykonalności/ biznes planu.	Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania. Kryterium zerojedynkowe. Ocena spełniania kryteriów polega na przypisaniu im wartości logicznych „tak” lub „nie”.
2.	Zgodność projektu z zasadą równości szans kobiet i mężczyzn	Weryfikowany będzie pozytywny lub neutralny wpływ projektu na zasadę horyzontalną UE promowanie równości szans kobiet i mężczyzn oraz niedyskryminacji, zgodnie z art. 7 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. oraz Wytycznymi w zakresie realizacji zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami oraz zasady równości szans kobiet i mężczyzn w ramach funduszy unijnych na lata 2014-2020.	Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania. Kryterium zerojedynkowe. Ocena spełniania kryteriów polega na przypisaniu im wartości logicznych „tak” lub „nie”.
3.	Zgodność projektu z zasadą równości szans i niedyskryminacji w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami	Weryfikowany będzie pozytywny wpływ projektu na zasadę horyzontalną UE: promowanie równości szans i niedyskryminacji w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami, zgodnie z art. 7 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. oraz z Wytycznymi w zakresie realizacji zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami oraz zasady równości szans kobiet i mężczyzn w ramach funduszy unijnych na lata 2014-2020.	Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania. Kryterium zerojedynkowe. Ocena spełniania kryteriów polega na przypisaniu im wartości logicznych „tak” lub „nie”.

4.	Zgodność projektu z politykami horyzontalnymi Unii Europejskiej – zrównoważony rozwój	<p>Weryfikowany będzie pozytywny lub neutralny wpływ projektu na zasadę horyzontalną UE zrównoważony rozwój.</p> <p>Sprawdzone będzie:</p> <ul style="list-style-type: none"> – czy projekt został przygotowany zgodnie z prawem dotyczącym ochrony środowiska (weryfikacji podlega pełna dokumentacja, zgodnie z Wytycznymi w zakresie postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięć współfinansowanych z krajowych lub regionalnych programów operacyjnych.) – czy projekt odnosi się i określa zdolność do reagowania i adaptacji do zmian klimatu (w szczególności w obszarze zagrożenia powodziowego) 	<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>
5.	Zamówienia publiczne i konkurencyjność	Weryfikowana będzie zgodność założeń projektu z przepisami ustawy prawo zamówień publicznych oraz zasadą konkurencyjności.	<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>
6.	Pomoc publiczna i pomoc <i>de minimis</i>	Weryfikowana będzie zgodność zapisów we wniosku o dofinansowanie projektu z zasadami pomocy publicznej/ pomocy <i>de minimis</i> w odniesieniu do wnioskodawcy, form wsparcia, wydatków, jak również oceniana będzie możliwość udzielenia w ramach projektu pomocy publicznej/ pomocy <i>de minimis</i> , uwzględniając reguły ogólne jej przyznawania oraz warunki jej dopuszczalności w danym typie projektu.	<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” albo stwierdzeniu, że kryterium nie dotyczy danego projektu.</p>
7.	Wykonalność techniczna	Weryfikowana będzie wykonalność prawna i techniczna projektu, potrzeba jego realizacji i cele, optymalny wariant, sposób realizacji i stan po realizacji.	<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>
8.	Trwałość projektu	<p>Weryfikowane będą następujące aspekty, które muszą być spełnione, aby projekt mógł otrzymać dofinansowanie:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Wnioskodawca i/lub partnerzy (jeśli dotyczy) posiada potencjał instytucjonalny do realizacji projektu (posiada lub dostosuje strukturę organizacyjną i procedury zapewniające sprawną realizację projektu). 	<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>

		<ul style="list-style-type: none"> – Wnioskodawca i/lub partnerzy (jeśli dotyczy) posiada potencjał kadrowy do realizacji projektu (posiada zespół projektowy lub go stworzy – adekwatny do zakresu zadań w projekcie umożliwiający jego sprawne zarządzanie i realizację). – Wnioskodawca i/lub partnerzy (jeśli dotyczy) posiada potencjał finansowy do realizacji projektu (dysponuje środkami na realizację projektu lub ma możliwość ich pozyskania: wskazał źródła finansowania projektu). 	
9.	Wskaźniki	Weryfikowana będzie poprawność merytoryczna wskaźników.	<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>

KRYTERIA MERYTORYCZNE SPECYFICZNE (OBLIGATORYJNE)*			
Lp.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OPIS ZNACZENIA KRYTERIUM
1.	Zgodność ze <i>Strategią Rozwoju Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego</i>	Ocenić podlegać będzie, czy projekt przyczyni się do realizacji przynajmniej jednego z tych celów <i>Strategii Rozwoju Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego</i> , w ramach których realizowane mają być projekty w formule ZIT.	<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”.</p> <p>Projekty niespełniające kryterium są odrzucane i nie podlegają dalszej ocenie.</p>
2.	Zgodność z zapisami Umowy Partnerstwa w zakresie warunków dla dróg lokalnych	Projekty powinny spełniać warunki określone we wspólnej interpretacji Ministerstwa Rozwoju i Komisji Europejskiej odnośnie zapisów Umowy Partnerstwa dotyczących zrównoważonej i intermodalnej mobilności miejskiej w ramach Priorytetu Inwestycyjnego 4e.	<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>
3.	Realizacja lokalnych strategii	W ramach kryterium weryfikowane będzie, czy projekt wpisuje się w	Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest

	niskoemisyjnych lub innych równoważnych dokumentów	lokalne strategie niskoemisyjne lub inny dokument równoważny (zgodnie z zapisami SzOOP) – dokument zawierający plan przechodzenia na bardziej ekologiczne i zrównoważone systemy transportu.	niezbędne do przyznania dofinansowania. Kryterium zerojedynkowe. Ocena spełniania kryteriów polega na przypisaniu im wartości logicznych „tak” lub „nie”.
4.	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego	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. Weryfikacja tego warunku będzie dokonywana na bazie zapisów wniosku o dofinansowanie i studium wykonalności.	Kryterium obligatoryjne – spełnienie kryterium jest niezbędne do przyznania dofinansowania. Kryterium zerojedynkowe. Ocena spełniania kryteriów polega na przypisaniu im wartości logicznych „tak” lub „nie”.

* Projekty niespełniające kryteriów merytorycznych ogólnych i kryteriów merytorycznych specyficznych obligatoryjnych są odrzucane i nie podlegają dalszej ocenie.

KRYTERIA MERYTORYCZNE (PUNKTOWE)			
(wymagane minimum 60%)			
LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OPIS ZNACZENIA KRYTERIUM
1.	Stopień realizacji wskaźników <i>Strategii Rozwoju Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego</i>	Liczba punktów (P) za to kryterium jest równa: $P = (wp/ws) * A$ Gdzie: wp – wartość wskaźnika do osiągnięcia w ramach projektu ws – wartość wskaźnika dla całej strategii ZIT A – maksymalna liczba punktów do zdobycia w ramach tego kryterium	Kryterium punktowe – przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania. Projekt może otrzymać od 0 do 32 pkt punktów (maksymalnie).
2.	Zasięg oddziaływania projektu na obszarze ZIT	Oceniany będzie zasięg terytorialny oddziaływania projektu	Kryterium punktowe – przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania. Projekt może otrzymać od 0 do 8 pkt punktów (maksymalnie). 0 pkt – projekt oddziałuje na jedną gminę 4 pkt – projekt oddziałuje na więcej niż jedną gminę:

			8 pkt – projekt oddziałuje na cały obszar ZIT
3.	Komplementarność projektu w ramach strategii ZIT	Oceniana będzie komplementarność projektu.	<p>Kryterium punktowe – przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania.</p> <p>Projekt może otrzymać od 0 do 2 pkt punktów (maksymalnie).</p> <p>1 pkt – projekt jest kontynuacją projektu/ów realizowanego/ych na obszarze ZIT w perspektywie finansowej 2007-2013</p> <p>1 pkt – projekt jest częścią zintegrowanego przedsięwzięcia wskazanego w Strategii ZIT (uzupełnia lub jest uzupełniany przez projekty finansowane z innych źródeł niż środki przeznaczone dla ZIT):</p> <p>0 pkt – w przypadku stwierdzenia, że projekt nie spełnia żadnego z powyższych warunków</p> <p>Punkty w ramach kryterium podlegają sumowaniu</p>
4.	Wpływ projektu na rozwój społeczno-gospodarczy obszaru funkcjonalnego Elbląga	<p>W ramach kryterium weryfikowany będzie wpływ efektów realizacji projektu na rozwój obszaru objętego projektem, w szczególności na rozwój i uatrakcyjnienie transportu publicznego. Ocenie w ramach kryterium podlegać będzie bilans zysków i strat społecznych i gospodarczych, z uwzględnieniem specyfiki obszaru wsparcia.</p> <p>Ocena w ramach kryterium obejmować będzie w szczególności takie czynniki jak:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Wpływ projektu na realizację celów strategii obszaru funkcjonalnego Elbląga; – Wpływ projektu na poprawę dostępności do usług publicznych, stref rozwoju gospodarczego obszaru funkcjonalnego Elbląga; – Wpływ projektu na wzmocnienie spójności wewnętrznej obszaru, w tym zwiększenie dostępności do usług publicznych poprzez tworzenie zintegrowanego systemu transportu na terenie obszaru funkcjonalnego Elbląga. 	<p>Kryterium punktowe – przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania.</p> <p>Za spełnienie tego kryterium projekt może otrzymać od 0 do 6 pkt (maksymalnie).</p> <p>W ramach kryterium można przyznać następujące punkty:</p> <p>2 pkt – projekt poprawia jakość połączeń drogowych w obszarze funkcjonalnym Elbląga</p> <p>2 pkt – projekt przyczynia się do rozwoju zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego</p> <p>2 pkt – projekt przyczynia się do zwiększenia dostępności usług publicznych, stref rozwoju gospodarczego</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.	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 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>1 pkt – projekt obejmuje budowę, przebudowę lub remont elementów funkcjonalnych i wyposażenia drogi tj.: zjazdy, zatoki autobusowe, obiekty inżynierskie, 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>
6.	Zmniejszenie zatłoczenia komunikacyjnego	W ramach kryterium weryfikowane będzie zaplanowanie działań mających na celu ograniczenie zjawiska zatłoczenia komunikacyjnego. Ocena w ramach kryterium obejmować będzie w szczególności zaplanowania w projekcie działań dotyczących węzłów przesiadkowych, systemów ITS wspierających uprzywilejowanie transportu zbiorowego w ruchu publicznym,	<p>Kryterium punktowe – przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania.</p> <p>Za spełnienie tego kryterium projekt może otrzymać od 0 do 4 pkt (maksymalnie).</p> <p>W ramach kryterium można przyznać następujące punkty:</p> <p>2 pkt – projekt obejmuje wdrożenie systemu ITS wspierającego uprzywilejowanie transportu zbiorowego w ruchu publicznym</p>

		a także infrastruktury pozwalającej na utworzenie nowego połączenia w ramach transportu zbiorowego.	<p>1 pkt – projekt obejmuje wsparcie węzła przesiadkowego integrującego co najmniej dwie gałęzie transportu</p> <p>1 pkt – projekt obejmuje budowę infrastruktury pozwalającej na utworzenie nowego połączenia w ramach transportu zbiorowego</p> <p>0 pkt – w przypadku stwierdzenia, że projekt nie spełnia żadnego z powyższych warunków</p> <p>Punkty w ramach kryterium podlegają sumowaniu.</p>
7.	Gotowość projektu do realizacji	W ramach kryterium weryfikowany będzie poziom przygotowania projektu do realizacji. Kryterium punktuje projekty w większym stopniu przygotowane do realizacji.	<p>Kryterium punktowe – przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania.</p> <p>Za spełnienie tego kryterium projekt może otrzymać od 0 do 4 punktów (maksymalnie).</p> <p>W ramach kryterium można przyznać następujące punkty:</p> <p>0 pkt – gdy brak gotowości</p> <p>2 pkt – gdy projekt posiada pozwolenia / zgłoszenia na budowę</p> <p>3 pkt – gdy projekt ma ogłoszone postępowania przetargowe</p> <p>4 pkt – gdy projekt ma wybranego wykonawcę robót budowlanych i jest gotowy do realizacji, lub nie wymaga żadnych pozwoleń i jest gotowy do realizacji</p> <p>Punkty w ramach kryterium nie sumują się.</p>
8.	Wpływ na rozwiązanie wszystkich zdiagnozowanych problemów kluczowych interesariuszy	W ramach kryterium weryfikowane będzie rozwiązanie przez projekt wszystkich naglących problemów kluczowych interesariuszy.	<p>Kryterium punktowe – przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania.</p> <p>Za spełnienie tego kryterium projekt może otrzymać od 0 do 1 pkt (maksymalnie)</p> <p>W ramach kryterium można przyznać następujące punkty:</p> <p>1 pkt – projekt przyczynia się do rozwiązania wszystkich zdiagnozowanych problemów kluczowych interesariuszy w obszarze objętym projektem</p> <p>0 pkt – projekt przyczynia się do rozwiązania wybranych problemów kluczowych interesariuszy w obszarze objętym projektem</p>
Maksymalna liczba punktów: 67 pkt , 60% = 40,2 pkt			

KRYTERIA MERYTORYCZNE (PREMIUJĄCE)			
LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OPIS ZNACZENIA KRYTERIUM
1.	Zgodność projektu z zasadami horyzontalnymi wynikającymi z RPO WiM 2014-2020	Preferowane będą projekty spełniające zasady horyzontalne, w szczególności:	Kryterium fakultatywne – spełnienie kryterium nie jest konieczne do przyznania dofinansowania ale ma charakter premiujący (przy czym przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania).
		– kryterium wykorzystania nowoczesnych technologii informacyjno-komunikacyjnych (TIK)	Kryterium premiuje wykorzystanie systemów informatycznych oraz zdolności do użytkowania usług telekomunikacyjnych. W ramach kryterium można przyznać następujące punkty: 0 pkt – projekt nie wykorzystuje nowoczesnych technologii informacyjno-komunikacyjnych (TIK) 1 pkt – dzięki projektowi przygotowane zostaną systemy informatyczne i zwiększy się zdolność do ich użytkowania i/lub nastąpi wykorzystanie usług telekomunikacyjnych do przekazywania i zdalnego przetwarzania informacji (np. kanalizacja teletechniczna, ITS)
		– kryterium komunikacji z interesariuszami	Kryterium premiuje budowanie dowolnej formy komunikacji, kontaktu, wymiany informacji między osobami, instytucjami i firmami na zasadzie partnerstwa, która zapewni ich aktywny udział w przygotowaniu projektu oraz branie ich zdania pod uwagę podczas podejmowania kluczowych decyzji dotyczących projektu. W ramach kryterium można przyznać następujące punkty: 0 pkt – wnioskodawca i partnerzy (jeśli dotyczy) nie zapewnili komunikację z interesariuszami projektu w powyższy sposób 1 pkt – wnioskodawca i partnerzy (jeśli dotyczy) zapewnili komunikacji z interesariuszami projektu w powyższy sposób
		– efektywne i racjonalne wykorzystywanie zasobów naturalnych oraz stosowanie rozwiązań przyjaznych środowisku	Kryterium premiuje efektywne i racjonalne wykorzystywanie zasobów naturalnych oraz stosowanie rozwiązań przyjaznych środowisku. W ramach kryterium można przyznać następujące punkty: 0 pkt – w projekcie nie przewidziano działań efektywnie i racjonalnie wykorzystujących zasoby naturalne i stosujących rozwiązania przyjazne środowisku 1 pkt – w projekcie przewidziano działania w obszarze ochrony środowiska mające na celu generowanie większej wartości przy użyciu mniejszej

