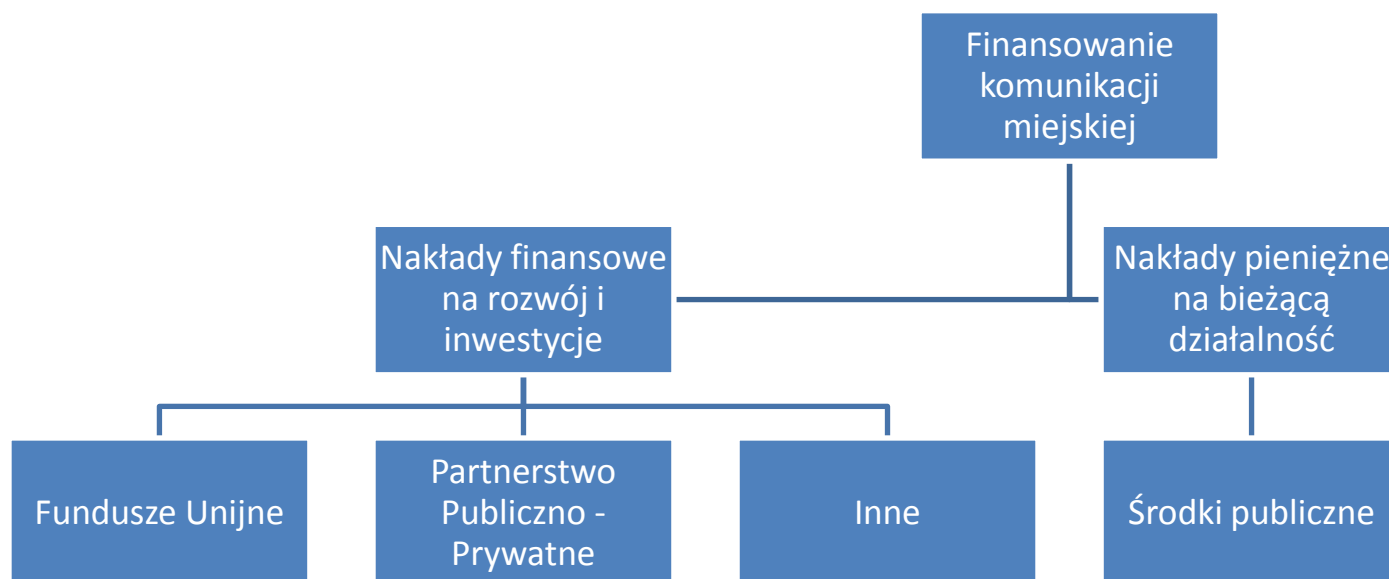


Finansowanie komunikacji miejskiej na przykładzie Miasta Szczecina

Sprawne funkcjonowanie komunikacji miejskiej jest podstawowym elementem współczesnych miast. W dobie wciąż wzrastającej motoryzacji indywidualnej należy podejmować zdecydowane działania mające na celu ograniczenie wykorzystania samochodów osobowych i zachęcenie do korzystania z transportu publicznego. Korzystanie z alternatywnych form przemieszczania się umożliwi ograniczenie kongestii w miastach, co obecnie stanowi największy problem, przyczynie się również do zwiększenia bezpieczeństwa, ograniczenia hałasu i zanieczyszczenia środowiska. Lecz by zachęcić mieszkańców miast do korzystania z komunikacji miejskiej należy w pierwszej kolejności poprawić jakość usług tej formy transportu, umożliwić do nich dostęp oraz zwiększyć częstotliwość. Wszelkie dodatkowe działania, które służą poprawie funkcjonowania i wizerunku komunikacji miejskiej niosą za sobą dodatkowe koszty, które należy ponieść, aby te usprawnienia wprowadzić. Spośród form finansowania komunikacji miejskiej można wyróżnić, te, które służą pokrywaniu kosztów bieżącej działalności i realizacji zadań w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej jak również takie, gdzie przy wykorzystaniu funduszy własnych i obcych istnieje możliwość usprawniania i podnoszenia jakości infrastruktury i suprastruktury komunikacji miejskiej. Ograniczoność środków własnych wymusza konieczność szukania dostępu do środków zewnętrznych. Środki te mogą pochodzić ze źródeł publicznych lub komercyjnych. Jednak źródła komercyjne (które są zwrotne) nie będą finansować deficytowych usług publicznych i w tym wypadku jest konieczność korzystania z funduszy publicznych.

Sposoby finansowania komunikacji miejskiej

Istnieją zróżnicowane sposoby finansowania komunikacji miejskiej w zależności od celu, na jaki to finansowanie ma być przeznaczone. Na potrzeby artykułu autorka posłuży się wybranymi sposobami finansowania komunikacji miejskiej w oparciu o podział przedstawiony na rysunku 1.



Rys. 1. Źródła finansowania komunikacji miejskiej.
Źródło: opracowanie własne.

Ta uproszczona forma wskazująca sposoby finansowania komunikacji miejskiej jest podzielona na dwie grupy. Z jednej strony wskazane są fundusze, które umożliwiają jej rozwój i unowocześnianie, z drugiej strony znajdują się podstawowe sposoby finansowania umożliwiające funkcjonowanie komunikacji miejskiej w miastach. Poniżej przedstawione są w bardziej szczegółowo poszczególne formy wspierania finansowego komunikacji miejskiej.

Środki publiczne - finansowanie realizacji zadań w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

Forma organizacyjno - prawna działalności przedsiębiorstw transportu miejskiego wpływa w dużej mierze na jego sposób finansowania. Jednostki budżetowe zgodnie z ustawą o finansach publicznych za dnia 30 czerwca 2005 roku działają na podstawie planu dochodów i wydatków, które wchodzi w skład budżetu miasta. Natomiast spółki prawa handlowego finansują swoją działalność na podstawie planu ekonomiczno - finansowego, który jest dokumentem wewnętrznym¹. W przypadku finansowania bieżącej działalności podstawową jednostką jest operator lub organizator komunikacji miejskiej w danym mieście. Podmiot ten jest pośrednikiem na linii pasażer – przewoźnik oraz przewoźnik – samorząd lokalny, co wyklucza bezpośrednie zależności finansowe na linii pasażer – przewoźnik oraz samorząd lokalny – przewoźnik. Wśród rodzajów przychodów przedsiębiorstw transportu miejskiego można wymienić: przychody ze sprzedaży usług, dotacje, przychody operacyjne (niezwiązane z podstawową działalnością przedsiębiorstwa) oraz przychody finansowe². Komunikacja miejska jest finansowana ze środków publicznych (środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem, środki z budżetu państwa, wpływy ze sprzedaży biletów oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów³) co wynika z publicznej interwencji w regulację taryfowe oraz ofertę przewozową. Publiczne dopłaty pochodzą z budżetów szczebla lokalnego. Zgodnie z Ustawą z dnia 16 grudnia 2010 roku o Publicznym Transporcie Zbiorowym „finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej może polegać w szczególności na⁴:

- pobieraniu przez operatora lub organizatora opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, lub
- przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu:
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym, lub
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione, lub
 - poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego
- udostępnianiu operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego”.

Tak więc Ustawa jasno określa zależności i obowiązki jednostek samorządu terytorialnego w zakresie finansowania komunikacji miejskiej. Przedsiębiorstwa transportu miejskiego prowadzą analizę finansową, co umożliwia określenie struktury oraz dynamiki źródeł pozyskiwania przychodów. W dużych miastach Polski, duża część wydatków jest pokrywana ze sprzedaży biletów (od 59% w Bydgoszczy do 70% w Radomiu)⁵.

Fundusze Unijne

W kwestii wykorzystania Funduszy Unijnych obowiązują wytyczne Ministra Rozwoju Regionalnego, które dotyczą zasad finansowania ze środków unijnych podmiotów realizujących obowiązek świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym⁶. Celem tych wytycznych jest kompleksowe opisanie sposobu przekazywania jednostkom samorządu terytorialnego dofinansowania ze środków programów operacyjnych na zakup (lub modernizację) składników majątkowych służących transportowi zbiorowemu. Wytyczne mają za zadanie usprawnić wdrażanie programów oraz zapewnić płynną realizację projektów.

¹ *Transport miejski. Ekonomia i organizacja*, [red.] O. Wyszomirski, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008, s. 190.

² *Ibidem*, s. 191.

³ Dz. U. z dnia 7 stycznia 2011 r.

⁴ *Ibidem*, s. 32-33.

⁵ *Transport miejski...*, op.cit., s. 193.

⁶ *Wytyczne w zakresie dofinansowania z programów operacyjnych podmiotów realizujących obowiązek świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym*. MRR/H/22(3)/05/2011, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007 – 2013, Warszawa, 11 maj 2011.

Programy, które można wykorzystywać w tym celu, to:

- Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ) – gdzie projekty dotyczące transportu zawarte są w priorytecie VII „Transport przyjazny środowisku”. Na ten cel przeznaczonych zostało⁷ 7,7 mld euro co stanowi 35 % alokacji z Funduszu Spójności i 28 % całkowitej alokacji środków wspólnotowych przeznaczonych na POIiŚ. W ramach działania VII.3 „Transport miejski w obszarach metropolitalnych” uzyskano 2 014 mln euro dofinansowanie, co stanowi 26 % alokacji priorytetu⁸
- Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007 – 2013 – w ramach tego programu operacyjnego, w III osi priorytetowej (Wojewódzkie ośrodki wzrostu) do końca 2010 roku podpisano 3 umowy o dofinansowanie inwestycji o wartości 103,7 mln €. W ramach priorytetu III.1 (Systemy miejskiego transportu zbiorowego) podpisano 2 projekty o wartości 88,5 mln euro co pozwoliło wykorzystać 25% alokacji na ten cel⁹
- wszystkie Regionalne Programy Operacyjne (RPO) – do 31.07.2011 roku w ramach wszystkich 16 RPO zostało złożonych 43 559 wniosków na łączną sumę 92,3 mld zł. W tym samym okresie podpisano z beneficjentami 21 861 umów o dofinansowanie na kwotę dofinansowania równą 50,3 mld zł, co stanowi 75,6% alokacji na lata 2007-2013. 28,3% wszystkich przyjętych wniosków odnosi się do kategorii Transport¹⁰.

Partnerstwo publiczno – prywatne (PPP)

Partnerstwo publiczno – prywatne oznacza współpracę sektora publicznego i prywatnego przy realizacji danego przedsięwzięcia opartą o podział zadań i ryzyka. PPP może przybierać różne formy współpracy, gdzie sektor prywatny czasowo zarządza obiektami infrastruktury oraz finansuje lub współfinansuje projekty infrastrukturalne. Wykorzystanie tego typu finansowania jest wciąż mało popularne i podchodzi się do niego z dużą rezerwą. Jednym z powodów są rozbieżności wynikające z celów działania sektora publicznego (mającego za zadanie maksymalizować użyteczność publiczną) i sektora prywatnego (nastawionego na zyski). Dlatego też udział sektora prywatnego w finansowaniu obiektów publicznych pełni rolę uzupełniającą w stosunku do pozostałych źródeł finansowania¹¹. 13 grudnia 2008 roku Sejm RP uchwalił Ustawę o Partnerstwie Publiczno – Prywatnym¹², która ma ułatwiać tworzenie dogodnych i przystępnych rozwiązań prawnych, które pozwolą na większą swobodę w realizacji projektów opartych o formułę PPP. Współpraca w ramach PPP może również podlegać zasadom Ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi¹³. Współpraca w ramach PPP może odbywać się na szczeblu lokalnym oraz centralnym. PPP umożliwia samorządom realizację kosztochłonnych przedsięwzięć nawet w przypadku ograniczonych zasobów finansowych. PPP wymaga podpisania umowy długoterminowej pomiędzy podmiotem publicznym, a partnerem prywatnym w oparciu o podział ryzyka w realizacji takich zadań, jak (w odniesieniu do komunikacji miejskiej)¹⁴:

- budowę dróg
- remont obiektu budowlanego
- świadczenie usług z zakresu użyteczności publicznej, czyli usług transportu publicznego
- inne świadczenia (dostarczanie dóbr materialnych i niematerialnych, realizacja pozostałych przedsięwzięć publiczno – prywatnych).

W roku 2010 w Polsce w ramach PPP ogłoszono 61 takich projektów o łącznej wartości ponad 1,8 mld zł. Szacuje się iż w ciągu najbliższych 10 lat nawet jedna szóstka przedsięwzięć infrastrukturalnych powstanie przy wykorzystaniu tej formuły. Przy wykorzystaniu PPP realizowana jest obsługa przewozów w transporcie

⁷ Dane dotyczące stanu na rok 2010 w oparciu o Sprawozdanie roczne POIiŚ za rok 2010.

⁸ <http://www.pois.gov.pl/>, (dostęp: 5.08.2011).

⁹ <http://www.polskawschodnia.gov.pl/>, (dostęp: 5.08.2011).

¹⁰ <http://www.funduszeuropejskie.gov.pl/>, (dostęp: 5.08.2011).

¹¹ K. Brzozowska: *Partnerstwo publiczno – prywatne w finansowaniu infrastruktury transportu w Polsce na przykładzie Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko*. W: *Finansowanie rozwoju transportu europejskiego*. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Szczecin 2009.

¹² Dz. U. z dnia 5 lutego 2009 roku, nr 19, poz. 100.

¹³ Dz. U. z dnia 9 stycznia 2009 roku, nr 19, poz. 101.

¹⁴ A. Matuszewska: *Partnerstwo publiczno – prywatne (PPP) – pojęcia i istota*, „Komunikacja Publiczna”, nr 2/2010 (39).

zbiorowym na terenie gminy Łąży¹⁵. W Warszawie natomiast, realizowane są dwa projekty przy wykorzystaniu tej formy finansowania. Pierwszy dotyczy wymiany wiat na przystankach komunikacji miejskiej, drugi budowy parking podziemnego.

Inne

Do tej grupy form finansowania można zaliczyć wszystko to, co nie zostało wymienione powyżej. Jednak na potrzeby artykułu i chęci przedstawienie bardziej nowoczesnych i zdobywających coraz większe zaufanie form finansowania warto opisać:

- finansowanie transportu publicznego metodą Land Value Capture – jednym z bardziej innowacyjnych i coraz częściej praktykowanych sposobów finansowania transportu publicznego jest mechanizm oparty na wykorzystywaniu wzrostu wartości nieruchomości (Land Value Capture – LVC). Nowe inwestycje transportowe (przykład warszawskiego metra¹⁶) w znaczący sposób wpływają na wartość nieruchomości. Właśnie dzięki temu jest możliwe odzyskanie części kosztów poniesionych na stworzenie tej infrastruktury miejskiej poprzez przechwycenie (na przykład w formie podatku) wzrostu wartości nieruchomości. Tego typu działanie jest możliwe dzięki mechanizmom fiskalnym wiążącym finansowanie z wartością nieruchomości (podatki, ulgi, umowy o współfinansowaniu). Wprowadzenie tej metody również opiera się po części o formułę PPP. Jednak konieczne jest wprowadzenie zmian w zakresie polityki fiskalnej, co umożliwiłoby wykorzystanie w pełni metody LVC¹⁷
- inicjatywa CIVITAS – przy pomocy tej inicjatywy Komisja Europejska realizuje program wsparcia i oceny wdrażania ambitnych, zintegrowanych i stabilnych strategii transportu miejskiego, których zadaniem jest pozytywny wpływ na życie mieszkańców miast europejskich. Inicjatywa CIVITAS I została zainicjowana w 2002 roku w ramach V Programu Ramowego, objęła swoim działaniem 19 miast europejskich. Kolejna edycja CIVITAS II (2005 – 2009) finansowana z VI Programu Ramowego objęła 17 miast. CIVITAS Plus (2008 – 2012) to 25 miast, gdzie dofinansowanie zostało pokryte z 7 Programu Ramowego. Budżet dwóch pierwszych inicjatyw wyniósł łącznie ponad 300 mln €. Działanie podejmowane w ramach CIVITAS to promowanie i wdrażanie stabilnych, czystych i wydajnych środków transportu miejskiego, wprowadzanie zintegrowanych pakietów technologii i środków polityki w dziedzinie energetyki i transportu oraz stworzenie masy krytycznej i rynków dla innowacji¹⁸.

