

Mgr inż. Iwona Wróbel
Instytut Kolejnictwa

PLANY TRANSPORTOWE W KONTEKŚCIE USTAWY O PUBLICZNYM TRANSPORCIE ZBIOROWYM

SPIS TREŚCI

1. Wstęp
2. Podmioty odpowiedzialne za plany transportowe
3. Cele i zakres planów transportowych
4. Proces legalizacji planów transportowych
5. Wzajemne zależności planów transportowych
6. Podsumowanie

STRESZCZENIE

W artykule opisano uregulowania prawne oraz ideę tworzenia planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zwanych w skrócie planami transportowymi, a w szczególności ich zakres, spis podmiotów odpowiedzialnych za ich opracowanie oraz system wzajemnych powiązań. Dodatkowo zamieszczono wykaz jednostek samorządów terytorialnych, spełniających warunki organizatorów transportu zbiorowego zobligowanych do sporządzenia planów transportowych.

1. WSTĘP

Transport publiczny nabiera coraz większego znaczenia jako czynnik równowagi funkcjonowania środków przewozowych różnych gałęzi transportowych. Z jednej strony, wzmożony ruch na drogach i ulicach centrów miast powoduje zatory mające niepożądane skutki, takie jak: wydłużanie czasu przejazdu, wzrost liczby wypadków drogowych, zanieczyszczanie powietrza, hałas oraz zmiany klimatu. Z drugiej strony, większość podmiotów wykonujących zbiorowe przewozy pasażerskie funkcjonuje komercyjnie, w związku z czym są one zainteresowane świadczeniem usług na liniach dochodowych, rezygnując z linii nierentownych. W gospodarce wolnorynkowej i występującej konkurencji,

prowadzi to do stopniowego ubożenia oferty przewozowej, a niejednokrotnie do całkowitego braku obsługi transportowej i marginalizacji obszarów pozbawianych dostępności transportowej.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym [9], uchwalona przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej w dniu 16 grudnia 2010 r. jest wypełnieniem zobowiązań, wynikających z rozporządzenia WE 1370/2007 PE i Rady UE [4], w którym przewiduje się, że w krajach członkowskich potrzebna jest budowa przejrzystych i stabilnych systemów takich przewozów, które uwzględniają także założenia „Białej Księgi transportu” [1] – w tym w sprawie budowy zrównoważonych systemów transportu i ograniczenia emisji spalin.

Ustawa ta stanowi zbiór zasad organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanym na terytorium Polski, jak również w strefie transgranicznej, w transporcie drogowym, kolejowym, innym szynowym, linowym, liniowo-terenowym, morskim oraz w żegludze śródlądowej. Ustawa wymienia organizatorów publicznego transportu zbiorowego oraz wyznacza im zadania, polegające w szczególności na planowaniu, organizowaniu i zarządzaniu publicznym transportem zbiorowym, a także określa zasady finansowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym. Istotnym obowiązkiem niektórych organizatorów publicznego transportu zbiorowego jest opracowanie planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zwanych planami transportowymi, których szczegółowy zakres jest zawarty w stosowym rozporządzeniu Ministra Infrastruktury. Ideą planów transportowych jest zaprojektowanie długofalowych działań w celu rozwoju zintegrowanego transportu publicznego, poprawy efektywności jego funkcjonowania oraz koncentracji środków na realizację wybranych przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego, zamierzeń strategicznych.

2. PODMIOTY ODPOWIEDZIALNE ZA PLANY TRANSPORTOWE

Plany transportowe obowiązani są opracować wybrani organizatorzy publicznego transportu zbiorowego (właściwa jednostka samorządu terytorialnego lub minister właściwy ds. transportu) w zależności od zasięgu terytorium działalności, tj.:

- Minister właściwy ds. transportu – w zakresie kolejowych przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych,
- Marszałek województwa – w zakresie wojewódzkich przewozów pasażerskich,
- Starosta powiatu lub prezydent miasta: w powiecie liczącym co najmniej 80 tys. mieszkańców – w zakresie powiatowych przewozów pasażerskich,
- Wójt, burmistrz lub prezydent miasta: w gminie liczącej co najmniej 50 tys. mieszkańców – w zakresie gminnych przewozów pasażerskich.

Na podstawie wybranych danych GUS o podregionach (NTS 3) i powiatach (NTS 4) sporządzono wykaz nazw powiatów i gmin spełniających kryterium liczby mieszkańców

obszarów, których organizatorzy publicznego transportu zbiorowego mają obowiązek opracowania planu transportowego (tablica 1, rysunek 1).

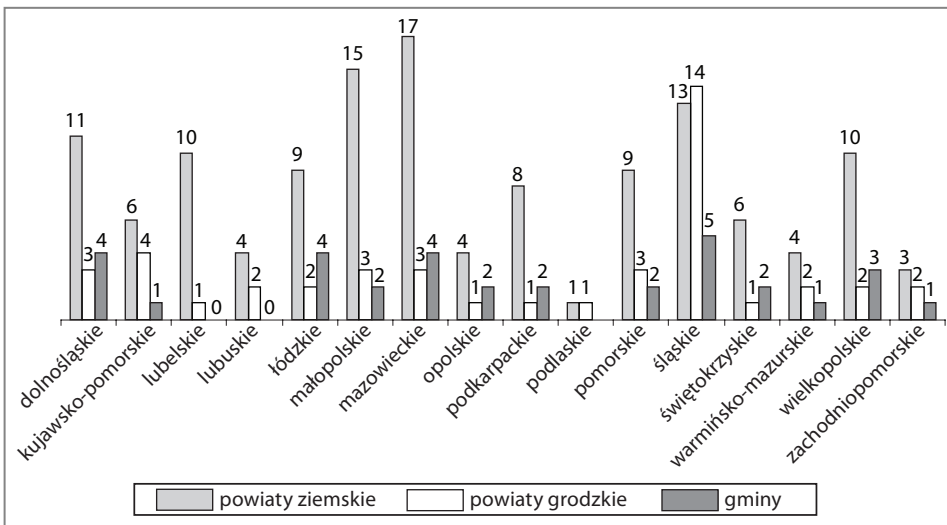
Tablica 1

Powiaty i gminy, spełniające ustawowe kryterium liczby mieszkańców, obowiązane do sporządzenia planów transportowych w podziale na województwa [3]

Województwo	Powiat		Gmina
	ziemski	grodzki	
dolnośląskie	bolesławiecki, dzierzoniowski, głogowski, kłodzki, lubiński, oleśnicki, świdnicki, trzebnicki, wałbrzyski, wrocławski, zgorzelecki	Jelenia Góra, Legnica, Wrocław	Głogów, Lubin, Świdnica, Wałbrzych
kujawsko-pomorskie	bydgoski, inowrocławski, nakielski, świecki, toruński, włocławski	Bydgoszcz, Grudziądz, Toruń, Włocławek	Inowrocław
lubelskie	białski, biłgorajski, chełmski, kraśnicki, lubartowski, lubelski, łukowski, puławski, tomaszowski, zamojski	Lublin	—
lubuskie	nowosolski, zielonogórski, żagański, żarski	Gorzów Wielkopolski, Zielenogóra	—
łódzkie	bełchatowski, kutnowski, łowicki, pabianicki, piotrkowski, radomszczański, sieradzki, tomaszowski, zgierski	Łódź, Piotrków Trybunalski	Bełchatów, Pabianice, Tomaszów Mazowiecki, Zgierz
małopolskie	bocheński, brzeski, chrzanowski, gorlicki, krakowski, limanowski, myślenicki, nowosądecki, nowotarski, olkuski, oświęcimski, suski, tarnowski, wadowicki, wielicki	Kraków, Nowy Sącz, Tarnów	Olkusz, Wieliczka
mazowieckie	ciechanowski, garwoliński, grodziski, grójecki, legionowski, miński, ostrołęcki, otwocki, piaseczyński, płocki, płoński, pruszkowski, radomski, siedlecki, sochaczewski, warszawski zachodni, wołomiński	Płock, Radom, Warszawa	Legionowo, Piaseczno, Pruszków, Wołomin
opolskie	brzeski, kędzierzyńsko-kozielski, nyski, opolski	Opole	Kędzierzyn-Koźle, Nysa
podkarpackie	dębicki, jarosławski, jasielski, krośnieński, mielecki, rzeszowski, sanocki, stalowowolski	Rzeszów	Mielec, Salowa Wola
podlaskie	białostocki	Białystok	—
pomorskie	chojnicki, gdański, kartuski, kwidzyński, pucki, słupski, starogardzki, tczewski, wejherowski,	Gdańsk, Gdynia, Słupsk	Tczew, Wejherowo

Tablica 1 (cd.)

śląskie	będziński, bielski, cieszyński, częstochowski, gliwicki, kłobucki, mikołowski, pszczyński, raciborski, tarnogórski, wodzisławski, zawierciański, żywiecki	Bielsko Biała, Bytom, Chorzów, Częstochowa, Dąbrowa Górnicza, Gliwice, Jastrzębie Zdrój, Jaworzno, Katowice, Ruda Śląska, Rybnik, Sosnowiec, Tychy, Zabrze	Będzin, Pszczyna, Racibórz, Tarnowskie Góry, Zawiercie
świętokrzyskie	jędrzejowski, kielecki, konecki, ostrowiecki, sandomierski, starachowicki	Kielce	Ostrowiec Świętokrzyski, Starachowice
warmińsko-mazurskie	ełcki, iławski, olsztyński, ostródzki	Elbląg, Olsztyn,	Ełk
wielkopolskie	czarnkowsko-trzcianecki, gnieźnieński, kaliski, kolski, koniński, ostrowski, pilski, poznański, szamotulski, turecki	Kalisz, Poznań	Gniezno, Ostrów Wielkopolski, Piła
zachodniopomorskie	goleniowski, gryfiński, stargardzki	Koszalin, Szczecin	Stargard Szczeciński
16	130	45	33



Rys. 1. Liczba powiatów i gmin, w których występuje obowiązek sporządzenia planów transportowych w podziale na województwa

W wypadku współdziałania jednostek samorządów terytorialnych, przy organizacji publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze, wymóg sporządzenia planów transportowych powstaje dla:

- województw (marszałków województw) na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze,

- związków powiatów (zarządów związku powiatów) obejmujących obszar liczący co najmniej 120 tys. mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej lub sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów,
- powiatów (starostów i prezydentów miast na prawach powiatu) na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy co najmniej 120 tys. mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze,
- związków międzygminnych (zarządów związku międzygminnego) obejmujących obszar liczący co najmniej 80 tys. mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny,
- gminy (wójta, burmistrza, prezydenta miasta) na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie co najmniej 80 tys. mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze.

Ostatecznie liczba mieszkańców danej gminy, powiatu, związku międzygminnego i związku powiatów nie determinuje opracowania planu transportowego, w związku z tym może on być przygotowany przez właściwego organizatora transportu zbiorowego na obszarze o mniejszej liczbie ludności niż określono.

3. CELE I ZAKRES PLANÓW TRANSPORTOWYCH

Według A. Brzezińskiego i M. Roszkowskiego [2], opracowanie planu transportowego ma służyć dwóm podstawowym celom: poprawie jakości systemu transportowego i jego rozwojowi zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego jest decydującym czynnikiem warunkującym standard życia społeczeństwa i rozwój gospodarczy obszaru objętego planem transportowym. Stosowanie zasady zrównoważonego rozwoju ma zapewnić równowagę między aspektami społeczno-gospodarczymi, przestrzennymi i ochrony środowiska. Autorzy wymieniają również sześć celów szczegółowych, których realizacja przyczyni się do osiągnięcia celów podstawowych:

Cel 1: Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu – instrument poprawy jakości życia i usuwania barier rozwojowych,

Cel 2: Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego – instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym ograniczaniem kosztów,

Cel 3: Integracja systemu transportowego w układzie gałęziowym i terytorialnym,

Cel 4: Wspieranie konkurencyjności gospodarki obszaru – instrument rozwoju gospodarczego,

Cel 5: Poprawa bezpieczeństwa – radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz wzrost bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu,

Cel 6: Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia, przez promowanie proekologicznych gałęzi transportu w przewozach zbiorowych.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego [5] określa szablony części tekstowej planu transportowego, jak również formy jego elementów graficznych.

