

**Załącznik Nr 1 do Uchwały Nr 13/154/20/VI
Zarządu Województwa Warmińsko-Mazurskiego
z dnia 24 marca 2020 r.**

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

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

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

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

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

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

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

otrzymuje brzmienie:

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

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

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

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

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

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

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

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

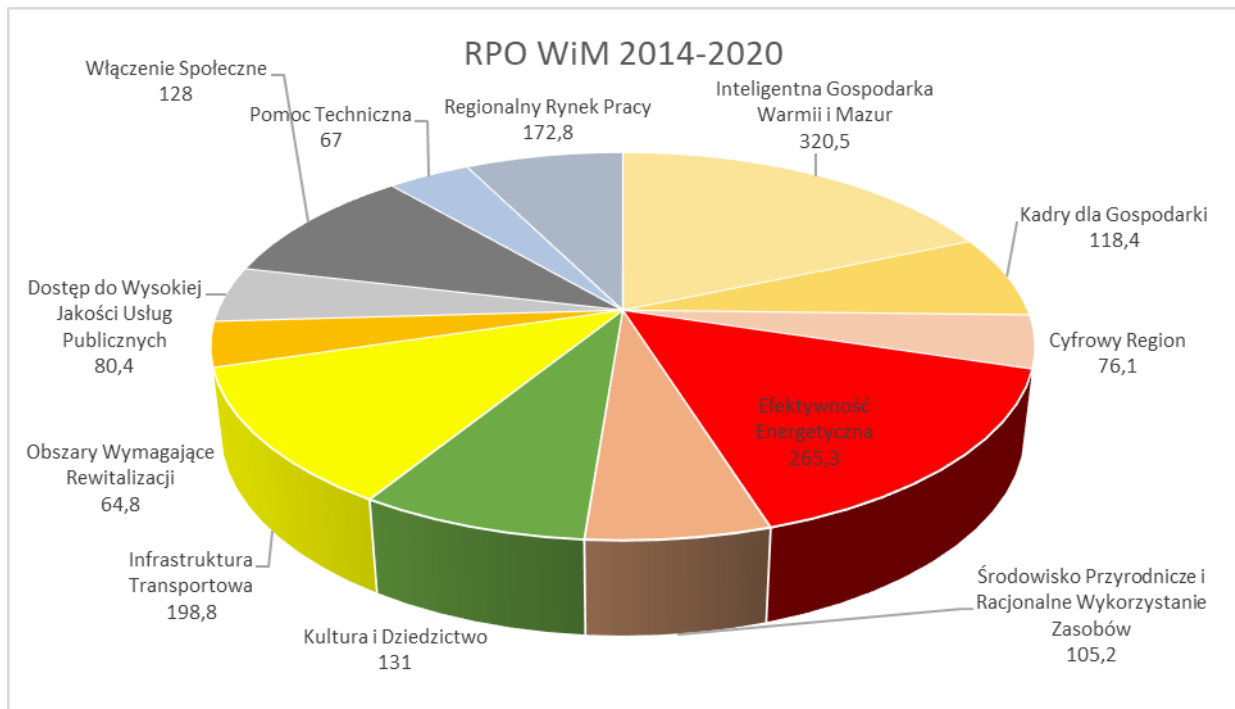
3. W rozdziale I. *Ogólny opis RPO WiM 2014-2020 oraz głównych warunków realizacji*, w punkcie 4 *Ogólne informacje dot. sposobu finansowania, metody obliczania wkładu Funduszy tiret o dotychczasowym brzmieniu:*

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

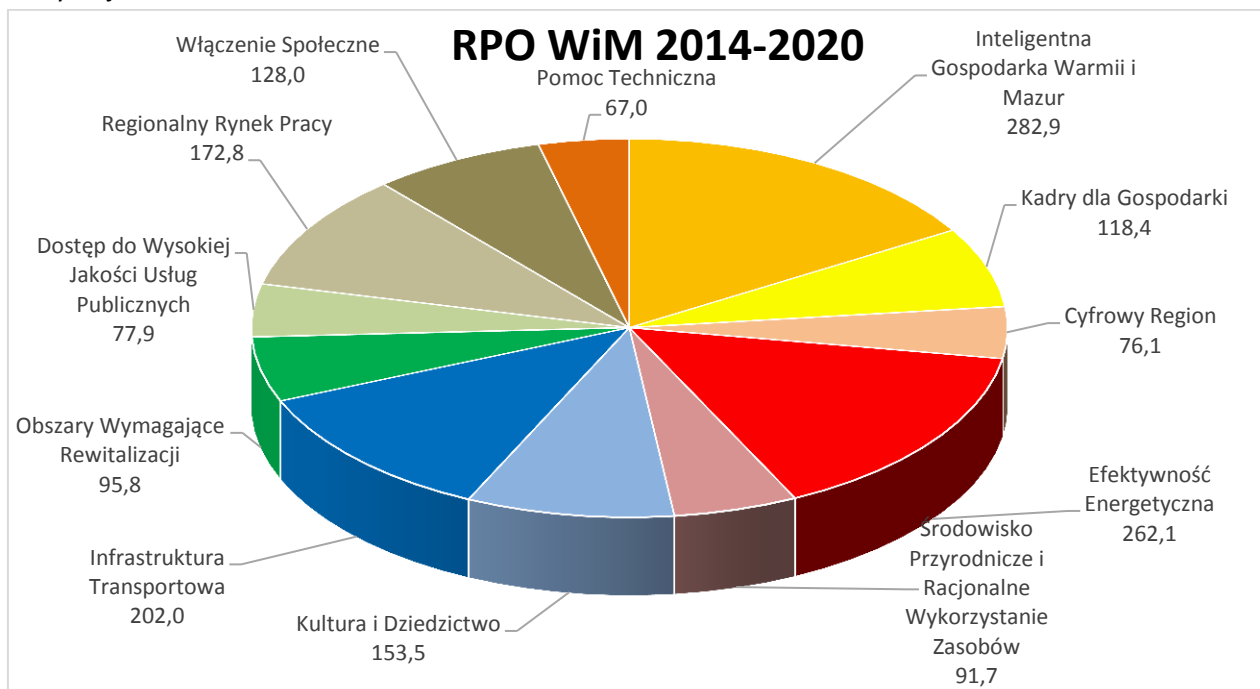
otrzymuje brzmienie:

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

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



otrzymuje brzmienie:



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

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

otrzymuje brzmienie:

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

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

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

otrzymuje brzmienie:

„wzmocnienie nawierzchni uwzględniające wymóg nośności dróg wynoszący minimum 11,5 t na oś. Wymóg przystosowania dróg do nośności wynoszącej 11,5 t na oś nie ma zastosowania do dróg, które nie są przeznaczone dla ruchu długich i ciężkich pojazdów, takich jak drogi w centrach miast, małych wioskach lub miejscach o szczególnym znaczeniu przyrodniczym;”.

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

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

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

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

otrzymuje brzmienie:

„wzmocnienie nawierzchni uwzględniające wymóg nośności dróg wynoszący minimum 11,5 t na oś. Wymóg przystosowania dróg do nośności wynoszącej 11,5 t na oś nie ma zastosowania do dróg, które nie są przeznaczone dla ruchu długich i ciężkich pojazdów, takich jak drogi w centrach miast, małych wioskach lub miejscach o szczególnym znaczeniu przyrodniczym;”.

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

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

otrzymuje brzmienie:

„wzmocnienie nawierzchni uwzględniające wymóg nośności dróg wynoszący minimum 11,5 t na oś. Wymóg przystosowania dróg do nośności wynoszącej 11,5 t na oś nie ma zastosowania do dróg, które nie są przeznaczone dla ruchu długich i ciężkich pojazdów, takich jak drogi w centrach miast, małych wioskach lub miejscach o szczególnym znaczeniu przyrodniczym;”.

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

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

otrzymuje brzmienie:

„wzmocnienie nawierzchni uwzględniające wymóg nośności dróg wynoszący minimum 11,5 t na oś. Wymóg przystosowania dróg do nośności wynoszącej 11,5 t na oś nie ma zastosowania do dróg, które nie są przeznaczone dla ruchu długich i ciężkich pojazdów, takich jak drogi w centrach miast, małych wioskach lub miejscach o szczególnym znaczeniu przyrodniczym;”.

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

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

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

	<p>Europejskiej do pomocy de minimis;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 19 marca 2015 r. w sprawie udzielania pomocy de minimis w ramach regionalnych programów operacyjnych na lata 2014-2020.
<p>20. Maksymalny % poziom dofinansowania UE wydatków kwalifikowalnych na poziomie projektu (jeśli dotyczy)</p>	<p>Maksymalny udział środków EFRR wynosi 85% wydatków kwalifikowanych na poziomie projektu.</p> <p>Dla projektów podlegających zasadom udzielania pomocy publicznej maksymalny poziom dofinansowania zgodnie z zasadami określonymi w rozporządzeniach dotyczących pomocy publicznej, o których mowa w punkcie 19.</p>
<p>21. Maksymalny % poziom dofinansowania całkowitego wydatków kwalifikowalnych na poziomie projektu (środki UE + ewentualne współfinansowanie z budżetu państwa lub innych źródeł przyznawane beneficjentowi przez właściwą instytucję) (jeśli dotyczy)</p>	<p>Maksymalny całkowity udział środków publicznych wynosi 85% wydatków kwalifikowanych na poziomie projektu (w przypadku projektów nie objętych pomocą publiczną i nie generujących dochodu).</p> <p>Dla projektów podlegających zasadom udzielania pomocy publicznej maksymalny poziom dofinansowania całkowitego zgodnie z zasadami określonymi w rozporządzeniach dotyczących pomocy publicznej, o których mowa w punkcie 19.</p>
<p>22. Minimalny wkład własny beneficjenta jako % wydatków kwalifikowalnych</p>	<p>Minimalny wkład własny, jaki Beneficjent zobowiązany jest zabezpieczyć, w przypadku projektów nieobjętych pomocą publiczną i niegenerujących dochodu, wynosi 15% całkowitych wydatków kwalifikowalnych w ramach projektu.</p> <p>Dla projektów podlegających zasadom udzielania pomocy publicznej minimalny wkład własny beneficjenta zgodnie z zasadami określonymi w rozporządzeniach dotyczących pomocy publicznej, o których mowa w punkcie 19.</p>
<p>23. Minimalna i maksymalna wartość projektu (PLN) (jeśli dotyczy)</p>	nie dotyczy
<p>24. Minimalna i maksymalna wartość wydatków kwalifikowalnych projektu (PLN) (jeśli dotyczy)</p>	nie dotyczy
<p>25. Kwota alokacji UE na instrumenty finansowe (EUR) (jeśli dotyczy)</p>	nie dotyczy
<p>26. Mechanizm wdrażania instrumentów finansowych</p>	nie dotyczy
<p>27. Rodzaj wsparcia instrumentów finansowych oraz najważniejsze warunki przyznawania</p>	nie dotyczy
<p>28. Katalog ostatecznych odbiorców instrumentów finansowych</p>	nie dotyczy

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

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

otrzymuje brzmienie:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

dopuszczalnym ciężarze na oś 11,5 t	zastosowania do dróg, które nie są przeznaczone dla ruchu długich i ciężkich pojazdów, takich jak drogi w centrach miast, małych wioskach lub miejscach o szczególnym znaczeniu przyrodniczym.	dotyczy danego projektu. Wnioskodawca może uzupełnić lub poprawić projekt w części dotyczącej spełniania kryterium w zakresie określonym w regulaminie konkursu.
-------------------------------------	--	---

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

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

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

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

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

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

	96/53/EC) o maksymalnym dopuszczalnym ciężarze na oś 11,5 t	wynoszącej 11,5 t na oś nie ma zastosowania do dróg, które nie są przeznaczone dla ruchu długich i ciężkich pojazdów, takich jak drogi w centrach miast, małych wioskach lub miejscach o szczególnym znaczeniu przyrodniczym.	stwierdzeniu, że kryterium nie dotyczy danego projektu. Wnioskodawca może uzupełnić lub poprawić projekt w części dotyczącej spełniania kryterium w zakresie określonym w regulaminie konkursu.
--	---	---	--

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

5.	7.1	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 651 na odcinku Gołdap – granica województwa	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie	12.02.2015 r.	Samorząd Województwa Warmińsko	96 820 000	96 820 000	N	82 297 000	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg	38,72 km	IV kw. 2017 r.	I kw. 2018 r.	III kw. 2020 r.
----	-----	---	--------------------------------------	---------------	--------------------------------	------------	------------	---	------------	--	----------	----------------	---------------	-----------------

otrzymuje brzmienie:

5.	7.1	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 527 na odcinku Łukta - Olsztyn	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie	12.02.2015 r.	Samorząd Województwa Warmińsko	151 267 462	151 267 462	N	128 577 342	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg	21,65 km	III kw. 2020 r.	IV kw. 2020 r.	III kw. 2022 r.
----	-----	--	--------------------------------------	---------------	--------------------------------	-------------	-------------	---	-------------	--	----------	-----------------	----------------	-----------------

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

12.	7.4	Dostosowanie infrastruktury lotniska Olsztyn – Mazury do II kategorii systemu ILS	Warmia i Mazury Sp. z o.o.	24.03.2020 r.	Warmia i Mazury Sp. z o.o.	25 239 600	19 500 000	N	13 707 840	Liczba wspartych portów lotniczych	1	II kw. (czerwiec) 2020	III kw. (wrzesień) 2020 r.	IV kw. (grudzień) 2023 r.
-----	-----	---	----------------------------	---------------	----------------------------	------------	------------	---	------------	------------------------------------	---	------------------------	----------------------------	---------------------------