Finansowanie rozwoju komunikacji miejskiej w Szczecinie

Funkcjonowanie komunikacji miejskiej w Szczecinie, od momentu możliwości korzystania z funduszy przedakcesyjnych, a następnie z funduszy europejskich otworzyło drzwi do wykorzystania nowych źródeł finansowania jej rozwoju. Brakuje jednak przykładów wykorzystania partnerstwa publiczno – prywatnego, lecz jest to zapewne kwestia czasu i odkrycia korzyści płynących z tej formy finansowania rozwoju transportu w mieście.

Poniżej zostaną przedstawione zarówno inwestycje transportowe realizowane przez Urząd Miasta Szczecin, a dokładniej Wydział Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska (WGKiOŚ odpowiedzialny za transport w mieście) oraz przewoźników – zarówno szynowych (Tramwaje Szczecińskie Sp. z o.o.) jak również kołowych (SPA Dąbie Sp. z o.o. oraz SPA Klonowica Sp. z o.o.).

¹⁵ Ibidem

¹⁶ Nieruchomości mieszkaniowe na warszawskich Bielanach ulokowane w odległości do 1 km od najbliższej stacji metra mają cenę sprzedaży o 6,7% wyższą niż nieruchomości położone w tej samej dzielnicy, ale dalej od metra. Z kolei w przypadku dzielnicy Targówek nieruchomości mieszkaniowe, znajdujące się w odległości do 1 km od planowanej stacji metra drugiej linii osiągną cenę, która jest o 7,1% wyższa niż cena nieruchomości zlokalizowanych w dalszych częściach dzielnicy. W obu przypadkach zachodzi pozytywna relacja pomiędzy dostępnością infrastruktury transportowej a ceną mieszkania, co stanowi potencjalnie istotne źródło zwrotu z inwestycji transportowych.

¹⁷ Szerzej: F.M. Medda, M. Modelewska, *Finansowanie transportu publicznego metodą Land Value Capture. Zastosowanie dla metra w Warszawie*, Ernst&Young, Program Sprawne Państwo, Warszawa 2011.

¹⁸ Szerzej: <http://www.civitas-initiative.org>

• *Urząd Miasta Szczecin – Wydział Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska*

W zakresie środków publicznych przeznaczonych na dotację na funkcjonowanie komunikacji miejskiej przeznaczonych zostało w 2011 roku 86,3 mln zł. Zadanie to dotyczy zaspokojenia zbiorowych potrzeb wspólnoty, za które odpowiedzialny jest Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego, który podlega Urzędowi Miasta Szczecin i jednocześnie wykupuje usługi transportu lokalnego zbiorowego od przewoźników.

Wśród wydatków na projekty mające wpływ na poprawę stanu komunikacji miejskiej dofinansowanych z funduszy europejskich, można zaliczyć:

- przebudowę ulic: Niemierzyńskiej i Arkońskiej do Al. Wojska Polskiego w Szczecinie – Etap I i II – wartość około 72 mln zł, dofinansowanie z RPO WZ w wysokości 37,7 mln zł (realizacja: Wydział Inwestycji Miejskich)
- budowa Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju – wartość około 232 mln zł, planowane dofinansowanie ze środków POIiŚ w wysokości 106 mln zł (realizacja: Wydział Inwestycji Miejskich)
- budowa i przebudowa torowisk w Szczecinie – wartość około 273 mln zł (w tym około 51 mln zł niekwalifikowanego podatku VAT), planowane dofinansowanie ze środków POIiŚ około 111 mln zł (realizacja WGKiOŚ)
- budowa systemu zarządzania ruchem w Szczecinie – wartość około 10,6 mln zł, dofinansowanie ze środków RPO WZ ok. 8,2 mln zł
- poprawa funkcjonowania transportu miejskiego w aglomeracji szczecińskiej poprzez zastosowanie systemów telematycznych – wartość około 54 mln zł, dofinansowanie ze środków POIiŚ około 29 mln zł (realizacja WGKiOŚ)

• *Tramwaje Szczecińskie Sp. z o.o.*

Spółka ta odpowiedzialna jest za przewozy tramwajowe w mieście. Inwestycje, które będą przez nią realizowane to¹⁹:

- „Zakup niskopodłogowego taboru tramwajowego w Szczecinie” – projekt współfinansowany w ramach POIiŚ. Wartość projektu to 256,5 mln zł, z czego 59% stanowi dofinansowanie. Celem projektu jest zakup 28 niskopodłogowych tramwajów – pierwsza, już zrealizowana, tura dostawy 6 tramwajów w 2010 roku oraz druga tura dotycząca dostawy 22 niskopodłogowych tramwajów w latach 2012 – 2013
- „Modernizacja taboru tramwajowego” – projekt współfinansowany w ramach RPO WZ. Wartość projektu to 24,5 mln zł, z czego 72,42% stanowi dofinansowanie. Celem projektu jest modernizacja 18 wagonów Tatra KT4Dt oraz 10 wagonów 105 N
- „Budowa i przebudowa torowisk w Szczecinie” – projekt współfinansowany w ramach POIiŚ. Wartość projektu to 240 mln zł, z czego 59% stanowi dofinansowanie. Celem nadrzędnym projektu jest rozwój komunikacji tramwajowej stanowiącej alternatywę dla transportu drogowego oraz zwiększenie udziału transportu publicznego w obsłudze mieszkańców Szczecina poprzez wsparcie przyjaznych środowisku systemów transportu publicznego. Celem głównym projektu jest realizacja zasad zrównoważonego rozwoju systemu transportowego w mieście Szczecinie poprzez zwiększenie roli transportu publicznego, w szczególności komunikacji tramwajowej

• *Szczecińskie Przedsiębiorstwo Autobusowe „Klonowica” Sp. z o.o.*

Jest to jedna z dwóch Szczecińskich Spółek Autobusowych działających w Szczecinie, która obsługuje głównie jego lewobrzeżną część. Inwestycje przez nią realizowane to²⁰:

- „Zakup taboru autobusowego na potrzeby SPA „Klonowica” Sp. z o.o. w Szczecinie”. Projekt współfinansowany w ramach RPO WZ. Wartość projektu wyniosła 25,8 mln zł, z czego 18 mln zł stanowiło dofinansowanie. Celem projektu był zakup, w latach 2009 – 2010, 20 sztuk autobusów, w tym 16 sztuk autobusów przegubowych

• *Szczecińskie Przedsiębiorstwo Autobusowe „Dąbie” Sp. z o.o.*

Jest to kolejna Szczecińska Spółka Autobusowa działająca w Szczecinie, która obsługuje głównie prawobrzeżną część miasta. Inwestycje przez nią realizowane to²¹:

- „Zakup taboru autobusowego na potrzeby SPA „Dąbie” Sp. z o.o. w Szczecinie”. Projekt współfinansowany w ramach RPO WZ. Wartość projektu wyniosła 31,1 mln zł, z czego 18,7 mln zł stanowiło dofinansowanie. Celem projektu był zakup, w latach 2009 – 2010, 27 sztuk autobusów marki Solaris, w tym 23 sztuki autobusów przegubowych.

¹⁹ Informacje uzyskane dzięki uprzejmości przedsiębiorstwa Tramwaje Szczecińskie Sp. z o.o.

²⁰ Informacje uzyskane dzięki uprzejmości SPA „Klonowica” Sp. z o.o.

²¹ Informacje uzyskane dzięki uprzejmości SPA „Dąbie” Sp. z o.o.

Podsumowanie

Wykorzystanie różnorodnych form finansowania komunikacji miejskiej umożliwia jej ciągły rozwój i dostosowanie do rosnących wymagań pasażerów. W czasach wciąż rosnącej motoryzacji indywidualnej ważne jest podjęcie zdecydowanych działań mających na celu polepszenie jakości usług transportu zbiorowego, tak aby pasażerowie chętniej wybierali tę formę transportu. Możliwość skorzystania nie tylko z funduszy europejskich, ale także z innych źródeł wsparcia finansowego rozwoju transportu w mieście (jak partnerstwo publiczno prywatne czy na przykład dość nowatorski LVC) umożliwia kształtowanie usług komunikacji miejskiej na coraz wyższym poziomie. Jednak najważniejszym zadaniem jest rozpoznanie tych możliwości finansowania przez jednostki samorządu terytorialnego i podjęcie zdecydowanych działań w kierunku wykorzystania tych instrumentów finansowych.

Streszczenie

Komunikacja miejska wymaga finansowania, aby móc konkurować ze wciąż rozwijającą się motoryzacją indywidualną. Podnoszenie jakości usług transportu zbiorowego w miastach poprzez inwestycje infrastrukturalne i suprastrukturalne wpływa na pozytywne postrzeganie komunikacji miejskiej jako alternatywnej formy przemieszczania się. Niestety ograniczone środki własne nie wystarczają na realizację tego typu zadań. Konieczne jest podjęcie działań zmierzających ku wykorzystaniu innych form finansowania jak fundusze unijne, partnerstwo publiczno – prywatne czy inne formy wsparcia. W artykule przedstawione zostały najważniejsze formy finansowania komunikacji miejskiej oraz przedstawiono wykorzystanie wybranych metod na przykładzie miasta Szczecina.

FINANCING URBAN TRANSPORT BASED ON EXAMPLE OF CITY OF SZCZECIN

Abstract

Urban transport needs financing, so it can compete with still growing individual motorisation. Increasing the quality of public transport in the cities through infrastructural and suprastructural investments has an affect on how urban transport is perceived – as an alternative way of transportation. Completing this type of task is limited due to lack of funds. There is a necessity to use alternative forms of financing such as European Funds, public – private partnership or different ways of backup. Basic forms of urban transport financing has been described in the article. As an example of using specific types of financing – city of Szczecin has been described.

Literatura

- 1) Brzozowska K., *Partnerstwo publiczno – prywatne w finansowaniu infrastruktury transportu w Polsce na przykładzie Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko*. [w:] *Finansowanie rozwoju transportu europejskiego*. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Szczecin 2009.
- 2) Matuszewska A., *Partnerstwo publiczno – prywatne (PPP) – pojęcia i istota*. „Komunikacja Publiczna” nr 2/2010 (39).
- 3) Medda F.M., Modelewska M., *Finasowanie transportu publicznego metodą Land Value Capture. Zastosowanie dla metra w Warszawie*. Ernst&Young. Program Sprawne Państwo. Warszawa 2011.
- 4) *Transport miejski. Ekonomia i organizacja*, [red.] O. Wyszomirski, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008.
- 5) *Wytyczne w zakresie dofinansowania z programów operacyjnych podmiotów realizujących obowiązki świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym*. MRR/H/22(3)/05/2011, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007 – 2013, Warszawa, 11 maj 2011.
- 6) <http://www.civitas-initiative.org>
- 7) <http://www.funduszeuropejskie.gov.pl/>
- 8) <http://www.pois.gov.pl/>
- 9) <http://www.polskawschodnia.gov.pl/>