

PAWEŁ KOSSAKOWSKI

dr inż., Politechnika Świętokrzyska,  
Katedra Wytrzymałości Materiałów  
i Konstrukcji Betonowych,  
e-mail: kossak@tu.kielce.pl

# ZAGADNIENIA FORMALNOPRAWNE REALIZACJI WIAT PRZYSTANKOWYCH ORAZ PRZYKŁADY NOWOCZESNYCH OBIEKTÓW WYKONANYCH W POLSCE<sup>1</sup>

**Streszczenie.** W artykule podjęto tematykę wiat przystankowych funkcjonujących w transporcie zbiorowym w Polsce. Omówiono zagadnienia prawne związane z ich realizacją oraz przedstawiono przykłady nowoczesnych obiektów, jakie w ostatnim okresie wykonano w naszym kraju. Podano podstawowe informacje na temat stosowanych rodzajów, form, konstrukcji, materiałów oraz wyposażenia wiat przystankowych. Przedstawiono aktualne regulacje prawne dotyczące budowy i użytkowania tego typu obiektów budowlanych, jakie zawarto w ustawie Prawo Budowlane. Podano i przedyskutowano przepisy prawne kwalifikujące wiaty przystankowe jako obiekty, które budowa nie wymagają pozwolenia na budowę, a jedynie zgłoszenia. Omówiono także konsekwencje takiego stanu rzeczy, związane z brakiem precyzyjnego wymogu wykonywania i przedkładania obliczeń statyczno-wytrzymałościowych konstrukcji wiat na etapie ich zgłaszania odpowiedniemu organowi administracji publicznej przez rozpoczęciem inwestycji. Na tym tle omówiono również procedury, jakie w trakcie realizacji wiat przystankowych stosowane są w praktyce. W kolejnej części artykułu przedstawiono przykłady nowoczesnych i nowatorskich wiat przystankowych, jakie w ostatnim czasie zrealizowano w Polsce. Zaprezentowano konstrukcję, rozwiązania materiałowe, wizualizacje oraz fotografie wiat wykonanych w centrum Szczecina oraz w historycznym i nowoczesnym obszarze Warszawy. Należy zauważyć i podkreślić, że dzięki profesjonalnemu podejściu projektantów i wykonawców oraz zastosowaniu innowacyjnych rozwiązań, w obiektach tych udało się osiągnąć interesujące efekty architektoniczne i designerskie, a przede wszystkim zagwarantować wysoki poziom bezpieczeństwa ich użytkowania.

**Słowa kluczowe:** transport miejski, przystanki, wiaty przystankowe

## Wprowadzenie

Wraz z rozwojem transportu powstawała coraz doskonalsza i nowoczesna infrastruktura komunikacyjna, której jednymi z integralnych obiektów stały się wiaty przystankowe. Od samego początku, kiedy to zaczęły powstawać pierwsze obiekty tego typu, podstawowym i naturalnym czynnikiem kształtującym ich formę była funkcja. Co istotne, nie przeszkodziło to w tworzeniu interesujących i estetycznych wiat, o bogatych i pięknych detalach, zaprojektowanych zgodnie z aktualnymi tendencjami panującymi w architekturze oraz wykorzystujących nowatorskie rozwiązania konstrukcyjne. Przykładem tego jest wiata przy ul. Północnej w Łodzi pokazana na fotografii 1.

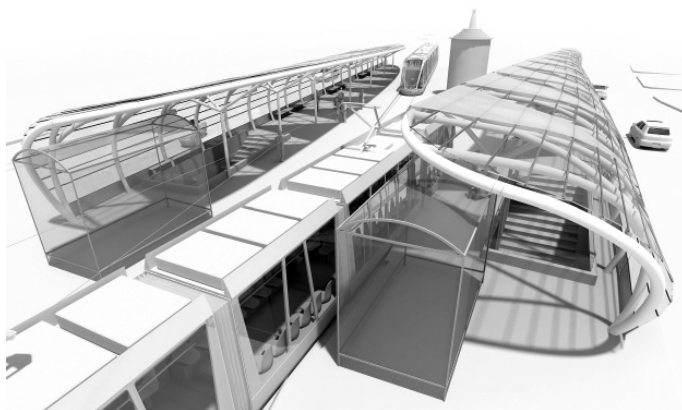
Również obecnie obserwuje się realizacje o ciekawej formie i rozwiązaniach materiałowych, a wiele miast na nowo



Fot. 1. Wiata dworca tramwajów podmiejskich w Łodzi przy ul. Północnej [1]

dostrzegło w wiatach możliwości kształtowania i dopełniania architektury miejskiej [2-4]. Tym samym wiaty stają się niejako wizytówką danego miasta, przez pryzmat których przyjezdni kojarzą jego klimat i charakter. Przykładem na to niech będzie nowoczesne rozwiązanie projektowe wiaty przystankowej pokazane na rysunku 1.

Jednak większość wykonywanych obecnie wiat przystankowych to obiekty o prostej, podstawowej wręcz formie, gdzie głównym czynnikiem decydującym o ich wyglądzie jest koszt wykonania. Co gorsza – bardzo często powstają one bez niezbędnych projektów konstrukcyjnych oraz podstawowych choćby obliczeń gwarantujących bezpieczeństwo użytkowania. Obserwowane uszkodzenia, awarie, a nawet katastrofy budowlane tych obiektów, skła-



Rys. 1. Wizualizacja przystanku tramwajowego przewidzianego do realizacji w ramach modernizacji trasy tramwajowej W-Z w Warszawie [5]

<sup>1</sup> © Transport Miejski i Regionalny, 2013.

nią do podjęcia tematyki związanej z wymogami, jakie powinny być stawiane wiatom przystankowym, rozszerzając funkcjonujące obecnie rozwiązania w tym zakresie.

Problematyka ta poruszana jest w artykule, gdzie podano obowiązujące aktualnie regulacje Prawa Budowlanego w zakresie budowy i użytkowania wiat przystankowych oraz omówiono praktyki mające miejsce w naszym kraju w trakcie realizacji tego typu obiektów. W kontekście obowiązujących aktualnie wymagań prawnych wydaje się, że celowe jest podjęcie dyskusji na temat wypracowania nowych procedur realizacji wiat, aby niejako z urzędu zapewnić choćby minimalny poziom bezpieczeństwa ich użytkowania.

### Konstrukcja, stosowane materiały i wyposażenie wiat przystankowych

Wiata przystankowa to obiekt, który służy ochronie pasażerów przebywających na przystankach komunikacji miejskiej, obejmującej transport autobusowy, trolejbusowy, tramwajowy oraz kolejowy. Wiaty przystankowe klasyfikowane są jako obiekty małej architektury, wchodzące w skład tzw. mebli miejskich, będących obiektami przede wszystkim funkcjonalnymi, które, jak już wspomniano we wstępie, kształtują także przestrzeń i architekturę miejską.

Konstrukcja typowej wiaty przystankowej składa się przede wszystkim z zadaszenia, które oparte jest na elementach nośnych, najczęściej w postaci słupów, oraz ścian ochraniających pasażerów przed opadami i podmuchami wiatru. Najczęściej spotyka się wiaty z trzema ścianami, tylną i dwiema bocznymi, ale wykonywane są również wiaty jedynie ze ścianą tylną. Najrzadszym rozwiązaniem są wiaty z czterema ścianami. W miastach, ściany wiat coraz częściej wykorzystywane są jako powierzchnia reklamowa oraz ekspozycyjna. W przyszłości należy spodziewać się realizacji i upowszechnienia wiat interaktywnych, w których multimedialne gabloty będą udostępniały pasażerom szereg usług, takich jak choćby sprawdzanie rozkładów jazdy przy zastosowaniu paneli dotykowych czy łączenie się z Internetem. Rozwiązanie typowej wiaty często spotykanej w naszym kraju pokazane zostało na rysunku 2.

Najpowszechniej stosowanym materiałem do wykonania konstrukcji wiat jest stal, która jest malowana lub poddawana cynkowaniu w celu odpowiedniego zabezpieczenia antykorozyjnego. Konstrukcje wiat przystankowych wykonuje się również ze stopów aluminium, które choć droższe od stali, mają od niej o wiele lepsze właściwości w zakresie odporności korozyjnej, przez co znacząco wydłuża się trwałość wiat. Osobnym zagadnieniem jest możliwość pełnego

recyklingu aluminium, który sprawia, że wiaty przystankowe wykonane ze stopów aluminium stają się konstrukcjami ekologicznymi, przyjaznymi dla środowiska naturalnego. Dach wiat kryty jest przeważnie płytami z poliwęglanu litego lub komorowego, podczas gdy ściany wykonuje się ze szkła hartowanego.

Konstrukcja wiat przystankowych powinna być odpowiednio posadowiona, tak aby zapewnić bezpieczeństwo jej użytkowania. W tym zakresie najczęściej stosuje się stopy fundamentowe, określane mianem fundamentów punktowych, lub płyty fundamentowe, wykonywane najczęściej jako żelbetowe. Innym rozwiązaniem jest kotwienie słupów nośnych bezpośrednio do nawierzchni np. z kostki brukowej lub płyt kamiennych. Według opinii autora takie rozwiązanie z uwagi na fakt, że słupy, przejmując obciążenie z całej powierzchni dachu i ścian, są najbardziej wyężonymi elementami podporowymi, nie zapewnia odpowiedniej nośności oraz bezpieczeństwa użytkowania wiat przystankowych.

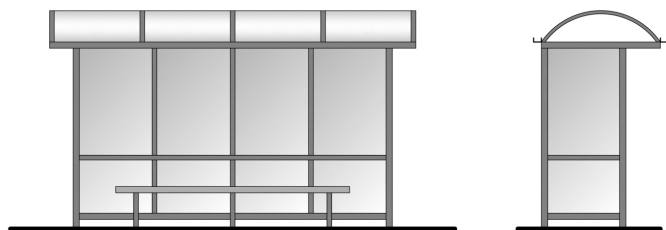
Integralnym, użytkowym elementem wiat przystankowych jest ich wyposażenie obejmujące oznaczenie przystanku, rozkład jazdy, znak przystanku odpowiedni dla jego danego typu, ławkę dla pasażerów i ewentualnie gabloty reklamowe i ekspozycyjne.

### Zagadnienia formalnoprawne dotyczące realizacji wiat przystankowych w Polsce

Realizacja wiaty przystankowej wymaga uzyskania pozwoleń, których tryb jest określony w ustawie Prawo Budowlane [6]. Zgodnie z art. 28 ust. 1 roboty budowlane można rozpocząć jedynie na podstawie ostatecznej decyzji o pozwoleniu na budowę, z zastrzeżeniem art. 29–31 [6]. W przypadku wielu obiektów i robót Prawo Budowlane wymaga jedynie ich zgłoszenia właściwemu organowi, co dotyczy również wiat przystankowych.

W art. 29 ust. 1 pkt 5 wymieniono z nazwy wiaty przystankowe (i peronowe) jako obiekty, których budowa nie wymaga uzyskania pozwolenia na budowę. Natomiast zgodnie z art. 30 ust. 1 pkt 1 budowa tych obiektów wymaga zgłoszenia właściwemu organowi, co automatycznie określa szczegółowe wymagania w tym zakresie. Są one określone w kolejnym ustępie przywołanego artykułu, gdzie zapisano: „W zgłoszeniu należy określić rodzaj, zakres i sposób wykonywania robót budowlanych oraz termin ich rozpoczęcia. Do zgłoszenia należy dołączyć oświadczenie, o którym mowa w art. 32 ust. 4 pkt 2 (o posiadanym prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane, przypis autora) oraz, w zależności od potrzeb, odpowiednie szkice lub rysunki, a także pozwolenia, uzgodnienia i opinie wymagane odrębnymi przepisami. W razie konieczności uzupełnienia zgłoszenia właściwy organ nakłada, w drodze postanowienia, na zgłaszającego obowiązek uzupełnienia, w określonym terminie, brakujących dokumentów, a w przypadku ich nieuzupełnienia – wnosi sprzeciw, w drodze decyzji [6]”.

W konsekwencji, z ustawy Prawo Budowlane wynika, że oprócz stosownego wniosku o zgłoszenie robót wymagane



Rys. 2. Jedna z typowych wiat przystankowych powszechnie stosowanych w Polsce

dokumenty, które należy przedłożyć do właściwego organu w celu rozpoczęcia procedury realizacji wiat przystankowych, to oświadczenie o posiadaniu prawa do dysponowania nieruchomością na cele budowlane, rysunki lub szkice oraz stosowane pozwolenia, uzgodnienia i opinie. Traktując wiaty przystankowe jako obiekty małej architektury lokalizowane w miejscach publicznych (choć w art. 3 pkt 4 Prawa Budowlanego, gdzie zdefiniowano obiekty małej architektury, nie są one wyszczególnione), z art. 30 ust. 4 wynika również obowiązek złożenia Projektu Zagospodarowania Działki lub Terenu. Tym samym ustawodawca nie objął wiat przystankowych obowiązkiem sporządzenia i złożenia Projektu Budowlanego czy Projektu Architektoniczno-Budowlanego obejmującego podstawowe założenia i wyniki obliczeń statyczno-wytrzymałościowych. O ile w dokumentach składanych w trybie zgłoszenia robót przedkłada się Projekt Zagospodarowania Działki lub Terenu, czyli mapę z naniesioną lokalizacją planowanej wiaty wraz z opisem technicznym w tym zakresie, o tyle brak obowiązku wykonania obliczeń statyczno-wytrzymałościowych przez uprawnionego projektanta w opinii autora jest niezasadny. Jak wynika z notowanych przypadków uszkodzeń wiat, konsekwencje braku rzetelnego zaprojektowania i sprawdzenia obliczeniowego ich konstrukcji mogą być bardzo niebezpieczne i grozić nawet katastrofą budowlaną. Co prawda art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy Prawo Budowlane mówi, że obiekt budowlany wraz ze związanymi z nim urządzeniami budowlanymi należy, biorąc pod uwagę przewidywany okres użytkowania, projektować i budować w sposób określony w przepisach, w tym techniczno-budowlanych, oraz zgodnie z zasadami wiedzy technicznej, zapewniając spełnienie wymagań podstawowych dotyczących: m.in. bezpieczeństwa konstrukcji i użytkowania [6], jednakże zapis ten jest ogólny. Bezpośrednio nie wynika z niego dyskutowany wymóg weryfikacji obliczeniowej konkretnej konstrukcji wiat.

Osobnym zagadnieniem jest praktyka stosowana przez wiele organów administracji państwowej, które na szczęście, w przypadkach wątpliwych, wymagają uzupełnienia dokumentacji właśnie o opinie i oświadczenia projektantów o spełnieniu przez wiaty wymagań normowych w zakresie ich nośności i bezpieczeństwa użytkowania.

W tym miejscu należy również przedstawić wymagania i uwarunkowania związane z samą realizacją wiat, jakie obserwujemy w naszym kraju. Inwestorzy zamawiając wiaty przystankowe, w wielu przypadkach wymagają ich wykonania w oparciu o projekty, których często zakres albo nie jest

precyzyjnie określony, albo jest zbyt „ubogi”. W specyfikacjach dotyczących wymagań w zakresie wykonania i odbioru robót polegających na wykonaniu wiat przystankowych można czasami znaleźć zapisy o wymaganych obliczeniach, najczęściej obejmujących posadowienie i stateczność konstrukcji wiat. Niestety, w wielu przypadkach dokumenty takie nie są wymagane. Efektem tego jest wybudowanie w Polsce setek, a może nawet tysięcy wiat przystankowych niespełniających żadnych, nawet najbardziej elementarnych wymogów normowych obowiązujących w budownictwie.

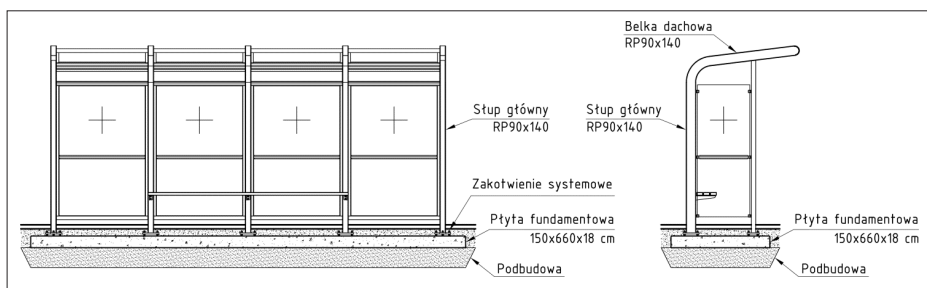
### Przykłady nowoczesnych wiat przystankowych zrealizowanych w ostatnim okresie w Polsce

Podstawowym czynnikiem, który w naszym kraju kształtuje formę wielu wiat przystankowych jest ich funkcja. W naturalny sposób determinuje to stosowane rozwiązania architektoniczne i materiałowe, co powoduje, że budowane są obiekty bardzo proste, wręcz minimalistyczne. Co gorsza, w wielu przypadkach obserwuje się realizacje wiat o wątpliwej konstrukcji.

Należy jednak zauważyć, że mimo tego w ostatnim czasie w naszym kraju udało się zaprojektować i wybudować wiele wiat o ciekawej architekturze, i co równie ważne, poprawnych pod względem konstrukcyjnym.

Przykładem tego niech będzie wiata o nazwie Utopia opracowana i zrealizowana przez firmę Tejbrant Polska. Na rysunkach 3 i 4 pokazano jej konstrukcję, wizualizację, a na fotografii 2 przykład realizacji w Szczecinie na przystanku tramwajowym.

Jak widać, w zakresie posadowienia wiaty Utopia zastosowano płytę fundamentową o wymiarach 150×660 centymetrów i grubości 18 centymetrów, co jest rozwiązaniem optymalnym pod względem stabilności wiaty i nośności podłoża, na którym jest ona posadowiana. Dodatkowo pod płytą fundamentową zaprojektowano podbudowę z chudego betonu na warstwie piasku zagęszczonego do głębokości gwarantującej redukcję wysadzin, jakie mogą wystąpić w okresie zimowym. Jako elementy konstrukcyjne zastosowano słupy i belki dachowe gięte z jednego profilu o przekroju prostokątnym RP 90×140. Słupy mocowano w płycie za pomocą kotew systemowych. Cała konstrukcja wiaty zaprojektowana i wykonana została ze stopu aluminium, co jest rozwiązaniem optymalnym zarówno pod względem jej nośności i trwałości. W celu osiągnięcia korzystnego efektu wizualnego konstrukcja wiaty została pomalowana proszkowo, co można zauważyć na rysunku 4 i fotografii 2.



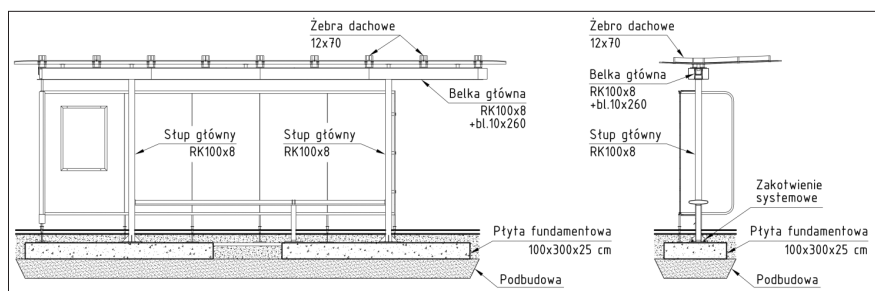
Rys. 3. Konstrukcja wiaty Utopia

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów firmy Tejbrant Polska



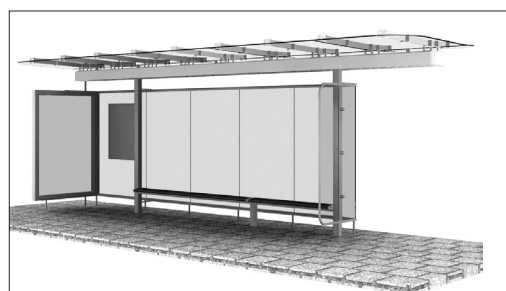
Rys. 4. Wizualizacja wiaty Utopia

Źródło: Tejbrant Polska



Rys. 5. Konstrukcja jednego z typów wiaty Konserwatorskiej zrealizowanej na obszarach historycznych Warszawy

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów firmy AMS



Rys. 6. Wizualizacja jednego z typów wiaty Konserwatorskiej

Źródło: AMS

Kolejnym przykładem profesjonalnie zrealizowanych obiektów o interesującej architekturze są wiaty, jakie na przestrzeni kilku ostatnich lat wybudowano w śródmieściu Warszawy. Zaprojektowane zostały one przez Grzegorza Niwińskiego i Jerzego Porębskiego z Towarzystwa Projektowego na zlecenie Urzędu Miasta Warszawa, inwestora całego przedsięwzięcia. Realizacją wiat zajęła się firma AMS. Obiekty przewidziane do zlokalizowania na obszarach historycznych miasta, określone zostały mianem wiaty Konserwatorskiej. Konstrukcję jednego z typów wiaty Konserwatorskiej pokazano na rysunku 5.

Podobnie jak w przypadku wiaty Utopia, tutaj również zastosowano posadowienie za pomocą płyty fundamentowej. Zaprojektowano dwa osobne elementy o wymiarach 100×300 centymetrów i grubości 25 centymetrów każdy, umożliwiające dostosowanie ich ustawienia do przebiegających instalacji podziemnych, co jest niezwykle istotne w warunkach śródmiejskich. Opcjonalnie płyty te łączono ze sobą. Wiatę posadowiono na podbudowie z chudego betonu ułożonego na warstwie piasku zagęszczonego. Konstrukcją główną wiaty Konserwatorskiej stanowią dwa słupy stalowe o przekroju RK 100×8, mocowane za pomocą kotew systemowych do fundamentów. Na słupach oparto podłużną belkę główną, którą wykonano jako przekrój zespolony z rury stalowej RK 100×8, do której od góry przymocowano blachę o przekroju 10×260 milimetrów. Na belce głównej oparto stalowe żebra dachowe o przekroju 12×70 milimetrów, do których podwieszono dach z płyt poliwęglanowych. Jak widać na wizualizacji (rys. 6) oraz fotografiach zrealizowanych obiektów (fot. 3 i 4), udało się uzyskać bardzo estetyczną i interesującą wiatę, która dość ciekawie wkomponowana została zarówno w otoczenie historycznych obszarów miasta Warszawy (fot. 3), jak i w jej wciąż rozbudowujące się nowoczesne centrum (fot. 4).

Podsumowując, należy podkreślić, że korzystny efekt końcowy opisanych wiat osiągnięto głównie dzięki profesjonalnemu podejściu inwestorów jak i firm, które je wykonywały, w tym zaangażowaniu zespołu doświadczonych designerów i inżynierów z wielu branż. Z konstrukcyjnego punktu widzenia interesujący był sam proces realizacji, obejmujący m.in. zaawansowane analizy wytrzymałościowe, a w przypadku wiaty Utopia również opracowanie nowatorskiej technologii gięcia profili o zakładanych



Fot. 2. Wiaty Utopia zrealizowana w Szczecinie

Źródło: Tejbrant Polska



Fot. 3. Jedna z wiat Konserwatorskich zrealizowana na obszarach historycznych Warszawy

Źródło: AMS



Fot. 4. Inna z wiat Konserwatorskich zrealizowana w Warszawie

Źródło: AMS

przekrojach i promieniach gięcia. W efekcie udało się stworzyć produkty, które spełniają wszelkie rygorystyczne wymagania stawiane przez przepisy i normy. Natomiast dzięki zastosowaniu stopu aluminium do wykonania konstrukcji wiaty Utopia osiągnięto jej bardzo wysoką trwałość, jak również możliwość recyklingu po okresie eksploatacji, co pozwala traktować ten produkt jako przyjazny dla środowiska, a tym samym ekologiczny.

## Podsumowanie

Naświetlona w artykule problematyka związana z realizacją wiat przystankowych przybliżyła pewne aspekty tego zagadnienia, które obligatoryjnie powinny być brane pod uwagę zarówno na etapie ich projektowania, jak i wykonawstwa. Przede wszystkim jednak należy uświadomić sobie już na etapie przygotowania inwestycji, przed ogłaszaniem przetargów i przyjmowaniem ofert, jakie wymagania powinny być stawiane tego typu obiektom budowlanym. Niedopuszczalne jest, aby wiaty przystankowe były realizowane w oderwaniu od obowiązujących przepisów prawnych i norm budowlanych. W szczególności dotyczy to wymagań w zakresie bezpieczeństwa ich użytkowania.

W tym kontekście w opinii autora należałoby poddać pod dyskusję konieczność wprowadzenia zmian do ustawy Prawo Budowlane, które nakładałyby obligatoryjny wymóg wykonywania obliczeń statyczno-wytrzymałościowych dla obiektów konstrukcyjnych, takich jak wiaty przystankowe, których uszkodzenie może przecież doprowadzić do zagrożenia zdrowia i bezpieczeństwa ich użytkowników.

## Literatura

1. Dworzec tramwajów podmiejskich, ul. Północna, Łódź, <http://pl.wikipedia.org>, autor: Piachu (Wykorzystanie na warunkach GNU Licencji Wolnej Dokumentacji, w wersji 1.2 lub nowszej).
2. Stankiewicz B., *Transparentne wiaty przystankowe: małe elementy w miejskim pejzażu*, „Świat szkła”, 2007, nr 11.
3. Wesolowski J., *Współczesne przystanki tramwajowe*. Cz. 3, *Architektura a kontekst miejski*, „Technika Transportu Szynowego”, 2006, nr 7–8.
4. Kołodziejczyk K., *Wyposażenie i wizerunek przystanków Tramwaju Plus we Wrocławiu*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2012, nr 10.
5. TRASA-WZ\_RATUSZ\_03.jpg, <http://siskom.waw.pl>.
6. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. 1994 nr 89 poz. 414).

*Dokończenie tekstu ze strony 13*

Rozważając krótsze odcinki, wydłużanie czasów przejazdów pociągów, związane bardzo często ze złym stanem torowisk, wyłączeniami z eksploatacji niektórych odcinków oraz remontami, skutkuje nie tylko negatywnym postrzeganiem przewoźników kolejowych, ale też zmianą preferencji pasażerów i wyborem przewoźników drogowych. Transport drogowy staje się bardzo konkurencyjny zarówno pod względem ceny, jak i czasu przejazdu, zwłaszcza gdy nowe odcinki autostrad i dróg szybkiego ruchu oddawana są do użytku. Z sytuacją taką mamy do czynienia na odcinku łączącym Kraków z Katowicami [7], [10], [11].

Ponadto należy pamiętać, że w związku z rozwojem techniki, wymianą taboru oraz możliwością skorzystania z alternatywnych form podróży, takich jak samochód osobowy lub autobus, wymagania pasażerów dotyczące jakości przewozów mogą ulegać zmianie [12]. Z tego powodu niezbędne jest stałe monitorowanie opinii podróżnych, modyfikacja strategii jakościowych oraz wdrażanie wniosków wynikających z wyników badań.

## Literatura

1. Kotler P., *Marketing. Analiza, planowanie, wdrażanie i kontrola*, Wydawnictwo Gebethner i Ska, Warszawa 1994.
2. Starowicz W., *Kształtowanie jakości usług przewozowych w miejskim transporcie zbiorowym*, Uniwersytet Szczeciński, 2001.
3. Dziuba A., Parkitny W., *Jakość postrzegana przez pasażerów pociągów wybranej relacji*, Materiały Konferencyjne XIII International Scientific Conference „Quality, safety and ecology in transport” QSET 2011, Niepołomice, 15–17.06.2011.
4. Dziuba A., *Analiza jakości przewozów kolejowych realizowanych przez PKP InterCity S.A. na trasie Kraków–Częstochowa*, praca dyplomowa, materiały niepublikowane, promotor: dr inż. Waldemar Parkitny, Politechnika Krakowska, 2011.
5. Parkitny W., *Czynniki ryzyka w miejskiej komunikacji zbiorowej*, Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej, Seria: Transport, 2004.
6. Parkitny W., *Elements of Marketing Mix in Case of Low Cost Airlines in Poland*, 6-th European Conference of Young Research and Science Workers in Transport and Telecommunications TRANSCOM 2005, Slovak Republic, Žilina, 27–29.06.2005.
7. Parkitny W., *Jakość a konkurencja w przewozach pasażerskich. Studium przypadku dla pasażerskich przewozów kolejowych*, Materiały Konferencyjne XIII International Scientific Conference „Quality, safety and ecology in transport” QSET 2011, Niepołomice, 15–17.06.2011.
8. Parkitny W., *Marketingowe zarządzanie przedsiębiorstwem przewozowo-spedycyjnym w obliczu narastającej konkurencji – ujęcie praktyczne na przykładzie Polskich Kolei Państwowych*, Międzynarodowa Konferencja Naukowa „Zarządzanie Marketingowe”, Zeszyty Naukowe, zeszyt 2 „Problematyka zarządzania marketingowego”, Towarzystwo Naukowe Organizacji i Zarządzania, Wielkopolski Oddział, Poznań 1995.
9. Parkitny W., *Wejście na rynek tanich linii lotniczych*, IV Konferencja Naukowo-Techniczna pt. „Systemy transportowe 2006. Teoria i praktyka”, Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej, nr 1721, Seria: Transport, zeszyt 62, Gliwice 2006.
10. Parkitny W., *Jakość a konkurencja w przewozach pasażerskich. Studium przypadku dla pasażerskich przewozów drogowych*, „Czasopismo Techniczne”, Seria: Mechanika, 2012, nr 7-M.
11. Parkitny W., *Ocena wybranych czynników jakościowych różnych typów usług w kolejowych przewozach pasażerskich*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2012, nr 8.