

WOJCIECH TWOREK

mgr inż., słuchacz studiów podyplomowych „Miejski transport zbiorowy – zarządzanie, organizacja, nowoczesne technologie i informatyczne wspomaganie” w Politechnice Krakowskiej, Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego, e-mail: wojciechtworekrz@gmail.com, tel. 17 850 17 54

Organizacja przewozów użyteczności publicznej w transporcie drogowym w świetle wojewódzkich planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego¹

Streszczenie. Zgodnie z obowiązującą ustawą o publicznym transporcie zbiorowym samorządy wojewódzkie mają obowiązek zorganizowania publicznego transportu na szczeblu regionalnym. Jednym z najważniejszych zadań samorządów do tej pory było uchwalenie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Dokument ten szczegółowo opisuje politykę rozwoju transportu publicznego na najbliższe lata.

W niniejszym artykule podjęto próbę opisanie oraz porównania najważniejszych aspektów organizacji publicznego transportu drogowego w świetle planów transportowych wszystkich 16 województw. Zaplanowany sposób organizacji regionalnego transportu autobusowego jest mocno zróżnicowany w przeciwieństwie do priorytetowej roli transportu kolejowego. Ponadto niemal wszystkie województwa wyrażają chęć uruchomienia publicznego transportu drogowego w jednym momencie, od początku 2017 roku. Szczególną uwagę poświęcono rozdziałom wojewódzkich planów transportowych opisującym sieć komunikacyjną, na której planowane jest uruchomienie przewozów użyteczności publicznej, a także zasady organizacji rynku przewozów i tryb wyboru operatora, pośrednio wskazujące na tryb finansowania regionalnego transportu autobusowego. Porównano i przeanalizowano opublikowane ogłoszenia o zamiarze przeprowadzenia postępowania na wybór operatora w drogowych przewozach użyteczności publicznej w województwach. Spośród 16 województw 14 uruchomi regionalną komunikację autobusową od przyszłego roku, mającą przezwyciężyć rolę uzupełniającą i dowozową w stosunku do funkcjonującego transportu kolejowego, a podstawową tam, gdzie transport kolejowy nie dociera.

Słowa kluczowe: publiczny transport drogowy, wojewódzkie przewozy pasażerskie, plan transportowy, regionalny transport autobusowy

Wprowadzenie

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym to podstawowy akt prawny regulujący problematykę realizacji przewozów pasażerskich w kraju przez jednostki samorządu terytorialnego [1]. Planowanie rozwoju, organizowanie i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym zdefiniowano jako główne zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego. Województwo jest organizatorem przewozów przede wszystkim na liniach komunikacyjnych w wojewódzkich przewozach pasażerskich. W zakresie transportu drogowego są to przewozy wykonywane w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczające poza granice jednego województwa. Każde województwo organizujące

przewozy o charakterze użyteczności publicznej ma obowiązek opracowania tzw. planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (zwanego „planem transportowym”). Wojewódzki plan transportowy opracowuje się w zakresie linii komunikacyjnych w wojewódzkich przewozach pasażerskich oraz w przypadku powierzonego zadania organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami. Aby poznać, w jaki sposób województwa chcą zorganizować publiczny transport drogowy, należy poddać analizie przede wszystkim ustalone sieci komunikacyjne, na których planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej oraz zasady organizacji rynku przewozów, pośrednio wskazujące na sposób finansowania przewozów.

Przewozy autobusowe w województwach: dzisiaj i po 2017 roku

Regularne przewozy w transporcie drogowym aktualnie wykonują przewoźnicy drogowi w oparciu o zezwolenia na wykonywanie zarobkowego przewozu osób. Zagadnienia formalnoprawne reguluje ustawa o transporcie drogowym [2]. Każdy podmiot, który przedstawi odpowiednie dokumenty (m.in. licencję na wykonywanie krajowego transportu osób, proponowany rozkład jazdy, uzgodnienie korzystania z dworców i przystanków), może ubiegać się o zezwolenie i wykonywać przewóz osób [3]. Przewoźnik drogowy może zawrzeć umowę z właściwym województwem w celu uzyskania dopłat do przewozów pasażerskich z tytułu stosowania ulg ustawowych [4]. Środki finansowe przeznaczone na dopłaty pochodzą z budżetu państwa. Marszałkowie województw wydają zezwolenia dla linii komunikacyjnych wykraczających poza granice jednego powiatu albo jednego województwa i przekazują dopłaty przewoźnikom drogowym tylko do końca 2016 roku, kiedy tracą moc dotychczasowe przepisy w zakresie regularnego przewozu osób w oparciu o ustawę o transporcie drogowym.

Od 2017 roku, na gruncie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, zaczną funkcjonować dwa nowe rodzaje przewozów:

- przewozy użyteczności publicznej, wykonywane przez operatorów, organizowane przez właściwą jednostkę samorządu terytorialnego lub ministra właściwego do spraw transportu;
- przewozy komercyjne, wykonywane przez przewoźników.

¹ ©Transport Miejski i Regionalny, 2016.

Przewoźnicy nie będą mieli prawa do rekompensaty z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ulg ustawowych. Takie prawo zachowują jedynie operatorzy wykonujący przewozy użyteczności publicznej, z którymi samorządy zawarły umowę na świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Wydatki związane z honorowaniem ulg ustawowych będą nadal pokrywane z budżetu państwa. Obowiązek organizacji publicznego transportu zbiorowego przez samorządy oraz utrata prawa do dopłat do biletów ulgowych przez przewoźników komercyjnych to czynnik motywujący samorządy wojewódzkie do uruchomienia połączeń użyteczności publicznej. Wszystko po to, by pasażer mógł nadal korzystać z transportu publicznego w swojej okolicy i zachować prawo do ulgi.

Użyteczność publiczna jest zdefiniowana jako usługi [5]:

- do których dostęp jest zapewniony na równych zasadach podanych do wiadomości publicznej,
- które są ekonomicznie dostępne dla słabszych grup społeczeństwa,
- mające znaczenie podstawowe dla pewnych grup społecznych lub społeczeństwa,
- które są zamawiane lub świadczone przez właściwe władze publiczne.

Samorządy wojewódzkie a użyteczność publiczna w transporcie drogowym

Samorządy wojewódzkie już dziś są aktywnymi organizatorami przewozów użyteczności publicznej, kształtując ofertę w zakresie transportu kolejowego. Każdy wojewódzki plan transportowy zakłada możliwość uruchomienia po 2016 roku również przewozów autobusowych użyteczności publicznej – rzeczywistą lub potencjalną. Sposób i zakres organizacji publicznego transportu drogowego przez samorządy wojewódzkie po 2017 roku przedstawiono w tabeli 1.

Jedynym województwem, które nie ujęło jakiegokolwiek regionalnej linii autobusowej w swoim planie transportowym, jest województwo śląskie [6]; do 2020 roku nie planuje uruchamiania komunikacji autobusowej. W najbardziej prawdopodobnym i najmniej kosztownym wariantcie podstawowym planu transportowego dla województwa łódzkiego [7] i dolnośląskiego [8] nie uwzględniono organizacji publicznego transportu drogowego w wariantcie podstawowym, choć w wariantach rozszerzonych taką możliwość przewidziano (w dolnośląskim nawet do kilkudziesięciu linii). Niewielką liczbę linii autobusowych ujęto w planach transportowych dla województwa małopolskiego [9], mazowieckiego [10] oraz zachodniopomorskiego [11]. Akty prawa miejscowego tych województw zawierają plany uruchomienia jednej, dwóch linii autobusowych użyteczności publicznej stanowiących uzupełnienie sieci kolejowej. Mimo obecności szeregu linii dowozowych do kolei regionalnej w części graficznej planu transportowego dla województwa małopolskiego wskazano jedynie dwie konkretne trasy w części tekstowej. Większość województw planuje uruchomić od kilkunastu do kilkudziesięciu linii: począwszy od 17 w niewielkim świętokrzyskim po 61 w województwie po-

Tabela 1

Drogowe przewozy użyteczności publicznej w świetle ogłoszonych planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego samorządów wojewódzkich		
Województwo	Zakres planowanych drogowych przewozów użyteczności publicznej w wojewódzkich przewozach pasażerskich	Zalecany tryb wyboru operatora
Dolnośląskie	Scenariusz I – brak przewozów drogowych Scenariusz II – 57 linii, w tym 16 do Wrocławia Scenariusz III – przewozy kolejowe zastąpią część przewozów drogowych Scenariusza II	brak
Kujawsko-pomorskie	45 linii, w tym 27 linii do Bydgoszczy lub Torunia; 22 linie podstawowe, 23 linie uzupełniające	brak
Lubelskie	33 linie, w tym 17 linii do Lublina	brak
Lubuskie	18 linii, w tym 12 linii do Gorzowa Wlkp. lub Zielonej Góry	brak
Łódzkie	Scenariusz I – brak przewozów drogowych Scenariusz II – 4 linie, w tym 2 linie do Łodzi	brak
Małopolskie	2 linie regionalne, nieokreślona liczba linii dowozowych do węzłów przesiadkowych	brak
Mazowieckie	2 linie regionalne, w tym 1 do Warszawy	koncesja
Opolskie	69 linii, w tym 48 obsługiwanych wyłącznie przez transport autobusowy, 15 obsługiwanych równoległe i 6 dowozowych do transportu kolejowego	koncesja
Podkarpackie	28 linii, wszystkie do Rzeszowa	koncesja
Podlaskie	40 linii, w tym 20 do Białegostoku	brak
Pomorskie	61 linii, w tym 9 do Trójmiasta	brak
Śląskie	nie ujęto przewozów drogowych	brak
Świętokrzyskie	17 linii, 10 połączeń międzywojewódzkich na podstawie porozumień; 7 połączeń wewnątrz województwa, w tym 6 do Kielc	koncesja
Warmińsko-mazurskie	37 linii, w tym 17 linii do Olsztyna	brak
Wielkopolskie	26 linii, w tym jedna do Poznania	brak
Zachodniopomorskie	1 linia obligatoryjna, 12 linii fakultatywnych	brak

morskim. Najszerzy zakres regionalnych przewozów drogowych zaplanowano dla najmniejszego województwa opolskiego – aż 69 linii użyteczności publicznej w przewozach drogowych. Ciekawostką jest fakt, iż plan transportowy dla województwa warmińsko-mazurskiego przed aktualizacją przewidywał realizację rekordowo dużego zakresu komunikacji – 179 linii w przewozach wojewódzkich i 66 w przewozach międzywojewódzkich [12].

Tryb wyboru operatora w publicznym transporcie drogowym

Niezwykle istotnym elementem, który powinien wskazać plan transportowy, jest tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego. Operator może zostać wybrany w wyniku postępowania przetargowego, w trybie koncesyjnym lub bezpośrednio. W pierwszym przypadku, w oparciu o Prawo zamówień publicznych [13], organizator kształtuje ofertę (rozkład jazdy) i wyłania operatora, któremu wypłaca określone wynagrodzenie. Organizator jednak ponosi ryzyko finansowania, co może prowadzić do sporych wydatków w sytuacji, gdy wpływy z biletów nie pokryją kosztów funkcjonowania transportu publicznego. W trybie koncesyjnym, w oparciu o ustawę o koncesji na roboty budowlane lub usługi [14], organizator wyłania operatora, któremu przyznaje prawo do czerpania korzyści z usługi. Ryzyko finansowania działalności leży po stronie operatora mającego motywację do efektywnego kształtowania oferty i podnoszenia jakości usług. Przewagą operatora nad prze-

Tabela 2

woźnikiem komercyjnym jest prawo do ubiegania się o rekompensatę z tytułu stosowania ulg ustawowych.

Organizator może bezpośrednio udzielić zamówienia, jeżeli istnieje podmiot wewnętrzny, w którym samorząd posiada 100% akcji lub udziałów tego podmiotu, albo w przypadku ograniczonego zakresu zamówienia (w wymiarze maksymalnym 2 miliony euro lub 600 tysięcy kilometrów rocznie). Spośród szesnastu planów transportowych zaledwie w czterech znajduje się rekomendacja preferowanego trybu wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego w transporcie drogowym. W pozostałych aktach prawa miejscowego uwzględniono wszystkie możliwości, niekiedy niemal powielając treść ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. W planach transportowych dla województwa mazowieckiego [10], opolskiego [15], podkarpackiego [16], świętokrzyskiego [17] rekomenduje się wybór operatora w trybie przewidzianym ustawą o koncesji na roboty budowlane lub usługi. Możliwość przeniesienia ryzyka finansowego na operatora w zamian za przyznanie prawa do rekompensaty z tytułu stosowania ulg ustawowych daje samorządom nadzieje na możliwość zorganizowania przewozów bez ponoszenia kosztów, nawet pomimo faktu, iż w polskim prawodawstwie nie ma możliwości przyznania prawa wyłącznego dającego możliwość świadczenia usług na danej trasie lub z sieci z wyłączeniem innych podmiotów, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 [18].

Plany transportowe województw a ogłoszenia o zamiarze przeprowadzenia postępowania

Organizator ma obowiązek opublikowania ogłoszenia o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia w terminie nie krótszym niż jeden rok, jeśli umowa ma dotyczyć świadczenia usług w wymiarze większym niż 50 000 kilometrów rocznie. Jeżeli samorząd wojewódzki nie opublikuje do końca 2016 roku takiego ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej w zakresie transportu drogowego, nie może uruchomić żadnych połączeń autobusowych w wymiarze większym niż 50 000 km od 1 stycznia 2017 roku, kiedy przestaną obowiązywać wszystkie zezwolenia na przewozy regularne w transporcie drogowym. Ogłoszenie o zamiarze przeprowadzenia postępowania powinno określać w szczególności przewidywany tryb udzielenia zamówienia, a także linie lub sieć komunikacyjną, na których będą wykonywane przewozy. Dane dotyczące ogłoszeń przedstawione są w tabeli 2.

Treść ogłoszeń publikowanych minimum rok przed udzieleniem zamówienia może ulec zmianie do połowy tego okresu w zakresie określenia linii lub sieci komunikacyjnej, na której wykonywane będą przewozy oraz przewidywanego trybu udzielenia zamówienia. Województwa łódzkie i śląskie nie opublikowały takich ogłoszeń dla usług transportu drogowego. Prawie wszystkie ogłoszenia wskazują na konkretny tryb wyboru operatora. W 9 województwach będzie to wyłącznie tryb koncesyjny. Na tryb koncesyjny nie zdecydowano się w województwie wielkopolskim, kujawsko-pomorskim oraz podlaskim. Dwa województwa – małopolskie i kujawsko-pomorskie wyłonią operatorów w więcej niż jednym trybie.

Drogowe przewozy użyteczności publicznej w wojewódzkich przewozach pasażerskich w świetle ogłoszeń o zamiarze przeprowadzenia postępowania na świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego przez samorządy wojewódzkie

Województwo	Tryb wyboru operatora	Okres udzielenia zamówienia [miesiące]	Liczba linii
Dolnośląskie	koncesja	60	nie określono
Kujawsko-pomorskie	przetarg	24	19
Kujawsko-pomorskie	bezpośredni	24	25
Lubelskie	koncesja (8 ogłoszeń)	nie określono	33
Lubuskie	koncesja	36	18
Małopolskie	koncesja	60	6
Małopolskie	bezpośredni	12	3
Mazowieckie	koncesja	36	nie określono
Opolskie	koncesja (4 ogłoszenia)	24	55
Podlaskie	bezpośredni	60	nie określono
Podkarpackie	koncesja	36	nie określono
Pomorskie	koncesja	24	48
Świętokrzyskie	b.d.	36	b.d.
Warmińsko-mazurskie	koncesja	60	37
Wielkopolskie	przetarg	nie określono	25
Zachodniopomorskie	koncesja	12	1

Województwo dolnośląskie

Według informacji zawartych w planie transportowym dla województwa dolnośląskiego [8] transport autobusowy ma pełnić funkcję dowozową do węzłów kolejowych oraz być głównym środkiem transportu na trasach, gdzie brak jest możliwości zorganizowania efektywnej komunikacji kolejowej, m.in. ze względu na stan infrastruktury. Rozróżnia się trzy scenariusze w zależności od możliwości finansowych i infrastrukturalnych. Scenariusz I przewiduje organizację wyłącznie kolejowych przewozów użyteczności publicznej. Scenariusz II zakłada uruchomienie licznych połączeń autobusowych – łącznie 57, w tym 16 do Wrocławia. Kwotę deficytu z tytułu realizacji Scenariusza II oszacowano na około 26 milionów złotych rocznie. III scenariusz zakłada zastępowanie połączeń autobusowych transportem kolejowym w przyszłości. Dokonano kategoryzacji linii na priorytetowe, standardowe i uzupełniające o interwale kursowania odpowiednio 60, 120 i 240 minut. Za kluczowy aspekt uznano wysoką i rytmiczną częstotliwość kursowania i możliwość jej zwiększenia w godzinach szczytu dla najważniejszych linii. Województwo dolnośląskie opublikowało ogłoszenie o zamiarze przeprowadzenia postępowania w trybie koncesyjnym na okres 5 lat. W ogłoszeniu nie wskazano jednak konkretnych linii komunikacyjnych [19].

Województwo kujawsko-pomorskie

Plan transportowy [20] wskazuje na kluczową rolę kolei. Z wykonanych obliczeń symulacyjnych wynika, iż w przewozach transportem kolejowym realizowanych w województwie będzie realizowanych ponad 53% podróży i ponad 23% pracy eksploatacyjnej, a pozostała część – regionalnym transportem drogowym, szczególnie na obszarach, w których nie ma możliwości lub uzasadnienia ekonomicznego uruchomienia przewozów kolejowych.

Przyjęto, że sieć linii komunikacyjnych w publicznym transporcie drogowym ma składać się z 45 linii autobusowych, w tym 22 linii podstawowych i 23 linii uzupełniających. 27 z nich dowiezie pasażerów do Torunia lub Bydgoszczy. Plan transportowy przewiduje malejącą rentowność układu linii autobusowych na poziomie 72,3% dla roku 2015, 65,5% dla roku 2020 i 58,7% w roku 2025. W konsekwencji prognozuje się wzrost rocznych kosztów dofinansowania do drogowych wojewódzkich przewozów: 18,8 mln zł w 2017, 19,3 mln zł w 2020 oraz 20,2 mln zł w 2025 roku. Województwo kujawsko-pomorskie jest właścicielem 100% akcji spółki Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy SA powstałej przez zrzeszenie PKS-ów: brodnickiego, inowrocławskiego, lipnowskiego i włocławskiego. Wcześniejsze plany województwa zakładały bezpośrednie powierzenie podmiotowi wewnętrznemu 30 linii autobusowych i to na okres aż 120 miesięcy [21]. Przeciwno tym planom zaprotestowały związki zawodowe przy PKS w Bydgoszczy, gdyż autobusy dotowanej przez marszałka spółki Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy miałyby jeździć także po trasach, na których dziś operuje bydgoski PKS [22]. Wskutek negocjacji samorząd wojewódzki skorygował swoje plany [23]. Opublikowano nowe ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Pierwsze z nich zakłada powierzenie bezpośrednio podmiotowi wewnętrznemu 25 (a nie 30 jak wcześniej) linii komunikacyjnych na okres 24 miesięcy (wcześniej 120 miesięcy). Drugie ogłoszenie dotyczy wyboru operatora w trybie przetargu na 19 liniach komunikacyjnych na okres 24 miesięcy. Łącznie województwo kujawsko-pomorskie chce uruchomić przewozy użyteczności publicznej na 44 liniach autobusowych.

Województwo lubelskie

Transportowi drogowemu w planie transportowym dla województwa lubelskiego poświęcono sporo uwagi [24]. Sieć komunikacyjna ma zostać oparta na transporcie kolejowym i drogowym, aby zapewnić wysoką dostępność mieszkańców do usług użyteczności publicznej. Transport autobusowy ma stanowić dominującą rolę w przewozach tam, gdzie jest on bardziej konkurencyjny od transportu kolejowego, przede wszystkim ze względu na czas trwania podróży. Na wybranych odcinkach sieci komunikacyjnej mają kursować grupy regionalnych linii autobusowych podążających w podobnym kierunku, traktowane jako jeden produkt na wspólnych odcinkach w celu uzyskania wysokiej częstotliwości kursowania przez synchronizację godzin odjazdów. Plan transportowy przewiduje uruchomienie komunikacji autobusowej na 45 odcinkach tras; dla 16 z nich zakłada się możliwość uruchomienia komunikacji przez województwo lubelskie pod warunkiem posiadania wystarczających środków finansowych, istnienia dostatecznych uwarunkowań społecznych i demograficznych lub wskutek zawarcia porozumienia z województwami ościennymi. Łącznie plan transportowy wskazuje 33 linie komunikacyjne, w tym 17 stanowiących połączenie ze stolicą województwa w Lublinie. W ubiegłym roku opublikowano osiem ogłoszeń o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie koncesji

na 33 liniach komunikacyjnych [25-32]. Pomimo faktu, iż województwo lubelskie jest właścicielem 100% akcji spółki Lubelskie Dworce SA, do której należy przewoźnik Lubelskie Linie Autobusowe Sp. z o.o. [33, 34], nie zdecydowano się na bezpośrednie powierzenie podmiotowi wewnętrznemu nawet części zaplanowanych linii.

Województwo lubuskie

Plan transportowy dla województwa lubuskiego został opracowany w Departamencie Infrastruktury i Komunikacji Lubuskiego Urzędu Marszałkowskiego. Szczegóły organizacji przewozów drogowych pojawiły się na skutek aktualizacji planu transportowego jesienią 2015 roku [35]. W dokumencie nadmieniono, iż brak organizacji przewozów drogowych doprowadzi do sytuacji, w której sieć połączeń autobusowych będzie się składać tylko z komercyjnych połączeń dochodowych, nie zabezpieczających w pełni potrzeb mieszkańców. Ustalono, że wariant minimalny obejmie linie łączące siedziby powiatów z Zieloną Górą i Gorzowem Wielkopolskim. Oprócz tego wybrano dodatkowe linie uzupełniające sieć połączeń kolejowych w układzie odzwierciedlającym zapotrzebowanie na przewozy. Uzupełnienie sieci komunikacją autobusową planuje się również tam, gdzie organizator nie udźwignie finansowego ciężaru uruchamiania dodatkowych połączeń kolejowych. W planie transportowym ujęto 18 linii komunikacyjnych, z czego 12 stanowi połączenie miast powiatowych ze stolicami województwa lubuskiego. Analiza schematu połączeń wskazuje na komplementarność przewozów drogowych względem kolejowych, jednak wciąż można stwierdzić pojedyncze białe plamy, np. brak jakiegokolwiek połączenia użyteczności publicznej siedziby powiatu wschowskiego z resztą województwa. Szczegółowy przebieg linii ma być ściśle określony w umowie o świadczenie usług. Władze województwa zakładają, że budżet organizatora nie zostanie obciążony kosztami obsługi połączeń autobusowych. Świadomość mocno ograniczonych możliwości korzystania z dopłat do biletów ulgowych przez przewoźników komercyjnych spowodowała powstanie siatki odzwierciedlającej w pewnym stopniu obecny układ linii na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Lubuskiego. Przyjęto założenie, że zostanie wskazana podstawowa sieć linii nie wymagających, poza refundacją ulg ustawowych, dodatkowych rekompensat. Opublikowane ogłoszenie o zamiarze przeprowadzenia postępowania zawiera informacje o wyborze operatora w trybie koncesyjnym na 18 liniach komunikacyjnych na terenie województwa lubuskiego na okres 36 miesięcy [36].

Województwo łódzkie

W województwie łódzkim nie planuje się organizowania w transporcie drogowym przewozów użyteczności publicznej o charakterze wojewódzkim w wariantie podstawowym planu transportowego [7]. W wariantie rozszerzonym ujęto jedynie cztery połączenia autobusowe, mające za zadanie dowieźć pasażerów do Łodzi lub węzła przesiadkowego na odcinkach, gdzie brakuje dogodnego połączenia kolejowego

wego. Możliwość uruchomienia jakichkolwiek przewozów wojewódzkich w transporcie drogowym warunkuje się możliwościami finansowymi województwa, uzasadnieniem ekonomicznym i brakiem przewozów komercyjnych na danej trasie.

Województwo małopolskie

Plan transportowy dla województwa małopolskiego zakłada utrzymanie priorytetu transportu kolejowego wzbogaconego o dowóz pasażerów liniami autobusowymi do wybranych węzłów przesiadkowych [9]. Trasowanie tych linii jest połączone z inicjatywami realizacji węzłów integracyjnych w sieci kolejowej powiązanych z terenami rozproszonej zabudowy na terenach wiejskich. Koncepcja znacznego udziału autobusowych linii dowozowych wyróżnia województwo małopolskie spośród pozostałych. Oprócz tego plan zakłada uruchomienie dwóch regionalnych linii łączących ośrodki pozbawione obsługi przez kolej (Gorlice, Limanowa) – wyniki konsultacji społecznych ujawniły istotne potrzeby w tym zakresie. Województwo małopolskie ogłosiło zamiar przeprowadzenia postępowania dla 6 wojewódzkich linii autobusowych; tylko dwie z nich są wymienione w części tekstowej planu transportowego [43]. W ogłoszeniu nie został wymieniony konkretny tryb wyboru operatora. Zamówienie ma zostać udzielone na okres 60 miesięcy. Oprócz tego województwo małopolskie chce bezpośrednio powierzyć podmiotowi wewnętrznemu trzy linie komunikacyjne operujące na terenie powiatu wielickiego, skoordynowane z rozkładem jazdy pociągów z Wieliczki do Krakowa na okres 12 miesięcy [38]. Na dzień dzisiejszy podobne przewozy wykonuje KrakTransRem Sp. z o.o. – spółka córka MPK Kraków SA [39]. Z analizy dotychczasowego rozkładu jazdy wynika, iż nie są to wojewódzkie przewozy pasażerskie – ich trasa nie przebiega w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów. Mimo to idea uruchomienia linii dowozowych do kolejowej linii aglomeracyjnej jest rozwiązaniem zasługującym na duże uznanie.

Województwo mazowieckie

Plan transportowy dla województwa mazowieckiego wyznacza podstawowe priorytety zorientowane na transport kolejowy [10]. Wprowadzenie przewozów użyteczności publicznej w transporcie drogowym ma stanowić jedynie uzupełnienie przewozów kolejowych, szczególnie w przypadku braku konkurencyjności transportu kolejowego pod względem kosztów, częstotliwości kursowania, dostępności, czasu przejazdu. Przewozy drogowe mają objąć dwie linie komunikacyjne z Warszawy do Płocka przez Wyszogród oraz do Ostrołęki przez Pułtusk, Maków Mazowiecki. Zakłada się, że stworzenie części połączeń miast powiatowych, w tym zapewnienie skomunikowań należy do zadań samorządów niższego szczebla, głównie w stworzeniu połączeń dowozowych. Realizacja przewozów w wojewódzkich przewozach ma być wykonywana przez operatorów wybranych w trybie koncesyjnym (organizator dopuszcza inne możliwości, lecz wskazuje jako preferowany tryb koncesyjny).

Z ogłoszenia o zamiarze przeprowadzenia postępowania wynika, iż województwo mazowieckie zamierza udzielić koncesji operatorowi na okres 36 miesięcy, nie wymieniając konkretnych linii [40].

Województwo opolskie

Plan transportowy dla województwa opolskiego [15] zakłada istnienie bardzo szerokiego zakresu sieci drogowych połączeń użyteczności publicznej obejmującej dotychczasowe połączenia autobusowe funkcjonujące na gruncie zezwoleń.

Województwo opolskie planuje 4 różne typy linii komunikacyjnych użyteczności publicznej:

- linie obsługiwane wyłącznie przez transport kolejowy (14 połączeń),
- linie obsługiwane wyłącznie przez transport autobusowy (48 połączeń, w tym 21 do stolicy województwa),
- linie obsługiwane przez transport kolejowy i autobusowy (15 połączeń w tym 7 do Opola),
- linie autobusowe zintegrowane z przewozami kolejowymi (6 połączeń).

Preferowany jest wybór operatora w trybie koncesji. W sytuacji, w której nie uda się wybrać operatora w drodze koncesji, możliwe jest bezpośrednie zawarcie umowy. Ten tryb jest brany pod uwagę dla autobusowych linii uzupełniających z racji wielkości zadania mniejszej niż 300 tys. wozokilometrów rocznie. Na głównych ciągach komunikacyjnych przewiduje się takt godzinny, na pozostałych trasach takt dwugodzinny, w szczycie możliwy mieszany. Ponadto wskazuje się finansowanie komunikacji uzupełniającej dla szkieletu sieci kolejowej w ramach przetargu na przewozy kolejowe. Włączenie do sieci szkieletowej przewozów użyteczności publicznej kolejowych także komunikacji autobusowej pozwoli zwiększyć udział mieszkańców mających dostęp do transportu kolejowego o 6% (aktualnie – 55%). Województwo opolskie opublikowało 4 ogłoszenia o zamiarze przeprowadzenia postępowania w trybie koncesyjnym na 55 linii łącznie na okres 24 miesięcy [41-44].

Województwo podkarpackie

Przewozami o charakterze użyteczności publicznej planuje się objąć 28 linii autobusowych, w tym 21 linii łączących Rzeszów z miastami będącymi siedzibami powiatów [16]. W jesieni 2015 roku plan transportowy dla województwa podkarpackiego został zaktualizowany m.in. o zasady organizacji rynku przewozów szczegółowo określające wymagania wobec przyszłych operatorów wybieranych w trybie koncesyjnym. Obszar województwa podzielono na 5 obszarów koncesyjnych, w których usługi ma świadczyć 5 różnych operatorów, mając prawo do rekompensaty w związku ze stosowaniem ulg ustawowych. Podstawowym kryterium wyboru ma być wielkość zaoferowanej pracy przewozowej. Rozkład jazdy sporządzać ma operator, który samodzielnie ukształtuje ofertę za akceptacją organizatora. Realizacja przewozów na trasach dłuższych niż 40 km powinna odbywać się pojazdami o liczbie miejsc większej niż 30. Ponadto dla każdej linii wymaga się realizacji co najmniej dwóch

kursów wykonywanych pojazdem przystosowanym do przewozu osób niepełnosprawnych. Województwo podkarpackie jako pierwsze w kraju opublikowało ogłoszenie o koncesji [45]. Przyszły operator przez 3 lata ma świadczyć usługi publicznego transportu zbiorowego w I obszarze koncesyjnym na 6 liniach komunikacyjnych w północnej części województwa. W najbliższych tygodniach można spodziewać się opublikowania ogłoszeń na pozostałe obszary koncesyjne.

Województwo podlaskie

W województwie podlaskim przewozy użyteczności publicznej w transporcie drogowym mają być przygotowane w oparciu o następujące zasady [46]:

- wszystkie miasta będące siedzibami powiatów w województwie muszą mieć połączenie bezpośrednie z Białymstokiem ze względu na dominującą rolę tego ośrodka,
- stolice powiatów muszą mieć bezpośrednie połączenie z sąsiednimi stolicami powiatów,
- część dotychczasowych połączeń autobusowych, mogących mieć problem z utrzymaniem się na warunkach komercyjnych, powinna podlegać ochronie.

Linie autobusowe rozproszone po obszarze województwa, w miarę możliwości, mają zostać skupione w korytarzach transportowych celem uzyskania wysokiej częstotliwości kursowania, by zapewnić dobry standard podróży oraz indukować nowe zapotrzebowanie. W planie transportowym zaplanowano łącznie 40 tras linii autobusowych, w tym 20 połączeń z Białymstokiem. Województwo podlaskie posiada udziały w kilku Przedsiębiorstwach Komunikacji Samochodowej działających na terenie Podlasia; najprawdopodobniej jeden z nich stanie się operatorem w wojewódzkich przewozach pasażerskich, gdyż samorząd wojewódzki zamierza powierzyć bezpośrednio podmiotowi wewnętrznemu świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego na okres 60 miesięcy, o czym świadczy opublikowane ogłoszenie w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej [47].

Województwo pomorskie

Sieć przewozów wojewódzkich w transporcie drogowym jest szczegółowo rozpisana w planie transportowym dla województwa pomorskiego [48]. Linie regionalnej sieci połączeń użyteczności publicznej zostały podzielone na trzy kategorie. Szkieletowe linie autobusowe mają stanowić połączenie ważniejszych ośrodków regionalnych z Trójmiastem oraz między sobą, uzupełniając sieć kolejową. Dowozowe linie autobusowe mają połączyć ważniejsze generatory ruchu z kolejowymi węzłami integracyjnymi. Uzupełniające linie autobusowe mają za zadanie połączyć ważniejsze generatory ruchu w powiatach z kolejowymi węzłami integracyjnymi. Przeprowadzono analizy dla 300 potencjalnych linii i przyjęto dwa warianty realizowane w drogowych przewozach wojewódzkich obejmujące 61 linii autobusowych o długości w przedziale około 2500 km. 9 z nich stworzy bezpośrednie połączenia z Trójmiastem,

a 9 innych dowiezie pasażerów do Słupska. Reszta linii stanowi albo ofertę dowozową do węzłów integracyjnych albo połączy peryferyjne obszary województwa. Województwo pomorskie planuje udzielić zamówienia przyszłemu operatorowi w trybie koncesyjnym na 24 miesiące. Ogłoszenie o zamiarze przeprowadzenia postępowania obejmuje łącznie 48 linii komunikacyjnych – po 24 linie szkieletowe i 24 linie uzupełniające, w tym 8 linii wykraczających poza granice województwa pomorskiego [49].

Województwo śląskie

Plan transportowy dla województwa śląskiego nie zakłada realizacji jakichkolwiek drogowych przewozów użyteczności publicznej do 2020 roku [6]. Zakłada się tylko potencjalną możliwość uruchomienia przewozów drogowych w przypadku niedostatecznego napełnienia pociągów regionalnych. Taką decyzję można podjąć po przeprowadzeniu okresowych pomiarów frekwencji.

Województwo świętokrzyskie

Województwo świętokrzyskie w drogowym transporcie użyteczności publicznej planuje objąć swym zasięgiem połączenia miasta Kielce – stolicy województwa – z miastami będącymi siedzibami władz powiatowych z obszaru województwa świętokrzyskiego [17]. Oprócz tego planuje się uruchomienie połączeń wykraczających poza granice województwa w ramach porozumień z marszałkami województw sąsiednich. Połączenia autobusowe mają pełnić rolę uzupełniającą w stosunku do przewozów kolejowych. Autobusowe połączenia regionalne przebiegające równoległe do linii kolejowych wykonywane mają być w godzinach nie wpływających ujemnie na rentowność oferty kolejowej. Decyzję o uruchomieniu linii o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym oraz jej częstotliwości ma poprzedzać analiza sytuacji rynkowej, konsultacje społeczne oraz analiza możliwości finansowych organizatora. Plan transportowy zakłada uruchomienie 17 linii komunikacyjnych, spośród których tylko 7 ma być realizowanych przez województwo świętokrzyskie bez porozumień z sąsiednimi województwami (6 z 7 linii stanowi bezpośrednie połączenie z Kielcami). W celu zwiększenia atrakcyjności komunikacji autobusowej za wskazane uznano stworzenie oferty połączeń o wysokiej częstotliwości oraz stałym takcie kursowania. Operatorzy mają zostać wyłonieni w trybie udzielenia koncesji, aby zobowiązania organizatora wobec operatora nie obejmowały rozsądnego zysku ani strat z tytułu prowadzonej działalności. Organizator będzie udzielał rekompensat jedynie z tytułu stosowania przez operatora ulg ustawowych. Plan zakłada przeprowadzenie odrębnego postępowania koncesyjnego na każdą linię komunikacyjną, a w uzasadnionych przypadkach dopuszcza łączenie linii użyteczności publicznej w pakiety. Z opublikowanego ogłoszenia o zamiarze przeprowadzenia postępowania wynika, iż województwo świętokrzyskie wybierze operatora na okres 36 miesięcy, określając procedurę wyboru jako „otwartą” [50].

