Ukraina przeżywa zagrożenie atakiem militarnym ze strony Kremla, ale mimo to, właśnie teraz Polska powinna zaproponować połączenie naszych stolic linią kolejową dużych prędkości o standardowym, europejskim rozstawie szyn 1435 mm.

W latach 60-tych na całym świecie kolej pasażerska stanęła wobec kryzysu spowodowanego konkurencją samochodu i samolotu. Pasażerowie zaczęli odchodzić od kolei. Wówczas kolejarze stanęli przed dylematem: dostosować się zmian lub wręcz ciąć połączenia (strategia pasywna) albo wymyślić nowy standard podróżowania który przyciągnąłby pasażerów. Pierwszym krajem w którym uruchomiono koleje dużych prędkości (KDP) była Japonia, w której Tokaido Shinkansen pojechał przed olimpiadą w Tokio w 1964 z prędkością 210 km/h. Różne są definicje KDP, z reguły za takie uznaje się pociągi osiągające minimum 250 km/h lub 200 km/h, zaś rekord osiągany podczas jazdy próbnej przekracza 500 km/h. Obecnie najdłuższą siecią na świecie dysponują Chiny, następnie Hiszpania, Francja, Włochy i szereg innych państw. KDP budowana jest w Indiach, a kilka lat temu pierwszy odcinek został otwarty w Afryce – w Maroku. W krajach, w których koleje nie potrafiły „wymyśleć siebie" na nowo, zwłaszcza w obydwu Amerykach, ruch pasażerski odgrywa nikłą rolę.

W naszym kraju, standardowi wysokich prędkości odpowiadać będzie po zainstalowaniu systemów sterowania ruchem linia Katowice – Warszawa – Gdańsk. Ponadto, w ramach budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego powstanie tzw. Ygrek, czyli połączenie Warszawa- Łódź – Poznań/Wrocław. Proponuję, aby wspólnie z rządem ukraińskim rozpocząć analizy nad połączeniem Warszawy z Kijowem, czyli odcinkiem o długości 800 km, porównywalnym z dystansem pomiędzy Paryżem a Marsylią. Tym samym, po zakończeniu w 2027 roku projektu Rail Baltica do Kowna, Rygi i Tallina, modernizacji linii E20 do Berlina, oraz prowadzonego w ramach Grupy Wyszehradzkiej projektu połączenia z Pragą, Bratysławą i Budapesztem, Warszawa stałaby się pasażerskim hubem kolejowym w Środkowej Europie.

Analizy takie można zacząć już dziś, pomimo, że obecnie dla Kijowa najważniejsze jest ryzyko agresji militarnej. Zważywszy na cykl realizacji takich inwestycji, nawet przy pełnym zaangażowaniu obu krajów, realistyczny termin otwarcia to połowa przyszłej dekady, rok 2035. Analizy miałyby przede wszystkim oszacować wielkość ruchu, nakłady inwestycyjne, czy też przebieg trasy. Łączone byłyby dwie aglomeracje Warszawa z ludnością ok 2,5 mln i Kijów 4 mln i dwa kraje liczące razem ponad 80 mln osób. Istnieje zatem znaczny potencjał dla ruchu pasażerskiego, co jeszcze przed Covid obrazowały dziesiątki połączeń autobusowych i rosnący ruch lotniczy. Niemniej, projekt należy realizować w oparciu o rzetelną ocenę efektów ściśle transportowych jak i środowiskowych oraz finansowych. Liczyć się należy bowiem z wydatkiem rzędu 20 mln $ za kilometr. Projekt miałby

uzasadnienie, gdyby wiarygodne szacunki ruchu pozwalały na uruchomienie nie mniej niż 12 par pociągów dziennie i ruch rzędu 5 mln osób rocznie. Aby podnieść rentowność, należy rozważyć wariant dostosowania linii do ruchu towarowego prowadzonego przez lokomotywy dieslowskie, który odbywałby się nocą. Ukraina zyskałaby wówczas atrakcyjny korytarz transportowy pozwalający na zwiększenie obrotów z naszą częścią Europy.

Jak wyobrażam siebie przebieg trasy?

Początek w Warszawie Wschodniej, następnie istniejąca, zmodernizowaną już do prędkości 160 km/h linią do Lublina, a dalej nowo wybudowaną wydzieloną linią do Kijowa w jednym z dwóch wariantów trasy: południowym lub północnym. Pierwszy prowadzi przez Zamość, Lwów, Tarnopol i Żytomierz, ale jest dłuższy i liczy ok. 940 km. Drugi biegnie przez Chełm, Łuck, Równe, Żytomierz i ma ok. 800 km. Podstawowa różnica polega na tym, czy trasa biegnie przez liczący 700 tys. mieszkańców i dysponujący wielkim potencjałem turystycznym Lwów, co ma znaczący wpływ na prognozowane potoki pasażerskie. Ale 140 km toru oznacza znaczny wydatek. Koszt finansowy przemawia także za wykorzystaniem zmodernizowanej za ok 3,5 mld zł linii nr 7 do Lublina, czyli zaakceptowaniem niższej prędkości na pierwszym odcinku trasy. Pamiętajmy, że budowa CPK i dochodzących do niego szprych będzie wymagała zmobilizowania zasobów finansowych. Za Lublinem pociąg zwiększałby prędkość do 250 km/h, co pozwoliłoby na odbycie całej podróży w cztery godziny. Przed Covid-19 jeden pociąg dziennie do Kijowa jechał około 20 godzin. Było to ciekawe, ale nie do końca fascynujące doświadczenie.

Obecnie KDP w niektórych krajach osiągają 350 km/h i należy rozważyć argumenty za takim standardem (lub 300 km/h). Jednak zważyć trzeba z jednej strony krótszy czas podróży, z drugiej znacznie wyższe zużycie elektryczności i koszt zakupu taboru, co podwyższa cenę biletu, a tym samym zainteresowanie podróżnych. A koszty byłyby niebagatelne. W krótszym wariancie, pozostałoby do wybudowania około 640 km z Lublina do Kijowa, czyli nie mniej niż 12,8 mld $. To wydatek poważny, porównywalny z wybudowaniem elektrowni nuklearnej. Niemniej połączone możliwości finansowe dwóch krajów pozwoliłyby na sfinansowanie takiego przedsięwzięcia, rozłożonego wszak na kilkanaście lat. Stan polskich finansów publicznych i zasoby kapitału na rynku finansowym, pozwalają na pozytywną decyzję po naszej stronie. Zasadniczy ciężar decyzji leżałby jednak po stronie Ukrainy, na której terytorium przebiegałby dłuższy odcinek trasy.

W ciągu najbliższych dni zdecyduje się przyszłość Ukrainy. Podjęcie projektu KDP Warszawa – Kijów byłoby jasnym postawieniem na pozytywny scenariusz.

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl, autor: Paweł Szałamacha.