



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-3.054.6.2025

Warszawa, 10 września 2025

Pan

Szymon Hołownia

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na otrzymaną w dniu 25 sierpnia 2025 r. interpelację poselską nr 11684 Pana Mariusza Krystiana, Posła na Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, w sprawie problemów z płynnością ruchu i funkcjonowaniem bramek poboru opłat na autostradzie A1 Gdańsk (Rusocin)-Toruń (Nowa Wieś), przekazuję odpowiedź Ministra Infrastruktury w przedmiotowej sprawie.

W pierwszej kolejności zauważyć należy, że z informacji przekazanych przez Gdańsk Transport Company S.A. (GTC, koncesjonariusz) tj. podmiot pełniący funkcję zarządcy ww. odcinka wynika, że średnie natężenie ruchu na autostradzie A1 w okresie wakacyjnym w porównaniu do pozostałych miesięcy w roku kształtuje się następująco:

	2024 r. - średnie natężenie ruchu	2025 r. - średnie natężenie ruchu
Lipiec	80 790	71 488
Sierpień	84 705	80 113
Pozostałe miesiące	62 790	58 450

Oznacza to, że średni poziom ruchu jest znacznie wyższy, niż w pozostałe miesiące. Dodatkowo należy mieć na uwadze że w okresie od połowy lipca do połowy sierpnia, w szczególności w okolicach długiego weekendu z 15 sierpnia osiąga on rekordowy poziom. Dane o natężeniu ruchu są wykorzystane do zarządzania płynnością ruchu głównie poprzez odpowiednie planowanie obsady inkasentów na placach poboru opłat, jak również odpowiednie planowanie prac związanych z utrzymaniem i remontami na autostradzie A1.

Zatory na odcinku Gdańsk (Rusocin)-Toruń (Nowa Wieś) A1 tworzą się na placach poboru opłat lub w ciągu tego odcinka. Zatory tworzące się przed placami poboru opłat powstają głównie z powodu dużego natężenia ruchu będącego skutkiem wakacji, długich weekendów etc. oraz otwarcia przejazdu po czasowej blokadzie drogi w związku ze zdarzeniami drogowymi. Zauważyć należy, że okres wakacyjny na odcinku Gdańsk-Toruń wiąże się ze skokowym wzrostem ruchu, który w okolicach słonecznego i ciepłego weekendu oznacza

rekordową liczbę użytkowników odcinka A1. Liczbę, która nie jest powtarzalna w inne miesiące danego roku. Oznacza to sytuację nadzwyczajną tzn. w jeden lub kilka wakacyjnych weekendów przełomu lipca i sierpnia punkty poboru opłat obsługują ponad dwukrotnie więcej użytkowników niż w pozostałe dni roku.

W 2024 r. zatory na autostradzie A1 z czasem oczekiwania pow. 15 minut miały miejsce 43 razy. Analogicznie w 2025 r. (do 19 sierpnia) zatory wystąpiły 23 razy.

Zatory tworzące się w ciągu koncesyjnego odcinka autostrady A1 powstają również na skutek zdarzeń drogowych, awarii pojazdów oraz zwężeń jezdni w czasie prowadzonych prac. Dwie pierwsze okoliczności są zdarzeniami na które zarządca nie ma wpływu albowiem wynikają z okoliczności od niego niezależnych. Z informacji uzyskanych od GTC wynika, że koncesjonariusza nie zbiera danych na temat ich długości i czasu trwania, a także godzin występowania.

Jeżeli chodzi o miejsca gdzie najczęściej występują zatory to można wskazać:

- place poboru opłat w okresie dużego natężenia ruchu,
- miejsca zamknięcia autostrady lub zwężenia jezdni w związku ze zdarzeniami drogowymi lub prowadzonymi pracami oraz na łączniach znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie zwężeń.

W kwestii prowadzonych prac remontowych podkreślić należy, że odcinek autostrady A1 Gdańsk (Rusocin) – Toruń (Nowa Wieś) objęty jest Umową o budowę i eksploatację Autostrady A1 z 30 września 2008 r. z późn. zm. (UBE) podpisaną z GTC. Umowa ta nakłada na koncesjonariusza obowiązek prowadzenia m.in. prac remontowych związanych z jej rehabilitacją tj. bieżącym utrzymaniem i naprawą wszystkich elementów związanych z obiektem, które wskutek eksploatacji ulegają pogorszeniu. Trwające obecnie prace remontowe są największe od momentu uruchomienia odcinka koncesyjnego i mają na celu utrzymanie poziomu jakości nawierzchni. Niestety z uwagi na fakt, że prace remontowe dotyczące dróg są zależne od pogody i długości dnia. Tym samym terminy remontów przypadają na okres od kwietnia do października. Dla użytkowników autostrady A1 jest to szczególnie dokuczliwe albowiem poziom ruchu na tym odcinku jest dwukrotnie większy w okresie wakacyjnym względem okresu jesienno-zimowego. Tym niemniej koncesjonariusz podejmuje działania mające na celu zmniejszenie uciążliwości prowadzonych prac (np. poprzez realizację prac budowlanych krótszymi odcinkami w dłuższym okresie czasu zamiast krótszego remontu obejmującego bardzo długi odcinek). Prace dotyczące umowy na wymianę warstwy ścieralnej i częściowo wiążącej w obu kierunkach A1 oraz wzmocnienie istniejącej konstrukcji nawierzchni i prace towarzyszące trwają od 2023 r. a przewidywany termin zakończenia prac rehabilitacyjnych na A1 to 15 sierpnia 2028 r., albowiem jest to umowa kompleksowa na remont całego płatnego odcinka autostrady.

Ministerstwo Infrastruktury zdaje sobie sprawę, że prowadzone prace remontowe związane z wymianą nawierzchni na płatnym odcinku autostrady A1 Gdańsk - Toruń stanowią utrudnienia dla kierowców korzystających z tego odcinka autostrady, jednak UBE nie

przewiduje zniesienia opłat / zastosowania obniżek w zakresie opłat za przejazd autostradą A1 podczas jej remontów. Takie rozwiązania nigdy nie były stosowane w Polsce od momentu wprowadzenia opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej. Jednocześnie harmonogram ww. rehabilitacji (prac remontowych) jest tak skonstruowany, aby realizowane prace mogły być wykonane jak najszybciej oraz przy odpowiednich warunkach pogodowych (stąd remonty zaplanowane są głównie w okresie wiosenno-letnim, a nie jesienno-zimowym). Tempo prac utrzymywane jest na założonym poziomie – tylko złe warunki pogodowe mają negatywny wpływ na występujące ewentualne opóźnienia. Zakres prac określony został na podstawie przeprowadzonych testów i opracowanych raportów. Zakres prac może zostać rozszerzony po dokonanej inspekcji w terenie, po usunięciu warstwy ścieralnej. Prace prowadzone są na dwóch odcinkach jednocześnie, zlokalizowanych po przeciwnych stronach autostrady. Szczegółowe informacje dotyczące prowadzonych prac remontowych są dostępne na stronie internetowej GTC pod adresem: <https://a1.com.pl/>.

Prowadzone prace polegają na usunięciu starej nawierzchni (warstwy ścieralnej i warstwy wiążącej (tam, gdzie jest wymagane)) oraz wbudowaniu mieszanek mineralno-asfaltowych (w tym dodatkowego 4 cm wzmocnienia), gdzie technologicznie wymaga się określonych specyfikacją techniczną dobrych warunków pogodowych (brak opadów i dodatnie temperatury). Dlatego też prace prowadzone są w okresie od 15 kwietnia do 15 października.

Analogiczna sytuacja miała miejsce w 2024 r., kiedy w okresie wakacyjnym remonty na A1 były prowadzone m.in. na odcinkach A1 Swaróżyn - Pelplin oraz Swaróżyn - Stanisławie.

Jednocześnie informuję, że w celu ułatwienia przejazdu w okresie wakacyjnym w 2025 r., mając również na uwadze planowane remonty, Minister Infrastruktury podjął decyzję o wdrożeniu mechanizmów usprawniających ruch w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego i użytkowników korzystających z autostrady A1. W każdy weekend wakacyjny od piątku od godz. 16 do niedzieli do godz. 22.00 w okresie od 18 czerwca 2025 r. do 31 sierpnia 2025 r. umożliwiono koncesjonariuszowi odstąpienia od poboru opłat na okres 30 minut, gdy średni czas oczekiwania pojazdów na uiszczenie opłaty za przejazd w Punkcie Poboru Opłat w Nowej Wsi, Nowych Marzach lub w Rusocinie przekroczy 25 minut, w sytuacjach szczególnych, tj. kiedy 30 min nie jest wystarczające na rozładowanie zatoru i identyfikowane jest ryzyko konieczności powtórnego podniesienia szlabanów w krótkim czasie, możliwe jest wydłużenie czasu otwarcia bramek zjazdowych do 45 minut. Dodatkowo możliwe było zastosowanie procedury odstąpienia od poboru opłat także wobec Stacji Poboru Opłat, w przypadku wystąpienia zdarzenia drogowego powodującego zamknięcie autostrady (np. wypadku drogowego) i skutkującego przekierowaniem ruchu na SPO. Jednocześnie stosowane jest elastyczne wykorzystanie bramek rewersyjnych, w zależności od sytuacji na PPO (2 pasy zjazdowe z możliwością konfiguracji jako wjazdowe), aby czas oczekiwania na wjazd lub zjazd z autostrady był rozłożony równomiernie i zwiększona została mobilizacja i wsparcie służb podległych wojewodom: pomorskiemu i kujawsko-pomorskiemu. Przyjęte rozwiązania były identyczne do tych podjętych w okresie od 2016 r. do 2022 r., kiedy również wprowadzono takie rozwiązania.

Aktualnie Ministerstwo Infrastruktury nie planuje wdrożenia zautomatyzowanego systemu, który na podstawie danych o natężeniu ruchu i czasie oczekiwania samoczynnie inicjowałby otwarcie bramek, aby wyeliminować potencjalne opóźnienia w podejmowaniu decyzji. Takiego rozwiązania nie przewiduje obowiązująca umowa koncesyjna. Jednocześnie od 2018 r. podjęto szereg działań mających na celu usprawnienie i zautomatyzowanie dokonywania płatności za przejazd odcinkiem A1 Gdańsk – Toruń. Od lipca 2018 r. funkcjonuje usługa AmberGo (w pełnym zakresie od 1 lipca 2019 r), która umożliwia przejazd przez punkty poboru opłat bez konieczności uiszczenia opłaty w sposób manualny tj. polega ona na automatycznym rozpoznawaniu tablic rejestracyjnych pojazdów (z wykorzystaniem kamer) w powiązaniu z aplikacją obsługującą płatności. Przejazd z użyciem AmberGo trzykrotnie zwiększył przepustowość miejsc gdzie pobierana jest opłata. Udział AmberGo w ogólnej ilości przejazdów oscyluje na poziomie ok. 40% a liczba użytkowników tego systemu przekroczyła już 2 mln kierowców. Oznacza to, że istnieje już system, którego zadaniem jest automatyzacja i przyspieszenie obsługi podróżnych na placach poboru opłat. Natomiast odstąpienie od poboru opłat wiąże się z konsekwencjami finansowymi w postaci uszczuplenia wpływów z opłat do Krajowego Funduszu Drogowego, z którego środki wykorzystywane są na nowe inwestycje drogowe w Polsce.

Aktualnie aplikacje obsługujące AmberGo to:

- bezpłatna aplikacja AmberOne: dla Android lub iOS,
- aplikacje płatnicze: SkyCash, Autopay i mPay, w przygotowaniu wprowadzenie DataSystem, Yanosik,
- aplikacje bankowe: IKO, Bank Millennium, EnveloBank, PeoPay, Alior Mobile, Moje ING, Santander Bank, SGB Mobile,
- karty flotowe: FLOTA ORLEN, LOTOS Biznes, Shell , DKV.

Równolegle w ostatnich latach zostały rozbudowane place poboru opłat w Rusocinie i Nowej Wsi tj. te miejsca na autostradzie gdzie najczęściej osób wjeżdża i zjeżdża.

Trzeba również pamiętać, że w rejonie autostrady A1 kierowcy mają do dyspozycji alternatywne drogi prowadzące z południa na północ Polski, np. DK nr 91, DK nr 55 ale też S5 i S7, zatem istnieje możliwość zaplanowania podróży z wyprzedzeniem oraz uwzględnieniem prowadzonych prac remontowych na konkretnej sekcji autostrady.

Odnosnie zagadnienia dotyczącego usprawnienia płynności ruchu i komfortu podróżnych na kluczowych szlakach komunikacyjnych w Polsce informuję, że na wybranych kluczowych drogowych szlakach komunikacyjnych o łącznej długości około 1100 km wdrażany jest Krajowy System Zarządzania Ruchem (bez płatnych odcinków autostrad A1, A2 i A4 na których obowiązują inne narzędzia usprawniające ruch). Najważniejsze usługi ITS tj. rozwiązania zaliczane do inteligentnych systemów transportowych wdrażane w ramach projektu to informacja o warunkach ruchu i czasach podróży, informacja o sieci drogowej, informacja o zdarzeniach, informacja pogodowa, obszarowe i korytarzowe zarządzanie ruchem, dynamiczne wyznaczanie objazdów, inteligentne i bezpieczne parkingi.

Aktualnie prace w ramach KSZR koncentrują się na testach funkcjonalności systemów regionalnych zrealizowanych w ramach czterech Regionalnych Projektów Wdrożeniowych i ich integracji z Systemem Centralnym tak, by umożliwić uruchomienie Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem jeszcze w tym roku.

Zakładamy, że KSZR będzie docelowo rozwijany o inne odcinki dróg szybkiego ruchu.

Zapewnienie płynności ruchu i komfortu podróżnych na sieci drogowej w Polsce jest jednym z najważniejszych zadań administracji drogowej. W tym celu realizowane są liczne działania inwestycyjne o wielotorowym i perspektywicznym charakterze. Oprócz budowy nowych dróg szybkiego ruchu i obwodnic, do najważniejszych zadań inwestycyjnych należy przebudowa/rozbudowa istniejących odcinków dróg krajowych, a także zadania o mniejszej skali ukierunkowane na punktową poprawę płynności ruchu (np. przebudowa skrzyżowań na ronda lub węzły), zwiększenie bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu (np. budowa infrastruktury dla pieszych i rowerzystów) czy komfortu mieszkańców terenów przyległych do infrastruktury drogowej (np. budowa ekranów akustycznych). Ponadto, wraz ze stopniowym domykaniem sieci drogowej na poziomie krajowym coraz większe zasoby będą kierowane na utrzymanie docelowo istniejącej infrastruktury na odpowiednim poziomie i zapewnienie jej prawidłowego funkcjonowania. Działania te są realizowane w ramach Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku, dla którego przewidziano budżet w wysokości 58,3 mld zł.

Jednocześnie informuję, że obecnie w Polsce jest realizowany ambitny program rozwoju kluczowej sieci drogowej. Obecnie w realizacji jest ponad 1,5 tys. km nowych inwestycji. W zeszłym tylko roku wydaliśmy ponad 17 mld zł na nowe inwestycje.

Docelowa sieć autostrad i dróg ekspresowych w Polsce została określona w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. z 2018 r. poz. 741, z późn. zm.). Wyznaczone przez Radę Ministrów cele dotyczące budowy nowych ciągów autostrad i dróg ekspresowych ujęte zostały w Rządowym Programie Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.). Dodatkowo należy wskazać, że transeuropejska sieć transportowa TEN-T określa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (EU) Nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, które ustanawia wytyczne dotyczące rozwoju tej sieci, także wskazuje konkretne przebiegi dróg, analogiczne z określonymi w rozporządzeniu Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych. Ministerstwo Infrastruktury stale realizuje inicjatywy zmierzające do poprawy bezpieczeństwa uczestników dróg, w tym również zadania polegające na budowie obwodnic 100 miejscowości.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz stanu