

Są eurofundusze z KPO na zakup nowych tramwajów, ale Szczecin prowadził taką politykę komunikacyjną, że może mieć problemy

24.05.2024, Andrzej Kraśnicki jr

Jest konkurs, w którym można zdobyć aż 85 proc. dotację na zakup niskopodłogowych tramwajów. Regulamin preferuje te miasta, które rozpoczęły przygotowania do takich zakupów, czyli nie Szczecin.

Konkurs ogłosiło rządowe Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Do rozdysponowania jest ponad 865 mln zł. Źródłem są fundusze z Krajowego Programu Odbudowy. Oferta jest bardzo atrakcyjna, bo można liczyć na pokrycie aż 85 proc. wydatków na zakup nowych, niskopodłogowych tramwajów. Przy tak dużym dofinansowaniu oznacza to, że dzięki programowi kupionych zostanie 88 tramwajów.

KPO na tramwaje

To teoretycznie znakomita wiadomość dla Szczecina, który jest w grupie miast posiadających sieć tramwajową i ogromne potrzeby jeśli chodzi o nowy tabor. Kiedy jednak wczytaliśmy się w regulamin konkursu, szybko okazało się, że Szczecin nie pasuje do warunków konkursu. Dlaczego?

Przy ocenie wniosków brane będzie pod uwagę sześć kryteriów, za które można zdobyć łącznie 29 punktów. W dwóch kryteriach - w których do zdobycia jest łącznie 10 punktów - Szczecin, jeśli złoży wniosek, otrzyma zero.

Nie otrzymamy zatem czterech punktów za Strefę Czystego Transportu, bo jej w Szczecinie nie ma i nie zanoszą się, żeby była.

Nie otrzymamy też sześciu punktów za przygotowanie się do inwestycji. W tym kryterium można zdobyć punkty za to, że jest przygotowany przetarg na zakup tramwajów. Maksymalna liczba jest za podpisaną umowę z firmą, która pojazdy dostarczy.

Szczecin nie zrobił nic, by przygotować się do zakupu nowego taboru tramwajowego (oczywiście nie licząc słownych deklaracji). O tym, że taka polityka może się zemścić, pisaliśmy w artykule "Co z budową tras tramwajowych w Szczecinie i nowymi tramwajami? Ambitne plany, ale w większości na razie mało realne".

Miasta szykowały się na konkurs

W rywalizacji o 85-procentowe dofinansowanie konkurencja będzie duża, stąd też liczy się każdy punkt. Szczecin miałby szansę na dofinansowanie, gdyby wcześniej przygotował się do zakupu tramwajów. Jak?

Tramwaje Warszawskie szykują się do przetargu od miesięcy.

- Organizujemy procedury, piszemy specyfikację. Oczekujemy na środki z KPO - mówi w wypowiedzi dla portalu Transport Publiczny Wojciech Bartelski, prezes Tramwajów Warszawskich.

Kraków ogłosił trzy przetargi pod koniec 2023 roku. Chce zamówić łącznie 90 tramwajów różnych typów (stąd trzy przetargi).

Toruń swój przetarg ogłosił w marcu tego roku. Chce zamówić 20 pojazdów, z czego 15 ma mieć dofinansowanie z KPO. Miasto zdecydowało się na ten wyprzedzający ruch, bo w branży komunikacyjno-komunalnej uruchomienie KPO na zakup taboru tramwajowego nie było tajemnicą.

Mało czasu na wydanie funduszy unijnych

Tym wyprzedzającym ruchom nie należy dziwić się z dwóch powodów. Pierwszy to świadomość, że tramwajowe fundusze z KPO należy wydać i rozliczyć do 30 czerwca 2026 roku. Nie ma zatem zbyt wiele czasu na przygotowania i realizację. Stąd też przekonanie, że preferowane będą projekty najdalej zaawansowane. Samorządy niczym przy tym nie ryzykowały, bo przetarg można zawsze unieważnić, lub zastosować metodę znaną przy zakupach pociągów przez samorząd województwa zachodniopomorskiego. Polegała na ogłoszeniu przetargu na dostawę 4 pociągów z opcją dostarczenia kolejnych czterech, jeśli pojawi się unijne dofinansowanie.

Drugi powód pośpiechu to moce produkcyjne firm oferujących nowe tramwaje. Szanse na dostawę pojazdów do końca 2026 roku mają ci, którzy pierwsi złożą zamówienie.

Szczecin przyjął inną politykę, która być może miała sens w poprzednich perspektywach unijnych, gdy czasu na realizację inwestycji było więcej. W obecnej perspektywie czasu na wydanie i rozliczenie eurofunduszy jest mniej i nie dotyczy to tylko KPO, ale również funduszy na lata 2021-2027 (z możliwością rozliczenia do 2029 roku). I to też nie jest niespodzianką, bo o presji na szybkie i sprawne wydawanie unijnego wsparcia zwracał uwagę np. zachodniopomorski Urząd Marszałkowski. Już podczas prezentacji pierwszych pomysłów na wydanie puli eurofunduszy dla zachodniopomorskiego mowa była o preferowaniu projektów o dalekim stopniu zaawansowania.

Szczecin nie jest zadowolony z konkursu KPO

Szczeciński Urząd Miasta, w informacji przekazanej "Wyborczej", zapewnia, że w przypadku konkursu tramwajowego w ramach KPO gmina "na bieżąco śledzi informacje dotyczące tego naboru i jest wstępnie zainteresowana uczestnictwem, dostrzegając równocześnie szereg ryzyk i zagrożeń".

Te "ryzyka i zagrożenia" to elementy, które opisaliśmy wcześniej.

"Proszę zauważyć, że w kryteriach wymagane jest m.in. wdrożenie w mieście Strefy Czystego Transportu, ale też wysoka dojrzałość projektu – tzn. optymalnie zawarcie umowy z dostawcą jeszcze przed złożeniem wniosku, a przynajmniej ogłoszenie postępowania zakupowego"- czytamy w przekazanej nam przez magistrat informacji.

Szczeciński Urząd Miasta zwraca też uwagę na to, że na złożenie wniosku jest tylko 45 dni, co też preferuje lepiej przygotowanych do takich inwestycji.

Ciekawe jest to, że magistrat niezbyt przychylnie patrzy na wysoki poziom dofinansowania (85 proc.)

"Zwracaliśmy jako miasto Ministerstwu Funduszy i Polityki Regionalnej poprzez Unię Metropolii Polskich uwagę, że w takim przypadku zainteresowanie naborem może wielokrotnie przekroczyć alokację. Powielany jest tym samym schemat, w którym wsparcie uzyska zaledwie kilka projektów w całym kraju – przede wszystkim tych, które w całości lub z minimalnymi brakami będą wpisywały się w opublikowane w dniu wczorajszym kryteria" - pisze Urząd Miasta.

Te kryteria to wspomniana Stefa Czystego Transportu i zaawansowanie przetargu.

Czy będą nowe tramwaje dla Szczecina?

Urząd Miasta nie wyklucza, że złoży wniosek o dofinansowanie, ale "w pierwszej kolejności na poziomie Gminy Miasto Szczecin prowadzona jest dogłębna analiza kryteriów wyboru projektów w naborze i szans na maksymalizację punktacji naszego ewentualnego projektu" - czytamy w odpowiedzi.

Magistrat wydaje się wręcz zaskoczony formułą konkursu KPO: "Taki doraźny (niemal bezprecedensowy) charakter naboru i dokładna analiza kryteriów wyboru projektów w powiązaniu z analizą sytuacji budżetowej miasta będą determinować naszą ostateczną decyzję o złożeniu i zakresie wniosku o dofinansowanie".

Dowodem na zaskoczenie jest też odpowiedź na interpelację radnego Przemysława Słowika, która została przygotowana jeszcze przed ogłoszeniem kryteriów konkursu KPO.

"Jak wynika z odpowiedzi jaką uzyskałem w interpelacji, jesteśmy gotowi. Mamy projekt na zakup 30 wagonów całkowicie niskopodłogowych. W tym 10 tramwajów dwukierunkowych" - napisał w czwartek wieczorem radny Słowik na swojej stronie na Facebooku, nie znając jeszcze regulaminu konkursu.

Magistrat najwyraźniej spodziewał się zupełnie innych kryteriów i większej puli tramwajów, przy mniejszym dofinansowaniu.

Jakie są szanse w obecnych realiach? Według naszych nieoficjalnych informacji, dla miast, które są tak samo nieprzygotowane jak Szczecin, pozostanie dofinansowanie łącznie na 5 do 10 tramwajów. Przy dobrym przygotowaniu wniosku i zawałczeniu o maksymalną punktację w pozostałych kryteriach, z tych resztek "tortu" można coś zdobyć.

Takie kryterium to np. "promocja transportu zbiorowego". Tu punkty można zdobyć jeśli tramwaje będą poruszać się po trasie, na której sygnalizacja świetlna będzie preferować komunikację miejską. Doceniana jest też eksploatacja tramwajów na pasach wydzielonych z ogólnodostępnego ruchu.

Można też zdobyć punkty za to, że "przedsięwzięcie dotyczy połączenia generatorów ruchu, w tym w szczególności: zintegrowane węzły przesiadkowe (w tym parkingi „park and ride”)".

Wnioski w konkursie można składać do 5 lipca.

Eurofundusze trzeba sprawnie wydawać

Kryteria w konkursie organizowanym przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych można traktować jako zapowiedź, że podobne pojawią się w innych projektach. Liczyć się będzie przygotowanie do realizacji inwestycji. To zaś może okazać się kluczowe jeśli zostanie zwiększona pula na inwestycje w budowę i modernizację tras tramwajowych. Z tej, która jest do dyspozycji obecnie, Szczecin otrzyma wsparcie jedynie na dokończenie modernizacji torów na Pomorzany oraz zwrot części kosztów budowy nowych torów na Krzekowie. Miasto ma jeszcze tylko jedną gotową dokumentację - przedłużenie linii na ul. Ku Słońcu. Pozostałe plany, czyli np. linia tramwajowa wzdłuż ul. Mieszka I, ograniczają się tylko do prostych obrazków w formie prezentacji.