

Prof. Juliusz Engelhardt
Instytut Gospodarki Przestrzennej i Geografii Społeczno-Ekonomicznej
Uniwersytet Szczeciński

Plany rozwoju Kolei Dużych Prędkości w strefie geograficznej krajów Trójmorza

Trójmorze

2

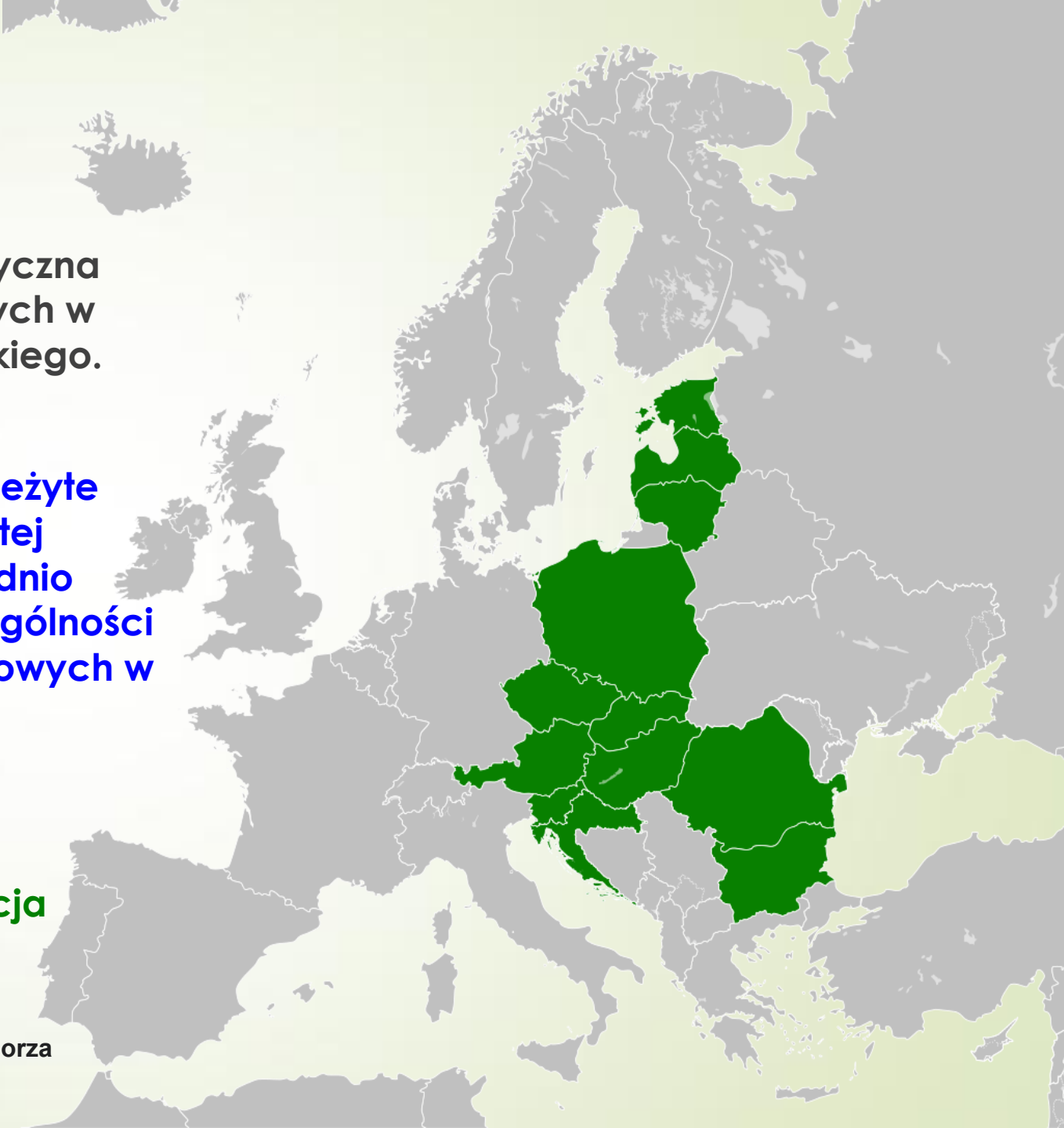
Międzynarodowa inicjatywa gospodarczo-polityczna skupiająca 12 państw Unii Europejskiej położonych w basenie mórz Bałtyckiego, Czarnego i Adriatyckiego.

Koncepcja Inicjatywy Trójmorza zakłada, że należyte powiązanie gospodarek krajów należących do tej inicjatywy będzie możliwe tylko dzięki odpowiednio rozwiniętej infrastrukturze transportowej, w szczególności poprzez realizację projektów drogowych i kolejowych w układzie południkowym.

**Estonia Łotwa Litwa Polska
Republika Czeska Słowacja
Austria Węgry Słowenia Chorwacja
Rumunia Bułgaria**

W 2021 roku, Ukraina i Mołdawia zadeklarowały zainteresowanie uczestnictwem w inicjatywie Trójmorza

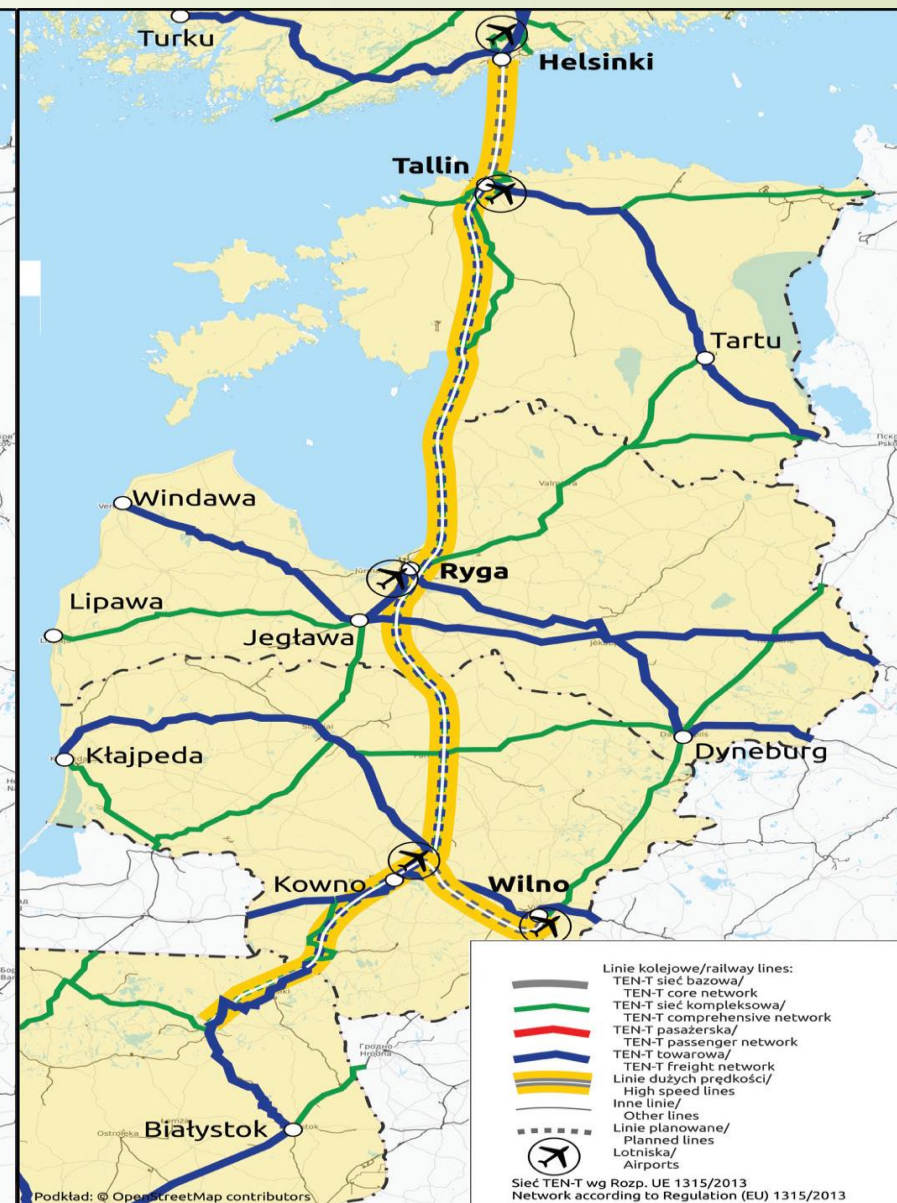
Niemcy i USA w charakterze obserwatorów



- Idea Trójmorza, mimo że czasem jest łączona z ideą Międzymorza, różni się od koncepcji forsowanej przez polską dyplomację w okresie międzywojennym.
- Po przystąpieniu grupy państw Europy Środkowo-Wschodniej do Unii Europejskiej pojawiły się szanse na rozszerzenie współpracy gospodarczo-politycznej tych państw.
- W 2015 roku w celu poszerzenia współpracy postanowiono – z inicjatywy prezydentów Polski i Chorwacji – powołać grupę Trójmorza.
- Celem grupy Trójmorza jest głównie współpraca na płaszczyznach: energetycznej, logistyczno-transportowej i informatyczno-telekomunikacyjnej w Europie Środkowej.
- Najważniejszymi dokumentami, które ukazują cele Inicjatywy Trójmorza, są deklaracje z Dubrownika (2016), Warszawy (2017), Bukaresztu (2018) i Lublany (2019).

Szerokość toru 1 435 mm
 Długość linii 730 + 140 km odcinek
 Kowno - Wilno
 Max prędkość projektowa
 -- dla pociągów pasażerskich 240 km/h
 -- dla pociągów towarowych 120 km/h
 Liczba torów 2
 Elektryfikacja 2 × 25 kV AC
 Nacisk na oś 225 kN
 Min. długość torów stacyjnych 740 m

Ochrona środowiska -- ekrany
 ograniczające hałas
 2-poziomowe przejścia dla zwierząt
 Skrzyżowania z drogami kołowymi
 wszystkie skrzyżowania
 dwupoziomowe



Przebieg nowej linii na tle istniejącej sieci kolejowej ze szczególnym uwzględnieniem sieci TEN-T:

Projekt Rail Baltica wchodzi w skład korytarza sieci TEN-T Morze Północne – Morze Bałtyckie.

Oprócz podstawowych odcinków w Krajach Bałtyckich w skład Rail Baltica wchodzi odcinki polskie od granicy z Litwą do granicy z Niemcami a także odcinek niemiecki od granicy z Polską do Berlina



Rail Baltica – odcinki polskie

6

Polska podjęła zobowiązania międzynarodowe w zakresie projektu Rail Baltica poprzez włączenie do projektowanej sieci kolei dużych prędkości dwóch odcinków, a mianowicie:

- **Warszawa – Białystok – Ełk, długość ok. 300 km wraz z obwodnicą Białegostoku, modernizacja do prędkości maksymalnej 200 km/h**
- **Ełk – Suwałki – granica z Litwą, długość 80 km, budowa nowej linii z parametrem prędkości maksymalnej 250 km/h**
- **Ponadto od grudnia 2013 r. do sieci kompleksowej TEN-T zgłoszony jest odcinek trans-graniczny KDP Poznań – granica z Niemcami 120 km**

Rail Baltica – stan realizacji 2023

7

- Początkowo planowano zakończenie prac budowlanych w Krajach Bałtyckich w 2026 roku.
- Obecnie ten termin zakończenia budowy swoich odcinków do końca 2026 roku deklaruje tylko Litwa.
- Przedstawiciele spółki RB Rail AS utworzonej do realizacji projektu deklarują obecnie zakończenie prac na Łotwie i w Estonii w 2030 roku.
- W Polsce zarządca infrastruktury deklaruje zakończenie modernizacji i przebudowy odcinków z Białegostoku do granicy z Litwą w 2027 r.

Cały projekt Rail Baltica ma obecnie projektową wartość ok. 6 mld Euro, z czego 85% stanowi dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej.

Rząd fiński podjął decyzję o rozwoju sieci kolejowej na terenie kraju i włączeniu jej odcinków do linii Rail Baltica.

8

W planach są 3 inwestycje będące przedłużeniem linii Rail Baltica na terenie Finlandii:

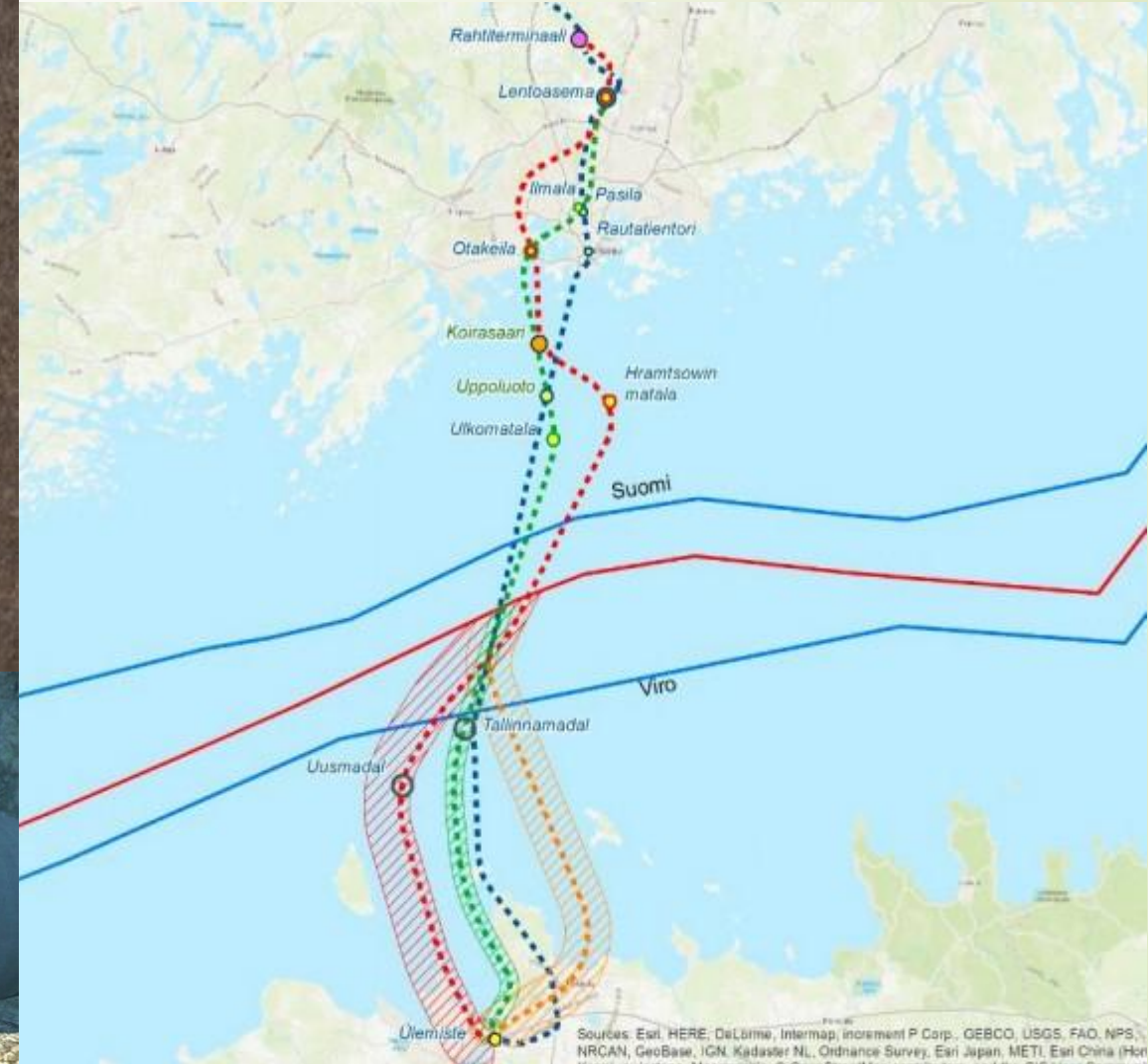
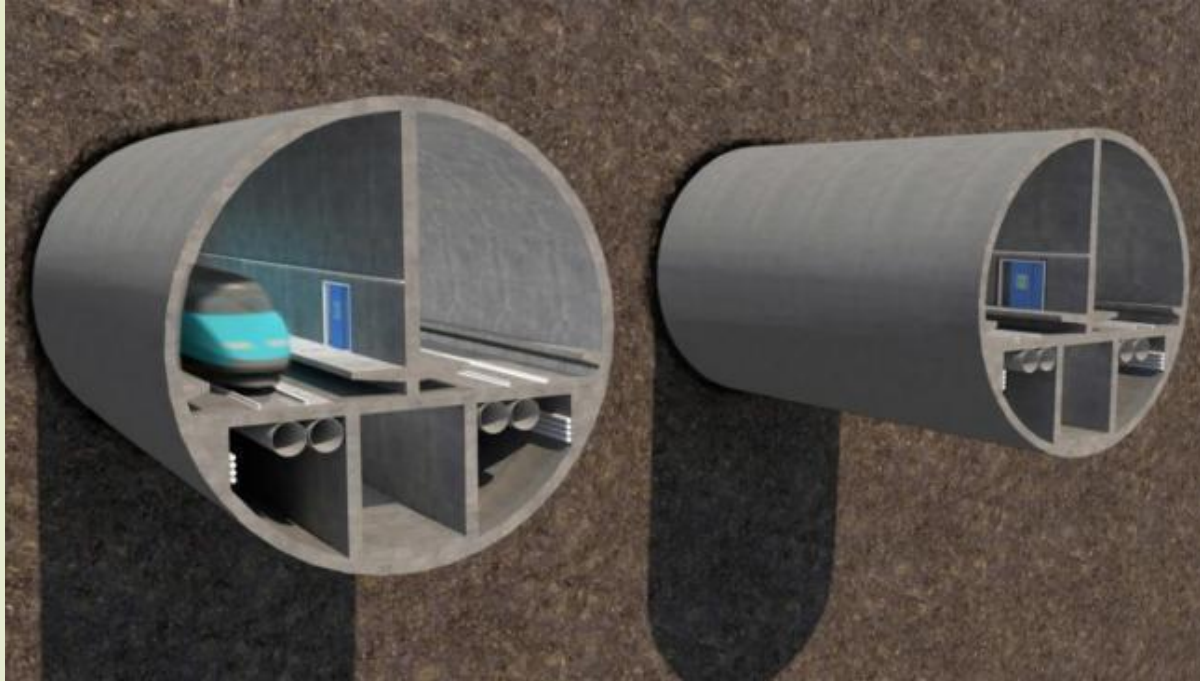
- linia zachodnia z Helsinek do Turku
- linia północna z Helsinek do Tampere i Oulu przez port lotniczy Helsinki - w ten sposób po wybudowaniu tunelu pod Zatoką Fińską kraje bałtyckie zyskają możliwość dojazdu koleją do jednego z największych na północy portów lotniczych (21 mln pasażerów w 2018 r.)
- linia wschodnia do Kouvola i Petersburga, której budowa po agresji Rosji na Ukrainę i przystąpieniu Finlandii do NATO stała się mało realna



Spektakularnym projektem rządu fińskiego jest tunel pod Zatoką Fińską Helsinki - Tallin

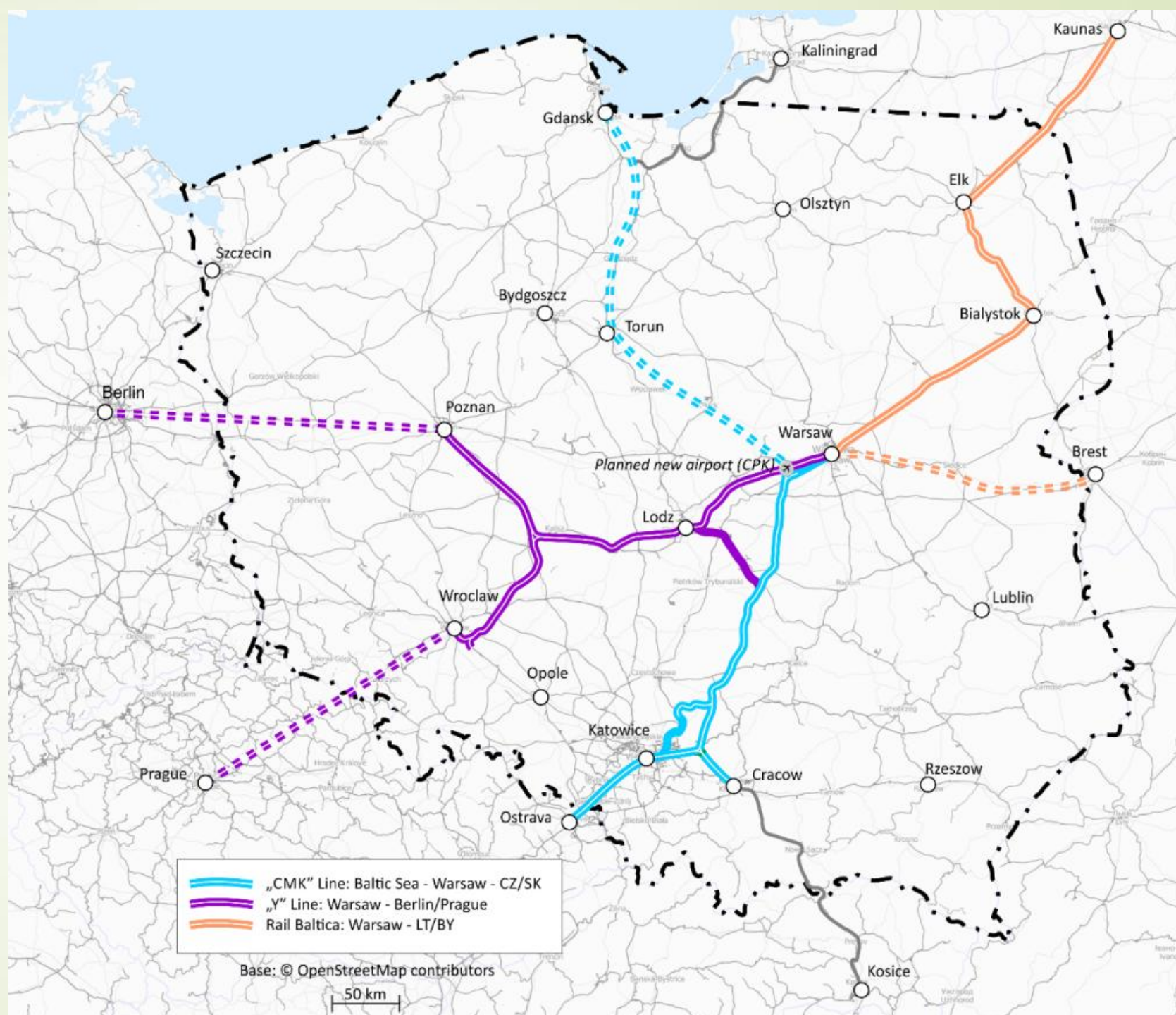
9

Długość ok. 100 km
Koszt ok. 15 mld Euro



Varianty przebiegu tunelu kolejowego Helsinki-Tallinn

Polska – projekt linii KDP Y (2008)



Polska: KDP w ramach komponentu kolejowego CPK (2017 - 2023)

Znacząca część planowanych polskich KDP wpisuje się w infrastrukturę kolejowa tworzącą połączenia krajów TRÓJMORZA a także Grupy Wyszehradzkiej

Na mapce jako projekt fakultatywny (przerywana linia) oznaczono linię dużych prędkości będącą odgałęzieniem z CMK w kierunku Zakopanego i dalej przez Słowację do Budapesztu. Byłby to nowy odcinek linii kolejowej (częściowo w śladzie istniejących linii) o długości 98 km dedykowany pasażerskim pociągom dużych prędkości prowadzący od Małopolsko - Śląskiego węzła na skrzyżowaniu przedłużonej CMK i nowej linii Katowice - Kraków biegnący przez Wadowice, Suchą Beskidzką, Chabówkę, Nowy Targ do Zakopanego i dalej tunelem pod Tatrami, jako element 200 kilometrowej nowej linii przez Słowację (Liptowski Mikulasz, Zwolen) do Budapesztu, w przypadku, gdyby ustanowiono nowy korytarz transportu międzynarodowego Bałtyk - Morze Czarne, przez Polskę - Słowację - Węgry - Rumunię, o co Polska od pewnego czasu zabiega.

Etap 2 - 2030

Wschód

CPK - Warszawa - Tłuszcz - Ostrołęka - Pisz - Giżycko
CPK - Warszawa - Tłuszcz - Białystok - (Elk - Suwałki/Sokółka-Grodno)
CPK - Warszawa - Terespol (Brześć BL)
CPK - Warszawa - Lublin - Chełm (Kijów)
CPK - Warszawa - Lublin - Zamość - Tomaszów (UKR -> Lwów)

Zachód

CPK - Skierniewice - Częstochowa - Opole (Nysa)
CPK - Łódź - Sieradz - Wrocław (Praga/Drezno)
CPK - Łódź - Sieradz - Kalisz - Głogów - Zielona Góra
CPK - Łowicz - Poznań - Zbąszynek - Gorzów Wlkp.
CPP - Łódź - Kalisz - Pleszew - Poznań - Szczecin

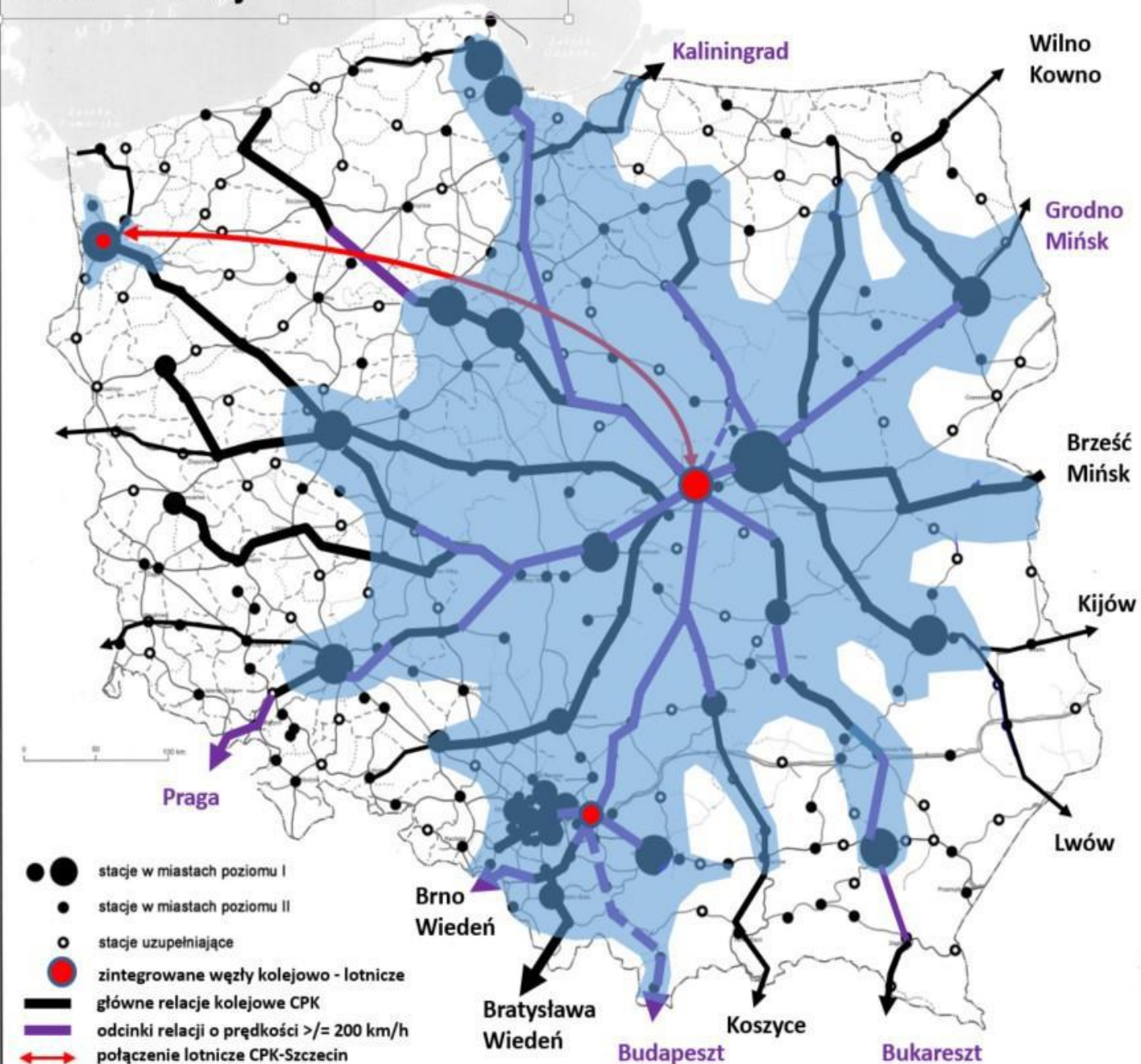
Północ

CPK - Włocławek - Bydgoszcz - Okonek - Szczecinek - Białogard - Koszalin
CPK - Płock - Grudziądz - Gdańsk
CPK - Płock - Grudziądz - Malbork - Elbląg (Kaliningrad)
CPK - Warszawa - Olsztyn

Południe

CPK - Radom - Stalowa Wola - Rzeszów - (Humenne - Bukareszt)
CPK - Opoczno - Kielce - Tarnów - Nowy Sącz - Krynica (Koszycy)
CPK - Opoczno - Psary - Kozłów - Kraków
CPK - Psary - Zawiercie - Katowice - Gliwice/Rybnik
CPK - WMS - Bielsko Biała - Żyła - Bratysława
CPK - WMS - Jastrzębie zdroj - Ostrawa - Brno - Wiedeń
CPK - WMS - Zakopane - Bańska Bystrzyca - Budapeszt

Izochrona dojazdu 120 minut





W maju 2023 r. dla projektowanych pierwszych odcinków Kolei Dużych Prędkości Warszawa – CPK – Łódź i Łódź – Sieradz – Wrocław spółka CPK ogłosiła przetargi na prace przygotowawcze obejmujące m.in. rozbiórki, wycinki oraz prace geologiczne i archeologiczne.

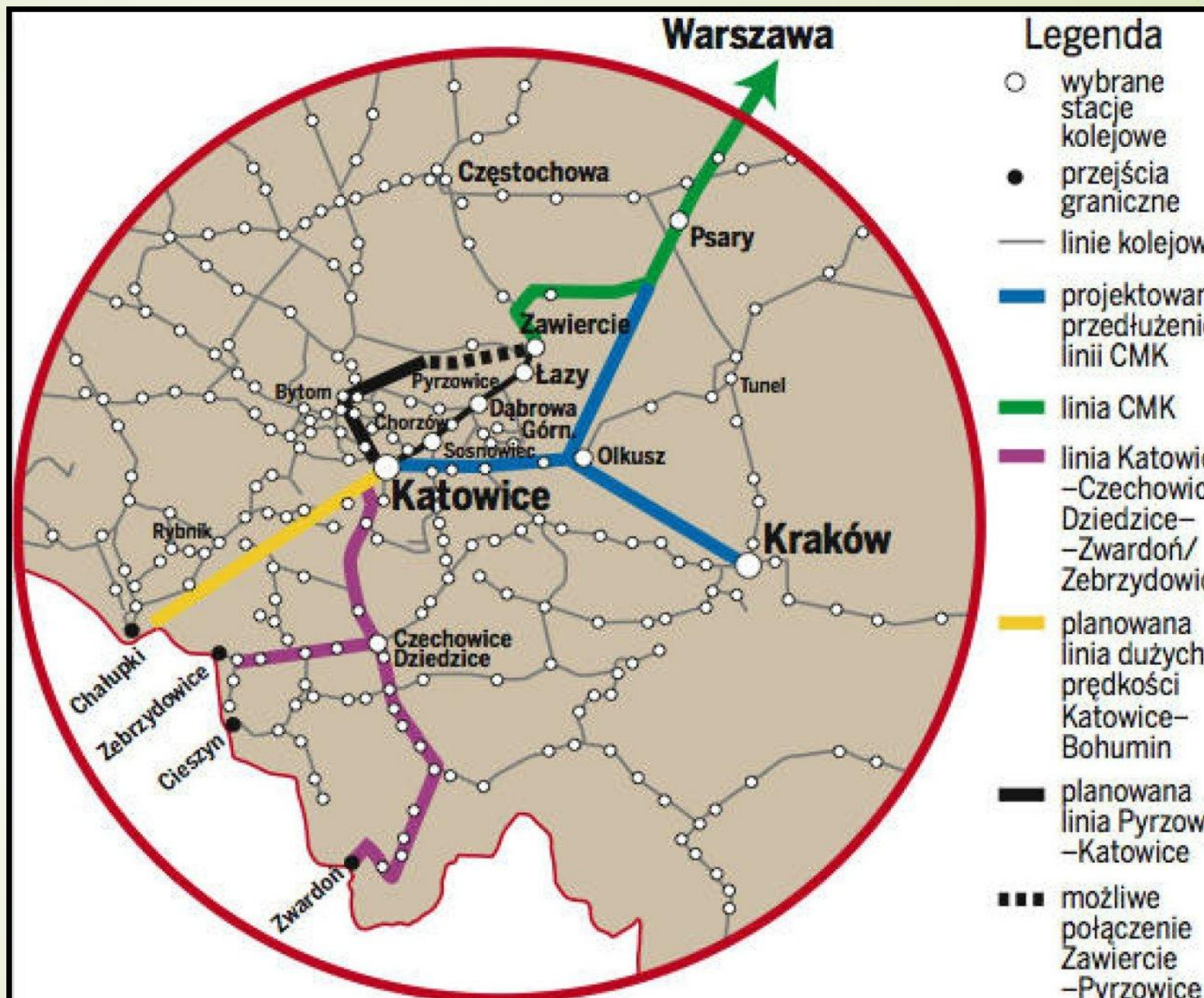
Uchwała Nr 156 rady ministrów z dnia 28 października 2020 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego – „Program inwestycyjny centralny Port Komunikacyjny. Etap I. 2020–2023”

Załącznik 2

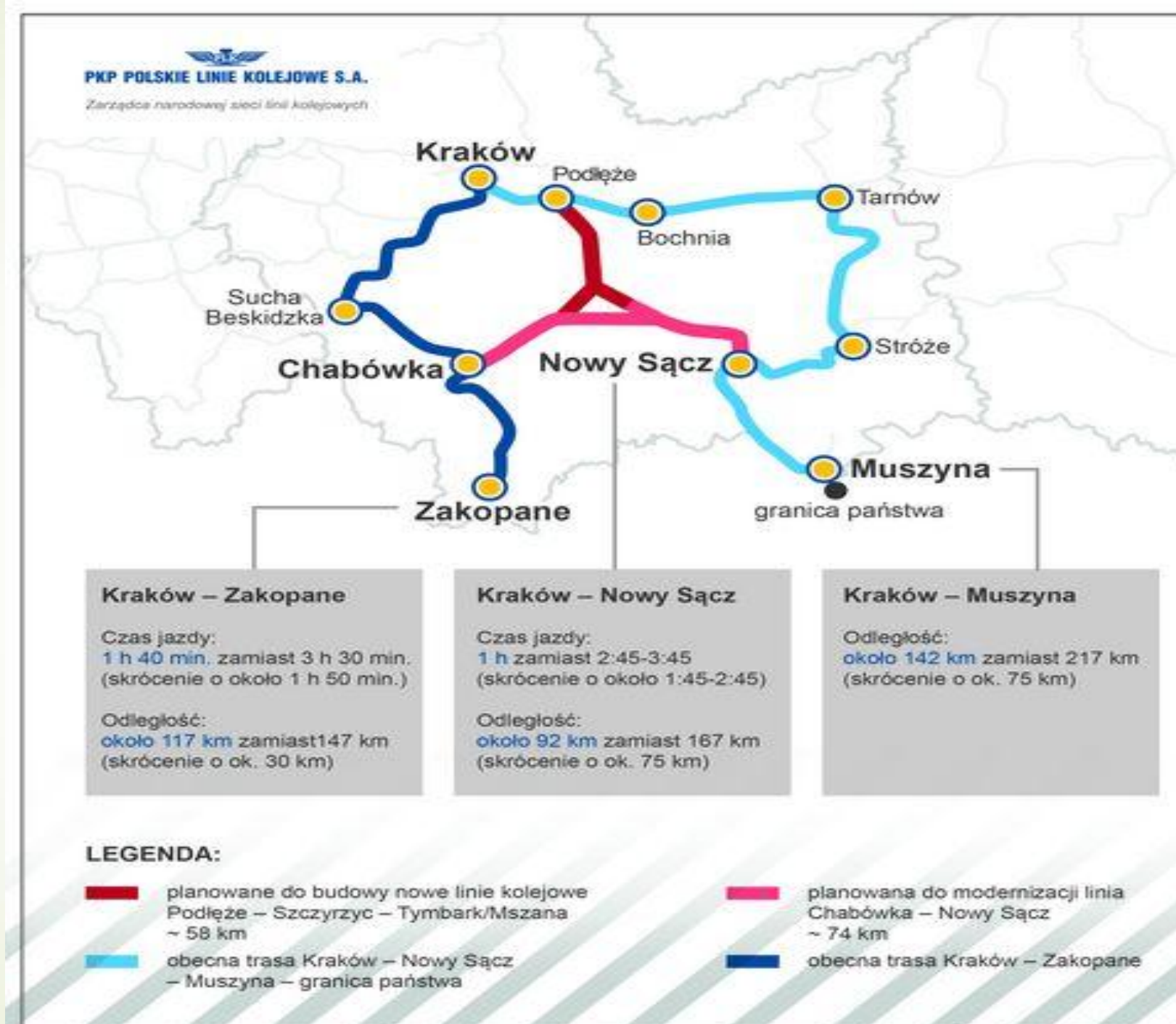
- „Nowe linie 111 i 113 przyczynią się do znacznego skrócenia czasu jazdy pociągiem z Krakowa do Katowic, a także w relacjach przebiegających do tych miast z północy kraju przez Centralną Magistralę Kolejową (linię kolejową nr 4).
- Dzięki budowie linii nr 113 możliwa będzie obsługa transportem kolejowym terenów pomiędzy Krakowem a Olkuszem oraz poprawa dostępności do tego środka transportu na wschodnich obszarach Konurbacji Górnośląskiej.

Odnoga od CMK w kierunku Olkusza oraz linia kolejowa dużych prędkości pomiędzy stolicami Górnego Śląska i Małopolski stworzyłaby całkowicie nową jakość w polskim systemie transportowym w zakresie połączeń Krakowa i Katowic z Warszawą i Trójmiastem oraz z Opolem, Wrocławiem, Poznaniem, Szczecinem.

Istniejący odcinek linii E 30 Katowice – Kraków zostałby odciążony od ruchu dalekobieżnego a zwolnioną przepustowość można byłoby wykorzystywać w ruchu regionalnym pasażerskim i towarowym.



**Linie
Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark
i Chabówka – Nowy Sącz
oraz planowane czasy
przejazdów pociągów
pasażerskich na tle
istniejących połączeń
kolejowych.**

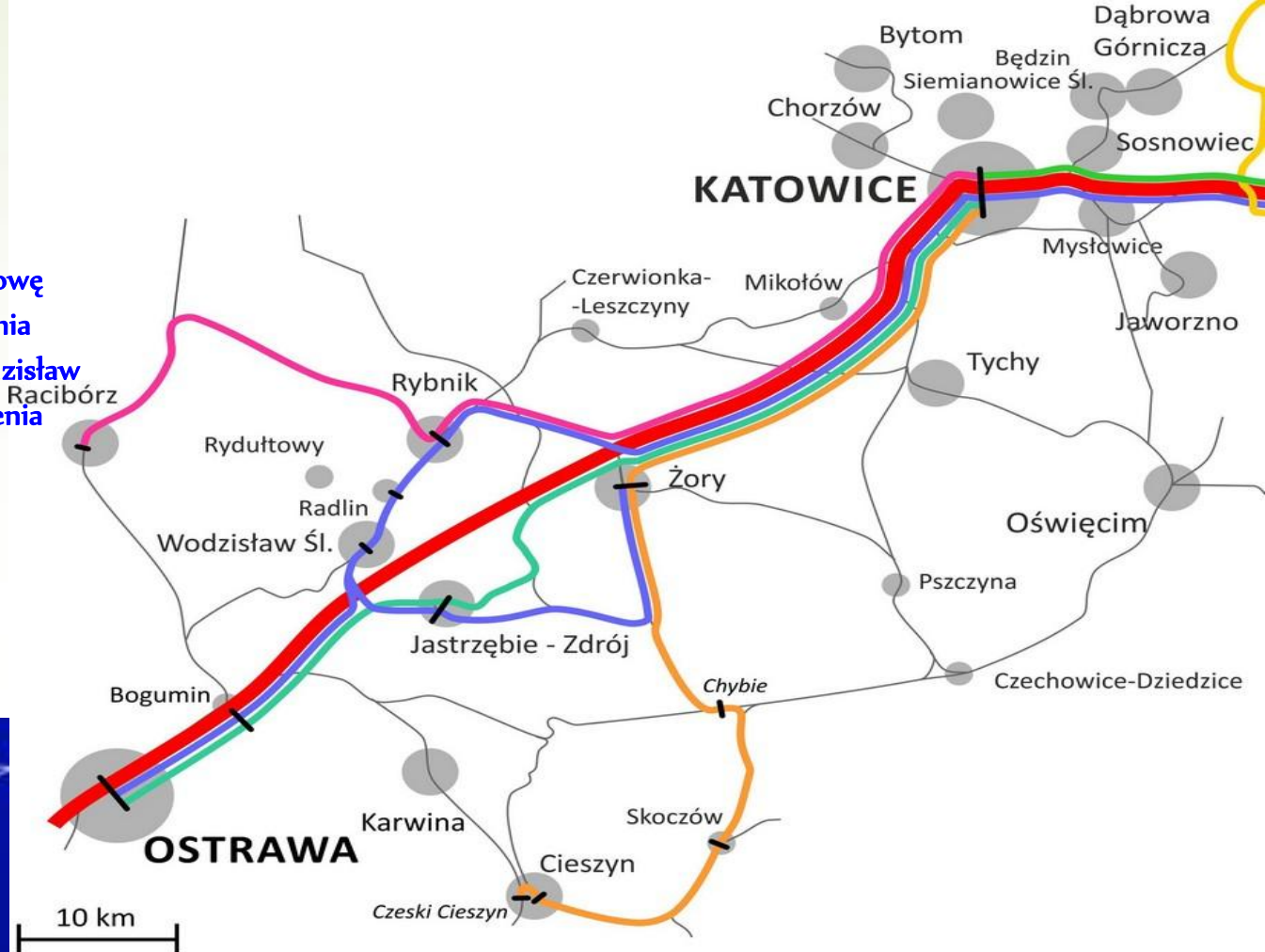


Uchwała Nr 156 rady ministrów z dnia 28 października 2020 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego – „Program inwestycyjny centralny Port Komunikacyjny. Etap I. 2020 – 2023”

Załącznik 2

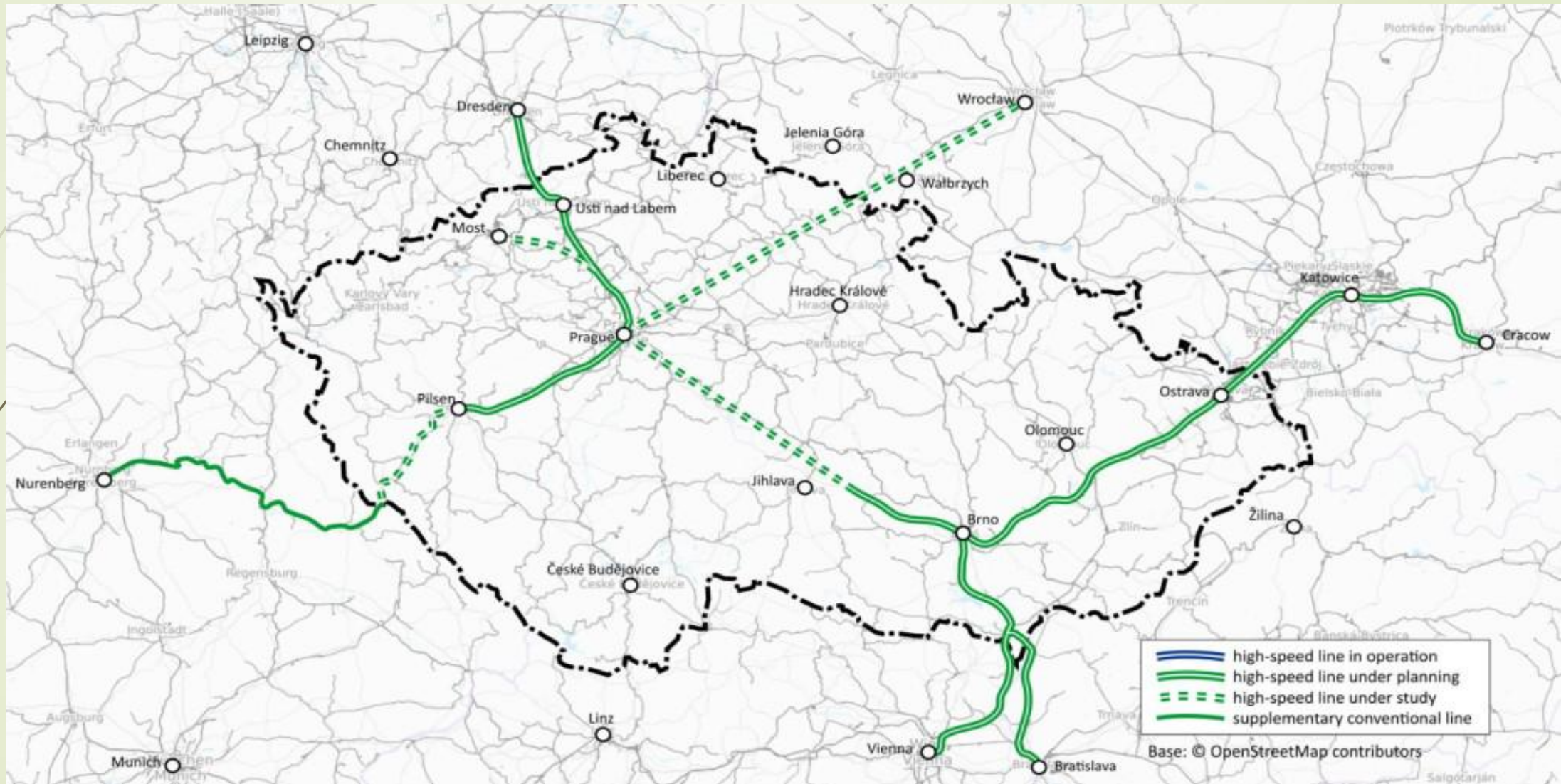
- Dogodne połączenie kolejowe pomiędzy Katowicami i Gliwicami a Jastrzębiem-Zdrojem stworzą nowe linie w sąsiedztwie tych miast, umożliwiające m.in. skierowanie do Jastrzębia-Zdroju pociągów dalekobieżnych z innych rejonów kraju.
- Dzięki ich budowie skróceniu ulegnie trasa pociągów w relacjach zawierających odcinek Katowice – Ostrawa, co – wraz z przewidywaną budową nowych linii po stronie czeskiej – przyczyni się do wzrostu konkurencyjności kolei w połączeniach międzynarodowych.
- Rozwiązanie to jest tym samym 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.”

Jako rekomendowany eksperci CPK wskazali wariant W72, który przewiduje budowę nowych stacji kolejowych m.in. w Żorach Północnych i Mszanie, możliwość powstania terminala intermodalnego w Wodzisławiu Śląskim, dodatkowy odcinek łączący Wodzisław Śląski i centrum Jastrzębia-Zdroju oraz nowe odcinki umożliwiające szybkie połączenia m.in. Rybnika i Żor z Katowicami i resztą kraju.



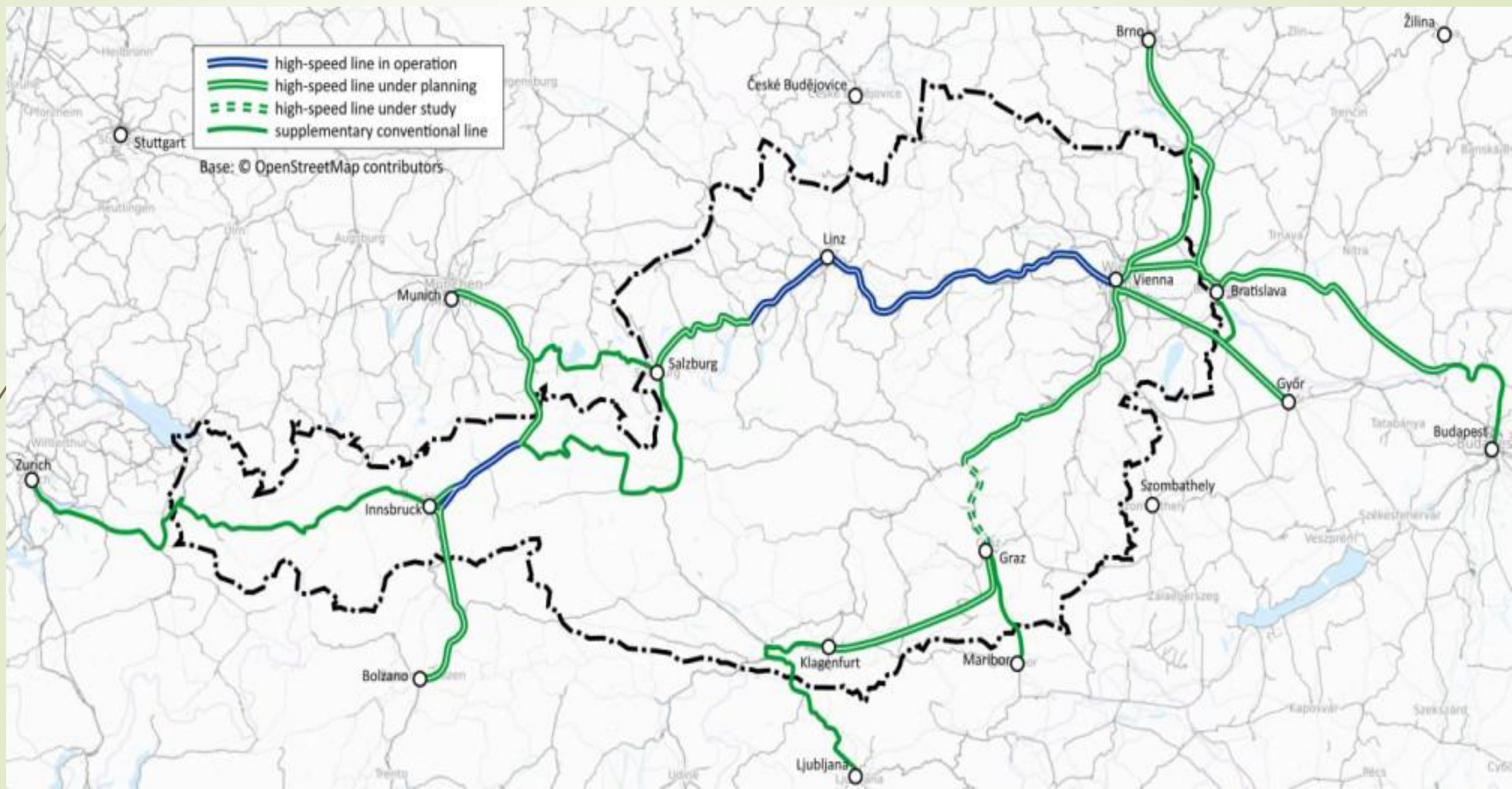
Linia Katowice – Ostrawa jako element kolei Grupy Wyszehradzkiej V4 przyczyni się do wzrostu znaczenia Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego, czyniąc go ważnym węzłem transportowym w regionie Trójmorza i zapewniając szybkie połączenia z większością dużych miast środkowej i południowej Europy.

