

Najważniejsze znaczenie pod względem konkurencyjności polskich obszarów oraz oddziaływania tych najsilniejszych na ośrodki peryferyjne przypisuje się rozbudowie infrastruktury komunikacyjnej. Kluczowe znaczenie zatem ma dostępność transportowa w wymiarze międzynarodowym i krajowym, ale również wewnątrzregionalnym. Tak samo, istotne jest zwiększenie ruchliwości wahałowej mieszkańców obszarów wiejskich.

Pamiętać jednak należy, że żegluga śródlądowa, transport morski oraz transport kolejowy uznane zostały jako proekologiczne sektory transportu, które wymagają wsparcia rangi krajowej oraz europejskiej. Ich rozwój powinien być realizowany w synergii z realizowanymi przedsięwzięciami na poziomie centralnym i regionalnym, przy jednoczesnym uwzględnieniu rachunku ekonomicznego prowadzonych działań inwestycyjnych – wynikających z endogenicznych potencjałów poszczególnych regionów.

W Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego ustalono trzy cele polityki regionalnej do roku 2020:

- wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionów (konkurencyjność),
- budowanie spójności terytorialnej i przeciwdziałanie marginalizacji obszarów problemowych (spójność),
- tworzenie warunków dla skutecznej, efektywnej i partnerskiej realizacji działań rozwojowych ukierunkowanych terytorialnie (sprawność).

Wymienianym jako podstawowe działanie w ramach wzrostu konkurencyjności polskich regionów do roku 2020 jest utworzenie zaawansowanych, wysokiej jakości powiązań transportowych, składających się z:

- połączeń autostradowych,
- dróg szybkiego ruchu,
- zmodernizowanych konwencjonalnych linii kolejowych,
- systemu kolei dużych prędkości,
- połączeń lotniczych.

W pierwszej kolejności prace powinny skupić się na poprawie krajowych i kontynentalnych połączeniach komunikacyjnych pomiędzy ośrodkami wojewódzkimi oraz pomiędzy nimi i ośrodkami miejskimi na terenie UE. W dalszej kolejności natomiast na pozostałych kierunkach. Będzie to miało przełożenie na intensyfikację powiązań funkcjonalnych polskich miast z dużo lepiej rozwiniętymi obszarami państw członkowskich (w szczególności na zachodzie Europy). Wpłyne to również pozytywnie na spójność terytorialną kraju, jednocześnie również na radykalną poprawę połączeń transportowych stolic województw z Warszawą – co przełoży się także na ogólną poprawę dostępności całego terytorium kraju. Istotna jest również modernizacja i rozbudowa głównych, międzynarodowych lotnisk objętych siecią TEN-T, wraz z uwzględnieniem lotnisk regionalnych. W transporcie morskim i wodnym śródlądowym polityka regionalna powinna skupić się na rozwoju infrastruktury portowej, autostrad morskich i wybranych odcinków żeglownych dróg śródlądowych.

Pożądanym działaniem, wspólnym dla wszystkich ośrodków wojewódzkich, jest optymalizacja rozwiązań organizacyjnych oraz rozbudowa pod względem jakościowym systemów transportu na poszczególnych obszarach funkcjonalnych tych ośrodków. Mając na uwadze problem zatłoczenia sieci miejskich, działania polityki regionalnej powinny rozwijać systemy transportowe poprzez m.in. integrację z systemami regionalnymi. W ślad za tym powinno się również stawiać na silną promocję w preferencji wyboru środków transportu zbiorowego. W tym celu polityka regionalna wspierać będzie również działania wdrażające