



Ministerstwo Infrastruktury

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Piotr Malepszak

Znak pisma: BPCPK-2.054.33.2026
Warszawa, 10 września 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 18698 Posła na Sejm RP Pana Zbigniewa Kuźmiuka oraz grupy Posłów, przekazuję poniższe informacje.

Uprzejmie informuję, że w odniesieniu do linii kolejowej nr 84 oraz rozwoju połączenia kolejowego Warszawa – Radom – Ostrowiec Świętokrzyski – Rzeszów wyniki prac nad Zintegrowaną Siecią Kolejową (ZSK) wykazały, że budowa tej linii nie znajduje uzasadnienia w kontekście docelowego układu sieci kolejowej. Przeprowadzone analizy wskazały, że efektywność tego przedsięwzięcia w ujęciu systemowym jest ograniczona, w szczególności przy uwzględnieniu dostępnych alternatywnych rozwiązań transportowych. Wynika to z potrzeby zapewnienia spójności i optymalizacji całego systemu transportowego kraju, w tym racjonalnego ukierunkowania nakładów inwestycyjnych na przedsięwzięcia tworzące wariant sieci o najwyższej efektywności społeczno-gospodarczej i największym znaczeniu dla dostępności transportowej.

Z analiz przeprowadzonych w ramach projektu ZSK wynika, że jako rekomendowany kierunek działań wskazano wykorzystanie potencjału istniejącej infrastruktury kolejowej, w szczególności linii kolejowych nr 8 i 25. Rozwiązanie to zakłada modernizację odcinka Radom – Skarżysko-Kamienna oraz budowę odcinka Skarżysko-Kamienna – Kielce, dostosowanego do prędkości konstrukcyjnej 200 km/h i poprowadzonego w przebiegu zbliżonym do istniejącego układu sieci. Zaproponowane rozwiązanie umożliwia osiągnięcie zakładanych efektów transportowych bez konieczności budowy linii kolejowej w całkowicie nowym śladzie na odcinku Radom – Iłża – Kunów, ograniczając tym samym skalę potencjalnych wywłaszczeń gruntów.

Dodatkową korzyścią jest możliwość utrzymania obsługi takich ośrodków jak Skarżysko-Kamienna, Starachowice i Wąchock, które zostałyby pominięte w przypadku prowadzenia ruchu dalekobieżnego nowym odcinkiem.

Jednocześnie należy podkreślić, że zgodnie z założeniami ZSK przewiduje się poprawę dostępności kolejowej Radomia nie tylko w zakresie połączeń z Warszawą, lecz także na pozostałych kierunkach, dzięki planowanym szybkim połączeniom z wieloma regionami kraju.

W założeniach ZSK Radom znajduje się na trasie Magistrali Staropolskiej, prowadzonej w osi wschód – zachód. Zakładany czas przejazdu z Radomia do Lublina wynosi około godziny, do Częstochowy – mniej niż półtorej godziny, podobnie jak do Krakowa, natomiast do Katowic – około 2 godzin. Przyjęte rozwiązania mają przynieść korzyści również Skarżysku-Kamiennie i Starachowicom, położonym wzdłuż linii kolejowej nr 25, a także Wąchockowi. Zgodnie z wcześniejszą koncepcją „piasty i szprych” ośrodki te miały tracić część oferty przewozowej w związku z zakładanym przeniesieniem ruchu na linię kolejową nr 84. Poprawa parametrów istniejących linii oraz dostosowanie oferty przewozowej do potrzeb transportowych społeczności lokalnych umożliwiają również właściwą obsługę Ostrowca Świętokrzyskiego, Sandomierza i Tarnobrzega.

W ramach zaproponowanego w ZSK kształtu sieci kolejowej przyjęto rozwiązania o parametrach umożliwiających znaczącą poprawę obsługi ciągu Warszawa – Radom – Skarżysko-Kamienna – Kielce, a w konsekwencji również ciągu Skarżysko-Kamienna – Starachowice – Ostrowiec Świętokrzyski – Sandomierz. Największą ingerencję w przebieg linii kolejowej nr 8 przewidziano na odcinku Skarżysko-Kamienna – Kielce. Z uwagi na brak możliwości osiągnięcia oczekiwanych parametrów poprzez modernizację linii w istniejącym śladzie, przewidziano wytyczenie na tym odcinku nowego przebiegu linii, mającego umożliwić skrócenie czasu przejazdu.

Podstawową funkcją korytarza Magistrali Staropolskiej jest obsługa krótszych relacji, przede wszystkim regionalnych, a także części połączeń międzyregionalnych. Wyjątek stanowią dwa odcinki, na których dominuje ruch tranzytowy: pomiędzy Kielcami a Radomiem, stanowiący jednocześnie część korytarza Kraków – Warszawa, oraz pomiędzy Lublinem a Puławami, gdzie kumuluje się ruch na Magistrali Staropolskiej oraz w relacji Warszawa – Lublin.

Zgodnie z założeniami ZSK Magistrala Staropolska ma pełnić również istotną funkcję sieciową. Jej przebieg, równoległy do Magistrali Południowej oraz linii „Y”, ma umożliwić odciążenie tych ciągów, a także zwiększenie odporności całej sieci na nieprzewidziane zdarzenia. Magistrala Staropolska ma również umożliwić poprawę połączeń obszaru Starachowic i Ostrowca Świętokrzyskiego poprzez włączenie do niej linii kolejowej nr 25 w rejonie Skarżyska-Kamiennie, zapewniając tym samym możliwość realizacji połączeń zarówno w kierunku Radomia i Warszawy, jak i Kielc, Krakowa, Katowic oraz Częstochowy.

Zintegrowana Sieć Kolejowa określa długofalowy kierunek rozwoju systemu kolejowego w Polsce, przy czym poprawa dostępności transportowej poszczególnych obszarów nie musi każdorazowo oznaczać realizacji nowych linii kolejowych w pierwotnie rozważanym przebiegu. Istotne jest przede wszystkim zapewnienie funkcjonalnych powiązań pomiędzy ośrodkami miejskimi i regionami oraz możliwie efektywne wykorzystanie i rozwój istniejącej infrastruktury.

W odniesieniu do obszaru potencjalnie obsługiwanego przez linię kolejową nr 84 na odcinku Radom – Iłża – Kunów, jak wskazano powyżej, zakłada się możliwość poprawy powiązań kolejowych poprzez inne rozwiązania infrastrukturalne, oparte na istniejącej sieci kolejowej oraz jej odpowiednich uzupełnieniach. Z tego względu na obecnym etapie nie przewiduje się ujęcia budowy linii kolejowej nr 84 w zakresie przedsięwzięć planowanych do realizacji w ramach ZSK, a tym samym nie został określony termin jej realizacji.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Piotr Malepszak

Pełnomocnik Rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego