

metropolitarnych, a także niektórych ośrodków średniej wielkości – zintegrowane z systemami transportu publicznego. Dla przewozów towarowych natomiast przewiduje się wsparcie modernizacji i budowy infrastruktury ułatwiającej prowadzenie przewozów intermodalnych (w tym centrów i terminali intermodalnych) oraz przewozów masowych realizowanych pomiędzy ośrodkami metropolitarnymi, przejściami granicznymi, portami morskimi oraz pozostałymi kluczowymi ośrodkami gospodarczymi. W żegludze śródlądowej priorytet uzyska modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej, zaś w zakresie transportu morskiego inwestycje mające na celu poprawę dostępności do najważniejszych portów morskich.

W zakresie poprawy dostępności polskich miast i regionów przewiduje się przede wszystkim poprawę wzajemnej dostępności czasowej głównych ośrodków miejskich (miasta wojewódzkie i pozostałe miasta regionalne). Dotyczy to m. in. dostępności do Warszawy z Wrocławia, Szczecina i Rzeszowa/Lublina, a także Białegostoku i Bydgoszczy, ale również w relacji: Gdańsk – Szczecin, Wrocław – Poznań, Gdańsk – Poznań. Inwestycje powinny skupiać się również w poprawie dostępności w integrujących się układach bipolarnych oraz wielowierzchołkowych (Warszawa – Łódź, Bydgoszcz – Toruń, Aglomeracja Górnośląska – Kraków – Częstochowa – Bielsko Biała). W przestrzeni europejskiej poprawa dostępności polskich miast i regionów zależeć będzie od rozwiązań wzmacniających integrację polskiego systemu transportowego w ramach sieci TEN-T. Wymagać to będzie podniesienia rangi i priorytetu inwestycji drogowych i kolejowych na trasach: Wrocław – Praga, Lublin – Lwów, Lublin – Kijów, Warszawa – Łomża – Ełk – Kowno, Warszawa – Białystok – Mińsk – Moskwa, Warszawa – Mińsk, Rzeszów – Koszyce, Wrocław – Brno – Wiedeń. Działaniami wspomagającymi osiągnięcie tego celu będą uruchamianie cywilne porty lotnicze w Polsce Wschodniej.

Przedsięwzięcia poprawiające dostępność ośrodków subregionalnych oraz obszarów wiejskich skupią się na poprawie dostępności do miejsc koncentracji usług publicznych i na integracji ich rynków pracy. Oznacza to pierwszeństwo prowadzenia inwestycji drogowych i kolejowych mających na celu połączenie największych miast z ośrodkami subregionalnymi i najważniejszymi centrami powiatowymi. Celem tych działań jest przede wszystkim zapewnienie ośrodkom subregionalnym oraz obszarom wiejskim dostępu do ośrodków innowacji, centrów nauki i wiedzy, a także do większych rynków pracy, edukacji, czy opieki zdrowotnej.

W celu poprawy dostępności do obszarów o najniższym poziomie dostępności czasowej do największych miast poprawie powinna ulec gęstość infrastruktury transportowej – umożliwiając oddziaływanie najsilniejszych ośrodków rozwoju gospodarczego na inne ośrodki. Ożywieniu tym samym powinien podlegać proces rozprzestrzeniania impulsów rozwojowych dużych miast na ich bliższe i dalsze otoczenie. Znaczącą rolę w tym działaniu przypisuje się organizacji transportu zbiorowego, zapewniającego dobre połączenia z miastami powiatowymi i subregionalnymi.

Zmniejszenie kosztów zewnętrznych transportu, wraz z uwzględnieniem kosztów środowiskowych, odbywać się może za pomocą odpowiednich działań organizacyjnych i inwestycyjnych. Służy temu głównie uwzględnianie w strategiach średniookresowych (do 2020 roku) i w planach inwestycyjnych wykorzystywanie alternatywnych środków transportu w stosunku do konwencjonalnego transportu drogowego i związanej z nim infrastruktury. W sposób bezpośredni wpływać na ten cel będzie prowadzenie prac modernizacyjnych sieci kolejowej pod kątem zapewnienia wysokiego poziomu jakości. W efekcie tego skróceniu