

**Prof. dr hab.
Bogusław Liberadzki**

ISTOTA współmodalności TRANSPORTU



Rok 1992 traktuje się jako początek kreowania wspólnotowego rynku wewnętrznego transportu w Unii Europejskiej (wówczas Europejskich Wspólnot Gospodarczych). Niemal 15 lat było potrzebne, aby powstał zliberalizowany rynek wewnętrzny transportu. Kamieniami milowymi były białe księgi z lat 1992 i 2001. Cele polityki transportowej nie uległy zasadniczym zmianom – czyli chodzi o zapewnienie konkurencyjnej, niezawodnej, bezpiecznej i przyjaznej środowisku możliwości przewozów dóbr i osób. Transport winien być zrównoważony, czyli odpowiadający potrzebom (i popytowi) w ruchu ładunków oraz potrzebom mobilności ludności, zarówno wewnątrz Unii, jak i w relacjach zewnętrznych. Unia w pełni podtrzymuje swoją wrażliwość na negatywne oddziaływanie transportu na środowisko naturalne, zwłaszcza w kontekście globalnego ocieplenia.

Polityka transportowa zakłada kompleksowe podejście oraz zintegrowane działania na szczeblu wspólnotowym, krajowym, regionalnym, lokalnym, przy udziale przedsiębiorców i obywateli. Wymagać to będzie współdziałania i dialogu. Racjonalność gospodarcza wymaga przestrzegania zasad wydajności, efektywności i sprawności w działalności gospodarczej transportu. Unia Europejska i państwa członkowskie prowadzą politykę równych szans konkurencji między firmami, w tym także konkurencji wewnątrz poszczególnych gałęzi transportu. Do roku 2006 prowadzono politykę preferencji dla transportu kolejowego, wspierania przewozów multimodalnych. Dokonana rewizja Białej Księgi z roku 2001 wprowadziła pojęcie współmodalności, to jest efektywnego wykorzystania wszystkich gałęzi transportu, adekwatnie do ich indywidualnej specyfiki technicznej – eksploatacyjnej i ekonomicznej oraz we współdziałaniu w przewozach multimodalnych i kombinowanych. Optymalizacja wykorzystania każdej z gałęzi transportu, infrastruktury, innych dostępnych środków wytwórczych, jest drogą do równowagi w systemie transportowym, do zapewnienia odpowiedniego poziomu ruchliwości ludności i obrotu towarowego oraz minimalizacji negatywnych skutków dla otoczenia.

Stosownie do powyższego podejścia do współmodalności podejmuje się działania, a mianowicie:

- programy inwestycyjne w infrastrukturze transportowej
- innowacje technologiczne i nowoczesne systemy wspierające, takie jak Marco Polo II czy Galileo
- nakłady na badania i rozwój w VII Ramowym Programie Badawczym
- pakiety regulacyjne wewnątrz poszczególnych gałęzi transportu (III Pakiet kolejowy, Pakiet Morski, pakiet Transportu Drogowego, itd.)
- raport w sprawie logistyki
- instrumenty usprawniania mobilności ludności w aglomeracjach
- podnoszenie poziomu interoperacyjności
- nowe instytucje unijne i krajowe, nadzorujące i monitorujące przestrzeganie unijnych reguł.

Znaczną uwagę przywiązuje się do czynnika ludzkiego, warunków pracy

zatrudnionych, wymogów kwalifikacyjnych, szkolenia i szkolnictwa transportowego.

Współmodalność ma służyć zatem racjonalności, uczciwej konkurencji w całej Unii Europejskiej, by podwyższać jej spójność, podnosić konkurencyjność gospodarczą Wspólnoty oraz jakość życia obywateli. Użytkownicy transportu (logistycy w przewozach dóbr i obywatele w przewozach ludzi) mają dokonywać wyborów ostatecznych na rynku w ramach kreowanych przez politykę transportową.

Wybór głównych działań w latach 2007 – 2009, według Komisji Europejskiej omówionych w książce „Utrzymać Europę w Ruchu” z 2006 roku, przedstawia się następująco:

ROK 2007:

- transport miejski: zielona księga
- logistyka: określenie planu działań
- inteligentne pobieranie opłat za korzystanie z infrastruktury: przygotowanie badań i konsultacje, wysłuchanie zainteresowanych stron
- sprawozdanie o scenariuszach transportowych o perspektywie 20 – i 40 – latniej
- transport drogowy: przegląd prawodawstwa dotyczącego warunków pracy
- transport kolejowy: monitorowanie rynku kolejowego, w tym tablica wyników
- transport rzeczny: rozpoczęcie realizacji planu działań NAIADES
- transport morski: polityka w sprawie europejskich portów
- lotnictwo: przegląd i uzupełnienie ram jednolitej przestrzeni lotniczej oraz realizacja przedsięwzięcia SESAR
- sieci transeuropejskie: ustalenie wieloletniego programu inwestycji do 2013 roku
- prawa pasażera: zbadanie możliwości podjęcia działań w zakresie minimalnych norm w dalekobieżnej komunikacji autobusowej
- bezpieczeństwo: pierwszy europejski dzień bezpieczeństwa na drogach
- wymiar globalny: strategia dotycząca włączenia krajów sąsiadujących z UE do wewnętrznego rynku transportowego
- ochrona: strategia dla transportu lądowego i publicznego

- wykorzystanie energii w transporcie: strategiczny plan technologii dla energii
- pierwsze zaproszenie do składania wniosków w ramach siódmego programu ramowego w dziedzinie badań naukowych (BRT).

ROK 2008:

- transport morski: biała księga dotycząca wspólnego europejskiego obszaru morskiego
- inteligentne pobieranie opłat za korzystanie z infrastruktury: unijna metodyka pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury
- transport miejski: podjęcie działań na podstawie zielonej księgi
- rozpoczęcie kompleksowego programu wprowadzania na rynek inteligentnych systemów transportu drogowego oraz przygotowania infrastruktury do wdrożenia systemów kooperatywnych
- ochrona: przegląd reguł w transporcie lotniczym i morskim; zbadanie systemu ochrony na lądzie i w transporcie 2009 roku.

ROK 2009:

- rozpoczęcie kompleksowego programu dotyczącego napędu ekologicznego
- wymiar globalny: uzyskanie członkostwa we właściwych międzynarodowych organizacjach
- transport morski: wdrożenie systemów „e-maritime”
- Galileo: rozpoczęcie koncesji
- ERTMS: wdrożenie na niektórych korytarzach.

Działania realizowane w sposób ciągły:

- rynek wewnętrzny: zapewnienie funkcjonowania reguł UE we wszystkich sektorach transportu
- wykorzystywanie energii przez transport: poprawa energooszczędności oraz przyspieszenie rozwoju i wdrożenia paliw alternatywnych
- zatrudnienie i warunki pracy: propagowanie dialogu społecznego; promowanie zawodów transportowych i kształcenia w zakresie transportu
- bezpieczeństwo: promowanie bezpieczeństwa drogowego przez dzia-



Prof. dr hab. BOGUSŁAW LIBERADZKI:

Dokonana rewizja Białej Księgi z roku 2001 wprowadziła pojęcie współmodalności, to jest efektywnego wykorzystania wszystkich gałęzi transportu, adekwatnie do ich indywidualnej specyfiki techniczno – eksploatacyjnej i ekonomicznej oraz we współdziałaniu w przewozach multimodalnych i kombinowanych.

- lania dotyczące projektów i technologii budowy pojazdów, badania, działania dotyczące infrastruktury i zachowania użytkowników dróg oraz kontynuowanie inicjatyw „Inteligentny samochód” i „eSafety”
- infrastruktura: zapewnienie zrównoważonego podejścia do zagospodarowania terenu; mobilizacja wszystkich źródeł finansowania
- technologia: badania naukowe i roz-

wój technologiczny w celu wsparcia rozpowszechnienia, wykorzystania i penetracji rynkowej

- Galileo: utworzenie organu nadzorczego Galileo
- wymiar globalny: rozwój stosunków zewnętrznych, obejmujący dwustronne porozumienia i obecność w gremiach wielostronnych; wprowadzenie wspólnego obszaru lotniczego w Europie

- zarządzanie: skonsolidowanie europejskich agencji ds. bezpieczeństwa transportu i określenie ich zadań.

Są to działania wielostronne o charakterze ciągłym, działania regulacyjne, oceniające oraz inwestycyjne, dotyczące sfery infrastrukturalnej i operacyjnej. Głównym motywem jest dobro obywateli i nowoczesność transportu.