

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

1. W rozdziale II. *Opis poszczególnych osi priorytetowych RPO WiM 2014-2020 oraz poszczególnych działań/ poddziałań* opis działania 7.2.2 *Infrastruktura drogowa w miejskim obszarze funkcjonalnym Elbląga – ZIT bis – punkt 14. Limity i ograniczenia w realizacji projektów* o dotychczasowej treści:

<p>14. Limity i ograniczenia w realizacji projektów (jeśli dotyczy)</p>	<p>Zgodnie z zasadami określonymi w Wytycznych w zakresie kwalifikowalności wydatków.</p> <p>Ponadto:</p> <ul style="list-style-type: none">• Przedsięwzięcia na drogach lokalnych w Elblągu i na jego obszarze funkcjonalnym uzyskują wsparcie, jeśli wynikają ze <i>Strategii rozwoju Obszaru Funkcjonalnego Elbląga</i> obejmującej Strategię Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych.• Terytorialny obszar realizacji projektów ograniczony jest do miejskiego obszaru funkcjonalnego Elbląga określonego w <i>Planie zagospodarowania przestrzennego województwa warmińsko-mazurskiego</i> (obszar węższy niż OSI Ośrodki subregionalne).• Realizowane będą tylko inwestycje zapewniające konieczne połączenia z siecią TEN-T lub portem morskim (droga krajowa nr 7 lub droga krajowa nr 22 oraz port morski w Elblągu) przez węzeł wraz z budową takiego węzła lub połączenie z istniejącym węzłem albo elementem punktowym sieci. Droga lokalna nie może więc być pośrednią składową układu drogowego, chyba że:<ul style="list-style-type: none">– na wcześniejszym fragmencie ciągu drogowego pomiędzy odcinkiem proponowanym a siecią TEN-T została już przeprowadzona/jest obecnie prowadzona budowa/przebudowa drogi w odpowiednim zakresie,– ciąg jest ciągiem jednorodnym (ta sama droga lokalna rozpoczynająca się, kończąca lub przebiegająca przez węzeł) lub prowadząca do elementu punktowego sieci.• Dofinansowane przedsięwzięcia muszą przyczyniać się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym postulatów zawartych w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020 i krótkoterminowych programach realizacyjnych.
---	--

	<ul style="list-style-type: none"> • Inwestycje nie będą obejmowały prac remontowych (w tym obejmujących jedynie wymianę nawierzchni), jak również nie będą dotyczyły bieżącego utrzymania ww. infrastruktury. <p>Łączna kwota dofinansowania dróg lokalnych nie przekroczy 15% alokacji Programu na transport drogowy.</p>
--	--

otrzymuje brzmienie:

<p>14. Limity i ograniczenia w realizacji projektów (jeśli dotyczy)</p>	<p>Zgodnie z zasadami określonymi w Wytycznych w zakresie kwalifikowalności wydatków.</p> <p>Ponadto:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Przedsięwzięcia na drogach lokalnych w Elblągu i na jego obszarze funkcjonalnym uzyskają wsparcie, jeśli wynikają ze <i>Strategii rozwoju Obszaru Funkcjonalnego Elbląga</i> obejmującej Strategię Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych. • Terytorialny obszar realizacji projektów ograniczony jest do miejskiego obszaru funkcjonalnego Elbląga określonego w <i>Planie zagospodarowania przestrzennego województwa warmińsko-mazurskiego</i> (obszar węższy niż OSI Ośrodki subregionalne). • Realizowane będą tylko inwestycje zapewniające konieczne połączenie Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego z co najmniej jednym z wymienionych poniżej elementów infrastruktury transportowej: <ul style="list-style-type: none"> – z siecią TEN-T – drogą krajową S7 lub S22 – przez węzeł wraz z budową węzła lub przez węzeł już istniejący albo przez element punktowy sieci, – z innymi sieciami TEN-T: kolejowymi, portami lotniczymi, morskimi i rzecznyymi, – z przejściami granicznymi, portami lotniczymi i morskimi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi zlokalizowanymi poza siecią TEN-T (w tym stacjami kolejowymi), – z istniejącymi lub nowymi terenami inwestycyjnymi (fizycznie istniejącymi, budowanymi lub planowanymi do budowy w obecnej perspektywie finansowej). <p>Przy czym budowana lub przebudowywana droga nie może być pośrednią składową układu drogowego, chyba że:</p> <ul style="list-style-type: none"> – na wcześniejszym fragmencie ciągu drogowego pomiędzy odcinkiem proponowanym a siecią TEN-T lub innym wymienionym wyżej elementem infrastruktury transportowej została już przeprowadzona/jest obecnie prowadzona budowa/przebudowa drogi w odpowiednim zakresie, – ciąg jest ciągiem jednorodnym (ta sama droga lokalna rozpoczynająca się, kończąca lub przebiegająca przez węzeł) lub prowadząca do elementu punktowego sieci. <p>Taki odcinek drogi można realizować tylko do najbliższego skrzyżowania z drogą krajową lub</p>
---	--

