

rozwoju gospodarczego i obsługi rolnictwa (co wynika z koncentracji podmiotów i instytucji działających na ich rzecz).

W przypadku tej kategorii ośrodków, działania w ramach kształtowania struktur i wzmacniania potencjału województwa powinny w szczególności polegać na:

- rozwoju potencjału gospodarczego (tworzenie nowych miejsc pracy, w uzasadnionych lokalizacjach - wyznaczenie terenów inwestycyjnych); szczególnego wsparcia wymaga rozwój zakładów przetwórstwa rolno-spożywczego,
- rozwoju potencjału wsparcia rolnictwa,
- zwiększaniu możliwości obsługi mieszkańców w zakresie usług należących do zadań własnych gmin - zwłaszcza z zakresu edukacji i kultury,
- zwiększaniu możliwości obsługi mieszkańców w zakresie usług Podstawowej Opieki Zdrowotnej, w tym także poszerzaniu ich oferty o poradnie specjalistyczne lub świadczenie zabiegów rehabilitacyjnych,
- rozwoju infrastruktury i pełnienia zadań na rzecz ludności wymagającej wsparcia, w tym zwłaszcza osób z niepełnosprawnościami i osób starszych,
- rozwoju usług społecznych, zwłaszcza opiekuńczych, stymulowaniu aktywności społecznej oraz rozwoju działalności mających na celu przeciwdziałanie wykluczeniom, ograniczaniu zjawiska wykluczenia, zapewnianiu wsparcia wytchnieniowego,
- rozwoju zagospodarowania służącego aktywności fizycznej i integracji, w tym zwiększania potencjału terenów zieleni, zwłaszcza pełniących rolę przestrzeni publicznych,
- rozwiązywaniu problemów środowiskowych (zwłaszcza w aspekcie stanu powietrza związanego z niską emisją z systemów grzewczych),
- wykorzystaniu potencjałów endogenicznych (specyficzne walory przyrodnicze i kulturowe mogące być podstawą dla rozwoju gospodarczego lub pełnienia ważnych funkcji rekreacyjnych i/lub integracyjnych dla lokalnych społeczności),
- rozwoju transportu publicznego w relacjach do Bydgoszczy i/lub Torunia.

W sieci osadniczej województwa kujawsko-pomorskiego wyróżnia się grupa miast bardzo małych, liczących poniżej 5 tysięcy mieszkańców. Jest ich 20 i są to ośrodki bardzo zróżnicowane pod względem charakteru zagospodarowania, pełnionych funkcji (poza funkcjami ośrodków lokalnych), stanu rozwoju gospodarczego, sytuacji społecznej, statusu administracyjnego (siedziba gminy miejsko-wiejskiej lub samodzielna gmina miejska). Niektóre z tych miast prezentują bardzo korzystne wskaźniki stanu rozwoju (odniesione do liczby mieszkańców), ale cechą wspólną tych ośrodków jest obiektywnie bardzo mały potencjał rozwojowy, wynikający z niewielkich bezwzględnych wartości cech je reprezentujących (np. wielkość budżetów, liczba funkcjonujących podmiotów gospodarczych itp.). Pomimo niewielkiej liczby mieszkańców, miasta te prezentują jednak typową dla małych miasteczek fizjonomię oraz morfologię i wykazują szereg problemów o charakterze typowo miejskim, które ograniczają ich zdolność do pełnienia roli sprawnych ośrodków lokalnych. Z tego powodu należy je uwzględnić w różnicowaniu działań i objąć preferencjami w tych rodzajach działań, gdzie specyfika tych miast stanowi ograniczenie ich rozwoju.

System transportowy województwa

Uczestnictwo województwa kujawsko-pomorskiego w procesach rozwojowych kraju, Europy i świata, a także prawidłowy i zrównoważony terytorialnie rozwój województwa, warunkowane są funkcjonowaniem sprawnego systemu transportowego w powiązaniach wewnątrzregionalnych, międzyregionalnych i krajowych, a więc powiązaniach wewnętrznych i zewnętrznych, które wzajemnie się przenikają i uzupełniają. Powiązania zewnętrzne zapewniają dostępność, a powiązania wewnętrzne - spójność komunikacyjną województwa. System wymaga zapewnienia infrastruktury transportowej oraz realizacji transportu, w tym zwłaszcza organizacji i prowadzenia transportu publicznego, zapewniającego pełną i swobodną dostępność mieszkańców całego województwa do ośrodków usług wszystkich rodzajów, w tym szczególnie do stolic województwa kujawsko-pomorskiego. Na załączniku graficznym przedstawiono identyfikację dróg wojewódzkich, kluczowych dla zapewnienia spójności komunikacyjnej województwa w okresie obowiązywania Strategii. Wskazane drogi powinny być traktowane priorytetowo w polityce rozwoju sieci drogowej.

Pierwszy aspekt w zakresie budowy optymalnego systemu transportowego województwa stanowi tworzenie i utrzymanie relacji transportowych o znaczeniu międzyregionalnym, w tym rozbudowa/budowa **infrastruktury kluczowej dla dostępności międzyregionalnej regionu**. Zakłada się, iż w trzeciej dekadzie XXI wieku transport nadal będzie jednym z kluczowych czynników warunkujących wysoką jakość życia i rozwój gospodarczy