

Newralgicznym założeniem jest uzyskanie w roku 2030 szkieletowej sieci połączeń dróg szybkiego ruchu (rys. 1.2) dla sieci powiązań głównych ośrodków miejskich (zwłaszcza pomiędzy Warszawą, Gdańskiem, Szczecinem, Poznaniem, Bydgoszczą i Toruniem, Łodzią, Wrocławiem, Konurbacją Górnośląską, Krakowem, Rzeszowem i Lublinem) wraz z otwartym układem zagranicznym (metropolii europejskich: Berlina, Pragi, Wiednia, Bratysławy i Budapesztu, Kijowa, Mińska i Moskwy). Elementem uzupełniającym będą obwodnice najważniejszych ośrodków miejskich – „duża” obwodnica Warszawy, obwodnica Krajowa, Trójmiasta, a także obwodnice po roku 2030: Poznania, Wrocławia, Szczecina. Dodatkowo, proces etapowania będzie obejmował utworzenie odcinków dróg ekspresowych na wybranych relacjach podnoszonych do standardów autostradowych (np. Warszawa – Kraków, Grudziądz – Poznań – Wrocław, Łódź – Wrocław, Warszawa – Lublin, Warszawa – Białystok, Szczecin – Gorzów Wielkopolski), bądź też może obejmować realizację inwestycji bezpośrednio w standardzie autostradowym (np. relacja Warszawa – Toruń – Bydgoszcz, Via Baltica, Gorzów Wielkopolski – Poznań, Wrocław – Praga). W celu uzupełnienia „brakujących połączeń”, niezbędnych do pełnej funkcjonalności społeczno-gospodarczej terytorium Polski, w KPZP zakłada się ich wykonanie (np. połączenie drogi ekspresowej Via Baltica z drogą Via Capathia na odcinku Białystok – Suwałki, czy też drogi ekspresowej na odcinku Suwałki – Grudziądz).

W przypadku transportu kolejowego (rys. 1.3) polityka transportowa realizowana będzie na podstawie rewitalizacji i modernizacji poszczególnych linii kolejowych na znacznym terenie państwa. Do roku 2030 zadaniem priorytetowym będzie wzmocnienie roli transportu kolejowego poprzez:

- inwestycje,
- zmiany organizacyjne i technologiczne,

których celem będzie znaczące zmniejszenie czasów przejazdu oraz podniesienie standardu usług pasażerskich przewozów kolejowych. Elementem uzupełniającym będą nowe, zmodernizowane połączenia krajowe obszarów Pomorza Środkowego, Polski Wschodniej, Mazur i Kotliny Kłodzkiej z jednoczesnym uwzględnieniem połączeń transgranicznych na najbardziej newralgicznych kierunkach funkcjonalnych. Postulowanym jest również podjęcie działań inwestycyjnych, podnoszących poziom obsługi połączeń funkcjonalnych poszczególnych rejonów kraju. Uwzględniona powinna być również obsługa najważniejszych relacji funkcjonalnych z państwami ościennymi.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie

W aspekcie rozwoju systemu transportowego, zapisy dokumentu KSRR jednoznacznie wskazują najpoważniejsze kierunki interwencji. Jednym z nich jest zwiększenie dostępności transportowej do miast wojewódzkich. Ograniczona dostępność transportowa do tych miast w znaczący sposób zmniejsza możliwości rozwojowe obszarów słabiej rozwijających się, co utrudnia również niwelowanie procesów marginalizacji. Wieloletnie zaniedbania w infrastrukturę drogową i kolejową natomiast spowodowały, że niektóre obszary kraju charakteryzują się bardzo niską dostępnością transportową (patrz rys. 1.4 i 1.5).

Mając zatem na uwadze znaczenie dostępności transportowej do miast wojewódzkich dla rozwoju regionalnego, polityka regionalna pełni istotną rolę w koordynowaniu działań w ramach polityki transportowej zarówno w skali kraju, jak i na poziomie wewnątrzregionalnym.

Innym zaś wyzwaniem, na które polityka regionalna musi odpowiedzieć przy użyciu szczegółowych rozwiązań (wspierając konkurencyjność regionów oraz zapewniając spójność