

## **Brak projektów, nowego taboru, zrujnowana zajezdnia i przegrany konkurs. Szczecińskie tramwaje pędzą na ścianę**

17.02.2025, 05:55, Andrzej Kraśnicki jr

**Przegraliśmy konkurs na dofinansowanie nowych tramwajów, a jeśli nawet kupimy używane z Berlina, to nie będzie ich gdzie pomieścić. Ten konkurs do reszty obnażył brak strategii rozwoju komunikacji miejskiej w Szczecinie. Obrazu chaosu dopełniają wypowiedzi dwóch wiceprezydentów.**

Nieprzyjemnym zimnym prysznicem skończyła się rywalizacja Szczecina o dofinansowanie zakupu ośmiu nowych niskopodłogowych, dwukierunkowych tramwajów.

Przegraliśmy, bo umowę z producentem podpisaliśmy pół roku po zakończeniu naboru wniosków. Przegraliśmy, bo szczecińscy radni tworzący koalicję rządzącą miastem próbowali oszukać organizatora konkursu, czyli Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Przyjęli uchwałę o powołaniu Strefy Czystego Transportu, która tak naprawdę była jedynie mętną deklaracją, że może coś takiego powstanie. Zero punktów za te oba kryteria mówi wiele. Szczegóły wyjaśniałem w artykule ["Miażdżąca ocena wniosku o dofinansowanie nowych tramwajów dla Szczecina. Poznaliśmy nowe fakty"](#).

### **Szczecin i tramwaje z KPO**

Władze Szczecina złożyły odwołanie, bo nie zgadzają się z punktacją. - Czekamy - pociesza słuchaczy Radia Szczecin radny Piotr Kęsik z prezydenckiego klubu OK Polska, zapewniając, że "jesteśmy w grze".

Na co czekamy i w jakiej grze jesteśmy?

*Można tylko liczyć na jakąś politycznie sterowaną ingerencję (czyli działania jak za rządów PiS), bo regulamin konkursu jest prosty i zwyczajnie ustawił nas tam, gdzie jesteśmy: w miejscu bez dofinansowania.*

Zostawmy na boku wiarygodność zapewnień radnego Kęsika, którego zawodowy związek z komunikacją tramwajową w ostatnich latach ograniczał się do brania przez jego firmę regularnych zleceń na pranie tapicerek siedzeń w tramwajach Swing, a umowy zawsze były tak skonstruowane, by wartość żadnej z nich nie przekraczała kwoty, po której przekroczeniu byłby już wymagany przetarg.

W planowaniu, strategii, podejmowaniu odważnych, ale przemyślanych decyzji jesteśmy daleko w tyle. Poznań, Kraków, Wrocław i Bydgoszcz wygrały tramwajowy konkurs CUPT, bo dla nich nie jest wiedzą tajemną, jak działają fundusze unijne. Nie jesteśmy przecież w Unii Europejskiej od roku.

*Fundusze zdobywają ci, którzy mają jasną strategię, regularnie inwestują w tabor, wykładają 100 proc. własnych pieniędzy, słusznie zakładając, że jak będzie jakiś konkurs, to pieniądze dostaną ci, którzy już coś zrobili i można ich wydatki od ręki rozliczyć.*

Szczecin czekał z ogłoszeniem przetargu na nowe tramwaje zbyt długo, by mieć szansę w tej rywalizacji. O tym, że miasto przesypia kolejne porcje eurofunduszy, alarmowałem w marcu 2024 r. w artykule ["Prezydent Szczecina podważa sens części trwającej już tramwajowej inwestycji za 100 mln zł? Poważny błąd na Krzekowie"](#).

Jak na ironię, kilka kilometrów od szczecińskiego urzędu miasta jest siedziba politycznie zaprzyjaźnionego z magistratem urzędu marszałkowskiego. Ów urząd - dzięki eurofunduszom i stosując taką politykę jak Poznań czy Kraków w przypadku tramwajów - w nieco ponad 10 lat całkowicie zmodernizował flotę zachodniopomorskich pociągów regionalnych. Po naukę nie było zatem zbyt daleko.

## **Tramwaje w Szczecinie i Koalicja Obywatelska**

Czy ostatecznie wybory samorządowe, wygrana Koalicji Obywatelskiej i wzięcie przez nią większej odpowiedzialności za miasto spełniły oczekiwania na zmiany na lepsze?

Nadzieję miałem przez chwilę, a jej podstawą było [umieszczenie w budżecie Szczecina pieniędzy na szlifowanie szyn](#). Robi się to, by nawet nowe, kilkuletnie szyny, utrzymywać w należytym stanie. Takie operacje - na które lokalna prasa nawet nie zwraca uwagi - odbywają się od lat w innych polskich miastach. W naszym to wręcz sensacja, bo obędzie się pierwszy raz w powojennej historii Szczecina!

*Odebrałem to jako sygnał, że zaczyna się dostrzegać nie tylko nośne politycznie hasło "nowe tramwaje", ale także dość przyziemne, mało medialne, a jednak szalenie ważne zadania.*

Nadzieja zgasła, gdy w studiu portalu [wszczecinie.pl](#) spotkałem się na dyskusji o szczecińskich tramwajach z Łukaszem Kadłubowskim, zastępcą prezydenta Szczecina. To były radny Koalicji Obywatelskiej delegowany na stanowisko wiceprezydenta odpowiedzialnego między innymi za komunikację miejską.

To, co usłyszałem, zdumiało nie tylko mnie, ale także obecnych w studiu niezależnych ekspertów: doktora Krystiana Pietrzaka, wiceprezesa szczecińskiego oddziału Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP, wykładowcę Politechniki Morskiej i prof. Stanisława Iwana, dziekana Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu Politechniki Morskiej. Na Mieszka I są największe problemy komunikacyjne i tam tramwaj powinien być priorytetem - oznajmił Łukasz Kadłubowski.

### **Dwaj wiceprezydenci Szczecina i różne priorytety**

Problem w tym, że Łukasz Kadłubowski najwyraźniej utożsamia ruch samochodowy na tej arterii z potokami potencjalnych pasażerów. A to dwie różne sprawy. Samochodowy ruch tworzą tu przede wszystkim

auta wjeżdżające do miasta spoza Szczecina i z południowej części prawobrzeża, a nie mieszkańcy okolic osiedli Reda i Nowa Cukrownia, którzy wybraliby tramwaj, gdyby był.

I jeszcze drobny, ale wymowny szczegół. Nie ma jakiegokolwiek elementu dokumentacji tej inwestycji. Jej przygotowanie, razem z przetargiem, zajęłoby trzy-cztery lata. Do tego dwa lata na budowę. Jakby nie liczyć, wychodzimy poza czas obecnego budżetu Komisji Europejskiej. Owszem, to inwestycja warta zaplanowania w przyszłości, ale czy priorytet?

Wymowne jest to, że zupełnie inną hierarchię zadań związanych z komunikacją tramwajową podał Michał Przepiera, zastępca prezydenta Szczecina odpowiadający za inwestycje. Zaledwie kilka dni po wspomnianym występie Łukasza Kadłubowskiego, Michał Przepiera wyjaśnił na portalu [gs24.pl](http://gs24.pl), że dla niego priorytetem jest przedłużenie linii tramwajowej na ul. Ku [Słońcu](#) do granicy z Mierzynem. Projekt i pozwolenia są, a inwestycja jest nawet na liście rezerwowej inwestycji, które mogą otrzymać dofinansowanie z UE.

Przepiera wymienił także inne priorytety: budowę torów do nowego mostu Kłodnego (o ile powstanie), tory wzdłuż ulic 26 Kwietnia, Santockiej, Witkiewicza i Sosabowskiego oraz przedłużenie linii tramwajowej na prawobrzeżu. O torach na ul. Mieszka I nawet nie wspomniał.

*Oczywiście to, o czym mówił Przepiera, również pozostaje w sferze fikcji, bo poza tramwajem do Mierzyna nie ma dokumentacji innych inwestycji tramwajowych.*

- Nie chcemy tworzyć "półkowników" - próbował wyjaśniać ich brak Łukasz Kadłubowski, gdy został o to spytany w studiu [wszczecinie.pl](http://wszczecinie.pl).

Chodzi o projekty, które sporo kosztują, ale z powodu braku finansowania trafiają na półkę. To też przykład braku znajomości zasad obowiązujących w UE. Dobre, przygotowane projekty na owych półkach zbyt długo nie leżą.

Widać tu zresztą pewien brak konsekwencji. Budowa Trasy Północnej miała zerowe szanse na unijne dofinansowanie, a jednak dokumentacja projektowa powstała i była aktualizowana aż do czasu przekierowania na nią wsparcia z budżetu państwa.

### **Naprawdę nie stać nas było na nowe tramwaje?**

Osią dyskusji o komunikacji miejskiej w studiu wszczecinie.pl był sens kupowania w Berlinie używanych tramwajów. W obecnej sytuacji to w zasadzie jedyne wyjście, by zrobić krok do przodu związany z taborem.

Łukasz Kadłubowski uzasadniał go jednak w sposób, który nie zabrzmiał zbyt poważnie. Zastępca prezydenta wyjaśniał bowiem, że wymiana floty tramwajowej na całkowicie nową kosztowałaby około 3,5 mld zł, czyli równowartość rocznego budżetu Szczecina. Brzmi to dramatycznie, ale taka teza jest naciągana. Wymiana stu tramwajów, bo takie są realne potrzeby, to koszt około 1,5 mld zł. Poza tym nikt nigdy nie oczekiwał, że Szczecin będzie się porywał na takie jednorazowe wydatki.

