



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-2.054.13.2026

Warszawa, 19 marca 2026

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w nawiązaniu do interpelacji poselskiej nr 14789 - Pośła na Sejm RP, Pana Marka Krzakały, przedstawiam poniżej odpowiedź w sprawie.

Uzyskanie aktualnych danych dot. najważniejszych parametrów oraz charakterystyk ruchu dla wszystkich odcinków dróg krajowych, których zarządcą jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad będzie możliwe dzięki wynikom Generalnego Pomiaru Ruchu 2025. Zgodnie z harmonogramem zakładanym przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) szczegółowe wyniki pomiaru powinny zostać udostępnione w II połowie br. Należy przy tym zauważyć, że GPR 2025 nie obejmuje odcinków dróg znajdujących się w miastach na prawach powiatu. Obowiązek systematycznych pomiarów ruchu na drogach klasy GP i G w miastach na prawach powiatu (tj. Żory czy też Rybnik) zgodnie z zapisami ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych leży po stronie właściwego zarządcy, czyli miasta na prawach powiatu.

Należy zwrócić uwagę, że w odniesieniu do treści interpelacji poselskiej mówimy o poprawie przepustowości infrastruktury realizowanej przez zarządcę dróg wojewódzkich. W tym celu wybudował on wysokoprzepustową infrastrukturę (Droga regionalna Racibórz – Pszczyna), która nie została przez niego powiązana z układem dróg krajowych. Z punktu widzenia właściwości i przepisów prawa, zarządcą, który realizuje daną infrastrukturę, jest również właściwy do powiązania z okoliczną infrastrukturą innych zarządców. Kwestie te mogą być przedmiotem uregulowania stosownym porozumieniem pomiędzy zarządcami. Warto też zwrócić uwagę, że na kolejnym odcinku, przecinającym autostradę A1, droga ta ma ograniczoną przepustowość względem odcinka prowadzącego od Rybnika (jedna jezdnia). Co więcej, w ramach uzgodnień, GDDKiA w ramach budowy autostrady zaplanowała dodatkowy obiekt nad ciągiem autostradowym, na poczet przyszłej drogi regionalnej, który nie został wykorzystany przez zarządcę drogi wojewódzkiej.

Oczywiście GDDKiA, jako zarządcą dróg krajowych, czy też Ministerstwo w zakresie nadzoru nad GDDKiA oraz identyfikowania priorytetów inwestycyjnych, mogą prowadzić analizy dotyczące zarządzanej przez siebie sieci dróg. Kwestia proponowanych rozwiązań

przez stronę samorządową jest znana resortowi infrastruktury. Niezależnie od właściwości zarządcy drogi wojewódzkiej do realizacji przedmiotowej inwestycji, co wynika z obowiązujących przepisów, warto zwrócić uwagę, że osiągnięcie efektu w możliwym do przewidzenia horyzoncie czasu powinno opierać się o działania już podjęte na istniejącej sieci.

Każde rozwiązanie dotyczące budowy nowego układu będzie czasochłonne i kosztowne. W tym kontekście, za najbardziej racjonalne ze względu na perspektywę czasową wdrożenia należy uznać rozwiązania doraźne polegające na tzw. lokalnych przebudowach, które mogłyby objąć rondo Raciborskie, rondo Gliwickie i rondo Rowieńskie, jak również dobudowę drugiej jezdni w ciągu drogi wojewódzkiej nr 935 pomiędzy rondem Gliwickim i rondem Rowieńskim (na jezdni południowo-zachodniej) oraz dobudowę drugiej jezdni w ciągu drogi wojewódzkiej nr 935 (po stronie południowej) pomiędzy rondem Raciborskim i rondem Rowieńskim. Uprzejmie informuję, że koszty realizacji rozwiązań nie podlegały analizom wykonywanym przez GDDKiA. Wymagane jest przy tym również wykonanie analiz ruchowych potwierdzających odpowiednią sprawność proponowanych układów komunikacyjnych.

Jednocześnie warto zwrócić uwagę, że w tym rejonie były prowadzone prace projektowe dotyczące również układu drogowego, w związku z planowaną realizacją linii kolejowej nr 170 na odc. Katowice – granica państwa – Ostrawa i planowanej stacji kolejowej Żory Północ. Inwestor, jakim jest obecnie spółka Centralny Port Komunikacyjny, realizująca inwestycję Port Polska, planuje realizację nowego układu dróg w rejonie węzła Żory, który będzie miał istotny wpływ na ewentualne przyszłe rozwiązania komunikacyjne w tym rejonie.

Zapewniam, że Ministerstwo Infrastruktury dostrzega skalę omawianego zagadnienia dot. rejonu węzła Żory autostrady A1. W szczególności wpływ na sytuację ma przy tym intensywna zabudowa w sąsiedztwie dróg przenoszących ruch na granicy przepustowości, gęste lokowanie zjazdów oraz zjazdów z rond na zasadach tzw. piątego wlotu oraz wieloletni brak wykorzystywania przygotowanych wcześniej obiektów infrastrukturalnych (wiadukt nad autostradą A1) w celu uzyskania poprawy przepustowości układu komunikacyjnego.

W odniesieniu do możliwości zwiększenia przepustowości układu drogowego okolic węzła Żory autostrady A1 podkreślam, że realizacja docelowych rozwiązań dla układu drogowego okolic węzła Żory autostrady A1 wymaga koordynacji działań samorządu, GDDKiA oraz działań realizowanych w ramach projektu Port Polska.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:
z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu