

Miażdżąca ocena wniosku o dofinansowanie nowych tramwajów dla Szczecina. Poznaliśmy nowe fakty

12.02.2025, 06:00, Andrzej Kraśnicki jr

Znamy szczegóły oceny szczecińskiego wniosku o dofinansowanie zakupu nowych tramwajów z Krajowego Programu Obudowy. Centrum Unijnych Projektów Transportowych wyjaśnia, dlaczego nie przyznało Szczecinowi punktów, na które liczyło miasto.

29 stycznia na Szczecin.Wyborcza.pl opublikowaliśmy informacje dotyczące dokładnej punktacji wszystkich miast, które zakwalifikowały się do konkursu na dofinansowanie z KPO nowych tramwajów.

Organizujące konkurs Centrum Unijnych Projektów Transportowych ogłosiło czterech zwycięzców:

- Bydgoszcz - 6 tramwajów, dofinansowanie 43 mln zł;
- Wrocław - 34 tramwaje, dofinansowanie 202 mln zł;
- Poznań - 30 tramwajów, dofinansowanie 215 mln zł;
- Kraków - 18 tramwajów, dofinansowanie 127 mln zł.

Szczecin zabiegał o dofinansowanie kwotą 81 mln zł kupna ośmiu tramwajów wartych 118 mln zł. Szczeciński projekt zajął piąte miejsce, zdobywając 23 punkty, o jeden mniej niż ostatni na zwycięskiej liście Kraków. Jak to się stało, że Szczecin zdobył tylko 23 punkty, chociaż władze miasta liczyły na więcej?

Pojawiły się dwie wątpliwości.

KPO na nowe tramwaje dla Szczecina

Wątpliwość pierwsza: 1 punkt można było zdobyć, jeśli tabor będzie jeździł w mieście "w którym podjęto uchwałę w sprawie wprowadzenia strefy czystego transportu w okresie realizacji przedsięwzięcia". W Szczecinie podjęte zostały dwie uchwały zapowiadające powstanie takiej strefy. Najpierw, w czerwcu 2024, bardzo ogólna, a następnie, w listopadzie, przewidująca, że SCT powstanie 1 stycznia 2026 roku. W tym kryterium CUPT nie przyznał nam jednak punktu.

Wątpliwość druga to kryterium "przygotowanie przedsięwzięcia do realizacji". Można tu było zdobyć 6 punktów. I tyle zdobyli zwycięzcy. Za co była punktacja?

- 1 punkt za przygotowanie przedmiotu zamówienia - Szczecin to zrobił;
- 1 punkt za przygotowanie przetargu - Szczecin przetarg przygotował;
- 2 punkty za rozpoczęcie przetargu - Szczecin to zrobił;
- 2 punkty za podpisanie umowy z wybranym wykonawcą taboru - także to Szczecin zrobił. Umowa z firmą Modertrans została podpisana 5 grudnia, czyli jeszcze przed zamknięciem oceny wniosków w konkursie CUPT.

Tymczasem Szczecin zamiast spodziewanych sześciu punktów zdobył tylko cztery.

W artykule "[Dlaczego Szczecin przegrał walkę o tramwaje z KPO? Mamy dokładną punktację wszystkich miast. Są wątpliwości i odwołanie](#)" informowaliśmy, że władze Szczecina złożyły odwołanie, podważając wyliczenia komisji konkursowej CUPT.

Nowe tramwaje dla Szczecina. Dlaczego mamy mniej punktów?

Po naszej publikacji błyskawicznie zareagował Igor Podeszwik, znany szczeciński społecznik, którego długoletnią działalność na rzecz miasta "Wyborcza" doceniła, przyznając mu tytuł "Szczupaka 2023".

Podeszwik skierował do CUPT wnioski, w trybie dostępu do informacji publicznej, z prośbą o wyjaśnienie przyczyn niższej niż oczekiwano punktacji Szczecina.

- Właśnie otrzymałem odpowiedź - poinformował "Wyborczą" Podeszwik.

Zacznijmy od kryterium "Przygotowanie przedsięwzięcia do realizacji". Dlaczego nie mamy dwóch punktów, skoro podpisaliśmy umowę z producentem tramwajów? CUPT wyjaśnia:

Nie zostały przyznane 2 punkty, ponieważ umowa z wykonawcą nie została podpisana do dnia zakończenia naboru.

CUPT przywołuje tu paragraf 4, ustęp 6 Regulaminu Konkursu, który brzmi: "Wszelkie decyzje administracyjne lub inne wymagane dokumenty składane wraz z wnioskiem o objęcie przedsięwzięcia wsparciem muszą być wydane najpóźniej w dniu zakończenia naboru wniosków".

Nabór wniosków skończył się 5 lipca. Szczecin dostarczył zaś umowę z producentem tramwajów, która podpisana została 5 grudnia. I nie ma znaczenia to, że w grudniu trwała jeszcze ocena wniosków.

Dokument z CUPT przekazał "Wyborczej", by o jego treści poinformować wszystkich czytelników. Jak CUPT tłumaczy niższą od oczekiwaną punktację?

Podsumowując: potwierdziła się teza, że konkurs premiował te miasta, które dużo wcześniej zainwestowały własne pieniądze w tramwajowy tabor, licząc, że jakieś fundusze zewnętrzne refinansowanie tych zakupów się pojawią. Szczecin zabrał się za procedurę zakupu tramwajów za późno. Regulamin konkursu nie był zaś tajemnicą i można było z niego od początku wywnioskować niekorzystne dla Szczecina fakty.

Nowe tramwaje dla Szczecina i strefa czystego transportu

Miażdżące dla miasta, a przede wszystkim dla radnych rządzącej koalicji, jest natomiast wyjaśnienie CUPT dotyczące braku punktów za Strefę Czystego Transportu.

Przypomnijmy. W czerwcu 2024 radni KO i prezydenckiego klubu OK Polska przegłosowali intencyjną uchwałę o woli utworzenia w Szczecinie Strefy Czystego Transportu. Kilka miesięcy później okazało się, że taka mało konkretna uchwała może nie wystarczyć. W listopadzie przyjęta została jej nowa wersja. Była to uchwała "zmieniająca uchwałę w sprawie wyrażenia stanowiska aprobującego przystąpienie do realizacji działań dotyczących opracowania zasad funkcjonowania Strefy Czystego Transportu celem jej utworzenia na terenie Gminy Miasto Szczecin".

Jak wynika z wyjaśnień CUPT, komisja konkursowa nie dała się omotać taką urzędniczą nowomową i uznała uchwałę za fikcyjną.

Uzasadnienie CUPT brzmi tak: "[uchwała] nie stanowi uchwały o ustanowieniu strefy czystego transportu w rozumieniu przepisów ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, a tym samym uchwały, o której mowa w niniejszych kryteriach. Przesłana przez wnioskodawcę uchwała nie została wydana na podstawie ww. przepisów. Nie spełnia wymogów określonych w art. 40 ust. 2 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Nie jest więc uchwałą, o której mowa w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Nie tworzy strefy czystego transportu – stanowi wyłącznie aprobatę (zobowiązanie) Rady Miasta Szczecin do podjęcia działań, mających na celu jej ustanowienie z datą od 1 stycznia 2026 r. Jednakże utworzenie jej, a w szczególności termin jej utworzenia, jest zdarzeniem przyszłym i niepewnym, ponieważ zależy również od wyniku konsultacji społecznych".

Trudno CUPT-owi nie przyznać racji, jeśli zwrócimy uwagę na to, że radni podjęli uchwałę, przywołując art. 14 ustęp 3 Statutu Miast

Szczecin. Czytamy w nim: "Rada może podjąć apel lub stanowisko, które mają charakter deklaratoryjny i nie rodzą skutków prawnych".

- Równie dobrze mogli wydać stanowisko, że każdy powinien być piękny, młody i bogaty - podsumowuje uchwałę Igor Podeszwik, który w tej sytuacji nie dziwi się, że CUPT nie potraktował dokumentu poważnie i nie naliczył dodatkowego punktu.

Co dalej z nowymi tramwajami dla Szczecina

Jeśli odwołanie Szczecinie nie zostanie uwzględnione, co - patrząc na przytoczoną argumentację CUPT - wydaje się mało realne (chyba że coś zostanie "załatwione" w sposób polityczny), to miasto nie otrzyma dofinansowania na osiem nowych, dwukierunkowych tramwajów. W tej sytuacji ma dwa wyjścia:

- pierwsze to zakup jedynie czterech tramwajów ze wsparciem unijnego programu Fenix, na co fundusze są zapewnione;
- drugie to zakup dodatkowych ośmiu kolejnych tramwajów bez wsparcia KPO, a tylko z własnego budżetu z perspektywą, że w ciągu kilku lat pojawią się jakieś oszczędności w funduszach unijnych i zakup będzie mógł być refinansowany.

Redagował Grzegorz Szaro