

Działalność jednostek samorządu terytorialnego w zakresie rozwoju lokalnego transportu kolejowego

The activities of local governments units in the field of a development of local railway transport



Małgorzata Klaudia Kozłowska

Magister, adwokat

Doktorantka w Zakładzie Prawa Administracyjnego Wydziału Prawa, Administracji i Ekonomii Uniwersytetu Wrocławskiego

m.kozłowska86@wp.pl



Karol Kalinka

Magister

Doktorant w Zakładzie Prawa Administracyjnego na Wydziale Prawa, Administracji i Ekonomii Uniwersytetu Wrocławskiego

karol.kalinka@gmail.com

Streszczenie: W ostatnim czasie rozwojem lokalnego transportu kolejowego zaczynają interesować się przedstawiciele samorządów terytorialnych różnego poziomu. Władze samorządu terytorialnego, upatrują w rozwoju infrastruktury kolejowej szansę na rozwój lokalnego transportu zbiorowego. Jednocześnie, rozwój infrastruktury kolejowej pociąga za sobą dalsze, korzystne dla regionu inwestycje. Samorządy terytorialne, korzystając ze środków unijnych, planują w bezpośrednich okolicach obiektów infrastruktury kolejowej, szereg inwestycji skutkujących poprawą jej jakości, dostępności oraz wygody użytkowników. Tym samym rozwój lokalnego transportu kolejowego wpływa pozytywnie na dynamiczny rozwój regionu i zwiększenie jego atrakcyjności inwestycyjnej.

Słowa kluczowe: Jednostka samorządu terytorialnego; Transport kolejowy; Kolej; Prawo

Abstract: Recently, the representatives of local governments units are becoming interested in a development of local railway transport. The authorities of the local governments units perceive in the advancement of railway infrastructure an opportunity for the development of local public transport. At the same time, the growth of railway infrastructure entails further, suitable investments in the region. The local and regional authorities, using EU funds, plan in the direct vicinity of railway infrastructure, a number of investments resulting in the improvement of its quality, accessibility and convenience. Thus, the development of the local railway transport has a positive effect on the dynamic development of the region and increase its investment attractiveness.

Keywords: Local government unit; Railway transport; Railway; Law

Obecnie samorządy terytorialne w coraz większym stopniu interesują się rozwojem lokalnego transportu publicznego, w tym w szczególności - lokalnego transportu kolejowego. Zasadniczo kwestie związane z transportem kolejowym leżą w gestii państwa – administracji centralnej, jednakże w ostatnim czasie zadania związane z utrzymaniem i rozwojem lokalnego transportu kolejowego przechodzą w ręce samorządu. Kierunek rozwoju lokalnego transportu kolejowego – od państwowego do samorządowego, terytorialnego - zaczął się zmieniać od czasu wejścia Polski do Unii Europejskiej i zmiany polityki myślenia o kolei jako o środku transportu lokalnego. Co więcej, w przyszłości to samorządy przejmą de facto całkowicie zadania związane z rozwojem, rozbudową, funkcjonowaniem i organizacją lokalnych kolei, jako środków transportu

publicznego na danym terytorium. Władze krajowe w coraz większym stopniu interesują się rozwojem zbiorowego transportu publicznego w Polsce, w tym także transportu kolejowego. Mimo, że rozbudowa i modernizacja szeroko rozumianego transportu publicznego nie leżała na przełomie ostatnich kilkudziesięciu lat w głównym nurcie zainteresowania rządzących, tendencja ta zmieniła się po wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej. Z uwagi na napływ w znacznej ilości środków na rozbudowę infrastruktury, pochodzących głównie z programów pomocowych Unii Europejskiej, władze publiczne zaczęły także interesować się rozwojem transportu kolejowego. Należy zauważyć, że mimo, iż w ostatnich latach udział środków transportu kolejowego wobec udziału środków transportu drogowego w transporcie towarowym

zmniejszył się blisko o 1/3, to od niedawna udział środków transportu kolejowego przestał spadać i od kilku lat utrzymuje się na na w miarę stałym poziomie. W przyszłości, przy stale rozwijającej się gospodarce, może to oznaczać zwiększenie zapotrzebowania na usługi transportowe (rys. nr 1).

Co ciekawe, rozwój transportu kolejowego nie leży tylko w obszarze zainteresowań władz centralnych i władz administracji rządowej. W ostatnim czasie coraz częściej rozwojem w szczególności lokalnego transportu kolejowego zaczynają interesować się przedstawiciele samorządów terytorialnych różnego poziomu. Dobrze zorganizowana i sprawna sieć kolejowa na obszarze działania danej jednostki samorządu terytorialnego stanowi bowiem szansę na dynamiczny rozwój regionu. Zasadniczo, za organizację transportu kolejowego



1. Wzajemny udział środków transportu kolejowego i drogowego w Polsce (mln tkm). Źródło: GUS, Eurostat, UTK, Analiza A.T. Kearney, Przewozy towarowe w Polsce, Raport Kolejowe przewozy towarowe w Polsce – wzrost w trybie warunkowym [1]

odpowiadają władze centralne, a w szczególności rząd oraz Minister Infrastruktury i Budownictwa. Władze centralne odpowiadają również za utrzymanie i rozwój najistotniejszych szlaków kolejowych w Polsce. W tej mierze głównym centralnym organem administracji publicznej jest Minister Infrastruktury i Budownictwa, który wraz z podległym mu resortem odpowiada za transport.

Rząd odejmuje również działania planistyczne, które zmierzają do rozwoju infrastruktury kolejowej na terenie całego kraju, bądź dotyczą transportu towarowego. Doskonałym przykładem jest tutaj choćby przygotowany dla władz centralnych w 2013 r. raport nt.: „Kolejowe przewozy towarowe w Polsce – wzrost w trybie warunkowym” [1]. Do niedawna realizowany był „Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych”, który określał kierunki inwestycji w narodową infrastrukturę kolejową. Wskazywał on działania w zakresie modernizacji istniejących linii oraz budowy nowych odcinków, w celu zwiększenia dostępności i poprawy jakości transportu kolejowego [2]. Obecnie obowiązującym programem przyjętym przez rząd jest „Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku” (dalej: KPK), który obejmuje inwestycje na liniach kolejowych, które dofinansowane są przez ministra właściwego do spraw transportu [3].

Środki na dalsze inwestycje taborowe w regionach w latach 2016–2020 ma również zapewnić nowelizacja ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym [4]. Wsparcie dla inwestycji, m.in. taborowych, dla poszczególnych województw określono na poziomie 110 mln zł rocznie, a największym beneficjentem tych środków będą województwa najsłabsze ekonomicznie i najbardziej zaludnione (rys. nr 2). Oznacza to, że takie woje-

wództwa jak dolnośląskie i mazowieckie nie dostaną dofinansowania z Funduszu Kolejowego [5].

Należy zaznaczyć, że obecnie na kolej przeznaczane się największe środki od lat. Władze centralne, zgodnie z KPK wskazują, że Polska otrzymała deklaracje wsparcia (alokacji środków) z budżetu UE dla perspektywy 2014–2020 w wysokości 42,8 mld zł na inwestycje kolejowe [6], przy czym znaczną większość tych środków pochłoną inwestycje realizowane z budżetu centralnego. Głównym dysponentem większości tych środków pozostaje PKP Polskie Linie Kolejowe S. A., które są głównym zarządcą linii kolejowych w Polsce [7].

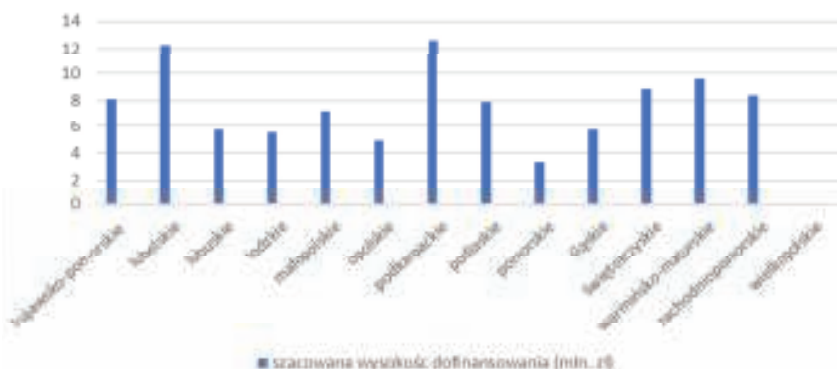
Jednakże rozwój i rozbudowa infrastruktury kolejowej, w ostatnich latach, stanowi przedmiot zainteresowań nie tylko władz centralnych i podległych im podmiotów, ale również jednostek samorządu terytorialnego. To właśnie jednostki samorządu terytorialnego różnego szczebla odpowiadają za działania planistyczne i rozwojowe mające służyć prospericje lokalnego transportu kolejowego.

Władze samorządu terytorialnego, w szczególności województw, ale też niektóre gminy (lub związki międzygminne) upatrują w rozwoju infrastruktury kolejowej szansę na rozkwit lokalnego transportu zbiorowego i

możliwość szybszego, ekonomicznego, ekologicznego i bezpiecznego skomunikowania swojego regionu.

Gmina jako organizator publicznego transportu kolejowego

Zgodnie z art. 6 ust 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (dalej: u.t.k.) [8] linie kolejowe dzielą się na: linie o znaczeniu państwowym oraz na linie pozostałe. Należy wskazać, że z budżetu państwa jak i innych funduszy pochodzących od centralnych organów administracji publicznej, finansowane są głównie inwestycje, które wynikają z umów i porozumień międzynarodowych, inwestycje, remonty, eksploatacja i utrzymanie linii kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym oraz przygotowanie i realizacja inwestycji obejmujących linie kolejowe o znaczeniu państwowym. Natomiast pozostałe inwestycje obejmujące linie kolejowe, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 2 u.t.k. (które nie posiadają statusu „znaczenia państwowego”), finansowane są przez ich zarządcę, bądź też mogą także być dofinansowywane z budżetu jednostek samorządu terytorialnego oraz z innych źródeł. Dofinansowanie z budżetu jednostek samorządu terytorialnego następuje najczęściej w formie dotacji.



2. Środki w milionach złotych jakie zostaną przeznaczone z budżetu państwa na dalsze inwestycje taborowe dla poszczególnych regionów kraju w latach 2016–2020. Raport - analiza rynku przewozów pasażerskich [5].

Gmina jako podstawowa jednostka samorządu terytorialnego ma przez ustawodawcę nałożony szereg obowiązków związanych z wykonywaniem określonych zadań publicznych na rzecz swoich mieszkańców. Zgodnie z art. 7 ust 1 pkt 4 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym [9] zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty należy do zadań własnych gminy. Pojęcie zadania własnego zostało rozwinęte przez ustawodawcę jako odnoszące się do jego wykonania zgodnie z treścią ustaw szczególnych [10]. Ponadto, jest to zadanie, które ma charakter lokalny i stanowi bezpośrednią realizację potrzeb społeczności zamieszkującej obszar danej gminy [11]. W świetle przedstawionego stanu prawnego i poglądów nauki prawa administracyjnego, zadania własne podstawowej jednostki samorządu terytorialnego jaką jest gmina, obejmują także sprawy lokalnego transportu zbiorowego, w tym również transportu kolejowego. Obowiązki gminy w zakresie lokalnego transportu zbiorowego, w szczególności regulujące organizację i funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego o zasięgu lokalnym (na obszarze gmin miejskich, miejsko-wiejskich, wiejskich), określa ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym [12], a także ustawa z 20 czerwca 1997 r. prawo o ruchu drogowym [13], czy też ustawa z 15 listopada 1984 r. prawo przewozowe [14]. Głównym obowiązkiem samorządu gminnego w tym zakresie jest zorganizowanie komunikacji miejskiej, z czym wiąże się kompetencja do koordynacji rozkładów jazdy przewoźników, stanowienia przepisów prawa dotyczących przewożenia bagażu, opłat za jazdę bez biletu oraz określenie wysokości opłat za przewóz [15]. Zgodnie z założeniami ustawodawcy, nowe przepisy miały na celu zreformowanie modelu organizacji i funkcjonowania przewoźników w transporcie publicznym, m.in. poprzez wprowadzenie instytucji organizatora oraz operatora publicznego transportu zbiorowego, a także planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Unormowanie kwestii związanych z publicznym

transportem zbiorowym było istotne także ze względu na rosnące znaczenie i promocję tej formy komunikacji (m.in. w kontekście ochrony środowiska i polityki zrównoważonego rozwoju) oraz dynamicznie rozwijający się rynek przedsiębiorców prywatnych, świadczących usługi przewozowe [16].

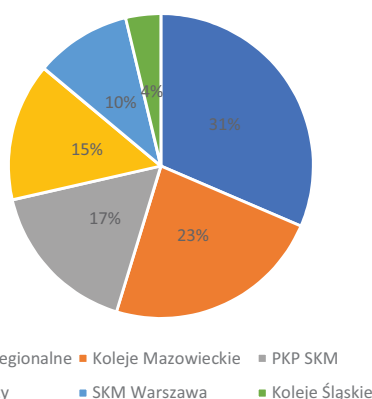
Przewozy kolejowe pełnią rolę przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Jednostki samorządu terytorialnego w związku z wykonywaniem zadań publicznych, a dokładniej w zakresie zapewnienia mieszkańcom dostępu do usług publicznych w zakresie transportu zbiorowego, pełnią rolę tzw. organizatorów transportu zbiorowego. Zgodnie z art. 28 p u.t.k. organizatorzy publicznego transportu zbiorowego zobowiązani są do zawarcia stosownych umów o świadczenie usług publicznych także z przewoźnikami kolejowymi. Przez umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego należy rozumieć umowę zawartą między organizatorem publicznego transportu zbiorowego, a operatorem transportu zbiorowego, która przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do świadczenia określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej [17]. Do kompetencji jednostki samorządu terytorialnego, będącej jednocześnie organizatorem transportu zbiorowego w zakresie transportu kolejowego, należy zapewnienie jego prawidłowego i sprawnego funkcjonowania na danym obszarze poprzez: planowanie rozwoju transportu zbiorowego, czyli opracowanie tzw. planu transportowego, organizowanie publicznego transportu zbiorowego oraz zarządzanie publicznym transportem zbiorowym [18]. Operatorem publicznego transportu zbiorowego może być samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego [19]. Najczęściej umowy takie zawierane są przez organizatorów publicznego

transportu kolejowego w postaci województw albo ministra właściwego do spraw transportu.

Inne działania gmin w zakresie rozwoju transportu kolejowego

Samorządy gminne oprócz wykonywania zadań własnych związanych z lokalnym transportem zbiorowym również zaczęły podejmować działania związane z rozbudową, rewitalizacją i modernizacją infrastruktury kolejowej. Zgodnie z art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji [20] rewitalizacja stanowi proces wyprowadzania ze stanu kryzysowego obszarów zdegradowanych, prowadzony w sposób kompleksowy, poprzez zintegrowane działania na rzecz lokalnej społeczności, przestrzeni i gospodarki skoncentrowane terytorialnie, prowadzone przez interesariuszy rewitalizacji na podstawie gminnego programu rewitalizacji.

Dobrym przykładem może być tutaj inicjatywa przejmowania przez jednostki samorządu terytorialnego terenów i budynków kolejowych oraz innej infrastruktury kolejowej, w celu ich modernizacji. Zjawisko to w ostatnim czasie przybrało na znaczeniu, ponieważ główny dysponent infrastruktury kolejowej, czyli PKP S.A. w coraz większym stopniu zaczął nieodpłatnie przekazywać na rzecz jednostek samorządu terytorialnego, w tym gmin, nieruchomości, w szczególności grunty z liniami kolejowymi, na których realizowane będą lokalne przewozy pasażerskie [21]. Ponadto, samorządy intensywnie współpracują z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w realizacji wielu przedsięwzięć mających poprawić lokalną infrastrukturę kolejową. Przykładem może być wspólne przedsięwzięcie realizowane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i miasto Wrocław, polegające na rewitalizacji połączenia kolejowego pomiędzy stacją Wrocław Główny a stacją Wrocław Wojnow, które jest częścią planowanej większej inwestycji polegającej na rewitalizacji linii kolejowej na odcinku Wrocław Sołtysowice – Jelcz Miłoszyce. Projekt ten zakłada budowę nowych stacji i przystanków kolejowych wraz