	<p>wojewódzką.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dofinansowane przedsięwzięcia muszą przyczyniać się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym postulatów zawartych w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020 i krótkoterminowych programach realizacyjnych. • Inwestycje nie będą obejmowały prac remontowych (w tym obejmujących jedynie wymianę nawierzchni), jak również nie będą dotyczyły bieżącego utrzymania ww. infrastruktury. <p>Łączna kwota dofinansowania dróg lokalnych nie przekroczy 15% alokacji Programu na transport drogowy.</p>
--	--

2. W załączniku nr 2 Tabela wskaźników rezultatu bezpośredniego i produktu część dotycząca wskaźników produktu dla Poddziałania 7.2.2 o dotychczasowej treści:

	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Kategoria regionu	Wartość pośrednia (2018)	Szacowana wartość docelowa (2023)	Źródło
Poddziałanie 7.2.2 Infrastruktura drogowa w miejskim obszarze funkcjonalnym Elbląga – ZIT bis	całkowita długość nowych dróg	km	region słabiej rozwinięty	nd.	0,0	SL 2014
	całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg	km	region słabiej rozwinięty	nd.	22,9	SL 2014
	długość wybudowanych dróg powiatowych	km	region słabiej rozwinięty	nd.	0,0	SL 2014
	długość przebudowanych dróg powiatowych	km	region słabiej rozwinięty	nd.	21,9	SL 2014
	długość wybudowanych dróg gminnych	km	region słabiej rozwinięty	nd.	0	SL 2014

	długość przebudowanych dróg gminnych	km	region słabiej rozwinięty	nd.	1,0	SL 2014
--	--------------------------------------	----	---------------------------	-----	-----	---------

otrzymuje brzmienie:

	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Kategoria regionu	Wartość pośrednia (2018)	Szacowana wartość docelowa (2023)	Źródło
Poddziałanie 7.2.2 Infrastruktura drogowa w miejskim obszarze funkcjonalnym Elbląga – ZIT bis	całkowita długość nowych dróg	km	region słabiej rozwinięty	nd.	1	SL 2014
	całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg	km	region słabiej rozwinięty	nd.	8,8	SL 2014
	długość wybudowanych dróg powiatowych	km	region słabiej rozwinięty	nd.	1	SL 2014
	długość przebudowanych dróg powiatowych	km	region słabiej rozwinięty	nd.	8,8	SL 2014
	długość wybudowanych dróg gminnych	km	region słabiej rozwinięty	nd.	0	SL 2014
	długość przebudowanych dróg gminnych	km	region słabiej rozwinięty	nd.	0	SL 2014

3. W załączniku nr 3 *Kryteria wyboru wraz z wymogami formalnymi dla Działania 7.2. Infrastruktura drogowa w miejskich obszarach funkcjonalnych, Poddziałania 7.2.2. Infrastruktura drogowa w miejskim obszarze funkcjonalnym Elbląga – ZIT bis*:

a. w katalogu kryteriów dla *Poddziałania 7.2.2. Infrastruktura drogowa w miejskim obszarze funkcjonalnym Elbląga – ZIT bis* tytuł tego katalogu o dotychczasowej treści:

3.2. Kryteria wyboru wraz z wymogami formalnymi dla Działania 7.2 Infrastruktura drogowa w miejskich obszarach funkcjonalnych, Poddziałania 7.2.3. Infrastruktura drogowa w miejskim obszarze funkcjonalnym Elbląga – ZIT bis

otrzymuje brzmienie:

3.2. Kryteria wyboru wraz z wymogami formalnymi dla Działania 7.2 Infrastruktura drogowa w miejskich obszarach funkcjonalnych, Poddziałania 7.2.2. Infrastruktura drogowa w miejskim obszarze funkcjonalnym Elbląga – ZIT bis

b. kryterium merytoryczne specyficzne (obligatoryjne) nr 3 *Bezpośrednie połączenie Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego z siecią TEN-T lub portem morskim* o dotychczasowej nazwie i treści:

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OPIS ZNACZENIA KRYTERIUM
3.	Bezpośrednie połączenie Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego z siecią TEN-T lub portem morskim**	<p>Ocenić podlegać będzie czy projekt będzie realizował budowę lub przebudowę drogi lokalnej:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zapewniającej konieczne połączenie Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego z siecią TEN-T, • połączenie przez węzeł wraz z budową węzła lub przez węzeł już istniejący albo przez element punktowy sieci. <p>Wszystkie warunki muszą być spełnione łącznie.</p> <p>Budowana lub przebudowywana droga nie może być pośrednią składową układu drogowego, chyba że:</p> <ul style="list-style-type: none"> – na wcześniejszym fragmencie ciągu drogowego pomiędzy odcinkiem proponowanym a siecią TEN-T została już przeprowadzona/jest obecnie prowadzona budowa/przebudowa drogi w odpowiednim zakresie, – ciąg jest ciągiem jednorodnym (ta sama droga lokalna rozpoczynająca się, kończąca lub przebiegająca przez węzeł) lub 	<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>

	<p>prowadząca do elementu punktowego sieci,</p> <p>Taki odcinek drogi można realizować tylko do najbliższego skrzyżowania z drogą krajową lub wojewódzką.</p> <p>Wszystkie warunki tego kryterium muszą być spełnione łącznie.</p> <p>Ocena spełnienia kryterium będzie pozytywna również wtedy, gdy droga zapewniać będzie bezpośrednie połączenie z portem morskim.</p>	
--	---	--

otrzymuje brzmienie:

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OPIS ZNACZENIA KRYTERIUM
3.	Bezpośrednie połączenie Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego z siecią TEN-T lub innymi kluczowymi elementami infrastruktury transportowej**	<p>Ocenie podlegać będzie czy projekt będzie realizował budowę lub przebudowę drogi lokalnej zapewniającej konieczne połączenie Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego z co najmniej jednym z wymienionych poniżej elementów infrastruktury transportowej:</p> <ol style="list-style-type: none"> z siecią TEN-T – drogą krajową S7 lub S22 – przez węzeł wraz z budową węzła lub przez węzeł już istniejący albo przez element punktowy sieci, z innymi sieciami TEN-T: kolejowymi, portami lotniczymi, morskimi i rzecznyymi, z przejściami granicznymi, portami lotniczymi i morskimi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi zlokalizowanymi poza siecią TEN-T (w tym stacjami kolejowymi), z istniejącymi lub nowymi terenami inwestycyjnymi (fizycznie istniejącymi, budowanymi lub planowanymi do budowy w obecnej perspektywie finansowej). <p>Przy czym budowana lub przebudowywana droga nie może być pośrednią składową układu drogowego, chyba że:</p> <ul style="list-style-type: none"> na wcześniejszym fragmencie ciągu drogowego pomiędzy odcinkiem proponowanym a siecią TEN-T lub innym wymienionym wyżej elementem infrastruktury transportowej 	<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>

		<p>została już przeprowadzona/jest obecnie prowadzona budowa/przebudowa drogi w odpowiednim zakresie,</p> <ul style="list-style-type: none"> – ciąg jest ciągiem jednorodnym (ta sama droga lokalna rozpoczynająca się, kończąca lub przebiegająca przez węzeł) lub prowadząca do elementu punktowego sieci. <p>Taki odcinek drogi można realizować tylko do najbliższego skrzyżowania z drogą krajową lub wojewódzką.</p>	
--	--	---	--

c. w katalogu kryteriów merytorycznych specyficznych (punktowych) zapis odnoszący się do określenia minimalnej wartości punktów niezbędnej do otrzymania oceny pozytywnej przez projekt o dotychczasowej treści:

Maksymalna liczba punktów: 43, 60% = 25,8 pkt

otrzymuje brzmienie:

Maksymalna liczba punktów: 43

d. kryteria merytoryczne specyficzne (punktowe) nr 4 – przed dotychczasowym kryterium 4a. *Efektywność kosztowa przebudowy 1 km drogi na obszarze miasta Elbląga* dodaje się kryterium 4a. *Efektywność kosztowa wybudowania 1 km drogi*:

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

	<p>2 pkt – efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 100% i niższym niż 125% średniego kosztu (od 16 600 000 do 20 749 999 zł/km łącznie)</p> <p>0 pkt – efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 125% średniego kosztu 20 750 000 zł/km i więcej)</p>	odpowiedniej liczby punktów.
--	---	------------------------------

e. kryterium merytoryczne specyficzne (punktowe) o dotychczasowym numerze 4a i o dotychczasowej treści:

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

otrzymuje brzmienie:

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

f. kryterium merytoryczne specyficzne (punktowe) – o dotychczasowym numerze 4b i o dotychczasowej treści:

4b.	Efektywność kosztowa przebudowy 1 km drogi na obszarze powiatu elbląskiego	<p>Kryterium ocenia średni umowny koszt jednostkowy uzyskania 1 jednostki wskaźnika produktu w projekcie w porównaniu z analogicznym kosztem jednostkowym zaplanowanym w Strategii Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego / Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla dróg na obszarze powiatu elbląskiego. Umowny koszt jednostkowy wykorzystany do wyliczenia wartości wskaźnika wyniósł 764 679 zł/km (koszt przebudowy 1 km dróg na obszarze powiatu elbląskiego zgodnie z metodologią przyjętą dla Strategii</p>	<p>Kryterium punktowe – przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania.</p> <p>Projekt może otrzymać od 0 do 6 pkt punktów</p> <p>Ocena kryterium będzie polegała na wyliczeniu dla projektu wartości umownego kosztu</p>
-----	--	--	--

		<p>EOF/ZIT) i będzie on stanowił punkt odniesienia podczas oceny projektów tym kryterium:</p> <p>6 pkt – efektywność kosztowa na poziomie poniżej 75% średniego kosztu (do 573 508 zł/km włącznie)</p> <p>4 pkt – efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 75% i niższym niż 100% średniego kosztu (od 573 509 do 764 678 zł/km włącznie)</p> <p>2 pkt – efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 100% i niższym niż 125% średniego kosztu (od 764 679 do 955 847 zł/km włącznie)</p> <p>0 pkt – efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 125% średniego kosztu (955 848 zł/km i więcej)</p>	<p>jednostkowego wskaźnika, który jest realizowany przez projekt poprzez podzielenie sumy dofinansowania i wkładu własnego do projektu przez poziom występującego w projekcie wskaźnika produktu osiąganego w projekcie (i zaokrąglenia do pełnych złotych), a następnie sprawdzeniu, w którym przedziale (wskazanym w kryterium 4a lub 4b w zależności od tego, na jakim obszarze ma być realizowany projekt) mieści się wyliczony wskaźnik i przyznaniu odpowiedniej liczby punktów.</p>
--	--	---	--

otrzymuje brzmienie:

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

	1 374 999 zł/km włącznie) 0 pkt – efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 125% średniego kosztu (1 375 000 zł/km i więcej)	wskaźnik i przyznaniu odpowiedniej liczby punktów.
--	---	--

4. W Słowniku terminologicznym definicja *beneficjenta* o dotychczasowej treści:

beneficjent	Oznacza podmiot publiczny lub prywatny oraz – wyłącznie do celów rozporządzenia w sprawie EFRROW i rozporządzenia w sprawie EFMR – osobę fizyczną, odpowiedzialnych za inicjowanie lub inicjowanie i wdrażanie operacji; w kontekście programów pomocy państwa, w rozumieniu pkt 13 niniejszego artykułu, „beneficjent” oznacza podmiot, który otrzymuje pomoc; w kontekście instrumentów finansowych na mocy części drugiej tytuł IV niniejszego rozporządzenia „beneficjent” oznacza podmiot, który wdraża instrument finansowy albo, w stosownych przypadkach, fundusz funduszy.	ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. Art. 2 pkt 10
--------------------	---	--

otrzymuje brzmienie:

beneficjent	Podmiot, o którym mowa w art. 2 pkt 10 rozporządzenia ogólnego tj. podmiot publiczny lub prywatny oraz –wyłącznie do celów rozporządzenia w sprawie EFRROW i rozporządzenia w sprawie EFMR – osoba fizyczna, odpowiedzialne za inicjowanie lub inicjowanie i wdrażanie operacji; w kontekście programów pomocy państwa, w rozumieniu art. 2 pkt 13 rozporządzenia ogólnego, „beneficjent” oznacza podmiot, który otrzymuje pomoc; w kontekście instrumentów finansowych na mocy części drugiej tytuł IV rozporządzenia ogólnego „beneficjent” oznacza podmiot, który wdraża instrument finansowy albo, w stosownych przypadkach, fundusz funduszy, oraz podmiot, o którym mowa w art. 63 rozporządzenia ogólnego.	ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. Art. 2 pkt 10, art. 63
--------------------	---	---