UCHWAŁA NR XXXIV/311/2026
RADY MIASTA SANDOMIERZA

z dnia 29 lipca 2026 r.

w sprawie przyjęcia stanowiska dotyczącego konieczności ujęcia sieci kolejowej jako korytarza transportowego Warszawa – Radom – Starachowice – Ostrowiec Świętokrzyski – Tarnobrzeg – Rzeszów (z uwzględnieniem istotnego potencjału linii kolejowej nr 84) jako korytarza bazowego pełniącego funkcję podstawowego ciągu obsługującego ruch pomiędzy Warszawą a Rzeszowem.

Na podstawie art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz. U. z 2026 r., poz. 662) oraz § 24 ust. 2 pkt 4 Statutu Miasta Sandomierza przyjętego Uchwałą nr XXIII/187/2025 Rady Miasta Sandomierza z dnia 29 października 2025 r. (Dz. Urz. Woj. Świętokrzyskiego z 2025 r. poz. 3479) Rada Miasta Sandomierza uchwala co następuje:

§ 1. Rada Miasta Sandomierza wyraża stanowisko dotyczące konieczności ujęcia w ramach planowanej uchwały Rady Ministrów o docelowej sieci kolejowej, korytarza transportowego Warszawa – Radom – Starachowice – Ostrowiec Świętokrzyski – Tarnobrzeg – Rzeszów (z uwzględnieniem istotnego potencjału linii kolejowej nr 84) jako korytarza bazowego pełniącego funkcję podstawowego ciągu obsługującego ruch pomiędzy Warszawą a Rzeszowem.

§ 2. Stanowisko przekazuje się Ministrowi Infrastruktury.

§ 3. Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Miasta Sandomierza.

§ 4. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady Miasta
Sandomierza

Andrzej Bolewski

UZASADNIENIE

Korytarz Centralny jest najprostszym, najbardziej efektywnym korytarzem dla powiązania Rzeszów – Warszawa. Z powodzeniem jest wykorzystywany obecnie zarówno w transporcie kolejowym (ciąg LK8-LK25-LK71), w ramach którego już dzisiaj czas przejazdu pomiędzy Warszawą a Rzeszowem wynosi 3h 41 minut, jak również w ramach połączenia drogowego (trasa międzynarodowa E371 wpisująca się w drogową DK9, która już teraz na odcinku Tarnobrzeg-Rzeszów jest planowana do rozbudowy do poziomu drogi GP 2x2).

Korytarz ten stanowi geograficznie najkrótszy, a zatem do osiągnięcia porównywalnych czasów jazdy jak po korytarzach okrężnych można zastosować niższe prędkości, i tym samym osiągnąć istotnie niższe koszty. W konsekwencji ma to wpływ na kluczowy w odbiorze społecznym parametr: szybszy o co najmniej 2 dekady czas oddania do użytkowania. Szacuje się, że łączny koszt utworzenia Korytarza Centralnego, tj. budowy odcinków skrótowych oraz doprowadzenia do standardu 200-250 km/h dla całej trasy (i tym samym osiągnięcia **czasu przejazdu z Rzeszowa do Warszawy w okolicach 2,5 godziny**) wyniósłby **maksymalnie 10-15 mld PLN**, co jest kwotą wielokrotnie niższą niż nakłady wynoszące kilkadziesiąt mld PLN proponowane dla ciągów okrężnych. W odniesieniu do projektu ZSK zakładanego do realizacji w perspektywie 3-4 dekad i wartego co najmniej 610 mld PLN, stanowi to **2-3% wartości budżetu całego projektu ZSK**.

Korytarz Centralny posiada szereg zalet:

1. Realne możliwości finansowe państwa: nakłady rzędu 10-15 mld PLN są o wiele bardziej prawdopodobne do poniesienia w perspektywie roku 2040. Należy zwrócić uwagę, że w perspektywie najbliższych lat mamy przed sobą jako Polska wielomiliardowe nakłady na obronność oraz energetykę, stąd drogie (liczone w dziesiątkach miliardów zł) projekty infrastrukturalne mogą napotykać trudności i być odkładane.

2. Szybszy czas realizacji: niższe nakłady prowadzą do szybszego czasu realizacji i tym samym – efektu dla społeczeństwa w rozsądnej perspektywie (ok roku 2040).

3. Bezpieczeństwo państwa wymaga, aby główny szlak łączący ośrodki w paśmie o strategicznym znaczeniu dla obronności (w tym m.in. Radom, Skarżysko-Kamienna, Starachowice, Ostrowiec Świętokrzyski, Mielec, Nowa Dęba, Lipa, Stalowa Wola) był

odsunięty od wschodniej granicy i okalał ww. miejscowości, w miarę możliwości, od zachodu – stąd przebieg wzdłuż linii 71 i 25 (Rzeszów- Mielec – Tarnobrzeg) wydaje się optymalny.

4. Kumulacja ruchu na odcinkach początkowych: odcinek Warszawa-Radom może kumulować ruch zarówno na kierunku Warszawa-Rzeszów jak i Warszawa-Kielce (Radom stanowi naturalną bramę w kierunku południowej Polski, co jest odzwierciedlone na sieci drogowej – to w Radomiu od S7 rozpoczyna się DK9 w ciągu E371), podczas gdy odcinek Rzeszów-Tarnobrzeg może kumulować ruch na kierunkach Rzeszów-Lublin oraz Rzeszów-Kielce (węzeł w Tarnobrzegu). Tym samym zastosowanie wyższych parametrów na tych odcinkach (200-230-250 km/h) „pracuje" dla kilku relacji, co optymalizuje koszty i przepływy pasażerów.

5. Stabilność oferty: konsultowany obecnie Plan Transportowy 2030-2034 przewiduje odbudowę i kumulację ruchu na linii przez Kolbuszową, Tarnobrzeg, Sandomierz, Ostrowiec Świętokrzyski, Starachowice i Radom. Zakłada się cykl 2-godzinny dla tych połączeń. Mozolna odbudowa popytu na tej linii po to aby w przyszłości przekierować podstawowy ruch na relacje okrężne budzi duże wątpliwości i nie spotka się z akceptacją mieszkańców i pasażerów.

6. Zgodność z rządową Strategią Rozwoju Kraju 2035, która wskazuje, że należy łączyć ośrodki metropolitalne i regionalne o znaczeniu krajowym oraz wspierać ośrodki subregionalne tracące funkcje. Korytarz „radomsko-tarnobrzesko-rzeszowski" stanowi kumulację ośrodków przemysłowych dotkniętych transformacją ustrojową, a przebieg podstawowej, szybkiej i wysokoprzepustowej trasy Warszawa-Radom-Rzeszów stanowi jeden z ich najmocniejszych atutów, które muszą być rozwijane. Wg SRK2035 ośrodki subregionalne takie jak Starachowice, Ostrowiec Świętokrzyski czy Tarnobrzeg muszą być szczególnie wspierane w ramach odbudowy ich funkcji subregionalnej. Ponadto Radom, który został zaliczony w nowej hierarchii funkcjonalnej miast, będącej podstawą SRK2035, na równi z Lublinem, Rzeszowem i Kielcami, powinien być na równi z nimi uwzględniany w planowaniu docelowej sieci kolejowej i drogowej.

7. Zgodność z założeniami rozwoju kolei regionalnych: zarówno plany rządowe (Horyzontalny Rozkład Jazdy) jak również regionalne (projekt Czwórmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej wspierany przez marszałków: podkarpackiego, świętokrzyskiego oraz lubelskiego , projekt Radomskiej Kolei Aglomeracyjnej) uzasadniają wytyczenie takiego korytarza bazowego wraz z budową nowej linii nr 84 Radom-Kunów (obsługującej Iłżę i Starachowice) oraz w sposób naturalny ustanawiają Tarnobrzeg jako kluczowy na

północnym Podkarpaciu ośrodek centralizujący ruch regionalny. Tyczenie bazowego korytarza z pominięciem tego ośrodka byłoby kontrproduktywne z punktu widzenia zasilania przewozów dalekobieżnymi przez ruch regionalny.

8. Zapewnienie skomunikowania miast leżących na linii postulowanego Korytarza Centralnego z nowym centralnym lotniskiem dla Polski, ale również z portami lotniczymi w Rzeszowie i Radomiu. Komunikacja lotnicza i infrastruktura lotnicza odgrywają coraz większe znaczenie nie tylko z perspektywy ruchu pasażerskiego ale również cargo i bezpieczeństwa kraju. Lotniska w Rzeszowie i Radomiu stanowią dla miast Korytarza Centralnego najbliższe „okna na świat" zarówno dla mieszkańców jak i dla przedsiębiorstw (wspomniany przemysł obronny a także specjalizacja rolnicza regionu).

