

Agata Pomykała

Rozwój koncepcji międzynarodowej sieci kolejowej

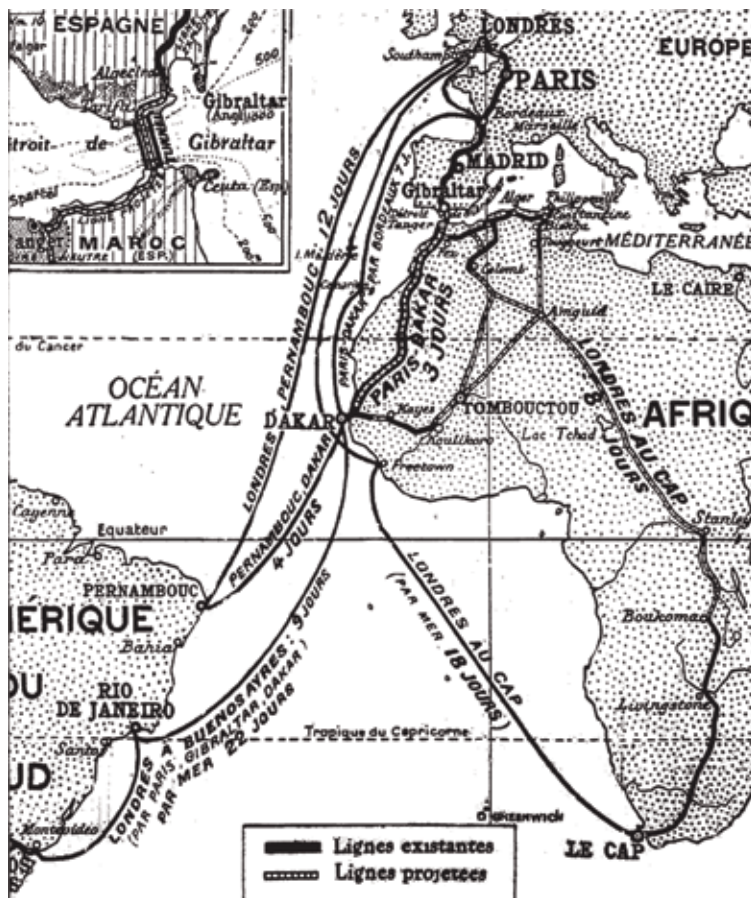
Jednym z najważniejszych problemów w restrukturyzacji transportu w Unii Europejskiej jest stworzenie wspólnego europejskiego obszaru kolejowego. O ile w sektorze transportu drogowego osiągnięto już dużą spójność i ukształtowały się główne międzynarodowe korytarze, praktycznie bez granic, to sieć kolejowa nadal w niewystarczającym stopniu spełnia założenia dotyczące zniesienia barier dla swobodnego przepływu dóbr i osób [10]. Mimo znaczących nakładów inwestycyjnych na rozwój kolei dużych prędkości, które są najbardziej predestynowane do odgrywania międzynarodowej roli, nadal istnieją bariery historyczne lub geograficzne uniemożliwiające tworzenie efektywnych międzynarodowych połączeń kolejowych, zwłaszcza pasażerskich. Chociaż najczęściej badacze skupiają się na wpływie rozwoju sieci kolejowych na gospodarkę i finanse narodowe, trudno pomijać wpływ kolei na inne obszary, w tym na postęp technologiczny, obronność, relacje społeczne, urbanizację, architekturę, film, literaturę i to nie tylko w kontekście narodowym, ale i ponad narodowym. W niniejszym artykule przedstawiono determinanty rozwoju międzynarodowej sieci kolejowej do przewozów pasażerskich.

Przed II wojną

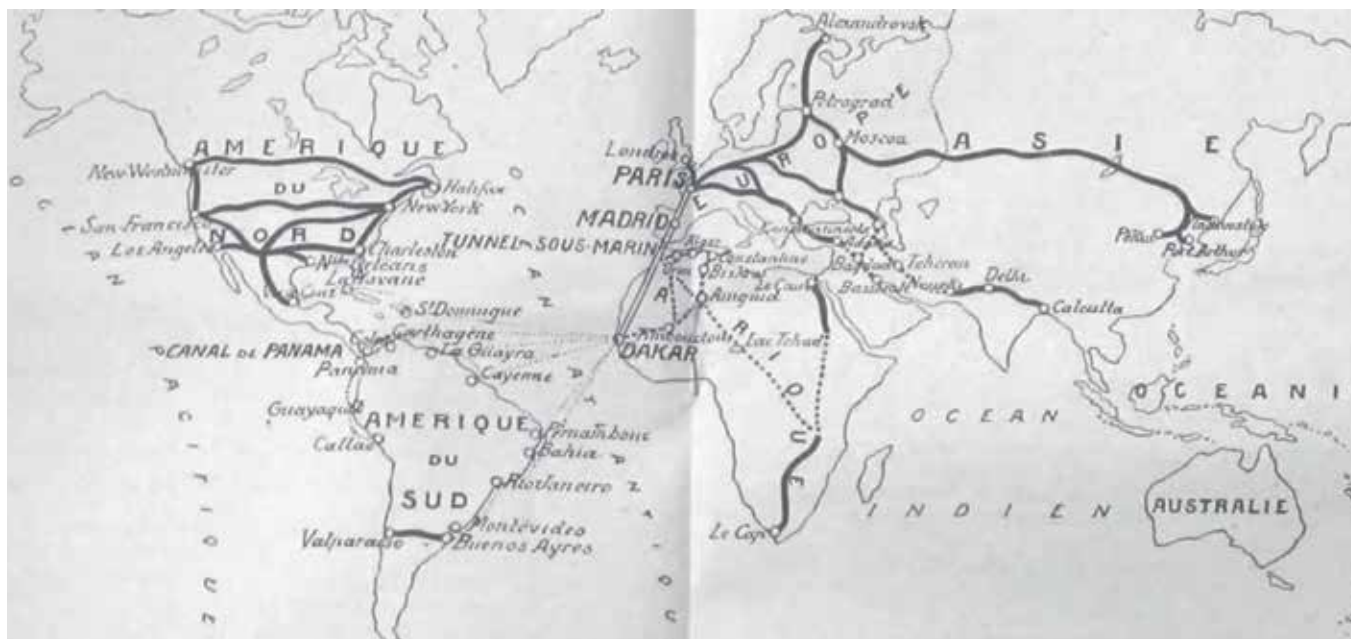
Pomimo nieznacznego wzrostu sieci kolejowej w okresie międzywojennym kilka projektów zasługuje na uwagę ze względu na ich powiązanie z ideami integracji europejskiej, umacnianie stosunków politycznych i gospodarczych pomiędzy krajami i rozwój technologii. Badania historiograficzne wskazują istnienie znaczących zależności pomiędzy celami społeczno-politycznymi i rozwojem technologicznym oraz projektami rozwoju infrastruktury [4]. Przełom XIX i XX w. był okresem silnego rozwoju kolei, realizowanego dla osiągania celów społeczno-politycznych nie tylko narodowych, ale i imperialnych. Budowane sieci kolejowe stanowiły narzędzie wykorzystywane przez mocarstwa europejskie do rozszerzania kontroli na terytoriach pozaeuropejskich, dla zwiększenia swojej potęgi militarnej i gospodarczej [2, 8, 16]. Wielkie budżety przeznaczane były na opracowanie planów i budowę linii mających pozwolić silniej eksplorować podległe obszary i realizować nacjonalistyczne interesy państw.

Internacjonalizacja kolei rozpoczęła się już w XIX w., a wpływ na nią miało przyjęcie szerokości toru – 1 435 mm w większości krajów Europy Zachodniej (standardyzacja ex-ante szerokości toru) [20], na co wpływ miał w znacznej mierze sukces Liverpool & Manchester Railway, który uczynił z niej model nowoczesnej techniki kolejowej, na którym wzorowało się wiele projektów wczesnych linii kolejowych w Wielkiej Brytanii, Ameryce Północnej i Europie kontynentalnej [25]. Ponadto przyczynił się do tego znany brytyjski inżynier George Stephenson (1781–1848), który budował linie w Wielkiej Brytanii oraz Belgii w latach 30. XIX w. oraz inni brytyjscy inżynierowie budujący linie w Niemczech i Włoszech w la-

tach 40. XIX w. Oczywiście było, że dla prowadzenia przewozów z wykorzystaniem linii należących do różnych właścicieli konieczne są nie tylko umowy bilateralne, ale i szersze ujednoczenie standardów technicznych oraz powstanie przepisów umożliwiających pociągom przekraczanie granic. Już we wczesnych latach rozwoju kolejnictwa powstały organizacje międzynarodowe. Najbardziej znaczące organizacje to OTIF (L'Organisation intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires), powstała w wyniku przekształcenia OCTI (L'Office Central des Transports Internationaux) utworzonego w 1890 r. oraz UIC (L'Union Internationale des Chemins de fer) powstała w 1922 r. Ich celem było stworzenie uregulowań prawnych dla ujednoczenia systemów kolejowych. Znaczącym osiągnięciem tego okresu była, przyjęta w 1882 r., konwencja dotycząca technicznych uregulowań transportu kolejowego (Convention on the Technical Unity of Rail Transport) oraz podpisana w 1890 r. w Bernie konwencja dotycząca transportu towarów (ang. Convention on the Transport of Goods by Rail, fr. Convention Internationale Concernant le Transport des Marchandises par Chemins de Fer, CIM). Podpisanie tej drugiej konwencji miało niepodważalne znaczenie dla kształtowania rynku transportowego w Europie.



Rys. 1. Projekt połączenia kolejowego Paryża z Dakarem [4]



Rys. 2. Projekt budowy linii kolejowych umożliwiających integrację Francji i Hiszpanii z ogólnosiwiatowym systemem handlowym [4]

I wojna światowa spowodowała zawieszenie międzynarodowych przewozów kolejowych, a ich odnowienie w okresie powojennym napotykało na trudności zarówno polityczne, jak i techniczne. Redefinicja granic wywołała problemy własności linii w wielu częściach Europy, zaś zniszczenia techniczne i słabość ekonomiczna państw nie sprzyjały przywróceniu międzynarodowego ruchu kolejowego. Narodowe sieci kolejowe uzyskiwały stopniowo nowy kształt, a postęp techniczny w zakresie trakcji i sygnalizacji usprawnił funkcjonowanie kolei. Rozbudowa sieci kolejowej miała miejsce głównie w Europie Wschodniej, Związku Radzieckim i na Bałkanach. W Europie Zachodniej ograniczenie jej rozwoju było wynikiem zwiększenia inwestycji rządów krajowych w projekty mające na celu poprawę sieci dróg kołowych. Chociaż w latach międzywojennych nie budowano nowych linii kolejowych w Europie Zachodniej i Środkowej, przyjęto jednak szereg planów na dużą skalę. Związane one były z entuzjazmem dotyczącym potencjału rozwoju technologicznego w kontekście rozwiązywania problemów ekonomicznych, demograficznych, społecznych oraz dostępności surowców i potrzeb energetycznych [4]. Dwa największe przedstawiono poniżej.

Jeszcze w trakcie trwania I wojny światowej Henri Bressler, członek Francuskiego Stowarzyszenia Inżynierów Budownictwa, zaproponował budowę arterii kolejowej łączącej Paryż z Dakarem przez Hiszpanię, która ze względu na odmienną szerokość toru (1 672 mm) była pozbawiona bezpośredniego połączenia z innymi krajami Europy. Projekt obejmował budowę linii kolejowej o dużej przepustowości i tunelu pod cieśninami Gibraltaru oraz linii biegnącej przez Maroko do portu Dakar, położonego na zachodnim wybrzeżu Afryki. W konsekwencji towary i pasażerowie z Paryża mogliby zostać przewiezieni szybko i bez przeladunku do Dakaru, który znajdował się wówczas pod francuską administracją kolonialną. Port w Dakarze miał zostać przebudowany, aby umożliwić zwiększenie transportu morskiego do Ameryki Łacińskiej. Celem projektu było połączenie Europy z Ameryką Łacińską przez Dakar. Towary i pasażerowie z Europy, Azji i Afryki mogli kontynuować podróż do Ameryki Łacińskiej najkrótszą drogą morską do Pernambuco w Brazylii.

Rozbudowa kolei na dużą skalę w Ameryce Łacińskiej mogłaby stanowić uzupełnienie tego projektu [6, 5]. Plan ten był odpowiedzią na obawy dotyczące monopolizacji przez Niemcy



Rys. 3. Arterie kolejowe wg koncepcji Barduziego [4]

handlu ze wschodem. Pozwalał on na lepszą integrację Francji z ogólnosiwiatowym systemem handlowym i zapewniał Hiszpanii niezależność od Niemiec w handlu z innymi kontynentami. 23 marca 1918 r. projekt został przyjęty przez Kongres Inżynierów (*Congress of Civil Engineers of France*). W kwietniu 1918 r. prezydent Republiki Francuskiej wyznaczył komisję do oceny projektu, a w 1919 r. hiszpański parlament zatwierdził budowę dwutorowej linii kolejowej o międzynarodowym zasięgu od granicy francuskiej do Algeciras oraz upoważnił Towarzystwo Finansowe Barcelony (*Financial Society of Barcelona*) do rozpoczęcia wstępnych prac nad budową tunelu. Mimo początkowo entuzjastycznej reakcji władz hiszpańskich i francuskich prace nad realizacją tego projektu nigdy nie zostały zakończone. Badania nad budową tunelu pod cieśninami Gibraltar trwały aż do lat 30. XX w. [4, 19].

W styczniu 1931 r. Carlo Enrico Barduzzi przedstawił propozycję budowy europejskiej sieci kolejowej – czterech arterii kolejowych w układzie wertykalnym i horyzontalnym, łącząc Europę z Azją i Afryką. W projekcie tym dostrzec można realizację idei powstania Unii Europejskiej zaproponowanej przez Richarda Coudenhove-Kalergi i Aristide Briand’a oraz niwelowania różnic pomiędzy lepiej rozwiniętym, uprzemysłowionym zachodem a biedniejszym, rolniczym wschodem. Poprawa komunikacji, możliwa dzięki budowie infrastruktury pomiędzy obu częściami kontynentu, miałyby przynieść rozwój współpracy gospodarczej i handlu.

