Minister
Aktywów Państwowych

BM.I.053.472.2026

IK: 1316076
Warszawa, 21 października 2026 r.

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

poniżej udzielam odpowiedzi na interpelację K10INT20063, Pana Romana Fritza, Posła na Sejm RP, z dnia 29 września 2026 r. w sprawie niewykorzystania linii kolejowej Radlin Marcel-Wodzisław Śląski, kosztów przygotowania niezrealizowanej modernizacji stacji Radlin Marcel, przyszłości linii nr 215 Wodzisław Śląski-Marklowice oraz wieloletnich zaniedbań infrastrukturalnych ograniczających przewozy towarowe.

Na wstępie należy wskazać, że Skarb Państwa, jako akcjonariusz spółki Polska Grupa Górnicza S.A. (dalej: PGG S.A.), posiadający 100% udziału w kapitale zakładowym, a także JSW KOKS S.A., posiadający 3,23% udziału w kapitale zakładowym, wykonują uprawnienia korporacyjne wynikające z obowiązujących przepisów prawa. Uprawnienia te są ściśle określone, w szczególności w art. 375^1 ustawy z dnia 15 września 2000 r. – Kodeks spółek handlowych, zgodnie z którym walne zgromadzenie oraz rada nadzorcza nie mogą wydawać zarządowi wiążących poleceń dotyczących prowadzenia spraw spółki. W konsekwencji zarządzanie przedsiębiorstwem oraz podejmowanie decyzji dotyczących działalności spółek pozostają w wyłącznej kompetencji Zarządów zgodnie z przepisami prawa i zasadami ładu korporacyjnego.

Ministerstwo Aktywów Państwowych zwróciło się do właściwych podmiotów o przekazanie informacji niezbędnych do udzielenia odpowiedzi na przedstawione pytania. Odpowiedzi zostały przygotowane zgodnie z właściwością poszczególnych podmiotów.

Łączna wartość wydatków poniesionych przez JSW KOKS S.A. na przygotowanie projektu przebudowy i modernizacji stacji Radlin Marcel oraz przyległej infrastruktury wyniosła 940 tys. zł netto. Umowa z wykonawcą nie przewidywała rozliczenia wynagrodzenia według poszczególnych kategorii kosztów wskazanych w interpelacji. Harmonogram realizacji przewidywał cztery etapy rozliczeniowe, z których trzy zostały zrealizowane. Wydatki poniesione po lipcu 2024 r., były realizacją zobowiązań wynikających z wcześniej zawartej umowy na opracowanie dokumentacji projektowej i pozostawały związane z kontynuacją rozpoczętych wcześniej prac. W odniesieniu do zakresu działalności JSW KOKS S.A. zdarzenia górniczo-geologiczne w Ruchu Rydułtowy nie skutkowały zmianą przyjętych założeń projektowych.

Odnosząc się do dokumentacji projektowej, JSW KOKS S.A. poinformowała, że opracowana dokumentacja projektowo-budowlana przewiduje podział przedsięwzięcia na zakres dotyczący infrastruktury Polskiej Grupy Górniczej S.A., zakres dotyczący infrastruktury JSW KOKS S.A. oraz zakres wspólny. W zakresie dotyczącym infrastruktury zlokalizowanej na terenie JSW KOKS S.A. przygotowana dokumentacja może zostać wykorzystana w przyszłości do realizacji tych elementów przedsięwzięcia, które mogą być wykonane niezależnie od zakresu PGG S.A. i zakresu wspólnego. Realizacja elementów obejmujących

infrastrukturę PGG S.A. lub zakres wspólny wymagałaby odpowiedniego współdziałania z PGG S.A. albo, w zależności od przyjętego w przyszłości wariantu realizacyjnego, odpowiedniego dostosowania, przeprojektowania lub wydzielenia poszczególnych zakresów dokumentacji.

Należy również wskazać, że przygotowana dokumentacja obejmuje etap projektu budowlanego. Przystąpienie do realizacji robót będzie wymagało opracowania dalszej wymaganej dokumentacji, w tym dokumentacji właściwej dla etapu wykonawczego, oraz przeprowadzenia dalszych wymaganych czynności związanych z oceną zgodności i odbiorem. Na dzień udzielenia niniejszej odpowiedzi, pozwolenie na budowę pozostaje w mocy, a JSW KOKS S.A. zakłada możliwość wykorzystania przygotowanej dokumentacji w zakresie dotyczącym własnej infrastruktury. W związku z powyższym JSW KOKS S.A. nie traktuje obecnie poniesionych wydatków na dokumentację dotyczącą jej zakresu jako kosztu dokumentacji, która nie zostanie wykorzystana. W zakresie odpisów aktualizujących JSW KOKS S.A. wyjaśniła, że na przestrzeni ostatnich lat w jej księgach rachunkowych ujmowane były odpisy aktualizujące z tytułu trwałej utraty wartości aktywów, wynikające z przeprowadzonych testów na utratę wartości. Procesy te przebiegały pod ścisłym nadzorem biegłego rewidenta realizującego badanie sprawozdań finansowych spółki. Przesłanką były pogarszające się relacje cen koksu do cen węgla oraz niekorzystne zmiany prognoz długoterminowych. Na dzień sporządzenia odpowiedzi odpisy aktualizujące pokrywają pełną wartość aktywów.

W zakresie informacji przekazanych przez Polską Grupę Górniczą S.A., spółka poinformowała, że w związku z przygotowaniem projektu modernizacji stacji Radlin Marcel poniosła wydatki w łącznej wysokości 1 006 363,80 zł. Wydatki poniesione po lipcu 2024 r. w wysokości 938 863,80 zł wynikały z realizacji umowy na opracowanie wielobranżowej dokumentacji projektowej, zawartej w dniu 3 sierpnia 2022 r. Realizacja przedmiotu umowy została zakończona uzyskaniem pozwolenia na budowę w dniu 5 maja 2025 r. Spółka wskazała, że nie została dotychczas podjęta ostateczna decyzja dotycząca kontynuacji lub odstąpienia od realizacji inwestycji. Na dalsze decyzje wpływ mogą mieć skutki zdarzenia górniczo-geologicznego z lipca 2024 r., oraz uchwała Komisji do spraw Zagrożeń w Zakładach Górniczych przy Wyższym Urzędzie Górniczym z dnia 19 listopada 2025 r. Jednocześnie PGG S.A. poinformowała, że ilość obsługiwanego węgla w okresie od 1 stycznia do 31 sierpnia 2026 r. zwiększyła się o 382 300 Mg, tj. o 28,42% w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego.

Szacowany koszt inwestycji wzrósł o 213% względem wartości określonej w projekcie koncepcyjnym z 2017 r. PGG S.A. wskazała jednocześnie, że opracowana dokumentacja projektowo-budowlana może zostać wykorzystana w całości lub części w przyszłości. W związku z brakiem ostatecznej decyzji dotyczącej realizacji inwestycji nie podjęto dotychczas decyzji o dokonaniu odpisu aktualizującego wartość poniesionych nakładów.

Odnosząc się do kwestii utrudnień w ruchu drogowym na przejeździe kolejowym w ciągu ul. Korfantego w Radlinie, PGG S.A. wskazała, że infrastruktura ta pozostaje w zarządzie Infra Silesia S.A.. Na podstawie informacji przekazanych przez zarządcę infrastruktury poinformowano, że w 2023 r. wystąpiło 18 przypadków zatrzymania pociągów na szlaku, z czego 3 skutkowały zablokowaniem przejazdu drogowego. W 2024 r. odnotowano 17 zatrzymań pociągów, w tym 3 przypadki blokady przejazdu. W 2025 r. miało miejsce 12 zatrzymań pociągów, w tym 2 przypadki blokady przejazdu. W 2026 r. (do dnia sporządzenia odpowiedzi) odnotowano 4 zatrzymania pociągów na szlaku, bez przypadków zablokowania przejazdu drogowego. Zarządca infrastruktury wyjaśnił, że zatrzymania wynikały z prowadzenia składów przez drużyny trakcyjne, a nie z obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Od 2025 r. przewoźnicy korzystają z pomocy lokomotywy operatora stacji, co pozwala ograniczać czas postoju składów i minimalizować utrudnienia w ruchu drogowym.

W odpowiedzi na pytania dotyczące zarządzania infrastrukturą kolejową KWK ROW informuję, że postępowanie mające na celu wybór zarządcy infrastruktury kolejowej na okres rozpoczynający się dnia 1 stycznia 2027 r. zostało wszczęte poprzez publikację

ogłoszenia wraz z dokumentacją przetargową na stronie internetowej PGG S.A. w dniu 1 października 2026 r. Warunkiem udziału w postępowaniu jest posiadanie przez wykonawcę autoryzacji bezpieczeństwa zarządcy infrastruktury wydanej na podstawie przepisów ustawy o transporcie kolejowym. Jedynym kryterium oceny ofert jest cena. Nie przewidziano dodatkowych kryteriów wyboru.

W zakresie linii kolejowej nr 214 dokumentacja przetargowa określa obowiązki przyszłego zarządcy infrastruktury związane z jej bieżącym utrzymaniem technicznym. Nie przewidziano natomiast obowiązku realizacji inwestycji mających na celu poprawę parametrów eksploatacyjnych linii, takich jak zwiększenie dopuszczalnej prędkości jazdy pociągów czy dopuszczalnych nacisków osi na tor.

Odnosząc się do kwestii poprawy przepustowości stacji Radlin Marcel i ciągu transportowego w relacji Radlin Marcel – Wodzisław Śląski – Chałupki, należy wskazać, że opracowana dokumentacja projektowa nie przewiduje etapowania robót umożliwiającego realizację pojedynczych przedsięwzięć skutkujących częściową poprawą przepustowości. Zakładany efekt w postaci zwiększenia przepustowości stacji możliwy jest do osiągnięcia dopiero po wykonaniu całego zakresu planowanych prac.

W odpowiedzi na pytania dotyczące linii kolejowej nr 215 na odcinku Wodzisław Śląski - Marklowice uprzejmie informuję, że infrastruktura ta pozostaje wyłączona z ruchu. Od 2013 r. na przedmiotowym odcinku nie były realizowane przewozy kolejowe ani prace manewrowe. Właścicielem infrastruktury jest Polska Grupa Górnicza S.A., natomiast jej zarządcą, zgodnie z obowiązującą umową, jest Infra Silesia S.A. Obecnie prowadzone są analizy dotyczące dalszego utrzymania lub ewentualnej likwidacji linii. Obejmują one w szczególności kwestie związane z bezpieczeństwem osób i mienia zakładu, w tym możliwością transportu materiałów niezbędnych do ograniczania zagrożenia pożarowego w zakładzie górniczym, koszty remontów i utrzymania infrastruktury oraz możliwość jej udostępnienia lub przekazania innym podmiotom gospodarczym.

W odniesieniu do przejazdów kolejowo-drogowych zlokalizowanych na linii nr 215 PGG S.A. informuje, że wstępnie rozważano likwidację przejazdu kolejowo-drogowego w ciągu ul. Łużyckiej w Wodzisławiu Śląskim. Analizy w tym zakresie zostały podjęte m.in. w związku z korespondencją Policji dotyczącą stanu przejazdu. W konsekwencji opracowano oraz wszczęto procedurę uzgodnienia projektu organizacji ruchu. Jednocześnie analizowany jest wariant zachowania przedmiotowego przejazdu poprzez przeprowadzenie jego remontu, w szczególności poprzez zabudowę płyt przejazdowych w miejscu styku z drogą publiczną. Na obecnym etapie nie została podjęta ostateczna decyzja w sprawie likwidacji przejazdu, a termin realizacji ewentualnych prac nie został określony. Kwestia wpływu ewentualnej likwidacji przejazdu na zachowanie ciągłości i przejezdności linii nr 215 pozostaje przedmiotem prowadzonych analiz. Należy przy tym wskazać, że od 2013 r., linia nr 215 nie jest wykorzystywana do prowadzenia ruchu pociągów ani prac manewrowych.

Analizując przyszłość infrastruktury rozważany jest również wariant jej dalszego utrzymania. W przypadku podjęcia decyzji o ponownym uruchomieniu linii konieczne byłoby przeprowadzenie kapitalnego remontu obejmującego torowisko, rozjazdy oraz przejazdy kolejowo-drogowe, w tym przejazd w ciągu ul. Łużyckiej. Z uwagi na bardzo zły stan techniczny infrastruktury oraz brak jej eksploatacji od 2013 r., ewentualne decyzje dotyczące remontu, przebudowy bądź likwidacji poszczególnych elementów linii będą podejmowane po zakończeniu prowadzonych analiz technicznych i ekonomicznych. Do czasu zakończenia prowadzonych analiz nie będą podejmowane działania prowadzące do likwidacji elementów linii nr 215, w tym przejazdów kolejowo-drogowych, które mogłyby skutkować utratą ciągłości infrastruktury lub ograniczeniem możliwości jej ewentualnego wykorzystania w przyszłości.

Minister Aktywów Państwowych na bieżąco monitoruje sytuację spółek z udziałem Skarbu Państwa w zakresie realizowanych i planowanych przedsięwzięć inwestycyjnych. Ocena zasadności dalszej realizacji projektu modernizacji stacji Radlin Marcel, jak również analiza poniesionych nakładów i dostępnych wariantów działania, pozostaje przede wszystkim

w kompetencjach organów statutowych spółki. W przypadku podejmowania przez spółkę decyzji dotyczących dalszych losów przedsięwzięcia, kwestie te będą przedmiotem bieżącej analizy właścicielskiej.

Realizacja przedsięwzięć obejmujących infrastrukturę należącą do różnych podmiotów wymaga ścisłej współpracy wszystkich zainteresowanych stron, prowadzonych w ramach obowiązujących przepisów oraz kompetencji poszczególnych uczestników procesu. Sposób koordynacji działań powinien być dostosowany do zakresu realizowanych zadań i uzgodniony pomiędzy podmiotami bezpośrednio zaangażowanymi w przedsięwzięcie.

Kwestie dotyczące przyszłości infrastruktury kolejowej pozostają przede wszystkim we właściwości Ministra Infrastruktury oraz podmiotów odpowiedzialnych za zarządzanie tą infrastrukturą. Minister Aktywów Państwowych deklaruje gotowość do współpracy i wymiany informacji z właściwymi organami administracji publicznej w zakresie dotyczącym spółek pozostających pod jego nadzorem, jeżeli zajdzie potrzeba przeprowadzenia dalszych analiz dotyczących wykorzystania przedmiotowej infrastruktury.

Z poważaniem
Z upoważnienia Ministra Aktywów Państwowych
Grzegorz Wrona
Podsekretarz stanu
dokument podpisany elektronicznie
1316076.5009337.3957923

Do wiadomości:
1. Kancelaria Prezesa Rady Ministrów;
2. Minister Infrastruktury.