

Nowe tramwaje dla Szczecina. Pilnie potrzebujemy lobbingu w Warszawie w sprawie dofinansowania z KPO

13.11.2024, 06:03, Andrzej Kraśnicki jr

**Maleją szanse Szczecina na zakup 12 nowych, niskopodłogowych tramwajów. Rysuje się niekorzystny dla nas sposób rozdzielania dofinansowania z Krajowego Programu Obudowy. Trzeba działać.**

O tym, że szczeciński tabor tramwajowy wymaga unowocześnienia, nikogo przekonywać nie trzeba. W inwestycjach w ten środek transportu zatrzymaliśmy się na początku XXI wieku, zadowolając się w ostatnich latach modernizacjami coraz bardziej archaicznych tramwajów z Berlina, pamiętających połowę lat 80. XX wieku.

### **Szczecin i problemy z nowymi tramwajami**

Od wiosny alarmowaliśmy, że Szczecin może przespać kolejną szansę na dofinansowanie nowego taboru tramwajowego. Kiedy rządowe Centrum Unijnych Projektów Transportowych ogłosiło konkurs na aż 85-procentową dotację na zakup niskopodłogowych tramwajów, okazało się, że regulamin preferuje te miasta, które rozpoczęły przygotowania do takich zakupów. Czyli nie Szczecin.

Zemściło się nie tylko to, że nie mamy, ani nawet (wówczas) nie przygotowaliśmy się do utworzenia strefy czystego transportu. Największym problemem okazało się, że nie było przygotowanego przetargu na nowe tramwaje, nie mówiąc już o gotowych do rozliczenia projektach.

Teoretycznie można czekać na konkursy, na umowy o dofinansowanie i dopiero ogłaszać przetargi. Inne miasta od lat wybierały jednak bardziej skuteczny model. Ogłaszały przetargi, a potem

"wyszarpowały" unijne dotacje, także te pochodzące z resztek unijnych funduszy, które trzeba było szybko wydać, by nie przepadły. Mając niemal gotowe do rozliczenia inwestycje, szybko taką gotówkę zdobywały. Tak zrobił np. Kraków, który działając tą śmiałą, ale skuteczną metodą, w modernizacji taboru wyprzedza nawet Warszawę. Wrocław też może posłużyć za dobry przykład.

### **Nowe tramwaje dla Szczecina. Jeden przetarg**

Ten alarmowy dzwonek jakoś zadziałał i Szczecin rozpoczął walkę o dofinansowanie zakupu nowych tramwajów. Ogłoszony 1 lipca przetarg na nowe tramwaje dotyczy nie tylko kupna czterech pojazdów, na które mamy gwarancję dofinansowania z unijnego funduszu "Fenix", ale także ośmiu kolejnych wozów, o ile uda się zdobyć dofinansowanie z KPO.

Wniosek o wsparcie z KPO został złożony w czwartek 4 lipca, w przedostatnim możliwym dniu. Termin upływał bowiem 5 lipca. Kilka dni wcześniej szczecińscy radni przegłosowali uchwałę otwierającą drogę do utworzenia w Szczecinie strefy czystego transportu, co daje kilka dodatkowych punktów w rywalizacji konkursowej.

Dziś sprawa przetargu wygląda następująco: w najbliższych dniach rozstrzygnięty zostanie przetarg, w którym jedynym oferentem na dostawę czterech niskopodłogowych, dwukierunkowych tramwajów jest poznański Modertrans. Firma oferuje nowoczesne, sprawdzone w Poznaniu i Wrocławiu tramwaje Gamma. Zamówienie kolejnych ośmiu jest opcją zależną od tego, czy Szczecin załapie się na dofinansowanie z KPO. I tu mamy problem.

### **Walka o fundusze z KPO na nowe tramwaje**

Fundusze z KPO muszą być rozliczone do końca 2026 r. Polska ma do dyspozycji pierwszą transzę (27 mld zł) od kwietnia 2024. We wtorek minister funduszy i polityki regionalnej Katarzyna Pełczyńska-Nałęcz poinformowała, że kolejne 40 mld zł z KPO trafi Polski jeszcze przed świętami.

Presja na wykorzystanie tych funduszy w stu procentach rośnie. To oznacza jedno: szanse na nie mają projekty już zaawansowane, a najlepiej już zrealizowane.

Co to oznacza dla Szczecina? To, że w rywalizacji o pulę z KPO faworytami stają się takie miasta jak Kraków i Wrocław, które mają gotowe do rozliczenia inwestycje. Dopływ gotówki z KPO (aż 85 proc. dofinansowania) pozwoli im spiąć finansowanie na kolejne zakupy, których procedury dawno już się rozpoczęły, a nawet zakończyły. Ryzyko się opłaciło. Czy Szczecina nie było na to stać? Z poprzedniego budżetu unijnego Szczecin wydał pieniądze na sześć dwukierunkowych, częściowo niskopodłogowych moderusów beta i modernizację archaicznych tatr z lat 80. XX w.

Wrocław kupił w tym czasie 56 moderusów beta, 46 moderusów gamma (całkowicie niska podłoga) i 24 tramwaje Pesy (również całkowicie niska podłoga). Stolica Dolnego Śląska jest oczywiście większa od Szczecina, ma większy budżet. Czy jednak aż tak większy, że kupiła 20 razy więcej tramwajów?

### **Szczecin ma szansę kupić 12 nowych tramwajów**

Dziś jesteśmy w sytuacji, w której takie miasta jak Kraków i Wrocław mają daleko bardziej zaawansowane projekty gotowe do rozliczeń, a Szczecin nierozstrzygnięty przetarg. Co wybierze dysponujące funduszami rządowe Centrum Unijnych Projektów Transportowych, które czuje presję na stuprocentowe wykorzystanie gotówki z KPO? Odpowiedź jest oczywista. Tak jak oczywisty jest lobbing polityków z Krakowa i Wrocławia, którym zależy na tym, by jak największa pula "tortu" z KPO trafiła do ich miast. Ci politycy działają na tyle skutecznie, że - jak wynika z naszych nieoficjalnych informacji - CUPT może podjąć decyzje na korzyść tych miast. Wówczas Szczecin o dodatkowych ośmiu tramwajach nie ma co marzyć.

Nie namawiałbym na walkę o te pieniądze, gdybym wiedział, że nie jesteśmy w stanie kupić i rozliczyć funduszy z KPO na osiem

tramwajów do końca 2026 roku. To jest jednak jak najbardziej realne. Wystarczy rozstrzygnąć przetarg na cztery tramwaje i rozszerzyć zamówienie na osiem kolejnych. Poznański Moderus zdąży je wyprodukować o czasie.

Potrzebny jest jednak lobbing w CUPT. Ma go Kraków, ma Wrocław. O szczecińskim nie słyszałem. Trochę to zaskakujące w sytuacji, w której Szczecin ma rządzie silną reprezentację. Niestety, wśród ministrów i wiceministrów nie ma fachowców od transportu publicznego.

### **Udało się z Pendolino, niech się uda z tramwajami**

Jakaś siła przebicia jednak jest. Do Szczecina, dzięki działaczom PO, ma dojeżdżać od 15 grudnia Pendolino. Nie jestem zwolennikiem takiej zmiany. To zabieg czysto propagandowy, który ma znaczenie tylko wizerunkowe, bo na czas podróży nie wpłynie. Jeśli jednak udało się "przekonać" państwową spółkę PKP Intercity do takiej decyzji, to może uda się przekonać CUPT, że Szczecin potrafi wykorzystać fundusze z KPO do końca 2026 roku? W przeciwieństwie do Pendolino ma to większy sens, pożytek i dałoby miastu realne korzyści.

Oczywiście gdzieś w tle pozostanie pytanie, jak to się stało w ostatnich latach, że Wrocław, Kraków, Poznań zamawiały po kilkadziesiąt nowych tramwajów, a nam się uda cztery, być może dwanaście? Ale to już zupełnie inny temat. Wywalczmy chociaż ten tuzin. Mam nadzieję, że szczecińscy politycy mają taką siłę przebicia. Czasu nie zostało zbyt wiele. Kluczowe decyzje zapadną w najbliższych tygodniach.