

powinny również ulec czasy przejazdu. W przewozach międzyaglomeracyjnych uznawane jest to za jeden z rzeczywistych warunków konkurencyjności takiej kolei wobec motoryzacji indywidualnej. Wpłyne to również na poprawę sprawności systemu połączeń towarowych przewozów kolejowych. Stąd też wsparciu powinny podlegać systemy intermodalne poprzez np. utworzenie sieci terminali dla transportu kombinowanego. Dostępność do obszarów cennych przyrodniczo będzie podlegała stopniowej poprawie na zasadzie podwyższenia standardu i bezpieczeństwa prowadzących do tych obszarów dróg z zastrzeżeniem braku generowania ruchu tranzytowego wewnątrz nich. Działaniem pożądanym, przyczyniającym się do zmniejszania zewnętrznych kosztów transportu będzie także optymalizacja transportu drogowego poprzez skoordynowane wykorzystywanie w nim inteligentnych rozwiązań informacyjno-organizacyjnych. Drogi wodne natomiast w perspektywie roku 2030 będą zmodernizowane do klasy III z zachowaniem istniejących odcinków klas IV i wyższych. Dotyczy to fragmentów szlaku Odrzańskiej Drogi Wodnej wraz z połączeniem kanałów, ale również dorzecza Odry przez Bydgoszcz do Gdańska oraz Wisły od ujścia Przemszy.

Zwiększanie dostępności wewnątrz obszarów funkcjonalnych z preferencją dla rozwoju transportu publicznego zależeć będzie od integracji tego sektora transportu w skali miasta, jego obszaru funkcjonalnego i regionu (w tym doskonalenie i rozwój systemów transportu szynowego, tj. kolej aglomeracyjna, szybki tramwaj, ale również szybkiego autobusu). Realizacja tego celu zależeć będzie w głównej mierze od podjętej współpracy gmin obszarów funkcjonalnych w zakresie zarówno komunikacji miejskiej, jak i transportu podmiejskiego oraz rozwój systemów „parkuj i jedź”.

Utworzenie zintegrowanego multimodalnego systemu transportowego, zapewniającego integrację transportu drogowego, kolejowego, powietrznego oraz żeglugi, nastąpi jedynie poprzez uwzględnianie w średniookresowych strategiach wzajemnego uzupełniania się tych środków transportu. Związane jest z tym uwzględnianie kosztów i korzyści wspólnego funkcjonowania różnych typów transportu oraz rozbudowę inteligentnych systemów transportowych. Pierwszoplanowe znaczenie natomiast będą miały działania kreujące operatorom właściwych warunków do budowy i rozbudowy terminali przeładunkowych i zintegrowanych węzłów przesiadkowych, integracja sieci lotnisk z siecią dróg i połączeń kolejowych w relacjach wewnętrznych, zapewnienie lepszej dostępności terminali portów morskich i rzecznych w transporcie lądowym – w celu osiągnięcia europejskiego jednolitego obszaru transportowego. Obszary aglomeracyjne powinny preferować stosowanie modelu intermodalnego dla pasażerskiego transportu publicznego.

W odniesieniu do strategicznego zarządzania i etapowania inwestycji bardzo ważnym jest, by zaplanowane inwestycje pozwalały osiągnąć i realizować rozwój sieci powiązań funkcjonalnych głównych ośrodków miejskich, tworzących otwarty układ z siecią europejskich ośrodków metropolitalnych. Najważniejsze pod względem skali inwestycyjnej przedsięwzięcia transportowe to: Kolej Dużych Prędkości (KDP) oraz Centralny Port Lotniczy (CPL). Inwestycje te uznawane są za niewralgiczne wobec wzmocnienia polskiego sektora transportu, zarówno wewnątrz kraju, jak i na zewnątrz w wymiarze europejskim i globalnym. W ramach zakresu inwestycyjnego zakłada się realizację obecnych planów rządowych, które zostały określone w aktach prawnych oraz dokumentach strategicznych i operacyjnych (np. Program budowy dróg krajowych na lata 2011-2015 oraz 2014-2020, Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku, czy Program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych). Realizacja tych działań odbywać się będzie poprzez celowe ich etapowanie, co służyć ma jednocześnie