Województwo warmińsko-mazurskie

Do niedawna plan transportowy dla województwa warmińsko-mazurskiego zakładał istnienie drogowych przewozów użyteczności publicznej o zdumiewającej skali 179 linii wojewódzkich oraz 66 połączeń międzywojewódzkich, najprawdopodobniej będący kalką obowiązującego do 2016 roku systemu przewozów w oparciu o zezwolenia [12]. W jesieni 2015 roku podjęto jednak uchwałę o aktualizacji planu transportowego m.in. w zakresie określenia sieci, na której planuje się drogowo przewozy użyteczności publicznej. Ustanowiono 8 podsieci dla 37 połączeń komunikacyjnych łącznie, w tym 17 do Olsztyna – stolicy województwa. Regionalne połączenia autobusowe mają mieć charakter uzupełniający w stosunku do przewozów kolejowych. Połączenia autobusowe przebiegające po trasach równoległych do przebiegu linii kolejowych wykonywane mają być w godzinach uzupełniających ofertę kolejową, by nie wpłynąć ujemnie na jej rentowność i funkcjonowanie. Ogłoszenie o zamiarze przeprowadzenia postępowania dotyczy wyboru operatora na okres 60 miesięcy w trybie koncesji [51].

Województwo wielkopolskie

Województwo wielkopolskie planuje przewozy przede wszystkim w oparciu o kolej regionalną, na co pozwala gęsta sieć linii kolejowej i jej przyzwoity stan techniczny [52]. Zaplanowano uruchomienie 26 linii autobusowych w przewozach użyteczności publicznej będących uzupełnieniem bogatej oferty kolejowej. Wybór operatorów w przewozach drogowych ma się odbywać w ramach trybów konkurencyjnych, pozwalających na uzyskanie najbardziej atrakcyjnych warunków świadczenia publicznego transportu zbiorowego, lecz z zapisów planu nie wynika konkretna rekomendacja. Z kolei z treści ogłoszenia wynika, iż województwo wielkopolskie chce wyłonić operatora w trybie Prawa Zamówień Publicznych na 25 liniach wojewódzkich [53].

Województwo zachodniopomorskie

Zachodniopomorskie to kolejne województwo, w którym stawia się niemal wyłącznie na transport kolejowy [11]. W wariantcie podstawowym wskazuje się na konieczność uruchomienia tylko jednej linii autobusowej w wojewódzkich przewozach pasażerskich użyteczności publicznej, łączącej Szczecin z Pyrzycami i Myśliborzem, gdzie nie dociera transport kolejowy. Pozostałe 12 linii autobusowych przewidzianych jest do uruchomienia pod warunkiem pozytywnej oceny zasadności społeczno-ekonomicznej. Organizacja takich linii może nastąpić, gdy suma rekompensaty z tytułu stosowania ulg ustawowych, wpływów z biletów i ewentualnych dotacji z innych źródeł zrównoważy koszt uruchomienia danej linii autobusowej. Regionalny transport autobusowy ma bezpośrednio połączyć najważniejsze ośrodki miejskie województwa oraz zapewnić skomunikowanie z innymi środkami transportu w węzłach przesiadkowych. Województwo zachodniopomorskie opublikowało ogłoszenie, w którym zamierza wybrać operatora w trybie koncesyjnym na jednej linii komunikacyjnej: Szczecin–Pyrzyce

–Myślibórz na okres 1 roku. Podano również przybliżony wymiar pracy przewozowej na blisko 386 tysięcy wozokilometrów na rok [54].

Podsumowanie

Każdy wojewódzki plan transportowy wskazuje kolej jako kluczowy środek transportu pasażerskiego w województwie, a sieć połączeń kolejowych stanowi szkielet przewozów użyteczności publicznej we wszystkich regionach. Podejście do organizacji komunikacji autobusowej jest bardziej zróżnicowane, co wynika z założeń kształtowania sieci linii użyteczności publicznej. Regionalny transport autobusowy w świetle wojewódzkich planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego ma pełnić podstawową rolę tam, gdzie nie istnieje transport kolejowy, uzupełniającą tam, gdzie oferta kolejowa nie jest wystarczająco duża oraz dowozową do węzłów zintegrowanych, umożliwiając przesiadkę do pociągów regionalnych. 14 z 16 województw zamierza zorganizować przewozy drogowo użyteczności publicznej, o czym świadczą zapisy w planach transportowych oraz w opublikowanych ogłoszeniach o zamiarze przeprowadzenia postępowania w zakresie transportu drogowego. Zaledwie kilka aktów prawa miejscowego zawiera rekomendację dotyczącą trybu wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego, w każdym wypadku zalecając tryb koncesyjny. Samorządy wojewódzkie zamierzają wybrać operatorów świadczących usługi publicznego transportu zbiorowego na okres od 12 do 60 miesięcy.

Województwa są przygotowane do uruchomienia przewozów użyteczności publicznej od przyszłego roku, a sieć wojewódzkich przewozów pasażerskich ma wskazywać sposób kształtowania sieci komunikacji zbiorowej przez samorządy niższego szczebla, uzupełniającej wojewódzki transport zbiorowy. Niestety, samorządy gminne i powiatowe radzą sobie znacznie gorzej z określeniem linii na których planuje się uruchomienie przewozów użyteczności publicznej. Wśród dużych powiatów jedynie co piąty uchwalił lub prowadzi zaawansowane prace nad planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Jako główne powody takiego stanu rzeczy wskazuje się niechęć samorządów do przyjmowania kolejnego obowiązku, widmo ryzyka dopłacania do publicznych przewozów z budżetu niezbyt zamożnych jednostek samorządu terytorialnego. Organizacji publicznych przewozów drogowych nie sprzyja również brak prawa wyłącznego do uruchamiania przewozów na danych trasach [55, 56].

Literatura

1. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5 poz. 13 ze zmianami), dalej: ustawa o publicznym transporcie zbiorowym.
2. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2001 r. Nr 125 poz. 1371 ze zmianami), dalej: ustawa o transporcie drogowym.
3. <http://www.bip.podkarpackie.pl/index.php/sprawy-do-zalaznienia-w-urzedzie/transport/416-przewozy-osob-w-transporcie-drogowym>

4. <http://www.bip.podkarpackie.pl/index.php/sprawy-do-zalawienia-w-urzedzie/transport/418-refundacja-ulg-w-komunikacji-autobusowej>
5. Bergel I., *Usługi publiczne w transporcie pasażerskim*, „Przegląd Komunikacyjny” 2008, nr 12.
6. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego województwa śląskiego, Dz. U. woj. śląskiego z 2015 r. poz. 4654.
7. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030, Dz. U. woj. łódzkiego z 2015 r. poz. 4386.
8. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa dolnośląskiego, Dz. U. woj. dolnośląskiego z dn. 21.11.2014 r. poz. 4966.
9. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie małopolskim, Dz. U. woj. małopolskiego z 2014 r. poz. 6255.
10. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa mazowieckiego, Dz. U. woj. mazowieckiego z 2014 r. poz. 10701.
11. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa zachodniopomorskiego, Dz. U. woj. zachodniopomorskiego z 2014 r. poz. 2918.
12. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa warmińsko-mazurskiego, Dz. U. woj. warmińsko-mazurskiego z 2013 r. poz. 2874; aktualizacja: Dz. U. woj. warmińsko-mazurskiego z 2015 r. poz. 3229.
13. Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2004 r. Nr 19 poz. 177 ze zmianami).
14. Ustawa z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2009 r. Nr 19 poz. 101 ze zmianami).
15. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa opolskiego, Dz. U. woj. opolskiego z 2014 r. poz. 1848.
16. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa podkarpackiego, Dz. U. woj. podkarpackiego z 2014 r. poz. 1540; aktualizacja: Dz. U. woj. podkarpackiego z 2015 r. poz. 3039.
17. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego województwa świętokrzyskiego, Dz. U. woj. świętokrzyskiego z 2014 r. poz. 2854.
18. Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznym w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70.
19. <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:429638-2015:TEXT:PL:HTML>
20. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa kujawsko-pomorskiego, Dz. U. woj. kujawsko-pomorskiego z 2014 r. poz. 2766.
21. <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:365953-2014:TEXT:PL:HTML>
22. http://bydgoszcz.wyborcza.pl/bydgoszcz/1,48722,17773044,Czy_marszalek_Piotr_Calbecki_sekuje_bydgoski_PKS_html
23. http://bydgoszcz.wyborcza.pl/bydgoszcz/1,48722,17221576,PKS_Bydgoszcz_zadowolony__Nie_bedzie_strajku.html
24. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim, Dz. U. woj. lubelskiego z 2014 r. poz. 2678.
25. <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:111799-2015:TEXT:PL:HTML&src=0>
26. <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:111800-2015:TEXT:PL:HTML&src=0>
27. <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:111801-2015:TEXT:PL:HTML&src=0>
28. <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:111802-2015:TEXT:PL:HTML&src=0>
29. <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:111803-2015:TEXT:PL:HTML&src=0>
30. <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:111804-2015:TEXT:PL:HTML&src=0>
31. <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:111805-2015:TEXT:PL:HTML&src=0>
32. <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:111806-2015:TEXT:PL:HTML&src=0>
33. <http://lubelskiedworce.pl/#about>
34. <http://www.lla.com.pl/o-firmie,123.html>
35. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich, Dz. U. woj. lubuskiego z 2015 r. poz. 2049.
36. <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:405492-2015:TEXT:PL:HTML&src=0>
37. <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:1163-2016:TEXT:PL:HTML&src=0>
38. <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:1158-2016:TEXT:PL:HTML&src=0>
39. <http://www.ktr.krakow.pl/>
40. <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:1153-2016:TEXT:PL:HTML&src=0>
41. <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:426476-2015:TEXT:PL:HTML&src=0>
42. <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:426488-2015:TEXT:PL:HTML&src=0>
43. <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:426490-2015:TEXT:PL:HTML&src=0>
44. <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:426491-2015:TEXT:PL:HTML&src=0>
45. <http://bip.podkarpackie.pl/index.php/zamowienia-publiczne/uslugi/2430-dt-iii-8050-1-020-2016-jd>
46. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego województwa podlaskiego, Dz. U. woj. podlaskiego z 2013 r. poz. 4552.
47. <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:427147-2015:TEXT:PL:HTML>
48. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego, Dz. U. woj. pomorskiego z 2014 r. poz. 1122.
49. <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:324394-2015:TEXT:PL:HTML&src=0>
50. <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:121299-2015:TEXT:PL:HTML&src=0>
51. <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:139126-2015:TEXT:PL:HTML>
52. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa wielkopolskiego, Dz. U. woj. wielkopolskiego z 2015 r. poz. 6238.
53. <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:397924-2015:TEXT:PL:HTML&src=0>
54. <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:1165-2016:TEXT:PL:HTML&src=0>
55. <http://www.portalsamorzadowy.pl/gospodarka-komunalna/ustawa-o-publicznym-transporcie-zbiorowym-powiaty-nieprzygotowane-pasazerowie-straca-ulgi,78783.html>
56. <http://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/co-zmienia-nowe-przepisy-transportu-publicznego-51637.html>