

Czy połączy ich tunel?

Prezydent Żmurkiewicz chce, aby jego największy polityczny przeciwnik - Stanisław Możejko został koordynatorem miasta do sprawy budowy tunelu. Niektórzy informację tę wzięli za żart. Obaj panowie to bowiem od lat zaciekle wrogowie polityczni. Nikt już chyba nie pamięta - poza nimi samymi - ile razy spotykali się na sali sądowej w sprawach o zniesławienie.

Janusz Żmurkiewicz dwukrotnie pokonał Stanisława Możejko w walce o fotel prezydenta miasta. W ostatnich wyborach z miążdzącą wręcz przewagą.

Wie najwięcej

Rzecznik prezydenta Robert Karelus potwierdza jednak, że prezydent proponuje radnemu stanowisko koordynatora.

- Pan Możejko jest pasjonatem sprawy tunelu - twierdzi Robert Karelus. - Zajmuje się tym od lat. Nikt w mieście nie wie na ten temat więcej, niż on. Dlatego idealnie nadaje się na koordynatora. Należy mu się to stanowisko.

To jego marzenie

Radny przyznaje, że informacja zaskoczyła go. Mówi, że wybudowanie tunelu to marzenie jego życia.

- Mam koncepcję i wiedzę, jak się do tego zabrać - podkreśla Stanisław Możejko. - Już kilkanaście lat zajmuje się tym. Znam ludzi w kraju, którzy mają coś do powiedzenia na temat tunelu.

Prawdopodobnie więc zgodzi się zostać koordynatorem. Nie ukrywa jednak, że z tego powodu nie chce rezygnować z funkcji radnego. A musiałby, bo jako pracownik urzędu nie mogą być jednocześnie radnym.

- Gdyby zdecydował się na odejście z rady, to musiałbym mieć pełne zaufanie do prezydenta Żmurkiewicza. A patrząc na to co było i jest między nami, raczej o to trudno - mówi i dodaje: - Dlatego najlepiej zorganizować wszystko tak, żebym nadal mógł być radnym.

Nie dam się przekupić!

Wyjęciem byłoby gdyby rolę inwestora przy budowie tunelu wzięła na siebie Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, a nie miasto Świnoujście.

- Wtedy mógłbym włączyć się w prace pod stronę GDDKiA - podpowiada radny Stanisław Możejko. Jednak decyzję, kto będzie inwestorem, ma dopiero podjąć Ministerstwo Transportu. Niektórzy mówią, że propozycja objęcia stanowiska koordynatora ds. tunelu, to nic innego, jak próba przekupienia radnego. Prezydent kategorycznie zaprzecza.

- Nie ma takie możliwości żeby mnie przekupić - odpowiada na to sam radny.

TAK TO WIDZI Henryk Fąfara,

radny, startował w wyborach razem ze Stanisławem Możejko

- Jestem zaskoczony tym pomysłem. Ale uważam, że to dobre posunięcie. Pod warunkiem oczywiście, że prezydent nie ma jakiś ukrytych intencji. Bo z jednej strony może wsadzić Możejko na przystawioną minę. Z drugiej chciałbym wierzyć, że tak nie jest i w sprawie tunelu potrafił wnieść się ponad polityczne podziały. Uważam, że Możejko powinien przyjąć to stanowisko. To będzie miało przełożenie na głosy wyborców w kolejnych wyborach. A to - patrząc jego ostatni wynik wyborczy - będzie mu potrzebne, jeśli dalej będzie chciał zajmować się polityką.

MOIM ZDANIEM

Hanka Lachowska

Rzeczywiście, Stanisław Możejko, jak nikt w Świnoujściu zna się na tunelu. Trudno jednak nie odnieść wrażenia, że pomysł żeby został koordynatorem spadł prezydentowi Żmurkiewiczowi jak z nieba. Stanisław Możejko zajmie się tym, o czym marzy od lat. A co najważniejsze dla prezydenta - wyłączy go w ten sposób z bieżącej polityki miasta. Prezydent może się jednak przeliczyć. Stanisław Możejko łatwo się nie podda. W radzie zostawi przecież swoich ludzi

Dlaczego tunel?

Przeprawa promowa to zhora przesładująca tysiące mieszkańców Świnoujścia oraz przybyszów. Problemy związane z korzystaniem z Bielików dotarły już do urzędników warszawskich a nawet do Brukseli. Każdego roku samochodów przybywa i żaden regulamin czy też świetlne tablice nie rozwiążą problemów związanych z funkcjonowaniem przeprawy promowej. Będą narastać konflikty na tym tle.

Już na początku lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku, gdy miasto przeżywało koniunkturę związaną z otwarciem przejścia granicznego, przewidywałem, że ten boom wkrótce się skończy, a przeprawa promowa stanie się hamulcem rozwoju miasta. Rzeczywistość okazała się gorsza od przewidywań, bowiem antytunelowi lokalni politycy dominujący przez lata w Radzie Miasta nie mieli nic do zaproponowania w zamian, aby miasto mogło wygenerować odpowiednią ilość miejsc pracy i aktualnie mamy do czynienia nie z zastojem, ale z regresem. Bezdiskusyjnym świadectwem takiego stanu jest zmniejszenie się liczby mieszkańców miasta w ostatnich kilku latach. Czego nie zrozumieli lokalni politycy, zrozumiał Rząd RP, gwarantując pokrycie 85% kosztów budowy tunelu z unijnego programu Infrastruktura i Środowisko.

Dzisiaj zalety wspaniałego, wyjątkowego położenia Świnoujścia niweluje komunikacyjny bezsens - PRZEPRAWA PROMOWA!

Koszty bezpośrednie i społeczne funkcjonowania przez kilkadziesiąt lat przeprawy promowej przekroczyły już kilkakrotnie koszt budowy tunelu.

Wystarczy policzyć: aktualnie roczny koszt utrzymania przeprawy promowej to 20 milionów złotych. Gdy przyjmujemy, że w związku ze wzrostem cen paliwa, pracy, remontów koszt ten będzie się powiększał o milion w okresie najbliższych dwudziestu lat, to łączne nakłady na eksploatację wyniosą w dwudziestolecie 610 milionów złotych!

Gdy doliczymy niezbędne koszty inwestycyjne na odzwieranie promów i przystani i tzw. koszty społeczne, to w dwudziestolecie koszty przeprawy promowej znacznie przekroczą miliard złotych!

Nasz czas też kosztuje

Jak liczyć koszty społeczne związane ze stratą czasu na przeprawie promowej? Otóż zgodnie z urzędowymi wytycznymi do sporządzania studium wykonalności inwestycji drogowych, łączne koszty użytkowników infrastruktury drogowej stanowią sumę kosztów czasów podróży służbowych i niesłużbowych wykonywanych przez wszystkie kategorie pojazdów. Samochody dostawcze, ciężarowe średnie i ciężarowe ciężkie wykonują w 100% podróże służbowe. Z badań ankietowych wynika, że 25% podróży samochodami osobowymi odbywa się w celu

służbowym, a 75% stanowią podróże niesłużbowe. W przypadku autobusu wszystkie podróże pasażerów tego środka transportu nie są związane z pracą. Dodatkowo przyjmuje się, że przeciętne zapewnienie samochodu osobowego wynosi 1,5 osoby, a na jeden autobus przypada średnio 12 osób na drogach zamiejskich i 30 w obszarach zurbanizowanych.

Oficjalne dane: średni koszt godziny służbowej w roku 2006 - 18,88 złotych i niesłużbowej - 5,00 złotych a według prognoz w roku 2025 koszt godziny służbowej wyniesie - 39,06 złotych i niesłużbowej - 10,34 złotych. Gdy weźmiemy pod uwagę, że promami rocznie przeprawa się ponad milion pojazdów samochodowych i znacznie więcej mieszkańców i przybyszów, to koszty społeczne (czasu oczekiwania i przeprawy) są porównywalne z kosztami eksploatacji.

Nie stać nas na promy

Z niewielkim błędem możemy przyjąć, że całkowite koszty (eksploatacja + koszty społeczne) przeprawy promowej wynoszą aktualnie w skali roku 40 milionów złotych a w roku 2025 wyniosłyby 80 milionów złotych rocznie!

Straty związane z utraconymi inwestycjami są właściwie niepoliczalne, choć można sobie wyobrazić, że również są ogromne. To one powodują, że miasto się wyludnia. Jestem głęboko przekonany, że budowa tunelu nie tylko powstrzyma demograficzne wymieranie miasta ale wywoła trend odwrotny: tutaj będą się osiedlać młodzi ludzie w poszukiwaniu życiowych szans.

Wielkie szanse przed miastem

Nadchodzi niezwykła koniunktura dla miasta, bowiem nie tylko tunel ale również budowa gazoportu przyczyni się do rozwoju miasta. Obowiązujące rygorystyczne przepisy ochrony środowiska pozwolą na funkcjonowanie gazowego terminalu bez szkody dla turystyczno - uzdrowskiej funkcji miasta.

W przeliczeniu na liczbę mieszkańców, Świnoujście będzie w najbliższych latach absolutnym rekordzistą w dziedzinie wartości inwestycji. Obok przedstawiam tabelę projektów inwestycyjnych z unijnego programu Infrastruktura i Środowisko, dotyczących Świnoujścia, zatwierdzonych do realizacji przez Rząd RP. Istnieje jeszcze wiele innych programów unijnych, z których w najbliższych latach może czerpać miasto. Jednak nie będzie to łatwe, bowiem w naszym mieście niewielu jest fachowców, którzy potrafią przygotować i pilotować projekty unijne. Aby wykorzystać te szanse, trzeba pokonać tą barierę.

Stanisław Możejko

Indykacyjny wykaz indywidualnych projektów dużych dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (wyciąg)

Oś priorytetowa VII Transport przyjazny środowisku					
Lp.	Nazwa projektu zakres inwestycji	Orientacyjny koszt całkowity inwestycji (mln euro)	Przewidywany okres realizacji projektu	Miejsce realizacji	Instytucja odpowiedzialna za realizację
1	2	3	4	5	6
182	Budowa falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu	120,00	2008-2011	Zachodniopomorskie	Urząd Morski w Szczecinie
183	Modernizacja toru wodnego Świnoujście - Szczecin (Kanał Piastowski i Mielniński) - etap III, strona wschodnia i zachodnia (km 5.000-13.000)	51,50	2009-2011	Zachodniopomorskie	Urząd Morski w Szczecinie
Oś priorytetowa VIII Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe					
208	Budowa stałego połączenia - tunelu pomiędzy wyspami Uznam i Wolin w Świnoujściu	115,60	2009-2013	Zachodniopomorskie	GDDKiA
Oś priorytetowa XI Bezpieczeństwo energetyczne					
222	Budowa terminala do odbioru skroplonego gazu ziemnego na polskim wybrzeżu	400,00	2007-2010	Zachodniopomorskie	PGNiG S.A.