

Jak udało się zbudować tunel w Świnoujściu przy rządowym dofinansowaniu 0,2 proc.? Kulisy walki o unijne wsparcie

29.06.2023, 14:01 Andrzej Kraśnicki jr., Jerzy Połowniak



Tunel w Świnoujściu tuż przed otwarciem (Fot. tunel-swinoujscie.pl)

Piątkowe otwarcie tunelu w Świnoujściu, na którym ma być wicepremier Jarosław Kaczyński, PiS zapowiada jako swój wielki sukces. Ile naprawdę inwestycja zawdzięcza rządowi, ile Unii Europejskiej, a ile samorządowi Świnoujścia? Przypominamy fakty.

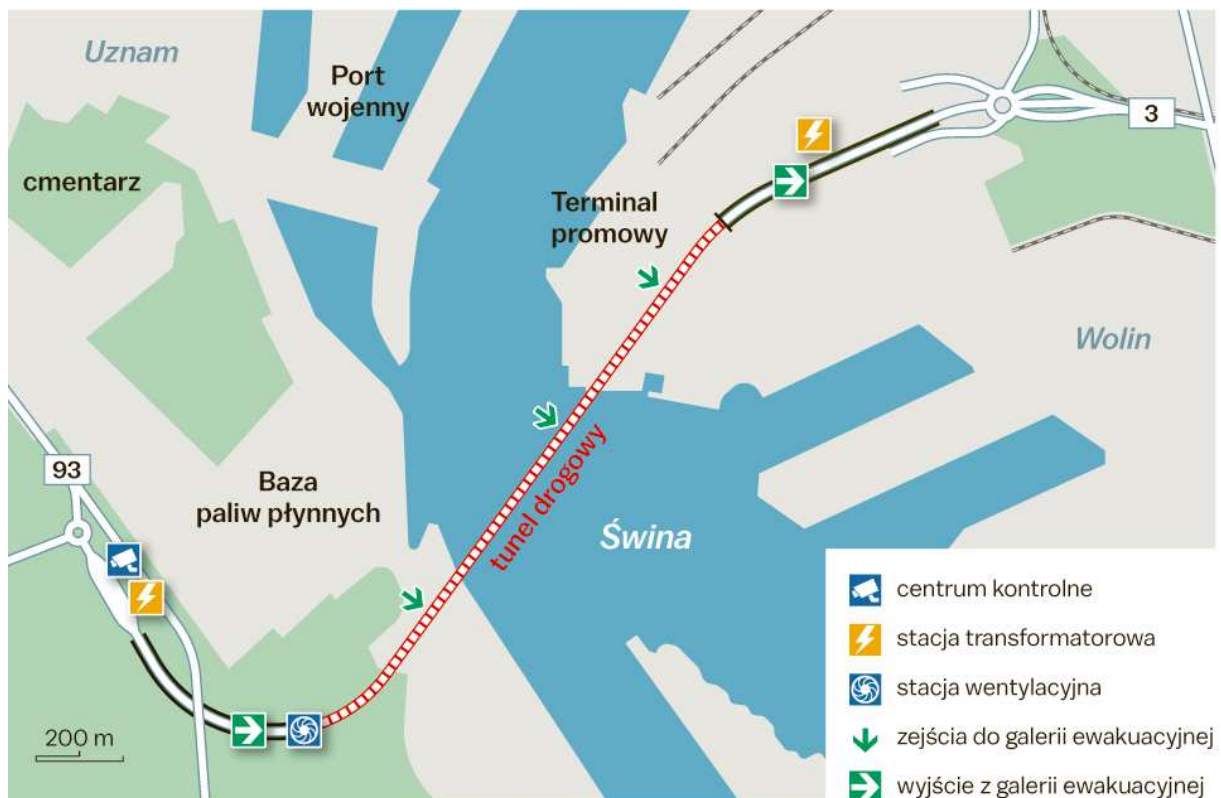
Tunel pod Świną, który łączy dwie części Świnoujścia leżące na wyspach Wolin i Uznam, jest pierwszą stałą przeprawą w tym mieście. Dotychczas, by dostać się z Polski do lewobrzeżnej części miasta, trzeba było korzystać z jednej z dwóch przepraw promowych. Wiązało się to, zwłaszcza w wakacyjnym sezonie, z wielkimi kolejkami aut czekających na wjazd na prom. Po otwarciu tunelu dotychczasowa główna przeprawa promowa,

obsługiwana przez promy "Karsibór", zostanie zamknięta, ale nie od razu.

Najdłuższy podwodny tunel w Polsce

Jednorurowy tunel drogowy pod Świną to najdłuższa przeprawa podwodna w Polsce. Wraz z drogami dojazdowymi ma prawie 3,2 km długości, a sam odcinek wydrążony przez maszynę TBM to dokładnie 1483,8 m.

