



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-5-1.054.175.2025  
Warszawa, 27 października 2025

**Szanowny Pan**  
**Szymon Hołownia**  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

odpowiadając na interpelację nr 12348 Posła na Sejm RP Romana Fritza, w sprawie rozważenia odbudowy linii kolejowej Wodzisław Śląski - Jastrzębie-Zdrój - Zebrzydowice jako alternatywy wobec projektu Programu Kolej +, czyli Orzesze - Żory - Pawłowice - Jastrzębie-Zdrój, poniżej przedstawiam stosowne informacje.

Uprzejmie informuję, że powyższa inwestycja nie została ujęta w Krajowym Programie Kolejowym do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032). Budżet Programu jest w pełni rozdysponowany na realizację inwestycji priorytetowych dla krajowej sieci kolejowej i brak jest obecnie przestrzeni finansowej dla ujmowania w nim nowych i dużych przedsięwzięć inwestycyjnych.

W związku z powyższym, odbudowa linii kolejowej na odcinku Wodzisław Śląski - Jastrzębie-Zdrój - Zebrzydowice nie jest obecnie rozważana przez PKP PLK S.A. jako alternatywna trasa dla projektu pn. „Uzupełnienie sieci kolejowej o połączenie kolejowe Jastrzębia-Zdroju z Katowicami”.

Należy zauważyć, że decydujący głos w zakresie realizacji projektów o charakterze regionalny należy do organizatora publicznego kolejowego transportu zbiorowego w danym województwie, w tym przypadku Marszałka Województwa Śląskiego.

Z informacji przekazanych przez PKP PLK S.A. wynika, że wycena budowy linii kolejowej w warunkach trudnych, tj. prowadzonej przez teren szkód górniczych, odbywa się na podstawie szczegółowych analiz, które uwzględniają negatywne aspekty szczególnych warunków miejscowych. Specyfika takich projektów obarczona jest ryzykiem wystąpienia nieprzewidzianych sytuacji w fazie realizacyjnej.

Ponadto informuję, że bieżące utrzymanie linii kolejowej zlokalizowanej na obszarach objętych wpływami eksploatacji górniczej, realizowane jest zgodnie z obowiązującymi standardami technicznymi i organizacyjnymi, analogicznie jak w przypadku pozostałych linii kolejowych nieobjętych takimi wpływami.

Zakres powyższych prac dotyczy m.in. utrzymania nawierzchni kolejowej, podtorza, urządzeń sterowania ruchem kolejowym, sieci trakcyjnej, obiektów inżynierskich oraz infrastruktury towarzyszącej. Tym samym koszty bieżącej eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej na terenach górniczych są zbliżone do kosztów ponoszonych na innych odcinkach sieci kolejowej, tj. średni roczny koszty utrzymania 1 km linii kolejowej wynosi około 1 mln zł.

W przypadku wystąpienia uszkodzeń, deformacji lub awarii elementów infrastruktury kolejowej będących skutkiem wpływów eksploatacji górniczej (tzw. szkód górniczych), odpowiedzialność za ich naprawę i przywrócenie stanu pierwotnego ponosi

przedsiębiorca górniczy, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. Prawo geologiczne i górnicze.

Spółka będąca zarządcą infrastruktury kolejowej nie ponosi z tego tytułu obciążeń finansowych, gdyż obowiązek przywrócenia infrastruktury do stanu technicznego zapewniającego bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego spoczywa w całości na podmiocie prowadzącym działalność górniczą.

Proces likwidacji szkód górniczych realizowany jest na podstawie zawartych porozumień lub ugód pomiędzy właściwym Zakładem Linii Kolejowych (jednostką organizacyjną PKP PLK S.A.), będącym zarządcą infrastruktury kolejowej w danym rejonie a przedsiębiorcą górniczym, w których określa się zakres rzeczowy i finansowy robót naprawczych oraz warunki ich wykonania.

*Z wyrazami szacunku,*

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu