



Ministerstwo Infrastruktury

Załącznik 2
do Strategii Rozwoju Transportu

SŁOWNIK POJĘĆ TRANSPORTOWYCH SRT

Warszawa, dnia 30 marca 2011 r.

Acquis communautaire

Porządek prawny UE obejmujący zbiór zasad prawnych obecnych Wspólnot Europejskich, jak również orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości i Sądu Pierwszej Instancji. W skład tego dorobku prawnego wchodzi wszystkie traktaty (prawo pierwotne): Traktat o Europejskiej Wspólnocie Węgla i Stali (data wejścia w życie- 1952), Traktaty Rzymskie (1958) powołujące Europejską Wspólnotę Gospodarczą i Europejską Wspólnotę Energii Atomowej, Traktat Fuzyjny (1967), Jednolity Akt Europejski (1987), Traktat z Maastricht (1993), Traktat amsterdamski (1999), Traktat nicejski (2003) i Traktat Lizboński (2009). Oprócz tego system prawny Wspólnot tworzy tzw. prawo wtórne, czyli traktaty o przystąpieniu nowych państw członkowskich do Wspólnoty, akty prawne uchwalone podczas działalności instytucji wspólnotowych (rozporządzenia, dyrektywy, decyzje, zalecenia i opinie), umowy między UE i państwami trzecimi, jak również umowy państw członkowskich UE dotyczące wspólnej działalności.

Alternatywne napędy pojazdów

Są to napędy zastępujące tradycyjne silniki spalinowe. Są oparte na paliwach gazowych, węglowodorowych, alkoholach, czystym wodorze, a także są to napędy elektryczne i wykorzystujące ogniwa paliwowe. Mogą polegać na wykorzystaniu jednego źródła energii lub mogą mieć charakter mieszany (hybrydowy). Są główną innowacją technologiczną stosowaną w rozwoju parku pojazdów czystych ekologicznie.

ATM

Skrót od ang. *Air Traffic Management*- Zarządzanie Ruchem Lotniczym. Według klasyfikacji Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) zarządzanie ruchem lotniczym jest procesem, na który składają się trzy rodzaje działalności (funkcje): 1) zarządzanie przestrzenią powietrzną (*Airspace Management – ASM*) tj. przydzielanie użytkownikom odpowiednich części przestrzeni do wykorzystywania zgodnie z określonymi zasadami, 2) zarządzanie przepływem ruchu lotniczego i pojemnością przestrzeni (*Air Traffic Flow and Capacity Management – ATFCM*) w celu zoptymalizowania tego ruchu, 3) zapewnienie, odpowiednio do charakteru, natężenia i warunków ruchu lotniczego, właściwych służb ruchu lotniczego (*Air Traffic Services–ATS*).

Autostrada

Według definicji zawartej w Ustawie o drogach publicznych jest to droga przeznaczona wyłącznie do ruchu pojazdów samochodowych, mająca następujące cechy: a) wyposażona przynajmniej w dwie trwale rozdzielone jednokierunkowe jezdnie, b) posiadająca wielopoziomowe skrzyżowania ze wszystkimi przecinającymi ją drogami transportu lądowego i wodnego, c) wyposażona w urządzenia obsługi podróżnych, pojazdów i przesyłek, przeznaczone wyłącznie dla użytkowników autostrady.

Zgodnie z Ustawą Prawo o ruchu drogowym, jest to droga dwujezdniowa, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi (symbol A), na której nie dopuszcza się ruchu poprzecznego, przeznaczona tylko do ruchu pojazdów samochodowych, które na równej, poziomej jezdni mogą rozwinać prędkość co najmniej 40 km/h, w tym również w razie ciągnięcia przyczep.

Autostrada jest drogą ogrodzoną, zamkniętą dla ruchu pojazdów transportu miejskiego, pasy jezdne mają co najmniej 3,75 m szerokości, węzły są rozmieszczone w odległościach nie mniejszych niż 5 km, pochylenia nawierzchni nie przekraczają 4%.

[patrz też: **droga ekspresowa**]

Autostrady morskie

(ang. *MoS- Motorways of the Sea*) Według definicji zawartej w Decyzji 884/2004/WE (art. 12a) transeuropejska sieć autostrad morskich obejmuje wyposażenie i infrastrukturę co najmniej dwóch portów znajdujących się w dwóch różnych Państwach Członkowskich. W jej skład wchodzi następujące elementy: wyposażenie portowe, elektroniczne systemy zarządzania logistycznego, procedury bezpieczeństwa oraz procedury administracyjne i celne oraz infrastrukturę bezpośredniego dostępu naziemnego i morskiego, włącznie ze środkami zapewniającymi żeglugę przez okres całego roku, w szczególności poprzez udostępnienie sprzętu pogłębiającego i umożliwienie dostępu do portu w zimie dzięki lodolamaczom.

Transeuropejska sieć autostrad morskich ma na celu skoncentrowanie przepływu towarów na trasach morskich o odpowiedniej logistyce, w taki sposób, aby poprawić istniejące połączenia morskie, które są niezawodne, regularne i częste dla transportu towarów między Państwami Członkowskimi lub stworzenia nowych połączeń, aby ograniczyć ruch na drogach i/lub

poprawić obsługę państw i regionów peryferyjnych i wyspiarskich.

Baterijny samochód elektryczny	Jest to pojazd samochodowy (skrót angielski BEV – <i>Battery Electric Vehicle</i>) napędzany wyłącznie silnikami elektrycznymi zasilanymi bateriami o dużej gęstości i pojemności energetycznej oraz dużej żywotności, przystosowanymi do szybkiego ładowania lub wymiany. Docelowo jest to podstawowy najbardziej efektywny typ pojazdu samochodowego, który będzie w eksploatacji po wyczerpaniu się na świecie zasobów ropy naftowej. Stanowi największy przełom technologiczny w transporcie, przemyśle motoryzacyjnym i systemach zasilania energetycznego.
Bezpieczna infrastruktura drogowa	Jest to infrastruktura zapewniająca możliwości realnego zmniejszenia ryzyka wypadków drogowych niezależnych od zachowania prowadzących pojazdy samochodowe. Zapewnia takie możliwości jeśli ma odpowiednią geometrię łuków dróg, pozbawiona jest przeszkód na ich krawędzi i elementów zasłaniających widoczność na skrzyżowaniach, jest wyposażona w zatoki postojowe i bezpieczne pasy włączania się do ruchu, jest właściwie oznakowana i sygnalizowana.
Bike-sharing	System samoobsługowego korzystania z rowerów publicznych w miastach (wypożyczalnie rowerów). Promowany jest w dużych aglomeracjach miejskich w poruszaniu się na bliskie odległości dla zmniejszenia zatorów w ulicznym ruchu samochodowym, ograniczania emisji spalin i poprawy zdrowia mieszkańców. Eliminuje podstawowe wady roweru prywatnego, jakimi są: trudności w parkowaniu, narażenie na kradzież i wysokie koszty zakupu oraz użytkowania.
Car-sharing	System wspólnego użytkowania samochodów osobowych funkcjonujący w ponad 600 miastach na świecie. Samochody są udostępniane za opłatą użytkownikom przez operatorów floty pojazdów, którymi są różne spółki, agencje publiczne, spółdzielnie, stowarzyszenia lub grupy osób fizycznych. Stosowanie tego systemu zwiększa intensywność wykorzystania pojazdów w ciągu doby co prowadzi do zahamowania wzrostu liczby samochodów rejestrowanych prywatnie.
Car-pooling	System upodabniający i dostosowujący samochód osobowy do transportu zbiorowego. Polega na zwiększaniu liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem, głównie poprzez kojarzenie osób dojeżdżających do pracy lub nauki na tych samych trasach. Jest rozwijany w sytuacjach, gdy za względu na małe natężenie ruchu nieopłacalne jest uruchamianie linii zorganizowanego transportu zbiorowego. Funkcjonuje w oparciu o społecznościowe portale internetowe lub tablice informacyjne w miejscu pracy.
CDM	<p>Skrót od ang. nazwy <i>Collaborative Decision Making</i> - System Wspólnego Podejmowania Decyzji. Fundamentem systemu CDM jest jednolita platforma przepływu pełnej informacji pomiędzy poszczególnymi partnerami na temat obsługi samolotów w rejonie lotniska (ładowanie, obsługa naziemna, start).</p> <p>Podstawą działania CDM jest ścisła współpraca wszystkich partnerów oraz przepływ niezbędnych informacji w całym procesie związanym z korzystaniem samolotu z lotniska, czyli od lądowania, przez obsługę naziemną aż po odlot. CDM zakłada poprawę punktualności wykonania wszystkich tych operacji. CDM pozytywnie ma wpłynąć również na ograniczenie kosztów ruchu naziemnego na lotnisku, a także na optymalne wykorzystanie infrastruktury lotniskowej i efektywniejsze wykorzystanie zasobów firm handlingowych (zajmujących się kompleksową obsługą naziemną samolotów).</p> <p>CDM oznacza współpracę partnerów przy takich elementach obsługi operacji lotniczych, jak: wyznaczenie optymalnych i dokładnych czasów kołowania samolotów, uaktualnianie planów lotów (przez wymianę odpowiednich depeesz zawierających oczekiwany czas wylądowania, wykołowania, wyjścia z bloków i startu), obsługę przed startem (wspólne planowanie wyprowadzania samolotów ze stanowisk postojowych skracające czas oczekiwania bezpośrednio przed drogą startową, umożliwiające sprawniejsze wykonywanie startów).</p>
Centralna Magistrala Kolejowa	Linia kolejowa nr 4 o długości 223,833 km, łącząca Grodzisk Mazowiecki z Zawierciem. Wybudowana została w latach 1971-1977. Jest jedną z najważniejszych linii magistralnych w Polsce. Parametry tej linii określono następująco: największa prędkość pociągów

pasażerskich 200-250 km/h, masa pociągów towarowych - do 5000 ton brutto, najmniejszy promień łuku - 4000 m. W początkowym okresie po CMK jeździły prawie wyłącznie pociągi towarowe, a od 1984 r. zaczął dominować ruch pociągów pasażerskich. Po modernizacji torowiska od 2001 pociągi te mogą kursować z prędkością do 200 km/h, ale osiągnięcie tej prędkości jest ograniczone brakiem odpowiednich lokomotyw. W Master Planie dla Transportu Kolejowego do 2030 r. przewidziano jej modernizację na odcinku Grodzisk Mazowiecki–Zawiercie z dostosowaniem do prędkości ponad 200 km/h (250-300 km/h) oraz integrację z przyszłą siecią Kolei Dużych Prędkości.

