



Ministerstwo Infrastruktury

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Piotr Malepszak

Znak pisma: BPCPK-2.054.31.2026
Warszawa, 10 września 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na zapytanie nr 3693 Posła na Sejm RP Pana Jarosława Krajewskiego, przekazuję poniższe informacje.

Uprzejmie informuję, iż przyjęcie w programie Zintegrowanej Sieci Kolejowej (ZSK) rozwiązań alternatywnych wobec budowy linii kolejowej nr 84 Radom – Iłża – Kunów nie było rezultatem pojedynczej, odrębnej analizy sporządzonej wyłącznie dla tego przedsięwzięcia. Prace analityczne nad ZSK były prowadzone na poziomie całej sieci kolejowej, a poszczególne rozwiązania infrastrukturalne oceniano jako elementy kompleksowej sieci kolejowej i jej możliwych wariantów docelowego rozwoju. W toku fazy analitycznej przeanalizowano łącznie 15 wariantów sieci, które porównywano z uwzględnieniem perspektywy przestrzennej, popytowej i ekonomicznej. Wykorzystano przy tym specjalistyczne narzędzia analityczne, w tym modele ruchu pasażerskiego i towarowego, pozwalające na ocenę prognozowanego potencjału poszczególnych odcinków sieci.

Należy zauważyć, że w odniesieniu do korytarza Radom – Iłża – Kunów ocenie podlegały zatem nie tylko potencjalne korzyści wynikające z budowy nowej linii, lecz również jej znaczenie w kontekście funkcjonowania całego systemu transportowego oraz możliwość osiągnięcia celów spójnego i odpornego systemu poprzez rozwój innych odcinków istniejącej sieci. W perspektywnym kształcie sieci kolejowej w Polsce określonym w programie ZSK przyjęto wzmocnienie istniejącego ciągu Warszawa – Radom – Skarżysko-Kamienna – Kielce, w tym poprawę parametrów linii kolejowej nr 8, a także poprawę obsługi ciągu linii nr 25, będącej już w toku prac modernizacyjnych: Skarżysko-Kamienna – Starachowice – Ostrowiec Świętokrzyski – Sandomierz – Tarnobrzeg.

Z punktu widzenia planowania efektywnych systemów transportowych, przyjaznych dla pasażera, przeanalizowano przede wszystkim potencjał popytowy, możliwość skrócenia czasów podróży, liczbę oraz rangę obsługiwanych ośrodków miejskich oraz funkcjonalność przyjętego rozwiązania w całej sieci. W wymiarze przestrzennym i społecznym, w toku prac istotne było zapewnienie możliwie szerokiego dostępu do poprawy oferty kolejowej

i objęcie korzyściami większej liczby ośrodków. Natomiast w wymiarze ekonomicznym oceniano efektywność rozwoju całego układu sieciowego, w tym relację możliwych do uzyskania korzyści do zakresu i kosztu niezbędnych do zrealizowania inwestycji.

Należy podkreślić, że w wyniku przeprowadzonych analiz w zarekomendowanym wariantcie ZSK przyjęto rozwiązania pozwalające na osiągnięcie zakładanych celów transportowych poprzez wykorzystanie i rozwój istniejących linii kolejowych oraz realizację innych przedsięwzięć inwestycyjnych o znaczeniu sieciowym. Cele związane z poprawą dostępności transportowej wskazanego regionu oraz obsługą poszczególnych połączeń zostały tym samym uwzględnione w szerszym układzie możliwych rozwiązań infrastrukturalnych, przynoszących korzyści dla większej liczby ośrodków miejskich i ich powiązań w zakresie relacji możliwych do obsłużenia transportem kolejowym.

Zintegrowana Sieć Kolejowa wyznacza strategiczny i długofalowy kierunek rozwoju infrastruktury kolejowej, w tym pożądany perspektywiczny układ głównych powiązań sieciowych. Na obecnym etapie nie przewiduje się ponownego przeanalizowania możliwości ujęcia linii kolejowej nr 84 Radom – Iłża – Kunów, również w postulowanym skorygowanym przebiegu. W związku z powyższym nie przewiduje się obecnie podejmowania odrębnej decyzji dotyczącej ewentualnego ujęcia tej linii w programie ZSK ani określania terminu jej podjęcia.

Na kolejnych etapach przygotowania poszczególnych przedsięwzięć inwestycyjnych uwzględnionych w programie ZSK, w szczególności w ramach Studiów Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowych (STEŚ), analizowane będą szczegółowe rozwiązania funkcjonalne i techniczne na podstawie przyjętych wstępnie założeń sieciowych. Etap ten nie będzie jednak obejmował ponownego rozstrzygnięcia przyjętej i opublikowanej koncepcji układu sieci ani ponownej oceny alternatywnych korytarzy przebiegu.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Piotr Malepszak

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego