

## Kolej niskich prędkości. Opóźnienia w realizacji projektu Rail Baltica

Bartosz Chmielewski, Sandra Baniak

Rail Baltica (RB) – projekt budowy kolei dużych prędkości (KDP) mającej połączyć stolicy państw bałtyckich – to obok Via Baltica najważniejsze przedsięwzięcie infrastrukturalne realizowane przez nie od czasu odzyskania przez nie niepodległości. Z powodu rosnących kosztów inwestycji, wysokiej inflacji w ostatnich latach, rozszerzenia zakresu prac oraz utrudnień biurokratycznych jest ono opóźnione o przynajmniej pięć lat. Największe wyzwanie stanowi czterokrotny wzrost kosztów – z 5,8 mld euro do 23,8 mld euro – których pokrycie przekracza samodzielne możliwości finansowe Litwy, Łotwy i Estonii. RB wpisano do transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), co obliguje je do ukończenia inwestycji do 2030 r. Litwa, Łotwa i Estonia finansują ją głównie ze źródeł unijnych (85% kosztów kwalifikowanych), ale środki te są daleko niewystarczające. Jeśli państwa bałtyckie nie uzyskają z UE kolejnych funduszy na ten cel, nie ma praktycznie szans na jego pełną realizację, tj. budowę wszystkich odcinków i dostosowanie go do zakładanych parametrów KDP we wskazanym terminie.

### Założenia Rail Baltica

RB to projekt budowy liczącej ponad 870 km dwutorowej linii kolejowej łączącej państwa bałtyckie oraz Polskę i Finlandię. Według deklaracji politycznych ma on priorytetowe znaczenie dla Litwy, Łotwy i Estonii, które odziedziczyły po ZSRR infrastrukturę szerokotorową (w rozstawie szyn 1520 mm). Docelowo RB ma prowadzić przez Kowno, Poniewież, Rygę, Parnawę i Tallinn, od południa łączyć się z linią biegnącą do Białegostoku i Warszawy, a od północy bieć do Helsinek poprzez podmorski tunel kolejowy (byłby to najdłuższy taki obiekt na świecie). W przyszłości planowana jest też budowa odnóg do Wilna, Kłajpedy i Windawy, a także siedmiu głównych stacji kolejowych i trzech terminali multimodalnych<sup>1</sup>, które mają zostać uruchomione w Kownie na Litwie, w Salaspils na Łotwie oraz w miejscowości Muuga niedaleko estońskiej stolicy.

Koncepcja budowy toru normalnego (1435 mm)<sup>2</sup> pojawiła się w państwach bałtyckich już w latach 90. Wraz z ich przystąpieniem do UE pomysł ten włączono do listy priorytetów TEN-T, zaś w 2014 r.

<sup>1</sup> Terminale multimodalne pozwalają na przeladunek towarów z różnych jednostek ładunkowych (np. z wagonu lub naczepy do kontenera) przy użyciu więcej niż jednego rodzaju transportu (w tym przypadku kolejowego i drogowego).

<sup>2</sup> Rozstaw normalnotorowy, europejski, normalny lub stephensonowski – najbardziej rozpowszechniony rozstaw szyn w krajach, gdzie kolej rozwijała się najszybciej. Dominuje w Europie, Ameryce Północnej czy Chinach.

uruchomiono odpowiedzialną za inwestycję spółkę joint venture – Rail Baltica AS z siedzibą w Rydze. Za punkt przełomowy w realizacji przedsięwzięcia należy uznać podpisanie w 2017 r. trójstronnego porozumienia pozwalającego na wspólne wnioskowanie o środki w ramach instrumentów unijnych. Ustalono wówczas również horyzonty czasowe projektu. Pierwsza faza, która nie zakończy się w zakładanym terminie (do 2025 r.), obejmuje utworzenie połączenia kolejowego między Tallinnem a granicą polsko-litewską, natomiast cała inwestycja miała powstać w ciągu dekady – do 2030 r.

RB zakłada budowę linii normalnotorowej o standardzie KDP o maksymalnej zakładanej prędkości pociągów pasażerskich do 249 km/h. Nie tylko skróciłoby to czas przejazdu między stolicami krajów bałtyckich o połowę (z siedmiu do trzech i pół godziny z Wilna do Tallinna) i umożliwiłoby przywrócenie

ruchu na niektórych trasach, lecz także usprawniłoby przewozy towarowe w kierunku Polski, które odbywałyby się bez konieczności przeładunków z toru szerokiego na normalny. Docelowo Litwa, Łotwa i Estonia zamierzają funkcjonować w dwóch systemach. Na osi północ-południe wprowadza się nowy – normalnotorowy – (RB), a jednocześnie zachowywana jest infrastruktura szerokotorowa, na której opiera się sieć kolejowa we wszystkich państwach bałtyckich.

» **Budowa Rail Baltica otworzyłaby portom krajów bałtyckich możliwości konkurowania, głównie z polskimi, o rynki RP, Czech i Słowacji oraz Ukrainy i krajów skandynawskich, a także przyczyniłaby się do rozwoju przewozów intermodalnych.**

Budowa RB dawałaby też szansę na ożywienie przeładunków w tamtejszych portach morskich, które pozostają w stanie stagnacji, a z powodu wojny na Ukrainie przestały obsługiwać swoje główne rynki – rosyjski i białoruski, dobrze połączone z nimi infrastrukturą szerokotorową. Największe nadzieje w projekcie pokłada litewski narodowy przewoźnik towarowy – LTG Cargo, obecny na rynkach polskim i ukraińskim, a od niedawna operujący także na Łotwie i w Estonii. Dodatkowo jako jedyny z bałtyckich przewoźników narodowych dysponuje on już taborem o rozstawie kół 1435 mm, co stawia go w uprzywilejowanej pozycji. Realizacja przedsięwzięcia umożliwiłaby tej spółce dalszą ekspansję i wsparcie przewozów ładunków trafiających z lub do portów w państwach bałtyckich<sup>3</sup>. W konsekwencji otworzyłaby tamtejszym portom możliwości konkurowania, głównie z polskimi, o tzw. zaplecze sporne – rynki RP (jej wschodnią i centralną część) i środkowoeuropejskie (np. Czech, Słowacji), jak również Ukrainy i krajów skandynawskich, oraz przyczyniłaby się do rozwoju międzynarodowych przewozów intermodalnych.

RB ma też strategiczne znaczenie z punktu widzenia mobilności wojskowej. Połączenie normalnym torem z Polską – a przez to i Niemcami – ułatwiłoby logistykę w tym obszarze. Jednocześnie kolej to najsprawniejszy, a zarazem najtańszy środek przerzutu żołnierzy i sprzętu wojskowego, a w razie wojny mogłaby odgrywać rolę drogi rokadowej.

## Problemy finansowe projektu

Realizacja inwestycji napotyka kolosalne trudności. Ukończenie jej pierwszej fazy – głównie z powodu wzrostu kosztów budowy oraz nieefektywnego zarządzania – nastąpi z co najmniej pięcioletnim opóźnieniem. Po tym, jak audytorzy państwowi z Litwy, Łotwy i Estonii upublicznili problemy i stan faktyczny przedsięwzięcia, wybuchła debata publiczna dotycząca jego przyszłości.

We wspólnym raporcie z czerwca 2024 r. instytucje kontrolne krajów bałtyckich wskazały, że na przestrzeni lat szacunkowy łączny koszt wdrożenia projektu wzrósł ponad czterokrotnie – z 5,8 mld euro

<sup>3</sup> M. Raimondi, *LTG Cargo launches first cross-Baltic service*, Rail Freight, 14.03.2024, railfreight.com.

w 2017 r. do 23,8 mld euro w połowie 2024 r.<sup>4</sup> Aktualnie brakuje na niego 19 mld euro, choć kwotę tę – za sprawą okrojenia przedsięwzięcia – można ograniczyć do 10 mld w ramach budowy połączenia kolejowego między Tallinem a granicą polsko-litewską. Dodatkowo – jak ocenili kontrolerzy – inwestycja jest, jak wspomniano, opóźniona o przynajmniej pięć lat. Opracowywany od grudnia 2023 r. raport miał na celu usystematyzowanie problemów z realizacją RB, o których w ostatnich latach media wspominały tylko szczątkowo.

Podstawowym źródłem finansowania RB w państwach bałtyckich są środki unijne – pokrywają one 85% całkowitych kosztów kwalifikowanych przedsięwzięcia<sup>5</sup>. Pochodzą głównie z instrumentu

„Łącząc Europę” (CEF Transport), lecz zgodnie z jego zasadami nie mogą obejmować wszystkich kosztów nabycia gruntów i budynków oraz wywłaszczeń, co stanowi największy problem Litwy, Łotwy i Estonii<sup>6</sup>. Trudności wynikają też z tego, że CEF Transport zaprojektowano do dofinansowania modernizacji i budowy infrastruktury położonej na sieci TEN-T, jednak o mniejszej skali (np. budowy lub modernizacji niektórych odcinków, powstawania terminali intermodalnych). Jego budżet na lata 2021–2027 – w wysokości 25,8 mld euro – ma zostać przeznaczony przede wszystkim na projekty transgraniczne i działania przeciwko zmianom klimatu we wszystkich krajach członkowskich, oraz – od ubiegłego roku – na Ukrainie i w Mołdawii. Zatem pokrycie środkami z CEF Transport kosztów wdrożenia RB pochłonęłoby gros jego siedmioletniego budżetu. Ponadto korzystanie z tego instrumentu nie jest zbyt dogodne w przypadku dużych projektów infrastrukturalnych, gdyż wymaga oddzielnego aplikowania o fundusze na poszczególne odcinki.

Komisja Europejska wciąż zdecydowanie popiera RB i uważa ją za najważniejszą z inwestycji podejmowanych w ramach korytarza Morze Północne–Bałtyk<sup>7</sup>. Uznaje, że ze względów strategicznych państwa bałtyckie powinny być lepiej połączone z resztą UE. Zgodnie z ogłoszonymi w lipcu wynikami kolejnego naboru Komisja przyznała na to przedsięwzięcie kolejne środki – 1,2 mld euro (ok. 370 mln, ok. 346 mln i ok. 458 mln euro dla odpowiednio Estonii, Łotwy i Litwy)<sup>8</sup>. Była to największa kwota na konkretny pojedynczy projekt w tym naborze. Jak dotąd – po uwzględnieniu pieniędzy od KE z lipca i tych pochodzących z państw bałtyckich (15% kosztów kwalifikowanych) – na budowę RB zabezpieczono łącznie ponad 4 mld euro<sup>9</sup>.

Realizacja RB w ramach sieci TEN-T oznacza, że powinna ona zostać ukończona do 2030 r. Z jednej strony otwiera to możliwości uzyskania unijnych pieniędzy na ten cel, lecz z drugiej zobowiązuje kraje realizujące inwestycje do ich przeprowadzenia w zakładanym okresie. Już teraz jest pewne, że całej inwestycji nie uda się oddać do użytku w terminie. Choć główną tego przyczyną pozostają niewystarczające fundusze po stronie państw bałtyckich, to audyt ujawnił w nich szersze, systemowe problemy we wdrażaniu dużych projektów infrastrukturalnych.

**” W związku z ograniczonymi funduszami w budżetach państw bałtyckich inwestycji nie uda się oddać do użytku w terminie. Ponadto ujawniono również systemowe problemy we wdrażaniu dużych projektów infrastrukturalnych.**

<sup>4</sup> *Review on the Rail Baltica project*, National Audit Office of Lithuania, 11.06.2024, valstybeskontrolė.lt, s. 13.

<sup>5</sup> *Finances*, Rail Baltica, railbaltica.org. Dotacje nie obejmują m.in. zwrotu z kapitału i dywidend wypłacanych przez beneficjenta czy opłat związanych z długiem i obsługą długu. *Guidelines on the Eligibility of Costs under the Connecting Europe Facility*, European Commission, Innovation and Networks Executive Agency, grudzień 2018, cinea.ec.europa.eu.

<sup>6</sup> Z puli kohezyjnej, z której finansuje się projekt, na ten cel można przeznaczyć tylko do 10% całkowitych kosztów kwalifikowalnych działania (15% w przypadku terenów opuszczonych i tych przeznaczonych wcześniej do użytku przemysłowego).

<sup>7</sup> *North Sea – Baltic corridor*, European Commission, transport.ec.europa.eu.

<sup>8</sup> *EU to invest record €7 billion into sustainable, safe and smart transport infrastructure*, European Commission, 17.07.2024, ec.europa.eu.

<sup>9</sup> W. Urbanowicz, *Kolejne 1,2 mld euro z CEF na Rail Baltikę w krajach bałtyckich*, Rynek Kolejowy, 18.07.2024, rynek-kolejowy.pl.

## Duże inwestycje i problemy małych państw

Ujawnienie znacznego deficytu przedsięwzięcia wywołało na Łotwie, Litwie i w Estonii debatę o tym, na ile ma ono rzeczywiście charakter strategiczny. Najintensywniejsza trwa w pierwszym z tych krajów, gdzie powołano parlamentarną komisję śledczą ds. realizacji RB<sup>10</sup>, a w resorcie transportu doszło do zwolnień dyscyplinarnych<sup>11</sup>. W Estonii dyskusja, bardziej publiczna, dotyczyła zasadności inwestycji, a przy tym wpisała się w ogólną krytykę rządów Partii Reform<sup>12</sup>. Na Litwie zaś ograniczyła się do oficjalnych komentarzy prezydenta Gitanasa Nausėdy i ministra transportu Mariusa Skuodisa o potrzebie przyspieszenia prac nad RB. Ten drugi oskarżył również Rygę i Tallinn o niewystarczające postępy<sup>13</sup>.

Oficjalnie spółka RB informuje, że bezpośrednie i pośrednie korzyści z projektu dla gospodarek litewskiej, łotewskiej i estońskiej mają przewyższyć jego koszty i wynieść docelowo 48 mld euro. Pojawiają się jednak (najczęściej w Estonii) głosy przeciwne. Dyrektor generalny RB Estonia Anvar Salomets ogłosił publicznie<sup>14</sup>, że krajowa część inwestycji nie opłaca się i państwo będzie musiało dopłacać do utrzymania infrastruktury. Nie przedstawił żadnych kalkulacji na poparcie tej tezy, a obliczenie rzeczywistej długoterminowej stopy zwrotu z tak dużego przedsięwzięcia jest niemal niemożliwe, gdyż oprócz realnego zysku wynikającego ze zwiększenia liczby połączeń towarowych i pasażerskich trzeba uwzględnić trudno policzalne korzyści społeczne. Ich nienamagalność i rozłożenie w czasie – przy wysokich kosztach bieżących – powodują, że nie ma politycznej presji na przyspieszenie realizacji projektu.

Istotne wyzwanie w pracach nad RB stanowią kwestie związane z zarządzaniem nią. Do tej pory nie opracowano szczegółowych

**» Każdej ze stolic przyświecają inne cele polityczne – Wilno nadaje priorytet budowie torów, a dla Rygi i Tallinna najważniejsze są stacje kolejowe.**

projektów technicznych (*detailed technical design*, DTD), co powinno zostać zrobione w latach 2020–2021<sup>15</sup>. W konsekwencji nie można zakończyć nabywania ziemi<sup>16</sup> po dokonaniu wywłaszczeń<sup>17</sup>. Do tych problemów prawdopodobnie przyczynia się niedobór odpowiednich kadr w administracji na szczeblu centralnym, skutkujący np. błędnymi decyzjami w procesie wyboru podwykonawców, których przestały postawione przed nimi zadania<sup>18</sup>. To i – co za tym idzie – opóźnienia projektowe i biurokratyczne powodują, że środki unijne często trafiają do państw bałtyckich szybciej, niż te mogą je wydać<sup>19</sup>.

Następne trudności wiążą się nie tylko z transgraniczną koordynacją przedsięwzięcia (ze względu na różny stopień determinacji i sprawności administracji), lecz także z tworzeniem wspólnych instytucji. Widać to na przykładzie zakupu taboru o rozstawie osi 1435 mm (lokomotywy wielosystemowe, składy pociągów pasażerskich o parametrach KDP, wagony) oraz dyskusji o tym, kto miałby nim zarządzać. Dotychczas nie zapadły w tej sprawie żadne decyzje – odracza się je z powodu dodatkowych kosztów budżetowych liczonych w miliardach euro. Zdaniem podmiotów kontrolnych, gdyby zadecydowano o tym w 2024 r., to finalizacja zamówienia zajęłaby ponad osiem lat, więc nowy

<sup>10</sup> Darbu sāk „Rail Baltica” parlamentārās izmeklēšanas komisija. Kas pārrunāts pirmajā sēdē?, TVNET, 11.07.2024, tvnet.lv.

<sup>11</sup> Satiksmes ministrijas valsts sekretāri atbrīvo no amata, TVNET, 17.07.2024, tvnet.lv.

<sup>12</sup> M. Salu, Rail Baltic kui sajandi pettus, Postimees, 13.07.2024, postimees.ee; J. Holm, Tangible railway needed instead of glossy images and false hope, Eesti Rahvusringhääling, 12.06.2024, news.err.ee.

<sup>13</sup> D. Biržietis, G. Gaidamavičius, M. Skuodis dėl „Rail Baltica” vėlavimo kaltina „RB Rail” ir „Lietuvos geležinkelius”, 15min, 12.06.2024, 15min.lt.

<sup>14</sup> In Estonia: Rail Baltica will not pay off financially, Baltic News Network, 21.12.2023, bnn-news.com.

<sup>15</sup> Review on the Rail Baltica Project, op. cit.

<sup>16</sup> Ibidem.

<sup>17</sup> Interaktywna mapa realizacji Rail Baltica za: Rail Baltica interaktīvā karte, edzl.lv.

<sup>18</sup> Noskaidrots uzņēmums, kurš galvenokārt vainojams „Rail Baltica” projektēšanas darbu kavējumos, TVNET, 28.09.2023, tvnet.lv.

<sup>19</sup> Viceministrs: pagrinātinē „Rail Baltica” problema – ne pinigai, Verslo žinios, 10.07.2024, vz.lt.

tabor kolejowy mógłby realizować przewozy dopiero w 2032 r. – dwa lata po wymaganym przez UE terminie zakończenia inwestycji.

Istnieje też problem z koordynacją pionową projektu wewnątrz państw. Nieprzejrzystość i chaos w zarządzaniu nim na szczeblach centralnym, lokalnym i transgranicznym rozmywiają odpowiedzialność polityczną w zakresie możliwych błędów, a zwłaszcza opóźnień. Tą można żonglować między państwami i podmiotami: spółką celową RB, spółkami kolejowymi i poszczególnymi ministerstwami<sup>20</sup>.

**” Do końca dekady realistyczna wydaje się jedynie realizacja wariantu okrojonego, ale jednocześnie pozwalającego na osiągnięcie celu politycznego stawianego przez KE – tj. połączenia torem europejskim Litwy, Łotwy i Estonii z resztą UE.**

Każdej ze stolic przyświecają przy tym inne cele polityczne – Wilno nadaje priorytet budowie torów, a dla Rygi i Tallinna najważniejsze są stacje kolejowe. Widać determinację pierwszej z nich w dążeniu do szybkiej finalizacji RB w kierunku Polski, podczas gdy połączenie z Łotwą ma dla niej znaczenie drugorzędne. Ryga nie ma jednoznacznej strategii przyznającej pierwszeństwo budowie obwodnicy kolejowej stolicy czy torów w kierunku Litwy. Z kolei Estonia skupia się na budowie węzła kolejowego na północy państwa, traktując priorytetowo odcinki bliżej Tallinna<sup>21</sup>.

## Z Warszawy do Tallinna w osiem godzin? Nie w tej dekadzie!

Budowa odcinka RB z estońskiej stolicy do granicy polsko-litewskiej do 2030 r. udowodniłaby skuteczność poszczególnych krajów bałtyckich i ich zdolność do współpracy przy dużych projektach strategicznych. Aktualnie nie należy prognozować terminowego ukończenia inwestycji w pełnym zakresie do końca tej dekady – realistyczna wydaje się jedynie realizacja wariantu okrojonego, ale jednocześnie pozwalającego na wypełnienie celu politycznego stawianego przez KE, tj. połączenia torem europejskim Litwy, Łotwy i Estonii z resztą UE. Część planowanych odcinków nie zostałyby wówczas zbudowane, a te powstałe prawdopodobnie będą charakteryzować się gorszymi parametrami technicznymi.

W praktyce należy się spodziewać, że na łotewskim i estońskim odcinkach RB zostaną wybudowane tylko jeden tor zamiast dwóch, co wpłynie na jakość połączeń pasażerskich i wydajność przewozów towarowych. Nie można też wykluczyć, że nie zostaną one przyłączone na czas do infrastruktury portowej Rygi czy Tallinna. Dodatkowo planowane standardy prędkości połączeń pasażerskich prawdopodobnie ulegną redukcji, a docelowa prędkość 249 km/h zostanie osiągnięta dopiero po kolejnych inwestycjach w przyszłej dekadzie – podobnie jak wspomniane wpięcie portów.

Okrojenie projektu pozwoli zredukować deficyt jego budżetu z 19 do 10 mld euro, lecz konieczne będzie poszukiwanie opcji zwiększenia jego efektywności kosztowej oraz nowych źródeł jego zewnętrznego finansowania. W najbliższych miesiącach rządy państw bałtyckich przeprowadzą zapewne liczne reformy w instytucjach zajmujących się wdrażaniem przedsięwzięcia. Ponadto kluczową rolę odegra zabieganie o dodatkowe środki z następnych wieloletnich ram finansowych. Obecny siedmioletni budżet UE kończy się w 2027 r. – właśnie wtedy, gdy mają rozpocząć się najintensywniejsze prace konstrukcyjne na głównej linii RB. Jeśli nie uda się pozyskać dużo większych funduszy, realizacja całej inwestycji stanie pod dużym znakiem zapytania. Teoretycznie Litwa i Estonia – w zależności od ich determinacji politycznej – mogłyby pokryć część deficytu z kredytów na poczet przyszłych zysków z inwestycji, ale dla Łotwy byłoby to dużo trudniejsze ze względu na gorszą sytuację finansów

<sup>20</sup> *Briškens: Rail Baltica management has 'built-in conflict of interest'*, Public broadcasting of Latvia, 20.06.2024, eng.lsm.lv; M. Salu, *Rail Baltica kui sajandi pettus*, *op. cit.*

<sup>21</sup> *Rail Baltica Webinar: Supplier Engagement Opportunities in 2024*, Rail Baltica, 14.05.2024, youtube.com.



publicznych. Nie wydaje się jednak, by kraje bałtyckie były skłonne do podjęcia ryzyka znacznego zwiększenia długu i ewentualnego objęcia unijną procedurą nadmiernego deficytu.

Z perspektywy Polski opóźnienia i problemy przy budowie bałtyckiej części RB nie mają większego znaczenia, przynajmniej w wymiarze ekonomicznym. Nasz odcinek stanowi część krajowego planu rozwoju połączeń kolejowych i w ten sposób będzie odgrywał istotną rolę w obsłudze ruchu pasażerskiego w północno-wschodniej części Polski. Kwestią otwartą pozostaje wpływ opóźnień RB na mobilność wojskową, co powinno zostać uwzględnione m.in. w regionalnych planach obronnych NATO. Kwestia ta może przemawiać za przyznaniem przez Brukselę środków na ukończenie inwestycji oraz stanowić argument w wewnętrznych dyskusjach państw bałtyckich. Na sfinalizowaniu modernizacji polskiego odcinka RB najbardziej spośród nich zależy Litwie, dążącej do jak najszybszego połączenia z resztą Unii i uzyskania możliwości przewożenia zarówno towarów masowych (zboża), jak i ładunków kontenerowych między portem w Kłajpedzie a Ukrainą bez konieczności przeładunku z torów szerokiego na normalny i ponownie z normalnego na szeroki. Będzie to jednak możliwe dopiero po ukończeniu odnogi RB do Kłajpedy – do tego czasu towary będą musiały przechodzić przez terminal intermodalny w Kownie.

## ANEKS

### Stan projektu

Na najbardziej zaawansowanym etapie prac jest Litwa, gdzie jeszcze w 2015 r. oddano tor normalny między Kownem a granicą polsko-litewską oraz postawiono terminal intermodalny w Kownie. Obecnie czynności konstrukcyjne są prowadzone na północ od tego miasta. Według deklaracji litewskiego Ministerstwa Transportu i Komunikacji drugie połączenie z Polską ma powstać do 2028 r., a roboty na kierunku łotewskim potrwać do 2030 r.

W Estonii pierwsze przygotowawcze prace budowlane na północy kraju ruszyły dopiero w tym roku. W pełni zaprojektowane odcinki, mogące zostać przedmiotem przetargów, zaczynają się na południowych przedmieściach Tallinna, a kończą na południe od Rapli. Wstępne roboty trwają jedynie w gminie Kohila i w okolicach stołecznego dworca Ülemiste. Na ten rok zapowiedziano finalizację kontraktów umożliwiających rozpoczęcie prac przygotowawczych na odcinku liczącym łącznie 50 km.

Najwolniej inwestycje postępują na Łotwie, gdzie pierwsze roboty budowlane są prowadzone na kilkunastokilometrowym odcinku w okolicach miasta Ekawa (łot. Iecava). Główny wysiłek w ramach realizacji RB skupia się na infrastrukturze w Rydze, gdzie od 2020 r. trwa przebudowa głównego węzła kolejowego stolicy, tj. dworca głównego, i prace na rzecz połączenia go z lotniskiem.

## Mapa. Plan Rail Baltica



Źródło: railbaltica.org.