Niezbędny zakres planu transportowego obejmuje:

- 1) sieć komunikacyjną – określenie linii komunikacyjnych, na których planuje się wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
- 2) ocenę i prognozy potrzeb przewozowych, w tym:
 - lokalizację obiektów użyteczności publicznej,
 - gęstość zaludnienia,
 - zapewnienie dostępu osobom o ograniczonej możliwości ruchowej;
- 3) przewidywane finansowanie usług przewozowych:
 - źródła finansowania,
 - formy finansowania;
- 4) preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;
- 5) zasady organizacji rynku przewozów, w tym przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego;
- 6) pożądaný standard usług przewozowych – określenie jakości usług z uwzględnieniem:
 - ochrony środowiska,
 - dostępu osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych,
 - dostępności podróży do infrastruktury przystankowej;
- 7) przewidywany sposób organizowania informacji dla pasażerów, w tym:
 - godzin przyjazdu i odjazdu,
 - obowiązujących opłat za przejazd,
 - obowiązujących uprawnień do przejazdów ulgowych,
 - węzłów przesiadkowych,
 - koordynacji połączeń różnych rodzajów środków transportu,
 - regulaminów przewozu osób;
- 8) kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Plan transportowy musi ponadto uwzględniać:

- 1) stan zagospodarowania przestrzennego (odpowiednio: koncepcję przestrzennego zagospodarowania kraju, plan zagospodarowania przestrzennego województwa, studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego),
- 2) sytuację społeczno-gospodarczą danego obszaru,
- 3) wpływ transportu na środowisko,

- 4) potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w tym potrzeby osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych w zakresie usług przewoźnych,
- 5) potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych w międzynarodowych i międzywojewódzkich przewozach pasażerskich,
- 6) rentowność linii komunikacyjnych,
- 7) w zakresie transportu kolejowego – dane dotyczące przepustowości infrastruktury oraz standard jakości dostępu otrzymane od zarządcy infrastruktury kolejowej.

Jeśli organizator publicznego transportu zbiorowego uzna za stosowne, może wprowadzić do części tekstowej planu transportowego również inne informacje, które związane są z organizacją komunikacji zbiorowej, np. kwestie udostępniania operatorom i przewoźnikom przystanków komunikacyjnych.

Graficzna część planu transportowego powinna zawierać czytelny rysunek przedstawiający sieć komunikacyjną w granicach obszaru, na którym mają się odbywać przewozy o charakterze użyteczności publicznej z oznaczeniem:

- granic administracyjnych jednostki samorządu terytorialnego objętej planem transportowym,
- zintegrowanych węzłów przesiadkowych znajdujących się na obszarze objętym planem transportowym,
- skali rysunku w formie liczbowej i liniowej,
- objaśnień znaków i symboli zastosowanych na rysunku.

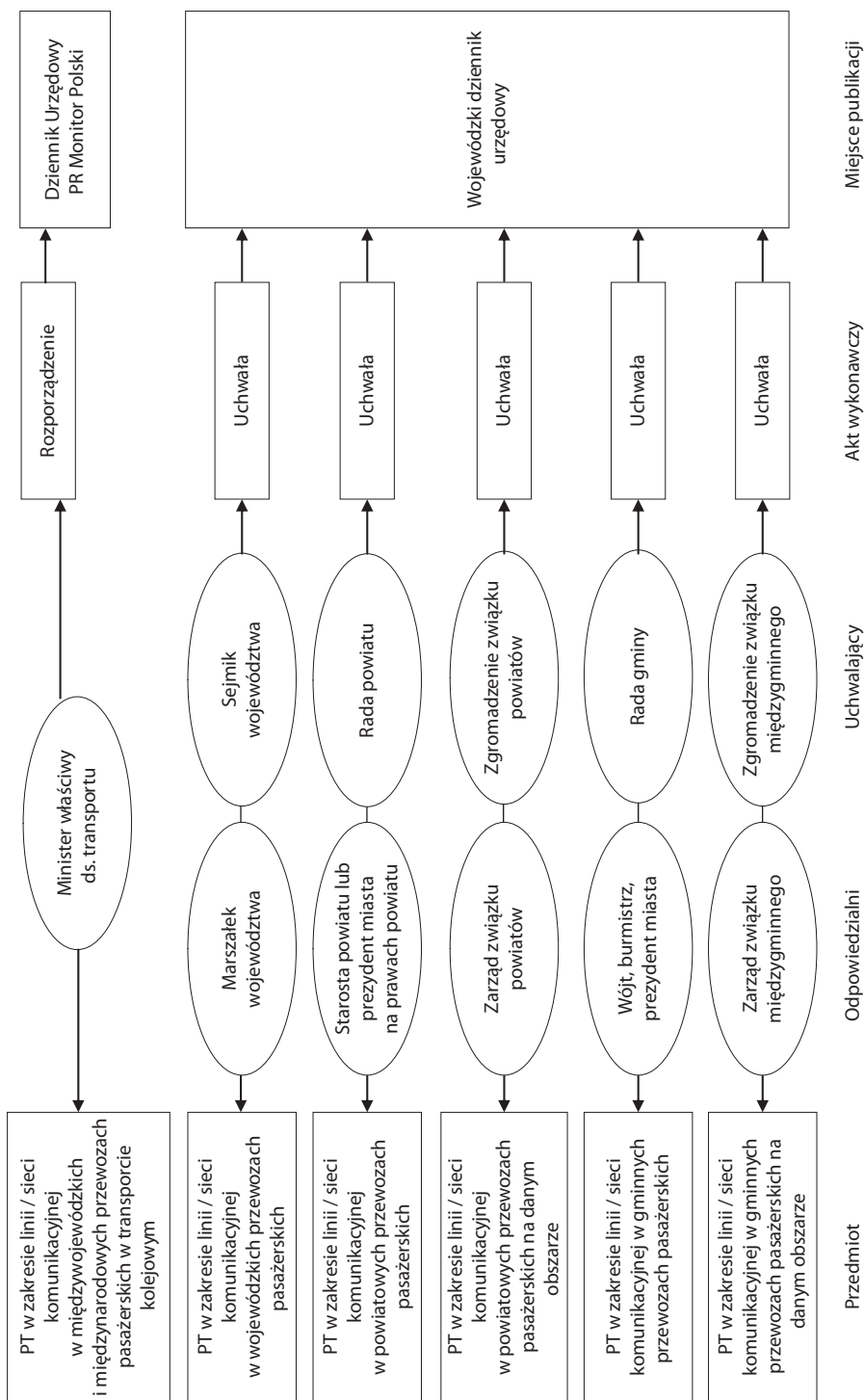
Z obowiązku sporządzania graficznej części są zwolnieni organizatorzy publicznego transportu zbiorowego wykonywanego w komunikacji miejskiej. W zależności od zaistniałych i uzasadnionych potrzeb plan transportowy może podlegać aktualizacji i weryfikacji.

4. PROCES LEGALIZACJI PLANÓW TRANSPORTOWYCH

Według artykułu 9 pkt. 3 „Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym”, plan transportowy uchwalony przez właściwe organy jednostek samorządu terytorialnego stanowi akt prawa miejscowego, w związku z tym projekt planu transportowego podlega stosownym uregulowaniom ustaw poszczególnych szczebli jednostek samorządu terytorialnego:

- ustawie o samorządzie gminnym (uprzednia nazwa: ustawa o samorządzie terytorialnym z 8 marca 1990 r.) [8],
- ustawie o samorządzie powiatowym z 5 czerwca 1998 r. [6],
- ustawie o samorządzie województwa z 5 czerwca 1998 r. [7]

oraz konsultacjom społecznym w formie uchwał, według przyjętego trybu dla danych społeczności (rys. 2).



