

Doprava je kľúčovým prvkom pre naše hospodárstvo a spoločnosť. Mobilita je veľmi dôležitá pre vnútorný trh a pre životnú úroveň občanov, pretože im umožňuje slobodne cestovať. Doprava napomáha hospodárskemu rastu a vytváraniu pracovných miest. Musí byť udržateľná vzhľadom na nové výzvy, s ktorými sa stretávame. Doprava má globálny charakter, preto si účinnosť

akcií vyžaduje silnú medzinárodnú spoluprácu. Budúca prosperita nášho kontinentu bude závisieť od schopnosti všetkých jeho regiónov udržať si úplnú a konkurencieschopnú integrovanosť do svetového hospodárstva. Efektívna doprava je pri plnení tohto cieľa veľmi dôležitá. Európska doprava sa

nachádza na križovatke. Staré výzvy ostávajú, no pribudli k nim aj nové. Na dobudovanie vnútorného trhu dopravy, v ktorom ešte ostáva veľa problémov a prekážok, treba prijať mnoho opatrení. Musíme sa opäť zaoberať týmito otázkami – ako lepšie vyhovieť želaniu našich občanov cestovať a potrebám

nášho hospodárstva prepravovať tovar, a zároveň predchádzať obmedzenosti zdrojov a problémom týkajúcim sa životného prostredia. Dopravné systémy východnej a západnej časti Európy sa musia zjednotiť, aby mohli v plnej miere odrážať potreby takmer celého kontinentu. Ropa bude v najbližších desaťročiach

čoraz vzácnejšia a jej zdroje budú stále neistejšie. Ako nedávno podotkla Medzinárodná energetická agentúra, čím menej sa svetu bude dariť znižovať emisie uhlíka, tým viac bude stúpať cena ropy. Ak nevyriešime túto závislosť od ropy, mohlo by to vážne ovplyvniť možnosť ľudí cestovať – a našu

hospodársku bezpečnosť – s katastrofálnymi následkami na infláciu, obchodnú bilanciu a celkovú konkurencieschopnosť hospodárstva Európskej únie. Aj napriek značnému technickému pokroku, nákladovo efektívnym zlepšeniam v oblasti energetickej efektívnosti a politickému úsiliu sa dopravný

system od prvej veľkej ropnej krízy pred štyridsiatimi rokmi v podstate nezmenil. Doprava sa stala energeticky efektívnejšou, avšak v Európskej únii naďalej závisí od ropy a ropných produktov. Doprava sa stala ekologickejšou, avšak kvôli zvýšenému objemu je aj naďalej hlavným zdrojom hluku

a miestneho znečisťovania ovzdušia. Nové technológie pre vozidlá a riadenie dopravy budú v Európskej únii aj inde na svete kľúčové na dosiahnutie zníženia emisií z dopravy. Udržateľná mobilita je celosvetovým cieľom. Oneskorené alebo pomalé zavádzanie nových technológií by mohlo odsúdiť odvetvie

dopravy na nezvratný úpadok. Odvetvie dopravy Európskej únie čelí rastúcej konkurencii na rýchlo sa rozvíjajúcich svetových dopravných trhoch. Mnohé európske spoločnosti majú vedúce svetové postavenie v infraštruktúre, logistike, systémoch riadenia dopravy a vo výrobe dopravných zariadení, avšak

vzhľadom na skutočnosť, že ostatné svetové regióny zavádzajú rozsiahle ambiciózne programy modernizácie dopravy a investícií do infraštruktúry, je nevyhnutné, aby sa európska doprava aj naďalej vyvíjala a investovala do udržania svojho konkurencieschopného postavenia. Infraštruktúra utvára

mobilitu. Bez podpory adekvátnej siete a väčšej inteligencie pri jej využívaní nebude možné dosiahnuť veľké zmeny v doprave. Celkovo majú investície do dopravnej infraštruktúry pozitívny vplyv na hospodársky rast, vytvárajú blahobyt a pracovné miesta a posilňujú obchod, zemepisnú prístupnosť

a mobilitu ľudí. Treba ich plánovať tak, aby sa maximalizoval ich pozitívny vplyv na hospodársky rast a aby sa minimalizoval ich negatívny vplyv na životné prostredie. Preťaženia sú veľkým problémom, najmä v cestnej a leteckej doprave, a ohrozujú prístupnosť. Okrem toho je dopravná infraštruktúra

vo východnej a západnej časti Európskej únie nerovnomerne rozvinutá a treba ju zjednotiť. Na verejné zdroje financovania infraštruktúry sa vyvíja zvýšený tlak a je potrebný nový prístup k financovaniu a stanovovaniu cien. Od vydania Bielej knihy o doprave sa dosiahol značný pokrok. V leteckej, cestnej

a čiastočne aj železničnej doprave došlo k ďalšiemu otváraníu trhov. Úspešne sa zaviedla iniciatíva Jednotné európske nebo. Zvýšila sa bezpečnosť a ochrana pri všetkých druhoch dopravy. Prijali sa nové pravidlá o pracovných podmienkach a právach cestujúcich. Transeurópske dopravné siete financované

prostredníctvom štrukturálnych fondov a kohézneho fondu prispeli k územnej súdržnosti a výstavbe vysokorýchlostných železničných tratí. Medzinárodné väzby a spolupráca sa posilnili. Takisto sa podnikli mnohé kroky na zlepšenie dosahu dopravy na životné prostredie. Dopravný systém však stále nie

je udržateľný. Z pohľadu ďalších štyridsať rokov je zrejmé, že doprava sa nemôže vyvíjať rovnakým spôsobom ako doteraz. V nadväznosti na získané poznatky tento plán poskytuje všeobecný náhľad na vývoj v sektore dopravy z pohľadu budúcich výziev a politických iniciatív, ktoré bude potrebné zvážiť.

Prijímanie rozhodujúcich politických opatrení predstavuje významný prínos. Samotné odvetvie dopravy je dôležitou súčasťou hospodárstva. V Európskej únii priamo zamestnáva okolo desať miliónov osôb a na hrubom domácom produkte sa podieľa približne piatimi percentami. Európska únia a vlády

členských štátov musia jasne vymedziť budúce politické rámce, pričom budú do najvyššej možnej miery vychádzať z trhových mechanizmov, aby výrobcovia a priemysel mohli plánovať investície. Súdržnosť na úrovni Európskej únie je zásadná – napríklad situácia, keď sa jeden členský štát rozhodol

výhradne pre elektrické automobily a iný iba pre automobily na biopalivá, by zničila koncepciu slobodného cestovania po Európe. Cieľom je odstrániť závislosť dopravného systému od ropy bez toho, aby sa obetovala jeho efektívnosť a ohrozila mobilita. V súlade s hlavnou iniciatívou Európa efektívne

využívajúca zdroje a v súlade s novým plánom energetickej účinnosti je zásadným cieľom európskej dopravnej politiky pomôcť vytvoriť systém, ktorý podporuje európsky hospodársky pokrok, posilňuje konkurencieschopnosť a ponúka vysoko kvalitné služby mobility, pričom efektívnejšie využíva zdroje.

V praxi je potrebné, aby doprava využívala menej energie a navyše ju získavala z ekologickejších zdrojov, aby lepšie využívala modernú infraštruktúru a znižovala svoj negatívny vplyv na životné prostredie a zásadné prírodné zdroje, akými sú voda, pôda a ekosystémy. Obmedzenie mobility nie je

riešením. Treba vytvoriť nové dopravné modely, ktoré by zároveň umožňovali prepravu vyššieho objemu nákladu aj vyššieho počtu cestujúcich do ich miesta určenia čo najefektívnejšími druhmi dopravy, prípadne ich kombinovaním. Na záverečný úsek cesty sa uprednostňuje individuálna doprava

s použitím ekologických vozidiel. Informačné technológie zabezpečujú jednoduchšiu a spoľahlivejšiu prepravu. Používatelia dopravy platia plné prepravné náklady výmenou za menšiu preťaženosť, viac informácií, lepšie služby a väčšiu bezpečnosť. Ďalší vývoj sa musí opierať o mnoho prvkov, ako

je zlepšenie energetickej efektívnosti vozidiel vo všetkých druhoch dopravy, optimalizácia výkonu multimodálnych logistických reťazcov vrátane väčšieho využívania už svojou podstatou energetickejšie druhov dopravy v prípadoch, keď iné technologické inovácie môžu byť

nedostačujúce. Dôležité je efektívnejšie využívanie dopravy a infraštruktúry prostredníctvom zdokonalených systémov riadenia dopravy a informačných systémov, pokročilých logistických a trhových opatrení ako napríklad celkového rozvoja integrovaného európskeho železničného trhu,

odstránenia prekážok v námornej doprave na krátke vzdialenosti, nedeformovania cien atď. Prijímanie opatrení nemožno odkladať. Plánovanie, výstavba a vybavenie infraštruktúry trvá mnoho rokov - a životnosť vlakov, lietadiel a lodí sa počíta na desaťročia. Rozhodnutia, ktoré

prijmeme teraz, budú ovplyvňovať dopravu v roku 2050. Musíme konať na európskej úrovni, aby sme zabezpečili, že transformáciu dopravy vymedzíme spolu s našimi partnermi a nebude sa určovať v nejakej inej časti sveta. Rozsah zmien v prevádzkovaní dopravy sa v jednotlivých druhoch dopravy

líši, keďže každý druh dopravy má iné technologické možnosti. Komisia sa teda vo svojej vízii zameriava na tri hlavné druhy dopravy: dopravu na stredné vzdialenosti, dlhé vzdialenosti a mestskú dopravu. Uskutočnenie tejto vízie bude závisieť od mnohých subjektov - Európskej únie, členských štátov, regiónov

a miest. Podieľať sa na nej však bude aj priemysel, sociálni partneri a občania. Pri doprave na stredné vzdialenosti sú nové technológie menej vyspelé a voľba druhov dopravy je obmedzenejšia ako v meste. Práve tu však môžu mať opatrenia Európskej únie okamžitý dosah. Vozidlá, ktoré efektívnejšie

využívajú zdroje a ekologickejšie palivá, by samy o sebe pravdepodobne nedosiahli potrebné zníženie emisií a nevyriešili by problém preťaženia. Je potrebné, aby ich sprevádzala konsolidácia veľkých objemov prepravovaných na dlhé vzdialenosti. To znamená väčšie využívanie autobusov

a autokarov, železničnej a leteckej dopravy pre cestujúcich a v prípade prepravy nákladu multimodálne riešenia využívajúce vodnú a železničnú dopravu na dlhé vzdialenosti. Lepší výber druhov dopravy bude dôsledkom vyššej integrácie modálnych sietí: letiská, prístavy, železničné a autobusové stanice

a stanice metra by mali byť čoraz viac prepojené a premenené na multimodálne dopravné platformy pre cestujúcich. Informačné online systémy a elektronické rezervačné a platobné systémy zahŕňajúce všetky dopravné prostriedky by mali uľahčiť multimodálne cestovanie. Širšie využívanie hromadnej dopravy

musí byť sprevádzané príslušnými právami cestujúcich. Preprava nákladu na krátke a stredné vzdialenosti sa bude aj naďalej do značnej miery vykonávať nákladnými vozidlami. Popri propagovaní alternatívnych dopravných riešení je preto dôležité zlepšiť efektívnosť nákladnej dopravy prostredníctvom

rozvoja a používania nových motorov a ekologickejších palív, využívania inteligentných dopravných systémov a ďalších opatrení na posilnenie trhových mechanizmov. Na dlhšie vzdialenosti sú možnosti eliminácie emisií uhlíka v cestnej doprave obmedzenejšie a multimodalita prepravy nákladu musí

býť pre odosielateľov ekonomicky pritažlivá. Je potrebná efektívna kombinácia viacerých druhov dopravy. Európska únia potrebuje špeciálne vyvinuté koridory nákladnej dopravy, optimalizované z hľadiska využívania energie a z hľadiska emisií, ktoré by minimalizovali dosah na životné prostredie,

zároveň by však boli atraktívne vďaka svojej spoľahlivosti, obmedzenej preťaženosti a nízkym nákladom na prevádzku a správu. Železnice, najmä pokiaľ ide o nákladnú dopravu, sa niekedy považujú za nepríťažlivý spôsob dopravy. Avšak príklady z niektorých členských štátov dokazujú, že železnice

môžu ponúknuť kvalitné služby. Cieľom je zabezpečiť štrukturálne zmeny, ktoré by železnicám umožnili účinne konkurovať a prebrať omnoho vyšší podiel prepravy nákladu na stredné a dlhé vzdialenosti. Na rozšírenie alebo modernizáciu kapacity železničnej siete budú potrebné značné investície.

Postupne by sa mali zavádzať nové železničné koľajové vozidlá s tichými brzdami a samočinným spojovacím zariadením. V pobrežných oblastiach sú potrebné ďalšie a efektívnejšie vstupné miesta na európske trhy umožňujúce vyhnúť sa zbytočnej preprave cez celú Európu. Námorné prístavy hrajú dôležitú

úlohu ako logistické centrá a vyžadujú si efektívne spojenia s vnútrozemím. Ich rozvoj je dôležitý na zvládanie prepravy zvýšeného objemu nákladu, či už v námornej doprave na krátke vzdialenosti v rámci Európskej únie, alebo po celom svete. Nevyužívané vnútrozemské vodné cesty musia hrať čoraz

dôležitejšiu úlohu, najmä pri preprave tovaru do vnútrozemia a pri spájaní európskych morí. Odvetvia námornej a leteckej dopravy sú už svojou podstatou celosvetovou záležitosťou. V odvetví leteckej dopravy treba pokračovať v zlepšovaní efektívnosti lietadiel a riadenia dopravy. Tým sa okrem

zníženia emisií zabezpečí aj konkurenčná výhoda. Treba však dávať pozor, aby sa prevádzkovanie leteckej dopravy v Európskej únii príliš nezaťažilo, pretože by to mohlo ohroziť úlohu Európskej únie ako celosvetového leteckého dopravného uzla. Je nutné optimalizovať a v prípade potreby

zvýšiť kapacitu letísk s cieľom uspokojiť rastúci dopyt po cestovaní do tretích krajín a európskych regiónov, ktoré sú málo prepojené, a z týchto krajín a regiónov, čím by sa letecká doprava Európskej únie mohla do roku 2050 viac ako zdvojnásobiť. V ostatných prípadoch by väčšinu dopravy na

stredné vzdialenosti mali absorbovať vysokorýchlostné železnice. Odvetvie leteckej dopravy Európskej únie by sa malo stať priekopníkom v používaní nízkouhlíkových palív, aby sa dosiahol cieľ stanovený na rok 2050. Aj v námornej doprave je veľká potreba vytvoriť globálne rovnaké podmienky. Európska

únia by sa mala usilovať - v spolupráci s Medzinárodnou námornou organizáciou a ďalšími medzinárodnými organizáciami - o univerzálne uplatňovanie a presadzovanie prísnych noriem v oblasti bezpečnosti, ochrany životného prostredia a pracovných podmienok a takisto o odstránenie pirátstva.

Dosah lodnej prepravy na životné prostredie sa môže a musí zlepšiť, či už prostredníctvom technológie, alebo využívaním lepších palív a postupov. V mestách je prechod na ekologickejšiu dopravu zjednodušený nižšími požiadavkami na rozsah vozidiel a vyššou hustotou obyvateľstva. Možnosti

výberu vo verejnej doprave sú širšie, zároveň sa k nim pripája pešia a cyklistická doprava. Mestá najviac trpia preťaženosťou dopravy, zlou kvalitou ovzdušia a vystavením hluku. Postupné vyradovanie konvenčne poháňaných vozidiel z mestského prostredia najviac prispieva k významnému zníženiu závislosti

od ropy, emisií skleníkových plynov a znečistenia miestneho ovzdušia a hluku. Tento postup sa bude musieť doplniť o vývoj vhodných palivových či nabíjacích infraštruktúr pre nové vozidlá. Vyšší podiel cestovania hromadnými dopravnými prostriedkami spolu s minimálnymi záväzkami služby umožní

zvýšiť hustotu a početnosť dopravných služieb a vytvorí tak pozitívnu reťazovú reakciu v rôznych druhoch verejnej dopravy. Riadenie dopytu a územné plánovanie môžu znížiť objem dopravy. Podpora pešej dopravy a cyklistickej dopravy by sa mala stať neoddeliteľnou súčasťou mestskej mobility a plánovania

infraštruktúry. Je potrebné podporovať používanie menších, ľahších a špecializovanejších cestných osobných vozidiel. Rozsiahle vozové parky mestských autobusov, taxíkov a dodávok sú obzvlášť vhodné na zavedenie alternatívnych pohonných systémov a palív. Tým by sa mohlo výrazne prispieť k zníženiu

intenzity oxidov uhlika v mestskej doprave a zároveň pripraviť podmienky na testovanie nových technológií a príležitosť na ich včasné zavedenie na trh. Spoplatnenie používania komunikácií a odstraňovanie nezrovnalostí v zdaňovaní takisto môže prispieť k podpore používania verejnej dopravy

a k postupnému zavedeniu alternatívneho pohonu. Prepojenie medzi prepravou nákladu na dlhé vzdialenosti a prepravou na poslednom úseku by sa malo organizovať efektívnejšie. Cieľom je obmedziť individuálne dodávky, ktoré predstavujú „najneefektívnejšiu“ časť prepravy, na najkratšiu možnú trasu.

Využívanie inteligentných dopravných systémov prispieva k riadeniu dopravy v aktuálnom čase, skráteniu dodacích lehôt a znižovaniu preťaženia dopravy na poslednom úseku distribúcie. Tá by sa mohla prevádzkovať mestskými nákladnými vozidlami s nízkymi emisiami. Využívanie elektrických,

vodíkových a hybridných technológií by znížilo nielen emisie do ovzdušia, ale aj hluk a vďaka týmto technológiám by sa mohli prepravovať značné množstvá nákladu v mestských oblastiach v noci. To by zmiernilo problém preťaženia cestnej dopravy počas ranných a popoludňajších dopravných špičiek.

Uskutočnenie tejto vízie si vyžaduje efektívny rámec pre používateľov aj prevádzkovateľov dopravy, včasné zavedenie nových technológií a vývoj adekvátnej infraštruktúry. Stále pretrvávajú prekážky hladkého fungovania účinnej hospodárskej súťaže na vnútornom trhu. Cieľom ďalších desaťročí je vytvoriť

skutočný jednotný európsky dopravný priestor odstránením všetkých prekážok zostávajúcich medzi druhmi dopravy a vnútroštátnymi systémami, zjednodušením integračného procesu a podporou vzniku nadnárodných a multimodálnych prevádzkovateľov. Prísne uplatňovanie pravidiel hospodárskej

súťaže vo všetkých druhoch dopravy doplní činnosti Komisie v tejto oblasti. Vyšší stupeň konvergencie a presadzovania sociálnych, bezpečnostných, ochranných a environmentálnych pravidiel, minimálne štandardy poskytovania služieb a práva používateľov musia byť neoddeliteľnou súčasťou tejto stratégie





s cieľom predísť napätiu a nezrovnalostiam. Inovácia je pre túto stratégiu zásadná. Výskum Európskej únie sa musí integrovaným spôsobom zaoberať celkovým cyklom výskumu, inovácií a zavádzania tak, že sa zameria na najslubnejšie technológie a zlúči všetky zúčastnené subjekty. Inovácia môže

zároveň hrať úlohu v propagácii udržateľnejšieho prístupu. Úsilie smerujúce k vytvoreniu konkurencieschopnejšieho a udržateľnejšieho dopravného systému musí zohľadňovať požadované charakteristiky siete a predvídať adekvátne investície: politika Európskej únie v oblasti dopravnej

infraštruktúry potrebuje spoločnú víziu a dostatočné zdroje. Cena za prepravu by mala odrážať v neskreslenej výške náklady na dopravu. Vďaka jednotnému európskemu dopravnému priestoru by sa mal zjednodušiť pohyb občanov a preprava nákladu, znížiť náklady a posilniť udržateľnosť európskej dopravy. Jednotné

európske nebo sa musí zavádzať tak, ako sa naplánovalo, a Komisia sa bude zaoberať kapacitou a kvalitou letísk. Oblasť, v ktorej sú nedostatky naďalej najzrejmějšíe, je vnútorný trh služieb železničnej dopravy, ktorého dokončenie je prioritou na dosiahnutie jednotného európskeho železničného

priestoru. Sem patrí aj odstránenie technických, správnych a právnych prekážok, ktoré stále bránia vstupu na vnútroštátne železničné trhy. Vďaka ďalšej integrácii trhu cestnej nákladnej dopravy bude cestná doprava efektívnejšia a konkurencieschopnejšia. V námornej doprave zjednoduší

koncept Blue Belt v moriach okolo Európy formality pre lode plaviace sa medzi prístavmi Európskej únie. Zároveň je potrebné vytvoriť vhodný rámec na riešenie európskych úloh v oblasti vnútrozemskej vodnej dopravy. Prístup na trh v prístavoch treba ďalej zdokonaľovať. Otváranie trhov sa musí

lepšie prispôbiť kvalitným pracovným miestam a pracovným podmienkam, keďže ľudské zdroje sú zásadným prvkom akéhokoľvek vysokokvalitného dopravného systému. Zároveň je všeobecne známe, že nedostatok pracovných síl a odbornosti bude v budúcnosti predstavovať v doprave závažný problém.