

#CAL

Raport — 02

Dr Adrian Misiejko

**Niczym taksówka czy daleko  
do szosy? Organizacja  
autobusowego transportu  
zbiorowego w gminach**

**Autor główny:**  
Dr Adrian Misiejko

**Skład:**  
Tomasz Wójcik

**Wykorzystano materiały CC autorstwa:**  
Wahyakup, Alexander Isreb

---

**Centrum Analiz Latarnika**  
Kalisz 2023

*Pozostałe raporty, komentarze i felietony Centrum Analiz Latarnika dostępne są na stronie internetowej: [latarnikkaliski.pl/analizy](http://latarnikkaliski.pl/analizy)*



SFINANSOWANO ZE ŚRODKÓW NARODOWEGO INSTYTUTU WOLNOŚCI – CENTRUM ROZWOJU SPOŁECZEŃSTWA OBYWATELSKIEGO W RAMACH RZĄDOWEGO PROGRAMU ROZWOJU ORGANIZACJI OBYWATELSKICH NA LATA 2018–2030 PROO

## Spis treści

Wprowadzenie	4
Podstawowe zasady organizacji transportu zbiorowego	5
Finansowanie publicznego transportu zbiorowego	8
Co dalej?	10
Podsumowanie	10



# Autor

**Dr Adrian Misiejko** – prawnik, adiunkt w Katedrze Prawa Administracyjnego na Wydziale Prawa i Ekonomii Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy, konsultant w Dr Ziemiński & Partners Kancelaria Prawna w Poznaniu. Specjalizuje się w prawie administracyjnym, w szczególności ustroju samorządu terytorialnego i gospodarki komunalnej.

Problemy z dostępem do transportu zbiorowego od dłuższego czasu są przedmiotem debaty publicznej. Takie hasła jak „wykluczenie transportowe” przebiły się do mediów i stanowią przedmiot mniej lub bardziej wnikliwych analiz. Dlaczego wiele samorządów w ogóle nie zapewnia przewozów dla swoich mieszkańców?

# 1

## Wprowadzenie

Mimo licznych kontrowersji związanych z relacjami rząd – samorząd, konstytucyjną podstawą ustroju Rzeczypospolitej niezmiennie pozostaje zasada decentralizacji. Samorządy wszystkich szczebli wykonują ogromną liczbę zadań publicznych, bazując na – w ich ocenie – często nieadekwatnych środkach finansowych (własnych lub uzyskiwanych z transferów z „centrum”). Są to cele różne, takie jak edukacja, drogi publiczne, sport czy kultura. Jasne jest zatem, że przy podejmowaniu decyzji politycznych o zakresie i sposobach realizacji poszczególnych zadań konkurują ze sobą czynniki prawne, finansowe, polityczne i inne. Ma to duże znaczenie dla problematyki organizacji przewozów, która jest przedmiotem tej analizy. Z prawnego punktu widzenia publiczny transport zbiorowy stoi bowiem „niżej” niż szereg innych zadań realizowanych przez samorządy – formalnie jest on zadaniem dobrowolnym. Zgodnie z ustawą o samorządzie gminnym zadania własne dzielą się na obowiązkowe i pozostałe (dobrowolne, fakultatywne). I tak np. utrzymanie gminnego systemu gospodarowania odpadami komunalnymi jest zadaniem obowiązkowym. Gmina musi zorganizować odbiór i zagospodarowanie śmieci odbieranych ze swego terenu, a właściciele nieruchomości muszą z reguły uiszczać za to comiesięczną opłatę. Z mniejszym lub większym trudem gminy utrzymują więc system – nawet jeżeli naruszane są ustawowo przewidziane standardy.

W przypadku transportu zbiorowego jest inaczej. Zadaniem gminy jest zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty samorządowej w zakresie lokalnego transportu zbiorowego na jej obszarze. Analogicznie zadania – choć o szerszym zakresie – przypisano powiatowi i województwu. Nie zostały jednak określone jako obowiązkowe oraz nie ustalono dla nich minimalnych standardów. W konsekwencji do zasady to gmina, powiat czy województwo same decydują o tym, czy i jakie przewozy dla mieszkańców zostaną zorganizowane (albo nie)<sup>1</sup>.

Jednak nawet w ramach tej ogólnej swobody ustawodawca wprowadza pewne obowiązki szczególne; zwłaszcza w odniesieniu do dowożenia uczniów do szkół przez gminy, a ostatnio – także transportu wyborców do

<sup>1</sup> Nie mogą natomiast wkraczać w swoją właściwość, a więc np. powiat nie powinien sam z siebie finansować przewozów, których organizację zastrzeżono dla gminy (i odwrotnie).

lokali wyborczych. Nic więc dziwnego, że dla niektórych (wielu?) władarzy wysokiej jakości transport dostępny dla mieszkańców to mrzonka lub jedynie perspektywa dodatkowych wydatków, odciągających środki od oświaty czy sportu.

Swoboda w podejmowaniu decyzji dotyczy zarówno gmin miejskich, jak i wiejskich. To okoliczności faktyczne, a nie prawo, wymuszają na miastach organizowanie skomplikowanych systemów transportu publicznego. Teoretycznie zatem duże miasta mogłyby zrezygnować z przygotowywania i finansowania przewozów w aktualnym kształcie (obejmującym niekiedy kilka rodzajów środków transportowych), jednak w praktyce trudno to sobie wyobrazić.

## 2

## Podstawowe zasady organizacji transportu zbiorowego

Wykonywanie zadań z zakresu lokalnego transportu zbiorowego przez gminę (będącą, zgodnie z terminologią ustawową, „organizatorem publicznego transportu zbiorowego”<sup>2</sup>) regulowane jest w wielu aktach prawnych, zarówno na poziomie unijnym, jak i krajowym. Wymieniając tylko niektóre z nich, należy wskazać na unijne rozporządzenie 1370/2007<sup>3</sup> oraz ustawę o publicznym transporcie zbiorowym<sup>4</sup>. Tworzą one swoisty „kręgosłup” regulacji, kształtując zasady organizowania przewozów i zasady ich finansowania. Ich uzupełnieniem są m.in. ustawy o transporcie drogowym<sup>5</sup> oraz uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego<sup>6</sup>, a także rozporządzenie w sprawach rozkładów jazdy<sup>7</sup>. Przepisy te tworzą dość skomplikowaną mozaikę i ich zrozumienie (a następnie stosowanie) wymaga pewnego wysiłku.

Podstawową formą zapewnienia przewozów na rzecz mieszkańców jest publiczny transport zbiorowy – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej. Wiele ustaw odnosi się właśnie do tego pojęcia. Są to przewozy, z których potencjalnie może skorzystać każdy zainteresowany. Muszą odbywać się z wykorzystaniem istniejącej sieci przystanków komunikacyjnych lub dworców, na których powinny widnieć aktualne rozkłady jazdy. Jeżeli wymogi te nie są spełnione (przykładowo, gdy do przewozu uprawnione są tylko pewne kategorie osób, jak pracownicy określonej spółki), wówczas przewozy te odbywają się na innych zasadach.

2 Podobnie w ramach swojej właściwości organizatorem może być powiat lub województwo albo związki jednostek samorządu terytorialnego.

3 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 315/1 ze zm.).

4 Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1343 ze zm.).

5 Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201 ze zm.).

6 Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2018 r. poz. 295).

7 Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. z 2018 r. poz. 202).

Upraszczając, można stwierdzić, że przewozy autobusowego publicznego transportu zbiorowego na terenie gminy mogą być realizowane na trzy sposoby:

- jako prywatna działalność komercyjna, bez powiązań umownych z gminami,
- jako działalność podmiotów prywatnych zakontraktowanych przez gminę lub gminy,
- jako działalność podmiotów samorządowych.

Prywatny przedsiębiorca może zatem realizować swoją działalność, licząc na wpływy z biletów, dotacje za stosowanie ulg ustawowych (o czym dalej) czy zyski z dodatkowej działalności (np. obsługą wycieczek). Musi uzyskać odpowiednie zezwolenie i stosować się do wymogów przewidzianych zarówno w nim, jak i w aktach prawa. Nie ma jednak obowiązku przyjmowania zleceń od podmiotów samorządowych. Jeżeli władze gminy uznają, że działalność podmiotów prywatnych zaspokaja potrzeby mieszkańców (albo że po prostu nie chcą lub nie mogą wydawać środków publicznych na transport), wówczas mogą poprzestać na wydawaniu odpowiednich zezwoleń, administrowaniem przystankami czy przyjmowaniem potrzebnych aktów prawa miejscowego<sup>8</sup>.

Działalność komercyjna ze swej istoty nie obejmuje wszystkich obszarów, na których występują potrzeby transportowe. W konsekwencji, jeżeli samorząd uznaje, że konieczne jest aktywne zaangażowanie w organizację publicznego transportu zbiorowego, może uczynić to poprzez zawarcie umów z istniejącymi już podmiotami lub utworzeniem własnej spółki, lub samorządowego zakładu budżetowego. Podmiot, który na podstawie umowy z samorządem realizuje przewozy użyteczności publicznej, to operator publicznego transportu zbiorowego. Zawarcie umowy z operatorem<sup>9</sup> powinno następować tylko w ramach właściwości gminy, a więc – co do zasady – w odniesieniu do przewozów realizowanych na jej terytorium. Sposobów, w jakie kształtuje się umowy oraz wynagrodzenie za tego rodzaju usługi, jest wiele, ale do typowych należą:

- zorganizowanie przetargu i zapewnienie określonego wynagrodzenia za każdy tzw. wozokilometr wykonany przez np. podmiot prywatny, który przetarg wygrał;
- bezpośrednio powierzenie świadczenia usług własnej spółce gminnej<sup>10</sup>, która otrzyma rekompensatę za realizowane i nieopłacalne (z komercyjnego punktu widzenia) przewozy.

Z punktu widzenia pasażera istotny jest raczej standard przewozów (cena biletu, tabor, częstotliwość) niż struktura właścicielska wykonawcy. Jednak zwłaszcza w większych samorządach wybór formy realizacji transportu zbiorowego jest kluczowy choćby z punktu widzenia sposobu prowadzenia wieloletnich inwestycji (w tym starań o środki zewnętrzne na tabor czy też świadczenia innych usług komunalnych, które mogą być przecież

<sup>8</sup> Regulujących np. zasady korzystania z samorządowych przystanków lub wprowadzających przepisy porządkowe.

<sup>9</sup> Operatorem może być również samorządowy zakład budżetowy, z którym nie zawiera się umowy (jest bowiem jedynie wyodrębnioną strukturą w ramach gminy).

<sup>10</sup> A więc np. takiej, którą utworzyła sama gmina, będąca jednocześnie właścicielem 100% udziałów.

powierzone jednej gminnej spółce) albo zainteresowania ograniczeniem poziomu zadłużenia samej gminy (które w pewnej mierze może zostać „przerzucone” na spółkę).

Swoboda organizatorów skutkuje tym, że poziom zaspokojenia potrzeb transportowych może być bardzo różny nawet w jednostkach o podobnym potencjale. Średniej wielkości gmina miejsko-wiejska może w ogóle nie zapewniać przewozów użyteczności publicznej, jeżeli jej władze uznają, że oferta przewoźników komercyjnych jest wystarczająca. Równocześnie podobna gmina w innym województwie może dysponować już własną spółką „autobusową”, która gwarantuje rozbudowaną ofertę transportu między obszarami wiejskimi i siedzibą gminy, obsługując takie atrakcje jak szkoły, szpital czy miejsca odpoczynku. Tym bardziej mogą różnić się takie uwarunkowania jak: gęstość wykorzystywanej sieci przystankowej (i ich standard), ceny biletów czy dostępność przewozów w dni inne niż robocze.

Samorządy wybierają również różne sposoby wykonywania zadań obowiązkowych. Gminne dowozy szkolne mogą odbywać się zarówno w ramach publicznego transportu zbiorowego (wówczas najczęściej na potrzeby dzieci wykupowane są bilety, które zostają im następnie przekazane), jak i w ramach specjalnych przewozów zamkniętych (określanych w ustawie o transporcie drogowym jako przewozy regularne specjalne)<sup>11</sup>. Na szczególnych zasadach odbywają się dowozy dzieci niepełnosprawnych<sup>12</sup>.

**Poza tym samorządy próbują niekiedy stosować rozwiązania nietypowe, ukierunkowane na oszczędności lub możliwie najlepsze zaspokojenie lokalnych potrzeb. Zalicza się do nich autobusy na telefon<sup>13</sup> czy indywidualne dowozy zapewniane seniorom.**



Samorządy mogą podjąć współpracę celem optymalizacji kosztów lub wykorzystania już istniejącego potencjału<sup>14</sup>. Umożliwia to przekroczenie domyślnej właściwości ograniczonej granicami poszczególnych jednostek i wydatkowanie środków publicznych zgodnie z prawem. Następuje to poprzez zawieranie odpowiednich porozumień międzygminnych lub tworzenie związków między jednostkami samorządu terytorialnego. Obecnie szczególnie popularne jest tworzenie związków powiatowo-gminnych<sup>15</sup>, umożliwiających uzyskiwanie korzystnych warunków

11 Dostępnych tylko dla uczniów i ich opiekunów.

12 Według aktualnego orzecznictwa gminy mogą być obowiązane do zapewnienia dowozu uczniów niepełnosprawnych nawet poza swoje granice, jeżeli jest to uzasadnione.

13 W tym systemie autobusy kursują wyłącznie wówczas, gdy odpowiednie zapotrzebowanie zostanie zgłoszone przez osoby zainteresowane transportem. Te ostatnie mogą zrobić to z odpowiednim wyprzedzeniem (np. wykorzystując aplikację mobilną lub dzwoniąc na wskazany numer telefonu), w konsekwencji czego w określonych godzinach i na wyznaczonych przystankach pojawi się pojazd. Można uznać to za mariaż tradycyjnego transportu zbiorowego i taksówek.

14 To ostatnie choćby wówczas, gdy gmina miejska dysponuje sprawnie funkcjonującą spółką przewozową, a sąsiednie gminy nie chcą inwestować w utworzenie własnych podmiotów.

15 Zrzeszających co najmniej jedną gminę i powiat, choć oczywiście tych członków może być więcej.

finansowania działalności przewozowej. Natomiast na części obszaru województwa śląskiego utworzono – jak dotąd jedyny w Polsce – związek metropolitalny. Również on jest aktywnym „graczem”, organizującym niektóre linie transportowe.

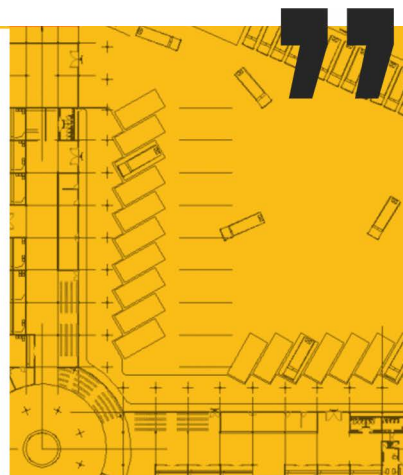
Na obszarach aglomeracji podejmowane są – niekiedy skuteczne – próby integracji publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez gminy z przewozami kolejowymi, dla których organizatorem są województwa. Umożliwia to np. podróżowanie koleją w granicach miast w ramach biletu komunikacji miejskiej.

### 3

## Finansowanie publicznego transportu zbiorowego

Sposób finansowania przewozów w ramach publicznego transportu zbiorowego uzależniony jest od ich charakteru. Te komercyjne muszą okazać się opłacalne w oparciu o należności uzyskiwane z biletów. Jednak w przypadku przewozów użyteczności publicznej – zarówno miejskich, jak i pozamiejskich – trudno wyobrazić sobie sytuację, w której oferowany jest szeroki zakres usług i jednocześnie mogą się one samofinansować. Ciężar ich utrzymania spoczywa zatem na organizatorach. Można spotkać się z różnymi modelami finansowania przewozów użyteczności publicznej, jednak zazwyczaj oparte są one o środki własne organizatora, wpływy z biletów oraz – ewentualnie – dopłaty za stosowanie ulg ustawowych oraz dopłaty z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych.

***Obecny system finansowania samorządów nie przewiduje stałych subwencji na organizowanie publicznego transportu zbiorowego skierowanych wprost do gmin. Nie oznacza to jednak, że państwo w ogóle nie wspiera tego rodzaju przewozów. Model wsparcia centralnego różni się zależnie od tego, czy mamy do czynienia z komunikacją miejską, czy też z pozostałą<sup>16</sup>.***



W przypadku przewozów poza komunikacją miejską (np. na terenie gminy wiejskiej) podstawową formą wspierania transportu zbiorowego są dopłaty związane z refundacją tzw. ulg ustawowych. W różnych ustawach wprowadzono przywileje dla wybranych grup pasażerów (np. uczniów

<sup>16</sup> Zgodnie z art. 4 ust. 1 pkt 4 u.p.t.z. komunikacja miejska to gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo:

a) miasta i gminy,

b) miast, albo

c) miast i gmin sąsiadujących

– jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego, a także metropolitalne przewozy pasażerskie.



czy osób niepełnosprawnych), pozwalające na zakup biletów tańszych niż wynika z podstawowego cennika danego przewoźnika lub operatora. Zarówno prywatni, jak i samorządowi przewoźnicy mają obowiązek uwzględniania tych uprawnień, jednak z możliwością uzyskania z budżetu państwa kwot odpowiadających różnicy między wartością sprzedanych biletów standardowych a ulgowych. Nierzadko owe dopłaty stanowią istotną motywację do podjęcia działalności na określonych liniach (a także mogą wpływać na ogólną wysokość cen biletów zwłaszcza tam, gdzie najczęstszymi pasażerami są osoby uprawnione do ulg).

Natomiast w ramach komunikacji miejskiej ustawodawca nie przewiduje dotowania przewozów ulgowych (również samych ulg ustawowych jest zdecydowanie mniej, a kluczowe dotyczą przede wszystkim studentów)<sup>17</sup>. Jednak samorządy, które organizują takie przewozy, miały jak dotychczas zdecydowanie więcej możliwości uzyskania dofinansowania na zakup nowoczesnego taboru, w tym elektrycznego czy wodorowego.

W ostatnich latach dyskusje na temat transportu zbiorowego prędkiej czy później dotyczą tematu Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Pod tą dość długą nazwą kryje się mechanizm wspierania samorządów i ich związków, zainteresowanych aktywnym organizowaniem publicznego transportu zbiorowego. Choć w medialnym odbiorze Fundusz funkcjonuje jako program „przywracania pekaesów”, sensem jego istnienia jest wspieranie samorządów. Nie finansuje on zatem bezpośrednio funkcjonowania publicznych lub prywatnych spółek przewozowych, lecz umożliwia uzyskiwanie przez samorządy (lub ich związki) dopłat do kosztów ponoszonych w związku ze zorganizowaniem publicznego transportu zbiorowego.

Jednak środki przewidziane w ramach Funduszu, nie gwarantują przyznania wsparcia wszystkim zainteresowanym samorządom lub ich związkom. Dopłaty mogą otrzymać te, które uzyskają najwięcej punktów w kolejnych naborach. Należy podkreślić, że Fundusz jest skierowany tylko do organizatorów publicznego transportu zbiorowego, a więc przewozów regularnych dostępnych dla wszystkich zainteresowanych – nie obejmuje zamkniętych przewozów szkolnych. Z tego też powodu część kursów przeznaczonych wcześniej wyłącznie dla uczniów „otworzono” dla innych zainteresowanych. Paradoksalnie takie działania nie zawsze mogą być uznane za godne naśladowania, gdyż przekształcone przewozy szkolne, wciąż realizowane jedynie w godzinach funkcjonowania szkół, mogą być nieatrakcyjne z punktu widzenia innych (niż uczniowie) pasażerów.

Natomiast wszelkiego rodzaju przewozy, które nie mają charakteru publicznego transportu zbiorowego – nie spełniają ustawowej definicji – pozbawione są bezpośredniego wsparcia poza samorządem. Oczywiście nie wyklucza to kreatywnego starania się o dofinansowanie ich realizacji ze środków zewnętrznych, jeżeli w danym czasie tego rodzaju mechanizmy funkcjonują.

<sup>17</sup> Więcej na temat uwarunkowań związanych z (nie)finansowaniem komunikacji miejskiej w artykule dostępnym na portalu Latarnik Kaliski: „Jak regulacja prawna wpływa na organizację transportu zbiorowego wokół miast?”, <https://latarnikkaliski.pl/jak-regulacja-prawna-wplywa-na-organizacje-transportu-zbiorowego-wokol-miast/> [dostęp: 12.08.2023 r.].

## 4 Co dalej?

W ostatnich miesiącach doszło do uchwalenia kilku ważnych zmian w ustawach dotyczących transportu zbiorowego. Przede wszystkim anulowano część zmian, które pierwotna wersja ustawy u.p.t.z. „planowała” wprowadzić. Upraszczając, można stwierdzić, że prowadzi to do utrzymania obecnego modelu, w którym możliwość uzyskiwania dopłat za stosowanie ulg ustawowych będą miały zarówno podmioty prywatne, działające bez umów z samorządami, jak i przedsiębiorcy, którzy takie umowy zawarli, albo podmioty samorządowe. Jest to duża (choć od dawna spodziewana) zmiana, pozwalająca w krótkiej perspektywie na utrzymanie dostępności do przewozów dla uprzywilejowanych grup pasażerów. Ustawa oczekuje na podpis prezydenta. Inne zmiany dotyczą m.in. poszerzenia zakresu ulg ustawowych czy ochrony prawnej niektórych pracowników transportu.

Niektórzy eksperci stawiają postulaty dalej idącej zmiany przepisów i nałożenia na samorzady obowiązku organizowania transportu zbiorowego o określonym standardzie. Jest to postulat kuszący. Trzeba mieć jednak na uwadze, że istotą samorządu terytorialnego jest jego samodzielność. Jeżeli w odniesieniu do wszystkich zadań wprowadzone zostaną sztywne wymogi, wówczas automatycznie pojawia się pytanie o środki, które muszą być zapewnione na ich realizację. Możemy oczywiście zapisać w ustawie, że np. każda gmina ma utrzymać sztywnie określoną, minimalną sieć szkół czy placówek ochrony zdrowia, ale bez skierowania odpowiedniego strumienia pieniędzy skończy się to albo zaprzestaniem realizacji innych zadań (tj. tych, w odniesieniu do których nie wprowadzono minimalnych standardów), albo paraliżem samorządów, niebędących w stanie utrzymać odpowiednich kadr.

## 5 Podsumowanie

Samorząd ma wiele instrumentów, by stworzyć i utrzymać sprawny transport – zarówno na obszarze miast i aglomeracji, jak i poza nimi. Kluczową kwestią pozostają pieniądze oraz polityczne priorytety władarzy. W dużych miastach możliwe jest ukształtowanie usług umożliwiających łączenie tradycyjnych i mniej oczywistych sposobów zapewniania mobilności przez gminę lub jej spółki. Jednak w przypadku uznania przez wójtów (burmistrzów) i radnych, że organizacja przewozów jest potrzebna, stworzenie „tradycyjnego” systemu od podstaw jest realne także w wielu z tych gmin, w których dotychczasowa oferta przewozowa jest znikoma lub wręcz żadna. Może to nastąpić równocześnie z sięgnięciem po finansowanie zewnętrzne. Nie musi to również oznaczać działania w pojedynkę. Doświadczenia ostatnich lat pokazują, że możliwe jest utworzenie sprawnie funkcjonujących związków transportowych lub mechanizmów opartych o porozumienia międzygminne.

## Bibliografia

### Literatura:

- M. Czerliński, M. Wolański, *Zrównoważony rozwój mobilności w polskich aglomeracjach – wyzwanie dla rządu czy samorządów?*, „Studia BAS” 2022/3(71).
- K. Grzelec, K. Hebel, O. Wyszomirski, *Zarządzanie zbiorowym transportem miejskim w warunkach polityki zrównoważonej mobilności*, Gdańsk 2020.
- A. Misiejko, *Publiczny transport zbiorowy. Przewodnik dla organów samorządu terytorialnego*, Warszawa 2020.
- M. Wolański i in., *Publiczny transport zbiorowy poza miejskimi obszarami funkcjonalnymi*, Warszawa 2016.
- K. Ziemiński, A. Misiejko (red.), *Organizacja publicznego transportu zbiorowego przez jednostki samorządu terytorialnego ze szczególnym uwzględnieniem prawnych aspektów współdziałania*, Poznań 2016.

### Źródła:

- 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 315/1 ze zm.).
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1343 ze zm.).
- Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201 ze zm.).
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2018 r. poz. 295).
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. z 2018 r. poz. 202).