

Uważa się, że infrastruktura kolejowa stanowi podstawę rozwoju przewozów przyjaznych środowisku, pomimo znacznego zmniejszenia udziału tych przewozów w ostatnich latach. Stan techniczny eksploatowanych linii kolejowych wymaga szeroko zakrojonych inwestycji. Niewątpliwie jest to skutkiem zbyt wolnego tempa prac modernizacyjnych w ostatnich kilkudziesięciu latach. Wykorzystanie pełnego potencjału sieci połączeń kolejowych wymaga zapewnienia zarówno odpowiednich systemów kontroli ruchu kolejowego (spełniających wysokie standardy bezpieczeństwa), jak i przystosowanego pod rzeczywiste potrzeby społeczne taboru kolejowego. Na zdecydowanej większości odcinków torowych prędkość kursowania pociągów waha się na poziomie 40-120 km/h. W roku 2010 tylko na około 14,5% liniach kolejowych ruch pociągów prowadzony mógł być z prędkością większą lub równą 120 km/h.

Lotnicza infrastruktura transportowa charakteryzuje się tylko jednym krajowym portem lotniczym im. F. Chopina we Warszawie oraz 10 regionalnymi portami lotniczymi obsługującymi regularne przeloty pasażerskie. Do sieci TEN-T zostało zakwalifikowanych 10 portów, w tym Port Lotniczy Bydgoszcz (do sieci kompleksowej). Zasób ponad 50 lotnisk cywilnych oraz ponad 50 lądowisk stanowi uzupełnienie i duży potencjał rozwojowy lotnictwa lokalnego i regionalnego. Ten sektor infrastruktury transportowej, w porównaniu do infrastruktury drogowej i kolejowej, wykazuje stosunkowo duże unowocześnienie (dotyczy to zwłaszcza lotnisk ruchu pasażerskiego). Szczególną uwagę zwraca się na rozbudowę infrastruktury drogowej i kolejowej zwiększającej dostępność do lotnisk. Identyfikuje się bowiem bardzo niską dostępność transportową portów lotniczych z drogami szybkiego ruchu oraz połączeniami kolejowymi, zapewniającymi szybkie połączenie z centrami dużych miast. Niewątpliwą potrzebą będzie również poprawa przepustowości głównych polskich portów lotniczych z uwagi na prognozowany dynamiczny rozwój tego sektora przewozów. W roku 2011 przepustowość terminali lotnisk wynosiła 26,5 mln pasażerów, zaś wykorzystana była w 82%, co ukazuje dalszą potrzebę inwestycji z zakresu rozbudowy terminali, dróg startowych itp., wpływających na poprawę ich zdolności obsługi.

Odnotowano niejednorodność techniczną infrastruktury żeglugi wodnej, a sieć dróg wodnych uznano za niespójną. Stopień eksploatacji dróg wodnych zależy przede wszystkim od klasy technicznej ich poszczególnych odcinków tych dróg. Korytarze międzynarodowe, o klasie technicznej V i IV, stanowią obecnie w naszym kraju około 5% długości wszystkich szlaków żeglugi śródlądowej. W całkowitej pracy przewozowej udział transportu wodnego śródlądowego jest znikomy. Najsprawniej działającym szlakiem wodnym jest Odrzańska Droga Wodna, choć i tak występują na jej środkowym odcinku istotne negatywne uwarunkowania do swobodnego transportu i to przez większość okresu nawigacyjnego. Integralną częścią tego sektora infrastruktury są porty rzeczne i przeładownie śródlądowe, których stan techniczny także wymaga przeprowadzenia gruntownych remontów w celu poprawienia zdolności przeładunkowych. Do najważniejszych eksploatowanych portów śródlądowych zaliczany jest m.in. port w Bydgoszczy na drodze wodnej Wisła-Odra oraz port w Toruniu na Wiśle.

Dostrzeżono, że infrastruktura logistyczna swój prawidłowy rozwój rozpoczęła tak naprawdę dopiero po akcesji Polski do UE. Był to znaczący impuls do wzrostu powierzchni magazynowych na terenie kraju. Uważa się, że infrastruktura ta jest dopiero w początkowym okresie rozwoju i tworzenia sieci centrów logistycznych. W przypadku terminali kolejowych dla transportu intermodalnego wymaga się, oprócz sukcesywnej rozbudowy i budowy nowych obiektów, stałe udoskonalanie oferty przeładunkowej oraz wdrażanie pakietów usług