

# Opiniowanie projektów planów transportowych województw przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego – dotychczasowa praktyka<sup>1</sup>

**KAROL KŁOSOWSKI**

mgr, Urząd Transportu Kolejowego,  
doktorant na Wydziale Prawa  
i Administracji Uniwersytetu  
Mikołaja Kopernika w Toruniu,  
e-mail: karol@doktorant.umk.pl

**Streszczenie:** Artykuł dotyczy praktycznej realizacji przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego kompetencji w zakresie opiniowania projektów planów transportowych. W artykule przeanalizowano podstawy prawne opiniowania tych dokumentów przygotowywanych przez poszczególne województwa. Ponadto dokonano przeglądu obowiązujących planów transportowych oraz przedstawiono dotychczasową praktykę Prezesa UTK w obszarze opiniowania tych planów.

**Słowa kluczowe:** plan transportowy, publiczny transport zbiorowy, transport kolejowy.

## Charakterystyka ogólna oraz podstawy prawne opiniowania projektów planów transportowych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (UTK), jako organ właściwy w sprawach m.in. regulacji rynku kolejowego, bezpieczeństwa transportu kolejowego oraz ochrony praw pasażerów w transporcie kolejowym, posiada kompetencję w zakresie opiniowania projektów planów transportowych. Pod pojęciem planu transportowego należy rozumieć plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, opracowany przez organizatora publicznego transportu zbiorowego i ogłoszony zgodnie z przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym<sup>2</sup>. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym<sup>3</sup> nie zawiera wprawdzie bardziej szczegółowej definicji planu transportowego, jednak przyjęto w niej definicję zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego<sup>4</sup>. Przez zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego rozumieć należy proces rozwoju transportu uwzględniający oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zmierzający do wykorzystywania różnych środków transportu, a także promujący przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu<sup>5</sup>. Prezes UTK, w procesie opiniowania projektu planu transportowego, którego założeniem jest zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego, powinien zatem wziąć w pierwszej

kolejności pod uwagę właśnie przesłanki określone w przywołanej definicji zawartej w przepisach u.p.t.z. Zadaniem organu jest więc weryfikacja, czy przedłożony do zaopiniowania projekt dokumentu, przygotowany przez właściwy podmiot<sup>6</sup>, gwarantuje materializację tak sformułowanych wymagań. Taki test powinien zostać przeprowadzony w oparciu o obiektywne przesłanki, a nie uznaniowość organu, np. poprzez dobór jedynie wybranych parametrów podlegających ocenie. W praktyce realizacja omawianego obowiązku może polegać na sprawdzeniu przez UTK, czy – skoro zrównoważony rozwój ma odbywać się z uwzględnieniem oczekiwań społecznych – organizator publicznego transportu zbiorowego poddał projekt planu publicznym konsultacjom, w których udział mógł wziąć każdy zainteresowany treścią i skutkami takiego dokumentu<sup>7</sup>.

Kolejnym elementem, który powinien zostać zweryfikowany przez UTK podczas badania projektu planu transportowego, jest wymóg wykorzystywania różnych środków transportu. *Ratio legis* tego wymagania ściśle koresponduje z zagadnieniem, jakim jest integracja różnych gałęzi transportu, która powinna prowadzić do skutecznego zaspokajania istotnych potrzeb społecznych<sup>8</sup>. Co istotne, w definicji publicznych usług w zakresie zintegrowanego transportu pasażerskiego, zawartej w rozporządzeniu 1370/2007<sup>9</sup> wskazano, że są to połączone usługi transportowe na określonym obszarze geograficznym, zawierające wspólny system informacyjny i biletowy oraz wspólny rozkład jazdy<sup>10</sup>. Konsolidacja usług w zintegrowanym transporcie publicznym jest więc znacznie bardziej złożona i nie sprowadza się wyłącznie do realizacji usług transportowych z wykorzystaniem różnorodnych środków transportu, ale polega na ich faktycznym, maksymalnym zbliżeniu, a nawet połączeniu niektórych cech i procesów, np. poprzez wspólny system biletowy czy wspólny rozkład jazdy.

<sup>1</sup> ©Transport Miejski i Regionalny, 2021.

<sup>2</sup> Art. 4 pkt 4a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jedn.: Dz. U. z 2020 r., poz. 1043 ze zm.), dalej „u.o.t.k.”; w niniejszym podrozdziale wykorzystano fragmenty przygotowywanej przez autora projektu rozprawy doktorskiej pt. *Ochrona interesu publicznego w sektorze pasażerskich przewozów kolejowych*.

<sup>3</sup> Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jedn.: Dz. U. z 2020 r., poz. 1944 ze zm.), dalej „u.p.t.z.”.

<sup>4</sup> Art. 4 ust. 1 pkt 28 u.p.t.z.

<sup>5</sup> Ibidem.

<sup>6</sup> Tj. właściwą gminę, związek międzygminny, powiat, związek powiatów, związek powiatowo-gminny, związek metropolitalny, województwo, ministra właściwego ds. transportu.

<sup>7</sup> M. Kruszyna, *Próba identyfikacji problemów pojawiających się przy tworzeniu planów transportowych*, „Przegląd Komunikacyjny”, 2014, nr 4, s. 28–31.

<sup>8</sup> K. Właźlak, *Integracja transportu kolejowego z innymi środkami transportu w planach transportowych* [w:] M. Pawełczyk (red.), *Rynek kolejowy. Prawne i ekonomiczne aspekty funkcjonowania*, Warszawa 2017, s. 75.

<sup>9</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L nr 315, s. 1), dalej „rozporządzenie 1370”.

<sup>10</sup> Art. 2 lit. m) rozporządzenia a1370/2007.

Ponadto należy podkreślić, że w kontekście wymagania wykorzystania różnych środków transportu, rzecz dotyczy także odpowiedniej organizacji systemu transportowego na poziomie np. województwa. Powinna ona uwzględniać dostępność i wykorzystanie różnych środków transportu, w celu uniknięcia zjawiska tzw. wykluczenia komunikacyjnego, czyli braku wystarczającego dostępu do danego obszaru terytorialnego za pomocą transportu publicznego<sup>11</sup>. Rolą organizatora publicznego transportu zbiorowego jest bowiem takie zaplanowanie usług transportowych, by były one powszechnie dostępne<sup>12</sup>. Taki charakter typuje usługi, które są przez rynek często oferowane, a zatem jest ich duża podaż, przez co są one nietrudne do zdobycia. Są to usługi popularne i łatwo osiągalne, zaspokajające potrzeby wszystkich kategorii odbiorców, które oferuje się wszędzie<sup>13</sup>. Bez wątplenia waloru powszechności nie będą miały przewozy, które będą dostępne tylko dla części społeczeństwa na danym terytorium lub obejmowały wyłącznie jego fragment.

Ponadto weryfikacja projektu planu transportowego dokonywana przez UTK powinna polegać na sprawdzeniu, czy akt ten przewiduje wykorzystanie przyjaznych dla środowiska oraz wyposażonych w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu. Tak sformułowane warunki, określone przez ustawodawcę w przepisach u.p.t.z.<sup>14</sup>, należy ocenić pozytywnie z perspektywy odbiorców świadczonych usług, czyli pasażerów. Wskazane jest bowiem eksploatowanie pojazdów spełniających nie tylko wszystkie wymagania techniczne, ale również normy, w tym określające wymagania środowiskowe. Z kolei wyposażenie tych środków transportu w nowoczesne rozwiązania techniczne można rozumieć w ten sposób, że dąży się do nieustannego rozwoju technologii stosowanych przy projektowaniu pojazdów oraz wyposażaniu ich w takie urządzenia i udogodnienia, które będą pozytywnie wpływały nie tylko na komfort podróży, ale też na konkurencyjność względem innych środków transportu<sup>15</sup> czy środowisko naturalne.

W dalszej kolejności, w toku oceny projektu planu transportowego UTK powinien zweryfikować, czy dokument ten zawiera wszystkie przewidziane przepisami elementy. Zasadniczo zostały one wskazane na gruncie u.p.t.z.<sup>16</sup>. Ponieważ ustawodawca, przy wyliczeniu poszcze-

gólnych elementów składowych projektu planu, posłużył się określeniem w szczególności, należy przyjąć, że katalog elementów zawartych w przywołanym przepisie jest otwarty. Tym samym projekty planów transportowych mogą zawierać dodatkowe elementy, poza wprost wskazanymi w u.p.t.z., które także będą oceniane przez organ regulacyjny. Zgodnie z przepisami u.p.t.z.<sup>17</sup> plan transportowy powinien określać sieć komunikacyjną, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Taką sieć stanowi układ linii komunikacyjnych, które obejmują obszar lub część obszaru działania danego organizatora publicznego transportu zbiorowego<sup>18</sup>. Ponadto plan transportowy powinien zawierać ocenę oraz prognozy potrzeb przewozowych. Przepisy u.p.t.z. nie precyzują, jakie konkretnie parametry powinny zostać poddane analizie przy opracowaniu takiej oceny oraz prognozy. Można jednak przyjąć, że badania w tym zakresie powinny uwzględniać m.in. preferencje pasażerów korzystających z transportu na obszarze, którego opracowywany plan dotyczy<sup>19</sup>. Z wymogiem tym łączy się kolejny parametr, który został wskazany w przepisach u.p.t.z., dotyczący oczekiwań związanych z wyborem rodzaju środków transportu. Przepisy nie wskazują, czyje oczekiwania powinny zostać wzięte pod uwagę podczas opracowania projektu planu transportowego. Należy jednak przyjąć, że celem ustawodawcy było uwzględnienie przez organizatora publicznego transportu zbiorowego preferencji pasażerów w tym zakresie.

Ponadto w planie transportowym powinien zostać określony przewidywany model finansowania usług przewozowych. Przepisy u.p.t.z. dopuszczają trzy zasadnicze modele takiego finansowania. Po pierwsze, organizator lub operator publicznego transportu zbiorowego może pobierać opłaty w związku z realizowanymi usługami przewozowymi<sup>20</sup>. Drugim wariantem jest przekazywanie operatorowi przez organizatora publicznego transportu zbiorowego rekompensaty w związku z utratą określonych kategorii przychodów<sup>21</sup> lub poniesionymi kosztami<sup>22</sup>. Natomiast trzecią możliwością w tym zakresie jest udostępnianie przewoźnikowi przez organizatora publicznego transportu zbiorowego środków transportu służących do realizacji przewozów<sup>23</sup>, np. na podstawie umowy użyczenia<sup>24</sup>. Plan transportowy powinien również wskazywać zasady organizacji rynku przewozów. Zasady te powinny obejmować przede wszystkim sposób funkcjonowania

<sup>11</sup> Sz. Klemba, *Obsługa regionów przez transport kolejowy (a wykluczenie transportowe)* [w:] XIV Konferencja Naukowo-Techniczna. *Zintegrowany Transport Publiczny w Obsłudze Miast i Regionów. PublicTrans 2019*, Radom 2019, s. 54.

<sup>12</sup> Zgodnie z definicją publicznego transportu zbiorowego zawartą w przepisie art. 4 ust. 1 pkt 14 u.p.t.z.

<sup>13</sup> Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 17 listopada 2000 r., II SA/Kr 2 2149/00, SIP Legalis nr 124309, wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 28 listopada 2014 r., KIO 2395/14.

<sup>14</sup> Tj. art. 4 ust 15 u.p.t.z.

