



**MINISTERSTWO TRANSPORTU, BUDOWNICTWA  
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

## **SŁOWNIK POJĘĆ**

### **STRATEGII ROZWOJU TRANSPORTU DO 2020 ROKU**

(z perspektywą do 2030 roku)

## **Acquis communautaire**

Porządek prawny UE obejmujący zbiór zasad prawnych Wspólnot Europejskich i Unii Europejskiej, 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 Europejskich i Unii Europejskiej tworzy tzw. prawo wtórne, czyli traktaty o przystąpieniu nowych państw członkowskich do UE, 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.

## **AGTC**

Ang. *European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations*. Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących, podpisana w Genewie dnia 1 lutego 1991 r. W Polsce weszła w życie po zatwierdzeniu przez Radę Ministrów w dniu 14 stycznia 2002 r. W jej ramach wyznaczona została, wg kryteriów EKG-ONZ, sieć linii kolejowych dla międzynarodowych przewozów kontenerowych transportem kolejowym oraz terminale kontenerowe, położone na sieci kolejowej. Umowa ta jest uzgodnionym planem rozwoju i funkcjonowania linii międzynarodowego transportu kombinowanego i obiektów towarzyszących, który zamierza się realizować w ramach programów narodowych.

## **Alternatywne napędy pojazdów**

Napędy zastępujące tradycyjne silniki spalinowe, oparte na paliwach gazowych, węglowodorowych, alkoholach, czystym wodorze, a także napędy elektryczne i wykorzystujące ogniwa paliwowe. Napędy alternatywne 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 z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. nr 19, poz. 115, z późn. zm.) - 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 z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.) 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 rozwijać 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**]

<b>Autostrady morskie</b>	<p>(ang. <i>MoS- Motorways of the Sea</i>). Według definicji zawartej w decyzji nr 884/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniającej decyzję nr 1692/96/WE w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz. Urz. UE L 167 z 30.4.2004, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 254 (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.</p> <p>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.</p>
<b>Baterijny samochód elektryczny</b>	<p>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.</p>
<b>Bezpieczna infrastruktura drogowa</b>	<p>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.</p>
<b>Bike-sharing</b>	<p>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.</p>
<b>Car-pooling</b>	<p>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 ze 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.</p>
<b>Car-sharing</b>	<p>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.</p>

<b>CDM</b>	<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>
<b>CEM</b>	<p>Skrót od ang. <i>Collaborative Environmental Management</i> - Wspólne zarządzanie procesami oraz inicjatywami z zakresu procedur lotniczych, wprowadzane wspólnie przez poszczególnych interesariuszy (w szczególności zarządzających portami lotniczymi, linie lotnicze, instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego) na poszczególnych lotniskach, które docelowo ma być forum współpracy w kwestiach redukcji negatywnego wpływu lotnictwa na środowisko.</p>
<b>Centralna Magistrala Kolejowa</b>	<p>CMK - 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 2001r. 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.</p>
<b>Centralny Port Lotniczy</b>	<p>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.</p>
<b>Centrum logistyczne</b>	<p>Wyspecjalizowana struktura gospodarcza grupująca 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. Centrum logistyczne 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, placówkę poczty, biura ubezpieczycieli, obiekty hotelowo-gastronomiczne i inne.</p>

<b>Cross-trade</b>	Przewóz ładunku między dwoma państwami przez przewoźnika nie mającego siedziby w żadnym z tych państw. Usługi te są też nazywane „dużym kabotażem”.  [patrz też: <b>kabotaż</b> ]
<b>DCT Gdańsk</b>	Najnowszy i najnowocześniejszy polski terminal kontenerowy, usytuowanym w obrębie portu gdańskiego. Leży w pasie Trans-Europejskiego Korytarza Transportowego Północ-Południe nr VI łączącego Skandynawię z krajami regionu Morza Śródziemnego. Terminal został oficjalnie otwarty w dniu 1 października 2007 r. Jest obecnie najszybciej rozwijającym się terminalem w kraju i liderem w obsłudze polskiego importu i eksportu oraz hub'em przeładunkowym dla St. Petersburga i innych portów regionu Morza Bałtyckiego.
<b>Diagnoza transportu</b>	Obserwacyjne i dokumentacyjne rozpoznanie mocnych i słabych stron sektora transportu, niezbędne do prawidłowego przygotowania strategii jego rozwoju i określenia szans i zagrożeń w przyszłości. Diagnozę przeprowadza się 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.
<b>Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju</b>	Zgodnie z art. 9-10 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2009 r. Nr 84, poz. 712 oraz z 2011 r. Nr 157, poz. 1241) 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.
<b>DMV</b>	Skrót od ang. <i>Dual Mode Vehicle</i> - 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.
<b>Dostępność transportowa</b>	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 potencjałowa (ang. <i>potential accessibility</i> ) i inne.
<b>Droga ekspresowa</b>	Zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. nr 19, poz. 115, z późn. zm.) i ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.) 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: <b>autostrada</b> ]

<b>Droga szybkiego ruchu</b>	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 (Dz. U. Nr 43, poz. 430 oraz z 2010 r. Nr 65, poz. 407) jest oznaczona symbolem GP. Powinna mieć powiązania z drogami klasy Z (wyjątkowo klasy L) i drogami wyższych klas, a odstęp między skrzyżowaniami (węzłami) poza terenem zabudowy nie powinny być mniejsze niż 2000 m oraz nie mniejsze niż 1000 m na terenie zabudowy.
<b>Droga utwardzona</b>	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).
<b>ERTMS</b>	Skrót od ang. <i>European Rail Traffic Management System</i> . Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym. Jednolity system zarządzania ruchem kolejowym na obszarze Unii Europejskiej. Ma on zapewnić interoperacyjność transportu kolejowego, tzn. możliwość bezpiecznego i płynnego poruszania się pociągów na sieciach kolejowych poszczególnych państw bez konieczności zatrzymywania się na granicach oraz wymiany lokomotyw lub maszynistów. Szczegóły dotyczące wdrażania ERTMS zostały zawarte w decyzji Komisji 2009/561/WE z dnia 22 lipca 2009 r. zmieniającej decyzję 2006/679/WE w odniesieniu do wdrażania technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu sterowania ruchem kolejowym transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz. Urz. UE L 194 z 25.7.2009, str. 60, z późn. zm.), która typuje konkretne linie kolejowe przeznaczone do wyposażenia w system ERTMS w przedziałach czasowych do 2015r. i 2020r. Wprowadzanie ERTMS w Polsce będzie odbywało się na podstawie decyzji 2009/561/WE do 2020r. W dalszej perspektywie czasowej programowanie wdrażania ERTMS będzie przebiegało w zgodzie z wytycznymi UE oraz z uwzględnieniem potrzeb rynku transportowego.
<b>ESPON</b>	Europejska Sieć Obserwacyjna Rozwoju Terytorialnego i Spójności Terytorialnej - program badawczy dotyczący rozwoju przestrzennego, związany z Funduszami Strukturalnymi UE. Program rozpoczął się w 2002 r. 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.
<b>ESSIP/ LSSIP</b>	(Skrót od ang. <i>European Single Sky Implementation Plan/ Local Single Sky Implementation Plan</i> ) - Europejski Plan Wdrożeniowy dla Jednolitej Przestrzeni Powietrznej (ESSIP)/ Lokalny Plan Wdrożeniowy dla Jednolitej Przestrzeni Powietrznej (LSSIP).  ESSIP jest ukierunkowanym na wynik dokumentem, który opisuje wspólnie uzgodnione działania niezbędne dla poprawy europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym w ciągu najbliższych pięciu do siedmiu lat. Dokument skonstruowany jest w formie celów do realizacji oraz kierunków działań wykonywanych przez zainteresowane strony, które określają co musi być zrobione, dlaczego, jak, kiedy, gdzie i przez kogo. To gwarantuje, że wszystkie zainteresowane strony są świadome wprowadzanych wspólnych działań i skali czasu ich realizacji. Działania dotyczą wszystkich aspektów zarządzania ruchem lotniczym, takich jak organizacja przestrzeni, czynnik ludzki, przepisy bezpieczeństwa i środowisko. ESSIP obejmuje również realizację działań związanych z operacjami w przestrzeni powietrznej, zarządzaniem informacjami lotniczymi, kontrolą ruchu lotniczego i zarządzania przestrzenią powietrzną, jak również działania związane z systemami technicznymi infrastruktury lotniczej w powietrzu i na ziemi. Natomiast LSSIP zawiera szczegółowe plany krajowe i lokalne realizacji wymagane na poziomie państwa lub zainteresowanych stron do osiągnięcia celów opisanych w ESSIP. Zapewniają one środki do monitorowania i sprawozdania na temat postępów działań lokalnych. W ramach tego procesu konsolidacja miejscowych planów i sprawozdanie z postępu prac zawiera przegląd ich realizacji i pozwala określić sytuację na poziomie europejskim.

## EU-ETS

ang. *European Union Emissions Trading System* (System Handlu Emisjami Unii Europejskiej) - system handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych ustanowiony na terenie Unii Europejskiej dyrektywą 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie oraz zmieniającą dyrektywę Rady 96/61/WE (Dz. Urz. WE L 275 z 25.10.1002, str. 32, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 15, t. 7, str. 631, z późn. zm.) jest jednym z instrumentów Protokołu z Kioto, którego celem jest systematyczne obniżanie całkowitej emisji gazów powodujących efekt cieplarniany przyczyniający się do zmian klimatycznych. Jest to jeden z głównych filarów polityki klimatycznej UE.

Unijny system handlu emisjami wszedł w życie z dniem 1 stycznia 2005 r. EU-ETS i jest pierwszym na świecie międzynarodowym systemem typu „ograniczenie-handel” realizowanym na poziomie przedsiębiorstw, opartym na handlu uprawnieniami do emisji dwutlenku węgla (CO<sub>2</sub>) i innych gazów cieplarnianych. Idea handlu emisjami polega na corocznym przydzielaniu puli uprawnień dla poszczególnych państw członkowskich, w tym stopniowo zmniejszanej ilości bezpłatnych uprawnień przydzielanych dla instalacji w danym kraju. Krajowa pula uprawnień, pomniejszona o uprawnienia przyznane bezpłatnie instalacjom danego kraju, może być sprzedana na aukcji i stanowić dodatkowy przychód budżetu państwa członkowskiego. Przedsiębiorstwa wykorzystujące konkretne instalacje emitujące gazy cieplarniane zobowiązane są do pokrycia wielkości tej emisji odpowiadającą liczbą uprawnień. Możliwy jest również wtórny obrót przez przedsiębiorstwa posiadanymi uprawnieniami.

## 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

Zasadniczy element przyczyniający się do dobrobytu gospodarczego i społecznego w Europie, który 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**]

## EZT

Skrót od Elektrycznego Zespołu Trakcyjnego. Pojazd szynowy, składający się zazwyczaj z dwóch członów sterowniczych (po jednym na każdym końcu pojazdu, człony skrajne) oraz członów pośrednich, opartych na wózkach klasycznych lub tzw. wózkach Jacobsa, przystosowany do przewozu pasażerów. Charakteryzuje się zazwyczaj jedną wspólną przestrzenią pasażerską na długości całego pojazdu. Wykorzystywany zarówno w ruchu aglomeracyjnym (zwykle jedna przestrzeń pasażerska), jak i dalekobieżnym (wydzielone przedziały). Posiada własny napęd, co umożliwia mu samodzielne poruszanie się po torach.

- FAB** Skróć 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**]
- FCV** Skróć od ang. *Fuel Cell Vehicle*. Pojazd napędzany ogniwami paliwowymi. Zalety ogniw paliwowych jako napędu środków transportu to: wysoka sprawność (65% dla ogniwa paliwowego w porównaniu z 35% dla silnika spalinowego), brak wibracji i hałasu towarzyszącego wytwarzaniu energii, produkcja energii bezpośrednio napędzającej silniki elektryczne, brak spalania paliwa w czasie postoju, stałość momentu obrotowego i wiele innych. Obecnie głównym problemem w komercjalizacji samochodów FCV jest ich wysoka cena.
- FUA** ang. *Functional Urban Areas* (Funkcjonalne Obszary Miejskie). Obszary metropolitalne tworzą ośrodki metropolitalne wraz z otaczającymi, powiązаныmi z nimi funkcjonalnie strefami zurbanizowanymi. Przyjmuje się następujące kryteria wyróżniania ośrodków metropolitalnych: wielkość co najmniej 300 tysięcy mieszkańców, pełnienie istotnych funkcji o zasięgu co najmniej ponadregionalnym - pełnienie roli ośrodka ponadregionalnego, istnienie wartościowych zespołów urbanistycznych. W skład obszaru metropolitalnego wchodzi, poza głównym miastem (ośrodkiem metropolitalnym): sąsiadujące z nim inne miasta, otaczające powiaty powiązane funkcjonalnie z głównym ośrodkiem lub miastem. Obszar metropolitalny spełnia kryteria ciągłości przestrzennej.
- Gazy cieplarniane** Gazowe składniki atmosfery tworzące efekt cieplarniany. Należą do nich: a) dwutlenek węgla (CO<sub>2</sub>) odpowiadający w 60% za wywołanie efektu cieplarnianego (człowiek zwiększa ilość CO<sub>2</sub> w atmosferze przez spalanie węgla, ropy lub gazu ziemnego oraz przez wycinanie lasów), b) metan (CH<sub>4</sub>) odpowiedzialny za 20% ocieplenia wywołanego przez działalność człowieka na Ziemi, którego głównymi źródłami są: wycieki z kopalń, gazociągów i szybów naftowych, oczyszczalnie ścieków oraz zwierzęta hodowlane, głównie krowy, owce i kozy, c) podtlenek azotu (N<sub>2</sub>O) 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 (aerokluby). W zakresie prac lotniczych europejskie przedsiębiorstwa świadczą wyspecjalizowane usługi wysokiej wartości zarówno w Unii Europejskiej, 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.



<b>Gestia transportowa</b>	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.
<b>Grupa Wyszehradzka</b>	Inaczej nazywana V4 - nieformalna, istniejąca od 1991 r., organizacja skupiająca państwa Europy Środkowej: Republikę Czeską, 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. Szczególnie znaczenie wydaje się mieć wspólne działanie V-4 w promocji naszego regionu.
<b>Hub lotniczy</b>	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 w wybraną relację międzynarodową lub inną regionalną.  [patrz też: <b>Centralny Port Lotniczy</b> ]
<b>Hybrydowe pojazdy drogowo-kolejowe</b>	W poszukiwaniach nowych rozwiązań technicznych dla transportu intermodalnego pojawiła się koncepcja i prototypowe konstrukcje nazywane <i>road-rail vehicle</i> . 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.
<b>INBAT</b>	Ang. <i>Innovative Barge Trains for Effective Transport on Shallow Waters</i> . Nowatorskie zestawy pchane, zapewniające efektywny transport na płytkich drogach śródlądowych. Są to bezpieczne, przyjazne środowisku naturalnemu jednostki o podwyższonej efektywności, które mają spowodować wzmożenie transportu na płytszych lub sezonowo nieżeglownych drogach śródlądowych. Mają umożliwić efektywny, pod względem ekonomicznym, transport towarów na akwenach o minimalnej głębokości do 1 m. Spełnienie wspomnianych celów będzie możliwe w wyniku zastosowania kombinacji lekkich konstrukcji z nowoczesnych materiałów, optymalizacji kształtu barki i pchacza oraz udoskonalenia systemów napędowych.
<b>Infrastruktura wodowa</b>	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 realizowane są już programy 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). Z definicji 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 z dnia 18 grudnia 1970 r. określającym pozycje, które należy uwzględnić pod poszczególnymi nazwami w planach kont, stanowiące załącznik I do rozporządzenia Rady (EWG) nr 1108/70 z dnia 4 czerwca 1970 r. (Dz. Urz. UE L 278 z 23.12.1970, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 1, str. 54, z późn. zm.) 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, pasy 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, składa się z elementów punktowych i liniowych dostosowanych do specyfiki ruchu samolotów oraz specyfiki przemieszczania i obsługi pasażerów.

Na infrastrukturę punktową (lotniskową) składają się: a) wyposażenie części lotniczej lotniska - zamkniętej dla pasażerów („*air side*”): grunt lotniska, pasy startowe, drogi kołowania, szybkiego zejścia 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 ogólnodostępnej portu lotniczego otwartej dla pasażerów („*land side*”), obejmującej 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 zapewniania Żeglugi Powietrznej (*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.

<b>Infrastruktura transportu morskiego</b>	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).
<b>Integrator ładunków</b>	Nowy zawód transportowy (ang. <i>Freight Integrator- FI</i> ) promowany przez instytucje Unii Europejskiej. Może mieć formę integratora usług multimodalnych ( <i>Multimodal Services Integrator</i> ), 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.
<b>Inteligentne systemy transportowe (ITS)</b>	Szeroki zbiór różnorodnych narzędzi bazujących na technologii informatycznej, komunikacji bezprzewodowej i elektronice pojazdowej, umożliwiających sprawne i efektywne zarządzanie infrastrukturą transportową oraz sprawną obsługę 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.
<b>Intermodalność</b>	Zdolność do płynnego poruszania się danego środka transportu w różnych środowiskach drogi (kołowej, szynowej, wodnej), eliminująca lub ograniczająca defekty i słabe strony tradycyjnych systemów transportu kombinowanego i intermodalnego.
<b>Interoperacyjność systemu kolei</b>	Zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 191z 18.7.2008, str. 1, z późn. zm.), „interoperacyjność” oznacza zdolność systemu kolei do zapewnienia bezpiecznego i nieprzerwanego przejazdu pociągów spełniających wymagany stopień wydajności tych linii. Zdolność ta zależy od warunków prawnych, technicznych oraz operacyjnych, które muszą być spełnione celem spełnienia zasadniczych wymagań. Zagadnienie interoperacyjności dotyczy zarówno linii nowobudowanych jak i modernizowanych, włączanych w europejski system kolejowy. W praktyce oznacza to, że interoperacyjny tabor może poruszać się po interoperacyjnej infrastrukturze kolejowej i przemieszczać pomiędzy sieciami kolejowymi poszczególnych państw (zarządców infrastruktury): bez konieczności zatrzymywania się na granicach, bez konieczności wymiany lokomotyw na granicach, bez konieczności zmiany maszynistów na granicach oraz bez potrzeby wykonywania przez maszynistów jakichkolwiek czynności specyficznych dla danej infrastruktury.

## 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”) - system działania pozwalający produkować, dostarczać wymagane materiały, surowce lub produkty dokładnie wtedy, kiedy są one niezbędne tzn. zgodnie z wymaganiami planu, bądź 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 swoją 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 Rady 96/48 z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz. Urz. L 235z 17.9.1996, str. 6, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 17, str. 152, z późn. zm.): a) jako linie zbudowane specjalnie dla dużych prędkości, pozwalające na osiągnięcie prędkości równej lub większej niż 250 km/h (i odpowiadający temu wymogowi tabor), b) jako linie o standardzie dostosowanym do dużych prędkości, pozwalające na osiągnięcie 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.

## **Kolejowe przewozy pasażerskie**

System kolejowych przewozów pasażerskich tradycyjnie dzielony jest w Polsce na cztery podsystemy: przewozy międzyaglomeracyjne (tzw. kwalifikowane), międzyregionalne, aglomeracyjne, regionalne<sup>1</sup>

**Przewozy międzyaglomeracyjne** - połączenia kolejowe z postojami handlowymi w kluczowych miastami wojewódzkich lub ewentualnych punktach przesiadkowych pomiędzy tymi miastami oraz połączenia międzynarodowe z największymi ośrodkami państw sąsiadujących z Polską, realizowane przez szybkie pociągi zestawione z nowoczesnego taboru i oferujące wysoki standard podróży, w których obowiązuje całkowita rezerwacja miejsc.

Przewozy międzyaglomeracyjne krajowe, określane jako kwalifikowane, są usługami komercyjnymi, wykonywanymi na podstawie decyzji Prezesa UTK o przyznaniu otwartego dostępu i nie podlegają przepisom ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Przepisami tymi pozostają objęte przewozy międzynarodowe, których organizatorem jest minister właściwy do spraw transportu.

