

planowaniu funkcjonowania usług i zagraża powstawaniu istotnych różnic w jakości życia mieszkańców. W kształtowaniu rozwoju województwa możliwy i pożądany jest dużo większy udział organizacji sektora pozarządowego. Zakłada się działania mające na celu wzmocnienie sektora pozarządowego jako partnera dla realizacji zadań własnych samorządów lokalnych i Samorządu Województwa. Jednym z instrumentów wzmocnienia potencjału sektora NGO może być powierzenie realizacji zadań własnych samorządów, na przykład związanych ze stymulowaniem rozwoju społecznego oraz prowadzeniem działalności opiekuńczych, choć zakres ten może być znacznie szerszy i elastycznie dostosowany do warunków lokalnych, jak też lokalnie prezentowanego przez sektor pozarządowy potencjału (zagadnienie szerzej scharakteryzowane we wcześniejszej części). Wciąż dostrzega się potrzebę zwiększania partycypacji społecznej w procesach rozwoju lokalnego i regionalnego, a także rozwój różnego rodzaju organizacji (rad dialogu, komisji wielostronnych) grupujących środowiska społeczne, środowiska gospodarcze i sektor pozarządowy – jako organów konsultacyjnych i partnerów w kreowaniu procesów rozwojowych przez administrację rządową i samorządową. Zwiększaniu zaangażowania sektora przedsiębiorców w rozwój lokalny służyć ma także promocja idei społecznej odpowiedzialności biznesu, a zwiększeniu zaangażowania społecznego w rozwój województwa - zmiana granic okręgów wyborczych, której celem ma być likwidacja stanu, w którym okręgi wyborcze nawiązują do podziału administracyjnego sprzed roku 1999, co utrudnia integrację społeczności i budowę tożsamości województwa.

W ramach celu operacyjnego „Współpraca dla rozwoju regionu” zakłada się także prowadzenie aktywnej polityki pozyskania nowych mieszkańców województwa, poprzez nakłanianie mieszkańców innych województw, Polonii oraz obcokrajowców do osiedlania się na terenie województwa. Mieszkańcy stanowią największy kapitał danego terenu, stąd obserwowane od wielu lat zmniejszanie liczby ludności województwa, jest niekorzystne dla jego rozwoju. Jednym z podejmowanych w ramach celu głównego „Spójne i bezpieczne województwo” kierunków jest także promocja marki województwa. Promocja regionu ma zróżnicowany charakter i w różnych ustaleniach tematycznych Strategii także zakłada się działania promocyjne (np. promocja produkowanej żywności, promocja terenów inwestycyjnych, promocja walorów przyrodniczych i kulturowych), ale to ustalenie dotyczy najbardziej ogólnego poziomu promocji – przedstawiającego województwo kujawsko-pomorskie jako przestrzeń atrakcyjną dla zamieszkania i prowadzenia działalności gospodarczych.

Kierunki rozwoju wyróżniane w ramach celów operacyjnych oraz ich charakterystyka:

Kierunek	Charakterystyka kierunku
1. Transport publiczny	
Realizacja systemu transportu publicznego „60/90” dla zapewnienia spójności wewnętrznej województwa	Kierunek dotyczy działań organizacyjnych na potrzeby organizacji systemu publicznego transportu regionalnego. Idea regionalnego systemu transportu publicznego, dla realizacji którego powinny być wprowadzone działania organizacyjne, polega na stworzeniu systemu obsługującego obszar całego regionu w sposób zapewniający swobodne dojazdy w relacjach do Bydgoszczy i Torunia. Koncepcja „60/90” zakłada, że z każdego z ośrodków powiatowych do jednej (lub obydwu) stolic województwa czas dojazdu w komunikacji publicznej nie powinien przekroczyć 60 minut, a z dowolnej miejscowości na terenie województwa nie powinien przekroczyć 90 minut. Kierunek dotyczy więc ogółu działań organizacyjnych mających na celu taką organizację transportu publicznego, by w sposób maksymalny sprzyjał dojazdom do pracy, do szkół, do usług i do innych miejsc realizacji potrzeb mieszkańców na terenie województwa (w tym organizacja biletu regionalnego). Niezbędne działania inwestycyjne oraz zakup taboru, zawierają się w kierunkach wyznaczonych w ramach celu operacyjnego „Infrastruktura transportu”.
Rozwój zintegrowanych systemów transportu publicznego w obszarach funkcjonalnych miast	Kierunek dotyczy działań mających na celu organizację zintegrowanego systemu transportu publicznego w pięciu największych miastach i ich strefach podmiejskich (obszarach funkcjonalnych). Obejmuje działania organizacyjne. W zależności od preferowanych w przypadku danego miasta rozwiązań, możliwa jest realizacja różnych modeli – np. wspólnego transportu dla miast i obszarów podmiejskich, odrębnych systemów dla miast i gmin posiadających punkty styczne (węzły przesiadkowe), wyprowadzenia linii miejskich do obszarów peryferyjnych dostępnych z terenów podmiejskich transportem indywidualnym lub innych. Niezbędne działania inwestycyjne oraz zakup taboru zawierają się w kierunkach wyznaczonych w ramach celu operacyjnego „Infrastruktura transportu”. Kierunek dotyczy także dążenia do zniesienia opłat za przejazd przez obwodnice miast w ciągu autostrady A1 (Toruń, Grudziądz) oraz rozwoju systemów ITS.
Poprawa dostępności województwa w transporcie pasażerskim	Kierunek dotyczy działań mających na celu zwiększenie liczby połączeń w kolejowym i autobusowym transporcie publicznym obszaru województwa z innymi regionami, w tym