Centralny Port Lotniczy

Jest to koncepcja lotniska centralnego dla Polski, mającego spełniać rolę portu lotniczego o zasięgu światowym.. Ma mieć charakter portu węzłowego (tzw. hubu) funkcjonującego na bazie siatki połączeń dominującego przewoźnika, o znaczącym udziale ruchu tranzytowego i połączeń dalekiego zasięgu oraz znaczącym udziale w lotniczym ruchu pasażerskim w Polsce, będącego jednocześnie kluczowym elementem multimodalnego węzła systemu transportowego Polski. Najbardziej prawdopodobna lokalizacja tego portu: między Warszawą a Łodzią.

Centrum logistyczne

Jest wyspecjalizowaną strukturą gospodarczą grupującą na zwartym obszarze duży zbiór podmiotów specjalizujących się w organizacji i fizycznym przepływie mas towarowych. Ma charakter publiczny. Stanowi punkt styku popytu i podaży usług logistycznych i transportowych. Jest zlokalizowane na skrzyżowaniu ważnych (międzynarodowych) arterii transportowych i stanowi punktowy element infrastruktury logistycznej o wysokim stopniu złożoności technicznej i organizacyjnej. Wyposażone jest w takie elementy jak: intermodalny węzeł transportowy, nowoczesne powierzchnie magazynowe, platformy przeładunkowe, nowoczesne obiekty biurowe, posterunek celny, system zaopatrzenia środków transportu w paliwo i energię, punkt technicznej obsługi i napraw środków transportu, infrastrukturę informatyczną, bank, pocztę, biura ubezpieczycieli, obiekty hotelowo-gastronomiczne i inne.

Cross-trade

Przewóz ładunku między dwoma państwami przez przewoźnika nie mającego siedziby w żadnym z tych państw. Usługi te są też nazywane „dużym kabotażem”.

[patrz też: **kabotaż**]

Diagnoza transportu

Jest obserwacyjnym i dokumentacyjnym rozpoznaniem mocnych i słabych stron sektora transportu niezbędnym do prawidłowego przygotowania strategii jego rozwoju i określenia szans i zagrożeń w przyszłości. Przeprowadza się ją za pomocą szczegółowych wskaźników i kryteriów ocen charakteryzujących funkcjonowanie poszczególnych podsystemów transportowych i generowanych przez nie efektów. Syntetyczne ujęcie wyników prac diagnostycznych ma postać analizy SWOT.

Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju

Zgodnie z art. 9-10 Ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, jest to dokument określający główne trendy, wyzwania i scenariusze rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz kierunki przestrzennego zagospodarowania kraju, z uwzględnieniem zasady zrównoważonego rozwoju, obejmujący okres co najmniej 15 lat. Zawiera w szczególności: 1) główne trendy i wyzwania, wynikające zarówno z rozwoju wewnętrznego kraju, jak i zmian w jego otoczeniu zewnętrznym, 2) kompleksową społeczno-gospodarczą koncepcję rozwoju kraju w perspektywie długookresowej z uwzględnieniem wymiaru społecznego, gospodarczego, środowiskowego, terytorialnego i instytucjonalnego, 3) scenariusze rozwoju społeczno-gospodarczego, uwzględniające cele i zasady zrównoważonego rozwoju, 4) uwarunkowania wewnętrzne i zewnętrzne przestrzennego rozwoju kraju, 5) cele, kierunki i priorytety przestrzennego rozwoju i zagospodarowania kraju oraz sposoby ich realizacji.

DMV

Skrót od ang. *Dual Mode Vehicle* - pojazd dwufunkcyjny drogowo-szynowy, który może poruszać się po torach oraz po drogach przeznaczonych dla ruchu kołowego. Możliwość jazdy w terenie realizowana jest przez koła drogowe. W trybie jazdy po torach pojazd wykorzystuje szynowy układ jezdny.

Dostępność transportowa

Jest to łatwość osiągnięcia danego miejsca ze zbioru innych miejsc dzięki istnieniu sieci infrastruktury i usług transportowych. Dany punkt obszaru jest tym dostępniejszy transportowo, im więcej jest innych punktów, do których można dotrzeć zadowalająco szybko, tanio i sprawnie. Zostało stworzonych i zdefiniowanych szereg specyficznych pojęć tej dostępności,

takich jak: dostępność czasowa, dostępność gałęziowa, dostępność wielogałęziowa (multimodalna), dostępność transportu publicznego, dostępność do węzłów (bram) transportu, dostępność potencjalowa (ang. *potential accessibility*) i inne.

Droga ekspresowa Zgodnie z Ustawą o drogach publicznych i Ustawą Prawo o ruchu drogowym jest to droga oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi (symbol S), przeznaczona wyłącznie do ruchu pojazdów samochodowych cechująca się: a) wyposażeniem w jedną lub dwie jezdnie, b) wyposażeniem w wielopoziomowe skrzyżowania z przecinającymi ją innymi drogami transportu lądowego i wodnego, z dopuszczeniem wyjątkowo jednopoziomowych skrzyżowań z drogami publicznymi, c) wyposażeniem w urządzenia obsługi podróżnych, pojazdów i przesyłek, przeznaczonym wyłącznie dla użytkowników drogi.

[patrz też: **autostrada**]

Droga szybkiego ruchu Jest to potoczne określenie drogi głównej ruchu przyspieszonego, która zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie jest oznaczona symbolem DP. Powinna mieć powiązania z drogami klasy Z (wyjątkowo klasy L) i drogami wyższych klas, a odstępy między skrzyżowaniami (węzłami) poza terenem zabudowy nie powinny być mniejsze niż 2000 m oraz nie mniejsze niż 1000 m na terenie zabudowy.

Droga utwardzona Zgodnie z klasyfikacją GUS, do dróg o nawierzchni twardej zalicza się drogi mające twardą nawierzchnię ulepszoną (z kostki kamiennej, klinkieru, betonu, płyt kamienno-betonowych, bitumu) oraz drogi mające twardą nawierzchnię nieulepszoną (tłuczniową lub brukową).

ESPON Jest Europejską Siecią Obserwacyjną Rozwoju Terytorialnego i Spójności Terytorialnej. Jest to program badawczy dotyczący rozwoju przestrzennego, związany z Funduszami Strukturalnymi UE. Program rozpoczął się w 2002 roku i jest finansowany częściowo ze środków Programu Inicjatywy Wspólnotowej INTERREG III oraz częściowo przez kraje członkowskie oraz Islandię, Norwegię i Szwajcarię. Celem programu jest zapewnienie politykom i praktykom na poziomie wspólnotowym, krajowym oraz regionalnym systematycznej, nowej i porównywalnej wiedzy na temat trendów w rozwoju terytorialnym Europy oraz wpływu wdrażanych polityk na regiony i obszary europejskie. Efektem badań są m.in. opracowania ilustrujące stan dostępności transportowej regionów europejskich.

Europejska klasyfikacja dróg wodnych Zgodnie z europejską klasyfikacją dróg wodnych śródlądowe drogi wodne dzielą się na: drogi o znaczeniu regionalnym (od klasy I do klasy III) oraz drogi o znaczeniu międzynarodowym (od klasy IV wzwyż). Parametry klasy IV, uznawane wcześniej w Europie za podstawowe, są obecnie traktowane jako minimalne dla dróg międzynarodowego znaczenia. W wielu przypadkach drogi wodne klasy IV pełnią tylko rolę łącznika między siecią regionalną a międzynarodową.

Europejski system transportowy Jest zasadniczym elementem przyczyniającym się do dobrobytu gospodarczego i społecznego w Europie. Odgrywa kluczową rolę w transportowaniu ludzi i towarów na poziomie lokalnym, regionalnym, krajowym, europejskim i międzynarodowym. Jest przedmiotem wspólnej polityki transportowej, której główne cele to integracja narodowych i gałęziowych systemów, skoordynowany rozwój sieci infrastruktury, liberalizacja rynków, zmniejszanie uciążliwości ekologicznej, poprawa bezpieczeństwa, podnoszenie jakości usług poprzez wdrażanie innowacyjnych rozwiązań.

[patrz też: **system transportowy**]

FAB Skrót od ang. *Functional Airspace Block*. Funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej oznacza obszar przestrzeni powietrznej, bazujący na wymogach operacyjnych i zapewniający zintegrowane zarządzanie przestrzenią powietrzną, niezależnie od istniejących granic. Stanowi on pierwszy krok w kierunku prowadzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (SES).

Zgodnie z założeniami drugiego pakietu legislacyjnego jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (SES II), funkcjonalne bloki przestrzeni są głównymi elementami umożliwiającymi poprawę współpracy pomiędzy instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej lub – w odpowiednich przypadkach – wprowadzenie zintegrowanej instytucji. Ich ustanowienie ma

służyć zwiększeniu bezpieczeństwa, efektywności działania i redukcji kosztów oraz zmniejszeniu emisji zanieczyszczeń do środowiska. Celem utworzenia funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej w Europie jest także osiągnięcie maksymalnej pojemności i wydajności sieci zarządzania ruchem lotniczym. Państwa członkowskie UE zostały zobowiązane do utworzenia bazujących na wymogach operacyjnych funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej najpóźniej do dnia 4 grudnia 2012 r.

Funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej mogą być ustanawiane wyłącznie na mocy wzajemnych porozumień pomiędzy państwami członkowskimi Unii Europejskiej i, jeżeli zajdzie taka potrzeba, państwami trzecimi, w których gestii znajduje się dowolna część przestrzeni powietrznej stanowiącej fragment bloku.

[patrz też: **SES**]

Gazy cieplarniane

Są to gazowe składniki atmosfery tworzące efekt cieplarniany. Należą do nich: a) dwutlenek węgla (CO₂) odpowiadający w 60% za wywołanie efektu cieplarnianego (człowiek zwiększa ilość CO₂ w atmosferze przez spalanie węgla, ropy lub gazu ziemnego oraz przez wycinanie lasów), b) metan (CH₄) odpowiedzialny za 20% ocieplenia wywołanego przez działalność człowieka na Ziemi, a jego główne źródła to wycieki z kopalń, gazociągów i szybów naftowych, oczyszczalnie ścieków oraz zwierzęta hodowlane, głównie krowy, owce i kozy, c) podtlenek azotu (N₂O) odpowiedzialny za mniej więcej 6% efektu cieplarnianego, powiększany w atmosferze przede wszystkim przez stosowanie opartych na azocie nawozów sztucznych.

General Aviation (GA)

Polski odpowiednik tego pojęcia to lotnictwo ogólne i korporacyjne obejmujące bardzo różne rodzaje działalności, od lotnictwa rekreacyjnego z użyciem szybowców aż po skomplikowaną eksploatację samolotów dyspozycyjnych i wyspecjalizowane prace lotnicze. Znaczna część lotnictwa ogólnego i korporacyjnego obejmuje małe i średnie przedsiębiorstwa oraz organizacje niemające celu zarobkowego, które działają przy pomocy ochotników. W zakresie prac lotniczych europejskie przedsiębiorstwa świadczą wyspecjalizowane usługi wysokiej wartości zarówno we Wspólnocie, jak i w krajach trzecich. Obejmują one prace kartograficzne, usługi świadczone na morzu, prace budowlane, patrolowanie i konserwację rurociągów, prace agrolotnicze i nadzór nad zasobami przyrodniczymi, badania meteorologiczne, gaszenie pożarów, telewizyjne relacje na żywo, nadzorowanie sytuacji na drogach i inne.

Gestia transportowa

W handlu międzynarodowym jest to prawo i obowiązek zorganizowania oraz opłacenia transportu towaru będącego przedmiotem kontraktu kupna– sprzedaży i uzgodnionych w kontrakcie warunków według wzorcowych formuł INCOTERMS na swoim odcinku przez importera i eksportera. Najlepiej byłoby stosować zasadę "kupuj na warunkach FOB, a sprzedawaj na warunkach CIF", bowiem wówczas odcinki transportowe są najdłuższe dla strony, która ma gestię transportową, dzięki czemu zysk jest relatywnie wyższy. Najważniejsze zalety posiadania gestii transportowej to: a) bezpośredni wpływ strony odpowiedzialnej za transport na przebieg procesu transportowego, w tym na rodzaj i termin realizacji przewozu, b) zmniejszenie kosztów przewozu towaru poprzez zorganizowanie transportu we własnym zakresie, jeśli transport w innej formie okaże się nieopłacalny.

Grupa Wyszehradzka

Inaczej nazywana V4, jest nieformalną istniejącą od 1991 r. organizacją skupiającą państwa Europy Środkowej: Czechy, Polskę, Słowację i Węgry. Nie posiada żadnych rozbudowanych struktur. Jediną jej instytucją pozostaje Sekretariat Międzynarodowego Funduszu Wyszehradzkiego z siedzibą w Bratysławie, który, dysponując własnym budżetem w wysokości 3 mln euro i strukturą, realizuje wspólne projekty w różnych dziedzinach z udziałem zarówno instytucji rządowych, jak i pozarządowych. Przed ugrupowaniem rysują się sfery działania, w których wspólnie można wiele dokonać. Najważniejsze z nich to ochrona środowiska naturalnego, infrastruktura, transport, energetyka i turystyka. Szczególne znaczenie wydaje się mieć wspólne działanie Czwórki w promocji naszego regionu.

Hub lotniczy

Jest nim węzłowy port lotniczy, który spełnia rolę głównego portu przesiadkowego z ofertą przelotów w wielu relacjach i infrastrukturą dostosowaną do obsługi ruchu przesiadkowego. Umożliwia on pasażerom korzystanie z połączeń lotniczych w większości relacji z regionalnych portów, z których dolatują oni do portu przesiadkowego i dopiero w tymże porcie uzyskują połączenie na wybraną relację międzynarodową lub inną regionalną.

[patrz też: **Centralny Port Lotniczy**]

Hybrydowe pojazdy drogowo-kolejowe

W poszukiwaniach nowych rozwiązań technicznych dla transportu intermodalnego pojawiła się koncepcja i prototypowe konstrukcje nazywane *road-rail vehicle*. Są to pojazdy z podwójnymi automatycznie wymiennymi kołami na osiach (z oponami i stalowymi) przystosowane do płynnego ruchu zarówno po drodze kołowej, jak i po szynach.

Infrastruktura hydrogenowa

Sieć stacji tankowania czystego sprężonego wodoru do pojazdów napędzanych ogniwami paliwowymi. Jej istnienie jest podstawowym warunkiem rozwoju floty czystych ekologicznie pojazdów z tym napędem. W wielu krajach Unii Europejskiej już jest realizowany program budowy tej infrastruktury (najwięcej ich powstanie w Skandynawii, Niemczech i Wielkiej Brytanii). Rozwój tej infrastruktury może odbywać się dzięki zaangażowaniu kapitału prywatnego, ale w początkowej fazie konieczne jest jego wsparcie przez czynniki publiczne.

Infrastruktura transportu lądowego

Infrastruktura transportu lądowego jest najważniejszym rodzajem infrastruktury technicznej każdego państwa. Stanowi podstawę funkcjonowania przedsiębiorstw transportowych, a także transportu wykonywanego na użytek własny (w tym motoryzacji indywidualnej). Ze swej istoty powinna mieć charakter publiczny (dostępna dla różnych użytkowników). Składa się na nią zbiór budowli, budynków i innych trwale zlokalizowanych obiektów technicznych wraz ze strukturami zarządzającymi nimi, stanowiący platformę warunkującą lub ułatwiającą poruszanie się środków przewozowych w systemie transportowym.

Szczegółowy zestaw składników infrastruktury transportu lądowego został określony w Rozporządzeniu Komisji (EWG) nr 2598/70 stanowiącym załącznik do rozporządzenia Rady (EWG) nr 1108/70 i obejmuje dla przykładu takie elementy, jak: a) transport kolejowy: powierzchnia gruntów zajętych pod torowiska, tory i podłoże kolejowe, konstrukcje budowlane (mosty, przepusty, wiadukty, tunele i inne), przejazdy kolejowe, nadbudowy, drogi dojazdowe dla pasażerów i towarów, urządzenia zabezpieczające, sygnalizacyjne i łącznościowe na otwartych torach, w stacjach i stacjach rozrządowych, urządzenia świetlne do celów ruchu kolejowego i bezpieczeństwa, urządzenia do przetwarzania i doprowadzenia energii elektrycznej do holowania pociągów, budynki wykorzystywane przez dział infrastruktury; b) transport drogowy: grunt zajęty pod drogi, elementy budowlane stworzone pod drogi przed ułożeniem nawierzchni (wykopy, nasypy, odpływy itd.), nawierzchnia główna drogi i pomocnicza, pas zieleni, kanały ściekowe i inne urządzenia odwadniające, twarde pobocza i inne miejsca do nagłych postojów, zatoczki i parkingi na otwartej drodze, miejsca do parkowania na obszarach zabudowanych na gruncie publicznym, roślinność i architektura zieleni, urządzenia zabezpieczające, konstrukcje budowlane (mosty, przepusty, wiadukty, tunele i inne), przejazdy kolejowe, znaki drogowe i urządzenia sygnalizacyjne i łącznościowe, urządzenia świetlne, urządzenia do poboru opłat, parkometry, budynki wykorzystywane przez dział infrastruktury; c) transport wodny śródlądowy: grunt zajęty pod drogi i zbiorniki wodne, kanały, baseny i osłony kanałów, podwaliny, falochrony, wały brzegowe, drogi holowania i drogi dojazdowe, urządzenia regulowania poziomu wód, budowle do kontroli wód, zapory wodne i budowle piętrzące, śluzy nawigacyjne, przystanie ze sprzętem cumowniczym, przenośne mosty, urządzenia do oznakowania kanałów, sygnalizacji, bezpieczeństwa, łączności i oświetlenia, urządzenia do kontroli ruchu, urządzenia do poboru opłat, budynki wykorzystywane przez dział infrastruktury.

Infrastruktura transportu lotniczego

Infrastruktura transportu lotniczego w istotny sposób różni się od infrastruktury transportu lądowego, gdyż brak jest materialnej (nawierzchniowej) postaci drogi powietrznej. Infrastruktura ta, w świetle międzynarodowej klasyfikacji (w tym zawartej w Dyrektywie Rady 96/67), składa się z elementów punktowych i liniowych dostosowanych do specyfiki ruchu samolotów oraz specyfiki przemieszczania i obsługi pasażerów. Wyróżnia się także infrastrukturę ogólną lotnictwa związaną z rejestracją statków powietrznych, szkoleniem personelu latającego, certyfikacją i standaryzacją.

Na infrastrukturę punktową (lotniskową) składa się: a) wyposażenie części lotniska zamkniętej dla publiczności („*air side*”): grunt lotniska, pasy startowe i miejsca postojowe samolotów, urządzenia do rozładunku i załadunku bagażu, ładunków towarowych i poczty, urządzenia do czyszczenia samolotów, dostarczania paliwa, dostarczania zaopatrzenia pokładowego (catering); b) wyposażenie części portu lotniczego otwartej dla publiczności („*land side*”), obejmującej recepcję oraz odprawę pasażerską i bagażu („*check-in*”), pomieszczenia gastronomiczne, handlowe i sanitarne, punkty widokowe; c) wyposażenie służące

bezpieczeństwu i niezawodności portu (*security and safety services*): wyposażenie niezbędne dla policji, służb bezpieczeństwa, celnych, imigracyjnych, przeciwpożarowych i ratowniczych; d) infrastruktura komunikacyjna lotniska (połączenia drogowe, kolejowe, PRT i inne).

Na infrastrukturę liniową składa się wyposażenie niezbędne do zarządzania ruchem lotniczym (*Air Navigation Services - ANS*). ANS obejmuje następujące elementy: infrastrukturę obiektową (ośrodki kontroli ruchu lotniczego, ośrodki radiokomunikacyjne, radionawigacyjne), infrastrukturę dozoru, w tym infrastrukturę radiolokacyjną, infrastrukturę ATM, infrastrukturę łączności i pozostałą.

Infrastruktura transportu morskiego

Umożliwia wykorzystanie akwenów morskich przez statki przewożące ładunki i pasażerów między punktami zlokalizowanymi na wybrzeżach. Jest uzupełnieniem naturalnej drogi morskiej o elementy techniczne i instytucjonalne niezbędne do sprawnego załadunku, żeglugi i wyładunku. Obejmuje infrastrukturę portową (akwatorium portowe, terytorium portowe, portowa sieć dróg kolejowych, kołowych, stacje portowe, sieci i węzły składające się na tzw. portowe sieci instalacyjne) i infrastrukturę liniową (kanały morskie, tory wodne, wyposażenie systemów nawigacji globalnej i monitorowania bezpieczeństwa na morzu).

Integrator ładunków

Nowy zawód transportowy (ang. *Freight Integrator- FI*) promowany przez instytucje Unii Europejskiej. Może mieć formę integratora usług multimodalnych (*Multimodal Services Integrator*), czyli przedsiębiorstwa, które ma umowę z klientami na przewóz jednostek intermodalnych. Na pojęcie „integratora transportu multimodalnego” składa się wiele elementów, odróżniających tę koncepcję od innych rozwiązań z zakresu logistyki (np. od spedytora lub operatora transportu multimodalnego). Istotą koncepcji integratora transportu multimodalnego jest dokonywanie wyboru i kombinacji, tj. integracji różnych składników w jeden łańcuch transportowy. Ważne przy tym jest, aby przy wyborze środków służących do realizacji usługi, integrator kierował się przede wszystkim kryterium efektywności ekonomicznej (optymalna cena i jakość), jak również poszanowaniem środowiska naturalnego.

Inteligentne systemy transportowe (ITS)

Szeroki zbiór różnorodnych narzędzi bazujących na technologii informatycznej, komunikacji bezprzewodowej i elektronice pojazdowej, umożliwiających sprawne i efektywne zarządzanie infrastrukturą transportową oraz sprawną obsługą podróżnych. W takich systemach funkcjonowanie transportu jest w wysokim stopniu wspierane zintegrowanymi rozwiązaniami pomiarowymi (czujniki, sensory), telekomunikacyjnymi, informatycznymi i informacyjnymi, a także automatycznego sterowania. Według przeprowadzonych empirycznych badań, dzięki systemom ITS jest możliwe zmniejszenie o 40-80% ryzyka wypadków związanych z ruchem pojazdów samochodowych, obniżenie o 5-10% wielkości szkodliwych emisji silnikowych do atmosfery, obniżenie o 15-20% jednostkowego zużycia bezpośredniego energii w transporcie z czym wiąże się adekwatna obniżka jednostkowych kosztów eksploatacji środków transportu, zwiększenie o 20-30% przepustowości istniejących elementów transportowej infrastruktury liniowej i punktowej (bez inwestowania w dodatkowe pasy ruchu), zmniejszenie o 40-70% strat czasu w przejazdach na obszarach wysoko zurbanizowanych.

JST

Skrót od jednostki samorządu terytorialnego. Podstawową jednostką samorządu terytorialnego w Polsce jest gmina. Gmina wykonuje wszystkie zadania samorządu terytorialnego nie zastrzeżone dla innych jednostek samorządu terytorialnego: powiatu i województwa. Jednostki samorządu terytorialnego mają osobowość prawną. Przysługują im prawo własności i inne prawa majątkowe. Jednostkom samorządu terytorialnego zapewnia się udział w dochodach publicznych odpowiednio do przypadających im zadań. Dochodami jednostek samorządu terytorialnego są ich dochody własne oraz subwencje ogólne i dotacje celowe z budżetu państwa. Jednostki samorządu terytorialnego wykonują swoje zadania za pośrednictwem organów stanowiących i wykonawczych.

Just-in-time (JIT)

JIT (czyli „Dokładnie Na Czas”) to system działania pozwalający produkować, dostarczać wymagane materiały, surowce lub produkty dokładnie wtedy, kiedy są one niezbędne tzn. zgodnie z wymaganiami planu czy też zlecenia. Jedną z technik zarządzania procesami przewozowymi stosowaną dla wyeliminowania marnotrawstwa poprzez dostarczanie każdemu procesowi produkcyjnemu wszystkich potrzebnych elementów w wymaganym momencie i wymaganej ilości. Główną korzyścią związaną z JIT jest zredukowanie czasu realizacji dostaw do minimum, co przynosi istotne oszczędności związane z kosztami magazynowania i

trzymania zapasów. Warunkiem koniecznym wdrożenia JIT jest posiadanie modelowo zaprogramowanych procesów i poprawnie wdrożonego systemu informacyjnego zarządzania. Nie można jednak liczyć na sprawną realizację koncepcji JIT bez niezawodnej logistyki zaopatrzenia i dobrze wykorzystującej zasoby logistyki produkcji.

Kabotaż

Jedną z form eksportu usług transportowych polegającą na wykonywaniu przewozów ładunków lub osób między punktami położonymi wyłącznie poza terytorium kraju, w którym przewoźnik ma swą siedzibę. Dawniej pojęcie to odnosiło się tylko do morskiej żeglugi przybrzeżnej między portami położonymi w obrębie tego samego państwa. Liberalizacja dostępu do rynków transportowych w Unii Europejskiej doprowadziła do rozciągnięcia tego pojęcia na wszystkie gałęzie transportu (poza rurociągowym). Największe emocje budził problem liberalizacji kabotażu samochodowego, którego nadmierny rozwój wynikał z istnienia w niektórych krajach dużych nadwyżek potencjału przewozowego i dużych różnic cen usług między przedsiębiorstwami swobodnie konkurującymi na zliberalizowanym rynku (z tego powodu nowym państwom członkowskim UE były narzucone okresy przejściowego ograniczenia prawa do kabotażu samochodowego). Obecnie w UE istnieją możliwości wykonywania przewozów kabotażowych także w transporcie kolejowym, lotniczym i wodnym śródlądowym. Rozróżnia się jego dwie formy: duży kabotaż wykonywany między punktami początkowymi i docelowymi przewozu położonymi w dwóch różnych krajach (tożsamy z pojęciem *cross-trade*) i mały kabotaż wykonywany w obrębie jednego państwa.

[patrz także: **cross-trade**]

Koleje Dużych Prędkości

Podsystem kolejowych przewozów pasażerskich charakteryzujący się znacznie większą prędkością handlową pociągów niż pozostałe rodzaje przewozów. W Unii Europejskiej kryteria zaliczenia do kolei dużych prędkości zostały określone w Załączniku I do Dyrektywy 96/48 w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości: a) jako linie zbudowane specjalnie dla dużych prędkości, pozwalające na osiąganie prędkości równej lub większej niż 250 km/h (i odpowiadający temu wymogowi tabor), b) jako linie o standardzie dostosowanym do dużych prędkości, pozwalające na osiąganie prędkości rzędu 200 km/h (i odpowiadający temu wymogowi tabor), c) jako linie o standardzie dostosowanym do dużych prędkości, które mają szczególne cechy będące rezultatem ograniczeń topograficznych lub planowania przestrzennego miast, na których prędkość musi być dostosowana do warunków (a tabor - przy największej możliwej prędkości na pozostałych liniach). W innych krajach (np. w USA) stosuje się niższe progi prędkości kwalifikującej linię do kategorii KDP. Budowa KDP ma uzasadnienie w relacjach, w których istnieje bardzo duży popyt na przejazdy pasażerskie (powyżej 5 mln osób rocznie), a odległości największej liczby przejazdów zamykają się w przedziale 200-800 km.

Komodalność

Współmodalność (*ang. comodality*)- efektywne wykorzystanie wszystkich środków transportu samodzielnie i w połączeniu z innymi w celu optymalnego i zrównoważonego wykorzystania zasobów. Definicja wg A. Giorgio, KOMODA i logistyka w Europie: Komodalność i Zintegrowane Zarządzanie Ruchem Miejskim. „Logistyka” 2009, nr 2.

Komunikacja miejska

Zgodnie z definicją zawartą w Ustawie z 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym komunikacją miejską są gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta, albo: a) miasta i gminy, b) miast, c) miast i gmin sąsiadujących - jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego. Angielskimi odpowiednikami tego pojęcia są *Public Transport* lub *Public Transit*, a także *Urban Transport*.

Koncesyjny system budowy autostrad

System stwarzający możliwość zaangażowania kapitału prywatnego w budowę i eksploatację autostrad.

Obowiązująca od 1995 r. ustawa o autostradach płatnych dawała formalnie możliwość by autostrady były budowane przede wszystkim ze środków koncesjonariuszy oraz uzyskanych przez nich kredytów, którzy zwrot poniesionych nakładów i ustalone wynagrodzenie, mieli uzyskać w drodze eksploatacji autostrad (tj. z opłat za przejazd autostradami). Po wygaśnięciu koncesji, autostrady miały zostać przekazane przez koncesjonariuszy właściwym organom państwowym.

Znowelizowana w 2000 r. ustawa o autostradach płatnych stworzyła możliwość finansowania

budowy i eksploatacji autostrad w systemie „Partnerstwa Publiczno-Prywatnego” (PPP). System ten polegał na realizacji przedsięwzięć z udziałem środków publicznych i prywatnych oraz zakładał, że połączone możliwości sektora państwowego i prywatnego przyspieszą realizację projektów autostradowych. W ramach nowelizacji ustawy utworzony został Krajowy Fundusz Autostradowy, na rachunku którego miały być gromadzone środki stanowiące uzupełnienie dotychczasowego finansowania budowy autostrad ze środków publicznych. W jego miejsce od 1 stycznia 2004 r. utworzony został Krajowy Fundusz Drogowy dający szersze możliwości wspomagania budowy autostrad. Na podstawie ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. Przepisy wprowadzające ustawę o swobodzie działalności gospodarczej - uchylone zostały w ustawie o autostradach płatnych przepisy dotyczące koncesjonowania. W ich miejsce powstał przepis mówiący, że budowa i eksploatacja autostrady albo wyłącznie eksploatacja autostrady wymaga zawarcia umowy o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady.

W aktualnie obowiązującym stanie prawnym system koncesyjny jest traktowany jako forma PPP. W tym modelu realizacji inwestycji inwestorem jest spółka, z którą Minister Infrastruktury zawiera umowę o budowę i eksploatację autostrady płatnej na podstawie ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym. Oprócz ustawy o autostradach płatnych możliwe jest również wykorzystanie procedur przetargowych przewidzianych w ustawach: a) Prawo zamówień publicznych, b) O koncesjach na roboty budowlane lub usługi (z 9 stycznia 2009 r.), c) O partnerstwie publiczno-prywatnym. Finansowanie budowy autostrady płatnej zapewnia spółka.

[patrz także: *partnerstwo publiczno- prywatne PPP*]

Kongestia transportowa (Zatłoczenie)

Chroniczne zjawisko większego natężenia ruchu środków transportu od przepustowości wykorzystywanej przez nie infrastruktury. Występuje na niektórych odcinkach sieci i węzłach transportowych, szczególnie na obszarach wysoko zurbanizowanych lub na trasach łączących ze sobą ośrodki o dużej sile wzajemnego ciążenia. Objawia się dużym zmniejszeniem średniej prędkości ruchu, długotrwałymi zatorami, rozlewaniem się na sieci dojazdowe. Jest trudna do przezwyciężenia ze względu na ograniczenia przestrzenne rozbudowy przeciążonej infrastruktury i lawinowe narastanie ruchu po modernizacji odcinków dotkniętych kongestią.

Kontenerowe terminale intermodalne

Stanowią podstawową infrastrukturę punktową w sieciach transportu intermodalnego. Są wyposażone w odpowiednie urządzenia przeładunkowe umożliwiające przeładunek jednostek intermodalnych pomiędzy różnymi rodzajami transportu. Są zlokalizowane w dużych portach morskich i ważnych lądowych centrach dystrybucyjnych. Największą wydajnością, szybkością operacji i niskimi kosztami jednostkowymi charakteryzują się w pełni zautomatyzowane kontenerowe terminale morskie.

Koszty zewnętrzne transportu

Koszty zewnętrzne transportu są ustalane poza systemem księgowości przedsiębiorstwa transportowego i zgodnie z przepisami podatkowymi nie stanowią kosztów uzyskania przychodu tego przedsiębiorstwa. W większości przypadków nie obejmują one konkretnych wydatków związanych z daną usługą transportową, a są jedynie skalkulowaną wielkością zysków i strat osób trzecich z tytułu degradacji środowiska, strat czasu i innych utraconych zasobów oraz wartości, pośrednio związanych ze świadczeniem tej usługi. Pewne wydatki pieniężne osób trzecich zaliczane do kosztów zewnętrznych danej usługi transportowej jednak powstają – są nimi przykładowo niektóre wydatki na naprawy uszkodzonych przypadkowo pojazdów (zwłaszcza nie objęte ubezpieczeniem), wydatki wywołane strajkami transportowców, itp. Jeśli w Unii Europejskiej powstanie proponowany powszechny system internalizacji tych kosztów, ustalone na ich bazie opłaty będą pomniejszały zyski brutto przedsiębiorstw, co może spowodować ogólny wzrost cen usług transportowych na rynku.

Logistyka 3PL

Jest najbardziej rozpowszechnioną formą logistyki outsourcingowej (zewnętrznej) realizowanej przez wysoce wyspecjalizowanych profesjonalnych operatorów logistycznych posiadających odpowiednie umiejętności, zasoby rzeczowe, wykwalifikowane kadry pracowników i nowoczesne wyposażenie techniczne (3PL - Third Party Logistics, Logistyka firm trzecich). Metodę 3PL może wdrożyć średnie lub duże przedsiębiorstwo, które nie skupia się na logistyce jako głównym obszarze działalności, w którym koszty obsługi logistycznej są na tyle duże, że zatrudnienie firmy trzeciej do wykonywania funkcji logistycznych jest opłacalne.

Logistyka 4 PL	Według definicji Accenture, operator logistyczny 4PL (<i>Fourth Party Logistics</i>) to integrator, który łączy zasoby, możliwości i technologię własną oraz innych organizacji w celu zaprojektowania, zbudowania i realizacji kompleksowych rozwiązań dla całego łańcucha dostaw. 4PL koordynuje zatem realizację procesów logistycznych występujących wzdłuż całego łańcucha dostaw swojego klienta, poczynając od dostawców surowców aż do ostatecznych nabywców, a nie tylko na określonym jego odcinku, jak ma to miejsce w przypadku 3PL.
Logistyka 5 PL	Podmioty logistyki 5PL (<i>Fifth-Party Logistics</i>) są usługodawcami zintegrowanych usług logistycznych tzn. zarządzają łańcuchem dostaw na poziomie strategicznym i koncentrują się na dostarczaniu rozwiązań logistycznych w całym łańcuchu dostaw, rozwijają elastyczne łańcuchy dostaw o charakterze sieciowym. Logistyka 5PL łączy metody 3PL i 4PL, a także kontroluje wszystkie operacje w łańcuchu dostaw przy użyciu technologii informatycznych.
Logistyka miejska	<p>Logistyka miejska skupia się przede wszystkim na planowaniu, koordynowaniu i kontrolowaniu procesów, odbywających się w obrębie danego miasta, obejmujących przemieszczanie osób, przepływy fizyczne dóbr (surowców, półproduktów, towarów, odpadów itp.) oraz informacji z nimi związanych w sposób optymalizujący koszty, minimalizujący kongestję i podnoszący jakość życia mieszkańców.</p> <p>Logistyka miejska jest newralgicznym obszarem poszukiwania rozwiązań innowacyjnych z uwagi na dużą koncentrację jej procesów na obszarach zurbanizowanych i zakłócenia, jakie ona powoduje w życiu miast. Innowacje polegają na tworzeniu ładu przestrzennego w zakresie operacji logistycznych (np. tworzenie ośrodków konsolidacji towarów), stosowaniu zaawansowanych technik śledzenia ładunków i zarządzania na odległość ich dostawami, optymalizacji w czasie wykonywania operacji logistycznych (np. nieuciążliwe dostawy nocne specjalnym cichym taborem).</p>
Miasta o funkcji subregionalnej	W strategii rozwoju regionalnego kraju w 4-szczeblowym układzie miejskich obszarów funkcjonalnych, miasta o funkcji subregionalnej należą do szczebla trzeciego, po ośrodkach metropolitalnych i ośrodkach regionalnych, przed ośrodkami lokalnymi. Przy braku powszechnie przyjętej definicji miasta o funkcji subregionalnej można przyjąć, że jest nim stolica obecnego powiatu lub miasta liczącego ponad 20 tys. mieszkańców.
Nabrzeże przeladunkowe	Jeden z rodzajów nabrzeży w porcie morskim, przystosowanych do obsługi towarów. Są to umocnione brzozy rozdzielające baseny portowe mające określoną specjalizację (kontenerowe, drobnicowe, masowe i inne). Oprócz tego istnieją nabrzeża pasażerskie, jachtowe, administracyjne, wojskowe. Ze względu na stan techniczny GUS wyróżnia portowe nabrzeża przeladunkowe ogółem i nabrzeża przeladunkowe nadające się do eksploatacji.
Non-fossil Vehicles	Pojazdy z napędem innym niż spalinowy. Jest to pojęcie obejmujące takie czyste ekologicznie pojazdy jak: bateryjne samochody elektryczne, samochody napędzane ogniwami paliwowymi, samochody hybrydowe (elektryczno-wodorowe), samochody napędzane sprężonym powietrzem, eksperymentalne środki transportu napędzane energią słoneczną (<i>solar car</i> , <i>solar airplane</i>), statki morskie i śródlądowe napędzane energią elektryczną lub ogniwami paliwowymi, małe samoloty napędzane ogniwami paliwowymi (<i>hydrogen plane</i>). Niektóre z tych niespalinowych środków transportu są konstrukcjami dojrzałymi technologicznie i handlowo, znajdują więc w przyszłości masowe zastosowanie.
Odrzańska Droga Wodna	Jest częścią rzeki Odry służącą funkcjom transportowym. Stanowi ją śródlądowy szlak żeglugowy na Odrze mający swój początek w Gliwicach i kończący się w Szczecinie. Całkowita długość szlaku wynosi 687 km, w tym 41 km Kanału Gliwickiego, 187 km Odry skanalizowanej i 459 km Odry uregulowanej o biegu swobodnym (odcinek od Brzegu Dolnego do Szczecina). Nieżeglowna jest część rzeki od Opawy do Raciborza. Odra swobodnie płynąca charakteryzuje się znacznym zróżnicowaniem nawigacyjnym, najtrudniejszym dla żeglugi na odcinku od śluzy w Brzegu Dolnym do ujścia rzeki Warty. Nieco lepsze warunki istnieją od ujścia Warty do ujścia kanału Ognica. Natomiast od ujścia kanału Ognicy do Szczecina panują najlepsze warunki dla żeglugi na Odrze.
Ogniwo paliwowe	Ogniwo paliwowe generuje energię elektryczną z reakcji utleniania stale dostarczanego do

niego z zewnątrz paliwa. Większość ogniw paliwowych do produkcji energii elektrycznej wykorzystuje wodór na anodzie oraz tlen na katodzie (jako paliwo stosuje się także wodorotlenek potasu, kwas fosforowy, metan i metanol). W odróżnieniu od ogniw galwanicznych (akumulatorów, baterii), do których energia elektryczna musi zostać załadowana z zewnątrz, ogniwa paliwowe nie muszą być wcześniej ładowane, wystarczy tylko doprowadzić do nich paliwo. Nowaligicznym elementem ogniwa paliwowego typu PEMFC (*Proton Exchange Membrane Fuel Cell*) jest membrana polimerowa, która z uwagi na nasycenie wodą musi być chroniona przed niskimi temperaturami.

Operator publicznego transportu zbiorowego

Zgodnie z Ustawą z 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, jest to samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.

Oplaty za dostęp do infrastruktury kolejowej

Zgodnie z Ustawą z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, udostępnianie infrastruktury kolejowej polega na przydzielaniu przewoźnikowi kolejowemu trasy pociągu na liniach kolejowych oraz umożliwieniu mu korzystania z niezbędnej infrastruktury kolejowej. Z tytułu udostępnienia infrastruktury kolejowej jej zarządca pobiera opłaty składające się z opłaty podstawowej i opłat dodatkowych. Opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami. Opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej jest obliczana jako iloczyn przebiegów pociągów i stawek jednostkowych ustalonych w zależności od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu, oddzielnie dla przewozu osób i rzeczy. Opłaty dodatkowe są pobierane za świadczone przez zarządcę usługi inne niż wymienione w części I załącznika do ustawy

Organizator publicznego transportu zbiorowego

Zgodnie z Ustawą z 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym jest to organizator publicznego transportu zbiorowego – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

Partnerstwo publiczno-privatne

Zgodnie z Ustawą z dnia 18 grudnia 2008 r. o partnerstwie publiczno-privatnym, przez umowę o partnerstwie publiczno-privatnym partner prywatny zobowiązuje się do realizacji przedsięwzięcia za wynagrodzeniem oraz poniesienia w całości albo w części wydatków na jego realizację lub poniesienia ich przez osobę trzecią, a podmiot publiczny zobowiązuje się do współdziałania w osiągnięciu celu przedsięwzięcia, w szczególności poprzez wniesienie wkładu własnego. Wniesienie wkładu własnego w postaci składnika majątkowego może nastąpić w szczególności w drodze sprzedaży, użyczenia, użytkowania, najmu albo dzierżawy.

Plan Zrównoważonego Transportu Miejskiego

Zgodnie z Ustawą z 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym plan taki opracowuje organizator przewozów mających charakter użyteczności publicznej (gmina, związek gminny, powiat, związek powiatów, województwo, minister właściwy do spraw transportu). Plan transportowy określa w szczególności: 1) sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej; 2) ocenę i prognozy potrzeb przewozowych; 3) przewidywane finansowanie usług przewozowych; 4) preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu; 5) zasady organizacji rynku przewozów; 6) pożądaný standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej; 7) przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.

Platforma multimodalna

najważniejsze węzły transportowe, wyposażone w co najmniej jeden wyspecjalizowany, wielofunkcyjny, dostępny dla wszystkich operatorów terminal świadczący usługi przeladunku i magazynowania towarów transportowanych różnymi środkami transportu, realizujący jednocześnie przesunięcie międzygałęziowe i tym samym stanowiący integralny element łańcucha logistycznego. Infrastruktura multimodalnych platform logistycznych najczęściej integruje ze sobą porty morskie z transportem lądowym, spełniając funkcję logistyczno – dystrybucyjną. Nowe wytyczne UE w sprawie Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) z

2011 roku definiują multimodalne platformy logistyczne jako komponenty tej sieci odnośnie węzłów i/lub terminali o wolumenie przeładunku przekraczającym 1% masy ogólnokrajowego przeładunku towarów, zlokalizowane, w miarę możliwości, na obszarze wszystkich regionów NUTS 2.

Polityka rozwoju

Zgodnie z Ustawą z 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, jest to zespół wzajemnie powiązanych działań podejmowanych i realizowanych w celu zapewnienia trwałego i zrównoważonego rozwoju kraju, spójności społeczno-gospodarczej, regionalnej i przestrzennej, podnoszenia konkurencyjności gospodarki oraz tworzenie nowych miejsc pracy w skali krajowej, regionalnej i lokalnej. Powadzi ją Rada Ministrów oraz jednostki samorządu terytorialnego na podstawie strategii rozwoju, przy pomocy programów służących osiągnięciu celów strategicznych z wykorzystaniem środków publicznych.

Potencjałowa dostępność transportowa

Wskaźniki dostępności potencjałowej obszaru określają liczbę miejsc przeznaczenia (lub liczbę ludności), do których można dotrzeć, ważoną ujemnym oddziaływaniem czasu i kosztu przejazdu. Potencjalna dostępność poszczególnych obszarów jest wyrażana jako procent średniej dostępności wszystkich regionów branych pod uwagę. We wskaźnikach tego typu średnia potencjalna dostępność wszystkich regionów została zdefiniowana jako 100. Regiony peryferyjne charakteryzują się wskaźnikiem poniżej 80% tej wartości, natomiast w regionach centralnych przekracza ona nawet 200%

Program GAMBIT

Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2005–2007–2013 przyjęty przez Radę Ministrów na posiedzeniu w dniu 19 kwietnia 2005 r. Program Gambit 2005 zawierał wizję bezpieczeństwa ruchu drogowego do roku 2020, w której w wariacie optymistycznym prognozowano obniżenie liczby ofiar wypadków drogowych do 1500, a w wariacie pesymistycznym do 4000 ofiar. Na rok 2010 planowano obniżenie liczby ofiar do 3500 (ale ten cel nie został osiągnięty), a na rok 2013 - do 2800 ofiar.

Projekt ZEUS

Zintegrowany System Bezpieczeństwa Transportu ZEUS to projekt badawczy zamówiony przez Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego. Jest pierwszą w tej części Europy koncepcją integracji systemów bezpieczeństwa głównych gałęzi transportu: drogowego, kolejowego, lotniczego i wodnego. Politechnika Gdańska była generalnym wykonawcą przedsięwzięcia oraz realizatorem części drogowej. Partnerami projektu byli: Politechnika Śląska - transport kolejowy, Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych w Warszawie - transport lotniczy oraz Akademia Morska w Szczecinie - transport wodny.

Koncepcja Zintegrowanego System Bezpieczeństwa Transportu przewiduje, że będzie on spełniał cztery podstawowe funkcje: 1) zapobieganie zagrożeniom w transporcie - programowanie poprawy bezpieczeństwa, upowszechnienie metod zarządzania ryzykiem, ocenę skuteczności stosowanych środków poprawy, szkolenia kadry; 2) ratownictwo techniczne i medyczne - zmniejszanie szkód i strat w wypadkach transportowych, procedury ratownicze, metody współdziałania służb, standardy wyposażenia, ratownictwo na miejscu wypadku, opieka zdrowotna po wypadku, pomoc ofiarom; 3) badania przyczyn wypadków transportowych - procedury i metody badania przyczyn wypadków, formułowanie i rozpowszechnianie rekomendacji w zakresie niezbędnych zmian w systemie bezpieczeństwa; 4) monitoring i informacja o bezpieczeństwie - systematyka i standaryzacja pojęć, integracja baz danych o wypadkach, stosowanie nowoczesnych technologii monitoringu.

Przełomowe innowacje transportowe

Dla przyszłego rozwoju systemów transportowych największe znaczenie będzie miało wdrożenie najbardziej obiecujących innowacji przełomowych, nad którymi trwają prace w wielu ośrodkach naukowych i przemysłowych na świecie. Brak jest jednak uniwersalnej definicji pojęcia „technologia przełomowa” możliwej do zastosowania we wszystkich sektorach oraz w odniesieniu do różnego poziomu specjalizacji podsystemów. Istota tego pojęcia sprowadza się do przzerwania sposobu korzystania przez ludzkość z powszechnie znanego przez dziesięciolecie rozwiązania. Takim spodziewanym przełomem w najbliższej przyszłości będzie zastąpienie spalinowego napędu środków transportu napędami nowej generacji (elektrycznymi, wodorowymi, hybrydowymi).

Przepustowość infrastruktury

Jest to maksymalna liczba środków transportu, jakie mogą w jednostce czasu (w ciągu godziny, doby czy roku) przemieścić się przez określony element transportowej infrastruktury liniowej lub punktowej.

Rejestr lotnisk cywilnych

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk cywilnych, jest to dokument państwowy składający się z: 1) księgi rejestru lotnisk, zawierającej podstawowe dane wszystkich zarejestrowanych lotnisk; 2) części kartograficznej (zawierającej plan zagospodarowania lotniska, plan powierzchni ograniczających wysokość zabudowy i obiektów naturalnych w otoczeniu lotniska, profil podłużny po osi drogi startowej oraz strefy podejść, mapę numeryczną); 3) części dokumentacyjnej; 4) części korespondencyjnej, zawierającej dokumenty obejmujące informacje lotniskowe, techniczne i użytkowe lotnisk.

Rewizja sieci TEN-T

Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN-T), z ang *Trans-European Transport Networks*, stanowią część koncepcji Pan-Europejskiej Sieci Transportowej, która stworzona została podczas trzech Pan-Europejskich Konferencji Transportowych (W Pradze w 1991 roku, na Krecie w 1994 roku oraz w Helsinkach w 1997 roku). Podstawę prawną funkcjonowania TEN-T stanowi Tytuł XV Traktatu o Unii Europejskiej (TUE). Do czasu wejścia w życie tego traktatu w listopadzie 1993 roku WE nie miała solidnych podstaw prawnych do inicjowania transportowych projektów infrastrukturalnych wspólnego zainteresowania. Zgodnie z zapisami artykułu 154 TUE, sieci te mają przyczynić się do sprawnego działania i rozwoju rynku wewnętrznego oraz zapewnienia spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej.

Rewizja wytycznych wspólnotowych w sprawie rozwoju **sieci TEN-T** odbywa się co 5 lat. Ostatnia rewizja wytycznych UE w sprawie tej sieci miała miejsce w latach 2004-5. Zdefiniowane zostały wówczas tzw. osie transkontynentalne oraz lista 30 projektów priorytetowych na sieci TEN-T, z których 3 lądowe i 1 morski dotyczą Polski (aneks nr 3 do decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 884/2004, mapa – załącznik nr 1). Na terytorium Polski są nimi: Projekt priorytetowy nr 23 – linia kolejowa E 65 na odcinku: Gdynia – Gdańsk – Warszawa – Katowice – Zebrzydowice / Zwardoń; Projekt priorytetowy nr 25 – oś drogową: Gdańsk – Toruń – Łódź – Częstochowa – Katowice – Bielsko-Biala – Cieszyn / Zwardoń; Projekt priorytetowy nr 27 – linia kolejowa E 75 „Rail Baltica” na odcinku Warszawa – Białystok – Suwałki – Trakiszki. Ponadto wszystkich państw z dostępem do morza dotyczy także projekt autostrad morskich (nr 21).

Obecna rewizja wytycznych (tzw. duża rewizja) rozpoczęta w 2009r. dotyczy przeglądu dotychczasowej realizacji przez państwa członkowskie projektów priorytetowych na sieci TEN-T oraz redefinicji zasad funkcjonowania i metodologii dla tej sieci (co ma miejsce po raz pierwszy w procesie rewizji).

SDR

Skrót od średniego dobowego ruchu przeliczeniowych pojazdów samochodowych w roku. Jest to jeden z parametrów obliczanych na podstawie pomiaru ruchu na drogach. Średni dobowy ruch pojazdów w roku definiuje się jako liczbę przeliczeniowych pojazdów silnikowych przejeżdżających przez dany przekrój drogi w ciągu 24 kolejnych godzin, średnio w ciągu jednego roku.

Sektor TSL

Potoczna polska nazwa sfery gospodarki obejmującej transport, spedycję i logistykę. Używana jest w intencji całościowego ujęcia problemów tej sfery. W praktyce analizy „branży TSL” często odnoszą się do zawężonego zakresu transportu zarobkowego (najczęściej tylko samochodowego i z rzadka lotniczego lub kolejowego). Niejasne jest też kwalifikowanie działalności jako spedycyjnej lub logistycznej. W analizach tych i rankingach pomija się należących do sfery transportu zarządców infrastruktury transportowej oraz pomija się małe przedsiębiorstwa transportowe. Jedynym angielskojęzycznym odpowiednikiem tego pojęcia jest *transport and logistics*.

SES

Skrót od ang. *Single European Sky*- Jednolita Europejska Przestrzeń Powietrzna. Do głównych celów inicjatywy Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej należy zaliczyć: zwiększenie bezpieczeństwa, zlikwidowanie podziału i rozbieżności w kontroli ruchu lotniczego, zapewnienie bliższej współpracy z wojskiem w organizacji kontroli ruchu lotniczego i w procesie legislacyjnym, zwiększenie przepustowości przestrzeni powietrznej, zwiększenie

wydajności systemu zarządzania ruchem lotniczym, ułatwienie wprowadzania nowych technologii. Działania podjęte w ramach Jednolitej Przestrzeni Powietrznej odnoszą się przede wszystkim do organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej, m.in. poprzez utworzenie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej (ang. *Functional Airspace Block – FAB*).

[patrz także: **FAB**]

SESAR

Skrót od ang. *Single European Sky ATM Research Programme*- Europejski systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji. Projekt SESAR modernizacji zarządzania ruchem lotniczym w Europie stanowi techniczny komponent w tworzeniu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej. W wyniku tego przedsięwzięcia Wspólnota ma dysponować do roku 2020 optymalną infrastrukturą kontroli ruchu lotniczego, dzięki której transport lotniczy będzie mógł rozwijać się w sposób bezpieczny i przyjazny dla środowiska z pełnym wykorzystaniem osiągnięć technologicznych.

Celem projektu SESAR jest połączenie i koordynacja działań badawczo-rozwojowych, które dotychczas były podejmowane we Wspólnocie, w tym w jej regionach najbardziej oddalonych i peryferyjnych, w sposób rozproszony i bez zapewnienia koordynacji.

[patrz także: **SES**]

Składane kontenery

Duże kontenery składane (ang. *Foldable Container*) przydatne są w systemach przewozów kontenerowych, w których występuje duże niezrównoważenie wielkości potoku ładunkowego w obu kierunkach. Zastosowanie kontenerów składanych pozwala przewieźć ich większą ilość w operacjach bez ładunku i w ten sposób obniżyć o kilka procent koszty eksploatacji statków kontenerowych.

Spójność terytorialna

Spójność terytorialną stanowi sieć wzajemnych powiązań wielu aspektów współczesnej przestrzeni życiowej (spójność gospodarcza, transportowa, ekologiczna, rozwojowa, społeczna i inne), wyrażająca się poprzez minimalizację występowania konfliktów przestrzennych oraz równoważenia różnic potencjałów rozwojowych pomiędzy regionami, a także negatywnych efektów procesów rozwojowych (wynikających tak z indywidualnych cech poszczególnych regionów jak i specyfiki rynków globalnych). W Unii Europejskiej spójność terytorialna stanowi wyższą formę, na którą składają się poszczególne polityki sektorowe. Ze względu na ich równoległe funkcjonowanie i wzajemne przenikanie, nie należy rozpatrywać spójności wewnątrzspółnotowej z rozdziałem na poszczególne ich aspekty. Dlatego też rolą spójności terytorialnej powinno być integrowanie wszelkich dotychczasowych polityk w ścisłym odniesieniu do przestrzeni.

Subsydiarność

Jest jedną z podstawowych zasad ustrojowych Unii Europejskiej. W uproszczeniu zasada ta oznacza, że na szczeblu wspólnotowym powinny być podejmowane tylko te działania, które zapewniają większą skuteczność i efektywność, niż w przypadku, gdyby prowadzenie stosownych akcji pozostawić w wyłącznej kompetencji rządów poszczególnych państw członkowskich. Od 2007 r. w transporcie organy Wspólnoty (Komisja, Rada, Parlament) ustalają jednolite regulacje rynków międzynarodowych, zasady uczciwej konkurencji, strategię i finansowanie infrastruktury paneuropejskiej, kierunki wzmocnienia spójności przestrzeni gospodarczej ugrupowania, pomoc finansową z budżetu UE, relacje z krajami trzecimi. Zgodnie z zasadą subsydiarności władze państw członkowskich odpowiadają za narodowy proces legislacyjny dotyczący transportu, kształtowanie struktury podmiotowej sektora transportu, regulację krajowych rynków transportowych, procesy inwestycyjne w sieci transportu krajowego, rynek pracy. Władze regionalne i lokalne mają kompetencje w zakresie: zamówień publicznych i przetargów, bezpieczeństwa transportu, ochrony środowiska, eliminacji kongestii. W myśl tej zasady przedsiębiorstwa transportowe mają wyłączną kompetencję w zakresie: kształtowania wielkości i struktury działalności, rozwoju majątku bezpośredniego produkcyjnego, sposobów zaspokajania popytu rynkowego, rozwoju technologii przewozowych, innowacji i prac modernizacyjnych.

System Galileo

Europejski Projekt Galileo ma swój początek w latach osiemdziesiątych. Z założenia miał to być konkurencyjny system nawigacji satelitarnej w stosunku do działających już amerykańskiego GPS NAVSTAR i rosyjskiego GLONASS. Składać się będzie z 30 satelitów (27 satelitów operacyjnych i 3 zapasowych), równomiernie rozmieszczonych na 3 orbitach nachylonych pod kątem 56°. na wysokości 23 616 km przez co zapewniony będzie dobry

odbior sygnału nawet na 75° szerokości geograficznej. Duża liczba satelitów znajdujących się na orbitach wpłynie także bardzo korzystnie na jakość jego działania. Utrata jednego z nich nie powinna nawet zakłócić funkcjonowania całego systemu. Obecnie znajduje się jeszcze w fazie rozwoju. Ukończenie budowy systemu planowane jest na lata 2014-2016. W fazie eksploatacji system Galileo będzie zarządzany przez firmy prywatne na zasadzie partnerstwa publiczno-prywatnego. Do konkursu na dwudziestoletnią koncesję przystąpiły już konsorcja, z których wyłoniono Eurely i iNavSat. Planują one wspólnie administrować systemem.

System NATURA 2000

Obszary Natura 2000 są nową formą ochrony przyrody, wprowadzoną w Polsce po przystąpieniu naszego kraju do Unii Europejskiej w 2004 r. i są konsekwencją wdrożenia do naszego systemu prawnego postanowień dyrektywy Rady z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk naturalnych oraz dzikiej fauny i flory, zwanej dalej dyrektywą „siedliskową” jak i tworzenia obszarów specjalnej ochrony ptaków na podstawie dyrektywy Rady z dnia 2 kwietnia 1979 r. w sprawie ochrony dzikich ptaków zwanej dalej dyrektywą „ptasia”. Od 2005 r jest tworzony katalog obszarów Natura 2000 zawierający opisy ponad 1000 polskich obszarów Natura 2000. Każdy plan lub przedsięwzięcie, które potencjalnie mogłoby wpływać na obszar Natura 2000, musi być (przed zezwoleniem na nie) ocenione pod kątem tego wpływu. Nie można zezwolić na realizację przedsięwzięcia, którego wpływ na obszar Natura 2000 byłby znacząco negatywny.

System transportowy

Jest to pojęcie odnoszące się do wyposażenia i organizacji transportu na danym obszarze (mówi się o systemie transportowym kraju, regionu czy miasta). Jest złożonym układem podsystemów technicznych (gałęziowych, funkcjonalnych), organizacyjnych, finansowych i regulacyjnych. Główny jego szkielet stanowi układ infrastruktury decydujący o dostępności transportowej obszaru. O efektach użytkowych systemu decyduje dostępność i jakość oferowanych usług transportowych. Transport ze swej istoty jest sferą działalności gospodarczej o systemowym charakterze. Użyteczność transportu jest tym większa, im silniejsze i bardziej systemowe są powiązania między jego poszczególnymi formami. Na przestrzeni ostatnich stu kilkudziesięciu lat transport w rozwiniętych gospodarczo krajach stał się sferą w dużej mierze usystematyzowaną, ale istniejące systemy są wciąż niewydolne, przestarzałe i niekompletne, co stwarza konieczność prowadzenia konsekwentnej polityki ich rozwoju.

[patrz także: *europejski system transportowy*]

Średniookresowa Strategia Rozwoju Kraju

Zgodnie z Ustawą z 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, jest to dokument określający podstawowe uwarunkowania, cele i kierunki rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, regionalnym i przestrzennym, obejmujący okres 4-10 lat, realizowany przez strategię rozwoju oraz przy pomocy programów, z uwzględnieniem okresu programowania Unii Europejskiej.

Średniookresowa strategia rozwoju kraju zawiera w szczególności: 1) diagnozę sytuacji społecznej, gospodarczej, regionalnej i przestrzennej kraju, z uwzględnieniem stanu środowiska; 2) prognozę trendów rozwojowych w okresie objętym strategią; 3) informację o sposobie uwzględnienia rekomendacji wynikających z raportu ewaluacyjnego, zawierającego szacunkową ocenę skutków strategii, sporządzonego przed rozpoczęciem jej realizacji; 4) określenie celów strategicznych w okresie realizacji strategii w wymiarze społecznym, gospodarczym, regionalnym i przestrzennym; 5) wskaźniki realizacji; 6) określenie kierunków polityki państwa służących osiągnięciu celów strategicznych polityki rozwoju; 7) określenie kierunków interwencji podmiotów, o których mowa w art. 3, służącej osiągnięciu celów strategicznych polityki rozwoju; 8) wyznaczenie obszarów problemowych o znaczeniu krajowym i ponadregionalnym wymagających interwencji państwa; 9) założenia systemu realizacji oraz ram finansowych.