**Przewozy międzyregionalne (międzywojewódzkie przewozy pasażerskie)** - zgodnie z przepisami art. 4 ust. 1 pkt 7 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13) - przewozy osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywane z przekroczeniem granicy województwa, inne niż przewozy gminne, powiatowe i wojewódzkie.

Przewozy międzyregionalne realizowane są z postojami handlowymi w miastach co najmniej powiatowych, na stacjach węzłowych ważnych w przewozach pasażerskich oraz w większych ośrodkach uzdrowiskowych i wypoczynkowych. W odróżnieniu od przewozów międzyaglomeracyjnych, przewozy międzyregionalne charakteryzują się większą, dostępnością cenową przy niższym poziomie oferowanego komfortu podróży.

Funkcję organizatora przewozów międzyregionalnych (międzywojewódzkich) pełni minister właściwy do spraw transportu.

**Przewozy aglomeracyjne** – przewozy pasażerskie realizowane w obrębie ośrodków o charakterze ponadregionalnym (aglomeracji monocentrycznych, konurbacji) i w ich otoczeniu, ciężącym komunikacyjnie do danej aglomeracji. Przewozy te realizują codzienne zapotrzebowanie przewoźników mieszkańców w dojazdach do aglomeracji oraz przejazdach międzysiedlowych, przy wykorzystaniu taboru o dużej pojemności, przystosowanego do szybkiej wymiany podróżnych (pociągi zatrzymują się na wszystkich stacjach i przystankach osobowych). Przewozy aglomeracyjne pełnią również funkcje typowe dla komunikacji miejskiej (np. system przewozów kolejowych w Trójmieście i częściowo na Śląsku) i bywają wykonywane na wydzielonych do tego celu parach torów. W rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13), przewozy aglomeracyjne realizowane są na terytorium gminy, miasta (w ramach komunikacji miejskiej), powiatu.

Organizatorami przewozów aglomeracyjnych są samorządy gmin i powiatów.

**Przewozy regionalne (wojewódzkie przewozy pasażerskie)** - zgodnie z przepisami art. 4 ust. 1 pkt 25 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13): przewozy osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywane w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczające poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewozy do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiające przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewozy powrotne, inne niż przewozy gminne, powiatowe i międzywojewódzkie. Postoje handlowe w przewozach regionalnych obejmują wszystkie stacje i przystanki osobowe, lub stacje i przystanki o większej wymianie pasażerów w danej relacji.

Organizatorami przewozów regionalnych (wojewódzkich) są samorządy województw.

<sup>1</sup> W odniesieniu do poszczególnych podsystemów kolejowych przewozów pasażerskich, w Strategii Rozwoju Transportu zastosowano terminologię użytą w *Masterplanie dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku*, mając na względzie, konieczność precyzyjnego odzwierciedlenia specyfiki przewozów pasażerskich realizowanych przez przewoźników kolejowych.

<b>Komodalność</b>	Współmodalność ( <i>ang. comodality</i> ) - efektywne wykorzystanie wszystkich środków transportu samodzielnie i w połączeniu z innymi w celu optymalnego i zrównoważonego wykorzystania zasobów. Definicja według A. Giorgio, KOMODA i logistyka w Europie: Komodalność i Zintegrowane Zarządzanie Ruchem Miejskim. „Logistyka” 2009, nr 2.
<b>Komunikacja miejska</b>	Zgodnie z definicją zawartą w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2001 r. Nr 5, poz. 13, z późn. zm.) 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 <i>Public Transport</i> lub <i>Public Transit</i> , a także <i>Urban Transport</i> .
<b>Koncesyjny system budowy autostrad</b>	<p>System stwarzający możliwość zaangażowania kapitału prywatnego w budowę i eksploatację autostrad.</p> <p>Obowiązująca od 1995 r. ustawa z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2571, z późn. zm.), zwana dalej „ustawą 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.</p> <p>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 dnia 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 (Dz. U. Nr 173, poz. 1808, z późn. zm.) - 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.</p> <p>W aktualnie obowiązującym stanie prawnym system koncesyjny jest traktowany jako forma PPP. W tym modelu realizacji inwestycji inwestorem jest spółka, z którą minister właściwy do spraw transportu 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 ustawa z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2571, z późn. zm.) przewidzianych: a) ustawie z dnia 29 stycznia 2004 r. - Prawo zamówień publicznych, b) ustawie z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesjach na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. Nr 19, poz. 101, z późn. zm.) c) ustawy z dnia 19 grudnia 2008 r. o partnerstwie publiczno-prywatnym (Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 100, z późn. zm.). Finansowanie budowy autostrady płatnej zapewnia spółka.</p> <p>[patrz także: <b>partnerstwo publiczno- prywatne PPP</b>]</p>
<b>Kongestia transportowa (Zatłoczenie)</b>	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 generowane przez negatywne skutki powodowane przez użytkowników transportu, zaś ponoszone są nie bezpośrednio przez nich, lecz przez państwo i obywateli w czasie teraźniejszym i w przyszłości. W Komunikacie Komisji Europejskiej pn. Strategia na rzecz wdrożenia internalizacji kosztów zewnętrznych (KOM(2008) 435, wersja ostateczna z dnia 8 lipca 2008r.), wymienia się następujące przykłady kosztów zewnętrznych transportu: opóźnienia innych użytkowników transportu z powodu zatorów komunikacyjnych, problemy ze zdrowiem spowodowane hałasem i zanieczyszczenie środowiska oraz – w perspektywie długoterminowej – wpływ emisji gazów cieplarnianych na zmiany klimatyczne. Te koszty rzeczywiście istnieją, nawet jeżeli nie zawsze mają wyraźną wartość rynkową: wydatki na policję i zarządzanie infrastrukturą, koszty hospitalizacji i wydatki na publiczną służbę zdrowia, obniżenie jakości życia.

### **Krajowy System Bezpieczeństwa Morskiego (KSBM)**

Podstawowym celem budowy Krajowego Systemu Bezpieczeństwa Morskiego (KSBM) jest poprawa bezpieczeństwa żegluga morskiej oraz przeciwdziałanie skażeniom środowiska morskiego w obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej. Realizacja celów przyczyni się do zwiększenia konkurencyjności polskich portów morskich w rejonie Morza Bałtyckiego. Główne zadania projektu KSBM sprowadzają się do stworzenia i utrzymania warunków niezbędnych dla bezpiecznej i efektywnej działalności ludzkiej w obszarach morskich RP oraz kontrolowania czy żegluga lub inna działalność na morzu wykonywana jest zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa polskiego i umowami międzynarodowymi. Elementy systemu mają na celu wspieranie mechanizmów ułatwiających współpracę między instytucjami, zarówno krajowymi jak też międzynarodowymi, odpowiedzialnymi za ochronę bezpieczeństwa żegluga i obsługę statków zdążających do portów, szczególnie portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.

Projekt obejmuje:

1. Rozbudowę Systemu Nadzoru i Monitorowania Bezpieczeństwa Ruchu Morskiego w obszarach morskich RP (SMRM);
2. Zakończenie budowy Krajowej Sieci Stacji Bazowych Systemu Automatycznej Identyfikacji Statków (AIS-PL) wraz z Morską Krajową Siecią DGPS;
3. Utworzenie Systemu Wczesnego Ostrzegania (EWS - Early Warning System) dla obszarów morskich RP.

### **Logistyka 3PL**

Najbardziej rozpowszechniona forma 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 (*Fourth Party Logistics*) 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, począwszy od dostawców surowców aż do ostatecznych nabywców, a nie tylko na określonym jego odcinku, jak ma to miejsce w przypadku 3PL.

<b>Logistyka 5 PL</b>	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.
<b>Logistyka miejska</b>	<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 kongestię 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>
<b>Low Emission Zone (LEZ)</b>	Strefa o niskiej emisji spalin ( <i>ang. The Low Emission Zone - LEZ</i> ) – strefa o zaostrzonym reżimie tzw. niskiej (lokalnej) emisji zanieczyszczeń powietrza, w odniesieniu do transportu dotyczy ona emisji spalin z silników pojazdów. Celem wprowadzania powyższych stref jest zmniejszenie poziomu zanieczyszczenia powietrza szkodliwymi gazami i pyłami, poprzez ograniczenie ruchu pojazdów z silnikami spalinowymi przekraczającymi ustalony dla strefy poziom emisji.
<b>Miasta o funkcji subregionalnej</b>	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.
<b>Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (Służba SAR)</b>	<p>Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (Służba SAR) jest państwową jednostką budżetową podległą ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej. Została ona powołana do życia w dniu 1 stycznia 2002 roku.</p> <p>Do zadań Służby SAR należy poszukiwanie i ratowanie każdej osoby znajdującej się w niebezpieczeństwie na morzu, bez względu na okoliczności w jakich znalazła się w niebezpieczeństwie oraz zwalczanie zagrożeń i zanieczyszczeń olejowych oraz chemicznych środowiska morskiego.</p>
<b>Nabrzeże przeladunkowe</b>	Jeden z rodzajów nabrzeży w porcie morskim, przystosowanych do obsługi towarów. Są to umocnione brzożki 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 się portowe nabrzeża przeladunkowe ogółem i nabrzeża przeladunkowe nadające się do eksploatacji.
<b>Non-ETS</b>	<p>Branże nie objęte Europejskim Systemem Handlu Emisjami (EU-ETS), tj. sektory gospodarki, które nie są objęte obowiązkiem posiadania uprawnień do emisji CO<sub>2</sub> z prowadzonej działalności, np. transport, rolnictwo, budownictwo i mieszkalnictwo, sektor komunalno-bytowy.</p> <p><i>Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2009/406/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wysiłków podjętych przez państwa członkowskie, zmierzających do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych w celu realizacji do roku 2020 zobowiązań Wspólnoty dotyczących redukcji emisji gazów cieplarnianych (tzw. decyzja non-ETS) (Dz. Urz. UE L 140 z 5.6.2009, str. 136) zakłada w skali całej UE, w okresie 2005-2020 redukcję emisji gazów cieplarnianych o 10% w sektorach nieobjętych systemem EU-ETS. Cel redukcyjny został zróżnicowany i niektóre państwa członkowskie mogą nawet zwiększyć swoją emisję. Polska ma możliwość zwiększenia emisji w sektorach non ETS o 14%.</i></p>



- 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 (*solar car*, *solar airplane*), statki morskie i śródlądowe napędzane energią elektryczną lub ogniwami paliwowymi, małe samoloty napędzane ogniwami paliwowymi (*hydrogen plane*). Niektóre z tych niespalinowych środków transportu są konstrukcjami dojrzałymi technologicznie i handlowo, zatem w przyszłości znajdują masowe zastosowanie.
- Obszar NATURA 2000** Zgodnie z definicją zawartą w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U z 2009r Nr 151, poz. 1220) - obszar specjalnej ochrony ptaków, specjalny obszar ochrony siedlisk lub obszar mający znaczenie dla Wspólnoty, utworzony w celu ochrony populacji dziko występujących ptaków lub siedlisk przyrodniczych lub gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty. Ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia następujących dyrektyw Wspólnot Europejskich: 1) dyrektywy Rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa (Dz. Urz. WE L 103 z 25.04.1979, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 15, t. 1, str. 98, z późn. zm.); 2) dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dz. Urz. WE L 206 z 22.07.1992, str. 7, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 15, t. 2, str. 102, z późn. zm.); 3) dyrektywy Rady 1999/22/WE z dnia 29 marca 1999 r. dotyczącej trzymania dzikich zwierząt w ogrodach zoologicznych (Dz. Urz. WE L 94 z 09.04.1999, str. 24; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 15, t. 4, str. 140).
- 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 PEFMC (*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 ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2001 r. Nr 5, poz. 13, z późn. zm.) 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 dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.), udostępnianie infrastruktury kolejowej polega na przydzieleniu 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 (Dz. U. z 2001 r. Nr 5, poz. 13, z późn. zm.) 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 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 3.12.2007, str. 1, z późn. zm.)

**Pakiet Energetyczno-Klimatyczny**

Pakiet rozwiązań legislacyjnych Parlamentu europejskiego i Rady obejmujący trzy dyrektywy: „OZE” (Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2009/28/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych zmieniająca i w następstwie uchylająca dyrektywy 2001/77/WE oraz 2003/30/WE (Dz. Urz. UE L 140 z 5.6.2009, str. 16), „EU-ETS” (Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2009/29/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE w celu usprawnienia i rozszerzenia wspólnotowego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych (Dz. Urz. UE L 140 z 5.6.2009, str. 63), „CCS” (Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2009/31/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie geologicznego składowania dwutlenku węgla oraz zmieniająca dyrektywę Rady 85/337/EWG, Euratom, dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/60/WE, 2001/80/WE, 2004/35/WE, 2006/12/WE, 2008/1/WE i rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 (Dz. Urz. UE L 140 z 5.6.2009, str. 114) oraz jedną decyzję „non ETS” (decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2009/406/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wysiłków podjętych przez państwa członkowskie, zmierzających do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych w celu realizacji do roku 2020 zobowiązań Wspólnoty dotyczących redukcji emisji gazów cieplarnianych - Dz. Urz. UE L 40 z 5.6.2009, str. 136, z późn. zm.), zmierzających do kontrolowania i ograniczenia emisji gazów cieplarnianych na terenie Unii Europejskiej. Jest to instrument wdrażający Plan działań integrujący politykę klimatyczną i energetyczną UE zawarty w konkluzjach przyjętych na szczycie Rady Unii Europejskiej w dniach 8-9 marca 2007 r. Cele Planu są potocznie zwane „3 razy 20” i dotyczą: osiągnięcia do 2020 r. 20% redukcji emisji gazów cieplarnianych w Unii Europejskiej w stosunku do poziomu emisji z 1990 r., zwiększenia do 2020 r. efektywności energetycznej o 20%, zwiększenia do 2020 r. udziału energii ze źródeł odnawialnych do 20% całkowitego zużycia energii finalnej w UE, a także osiągnięcia co najmniej 10% udziału paliw odnawialnych w zużyciu paliw transportowych.

## **Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich (PKBWM)**

Powstanie Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (PKBWM) stanowi wdrożenie dyrektywy 2009/18/WE, która jest częścią tzw. trzeciego pakietu morskiego – ERIKA III.

W swoim działaniu PKBWM ma być niezależna, a jej celem będzie ustalenie okoliczności i przyczyn zdarzenia na morzu, bez przypisywania winy i określania odpowiedzialności za jego powstanie.

Komisja ma się zajmować badaniem wypadków, w których będą uczestniczyć: statki pod polską banderą; pod obcą banderą, gdy wypadek ma miejsce na polskim morzu terytorialnym lub polskich morskich wodach wewnętrznych; promy typu ro-ro lub szybkie statki pasażerskie, gdy wypadek wydarzył się poza polskim morzem terytorialnym lub polskimi wodami wewnętrznymi w sytuacji gdy ostatnim państwem, przez którego morze terytorialne lub wody wewnętrzne przepływał taki prom lub szybki statek pasażerski, była Polska.

## **Partnerstwo publiczno- prywatne**

Zgodnie z ustawą z dnia 19 grudnia 2008 r. o partnerstwie publiczno-prywatnym (Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 100, z późn. zm.), przez umowę o partnerstwie publiczno-prywatnym 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 dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13, z późn. zm.) 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) pożądany 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 przeładunku 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 r. 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 dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2009 r. Nr 84, poz. 712 oraz z 2011 r. Nr 157, poz. 1241), 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. Politykę rozwoju prowadzi Rada Ministrów oraz jednostki samorządu terytorialnego na podstawie strategii rozwoju, przy pomocy programów służących osiągnięciu celów strategicznych z wykorzystaniem środków publicznych.

<b>Potencjałowa dostępność transportowa</b>	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%.
<b>Praca przewozowa</b>	<p>Iloczyn wykonanych przez środki transportu: długości drogi (liczby kilometrów) i</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ w transporcie pasażerskim - liczby przewiezionych osób (ładunek osobowy). Jednostką miary jest pasażerokilometr (paskm) - 1 pasażerokilometr to przewóz 1 pasażera na odległość 1 km.</li> <li>▪ w transporcie towarowym - liczby ton przewiezionego towaru (ładunek towarowy). Jednostką miary jest tonokilometr (tkm) - jeden tonokilometr to przewóz 1 tony ładunku na odległość 1 km.</li> </ul>
<b>Program GAMBIT</b>	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 2010r. planowano obniżenie liczby ofiar do 3500 (ten cel nie został osiągnięty), a na 2013r. - do 2800 ofiar.
<b>Program MARCO POLO</b>	Program Marco Polo II (2007-2013), przyjęty rozporządzeniem (WE) Nr 1692/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 2006 r. <i>ustanawiającym drugi program „Marco Polo” dla udzielania wspólnotowej pomocy finansowej w celu poprawy działania systemu transportu towarowego na środowisko („Marco Polo II”) i uchylającym rozporządzenie (WE) nr 1382/2003</i> (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.Urz. UE L 328 z 24.11.2006, str. 1, z późn. zm.)
<b>Program NAIADES</b>	Zintegrowany Europejski Program Działań na Rzecz Żeglugi Śródlądowej (ang. An Integrated European Action Programme for Inland Waterway Transport), przyjęty w Brukseli dnia 17 stycznia 2006 r. (Komunikat Komisji Wspólnot Europejskich w sprawie promocji żeglugi śródlądowej „NAIADES” Zintegrowany Europejski Program Działań na Rzecz Żeglugi Śródlądowej, COM(2006) 6 końcowy)
<b>Projekt ZEUS</b>	<p>Zintegrowany System Bezpieczeństwa Transportu ZEUS - projekt badawczy zamówiony przez Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego. Jest pierwszą w Europie Centralnej 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.</p> <p>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.</p>

## 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 dziesięciolecia rozwiązania. Takim spodziewanym przełomem w najbliższej przyszłości będzie zastąpienie spalinowego napędu środków transportu napędami nowej generacji (elektrycznymi, wodorowymi, hybrydowymi).

## Przepustowość infrastruktury

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 (Dz. U. Nr 122, poz. 1223, z późn. zm.), 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 r., na Krecie w 1994 r. oraz w Helsinkach w 1997 r.). Podstawę prawną funkcjonowania TEN-T stanowi Tytuł XV Traktatu o Unii Europejskiej (TUE). Do czasu wejścia w życie tego traktatu w listopadzie 1993 r. WE nie miała solidnych podstaw prawnych do inicjowania transportowych projektów infrastrukturalnych wspólnego zainteresowania. Zgodnie z zapisami art. 154 TUE, sieci te mają przyczyniać 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 2004-2005 (decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 884/2004/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniająca decyzję nr 1692/96/WE w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz.U. L 167 z 30.4.2004, str. 1.). 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 drogowa: Gdańsk – Toruń – Łódź – Częstochowa – Katowice – Bielsko-Biała – 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).

W 2009 r. rozpoczęła się kolejna rewizja wytycznych (tzw. duża rewizja), która tym razem 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).

## Ro-ro

Skrót od *and.* *Roll On / Roll Off*. Typ statku towarowego, pasażersko-towarowego lub barki przystosowanego do przewożenia ładunków tocznych i pojazdów (samochodów osobowych, ciężarówek lub wagonów kolejowych). W języku polskim takie jednostki są czasem określane jako „rorowce”.

<b>SDR</b>	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.
<b>Sektor TSL</b>	Potoczna polska nazwa sfery gospodarki obejmującej transport, spedycję i logistykę. Używana jest w intencji całościowego ujęcia problematyki 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 i rankingach pomija się należących do sfery transportu zarządców infrastruktury transportowej oraz małe przedsiębiorstwa transportowe. Anglojęzycznym odpowiednikiem tego pojęcia jest <i>transport and logistics</i> .
<b>SEPE</b>	System Ewidencji Pracy Przewozowej - System umożliwiający na bieżąco śledzenie i rejestrację ruchu pociągów na sieci kolejowej. Zostanie on dostosowany i powiązany ze zunifikowanym systemem telematycznym opartym na wymaganiach zawartych w TSI TAF i TSI TAP, co pozwoli na bezpośrednią wymianę danych o ruchu pociągów i przesyłek między zarządcami infrastruktury kolejowej, przewoźnikami, a także partnerami spoza kolei. Uruchomienie wspólnej platformy wymiany danych w zestandaryzowanej formie pozwoli na uruchomienie interfejsów użytkownika przekazujących zagregowaną informację do klienta zewnętrznego.  [patrz także: <b>System TSI TAF</b> ]  [patrz także: <b>System TSI TAP</b> ]
<b>SES</b>	Skrót od ang. <i>Single European Sky</i> - 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. <i>Functional Airspace Block – FAB</i> ).  [patrz także: <b>FAB</b> ]
<b>SESAR</b>	Skrót od ang. <i>Single European Sky ATM Research Programme</i> - Europejski systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji. Projekt SESAR dotyczący modernizacji zarządzania ruchem lotniczym w Europie stanowi techniczny komponent w tworzeniu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej. W wyniku tego przedsięwzięcia UE ma dysponować do 2020r. 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 w UE, w tym w jej regionach najbardziej oddalonych i peryferyjnych, w sposób rozproszony i bez zapewnienia koordynacji.  [patrz także: <b>SES</b> ]
<b>Sieć bazowa TEN-T</b>	(ang. <i>core network</i> ) - Kluczowe elementy Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) zawierającej węzły i połączenia o najważniejszym znaczeniu strategicznym i ekonomicznym dla całej UE, wyodrębnione z sieci kompleksowej TEN-T. Obejmuje infrastrukturę wszystkich rodzajów transportu, inteligentne systemy transportowe oraz inne elementy niezbędne do efektywnego funkcjonowania systemu transportowego.

<b>Sieć kompleksowa TEN-T</b>	(ang. <i>comprehensive network</i> ) - Wszystkie elementy Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) obejmuje połączenia sieci bazowej oraz pozostałe o charakterze uzupełniającym, zapewniające zrównoważoną dostępność do wszystkich regionów UE. Jej zadaniem jest zagwarantowanie dostępności do sieci bazowej.
<b>Składane kontenery</b>	Duże kontenery składane (ang. <i>Foldable Container</i> ), przydatne 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.
<b>SKRJ</b>	System Konstrukcji Wykresu Jazdy - System SKRJ zawiera interfejs internetowy, pozwalający na zdalne (drogą elektroniczną) zamawianie trasy przejazdu pociągu (rozkładu jazdy).
<b>Spójność terytorialna</b>	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.
<b>Subsydiarność</b>	Jedna 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. W odniesieniu do transportu, od 2007 r. organy europejskie (Komisja, Rada, Parlament) ustalają jednolite regulacje rynków międzynarodowych, zasady uczciwej konkurencji, strategie 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 bezpośrednio produkcyjnego, sposobów zaspokajania popytu rynkowego, rozwoju technologii przewozowych, innowacji i prac modernizacyjnych.
<b>System CEPIK</b>	Skrót od Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców. System informatyczny obejmujący centralną bazę danych gromadzącą informacje o pojazdach, ich właścicielach i posiadaczach oraz osobach posiadających uprawnienia do kierowania pojazdami, jak również o osobach nieposiadających uprawnień, w stosunku do których orzeczono środek karny w postaci zakazu prowadzenia pojazdów. Ewidencja jest prowadzona w systemie teleinformatycznym.

## 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 odbiór 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 zasadach partnerstwa publiczno-prywatnego. Do konkursu na dwudziestoletnią koncesję przystąpiły już konsorcja, z których wyłoniono Eurely i iNavSat. Planują one wspólne administrowanie systemem.

## System PRT

Skrót od ang. *Personal Rapid Transit System* - koncepcja energooszczędnego, zindywidualizowanego transportu miejskiego lub podmiejskiego. Powstała w oparciu o niewielkie elektryczne 2-3 osobowe pojazdy (sterowane komputerowo), dostępne na żądanie po wprowadzeniu adresu miejsca docelowego. Pojazdy poruszają się po specjalnie przygotowanych i zabezpieczonych trasach (naziemnych, podwyższonych lub podwieszonych), oddzielonych wielopoziomowo od tradycyjnych ulic, bez zatrzymywania się na pośrednich przystankach/stacjach.

Ruch kontrolowany jest komputerowo, a ilość pojazdów ograniczona, dzięki czemu nie ma możliwości wystąpienia zatłoczenia (korków) ani kolizji. Podróże odbywają się nieprzerwanie do miejsc przeznaczenia wybranych przez pasażerów. Nie istnieją rozkłady jazdy ani wyznaczone trasy przejazdów. Pasażer decyduje o czasie rozpoczęcia i miejscu zakończenia podróży. Komputer znajduje optymalną ścieżkę do miejsca przeznaczenia dla każdego pasażera unikając kolizji i utrzymując bezpieczne odległości pomiędzy pojazdami.

## System RIS

Skrót od ang. *River Information Services*. Nowoczesne systemy i technologie informacji rzecznej, które mają zapewnić poprawę bezpieczeństwa w zakresie nadzoru ruchu statków. System RIS obejmować będzie: • ogólne informacje geograficzne, hydrologiczne, administracyjne dla danego odcinka – tzw. informacje *shore to ship* (brzeg – statek) lub *shore to office* (brzeg – biuro); • informacje o aktualnej sytuacji na odcinku drogi wodnej (w szczególności związane z awariami, wypadkami); • informacje dotyczące średnio- i długoterminowych planów dotyczących odcinka wodnego (np. inwestycji); • dane statystyczne dotyczące transportu śródlądowego oraz informacje o opłatach za korzystanie z infrastruktury rzecznej.

## System SITKol

System Informacyjny Obsługi Transportu Kolejowego, łączący ze sobą dane o kursowaniu pociągów i środków miejskiej komunikacji publicznej i oferujący podróżnym jednolitą informację o możliwości podróży przy wykorzystaniu różnych środków transportu publicznego. Docelowo będzie on spójnym systemem informacyjnej obsługi uczestników transportu kolejowego w zakresie przewozu osób, bagażu i towarów. Obecnie jego zadaniem jest ułatwienie przepływu informacji między firmami, urzędami i klientami kolei. SITKol będzie wielokanałową, multimedialną platformą dialogową, przeznaczoną do wielu różnych funkcji w zależności od potrzeb użytkowników. System ten po uzyskaniu pełnej funkcjonalności, będzie przede wszystkim umożliwiał pasażerom zaplanowanie podróży „od drzwi do drzwi” oraz mobilną rezerwację biletu i dokonywanie opłat za przejazd. W perspektywie 2015r. przewiduje się rozszerzenie tego systemu na pozostałe gałęzie transportu.



**System transportowy** 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*]

**System TSI TAF** Zunifikowany system telematyczny oparty na połączeniu technologii telekomunikacyjnych i informatycznych, dla wsparcia przewozów towarowych koleją.

TSI TAF określa standardy elektronicznej wymiany informacji eksploatacyjnych pomiędzy zarządcami infrastruktury udostępniającymi drogę kolejową i przewoźnikami tak, aby usłudze transportu towarzyszyło udostępnianie spedytorom i innym klientom towarowym rzetelnej informacji o zakłóceniach w ruchu, trasie przejazdu pociągu, liczbie i typie jego wagonów, a także dane o tym, czy przewożone są niebezpieczne towary.

Wymagania dla systemu określone są w rozporządzeniu Komisji (WE) 62/2006 z dnia 23 grudnia 2005 r. dotyczącym technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz. Urz. UE L 13 z 18.1.2006, str. 1), przyjmującym Techniczną Specyfikację Interoperacyjności dla Aplikacji Telematycznych dla przewozów towarowych (TSI TAF).

**System TSI TAP** Zunifikowany system telematyczny oparty na połączeniu technologii telekomunikacyjnych i informatycznych, dla wsparcia przewozów pasażerskich koleją.

System TSI TAP jest dedykowany pasażerom pociągów międzynarodowych i dalekobieżnych i zapewni – im - zarówno przed, jak i w trakcie podróży - dostęp do informacji o: zbliżaniu się do stacji, głównych możliwościach przesiadek, także z wykorzystaniem połączeń z innymi środkami komunikacji, opóźnieniach, usługach oferowanych podczas podróży.

Wymagania dla systemu określone są w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 454/2011 z dnia 5 maja 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich” transeuropejskiego systemu kolei Tekst mający znaczenie dla EOG (Dz. Urz. UE L 123 z 12.5.2011, str. 11, z późn. zm.), przyjmującym Techniczną Specyfikację Interoperacyjności dla Aplikacji Telematycznych dla przewozów pasażerskich (TSI TAP).

## **Średniookresowa Strategia Rozwoju Kraju**

Zgodnie z ustawą z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2009 r. Nr 84, poz. 712 oraz z 2011 r. Nr 157, poz. 1241) 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**

Linie obsługiwane przez przewoźników niskobudżetowych (*low cost*) oferujących usługi przewozu lotniczego osób po cenach niższych niż oferowane przez 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).

## **Technologia ICT**

Skrót od ang. *Information and Communication Technologies*. Pojęcie technologii ICT obejmuje szeroki zakres wszystkich technologii umożliwiających manipulowanie i przesyłanie informacji. W zakres pojęciowy technologii ICT wchodzi wszystkie media komunikacyjne (Internet, sieci bezprzewodowe, sieci bluetooth, telefonia stacjonarna, komórkowa, satelitarna, technologie komunikacji dźwięku i obrazu, radio, telewizje, itp.) oraz media umożliwiające zapis informacji (pamięci przenośne, dyski twarde, dyski CD/DVD, taśmy, itp.) a także sprzęty umożliwiające przetwarzanie informacji (komputery osobiste, serwery, klastry, sieci komputerowe, itp.). Dodatkowo technologie ICT obejmują także całą gamę aplikacji informatycznych oraz złożonych systemów IT umożliwiających realizację przetwarzania i przesyłania danych na wyższym poziomie abstrakcji niż poziom sprzętowy.

## **Technologia RoLa**

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 zużywanie się łożysk na platformach kolejowych wyposażonych w małe koła.

## **TEU**

Skrót od ang. *twenty-feet equivalent unit* - jednostka pojemności używana często w odniesieniu do portów i statków. Jest ona równoważna objętości kontenera o długości 20 stóp. Nazwa jednostki miary pochodzi od standardowego kontenera o wymiarach 20 × 8 × 8,5 stopy, czyli 6,10 × 2,44 × 2,59 metra lub około 39 m<sup>3</sup>.

## **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. (dyrektywa Rady nr 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych przepisów dla niektórych rodzajów transportu kombinowanego towarów pomiędzy państwami członkowskimi. Dz.U. L 368 z 17.12.1992, str. 38.) 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 wyładowywane dla końcowego odcinka; b) w promieniu nie przekraczającym 150 km w linii prostej od portu żeglugi śródlądowej lub portu morskiego ładunku 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, z zastosowaniem bezpośredniego ich oparcia 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), dwuosiowego wózka wagonowego, wyposażonego w komplet urządzeń hamulcowych. Pomimo iż w skład takiego pociągu wchodzi elementy konstrukcyjne naczep samochodowych, musi on spełniać wszelkie wymagania stawiane normalnym pociągom 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.

## **VTS / VTMS**

Skrót od ang. *Vessel Traffic Services* - System monitorowania żeglugi morskiej służący poprawie bezpieczeństwa i usprawnieniu żeglugi morskiej na obszarach działania VTS. System składa się ze zintegrowanej sieci sensorów morskich oraz bezpiecznych i niezawodnych łączy komunikacyjnych. Operatorzy systemu VTS monitorują w czasie rzeczywistym warunki morskie oraz meteorologiczne, a także określają położenie statków przy użyciu systemów sensorów, takich jak radary oraz system automatycznej identyfikacji statków (AIS). Na podstawie tych danych operatorzy systemu VTS informują władze i statki o potencjalnych zagrożeniach, aby zapobiegać wypadkom takim, jak zderzenia. System ułatwia monitorowanie sytuacji na morzu, wczesne ostrzeganie o niekorzystnych warunkach żeglugowych i zagrożeniach ekologicznych oraz prowadzenie akcji ratunkowych.

Rozwinięciem serwisów VTS jest **VTMS** (skrót od ang. *Vessel Traffic Management System*), system zarządzania i kontroli ruchu statków, łączący dotychczasowe funkcje VTS z możliwościami zarządzania portami oraz bezpiecznym przepływem masy ładunkowej.

## **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.

## **Wspólnotowy system SafeSeaNet (SSN)**

Wspólnotowy system wymiany informacji morskiej składający się z połączonych sieci krajowych systemów SafeSeaNet, opracowany w celu ułatwienia wymiany danych istotnych dla bezpieczeństwa morskiego, ochrony statków i obiektów portowych, ochrony środowiska morskiego, efektywności ruchu statków i transportu morskiego pomiędzy państwami członkowskimi Unii Europejskiej.

## **Zarządzanie transportem publicznym**

Zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2001 r. Nr 5, poz. 13, z późn. zm.), 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 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, str. 1.).

## **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 rozumie się ideę korytarzy dla transportu towarowego wykorzystujących zaawansowane technologie (tabor, ITS) oraz współmodalność, która zakłada wzajemne uzupełnianie się żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, kolei, żeglugi 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.

<b>Zintegrowany System Transportowy</b>	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).
<b>Zrównoważony rozwój transportu</b>	Taki rozwój transportu, który: a) zapewnia dostępność celów komunikacyjnych w sposób bezpieczny, niezagrażający zdrowiu ludzi i środowisku oraz w sposób pozwalający na zaspokajanie potrzeb zarówno obecnych, jak i przyszłych pokoleń; 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.
<b>Żegluga morska bliskiego zasięgu</b>	<p>Żegluga bliskiego zasięgu (ang. SSS – <i>Short Sea Shipping</i>), zdefiniowana 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>