Spójrzmy na to inaczej. Ostatnie poważne zakupy tramwajowe były w Szczecinie 15 lat temu (kiedy miasto kupiło to [Swingi](#)).

*Gdyby Szczecin przez ostatnie 15 lat przeznaczył łącznie 1,5 mld na 100 tramwajów, to - przy średnim unijnym dofinansowaniu na poziomie 75 proc. - wydałby z własnego budżetu 375 mln zł. To po 25 mln zł rocznie.*

Dla porównania: roczne koszty utrzymania Fabryki Wody to 60 mln zł. To pewne uproszczenie, ale pokazuje, że inwestowanie w nowy tabor nie było poza miejskim zasięgiem.

### **Zajezdnia w ruinie. Nie mamy miejsca na tramwaje**

Miarą poziomu klęski komunikacji miejskiej i polityki tramwajowej [w Szczecinie jest też sprawa zakupu używanych tramwajów z Berlina.](#)

*To pomysł dobry, ale nawet na ten zakup nie jesteśmy przygotowani.*

Berlińskie, niskopodłogowe tramwaje GT6 w liczbie około 30 sztuk, bo do tyłu się przemierzamy, mogą stacjonować tylko w zajezdni "[Pogodno](#)", która ma odpowiednio nowoczesne zaplecze do obsługi takich tramwajów. Zastąpią mocno już wyeksploatowane, także berlińskie Taty T6A2D, które z kolei stacjonują w zajezdni "Gołęcin".

Aby pomieścić GT6 na Pogodnie, należałoby przerzucić na "Gołęcin" jakieś starsze tramwaje. To jednak niemożliwe.

*Z tramwajów stacjonujących na Pogodnie żaden nie wjedzie do hali na Gołecinie. Są to bowiem tramwaje przegubowe, które tak "łamią" się na łukach zajezdni "Gołęcin", że zahaczałyby o słupy dzielące wjazdy na poszczególne tory w hali.*

Tu nie może być zaskoczenia, bo fakt ten wyszedł na jaw już kilkanaście lat temu, kiedy do Szczecina przyjechały pierwsze berlińskie Taty w wersji przegubowej. Wówczas jeszcze planowano gruntowną modernizację i rozbudowę zajezdni "Gołęcin". Miało się to odbyć w ramach "torowej rewolucji". Inwestycja wypadła z planów w 2018 r., gdy okazało się, że dokumentacja może kosztować więcej, niż planowano. O jakich kwotach mowa? Najtańsza oferta opiewała na 3,33 mln zł. Miasto zaplanowało na ten cel tylko 1,33 mln zł. Zabrakło dwóch milionów. W skali Szczecina to tyle, co nic.

Osobną sprawą jest ogólny stan techniczny tej zajezdni. "Ruina" to określenie łagodne. Żal ludzi, którzy tam pracują.

Spółka aktualnie jest w trakcie analiz możliwości rozmieszczenia taboru na poszczególnych zajezdniach, w przypadku zakupu nowych lub używanych tramwajów - odpowiedział mi rzecznik Tramwajów Szczecińskich Wojciech Jachim, gdy spytałem o pomysł na rozlokowanie tramwajów po nowych zakupach.

**Tramwaje Szczecińskie bez pomysłu**

Oczywiście można dziś zastanowić się nad sensem inwestowania w Gołecin. Położenie blisko rzeki (a więc wilgoć i większe ryzyko korozji), niemal na końcu mocno wyeksploatowanej linii na Gocław, bardzo mało miejsca - to wszystko przemawia na "nie". Tym bardziej że obok zajezdni "Pogodno" jest spora rezerwa terenu, a po rozbudowie tras tramwajowych wozy mogą wyjeżdżać z niej trzema trasami (przez Krzekowo, [Niebuszewo](#) i al. Wojska Polskiego).

To jednak wymaga kompleksowego pomysłu na komunikację miejską przygotowanego przez ludzi z pasją i wiedzą, jak działa współczesny transport publiczny i jakie są dostępne mechanizmy finansowe. Są tacy w Szczecinie, ale działają poza polityczno-towarzyskim układem, w którym liczy się to, by dobrnąć spokojnie do emerytury, czerpiąc do końca kadencji profity wynikające z trwania przy władzy.

*A może pora wykorzystać apolitycznych ekspertów, zbudować think tank, czyli niezależny zespół doradczy, który podpowie, co należy zrobić? Od rzeczy najprostszych, po bardziej skomplikowane.*

Na razie można powiedzieć, że szczecinianie siedzą w starym tramwaju, który pędzi prosto na ścianę.

Jakby tego było mało, nadciąga kolejna katastrofa, tym razem związana z funkcjonowaniem Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej. To temat na kolejną publikację. Jak widać, pożarów do ugaszenia nie brakuje.

*Redagował Piotr Szyliński*