

Znamy treść odwołania Szczecina w sprawie dopłaty do tramwajów z KPO. Są też wieści o używanych pojazdach z Berlina

05.03.2025, 07:03, Andrzej Kraśnicki jr

Walcząc o dodatkowe punkty w konkursie o dofinansowanie nowych tramwajów z Krajowego Planu Odbudowy, Szczecin nie wraca do niefortunnej uchwały o Strefie Czystego Transportu. Sprawdziliśmy też, co dzieje się w sprawie kupna używanych tramwajów z Berlina.

Jak już informowaliśmy, [Szczecin nie znalazł się na liście zwycięzców konkursu na dofinansowanie zakupu nowych tramwajów z Krajowego Programu Odbudowy](#). Organizator, czyli Centrum Unijnych Projektów Transportowych, nie przyznało Szczecinowi punktów w dwóch kryteriach.

Zero punktów dla Szczecina za strefę czystego transportu

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. Uzasadnienie CUPT wyjaśniające brak punktu za te uchwały 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".

Okazało się też, że uchwała została podjęta na podstawie 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".

Podsumowując: komisja oceniająca w CUPT wnioski, nie dała się nabrać i wytknęła, że szczecińskie uchwały nic tak naprawdę nie znaczą, są co najwyżej polityczną deklaracją.

Zero punktów za umowę z producentem tramwajów

Punktów nie otrzymaliśmy także w 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.

Odwołanie Tramwajów Szczecińskich

Wszystko opisaliśmy szczegółowo w artykule ["Miażdżąca ocena wniosku o dofinansowanie nowych tramwajów dla Szczecina. Poznaliśmy nowe fakty"](#). Informowaliśmy wówczas, że spółka Tramwaje Szczecińskie złożyła odwołanie do CUPT. Teraz poznaliśmy

jego treść. Dokument dostał od CUPT radny Marek Duklanowski i udostępnił "Wyborczej".

To, co od razu rzuca się w oczy przy lekturze czterostronicowego dokumentu, to brak wątku uchwał w sprawie strefy czystego transportu. Tramwaje Szczecińskie nie próbują zatem podważyć miażdżącej oceny CUPT w tym zakresie.

Odwołanie miejskiej spółki sprowadza się do próby udowodnienia, że powinny zostać przyznane punkty za "Przygotowanie przedsięwzięcia do realizacji".

Tramwaje Szczecińskie przywołują to paragraf 8 regulaminu konkursu, w którym czytamy, że "w trakcie oceny spełnienia kryteriów [...] istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia wniosku o objęcie przedsięwzięcia". Załącznik 4a wspomnianego regulaminu odnosi się wprost do kryterium "Przygotowanie przedsięwzięcia do realizacji", który, według Tramwajów Szczecińskich, "wyraźnie i jednoznacznie przewiduje możliwość poprawy lub uzupełnienia wniosku na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru". Spółka przywołuje zdanie: "Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru".

Tramwaje Szczecińskie twierdzą, że "bezsprawną datą graniczną zakończenia etapu oceny spełnienia kryteriów wyboru jest dzień 20 grudnia 2024 r."

Jeśli przyjąć taką interpretację, to Szczecin zdążył uzupełnić wniosek, bo umowa z producentem tramwajów, firmą Modertrans, została podpisana 5 grudnia i jeszcze tego samego dnia została wysłana do CUPT.

Na razie nie wiadomo kiedy CUPT rozpatrzy szczecińskie odwołanie.

Co z używanymi tramwajami z Berlina?

Są też nowe ciekawe informacje na temat używanych tramwajów z Berlina, które mógłby kupić Szczecin. To wciąż dość mgliste plany, bo korespondencja z BVG, czyli berlińskim przewoźnikiem, ma nieformalny charakter.

"Zapytanie skierowane do BVG miało charakter czysto informacyjny, bez określania przez Spółkę jej potrzeb w zakresie ilości. Tramwaje Szczecińskie otrzymały od BVG wstępną, niewiążącą odpowiedź w tej sprawie, w której zawarto ogólną informację ilustrującą ew. harmonogram wycofywania z eksploatacji pojazdów przez przewoźnika, a także typy pojazdów przewidzianych do wycofania" - informuje spółka Tramwaje Szczecińskie w odpowiedzi na pismo, które skierował do niej wspomniany już radny Duklanowski.

Co jednak wiadomo o tramwajach z BVG? Z przekazanych informacji wynika, że na sprzedaż będą tramwaje typu GT6 zarówno jednokierunkowe (lata produkcji 1994-1998), jak i dwukierunkowe (rok produkcji 1999). Są one całkowicie niskopodłogowe.



Tramwaj GT6 na obrzeżach Berlina. Do zakupu tych pojazdów przymierzają się Tramwaje Szczecińskie fot. Michał Kraśnicki

"Ponieważ Spółka nie prowadzi żadnych negocjacji z BVG, w związku z czym nie ma informacji co do ceny, którą chciałby uzyskać przewoźnik BVG po wycofaniu pojazdów z eksploatacji i przeznaczeniu ich do sprzedaży" - czytamy w piśmie z Tramwajów Szczecińskich.

Wiadomo jedynie, że berliński przewoźnik będzie pozbywał się pierwszych tramwajów dopiero pod koniec 2025 r.



Tramwaje GT6 na obrzeżach Berlina. Do zakupu tych pojazdów przymierzają się Tramwaje Szczecińskie fot. Michał Kraśnicki

Tramwajowy test w zajezdni Golęcín

Niezależnie od potencjalnych zakupów w Berlinie, Tramwaje Szczecińskie przygotowują się do roszad w zajezdniach w związku z zamówieniem w poznańskim Modertransie 12 całkowicie niskopodłogowych, dwukierunkowych tramwajów Gamma. Pojazdy dotrą do Szczecina w 2026 r. Te tramwaje w pierwszej kolejności zastąpią pojazdy Tatra T6A2, czyli dwuwagonowe składy (są w sumie 23 takie zestawy) stacjonujące w zajezdni Golęcín.



Skład Tatr T6A2 Fot. Cezary Aszkielowicz / Agencja Wyborcza.pl

W "Wyborczej" informowaliśmy, że są wątpliwości, czy w związku z tym w zajezdniach uda się pomieścić wszystkie tramwaje. Żeby znaleźć miejsce w zajezdni [Pogodno](#) na nowe pojazdy (czy też używane z Berlina), trzeba z niej przenieść na Golęcín przegubowe Tatry. Kiedy przed laty trafiły do Szczecina, uznano, że - ze względu na układ torów - nie będą one mogły wjechać do hali zajezdni.

Teraz, 24 lutego, zostało to przetestowane. "Dwuwagonowy skład tramwajów KT4Dt wykonał wjazdy na każdy z 14 torów w halach w zajezdni Golęcín, zarówno przodem, jak i w ruchu wstecznym z tylnego pulpitu. Wszystkie wykonane manewry zakończyły się wynikiem pozytywnym" - czytamy w piśmie Tramwajów Szczecińskich, które wyjaśniają, że "w związku z powyższym już w trakcie realizacji dostaw zakupionych 12 nowych tramwajów Gamma do zajezdni Pogodno, część tramwajów KT4Dt zostanie relokowana do zajezdni Golęcín".



Zmodernizowane tramwaje Tatra KT4Dt jako skład na linii 1 fot. Andrzej Kraśnicki jr

Co dalej z zajezdniami tramwajowymi w Szczecinie?

Są też wiadomości w sprawie modernizacji i rozbudowy tramwajowej bazy w Szczecinie. Spółka Tramwaje Szczecińskie potwierdza, że "obecnie nie ma w planach przebudowy Zajezdni Golęcín, są tylko wykonywane bieżące naprawy". Chodzi o naprawę dachu, posadzki, kanałów itp.

Wykonany został za to pierwszy krok do rozbudowy zajezdni Pogodno. Na wniosek Tramwajów Szczecińskich, miejskie Biuro Planowania Przestrzennego od roku przygotowuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego "Zawadzkiego – Klonowica 9". Jego zapisy umożliwią rozbudowę zajezdni.

"Prace projektowe będą mogły być zainicjowane dopiero po uchwaleniu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego" - zastrzegają jednak Tramwaje Szczecińskie.

Do rozbudowy będą też oczywiście potrzebne pieniądze, ale na tę inwestycję nie ma na razie w planach finansowych miasta ani grosza.