**Szczegółowy Opis Priorytetów**

**Programu**

**Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027**



Wersja SZOP.FEPM.001

 Obowiązuje od dnia 2023-03-02

SZOP Bieżący

**

**Spis treści**

[I Informacje na temat Priorytetów i Działań 4](#_Toc128650868)

[Priorytet FEPM.03 Fundusze europejskie dla mobilnego Pomorza 4](#_Toc128650869)

[Działanie FEPM.03.01 Mobilność miejska 4](#_Toc128650870)

[Działanie FEPM.03.02 Mobilność miejska – ZIT na terenie obszaru metropolitalnego 13](#_Toc128650871)

[Działanie FEPM.03.03 Mobilność miejska – ZIT poza terenem obszaru metropolitalnego 22](#_Toc128650872)

[Priorytet FEPM.04 Fundusze europejskie dla lepiej połączonego Pomorza 31](#_Toc128650873)

[Działanie FEPM.04.01 Infrastruktura drogowa 32](#_Toc128650874)

[Działanie FEPM.04.02 Tabor kolejowy 37](#_Toc128650875)

[Priorytet FEPM.05 Fundusze europejskie dla silnego społecznie Pomorza (EFS+) 42](#_Toc128650876)

[Działanie FEPM.05.01 Rynek pracy 42](#_Toc128650877)

[Działanie FEPM.05.02 Rynek pracy – projekty powiatowych urzędów pracy 49](#_Toc128650878)

II Załączniki

Indykatywna tabela finansowa

Indykatywna tabela finansowa w podziale na cele polityki, cele szczegółowe i zakres interwencji

# I Informacje na temat Priorytetów i Działań

## Priorytet FEPM.03 Fundusze europejskie dla mobilnego Pomorza

**Instytucja Zarządzająca**

Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego

**Fundusz**

Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego

**Cel Polityki**

CP2 - Bardziej przyjazna dla środowiska, niskoemisyjna i przechodząca w kierunku gospodarki zeroemisyjnej oraz odporna Europa dzięki promowaniu czystej i sprawiedliwej transformacji energetycznej, zielonych i niebieskich inwestycji, gospodarki o obiegu zamkniętym, łagodzenia zmian klimatu i przystosowania się do nich, zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem, oraz zrównoważonej mobilności miejskiej

**Miejsce realizacji**

POMORSKIE

**Wysokość alokacji UE (EUR)**

148 412 027,00

### Działanie FEPM.03.01 Mobilność miejska

**Cel szczegółowy**

EFRR/FS.CP2.VIII - Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej

**Wysokość alokacji UE (EUR)**

12 004 348,00

**Zakres interwencji**

086 - Infrastruktura paliw alternatywnych, 085 - Cyfryzacja transportu, gdy ma częściowo na celu redukcję emisji gazów cieplarnianych: transport miejski, 083 - Infrastruktura rowerowa, 082 - Tabor czystego transportu miejskiego, 081 - Infrastruktura czystego transportu miejskiego, 077 - Działania mające na celu poprawę jakości powietrza i ograniczenie hałasu

**Opis działania**

W ramach Działania wspierane będą projekty prowadzące do wzrostu znaczenia zrównoważonej zbiorowej i indywidualnej mobilności miejskiej, realizowane w miastach (i ich obszarach funkcjonalnych) województwa pomorskiego z wyłączeniem obszarów uprawnionych do wsparcia w ramach Działań 3.2. i 3.3.

Interwencja ma na celu umocnienie pozycji transportu zbiorowego (mobilność zrównoważona) oraz ograniczenie emisji pochodzącej z transportu (mobilność niskoemisyjna), a jej realizacja przyczyni się do pogłębienia integracji oraz poprawy sprawności, atrakcyjności i ekoefektywności systemu transportu zbiorowego, tworzącego alternatywę dla indywidualnego transportu samochodowego.

Typy projektów:

1. Budowa, rozbudowa i przebudowa infrastruktury składającej się na węzeł integracyjny lub przystanek zintegrowany takiej jak:

a) punktowa infrastruktura transportu zbiorowego służąca powiązaniu jego różnych form: m.in. pętle autobusowe;

b) systemy parkingowe typu „parkuj i jedź” („park&ride”), „parkuj rower i jedź” („bike&ride”) oraz „podwieź i jedź” (kiss&ride”) wraz z towarzyszącą im infrastrukturą służącą obsłudze pasażerów;

c) dworce kolejowe, autobusowe lub inne obiekty obsługi podróżnych;

d) infrastruktura drogowa (wraz z narzędziami cyfrowymi) wykorzystywana w transporcie publicznym, do obsługi obiektów „parkuj i jedź” lub jej elementy ukierunkowane na bezpieczeństwo niechronionych użytkowników dróg (w tym pieszych i rowerzystów).

2. Budowa, rozbudowa i przebudowa liniowej infrastruktury transportu autobusowego, w tym pętli, wydzielonych pasów ruchu (buspasów), zatok przystankowych;

3. Budowa, rozbudowa i przebudowa infrastruktury transportu rowerowego, pieszego i pieszo-rowerowego, a także rozwój systemów bike-sharingowych;

4. Zakup zero i niskoemisyjnego taboru publicznego transportu zbiorowego np. autobusów;

5. Rozwój infrastruktury ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych;

6. Przedsięwzięcia służące cyfryzacji transportu miejskiego, poprawiające funkcjonowanie, konkurencyjność i bezpieczeństwo publicznego transportu zbiorowego, w szczególności utworzenie lub rozwój:

a) systemów zarządzania transportem zbiorowym (w tym systemów sterowania ruchem pojazdów transportu zbiorowego);

b) systemów monitoringu transportu zbiorowego i przystanków (m.in. systemów monitorowania bezpieczeństwa pasażerów);

c) systemów informacji dla pasażerów transportu zbiorowego;

d) systemów organizacji przewozów, w tym elektronicznych systemów pobierania opłat (bilet elektroniczny);

e) aplikacji do planowania podróży.

7. Działania edukacyjne dotyczące racjonalnych zachowań transportowych prowadzące do ograniczenia popytu na transport, wzrostu bezpieczeństwa i obniżenia negatywnego wpływu sektora transportu na środowisko.

Najważniejsze warunki realizacji projektów:

1. Projekty muszą być zgodne z zapisami Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji, stanowiącego „Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Pomorskiego 2030”;

2. Projekty muszą być zgodne z dokumentem dotyczącym planowania mobilności przyjętym dla obszaru, na którym realizowana jest inwestycja;

3. Projekty na każdym etapie realizacji inwestycji muszą zapewnić poszanowanie praw podstawowych oraz przestrzeganie Karty praw podstawowych Unii Europejskiej tj.: być zgodne z zasadami horyzontalnymi dotyczącymi:

- równości szans kobiet i mężczyzn,

- zapobiegania wszelkiej dyskryminacji,

- zapewnienia dostępności dla osób o ograniczonej mobilności oraz z niepełnosprawnościami,

- wspierania zrównoważonego rozwoju, z uwzględnieniem zasady „nie czyń poważnych szkód” (DNSH),

zgodnie z Wytycznymi MFiPR dotyczącymi realizacji zasad równościowych w ramach funduszy unijnych na lata 2021-2027 oraz zapisami „Analizy spełniania zasady DNSH dla projektu programu Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021–2027” w zakresie celu szczegółowego 2 (viii).

4. Dla pierwszego typu projektu:

- nowe węzły integracyjne lub przystanki zintegrowane muszą być zlokalizowane poza obszarami centralnymi miast;

- wykluczone są inwestycje w infrastrukturę drogową na potrzeby ruchu pojazdów samochodowych niewykorzystywanych w transporcie publicznym z wyjątkiem elementów ukierunkowanych na poprawę bezpieczeństwa niechronionych użytkowników dróg (w tym pieszych i rowerzystów);

- budowa i rozbudowa obiektów typu „parkuj i jedź” może być realizowana wyłącznie poza obszarami centralnymi miast.

5. Dla drugiego typu projektu:

- budowana, rozbudowywana lub przebudowywana sieć drogowa na potrzeby linii autobusowych nie może być wykorzystywana dla indywidualnego ruchu samochodowego.

6. Dla trzeciego typu projektu:

- infrastruktura transportu rowerowego, pieszego i pieszo-rowerowego może być realizowana na obszarze o promieniu 3 km od węzła integracyjnego.

7. Dla czwartego typu projektu:

- pojazdy niskoemisyjne muszą spełniać wymogi dla ekologicznie czystych pojazdów w rozumieniu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE.

8. Dla piątego typu projektu:

- infrastruktura może być realizowana jedynie w przypadku braku możliwości finansowania jej ze źródeł prywatnych;

- w przypadku infrastruktury dla użytkowników indywidualnych - należy zapewnić niedyskryminacyjny dostęp dla wszystkich użytkowników.

9. Dla szóstego typu projektu:

Interwencja dotycząca integracji regionalnego transportu kolejowego z transportem lokalnym powinna być powiązana z przedsięwzięciem strategicznym wskazanym w Regionalnym Programie Strategicznym w zakresie mobilności i komunikacji pod nazwą „Zwiększenie dostępności regionalnego transportu kolejowego w województwie pomorskim poprzez jego integrację z transportem lokalnym – budowa elektronicznej Platformy Zintegrowanych Usług Mobilności (FALA)”.

10. Działania realizowane w ramach siódmego typu projektu mogą stanowić osobny projekt jedynie w przypadku, gdy stanowią kompleksowe przedsięwzięcia edukacyjne prowadzone na terenie całego województwa.

11. Przedsiębiorcy mogą ubiegać się o dofinansowanie wyłącznie w ramach piątego typu projektu jako partnerzy w projektach realizowanych przez administrację publiczną.

Ukierunkowanie terytorialne:

- gminy: Czersk, Łeba, Miastko, Pelplin (o ile nie są uprawnione do wsparcia w Działaniach 3.2. i 3.3.) – wszystkie typy projektów wskazane powyżej;

- gminy: Brusy i Kępice (o ile nie są uprawnione do wsparcia w Działaniach 3.2. i 3.3.) – pierwszy, drugi, czwarty, piąty, szósty i siódmy z typów projektów wskazanych powyżej;

- gminy: Nowy Dwór Gdański i Prabuty (o ile nie są uprawnione do wsparcia w Działaniach 3.2. i 3.3.) – trzeci, czwarty, szósty i siódmy z typów projektów wskazanych powyżej;

- gminy: Czarna Woda, Czarne, Debrzno, Dzierzgoń, Gniew, Krynica Morska, Skarszewy, Skórcz (o ile nie są uprawnione do wsparcia w Działaniach 3.2 i 3.3.) – czwarty, szósty i siódmy z typów projektów wskazanych powyżej;

- obszar całego województwa – wyłącznie w przypadku 7 typu projektu.

Preferowane będą projekty:

- uzgodnione w ramach Zintegrowanych Porozumień Terytorialnych;

- powiązane z wprowadzaniem integracji taryfowej oraz wdrażaniem koncepcji „Mobilność jako usługa” (MaaS);

- uwzględniające działania wyrównujące szanse grup zagrożonych dyskryminacją;

- zgodne z Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) dla właściwego względem miejsca inwestycji miejskiego obszaru funkcjonalnego:

• sporządzonym zgodnie z wymogami określonymi we właściwym Komunikacie Komisji dotyczącym SUMP oraz rozporządzeniem UE w sprawie sieci TEN-T;

• przyjętym przez organ właściwy terytorialnie oraz rzeczowo, w formie zapewniającej jego praktyczną realizację.

**Maksymalny % poziom dofinansowania UE w projekcie**

85

**Maksymalny % poziom dofinansowania całkowitego wydatków kwalifikowalnych na poziomie projektu (środki UE + współfinansowanie ze środków krajowych przyznane beneficjentowi przez właściwą instytucję)**

85

**Pomoc publiczna – unijna podstawa prawna**

Bez pomocy, Rozporządzenie (WE) NR 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70, Rozporządzenie Komisji (UE) nr 360/2012 z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy de minimis przyznawanej przedsiębiorstwom wykonującym usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym, 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, 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, Decyzja Komisji z dnia 20 grudnia 2011 r. w sprawie stosowania art. 106 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, przyznawanej przedsiębiorstwom zobowiązanym do wykonywania usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym

**Pomoc publiczna – krajowa podstawa prawna**

Bez pomocy, W przygotowaniu, Rozporządzenie Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej z dnia 29 września 2022 r. w sprawie udzielania pomocy de minimis w ramach regionalnych programów na lata 2021–2027 (Dz. U. z 2022 r. poz. 2062), Rozporządzenie Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej z dnia 11 grudnia 2022 r. w sprawie udzielania pomocy inwestycyjnej na infrastrukturę lokalną w ramach regionalnych programów na lata 2021–2027 (Dz. U. z 2022 r. poz. 2686)

**Uproszczone metody rozliczania**

Brak

**Forma wsparcia**

Dotacja

**Dopuszczalny cross-financing (%)**

0

**Minimalna wartość projektu**

1 000 000,00

**Sposób wyboru projektów**

Konkurencyjny

**Realizacja instrumentów terytorialnych**

Nie dotyczy

**Typ beneficjenta – ogólny**

Administracja publiczna, Przedsiębiorstwa, Przedsiębiorstwa realizujące cele publiczne, Służby publiczne

**Typ beneficjenta – szczegółowy**

Jednostki organizacyjne działające w imieniu jednostek samorządu terytorialnego, MŚP, Zarządcy dróg publicznych, Organizatorzy i operatorzy publicznego transportu zbiorowego, Zarządcy infrastruktury dworcowej , Zarządcy infrastruktury kolejowej, Duże przedsiębiorstwa, Jednostki Samorządu Terytorialnego

**Grupa docelowa**

użytkownicy indywidualni korzystający ze środków publicznego transportu zbiorowego, przedsiębiorcy korzystający z miejskiej infrastruktury transportowej, użytkownicy indywidualni korzystający z miejskiej infrastruktury transportowej

**Słowa kluczowe**

buspas, autobusy, czysty\_transport, komunikacja\_zbiorowa, linie\_autobusowe, mobilność\_miejska, park\_and\_ride, tabor\_miejski, bike\_and\_ride, węzły

**Wielkość podmiotu (w przypadku przedsiębiorstw)**

Duże, Średnie, Małe, Mikro

**Wskaźniki produktu**

WLWK-PLRO079 - Długość nowych linii autobusowych

WLWK-PLRO082 - Długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii autobusowych

WLWK-PLRO081 - Długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii autobusowych i trolejbusowych

WLWK-RCO059 - Infrastruktura paliw alternatywnych (punkty tankowania/ładowania)

WLWK-PLRO099 - Liczba przebudowanych i rozbudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych

WLWK-PLRO073 - Liczba przeprowadzonych kampanii informacyjno-edukacyjnych kształtujących świadomość ekologiczną

WLWK-PLRO184 - Liczba wspartych publicznych systemów wypożyczania rowerów

WLWK-PLRO097 - Liczba wspartych zintegrowanych węzłów przesiadkowych

WLWK-PLRO098 - Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych

WLWK-PLRO088 - Liczba zakupionych jednostek taboru autobusowego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej i metropolitarnej

WLWK-PLRO084 - Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej i metropolitarnej

WLWK-RCO060 - Miasta z nowymi lub zmodernizowanymi cyfrowymi systemami transportu miejskiego

WLWK-RCO057 - Pojemność ekologicznego taboru do zbiorowego transportu publicznego

WLWK-RCO058 - Wspierana infrastruktura rowerowa

**Wskaźniki rezultatu**

WLWK-PLRR047 - Liczba ludności korzystającej z nowych lub zmodernizowanych cyfrowych systemów transportu miejskiego

WLWK-PLRR046 - Objętość paliwa wykorzystanego we wspartej infrastrukturze paliw alternatywnych

WLWK-RCR064 - Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej

WLWK-RCR062 - Roczna liczba użytkowników nowego lub zmodernizowanego transportu publicznego

WLWK-RCR029 - Szacowana emisja gazów cieplarnianych

### Działanie FEPM.03.02 Mobilność miejska – ZIT na terenie obszaru metropolitalnego

**Cel szczegółowy**

EFRR/FS.CP2.VIII - Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej

**Wysokość alokacji UE (EUR)**

63 308 456,00

**Zakres interwencji**

077 - Działania mające na celu poprawę jakości powietrza i ograniczenie hałasu, 081 - Infrastruktura czystego transportu miejskiego, 082 - Tabor czystego transportu miejskiego, 083 - Infrastruktura rowerowa, 085 - Cyfryzacja transportu, gdy ma częściowo na celu redukcję emisji gazów cieplarnianych: transport miejski, 086 - Infrastruktura paliw alternatywnych

**Opis działania**

Działanie będzie realizowane we współpracy z Instytucją Pośredniczącą, której rolę pełnić będzie Stowarzyszenie Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot.

W ramach Działania wspierane będą projekty prowadzące do wzrostu znaczenia zrównoważonej zbiorowej i indywidualnej mobilności miejskiej, realizowane na terenie wskazanym w Strategii ZIT dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot. Interwencja ma na celu umocnienie pozycji transportu zbiorowego (mobilność zrównoważona) oraz ograniczenie emisji pochodzącej z transportu (mobilność niskoemisyjna), a jej realizacja przyczyni się do pogłębienia integracji oraz poprawy sprawności, atrakcyjności i ekoefektywności systemu transportu zbiorowego, tworzącego alternatywę dla indywidualnego transportu samochodowego.

Typy projektów:

1. Budowa, rozbudowa i przebudowa infrastruktury składającej się na węzeł integracyjny lub przystanek zintegrowany takiej jak:

a) punktowa infrastruktura transportu zbiorowego służąca powiązaniu jego różnych form: m.in. pętle autobusowe, tramwajowe, trolejbusowe;

b) systemy parkingowe typu „parkuj i jedź” („park&ride”), „parkuj rower i jedź” („bike&ride”) oraz „podwieź i jedź” (kiss&ride”) wraz z towarzyszącą im infrastrukturą służącą obsłudze pasażerów;

c) dworce kolejowe, autobusowe lub inne obiekty obsługi podróżnych;

d) infrastruktura drogowa (wraz z narzędziami cyfrowymi) wykorzystywana w transporcie publicznym, do obsługi obiektów „parkuj i jedź” lub jej elementy ukierunkowane na bezpieczeństwo niechronionych użytkowników dróg (w tym pieszych i rowerzystów).

2. Budowa, rozbudowa i przebudowa liniowej infrastruktury transportu tramwajowego, trolejbusowego i autobusowego, w tym układów torowych na trasach, pętlach i bocznicach, trakcji i podstacji trakcyjnych tramwajowych i trolejbusowych, pętli autobusowych, wydzielonych pasów ruchu (buspasów), zatok przystankowych;

3. Budowa, rozbudowa i przebudowa infrastruktury transportu rowerowego, pieszego i pieszo-rowerowego, a także rozwój systemów bike-sharingowych;

4. Zakup zero i niskoemisyjnego taboru publicznego transportu zbiorowego, np. autobusów, tramwajów, trolejbusów oraz innych środków komunikacji;

5. Rozwój infrastruktury ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych;

6. Przedsięwzięcia służące cyfryzacji transportu miejskiego, poprawiające funkcjonowanie, konkurencyjność i bezpieczeństwo publicznego transportu zbiorowego, w szczególności utworzenie lub rozwój:

a) systemów zarządzania transportem zbiorowym (w tym systemów sterowania ruchem pojazdów transportu zbiorowego);

b) systemów monitoringu transportu zbiorowego i przystanków (m.in. systemów monitorowania bezpieczeństwa pasażerów);

c) systemów informacji dla pasażerów transportu zbiorowego;

d) systemów organizacji przewozów, w tym elektronicznych systemów pobierania opłat (bilet elektroniczny);

e) aplikacji do planowania podróży.

7. Działania edukacyjne dotyczące racjonalnych zachowań transportowych prowadzące do ograniczenia popytu na transport, wzrostu bezpieczeństwa i obniżenia negatywnego wpływu sektora transportu na środowisko.

Najważniejsze warunki realizacji projektów:

1. Wsparcie uzyskać mogą wyłącznie projekty wpisane do Strategii ZIT dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot;

2. Projekty muszą być zgodne z zapisami Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji, stanowiącego „Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Pomorskiego 2030”;

3. Projekty muszą być zgodne z Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot:

- sporządzonym zgodnie z wymogami określonymi we właściwym Komunikacie Komisji dotyczącym SUMP oraz rozporządzeniem UE w sprawie sieci TEN-T;

- przyjętym przez organ właściwy terytorialnie oraz rzeczowo, w formie zapewniającej jego praktyczną realizację;

4. Projekty na każdym etapie realizacji inwestycji muszą zapewnić poszanowanie praw podstawowych oraz przestrzeganie Karty praw podstawowych Unii Europejskiej tj.: być zgodne z zasadami horyzontalnymi dotyczącymi:

- równości szans kobiet i mężczyzn,

- zapobiegania wszelkiej dyskryminacji,

- zapewnienia dostępności dla osób o ograniczonej mobilności oraz z niepełnosprawnościami,

- wspierania zrównoważonego rozwoju, z uwzględnieniem zasady „nie czyń poważnych szkód” (DNSH),

zgodnie z Wytycznymi MFiPR dotyczącymi realizacji zasad równościowych w ramach funduszy unijnych na lata 2021-2027 oraz zapisami „Analizy spełniania zasady DNSH dla projektu programu Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021–2027” w zakresie celu szczegółowego 2 (viii).

5. Dla pierwszego typu projektu:

- nowe węzły integracyjne lub przystanki zintegrowane muszą być zlokalizowane poza obszarami centralnymi miast;

- wykluczone są inwestycje w infrastrukturę drogową na potrzeby ruchu pojazdów samochodowych niewykorzystywanych w transporcie publicznym, z wyjątkiem elementów ukierunkowanych na poprawę bezpieczeństwa niechronionych użytkowników dróg (w tym pieszych i rowerzystów);

- budowa i rozbudowa obiektów typu „parkuj i jedź” może być realizowana wyłącznie poza obszarami centralnymi miast;

6. Dla drugiego typu projektu:

- budowana, rozbudowywana lub przebudowywana sieć drogowa na potrzeby linii autobusowych i trolejbusowych nie może być wykorzystywana dla indywidualnego ruchu samochodowego;

7. Dla czwartego typu projektu:

- pojazdy niskoemisyjne muszą spełniać wymogi dla ekologicznie czystych pojazdów w rozumieniu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE;

8. Dla piątego typu projektu:

- infrastruktura może być realizowana jedynie w przypadku braku możliwości finansowania jej ze źródeł prywatnych;

- w przypadku infrastruktury dla użytkowników indywidualnych - należy zapewnić niedyskryminacyjny dostęp dla wszystkich użytkowników;

9. Dla szóstego typu projektu:

Interwencja dotycząca integracji regionalnego transportu kolejowego z transportem lokalnym powinna być powiązana z przedsięwzięciem strategicznym wskazanym w Regionalnym Programie Strategicznym w zakresie mobilności i komunikacji pod nazwą „Zwiększenie dostępności regionalnego transportu kolejowego w województwie pomorskim poprzez jego integrację z transportem lokalnym – budowa elektronicznej Platformy Zintegrowanych Usług Mobilności (FALA)”;

10. Działania realizowane w ramach siódmego typu projektu mogą stanowić osobny projekt jedynie w przypadku, gdy są komplementarne z założeniami kompleksowego przedsięwzięcia edukacyjnego prowadzonego na terenie całego województwa;

11. Przedsiębiorcy mogą ubiegać się o dofinansowanie wyłącznie w ramach piątego typu projektu jako partnerzy w projektach realizowanych przez administrację publiczną.

Ukierunkowanie terytorialne:

Obszar wskazany w Strategii ZIT dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot.

Preferowane będą projekty:

- powiązane z wprowadzaniem integracji taryfowej oraz wdrażaniem koncepcji „Mobilność jako usługa” (MaaS);

- uwzględniające działania wyrównujące szanse grup zagrożonych dyskryminacją.

**Maksymalny % poziom dofinansowania UE w projekcie**

85

**Maksymalny % poziom dofinansowania całkowitego wydatków kwalifikowalnych na poziomie projektu (środki UE + współfinansowanie ze środków krajowych przyznane beneficjentowi przez właściwą instytucję)**

85

**Pomoc publiczna – unijna podstawa prawna**

Decyzja Komisji z dnia 20 grudnia 2011 r. w sprawie stosowania art. 106 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, przyznawanej przedsiębiorstwom zobowiązanym do wykonywania usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym, 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, 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, Rozporządzenie Komisji (UE) nr 360/2012 z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy de minimis przyznawanej przedsiębiorstwom wykonującym usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym, Rozporządzenie (WE) NR 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70, Bez pomocy

**Pomoc publiczna – krajowa podstawa prawna**

W przygotowaniu, Bez pomocy, Rozporządzenie Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej z dnia 29 września 2022 r. w sprawie udzielania pomocy de minimis w ramach regionalnych programów na lata 2021–2027 (Dz. U. z 2022 r. poz. 2062), Rozporządzenie Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej z dnia 11 grudnia 2022 r. w sprawie udzielania pomocy inwestycyjnej na infrastrukturę lokalną w ramach regionalnych programów na lata 2021–2027 (Dz. U. z 2022 r. poz. 2686)

**Uproszczone metody rozliczania**

Brak

**Forma wsparcia**

Dotacja

**Dopuszczalny cross-financing (%)**

0

**Sposób wyboru projektów**

Niekonkurencyjny

**Realizacja instrumentów terytorialnych**

ZIT

**Typ beneficjenta – ogólny**

Przedsiębiorstwa, Przedsiębiorstwa realizujące cele publiczne, Służby publiczne, Administracja publiczna

**Typ beneficjenta – szczegółowy**

Jednostki Samorządu Terytorialnego, MŚP, Jednostki organizacyjne działające w imieniu jednostek samorządu terytorialnego, Duże przedsiębiorstwa, Organizatorzy i operatorzy publicznego transportu zbiorowego, Zarządcy infrastruktury kolejowej, Zarządcy infrastruktury dworcowej , Zarządcy dróg publicznych

**Grupa docelowa**

przedsiębiorcy korzystający z miejskiej infrastruktury transportowej, użytkownicy indywidualni korzystający ze środków publicznego transportu zbiorowego, użytkownicy indywidualni korzystający z miejskiej infrastruktury transportowej

**Słowa kluczowe**

węzły, bike\_and\_ride, tabor\_miejski, park\_and\_ride, mobilność\_miejska, linie\_autobusowe, komunikacja\_zbiorowa, czysty\_transport, autobusy, buspas

**Wielkość podmiotu (w przypadku przedsiębiorstw)**

Mikro, Małe, Duże, Średnie

**Wskaźniki produktu**

WLWK-PLRO079 - Długość nowych linii autobusowych

WLWK-PLRO080 - Długość nowych linii trolejbusowych

WLWK-PLRO082 - Długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii autobusowych

WLWK-PLRO081 - Długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii autobusowych i trolejbusowych

WLWK-PLRO077 - Długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii tramwajowych

WLWK-PLRO083 - Długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii trolejbusowych

WLWK-PLRO075 - Długość wybudowanych linii tramwajowych

WLWK-RCO059 - Infrastruktura paliw alternatywnych (punkty tankowania/ładowania)

WLWK-PLRO099 - Liczba przebudowanych i rozbudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych

WLWK-PLRO073 - Liczba przeprowadzonych kampanii informacyjno-edukacyjnych kształtujących świadomość ekologiczną

WLWK-PLRO184 - Liczba wspartych publicznych systemów wypożyczania rowerów

WLWK-PLRO097 - Liczba wspartych zintegrowanych węzłów przesiadkowych

WLWK-PLRO098 - Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych

WLWK-PLRO088 - Liczba zakupionych jednostek taboru autobusowego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej i metropolitarnej

WLWK-PLRO084 - Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej i metropolitarnej

WLWK-PLRO087 - Liczba zakupionych jednostek taboru tramwajowego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej i metropolitarnej

WLWK-PLRO089 - Liczba zakupionych jednostek taboru trolejbusowego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej i metropolitarnej

WLWK-RCO074 - Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego

WLWK-RCO060 - Miasta z nowymi lub zmodernizowanymi cyfrowymi systemami transportu miejskiego

WLWK-RCO057 - Pojemność ekologicznego taboru do zbiorowego transportu publicznego

WLWK-RCO058 - Wspierana infrastruktura rowerowa

WLWK-RCO075 - Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego

**Wskaźniki rezultatu**

WLWK-PLRR047 - Liczba ludności korzystającej z nowych lub zmodernizowanych cyfrowych systemów transportu miejskiego

WLWK-PLRR046 - Objętość paliwa wykorzystanego we wspartej infrastrukturze paliw alternatywnych

WLWK-RCR064 - Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej

WLWK-RCR062 - Roczna liczba użytkowników nowego lub zmodernizowanego transportu publicznego

WLWK-RCR029 - Szacowana emisja gazów cieplarnianych

### Działanie FEPM.03.03 Mobilność miejska – ZIT poza terenem obszaru metropolitalnego

**Cel szczegółowy**

EFRR/FS.CP2.VIII - Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej

**Wysokość alokacji UE (EUR)**

73 099 223,00

**Zakres interwencji**

086 - Infrastruktura paliw alternatywnych, 085 - Cyfryzacja transportu, gdy ma częściowo na celu redukcję emisji gazów cieplarnianych: transport miejski, 083 - Infrastruktura rowerowa, 082 - Tabor czystego transportu miejskiego, 081 - Infrastruktura czystego transportu miejskiego, 077 - Działania mające na celu poprawę jakości powietrza i ograniczenie hałasu

**Opis działania**

W ramach Działania wspierane będą projekty prowadzące do wzrostu znaczenia zrównoważonej zbiorowej i indywidualnej mobilności miejskiej, realizowane na terenach wskazanych w Strategiach ZIT dla Miejskich Obszarów Funkcjonalnych: Bytowa, Chojnic-Człuchowa, Kościerzyny, Kwidzyna, Lęborka, Malborka-Sztumu, Słupska-Ustki i Starogardu Gdańskiego.

Interwencja ma na celu umocnienie pozycji transportu zbiorowego (mobilność zrównoważona) oraz ograniczenie emisji pochodzącej z transportu (mobilność niskoemisyjna), a jej realizacja przyczyni się do pogłębienia integracji oraz poprawy sprawności, atrakcyjności i ekoefektywności systemu transportu zbiorowego, tworzącego alternatywę dla indywidualnego transportu samochodowego.

Typy projektów:

1. Budowa, rozbudowa i przebudowa infrastruktury składającej się na węzeł integracyjny lub przystanek zintegrowany takiej jak:

a) punktowa infrastruktura transportu zbiorowego służąca powiązaniu jego różnych form: m.in. pętle autobusowe;

b) systemy parkingowe typu „parkuj i jedź” („park&ride”), „parkuj rower i jedź” („bike&ride”) oraz „podwieź i jedź” (kiss&ride”) wraz z towarzyszącą im infrastrukturą służącą obsłudze pasażerów;

c) dworce kolejowe, autobusowe lub inne obiekty obsługi podróżnych;

d) infrastruktura drogowa (wraz z narzędziami cyfrowymi) wykorzystywana w transporcie publicznym, do obsługi obiektów „parkuj i jedź” lub jej elementy ukierunkowane na bezpieczeństwo niechronionych użytkowników dróg (w tym pieszych i rowerzystów);

2. Budowa, rozbudowa i przebudowa liniowej infrastruktury transportu autobusowego, w tym pętli, wydzielonych pasów ruchu (buspasów), zatok przystankowych;

3. Budowa, rozbudowa i przebudowa infrastruktury transportu rowerowego, pieszego i pieszo-rowerowego, a także rozwój systemów bike-sharingowych;

4. Zakup zero i niskoemisyjnego taboru publicznego transportu zbiorowego np. autobusów;

5. Rozwój infrastruktury ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych;

6. Przedsięwzięcia służące cyfryzacji transportu miejskiego, poprawiające funkcjonowanie, konkurencyjność i bezpieczeństwo publicznego transportu zbiorowego, w szczególności utworzenie lub rozwój:

a) systemów zarządzania transportem zbiorowym (w tym systemów sterowania ruchem pojazdów transportu zbiorowego);

b) systemów monitoringu transportu zbiorowego i przystanków (m.in. systemów monitorowania bezpieczeństwa pasażerów);

c) systemów informacji dla pasażerów transportu zbiorowego;

d) systemów organizacji przewozów, w tym elektronicznych systemów pobierania opłat (bilet elektroniczny);

e) aplikacji do planowania podróży.

7. Działania edukacyjne dotyczące racjonalnych zachowań transportowych prowadzące do ograniczenia popytu na transport, wzrostu bezpieczeństwa i obniżenia negatywnego wpływu sektora transportu na środowisko.

Najważniejsze warunki realizacji projektów:

1. Wsparcie uzyskać mogą wyłącznie projekty wpisane do Strategii ZIT dla Miejskich Obszarów Funkcjonalnych właściwej dla obszaru ich realizacji;

2. Projekty muszą być zgodne z zapisami Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji, stanowiącego „Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Pomorskiego 2030”;

3. Projekty muszą być zgodne z dokumentem dotyczącym planowania mobilności przyjętym dla obszaru, na którym realizowana jest inwestycja;

4. Projekty na każdym etapie realizacji inwestycji muszą zapewnić poszanowanie praw podstawowych oraz przestrzeganie Karty praw podstawowych Unii Europejskiej tj.: być zgodne z zasadami horyzontalnymi dotyczącymi:

- równości szans kobiet i mężczyzn,

- zapobiegania wszelkiej dyskryminacji,

- zapewnienia dostępności dla osób o ograniczonej mobilności oraz z niepełnosprawnościami,

- wspierania zrównoważonego rozwoju, z uwzględnieniem zasady „nie czyń poważnych szkód” (DNSH);

zgodnie z Wytycznymi MFiPR dotyczącymi realizacji zasad równościowych w ramach funduszy unijnych na lata 2021-2027 oraz zapisami „Analizy spełniania zasady DNSH dla projektu programu Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021–2027” w zakresie celu szczegółowego 2 (viii).

5. Dla pierwszego typu projektu:

- nowe węzły integracyjne lub przystanki zintegrowane muszą być zlokalizowane poza obszarami centralnymi miast;

- wykluczone są inwestycje w infrastrukturę drogową na potrzeby ruchu pojazdów samochodowych niewykorzystywanych w transporcie publicznym, z wyjątkiem elementów ukierunkowanych na poprawę bezpieczeństwa niechronionych użytkowników dróg (w tym pieszych i rowerzystów);

- budowa i rozbudowa obiektów typu „parkuj i jedź” może być realizowana wyłącznie poza obszarami centralnymi miast;

6. Dla drugiego typu projektu:

- budowana, rozbudowywana lub przebudowywana sieć drogowa na potrzeby linii autobusowych nie może być wykorzystywana dla indywidualnego ruchu samochodowego;

7. Dla czwartego typu projektu:

- pojazdy niskoemisyjne muszą spełniać wymogi dla ekologicznie czystych pojazdów w rozumieniu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE;

8. Dla piątego typu projektu:

- infrastruktura może być realizowana jedynie w przypadku braku możliwości finansowania jej ze źródeł prywatnych;

- w przypadku infrastruktury dla użytkowników indywidualnych - należy zapewnić niedyskryminacyjny dostęp dla wszystkich użytkowników;

9. Dla szóstego typu projektu:

Interwencja dotycząca integracji regionalnego transportu kolejowego z transportem lokalnym, powinna być powiązana z przedsięwzięciem strategicznym wskazanym w Regionalnym Programie Strategicznym w zakresie mobilności i komunikacji pod nazwą „Zwiększenie dostępności regionalnego transportu kolejowego w województwie pomorskim poprzez jego integrację z transportem lokalnym – budowa elektronicznej Platformy Zintegrowanych Usług Mobilności (FALA)”.

10. Działania realizowane w ramach siódmego typu projektu mogą stanowić osobny projekt jedynie w przypadku, gdy są komplementarne z założeniami kompleksowego przedsięwzięcia edukacyjnego prowadzonego na terenie całego województwa.

11. Przedsiębiorcy mogą ubiegać się o dofinansowanie wyłącznie w ramach piątego typu projektu jako partnerzy w projektach realizowanych przez administrację publiczną.

Ukierunkowanie terytorialne:

Obszary wskazane w Strategiach ZIT dla Miejskich Obszarów Funkcjonalnych: Bytowa, Chojnic-Człuchowa, Kościerzyny, Kwidzyna, Lęborka, Malborka-Sztumu, Słupska-Ustki i Starogardu Gdańskiego.

Preferowane będą projekty:

1. powiązane z wprowadzaniem integracji taryfowej oraz wdrażaniem koncepcji „Mobilność jako usługa” (MaaS);

2. uwzględniające działania wyrównujące szanse grup zagrożonych dyskryminacją;

3. zgodne z Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) dla właściwego względem miejsca inwestycji miejskiego obszaru funkcjonalnego:

• sporządzonym zgodnie z wymogami określonymi we właściwym Komunikacie Komisji dotyczącym SUMP oraz rozporządzeniem UE w sprawie sieci TEN-T;

• przyjętym przez organ właściwy terytorialnie oraz rzeczowo, w formie zapewniającej jego praktyczną realizację.

**Maksymalny % poziom dofinansowania UE w projekcie**

85

**Maksymalny % poziom dofinansowania całkowitego wydatków kwalifikowalnych na poziomie projektu (środki UE + współfinansowanie ze środków krajowych przyznane beneficjentowi przez właściwą instytucję)**

85

**Pomoc publiczna – unijna podstawa prawna**

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, 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, Rozporządzenie Komisji (UE) nr 360/2012 z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy de minimis przyznawanej przedsiębiorstwom wykonującym usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym, Rozporządzenie (WE) NR 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70, Bez pomocy, Decyzja Komisji z dnia 20 grudnia 2011 r. w sprawie stosowania art. 106 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, przyznawanej przedsiębiorstwom zobowiązanym do wykonywania usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym

**Pomoc publiczna – krajowa podstawa prawna**

W przygotowaniu, Bez pomocy, Rozporządzenie Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej z dnia 29 września 2022 r. w sprawie udzielania pomocy de minimis w ramach regionalnych programów na lata 2021–2027 (Dz. U. z 2022 r. poz. 2062), Rozporządzenie Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej z dnia 11 grudnia 2022 r. w sprawie udzielania pomocy inwestycyjnej na infrastrukturę lokalną w ramach regionalnych programów na lata 2021–2027 (Dz. U. z 2022 r. poz. 2686)

**Uproszczone metody rozliczania**

Brak

**Forma wsparcia**

Dotacja

**Dopuszczalny cross-financing (%)**

0

**Sposób wyboru projektów**

Niekonkurencyjny

**Realizacja instrumentów terytorialnych**

ZIT

**Typ beneficjenta – ogólny**

Przedsiębiorstwa, Administracja publiczna, Służby publiczne, Przedsiębiorstwa realizujące cele publiczne

**Typ beneficjenta – szczegółowy**

Duże przedsiębiorstwa, MŚP, Jednostki Samorządu Terytorialnego, Jednostki organizacyjne działające w imieniu jednostek samorządu terytorialnego, Zarządcy dróg publicznych, Organizatorzy i operatorzy publicznego transportu zbiorowego, Zarządcy infrastruktury dworcowej , Zarządcy infrastruktury kolejowej

**Grupa docelowa**

przedsiębiorcy korzystający z miejskiej infrastruktury transportowej, użytkownicy indywidualni korzystający ze środków publicznego transportu zbiorowego, użytkownicy indywidualni korzystający z miejskiej infrastruktury transportowej

**Słowa kluczowe**

autobusy, tabor\_miejski, buspas, czysty\_transport, komunikacja\_zbiorowa, linie\_autobusowe, mobilność\_miejska, park\_and\_ride, bike\_and\_ride, węzły

**Wielkość podmiotu (w przypadku przedsiębiorstw)**

Mikro, Małe, Średnie, Duże

**Wskaźniki produktu**

WLWK-PLRO079 - Długość nowych linii autobusowych

WLWK-PLRO082 - Długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii autobusowych

WLWK-PLRO081 - Długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii autobusowych i trolejbusowych

WLWK-RCO059 - Infrastruktura paliw alternatywnych (punkty tankowania/ładowania)

WLWK-PLRO099 - Liczba przebudowanych i rozbudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych

WLWK-PLRO073 - Liczba przeprowadzonych kampanii informacyjno-edukacyjnych kształtujących świadomość ekologiczną

WLWK-PLRO184 - Liczba wspartych publicznych systemów wypożyczania rowerów

WLWK-PLRO097 - Liczba wspartych zintegrowanych węzłów przesiadkowych

WLWK-PLRO098 - Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych

WLWK-PLRO088 - Liczba zakupionych jednostek taboru autobusowego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej i metropolitarnej

WLWK-PLRO084 - Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej i metropolitarnej

WLWK-RCO074 - Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego

WLWK-RCO060 - Miasta z nowymi lub zmodernizowanymi cyfrowymi systemami transportu miejskiego

WLWK-RCO057 - Pojemność ekologicznego taboru do zbiorowego transportu publicznego

WLWK-RCO058 - Wspierana infrastruktura rowerowa

WLWK-RCO075 - Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego

**Wskaźniki rezultatu**

WLWK-PLRR047 - Liczba ludności korzystającej z nowych lub zmodernizowanych cyfrowych systemów transportu miejskiego

WLWK-PLRR046 - Objętość paliwa wykorzystanego we wspartej infrastrukturze paliw alternatywnych

WLWK-RCR064 - Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej

WLWK-RCR062 - Roczna liczba użytkowników nowego lub zmodernizowanego transportu publicznego

WLWK-RCR029 - Szacowana emisja gazów cieplarnianych

## Priorytet FEPM.04 Fundusze europejskie dla lepiej połączonego Pomorza

**Instytucja Zarządzająca**

Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego

**Fundusz**

Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego

**Cel Polityki**

CP3 - Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności

**Miejsce realizacji**

POMORSKIE

**Wysokość alokacji UE (EUR)**

250 721 768,00

### Działanie FEPM.04.01 Infrastruktura drogowa

**Cel szczegółowy**

EFRR/FS.CP3.II - Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej

**Wysokość alokacji UE (EUR)**

132 110 883,00

**Zakres interwencji**

093 - Inne drogi przebudowane lub zmodernizowane (autostrady, drogi krajowe, regionalne lub lokalne), 090 - Nowo wybudowane lub rozbudowane inne krajowe, regionalne i lokalne drogi dojazdowe

**Opis działania**

W ramach Działania wspierane będą projekty prowadzące do rozwoju mobilności regionalnej poprzez rozwój infrastruktury dróg wojewódzkich, realizowane w sposób kompleksowy i koordynowany przez Samorząd Województwa Pomorskiego.

Przedmiotem projektów będą wyłącznie inwestycje stanowiące elementy następujących przedsięwzięć strategicznych:

1. „Pakiet przedsięwzięć w zakresie rozbudowy podstawowego układu dróg wojewódzkich dowiązujących region do węzłów sieci TEN-T”,

2. „Pakiet przedsięwzięć w zakresie budowy podstawowego układu dróg wojewódzkich dowiązujących region do węzłów drogowych sieci TEN-T”

wpisanych do Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji.

Inwestycje będą służyły uzupełnianiu luk w zakresie bezpośrednich połączeń do sieci TEN-T, terenów inwestycyjnych, terminali intermodalnych/centrów logistycznych, węzłów transportowych.

Możliwa będzie również realizacja inwestycji na drogach wojewódzkich, niezbędnych dla wykonywania usług publicznego transportu zbiorowego na zasadach użyteczności publicznej, ukierunkowanych na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także inwestycji zmniejszających ruch samochodowy w miastach (obwodnice).

Typy projektów:

Budowa, przebudowa i rozbudowa dróg wojewódzkich, m.in. w zakresie obwodnic, skrzyżowań, węzłów, poszerzeń przekroju jezdni, ciągów ruchu uspokojonego przy przejściach przez małe miejscowości i wzmocnienia nawierzchni drogowej.

Ponadto, w ramach ww. typu projektu możliwe będą:

a. budowa, przebudowa, rozbudowa lub remont drogowych obiektów inżynierskich, w tym m.in. mostów, wiaduktów, estakad, tuneli drogowych, kładek dla pieszych, przejść podziemnych, przepustów i przejść dla zwierząt;

b. budowa, przebudowa i rozbudowa wyposażenia technicznego dróg, w tym m.in. urządzeń odwadniających, oświetlenia, obsługi uczestników ruchu i urządzeń technicznych (np. bariery ochronne, osłony przeciwolśnieniowe, ekrany akustyczne, zieleń);

c. budowa, przebudowa i rozbudowa dróg dla pieszych, chodników, dróg rowerowych, ciągów pieszo-jezdnych, zatok autobusowych, kanalizacji teletechnicznej;

d. budowa, przebudowa i rozbudowa urządzeń organizacji i bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym m. in. urządzeń sterowania ruchem, środków uspokojenia ruchu, urządzeń systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu;

e. usunięcie kolizji z urządzeniami obcymi;

f. realizacja działań w zakresie inteligentnych systemów transportowych (ITS).

Najważniejsze warunki realizacji projektów:

1. Wsparcie uzyskać mogą wyłącznie inwestycje stanowiące elementy następujących przedsięwzięć strategicznych: „Pakiet przedsięwzięć w zakresie rozbudowy podstawowego układu dróg wojewódzkich dowiązujących region do węzłów sieci TEN-T”, „Pakiet przedsięwzięć w zakresie budowy podstawowego układu dróg wojewódzkich dowiązujących region do węzłów drogowych sieci TEN-T” wpisanych do Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji, stanowiącego „Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Pomorskiego 2030”.

2. Inwestycje realizowane w miastach będą musiały być spójne z właściwym Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, a jeśli nie jest on wymagany – z innym właściwym dokumentem planowania mobilności miejskiej.

3. Inwestycje muszą zapewnić dostosowanie nośności dróg do nacisku 11,5 tony na oś.

4. Tam gdzie jest to technicznie możliwe - projekty powinny obejmować elementy dotyczące retencji i podczyszczania wód opadowych poprzez wykorzystanie zielonej i niebieskiej infrastruktury oraz rozwiązań opartych na przyrodzie.

5. Inwestycje realizowane w miastach nie będą obejmowały budowy nowych, ani zwiększenia pojemności lub przepustowości istniejących dróg lub parkingów, a także nie będą przyczyniały się do zwiększenia natężenia ruchu samochodowego – nie dotyczy obiektów typu „parkuj i jedź” (P+R) położonych poza obszarami centralnymi miast oraz obwodnic.

6. Inwestycje muszą uwzględniać kwestie bezpieczeństwa, w szczególności na rzecz niezmotoryzowanych i niechronionych (pieszych, rowerzystów) uczestników ruchu.

7. Projekty na każdym etapie realizacji inwestycji muszą zapewnić poszanowanie praw podstawowych oraz przestrzeganie Karty praw podstawowych Unii Europejskiej tj.: być zgodne z zasadami horyzontalnymi dotyczącymi:

- równości szans kobiet i mężczyzn,

- zapobiegania wszelkiej dyskryminacji,

- zapewnienia dostępności dla osób o ograniczonej mobilności oraz z niepełnosprawnościami,

- wspierania zrównoważonego rozwoju, z uwzględnieniem zasady „nie czyń poważnych szkód” (DNSH),

zgodnie z Wytycznymi MFiPR dotyczącymi realizacji zasad równościowych w ramach funduszy unijnych na lata 2021-2027 oraz zapisami „Analizy spełniania zasady DNSH dla projektu programu Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021–2027” w zakresie celu szczegółowego 3 (ii).

Ukierunkowanie terytorialne:

Obszar całego województwa.

Preferowane będą projekty posiadające dokumentację przygotowawczą sfinansowaną w ramach perspektywy 2014-2020.

**Maksymalny % poziom dofinansowania UE w projekcie**

85

**Maksymalny % poziom dofinansowania całkowitego wydatków kwalifikowalnych na poziomie projektu (środki UE + współfinansowanie ze środków krajowych przyznane beneficjentowi przez właściwą instytucję)**

85

**Pomoc publiczna – unijna podstawa prawna**

Bez pomocy

**Pomoc publiczna – krajowa podstawa prawna**

Bez pomocy

**Uproszczone metody rozliczania**

Brak

**Forma wsparcia**

Dotacja

**Dopuszczalny cross-financing (%)**

0

**Sposób wyboru projektów**

Niekonkurencyjny

**Realizacja instrumentów terytorialnych**

Nie dotyczy

**Typ beneficjenta – ogólny**

Służby publiczne, Administracja publiczna

**Typ beneficjenta – szczegółowy**

Zarządcy dróg publicznych, Jednostki organizacyjne działające w imieniu jednostek samorządu terytorialnego, Jednostki Samorządu Terytorialnego

**Grupa docelowa**

użytkownicy indywidualni korzystający z infrastruktury

**Słowa kluczowe**

drogi, bezpieczeństwo\_ruchu, drogi\_wojewódzkie, obwodnice

**Wskaźniki produktu**

WLWK-RCO046 - Długość dróg przebudowanych lub zmodernizowanych – poza TEN-T

WLWK-RCO058 - Wspierana infrastruktura rowerowa

**Wskaźniki rezultatu**

WLWK-RCR056 - Oszczędność czasu dzięki udoskonalonej infrastrukturze drogowej

WLWK-RCR055 - Roczna liczba użytkowników nowo wybudowanych, przebudowanych, rozbudowanych lub zmodernizowanych dróg

### Działanie FEPM.04.02 Tabor kolejowy

**Cel szczegółowy**

EFRR/FS.CP3.II - Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej

**Wysokość alokacji UE (EUR)**

118 610 885,00

**Zakres interwencji**

107 - Bezemisyjny / zasilany energią elektryczną tabor kolejowy

**Opis działania**

W ramach Działania wspierane będą projekty prowadzące do rozwoju mobilności regionalnej poprzez zakup taboru kolejowego do przewozów o charakterze regionalnym, realizowane w sposób kompleksowy i koordynowany przez Samorząd Województwa Pomorskiego.

Interwencja w ramach Działania ma na celu zwiększenie przewozów w regionalnym pasażerskim transporcie kolejowym.

Przedmiotem projektów będą inwestycje stanowiące elementy następującego przedsięwzięcia strategicznego: „Zakup 31 Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych do obsługi przewozów kolejowych w województwie pomorskim” wpisanego do Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji.

Typy projektów:

1. Zakup zeroemisyjnego taboru kolejowego wykorzystywanego w regionalnych przewozach pasażerskich, spełniającego wymagania Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS);

2. Budowa, rozbudowa lub przebudowa istniejącej infrastruktury utrzymaniowo-naprawczej służącej do obsługi w szczególności taboru, o którym mowa w pierwszym typie projektu.

Najważniejsze warunki realizacji projektów:

1. Wsparcie uzyskać mogą inwestycje stanowiące elementy następującego przedsięwzięcia strategicznego: „Zakup 31 Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych do obsługi przewozów kolejowych w województwie pomorskim” wpisanego do Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji, stanowiącego „Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Pomorskiego 2030”;

2. Inwestycje dotyczące infrastruktury utrzymaniowo-naprawczej realizowane w miastach będą musiały być spójne z właściwymi Planami Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, a jeśli nie są one wymagane – z innymi właściwymi dokumentami planowania mobilności miejskiej;

3. Zakupiony tabor będzie wykorzystywany do przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, wykonywanych przez operatorów wyłonionych zgodnie z prawem UE (w tym zgodnie z tzw. czwartym pakietem kolejowym); w przypadku umów zawartych po 12 grudnia 2020 r. dofinansowanie będzie dotyczyć taboru wykorzystywanego przez operatorów wybranych w konkurencyjnej procedurze przetargowej w rozumieniu rozporządzenia 1370/2007, z zastrzeżeniem wyjątków wskazanych w tym rozporządzeniu;

4. Projekty na każdym etapie realizacji inwestycji muszą zapewnić poszanowanie praw podstawowych oraz przestrzeganie Karty praw podstawowych Unii Europejskiej tj.: być zgodne z zasadami horyzontalnymi dotyczącymi:

- równości szans kobiet i mężczyzn,

- zapobiegania wszelkiej dyskryminacji,

- zapewnienia dostępności dla osób o ograniczonej mobilności oraz z niepełnosprawnościami,

- wspierania zrównoważonego rozwoju, z uwzględnieniem zasady „nie czyń poważnych szkód” (DNSH),

zgodnie z Wytycznymi MFiPR dotyczącymi realizacji zasad równościowych w ramach funduszy unijnych na lata 2021-2027 oraz zapisami „Analizy spełniania zasady DNSH dla projektu programu Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021–2027” w zakresie celu szczegółowego 3 (ii).

Ukierunkowanie terytorialne:

Obszar całego województwa.

**Maksymalny % poziom dofinansowania UE w projekcie**

85

**Maksymalny % poziom dofinansowania całkowitego wydatków kwalifikowalnych na poziomie projektu (środki UE + współfinansowanie ze środków krajowych przyznane beneficjentowi przez właściwą instytucję)**

85

**Pomoc publiczna – unijna podstawa prawna**

Bez pomocy, 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, Rozporządzenie Komisji (UE) nr 360/2012 z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy de minimis przyznawanej przedsiębiorstwom wykonującym usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym, Rozporządzenie (WE) NR 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70, 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

**Pomoc publiczna – krajowa podstawa prawna**

Rozporządzenie Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej z dnia 29 września 2022 r. w sprawie udzielania pomocy de minimis w ramach regionalnych programów na lata 2021–2027 (Dz. U. z 2022 r. poz. 2062), Bez pomocy, Rozporządzenie Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej z dnia 11 grudnia 2022 r. w sprawie udzielania pomocy inwestycyjnej na infrastrukturę lokalną w ramach regionalnych programów na lata 2021–2027 (Dz. U. z 2022 r. poz. 2686)

**Uproszczone metody rozliczania**

Brak

**Forma wsparcia**

Dotacja

**Dopuszczalny cross-financing (%)**

0

**Sposób wyboru projektów**

Niekonkurencyjny

**Realizacja instrumentów terytorialnych**

Nie dotyczy

**Typ beneficjenta – ogólny**

Przedsiębiorstwa realizujące cele publiczne, Służby publiczne, Administracja publiczna

**Typ beneficjenta – szczegółowy**

Zarządcy infrastruktury kolejowej, Przedsiębiorstwa kolejowych przewozów pasażerskich, Organizatorzy i operatorzy publicznego transportu zbiorowego, Jednostki organizacyjne działające w imieniu jednostek samorządu terytorialnego, Jednostki Samorządu Terytorialnego

**Grupa docelowa**

użytkownicy indywidualni korzystający z taboru, przedsiębiorcy korzystający z infrastruktury i taboru

**Słowa kluczowe**

transport, czysty\_transport, kolej, komunikacja\_zbiorowa, tabor\_ekologiczny, pociąg

**Wielkość podmiotu (w przypadku przedsiębiorstw)**

Duże

**Wskaźniki produktu**

WLWK-PLRO229 - Budowa/przebudowa bazy utrzymaniowo-naprawczej taboru kolejowego

WLWK-PLRO113 - Liczba zakupionych jednostek kolejowego taboru pasażerskiego

WLWK-RCO057 - Pojemność ekologicznego taboru do zbiorowego transportu publicznego

**Wskaźniki rezultatu**

WLWK-PLRR022 - Liczba osób korzystających z zakupionego lub zmodernizowanego kolejowego taboru pasażerskiego w ciągu roku

## Priorytet FEPM.05 Fundusze europejskie dla silnego społecznie Pomorza (EFS+)

**Instytucja Zarządzająca**

Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego

**Fundusz**

Europejski Fundusz Społeczny +

**Cel Polityki**

CP4 - Europa o silniejszym wymiarze społecznym, bardziej sprzyjająca włączeniu społecznemu i wdrażająca Europejski filar praw socjalnych

**Miejsce realizacji**

POMORSKIE

**Wysokość alokacji UE (EUR)**

477 237 153,00

### Działanie FEPM.05.01 Rynek pracy

**Cel szczegółowy**

EFS+.CP4.A - Poprawa dostępu do zatrudnienia i działań aktywizujących dla wszystkich osób poszukujących pracy, w szczególności osób młodych, zwłaszcza poprzez wdrażanie gwarancji dla młodzieży, długotrwale bezrobotnych oraz grup znajdujących się w niekorzystnej sytuacji na rynku pracy, jak również dla osób biernych zawodowo, a także poprzez promowanie samozatrudnienia i ekonomii społecznej

**Wysokość alokacji UE (EUR)**

8 000 000,00

**Zakres interwencji**

134 - Działania na rzecz poprawy dostępu do zatrudnienia, 136 - Wsparcie szczególne na rzecz zatrudnienia ludzi młodych i integracji społeczno-gospodarczej ludzi młodych

**Opis działania**

Interwencja w ramach Działania odpowiada na wyzwanie, jakim jest poprawa dostępu do zatrudnienia i działań aktywizujących oraz poprawa warunków rozwoju zawodowego pracujących i poszukujących pracy mieszkańców Pomorza.

Wsparcie realizowane będzie poprzez wdrażanie kompleksowych rozwiązań w zakresie aktywizacji zawodowej osób pracujących znajdujących się w najtrudniejszej sytuacji na rynku pracy. Wsparciem zostaną również objęte osoby młode (w wieku 15-29 lat) pozostające bez pracy, znajdujące się w niekorzystnej sytuacji na rynku pracy. Interwencja prowadzona będzie w oparciu o indywidualną diagnozę.

Typy projektów:

1. Poprawa sytuacji zawodowej osób pracujących znajdujących się w niekorzystnej sytuacji na rynku pracy, w szczególności zatrudnionych na podstawie umów krótkoterminowych, umów cywilno-prawnych, ubogich pracujących realizowane w postaci kompleksowych rozwiązań w zakresie aktywizacji zawodowej, w tym m.in.:

a. usługi służące indywidualizacji wsparcia oraz pomocy w zakresie określenia ścieżki zawodowej (obligatoryjne);

b. usługi służące zdobyciu i/lub potwierdzaniu kwalifikacji, kompetencji i doświadczenia zawodowego – np. szkolenia, staże, praktyki zawodowe;

c. wsparcie stanowiące zachętę do zatrudnienia, np.: wyposażenie/doposażenie stanowiska pracy;

d. podnoszenie mobilności przestrzennej (regionalnej i ponadregionalnej), realizowane wyłącznie jako element kompleksowych projektów aktywizacyjnych, np.: pokrycie kosztów dojazdów, dodatek relokacyjny.

2. Kompleksowe wsparcie na rynku pracy osób młodych (18-29 lat) należących do kategorii NEET w ramach inicjatywy ALMA.

3. Aktywizacja edukacyjno-zawodowa, skierowana do osób młodych pozostających bez pracy znajdujących się w niekorzystnej sytuacji na rynku pracy, realizowana w projektach OHP.

Typy projektów 2 i 3 będą wdrażane przez Instytucję Pośredniczącą, której rolę będzie pełnił Wojewódzki Urząd Pracy w Gdańsku.

Ukierunkowanie terytorialne:

Interwencja będzie prowadzona na terenie całego województwa.

Preferowane zgodnie z Programem będą projekty (wyłącznie w odniesieniu do typu projektu 1.):

1. obejmujące kompleksowe działania aktywizujące, dostosowane do indywidualnych potrzeb;

2. partnerskie, realizowane we współpracy instytucji rynku pracy z pracodawcami lub organizacjami pracodawców i/lub organizacjami pozarządowymi i/lub instytucjami edukacyjnymi (w tym szkołami wyższymi) i szkoleniowymi i/lub IOB;

3. realizowane przez organizacje pozarządowe działające w obszarze wsparcia osób doświadczających przemocy, w szczególności kobiet, osób LGBT+, rodziców samotnie wychowujących dzieci, osób długotrwale bezrobotnych;

4. ukierunkowane na nabywanie, rozwijanie i potwierdzanie kompetencji w zakresie przedsiębiorczości i kompetencji cyfrowych, kompetencji w zakresie kluczowych technologii prorozwojowych oraz kompetencji w zakresie zielonej gospodarki zgodnie z ramami wyznaczonymi przez Strategię Rozwoju Umiejętności.

**Maksymalny % poziom dofinansowania UE w projekcie**

85

**Maksymalny % poziom dofinansowania całkowitego wydatków kwalifikowalnych na poziomie projektu (środki UE + współfinansowanie ze środków krajowych przyznane beneficjentowi przez właściwą instytucję)**

95

**Pomoc publiczna – unijna podstawa prawna**

Bez pomocy, 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, 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

**Pomoc publiczna – krajowa podstawa prawna**

W przygotowaniu, Bez pomocy, Rozporządzenie Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej z dnia 20 grudnia 2022 r. w sprawie udzielania pomocy de minimis oraz pomocy publicznej w ramach programów finansowanych z Europejskiego Funduszu Społecznego Plus (EFS+) na lata 2021–2027 (Dz. U. z 2022 r. poz. 2782)

**Uproszczone metody rozliczania**

uproszczona metoda rozliczania wydatków w oparciu o projekt budżetu [art. 53(3)(b) CPR], do 25% stawka ryczałtowa na koszty pośrednie w oparciu o metodykę IZ (podstawa wyliczenia: koszty bezpośrednie) [art. 54(c) CPR]

**Forma wsparcia**

Dotacja

**Dopuszczalny cross-financing (%)**

15

**Minimalny wkład własny beneficjenta**

5%

**Sposób wyboru projektów**

Konkurencyjny, Niekonkurencyjny

**Realizacja instrumentów terytorialnych**

Nie dotyczy

**Typ beneficjenta – ogólny**

Przedsiębiorstwa, Partnerzy społeczni, Instytucje wspierające biznes, Instytucje nauki i edukacji, Administracja publiczna, Organizacje społeczne i związki wyznaniowe, Służby publiczne

**Typ beneficjenta – szczegółowy**

Związki zawodowe, Instytucje finansowe, Przedszkola i inne formy wychowania przedszkolnego, Wspólnoty, spółdzielnie mieszkaniowe i TBS, Instytucje otoczenia biznesu, MŚP, Jednostki Samorządu Terytorialnego, Szkoły i inne placówki systemu oświaty, Bank Gospodarstwa Krajowego, Administracja rządowa, Duże przedsiębiorstwa, Ośrodki kształcenia dorosłych, Izby gospodarcze, Ośrodki innowacji, Organizacje zrzeszające pracodawców, Partnerzy gospodarczy, Izby Rolnicze, Kluby sportowe, centra sportu, Uczelnie, Inne podmioty systemu szkolnictwa wyższego i nauki, Jednostki naukowe, Organizacje badawcze, Kościoły i związki wyznaniowe, Lokalne Grupy Działania, Niepubliczne podmioty integracji i pomocy społecznej, Organizacje pozarządowe, Podmioty ekonomii społecznej, Pozarządowe organizacje turystyczne, Centra aktywności lokalnej, Instytucje integracji i pomocy społecznej, Instytucje kultury, Instytucje odpowiedzialne za gospodarkę wodną, Instytucje rynku pracy, Instytucje sportu, Jednostki doradztwa rolniczego, Jednostki organizacyjne działające w imieniu jednostek samorządu terytorialnego, Jednostki rządowe i samorządowe ochrony środowiska, Niepubliczne instytucje kultury

**Grupa docelowa**

osoby bezrobotne i poszukujące pracy, osoby zatrudnione na umowach krótkoterminowych, umowach cywilno – prawnych, ubodzy pracujący, osoby należące do kategorii NEET, osoby sprawujące opiekę nad dziećmi, osobami z niepełnosprawnościami czy osobami potrzebującymi wsparcia w codziennym funkcjonowaniu, osoby w wieku 18-29 lat, osoby pracujące, osoby o niskich kwalifikacjach, osoby z niepełnosprawnościami, osoby długotrwale bezrobotne, bezrobotni, osoby w wieku 15-25 lat, kobiety, osoby w wieku 55 lat i więcej

**Słowa kluczowe**

wsparcie\_dla\_młodych, rozwój\_zawodowy, kwalifikacje, aktywizacja\_kobiet, staże, osoby\_z\_niepełnosprawnościami, dopasowanie\_do\_rynku\_pracy, aktywizacja\_zawodowa, doradztwo\_zawodowe, kompetencje\_zawodowe

**Wielkość podmiotu (w przypadku przedsiębiorstw)**

Small mid caps, Średnie, Mikro, Duże, Małe, Mid caps

**Wskaźniki produktu**

WLWK-PL0CO02 - Liczba obiektów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami

WLWK-EECO02 - Liczba osób bezrobotnych, w tym długotrwale bezrobotnych, objętych wsparciem w programie

WLWK-EECO04 - Liczba osób biernych zawodowo objętych wsparciem w programie

WLWK-EECO03 - Liczba osób długotrwale bezrobotnych objętych wsparciem w programie

WLWK-EECO15 - Liczba osób należących do mniejszości, w tym społeczności marginalizowanych takich jak Romowie, objętych wsparciem w programie

WLWK-EECO14 - Liczba osób obcego pochodzenia objętych wsparciem w programie

WLWK-EECO05 - Liczba osób pracujących, łącznie z prowadzącymi działalność na własny rachunek, objętych wsparciem w programie

WLWK-EECO16 - Liczba osób w kryzysie bezdomności lub dotkniętych wykluczeniem z dostępu do mieszkań, objętych wsparciem w programie

WLWK-EECO07 - Liczba osób w wieku 18-29 lat objętych wsparciem w programie

WLWK-EECO08 - Liczba osób w wieku 55 lat i więcej objętych wsparciem w programie

WLWK-EECO06 - Liczba osób w wieku poniżej 18 lat objętych wsparciem w programie

WLWK-EECO13 - Liczba osób z krajów trzecich objętych wsparciem w programie

WLWK-EECO12 - Liczba osób z niepełnosprawnościami objętych wsparciem w programie

WLWK-PL0CO01 - Liczba projektów, w których sfinansowano koszty racjonalnych usprawnień dla osób z niepełnosprawnościami

PROG-FEPM-EFS-002 - Wartość wydatków kwalifikowalnych przeznaczonych na realizację gwarancji dla młodzieży

**Wskaźniki rezultatu**

WLWK-EECR02 - Liczba osób, które podjęły kształcenie lub szkolenie po opuszczeniu programu

WLWK-EECR03 - Liczba osób, które uzyskały kwalifikacje po opuszczeniu programu

WLWK-EECR04 - Liczba osób pracujących, łącznie z prowadzącymi działalność na własny rachunek, po opuszczeniu programu

### Działanie FEPM.05.02 Rynek pracy – projekty powiatowych urzędów pracy

**Cel szczegółowy**

EFS+.CP4.A - Poprawa dostępu do zatrudnienia i działań aktywizujących dla wszystkich osób poszukujących pracy, w szczególności osób młodych, zwłaszcza poprzez wdrażanie gwarancji dla młodzieży, długotrwale bezrobotnych oraz grup znajdujących się w niekorzystnej sytuacji na rynku pracy, jak również dla osób biernych zawodowo, a także poprzez promowanie samozatrudnienia i ekonomii społecznej

**Wysokość alokacji UE (EUR)**

60 481 438,00

**Zakres interwencji**

134 - Działania na rzecz poprawy dostępu do zatrudnienia, 136 - Wsparcie szczególne na rzecz zatrudnienia ludzi młodych i integracji społeczno-gospodarczej ludzi młodych

**Opis działania**

Interwencja w ramach Działania odpowiada na wyzwanie, jakim jest poprawa dostępu do zatrudnienia i działań aktywizujących oraz poprawa warunków rozwoju zawodowego poszukujących pracy mieszkańców Pomorza, w tym osób ze szczególnymi potrzebami. Działanie ukierunkowane będzie na świadczenie wysokiej jakości usług rynku pracy na rzecz osób bezrobotnych zarejestrowanych w powiatowych urzędach pracy w celu zwiększenia ich szans na znalezienie zatrudnienia. Wsparciem zostaną objęte w szczególności osoby znajdujące się w najtrudniejszej sytuacji na rynku pracy, tj. osoby młode w wieku 18-29 lat, osoby w wieku 55 lat i starsze, osoby długotrwale bezrobotne, osoby o niskich kwalifikacjach zawodowych, osoby z niepełnosprawnościami, kobiety, osoby sprawujące opiekę nad osobami z niepełnosprawnościami czy osobami potrzebującymi wsparcia w codziennym funkcjonowaniu.

Typy projektów:

Zwiększenie zatrudnienia osób bezrobotnych, realizowane wyłącznie poprzez usługi i instrumenty rynku pracy określone w ustawie z dnia 20 kwietnia 2004 r. o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy, z wyłączeniem robót publicznych, w oparciu o pogłębioną analizę umiejętności, predyspozycji i problemów zawodowych danego uczestnika projektu w postaci Indywidualnego Planu Działania.

Działanie będzie wdrażane przez Instytucję Pośredniczącą, której rolę będzie pełnił Wojewódzki Urząd Pracy w Gdańsku.

Najważniejsze warunki realizacji projektów:

Wsparcie w zakresie subsydiowanego zatrudnienia skierowane będzie wyłącznie do osób z utrudnionym dostępem do rynku pracy.

Ukierunkowanie terytorialne:

Interwencja będzie prowadzona na terenie całego województwa.

**Maksymalny % poziom dofinansowania UE w projekcie**

85

**Maksymalny % poziom dofinansowania całkowitego wydatków kwalifikowalnych na poziomie projektu (środki UE + współfinansowanie ze środków krajowych przyznane beneficjentowi przez właściwą instytucję)**

100

**Pomoc publiczna – unijna podstawa prawna**

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, 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

**Pomoc publiczna – krajowa podstawa prawna**

Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 24 czerwca 2014 r. w sprawie organizowania prac interwencyjnych i robót publicznych oraz jednorazowej refundacji kosztów z tytułu opłaconych składek na ubezpieczenia społeczne, Rozporządzenie Ministra Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 14 lipca 2017 r. w sprawie dokonywania z Funduszu Pracy refundacji kosztów wyposażenia lub doposażenia stanowiska pracy oraz przyznawania środków na podjęcie działalności gospodarczej

**Uproszczone metody rozliczania**

Brak

**Forma wsparcia**

Dotacja

**Dopuszczalny cross-financing (%)**

0

**Sposób wyboru projektów**

Niekonkurencyjny

**Realizacja instrumentów terytorialnych**

Nie dotyczy

**Typ beneficjenta – ogólny**

Służby publiczne

**Typ beneficjenta – szczegółowy**

Instytucje rynku pracy

**Grupa docelowa**

osoby w wieku 18-29 lat, osoby w wieku 55 lat i więcej, kobiety, osoby bezrobotne i poszukujące pracy, bezrobotni, osoby długotrwale bezrobotne, osoby o niskich kwalifikacjach, osoby z niepełnosprawnościami, osoby sprawujące opiekę nad dziećmi, osobami z niepełnosprawnościami czy osobami potrzebującymi wsparcia w codziennym funkcjonowaniu

**Słowa kluczowe**

doradztwo\_zawodowe, kompetencje, zakładanie\_firmy, instytucje\_rynku\_pracy, rozwój\_zawodowy, dopasowanie\_do\_rynku\_pracy, aktywizacja\_zawodowa, kwalifikacje, szkolenia

**Wskaźniki produktu**

WLWK-PL0CO02 - Liczba obiektów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami

WLWK-EECO02 - Liczba osób bezrobotnych, w tym długotrwale bezrobotnych, objętych wsparciem w programie

WLWK-EECO03 - Liczba osób długotrwale bezrobotnych objętych wsparciem w programie

WLWK-PLACO01 - Liczba osób, które otrzymały bezzwrotne środki na podjęcie działalności gospodarczej w programie

WLWK-EECO15 - Liczba osób należących do mniejszości, w tym społeczności marginalizowanych takich jak Romowie, objętych wsparciem w programie

WLWK-EECO14 - Liczba osób obcego pochodzenia objętych wsparciem w programie

WLWK-EECO16 - Liczba osób w kryzysie bezdomności lub dotkniętych wykluczeniem z dostępu do mieszkań, objętych wsparciem w programie

WLWK-EECO07 - Liczba osób w wieku 18-29 lat objętych wsparciem w programie

WLWK-EECO08 - Liczba osób w wieku 55 lat i więcej objętych wsparciem w programie

WLWK-EECO13 - Liczba osób z krajów trzecich objętych wsparciem w programie

WLWK-EECO12 - Liczba osób z niepełnosprawnościami objętych wsparciem w programie

WLWK-PL0CO01 - Liczba projektów, w których sfinansowano koszty racjonalnych usprawnień dla osób z niepełnosprawnościami

PROG-FEPM-EFS-002 - Wartość wydatków kwalifikowalnych przeznaczonych na realizację gwarancji dla młodzieży

**Wskaźniki rezultatu**

WLWK-EECR02 - Liczba osób, które podjęły kształcenie lub szkolenie po opuszczeniu programu

WLWK-EECR03 - Liczba osób, które uzyskały kwalifikacje po opuszczeniu programu

WLWK-EECR04 - Liczba osób pracujących, łącznie z prowadzącymi działalność na własny rachunek, po opuszczeniu programu