			ilości materiałów i zastosowaniu innego sposobu zużycia przyjaznego środowisku
		– kryterium stosowania klauzul społecznych w zamówieniach publicznych	<p>Kryterium premiuje założone we wniosku o dofinansowanie wykorzystanie przy wyborze oferentów – obok jakości i ceny – także kryteriów odnoszących się do kwestii społecznych (dopuszczonych przez prawo zamówień publicznych).</p> <p>W ramach kryterium można przyznać następujące punkty:</p> <p>0 pkt – w zamówieniach publicznych realizowanych/planowanych do realizacji w ramach projektu nie wskazano, czy wśród kryteriów wyboru oferentów będą kryteria odnoszące się do kwestii społecznych</p> <p>1 pkt – w zamówieniach publicznych realizowanych/planowanych do realizacji w ramach projektu zobowiązano się do stosowania kryteriów odnoszących się do kwestii społecznych</p>
2.	Doświadczenie w realizacji podobnych projektów	Weryfikowane będzie doświadczenie Wnioskodawcy i/lub partnerów w realizacji podobnych projektów lub przedsięwzięć współfinansowanych ze środków europejskich od roku 2007.	<p>Kryterium fakultatywne – spełnienie kryterium nie jest konieczne do przyznania dofinansowania ale ma charakter premiujący (przy czym przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania).</p> <p>W ramach kryterium można przyznać następujące punkty:</p> <p>0 pkt – wnioskodawca i partnerzy (jeśli dotyczy) nie posiadają doświadczenia w realizacji podobnych projektów lub przedsięwzięć</p> <p>1 pkt – wnioskodawca i/lub partnerzy (jeśli dotyczy) zrealizowali (zakończyli i rozliczyli) przynajmniej jeden podobny projekt lub przedsięwzięcie współfinansowane ze środków europejskich od roku 2007</p>
3.	Wykorzystanie innych źródeł finansowania	Ocenić będzie podlegać wykorzystanie innych źródeł finansowania działań w projekcie niż wkład własny, unijny, kredyty i pożyczki.	<p>Kryterium fakultatywne – spełnienie kryterium nie jest konieczne do przyznania dofinansowania ale ma charakter premiujący (przy czym przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania).</p> <p>W ramach kryterium można przyznać następujące punkty:</p> <p>0 pkt – projekt nie wykorzystuje innych źródeł finansowania działań w projekcie niż wkład własny, unijny, kredyty i pożyczki</p> <p>1 pkt – w projekcie wykorzystano inne źródła finansowania działań w projekcie niż wkład własny, unijny, kredyty i pożyczki</p>
MAKSYMALNA LICZBA PUNKTÓW = 6			

13. W treści całego dokumentu metryka Ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014–2020 otrzymuje brzmienie: „(t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 217)”.
14. W treści całego dokumentu metryka Ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju otrzymuje brzmienie: „(t.j. Dz. U. 2016, poz. 383)”.
15. W treści całego dokumentu metryka Ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa otrzymuje brzmienie: „(t.j. Dz. U. 2016 r., poz. 486)”.
16. W treści całego dokumentu metryka Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane otrzymuje brzmienie: „(t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 290)”.
17. W treści całego dokumentu metryka Ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny otrzymuje brzmienie: „(t.j. Dz. U. 2016 r. poz. 380)”.