

Analiza

Przekop Mierzei Wiślanej, jako realizacja istotnego interesu bezpieczeństwa państwa

24 maja 2016 r uchwałą nr 57/2016 Rada Ministrów ustanowiła Program wieloletni: „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” na lata 2016-2022, który został przedłożony przez ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej. Koszt realizacji przedsięwzięcia we wzmiankowanym okresie oszacowano na 880 mln zł¹. Przyjęcie programu pozwoliło na uruchomienie realizacji kontrowersyjnego przedsięwzięcia, odnośnie do którego przez wiele lat trwały spory i dyskusje zarówno na szczeblu regionalnym, jak i krajowym. Wykonanie programu, finansowanego z budżetu państwa, powierzono Urzędowi Morskiemu w Gdyni.

Argumenty „za” realizacją „Programu...”, przytoczone przez ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej²:

- Umożliwienie swobodnej, całorocznej żeglugi statków morskich wszystkich bander do portu w Elblągu i innych portów Zalewu Wiślanego będących portami Unii Europejskiej;
- szybszy rozwój gospodarczy Elbląga, obszaru Zalewu Wiślanego i odblokowanie portów Trójmiasta;
- wzrost bezpieczeństwa w regionie przez wprowadzenie swobodnej żeglugi polskich okrętów marynarki wojennej i straży granicznej do portu w Elblągu;
- uniezależnienie żeglugi po Zalewie Wiślanym od Rosji: ominięcie ograniczeń, nakładanych przez Rosję, zarówno formalnych, jak i fizycznych (płytki tor wodny z możliwym maksymalnym zanurzeniem 2 m i brak akcji lodołamania w zimie po rosyjskiej stronie Zalewu Wiślanego);
- zwiększenie możliwości przeładunkowych portów, przyczyniające się znacząco do rozwoju ruchu pasażerskiego oraz żeglarstwa i turystyki na Zalewie Wiślanym, w wyniku połączenie Elbląga i pozostałych portów Zalewu Wiślanego z Morzem Bałtyckim;

¹ Uchwała Rady Ministrów w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”, 24 maja 2015 r. <https://www.premier.gov.pl/wydarzenia/decyzje-rzadu/uchwala-w-sprawie-ustanowienia-programu-wieloletniego-pod-nazwa-budowa-0.html>, (dostęp: 15 czerwca 2020 r.).

² *Ibidem*.

- rozwój transportu intermodalnego (wykorzystującego więcej niż jeden rodzaj transportu), oszczędności finansowe i korzyści dla środowiska naturalnego. Wzmocnienie potencjału gospodarczego regionu oraz zwiększenie liczby miejsc pracy w sektorach transportu morskiego, logistyki i turystyki.

Podstawę prawną uruchomienia „Programu...” stanowiła ustawa z 24 lutego 2017 roku, o inwestycjach w zakresie budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską³. Uzasadnienie do projektu tej ustawy zostało zawarte przy piśmie prezesa Rady Ministrów, pani Beaty Szydło do Marszałka Sejmu RP, Marka Kuchcińskiego z 20 grudnia 2016 r, w sejmowym druku 1182⁴.

Co ciekawe, odmiennie, niż w samym „Programie...” oraz w debacie publicznej, uzasadnienie projektu ustawy wskazuje jako główną przesłankę realizacji „Programu...”, nie kwestie gospodarcze regionu i portu w Elblągu, ale nadrzędny interes publiczny, jakim jest zapewnienie bezpieczeństwa publicznego w regionie, powołując się na art. 31 ust. 3 Konstytucji RP⁵. Ten fragment uzasadnienia warto przytoczyć w całości:

„Pilna realizacja inwestycji jest niezbędna w celu umożliwienia swobodnego i nieograniczonego dostępu jednostek Marynarki Wojennej i Straży Granicznej do portów Zalewu Wiślanego. Budowa drogi wodnej umożliwi również rozwój gospodarczy regionu, co jednak nie jest nadrzędnym celem realizacji tej inwestycji”.

Uzasadnienie wskazuje, że kwestia przekopu Mierzei Wiślanej pozostaje w obszarze operacyjnego zainteresowania Marynarki Wojennej RP oraz powołuje się na nieznaną szerzej opinii publicznej opinie przedstawione przez Dowództwo Generalne Rodzajów Sił Zbrojnych RP oraz Sztab Generalny WP, zgodnie z którymi budowa nowej drogi wodnej przez mierzeję miałyby spełnić następujące oczekiwania Sił Zbrojnych RP⁶:

- 1) zapewnić swobodny dostęp do wód Zalewu Wiślanego oraz rozszerzyć wachlarz działań małych okrętów Marynarki Wojennej RP (jednostki hydrograficzne, patrolowe, rozminowania, ratownictwa morskiego SAR oraz reagowania kryzysowego);
- 2) umożliwić wykonywanie zadań operacyjnych (antyterrorystycznych) przez jednostki specjalne stacjonujące w garnizonie Gdańsk i Gdynia, w tym „FORMOZA” i „GROM”, z wykorzystaniem środków pływających, bez konieczności transportu drogą lądową;
- 3) zwiększyć możliwości przerzutu oraz zaopatrywania pododdziałów 16 Dywizji Zmechanizowanej drogą morską;
- 4) umożliwić przeprowadzanie prac sondażowych i hydrograficznych przez motorówki hydrograficzne Marynarki Wojennej RP.

³ Ustawa z dnia 24 lutego 2017r.o inwestycjach w zakresie budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską, Dz. U. 2017 poz. 820.

⁴ Druk nr 1182, Rządowy projekt ustawy o inwestycjach w zakresie budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską, Data pisma: 2016-12-20, <https://www.sejm.gov.pl/sejm8.nsf/druk.xsp?nr=1182>

⁵ *Ibidem.*

⁶ *Ibidem.*

Realizacja „Programu...” miałyby „wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa również w kontekście użycia jednostek ratownictwa morskiego SAR, jednostek rozminowania, antyterrorystycznych itp. Reasumując, wykonanie Programu pozwoli na pełne wykorzystanie istniejącego potencjału logistycznego Sił Zbrojnych RP, co ma charakter priorytetowy”.

Trochę historii.

Pomysł przekopu Mierzei Wiślanej w polskiej części Zalewu Wiślanego nie jest nowy, ale jego prawdziwym i deklarowanym celem było stworzenie bezpośredniego, niezależnego od Rosji, połączenia wodnego polskiej części zalewu z Bałtykiem. Zalew Wiślany, który przez wieki stanowił integralną całość, po II Wojnie Światowej został podzielony granicą państwową, a jedyna naturalna droga wodna, łącząca zalew z morzem, czyli Cieśnina Piławska, znalazła się po stronie rosyjskiej. Sprawę komplikuje fakt, że Cieśnina Piławska stanowi jednocześnie tor wodny łączący zmilitaryzowany Kaliningrad z Morzem Bałtyckim, przez co ma dla Federacji Rosyjskiej znaczenie strategiczne. Dodatkowo, polsko-rosyjska umowa z 1 września 2009 r. o żegludze po Zalewie Wiślanym, dopuszcza ruch przez granicę na zalewie statków bandery polskiej i rosyjskiej, z wyjątkiem jednostek w niehandlowej służbie państwowej, co eliminuje okręty Marynarki Wojennej i statki Straży Granicznej. Rosja uzyskała również prawo do zamknięcia granicy na Zalewie Wiślanym ze względów obronnych, bezpieczeństwa lub ochrony środowiska, z którego często korzysta.

Jednak kłopoty Elbląga, a zwłaszcza portu, to nie tylko utrudniony dostęp do Bałtyku. Sytuację ekonomiczną portu ukazała w swojej informacji pt. „Rozwój średnich i małych portów morskich” z października 2018 r. Najwyższa Izba Kontroli⁷, wskazując jednoznacznie, że głównym powodem, iż port w Elblągu w okresie objętym kontrolą wykorzystywał swój potencjał przeładunkowy zaledwie na poziomie 7–18%, było zmniejszenie wymiany handlowej z portami obwodu kaliningradzkiego. Przed nałożeniem przez Unię Europejską sankcji na Rosję z powodu aneksji Krymu, stanowiła ona ok. 97 proc. ogólnego obrotu portu. Dodatkowo Rosja zareagowała na unijne sankcje 32 proc. cłami na materiały budowlane – główny przedmiot polskiego eksportu.

NIK zrezygnowała z oceny realizacji samego programu budowy szlaku wodnego do Elbląga, wykorzystującego przekop Mierzei Wiślanej, ze względu na jego wczesny etap. Ustalenie NIK wskazuje, że otworzenie niezależnej drogi morskiej dla portu w Elblągu, bez przywrócenia wymiany handlowej z Kaliningradem, niekoniecznie poprawi sytuację gospodarczą miasta.

W maju 2014 roku sporządzony został Raport ewaluacyjny Programu wieloletniego „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”⁸. Raport miał pomóc w opracowaniu obecnie obowiązującego programu wieloletniego, aktualizując i weryfikując szereg danych według stanu wiedzy z 2014 r. Raport przypominał wcześniejszą edycję programu wieloletniego na lata 2008-2013, ustanowionego uchwałą Rady Ministrów nr 276/2007 z dnia

⁷ Najwyższa Izba Kontroli, Informacja o wynikach kontroli pt. „Rozwój średnich i małych portów morskich”, 26 października 2018 r., Nr ewid. 144/2018/P/17/067/LGD, <https://www.nik.gov.pl/plik/id,19070,vp,21702.pdf>, (dostęp: 15 czerwca 2020 r.), s.44

⁸ Raport ewaluacyjny Programu wieloletniego „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”, https://www.umgdy.gov.pl/wp-content/uploads/2015/01/TI_Zalacznik_6-Raport.pdf, (dostęp: 15 czerwca 2020 r.)

13 listopada 2007 r., ale nie odnosił się bezpośrednio do niej, ponieważ ostatecznie nie doszło do jej realizacji, a wiele założeń uległo dezaktualizacji.

Raport ewaluacyjny przywołuje historyczne okresy świetności Elbląga i sukcesy portu oraz przemysłu stoczniowego, poszukując w przeszłości miasta argumentów za przywróceniem mu dawnego znaczenia. Raport przytacza również dane dotyczące powojennej grabieży zakładów przemysłowych Elbląga, słusznie oskarżając ZSRR o traktowanie ich w kategorii zdobyczy wojennych. Tyle tylko, że idąc tym tokiem myślenia, przywrócenie *status quo ante* portowi w Elblągu należałoby zacząć od przywrócenia historycznych uwarunkowań polityczno-ekonomicznych z okresów prosperity i, być może, zweryfikowania granicy państwowej, a to jest po prostu niemożliwe.

Pomijając powyższą uwagę, w warstwie merytorycznej raport ewaluacyjny stanowi ciekawy i wartościowy materiał, analizujący warunki realizacji programu wieloletniego oraz wskazujący spodziewane korzyści i wskaźniki efektywności przedsięwzięcia. Uwagę zwraca fakt, że przewidywane w raporcie skutki realizacji programu „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” – mają wyłącznie charakter społeczno-ekonomiczny i nie odnoszą się do zwiększenia „bezpieczeństwa państwa”. Koncentrują się za to na „usunięciu zdiagnozowanych barier w rozwoju rejonu Zalewu Wiślanego”, potwierdzając tym samym prawdziwe przesłanki, przyświecające proponentom programu. I tak, w wyniku realizacji programu spodziewane jest m.in.: otwarcie suwerennego dostępu do Morza Bałtyckiego, rozwój sektora transportu morskiego, rozwój transportu intermodalnego, skrócenie drogi morskiej pomiędzy Elblągiem, a portami w Gdańsku lub Gdyni, rozwój żeglugi pasażerskiej, rozwój gospodarczy regionu, przyrost miejsc pracy na poziomie 3300, wzrost przychodów i oszczędności budżetowych, rozwój sektora usług turystycznych i okołoturystycznych⁹.

Raport ewaluacyjny wskazał Nowy Świat jako najlepszą lokalizację przekopu oraz ocenił, że nowa droga wodna umożliwi dostęp do Portu Morskiego w Elblągu jednostek morskich o długości do 100 m, szerokości 20 m i zanurzeniu 4 m, a także dostęp do Zalewu Wiślanego jachtom od strony Zatoki Gdańskiej.

Niezwykle istotna jest konkluzja, dotycząca efektywności społeczno-ekonomicznej programu, a zwłaszcza jej wrażliwości na zmiany nakładów inwestycyjnych. Autorzy stwierdzają, że wzrost nakładów o 20 proc. spowodowałby, że wskaźniki społeczno-ekonomiczne będą poniżej oczekiwanych, oscylując w granicach 4,64 proc¹⁰ - co stawiałoby pod znakiem zapytania opłacalność realizacji programu w tych warunkach.

Tymczasem uchwała Rady Ministrów (przyjęta w trybie obiegowym w dniu 9 sierpnia 2019 r.), zmieniająca uchwałę nr 57/2016 Rady Ministrów z dnia 24 maja 2016 r. w sprawie ustanowienia Programu wieloletniego pod nazwą „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”, ustaliła nową wartość Programu na **1 987,5 mln zł**, a więc na poziomie ponad dwukrotnie wyższym, niż pierwotnie zakładany.

W świetle raportu ewaluacyjnego, inwestycja straciła sens ekonomiczny. I to chyba najlepiej tłumaczy, dlaczego rząd posiłkuje się „istotnym interesem bezpieczeństwa państwa”,

⁹ *Ibidem*, s. 137-138.

¹⁰ *Ibidem*, s. 139-140.

jako głównym argumentem uzasadniającym kontynuację programu przekopu Mierzei Wiślanej i budowy nowej drogi wodnej do portu w Elblągu.

Epatowanie „interesem bezpieczeństwa państwa” w odniesieniu do programu „Budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”, zwłaszcza w kontekście argumentów przytoczonych w uzasadnieniu do ustawy z 24 lutego 2017 roku – wydaje się być zdecydowanie na wyrost.

Strategiczna Koncepcja Bezpieczeństwa Morskiego RP¹¹ (SKBM RP) z 2017 r. zatwierdzona przez Prezydenta RP, Zwierzchnika Sił Zbrojnych, za jedno z głównych zagrożeń związanych z regionem bałtyckim uznała militaryzację tego obszaru, związaną przede wszystkim z rozwojem rosyjskiego potencjału militarnego, a szczególnie zdolności przeciwdostępowych (*Anti Access/Area Denial, A2/AD*) w Obwodzie Kaliningradzkim.

Zgodnie z uzasadnieniem do ustawy, naszą odpowiedzią na przeciwdostępowe zdolności zgromadzone w Kaliningradzie miałyby być - z definicji „pro-dostępowe” - stworzenie toru wodnego, umożliwiającego dostęp do wód Zalewu Wiślanego jednostkom o długości do 100 m i zanurzeniu do 4 m!

Agresywne poczynania militarne Rosji w ostatnich latach, powinny nam być uświadomić, że przekop Mierzei Wiślanej i utworzenie nowej drogi wodnej – to działanie na rzecz potencjalnego przeciwnika, aż proszące się o uwzględnienie w jego planowaniu operacyjnym. My nie dysponujemy okrętami o istotnym znaczeniu militarnym, których wielkość i uzbrojenie uzasadniałyby operowanie na Zalewie Wiślanym i korzystanie z przejścia z wód Zatoki Gdańskiej. Rosja – owszem, tak. Chociażby niewielkie korwety rakietowe typu Bujan, o potężnej sile ognia. W przypadku konfliktu zbrojnego parametry planowanego toru wodnego pozwoliłyby swobodnie wejść na teren Zalewu nawet większej wersji Bujan-M (75 metrów długości, 11 metrów szerokości) z wyrzutniami systemu Kalibr-NK, o zasięgu 2500 kilometrów. A opanowanie mostów i śluz nie przekracza możliwości Specnazu.

Uwagi odnośnie do oczekiwań Sił Zbrojnych RP w kontekście istotnego interesu bezpieczeństwa państwa:

Jaki sens miałyby mieć „rozszerzony wachlarz działań małych okrętów wojennych RP” na zamkniętym, płytkim i ograniczonym powierzchniowo akwenie Zalewu Wiślanego? Przecież pogłębiony ma być tylko tor wodny do Elbląga, reszta zalewu pozostanie płycizną. Demonstracyjnie zwiększona nasza obecność wojskowa na zalewie może negatywnie wpłynąć na turystykę, a dodatkowo sprowokować podobną reakcję Rosji. Poza tym, przebazowanie na stałe kilku małych jednostek do Elbląga nie wymaga przekopywania mierzei. Świadomość operacyjną i monitorowanie sytuacji na tak małym obszarze również można zapewnić sobie innymi sposobami, chociażby przy użyciu dronów, w tym podwodnych.

„Formoza” i „Grom” nie dysponują „okrętami”, wymagającymi tak potężnego przekopu Mierzei Wiślanej, a przerzut „specjalsów” drogą morską na teren Zalewu Wiślanego nie może

¹¹ Strategiczna Koncepcja Bezpieczeństwa Morskiego RP, Warszawa-Gdynia 2017, https://www.bbn.gov.pl/ftp/dok/SKBM_RP.pdf, (dostęp: 15 czerwca 2020 r.).

być rozwiązaniem optymalnym, ponieważ trwałyby znacznie dłużej niż drogą powietrzną, a uruchomienie mostów i śluz wyklucza skrytość działań.

Zaopatrywanie pododdziałów 16 Dywizji Zmechanizowanej, rozrzuconych na dość dużym obszarze, drogą morską jest pozbawione sensu, a siedzibą dowództwa 16 DZ jest Olsztyn, a nie Elbląg.

Strategiczna Koncepcja Bezpieczeństwa Morskiego RP porusza problem ograniczeń żeglugowych na Zalewie Wiślanym i formułuje następujący postulat¹²: „Polska powinna dążyć do odzyskania pełni praw żeglugowych przysługujących jej na mocy Konwencji o prawie morza w Cieśninie Piławskiej i rosyjskiej części Zalewu Wiślanego. Alternatywą jest realizacja projektu przekopania Mierzei Wiślanej. Wymaga on jednak pragmatycznego rozważenia bilansu kosztów inwestycji w stosunku do możliwych do uzyskania korzyści”. SKBM dopuszcza więc przekopanie Mierzei Wiślanej, ale postuluje podejście pragmatyczne i uczciwy bilans koszty/korzyści – nie przesądzając o ostatecznym rozstrzygnięciu.

Interesy Elbląga, w kontekście nowej drogi wodnej, są wewnętrznie sprzeczne: z jednej strony potencjalne korzyści ekonomiczne przyniosłoby wznowienie wymiany handlowej z Kaliningradem (przypomnianej w raporcie NIK), z drugiej – poszukiwanie za wszelką cenę uzasadnienia dla ambicji elbląskiego establishmentu odnośnie do posiadania portu morskiego, o potencjale wykraczającym poza racjonalne ramy ekonomiczne, może doprowadzić do eskalacji militaryzacji Zalewu Wiślanego, co negatywnie wpłynie na perspektywy gospodarcze.

Gdyby uzasadnienie ustawy z 24 lutego 2017 roku miało stanowić podstawę do uzyskania kredytu na realizację programu budowy połączenia wodnego Zatoka Gdańska – Zalew Wiślany, żaden komercyjny bank nie podjąłby się jego finansowania. Przy tak dużej inwestycji pilnowano by strony formalno-prawnej (zgody, pozwolenia, opinie), którą poważnie osłabia „specjalny” charakter dedykowanej ustawy. Bank wymagałby także przynajmniej pisemnych deklaracji woli potencjalnych użytkowników nowej infrastruktury, z deklarowanym poziomem przyszłego zaangażowania finansowego.

Uzasadnianie nieracjonalnych wydatków i przedsięwzięć względami bezpieczeństwa wystawia na szwank autorytet państwa, a dłuższej perspektywie – podważa zaufanie społeczne i jest destrukcyjne. W ten sposób można uzasadnić wszystko, a przed pytaniami zasłonić się tajemnicą. Być może istnieją racjonalne przesłanki przekopu Mierzei Wiślanej, może o nieco mniejszej skali, uwzględniającego w większym stopniu ochronę środowiska i adresowanego bardziej do turystów, żeglarzy, czy motorowodniaków - ale nie wynikają one z dokumentów, stanowiących podstawę obecnych działań. Tymczasem degradacja środowiska naturalnego już trwa. Przed nami perspektywa sporu na tym tle z Unią Europejską i pogorszenie (i tak już złych) relacji ze wschodnim sąsiadem. Potencjalne, długofalowe korzyści ekonomiczne całego przedsięwzięcia wykluczyła uchwała Rady Ministrów z 9 sierpnia 2019 r., przyznająca, że program wieloletni będzie kosztował nie 880 mln zł, a **1 987,5 mln zł**. To wszystko dzieje się w trakcie pandemii koronawirusa Covid-19 i spodziewanego, bezprecedensowego spowolnienia gospodarczego.

¹² Ibidem, s. 50

W zarządzaniu istnieje pojęcie kosztów utopionych (czasem lepiej przerwać źle rokujący program ze stratą, niż brnąć w stale rosnące koszty). Istnieje również pojęcie kosztu alternatywnego (ang. *opportunity cost*), czyli wartości najlepszej z możliwych korzyści, utraconej w wyniku dokonanego wyboru.

Dzisiejszy Elbląg nie jest jedynym, a jednym z sześciu polskich portów średnich (obok Darłowa, Kołobrzegu, Stepnicy, Ustki i Władysławowa). Ponad dwukrotny wzrost kosztów programu „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”, podważający jego ekonomiczny sens, w połączeniu z poszukiwaniem argumentów dla jego realizacji w obszarze bezpieczeństwa, a nie gospodarki, skłania do rekomendowania poważnego rozważenia zarówno dylematu kosztów utopionych, jak i alternatywnego - wobec tego przedsięwzięcia - wydatkowania publicznych pieniędzy.

Przekop Mierzi Wiślanej i możliwości jego wykorzystania w połączonej operacji obronnej w aspekcie użycia sił Marynarki Wojennej RP

1. Zalew Wiślany - ogólne dane akwenu.

Zalew Wiślany jest naturalnym akwenum morskich wód wewnętrznych, drugim co do wielkości zbiornikiem lagunowym na obszarze południowego Bałtyku. Całkowita długość Zalewu wynosi około 100 km, największa szerokość to 11 kilometrów. W części polskiej długość Zalewu wynosi 40 km, szerokość około 9 km (na linii Suchacz – Przebrno). Najmniejsza szerokość wynosi około 7 km i obejmuje linię między Tolkmickiem, a Krynicą Morską. Naturalna głębokość zmniejsza się od północnego-wschodu na południowy- zachód od 4,5 m do 1,5 m. Zalew Wiślany jest zbiornikiem słodkowodnym, który od Zatoki Gdańskiej jest oddzielony Mierzeją Wiślaną. Północno-wschodnia część Zalewu należąca do Federacji Rosyjskiej jest nazywana Zalewem Kaliningradzkim. W tej części akwenu znajduje się Cieśnina Bałtyjska (Piławska). Stanowi ona naturalne połączenie akwenu z Morzem Bałtyckim. Jest to cieśnina otwarta, przez którą następuje naturalne mieszanie się wód zasolonego Bałtyku oraz słodkich wód Zalewu Wiślanego. Nie występuje tam żadna infrastruktura śluz, która oddzielałaby wody Bałtyku od wód Zalewu. Otwartość przejścia została przez Rosjan zaplanowana po to, aby zachować zdolności do natychmiastowego rozwinięcia do rejonów działań bojowych okrętów wojennych bazujących w portach Bałtyjsk oraz Kaliningrad. W tym miejscu bierze też swój początek tor wodny, który rozwidła się w 2 kierunkach:

- w kierunku wschodnim na linii Bałtyjsk –Kaliningrad(Królewiec) o długości 32 km;
- w kierunku zachodnim na linii Bałtyjsk –rzeka Szarpawa przy Osłonce długości 68 km.

2. Główny tor wodny –stan aktualny.

Głębokości głównego toru wodnego w polskiej części Zalewu Wiślanego wynoszą 3,8 m przy granicy z Rosją do 2,5 m przy Osłonce na Szarpawie i 2,4 m przy Prawej Główce Wejściowej do portu Elbląg. Obecnie tor wodny ma szerokość 50m oraz długość całkowitą 38km i prowadzi przez Zalew Wiślany od pławy świetlnej granicznej „10” do ujścia rzeki Szarpawa przy osłonce. Na torze występują zróżnicowane głębokości i tak: przy pławie „10” ponad 4,6m, przy pławie „PAS” 3,5m, przy pławie „FRO” 3,0m, przy pławie „TOL” 2,5m, przy stawie „Elbląg” 2,5m, przy stawie „Gdańsk” 2,0m i w ujściu Szarpawy przy Osłonce 1,8m.

Przy torze usytuowane są trzy kotwiczowiska:

- kotwiczowisko Nr1 przy stawie „Gdańsk” o powierzchni 1,2km i głębokości od 2,1 do 2,5m;
- kotwiczowisko Nr2 przy stawie „Elbląg” o powierzchni 0,5km i głębokości technicznej 2,5m
- kotwiczowisko Nr3 przy pławie „FRO” o powierzchni 1,1km i głębokości technicznej 2,2m.

Nie ma obecnie obrotnic w linii kanału, pozwalających na samodzielne obracanie się jednostek będących w ruchu.

3. Parametry projektowanego toru wodnego.

Projektowany tor główny dla torów podejściowych z przekopów Mierzei Wiślanej przebiega po osi istniejącego toru głównego na Zalewie Wiślanym. Jego parametry oraz sposób jego oznakowania nawigacyjnego zostały przyjęte zgodnie z wytycznymi analizy nawigacyjnej, która je dokładnie określa. Parametry projektowanego toru są następujące:

- szerokość toru przy dnie – 100 metrów, głębokość – wariantowo 4,0 metra i w pewnych odcinkach do 5,0 metrów.

Jednostką modelową, jaką przyjęto dla projektowania toru był statek handlowy o wymiarach:

- długość: 100 m; szerokość: 20 m; zanurzenie: 4,0 m.

Dla modelowo przyjętego statku założono następujące parametry toru:

Minimalna głębokość toru, głębokość techniczna zapewniającą rezerwę na przechyl podczas wykonywania zwrotów dla statku umownego tj. o zanurzeniu:

- $T = 4,0$ m - powinna wynieść: $H_{\min} \geq 5,0$ m (oznacza to, że - głębokość toru powinna być powyżej 5 metrów dla jednostek o zanurzeniu do 4 metrów).

Oznacza to, że przy projektowaniu toru o głębokości technicznej $H_t = 4$ m dopuszczalne zanurzenie statków należy ograniczyć do $T \leq 3,0$ m (oznacza to, że - przy głębokości toru wodnego 4 metry, mogą tym torem przechodzić tylko i wyłącznie jednostki, których zanurzenie sięga jedynie 3 metrów i przy jakiegokolwiek wyporności jej nie przekracza).

Rysunek: Wizualizacja przekopu Mierzei Wiślanej: szerokość toru przy dnie (poza słuzami) wynosi około 100 metrów; głębokość toru wynosi 4 metry (wg. Urząd Morski w Gdyni).



Zgodnie z założeniami projektowymi, na wejściu do kanału prowadzącego przekopem Mierzei Wiślanej do Elbląga, występują dwa falochrony, prosty oraz wygięty po łuku, który biegnie w kierunku spotkania z falochronem prostym (jak na rysunku). Powoduje to, że jednostki wchodzące do kanału, będą zmuszone wykonać wewnątrz falochronów zwrot o 90 stopni na prawą burtę. Przy silnych wiatrach spychających jednostkę pływającą w kierunku początku falochronu łukowego, mogą wystąpić trudności z wykonaniem zwrotu o 90 stopni, który pozwoli wejść do kanału. Manewr może być w takich przypadkach niezwykle ryzykowny, ponieważ prędkość jednostki pływającej na wejściu do główek falochronów musi być ograniczona, co w sposób naturalny wpłynie negatywnie na zdolności manewrowe statku

(okrętu). Po wejściu do kanału, należy się zbliżyć do systemu śluz, które w sposób stały oddzielają wody Bałtyku od wód Zalewu Wiślanego. Przejście statku (okrętu) przez śluzy jest procedurą wymagającą czasu, jaki wynika z technologii użytkowania śluzy (statek czeka przed śluzą, śluza wejściowa się otwiera, statek wchodzi do śluzy, śluza wejściowa się zamyka, statek czeka, śluza wyjściowa się otwiera, statek wychodzi i manewruje do portu Elbląg po oznaczonym nawigacyjnie kanale, śluza wyjściowa się zamyka). Manewrowanie jednostek w kanele wodnym nie daje żadnych możliwości na wykonywanie zwrotów na kontrkurs i zawracanie jednostek na kurs przeciwny (np. okręty wojenne wykonujące zadania bojowe), ponieważ szerokość toru wodnego wynosi jedynie 100 metrów. Przykładowo, fregata ORP "Generał Kazimierz Pułaski" posiada długość 135 metrów a okręt patrolowy Ślęzak 96 metrów. Cyrkulacja tych jednostek na zwrocie znacznie wykracza poza promień 100 metrów. Na 100 metrach szerokości kanału cirkulacji nie wykonają nawet małe okręty raketowe typu Orkan.

4. Możliwości wykorzystania Przekopu Mierzei Wiślanej w połączonej operacji obronnej w aspekcie użycia sił Marynarki Wojennej RP.

Rzetelna i wyczerpująca ocena przydatności Przekopu Mierzei Wiślanej w połączonej operacji obronnej w aspekcie użycia sił Marynarki Wojennej RP, może być dokonana jedynie po przeprowadzeniu badań ukierunkowanych na poddanie analizie zdolności operacyjnych sił Marynarki Wojennej i wymogów jakie muszą być zagwarantowane dla ich osiągnięcia w aspekcie możliwości ich spełnienia w ramach technicznych i technologicznych parametrów zawartych w projekcie technicznym przekopu Mierzei Wiślanej.

