Ministerstwo
Infrastruktury

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Piotr Malepszak

Znak pisma: BPCPK–2.054.46.2026
Warszawa, 19 listopada 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 19358 Poseł na Sejm RP Pani Agnieszki Górskiej wraz z grupą Posłów, 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 perspektywicznym 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 wariancie 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 w programie ZSK. 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 rozstrzygania przyjętej i opublikowanej koncepcji układu sieci ani ponownej oceny alternatywnych korytarzy przebiegu.

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.

Dzięki modernizacji istniejących linii (8 i 25) i etapowaniu prac pasażerowie zdecydowanie szybciej będą mogli korzystać w pełni z infrastruktury kolejowej niż w przypadku budowy nowej linii. W znacznie krótszym czasie będzie można zaproponować nowe, atrakcyjne połączenia, zmniejszą się także czasy przejazdu w kluczowych relacjach. Nie bez znaczenia jest również fakt, że koncepcja budowy połączenia Radom – Iłża – Kunów dublowałaby w znacznym stopniu istniejące linie (przebieg linii na południe w kierunku Kunowa zbliżał się do istniejącej linii kolejowej nr 8), a tym samym nie poprawiłaby oferty publicznego

transportu kolejowego w całym regionie. Dodatkowo wyżej wspomniana koncepcja pomijałaby ponad 43-tysięczne miasto powiatowe Starachowice, a także mogłaby ograniczyć ofertę połączeń w ruchu dalekobieżnym mieszkańcom 40-tysięcznego Skarżyska-Kamiennej. Realizacja korytarza kolejowego w tym kształcie utrudniłaby również dostęp do często jeżdżącej kolei mieszkańcom Szydłowca (10 tys. mieszkańców) czy Wąchocka. Jednocześnie byłaby znacznie kosztowniejsza w realizacji.

Mając na uwadze powyższe, należy dodać, iż łącznie Starachowice, Wąchock, Skarżysko-Kamienną i Szydłowiec zamieszkuje ponad 95 tysięcy osób. Natomiast, dla porównania, miasto Iłża, przez którą przebiegała poprzednia propozycja nowej linii kolejowej łączącej Radom z Ostrowcem Świętokrzyskim, ma tylko 4 tys. mieszkańców.

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-Kamiennej 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.

Informuję, iż 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-Kamiennej, zapewniając tym samym możliwość realizacji połączeń zarówno w kierunku Radomia i Warszawy, jak i Kielc, Krakowa, Katowic oraz Częstochowy.

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 do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego