

Podsumowując - w dotychczasowej polityce regionalnej województwa kujawsko-pomorskiego przyjęto się określać Bydgoszcz, Toruń oraz strefy podmiejskie obydwu miast, mianem „aglomeracji bydgosko-toruńskiej”, ponieważ z punktu widzenia problematyki zagospodarowania przestrzennego, strefy podmiejskie Bydgoszczy i Torunia stanowią stosunkowo rozległy zurbanizowany obszar, który pod względem morfologii i fizjonomii jest stosunkowo homogeniczny, a jednocześnie odróżnia się od położonych „na zewnątrz” obszarów nie podlegających suburbanizacji. W kategoriach charakteru zagospodarowania przestrzeni, ten zurbanizowany obszar centralnej części województwa jest również w pewnym stopniu wewnątrznie zróżnicowany pod względem poziomu (stopnia) urbanizacji (to znaczy są tu obecne zarówno miejscowości o bardzo silnym stopniu zurbanizowania, jak i miejscowości wykazujące nieco niższy jego poziom), ale nie wg położenia w stosunku do Bydgoszczy lub do Torunia (wykazujące ten sam stopień zurbanizowania miejscowości podmiejskie obydwu miast wykazują podobne: morfologię, fizjonomię i pełnione funkcje). Natomiast w kategoriach funkcjonalnych (siła i kierunki powiązań) obszar jest wyraźnie podzielony na część silniej związaną z Bydgoszczą i część silniej związaną z Toruniem – obydwie te części można więc nazwać podobszarami funkcjonalnymi Bydgoszczy i Torunia w ramach jednego rozległego zurbanizowanego obszaru centralnej części województwa (aglomeracji bydgosko-toruńskiej).

W przypadku centralnej części województwa działania w ramach kształtowania struktur i wzmocnienia potencjału województwa powinny w szczególności polegać na:

- sukcesywnym rozwijaniu potencjału usług o znaczeniu regionalnym i ponadregionalnym, w zakresie których Bydgoszcz i Toruń są postrzegane jako miasta współodpowiedzialne za obsługę całego województwa i kształtowanie jego konkurencyjności, a zdolność ośrodków stołecznych do pełnienia tych funkcji jest wyrażana przez łączny potencjał Bydgoszczy i Torunia. To założenie skutkować będzie w przyszłości postrzeganiem Bydgoszczy i Torunia każdorazowo łącznie przy bilansowaniu stanu rozwoju funkcji regionalnych (i ponadregionalnych) oraz przy stymulowaniu rozwoju (i programowaniu interwencji na rzecz stymulowania rozwoju) tych funkcji. W szczególności wsparcie powinno dotyczyć następujących zagadnień: dostępność transportowa (transport drogowy, kolejowy, lotniczy, wodny śródlądowy), rozwój szkolnictwa wyższego, badań i nauki, rozwój kultury (w tym instytucji muzycznych), medycyny i ochrony zdrowia, innowacyjnej gospodarki (inwestycje w sferze B+R), lokowania instytucji szczebla krajowego i międzynarodowego, lokowania obiektów o znaczeniu symbolicznym – stanowiących wyróżniki tożsamościowe miast,
- rozwijaniu działalności o znaczeniu lokalnym, ale stanowiących bezpośrednie tło dla pełnienia funkcji regionalnych i ponadregionalnych (edukacja na wszystkich poziomach, placówki wsparcia całodobowego, specjalistyczne poradnie, lokalne instytucje kultury, przestrzenie publiczne oraz aktywność fizyczna i integracja, sprawny transport miejski i podmiejski, stan środowiska w mieście – zwłaszcza stan powietrza),
- 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, ograniczanie zjawiska wykluczenia, zapewnienie wsparcia wychowawczego,
- porządkowaniu struktury funkcjonalno-przestrzennej (estetyzacja zagospodarowania, gentryfikacja dzielnic centralnych, deglomercja przemysłu z centrów miast, rewitalizacja, zachowanie/rekonstrukcja zielonych pierścieni wokół miast),
- rozwijaniu rynków pracy o znaczeniu regionalnym,
- dalszej integracji komunikacyjnej Bydgoszczy i Torunia (za pomocą poprawy stanu i funkcjonalności istniejącej infrastruktury, budowy nowej oraz rozwiązań organizacyjnych w transporcie publicznym),
- zapewnianiu swobodnego dostępu (w tym także w transporcie publicznym) do obydwu miast stołecznych z terenu całego województwa (w transporcie publicznym realizacja idei 60/90),
- przeciwdziałaniu (zapobieganiu i działaniom naprawczym lub kompensującym) szeroko rozumianym negatywnym konsekwencjom suburbanizacji w sferze środowiskowej, społecznej i ekonomicznej, w tym w aspekcie ładu przestrzennego.

Podkreślić należy, że powyższe założenia nie stanowią przeszkody dla rozwoju przez obydwie miasta rdzeniowe i przez gminy podmiejskie jakichkolwiek inicjatyw mających na celu usprawnienie realizacji zadań własnych, rozwiązywanie problemów funkcjonalno-przestrzennych na poziomie lokalnym i ponadlokalnym, budowanie współpracy i zacieśnianie powiązań (zwłaszcza na rzecz rozwoju społecznego, rozwoju infrastruktury technicznej, budowania wspólnych systemów komunikacji publicznej, itp.). Działania takie, jako usprawniające