

- f) zwiększenie innowacyjności gospodarki,
 - g) rozwój kapitału ludzkiego,
 - h) zwiększenie wykorzystania technologii cyfrowych,
 - i) bezpieczeństwo energetyczne i środowisko,
 - j) integracja społeczna,
 - k) wzmocnienie mechanizmów terytorialnego równoważenia rozwoju oraz integracja przestrzenna dla rozwijania i pełnego wykorzystania potencjałów regionalnych,
- a także, najważniejsze z punktu widzenia obszaru studialnego niniejszego opracowania:
- zwiększenie efektywności transportu,
 - zapewnienie dostępu i określonych standardów usług publicznych.

Formułując cel zwiększenia efektywności transportu w ŚSRK zwrócono uwagę na słabość polskiej infrastruktury transportowej pod względem gospodarki kraju. Zauważono, że transport stanowi kluczowy czynnik determinujący jej rozwój. Dostępność do infrastruktury oraz jej przepustowość natomiast umożliwiają tzw. dyfuzję rozwoju gospodarczego z obszarów silnych do regionów mniej rozwiniętych lub rozwijających się znacznie wolniej. Obecniymi, wskazywanymi w ŚSRK, mankamentami są m.in.:

- duży stopień zużycia eksploatacyjnego, zarówno infrastruktury punktowej, jak i liniowej,
- występowanie tzw. „wąskich gardeł” i brakujących ogniw,
- nierównomierność regionalnego rozmieszczenia sieci (dostępności),
- brak sieci dostosowanej do szybkiego ruchu,
- brak ciągłości klasy technicznej połączeń międzyaglomeracyjnych,
- słabość elementów i systemów infrastruktury integrującej różne rodzaje sieci,
- uciążliwość niektórych odcinków sieci dla mieszkańców i środowiska,
- nieliczne lub brak elementów inteligentnego i innowacyjnego rozwiązania sterowania lub zarządzania transportem.

Poważnym problemem w dalszym ciągu także pozostaje zbyt duża liczba wypadków drogowych oraz ofiar śmiertelnych i rannych na drogach.

Najważniejszym, wyartykułowanym celem w perspektywie do 2020 roku jest zwiększenie zewnętrznej (międzyregionalnej) i wewnętrznej (lokalnej) dostępności terytorialnej. Drugim zaś celem jest zapewnienie spójnego systemu transportowego, pozwalającego na sprawne przewozy towarów i ludności z wykorzystaniem różnych środków transportowych – ze szczególnym uwzględnieniem środków ekologicznych (sektory transportu szynowego i wodnego śródlądowego). Zakłada się również zmianę modelu finansowania infrastruktury transportowej, zwiększając wpływy od jej użytkowników za możliwość korzystania z niej oraz angażując środki pozabudżetowe.

Priorytetowymi kierunkami interwencji publicznej są: zwiększenie efektywności zarządzania w sektorze transportowym, modernizacja i rozbudowa połączeń transportowych oraz udrożnienie obszarów miejskich. Pożądane działania dla wskazanych kierunków interwencji zestawiono w tabl. 1.1.