Rys. 2. Schemat legalizacji planów transportowych różnych szczebli

Projekt wojewódzkiego planu transportowego powinien być uzgodniony z marszałkami sąsiednich województw oraz zaopiniowany przez zarząd sąsiedniego związku powiatów, o ile jest utworzony.

Projekt powiatowego planu transportowego powinien być uzgodniony ze starostami sąsiednich powiatów lub zarządami sąsiednich związków powiatów, o ile są utworzone oraz zaopiniowany przez zarząd sąsiedniego związku międzygminnego, o ile jest utworzony.

Projekt gminnego planu transportowego powinien być uzgodniony z właściwymi organami sąsiednich gmin lub zarządem sąsiedniego związku międzygminnego, o ile jest utworzony.

Informacja o opracowanym projekcie planu transportowego musi być ogłoszona w miejscowej prasie, w „Biuletynie Informacji Publicznej” oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, z określeniem: miejsc wyłożenia projektu planu transportowego, miejsc i terminu składania opinii, przy czym termin nie może być krótszy niż 21 dni od daty ogłoszenia. Po zapoznaniu się ze zgłoszonymi opiniami, podmioty odpowiedzialne za plany transportowe dokonują stosownych zmian według zasadnych wniosków.

Zgodnie z ustawą z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych [10] plan transportowy jest podawany do publicznej wiadomości przez jego ogłoszenie w dzienniku urzędowym, odpowiednim dla jednostek samorządu terytorialnego. Związki powiatów lub związki międzygminne ogłaszają plan transportowy w sposób zwyczajowo przyjęty na obszarach poszczególnych powiatów lub gmin tworzących te związki oraz we właściwym dla nich dzienniku urzędowym województwa.

5. WZAJEMNE ZALEŻNOŚCI PLANÓW TRANSPORTOWYCH

Założeniem ustawodawcy jest, aby plany transportowe miały postać hierarchiczną, tzn. plan transportowy niższego szczebla powinien uwzględniać plan transportowy wyższego szczebla. Ma to na celu uporządkowanie działań i zapewnienie kontynuacji rozwiązań w planach transportowych niższego szczebla administracji:

- Marszałkowie województw uwzględniają ogłoszony plan transportowy opracowany przez ministra właściwego ds. transportu,
- Starostowie i zarządy związku powiatów uwzględniają ogłoszony plan transportowy opracowany przez marszałka województwa,
- Wójtowie, burmistrzowie, prezydenci miast i zarządy związków międzygminnych uwzględniają ogłoszony plan transportowy opracowany przez starostę, zarząd związku powiatu, lub marszałka województwa.

Zasada ta jest również zgodna z założonymi terminami sporządzenia planów transportowych. Pierwszy termin – 31 sierpnia 2012 roku, obowiązywał ministra właściwego ds. transportu, w którego gestii są kolejowe przewozy międzynarodowe i międzywoje-

wódzkie, natomiast pozostali organizatorzy publicznego transportu zbiorowego, na opracowanie planów transportowych mają czas do 28 lutego 2014 roku.

Zapisy ustawy nie zakazują ogłoszenia gminnych lub powiatowych planów transportowych przed uchwaleniem i ogłoszeniem odpowiednio powiatowych lub wojewódzkich planów transportowych właściwych dla tych jednostek. W takiej sytuacji plan transportowy niższego szczebla musi być zaktualizowany, w związku z czym proces zmian zapisów oraz powtórzenie pewnych procedur wzajemnych uzgodnień i konsultacji społecznych wydłuży czas wdrożenia i realizacji planu transportowego dla danego obszaru.

6. PODSUMOWANIE

Celem ustawodawcy związanym z publicznym transportem zbiorowym, jest zastosowanie instrumentów, które pozwalają właściwym władzom na kształtowanie transportu publicznego na danym obszarze, przez: decydowanie o układzie linii komunikacyjnych oraz stanie sieci komunikacyjnych, zapewnienie świadczenia usług transportowych o określonym standardzie, zawieranie wieloletnich umów z operatorami przewozów oraz finansowanie nierentownych połączeń istotnych społecznie.

Ustawowa idea planów transportowych ma uporządkować rynek regularnego przewozu osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego na obszarze właściwości poszczególnych organizatorów publicznego transportu zbiorowego (jednostek samorządu terytorialnego lub ich związków), zwłaszcza w odniesieniu do przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Plan transportowy ma być instrumentem służącym bardziej efektywnemu zarządzaniu regulowanym rynkiem przewozów pasażerskich objętych planem i usługami świadczonymi na tym rynku, a także dokumentem umożliwiającym lepsze dostosowanie oferty przewozowej do popytu na usługi.

W warunkach Polski, obowiązek opracowania planów transportowych dotyczy 225 podmiotów wykonawczych¹ na różnych szczeblach administracji terytorialnej (bez związków powiatowych i związków międzygminnych). W strukturze hierarchicznej występuje następujący podział:

- 7% dla obszaru województw,
- 78% dla obszaru powiatów,
- 15% dla obszaru gmin.

Wśród województw, największą liczbę planów transportowych w zakresie przewozów powiatowych i gminnych będzie miało województwo śląskie – 32, najmniejszą zaś województwo podlaskie – 2. Obecnie trwają zaawansowane prace nad pierwszym planem transportowym dla międzywojewódzkich i międzynarodowych pasażerskich przewozów kolejowych, za który odpowiada minister ds. transportu. Samorządy wojewódzkie z niecierpliwością oczekują na ten plan, gdyż pewne jego elementy muszą uwzględnić

¹ Według kryterium liczby mieszkańców powiatów i gmin na koniec 2011 roku.

we własnych dokumentach według zasady: samorządy powiatowe będą uwzględniały w swoich dokumentach zapisy z planów wojewódzkich, a gminne z powiatowych, aby system publicznego transportu zbiorowego obejmujący oprócz kolei również pozostałe gałęzie transportowe był spójny i zintegrowany.

Jako kraj jesteśmy na początku wprowadzania w życie zapisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Szczególnie istotne jest skoordynowanie działań na różnych szczeblach decyzyjności, w tym uzgodnienia pomiędzy poszczególnymi organizatorami publicznego transportu zbiorowego dotyczące integracji różnych gałęzi transportowych. Pojawiają się zatem wątpliwości w jakim zakresie będą oni wypełniać swoje zadania wynikające z zapisów tej ustawy i co jest nie mniej ważne, czy posiadane środki publiczne będą wystarczające na realizację tych zadań. Na razie musimy uzbroić się w cierpliwość i mieć nadzieję, że potrzeby społeczne w zakresie publicznego transportu zbiorowego pozostaną w największym stopniu zainteresowania i troski organizatorów.

BIBLIOGRAFIA

1. Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu. Bruksela, dnia 28.3.2011, KOM(2011) 144 wersja ostateczna.
2. Brzeziński A., Roszkowski M.: *Plan transportowy. Proces przygotowania, cel i zakres w ocenie ekspertów*. Konferencja Naukowo-Techniczna SITK RP, Warszawa, 25 listopada 2009 r.
3. Główny Urząd Statystyczny. Portal Informacyjny [dostęp 30.10.2012]. [Dostępny w Word Wide Web: http://www.stat.gov.pl/gus/ludnosc_PLK_HTML.htm].
4. 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. Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej 3.12.2007.
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Dz.U. nr 117, poz. 684.
6. Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym. Dz.U. 1998, nr 91, poz. 578 z późniejszymi zmianami.
7. Ustawa z dnia 05 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa. Dz.U. 1998, nr 91, poz. 576 z późniejszymi zmianami.
8. Ustawa z dnia 08 marca 1990 r. o samorządzie terytorialnym. Dz.U. 1990, nr 16, poz. 95 z późniejszymi zmianami.
9. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. Dz.U. 2011, nr 5, poz. 13.
10. Ustawa z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłoszeniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych. Dz.U. 2000, nr 62, poz. 718 z późniejszymi zmianami.