

Świnoujskie duby smalone Cejrowskiego

Autor tekstu: **Mariusz Agnosiewicz**

Na antenie Radia Koszalin Wojciech Cejrowski wspólnie z Andrzejem Rudnikiem [znęcali się](#) (<http://www.swinoujskie.info/2017/05/09/cejrowski-tunel-w-swinoujsciu-to-przekret-za-tyle-pieniadze-mozna-postawic-3-mosty>) nad inwestycją budowy tunelu pod Świną łączącego wyspy Wolin i Uznam. Cejrowski stwierdził, że jest to przekręt, ponieważ za planowaną kwotę 912 mln zł można wybudować trzy mosty. Zakochany na zabój w Ameryce dziennikarz jako odniesienie cenowe podał, że za taką cenę to Donald Trump buduje na Manhattanie 80-piętrowe wieżowce z marmurami i złotymi klamkami. Jako odniesienie cenowe do inwestycji tunelowych podał przykład najdłuższego norweskiego tunelu Lördal oraz tunel pod Alpami. Wezwał też, by mieszkańcy przy najbliższych wyborach samorządowych wybrali inną władzę, która zatrzyma tę inwestycję.

Sprawdźmy zatem dane, które podał Cejrowski.

Wydrążony w skale tunel norweski w istocie kosztował znacznie mniej niż tunel pod Świną (113 mln dol. vs 240 mln dol.), pomimo, że ma on długość 24,5 km, zaś tunel polski ma mieć 1,5 km, tyle że była to inwestycja sprzed 20 lat!

Oddany w ubiegłym roku do użytku bazowy tunel kolejowy Świętego Gotarda w Alpach Szwajcarskich stanowi już lepsze odniesienie cenowe. Tunel alpejski ma 57 km długości i kosztował 11 mld euro, a zatem 1 km tunelu kosztował 810 mln zł (w polskim przypadku to koszt 608 mln zł). Choć oczywiście trudno jest porównywać oba projekty, jakkolwiek oba mają być wykonane w takiej samej technice TBM, szwajcarskie koszty jednostkowe były wyższe o 30%.



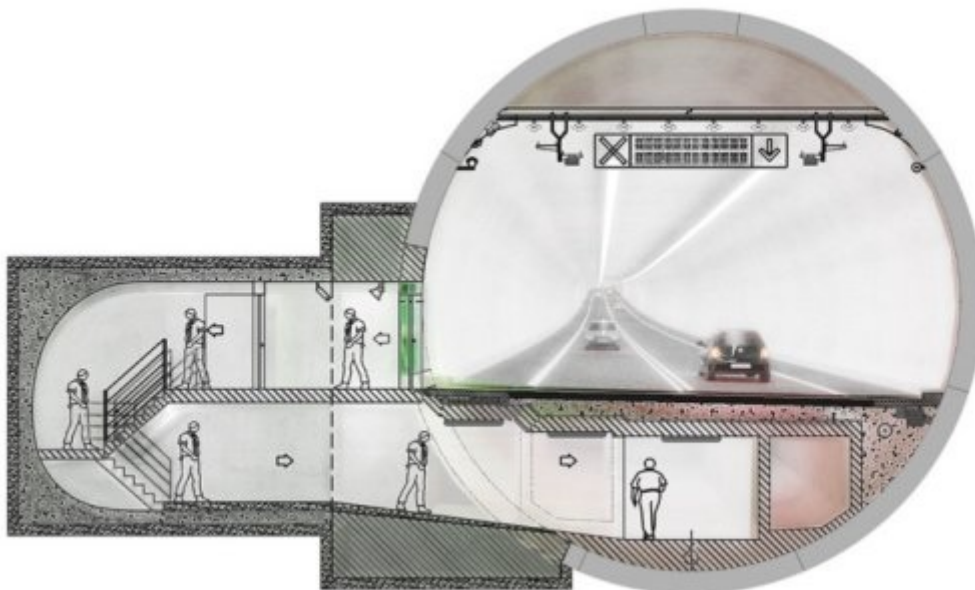
Maszyna drążąca TBM

Nie wiem jakie trzy mosty można by wybudować zamiast tego tunelu, być może gdzieś w Chinach budują tego rodzaju mosty za 300 mln zł. Ale weźmy ukochane przez Cejrowskiego USA. Akurat w Nowym Jorku [budują](#) (<http://www.budowle.pl/wiadomosc,w-nowym-jorku-otwiera-nowy-most-kosciuszki,338>) obecnie pierwszy raz od 50 lat nowy duży most, który notabene sporo ma wspólnego z Polakami, gdyż ma on łączyć „polską” dzielnicę Greenpoint i nosi imię Tadeusza Kościuszki. Most ma 2 km długości i 30 m szerokości, a jego koszt to — bagatela — 555 mln dolarów a zatem 2,1 mld zł!

Ale możemy też sobie porównać koszt świnoujskiego tunelu do mostu budowanego w Polsce. W 2012 oddano do użytku Most Północny w Warszawie o długości 800 m. Inwestycja ta kosztowała Racjonalista.pl

1,15 mld zł!

Dlaczego ma powstać tunel a nie most? W [studium wykonalności](http://www.swinoujscie.pl/pl/news/content/6851) (http://www.swinoujscie.pl/pl/news/content/6851) powstałym w 2010 brano oczywiście pod uwagę budowę mostu, tyle że to nie może być pierwszy lepszy most nad rzeczką. Mówimy o ujściu Odry do Bałtyku. Wybudowanie mostu niskowodnego byłoby tańsze o ok. połowę, tyle że taki most nie stanowi stałego połączenia, i byłby zamknięty dla ruchu samochodów 5,3 godz. na dobę. W analizie tej zapewne brano pod uwagę tylko obecny ruch statków, nie brano natomiast perspektywy rozwoju żeglugi śródlądowej na całej Odrze. Generalnie więc trzeba by wybudować most wysokowodny. Koszt takiego mostu o prześwicie pionowym pod mostem 67 m, oszacowano na 1,2-1,7 mld zł. Tyle że transport konstrukcji wielkogabarytowych wymaga ok. 80 m prześwitu. Można zatem przyjąć, że budowa mostu, który miałby jakiś sens kosztowałaby nie trzy razy taniej, jak sobie wymyślił Cejrowski, lecz dwukrotnie drożej!



Tyle że cena to zdecydowanie nie wszystko. Pomysł budowy mostu zablokowałoby ...wojsko. W Świnoujściu znajduje się baza NATO. Przez most można by ją relatywnie łatwo zablokować. Nie buduje się mostów w sąsiedztwie infrastruktury wojskowej.

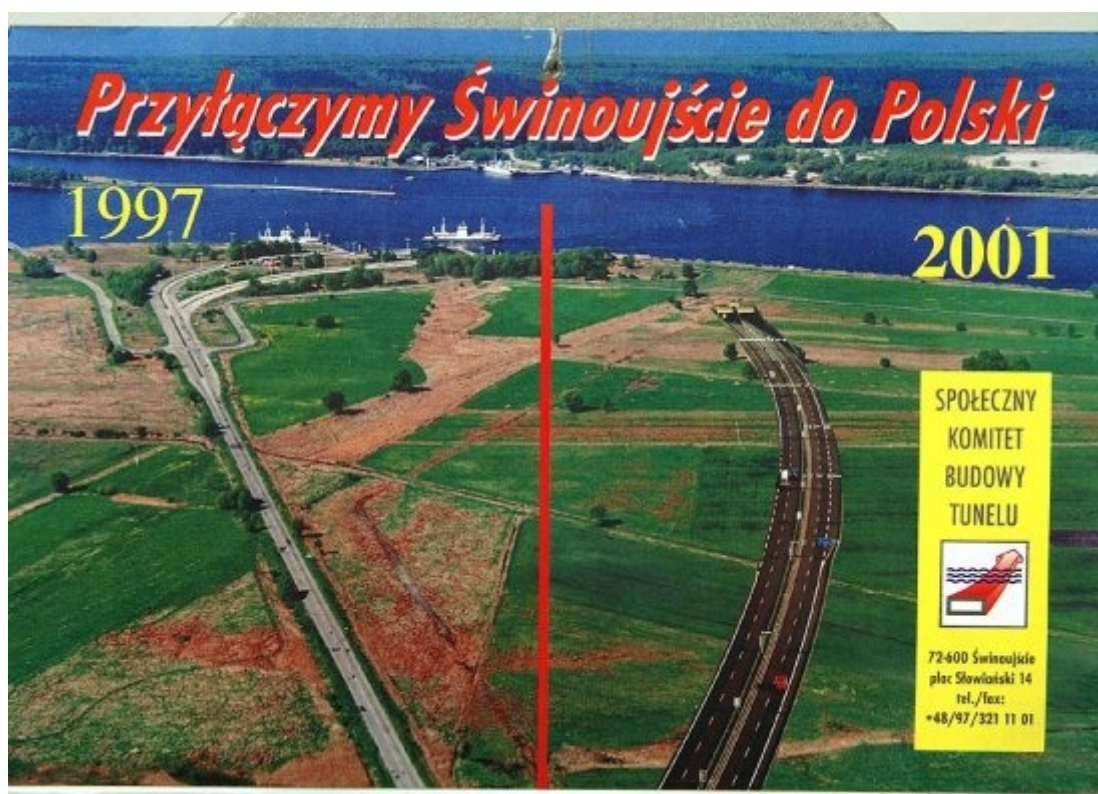
A zatem planowana budowa tunelu ma być tańsza niż tunelów budowanych za granicą, ma być tańsza i znacznie sensowniejsza niż budowa mostu, jak natomiast wyglądają te wydatki w kontekście inwestycji samorządowych? Głównym hitem inwestycyjnym polskich samorządów w ostatnich latach były aquaparki. Niektórzy uważają, że przybytki te to pomysł świata finansowego na skubanie naiwnych samorządów. W roku 2012 (wy)budowano [150 tego rodzaju obiektów](http://www.wspolnota.org.pl/aktualnosci/aktualnosc/miliony-topione-w-aquaparkach) (http://www.wspolnota.org.pl/aktualnosci/aktualnosc/miliony-topione-w-aquaparkach), czyli jeden na dwa powiaty. Koszt budowy aquaparku to 50-100 mln zł. Ponieważ są to inwestycje trwale nierentowne, więc po wybudowaniu samorząd musi do takiej antyinwestycji dokładać średnio 1 mln zł rocznie. W efekcie coraz więcej miast bierze pod uwagę zamykanie aquaparków. Przez aquaparki polskie samorządy zadłużyły się na kilka miliardów złotych, w efekcie wiele z nich na lata zablokowało sobie możliwość realizacji inwestycji rentownych i potrzebnych gospodarczo.

Budowa świnoujskiego tunelu to inwestycja strategiczna i geopolityczna. Położone na 44 wyspach Świnoujście to jedyne polskie miasto, którego większa część nie ma lądowego połączenia z resztą kraju, ma natomiast takie [połączenie z Niemcami](http://pl.wikipedia.org/wiki/Peenebr%C3%BCcke_Wolga_st) (http://pl.wikipedia.org/wiki/Peenebr%C3%BCcke_Wolga_st). Choć jest to miasto strategiczne dla Polski, pisze się o nim, że znalazło się [za burta kraju](http://zagle.se.pl/wydarzenia/swinoujscie-za-burta-kraju-promem-tunelem-mostem-czy-jachtem,1_14108.html) (http://zagle.se.pl/wydarzenia/swinoujscie-za-burta-kraju-promem-tunelem-mostem-czy-jachtem,1_14108.html).



Realny koszt budowy tego tunelu dla strony polskiej to jedynie 15% wartości inwestycji, ponieważ 85% obciążą UE. Realny zatem polski koszt tunelu to zaledwie 136 mln zł. Inaczej mówiąc, za obiekt strategiczny jakim jest tunel świnoujski Polska zapłaci mniej niż za budowę aquaparku w Poznaniu (<http://www.poznan.pl/mim/main/kultura-fizyczna-sport-i-turystyka,poi,4137/budowa-zespolu-sportowych-basenow-olimpijskich-w-ramach-kompleksu-sportowo-rekreacyjnego-termymalt-anskie,50006.html>), na który miasto dało 93 mln zł, zaś państwo 50 mln zł.

Nazywanie tej inwestycji przekrętem świadczy o wyjątkowym oderwaniu od problemów kraju. W istocie bowiem decyzja o budowie tego tunelu to wydarzenie o wymiarze historycznym. W tym roku po kilkudziesięciu latach gadania [1] o potrzebie połączenia Świnoujścia z Polską, podpisano wreszcie umowę (http://mib.gov.pl/2-514324a4ec938-1797717-p_1.htm) o dofinansowaniu budowy tego tunelu.



Inwestycję tę postrzegam komplementarnie z inwestycją budowy przekopu przez Mierzę Wiślaną. Ta ostatnia wyzwala wschodnią rubież polskiego Pomorza z zależności od Rosji. Tunel świnoujski to element emancypacji od Niemiec. O ile jednak uzależnienie od Moskwy miało charakter

dość stabilny, o tyle uzależnienie od Niemiec ziem zachodnich wyraźnie zaczęło przyspieszać i pogłębiać się w ostatnich latach. Świadczy o tym cały szereg konkretnych decyzji zarówno po stronie niemieckiej, jak i poprzedniego rządu, m.in.:

— Przez lata Niemcy konsekwentnie skupowali położone na ścianie zachodniej zakłady energetyczne. Zależna od głównego niemieckiego koncernu energetycznego E.ON spółka E.DIS skupowała w ostatnich latach polskie elektrociepłownie leżące w miastach województw zachodniopomorskiego oraz lubuskiego. Rozpoczął się proces przepinania energetycznego tych miast pod energię Niemiec. W 2013 Słubice zostały podpięte pod Frankfurt nad Odrą.

— W 2014 Urząd Lotnictwa Cywilnego [przekazał Niemcom](#) (http://www.defence24.pl/wywiad_polaczek-polska-przes-trzen-powietrzna-bezprawnie-przekazana-niemcom) kontrolę przestrzeni powietrznej nad Szczecinem.

— W kwietniu 2015 minister środowiska zawarł z Niemcami [umowę](#) (<http://www.money.pl/gospodarka/wiadomosci/artyku/niemcy-odra-budowa-inwestycja>, 69,0,2313029.html) o ochronie przeciwpowodziowej na granicznym odcinku Odry — w ten sposób, że status Odry został ustalony na kategorię rzeki regionalnej na której rozwój nie można aplikować o fundusze europejskie. Poprzez tę umowę zablokowano możliwość przekształcenia Odry w międzynarodową drogę wodną, choć akurat ta polska rzeka ma do tego najlepszy potencjał. Problem w tym, że Odra robiłaby wówczas konkurencję Łabie i portom hamburskim, w które Niemcy zainwestowali dużo pieniędzy. W efekcie, by dziś myśleć poważnie o rozwoju żeglugi śródlądowej trzeba renegotjować z Niemcami tę umowę.

Na tym właśnie polega geopolityczny i strategiczny kontekst inwestycji takich jak tunel świnoujski, co swego czasu trafnie zauważył Lech Kaczyński mówiąc, że [silne Pomorze Zachodnie to jest polska racja stanu](#) (<http://300polityka.pl/live/2017/05/06/kaczynski-mo-j-sp-brat-mowil-silne-pomorze-z-achodnie-to-polska-racja-stanu-i-my-to-powtarzamy>). Jego przewidywania geopolityczne dotyczące polityki wschodniej okazały się trafne: w 2008 w Gruzji przewidział to, co wydarzyło się w 2014 na Ukrainie (warto tutaj dodać, że nie tylko on wówczas to przewidział, Kouchner, francuski minister spraw zagranicznych przewidział to jeszcze dokładniej wskazując, że po agresji na Gruzję, kolejnym krokiem Rosji będzie aneksja Krymu; różnica polegała na tym, że w efekcie tych prognoz Francja postanowiła porzucić pryncypia unijne na rzecz Nord Stream, Polska przeciwnie: zintensyfikowała kurs na dywersyfikację energetyczną).

Dlaczego silne Pomorze Zachodnie to jest polska racja stanu? Ponieważ w razie kontynuowania polityki, której częścią jest wygaszanie stoczni i zakładów produkcyjnych oraz budowa aquaparków, region ten będzie coraz bardziej dla Polski stracony. Dojdzie do paradoksu: Polska, która jest z różnych względów najważniejszym państwem bałtyckim, zostanie zupełnie na Bałtyku stłamszona przez Niemcy i Rosję, które mają nad Bałtykiem miejsce drugorzędne.

Pierwszym elementem budowy silnego Pomorza Zachodniego był projekt największego na Bałtyku gazoportu. O ile sam gazoport służyć ma dywersyfikacji energetycznej, o tyle jego lokalizacja akurat w Świnoujściu to był już element polityki zachodniej państwa. Projekt gazoportu przedstawiono na początku 2006 roku i miał być ulokowany w Gdańsku. Gdy Marcinkiewicza zastąpił Kaczyński, lokalizacja została przeniesiona do Świnoujścia. Gazoport miał być gotowy w 2010, ale po zmianie władzy spadł z listy priorytetów i usiłowano przenieść projekt z powrotem do Gdańska. Ostatecznie gazoport został otwarty dopiero w 2016. W efekcie tego opóźnienia, Niemcy i Rosja zdążyły pod Świnoujściem położyć rurę Nord Stream, która ograniczyła potencjał świnoujskiego gazoportu, Niemcy usiłowali początkowo zablokować jego budowę nasyłając organizacje ekologiczne, i w końcu w efekcie opóźnienia Rosja zdążyła wybudować w Kaliningradzie fabrykę LNG, którego eksport do Polski rozpoczął się przed ukończeniem polskiego gazoportu. Mimo tego świnoujski gazoport spełni swoją rolę wzmacniania polskiego Pomorza Zachodniego.

Drugim elementem tej polityki zachodniej jest wskrzeszenie wygaszonej stoczni szczecińskiej, która może odgrywać wiodącą rolę w przyszłym polskim przemyśle stoczniowym.

Trzecim elementem jest opracowanie strategii rewitalizacji żeglugi śródlądowej, w której Odra ma największy priorytet.

Czwartym elementem jest wreszcie budowa tunelu, który połączy wyspę Uznam z Polską.

Tysiąc lat temu pod Świnoujściem, jak zaświadcza Adam z Bremy, istniało największe miasto ówczesnej Europy, [Wineta](#) (<http://racjonalista.pl/kk.php/s,9860>), „które stało się bogate dzięki towarom wszystkich północnych narodów”. Było to epicentrum gospodarcze całego Bałtyku. Konsekwentnie realizowana wyżej nakreślona polityka zachodnia państwa może przywrócić ujściu Odry do Bałtyku jego kluczową rolę, która zarazem skonsoliduje cały zachodni obszar kraju.

Przypisy:

[1] [Pierwszy projekt](#) budowy tunelu pod Świną powstał w III Rzeszy w roku 1939, polskie plany rozpoczęły się na początku lat 60.

Mariusz Agnosiewicz

Redaktor naczelny Racjonalisty, założyciel PSR, prezes Fundacji Wolnej Myśli. Autor książek [Kościół a faszyzm](#) (2009), [Heretyckie dziedzictwo Europy](#) (2011), trylogii *Kryminalne dzieje papieżstwa*: [Tom I](#) (2011), [Tom II](#) (2012), [Zapomniane dzieje Polski](#) (2014).

[Strona www autora](#)

[Pokaż inne teksty autora](#)



(Publikacja: 15-05-2017)

[Oryginał.](http://www.racjonalista.pl/kk.php/s,10119) (<http://www.racjonalista.pl/kk.php/s,10119>)

Contents Copyright © 2000-2015 Mariusz Agnosiewicz

Programming Copyright © 2001-2015 Michał Przech

Właścicielem portalu Racjonalista.pl jest Fundacja Wolnej Myśli.

Autorem portalu jest Michał Przech, zwany niżej Autorem.

Żadna część niniejszych opracowań nie może być wykorzystywana w celach komercyjnych, bez uprzedniej pisemnej zgody Właściciela, który zastrzega sobie niniejszym wszelkie prawa, przewidziane w przepisach szczególnych, oraz zgodnie z prawem cywilnym i handlowym, w szczególności z tytułu praw autorskich, wynalazczych, znaków towarowych do tego portalu i jakiegokolwiek jego części.

Wszystkie elementy tego portalu, wliczając w to strukturę katalogów, skrypty oraz inne programy komputerowe są administrowane przez Autora. Stanowią one wyłączną własność Właściciela. Właściciel zastrzega sobie prawo do okresowych modyfikacji zawartości tego portalu oraz opisu niniejszych Praw Autorskich bez uprzedniego powiadomienia. Jeżeli nie akceptujesz tej polityki możesz nie odwiedzać tego portalu i nie korzystać z jego zasobów.

Informacje zawarte na tym portalu przeznaczone są do użytku prywatnego osób odwiedzających te strony. Można je pobierać, drukować i przeglądać jedynie w celach informacyjnych, bez czerpania z tego tytułu korzyści finansowych lub pobierania wynagrodzenia w dowolnej formie. Modyfikacja zawartości stron oraz skryptów jest zabroniona. Niniejszym udziela się zgody na swobodne kopiowanie dokumentów portalu Racjonalista.pl tak w formie elektronicznej, jak i drukowanej, w celach innych niż handlowe, z zachowaniem tej informacji.

Plik PDF, który czytasz, może być rozpowszechniany jedynie w formie oryginalnej, w jakiej występuje na portalu. **Plik ten nie może być traktowany jako oficjalna lub oryginalna wersja tekstu, jaki prezentuje.**

Treść tego zapisu stosuje się do wersji zarówno polsko jak i angielskojęzycznych portalu pod domenami Racjonalista.pl, TheRationalist.eu.org oraz Neutrum.eu.org.

Wszelkie pytania prosimy kierować do redakcja@racjonalista.pl