

Redakcja: Beata Surmacz (dyrektor IEŚ), Tomasz Stępniewski (z-ca dyrektora IEŚ),
Agnieszka Zajdel (sekretarz redakcji), Aleksandra Kuczyńska-Zonik, Jakub Olchowski,
Konrad Pawłowski, Agata Tatarenko

Nr 451 (148/2021) | 4.10.2021

ISSN 2657-6996

© IEŚ

Aleksandra Kuczyńska-Zonik

Koleje losu Rail Baltica: małe szanse na ukończenie prac w zakładanym terminie

Rail Baltica to jeden z kluczowych projektów infrastrukturalnych realizowanych w państwach bałtyckich. Przewiduje budowę nowej zelektryfikowanej linii dwutorowej o długości 870 km z połączeniem z Polską i z Finlandią. Główną cechą linii jest jej europejska szerokość toru (1435 mm), w przeciwieństwie do tej odziedziczonej po Imperium Rosyjskim (1520 mm). Zakończenie budowy planowane jest na 2026 r., jednak do tej pory, poza lokalnymi pracami przygotowawczymi i badaniami środowiskowymi, na wielu etapach budowa *de facto* jeszcze się nie rozpoczęła. Ponadto pod koniec września estońska strona zakomunikowała, że pierwotny termin realizacji inwestycji nie jest możliwy do dotrzymania. Litwa i Łotwa mają nadzieję na terminowe zakończenie prac.

Powolne tempo planowanych prac. Spółka RB Rail AS, stworzona w celu realizacji projektu, zapowiedziała rozpoczęcie prac budowlanych w przyszłym roku, jednak – według planowanego harmonogramu – powinny się one zacząć co najmniej dwa lata temu. Już wcześniej informowano o opóźnieniach, uchybieniach proceduralnych i nieprawidłowościach w zarządzaniu inwestycją („Komentarze IEŚ” nr 122). Według RB Rail AS, sporo udało się jednak zrobić. Do tej pory ogłoszono przetargi zarówno na przygotowanie ekspertyz, projektów terminali, stacji i zajezdni, jak i na dostawę prefabrykatów (szyn, podsypki, ogrodzeń i ekranów akustycznych). Do kwietnia br. podpisano kontrakty o łącznej wartości 675 mln euro. Obecnie trwają negocjacje z ponad 200 lokalnymi przedsiębiorstwami i 50 firmami z państw UE.

Państwa bałtyckie przyjęły różne strategie i obecnie znajdują się na różnych etapach realizacji inwestycji. Najbardziej zaawansowane są na Litwie i Łotwie. Przeprowadzono tam już niezbędne czynności w związku z zakupem gruntów. 2 września br. oficjalnie rozpoczęto budowę pierwszego wiaduktu kolejowego na Dworcu Centralnym w Rydze. Prace przebiegają sprawnie, jednak obecna Rada Miasta za dotychczasowe opóźnienia w ich przygotowaniu obwinia ekipę byłego mera Rygi Nilsa Ušakovsa. Od lata poprzedniego roku trwa również budowa innego obiektu – stacji i związanej z nią infrastruktury na Międzynarodowym Porcie Lotniczym w Rydze. Wartość kontraktu opiewa na 237 mln euro. Budowa ma się zakończyć w 2025 r. Ogłoszono również przetarg na budowę głównego odcinka linii kolejowych na Łotwie. Informacja o zakwalifikowanych kandydatach ma się pojawić w październiku 2021 r. Zakończenie postępowania i umowa z wykonawcą planowane są na marzec 2023 r. Główna linia nie zostanie jednak oddana w całości w tym samym czasie. Najwcześniej zostanie ukończony odcinek do granicy z Litwą.

Część przetargów budowlanych nie została jednak rozstrzygnięta i rozpisano je ponownie. Ta sytuacja dotyczyła m.in. przetargu na jeden z najbardziej złożonych technicznie i jednocześnie najdroższych obiektów projektu – mostu kolejowego nad Wilią na Litwie. Opóźniona jest także budowa najbardziej wysuniętego na północ terminalu Rail Baltica w Ülemiste, na przedmieściach Tallina. Pierwotny plan zakładał ogłoszenie przetargu na roboty budowlane jeszcze w tym roku, jednak dopiero w połowie 2021 r. zakończono etap planistyczny.

Na przeszkodzie stanęła pandemia. Pandemia COVID-19 wpłynęła na organizację prac i zarządzanie projektem m.in. przez zakaz konsultacji społecznych w zakresie ocen oddziaływania na środowisko w sytuacjach kryzysowych i ograniczenia w przepływie ekspertów zewnętrznych realizujących kontrakty projektowe. Jednym z głównych powodów przeciągania się inwestycji jest jednak finansowanie projektu. Całkowity szacowany koszt to 5,788 mld euro, z czego 85% jest finansowane przez UE, m.in. w ramach instrumentu „Łącząc Europę” (CEF). W związku z pandemią COVID-19 jego kontynuacja stanęła pod znakiem

zapytania. Wówczas Parlament Europejski sprzeciwił się przyznaniu środków w ramach Funduszu Odbudowy (Next Generation EU) na konkretny projekt lub poszczególne państwo z pominięciem procedury konkursowej. Z kolei przywódcy trzech państw bałtyckich w liście otwartym wspólnie zaapelowali o przyznanie 1,4 mld euro na finansowanie Rail Baltica, grożąc jednocześnie zablokowaniem przyjęcia Funduszu. W efekcie osiągnięto kompromis, a środki na Rail Baltica zostały zabezpieczone.

Pesymistyczne prognozy w Estonii. Pod koniec września Tõnu Grünberg, prezes zarządu Rail Baltica Estonia, przekazał informację, że ukończenie projektu do 2026 r. w Estonii nie jest możliwe, a zakończenie budowy linii kolejowej zostanie przesunięte na koniec obecnej dekady. Na przeszkodzie stanęły kwestie finansowe, planistyczne i inżynierskie. Żadne z trzech państw bałtyckich nie wykorzystano większości środków przyznanych do tej pory na projekt. Dla przykładu, na zamówienia publiczne w Estonii założono kwotę 60 mln euro, a do tej pory podpisano kontrakty na mniej niż 20 mln euro. Wzrost kosztów spowodował także konieczne zmiany w projekcie, m.in. wcześniej planowano budowę pięciu tuneli między Tallinem a terminalem w Ülemiste, a obecnie spółka Rail Baltica forsuje plan budowy tylko jednego z nich.

Dużym problemem okazała się także realizacja projektu na odcinku w okręgu Parnawa, w południowo-zachodniej części kraju. W maju 2020 r. Sąd Najwyższy Estonii przyjął bowiem argumentację grup ekologicznych (m.in. Avalikult Rail Balticust) powołujących się na negatywne skutki przyrodnicze i unieważnił plan realizacji Rail Baltica w tym okręgu. Rząd Estonii planuje teraz wydać nową wersję planu i uzyskać akceptację społeczną pod koniec tego roku. Warto nadmienić, że poparcie społeczne dla Rail Baltica w Estonii jest stabilne. Według sondażu przeprowadzonego w listopadzie i grudniu 2020 r. odsetek respondentów opowiadających się za projektem wyniósł 60% (tyle co w 2019 r. i o 7 p.p. więcej niż w 2018 r.).

Wnioski i prognozy. Dla projektu Rail Baltica, którego początki sięgają lat 90., najbliższe lata będą decydujące. Nie ma wątpliwości, że dla wszystkich trzech państw bałtyckich ta inwestycja jest priorytetem. Rail Baltica to szansa na rozwój komunikacyjny i transportowy. Ma sprzyjać konkurencyjności i bezpieczeństwu całego regionu bałtyckiego. Problematyczne pozostają jednak kwestie finansowania i harmonogram prac. W czerwcu ubiegłego roku Europejski Trybunał Obrachunkowy kwestionował rentowność i opłacalność tego projektu, wskazując na wzrost kosztów o 2,35 mld euro w ciągu ośmiu lat w porównaniu z pierwotnymi szacunkami, i z pewnością będą one rosły. Nieoficjalnie mówi się nawet, że całkowita wartość inwestycji wyniesie 7,8 mld euro. Na dokończenie Rail Baltica w Estonii brakuje około 400 mln euro, a na realizację litewskiej części – około 600 mln euro. Państwa rozważają dodatkowe możliwości finansowania, w tym z UE i Funduszu Inicjatywy Trójmorza.

Pod znakiem zapytania stoi również data zakończenia inwestycji. Estonia najprawdopodobniej nie ukończy odcinka w terminie, choć główna linia między Rygą a Tallinem może ruszyć już w 2026-2027 r. Zapowiedział to estoński minister gospodarki i infrastruktury Taavi Aas. W 2027 r. ma być również oddany odcinek Rail Baltica z Rygi do Wilna. Ta część inwestycji jest najbardziej zaawansowana. Łotewski minister transportu Tālis Linkaitis zapewnił, że obecnie dla Łotwy priorytetem jest budowa południowej linii do granicy łotewsko-litewskiej. Z kolei Litwa ma ambicję ukończenia całego projektu (łącznie z trasą z Kowna do Wilna) do końca 2026 r. Potwierdził to niedawno Marius Skuodis, minister transportu i łączności Litwy. Istnieją więc szanse na połączenie trzech stolic w planowanym terminie. Ponieważ Polska planuje ukończyć swój odcinek do granicy polsko-litewskiej w 2027 r., Litwa zobowiązała się do połączenia go z Kownem i Wilnem w tym samym czasie. Dobrym sygnałem dotychczasowej polsko-litewskiej współpracy instytucjonalnej w zakresie infrastruktury kolejowej jest zapowiedź uruchomienia regularnych połączeń z Warszawy do Wilna już w przyszłym roku.