Przegląd Europejski – European Studies Quarterly, **ISSN: 1641-2478**
vol. 2024, no. 3
Copyright © by Juliusz Engelhardt, 2024
Creative Commons Attribution 4.0 (CC BY 4.0)
http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/
DOI: https://doi.org/10.31338/1641-2478pe.3.24.2

Plany integracji sieci kolejowej w krajach Inicjatywy Trójmorza

Juliusz Engelhardt, *University of Szczecin (Szczecin, Poland)*
E-mail: juliusz.engelhardt@usz.edu.pl
https://orcid.org/0000-0002-4925-4883

Streszczenie
Celem artykułu jest omówienie bieżących przedsięwzięć inwestycyjnych w krajach położonych w regionie pomiędzy morzem Bałtyckim a morzem Czarnym oraz Adriatyckim, określanych mianem krajów Inicjatywy Trójmorza. Tematyka poruszana w artykule, dotycząca nowych międzynarodowych połączeń kolejowych w tym regionie, a zwłaszcza Polski z krajami ościennymi, ma decydujące znaczenie integracyjne. Ponieważ w ostatnich latach w Polsce szeroko dyskutuje się nad wielkim projektem budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK), szczególnym punktem odniesienia jest właśnie ten projekt, gdyż jego realizacja w przyszłości (w zakresie co najmniej najważniejszej części rozbudowanego tzw. komponentu kolejowego) będzie oddziaływać w pierwszej kolejności na nowe międzynarodowe połączenia kolejowe Polski z Litwą, Łotwą i Estonią z jednej strony oraz z Ukrainą, Słowacją, Czechami i Węgrami z drugiej strony. Jednakże projekty integracji sieci kolejowych będą miały wpływ również na kraje dalej położone od Polski: na północy – na Finlandię, a na południu – na Słowenię i Rumunię.
Problemem badawczym artykułu jest wskazanie znaczenia analizowanych inwestycji kolejowych w następujących wymiarach: społeczno-gospodarczym, geopolitycznym oraz polityczno-obronnym. Rozwiązanie tego problemu będzie poszukiwane w analizie koncepcji budowy nowej linii kolejowej łączącej Tallin, Rygę, Kowno, Białystok, Warszawę i Berlin (zwanej projektem *Rail Baltica*) oraz w planach modernizacji innych transgranicznych połączeń kolejowych do standardu kolei dużych prędkości (KDP). Główną metodą badawczą jest krytyczna analiza oficjalnych dokumentów rządowych o znaczeniu strategicznym oraz dostępnej literatury przedmiotu, a także obserwacje własne. Treść artykułu pozwala czytelnikom na zaznajomienie się z podstawowymi kierunkami rozwoju sieci kolejowej w krajach Inicjatywy Trójmorza.
Słowa kluczowe: Inicjatywa Trójmorza, Unia Europejska, infrastruktura kolejowa, *Rail Baltica*, koleje dużej prędkości, Polska, CPK

Plans of integration of the railway network in the Three Seas Initiative countries

Abstract

The aim of the article is to discuss current investment projects of the countries located in the region between the Baltic Sea, the Black Sea and the Adriatic Sea, referred to as the Three Seas Initiative countries. The subject matter concerning new international railway connections in this region, especially that linked Poland with neighboring countries, is of decisive integration importance. Since in recent years in Poland there has been a lot of discussions about the large project of constructing the Central Communication Port (pl. *Centralny Port Komunikacyjny*, CPK), this project is a special point of reference, because its implementation in the future (at least the most important part of the expanded railway component) will primarily affect Poland's new international railway connections with Lithuania, Latvia and Estonia on the one side, and with Ukraine, Slovakia, the Czech Republic and Hungary on the other side. However, the projects of integration of the railway network will also influence countries far away from Poland: Finland – in the North, Slovenia and Romania – in the South.

The research problem of the article is to indicate the significance of the analysed railway investments in the following dimensions: socio-economic, geopolitical, and defensive dimension. The solution to this problem will be sought mainly in the analysis of the concept of constructing a new railway line connecting Tallinn, Riga, Kaunas, Białystok, Warsaw and Berlin (called *Rail Baltica*) and in the plans of modernisation of other cross-border railway connections to the standard of high-speed railway lines. The main research method is a critical analysis of the official governmental strategic documents and available literature on the subject, as well as own observations. The content of the article allows readers to know about the basic directions of development of the railway network in the Three Seas Initiative countries.

Keywords: Three Seas Initiative, European Union, railway infrastructure, *Rail Baltica,* high-speed railways, Poland

Inicjatywa Trójmorza (w skrócie 3M, 3SI, a także TSI od ang. *Three Seas Initiative*) to międzynarodowy projekt gospodarczo-polityczny, utworzony w 2015 r. pod auspicjami Polski i Chorwacji, skupiający państwa członkowskie Unii Europejskiej (UE) położone w regionie morza Bałtyckiego, Czarnego oraz Adriatyckiego. Akcesję do projektu zadeklarowały rządy trzynastu państw regionu: Estonia, Łotwa, Litwa, Polska, Republika Czeska, Słowacja, Austria, Węgry, Słowenia, Chorwacja, Rumunia, Bułgaria oraz Grecja. Niemcy i USA uczestniczą w charakterze obserwatorów. Ponadto, w 2021 roku Ukraina i Mołdawia zadeklarowały zainteresowanie uczestnictwem w Inicjatywie Trójmorza (zob. *Rysunek 1*). Celem ogólnym TSI jest współpraca regionalna w trzech obszarach: Europa Środkowa, Unia Europejska i więzi transatlantyckie (współpraca z USA). Powołano grupy robocze do działalności na płaszczyznach: energetycznej, logistyczno-transportowej i informatyczno-telekomunikacyjnej.

Koncepcja Inicjatywy Trójmorza zakłada integrację gospodarek krajów regionu, co „będzie możliwe tylko dzięki odpowiednio rozwiniętej infrastrukturze transportowej, w szczególności [poprzez realizację] projektów drogowych i kolejowych w układzie południkowym" (*Strategia…* 2019: s. 50). Główne kierunki działań TSI są podejmowane

w ramach spotkań głów państw członkowskich zwanych szczytami Inicjatywy Trójmorza. W latach 2016–2023 odbyło się 8 tego rodzaju spotkań. Instrumentami finansowymi wspierającymi projekty TSI są: utworzony w 2017 roku Fundusz Trójmorza oraz – utworzony w 2019 r. przez polski Bank Gospodarstwa Krajowego i rumuński EximBank – Fundusz Inwestycyjny Inicjatywy Trójmorza, który koncentruje swoją działalność na projektach tworzących infrastrukturę transportową, energetyczną i cyfrową w regionie (Baziur 2018; Zenderowski 2021).

Rysunek 1. Kraje Inicjatywy Trójmorza oraz kraje partnerskie Ukraina i Mołdawia.

Źródło: commons.wikimedia.org.

Należy podkreślić, że w pierwszych latach istnienia Inicjatywa Trójmorza wzbudziła krytykę w niektórych krajach Europy Zachodniej, szczególnie w Niemczech, gdzie media zarzucały Polsce, jako inicjatorowi jej utworzenia, powrót do hegemonistycznej idei Międzymorza z okresu międzywojennego oraz że TSI może prowadzić do swoistego rozłamu w Unii Europejskiej. Jednakże od 2017 r., po kolejnym szczycie w Warszawie,

to nastawienie części polityków niemieckich uległo zmianie. Trend ten ustabilizował się po tym, gdy Stany Zjednoczone jako obserwator Inicjatywy zadeklarowały dążenie do zwiększenia swojej obecności gospodarczej w Europie Środkowo-Wschodniej, a państwa członkowskie konsekwentnie deklarowały, że jednym z najważniejszych celów Inicjatywy będzie wzmocnienie i utrwalenie jedności Unii Europejskiej, a także podniosły do rangi priorytetu kwestię połączeń transportowych i zapewniły o ich pełnej synergii z działaniami unijnymi w tym obszarze (Kośka 2024).

Nie ulega zatem wątpliwości, że Inicjatywa Trójmorza to młody projekt, lokalny z punktu widzenia całej Unii Europejskiej, który dobrze wpisuje się w priorytety unijne na najbliższe lata i może przyczynić się do wzmocnienia Unii jako całości (Kośka 2024). To arena, na której 13 państw, w tym stosunkowo nowi członkowie Unii, mogą „mówić o sprawach ważnych dla siebie oraz zbudować wspólny front, by lobbować za wspólnymi, transgranicznymi projektami. W obszarze gospodarki Trójmorze stawia przede wszystkim na rozbudowę infrastruktury transportowej, energetycznej i cyfrowej, a w obszarze polityki – na bezpieczeństwo" (Kośka 2024).

Cel artykułu i zastosowana metodologia badawcza

Celem artykułu jest omówienie bieżących przedsięwzięć inwestycyjnych w krajach położonych w regionie morza Bałtyckiego, Adriatyckiego oraz Czarnego. Tematyka poruszana w artykule, dotycząca nowych międzynarodowych połączeń kolejowych w tym regionie, a zwłaszcza Polski z krajami ościennymi, ma decydujące znaczenie integracyjne.

Problemem badawczym artykułu jest wskazanie znaczenia analizowanych inwestycji kolejowych w następujących wymiarach: społeczno-gospodarczym, geopolitycznym oraz polityczno-obronnym. Rozwiązanie tego problemu będzie poszukiwane w analizie koncepcji budowy nowej linii kolejowej łączącej Tallin, Rygę, Kowno, Białystok, Warszawę i Berlin, zwanej projektem *Rail Baltica,* oraz w planach modernizacji innych transgranicznych połączeń kolejowych do standardu kolei dużych prędkości (KDP).

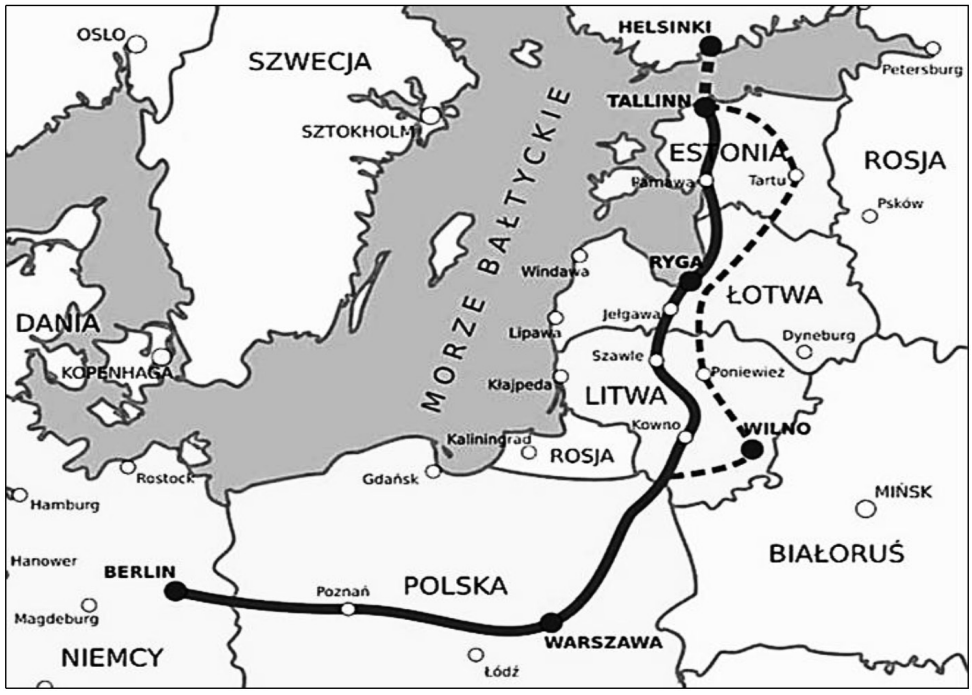
Główną metodą badawczą jest krytyczna analiza oficjalnych dokumentów rządowych o znaczeniu strategicznym oraz dostępnej literatury przedmiotu, a także obserwacje własne. Treść artykułu pozwala zaznajomić się z podstawowymi kierunkami rozwoju sieci kolejowej w krajach Inicjatywy Trójmorza.

Rail Baltica – wielki projekt Estonii, Łotwy, Litwy i Polski z udziałem Finlandii i Niemiec

Projekt budowy nowej linii kolejowej łączącej Tallin, Rygę, Kowno, Białystok, Warszawę i Berlin zrodził się w 2008 r. jako inicjatywa krajów bałtyckich „będąca uzupełnieniem planowanego wówczas połączenia drogowego tych krajów z Europą Zachodnią *Via Baltica*" (Engelhardt 2020: s. 24; por. Engelhardt 2022: s. 455–464). W 2013 roku projekt wszedł w skład nowego korytarza Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T Morze Północne – Morze Bałtyckie (zob. *Rysunek 2*). Obecnie projekt *Rail Baltica* jest uznawany za „je-

den z najważniejszych priorytetów Komisji Europejskiej. Kraje bałtyckie nadały również wysoki priorytet budowie nowej linii kolejowej" (Engelhardt 2020: s. 24) przyjmując, że docelowo będzie to linia kolejowa dużych prędkości (KDP) z rozstawem szyn 1435 mm, dwutorowa, o ruchu mieszanym pasażerskim i towarowym, dostosowana do maksymalnej prędkości pociągów 250 km/h. Całkowita długość nowej linii na terenie trzech krajów bałtyckich to 730 km oraz dodatkowo 140 km odcinka Kowno–Wilno (zgodnie z deklaracją rządu litewskiego o przystąpieniu w 2021 r. do jego budowy). Ponadto, zaprojektowano wszystkie skrzyżowania z drogami kołowymi jako dwupoziomowe oraz system zasilania trakcyjnego właściwy dla linii dużych prędkości 25kV, dostosowanie ich do ruchu towarowego przy maksymalnych naciskach osi na tor 225 kN i długości torów stacyjnych 740 m, a także uwzględniono wszelkie wymogi ochrony środowiska, w szczególności ekrany ograniczające hałas i dwupoziomowe przejścia dla zwierząt. Cały projekt *Rail Baltica* ma obecnie wartość ok. 6 mld Euro, z czego 85% stanowi dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej.

Rysunek 2. Przebieg nowej linii kolejowej *Rail Baltica*.



Źródło: commons.wikimedia.org

„W październiku 2014 r. utworzono spółkę *RB Rail*, która, należąc w równych częściach do kolei litewskich, łotewskich i estońskich, jest odpowiedzialna za realizację inwestycji. Spółka ta w październiku 2015 r. oddała do użytku pierwszy odcinek normal-

notorowy *Rail Baltica*, od granicy z Polską do Kowna, o długości 123 km" (Engelhardt 2020: s. 24–25).

W początkowej fazie projektu strona polska deklarowała, że w skład *Rail Baltica* będzie wchodzić 367 km linii kolejowych na terytorium Polski, w tym:

- odcinek E 75 Warszawa – Białystok (173 km),
- odcinek Białystok – Ełk (100 km),
- odcinki Ełk – Olecko – Suwałki – Trakiszki – granica państwa (94 km).

„Deklarowano również, że pierwszy z wymienionych odcinków będzie dostosowany po modernizacji do prędkości maksymalnej 160 km/h z możliwością jej podwyższenia do 200 km/h oraz że odcinek z Białegostoku do Ełku będzie miał dobudowany drugi tor i znacząco podwyższoną prędkość maksymalną do 160 km/h. Natomiast odcinek od Ełku do granicy polsko-litewskiej oprócz dobudowy drugiego toru zostanie zelektryfikowany z tym, że podniesienie na nim prędkości maksymalnej do 160 km/h będzie wymagało wytyczenia w dużej części nowego przebiegu, uwzględniającego łącznicę omijającą Olecko." (Engelhardt 2020: s. 25–26).

Deklaracje w zakresie parametrów modernizacji polskich odcinków *Rail Baltica* (zwłaszcza w okresie po oddaniu pierwszego litewskiego odcinka tej linii: granica z Polską – Kowno) okazały się z punktu widzenia Komisji Europejskiej niewystarczające. Wskutek stanowiska Komisji, która silnie popiera projekt *Rail Baltica*, na końcu 2019 r. pojawiły się ze strony polskiej nowe deklaracje, a mianowicie że odcinek Białystok–Ełk po opracowaniu dokumentacji projektowej zostanie dostosowany do prędkości maksymalnej 200 km/h, natomiast dla odcinka Ełk – Suwałki – granica z Litwą przyjęto dostosowanie do prędkości maksymalnej 250 km/h oraz wstępnie zadeklarowano zakończenie robót na obu odcinkach do 2027 roku. Równolegle zapoczątkowano modernizację odcinka Warszawa – Białystok do parametru prędkości 200 km/h wraz z budową kolejowej obwodnicy Białegostoku (Madrjas 2020). Tak więc, według deklaracji z przełomu lat 2019/2020, modernizowane polskie odcinki *Rail Baltica* oraz nowobudowany odcinek Ełk – Suwałki – granica z Litwą powinny mieć parametry techniczno-eksploatacyjne właściwe dla KDP.

Zmiana koncepcji odnośnie do polskich odcinków projektu *Rail Baltica* zdecydowanie nie pomogła terminowości realizacji tego projektu, a także znacznie zwiększyła koszty. Przykładowo, dla odcinka Białystok–Ełk oszacowano w cenach z 2020 r. wzrost nakładów na jego modernizację z 1,7 mld zł. przy parametrze prędkości 160 km/h do 3,1 mld zł. przy nowym parametrze 200 km/h, czyli o ponad 82%. Na początku 2024 r. polskie Ministerstwo Infrastruktury w porozumieniu z zarządcą infrastruktury *PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.* ogłosiło kolejne opóźnienia na polskich odcinkach *Rail Baltica*, deklarując tym razem ich zakończenie najwcześniej w 2028 r. (Madrjas 2024). Ponadto zakomunikowano, że odcinek Białystok–Ełk nie ma finansowania i według Krajowego Programu Kolejowego do 2030 r. zadanie to jest na liście rezerwowej i będzie przygotowywane do zgłoszenia w ramach naborów do instrumentu CEF 2. Dopiero uzyskanie dofinansowania pozwoli na realizację inwestycji (Madrjas 2024).

Dodać tu można, że przesuwanie terminów realizacji poszczególnych projektów linii *Rail Baltica* jest nie tylko „polską specjalnością". Początkowo planowano zakończenie

prac budowlanych w krajach bałtyckich do 2026 roku. Obecnie termin zakończenia budowy swoich odcinków do końca 2026 r. deklaruje tylko Litwa, chociaż nie ma pewności czy zostanie on dotrzymany. Natomiast przedstawiciele spółki *RB Rail AS,* realizującej projekt, deklarują zakończenie prac na Łotwie i w Estonii do 2030 roku. Pomimo przesuwających się terminów budowy poszczególnych odcinków tego epokowego projektu kolejowego, elementem napawającym umiarkowanym optymizmem jest jednak realna możliwość jego zakończenia w krajach bałtyckich i w Polsce do 2030 roku. Chociaż można przewidywać jeszcze kilka utrudnień na odcinkach polskich, wykonawcy mają nadzieję na ich pokonanie. Problem stanowi fakt, że modernizacja i budowa polskich odcinków wiąże się ze znaczącą ingerencją w środowisko przyrodnicze Mazur. W przeszłości (w 2007 roku) kwestie środowiskowe stały się problemem przy budowie obwodnicy drogowej Augustowa w ramach projektu *Via Baltica*. Z tego powodu Polska zrezygnowała z modernizacji lepszego połączenia pomiędzy Białymstokiem a Suwałkami przez Sokółkę i Augustów (linia E 75) na rzecz modernizacji odcinka Białystok – Ełk – Olecko – Suwałki. Nie trzeba szeroko uzasadniać, że problemy środowiskowe będą miały w tym przypadku duże znaczenie.

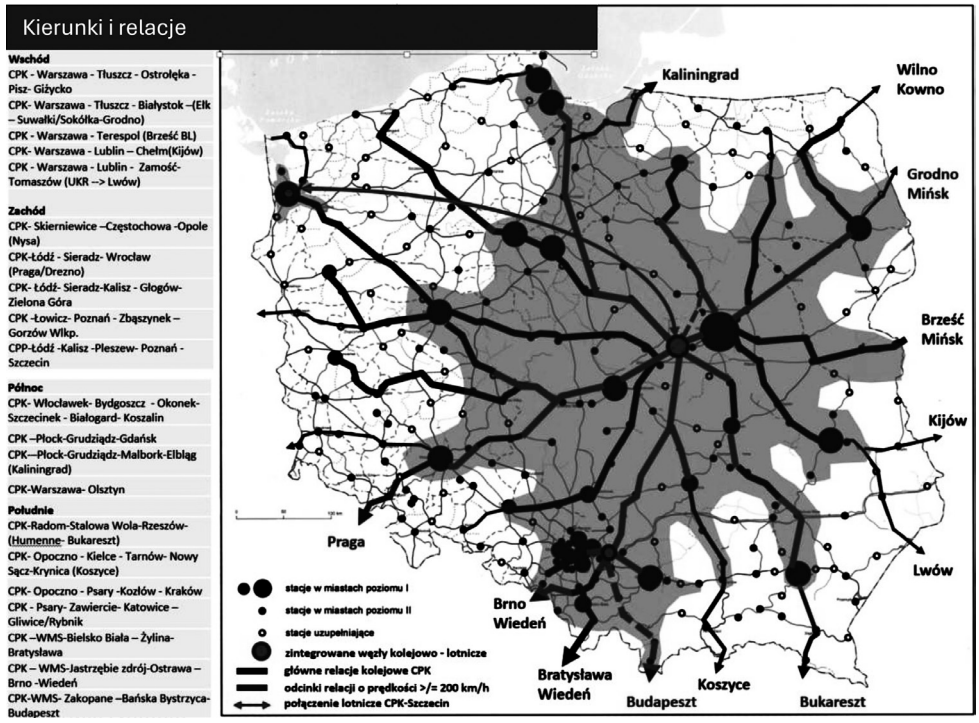
W kontekście omawianego projektu *Rail Baltica* warto zwrócić uwagę na jeszcze jeden aspekt, związany jednak z dalszą perspektywą czasową. Są to fińskie plany rozwoju sieci kolejowej i włączenia jej odcinków do linii *Rail Baltica*. W planach tych jest m.in. linia północna z Helsinek do Tampere i Oulu przez port lotniczy w Helsinkach, przy czym Helsinki miałyby zostać połączone z Tallinem tunelem kolejowym pod Zatoką Fińską o długości ok. 103 km. Projekt ma wstępnie szacowaną wartość ok. 15–20 mld euro (Czubiński 2023). W ten sposób, po wybudowaniu tunelu kraje bałtyckie zyskałyby możliwość dojazdu koleją do jednego z największych na północy portów lotniczych w Europie (obsługującego ponad 20 mln pasażerów rocznie). Ograniczyłoby to ruch pasażerski komunikacją promową Helsinki–Tallinn (ok. 9 mln pasażerów rocznie). Dla Finlandii nowa linia o rozstawie 1435 mm będzie miała także znaczenie geopolityczne, ponieważ stanie się ona ogniwem łączącym ją poprzez *Rail Baltica* z całą europejską siecią kolejową (Czubiński 2023).

Plany rozwoju sieci kolei dużych prędkości oraz kolei konwencjonalnych w Polsce w kontekście połączeń z krajami Inicjatywy Trójmorza w kierunku południowym

Pierwszą rządową decyzję odnośnie budowy w Polsce linii kolejowych dużych prędkości podjęto w 2008 r., a jej przedmiotem był projekt linii KDP Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław. Jednakże w 2011 r. zawieszono realizację tej inwestycji, chociaż wiele prac przygotowawczych zostało rozpoczętych. W 2017 roku ogłoszono nową koncepcję rozwoju polskiej sieci kolejowej, przyjętą przez Radę Ministrów RP uchwałą nr 173/2017 z dnia 7 listopada 2017 r. w związku w wielkim projektem budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK) w Baranowie pod Warszawą. Według tego projektu, krajowy system transportu kolejowego, oparty o węzeł CPK, miałby stanowić

atrakcyjną alternatywę dla transportu drogowego. Przyjęto też, że prace w zakresie budowy i modernizacji komponentu kolejowego będą trwały do 2035 r. (*Koncepcja…* 2017). Według wstępnych założeń, „oprócz inwestycji kolejowych bezpośrednio związanych z budową CPK, budowa infrastruktury dla krajowego systemu przewozów dalekobieżnych [wymaga] inwestycji w nowe sieci kolejowe i nowe odcinki linii kolejowych o szacunkowej wartości 40 mld zł oraz modernizacji części istniejących linii (*Strategia…* 2019: s. 98; por. *Koncepcja…* 2017). Dodatkowo przyjęto, że nowe odcinki linii trasowane będą w śladach przygotowanych we wcześniejszych okresach projektów rozwoju sieci kolejowej, takich jak projekty Kolei Dużych Prędkości Warszawa–Łódź–Poznań/Wrocław (KDP Y) oraz Centralnej Magistrali Kolejowej *Północ* (CMK Północ). Miałyby one być połączone z istniejącą siecią, przy czym „założonym standardem początkowym nowo budowanych linii powstających w śladzie wcześniejszych projektów kolei dużych prędkości będzie ich przystosowanie do prędkości 250 km/h z parametrami geometrycznymi umożliwiającymi ewentualne późniejsze podniesienie tych prędkości (do 300–350 km/h)" (*Koncepcja…* 2017: s. 65), zob. *Rysunek 3*.

Rysunek 3. Komponent kolejowy – główne relacje dowozowe, w tym odcinki linii kolejowych o prędkości 200 km/h lub więcej oraz izochrona dojazdu kolejowego 120 minut do CPK.



Źródło: *Koncepcja…* 2017: Załącznik 3, s. 11.

Pomijając aspekty wewnątrzkrajowe oraz zagadnienia związane z analizowanym wcześniej projektem *Rail Baltica*, z punktu widzenia połączeń z krajami Trójmorza w kierunku południowym planowane kierunki rozwoju polskiej sieci kolejowej (zaprezentowane na *Rysunku 3*) mają podstawowe znaczenie. Wskazać tu należy przede wszystkim na kierunek południowy z Warszawy do Katowic, Krakowa i dalej do Brna, Wiednia i Bratysławy. W pierwszej fazie projektu ma być wybudowana nowa linia kolejowa KDP Warszawa – CPK – Łódź Fabryczna, z uwzględnieniem lokalizacji portu lotniczego w Baranowie. Do polowy 2024 r. prace na tej linii nie zostały zapoczątkowane. Natomiast w Polsce po zmianie rządu pod koniec 2023 r. trwała dyskusja nad zakresem rzeczowym i finansowym wielkiego projektu CPK, któremu oponenci zarzucali znaczne przewymiarowanie. Z drugiej strony, odcinek KDP Warszawa–Łódź, jako element wcześniejszego projektu KDP Warszawa–Poznań/Wrocław jest traktowany jako najmniej kontrowersyjny i – jak się wydaje – będzie zbudowany niezależnie od tego, jaka będzie ostateczna decyzja władz państwowych odnośnie zakresu inwestycji związanej z budową nowego lotniska centralnego. W następnej kolejności planowana jest budowa nowych odcinków KDP Sieradz–Wieruszów (kierunek wrocławski) i Kalisz–Pleszew (kierunek poznański) oraz modernizacja odcinka południowego linii E 65 (Centralna Magistrala Kolejowa, dalej: CMK) do prędkości maksymalnej 250 km/h w kierunku Katowic i Krakowa. W 2020 r. rząd doprecyzował docelową koncepcję przebiegu nowych połączeń liniami dużych prędkości na przedłużeniu CMK do Katowic i dalej do Ostrawy w Republice Czeskiej oraz do Krakowa, przyjmując w tej sprawie odpowiednią uchwałę (zob. Uchwała nr 156 Rady Ministrów 2020). Zgodnie z przywołaną uchwałą w rejonie śląsko-małopolskim powstaną trzy nowe linie dużych prędkości, czyli przedłużenie CMK z okolic Psar do Olkusza, linia KDP Katowice–Olkusz–Kraków oraz linia KDP Katowice–Ostrawa.

Realizacja tej koncepcji niesie ze sobą niewątpliwe korzyści transportowe zarówno w kontekście połączeń wewnątrzkrajowych, jak też międzynarodowych. W kolejowych przewozach krajowych przyczyni się „do znacznego skrócenia czasu jazdy pociągiem z Krakowa do Katowic, a także w relacjach przebiegających do tych miast z północy kraju" przez CMK, natomiast z drugiej strony „możliwa będzie obsługa transportem kolejowym terenów pomiędzy Krakowem a Olkuszem oraz poprawa dostępności do tego środka transportu na wschodnich obszarach Konurbacji Górnośląskiej" (Uchwała nr 156 Rady Ministrów 2020: s. 36). Linia KDP Katowice–Ostrawa wraz z przewidywaną budową nowych linii po stronie czeskiej „przyczyni się do wzrostu konkurencyjności kolei w połączeniach międzynarodowych", będąc „istotnym elementem projektu Kolei Dużych Prędkości dla Grupy Wyszehradzkiej, którego celem jest połączenie stolic Węgier, Słowacji, Czech i Polski za pomocą linii kolei dużych prędkości zapewniającej konkurencyjne czasy przejazdu oraz aktywizującej regiony położone na jej trasie" (Uchwała nr 156 Rady Ministrów 2020: s. 36). Natomiast w przewozach wewnątrzkrajowych linia ta będzie tworzyć dogodne połączenie kolejowe pomiędzy Katowicami i Gliwicami a Jastrzębiem-Zdrojem, największym obecnie polskim miastem pozbawionym połączeń kolejowych (ok. 90 tys. mieszkańców).

Zgodnie z przyjętymi w ramach koncepcji komponentu kolejowego CPK założeniami ogólnymi, w kolejnych etapach będą budowane dalsze odcinki nowych linii dużych

prędkości tworzące wewnątrzkrajowe połączenia z centralnym lotniskiem, wstępnie datowane do ukończenia w 2030 r. ale realnie może to być nawet 2040 r., o ile program ten będzie konsekwentnie realizowany. Następnie mają powstawać kolejne odcinki transgraniczne z parametrami linii dużych prędkości (zob. *Rysunek 3*). Będzie to odcinek KDP Wałbrzych–Lubawka w kierunku do Pragi oraz odcinek Rzeszów–Sanok w kierunku Bukaresztu. Wydaje się jednak, że budowa wymienionych odcinków transgranicznych to bardzo daleka perspektywa czasowa (po 2040 r.), jakkolwiek pewien potencjał przewozowy na przyszłość można dostrzec w odcinku KDP Wałbrzych–Lubawka po stronie polskiej, który koresponduje z długoterminowymi planami w Republice Czeskiej uwzględniającymi połączenie w przyszłości z nową linią KDP następujących miast: Pragi i ważnych miast przemysłowych Mlada Boleslav oraz Liberec z Wrocławiem i dalej z portami w Szczecinie i Świnoujściu.

Natomiast odcinek Rzeszów–Sanok,[1] będąc przedłużeniem planowanego połączenia CPK z Rzeszowem, budzić może największe kontrowersje z trzech powodów. Po pierwsze, dla miasta o populacji ok. 35 tys. mieszkańców nie ma ekonomicznego uzasadnienia budowa nowej linii KDP. Po drugie, na Słowacji nie ma planów przedłużenia tej linii w standardzie KDP od granicy z Polską do Koszyc. Po trzecie, w Polsce od wielu lat planowana jest budowa nowej konwencjonalnej linii kolejowej Podtęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna, a od 2016 r. projekt ten (wraz z modernizacją istniejącej linii kolejowej Chabówka – Nowy Sącz) wszedł do fazy realizacji deklarowanej wstępnie do zakończenia w 2027 roku. Nowa linia będzie miała długość 58 km i zostanie dostosowana do maksymalnej prędkości pociągów pasażerskich 160 km/h. Linia ta (konwencjonalna) będzie miała duże znaczenie społeczno-gospodarcze (aktywizacja regionu) i transportowe zarówno w znaczeniu krajowym,[2] jak też międzynarodowym.

Plany rozwoju sieci kolei dużych prędkości oraz kolei konwencjonalnych w krajach Inicjatywy Trójmorza na południe od Polski

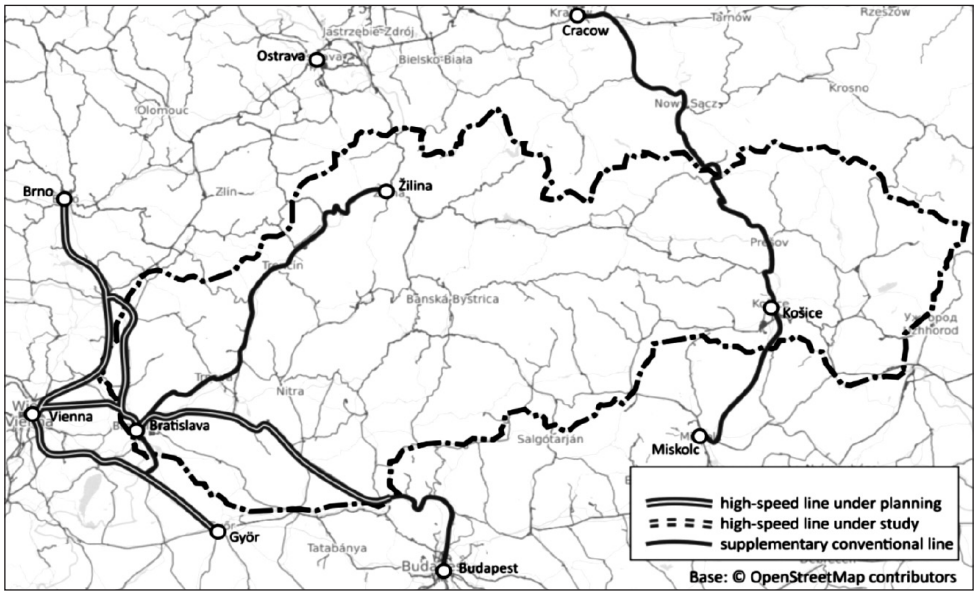
Nowobudowana w Polsce linia Podtęże–Szczyrzyc–Tymbark skróci odległość z Krakowa do przejścia granicznego na Słowację w Muszynie o 75 km, co stworzy potencjalnie lepsze warunki do aktywizacji najważniejszego kolejowego przejścia granicznego pomiędzy Polską a Słowacją i dalej na południe Europy. Słowacja i Węgry dostrzegają polskie plany związane z projektem budowy linii Podtęże–Tymbark, który znacznie polepszy konwencjonalne połączenie Miszkolca i Koszyc z Krakowem przez przejście graniczne w Muszynie (zob. *Rysunek 4*, gdzie przedstawiono słowacką mapę planowanej sieci linii KDP oraz niektórych linii uzupełniających tę sieć z wyeksponowaniem nowego połączenia kolejowego Kraków–Koszyce przez przejście graniczne Muszyna/Plavec i dalej do Miszkolca na Węgrzech).

---

[1] który miałby być wybudowany w standardzie Kolei Dużych Prędkości.

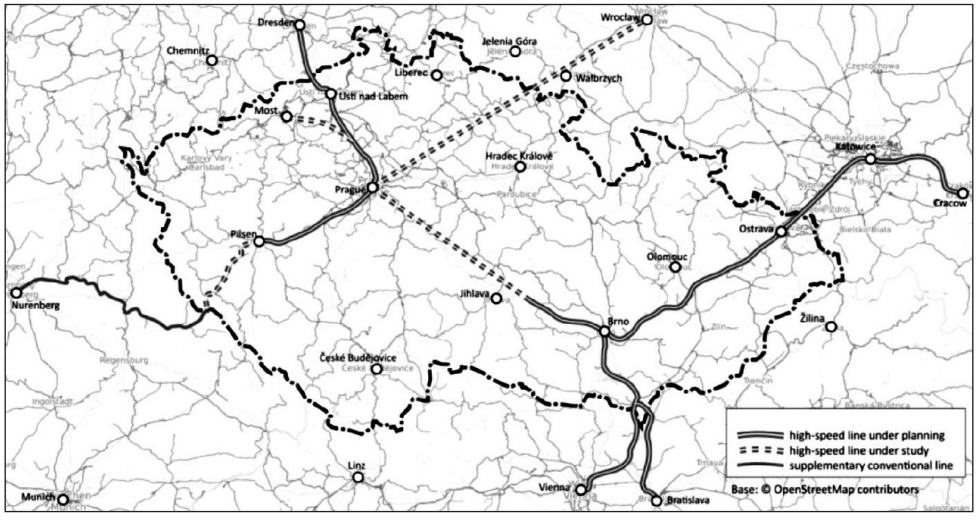
[2] Skrócenie odległości pomiędzy Krakowem a Zakopanem o 30 km i czasu jazdy pociągów o 1 godz. i 50 min, zaś pomiędzy Krakowem a Nowym Sączem – odpowiednio o 75 km i o 1 godz. 45 min.

Rysunek 4. Planowana sieć linii KDP na Słowacji wraz z niektórymi liniami uzupełniającymi.



Źródło: UNECE 2021: s. 152.

Rysunek 5. Planowana sieć linii KDP w Republice Czeskiej.

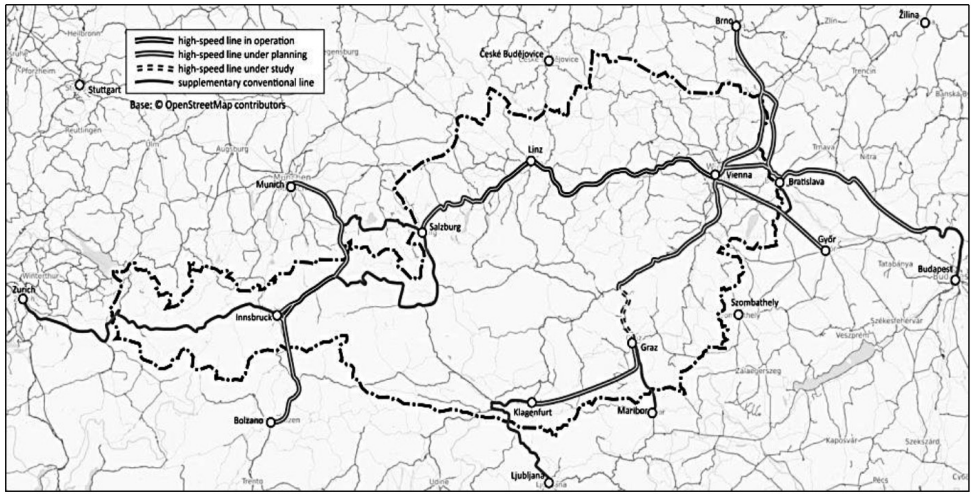


Źródło: UNECE 2021: s. 145.

Z planami rozwoju polskich KDP korespondują plany Republiki Czeskiej w tej dziedzinie (zob. *Rysunek 5*). Według stanu z 2023 r., na etapie planowania była budowa linii KDP Brno–

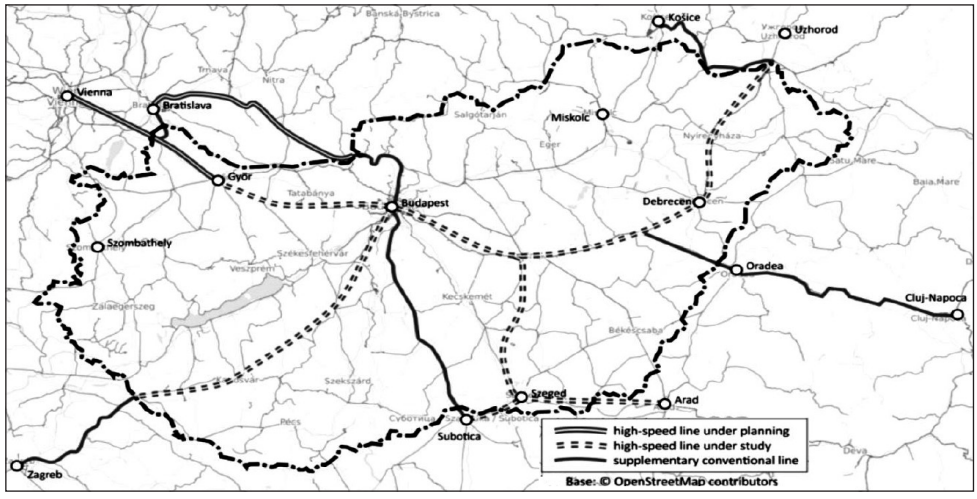
Ostrawa oraz Brno–Wiedeń/Bratysława, natomiast na etapie wstępnych studiów było wspomniane wcześniej połączenie linią KDP Praga–Wrocław, przez Mlada Boleslav, Liberec i Wałbrzych. Czeskie plany w zakresie rozwoju szybkich kolei korespondują zarówno z planami słowackimi, jak i austriackimi (zob. *Rysunek 6*). Austriacki odcinek KDP z Wiednia do granicy czeskiej powinien być zmodernizowany w standardzie 200 km/h do 2028 r.

Rysunek 6. Planowana sieć linii KDP w Austrii.



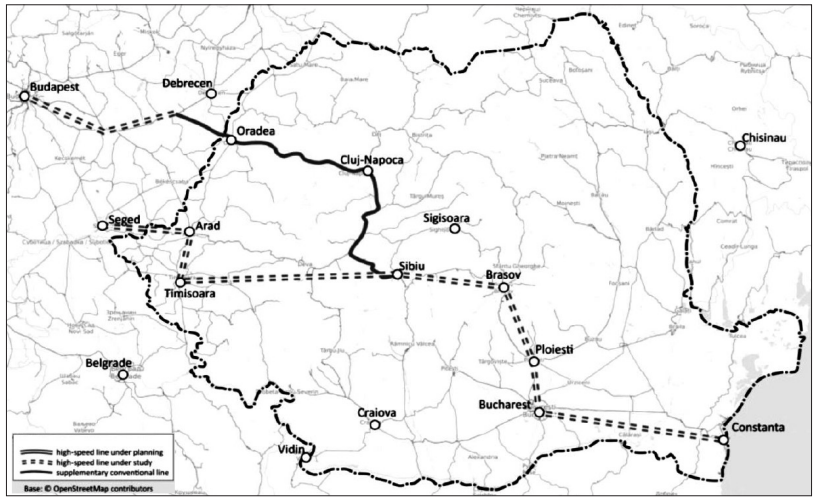
Źródło: UNECE 2021: s. 140.

Rysunek 7. Planowana sieć linii KDP na Węgrzech.



Źródło: UNECE 2021: s. 176.

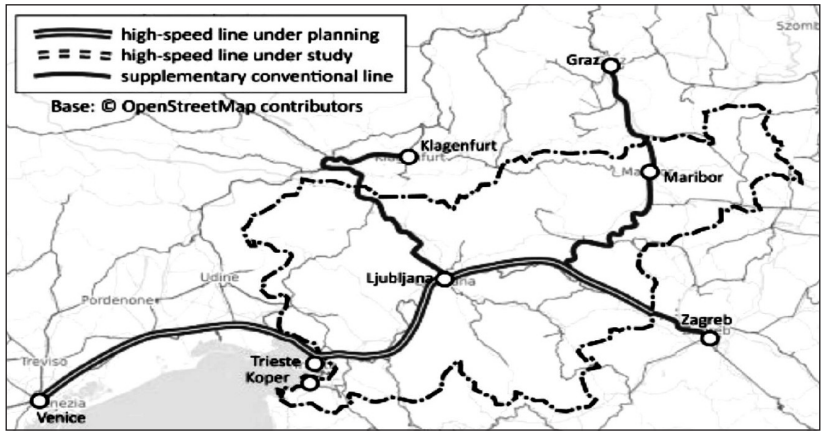
Rysunek 8. Planowana sieć linii KDP w Rumunii.



Źródło: UNECE 2021: s. 157.

Węgierskie plany budowy linii KDP w pełni korespondują z planami austriackimi. Główną węgierską linią KDP ma być docelowo linia Wiedeń – Budapeszt – Debreczyn – granica z Ukrainą (Czop). Przewidziano krótki odcinek konwencjonalny łączący Bratysławę z tą linią (zob. *Rysunek 7*). Na Węgrzech trwają prace na etapie studiów nad połączeniami KDP ze stolicą Chorwacji Zagrzebiem oraz z Aradem w Rumunii. Jak wynika z rysunku, pomimo że Słowacja planuje budowę nowej linii KDP z Bratysławy w kierunku Budapesztu, to po stronie węgierskiej odcinek od granicy ze Słowacją do Budapesztu przewidziany jest do modernizacji w standardzie linii konwencjonalnej. W Rumunii planuje się uzyskać w przyszłości połączenie linią KDP portu w Konstancy z Aradem i Szegedem na Węgrzech (zob. *Rysunek 8*).

Rysunek 9. Planowana sieć linii KDP w Słowenii.



Źródło: UNECE 2021: s. 159.

Słoweńskie plany rozwoju sieci kolejowej (*Rysunek 9*) nie zakładają wprawdzie budowy nowych połączeń KDP z Austrią ze względu na uwarunkowania geograficzne (tereny górskie), ale dla tego kraju podstawowe znaczenie będzie miała linia KDP łącząca Ljubljanę w kierunku wschodnim ze stolicą Chorwacji Zagrzebiem, a w kierunku zachodnim – z portami Triest i Koper oraz dalej do Wenecji, do połączenia się z siecią włoskich KDP.

Podsumowanie

Wskazane w niniejszym artykule kierunki przedsięwzięć inwestycyjnych w sektorze kolejowym krajów *Inicjatywy Trójmorza* mają bardzo duże znaczenie społeczno-gospodarcze, a także geopolityczne. Budowa, a później uruchomienie eksploatacji normalnotorowej linii kolejowej dużych prędkości *Rail Baltica* stworzy całkowicie nową jakość w systemie transportowym Litwy, Łotwy i Estonii. W wymiarze geopolitycznym *Rail Baltica* stworzy połączenie kolejowe krajów bałtyckich z siecią kolejową całej Unii Europejskiej, stając się ważnym czynnikiem integracyjnym tej grupy krajów z pozostałymi krajami członkowskimi UE, a także wzmacniając ich pozycję i potencjał polityczno-obronny na północnej flance NATO. W wymiarze społeczno-gospodarczym *Rail Baltica* będzie niewątpliwie czynnikiem sprzyjającym intensyfikacji pasażerskich przewozów kolejowych, zarówno wewnątrz Krajów Bałtyckich w osi Tallin – Ryga – Kowno (Wilno), jak też przewozów pasażerskich w połączeniach międzynarodowych z Polską w relacji Wilno – Kowno – Białystok – Warszawa. *Rail Baltica* będzie miała również potencjalnie duże znaczenie w kolejowych przewozach towarowych pomiędzy krajami bałtyckimi a Polską lub tranzytem przez Polskę w połączeniach z Niemcami, Republiką Czeską i Słowacją. Tego rodzaju przewozy kolejowe utrzymywały się w ostatnich latach na relatywnie niskim poziomie, głównie ze względu na różnice szerokości torów, i to pomimo oddanego do eksploatacji w 2015 r. odcinka normalnotorowego *Rail Baltica* na Litwie, od granicy z Polską do Kowna. Jednakże podstawowym czynnikiem intensyfikacji kolejowych przewozów towarowych w relacjach do i z krajów bałtyckich, oprócz elementów infrastrukturalnych (w tym istnienia odpowiednich terminali wewnątrzlądowych i portowych) zawsze pozostaje wzrost międzynarodowej wymiany handlowej obsługiwanej transportem kolejowym.

Z punktu widzenia Polski, duże znaczenie mają wszystkie wskazane w niniejszym artykule projekty kolejowe. Oczywistą konstatacją jest, że *Rail Baltica* nie może osiągnąć zamierzonych korzystnych efektów integracyjnych w Unii Europejskiej bez odcinków polskich mających standardy KDP. Warto w tym miejscu wrócić do *Rysunku 2*, z którego wynika, że linia *Rail Baltica* to nie tylko omawiane trzy polskie odcinki od granicy z Litwą przez Białystok do Warszawy, ale również dwa odcinki transgraniczne od Poznania do granicy Polski z Niemcami i od tejże granicy do Berlina. W ostatnich latach – jak się wydaje – zaniechano dalszych dyskusji nad tymi odcinkami, chociaż od 2013 r. zostały one włączone do sieci TEN-T jako elementy korytarza Morze Północne – Morze Bałtyckie. Jednakże zarówno strona polska, jak też niemiecka nie deklarowały w ostatnich latach

żadnych prac analitycznych w zakresie wymienionych odcinków transgranicznych, ani tym bardziej dat rozpoczęcia prac budowlanych.

W ramach projektu budowy w Polsce nowego centralnego lotniska (CPK) silnie rozbudowano w ostatnich latach tzw. komponent kolejowy, którego realizacja będzie korzystnie oddziaływać na dalszy rozwój połączeń kolejowych w krajach Inicjatywy Trójmorza w kierunku na południe od Polski. Należy tu wyeksponować dobrą współpracę Polski i Republiki Czeskiej w zakresie projektowania linii KDP z Wrocławia do Ostrawy i dalej do Brna. Realizacja tego projektu, w połączeniu z sygnalizowanymi planami węgierskimi i austriackimi, będzie niewątpliwie znaczącym wkładem integracyjnym w budowę wielkiego korytarza kolejowego sieci TEN-T Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie.

Podkreślić też należy, że w przypadku kolejowych połączeń międzynarodowych pomiędzy krajami Inicjatywy Trójmorza oprócz linii KDP dużą rolę będą odgrywały niektóre konwencjonalne linie kolejowe. Jako szczególnie ważny z punktu widzenia Słowacji i Węgier rysuje się bowiem omówiony w artykule polski projekt budowy nowej linii Podłęże–Szczyrzyc–Tymbark, znacząco poprawiający połączenie Krakowa z Miszkolcem na Węgrzech przez Koszyce. Natomiast w połączeniach międzynarodowych pomiędzy Austrią i Słowenią podstawową rolę będą pełniły konwencjonalne linie Graz–Maribor oraz Klagenfurt–Ljubljana.

Ogólne rzecz biorąc, wszystkie omówione plany integracji sieci kolejowej w krajach Inicjatywy Trójmorza mają bardzo ambitny charakter i można przyjąć, że będą one stopniowo wdrażane, jakkolwiek realistycznie oceniając nie jest to perspektywa kilku następnych lat, lecz raczej kilku następnych dziesięcioleci. Za najbardziej zaawansowany można uznać *projekt Rail Baltica*, średnio zaawansowane są niewątpliwie projekty polskie, czeskie i austriackie, natomiast projekty węgierskie i rumuńskie wydają się być perspektywą kolejnych dekad.

Juliusz Engelhardt – profesor tytularny na Uniwersytecie Szczecińskim w Instytucie Gospodarki Przestrzennej i Geografii Społeczno-Ekonomicznej. Specjalista w zakresie ekonomiki transportu kolejowego, polityki transportowej i ekonomiki przedsiębiorstw. Autor ponad 200 publikacji naukowych, raportów, ekspertyz. W latach 1994–1996 pełnił funkcję Pierwszego Zastępcy Dyrektora Generalnego PKP. Następnie w latach 2008–2010 pełnił funkcję Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury ds. Kolejnictwa. Ostatnie opublikowane monografie: *Sektor kolejowy w polityce transportowej Polski* (Szczecin, 2022), *Ekonomika inwestycji infrastrukturalnych i taborowych w sektorze kolejowym* (Szczecin, 2023).

Juliusz Engelhardt – Full Professor at the University of Szczecin (Institute of Spatial Management and Socio-Economic Geography). Specialist in the economics of railway transport, transport policy and business economics. Author of over 200 scientific publications, reports and expert opinions. In the years 1994–1996 he was the First Deputy General Director of PKP. Then, in the years 2008–2010, he was Undersecretary of State for Railways at the Ministry of Infrastructure. Recent published monographs: *The railway sector in Poland's transport policy* (Szczecin, 2022), *Economics of infrastructure and rolling stock investments in the railway sector* (Szczecin, 2023).

Bibliografia:

BAZIUR Grzegorz (2018), *Trójmorze jako koncepcja bezpieczeństwa i rozwoju ekonomicznego Europy Wschodniej*, „Przegląd Geopolityczny", nr 23.

CZUBIŃSKI Roman (2023), *Finlandia: Nowe prognozy dla tunelu do Estonii,* „Rynek Kolejowy", https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/finlandia-nowe-prognozy-dla-tunelu-do-estonii-111529.html (14.01.2023).

ENGELHARDT Juliusz (2020), *Komponent koli dużych prędkości w Koncepcji budowy CPK 2017-2020*, „Zeszyty Naukowo-Techniczne SITK RP, Oddział w Krakowie", nr 2(121).

ENGELHARDT Juliusz (2022), *Sektor kolejowy w polityce transportowej Polski*, Szczecin.

KONCEPCJA przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port komunikacyjny dla Rzeczpospolitej Polskiej (2017), załącznik do uchwały Rady Ministrów nr 173/2017 z dn. 07.11.2017, https://www.cpk.pl/pl/inwestycja/dokumenty-i-raporty (20.09.2024).

KOŚKA Martyna (2024), *Trójmorze: sabotaż w łonie UE czy wsparcie dla wspólnych działań międzynarodowych?,* https://forsal.pl/gospodarka/artykuly/8659914,trojmorze-sabotaz-w-lonie-ue-czy-wsparcie-dla-wspolnych-dzialan-miedzynarodowych.html (14.02.2024).

MADRJAS Jakub (2020), *Zmieniona koncepcja Rail Baltiki w Polsce. Nowy przebieg i obwodnica Białegostoku,* „Rynek Kolejowy", https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/zmieniona-koncepcja-rail-baltica-w-polsce-nowy-przebieg-i-obwodnica-bialegostoku-95187.html (24.01.2020).

MADRJAS Jakub (2024), *Kolejne opóźnienie polskiej Rail Balitca. Najwcześniej 2028 rok,* „Rynek Kolejowy", https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/kolejne-opoznienie-polskiej-rail-balitca-najwczesniej-2028-rok-117494.html (19.02.2024).

STRATEGIA Zrównoważonego Rozwoju Transportu do roku 2030 (2019), załącznik do uchwały Rady Ministrów nr 105 z dn. 24.09.2019, „Monitor Polski" z dn. 06.11.2019, poz. 1054.

UNECE (2021), *Trans-European Railway High-Speed. Master Plan Study. Phase 2. A general background to support further required studies,* United Nations Economic Commission for Europe, Geneva, https://unece.org/sites/default/files/2022-07/2017852_E_web_light%2Bc1.pdf (12.07.2022).

UCHWAŁA NR 156 RADY MINISTRÓW (2020) z dnia 28 października 2020 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego – „Program inwestycyjny centralny Port Komunikacyjny. Etap I. 2020–2023", „Monitor Polski" z dn. 18.11.2020, poz. 1050.

ZENDEROWSKI Radosław (2021), *Geopolityka Trójmorza. Przestrzeń – Historia – Dawne idee i współczesne koncepcje,* Warszawa.

Received: 5.08.2024. Accepted: 18.10.2024.