

# Janusz Żmurkiewicz: Tunel w Świnoujściu zmienia wszystko. Pięćdziesiąt lat na to czekałem

29.06.2023, 06:11, Rozmawiał Jerzy Połowniak

**Tunel w Świnoujściu to dzieło mojego życia. Gdyby nie ten cel, to nie wiem, czy wytrzymałbym 21 lat jako prezydent miasta. Cieszę się, że będę go otwierać, że spełniłem najważniejsze z oczekiwań mieszkańców - mówi w przededniu otwarcia stałej przeprawy między wyspami Wolin i Uznam Janusz Żmurkiewicz, prezydent Świnoujścia.**

## Rozmowa o tunelu w Świnoujściu

*Jerzy Połowniak: Kiedy pierwszy raz pomyślał pan, że Świnoujście potrzebuje stałej przeprawy między wyspami Wolin i Uznam?*

**Janusz Żmurkiewicz, prezydent Świnoujścia:** Dokładnie 50 lat temu, w 1973 roku, gdy jako młody absolwent Politechniki Szczecińskiej, z żoną po Akademii Medycznej, przyjechaliśmy do Świnoujścia. Pierwsze zetknięcie z miastem było takie, że trzeba było z walizkami pakować się na prom, żeby dostać się na drugi brzeg Świny.

Szybko zacząłem pracę w samorządzie, jako kierownik miejskiego wydziału komunikacji odpowiadałem m.in. za promy. Już wtedy widziałem, że dla mieszkańców to jest problem, że np. by dojechać do pracy, dwa razy dziennie muszą tracić czas na przeprawie promowej. Wszyscy w mieście „od zawsze” chcieli mostu lub tunelu, ale to była mrzonka. Ja miałem to szczęście, że gdy zostałem prezydentem w 2002 r., Polska już aspirowała do Unii Europejskiej i pojawiła się szansa na pozyskanie unijnych funduszy.



Prezydent Świnoujścia Janusz Żmurkiewicz na przeprawie promowej Warszów. W tle prom "Bielik" CEZARY ASZKIEŁOWICZ

*Kiedy pierwszy raz poczuł pan, że pojawiło się światełko w tunelu w sprawie tunelu?*

– W lipcu 2007 r. do Świnoujścia przyjechał Jarosław Kaczyński, był już wtedy premierem. Był z nim Joachim Brudziński, który przecież doskonale zna nasze miasto. Gdy rozmawialiśmy przy przeprawie promowej „Karsibór”, premier Kaczyński zobaczył wielką kolejkę samochodów czekających na prom. Powiedział, że Świnoujście musi mieć stałą przeprawę między wyspami. Miesiąc później podpisaliśmy trójporozumienie między ministrem transportu, GDDKiA i prezydentem miasta Świnoujście, określające zadania poszczególnych stron w ramach przyszłej inwestycji, które – z korektami – obowiązuje do dziś.

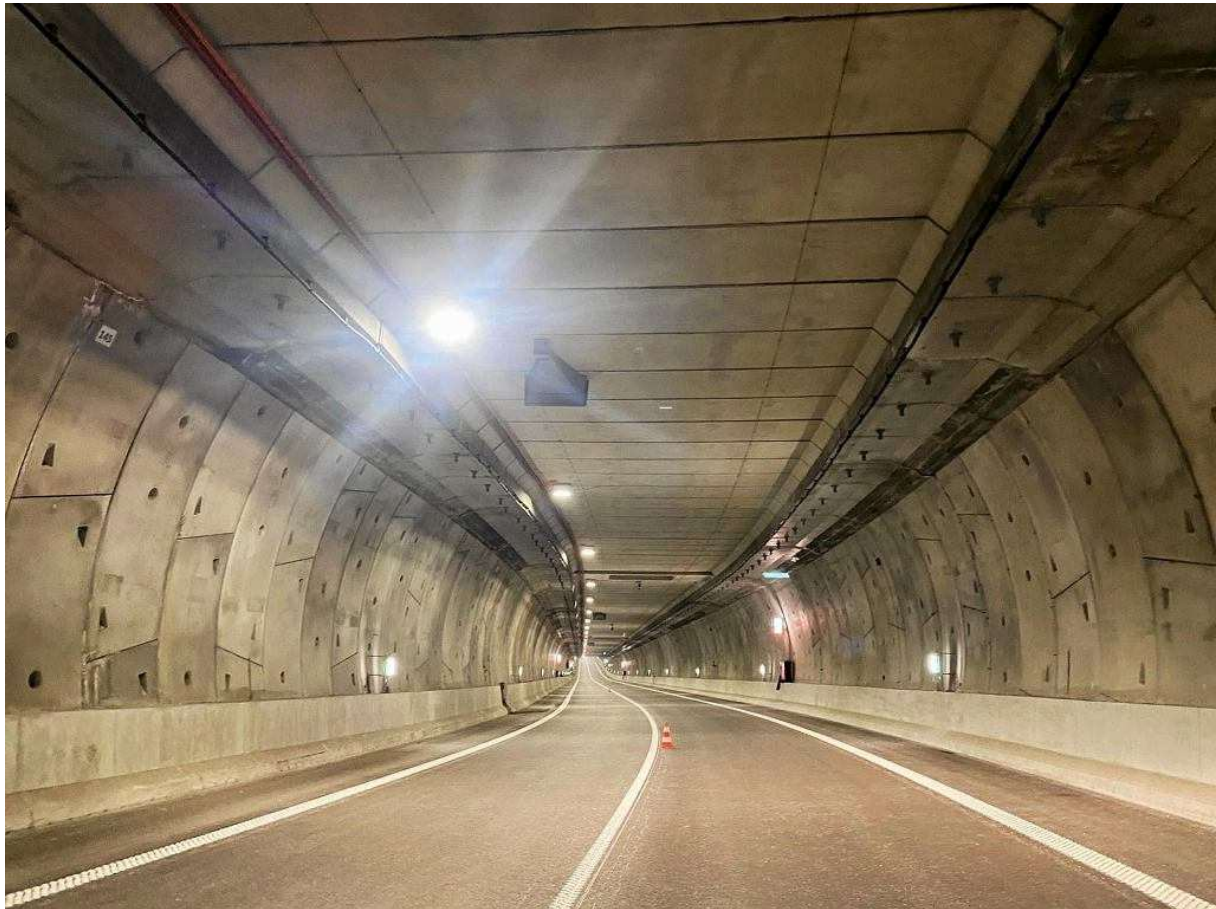
*Skąd się wzięły pieniądze na tunel?*

– Pierwsze pieniądze pojawiły się w listopadzie 2007 r. To były dwa miliony z Ministerstwa Infrastruktury na studium wykonalności tunelu i decyzję środowiskową. Później była długa przerwa. Dopiero latem 2014 r. marszałek zachodniopomorski Olgierd Geblewicz z PO wsparł 85-procentową unijną dotacją powstanie wartego 5,6 mln zł programu funkcjonalno-użytkowego (PFU), który był niezbędny do ogłoszenia przetargu na zaprojektowanie i budowę tunelu.

Tuż przed wyborami w 2015 r. rząd PO-PSL ogłosił nabór wniosków na listę transportowych inwestycji strategicznych z unijnym dofinansowaniem. Już za rządów PiS, w styczniu 2017 roku, okazało się, że tunel w Świnoujściu znalazł się na tej liście na 12. miejscu, jako ostatni z maksymalnym dofinansowaniem.

*Unia Europejska dała 85 proc. z potrzebnych 912,5 mln zł na budowę tunelu. Ale 15-procentowy wkład własny musiało pokryć Świnoujście.*

– Prawie 137 milionów wkładu własnego to w budżecie Świnoujścia duża kwota [roczne dochody miasta to ok. 730 mln zł], ale udało mi się przekonać radnych, że warto takie pieniądze przeznaczyć na tę inwestycję. Nie byłoby to możliwe, gdyby nie podatki, jakie nam płaci Terminal LNG – chodzi o ok. 40 mln rocznie. Pamiętam, że niedługo po otwarciu gazoportu [w 2015 r. – red.] przyjechał do Świnoujścia minister Piotr Naimski [pełnomocnik rządu PiS ds. strategicznej infrastruktury energetycznej – red.] i namawiał, żebym zwolnił Terminal LNG z miejskich podatków. Towarzyszył mu minister Brudziński, który dyskretnie wspierał mnie, bym się na takie rozwiązanie nie godził. Tak się stało. Dzięki temu mamy pieniądze na zapłatę miejskiej części rocznych transz za budowę tunelu.



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

## *Jakieś krytyczne chwile już podczas budowy tunelu?*

– Trudnych momentów było wiele. Na przykład maszyna drążąca, którą mieszkańcy nazwali Wyspiarka, powstawała w Chinach, w mieście Wuhan, gdzie zaczęła się epidemia koronawirusa. Tam wszystko w 2020 r. stanęło, więc z niepokojem czekaliśmy, co z tą maszyną dla nas. Potem z niepokojem śledziliśmy drogę statku, którym płynęła do Polski. Gdy w końcu zacumował przy nabrzeżu, tuż obok miejsca, gdzie planowany był tunel, kamień spadł nam z serca.



