

Koalicja Obywatelska w Szczecinie ma tylko pół roku na udowodnienie, że potrafi rządzić. Musi zapewnić środki na ważny cel

06.05.2024, Andrzej Kraśnicki jr

Koalicja Obywatelska ma w ręku wszystkie narzędzia, by zwiększyć pulę unijnego dofinansowania przeznaczonego na budowę i modernizację torów tramwajowych w dużych miastach. Przykład Szczecina, w którym ma współrządzić, pokazuje, jak ważne jest to zadanie

Koalicja Obywatelska jest największą siłą w rządzie Donalda Tuska, w którym ze Szczecina jest kilku polityków. Ten rząd ma dobre relacje z Komisją Europejską. Na Pomorzu Zachodnim KO ma władzę w sejmiku, a w Szczecinie 19 z 31 radnych. Przy takim układzie władzy nie ma przeszkód mogących być usprawiedliwieniem dla jakiejś niemocy w sprawie dystrybucji funduszy unijnych (np. takich jak wetujący ustawy prezydent Andrzej Duda).

Szczecin ma za mało eurofunduszy na tramwaje

W takich politycznych realiach do załatwienia, i to w trybie pilnym, jest sprawa zwiększenia unijnej puli na inwestycje w komunikację tramwajową. Rząd PiS pozostawił po sobie w spadku wyjątkowo niesprawiedliwy podział unijnego tortu. Szczecinowi przypadło około 300 zł na mieszkańca, a mniejsze samorządy otrzymywały nawet ponad 1 tys. zł na mieszkańca. W najnowszej puli funduszy europejskich Szczecin na budowę i modernizację

torów tramwajowych ma dofinansowanie w wysokości niecałych 200 mln zł. W tej, której rozliczenie zakończyło się z końcem grudnia 2023 r., mieliśmy około 400 mln zł. Jeśli weźmiemy pod uwagę wzrost kosztów pracy i materiałów budowlanych w ostatnich latach, a także skutki inflacji, można powiedzieć, że na obecną perspektywę 2021-2027 mamy na ten cel ponad dwa razy mniejsze wsparcie.

Szczupłość eurofunduszy na komunikację szynową nie jest zresztą tylko problemem Szczecina, ale każdego z miast, które ma ten rodzaj miejskiego transportu.

Na co w Szczecinie wystarczy eurofunduszy

W praktyce dla Szczecina oznacza to katastrofalny marazm w rozwoju komunikacji tramwajowej. Unijne wsparcie wystarczy tylko na odzyskanie części wydatków na budowę torów tramwajowych wzdłuż nowego odcinka ul. Sosabowskiego oraz na dokończenie modernizacji linii tramwajowej na Pomorzany wzdłuż ul. Powstańców Wielkopolskich wraz z pętlą Pomorzany. To część wielkiego - także unijnego - projektu z minionej perspektywy, która zaliczyła duży poślizg i wiąże się z drastycznym wzrostem kosztów.

Nie ma unijnych pieniędzy na budowę tramwaju do Mierzyna, nie mówiąc już o innych liniach, na które nie ma zresztą gotowej dokumentacji. Nie ma mowy nawet o modernizacji torów do pętli "Ludowa", o której prezydent Szczecina zaczął się mówić w kontekście uruchomienia w jej sąsiedztwie fabryki firmy Vestas. Nawet gdyby tej fabryki nie było, tory na tej trasie wymagałyby pilnej modernizacji, czego dowodem są regularne wykolejenia.

To wszystko dzieje się sytuacji, kiedy Komisja Europejska stawia na zeroemisyjną komunikację miejską, ze szczególnym uwzględnieniem transportu szynowego. Coś tu jest ewidentnie nie tak. Trzeba to naprawić.

Odpowiedzialność Koalicji Obywatelskiej w Szczecinie

Koalicji Obywatelskiej powinno na tym zależeć. Właśnie przejmuje sporą część władzy w Szczecinie. To nie będzie już sytuacja z minionej kadencji, w której KO popierała uchwały przygotowywane przez ekipę Piotra Krzystka, zadowolając się umieszczaniem w budżecie drobnych inwestycji firmowanych przez swoich radnych. Teraz KO ma mieć swoich zastępców prezydenta. W połączeniu z bezwzględną większością w radzie miasta i kiepskim wynikiem komitetu Piotra Krzystka (ma tylko pięciu swoich radnych), oznacza to realne współzrządzenie Szczecinem i możliwość podejmowania kluczowych decyzji. Także w sprawie komunikacji miejskiej,

która - jak wynika z kampanii wyborczej przed wyborami samorządowymi - jest jednym z najważniejszych tematów poruszanych przez szczecinian.

Jaki stąd wniosek? Jeśli Koalicji Obywatelskiej nie uda się zwiększyć unijnej puli na inwestycje tramwajowe, to przed kolejnymi wyborami właśnie to ugrupowanie będzie tłumaczyć się z tego, dlaczego nie powstały nowe linie tramwajowe i nie ma nowego taboru. Za pięć lat najmłodsze szczecińskie, w pełni niskopodłogowe tramwaje (Swingi), będą miały już 17 lat. Polityczni konkurenci będą mogli śmiało pozować na tle podstarzałego taboru i pytać, co KO zrobiła, by w Szczecinie pojawiły się nowsze wozy. I to na KO spadnie odpowiedzialność za zaniechania, bo przecież nie na Piotra Krzystka kończącego karierę prezydencką (to jego ostatnia kadencja), co oznacza, że dla nikogo przed kolejnymi wyborami nie będzie już konkurentem.

Euro dla Szczecina. Mało czasu na naprawę błędów

Decyzja w sprawie korzystniejszych dla dużych miast zmian w podziale funduszy unijnych musi zapaść jeszcze w tym roku. To ostatni dzwonek, by zdążyć z przygotowaniem dokumentów, projektów, przetargów i wreszcie z realizacją inwestycji. W tej perspektywie unijnej obowiązuje zasada n+2, co oznacza, że na wydanie i rozliczenie funduszy europejskich będzie czas do końca 2029 roku. Sama torowa inwestycja może trwać 2-3 lata.

Przygotowanie projektu zajmuje ok. dwóch lat. Dlatego decyzje w sprawie korekty wysokości przyznanych środków na miejski transport szynowy muszą zapaść szybko, bo i tak ewentualne inwestycje byłyby realizowane "na styk".

Reasumując: Koalicja Obywatelska w Szczecinie nie ma czasu na spokojną konsumpcję wyborczego zwycięstwa, czyli np. poświęcenie pierwszych miesięcy sprawowania władzy w mieście na obsadzenie przeróżnych stanowisk. Bo już te pierwsze miesiące nowej kadencji zdecydują o tym, co politycy KO przeczytają o swoich dokonaniach za pięć lat.