STANOWISKO NR 2/26
RADY POWIATU OPOCZYŃSKIEGO

z dnia 29 stycznia 2026 r.

wyrażające poparcie dla umieszczenia w krajowych programach inwestycji kolejowych budowy ciągu kolejowego nr 7 będącego pierwotnie częścią planów inwestycyjnych infrastruktury Centralnego Portu Komunikacyjnego

Na podstawie § 31 ust. 1 Statutu Powiatu Opoczyńskiego stanowiącego załącznik do uchwały Nr XXXIV/254/10 Rady Powiatu Opoczyńskiego z dani 23 marca 2010 r w sprawie uchwalenia Statutu Powiatu Opoczyńskiego (t.j. Dz. Urz. Woj. Łódzkiego z 2018 r. poz. 6891, z 2019 r. poz. 5041 oraz z 2024 r. poz. 9460):

§ 1. Rada Powiatu Opoczyńskiego wyrażając poparcie dla umieszczenia w krajowych programach inwestycji kolejowych budowy ciągu kolejowego nr 7 będącego pierwotnie częścią planów inwestycyjnych infrastruktury Centralnego Portu Komunikacyjnego stanowi, co następuje: plany inwestycji kolejowych związanych z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego stanowiły szansę dla rozwoju regionalnego i poprawy jakości życia mieszkańców niezależnie od funkcjonowania centralnego portu lotniczego. Ciąg kolejowy nr 7 będący elementem planów inwestycji kolejowych związanych z budową CPK kreował nowe możliwości rozwojowe i redukował bariery komunikacyjne dla mieszkańców regionu opoczyńskiego. Budowa odcinka między Wąsoszem Koneckim a Tumlinem skróciłaby dystans i czas podróży pomiędzy dwoma miastami wojewódzkimi otwierając nowe perspektywy dla mieszkańców miast powiatowych takich jak Tomaszów Mazowiecki, Opoczno czy Końskie oraz gmin leżących na trasie wspomnianego połączenia kolejowego między Łodzią a Kielcami. Ponadto otwiera ona szansę skomunikowania atrakcyjnych turystycznie, a obecnie odizolowanych części kraju. Jest to inwestycja nad wyraz istotna dla dalszego rozwoju regionu i pełnego wykorzystania potencjału lokalnych społeczności. Rozumiejąc wagę koncepcji budowy ciągu kolejowego nr 7 wyrażamy stanowisko o konieczności ponownego umieszczenia wspomnianego ciągu kolejowego w krajowych programach inwestycji kolejowych.

§ 2. Zobowiązuje się Przewodniczącego Rady Powiatu do przekazania niniejszego stanowiska odpowiednim organom władzy państwowej oraz podmiotom odpowiedzialnym za rozbudowę i zarządzanie siecią kolejową w Polsce w celu zwrócenia uwagi na istotne znaczenie wspomnianych inwestycji kolejowych dla dalszego rozwoju regionów, przez które przebiegać będzie ciąg kolejowy nr 7.

Przewodniczacy Rady
Powiatu Opoczyńskiego

Michał Białek

UZASADNIENIE

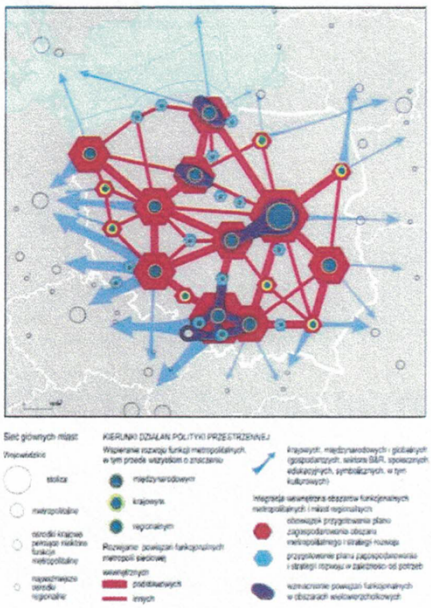
W związku z rezygnacją z koncepcji szprych zakładanej w ramach realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego sytuacja planów budowy nowych odcinków, w tym także ciągu kolejowego nr 7 a w szczególności odcinka między Wąsoszem Koneckim a Tumlinem, pozostaje nierozstrzygnięta. Rezygnacja przez Spółkę CPK z realizacji ciągu nr 7 nie oznacza ostatecznego porzucenia tej koncepcji, natomiast wciąż pozostaje ona nieujęta w krajowych programach kolejowych. Uchwała ma stanowić wyrażenie woli samorządów jako reprezentantów lokalnych społeczności, dla których wspomniana inwestycja stwarza nowe szanse rozwojowe. Ma ona na celu wezwanie władz centralnych do podjęcia działań prowadzących do jak najszybszego umieszczenia realizacji wspomnianych odcinków w krajowych programach kolejowych jako inwestycji kluczowej dla dalszego rozwoju regionu.

Znaczenie i zadania nowej infrastruktury dla regionu opoczyńskiego i pozostałych miejscowości znajdujących się na trasie:

1. Szybkie połączenie miasta wojewódzkiego – Kielc - z CPK (jako głównym węzłem krajowej sieci dużej prędkości) oraz Warszawą przez Opoczno z czasem dojazdu do CPK około 1 h a do Warszawy poniżej 1h20 minut.
2. Stworzenie szybkiego połączenia między dwiema stolicami województw: Łódź- Kielce (wraz z modernizacją LK25 na odcinku Opoczno- Tomaszów Mazowiecki)
3. Utworzenie szybszego połączenia pomiędzy Opocznem (i tym samym Łodzią) a Kielcami – obecnie dojazd z Opoczna do Kielc jest możliwy okrężną trasą przez Włoszczowę lub Skarżysko-Kamienną, podróż trwa wówczas od 1h 40 min, do 2h. Wybudowanie łącznika między Wąsoszem Koneckim a Tumlinem skróci czas podróży między Opocznem a Kielcami o blisko godzinę.
4. Poprawę dojazdu do miast wojewódzkich (Łodzi i Kielc) z miast powiatowych takich jak Tomaszów Mazowiecki, Opoczno, Końskie i utworzenie dogodnych warunków dojazdu dla pracowników, studentów oraz dla mieszkańców w celach rekreacyjno-rozrywkowych
5. Wybudowanie wspomnianego łącznika oraz dalszych odcinków ciągu nr 7 otwiera dla mieszkańców Opoczna możliwość dojazdu do atrakcyjnych a obecnie wykluczonych obszarów turystycznych jak Beskid sądecki oraz do uzdrowisk Busko Zdrój, Krynica Zdrój.
6. Wybudowanie wspomnianego łącznika otwiera możliwość utworzenia alternatywnego dla Centralnej Magistrali Kolejowej połączenia z Krakowem przez Kielce, Jędrzejów i Sędziszów. Daje to szansę na zwiększenie liczby połączeń oraz tworzy potencjalny objazd w razie.
7. Połączenie Tarnowa z Nowym Sączem w czasie bardzo atrakcyjnym dla codziennych dojazdów i stworzenie z tych dwóch miast i ich obszarów funkcjonalnych wspólnej aglomeracji o populacji około 500 tys. mieszkańców.

Poniżej przedstawiono rysunek pokazujący rolę szprych (w tym ciągu nr 7) na tle powiązań postulowanych w Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do 2030r oraz w zakresie obsługi obszarów wymagających restrukturyzacji i będących wykluczonymi transportowo.

Rysunek 18. Kierunki działań polityki przestrzennej służące podnoszeniu konkurencyjności głównych ośrodków miejskich.



Sieć głównych miast:

Znaczenie:

- stolica
- metropolitalne
- ośrodki krajowe pełniące niektóre funkcje metropolitalne
- najważniejsze ośrodki regionalne

KIERUNKI DZIAŁAŃ POLITYKI PRZESTRZENNEJ

Wspieranie rozwoju funkcji metropolitalnych, w tym przede wszystkim o znaczeniu:

- międzynarodowym
- krajowym
- regionalnym

Rozwijanie powiązań funkcjonalnych metropolii sieciowej:

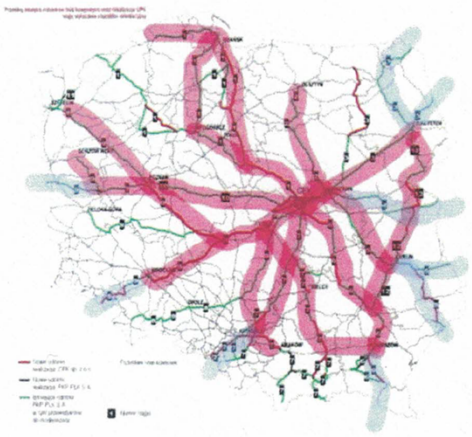
- wewnętrznych
- podstawowych
- innych

- krajowych, międzynarodowych i globalnych (gospodarczych, wiedzy, B&R, społecznych, edukacyjnych, symbolicznych, w tym kulturowych)

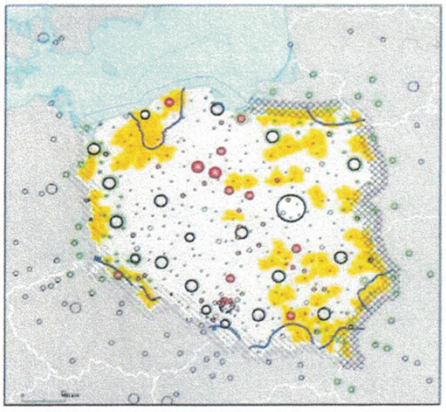
Integracja wewnętrzna obszarów funkcjonalnych metropolitalnych i miast regionalnych:

- obowiązek przygotowania planu zagospodarowania obszaru metropolitalnego i strategii rozwoju
- przygotowanie planu zagospodarowania i strategii rozwoju w zakresie od potrzeb
- wzmacnianie powiązań funkcjonalnych w obszarach wielowęzłowych

Rysunek 1. Kolejowe Liniowe Inwestycje Towarzyszące (ciągi) wraz ze wskazaniem podmiotu odpowiedzialnego za realizację



Rysunek 20. Obszary wymagające rewitalizacji i inwestycji nowych funkcji



Sieć głównych miast:

- wielkie
- wojewódzkie
- najważniejsze regionalne
- subregionalne
- lokalne

W których występuje szczególna kumulacja problemów społeczno-gospodarczych

Obszary:

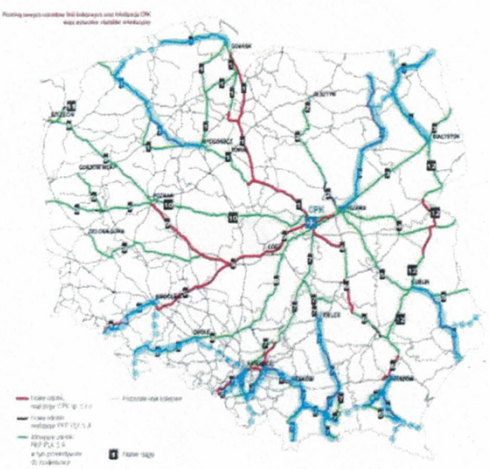
- o niskim poziomie rozwoju, wobec konieczności do wsparcia
- wsparcie o najniższej dostępności przestrzennej do ośrodków wzrostu

przygraniczne, zlokalizowane na wewnętrznej granicy UE

wsparcie ośrodków sublokalnych dzielonych integracyjnie zmianami po obu stronach granicy, w tym wspólnie tworzonych planów zagospodarowania przestrzennego obszarów przygranicznych, obejmujących brzeg położonych po obu stronach granicy

zewnętrznej granicy UE

wsparcie ośrodków subregionalnych, pierwsze przemieszczenie granic o metropolitalne wsparcie współpracy transgranicznej, w tym budowa podstaw transgranicznych działań planistycznych wypracowanie dokumentów i procedur, oraz integracja działań w zakresie ochrony zasobów przyrodniczych i krajobrazowych położonych po obu stronach granicy

Uwagi: na mapie przedstawiono relacje obszarów i miast o szczególnej kumulacji problemów w sposób przestrzenny, szczegółowa delimitacja następuje w poziom strategiczny regionalnych

Rysunek 1. Kolejowe Liniowe Inwestycje Towarzyszące (ciągi) wraz ze wskazaniem podmiotu odpowiedzialnego za realizację