<sup>15</sup> W tym kontekście warto przytoczyć informację UTK, zgodnie z którą na koniec 2019 r. na polskiej sieci kolejowej eksploatowano 1940 wagonów wyposażonych w system klimatyzacji (tj. 45% ogółu). Dostęp do sieci Wi-Fi zapewniono na pokładzie 62% elektrycznych zespołów trakcyjnych – informacja Prezesa UTK, *Więcej komfortowych pociągów*, 23.02.2021, www.utk.gov.pl.

<sup>16</sup> Art. 12 ust. 1 u.p.t.z.; dodatkowe elementy wskazano w przepisie art. 12 ust. 1a u.p.t.z., jednak odnoszą się one do transportu publicznego wykonywanego autobusami zeroemisyjnymi oraz autobusami napędzanymi gazem ziemnym. Transport wykonywany takimi pojazdami leży poza zakresem kompetencji Prezesa UTK.

<sup>17</sup> Tj. art. 12 ust. 1 pkt 1–8 u.p.t.z.

<sup>18</sup> Art. 4 ust. 1 pkt 16 u.p.t.z.

<sup>19</sup> K. Birt, K. Jamroz, T. Dziedzic, W. Kustra, *Wybrane wyniki badań potrzeb transportowych mieszkańców województwa pomorskiego*, Zeszyty Naukowo-Techniczne SITK RP Oddział w Krakowie 2014, nr 1 (103), s. 19–20.

<sup>20</sup> Art. 50 ust. 1 pkt 1 u.p.t.z.

<sup>21</sup> Mowa o utraconych przychodach w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym oraz utraconych przychodach w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów, które zostały ustalone wyłącznie na obszarze właściwości danego organizatora publicznego transportu zbiorowego – por. art. 50 ust. 1 pkt 2 lit a-b u.p.t.z.

<sup>22</sup> Art. 50 ust. 1 pkt 2 lit c u.p.t.z.

<sup>23</sup> Art. 50 ust. 1 pkt 3 u.p.t.z.

<sup>24</sup> Zgodnie z art. 710–719 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (tekst jedn.: Dz. U. z 2020 r., poz. 1740 ze zm.).

transportu publicznego na danym obszarze, z przypisaniem ról i uprawnień podmiotom uczestniczącym w realizacji przewozów oraz ich obsłudze, na każdym etapie i poziomie. Zasady, o których mowa, powinny również określać relacje pomiędzy różnymi rodzajami transportu na danym obszarze oraz w ujęciu ponadregionalnym. W planie transportowym organizator publicznego transportu zbiorowego powinien również określić pożądany standard usług przewozowych. Ma to istotne znaczenie dla podnoszenia jakości usług przewozowych w oparciu o ustalone w tym planie kryteria. Pożądane byłoby uwzględnienie w tym zakresie również oczekiwań pasażerów. Plan transportowy powinien także obejmować planowany sposób organizacji systemu dostarczania informacji pasażerskiej, przede wszystkim rozkładów jazdy, ale również informacji handlowych o dostępnych ofertach, regulaminach i stosowanych taryfach.

Odłącznym elementem, który powinien zostać ujęty w omawianym planie, są linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem. Ma to szczególne znaczenie dla rozwoju tzw. elektromobilności<sup>25</sup>. Wskazuje się bowiem, że jednym z głównych celów polityki państwa jest modernizacja systemów transportowych poprzez rozwój transportu opartego na paliwach alternatywnych<sup>26</sup>.

W przepisach u.p.t.z. wskazano również zakres uwarunkowań faktycznych i prawnych, które powinny zostać uwzględnione przy projektowaniu planu transportowego. Katalog tych uwarunkowań nie jest zamknięty<sup>27</sup>. W szczególności bierze się pod uwagę: stan zagospodarowania przestrzennego oraz ustalenia właściwych dla danego obszaru dokumentów<sup>28</sup> wymaganych przepisami prawa budowlanego<sup>29</sup>. Ponadto organizator publicznego transportu zbiorowego powinien dokonać oceny sytuacji społeczno-gospodarczej obszaru, którego dotyczy projektowany plan transportowy. Rozwój społeczno-gospodarczy jest bowiem pojęciem najszerszej obejmującym tendencje rozwojowe danego regionu<sup>30</sup>. Uważa się, że transport, w tym transport kolejowy, jest jednym z czynników m.in. rozwoju ekonomicznego zarówno kraju, jak i regionów<sup>31</sup>. Podczas opracowania projektu planu transportowego powinna zostać również ocena oddziaływania transportu na środowisko. Wynika to z faktu, że rozwój usług transportowych, określany zrównoważonym rozwojem, powinien cechować się

równowagą pomiędzy jakością środowiska przyrodniczego, racjonalnością ekonomiczną transportu oraz oczekiwaniami i potrzebami społecznymi<sup>32</sup>. Również ustawodawca na gruncie u.p.t.z. wprost wskazał, że kolejnym elementem, który powinien zostać uwzględniony w planie transportowym są potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego<sup>33</sup>. Podkreślono w tym zakresie aspekt społeczny, tj. szczególne potrzeby osób z niepełnosprawnością oraz o ograniczonej sprawności ruchowej. Ponadto plan transportowy powinien uwzględniać kierunki polityki państwa związane z rozwojem połączeń o charakterze międzywojewódzkim oraz międzynarodowym. Organizator publicznego transportu zbiorowego, opracowując plan transportowy, powinien także zweryfikować rentowność linii komunikacyjnych oraz uwzględnić przepustowość i dostępność infrastruktury<sup>34</sup>.

Wskazane wyżej elementy projektu planu transportowego, a także wykaz uwarunkowań i czynników zewnętrznych, które powinny być wzięte pod uwagę przy opracowaniu tego dokumentu, powinny również zostać zweryfikowane przez UTK. Rolą organu jest sprawdzenie, czy wszystkie te elementy i czynniki zostały uwzględnione w projekcie tego dokumentu. W doktrynie panuje pogląd, zgodnie z którym przedmiotowa kompetencja UTK jest korzystna z punktu widzenia funkcjonowania rynku, albowiem prowadzi do ujednoczenia różnych praktyk stosowanych na poziomie kraju. Ponadto działanie organu regulacyjnego w tym zakresie ma również charakter motywujący wobec organizatorów publicznego transportu zbiorowego do kształtowania odpowiedniej oferty przewozowej. Wskazuje się również, że opiniowanie projektów planów transportowych wzmacnia także pozycję regulacyjną Prezesa UTK<sup>35</sup>. Dla podmiotów pełniących funkcję organizatorów publicznego transportu zbiorowego plany transportowe powinny być także punktem odniesienia, a zarazem źródłem dalszych działań w długofalowej polityce transportowej, spełniającej z jednej strony oczekiwania społeczne, a z drugiej gwarantującej systematyczny, zgodny z interesem publicznym rozwój usług przewozowych<sup>36</sup>.

Należy jednak zwrócić uwagę, że opinie UTK w omawianym zakresie nie mają charakteru wiążącego. Nie oznacza to jednak, że opinie przedstawione przez Prezesa UTK powinny być przez ich adresata pominięte w procesie zatwierdzania ostatecznej wersji planu transportowego. Uznaje się bowiem, że transport kolejowy stanowi punkt

<sup>25</sup> Szerzej w tym zakresie A. Kurzempa, *Rozwój elektromobilności – co tak naprawdę oznacza?*, „Autobusy”, 2018, nr 6, s. 894–897.

<sup>26</sup> K. Kokocińska, J. Kola, *Prawne i ekonomiczne aspekty rozwoju elektromobilności w Polsce*, Warszawa 2019, s. XV.

<sup>27</sup> Por. art. 12 ust. 2 u.p.t.z.

<sup>28</sup> Tj. planu zagospodarowania przestrzennego województwa, studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy lub miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

<sup>29</sup> Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jedn.: Dz. U. z 2019 r., poz. 1186).

<sup>30</sup> U. Ziemiańczyk, *Ocena poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego gmin wiejskich i miejsko-wiejskich w województwie małopolskim*, Infrastruktura i Ekologia Terenów Wiejskich 2010, nr 14, s. 31.

<sup>31</sup> J. Burniewicz, *Infrastruktura transportu jako czynnik rozwoju ekonomicznego* [w:] M. Bąk (red.), *Infrastruktura transportu a konkurencyjność gospodarcza*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego. Ekonomia, Transport, „Logistyka”, 2013, nr 49, s. 9.

<sup>32</sup> J. Gadziński, *Rozwój transportu drogowego jako zagrożenie dla środowiska przyrodniczego – przykład aglomeracji poznańskiej*, „Journal of Ecology and Health”, 2011, cz. 15, nr 4, s. 166.

<sup>33</sup> Tj. art. 12 ust. 2 pkt 4 u.p.t.z.

<sup>34</sup> Por. art. 12 ust. 2 pkt 7 u.p.t.z.

<sup>35</sup> P. Wajda, M. Wierzbowski (red.), *Ustawa o transporcie kolejowym. Komentarz*, Warszawa 2014, s. 495–496, K.B. Wojciechowska, *Ustawa o transporcie kolejowym. Komentarz*, Warszawa 2019, *Legalis*, komentarz do art. 28 pa u.o.t.k., pkt 1.

<sup>36</sup> Ł. Piekaj, *Public Service Obligation – Obowiązek świadczenia usług publicznych w zbiorowym transporcie kolejowym* [w:] J. Gola, W. Szydło (red.), *Regulacja w sektorze kolejowym i jej sądowa kontrola*, Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu nr 368, Wrocław 2014, s. 115.

wyjścia w planowaniu systemu publicznego transportu zbiorowego, do którego dostosowuje się inne gałęzie transportu<sup>37</sup>.

### Obowiązujące plany transportowe

Z przeprowadzonej analizy wynika, że organizatorzy publicznego transportu zbiorowego (tj. wszystkie województwa) przyjęli plany transportowe. Szczegółowe informacje dotyczące uchwalonych planów przedstawiono w tabeli 1.

### Praktyka UTK w opiniowaniu projektów planów transportowych województw

Analiza dotychczasowych opinii przedstawianych przez UTK do projektów planów transportowych wykazuje, że zgłaszane do tych dokumentów uwagi dotyczyły sześciu głównych zakresów tematycznych, tj.:

- ustalenia krajowych i regionalnych dokumentów planistycznych w zakresie systemu transportowego,
- krajowego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego,
- celów i kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego przyjętych przez województwo,
- ustalenia planu transportowego dotyczącego transportu kolejowego na terenie województwa,
- wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego,
- finansowania publicznego transportu zbiorowego.

W ramach pierwszego i drugiego obszaru, UTK poddawał analizie uwarunkowania wynikające z krajowych i regionalnych dokumentów strategicznych, mające znaczenie dla planów transportowych. Ponieważ projekty obowiązujących aktualnie planów transportowych opiniowane były przez UTK głównie w latach 2013–2015, punktami odnie-

Tabela 1

Zestawienie obowiązujących planów transportowych województw			
I.p.	Organizator	Rok przyjęcia Planu	Uchwała Sejmiku województwa w sprawie przyjęcia Planu
1.	Województwo dolnośląskie	2014 r.	Uchwała nr LV/2107/14 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 30 października 2014 r. w sprawie „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa dolnośląskiego”
2.	Województwo kujawsko-pomorskie	2014 r.	„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa kujawsko-pomorskiego” przyjęty uchwałą nr LIII/814/14 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 29 września 2014 r.
3.	Województwo lubelskie	2014 r.	Uchwała nr XLVII/744/2014 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 14 lipca 2014 r. w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim”
4.	Województwo lubuskie	2014 r., aktualizacje: 2015, 2016	Uchwała nr LII/610/14 Sejmiku Województwa Lubuskiego z dnia 16 września 2014 r. w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich na terenie województwa lubuskiego”. Aktualizacja 1: Uchwała nr XIV/142/15 Sejmiku Województwa Lubuskiego z dnia 16 listopada 2015 r. w sprawie przyjęcia aktualizacji „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich na terenie województwa lubuskiego”. Aktualizacja 2: Uchwała nr XX/225/16 Sejmiku Województwa Lubuskiego z dnia 16 maja 2016 r. w sprawie przyjęcia aktualizacji „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich na terenie województwa lubuskiego”.
5.	Województwo łódzkie	2015 r. (do 2020, z perspektywą do 2030)	Uchwała nr XVII/178/15 Sejmiku Województwa Łódzkiego z dnia 27 października 2015 r. w sprawie „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa łódzkiego” do roku 2020 z perspektywą do roku 2030
6.	Województwo małopolskie	2014 r.	Uchwała Nr LVI/908/14 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 27 października 2014 r. w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie małopolskim”
7.	Województwo mazowieckie	2014 r. (do 2030)	Uchwała Nr 217/14 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 3 listopada 2014 r. w sprawie „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa mazowieckiego”
8.	Województwo opolskie	2014 r.	Uchwała Nr XLIV/505/2014 Sejmiku Województwa Opolskiego z dnia 22 lipca 2014 r. w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa opolskiego”
9.	Województwo podkarpackie	2014 r. aktualizacja: 2015	Uchwała Nr XLV/925/14 Sejmiku Województwa Podkarpackiego z dnia 22 kwietnia 2014 r. w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa podkarpackiego”. Aktualizacja: Uchwała nr XIV/248/15 Sejmiku województwa podkarpackiego z dnia 26 października 2015 r.
10.	Województwo podlaskie	2013 r.	Uchwała nr XXXII/400/13 Sejmiku Województwa Podlaskiego z dnia 29 listopada 2013 r. w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego województwa podlaskiego”
11.	Województwo pomorskie	2014 r. (do 2025)	Uchwała nr 788/XXXVII/14 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 24 lutego 2014 r. w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego”
12.	Województwo śląskie	2015 r.	Uchwała nr V/11/9/2015 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 31 sierpnia 2015 r. w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego województwa śląskiego”
13.	Województwo świętokrzyskie	2014 r.	Uchwała nr XLVIII/858/14 Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z dnia 27 października 2014 r. w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego województwa świętokrzyskiego”
14.	Województwo warmińsko-mazurskie	2013 r. aktualizacja: 2015.	Uchwała nr XXX/582/13 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 24 września 2013 r. w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa warmińsko-mazurskiego”. Aktualizacja: Uchwała nr IX/215/15 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 26 sierpnia 2015 r.
15.	Województwo wielkopolskie	2015 r. aktualizacja: 2018 (do 2030)	Uchwała Nr XI/307/15 Województwa Wielkopolskiego z dnia 26 października 2015 r. w sprawie „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa wielkopolskiego”. Aktualizacja: Uchwała Nr 4892/2018 z dnia 8 lutego 2018 r. Zarząd Województwa Wielkopolskiego
16.	Województwo zachodniopomorskie	2014 r.	Uchwała Nr XXXVII/498/14 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 24 czerwca 2014 r. w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa zachodniopomorskiego”

Źródło: opracowanie własne

<sup>37</sup> Tak R. Stasikowski, *Transport kolejowy. Analiza administracyjnoprawna*, Warszawa 2013, s. 261; K. Reszczyk, *Rola, pozycja i uprawnienia Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w rozwoju konkurencyjnego sektora transportu kolejowego w Polsce* [w:] M. Pawelczyk, M. Sokołowski (red.), *Systemowe uwarunkowania sektorów strategicznych. Wybrane zagadnienia infrastrukturalne*, Toruń 2013, s. 55.

sienia dla przygotowywanych opinii były obowiązujące wówczas dokumenty strategiczne. Zaliczyć można do nich przede wszystkim Strategię Rozwoju Transportu do 2020 r. oraz Koncepcję Przestrzennego Zagospodarowania Kraju. UTK wskazywał w przygotowywanych opiniach do projektów planów transportowych, że dokumenty strategiczne i planistyczne szczebla krajowego wskazują na konieczność rozwoju transportu publicznego, w tym transportu kolejowego oraz integrację systemu transportowego, jako na działania mające na celu poprawę dostępności komunikacyjnej oraz wspierające rozwój społeczno-gospodarczy. UTK wskazywał ponadto, że najbardziej istotnymi ustaleniami z punktu widzenia rozwoju publicznego transportu kolejowego, wymagającymi uwzględnienia w planie transportowym, są w szczególności regulacje z zakresu kierunków i zasad rozwoju sieci osadniczej oraz transportu i infrastruktury technicznej. Oceniano, czy i w jakim stopniu projekty planów transportowych uwzględniają przyjęte w dokumentach strategicznych założenia rozwoju transportu publicznego. Wskazywano, że jednym z elementów niezbędnych dla prawidłowego rozwoju regionu jest poprawa dostępności komunikacyjnej oraz rozwój transportu publicznego, w tym w szczególności transportu szynowego. Zadania te będą realizowane m.in. przez przewidziane planem zagospodarowania przestrzennego inwestycje. Ich wdrażanie z poziomu organizacji rynku przewozów pasażerskich powinno odbywać się jednak na mocy ustaleń planu transportowego. Z tego względu proponowano, by organizatorzy publicznego transportu zbiorowego przyjmowali w planach transportowych takie założenia, które umożliwią wdrażanie celów przyjętych w wymienionych dokumentach. Rozwój transportu publicznego, zgodnie z dokumentami strategicznymi, może następować m.in. przez jego integrację, rozwój powiązań transportowych czy poprawę bezpieczeństwa podróżowania.

Ponadto w ramach dwóch pierwszych obszarów wskazywano, że w projektach planów transportowych należy uwzględnić ogłoszony plan transportowy opracowany przez organ wyższego stopnia, tj. ministra właściwego ds. transportu. Plany, o których mowa, powinny uwzględniać zapisy krajowego planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego, sporządzonego przez ówczesnego ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej, w tym zapewnić koordynację regionalnego systemu transportowego z połączeniami międzyregionalnymi i międzynarodowymi. W opiniach UTK wskazywano, że jednym z ważniejszych, z punktu widzenia przewozów regionalnych, ustaleń wspomnianego planu ministra transportu, jest określenie dworców, mogących pełnić rolę węzłów przesiadkowych. Weryfikowano, czy projekty planów wskazały wszystkie stacje wymienione w planie ministra transportu do obsługi kolejną regionalną. Zwracano uwagę, czy określono zasady funkcjonowania takich węzłów w postaci określenia pożądanego czasu skomunikowania pociągów wojewódzkich z pociągami międzyregionalnymi i międzynarodowymi. Ustalenia krajowego planu zakładały bowiem skomunikowanie pociągów regionalnych i międzywojewódzkich w cza-

nie krótszym niż 5 min, ale nie dłuższym niż 30 min. Określenie warunków skomunikowania pociągów regionalnych z międzywojewódzkimi, w ocenie UTK, powinno być ustaleniem planu transportowego, tym bardziej że plan ministra transportu wskazał na marszałków województw jako podmioty odpowiedzialne za ich dokonanie. Ponieważ plan krajowy zawierał również analizy wykorzystania potencjału demograficznego przez transport kolejowy na wybranych stacjach, UTK w przygotowywanych opiniach zwracał również uwagę na ten aspekt.

W ramach trzeciego z wymienionych obszarów UTK weryfikował, czy struktura projektowanego planu pozwala na weryfikację skuteczności dokumentu, co jest istotne z punktu widzenia jego realizacji. Sprawdzano, czy przyjęte cele koncentrują się na najistotniejszych problemach transportu publicznego, tj. m.in. na poprawie dostępności transportowej, integracji systemu transportowego oraz poprawie bezpieczeństwa transportu publicznego. Wskazywano, że szczególnie istotne z punktu widzenia transportu kolejowego jest uprzywilejowanie w dokumentach strategicznych transportu szynowego. Sprawdzano, czy projekty planów transportowych realizują ten wymóg, przyjmując założenie oparcia sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej na połączeniach kolejowych. Zwracano również uwagę, czy przyjęte w projektach planów transportowych kierunki rozwoju transportu publicznego skupiają się na integracji publicznego transportu zbiorowego, poprawie jego atrakcyjności i dostępności.

W czwartym obszarze tematycznym weryfikacji poddawano takie zagadnienia i parametry, jak sieć linii kolejowych, na której planowane jest prowadzenie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, standardy obsługi połączeń na liniach komunikacyjnych, jakość świadczonych usług, rozwiązania taryfowe, informacja pasażerska oraz integracja systemu transportowego. W ocenie UTK jednym z najważniejszych i jednocześnie problematycznych aspektów w zakresie kształtu kolejowej sieci użyteczności publicznej jest zapewnienie skomunikowania między ośrodkami miejskimi, leżącymi na terenie różnych województw (tzw. połączenia stykowe). W tym kontekście weryfikowano, czy w projektach planów transportowych zakładano funkcjonowanie takich połączeń. Wskazywano, że stabilna oferta przewozowa, przejawiająca się m.in. gwarancją utrzymania określonych połączeń w wieloletniej perspektywie jest czynnikiem umożliwiającym zmianę preferencji mieszkańców województw na rzecz publicznego transportu zbiorowego. W ocenie UTK, nakazując określenie standardów obsługi połączeń na liniach komunikacyjnych, ustawodawca nie wskazał konkretnych elementów podlegających regulacji w planie transportowym. W opinii UTK zaliczają się do nich m.in. częstotliwość połączeń oraz określenie gwarantowanej liczby połączeń w ciągu doby. Z tego względu sprawdzano, czy i w jakim zakresie w projektach planów transportowych określano te elementy. W przedstawianych opiniach UTK wskazywał również, że propozycja niektórych organizatorów publicznego transportu zbiorowego w zakresie przyjęcia cyklicznego rozkładu jazdy jest

korzystnym rozwiązaniem, ułatwiającym w znacznej mierze integrację transportu kolejowego z innymi środkami komunikacji, organizowanymi na poziomie powiatowym lub regionalnym. Podkreślano, że jest to również duże udogodnienie dla pasażerów, którzy nie muszą każdorazowo sprawdzać godziny odjazdu pociągu, ponieważ wystarczy zapamiętać jedynie końcówkę minutową. W kontekście jakości przewozów sprawdzano, czy projekty planów transportowych obejmują m.in. kryteria jakościowe, wskaźniki jakości oraz narzędzia służące zwiększaniu poziomu jakości świadczonych usług. Zwracano uwagę, czy i w jakim zakresie organizator publicznego transportu zbiorowego zakłada inwestycje taborowe. Weryfikowano, czy w projektach planów transportowych określone zostały kierunki rozwoju transportu publicznego, jakości usług i ich dostępności dla osób z niepełnosprawnością oraz osób o ograniczonej mobilności. Weryfikowano także, czy i w jakim zakresie omawiane akty określają politykę taryfowo-biletową poszczególnych organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Ponadto UTK weryfikował projekty planów transportowych pod kątem przyjęcia zapisów dotyczących zakresu i dostępności informacji pasażerskiej. W ocenie UTK plany transportowe powinny określać przewidywany sposób organizacji systemu informacji pasażerskiej, w tym uwzględniać potrzeby pasażerów związane z dostępem do informacji dotyczących rozkładu jazdy, obowiązujących opłat, uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, regulaminów przewozu osób, a także węzłów przesiadkowych i koordynacji połączeń różnych rodzajów środków transportu. Zwracano również uwagę, czy wymagania, parametry i zakładane kierunki rozwoju w tym zakresie są zgodne z wymaganiami rozporządzenia 1371/2007 dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym<sup>38</sup>.

W zakresie integracji systemów transportowych UTK w przygotowywanych opiniach wskazywał, że integracja transportu publicznego może zostać uregulowana na płaszczyźnie taryfowo-biletowej, przestrzennej oraz informacyjnej. W przypadku transportu kolejowego, jednym z ważniejszych aspektów integracji jest również koordynacja rozkładów jazdy. Podkreślano również znaczenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych dla integracji transportu zbiorowego. Z opinii, które zostały poddane analizie wynika, że UTK wskazywał również, że kluczowym zagadnieniem dla integracji transportu kolejowego z innymi środkami transportu jest sieć połączeń autobusowych. W opinii UTK, w celu zwiększenia efektywności publicznego transportu zbiorowego, wskazane jest kształtowanie linii komunikacyjnych w taki sposób, aby były w stosunku do siebie komplementarne i obsługiwały dzięki temu możliwie dużą

liczbę pasażerów. W szczególności dotyczy to obsługi obszarów o najmniejszej dostępności komunikacyjnej oraz pozabawionych infrastruktury kolejowej. UTK podnosił, że znaczna liczba podróży może przyczynić się do poprawy efektywności wybranych linii kolejowych, dlatego wskazane jest przeanalizowanie możliwości skierowania tam taboru o większej pojemności, a także zorganizowania autobusowych linii dowozowych do najbliższego dworca lub przystanku osobowego z miejscowości położonych z dala od linii kolejowych. Korzystnym rozwiązaniem, w ocenie UTK, jest tworzenie kategorii połączeń autobusowych zintegrowanych z transportem kolejowym.

W przygotowywanych analizach UTK podkreślał, że w planie transportowym należy zamieścić również informacje dotyczące zasad organizacji i finansowania rynku przewozów, w tym przewidywanego sposobu wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego. Zwracano w tym zakresie uwagę na sposób określenia wyboru takiego operatora. UTK zwracał uwagę, że zamieszczenie dodatkowych ustaleń może stanowić dla potencjalnego operatora źródło informacji niezbędnych do poprawy jakości świadczonych usług, dostosowania przedsiębiorstwa do potrzeb rynku, a także dokonania prognozy finansowej planowanej działalności. Dodatkowe informacje mogą więc uwzględniać szacowaną pracę eksploatacyjną, a także zasady obejmowania tras zamówieniem (określenie, czy przetargi będą dotyczyły wszystkich tras na terenie województwa, zostaną one podzielone na pakiety lub zamówienia i będą udzielane na poszczególne trasy z osobna). Dodatkowo, w ocenie UTK, uzasadnione może być dodatkowe określenie w projektach planów transportowych czasu, na jaki planowane jest zawieranie umów o świadczenie usług publicznych. Ustalenie takie umożliwiłoby przewoźnikom przygotowanie odpowiedniej oferty (m.in. dostosowanie taboru do wymagań określonych przez organizatora, wzrost lub ewentualnie redukcja zatrudnienia itp.). Ponadto UTK zwracał uwagę, że z uwagi na charakter prawny planu transportowego, nieuzasadnione jest wskazywanie w projektach planów transportowych operatorów, którzy aktualnie (w momencie opracowywania nowego planu) świadczą usługi na terenie województw oraz opisywanie ich sytuacji ekonomicznej. Plan transportowy powinien, w ocenie UTK, mieć uniwersalny charakter, tj. uwzględniać możliwość wyboru dowolnego operatora, spełniającego wymagania określone przez organizatora.

## Podsumowanie

Z przeprowadzonej analizy wynika, że UTK dokonał analizy i przedstawił opinie do wszystkich obowiązujących aktualnie planów transportowych województw, na etapie ich projektowania. Opinie UTK w tym zakresie nie są wiążące, jednak ich szczegółowy i kontekstowy, systemowy charakter powoduje, że stanowią przydatny materiał dla organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Znaczna część zgłoszonych uwag i opinii UTK została uwzględniona przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego w uchwalonych planach transportowych.

<sup>38</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (tekst jedn.: Dz. Urz. UE L nr 315 z 2007 r.); szerzej w tym zakresie K. Kłosowski, *Prawo pasażera do informacji – uwagi na ile przepisów rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym* [w:] M. Pawelczyk (red.), *Regulacja i ochrona konsumentów w sektorze transportu kolejowego – wybrane problemy*, Warszawa 2016, s. 161–176.

Plany transportowe mają zróżnicowany merytoryczny charakter, ale charakteryzują je pewne wspólne cechy, co wynika przede wszystkim z określenia w przepisach powszechnie obowiązującego prawa zakresu tych dokumentów. Przyjęcie przez UTK tożsamesgo sposobu weryfikacji projektów planów, obejmującego najważniejsze parametry i elementy określone tymi przepisami, stwarza szansę na jednolitą, a przez to bardziej obiektywną ocenę tych dokumentów.

Kompetencję UTK w zakresie opiniowania projektów planów transportowych należy ocenić pozytywnie. Prezes UTK jako centralny organ administracji rządowej, będący regulatorem rynku kolejowego, krajową władzą bezpieczeństwa oraz organem właściwym ws. ochrony praw pasażerów w transporcie kolejowym dysponuje bowiem odpowiednim zasobem danych umożliwiającym systemową ocenę tych dokumentów. Jednocześnie, z uwagi na skargi i uwagi pasażerów kierowane do UTK, dotyczące m.in. pożądanym zmian oraz jakości usług świadczonych w sektorze pasażerskich przewozów kolejowych, przygotowywane w omawianym zakresie opinie uwzględniają także potrzeby docelowych odbiorców usług świadczonych w tym sektorze. Dzięki temu możliwe jest formułowanie opinii dotyczących projektów planów transportowych przez UTK, które nie są jedynie wolą organu administracji publicznej, ale również strony społecznej.

Ponadto należy zwrócić uwagę, że UTK, opiniując projekty planów transportowych województw, dysponuje możliwością porównania tych dokumentów oraz stosowanych rozwiązań w skali całego kraju. Dzięki temu możliwe jest wskazywanie przez UTK przykładów dobrych praktyk w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego, jego integracji oraz rozwoju. Może to wpływać stymulująco na organizatorów publicznego transportu zbiorowego oraz, docelowo, przynajmniej w pewnym zakresie prowadzić do zbliżenia polityk transportowych stosowanych przez poszczególne województwa.

Jak ustalono, uwagi UTK w zakresie opiniowania projektów planów transportowych województw nie mają charakteru wiążącego. Pożądane byłoby jednak rozważenie możliwości zmiany tego stanu. *De lege ferenda* można zaproponować zmianę przepisów u.o.t.k. np. w taki sposób, by UTK nie opiniował, a uzgadniał projekty omawianych dokumentów. Wówczas możliwość przyjęcia planu transportowego w określonym kształcie przez województwo byłaby uzależniona od stanowiska UTK. Uzgodnienie przez UTK projektu planu transportowego mogłoby następować w drodze postanowienia, zgodnie z przepisami Kodeksu postępowania administracyjnego<sup>39</sup>. Podobny postulat można zgłosić w kontekście opiniowanych przez UTK projektów umów o świadczenie usług publicznych w zakresie pasażerskich przewozów kolejowych. Opinie te również nie mają charakteru wiążącego. Podobnie jak w przypadku projektów umów o świadczenie usług publicznych, tak i w kontekście projektów planów transportowych należy zwrócić uwagę, że na gruncie obo-

wiążących przepisów brak jest sankcji dla organizatorów publicznego transportu zbiorowego, którzy naruszyliby obowiązki przedłożenia tych dokumentów do zaopiniowania przez UTK. Nie przewidziano również konsekwencji prawnych dla organizatorów publicznego transportu zbiorowego w przypadku, gdy podmioty te prześlą do zaopiniowania przez UTK projekt planu transportowego lub umowy o świadczenie usług publicznych w krótszym terminie, niż wynika to z obowiązujących przepisów.

## Literatura

1. Birr K., Jamroz K., Dziedzic T., Kustra W., *Wybrane wyniki badań potrzeb transportowych mieszkańców województwa pomorskiego*, „Zeszyty Naukowo-Techniczne SITK RP Oddział w Krakowie”, 2014, nr 1 (103).
2. Burnewicz J., *Infrastruktura transportu jako czynnik rozwoju ekonomicznego* [w:] M. Bąk (red.), *Infrastruktura transportu a konkurencyjność gospodarcza*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego. Ekonomia, Transport, Logistyka”, 2013, nr 49.
3. Gadziński J., *Rozwój transportu drogowego jako zagrożenie dla środowiska przyrodniczego – przykład aglomeracji poznańskiej*, „Journal of Ecology and Health”, 2011, cz. 15, nr 4.
4. Klemba Sz., *Obsługa regionów przez transport kolejowy (a wykluczenie transportowe)* [w:] Materiały XIV Konferencji Naukowo-Technicznej Zintegrowany Transport Publiczny w Obsłudze Miast i Regionów – PublicTrans 2019, Radom 2019.
5. Kłosowski K., *Prawo pasażera do informacji – uwagi na tle przepisów rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym* [w:] M. Pawełczyk (red.), *Regulacja i ochrona konsumentów w sektorze transportu kolejowego – wybrane problemy*, Warszawa 2016.
6. Kokocińska K., Kola J., *Prawne i ekonomiczne aspekty rozwoju elektromobilności w Polsce*, Warszawa 2019.
7. Kruszyna M., *Próba identyfikacji problemów pojawiających się przy tworzeniu planów transportowych*, „Przegląd Komunikacyjny”, 2014, nr 4.
8. Kurzempa A., *Rozwój elektromobilności – co tak naprawdę oznacza?*, „Autobusy”, 2018, nr 6.
9. Piekaj Ł., *Public Service Obligation – Obowiązek świadczenia usług publicznych w zbiorowym transporcie kolejowym* [w:] J. Gola, W. Szydło (red.), *Regulacja w sektorze kolejowym i jej sądowa kontrola*, „Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu”, nr 368, 2014.
10. Reszczyk K., *Rola, pozycja i uprawnienia Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w rozwoju konkurencyjnego sektora transportu kolejowego w Polsce* [w:] M. Pawełczyk, M. Sokołowski (red.), *Systemowe uwarunkowania sektorów strategicznych. Wybrane zagadnienia infrastrukturalne*, Toruń 2013.
11. Stasikowski R., *Transport kolejowy. Analiza administracyjno-prawna*, Warszawa, 2013.
12. Wajda P., Wierzbowski M. (red.), *Ustawa o transporcie kolejowym. Komentarz*, Warszawa 2014.
13. Włazlak K., *Integracja transportu kolejowego z innymi środkami transportu w planach transportowych* [w:] M. Pawełczyk (red.), *Rynek kolejowy. Prawne i ekonomiczne aspekty funkcjonowania*, Warszawa 2017.
14. Wojciechowska K.B., *Ustawa o transporcie kolejowym. Komentarz*, Warszawa 2019.
15. Ziemiańczyk U., *Ocena poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego gmin wiejskich i miejsko-wiejskich w województwie małopolskim*, „Infrastruktura i Ekologia Terenów Wiejskich”, 2010, nr 14.

<sup>39</sup> Zob. art. 106 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeksu postępowania administracyjnego (tekst jedn.: Dz. U. z 2020 r., poz. 256 ze zm.).