

- przeciwdziałanie zagrożeniu utraty bezpieczeństwa energetycznego i odpowiednie reagowanie na to zagrożenie,
- zwiększenie poziomu zabezpieczenia przed ekstremalnymi zjawiskami naturalnymi i antropogenicznymi,
- kształtowanie struktur przestrzennych wspierających zdolności obronne państwa.

6) Przywrócenie i utwalenie ładu przestrzennego:

- wprowadzenie zintegrowanego systemu planowania społeczno-gospodarczego i przestrzennego zdolnego do efektywnej koordynacji działań podmiotów publicznych i polityk publicznych mających największe znaczenie dla zagospodarowania przestrzennego na różnych poziomach zarządzania,
- uporządkowanie regulacji zapewniających sprawność i powszechność działania systemu planowania przestrzennego,
- wzmocnienie instytucjonalne i jakościowe planowania przestrzennego.

Z niniejszym opracowaniem niewątpliwie najbardziej powiązany jest cel trzeci.

Zdiagnozowany problem dostępności terytorialnej kraju jest bardzo szeroki w związku z niewystarczającą dostępnością przestrzenną polskich miast dla potrzeb gospodarki o charakterze rynkowym. Istotne znaczenie miała również szybka dekapitalizacja sieci transportowych (drogowej, kolejowej i dróg wodnych) w drugiej połowie XX wieku. Zrodziło to problem pogłębienia różnic regionalnych i utworzenia stref o gorszej dostępności. Wzrost mobilności codziennej społeczeństwa oraz zwiększenia wielkości ruchu towarowego w sektorze transportu drogowego przy niewystarczającym poziomie nowych inwestycji spowodował znaczące koszty zewnętrzne transportu (związane z obciążeniem środowiska naturalnego, nadmierną eksploatacją dróg oraz zwiększeniem liczby wypadków drogowych). Zauważa się, że w tym właśnie okresie transport kolejowy okazał się być mniej konkurencyjny wobec transportu drogowego – głównie poprzez nieprzygotowanie logistyczne, techniczne oraz brak zapewnienia alternatywy przewozowej. Rozwój poszczególnych sektorów transportu odbywał się w sposób niezależny, co prawie doprowadziło do całkowitego braku rozwiązań multimodalnych. Główną barierą rozwojową obszarów funkcjonalnych ośrodków miejskich są problemy transportowe, stanowiąc istotne ograniczenie m.in. przestrzennego zwiększenia rynków pracy, zaś pośrednio sprzyjają niekontrolowanej suburbanizacji (brak kompleksowych rozwiązań z zakresu transportu publicznego).

Mając tak nakreślone problemy w rozwoju dostępności terytorialnej kraju KPZK zmierza do zapewnienia zbieżności priorytetowych inwestycji w transporcie zawartych w ŚSRK i w DSRK oraz w wytycznych unijnych w sprawie Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T. Kluczowymi inwestycjami są te związane z zapewnieniem spójności systemu transportowego poprawiającego dostępność wewnętrznej i zewnętrznej sieci transportowej kraju – w warunkach zrównoważonego rozwoju. Stąd też bardzo ważnym będzie dążenie do minimalizacji kosztów zewnętrznych transportu. W tym celu zwiększeniu musi ulec udział i rola transportu szynowego, co powinno następować sukcesywnie od roku 2015 (po zaawansowaniu programów związanych z rozwojem sieci autostrad i dróg ekspresowych). Preferowanymi działaniami w ruchu pasażerskim będą połączenia między największymi ośrodkami miejskimi (w tym połączenia międzynarodowe) z równoległym wykorzystaniem sieci kolejowej o wysokim standardzie, ale również linie dojazdowe do obszarów