



Ministerstwo Infrastruktury

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Piotr Malepszak

Znak pisma: BPCPK-2.054.17.2026
Warszawa, 31 lipca 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 17041 Posła na Sejm RP Pana Andrzeja Kosztowniaka, przekazuję poniższe informacje.

15 czerwca 2026 r. opublikowano wariant rekomendowany Zintegrowanej Sieci Kolejowej (ZSK), obejmujący plan inwestycji kolejowych realizowanych w ramach programu inwestycyjnego Port Polska oraz przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Dokument został opracowany na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury. Wariant rekomendowany ZSK wraz z informacjami dotyczącymi projektu został udostępniony publicznie na stronie internetowej: <https://zsk.gov.pl/>.

W toku prac nad programem ZSK przeprowadzono szeroki proces konsultacyjny obejmujący liczne spotkania i warsztaty z udziałem zróżnicowanego grona interesariuszy. Jednym z jego elementów były Regionalne Panele Ekspertckie, zorganizowane we wszystkich 16 województwach. Podczas spotkań prowadzonych w formule warsztatowej przedstawiono postulaty lokalnych samorządów, stowarzyszeń oraz ekspertów dotyczące rozwoju połączeń kolejowych w poszczególnych województwach, z uwzględnieniem ich znaczenia w skali kraju.

Przeprowadzone warsztaty pozwoliły na pozyskanie wiedzy dotyczącej regionalnych uwarunkowań transportowych, przestrzennych, gospodarczych, demograficznych i środowiskowych, a także zagadnień związanych ze zrównoważonym rozwojem oraz rolę najważniejszych ośrodków lokalnych. Uczestnicy wskazywali miasta i proponowane korytarze komunikacyjne, uzasadniając ich znaczenie oraz omawiając rolę poszczególnych ośrodków w rozwoju regionów.

W toku prac zidentyfikowano również potrzeby i oczekiwania przedstawicieli sektora przewozów towarowych i intermodalnych, ekspertów w dziedzinie logistyki wojskowej i bezpieczeństwa oraz specjalistów zajmujących się międzynarodowymi powiązaniami transportowymi Polski w kontekście istniejącej i planowanej sieci kolejowej.

Równolegle w ramach projektu prowadzono szczegółowe prace analityczne, obejmujące w szczególności prognozowaną liczbę pasażerów, natężenie ruchu pociągów oraz ocenę adekwatności parametrów technicznych infrastruktury. Analizy uwzględniały również prognozy liczby podróży pomiędzy poszczególnymi obszarami, niezależnie od wybieranego środka transportu, położenie analizowanych odcinków w europejskich ciągach transportowych, stopień zaawansowania poszczególnych projektów, a także dostępność i możliwość zastosowania rozwiązań alternatywnych.

Założeniem ZSK jest tworzenie silnych korytarzy transportowych, zapewniających atrakcyjną ofertę przewozową oraz kształtowanie sieci w sposób ograniczający ryzyko jej trwałej, wysokiej deficytowości.

W odpowiedzi na pytanie o uwzględnienie miasta Radomia w ramach projektów Zintegrowanej Sieci Kolejowej i Horyzontalnego Rozkładu Jazdy (HRJ) informuję, że w projekcie HRJ schematyczny model połączeń kolejowych zakłada trasowanie przez Radom sześciu różnych linii komunikacyjnych:

- Lublin – Radom – Łódź – Kalisz – Poznań – Szczecin z częstotliwością połączeń co 4 lub co 2 godziny,
- Lublin – Radom – Kielce – Częstochowa – Kluczbork – Wrocław z częstotliwością połączeń co 4 godziny,
- Lublin – Radom – Kielce – Olkusz – Dąbrowa Górnicza – Katowice z częstotliwością połączeń co 4 godziny,
- Olsztyn – Iława – Ciechanów – Warszawa – Radom – Kielce – Kraków – Oświęcim – Czechowice-Dziedzice – Cieszyn z częstotliwością połączeń co 2 godziny,
- Kołobrzeg – Koszalin – Słupsk – Gdynia – Gdańsk – Iława – Warszawa – Radom – Kielce – Kraków – Zakopane z częstotliwością co 2 godziny,
- Warszawa – Radom – Starachowice – Ostrowiec Świętokrzyski – Sandomierz – Tarnobrzeg – Rzeszów - Łańcut – Przemyśl – z częstotliwością co 2 godziny (z odnogą Rzeszów – Krosno – Sanok kursującą co 4 godziny).

Jednocześnie informuję, że w ramach prac nad Pasażerskim Modelem Transportowym uwzględniono ośrodki nieposiadające statusu miasta wojewódzkiego. W tym celu wykorzystano opracowanie Instytutu Rozwoju Miast i Regionów dotyczące hierarchii funkcjonalnej miast w Polsce, z uwzględnieniem założeń Strategii Rozwoju Polski do 2035 r. Analizy objęły m.in. miasta powiatowe, w tym były miasta wojewódzkie. Poziom szczegółowości danych przyjęty w modelu jest jednakowy dla wszystkich analizowanych rejonów komunikacyjnych, w tym miast i gmin, niezależnie od ich statusu administracyjnego.

Pasażerski Model Transportowy uwzględnia potencjalny popyt na podróże również w przypadku relacji, które obecnie są obsługiwane w ograniczonym zakresie albo pozostają pozbawione oferty przewozowej. Jest to możliwe dzięki zastosowaniu czterostopniowego podejścia do modelowania ruchu, obejmującego: generację podróży, ich rozkład przestrzenny, podział zadań przewozowych oraz rozkład ruchu na sieć transportową.

Na pierwszych dwóch etapach, tj. generacji i dystrybucji podróży, model określa wielkość oraz kierunki przemieszczeń pomiędzy poszczególnymi rejonami komunikacyjnymi, np. gminami. Podstawę tych analiz stanowią czynniki społeczno-gospodarcze, takie jak:

liczba ludności, liczba miejsc pracy, dostęp do edukacji oraz pełnione funkcje usługowe. Etapy te są w znacznym stopniu niezależne od aktualnej oferty transportowej, co pozwala identyfikować potrzeby przewozowe także w odniesieniu do relacji obsługiwanych w niewystarczającym zakresie. W modelu stosowany jest ponadto wskaźnik dużych miast, odzwierciedlający atrakcyjność otoczenia rejonu źródłowego i wzmacniający znaczenie powiązań z głównymi ośrodkami miejskimi.

Przyjęte podejście umożliwia uwzględnienie tzw. popytu potencjalnego, czyli podróży, które obecnie nie są realizowane ze względu na niewystarczającą jakość infrastruktury drogowej lub oferty przewozowej, lecz mogłyby zostać podjęte po poprawie warunków podróżowania. Ograniczona dostępność połączeń, niska częstotliwość kursowania lub brak relacji bezpośrednich zwiększają bowiem koszt podróży, co może prowadzić do wyboru innego środka transportu albo rezygnacji z podróży.

Jakość oferty transportowej jest uwzględniana w szczególności na trzecim etapie modelowania, obejmującym podział zadań przewozowych, na którym następuje wybór środka transportu dla wcześniej określonych relacji podróży. Model uwzględnia wówczas konkurencję pomiędzy poszczególnymi gałęziami transportu, zwłaszcza transportem indywidualnym i zbiorowym, z uwzględnieniem takich parametrów, jak czas przejazdu, koszt podróży, dostępność oraz częstotliwość kursowania. Parametry te są ujmowane w funkcji użyteczności poszczególnych środków transportu, wpływającej na prawdopodobieństwo ich wyboru. Pozwala to odwzorować zmiany popytu wynikające z poprawy jakości oferty przewozowej.

Wyniki tych analiz znajdują odzwierciedlenie również w założeniach infrastrukturalnych ZSK. Zakładają one podniesienie prędkości na liniach kolejowych przebiegających przez Radom do co najmniej 160 km/h, a na wybranych odcinkach - do 200-230 km/h. Dane z Pasażerskiego Modelu Transportowego uwzględnione w ZSK wskazują na potrzebę głębokiej modernizacji istniejących korytarzy kolejowych oraz dostosowania ich do współczesnych standardów technicznych.

Z założeniach dalekobieżnej oferty przewozowej, opracowywanych w ramach projektu Horyzontalnego Rozkładu Jazdy w perspektywie 2035 r., przewidziano kursowanie pociągów dalekobieżnych w relacji Łódź – Radom – Lublin z częstotliwością co 120 minut. Połączenie to przewidziano w ramach linii komunikacyjnej łączącej Szczecin z Lublinem przez Poznań, Jarocin, Kalisz, Sieradz, Łódź, Tomaszów Mazowiecki, Przysuchę, Radom i Puławę.

Zakładane parametry infrastruktury mogą być w przyszłości podwyższane wraz z jej modernizacją do standardu co najmniej 160 km/h, a w miarę możliwości także wyższego. Zwiększeniu może również ulec częstotliwość połączeń, z uwzględnieniem możliwości budżetowych państwa jako organizatora przewozów dalekobieżnych.

W odniesieniu do pytania o połączenie kolejowe Radom - Rzeszów oraz budowę linii kolejowej Radom – Iłża - Kunów (LK84) uprzejmie informuję, że w ramach prac nad Zintegrowaną Siecią Kolejową przeanalizowano 15 kompleksowych wariantów rozwoju sieci kolejowej, w tym również wskazany w pytaniu przebieg linii kolejowej nr 84. Ostatecznie w wariantie rekomendowanym nie uwzględniono budowy linii kolejowej nr 84. Przyjęto bowiem korzystniejsze rozwiązanie alternatywne, obejmujące bardzo głęboką modernizację linii kolejowej nr 8 na odcinku Radom – Skarżysko-Kamienna

do standardu prędkości 200–230 km/h, budowę nowego ciągu kolejowego Skarżysko-Kamienna – Kielce, pozwalającego na istotne skrócenie czasu przejazdu, oraz poprawę parametrów linii kolejowej nr 25 w kierunku Ostrowca Świętokrzyskiego i Sandomierza.

Przyjęte rozwiązanie umożliwia skupienie potoków na odcinku położonym na południe od Radomia, a także bezpośrednie włączenie Skarżyska-Kamiennej i Starachowic w ciąg komunikacyjny Radom – Ostrowiec Świętokrzyski – Rzeszów, bez ograniczania funkcjonalności podstawowej relacji.

Jednocześnie pozwala ono poprawić połączenia Ostrowca Świętokrzyskiego, Starachowic i Skarżyska-Kamiennej nie tylko z Radomiem, lecz także z Warszawą, Kielcami, Krakowem i Łodzią. Tym samym zapewnia większą liczbę kierunków podróży konkurencyjnych względem transportu drogowego.

Na odcinku Radom – Starachowice – Ostrowiec Świętokrzyski – Sandomierz – Tarnobrzeg przewidziano utrzymanie standardu dalekobieżnej oferty przewozowej z częstotliwością co 120 minut, przy czym jest to wariant minimalny, zakładający możliwość zwiększenia częstotliwości połączeń.

Zaproponowane rozwiązania sieciowe na terenie województwa podkarpackiego umożliwiają bezpośrednie połączenie Radomia z Rzeszowem zarówno przez Tarnobrzeg, Mielec i Kolbuszową, jak i od Sandomierza przez Stalową Wolę i Nisko. Przyjęty układ sieci i jego parametry mają zapewniać czasy przejazdu konkurencyjne względem transportu drogowego, a zarazem umożliwiać powiązanie z Radomiem dwóch istotnych ośrodków subregionalnych – Mielca i Stalowej Woli. Są to największe miasta północnej części województwa podkarpackiego oraz rozwijające się ośrodki przemysłowe, w tym związane z sektorem wysokich technologii i technologiami podwójnego zastosowania, w których funkcjonują m.in. Huta Stalowa Wola oraz zakłady Lockheed Martin w Mielcu.

Proponowane rozwiązania pełnią ponadto funkcje sieciowe w innych istotnych korytarzach transportowych, w szczególności w relacjach Rzeszów – Mielec – Kielce oraz Rzeszów – Stalowa Wola – Lublin. Pozwalają tym samym uzyskać dodatkowe efekty sieciowe, których nie zapewnia w porównywalnym zakresie dotychczasowy ciąg Rzeszów - Kolbuszowa - Tarnobrzeg.

Podsumowując, poprowadzenie dwóch niemal równoległych korytarzy oznaczałoby konieczność utrzymywania dwóch słabszych ofert przewozowych przy znacznych kosztach, zamiast jednej silnej oferty w ramach wspólnego korytarza. Rozwiązanie takie przyniosłoby jedynie nieznaczne skrócenie czasu przejazdu, a jednocześnie pozbawiłoby obsługi kolejowej kilka ośrodków miejskich.

Ponadto informuję, iż w założeniach dalekobieżnej oferty przewozowej, opracowywanych w ramach projektu Horyzontalnego Rozkładu Jazdy w perspektywie 2035 r., na linii kolejowej nr 8 przewidziano kursowanie pociągów dalekobieżnych w relacji Warszawa – Radom – Kielce – Kraków w ramach dwóch linii komunikacyjnych. Dla każdej z nich założono częstotliwość co 120 minut, przy czym ich wzajemna koordynacja ma zapewnić na tym odcinku wspólną częstotliwość co 60 minut.

W przypadku pierwszej linii komunikacyjnej założono wydłużenie relacji od Warszawy przez Iławę, Tczew, aglomerację trójmiejską, Słupsk i Koszalin do Kołobrzegu, natomiast od Krakowa – do Zakopanego. W przypadku drugiej linii komunikacyjnej założono

wydłużenie relacji od Warszawy przez Ławę do Olsztyna, a od Krakowa przez Trzebinę, Oświęcim i Bielsko-Białą do Czeskiego Cieszyńska i Żywca.

Na odcinku Warszawa – Radom przewidziano ponadto kursowanie, z częstotliwością co 120 minut, pociągów dalekobieżnych w relacji Warszawa – Radom – Ostrowiec Świętokrzyski – Sandomierz – Tarnobrzeg – Rzeszów – Jarosław – Przemyśl. Założono również zapewnienie bezpośredniego połączenia z Krosnem i Sanokiem z częstotliwością co 240 minut, realizowanego w ramach grupy wagonów w relacji Rzeszów – Sanok.

Na odcinku Radom – Kielce przewidziano dodatkowo dwie linie komunikacyjne, kursujące z częstotliwością co 240 minut każda i koordynowane do wspólnej częstotliwości co 120 minut. Pierwszą z nich przewidziano jako połączenie Lublina z Wrocławiem - od Kielc przez Włoszczowę, Częstochowę, Lubliniec i Opole - natomiast drugą jako połączenie Lublina z Katowicami - od Kielc przez Jędrzejów, Olkusz, Dąbrowę Górniczą i Sosnowiec.

Łącznie z wcześniej wskazaną linią komunikacyjną łączącą Szczecin z Lublinem, w dalekobieżnej ofercie przewozowej planowanej w perspektywie 2035 r., założono wspólną częstotliwość połączeń co 60 minut na odcinku Radom - Puławy - Lublin.

W odniesieniu do relacji Kraków - Lublin rekomendowano natomiast bezpośrednie połączenie z pominięciem Kielc i Radomia, prowadzące przez Tarnów, Dębicę, Mielec, Tarnobrzeg i Kraśnik. Założeniem jest osiągnięcie na całej linii kolejowej nr 8 prędkości co najmniej 160 km/h oraz zwiększenie jej – na odcinkach, na których będzie to technicznie możliwe – do 200–230 km/h.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Piotr Malepszak

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego