

Zapewnienie swobodnej mobilności mieszkańców i łatwej dostępności siedzib województw ma na celu poprawę sytuacji na rynku pracy oraz zapewnienie powszechnego dostępu do najwyższej jakości usług publicznych o charakterze regionalnym. Zbudowanie takiego systemu wyrówna dostęp do tych usług dla ludności całego województwa, a więc utworzy takie same szanse rozwoju społecznego. Uwarunkowaniami ewidentnie sprzyjającymi realizacji założenia regionalnego dośrodkowego systemu transportowego jest:

- wybitnie centralne położenie obydwu ośrodków stołecznych,
- dośrodkowy układ najważniejszych dróg i linii kolejowych,
- regularny i zwarty kształt województwa oraz stosunkowo niewielka odległość od siedzib województwa do nawet najdalej położonych obszarów województwa.

System będzie opierał się na maksymalnym wykorzystaniu kolei, jako transportu najszybszego i zapewniającego bezkolizyjną dostępność centrów miast, a uzupełniające znaczenie mieć będzie transport autobusowy, obsługujący kierunki, gdzie nie jest dostępny transport kolejowy.

Bardzo ważną rolę pełnić będą węzły przesiadkowe, których powinno być kilkadziesiąt na terenie województwa. System będzie „dwustopniowy”, to znaczy opierać się będzie na układach lokalnych, z których pasażerowie będą dowożeni do węzła przesiadkowego oraz na sieci dośrodkowej, obsługującej ruch pomiędzy węzłami a Bydgoszczą/Toruniem. Zakłada się wypracowanie regionalnego modelu dla węzła przesiadkowego. Będzie on uwzględniał (o ile uwarunkowania techniczne nie będą stanowiły przeszkody) unifikację rozwiązań w zakresie wyposażenia węzła. Niezbędne jest na przykład zapewnienie możliwości bezpiecznego pozostawienia własnych indywidualnych środków transportu oraz realizacja parkingów w bezpośrednim sąsiedztwie peronów, co zapewni szybki transfer podróżnych. Na bazie węzłów przesiadkowych możliwy będzie również rozwój drobnego handlu i usług. Dla wygody podróżnych dopuszczać się będzie tworzenie całkowicie nowej infrastruktury (poza siecią istniejących stacji i przystanków), które nie zawsze były wyznaczane w sposób optymalny z punktu widzenia interesów ludności z nich korzystającej. Wśród infrastruktury służącej pasażerskiemu transportowi multimodalnemu w największych miastach, wskazuje się między innymi na potrzebę kompleksowej przebudowy zespołu dworcowego PKP i PKS we Włocławku, w kierunku stworzenia węzła multimodalnego dla obsługi komunikacji w relacjach miasto-obszary otaczające. Wykorzystanie „nowego dworca” jako czynnika centrotwórczego w mieście jest jednym z ważniejszych postulatów zgłaszanych do Strategii przez samorząd miasta Włocławka.

Według Strategii niezbędne będzie wprowadzenie specjalnej polityki taryfowej tzw. „wspólna karta transportu publicznego w województwie”, która będzie realizować postulat „równego dostępu”, co oznacza, że koszt dojazdu nie powinien być ściśle związany z odległością. Zakłada się maksymalne wykorzystanie dla realizacji systemu „60/90” jednostki samorządowej Kujawsko-Pomorskiego Transportu Samochodowego. Będzie to wymagało jednak dalszych zmian organizacyjnych i inwestycji np. w zakresie zakupu taboru niewielkich pojazdów dla obsługi linii o małym natężeniu ruchu.

Całość omawianej problematyki zarówno kwestie inwestycyjne, jak i organizacyjne będzie przedmiotem kompleksowego branżowego programu regionalnego.