



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-1.054.20.2026
Warszawa, 20 lipca 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 16967 z 8 maja 2026 r., Posła na Sejm RP Pana Łukasza Kmity, przedstawiam poniższe informacje.

Przebudowa przejścia pod torami na stacji Zielona Góra Główna była realizowana w ramach zadania pn. „Rozbudowa tunelu z wybudowaniem pochylni pieszo-rowerowych do przejścia pod torami w stacji Zielona Góra” w ramach projektu pn. „Modernizacja linii kolejowej nr 273 na odcinku Głogów – Zielona Góra – Rzepin – Dolna Odra wraz z łącznicami nr 821 i 822”. Czas realizacji ww. inwestycji to lata 2017 – 2019, a data oddania przejścia do eksploatacji to czerwiec 2019 r. Inwestycja została wykonana przez dwa niezależne podmioty oraz podzielona na dwie części. Pierwszy etap został wykonany przez ZUE S.A. z siedzibą w Krakowie (dalej: „ZUE”), a drugi przez ALUSTA S.A. z Poznania (dalej: „ALUSTA”). Z uwagi na problemy z przeciekaniem użytkowanego obiektu Spółka PKP PLK S.A. (dalej: „PKP PLK”), zgłosiła problem do wykonawców. W 2021 r. oba podmioty otrzymały wezwania do przystąpienia do prac gwarancyjnych. W 2022 roku firma ALUSTA otrzymała zgodę na demontaż okładzin kamiennych, na wykonanym przez siebie odcinku, w celu sprawdzenia szczelności i poprawności wykonania izolacji szczelnej oraz sprawdzenia miejsca powstawania przecieków. W wyniku przeprowadzonych prac nie stwierdzono wycieków. Przy jednoczesnym braku możliwości stwierdzenia odpowiedzialności firmy ZUE, prace przy wyciekach w tunelu nie kwalifikowały się do ich wykonania w ramach usług gwarancyjnych, co za tym idzie na wykonawców nie zostały nałożone kary gwarancyjne.

W związku z powyższym PKP PLK postanowiła samodzielnie zlecić prace remontowe. Przedłużający się okres wdrożenia naprawy przejścia pod torami spowodowany był brakiem ofert wykonawców. W ostatnich dniach udało się jednak znaleźć potencjalnego wykonawcę. Usterki zostaną usunięte niezwłocznie po uzyskaniu środków finansowych.

Użycie worków z piaskiem jest działaniem mającym na celu zabezpieczenie przed nadmiernym przesiąkaniem - worki z piaskiem mają na celu chłonięcie wypływającej wody, która pojawia się na posadzce i schodach. Dodatkowo worki zapewniają stabilizację położonych na stopniach gumowych mat, a ich ułożenie nie stanowi utrudnienia dla podróżnych.

Zgodnie ze stanowiskiem przedstawionym przez PKP PLK nie odnotowano więcej podobnych problemów na pozostałej zarządzanej przez Spółkę sieci kolejowej.

Ewentualna decyzja o przyznaniu , lub nie przyznaniu premii dla Spółki PKP PLK w związku z realizacją zadań zarządcy infrastruktury kolejowej, w zakresie utrzymania i remontów, za dany rok budżetowy, podejmowana jest w terminie do końca maja roku następnego.

Uprzejmie proszę o przyjęcie powyższego stanowiska.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu