

Pociągami z Helsinek do Berlina

29 czerwca 2015

Kraje bałtyckie, Polska i Finlandia w 2018 roku rozpoczną budowę transeuropejskiej linii kolejowej Rail Baltica.

W ramach konferencji TEN-N Days 2015 ministrowie transportu pięciu krajów bałtyckich oraz minister infrastruktury i rozwoju Polski Maria Wasiak, a także komisarz unijny ds. transportu Violeta Bulc podpisali umowę w sprawie rozpoczęcia realizacji projektu Rail Baltica. Linia kolejowa połączy Helsinki, Tallin, Rygę, Kowno, Warszawę i Berlin (w dalszej perspektywnie trasa zostanie przedłużona do Wenecji), poprawiając w ten sposób komunikację między Europą Środkową a Wschodnią.

Zdaniem ministra transportu Łotwy Anrijsa Matissa projekt Rail Baltica będzie najważniejszym projektem w historii współpracy państw bałtyckich.

Rzecznik prasowy Ministerstwa Komunikacji i Transportu Ričardas Slapšys powiedział, że deklaracja została podpisana w celu potwierdzenia, że Komisja Europejska ma zamiar już w 2018 roku rozpocząć prace budowlane i zapewnić tym samym finansowanie.

Początkowy etap budowy przewiduje udział w nim trzech państw bałtyckich. W przyszłości dołączą do nich Finlandia i Polska. Siedziba firmy będzie znajdować się w Rydze. Według wstępnych obliczeń, koszty administracyjne organizacji wyniosą około 650 tys. euro rocznie. Projekt wyceniono na 3,68 mld euro, z czego 85% sfinansuje Komisja Europejska. Litwa już przystąpiła do prac i do końca roku zamierza skończyć europejski odcinek Rail Baltica od granicy z Polską do Kowna. Planuje się, że projekt zostanie zrealizowany do 2025 roku.

Korzystne prognozy gospodarcze nie są jedyną zaletą projektu. Adrian Furgalski z Zespołu Doradców Gospodarczych TOR wskazuje na polityczny charakter bałtyckiej współpracy transportowej. – To projekt polityczny, będący wsparciem dla nadbałtyckich republik w ich zbliżeniu z Zachodem – przytacza słowa Furgalskiego „Rzeczpospolita”. – Z tego punktu widzenia dobrze, że kraje razem wystąpią o unijne dofinansowanie, bo w grupie szansa otrzymania potrzebnych pieniędzy jest większa. Natomiast z ekonomicznego punktu widzenia – wątpię, czy Europie jest taka linia potrzebna. Polski odcinek na pewno nie będzie rentowny. A czy np. Fin będzie chciał jechać koleją do Berlina przez Tallin, Rygę, Kowno i Warszawę? Sama inwestycja ma więc małe szanse na zwrot nakładów, chyba że na trasie będzie dominował ruch towarowy – podsumował ekspert.

Źródło: pl.SputnikNews.com