Marzec 2021. Maszyna drążąca 'Wyspiarka' rozpoczyna wiercenie tunelu pod Świną. Wokół pierwsze ułożone już pierścienie obudowy Piotr Flisiak PORR S.A.

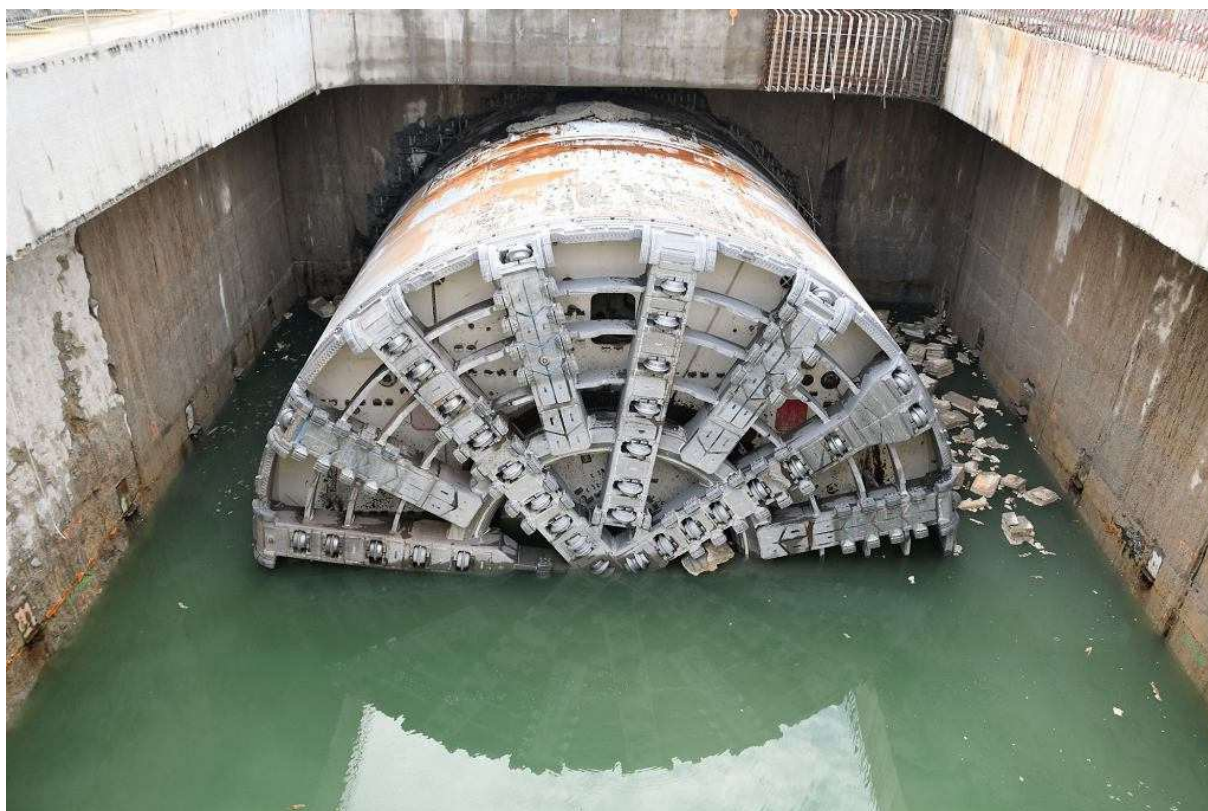
Ale epidemia opóźniła rozpoczęcie prac o jakieś pół roku. Już podczas drążenia zdarzyło się, że tarcza natrafiła na trudny grunt, złoża kredy. Trudny nie dlatego, że maszyna nie mogła się przez tę warstwę przebić, tylko dlatego, że trudno było odseparować kredę od wody, co powodowało technologiczne komplikacje.

Ale najbardziej krytycznym momentem było wykonanie wyjść awaryjnych w wydrążonym już tunelu. Żeby zbudować biegnące na zewnątrz tunelu klatki schodowe prowadzące do galerii ewakuacyjnej pod jezdnią, trzeba było zamrozić przestrzeń na zewnątrz. Niewielkimi otworami wydrążonymi w

półmetrowej grubości betonowej ścianie inżynierowie włączali poza tunel czynnik mrozący. Dopiero gdy wszystko wokół było zamrożone, mogli wycinać otwory na drzwi ewakuacyjne. To był najbardziej niebezpieczny moment inwestycji: gdyby coś wtedy poszło nie tak, całe wnętrze tunelu wypełniłaby woda.

*A jakiś przyjemniejszy moment?*

– Byłem przy tym, jak Wyspiarka przebiła się przez betonową ścianę komory odbiorczej na Warszawie. Nie było łatwo trafić do niej precyzyjnie, bo tunel to półtora kilometra opadającego i wznoszącego się korytarza poprowadzonego po łuku. A jednak udało się co do centymetra. Najpierw było widać bąbelki na wodzie [komora odbiorcza, ze względów technologicznych, była zalana], co znaczyło, że tarcza zaczyna kruszyć betonową ścianę komory. Potem woda zmieniła kolor na brązowy, co świadczyło o tym, że woda z maszyny wierzącej zmieszała się z wodą z komory. Na koniec zobaczyliśmy samą tarczę. To było 19 września 2021 r.



Czoło maszyny 'Wyspiarka' w komorze odbiorczej. To znaczy, że tunel pod Świną jest już wydrążony Fot. Urząd Miasta Świnoujście/Sweco

*Otwarcie tunelu już w piątek. Co to zmienia w Świnoujściu?*

– Wszystko zmienia. Teraz mieszkańcy żyją według rozkładu jazdy promów. Muszą się do niego dostosowywać. A po otwarciu tunelu po prostu wsiądą w samochód i np. w Międzyzdrojach będą po 15 minutach. Teraz zajmuje to

trzy-cztery razy dłużej. Druga sprawa to koszt życia. W Świnoujściu jest drogo, bo ceny zawierają wysokie koszty transportu. Przewóz różnych towarów promami dawał okazję do doliczania dodatkowych kosztów do cen. Wielu inwestorów nie podejmowało wyzwań na lewobrzeżu Świnoujścia, bo im się nie opłacało dowozić pracowników. Musieli im np. płacić za dodatkową godzinę spędzoną na promach. Słynny hotel Amber Baltic, zbudowany w Międzyzdrojach, mógł powstać w Świnoujściu, ale inwestor uznał, że to byłoby mniej opłacalne. Takich niekorzystnych dla mojego miasta decyzji było więcej.

Powstanie stałej przeprawy rozwiązuje ten problem. Spodziewam się boomu inwestycyjnego, a Świnoujście potrzebuje inwestycji, bo bez tego miasto się nie rozwija. Tunel to ogromna szansa na dalsze pozyskiwanie środków unijnych. A już teraz, w przeliczeniu na jednego mieszkańca, wydajemy na inwestycje najwięcej w Polsce.

Kolejna sprawa to większy napływ turystów. Na przykład berlińczykom łatwiej, bezpieczniej i szybciej będzie dojechać do niemieckich cesarskich kurortów nad Bałtykiem [w gminie Heringsdorf na Uznamie] autostradą przez Szczecin, a potem ekspresową drogą S3 i przez tunel niż niemiecką autostradą nr 20, a potem wąskimi powiatowymi drogami przez Wolgast. Więcej będziemy też mieć jednodniowych turystów z Polski, których dotychczas zniechęcała do wizyt w Świnoujściu konieczność stania w kolejkach na prom.

Miasto zyska też na tym, że znikną koszty utrzymania dwóch przepraw promowych, na co wydawaliśmy rocznie 43 mln zł [w tej kwocie było 25 mln dotacji państwowej]. Teraz utrzymanie tunelu i przeprawy z „Bielikami” będzie kosztować miasto w sumie ok. 15 mln zł.

*Tunel już gotowy. Jakie następne zdanie wyznacza sobie prezydent Żmurkiewicz?*

– Tunel pod Świną to dzieło mojego życia. Gdyby nie ten cel, to nie wiem, czy wytrzymałbym 21 lat jako prezydent miasta. Cieszę się, że będę go otwierać, że spełniłem najważniejsze z oczekiwań mieszkańców. Ale ta przeprawa nie powstałaby bez wysiłku wielu ludzi, zwłaszcza Barbary Michalskiej, mojej pełnomocniczki ds. tunelu, a potem zastępcy prezydenta miasta.



Budowa tunelu w Świnoujściu. Od lewej: zastępczyni prezydenta Świnoujścia Barbara Michalska, kierownik projektu z GDDKiA Julita Borkowska, rezydent z firmy Lafrentz Jacek Król, prezydent Świnoujścia Janusz Żmurkiewicz, przedstawiciel GDDKiA Szczecin Mateusz Grzeszczuk Fot. Cezary Aszkielowicz / Agencja Wyborcza.pl

**Następne wielkie zadania będą sobie wyznaczać moi następcy, przyszli prezydenci Świnoujścia. O kolejną kadencję nie będę się ubiegał.**