3. Udział poszczególnych przewoźników w ogólnej liczbie przewiezionych pasażerów w I półroczu 2016 r. Źródło: Raport analiza rynku przewozów pasażerskich [5]

z trasami dojazdu. Inwestycja umożliwi wprowadzenie połączeń do Wrocławia Głównego od wschodniej strony miasta, przez Jelcz Laskowice i Wrocław Brochów [22]. Kolejną egzemplifikacją wspólnych działań na rzecz rozwoju lokalnego transportu kolejowego jest, podpisana przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i Miasto Stołeczne Warszawa w listopadzie 2016 r., umowa na budowę dwóch tuneli oraz wiaduktu na linii z Warszawy do Sulejówka. Trzy bezkolizyjne przejazdy przez tory kolejowe powstaną w Rembertowie i Wesołej dzięki porozumieniu Miasta Stołecznego Warszawy i PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. Będzie bezpieczniej, a kierowcy zyskają lepsze połączenie pomiędzy częściami dzielnic rozdzielonymi torami kolejowymi [23].

Co więcej, samorządy terytorialne - korzystając ze środków unijnych - w bezpośrednich okolicach obiektów infrastruktury kolejowej służącej lokalnemu transportowi zbiorowemu, realizują szereg inwestycji skutkujących poprawą jakości tej infrastruktury, jej dostępności oraz wygody użytkowników, jak budowa parkingów, zatoczek autobusowych z zadaszonymi wiadukami, miejsc do parkowania rowerów w pobliżu dworców i przystanków kolejowych. Doskonałym przykładem może być tutaj gmina Wieliczka, na terenie której „funkcjonują dwie linie autobusowe pełniące funkcję dowozową do transportu kolejowego. Autobusy obsługują pasażerów na trasach: Wieliczka Rynek - Kopalnia – Grajów - Wieliczka Rynek - Kopalnia oraz Wieliczka Rynek - Kopalnia – Byszyce – Wieliczka Rynek - Kopalnia.

Rozkład jazdy autobusów skoor-

dynowany jest z rozkładem jazdy pociągów, a podróż realizowana jest na podstawie jednego biletu” [24].

Województwo jako operator publicznego transportu kolejowego

Zauważyć należy, że samorząd terytorialny nie tylko na poziomie gminy realizuje zadania w zakresie publicznego lokalnego transportu kolejowego. Również województwo, jako jednostka samorządu terytorialnego, jest obowiązana do zawierania umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu kolejowego.

Zgodnie z art. 13 ust 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (dalej: u.s.w.) [25] w sferze użyteczności publicznej województwo może tworzyć spółki z ograniczoną odpowiedzialnością, spółki akcyjne lub spółdzielnie, a także może przystępować do takich spółek lub spółdzielni. Tym samym, samorządy województw mogą tworzyć spółki samorządowe (spółki akcyjne) w celu realizacji zadań z zakresu kolejnictwa. Pionierem w tej dziedzinie było Województwo Dolnośląskie, które „przejęło na własność lokalne linie kolejowe, z których zrezygnowały PKP S.A., niezainteresowane eksploatacją niewydajnych ekonomicznie linii” [26] czego skutkiem było powołanie do życia w 2008 r. spółki Koleje Dolnośląskie. Koleje Dolnośląskie S.A. zostały utworzone przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego w celu zapewnienia sprawnego systemu kolejowej komunikacji regionalnej [27]. Prężnie działającym organizatorem transportu kolejowego jest województwo Małopolskie, które

w grudniu 2014 r. uruchomiło połączenie w ramach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej na trasie Kraków Główny - Wieliczka Rynek – Kopalnia. Przewozy realizowane są przez powołaną w tym celu spółkę – Koleje Małopolskie sp. z o.o. przy użyciu nowoczesnego taboru [28].

Inne działania samorządów wojewódzkich w zakresie rozwoju transportu kolejowego

Oprócz utworzenia spółek samorządowych w celu rozwoju transportu kolejowego samorządy wojewódzkie podejmują także inne działania, których celem jest rozwój lokalnego transportu kolejowego. Należy wspomnieć, że to głównie samorządy wojewódzkie jako omówieni powyżej organizatorzy publicznego transportu kolejowego, zawierają najistotniejsze umowy o świadczenie usług publicznych z przewoźnikami kolejowymi w zakresie transportu kolejowego.

Ponadto, to samorządy wojewódzkie w głównej mierze biorą na siebie rozwój i wspieranie inwestycji w rozwój infrastruktury kolejowej. Doskonałym przykładem mogą być inwestycje Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego w linię kolejową Wrocław Zakrzów – Trzebnica, która została przejęta przez samorząd w 2007 r. Już w 2008 r. samorząd rozpoczął modernizację nieużywanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. od 1999 r. linii kolejowej. Przejęte połączenie kolejowe ma zapewnić sprawny i bezpieczny środek transportu pomiędzy Wrocławiem a Trzebnicą i pozwala efektywniej wykorzystać istniejącą infrastrukturę transportową. Połączenie to wzmocniło także transport publiczny w obszarze aglomeracji wrocławskiej, ułatwiając komunikację mieszkańcom Trzebnicy i stacji pośrednich z Wrocławiem [29].

Podsumowanie

Niewątpliwie działalność jednostek samorządu terytorialnego w zakresie rozwoju lokalnego transportu kolejowego jest niezwykle istotna. To właśnie samorząd, często podejmując się

realizacji inwestycji i projektów, które są nieopłacalne albo nie mają strategicznego znaczenia dla państwa, wychodzi naprzeciw oczekiwaniom mieszkańców danego terytorium, tworząc, rewitalizując lub uruchamiając strategiczne dla komunikacji zbiorowej połączenia kolejowe. Zarówno wyliczenia ekspertów, jak i statystyki pokazują jednoznacznie, że zwiększa się udział samorządów nie tylko w realizacji inwestycji służących rozwojowi lokalnemu transportowi zbiorowemu, ale także udział lokalnych samorządowych przewoźników kolejowych w ogólnej (także zwykłej - o 5,03% w stosunku do roku 2015) liczbie przewozów pasażerskich [30] (rys. nr 3). ◀

Materiały źródłowe

- [1] Przedmiotowy raport zawiera stwierdzenia i analizy dotyczące rozwoju rynku transportu kolejowego towarowego oraz wpływu określonych działań na wielkość i dynamikę rozwoju rynku w przyszłości. Źródło: <https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/3230,KOLEJOWEPRZEWOZYTOWAROWEWPOLSCEWZROSTWTRYBIEMARUNKOWYMRA-PORT.html>, 25.03.2017r.
- [2] Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych obowiązywał w latach 2011 – 2015, po czym został zastąpiony przez Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku, źródło: http://mib.gov.pl/2-Programy_rozwoju_kolei.htm, 26.03.2016 r.
- [3] Dokument ten realizuje strategię przyjęte przez Radę Ministrów, w tym "Strategię Rozwoju Kraju 2020" oraz "Strategię Rozwoju Transportu do 2020 z perspektywą do 2030 roku". Co ważne dokument ten obowiązuje do roku 2023, czyli do momentu, w którym kończy się możliwość dofinansowania projektów w ramach perspektywy finansowej Unii Europejskiej na lata 2014-2020. , źródło: <http://mib.bip.gov.pl/transport/strategie-i-programy.html>, 01.04.2017 r.
- [4] Tekst jednolity Dz.U. z 2006 nr 12 poz. 61
- [5] Raport analiza rynku przewozów pasażerskich. Źródło: <http://www.kolejnictwo-polskie.pl/wsp%C3%B3%C5%82czesno-%C5%9B%C4%87/przewozy-pasa-%C5%BCerskie/>, 01.04.2016 r.
- [6] Zgodnie z Umową Partnerstwa zawartą pomiędzy Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a KE planowana kwota alokacji na sektor kolejowy wynosi ok. 10,2 mld euro, źródło: <http://mib.bip.gov.pl/transport/strategie-i-programy.html>, 01.04.2017 r.
- [7] PKP PLK S.A. jest spółką z większościami udziałem Skarbu Państwa, zarządzająca ponad 18,5 tys. km linii kolejowych, co stanowi 93 proc. długości sieci w Polsce. Źródło: <http://www.plk-sa.pl/o-nas/>, 29.03.2017 r.
- [8] Dz. U. z 2003 nr 86 poz. 789
- [9] Dz.U. z 1990 nr 32 poz. 191 z póź. zm.
- [10] K. Jaroszyński, art. 7 u.s.g. [w] Ustawa o samorządzie gminnym. Komentarz z odniesieniami do ustaw o samorządzie powiatowym i samorządzie województwa. R. Hauser, Z. Niewiadomski (red.) wyd. C.H. Bek, Warszawa 2011, s. 97 i n.
- [11] Ibidem, s. 89.
- [12] tekst jedn. Dz.U. z 2013 r., poz. 594 ze zm.
- [13] tekst jednolity Dz.U. z 2017 poz. 128
- [14] Dz.U. z 1984 nr 53 poz. 272 z póź. zm.
- [15] K. Jaroszyński, art. 7 u.s.g. ... s. 96.
- [16] K. Czarnecki, Rola gminy w systemie organizacji i finansowania publicznego transportu zbiorowego, „Prawo Budżetowe Państwa i Samorządu” 1(1)/2013.
- [17] M. Pawełczyk, art. 28 p. [w]: Ustawa o transporcie kolejowym. Komentarz, P. Wajda, M. Wierzbowski (red.), Wyd. Wolters Kluwers, Warszawa 2014, s. 478 i n.
- [18] Ibidem, s. 479.
- [19] Ibidem, s. 479.
- [20] Dz.U. z 2015 poz. 1777
- [21] źródło: <http://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/pkp-chca-wyremontowac-464-dworcow-do-2023-r-52229.html>, 01.04.2017 r.
- [22] źródło: <http://www.gazeta-wroclawska.pl/wiadomosci/a/rusza-miejski-pociag-we-wroclawiu-bilet-za-440-zl-rozklad-jazdy,11940927/>, 01.04.2017 r.
- [23] Źródło: <http://wawalove.pl/Dwa-tunele-i-wiadukt-Podpisali-umowe-na-budowe-bezkolizyjnych-przejazdow-w-Rembertowie-i-Weso-lej-a24800>, 01.04.2017 r.
- [24] Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla miasta i gminy Wieliczka, 11.12.2015 r., s.17
- [25] tekst jednolity Dz. U. z 2016 poz. 486 z póź. zm.
- [26] M. Pawełczyk, art. 28 p. [w]: Ustawa o transporcie kolejowym. Komentarz, P. Wajda, M. Wierzbowski (red.), Wyd. Wolters Kluwers, Warszawa 2014, s. 478 i n.
- [23] Dz.U. 2000 nr 84 poz. 948 z póź. zm.
- [24] źródło: <http://www.psmkms.krakow.pl/index.php/ciekawostki/autobusowe-linie-dowozowe-kolei-malopolskich>, 01.04.2017 r.
- [25] tekst jednolity Dz.U. 2016 poz. 573 z póź. zm.
- [26] tekst jednolity Dz. U. z 2016 r. poz. 1578 z póź. zm.
- [27] Źródło: <https://www.kolejedolnoslaskie.eu/pl/o-sp%C3%B3%C5%82ce/misja.html>, 01.04.2017.
- [28] Biedrzycka A., Modernizacja Infrastruktury Kolejowej w Polsce, Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne, Marzec – Kwiecień 2012, s. 89
- [27] P.W.Zawadzka, art. 38 b [w]: Ustawa o transporcie kolejowym. Komentarz, P. Wajda, M. Wierzbowski (red.), Wyd. Wolters Kluwers, Warszawa 2014, s. 643 i n.
- [28] <http://www.psmkms.krakow.pl/index.php/ciekawostki/autobusowe-linie-dowozowe-kolei-malopolskich>, 01.04.2017 r.
- [29] <http://dsdik.wroc.pl/dsdik/aktualnosci/229-rewitalizacja-linii-kolejowej-wrocaw-zakrzow-trzebnica-roz poczta.html>, 01.04.2017 r.
- [30]: <http://www.kolejnictwo-polskie.pl/wsp%C3%B3%C5%82czesno-%C5%9B%C4%87/przewozy-pasa-%C5%BCerskie/>, 01.04.2017 r.