



LIST OTWARTY MIAST

w sprawie ujęcia jako bazowego kolejowego Korytarza Centralnego WARSZAWA – RADOM – STARACHOWICE – OSTROWIEC ŚWIĘTOKRZYSKI – SANDOMIERZ – TARNOBRZEG – RZESZÓW

w ramach planowanej uchwały Rady Ministrów o docelowej sieci kolejowej

Jako władze Radomia, Starachowic, Ostrowca Świętokrzyskiego, Sandomierza, Tarnobrzega oraz Rzeszowa (miast dużych i średnich) z uznaniem przyjęliśmy projekt „Zintegrowanej Sieci Kolejowej”, który wyznacza ambitny kierunek rozwoju transportu kolejowego w Polsce na kolejne dekady. Doceniamy dążenie do poprawy spójności komunikacyjnej kraju oraz wzmacniania potencjału rozwojowego regionów. Szczególnie jako przedstawiciele ośrodków połączonych współczesnymi więzami społeczno-gospodarczymi oraz trudną historią regresu przemysłu w okresie transformacji mamy szczególną świadomość, że życie społeczno-gospodarcze kwitnie i może być skutecznie rozwijane tylko wówczas, gdy dany region posiada odpowiednią infrastrukturę kolejową w standardzie porównywalnym z infrastrukturą regionów sąsiednich.

W powyższym kontekście z dużym zdziwieniem i niepokojem odnotowaliśmy brak ujęcia pełnego korytarza *Warszawa – Radom – Starachowice – Ostrowiec Świętokrzyski – Tarnobrzeg – Rzeszów* w standardzie korytarza bazowego (dalej: „Korytarz Centralny”) w ramach opublikowanego projektu docelowej sieci kolejowej (Zintegrowana Sieć Kolejowa). Nasze miasta potrzebują takiego połączenia w najlepszym standardzie aby rozwijać współpracę między sobą oraz stanowić konkurencyjne ośrodki wzrostu gospodarczego nie tylko dla całego makroregionu Polski południowo-wschodniej. Co istotne połączenie to ma również znaczenie strategiczne, jako alternatywny (względem istniejących ciągów transportowych) korytarz komunikacyjny wzmacniając odporność państwa oraz możliwości transportowe w sytuacjach nadzwyczajnych.

Mając na uwadze cele Zintegrowanej Sieci Kolejowej, Strategię Rozwoju Kraju i inne dokumenty strategiczne apelujemy o ujęcie, 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.

Jednocześnie dołączamy uszczegółowienie argumentacji naszego stanowiska i deklarujemy pełną gotowość do współpracy.

Prezydent Miasta
Radomia

Prezydent Miasta Starachowice

Prezydent Miasta Ostrowca
Świętokrzyskiego

Burmistrz Sandomierza

Prezydent Miasta Tarnobrzega

Prezydent Miasta Rzeszowa

Uszczegółowienie argumentacji

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 drogą 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. Możliwa 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-tarnobrzesco-rzeszowski” stanowi kumulację ośrodków przemysłowych dotkniętych transformacją ustrojową, a przebieg podstawowej, szybkiej i wysokopręstowej 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 Żębca 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).

