

# Koncepcja radomskiej kolei aglomeracyjnej w kontekście najnowszych inwestycji infrastrukturalnych

Bartłomiej Drąg

---

## STRESZCZENIE

Artykuł stanowi próbę nakreślenia autorskiej koncepcji obsługi koleją regionalną/podmiejską podregionu radomskiego<sup>1</sup> NUTS 3, zwaną na potrzeby niniejszego artykułu radomską koleją aglomeracyjną. Przedstawiono także potencjał ludnościowy podregionu radomskiego. Ważnym elementem jest opis zrealizowanych i planowanych inwestycji infrastrukturalnych, które umożliwią lepsze funkcjonowanie kolei regionalnej/podmiejskiej. W artykule zawarto także podział na różne kategorie pociągów obsługujących linie kolejowe podregionu radomskiego. Określone są one przez zasięg połączeń oraz pożądaną częstotliwość kursowania w danej relacji. Koncepcja opiera się przede wszystkim na wykorzystaniu istniejącej infrastruktury. Proponuje się także jej uzupełnienie o pewne elementy zawarte w podrozdziale „Propozycja uzupełnienia infrastruktury kolejowej”.

**Słowa kluczowe:** kolej, podregion radomski, pociągi regionalne/podmiejskie, inwestycje kolejowe

---

## Wstęp

Zdaniem autora pasażerski transport kolejowy odgrywa w Polsce coraz większą rolę. Jest także wspierany przez polityki Unii Europejskiej jako najbardziej ekologiczny środek transportu. Nie bez znaczenia jest też wysoki poziom bezpieczeństwa i komfortu podróży, jaki zapewniają nowoczesne systemy komunikacji kolejowej. Ponadto, ważnym aspektem jest obsługa komunikacją publiczną zapleczy ośrodków miejskich i coraz częściej wykorzystywany do tego celu transport szynowy.

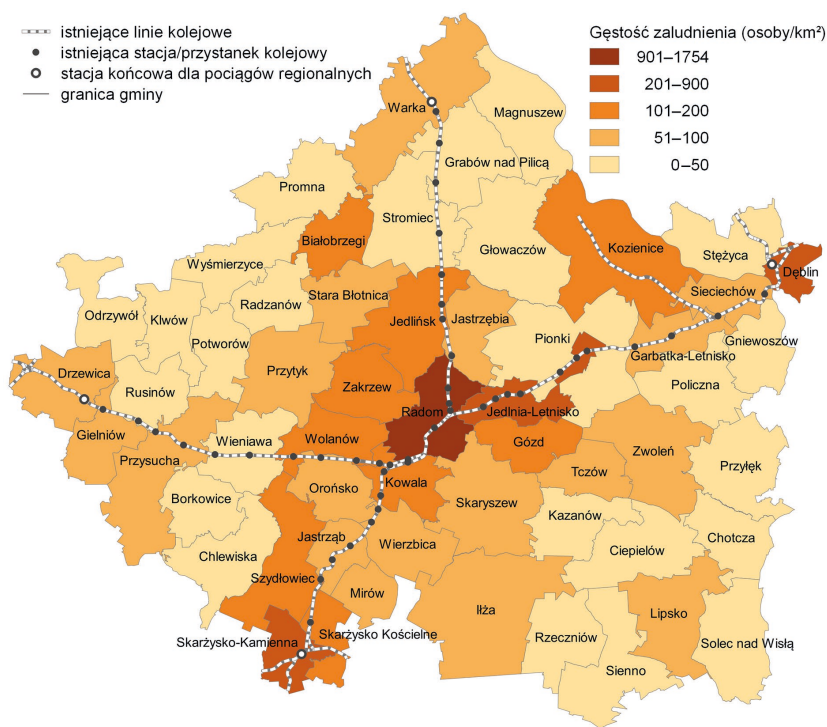
Niniejszy artykuł stanowi propozycję obsługi Radomia i podregionu radomskiego koleją aglomeracyjną. Sprzyja temu układ linii kolejowych zbiegających się w Radomiu w linię średnicową z czterech kierunków oraz coraz bogatsza sieć przystanków kolejowych. Istotnym czynnikiem sprzyjającym budowie kolei aglomeracyjnej są także inwestycje w infrastrukturę i tabor kolejowy.

---

<sup>1</sup> Na podregion radomski składają się powiaty: białobrzeski, kozienicki, lipski, przysuski, radomski, szydłowiecki, zwoleński, miasto Radom.

## Potencjał ludnościowy podregionu radomskiego i radomski węzeł kolejowy

Podregion radomski w 2022 r. liczył ok. 580 tys. mieszkańców<sup>2</sup>. Przez dwa powiaty podregionu, tj. lipski i zwoleński nie przebiega żadna linia kolejowa, co wyklucza mieszkańców tychże powiatów z bezpośredniej obsługi transportem kolejowym. Natomiast Miejski Obszar Funkcjonalny Radomia<sup>3</sup>, który terytorialnie pokrywa się z powiatem radomskim liczył w 2022 r. ponad 150 tys. mieszkańców<sup>4</sup>. Radom, który jest czternastym co do wielkości miastem w kraju, liczył w 2022 r. blisko 200 tys. mieszkańców<sup>5</sup>. Biorąc pod uwagę istniejącą sieć kolejową, największym potencjałem ludnościowym mierzonym gęstością zaludnienia w poszczególnych gminach charakteryzuje się odcinek Skarżysko-Kamienna–Radom–Pionki–Dęblin (ryc. 1). Potencjał ludnościowy podregionu radomskiego predestynuje go do obsługi nowoczesnym systemem kolei regionalnej/podmiejskiej.



Ryc. 1. Istniejące linie, stacje i przystanki kolejowe w podregionie radomskim na tle gęstości zaludnienia wg gmin (dane z 2023 r.)

Źródło: opracowanie G. Jurczak na podstawie danych BDL GUS

<sup>2</sup> <https://bdl.stat.gov.pl/bdl/dane/podgrup/tablica> [dostęp styczeń 2024].

<sup>3</sup> *Strategia rozwoju województwa mazowieckiego 2030+. Innowacyjne Mazowsze, 2022.*

<sup>4</sup> <https://bdl.stat.gov.pl/bdl/dane/podgrup/tablica> [dostęp styczeń 2024].

<sup>5</sup> Tamże

Radomski węzeł kolejowy tworzą linie wybiegające w czterech kierunkach:

- północ-południe – linia nr 8: Warszawa – Radom – Skarżysko-Kamienna – Kielce – Kraków;
- zachód – linia nr 22: Tomaszów Mazowiecki – Radom;
- wschód – linia nr 26: Łuków – Dęblin – Radom.

Linie te krzyżują się w Radomiu, skupiając się w jedną linię średnicową, biegnącą przez miasto z południowego zachodu na północny wschód. Na północnym wschodzie rozchodzą się linie nr 26 do Dębina i nr 8 do Warszawy, na południowym zachodzie – nr 22 do Tomaszowa Mazowieckiego i nr 8 do Skarżyska-Kamiennej. Po rozejściu linie nr 8 i 22 biegną równolegle, w niewielkiej odległości od siebie, na długości 4 km.

## Najnowsze zrealizowane i planowane inwestycje infrastrukturalne

W ostatnich latach w podregionie radomskim w ramach „Modernizacji linii kolejowej nr 8, odcinek Warszawa Okęcie – Radom” oraz „Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021–2025” powstało szereg nowych przystanków kolejowych zwiększających dostępność tego rodzaju transportu. Warto zaznaczyć, że duża część tych inwestycji była po raz pierwszy zaproponowana w *Programie rozwoju i modernizacji technologicznej transportu szynowego w województwie mazowieckim* opracowanym przez Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie w 2015 r. W ramach modernizacji linii kolejowej nr 8 na terenie Radomia powstały 3 przystanki kolejowe: Radom Stara Wola, Radom Północny oraz Radom Gołębiów<sup>6</sup>. W programie rządowym na liście podstawowej<sup>7</sup> znalazły się następujące inwestycje z podregionu radomskiego: Dąbrówka Zabłotnia na linii nr 8 (budowa nowego przystanku), Bąkowiec (modernizacja istniejącej stacji) i Groszowice Wrzosów (budowa nowego przystanku) na linii nr 26, Chronów (modernizacja istniejącego przystanku) i Kosów (budowa nowego przystanku) na linii nr 22 oraz Radom Południowy<sup>8</sup> (budowa nowego przystanku) na liniach nr 8/22. Na liście rezerwowej<sup>9</sup> znalazł się przystanek w Rudzie Wielkiej (nowa lokalizacja istniejącego przystanku) na linii nr 8 (ryc. 2). Do końca 2023 r. wszystkie przystanki z wyjątkiem Radomia Południowego zostały wybudowane i oddane do użytku pasażerów.

W lipcu 2024 r. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podpisały porozumienie z Miejskim Zarząd Dróg i Komunikacji w Radomiu w sprawie budowy przystanku Radom Południowy. Spółka kolejowa jest odpowiedzialna za przygotowanie projektu

<sup>6</sup> <https://kolejowyportal.pl/od-niedzieli-z-radomia-pojedziemy-z-nowych-przystankow/> [dostęp stycznia 2024].

<sup>7</sup> Uchwała nr 63/2021 Rady Ministrów z dnia 19 maja 2021 r. w sprawie ustanowienia Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021–2025.

<sup>8</sup> W koncepcji proponuje się likwidację przystanku Radom Południowy w istniejącej lokalizacji.

<sup>9</sup> Uchwała nr 6 3/2021 Rady Ministrów z dnia 19 maja 2021 r. w sprawie ustanowienia Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021–2025.

i wybudowanie trzech peronów, natomiast miasto Radom wybuduje kładkę pieszo-rowerową prowadzącą na te perony<sup>10</sup>.

Kolejny przystanek kolejowy na terenie miasta – Radom Wschodni, powstanie w ramach przedsięwzięcia „Przebudowa wiaduktu w ul. Żeromskiego w Radomiu nad torami PKP wraz z infrastrukturą towarzyszącą” realizowanego wspólnie przez Miejski Zarząd Dróg i Komunikacji w Radomiu oraz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. W ramach komponentu kolejowego za 39 mln zł zostanie zbudowany peron pod wiaduktem na ul. Żeromskiego w Radomiu w ramach zadania pn.: „Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na sieci kolejowej w Radomiu”.



Ryc. 2. Nowy przystanek kolejowy w Rudzie Wielkiej na linii nr 8  
Fot. S. Pawłowski, 2023

Prace w części drogowej rozpoczęły się na początku roku, natomiast kolejowe w maju 2024 r.<sup>11</sup> W okolicy przyszłego przystanku został przebudowany układ torowy, aby umożliwić zatrzymywanie się pociągów nie tylko ze strony Warszawy, ale również z kierunku Dębina. Ma to szczególne znaczenie w kontekście tego, że ten przystanek

<sup>10</sup> <https://www.plk-sa.pl/o-spolce/biuro-prasowe/informacje-prasowe/szczegoly/nowy-przystanek-na-mapie-radomia-9886> [dostęp lipiec 2024].

<sup>11</sup> <https://www.plk-sa.pl/o-spolce/biuro-prasowe/informacje-prasowe/szczegoly/pierwsze-prace-przy-przystanku-radom-wschodni-9686> [dostęp lipiec 2024].

ma służyć m.in. obsłudze Portu Lotniczego Warszawa–Radom<sup>12</sup>. Pasażerowie wysiadający na Radomiu Wschodnim i udający się na lotnisko, będą korzystali z przystanków komunikacji miejskiej znajdujących się na wiadukcie i autobusami pokonają dystans 2 km do terminala lotniczego.

Poprawia się również stan dworców kolejowych, zwiększający komfort obsługi pasażerów. W ostatnich latach wyremontowano dworce w Jastrzębiu na linii kolejowej nr 8 (ryc. 3) i Zajezierzu koło Dębłina na linii kolejowej nr 26. W styczniu 2024 r. oddano do użytku dworce w Pionkach i Pionkach Zachodnich oraz Żytkowicach na linii nr 26, która stanowi główne „ramię” aglomeracji Radomia.



Ryc. 3. Wyremontowany dworzec kolejowy w Jastrzębiu na linii nr 8

Fot. S. Pawłowski, 2023

W 2024 r. zostaną również przebudowane urządzenia sterowania ruchem kolejowym oraz wybudowane LCS (lokalne centrum sterowania) Jedlnia-Letnisko, które będzie zarządzało ruchem kolejowym na stacjach: Jedlnia-Letnisko, Pionki, Żytkowice, Garbatka-Letnisko i 25-kilometrowym odcinkiem linii kolejowej nr 26<sup>13</sup>.

<sup>12</sup> Polskie Porty Lotnicze S.A. zrezygnowały z planów obsługi Portu Lotniczego Warszawa–Radom za pomocą bocznic kolejowej prowadzącej do 42 Bazy Lotnictwa Szkolnego.

<sup>13</sup> <https://www.plk-sa.pl/o-spolce/biuro-prasowe/informacje-prasowe/szczegoly/wyzszy-poziom-bezpieczenstwa-na-linii-radom-doblin-8896> [dostęp styczeń 2024].

W ostatnich latach wyremontowano i zmodernizowano w podregionie radomskim wiele odcinków linii kolejowych. Największą inwestycją była modernizacja linii kolejowej nr 8 na odcinku Warka–Radom z budową m.in. nowego mostu kolejowego na rzece Pilicy, remontem dworców, stacji i przystanków kolejowych. Odcinek ten dostosowano do prędkości 160 km/h dla pociągów pasażerskich. Pozostałe linie również były sukcesywnie remontowane, dzięki czemu na większości odcinków dostosowano je do prędkości 120 km/h. Najnowszą inwestycją jest modernizacja linii kolejowej nr 22 za ok. 140 mln zł obejmująca m.in. wymianę toru nr 2 i sieci trakcyjnej nad nim od Drzewicy do Wolanowa<sup>14</sup>.

Ponadto w ramach projektu pn.: „Kolej w Kozienicach – likwidacja regionalnego wykluczenia komunikacyjnego” realizowanego w ramach „Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku”<sup>15</sup> zostanie wybudowana linia kolejowa łącząca linię kolejową nr 77 (prowadząca do elektrowni w Świerżach Górnych) ze stacją Dobieszyn na linii kolejowej nr 8. Inwestycja zlokalizowana będzie na terenie powiatów: kozienickiego oraz białobrzeskiego i będzie przebiegała przez gminy: Kozienice, Głowaczów, Stromiec, Grabów nad Pilicą, obejmując swym zakresem istniejącą linię kolejową nr 77 od km 3 600 do km 13 636 oraz linię kolejową nr 8 w km 74 840. Inwestor, czyli PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. poprzez realizację powyższej inwestycji zamierza zrealizować m.in. następujące cele:

- uzyskanie pasażerskiego połączenia kolejowego miasta Kozienice z miastem wojewódzkim – Warszawą,
- dostosowanie infrastruktury kolejowej do rzeczywistych potrzeb przewoźników i kontrahentów oraz do prognozowanych kierunków rozwoju,
- zwiększenie dostępności transportu kolejowego,
- poprawę komfortu jazdy i obsługi pasażerów,
- poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego i przewożonych ładunków,
- uzupełnienie sieci kolejowej poprzez budowę nowej linii kolejowej<sup>16</sup>.

Zakres inwestycji obejmuje:

- budowę nowej stacji Kozienice (nazwa robocza) w km ok. 4 360 linii kolejowej nr 77,
- budowę zelektryfikowanego nowego toru łączącego linię kolejową nr 8 z linią kolejową nr 77,
- modernizację stacji Świerże Górne (nazwa robocza) w km ok. 12 900 linii kolejowej nr 77,
- budowę mijanki i przystanku osobowego Głowaczów (nazwa robocza) w km ok. 1 700 nowej linii kolejowej,

<sup>14</sup> <https://www.plk-sa.pl/o-spolce/biuro-prasowe/informacje-prasowe/szczegoly/wygodniej-i-bezpieczniej-koleja-miedzy-radomiem-a-tomaszowem-mazowieckim-9955> [dostęp lipiec 2024].

<sup>15</sup> Pozostałe projekty w województwie mazowieckim to: Rewitalizacja linii kolejowej na odcinku Ostrów Mazowiecka–Małkinia, Rewitalizacja linii kolejowej na odcinku Sokołów Podlaski–Siedlce, Budowa linii kolejowej Zegrze–Przasnysz, jako realizacja szlaku Kolei Północnego Mazowsza (projekt dokumentacyjny).

<sup>16</sup> <https://platformazakupowa.plk-sa.pl/app/demand/notice/public/22302/details>, TOM III OPZ – Kozienice [dostęp styczeń 2024].

– modernizację układu torowego w stacji Dobieszyn<sup>17</sup>.

Projekt uwzględnia także rezerwę na przystanki osobowe w miejscowości Łuczynów w km ok. 7 500 linii kolejowej nr 77 oraz Miejska Dąbrowa w km ok. 18 700 nowej linii kolejowej<sup>18</sup>.

Ponadto inwestycja obejmuje skorygowanie projektowanego układu torowego na stacji Kozienice w taki sposób, aby projektowany peron został zlokalizowany pomiędzy torem głównym zasadniczym a torem głównym dodatkowym, aby umożliwić zatrzymywanie się przy krawędzi peronowej pociągów jadących w/z kierunku Dęblińska/Radomia<sup>19</sup>.

Samorząd Województwa Mazowieckiego dofinansował tę inwestycję kwotą 45 mln zł, która będzie wypłacana gminie Kozienice w latach 2026–2028<sup>20</sup>.

W zakresie inwestycji infrastrukturalnych planowana jest również budowa linii kolejowej nr 84 Radom–Iłża–Kunów, która została zawarta jako postulowana w *Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego* oraz uwzględniona w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym (Dz.U. z 2019 r. poz. 1912). Obecnie dla linii sporządzane jest Rozszerzone Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe<sup>21</sup>. Na potrzeby niniejszej koncepcji przyjęto przebieg w wariantcie 4H – jako jednym z analizowanych we wspomnianym Studium.

Aby przekonać jak największą liczbę mieszkańców do skorzystania z oferty radomskiej kolei aglomeracyjnej należy również zadbać o komfort podróży. Jest on równie istotny co dostępność i funkcjonalność sieci oraz przystanków kolejowych. Jednym z głównych czynników zwiększających komfort jest zastosowanie nowoczesnego taboru. Ma to wpływ nie tylko na wygodę pasażerów, ale także na poczucie bezpieczeństwa korzystania z oferty kolei.

Pod koniec 2023 r. Samorząd Województwa Mazowieckiego podpisał umowę na dostarczenie 16 nowych dwuczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych dla Kolei Mazowieckich sp. z o.o., które w większości będą obsługiwały podregion radomski, w tym planowane do uruchomienia do 2029 r. połączenie Kozienice–Dobieszyn<sup>22</sup>. Wszystkie pojazdy mają zostać dostarczone najpóźniej do 31 maja 2026 r.<sup>23</sup>

<sup>17</sup> Tamże

<sup>18</sup> Tamże

<sup>19</sup> Tamże

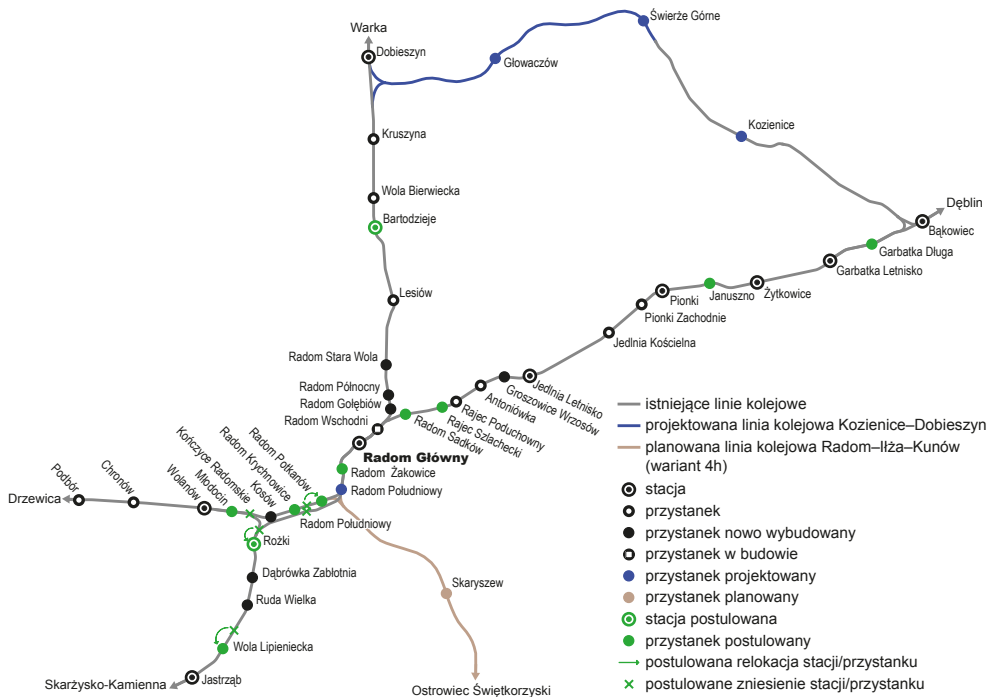
<sup>20</sup> Uchwała nr 171/23 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 17 października 2023 r. zmieniająca uchwałę w sprawie udzielenia Gminie Kozienice pomocy finansowej.

<sup>21</sup> <https://www.cpk.pl/pl/budowa-linii-kolejowej-nr-84-na-odc-radom-ilza-kunow> [dostęp lipiec 2024].

<sup>22</sup> <https://www.mazowieckie.com.pl/pl/strefa-mediow/16-nowoczesnych-pojazdow-dla-kolei-mazowieckich> [dostęp styczeń 2024].

<sup>23</sup> <https://km.eb2b.com.pl/open-preview-auction.html/397957/zakup-pojazdow-kolejowych-wraz-z-uslugą-serwisowa,swz> [dostęp styczeń 2024].

Wartość inwestycji to blisko 460 mln zł<sup>24</sup>. Połączenia z Radomia w kierunku Dębina, Drzewicy, Warki i Skarżyska-Kamiennej ma obsługiwać 10 składów. Liczba ta wydaje się wystarczająca do zapewnienia częstej, cyklicznej obsługi w ramach radomskiej kolei aglomeracyjnej. Na kierunkach z większym popytem, dwuczłonowe składy można łączyć w czteroczłonowe.



Ryc. 4. Radomska kolej aglomeracyjna – infrastruktura

Źródło: opracowanie G. Jurczak

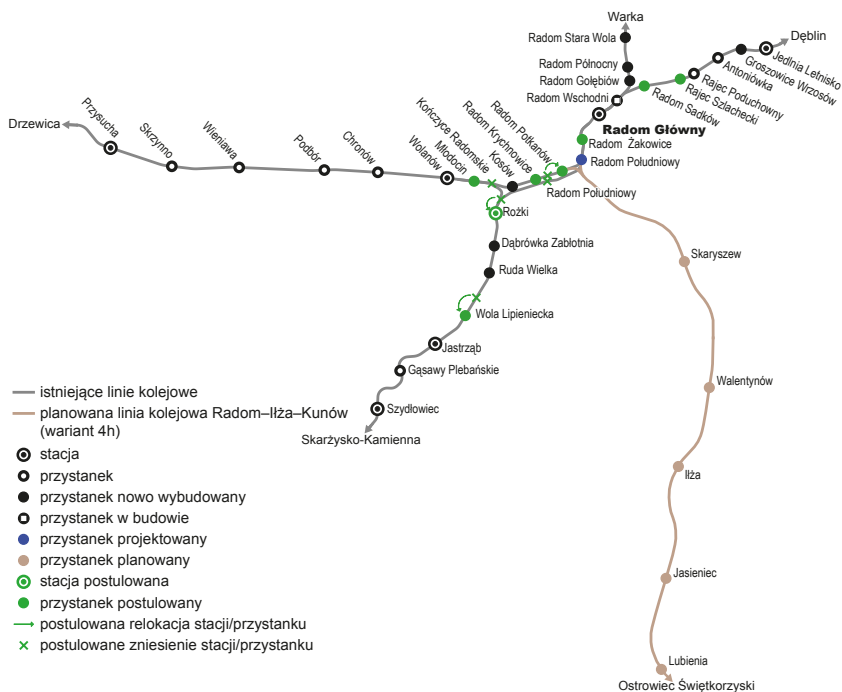
Również pod koniec 2023 r. Koleje Mazowieckie sp. z o.o. podpisały umowę na zaprojektowanie i wybudowanie bazy utrzymaniowo-naprawczej pojazdów kolejowych w Radomiu<sup>25</sup>. Na inwestycję składają się następujące elementy: hala z warsztatami, akumulatorownią i magazynem oraz garażem, budynek socjalno-biurowy, sprzęarkownia, kotłownia c.o., magazyn materiałów niebezpiecznych, pomieszczenie na odpady

<sup>24</sup> [https://km.eb2b.com.pl/open-preview-auction.html/397957/zakup-pojazdow-kolejowych-wraz-z-uslugą-serwisowa, Informacja z otwarcia ofert, Informacja o wyborze najkorzystniejszej oferty \[dostęp styczeń 2024\].](https://km.eb2b.com.pl/open-preview-auction.html/397957/zakup-pojazdow-kolejowych-wraz-z-uslugą-serwisowa, Informacja z otwarcia ofert, Informacja o wyborze najkorzystniejszej oferty [dostęp styczeń 2024].)

<sup>25</sup> [https://www.mazowieckie.com.pl/pl/strefa-mediow/budowa-bazy-utrzymaniowo-naprawczej-w-radomiu-coraz-blizej \[dostęp styczeń 2024\].](https://www.mazowieckie.com.pl/pl/strefa-mediow/budowa-bazy-utrzymaniowo-naprawczej-w-radomiu-coraz-blizej [dostęp styczeń 2024].)



przemysłowe, myjnia taboru oraz inna niezbędna infrastruktura<sup>26</sup>. Wartość inwestycji to blisko 80 mln zł<sup>27</sup>. W powyższej bazie będą utrzymywane i serwisowane składy Kolei Mazowieckich obsługujące linie radomskie, co zwiększy funkcjonalność systemu radomskiej kolei aglomeracyjnej (ryc. 4, 5).



Ryc. 5. Radomska kolej aglomeracyjna – planowana linia kolejowa nr 84 z przystankami

Źródło: opracowanie G. Jurczak na podstawie <https://www.cpk.pl/pl/budowa-linii-kolejowej-nr-84-na-odc-radom-ilza-kunow>

## Obsługa różnymi kategoriami pociągów

W koncepcji radomskiej kolei aglomeracyjnej zakłada się wprowadzenie obsługi cyklicznej, tzn. że pociągi w danych kierunkach odjeżdżałyby w stałych odstępach czasowych, np. co godzinę, pół godziny. Niniejsza koncepcja tworzona jest z punktu widzenia

<sup>26</sup> [https://km.eb2b.com.pl/open-preview-auction.html/397029/zaprojektowanie-i-wybudowanie-bazy-utrzymaniowo-naprawczej-pojazdow-kolejowych-w-radomiu-1,swz\\_3681688](https://km.eb2b.com.pl/open-preview-auction.html/397029/zaprojektowanie-i-wybudowanie-bazy-utrzymaniowo-naprawczej-pojazdow-kolejowych-w-radomiu-1,swz_3681688) [dostęp styczeń 2024].

<sup>27</sup> <https://km.eb2b.com.pl/open-preview-auction.html/397029/zaprojektowanie-i-wybudowanie-bazy-utrzymaniowo-naprawczej-pojazdow-kolejowych-w-radomiu-1>, Informacja z otwarcia ofert, Informacja o wyborze najkorzystniejszej oferty [dostęp styczeń 2024].

organizatora transportu publicznego. Koncentruje się na tym, jak powinna wyglądać organizacja ruchu pociągów. Nie dotyczy zagadnienia podziału poszczególnych relacji bądź kursów między operatorów. I tak np. proponowane połączenia pospieszne/przyspieszone mogą być obsługiwane przez różnych przewoźników, zarówno PKP Intercity, jak i Koleje Mazowieckie. Istotne jest jednak, by przyjazdy i odjazdy pociągów obsługiwane przez poszczególnych operatorów uzupełniały się wzajemnie, tworząc jedną całościową ofertę.

W nawiązaniu do *Programu rozwoju i modernizacji technologicznej transportu szynowego w województwie mazowieckim* zakłada się jednoznaczny podział na obsługę międzymiastową i lokalną. Komunikacja międzymiastowa obsługiwana jest pociągami pospieszonymi i przyspieszonymi, natomiast lokalna pociągami osobowymi, które na wybranych stacjach są skomunikowane z międzymiastowymi. Stanowi to pewne utrudnienie dla pasażerów, którzy będą zmuszeni do przejścia do innego składu, dlatego tak ważne jest dobre skomunikowanie pociągów różnych kategorii, aby zminimalizować czas przesiadki. Jednocześnie skrócenie tras pociągów osobowych pozwala na lepsze zarządzanie ewentualnymi opóźnieniami, które na dłuższych trasach zdaniem autora mogą powstawać częściej. Z wyżej wymienionych względów koncepcja zakłada odstępstwo od dotychczasowej obsługi pociągami osobowymi relacji Radom – Warszawa. W zamian proponuje się odrębne pociągi osobowe Warka – Warszawa oraz Warka – Radom, odpowiednio skomunikowane z pociągami pospieszonymi i przyspieszonymi.

Komunikacja międzymiastowa odbywa się pociągami pospieszonymi i przyspieszonymi, które zatrzymują się na wybranych, ważniejszych stacjach z punktu widzenia obsługi pasażerskiej. Są to stacje w miastach i ewentualnie w wybranych węzłach przesiadkowych. W Radomiu takim węzłem przesiadkowym – oprócz stacji Radom Główny – będzie przystanek Radom Wschodni (przesiadki w kierunku Portu Lotniczego Warszawa – Radom).

Koncepcja zakłada międzymiastowy ruch pociągów w następujących częstościach w poniższych kierunkach z/do Radomia:

- co 1h – kierunki główne: Kielce, Lublin, Warszawa,
- co 2h – kierunki pozostałe: Łódź, Rzeszów.

Powyższe kierunki połączone są w relacje pociągów kursujących co 2h (w obie strony):

- Lublin – Radom – Kielce – Kraków / – Wrocław,
- Warszawa – Radom – Kielce – Kraków,
- Warszawa – Radom – Przemyśl / – Rzeszów,
- Łódź – Radom – Lublin.

Każda z wyszczególnionych wyżej relacji może mieć przedłużenie do dalszych miast, np. Warszawa – Olsztyn (jak obecnie pociągi PKP Intercity), Łódź – Poznań.

W nawiązaniu do *Programu rozwoju i modernizacji technologicznej transportu szynowego w województwie mazowieckim* koncepcja zakłada, iż pociągi międzymiastowe w obu kierunkach każdej relacji kursują co 2h i są skomunikowane na stacji Radom Główny w minucie 30 (to jest 6:30, 7:30, 8:30 itd.).

Komunikacja regionalna, podmiejska i miejska odbywa się pociągami osobowymi, które zatrzymują się na wszystkich przystankach. Komunikacja regionalna różni się od podmiejskiej zasięgiem kursów (liczonych od stacji Radom Główny) i ewentualnie wielkością taboru. Częstotliwość obsługi na przystankach kolei podmiejskiej jest uzyskiwana przez nałożenie kursów pociągów regionalnych (dłuższe relacje) i podmiejskich (krótsze relacje). Częstotliwość przyjazdu/odjazdu pociągów na przystankach w Radomiu (obsługa miejska) uzyskiwana jest przez nakładanie się kursów regionalnych i podmiejskich z czterech/pięciu kierunków na linii średnicowej.

Koncepcja zakłada regionalny/podmiejski ruch pociągów w następujących częstotliwościach w poniższych kierunkach z/do Radomia:

- co 1h – sąsiednie węzły/miasta: Dęblin, Skarżysko-Kamienna, Drzewica, Warka
- co 30' – w strefie podmiejskiej: Pionki, Jastrząb, Wolanów, Bartodzieje (ew. Lesiów)
- co 15' – na linii średnicowej – odcinek Kosów – Radom Główny – Radom Wschodni.

## **Radomska kolej aglomeracyjna – koncepcja ruchu pociągów regionalnych/podmiejskich**

Niniejsza koncepcja zakłada, że ruch pociągów podmiejskich i regionalnych odbywa się z Radomia w czterech kierunkach: Dęblin, Skarżysko-Kamienna, Drzewica, Warka oraz opcjonalnie w piątym kierunku: Ostrowiec Świętokrzyski, po uwzględnieniu planowanej linii kolejowej nr 84 Radom – Iłża – Kunów (opisanym osobno). Pociągi regionalne kursują co godzinę do stacji końcowych, gdzie są skomunikowane z pociągami pospieszonymi/przyspieszonymi w dalszych relacjach.

Z tego względu, że na odcinku Radom – Warka jest dosyć duży popyt na dojazdy do Warszawy, pociągi regionalne na stacji Warka skomunikowane są z pociągami pospieszonymi i przyspieszonymi w kierunku Warszawy.

W koncepcji proponuje się, aby pociągi podmiejskie kursowały w czterech kierunkach do stacji końcowych strefy podmiejskiej: Pionki (kierunek Dęblin), Jastrząb (kierunek Skarżysko-Kamienna), Wolanów (kierunek Drzewica), Bartodzieje, ewentualnie Lesiów (kierunek Warka). Planuje się, że kursy będą odbywały się co godzinę, wymiennie z regionalnymi. Zatem na przystankach w strefie podmiejskiej pociągi będą przyjeżdżały/odjeżdżały co pół godziny.

Zakłada się, że na stacji Jastrząb pociąg podmiejski jest skomunikowany z autobusem relacji Jastrząb – Szydłowiec – Chlewiska. Takie połączenie zapewnia skomunikowanie dwu osad gminnych z miastem powiatowym Szydłowcem oraz powiatu szydłowieckiego z Radomiem. Z kolei pociąg podmiejski relacji Radom – Jastrząb umożliwi przeładunek na pociąg pospieszny/przyspieszony skomunikowany na stacji Radom Główny.

Jednym z założeń jest to, aby każdy z pociągów regionalnych/podmiejskich przejeżdżał przez Radom nie kończąc w nim biegu. Kolejnym założeniem jest, aby kursy z czterech kierunków były ze sobą powiązane w dwie relacje. Możliwe są dwa zamienne powiązania kierunków. Ważne jest, aby były one stałe. Jest to warunek zachowania na linii średnicowej stałego taktu kursowania pociągów co 15 minut.

Kryterium powiązania kierunków w dwie relacje przelotowe jest wielkość popytu na przewozy na poszczególnych kierunkach. Jest to istotne z punktu dostosowania wielkości taboru do danej relacji. Według autora niniejszej koncepcji największym popytem charakteryzuje się kierunek na Dęblin z najwyższą gęstością zaludnienia wzdłuż linii kolejowej nr 26. Drugi to kierunek na Skarżysko-Kamienną, gdzie istotne są dojazdy w obu kierunkach (Radom i Skarżysko-Kamienna). Popyt na tym kierunku zwiększy się dzięki zaproponowanej w niniejszym artykule dowozowej linii autobusowej z Szydłowca. Najmniejszym popytem wyróżnia się kierunek na Drzewicę ze względu na najniższą gęstość zaludnienia i charakterystykę przebiegu linii, która jest bardziej oddalona od sieci osadniczej. Kierunek na Warkę cechuje się pośrednimi parametrami.

Biorąc powyższe pod uwagę celowym wydaje się powiązanie kierunków: południe-wschód oraz północ-zachód:

- pociągi regionalne i podmiejskie na południe i na wschód: Skarżysko-Kamienna / Jastrząb – Radom – Pionki / – Dęblin: składy czteroczłonowe,
- pociągi podmiejskie na zachód i regionalne na północ: Wolanów – Radom – Warka: składy dwuczłonowe,
- pociągi regionalne na zachód i podmiejskie na północ: Drzewica – Radom – Bartodzieje: składy dwuczłonowe.

Po zrealizowaniu do 2029 r. inwestycji „Kolej w Kozienicach – likwidacja regionalnego wykluczenia komunikacyjnego” możliwe będzie zatrzymywanie się pociągów w Kozienicach od strony Radomia. Proponuje się, aby co drugi pociąg regionalny jadący w kierunku Dęblińca wjeżdżał przed stacją Bąkowiec na linię nr 77 i zatrzymywał się w Kozienicach, a następnie wracał do Radomia. Rozwiązanie takie pozwoli obsłużyć Kozienice z taktem 2 godzinnym. Kosztem będzie gorsza obsługa odcinka linii nr 26 Bąkowiec – Dęblin: pociągi regionalne będą kursowały co 2 godziny. Między Radomiem a Garbatką-Letnisko (do postulowanego przystanku Garbatka Długa) częstość obsługi nie zmieni się i będzie odbywała się co godzinę.

Dodatkowo zakłada się, że po wybudowaniu linii kolejowej nr 84 Radom – Iłża – Kunów przejmie ona ruch międzymiastowy do Rzeszowa oraz pozwoli na uruchomienie komunikacji regionalnej i podmiejskiej. Linia ta przed przystankiem Staw Kunowski będzie łączyła się z linią nr 25 w kierunku Ostrowca Świętokrzyskiego. W nawiązaniu do generalnych założeń niniejszej koncepcji dotyczących częstotliwości ruchu pociągów regionalnych i podmiejskich należy przewidzieć uruchomienie pociągów regionalnych do Ostrowca Świętokrzyskiego – co godzinę oraz pociągów podmiejskich do Skaryszewa – co 30 minut. Połączenia regionalne i podmiejskie z kierunku Ostrowca Świętokrzyskiego nie będą mogły być kontynuowane jako część relacji przelotowej w kierunku Dęblińca czy Warki i będą kończyły się na stacji Radom Główny. Istotnym problemem może być tutaj brak przepustowości odcinka Radom Główny – Radom Wschodni i przystanku Radom Wschodni. Ewentualnie należy rozważyć możliwość zastąpienia części połączeń z kierunku Drzewicy (kursujących w kierunku Warki) połączeniami z kierunku Ostrowca,

co w rezultacie zaburzy założenie częstości kursowania pociągów w/z kierunku Drzewicy. Jest to jednak kierunek o najmniejszym potencjale ludnościowym.

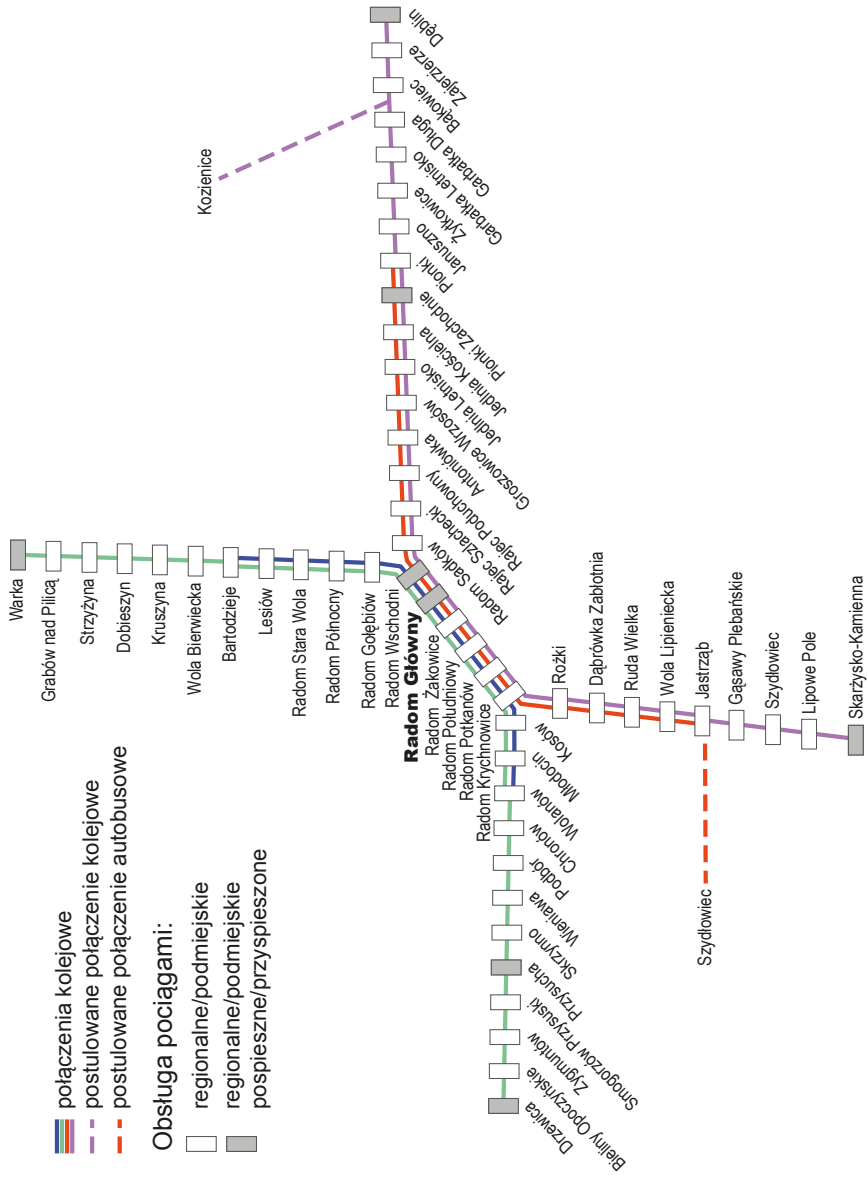
Obsługa miejska z częstością co 15 minut ma miejsce na linii średnicowej, czyli na odcinku pokrywania się przebiegów linii nr 8 i 26, a tym samym nakładania się kursów z czterech kierunków. Taką częstotliwość uzyskuje się dzięki przesunięciu o 15 minut na linii średnicowej relacji z kierunków południe–wschód oraz północ–zachód, które są obsługiwane co 30 minut. Odmierna sytuacja powstanie w wyniku budowy linii nr 84 i wdrożenia na niej zakładanej wyżej oferty. W efekcie na odcinku Radom Główny–Radom Południowy częstotliwość wzrośnie poniżej 15 minut.

Linia średnicowa to odcinek między budowanym przystankiem Radom Wschodni (rozejście linii nr 8 i 26) i planowanym Radom Południowy (obecne rozejście linii nr 8 i 22). Na południe od planowanego przystanku Radom Południowy, w następstwie planowanych prac związanych z budową linii kolejowej nr 84, możliwe będzie rozdzielenie ruchu regionalnego i aglomeracyjnego od międzymiastowego i towarowego. Będzie to wykonalne w efekcie zmiany przebiegu linii nr 8 na przebieg równoległy do obecnej linii nr 22 na odcinku do stacji Radom Krychnowice. Za tą stacją, w kierunku południowo-zachodnim, odłączy się linia kolejowa nr 8 na odcinku do swojego obecnego przebiegu przed stacją w Rożkach. W ten sposób linia średnicowa wydłuży się o odcinek linii nr 8/22 Radom Południowy – Radom Krychnowice<sup>28</sup>. Uzyskuje się dzięki temu lepszą obsługę miasta (rejon dzielnicy przemysłowej Potkanów) oraz wydłużenie odcinka nakładania się kursów regionalnych/podmiejskich z częstością co 15 minut.

Kolejnym założeniem niniejszej koncepcji jest to, aby pociągi regionalne/podmiejskie w przeciwnych kierunkach mijają się na przystankach Radom Południowy i Radom Wschodni. Na przystanku Radom Wschodni pociągi w/z kierunku Dębina korzystają z toru 2, a pociągi w/z kierunku Warki z toru 1, niezależnie od kierunku jazdy. Dzięki temu unikamy kolizyjnego wyjazdu pociągów w powyższych kierunkach. Rozwiązanie to jest ważne dla obsługi przystanku Radom Wschodni, ponieważ przy zaledwie dwóch krawężniach peronowych mają zatrzymywać się na nim wszystkie pociągi pospieszne/przyspieszone oraz regionalne/podmiejskie.

Koncepcja zakłada następującą organizację zatrzymań pociągów na stacji Radom Główny: pociągi podmiejskie/regionalne w obu kierunkach – peron 1 (korzyścią jest lepsza dostępność piesza do węzła komunikacji miejskiej na placu Dworcowym), pociągi pospieszne/przyspieszone – peron 2 i 3, co umożliwi jednoczesne skomunikowanie czterech składów. Koncepcję tę może zaburzyć jednak budowa linii nr 84 i uruchomienie na niej połączeń z częstością zgodną z wcześniejszymi rozważaniami. Dodatkowy ruch pociągów podmiejskich i regionalnych z tej linii kończących bieg na stacji, może wymagać zaplanowania większej liczby krawężni peronowych (ryc. 6, 7).

<sup>28</sup> <https://www.cpk.pl/pl/budowa-linii-kolejowej-nr-84-na-odc-radom-ilza-kunow> [dostęp sierpień 2024].



Ryc. 6. Radomska kolej aglomeracyjna – schemat połączeń  
Źródło: opracowanie G. Jurczak



Ryc. 7. Radomska kolej aglomeracyjna – schemat połączeń z uwzględnieniem planowanej linii kolejowej nr 84 i istniejącej nr 25

Źródło: opracowanie G. Jurczak

## Propozycja uzupełnienia infrastruktury kolejowej

Dla wykonania koncepcji w wersji optymalnej z punktu widzenia obsługi pasażerskiej proponuje się następujące inwestycje infrastrukturalne:

- Zgodnie z planami przedstawionymi przez wykonawcę studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego dla linii nr 84 oraz w suikzp Radomia rozbudowa odcinka linii nr 8/22 od stacji Radom Główny do stacji Radom Krychnowice jako czterotorowego i odejście linii nr 84 na południe za planowanym przystankiem Radom Południowy. W efekcie powstanie wspólny przebieg linii kolejowej nr 8 i 22 do zachodniej głowicy rozjazdowej stacji Radom Krychnowice,
- Kontynuacja budowy nowego przebiegu linii nr 8 od stacji Radom Krychnowice do obecnej stacji Rożki,
- Przywrócenie stacji Bartodzieje (ew. wprowadzenie stacji Lesiów) na linii nr 8 (kończenie biegu kursów podmiejskich i jednocześnie możliwość zmiany czoła pociągu),
- Budowa (relokacja) przystanków /stacji w mieście i strefie podmiejskiej:
  - na linii nr 8/22, kierunek Skarżysko-Kamienna/Drzewica:
    - » Radom Żakowice (między ulicami Wjazdową a Gębarzewską)
    - » Radom Południowy (na rozejściu linii nr 8 i 22)
    - » Radom Potkanów (relokacja na wschód do osi ulicy Potkanowskiej)
    - » Radom Krychnowice (przed ulicą Stalową)
  - na linii nr 22, kierunek Drzewica:
    - » Młodocin (relokacja przystanku Kończyce Radomskie na zachód do wsi Młodocin Większy)
  - na linii nr 8, kierunek Skarżysko-Kamienna:
    - » stacja Rożki (relokacja z obecnej lokalizacji na południe do drogi Kowala – Młodocin)
    - » Wola Lipieniecka (relokacja na południe do wsi Wola Lipieniecka Duża)
  - na linii nr 26, kierunek Dęblin:
    - » Radom Sadków (pod wiaduktem alei Wojska Polskiego)
    - » Rajec Szlachecki (pod wiaduktem DK 12)
    - » Januszno
    - » Garbatka Długa

## Podsumowanie

Kolej w Radomiu istnieje od końca XIX w., kiedy to w ówczesnym Królestwie Polskim powstała linia łącząca Dęblin z Dąbrową Górniczą. W kolejnym wieku sieć była rozbudowywana, aż przyjęła współczesny kształt z wyraźnie wykształconym węzłem radomskim. Jednak do dzisiaj Radom, jego strefa podmiejska i cały podregion nie doczekał się nowoczesnej, kompleksowej obsługi transportem kolejowym.

Szansą na realizację radomskiej kolei aglomeracyjnej są poczynione w ostatnich latach inwestycje w modernizację i uzupełnienie infrastruktury przystankowej, modernizację infrastruktury liniowej, a także w poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego.



Ponadto w ciągu najbliższych kilku lat na tory podregionu radomskiego wyjada nowoczesne dwuczłonowe elektryczne zespoły trakcyjne Kolei Mazowieckich, które wpisują się w wizję stworzenia nowoczesnego systemu kolei regionalnej/podmiejskiej.

## Materiały źródłowe

### Źródła prawa

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym (Dz.U. z 2019 r. poz. 1912).

Uchwała nr 63/2021 Rady Ministrów z dnia 19 maja 2021 r. w sprawie ustanowienia Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021–2025.

Uchwała nr 171/2023 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 17 października 2023 r. zmieniająca uchwałę w sprawie udzielenia Gminie Kozienice pomocy finansowej.

### Dokumenty

*Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego*, Uchwała nr 22/18 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 19 grudnia 2018 r.

*Program rozwoju i modernizacji technologicznej transportu szynowego w województwie mazowieckim*, Uchwała nr 116/5/14 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 16 grudnia 2014 r. w sprawie przyjęcia i poddania konsultacjom projektu „Programu rozwoju i modernizacji technologicznej transportu szynowego w województwie mazowieckim”.

*Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego 2030+. Innowacyjne Mazowsze*, Uchwała nr 72/22 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 24 maja 2022 r. w sprawie Strategii rozwoju województwa mazowieckiego 2030+.

### Strony internetowe

<https://bdl.stat.gov.pl/> [dostęp styczeń 2024].

<https://km.eb2b.com.pl/> [dostęp styczeń 2024].

<https://kolejowyportal.pl/> [dostęp styczeń 2024].

<https://platformazakupowa.plk-sa.pl> [dostęp styczeń 2024].

<https://www.cpk.pl/> [dostęp lipiec, sierpień 2024].

<https://www.mazowieckie.com.pl/> [dostęp styczeń 2024].

<https://www.plk-sa.pl> [dostęp lipiec 2024].

---

## The concept of the Radom agglomeration railway in the context of the latest infrastructure investments

### ABSTRACT

The article attempts to outline the author's concept of a regional/suburban railway services for the Radom subregion NUTS 3<sup>29</sup>, referred to in this article as the Radom agglomeration railway. The population potential of the Radom subregion was also presented. The important element is the description of completed and planned infrastructure investments that will enable better operation of regional/suburban railways. The article also includes a classification of the different categories of trains operating on the railway lines of the Radom subregion. These are determined by the range of connections and the desired frequency of connections on a given route. The concept is primarily based on the use of existing infrastructure. A proposal for its extension with certain elements is included in the subsection 'Proposal for the addition of rail infrastructure'.

**Key words:** railway, Radom subregion, regional/suburban trains, railway investments

---

---

<sup>29</sup> The Radom sub-region consists of the following counties: białobrzegi, kozienicki, lipski, przysuski, radomski, szydlowiecki, zwoleński and the city of Radom.

---

### **Bartłomiej Drąg**

Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie, Oddział Terenowy w Radomiu /  
Mazovian Office of Regional Planning in Warsaw, Branch Office in Radom  
e-mail: bdrag@mbpr.pl

