

W ramach celu „Spójne i bezpieczne województwo” zawarto ustalenia wspólne dla pozostałych celów głównych, tworzące pomiędzy nimi powiązania i relacje – niezbędne dla sprawnego funkcjonowania województwa jako spójnego systemu społeczno-gospodarczego o integralnej strukturze funkcjonalno-przestrzennej. Wyróżniono tu cztery cele operacyjne, dotyczące: funkcjonowania transportu publicznego, znaczenia technologii informacyjnych w rozwoju regionu, bezpieczeństwa, a także współpracy wszystkich regionalnych interesariuszy na rzecz rozwoju województwa.

W Strategii rozwoju bardzo duże znaczenie nadaje się kwestii funkcjonowania transportu publicznego. Należy pamiętać, że rozwój infrastruktury dla transportu jest przedmiotem celu operacyjnego „Infrastruktura transportu”, natomiast cel „Transport publiczny” dotyczy rozwiązań organizacyjnych funkcjonowania zorganizowanych przewozów osób. Są one absolutnie kluczowe dla zapewnienia mieszkańcom mobilności, zwłaszcza dla grup społecznych, dla których brak możliwości skorzystania z transportu publicznego często oznacza wykluczenie z możliwości rozwoju (dzieci i młodzież – głównie w zakresie dojazdów do szkół, osoby starsze). W aktualnie sporządzanej Strategii podtrzymuje się ideę „60/90”, która zakłada takie funkcjonowanie transportu publicznego na terenie województwa, 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. W zakresie organizacji pasażerskiego transportu kolejowego zamierza się doprowadzić do sytuacji, w której pociągi będą rozpoczynały i kończyły bieg nie w głównych stacjach danego miasta, ale w stacjach skrajnych (lub nawet w miejscowościach poza miastem), tak by połączenie było dostępne w możliwie dużej liczbie przystanków na terenie miast¹⁰³ (w niektórych miastach może to się wiązać z realizacją dodatkowych lub przebudową istniejących, przystanków i stacji). Transport publiczny na terenie województwa jest realizowany przez różnych przewoźników i należy dążyć do integracji funkcjonalnej systemu transportu, polegającej na takiej jego organizacji, by: linie obsługiwane przez różnych przewoźników były dostępne w ramach tych samych węzłów (dworców, przystanków), miały wzajemnie uzgadniane rozkłady jazdy (możliwość przesiadek), a docelowo prowadzona była wspólna polityka taryfowa i wzajemne honorowanie biletów (możliwość zakupu biletów łączących podróż środkami różnych przewoźników). Inną płaszczyzną organizacji transportu publicznego jest pięć największych miast województwa i ich obszary funkcjonalne. Powinny tu funkcjonować systemy zintegrowane, zapewniające zrównoważoną mobilność, w ramach których 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 miasta i gmin posiadających punkty styczne (węzły przesiadkowe), wyprowadzenia linii miejskich do obszarów peryferyjnych dostępnych z terenów podmiejskich transportem indywidualnym. Sprawna komunikacja podmiejska może ograniczać negatywne konsekwencje urban sprawl¹⁰⁴, bowiem będzie zachęcać do osiedlania się w jej zasięgu. Zakłada się dalszą integrację komunikacyjną obydwu miast stołecznych, w celu szybkiego i sprawnego przemieszczania się pomiędzy różnymi częściami Bydgoszczy i Torunia. Bardzo ważnym zadaniem pozostaje poprawa dostępności województwa w transporcie pasażerskim – niezbędne są działania mające na celu zwiększenie liczby połączeń w kolejowym i autobusowym transporcie publicznym obszaru województwa z innymi regionami, w tym także połączeń Bydgoszczy i Torunia z innymi krajowymi ośrodkami regionalnymi oraz z zagranicą. Należy się także spodziewać rozwoju usług transportu publicznego „na żądanie” – bezpłatne połączenia transportem samochodowym powinny dotyczyć osób w podeszłym wieku oraz osób z ograniczeniami ruchu ze względu na stan zdrowia lub niepełnosprawność, zamieszkujących obszary pozbawione innego rodzaju transportu.

Technologie komputerowe oraz sieć internetowa są narzędziami do pozyskiwania, przetwarzania, przechowywania i upowszechniania informacji – a więc służą realizacji konkretnych zadań merytorycznych wpisujących się w rozwój województwa. Jako tylko instrumenty osiągnięcia celów rozwojowych, teoretycznie nie muszą być traktowane w Strategii rozwoju jako obszar będący przedmiotem interwencji. Niemniej jednak, zdecydowano się je wyodrębnić w formie celu operacyjnego dla podkreślenia, jak dużą wagę przykładana się do faktu, że techniczna możliwość oraz umiejętności praktycznego wykorzystania tych narzędzi, będą miały w przyszłości kluczowe znaczenie dla jakości życia oraz konkurencyjności gospodarki oraz będą wpływały na szanse odniesienia sukcesu w każdym z celów głównych rozwoju województwa. Wskazano na pięć zasadniczych obszarów działań w ramach celu operacyjnego „Cyfryzacja”. Pierwszy dotyczy rozwoju kompetencji cyfrowych mieszkańców. De facto jest więc częścią szeroko rozumianego poziomu rozwoju społecznego, dotyczy umiejętności, które będą decydowały o możliwościach uczestnictwa lub konieczności pozostania wykluczonym z procesów rozwojowych, w których to w coraz szerszym zakresie posiadanie

¹⁰³ Np. połączenie Bydgoszcz – Toruń realizowane ze stacji Bydgoszcz Osowa Góra lub Bydgoszcz Błonie do stacji Lubicz.

¹⁰⁴ Tzw. „rozlewanie się miast” - proces poszerzania się miejskich terytoriów na obszary o mniej intensywnej urbanizacji