Pierwszą arterią stanowiła trasa łącząca Europę z drogą do Indochin i Ameryki, rozciągając się od Londynu przez Paryż, Genewę, Mediolan, Rzym i Bari. Od Bari tunelem pod Morzem Adriatyckim docierając do Vallon (Albania). Stamtąd do Salonik i Stambułu, dalej do Azji przez Ankarę i Nowe Delhi do francuskiej kolonii Sajgonu (Hanoi).

Druga arteria przecinała Europę Południową horyzontalnie od Lizbony przez Bordeaux, Mediolan, Belgrad i Bukareszt, docierając do Odessy.

Trzecia arteria przecinać miała Europę z południa na północ, z Sofii przez Bukareszt i Warszawę, by dotrzeć do polskiego portu w Gdyni, przynosząc tym samym rozwiązanie problemu polskiego korytarza i dzięki międzynarodowej kontroli odcinka linii Warszawa–Gdynia, gwarantującej Polsce możliwości przewozu towarów nad Bałtyk, Gdynia stałaby się najważniejszym portem nad Morzem Bałtyckim, a Niemcy przestałyby dominować w handlu na Bałtyku.

Czwarta arteria kolejowa miała połączyć Antwerpię, Brukselę, Paryż, Bordeaux, Madryt i Gibraltar. Z Gibraltaru linia kolejowa łączyłaby się przez tunel podmorski z Koleją Transafrykańską. Celem tej arterii byłoby połączenie Belgii z resztą sieci oraz przeniesienie ruchu z Niemiec i Holandii do Afryki przez Belgię.

Dla realizacji projektu Barduzzi zaproponował powołanie międzynarodowego Stowarzyszenia Europa-Azja, z siedzibą w Genewie, w skład którego wchodziłoby przedstawiciele zainteresowanych państw i banków oraz utworzenie międzynarodowego konsorcjum inżynierii przemysłowej, również z siedzibą w Genewie [3].

Po II wojnie

Lata 50. i 60. XX w. były okresem bardzo szybkiego wzrostu motoryzacji, co w wielu krajach przyczyniło się do spadku udziału kolei w rynku transportowym i znaczenia tej gałęzi transportu w przewozach pasażerskich i towarowych. Tymczasowe działania związane

z poprawą jakości już istniejącej infrastruktury, niewielkie skrócenie czasu podróży i zwiększenie częstotliwości pociągów nie rozwiązywały nasilających się problemów i nie poprawiały atrakcyjności kolei. W okresie tym zauważalne były głównie problemy związane z niewystarczającą przepustowością linii. W latach 70. i 80. wyraźnie widać, że transport, zwłaszcza transport pasażerski na średnich i długich dystansach, nie jest konkurencyjny w stosunku do transportu samochodowego i lotniczego [18]. Szukając sposobu zaradzenia tej sytuacji, podejmowano decyzje o budowie pierwszych linii dużych prędkości [17] oraz tworzeniu pierwszych międzynarodowych operatorów w transporcie pasażerskim. Równoległe międzynarodowe organizacje kolejowe przygotowywały propozycje rozwoju narodowych sieci kolejowych i tworzyły strategiczne ponadnarodowe projekty. W ramach prac UIC specjalnie powołana Komisja, skupiająca przedstawicieli kolei europejskich, opracowała w 1972 r. plan kierunkowy dla europejskiej infrastruktury. Oparty był na analizie istniejących i potencjalnych powiązań najbardziej zurbanizowanych i rozwiniętych gospodarczo regionów w Europie. Ich celem było wskazanie relacji, które przewidują największy wolumen transportu. Przedmiotem analizy była zarówno komplementarność linii kolejowej z łańcuchem transportowym, jak i definicja sieci połączeń zapewniająca wykorzystanie najważniejszych zalet transportu kolejowego, tj. wygody podróżowania, częstotliwości połączeń, bezpieczeństwa i możliwości zapewnienia dogodnych połączeń. Efektem pracy było wyznaczenie sieci rdzeniowej obejmującej 40 tys. km głównych linii kolejowych [27]. W 1985 r. rozpoczęto prace nad przygotowaniem wniosku dotyczącego europejskiej sieci dużych prędkości. Inicjatywa ta zbiegła się z wolą szybkiego rozwoju sieci europejskiej, która w komunikacie COM 86/341 z 30 czerwca 1986 r. [15] została wyrażona przez Komisję Wspólnot Europejskich. Projekt został zrealizowany przy udziale 12 kolei narodowych państw stowarzyszonych we Wspólnocie Europejskiej. W styczniu 1989 r. grupa robocza, utworzona w ramach Europejskiej Wspólnoty Kolejowej, oficjalnie przedstawiła rządowi i liderom Wspólnoty Europejskiej plan rozwoju. W grudniu 1989 r. Europejski Komitet Ministrów uchwalił rezolucję o utworzeniu grupy najwyższego szczebla do zbadania możliwości utworzenia systemu kolei dużych prędkości w skali europejskiej. Pierwszy etap raportu był gotowy w grudniu 1990 r. i zawierał projekt europejskiego Masterplanu do 2010 r. [26]. W lutym 1991 r. Komisja Wspólnot Europejskich przedstawiła w Brukseli wniosek dotyczący decyzji w sprawie utworzenia sieci pociągów dużych prędkości w Europie [7]. Należy podkreślić, że był to okres, kiedy w Europie zapadło kilka znaczących decyzji, w tym:

- ♦ rządów Francji i Wlk. Brytanii dotyczącej akceptacji budowy tunelu kolejowego dla utworzenia połączenia pod Kanałem,
- ♦ rządu Francji dotyczącej budowy linii North TGV pomiędzy Paryżem i tunelem (przez Lille),
- ♦ budowy połączenia pomiędzy Europą Zachodnią a Skandynawią (North-European TGV Nord przez cieśniny Wielki Bełt do Oresund),
- ♦ rządu Hiszpanii dotyczącej budowy systemu kolei dużych prędkości w standardzie 1 435 mm,
- ♦ rządu Szwajcarii o budowie tuneli alpejskich: Saint-Gothard i Lötscheberg/Simplon,
- ♦ ministrów transportu Francji i Włoch o budowie linii dużych prędkości pomiędzy Lyon i Turynem [26].

W 1988 r. UIC utworzyło specjalną grupę roboczą (fr. *Mission grande vitesse*) w celu propagowania idei europejskiej

sieci dużych prędkości i koordynowania działań przedsiębiorstw kolejowych wykraczających swoją działalnością poza granice Wspólnoty Europejskiej. Dzięki dodatkowym analizom technicznym, ekonomicznym i finansowym pierwszy projekt Masterplanu został rozszerzony na Europę Środkową, Skandynawię i Bałkany, a w późniejszym okresie również na kraje bałtyckie, Białoruś, Ukrainę oraz Mołdawię i Rosję. Długoletni Masterplan został przedstawiony w 1992 r. przy okazji EURAILSPEED 92. Idea sieci, początkowo oparta na osi północ-południe, w powiązaniu z głównymi trasami Wspólnoty Europejskiej, została rozbudowana w celu zaspokojenia potrzeby rozwoju połączeń wschód-zachód. W centralnej części, odpowiadającej najbardziej zatłoczonemu obszarowi (od Londynu, Paryża, Barcelony na zachodzie, aż po Warszawę, Budapeszt, Belgrad na wschodzie), zaproponowano bramy (*gateways*) prowadzące do bardziej peryferyjnych regionów:

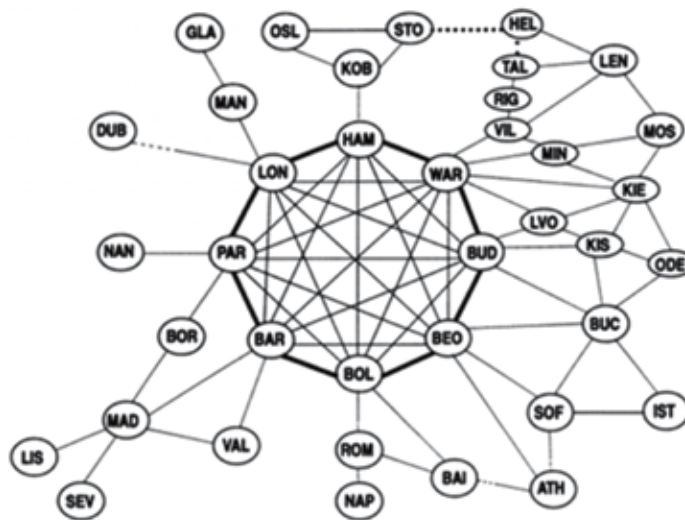
- ♦ Londyn dla Wielkiej Brytanii i jej wysp,
- ♦ Hamburg w kierunku państw Skandynawii,
- ♦ Warszawa i Budapeszt dla kierunków wschodnich,
- ♦ Belgrad dla Półwyspu Bałkańskiego,
- ♦ Bolonia dla Włoch,
- ♦ Barcelona i Paryż dla Półwyspu Iberyjskiego i krajów atlantyckich.

W swoim planie UIC zaproponowało utworzenie sieci ogólnoeuropejskiej łączącej cały kontynent z wykorzystaniem trzech rodzajów linii:

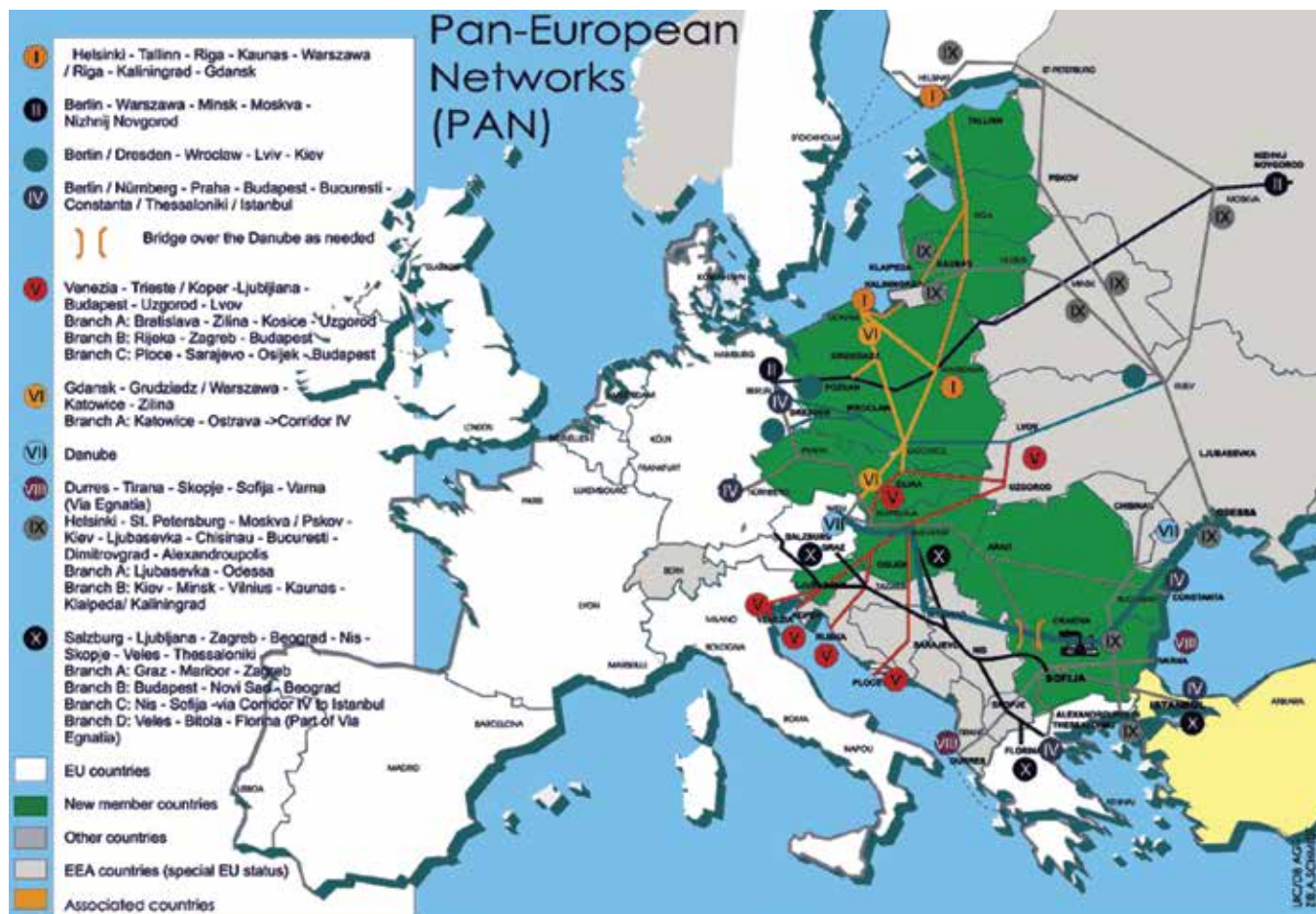
- ♦ nowo zbudowanych o prędkości 300–350 km/h,

- ♦ zmodernizowanych do prędkości 200 km/h,
- ♦ istniejących jako połączenia zasilające [26].

Kolejnym etapem prac nad poprawą powiązań transportowych w Europie było wyznaczenie priorytetowych korytarzy transportowych w trakcie drugiej paneuropejskiej konferencji transportowej na Krecie w 1994 r. oraz ich rozwinięcie i uzupełnienie o 10.



Rys. 5. Schemat połączeń tworzących sieć europejską [26]



Rys. 4. Paneuropejska sieć transportowa [17]



Rys. 6. Zasięg geograficzny porozumień OTIF [9]

korytarz w trakcie trzeciej paneuropejskiej konferencji w Helsinkach (1997). Dalszym etapem było powołanie przez Komisję Europejską, w maju 1997 r., *Transport Infrastructure Needs Assessment (TINA)* celem rozszerzenia sieci transportowej na kraje kandydujące do Unii Europejskiej.

W kierunku europejskiej sieci kolei dużych prędkości

Plany rozwoju międzynarodowej sieci transportowej w Europie przeszły w latach 90. ub. w. w fazę instytucjonalnych działań Unii Europejskiej. W 1998 r. opublikowana została Decyzja nr 1692/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej [22], zawierająca mapy z wykazem linii włączonych do sieci oraz nowe planowane linie. Decyzja ta była wielokrotnie zmieniana w istotnym zakresie, m.in. w 2004 r. poprzez włączenie w tę sieć nowych państw członkowskich UE. W 2010 r. decyzja ta została znowelizowana [10]. Przełom w podejściu do rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej nastąpił w 2013 r. Przyjęte zostały przez Parlament i Radę Unii dwa nowe rozporządzenia, z których 1315/2013 [23] zawiera wytyczne dla tej sieci wraz z mapami [13], a 1316/2013 [24] – zasady finansowania inwestycji w sieć TEN-T poprzez nowy instrument finansowy CEF (*Connecting European Facility* – „Łącząc Europę”) [12]. Zastosowano także nowatorskie podejście do systemu transportowego – z całej sieci TEN-T (sieć kompleksowa) wyodrębnione zostały najważniejsze linie jako sieć bazowa z podziałem na ruch pasażerski i na ruch towarowy. Rozwój sieci TEN-T stał się istotnym elementem inwestycji strategicznych, będących instrumentem wzrostu konkurencyjności Europy [11].

W sieci bazowej i kompleksowej wyodrębnione zostały linie dużej prędkości istniejące i planowane do budowy. Jest to wyraźne postawienie akcentu na nowe technologie. Linie dużych prędkości, zgodnie z rozporządzeniem, tworzą międzynarodową sieć. Najważniejsze projekty do realizacji w ramach sieci bazowej zostały pogrupowane w 8 korytarzy transeuropejskich. Mają

one priorytet w inwestowaniu w kolejnych perspektywach budżetowych. Zasady dla tych inwestycji są określone w rozporządzeniu 1315/2013. Rozporządzenie to obowiązuje do 2020 r. Na nową perspektywę 2021-2027 został przygotowany projekt nowego rozporządzenia [21]. Rozwój systemu kolei dużych prędkości jest postrzegany jako istotny instrument urzeczywistniania celów europejskiej polityki transportowej na pierwszą połowę XXI w. [14].

W projektach inwestycyjnych w priorytetowych korytarzach ważne miejsce zajmują linie dużej prędkości. W Korytarzu Morze Północne-Morze Bałtyckie najważniejszymi inwestycjami są dwie linie dużej prędkości:

- ♦ Rail Baltica na terenie Litwy, Łotwy i Estonii,
- ♦ linia Warszawa–Łódź–Kalisz/Ostrów Wlkp.–Poznań/Wrocław wraz z przedłużeniem do Berlina.

Obie linie mają już przygotowane studia wykonalności warunkujące ich budowę, a dla Rail Baltica rozpoczęto już pierwsze przetargi (budowa węzła Ryga).

Drugim ważnym programem unijnym, jaki jest realizowany i ma wspomóc tworzenie międzynarodowej sieci kolejowej, jest tworzenie systemu legislacji unijnej w zakresie standaryzacji technicznej i bezpieczeństwa ruchu. Z myślą o rozwoju kolei dużych prędkości w 1996 r. została opublikowana dyrektywa 96/48 o interoperacyjności kolei dużych prędkości, a w 2002 r. opublikowano zestaw Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności. W 2001 r. analogiczna dyrektywa została przyjęta dla kolei konwencjonalnych, a następnie obie dyrektywy w 2008 r. zostały połączone w jedną spójną dla całego systemu kolejowego. Od 2014 r. publikowane są sukcesywnie wspólne specyfikacje dla poszczególnych podsystemów kolejowych. Tworzenie legislacji unijnej odbywa się w postaci pakietów, które zawierają zestawy regulacji prawnych. Obecnie w trakcie wdrożenia znajduje się IV pakiet. Równocześnie prowadzona jest współpraca instytucji unijnych z organizacją OTIF w zakresie wspólnych standardów. Celem jest bowiem utworzenie wspólnego Euroazjatyckiego ob-

szaru kolejowego, co pozwoli na zwiększenie ruchu kolejowego między obydwooma kontynentami [9].

Z wielkich projektów z przeszłości, z lat międzywojennych, rozważany jest od czasu do czasu projekt linii kolejowej pod Cieśniną Gibraltarską. Połączenie przez cieśniny z Danii do Szwecji zostało zrealizowane i cieszy się ogromnym powodzeniem, przyczyniając się do powstania międzynarodowego obszaru funkcjonalnego, w skład którego wchodzi Malmö i Kopenhaga. Został także zrealizowany tunel kolejowy pod Kanałem La Manche, łącząc liniami dużej prędkości Londyn z Paryżem i Brukselą.

Powstały także kolejne ambitne projekty. Pierwszy z nich to wydłużenie linii Rail Baltica tunelem pod Zatoką Fińską do Helsinek i dalej na północ do granicy z Norwegią. Drugi projekt ostatnich lat to Euroazja – linia dużej prędkości z Europy do Chin przez Białoruś, Rosję i Kazachstan służąca nie tylko przewozom pasażerskim (350 km/h), ale i towarowym specjalnymi pociągami (250 km/h). Prace studialne na tym projekcie rozpoczęło UIC w 2018 r.

Bibliografia

1. *A European high-speed rail network: not a reality but an ineffective patchwork*, European Court of Auditors, Luxemburg 2018.
2. Anastasiadou I., *Constructing Iron Europe. Transnationalism and Railways in the Interbellum*, Amsterdam University Press, Amsterdam 2011.
3. Anastasiadou I., *In search of a railway Europe: transnational railway developments in interwar Europe*: https://www.researchgate.net/publication/241881275_In_search_of_a_railway_Europetransnational_railway_developments_in_interwar_Europe (dostęp 17.4.2018).
4. Anastasiadou I., *Networks of powers: Railway vision in interwar Europe*, „Journal of Transport History” 2007, Vol. 28, No. 2, DOI 10.7227/TJTH.28.2.3.
5. Bressler H., *Le Tunnel sous le détroit de Gibraltar*, Travaux préparatoires du Congrès du Génie civil, 1918.
6. Bressler H., *Paris–Dakar en trois jours. Projet Henri Bressler*, Saint-Amand (Cher), Paris 1920.
7. *Communication from the Commission to the Council regarding a European High Speed Train Network Proposal for a Council Decision concerning the establishing of a network of high speed trains SEC (90) 2402*.
8. Conklin A.L., *A Mission to Civilize: The Republican Idea of Empire in France and West Africa, 1895–1930*, Stanford University Press, 1997.
9. Davenne F., *From national networks to a unified international network*, COTIF, Ankara 2018.
10. Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 661/2010/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej.
11. Dyr T., Pomykała A., *Plan inwestycji strategicznych dla Europy*, „Technika Transportu Szybnego” 2015, nr 1-2.
12. Dyr T., Pomykała A., Raczyński J., *Finansowanie rozwoju sieci TEN-T z instrumentu „Łącząc Europę”*, „Technika Transportu Szybnego” 2015, nr 4.
13. Dyr T., *Strategia rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej*, „Technika Transportu Szybnego” 2012, nr 1-2.
14. Dyr T., Ziółkowska K., *Koszty i korzyści systemu kolei dużych prędkości*, „Technika Transportu Szybnego” 2015, nr 4.
15. *European network of high-speed trains: COM/86/341*.
16. McMurray J.S., *Distant Ties: Germany, the Ottoman Empire, and the Construction of the Baghdad Railway*, Praeger Publishers, 2001.
17. Pita A.L., *First High Speed Lines*, Paris 2014.
18. Pomykała A., *History of development High Speed Railways. UIC impact*, „Technika Transportu Szybnego” 2018, nr 4^{En}.
19. Príncipe A.D., *A colonial utopia: a land link across the Gibraltar straits*, „PROSTOR” 1999, Vol. 7, No. 2.
20. Puffert D.J., *Tracks across continents, paths through history: the economic dynamics of standardization in railway gauge*, University of Chicago Press, Chicago 2009.
21. Regulation of the European Parliament and of the Council establishing the Connecting Europe Facility and repealing Regulations (EU) No 1316/2013 and (EU) no 283/2014 [online].
22. Rozporządzenie (WE) nr 1692/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 2006 r. ustanawiające drugi program „Marco Polo” dla udzielania wspólnotowej pomocy finansowej w celu poprawy działania systemu transportu towarowego na środowisko.
23. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE.
24. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) 67/2010.
25. Vance J.E., *Liverpool & Manchester Rly, Encyclopaedia Britannica*: <https://www.britannica.com/technology/railroad/Intermodal-freight-vehicles-and-systems#ref528932> (dostęp 17.4.2018).
26. Walrave M., *The development of high speed rail innovation and tradition. Prospects for the future*, „Rivista Internazionale Di Scienze Sociali” [online] 1993, Vol. 101, No. 3.
27. Żurkowski A., *Duże prędkości – UIC, Polska*, „Technika Transportu Szybnego” 2005, nr 5–6.

Autor:

mgr **Agata Pomykała** – Instytut Kolejnictwa

Evolution of the concept of the international railway network

One of the most important issues in transport restructuring in European Union is creating common European railway area. However, in road transport section has been created main international corridors and has been achieved cohesion, railway network is still not meeting the assumptions regarding the elimination of barriers to the free movement of goods and persons. Besides significant investments in high speed railways development, which are the most predestined to international role, there are still historical and geographical barriers which does not allow to create efficient railway connections, especially for passengers. Even though scientifics are concentrated on influence of railway network development on international economy and finances, it can't be omitted such sections as: technology, defense, social relations, urbanization, architecture, film and literature, not only national, but even in international context. In this article has been presented determinants of international passenger railway network development.