Tanie linie lotnicze

Są to linie obsługiwane przez przewoźników niskobudżetowych (*low cost*) oferujących usługi przewozu lotniczego osób po cenach niższych niż tradycyjne linie lotnicze. Niższe koszty przewozu pasażerów są możliwe dzięki korzystaniu z tańszych w obsłudze lotnisk (często usytuowanych w sporej odległości od miasta docelowego) oraz zrezygnowaniu z wielu usług, takich jak bezpłatne posiłki i napoje na pokładzie, dostęp do gazet i radia oraz pełnej obsługi bagażu. Koszty obniżono w wyniku redukcji do niezbędnego, wymaganego przepisami, personelu pokładowego oraz skrócono czas pobytu na lotnisku. Oszczędności uzyskano dzięki ujednoczeniu floty samolotów oraz znacznemu zagęszczeniu miejsc siedzących (mniejsze

odstępy między rzędami foteli). Oszczędności uzyskano także dzięki wprowadzeniu na wielką skalę bezpośredniej sprzedaży biletów (głównie przez Internet i telefonicznie). Konkurencja na rynku i kryzys lat 2007-2009 wyeliminował z sektora przewozów regularnych znaczną liczbę przewoźników niskobudżetowych.

Technologia RoLa

Jest to przewóz na platformach kolejowych samochodów ciężarowych jednoczłonowych, samochodów ciężarowych z przyczepami oraz ciągników z przyczepami (*Rollende Landstrasse*). Transport typu RoLa rozpowszechniony jest w krajach alpejskich, przede wszystkim z uwagi na to, że w Austrii i w Szwajcarii istnieją regulacje prawne wymuszające na przewoźnikach drogowych korzystanie z transportu kolejowego. Jest to transport znacznie kosztowniejszy od bezpośrednich przewozów samochodowych z uwagi na szybkie zużywania się łożysk na platformach kolejowych wyposażonych w małe koła.

Transport intermodalny, kombinowany, multimodalny i komodalny

Zgodnie z leksykonem terminologii transportu kombinowanego UNECE, EDCMT i Komisji Europejskiej z 2001 r., **transport intermodalny** polega na dostawie danego ładunku za pomocą dwóch lub więcej gałęzi transportu w tej samej jednostce ładunkowej lub pojeździe bez dodatkowych operacji ładunkowych. W przewozach międzynarodowych transport ten organizuje jeden jedyny operator.

Transport kombinowany został zdefiniowany najprecyzyjniej w dyrektywie Unii Europejskiej 92/106/EEC z 7 grudnia 2002 r. jako przewóz towarów, w którym samochód ciężarowy, przyczepa, naczepa z lub bez jednostki ciągnącej, nadwozie wymienne lub kontener korzysta z drogi w początkowym i końcowym odcinku podróży, a na innym odcinku powyżej 100 km w linii prostej – z usług transportu kolejowego, wodnego śródlądowego lub morskiego. Przewóz transportem drogowym w początkowym i końcowym odcinku wykonywany jest w następujący sposób: a) pomiędzy punktem, gdzie towary są załadowane i najbliższą odpowiednią kolejową stacją załadunkową dla odcinka początkowego oraz pomiędzy najbliższą odpowiednią stacją wyładunkową a punktem, gdzie towary są wyładowane dla końcowego odcinka; b) w promieniu nie przekraczającym 150 km w linii prostej od portu żeglugi śródlądowej lub portu morskiego załadunku lub wyładunku.”

Transport multimodalny to przewóz ładunków przy użyciu co najmniej dwóch różnych gałęzi transportu, gdzie towar może być przeładowywany do innej jednostki przy zmianie środka przewozu. Transport multimodalny obejmuje wszystkie możliwe gałęzie i technologie przewozów, między którymi mogą występować powiązania, a towary mogą zmieniać jednostki ładunkowe w procesie przewozowym,

Transport bimodalny to przewożenie ładownych lub próżnych naczep samochodowych transportem kolejowym, stosując bezpośrednio ich oparcie na wózkach wagonowych. Koncepcja pociągu bimodalnego polega na zastąpieniu niektórych elementów klasycznego pociągu elementami pojazdów drogowych. Odpowiednio skonstruowane naczepy samochodowe mają ustrój nośny mogący pełnić rolę nadwozi wagonowych z chwilą osadzenia naczepy na wózkach kolejowych wyposażonych w tzw. adaptery. Pociąg bimodalny składa się zatem z naczepy samochodowej, adapteru (urządzenia zapewniającego pośrednie oparcie dwóch naczep na jednym wózku kolejowym lub połączenie zestawu z lokomotywą, bądź pociągiem towarowym), dwuosowego wózka wagonowego, wyposażonego w komplet urządzeń hamulcowych. Pomimo, że w skład takiego pociągu wchodzi elementy konstrukcyjne naczep samochodowych musi on spełniać wszelkie wymagania stawiane normalnym pociągami towarowym

Transport komodalny [patrz: *komodalność*]

Transport multimodalny nie powinien być mylony z transportem intermodalnym lub kombinowanym. Multimodalność oznacza istnienie alternatywnych środków transportu na tej samej trasie przewozu, podczas gdy intermodalność polega na wykorzystaniu kilku środków transportu w jednym zintegrowanym łańcuchu przewozowym na danej trasie. Multimodalność jest ważnym aspektem zarówno miejskich systemów transportowych (przejazd na tej samej trasie autobusem, tramwajem lub metrem), jak i w transporcie pozamiejskim. Jest ona szczególnie przydatna w relacjach, w których z różnych przyczyn mogą występować zakłócenia w funkcjonowaniu jednego z dobrze rozwiniętych systemów przewozowych. Najbardziej pożądaną przez podróżnych formą tej multimodalności jest możliwość korzystania albo z usług lotniczych, albo z usług szybkich pociągów.

Wagony kieszeniowe	Wagony z kieszeniami w podłodze, w których umieszcza się tylko osie naczepy z kołami, a skrzynia ładunkowa jest z przodu oparta o wspornik. Jest to najpopularniejszy w Europie typ wagonu do przewozu pojedynczych naczep, z tym, że w tym przypadku możliwy jest tylko przeładunek pionowy.
Zarządzanie transportem publicznym	Zgodnie z Ustawą z 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, zarządzanie publicznym transportem zbiorowym przez organizatora polega w szczególności na: 1) negocjowaniu i zatwierdzaniu zmian do umowy z operatorem; 2) ocenie i kontroli realizacji przez operatora i przewoźnika usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego; 3) kontroli nad przestrzeganiem przez operatora i przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, 4) współpracy przy aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej; 5) analizie realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych wynikających z wykonywania przewozów na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego; 6) dokonywaniu zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych; 7) zatwierdzaniu rozkładów jazdy oraz dokonywaniu ich aktualizacji w przypadku przewozów wykonywanych na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu; 8) administrowaniu systemem informacji dla pasażera; 9) wykonywaniu zadań, o których mowa w art. 7 ust. 1 i 3 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.
Zautomatyzowany morski terminal kontenerowy	Jest to morski terminal kontenerowy najnowszej generacji, w którym dla skrócenia czasu operacji i obniżki ich kosztów wszystkie operacje ruchu kontenerów i przewożących je środków transportu są w wysokim stopniu zautomatyzowane i sterowane za pomocą wyspecjalizowanego systemu komputerowego.
Zielone korytarze	Pod pojęciem zielonych korytarzy transportowych kryje się idea korytarzy dla transportu towarowego wykorzystujących zaawansowane technologie (tabor, ITS) oraz współmodalność, która zakłada wzajemne uzupełnianie się żegluga morskiej bliskiego zasięgu, kolei, żegluga śródlądowej i transportu drogowego dla umożliwienia wyboru transportu przyjaznego środowisku. Na trasie tych korytarzy powinny znajdować się obiekty przeładunkowe zlokalizowane w strategicznych miejscach (takich jak porty morskie, porty śródlądowe, stacje rozrządowe i inne właściwe terminale i urządzenia logistyczne) oraz punkty zaopatrzenia w ekologiczne paliwo. Zielone korytarze charakteryzować mają się zrównoważonymi rozwiązaniami logistycznymi, zharmonizowanym systemem zasad, efektywną i strategicznie zlokalizowaną infrastrukturą i punktami przeładunkowymi, obejmować mają również platformę dla rozwoju i pokazu nowych rozwiązań logistycznych.
Zintegrowany System Transportowy	System, który optymalnie zaspokaja potrzeby transportowe, polega na powiązaniu działalności wszystkich gałęzi transportu w jedną całość zarówno pod względem wewnętrznym (tj. działalności międzygałęziowej), jak i zewnętrznym (tj. w stosunku do całej gospodarki i jej działów korzystających z transportu).
Zrównoważony rozwój transportu	Jest to taki rozwój transportu, który: a) zapewnia dostępność celów komunikacyjnych w sposób bezpieczny, niezagrażający zdrowiu ludzi i środowisku w sposób równy dla obecnej i następnych generacji; b) pozwala funkcjonować efektywnie, oferować możliwość wyboru środka transportowego i podtrzymać gospodarkę oraz rozwój regionalny; c) ogranicza emisje i odpady w ramach możliwości zaabsorbowania ich przez ziemię, zużywa odnawialne zasoby w ilościach możliwych do ich odtworzenia, zużywa nieodnawialne zasoby w ilościach możliwych do ich zastąpienia przez odnawialne substytuty, przy minimalizowaniu zajęcia terenu i hałasu.
Żegluga morska bliskiego zasięgu	Żegluga bliskiego zasięgu (ang. SSS – <i>Short Sea Shipping</i>) zdefiniowana została jako przewóz ładunków i pasażerów drogą morską pomiędzy portami położonymi w geograficznych granicach Europy lub pomiędzy portami nie leżącymi w Europie, ale w krajach mających linię brzegową na morzach zamkniętych graniczących z Europą. Przyczynkiem do podjęcia inicjatywy była pogarszająca się sytuacja na drogach lądowych związana z coraz większym zatłoczeniem oraz relatywnie wysoką szkodliwością transportu drogowego dla środowiska naturalnego. Spowodowało to obawy o zakorkowanie się w najbliższych latach całego systemu kontynentalnych powiązań drogowych. Zaczęto więc spoglądać na alternatywne sposoby transportu, które pozwoliłyby odciążyć drogi, zmniejszyć

szkodliwe emisje do atmosfery i powstrzymać dalsze pozyskiwanie gruntów pod ekspansję infrastrukturalną.

Ponadto, żegluga bliskiego zasięgu jest bardzo istotnym elementem kreowania zrównoważonego rozwoju transportu. Jest ogniwem w organizowaniu multimodalnych połączeń w systemie dom-dom. Linie żeglugowe nie determinują w istotny sposób planowania transportu lądowego, a są jedynie elementem równorzędnym w całym procesie transportowym.