Już na wstępie, należałoby poddać analizie zagadnienia typowo wojskowe, które determinują osiąganie zdolności operacyjnych sił Marynarki Wojennej, jakie miałyby bazować w porcie Elbląg. Aby zawęzić zakres badań i analiz, na wstępnym etapie należałoby odpowiedzieć na kilka pytań kluczowych, które powinny wskazać kierunek dalszych badań. Przykładowe pytania wstępne, wymagające przeprowadzenia badań w celu opracowania wyczerpujących z eksperckiego punktu widzenia odpowiedzi, mogłyby być następujące:

1. Jakie okręty Marynarki Wojennej RP będą mogły bezpiecznie (ze względu na ich zanurzenie oraz głębokość kanału i jego szerokość) przejść przekopem Mierzei Wiślanej i skierować się do portu Elbląg.
2. Dla jakich okrętów Marynarki Wojennej RP istnieje już przygotowana do wykorzystania w Elblągu infrastruktura portowa (system pirsów i umocnionych nabrzeży, wojskowe warsztaty remontowe, składy paliw, dystrybutory gazów i składy amunicji, sieci wysokoenergetyczne zasilania, infrastruktura dla służb dyżurnych i służb ochrony, systemy przeciw dywersji podwodnej itp).
3. Czy bazowanie sił Marynarki Wojennej RP w porcie Elbląg zapewni im osiąganie zdolności do szybkiego i bezpiecznego wyjścia z portu, bezpiecznego przejścia kanałem Zalewu Wiślanego (pokonując system śluz) na Zatokę Gdańską oraz rozwinięcia operacyjnego do działań bojowych.
4. Czy bazowanie sił Marynarki Wojennej w porcie Elbląg dostarczy dodatkowych zdolności operacyjnych dla morskiego rodzaju Sił Zbrojnych RP, w porównaniu do tego co można uzyskać już teraz i to bez specjalnych nakładów finansowych, w przypadku podjęcia decyzji o powrocie Marynarki Wojennej na Hel i adaptacji opuszczonego kilkanaście lat temu doskonale przygotowanego Portu Wojennego Hel.

Jeszcze przed przeprowadzeniem dogłębnych badań i analiz, stosując jedynie techniki porównawcze odpowiednich parametrów technicznych, taktycznych i operacyjnych, można uzyskać wiarygodne z naukowego punktu widzenia wnioski, jakie dają odpowiedzi na postawione wstępnie pytania.

Pytanie nr 1: Jakie okręty Marynarki Wojennej RP będą mogły bezpiecznie (ze względu na ich zanurzenie oraz głębokość kanału i jego szerokość) przejść przekopem Mierzei Wiślanej i skierować się do portu Elbląg.

Odpowiedź: Jeżeli głębokość (średnia głębokość) toru wodnego wynosi 4 metry, to bezpiecznie będą mogły przechodzić torem tylko jednostki o zanurzeniu do 3 metrów. Zanurzenie polskich Fregat (ORP Pułaski i ORP Kościuszko) wynosi około 6 metrów (5,7 metra standardowa). Zanurzenie okrętu patrolowego ORP Ślężak wynosi około 4,5 metra. Zanurzenie kutrów rakietowych modernizacji wynosi niewiele ponad 3 metry. Niszczyciele min typu Kormoran posiadają zanurzenie około 3 metrów. Wszystkie holowniki z najnowszej serii (6 jednostek) wcielanych do służby w Marynarce Wojennej posiadają zanurzenie około 3,7 metra. Konkluzja jest taka, że żadna z tych jednostek bojowych, ani też i z pomocniczych i zabezpieczenia działań, już przez wzgląd na zanurzenie nie będzie mogła przejść bezpiecznie torem wodnym i wejść do portu (czy do portu wojennego ???) Elbląg. Jeżeli chodzi o zdolność do przejścia torem wodnym innych jednostek ze składu sił Marynarki Wojennej, to pozostają jedynie mniejsze jednostki pomocnicze, kutry hydrograficzne i motorówki.

Pytanie nr 2: Dla jakich okrętów Marynarki Wojennej RP istnieje już przygotowana do wykorzystania w Elblągu infrastruktura portowa (system pirsów i umocnionych nabrzeży, wojskowe warsztaty remontowe, składy paliw, dystrybutory gazów sprężonych i składy amunicji, sieci wysokoenergetyczne zasilania, infrastruktura dla służb dyżurnych i służb ochrony, systemy przeciw dywersji podwodnej i obrony OPL, itp, itp...).

Odpowiedź: Port w Elblągu nie posiada żadnej, nawet szczytkowej infrastruktury, która mogłaby być wykorzystana do zabezpieczenia bazowania okrętów bojowych Marynarki Wojennej RP. Aby temu sprostać, należy opracować projekt wykonawczy dla infrastruktury zgodnie z wymogami portu wojennego, zgodnie ze standardami NATO i Unii Europejskiej. Tylko dlaczego w Elblągu? Dlaczego musimy ponosić nakłady finansowe na budowę portu wojennego w Elblągu, kiedy posiadamy gotowy do wykorzystania port wojenny w Helu (opuszczony kilkanaście lat temu, dzięki błędnym decyzjom polityków), jako pozostałość po zlikwidowanej przez MON (zupełnie niepotrzebnie) 9. Flotyli Okrętów w Helu.

Pytanie nr 3: Czy bazowanie sił Marynarki Wojennej RP w porcie Elbląg zapewni im osiągnięcie zdolności do szybkiego i bezpiecznego wyjścia z portu, bezpiecznego przejścia kanałem Zalewu Wiślanego (pokonując system śluz) na Zatokę Gdańską oraz rozwinięcia operacyjnego do działań bojowych?

Odpowiedź: Jeżeli w ramach odpowiedzi na pytanie nr 1, okazało się, że do portu Elbląg będą mogły wejść jedynie niewielkie i nie mające zdolności bojowych jednostki o zanurzeniu jedynie do 3 metrów, to odpowiedź na to pytanie nie dotyczy okrętów, które przenoszą zdolności bojowe, ale jednostek pływających Marynarki Wojennej, które służą do zabezpieczenia działań. W ramach scenariusza, który zakłada eskalację konfliktu na Wschodniej Flance NATO, narastania działań o charakterze militarnym, największe prawdopodobieństwo co do lokalizacji konkretnych działań zbrojnych, będzie miało miejsce w rejonie przekopu Mierzei Wiślanej. Rosjanie protestowali przeciw temu projektowi i

protestują nadal. Rosjanie popierają stowarzyszenia ekologów i w tym znajdują swój punkt podparcia dźwigni propagandowej. Przekop Mierzei Wiślanej może być pretekstem dla Rosji o jej ubieganie się o rosyjskie prawo do współ-stanowienia o wspólnej własności i potrzeby zachowania form istniejącego ekosystemu. W razie potrzeby, tak zwanym "jednym strzałem w cel", będą w stanie zablokować ruch jednostek pływających na torze wodnym przekopu Mierzei Wiślanej. Wystarczy poddać analizie przypadek konfliktu z Ukrainą, kiedy Rosjanie zatapiając jednostkę pływającą, potrafili zablokować ruch w całym porcie. Należy zauważyć, że Elbląg jest położony o wiele bliżej od Bałtyjska, niż odpowiednie obiekty od siebie w konflikcie Rosji z Ukrainą.

Pytanie nr 4: Czy bazowanie sił Marynarki Wojennej w porcie Elbląg dostarczy dodatkowych zdolności operacyjnych dla morskiego rodzaju Sił Zbrojnych RP, w porównaniu do tego co można uzyskać już teraz i to bez specjalnych nakładów finansowych, w przypadku podjęcia decyzji o powrocie Marynarki Wojennej na Hel i adaptacji opuszczonego kilkanaście lat temu doskonale przygotowanego Portu Wojennego Hel?

Odpowiedź: Jak wynika z odpowiedzi na pytania nr 1, nr 2 i nr 3, żadne jednostki pływające Marynarki Wojennej, które mogą posiadać realne zdolności operacyjne, nie mogą bazować w porcie Elbląg. Nie mogą tym samym dostarczyć dodatkowych zdolności operacyjnych z tytułu ich bazowania w nowym porcie Elbląg. Gdyby nawet w przypadku mobilizacyjnych wysiłków państwa i gotowości do znacznego pogłębienia toru wodnego, okazało się, że nawet okręt klasy Fregata Raketowa może wejść do "portu wojennego Elbląg", to w przypadku wybuchu konfliktu na Wschodniej Flance NATO, ta sama Fregata Raketowa już pozostanie na trwale pomnikiem zatopionym w "porcie wojennym Elbląg", bądź też polegnie na dnie z honorem na współrzędnych geograficznych śluzu umiejscowionej na kanale przebiegającym przez Mierzę Wiślaną. Miejscem, z którego może nadejść to zagrożenie (uderzenie, najprawdopodobniej raketowe) będzie najbardziej zmilitaryzowany i najbardziej nasycony ilością uzbrojenia na jeden metr kwadratowy ziemi dystrykt, zwany Kaliningradzkim.

Powyższy materiał nie wyczerpuje w pełni zagadnienia i autor nie pretenduje do stawiania ostatecznych wniosków czy też do dewaluowania zasadności projektu jako takiego, postrzeganego w kontekście zalet ekonomicznych czy też gospodarczych. Nie ujmuje w żaden sposób korzyści dla regionu, społeczności lokalnych jak i samorządów i miasta Elbląg. Aby uzyskać pełnię wiedzy eksperckiej odnośnie wszystkich kwestii odnoszących się do projektu przekopu Mierzei Wiślanej, należy poddać analizie wyniki dotychczas przeprowadzonych badań, bądź też przeprowadzić badania uzupełniające. Jednak nawet bez prowadzenia badań naukowych, oczywiste są i aż nadto widoczne w tym przypadku znaczne uchybienia i brak wiedzy eksperckiej w dziedzinie obronności, bo uzasadnienie projektu przekopu Mierzei Wiślanej z militarnego punktu widzenia, już na wstępnie prowadzonej oceny zdaje się być nie do obronienia.

Opinia została opracowana przez zespół ekspertów Instytutu Bezpieczeństwa i Rozwoju Międzynarodowego SDirect24.

(Wśród ekspertów Instytutu znajdują się byli sekretarze stanu i podsekretarze stanu resortu obrony, spraw wewnętrznych spraw zagranicznych, edukacji, admirał i generałowie(14) Sił Zbrojnych RP i USA, dyrektorzy departamentów ministerstwa obrony, spraw wewnętrznych, naukowcy Uniwersytetu Jagiellońskiego, Akademii Sztuki Wojennej, Wyższej Szkoły Policji,)

Dyrektor Instytutu BIRM

Gen. dyw. w st. spocz. prof. dr hab. Bogusław Pacek

Zastępca Dyrektora Departamentu Współpracy Międzynarodowej
Instytutu BIRM

płk rez. mgr Czesław Juźwik