Plan przeprawy



© GAZETA WYBORCZA/INF. WAWRZYNIEC ŚWIĘCICKI

ŹRÓDŁO: ŹRÓDŁO: MATERIAŁY MIASTA

W najgłębszym miejscu znajduje się około 38 m pod lustrem wody.

czyli prawie trzy razy większy ruch pojazdów w ciągu doby (ponad 25 tys. aut) niż w wypadku Świnoujścia. Ale w Zachodniopomorskiem takie przesunięcie środków z UE przez rząd PO-PSL przyjęto z rozgoryczeniem.

Tunel w Świnoujściu. Drugie podejście do eurofunduszy

Nowe rozdanie eurofunduszy przypadło na rządy PiS. Powrócono do idei dofinansowania budowy z funduszy unijnych rozdzielanych w ramach rządowych programów. Świnoujście przygotowało wniosek do Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko z puli 4.2 (zwiększenie dostępności transportowej ośrodków miejskich leżących poza siecią drogową TEN-T i odciążenie miast od nadmiernego ruchu drogowego). Świnoujski wniosek rywalizował z innymi projektami drogowymi w procedurze konkursowej.

3 stycznia 2017 r. ogłoszone zostały wyniki: Świnoujście otrzymało 775,6 mln zł z potrzebnych 912,5 mln zł. Brakującą resztę (136,9 mln zł) musiało wyłożyć - jako wkład własny - z budżetu miasta.

Świnoujski projekt znalazł się na 12. miejscu w konkursowym rankingu - ostatnim zapewniającym unijne dofinansowanie na poziomie aż 85 proc.

Niżej znalazły się cztery projekty z dofinansowaniem na poziomie już tylko 27 proc. wartości inwestycji. Tunel "zdobył" w procedurze konkursowej 60 na 80 możliwych punktów (projekt z pierwszej pozycji zdobył 73 punkty).

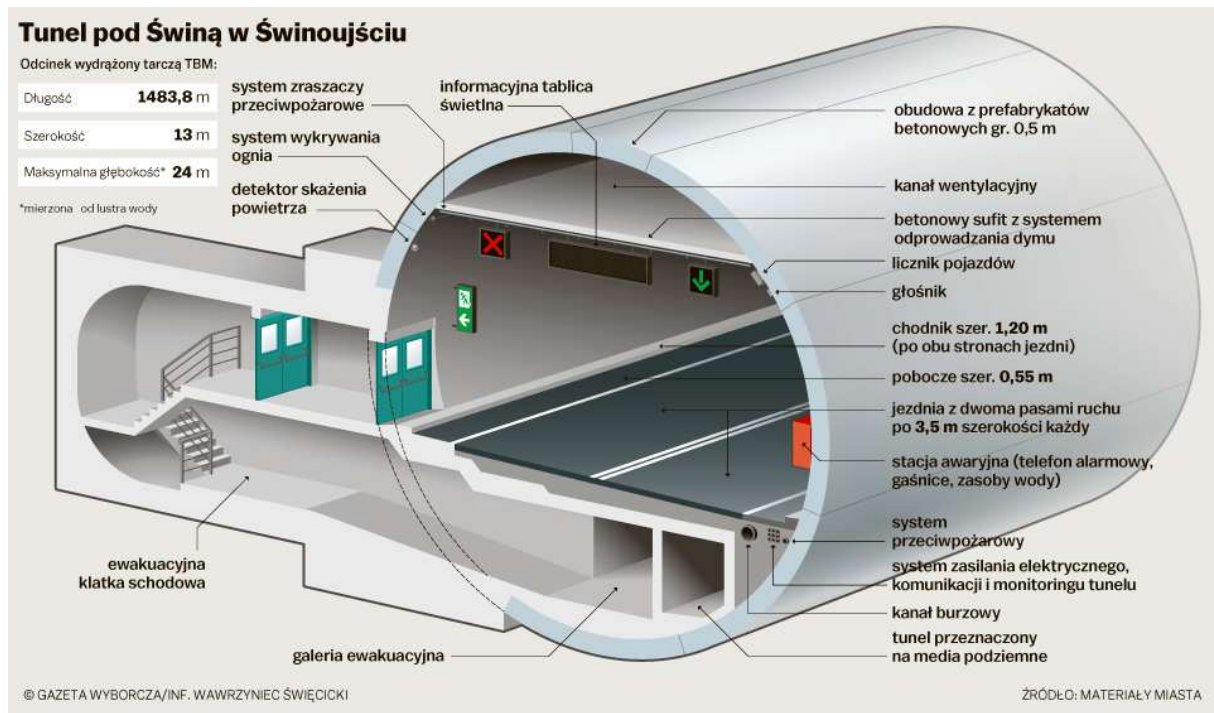
Wniosek był oceniany w rządowym Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Zastępca prezydenta Świnoujścia Barbara Michalska, która była bezpośrednio odpowiedzialna za projekt, przyznała wówczas, że zdobycie punktów wcale nie było proste. Miasto nie miało szans zdobyć np. maksymalnej liczby punktów w kryterium natężenia ruchu pojazdów, jakie będą korzystać z tunelu. Szacuje się, że początkowo ma to być 10 tys. samochodów na dobę.

- W stosunku do autostrad czy obwodnic miast to niewiele - przyznała Michalska.

Nie miało znaczenia to, że mieszkańcy i przyjezdni tracą czas, że utrudnione jest zaopatrzenie miasta, a byle cofka czy spływający lód wręcz je paraliżuje.

- Gdyby był wskaźnik kosztów i zysków społecznych, z pewnością mielibyśmy ocenę windującą nasz projekt na pierwsze miejsce - tłumaczyła Michalska.

Świnoujście nadrobiło tym, że miało już dokumentację i decyzję środowiskową. Pomogło także to, że rozpoczęła się procedura przetargowa wyłonienia projektanta i wykonawcy.



- Liczyliśmy na 64 punkty, zdobyliśmy 60, czyli jakiegoś wymogu do końca nie spełniliśmy - mówiła Michalska. - Zdawaliśmy sobie sprawę, że konkurs rządzi się swoimi prawami. Dlatego w napięciu czekaliśmy na wyniki.

Bez Unii Europejskiej tego tunelu by nie było

Przejsie procedury konkursowej w CUPT i podpisanie dokumentów przez ministra infrastruktury, a następnie ministra rozwoju nie zamknęło jeszcze całej procedury. Budowa tunelu musiała jeszcze zostać notyfikowana, czyli zatwierdzona przez Komisję Europejską (podobnie jak inne inwestycje, które w tym samym konkursie otrzymały dofinansowanie). Były obawy, że KE nie zgodzi się na aż 85-procentowe dofinansowanie, ale tylko na 60-procentowe. Szczęśliwie w czerwcu 2018 r. okazało się, że Bruksela nie ma zastrzeżeń.

85

procent

Taki jest wkład finansowy Unii Europejskiej w budowę tunelu pod Świną. Samorząd wojewódzki wyłożył 15 proc., a rząd zaledwie 0,2 proc. potrzebnych pieniędzy.

Po podsumowaniu wszystkich kosztów, także na etapie wstępnych przygotowań, okazuje się, że tunel pod Świną, który połączył wyspy Wolin i Uznam, kosztował w sumie ok. 920 mln zł, z czego ponad 780 mln dała Unia Europejska, prawie 138 mln zapewnił samorząd Świnoujścia, a rząd - 2 mln zł.

Wsparciem dla Świnoujścia w tym przedsięwzięciu okazał się terminal LNG. Wpływy z podatku od nieruchomości (Świnoujście dostaje z tego tytułu ok. 40 mln zł rocznie) były kluczowe dla spięcia finansowania wkładu własnego do budowy tunelu.

Dużo zasłużonych dla tunelu, powraca jedno nazwisko

O powodzeniu przedsięwzięcia zdecydowało wiele zakulisowych działań. Prezydent Świnoujścia Janusz Żmurkiewicz wielokrotnie podkreślał, że budowa to zasługa wielu osób. Z nazwiska wymienia jednak tylko Joachima Brudzińskiego. W maju, podczas sesji rady miasta, gdy jeden z radnych zapytał, czy Brudziński chciał odebrać miastu pieniądze na tunel, prezydent Żmurkiewicz zachnął się: - W przypadku tunelu, to nazwisko zapisze się złotymi zgłoskami, czy wam się podoba, czy nie, ja tego nie zmienię. Gdyby nie Joachim Brudziński, który był ministrem, marszałkiem, posłem, europosem, to podejrzewam, żebyśmy dalej sobie gadali na tej sali, że trzeba budować tunel.

W rozmowie z "Wyborczą" Żmurkiewicz wspomina też, że to Brudziński przywiózł Jarosława Kaczyńskiego do Świnoujścia latem 2007 r., żeby ówczesny premier zobaczył gigantyczne kolejki aut czekających na prom, a w 2015 r. ten sam Brudziński dyskretnie poparł racje miasta, gdy rząd PiS próbował zabrać samorządowi Świnoujścia podatki z Terminala LNG.

Sentyment Brudzińskiego do Świnoujścia wyjaśnia to, że obecny europoseł PiS spędził tam młodość - był uczniem Zespołu Szkół Rybołówstwa Morskiego, a potem przyplýwał do tamtejszego portu jako marynarz na statkach handlowych i rybackich.