Z planami rozwoju polskich KDP korespondują plany Republiki Czeskiej



Według stanu z 2022 r. na etapie planowania były linie KDP Brno – Ostrawa oraz Brno – Wiedeń/Bratysława

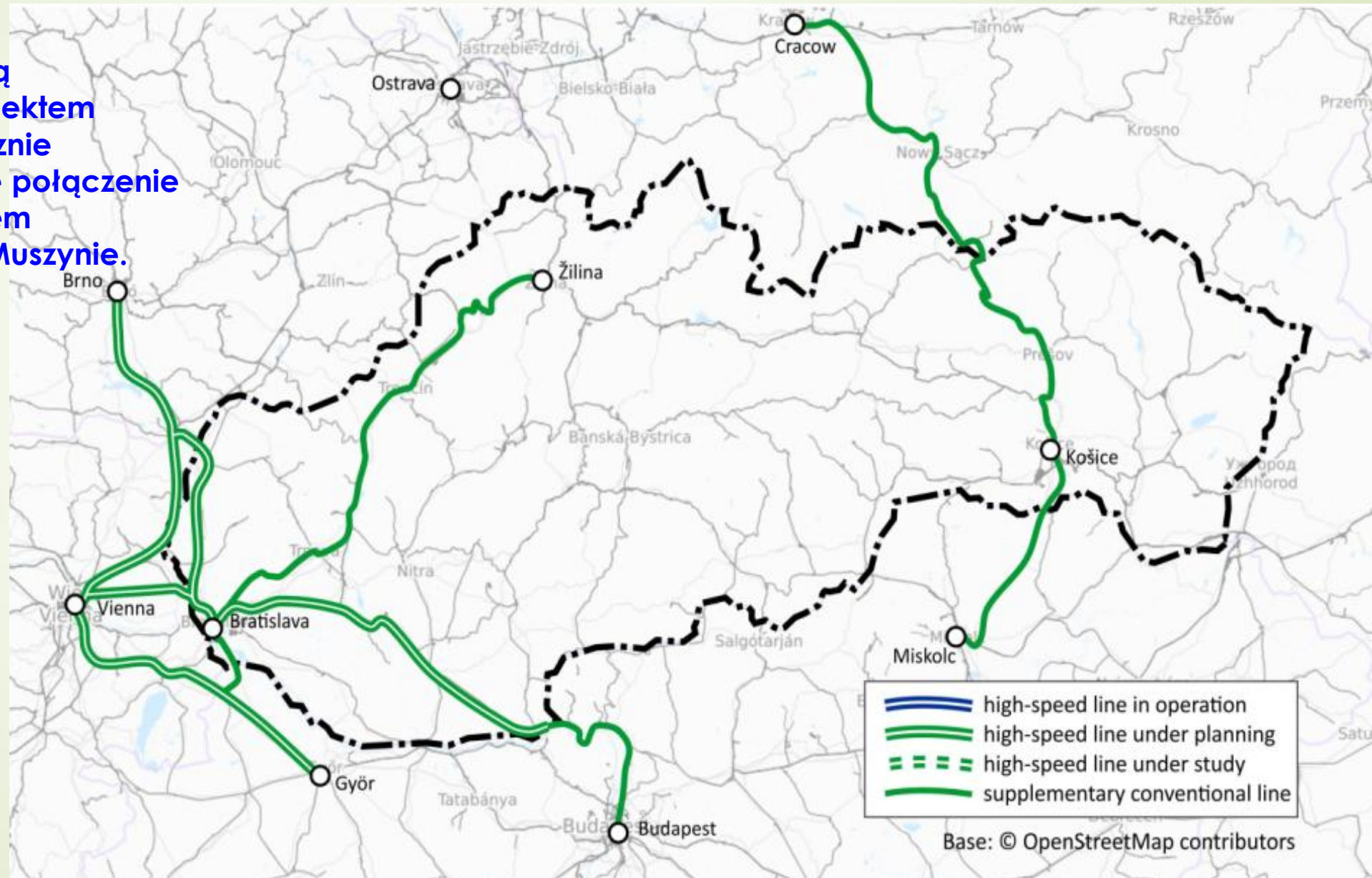
Zgodnie z austriackimi planami odcinek od granicy z Republiką czeska do Wiednia ma być zmodernizowany w standardzie 200 km/h do 2028 r.



Według słowackich planów Bratysława będzie połączona linią KDP z Brnem i Budapesztem

20

Słowacy i Węgrzy dostrzegają polskie plany związane z projektem Podłęże – Piekietko, co znacznie ulepszyłoby konwencjonalne połączenie Miskolca i Koszyc z Krakowem przez przejście graniczne w Muszynie.

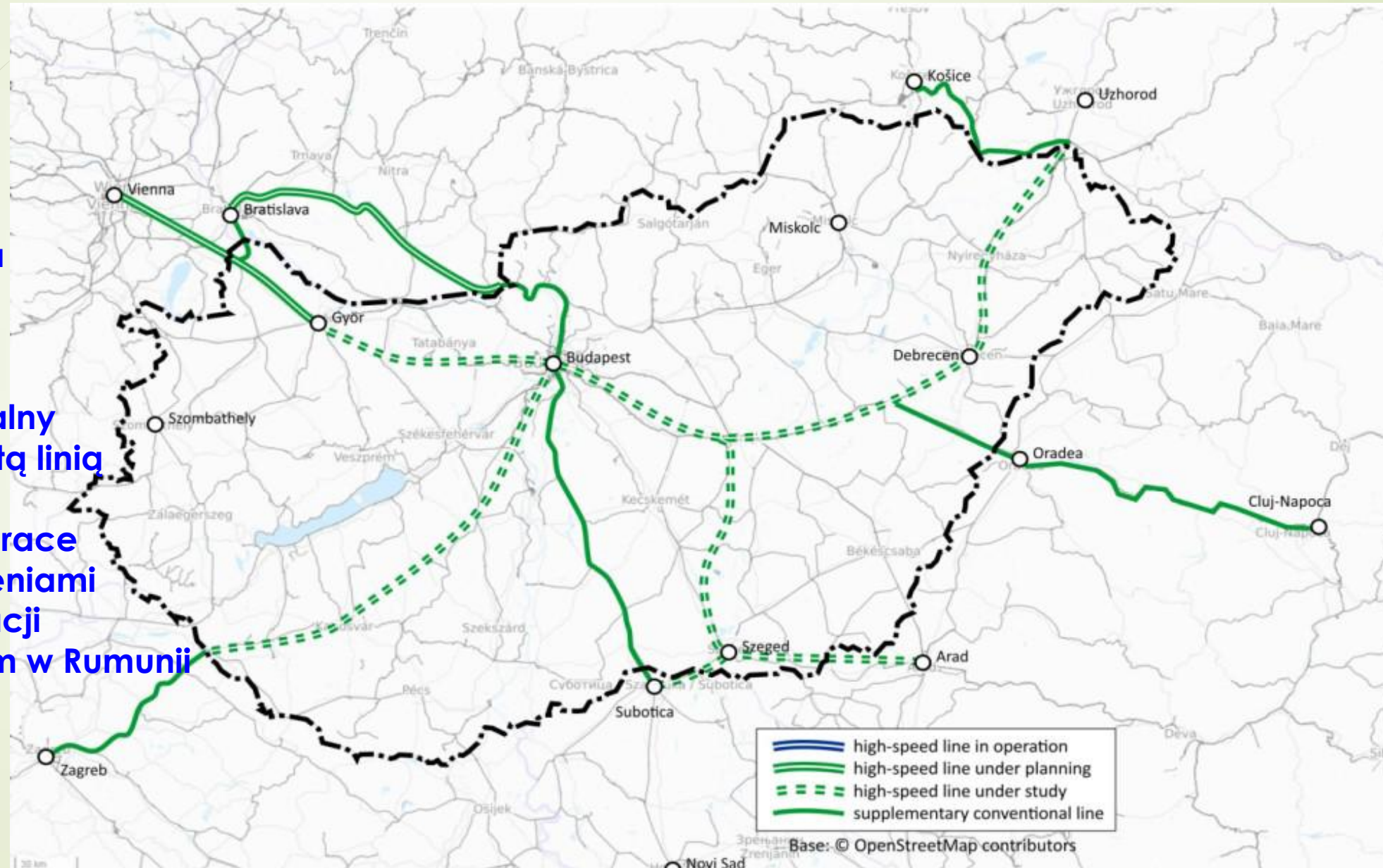


Węgierskie plany budowy linii KDP nie korespondują z planami słowackimi – linia KDP z Bratysławy od granicy do Budapesztu przewidziana jest jako linia konwencjonalna

Główną węgierską linią KDP ma być docelowo linia Wiedeń – Budapeszt – Debreczyn – granica z Ukrainą (Czop).

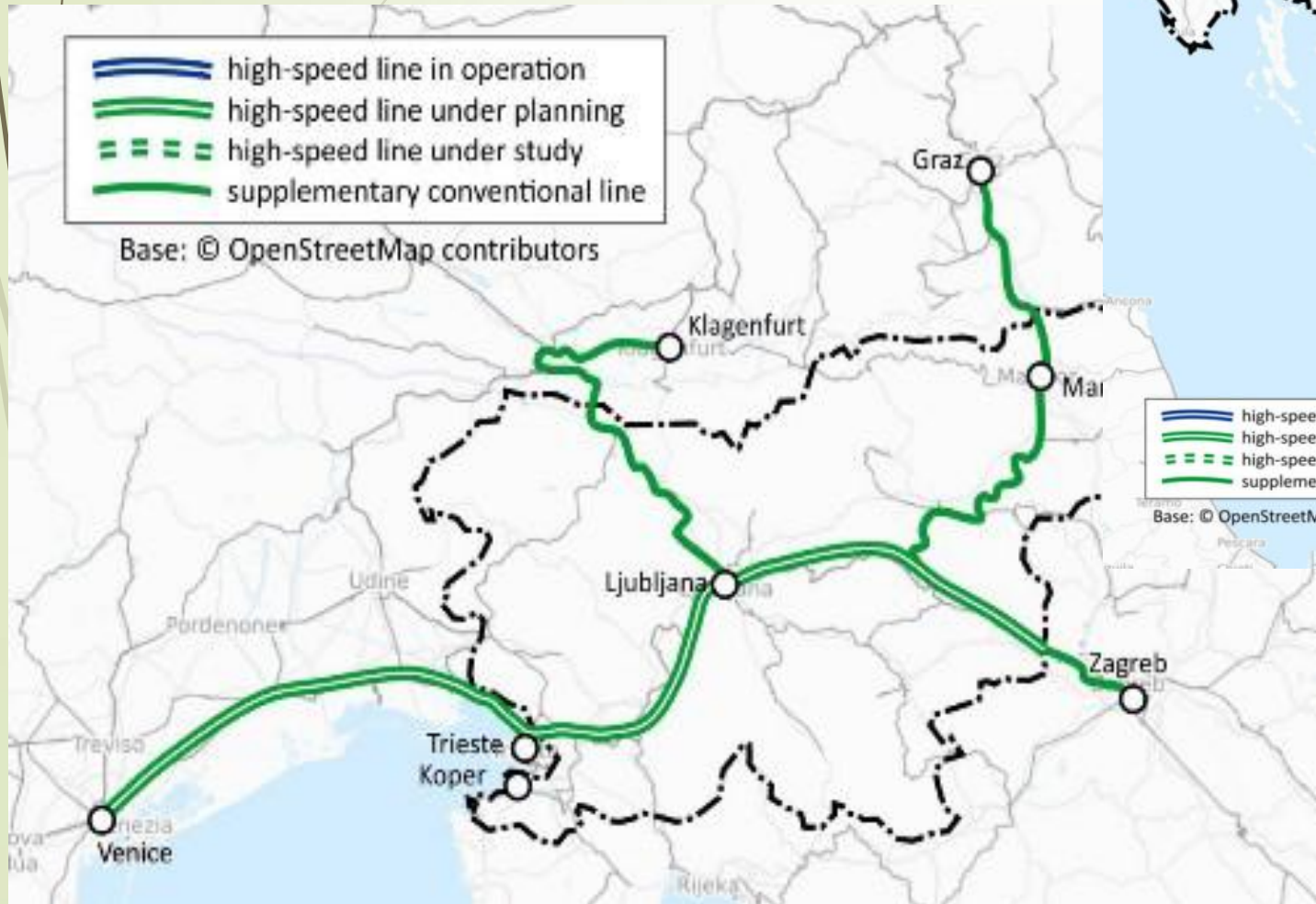
Przewidziano krótki odcinek konwencjonalny łączący Bratysławę z tą linią

Na Węgrzech trwają prace studialne nad połączeniami KDP ze stolicą Chorwacji Zagrzebiem i z Aradem w Rumunii



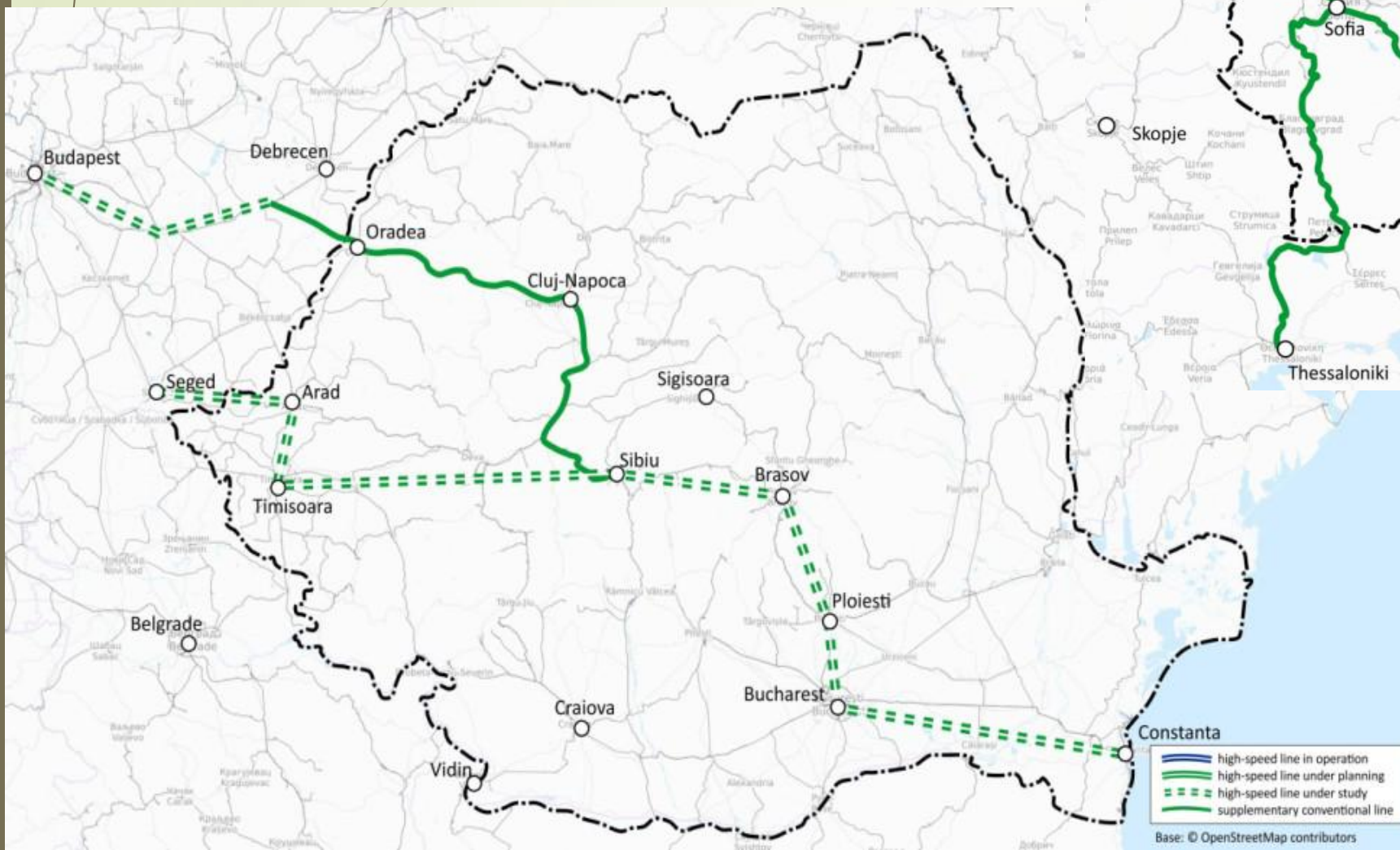
Słowenia i Chorwacja

22



Rumunia i Bułgaria

23



Władze rumuńskie planują uzyskać w przyszłości połączenie linia KDP portu w Konstancie z Aradem i Szegedem na Węgrzech.