

Koncepcja budowy sieci kolei URT w Europie

Informację opracował Janusz POLIŃSKI¹

Streszczenie

Przedstawiono fragment opracowania wiedeńskiego Instytutu Międzynarodowych Studiów Ekonomicznych, dotyczącego ratowania gospodarki po kryzysie spowodowanym pandemią COVID-19. Pozytywnym impulsem byłyby budowa ultraszybkiej kolei, która łączyłaby większość europejskich krajów. Pokazano proponowane trasy przebiegu tej sieci, a także koszty związane z budową linii w poszczególnych krajach.

Słowa kluczowe: transport kolejowy, Koleje Dużych Prędkości, sieć URT

Wiedeński Instytut Międzynarodowych Studiów Ekonomicznych (*The Vienna Institute for International Economic Studies*) w opracowaniu z czerwca 2020 roku², w rozdziale 3.2. pt. „Propozycje infrastruktury transportowej” w pkt. 3.2.1. przedstawił koncepcję budowy w Europie sieci super szybkiej kolei URT (ang. *Ultra-Rapid-Train*).

Zdaniem ekspertów Instytutu, każda linia sieci kolei URT powinna być dwutorowa, a pociągi powinny kursować z prędkością 250–350 km/h. Rozwój europejskiego systemu kolei dużych prędkości wywarłby istotne skutki dla całego sektora transportowego. Specjaliści od systemów transportu uważają, że możliwość odbywania szybkich podróży transportem kolejowym (podróż z Paryża do Berlina trwałaby około 4 godzin) stanowiłaby dużą konkurencję w stosunku do nieekologicznych połączeń lotniczych. Według szacunków specjalistów z wiedeńskiego Instytutu, rozwój sieci URT ograniczy o połowę liczbę kursów transportu lotniczego wewnątrz Unii Europejskiej, co zmniejszy o 4–5 pkt proc. roczną wielkość emisji CO₂ z branży lotniczej.

W rozważaniach brano także pod uwagę przewozy towarów pociągami towarowymi Kolei Dużych Prędkości, co umożliwi przyspieszenie przewozu wielu ładunków. Ta idea wpisuje się w zrównoważony rozwój transportu i w efekcie wpłynie na ograniczenie zanieczyszczeń emitowanych przez transport drogowy. Schemat przyszłej sieci pokazano na rysunku 1.

Sieć URT powinna składać się z czterech głównych linii kolejowych łączących wszystkie stolice UE i potencjalnych krajów kandydujących do UE (kraje Bałkanów Zachodnich). Jak wynika z rysunku 1, planowana sieć URT będzie składała się z następujących ciągów transportowych:

- **Pierwszy ciąg (czerwony)** przebiega z Lizbony, przez terytorium Hiszpanii, Francji, Niemiec, Niderlandów, gdzie linia rozdziela się, tworząc dużą pętlę wokół Morza Bałtyckiego, przechodzącą także przez Polskę.
- **Drugi ciąg (brązowy)** połączy Berlin (leżący na ciągu czerwonym) z Atenami, a ewentualnie także z cypryjską Nikozją. Linia ta również rozdziela się w pętlę pomiędzy Wiedniem i Sofią – jeden odcinek biegnie przez Węgry, Rumunię i Bułgarię, a drugi przez Austrię, Słowenię, Chorwację, Bośnię i Hercegowinę, Czarnogórę, Albanie i Macedonię Północną.
- **Trzeci ciąg (fioletowy)** połączy Brukselę (będącą węzłem na linii czerwonej) z Vallettą przez Belgię, Niemcy, Austrię i Włochy.
- **Czwarty ciąg (zielony)** ma w założeniu połączyć Dublin z Paryżem (będącym również węzłem na linii czerwonej).

W miejscach, gdzie trasa ciągu transportowego przebiega drogą morską, autorzy projektu proponują utworzenie uzupełniających się połączeń promowych. Koszty i długości tras w poszczególnych państwach zawiera tablica 1.

¹ Dr inż.; Instytut Kolejnictwa, Zakład Dróg Kolejowych i Przewozów; e-mail: jpolinski@ikolej.pl.

² Jérôme Creel, Mario Holzner, Francesco Saraceno, Andrew Watt, Jérôme Wittwer: „How to spend it: A proposal for a European Covid-19 recovery programme”, OFCE Policy brief 72, 18 Juin, 2020.



Rys. 1. Schemat sieci URT [źródło: rys. 3.3. cyt. opr.]

Z tablicy 1 wynika, że całkowity, szacowany koszt budowy sieci wyniesie nawet ponad 1 bln euro przy uwzględnieniu cen z 2019 roku – czyli 7,5 proc. wartości unijnej gospodarki. Tymczasem, zgodnie z obecnie obowiązującą propozycją Komisji Europejskiej, wartość środków, które mają być przeznaczone na odbudowę europejskiej gospodarki wynosi łącznie 750 mld euro, z których prawie 64 mld może trafić do Polski. Jednak zdaniem analityków wiedeńskiego instytutu, takie środki są niewystarczające, aby w tej dekadzie sprostać wyzwaniom czekającym UE. Z tego powodu analitycy proponują znacznie hojniejszy program na lata 2021–2030; jego całkowita wartość miałaby wynosić w sumie 2 bln euro. Na tę sumę składa się 1,5 bln euro ze źródeł unijnych i 500 mld euro, które dodatkowo wyłożą z własnej kieszeni państwa członkowskie.

Koszty budowy tuneli, mostów i sztucznych wysp, które należy zbudować między Finlandią i Szwecją, Finlandią i Estonią, a także we Włoszech i na Malcie będą podzielone pomiędzy poszczególne kraje w przeliczeniu na kilometry konstrukcyjne linii i dlatego liczba kilometrów przypisanych np. do Malty są stosunkowo duże w porównaniu do wielkości wyspy.

Twórcy propozycji zauważają, że przebieg linii URT w dużej mierze będzie pokrywać się z istniejącą obecnie i wciąż rozbudowywaną transeuropejską siecią transportową TEN-T,

jednak ze względu na duże różnice techniczne systemów kolejowych poszczególnych krajów (np. różne skrajnie, systemy elektryfikacji, systemy bezpieczeństwa), sieć URT powinna stanowić odrębną infrastrukturę o ujednoczonych standardach technicznych. Jak podkreślił Europejski Trybunał Obrachunkowy (ETO, 2018 r.), plany związane z siecią TEN-T nie określają kompleksowej sieci kdp, lecz tylko „nieefektywną mozaikę krajowych linii dużych prędkości”. Ze względu na różnice infrastruktury kolejowej poszczególnych państw europejskich leżących na sieci URT, będzie konieczna budowa zupełnie nowych dróg kolejowych o ujednoczonym standardzie technicznym.

Koszt budowy sieci URT o długości około 18 250 kilometrów wyniesie około 1100 mld euro, tj. około 60 mln euro za kilometr. Uwzględniając średni koszt jednego kilometra, koszt budowy czerwonej linii (8000 km) wyniesie 558 mld euro, brązowej (5700 km) 249 mld euro, niebieskiej linii (3460 km) 207 mld euro i zielonej – (1080 km) 80 mld euro.

Budowa systemu sieci URT umożliwi jednocześnie osiągnięcie kilku celów, w tym m.in.: przeciwdziałanie załamaniu gospodarczemu po obecnym kryzysie spowodowanym pandemią, zapewni obywatelom UE konkretne korzyści, w tym szybki transport w Europie (wycofanie się w jak największym stopniu z transportu lotniczego) oraz przyspieszone przejście na zrównoważoną oraz inteligentną mobilność.

Tablica 1

Koszty i długości tras URT w poszczególnych państwach europejskich

Kraj	Długość trasy URT [km]	Koszt mld [€]*	PKB**[%]
Austria	531	37,012	9,3
Belgia	419	26,880	5,7
Bułgaria	853	35,779	59,0
Chorwacja	164	6,778	12,6
Cypr	190	9,845	44,9
Czechy	377	19,302	8,8
Dania	213	18,263	5,9
Estonia	315	17,293	61,7
Finlandia	563	54,871	22,9
Francja	2060	171,544	7,1
Grecja	639	28,774	15,3
Hiszpania	1196	56,806	4,6
Holandia	257	17,280	2,1
Irlandia	404	23,176	6,7
Litwa	435	22,808	47,1
Luksemburg	97	7,180	11,3
Łotwa	252	11,192	36,7
Malta	66	4,275	32,4
Niemcy	2299	185,774	5,4
Polska	792	42,991	8,1
Portugalia	270	9,660	4,5
Rumunia	619	20,237	9,1
Słowacja	99	4,824	5,1
Słowenia	259	14,219	29,6
Szwecja	783	70,999	15,0
Węgry	279	11,359	7,9
Włochy	2254	115,400	6,5
UE	16658	1044,519	7,5
Albania	304	7,876	57,7
Bośnia i Hercegowina	340	10,067	56,2
Czarnogóra	162	6,595	134,4
Kosowo	166	5,069	71,6
Macedonia Północna	144	5,063	44,6
Serbia	448	14,923	32,5
Całkowita sieć URT	18 249	1094,111	7,8

* - w cenach z 2019 roku, ** – koszt jako procent PKB z 2019 roku.