

	publicznych/miejskich poza miastami z funkcjonującym zorganizowanym transportem publicznym. 3. Działania informacyjno-promocyjne (wyłącznie jako część powyższych projektów).
11. Typ beneficjenta	<ul style="list-style-type: none"> • przedsiębiorstwa • jednostki samorządu terytorialnego, ich związki i stowarzyszenia oraz samorządowe jednostki organizacyjne • zarządcy infrastruktury transportowej, służącej organizacji transportu zbiorowego publicznego • inne jednostki sektora finansów publicznych • partner prywatny we współpracy z podmiotem publicznym w przypadku projektu realizowanego w formule partnerstwa publiczno-prywatnego
12. Grupa docelowa/ ostateczni odbiorcy wsparcia	Osoby, instytucje i przedsiębiorstwa korzystające z rezultatów projektu, mieszkańcy regionu, potencjalni turyści i inwestorzy
13. Instytucja pośrednicząca	nie dotyczy
14. Instytucja wdrażająca	nie dotyczy
15. Kategoria(e) regionu(ów) wraz z przypisaniem kwot UE (EUR)	słabiej rozwinięty 64 278 869
16. Mechanizmy powiązania interwencji z innymi działaniami/ poddziałaniami w ramach PO lub z innymi PO	Mechanizmy koordynacji i komplementarności opisano w części I SZOOP.
17. Instrumenty terytorialne	nie dotyczy
18. Tryb(y) wyboru projektów oraz wskazanie podmiotu odpowiedzialnego za nabór i ocenę wniosków oraz przyjmowanie protestów	Tryb konkursowy Za nabór i ocenę wniosków oraz przyjmowanie protestów odpowiedzialny jest Departament Wdrażania EFRR Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego.
19. Limity i ograniczenia w realizacji projektów	<ol style="list-style-type: none"> 1. Inwestycje muszą wynikać z planów gospodarki niskoemisyjnej. 2. W przypadku przedsięwzięć z zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej⁵ muszą one wynikać z planów gospodarki niskoemisyjnej lub dokumentów spełniających ich wymogi zawierających elementy zrównoważonych planów mobilności miejskich (m.in. kierunki interwencji planowanej w odniesieniu do transportu zbiorowego, ekoefektywnych środków transportu, inteligentnych systemów transportowych, bezpieczeństwa ruchu drogowego), 3. W przypadku realizacji polityki terytorialnej województwa inwestycje muszą wynikać ze strategii dotyczącej obszaru strategicznej interwencji lub strategii dotyczącej Obszaru Rozwoju Społeczno-

⁵ Warunek dotyczy miast z funkcjonującym zorganizowanym transportem publicznym, tj. Bydgoszczy, Torunia, Włocławka, Grudziądz i Inowrocławia.