

- drogi wg kategorii
  - drogi krajowe,
  - drogi wojewódzkie (wraz z programem ich realizacji w systemie PPP),
  - drogi powiatowe i gminne,
- mapa spójności wewnętrznej i dostępności zewnętrznej wszystkich kategorii dróg,
- założenia planu finansowego dla realizacji ww. inwestycji.

3) Poprawa bezpieczeństwa na drogach wojewódzkich.

4) Dostosowanie obiektów inżynierskich do obowiązujących parametrów technicznych dróg

5) Standardy dróg (wytyczne).

Od 12 kwietnia do 25 czerwca 2013 r. odbył się cykl spotkań we wszystkich powiatach województwa oraz miastach prezydenckich, w których udział wzięli przedstawiciele Departamentu Planowania Regionalnego i Departamentu Infrastruktury Drogowej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego oraz reprezentanci jednostek samorządu terytorialnego. Spotkania miały na celu zapoznanie przedstawicieli władz powiatowych i gminnych z założeniami oraz celami związanymi z powstaniem „Planu komunikacji drogowej województwa kujawsko-pomorskiego” oraz zebranie informacji dotyczących potrzeb i identyfikację problemów związanych z drogami.

Strategia wojewódzka z oczywistych względów musi być spójna z dokumentami uchwalanymi na poziomie krajowym. W wymiarze krajowym, wiodącym dokumentem strategicznym dla realizacji interwencji z zakresu rozwoju transportu jest już wcześniej wymieniona „Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)”. Natomiast planowane interwencje transportowe wynikają z „Dokumentu Implementacyjnego dotyczącego inwestycji infrastruktury transportowej (drogowych, kolejowych, morskich i wodnych śródlądowych) na lata 2014-2020”. Uzupełnione będą interwencjami z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, ruchu lotniczego, ruchu kolejowego, transportu intermodalnego, ITS itp. oraz komplementarnych do niego (przygotowanych przez regiony), wykazów priorytetowych inwestycji transportowych zapewniających połączenie regionalnej sieci transportowej z siecią TEN-T.

Na poziomie krajowym w szczególności realizowane będą inwestycje transportowe w sieci TEN-T i niektóre inwestycje włączające tzw. węzły drugorzędne do sieci TEN-T, a także inwestycje w obszarze transportu morskiego i wodnego śródlądowego.

Na poziomie regionalnym interwencje zostaną skoncentrowane na inwestycjach włączających regionalne połączenia do sieci TEN-T oraz poprawiające bezpieczeństwo na tych drogach. Drogi niższego rzędu, tj. lokalne będą mogły być finansowane z funduszy europejskich, jedynie wtedy, gdy przyczynią się do fizycznej, gospodarczej i społecznej rewitalizacji i regeneracji ubogich społeczności, obszarów miejskich i obszarów wiejskich lub gdy zapewniają konieczne połączenie z siecią autostrad i dróg krajowych lub gdy uzupełniają luki w połączeniach transgranicznych.

Dostępność zewnętrzna, w przypadku transportu drogowego, oparta będzie na drogach szybkiego ruchu: autostrada A1 oraz drogach ekspresowych S5 i S10. Osiągnięcie dobrej dostępności zewnętrznej wymaga powiązań wewnętrznego drogowego układu województwa z węzłami na autostradach i drogami ekspresowymi (tym samym zrealizowany zostałby postulat dostępności regionu do korytarzy TEN-T). Obecnie według Strategii jedną z najważniejszych