SCHEMATYCZNY PRZEBIEG KORYTARZA CENTRALNEGO:

Schematyczny przebieg Korytarza Centralnego kształtuje się następująco:

1. Odcinek Warszawa – Radom:

a. **Opis**: kluczowy odcinek wyprowadzający ruch z Warszawy w kierunku południowym (dalej na Kielce oraz Rzeszów)

b. **Standard**: **250 km/h**. Brak istotnych ośrodków po drodze oraz kumulacja potoków predestynują linię do maksymalizacji prędkości.

c. **Nowe odcinki:** w ramach wylotu z Warszawy należy rozważyć rozbudowę obecnego wylotu w kierunku Radomia o nowe tory, względnie inne, nowe odcinki, np. Otwock-Piaseczno, który umożliwiłby wyjazd z Warszawy do Radomia w kierunku wschodnim, balansując tym samym Warszawski Węzeł Kolejowy, a tym samym zwiększając bezpieczeństwo - dodatkowy most na Wiśle.

2. Odcinek Radom – Tarnobrzeg:

a. **Opis**: centralny odcinek Korytarza Centralnego służący obsłudze istotnych ośrodków subregionalnych o dużym zagęszczeniu: Starachowice, Ostrowiec Świętokrzyski, Sandomierz, Tarnobrzeg.

b. **Standard: 200-250 km/h.** Z uwagi na większą liczbę istotnych ośrodków prędkość maksymalna może być nieco niższa.

c. **Nowe odcinki:**

i. **Radom – Starachowice – Kunów (LK84, ok 45 km):** kluczowy element skrócenia czasu podróży na Korytarzu Centralnym. Przygotowania do realizacji są zaawansowane: w 2025 roku został wyłoniony wariant inwestorski, jednak w niekorzystnym przebiegu, z dala od Iłży i de facto wykluczającym Starachowice z obsługi tą linią. Brak uwzględnienia tego odcinka (z korektą przebiegu i nową stacją Starachowice-Północ oraz łącznicą do Starachowic na LK25) w schemacie sieci prowadzi do pogorszenia atrakcyjności całego Korytarza Centralnego, i tym samym do sztucznej, relatywnej poprawy atrakcyjności innych korytarzy. Linia ta powinna być poprowadzona jak najbliżej Iłży oraz Starachowic, z postulowaną stacją Starachowice Północ w okolicy Zębca i łącznicą do centrum Starachowic. Nowa LK84 zapewni ponadto otwarcie Powiatu Lipskiego i południa Ziemi Radomskiej na kolej (Skaryszew, Iłża, Lipsko – obszar zamieszkały przez ponad 60.000 mieszkańców, dziś de facto wykluczony komunikacyjnie).

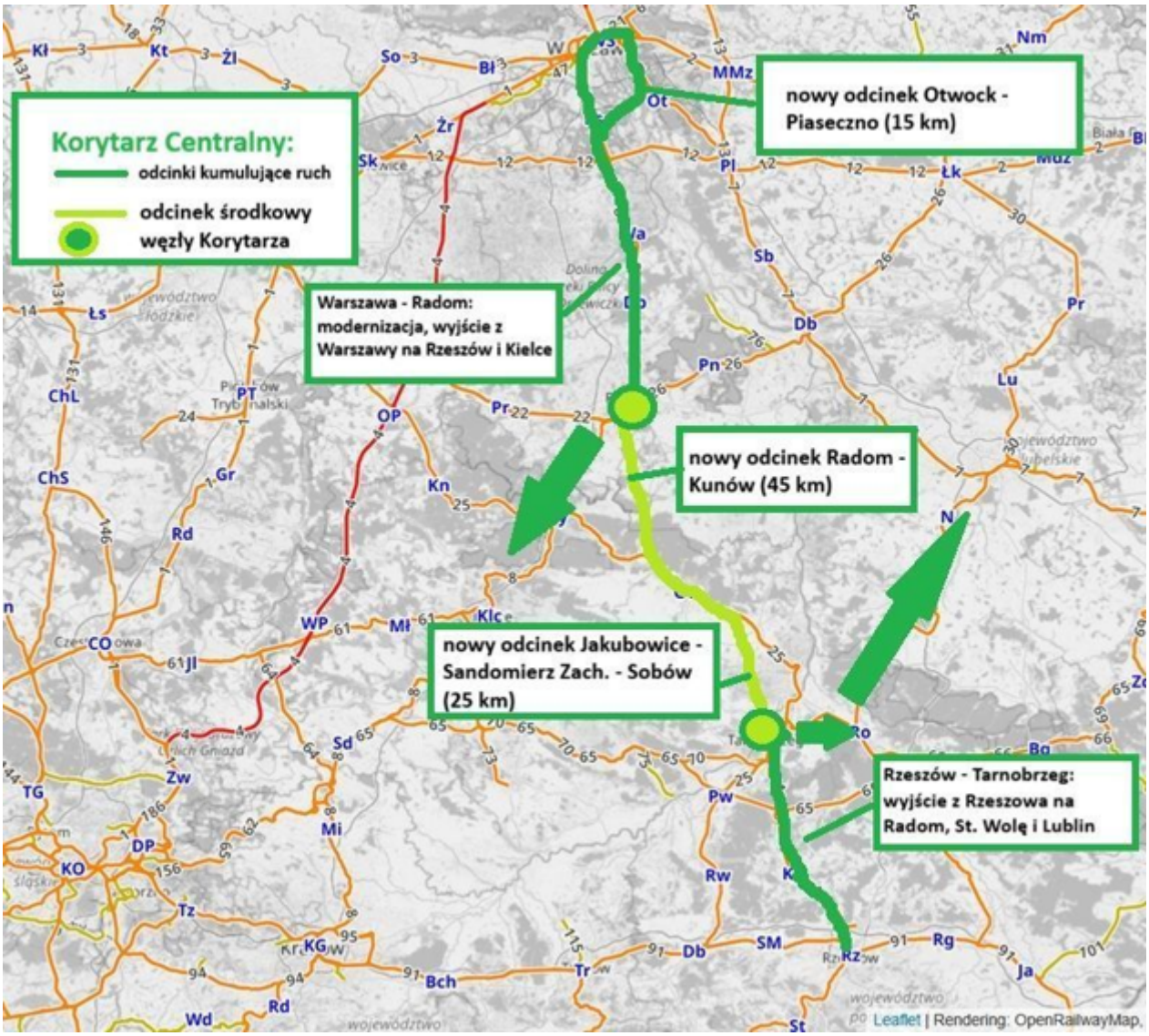
ii. **Jakubowice - Sandomierz Zachodni – Sobów (ok 25km) lub Ostrowiec Świętokrzyski – Opatów – Sandomierz Zachodni – Sobów (ok 60km):** odcinek dokonujący dalszego uproszczenia trasy Korytarza Centralnego i przyspieszający czas jazdy, równocześnie włączający Opatów oraz Sandomierz (od strony zachodniej) do Korytarza Centralnego.

3. Odcinek Tarnobrzeg - Rzeszów:

a. **Opis**: kluczowy odcinek Korytarza Centralnego w południowej części, możliwość wyprowadzania ruchu z Rzeszowa w kierunku północnym (Rzeszów-Tarnobrzeg-Radom-Warszawa, Rzeszów-Tarnobrzeg-Stalowa Wola-Lublin, Rzeszów-Kolbuszowa-Mielec-Kielce).

b. **Standard: 200-250 km/h.** Ze względu na możliwość obsługi połączenia Rzeszów-Lublin (kumulacja potoków) prędkość powinna być zmaksymalizowana, stosownie do możliwości technicznych i ekonomicznych.

c. **Nowe odcinki:** brak (możliwe korekty przebiegów na pojedynczych odcinkach w przypadku braku możliwości osiągnięcia zakładanej prędkości minimalnej).


Korytarz Centralny:
odcinki kumulujące ruch
odcinek środkowy
węzły Korytarza
nowy odcinek Otwock - Piaseczno (15 km)
Warszawa - Radom: modernizacja, wyjście z Warszawy na Rzeszów i Kielce
nowy odcinek Radom - Kunów (45 km)
nowy odcinek Jakubowice - Sandomierz Zach. - Sobów (25 km)
Rzeszów - Tarnobrzeg: wyjście z Rzeszowa na Radom, St. Wolę i Lublin
Leaflet | Rendering: OpenRailwayMap