



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-6.054.35.2026

Warszawa, 04 maja 2026

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu RP

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 16072 Pana Posła Michała Wosia z 24 marca br., przedstawiam poniższe informacje.

Ministerstwo Infrastruktury wraz z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad na bieżąco analizują stan i monitorują bezpieczeństwo krajowej infrastruktury drogowej i w miarę dostępnych możliwości finansowych, organizacyjnych i technicznych, podejmują działania ukierunkowane na ustawiczny rozwój infrastruktury drogowej. Z uwagi na obserwowaną trudną sytuację ruchową w okolicy węzła Żory na autostradzie A1, przeprowadzono analizy mające na celu określenie z jednej strony przyczyn tego stanu rzeczy, a z drugiej – dostępnych rozwiązań.

Analiza przeprowadzona przez GDDKiA w lipcu 2025 roku potwierdziła, że przyczyną zatorów wpływających na jezdnię główną autostrady A1 nie jest infrastruktura zarządzana przez GDDKiA, a niewydolny układ dróg lokalnych na terenie Żor. Pierwotnie węzeł Żory był powiązany ze starym przebiegiem drogi wojewódzkiej nr 935. Nowy przebieg dwujezdniowej DW935 został skomunikowany ze starym, jednojezdniowym przebiegiem za pomocą jednojezdniowego układu trzech rond. Rozwiązanie to nie odpowiada funkcji tej drogi wojewódzkiej stanowiącej tranzytowe połączenie pomiędzy A1 a DK81.

W ramach analizy określono także potencjalne rozwiązania o charakterze inwestycyjnym oraz organizacyjnym, zarówno doraźne, jak i docelowe. Warianty docelowe, a także

wariant doraźny zakładają dobudowę drugiej jezdni do odcinka DW935 między rondami Raciborskim i Rowieńskim, dlatego działanie to jest kluczowe do uwzględnienia w planach inwestycyjnych zarządu dróg samorządowych. W ocenie GDDKiA optymalnym postępowaniem jest zastosowanie wariantu doraźnego wraz z rozbudową DW935 między rondami Raciborskim i Rowieńskim do przekroju 2/2, z jednoczesnym konsultowaniem i przygotowaniem w koordynacji samorządu, GDDKiA oraz CPK wariantu docelowego obejmującego wykonanie nowego odcinka, który będzie północną obwodnicą Żor. Zastosowanie rozwiązań doraźnych przed docelowymi jest istotne ze względu na czasochłonność przedsięwzięć inwestycyjnych tego typu.

Jednocześnie w zakresie proponowanych zmian w przebiegu sieci dróg krajowych należy wskazać, że nadanie drodze wojewódzkiej nr 935 statusu drogi krajowej nie jest rozważane. Należy przy tym wyjaśnić, że nie ma to wpływu na zakres obowiązków czy odpowiedzialności finansowej za możliwą inwestycję w rejonie – ponieważ Żory są miastem na prawach powiatu, za wszystkie drogi na ich terenie (za wyjątkiem autostrady zarządzanej przez GDDKiA) odpowiada prezydent.

Bez względu na możliwe szczegóły poszczególnych rozwiązań, ciężar inwestycyjny rozwiązania trudności transportowym w omawianej lokalizacji pozostaje po stronie samorządowej, przy udziale GDDKiA.

W zakresie pomiarów natężenia ruchu informuję, że Generalny Pomiar Ruchu wykonywany jest w cyklu pięcioletnim, wobec czego dostępne (na stronie internetowej GDDKiA) są wyniki także GPR 2015 i GPR2020/2021, a także najnowsze wyniki GPR2025 (dla dróg krajowych, dane dla dróg wojewódzkich będą dostępne pod koniec czerwca). Metodologia wykonywania generalnych pomiarów ruchu zakłada, że są one wykonywane na drogach krajowych zarządzanych przez GDDKiA, stąd obejmują one wyniki pomiaru ruchu na A1. Średni dobowy ruch roczny na odcinku A1 węzeł Rybnik – węzeł Żory wynosi 54 369 poj./dobę, natomiast na odcinku węzeł Żory – węzeł Świerklany – 32 005 poj./dobę.

W zakresie odcinków drogi krajowej nr 81 i drogi wojewódzkiej nr 935 w analizowanym obszarze – zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych – zarządcami ww. dróg są prezydenci miast Żory i Rybnik jako miast na prawach powiatu, a więc zarządzanie tymi drogami, w tym gromadzenie danych o nich leży w kompetencji ww. jednostek.

Mając na uwadze źródło problemu oraz dostępne rozwiązania, nie ma uzasadnienia dla uwzględnienia inwestycji w obowiązującym *Rządowym Programie Budowy Dróg Krajowych do 2030 roku* (lub w jego ewentualnym następcy), jednakże w gestii Ministra Infrastruktury na wsparcie zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego na drogach gminnych, powiatowych oraz wojewódzkich znajduje się Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg, który powołany został ustawą z dnia 23 października 2018 r. o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg. Uzupełniającym źródłem dochodów jednostek samorządu

terytorialnego może być rezerwa, tworzona w budżecie państwa na mocy art. 34 ustawy z dnia 1 października 2024 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego. Środki rezerwy mogą być przeznaczone dla jednostek samorządu terytorialnego realizujących zadania bieżące lub inwestycyjne m.in. w obszarze budowy, przebudowy, remontu, utrzymania lub ochrony dróg publicznych, którymi zarządzają.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z up. Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu