



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-6.054.69.2026

Warszawa, 22 września 2026

Pan

**Włodzimierz Czarzasty**

Marszałek Sejmu RP

Szanowny Panie Marszałku,

w związku z interpelacją nr 19246 z 26 sierpnia br. Posła na Sejm RP Jarosława Wieczorka, przedstawiam poniższe informacje.

Działania ukierunkowane na zapewnienie prawidłowego funkcjonowania i docelowej naprawy tego odcinka autostrady podejmowane są od momentu zidentyfikowania nieprawidłowości w jej stanie technicznym. W 2023 roku zawarto umowę na wykonanie ekspertyzy technicznej, programu naprawczego i dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem decyzji administracyjnych dla naprawy autostrady. W grudniu 2023 roku zakończono prace nad ekspertyzą i programem naprawczym. Z ekspertyzy wynika, że uszkodzenia autostrady A1 powstały m.in. na skutek wbudowania w korpus drogowy i warstwy nawierzchniowe materiałów zwiększających swoją objętość.

Przyczyną pęcznienia materiałów były przede wszystkim zjawiska fizyczne i chemiczne, które zachodziły w gruntach po kontakcie z wodą infiltrującą w głąb korpusu drogi na skutek uszkodzeń elementów powierzchniowych jezdni oraz kanalizacji deszczowej. W programie naprawczym zaproponowano uszczelnienie korpusu drogowego w celu ograniczenia możliwości dopływu wody do warstw nasypowych i wykopowych, wymianę konstrukcji na nową według aktualnego katalogu konstrukcji typowych, odtworzenie systemu kanalizacji deszczowej i wykonanie robót towarzyszących polegających na odtworzeniu lub odbudowie odwodnienia wgłębnego, krawężników, korytek, wpustów oraz odtworzenie oznakowania, jak również wdrożenie programów naprawczych na obiektach inżynierskich.

Dla naprawy autostrady A1 na odcinku Pyrzowice – Piekary Śląskie, została przygotowana dokumentacja projektowa. Cały odcinek został podzielony na 13 niezależnych zadań realizacyjnych (etapów) ze względu na skalę przedsięwzięcia wymagającą zaangażowania znacznych środków finansowych, konieczność zapewnienia przejezdności autostrady

w obu kierunkach podczas prowadzenia prac remontowych, a także zróżnicowany stopień uszkodzeń i deformacji nawierzchni oraz obiektów inżynierskich na poszczególnych odcinkach. Dla każdego z zadań został opracowany odrębny kosztorys inwestorski. Konsolidacja większej ilości zadań realizacyjnych spowodowałaby wydłużenie terminu realizacji robót takiego zadania. Ponadto realizacja naprawy autostrady A1 w podziale na mniejsze części może sprzyjać zwiększeniu liczby podmiotów zainteresowanych udziałem w postępowaniach przetargowych, co może korzystnie wpływać na poziom uzyskiwanych ofert cenowych.

Zabezpieczenie finansowania dla tak rozległego zakresu prac wymaga czasu i musi być realizowane w sposób odpowiedzialny. Równie istotną kwestią jest utrzymanie przejezdności tej trasy, która ma kluczowe znaczenie nie tylko dla regionu, ale także dla ruchu w skali całego kraju. Prowadzenie robót etapami pozwala ograniczyć utrudnienia dla kierowców i uniknąć wielokilometrowych zatorów, które mogłyby powstać przy zamknięciu długiego odcinka drogi jednocześnie. Takie podejście umożliwia również sprawniejsze przygotowanie i realizację kolejnych fragmentów zadania remontowego, przy jednoczesnym zachowaniu ciągłości ruchu. Możliwość wykonania prac remontowych wymaga zapewnienia dostępności do terenu budowy, co w przypadku autostrady (z uwagi na jej ograniczoną dostępność) jest utrudnione. Wprowadzenie większej liczby Wykonawców realizujących roboty jednocześnie mogłoby istotnie utrudnić koordynację prac oraz organizację dostępu do placów budowy, co wpływałoby na efektywność realizacji zadania.

Realizację zadania pn.: Naprawa autostrady A1 na odcinku Pyrzowice – Piekary Śląskie” rozpoczęto od zadań, na których zidentyfikowano największe deformacje jezdni i obiektów inżynierskich. 1 lipca br. zawarto umowę z Wykonawcą robót na realizację zadania nr 5 pn.: „Naprawa autostrady A1 odc. Pyrzowice-Piekary Śląskie – Zadanie 5: od km 478+960 do km 482+170 – jezdnia prawa”. Termin realizacji przypada na wrzesień 2027 r. Zadanie to obejmuje swoim zakresem m.in. wdrożenie programu naprawczego na jezdni prawej autostrady, przebudowę/remont kanalizacji deszczowej, remont 1 przepustu oraz remont 2 obiektów mostowych: w tym obiekt WD-421 s.p. – zlokalizowany w ciągu A1 oraz obiekt WD-422 wraz z dojazdami w ciągu drogi powiatowej nad A1 (ul. Cmentarna), remont ekranów akustycznych oraz prace towarzyszące.

1 lipca br. nastąpiła również publikacja ogłoszenia o postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego pn.: „Naprawa autostrady A1 odc. Pyrzowice – Piekary Śląskie – Zadanie 1: od km 474+349 do km 476+050”. Trwa procedura przetargowa. Termin realizacji to 18 miesięcy od daty podpisania Umowy z wyłączeniem okresu zimowego, który trwa od 16 grudnia do 15 marca. Zadanie to obejmuje swoim zakresem m.in. wdrożenie programu naprawczego na obu jezdniach autostrady, na węźle Pyrzowice (na skrzyżowaniu z S1) wraz z jezdniami rozprowadzającymi, przebudowę/remont kanalizacji deszczowej, oświetlenie uliczne, remont 4 przepustów oraz remont 3 obiektów mostowych nad autostradą A1: w tym obiekt WD-416 s.l., WD-416 s.p. – zlokalizowane

w ciągu łącznic węzła Pyrzowice nad A1 oraz obiekt WD-417 wraz z dojazdami w ciągu DK78 nad A1.

Bezpośrednio po zakończeniu robót budowlanych na zadaniu nr 5 (strona prawa) planuje się rozpoczęcie realizacji prac naprawczych na zadaniu nr 6 (strona lewa). Ogłoszenie przetargu planowane jest w pierwszym kwartale 2027 r. Termin realizacji zadania nr 6 to 11 miesięcy od daty podpisania Umowy z wyłączeniem okresu zimowego, który trwa od 16 grudnia do 15 marca, liczony jako trzy miesiące.

Zadania nr 12 i 13, to zadania mające na celu wdrożenie programu naprawczego na MOP Dobieszowice Zachód i MOP Dobieszowice Wschód, a ich realizacja będzie prowadzona niezależnie od prac remontowych na autostradzie A1.

W dalszej kolejności, po ukończeniu realizacji Zadań nr 1 i nr 6, możliwe będzie rozpoczęcie robót na zadaniach nr 2, 3, 4 oraz 7, z uwzględnieniem czasu na przeprowadzenie procedury przetargowej. Trwają rozważania nad możliwością ogłoszenia jednego przetargu dla czterech zadań lub dwóch przetargów z podziałem: 1) zadanie nr 2, 3, 4 i 2) zadanie nr 7. Po ukończeniu zadania nr 7 możliwe będzie rozpoczęcie robót na zadaniach nr 8,9,10 oraz 11, z uwzględnieniem czasu na przeprowadzenie procedury przetargowej.

Realizacja robót budowlanych na ww. zadaniach będzie wymagała od Wykonawców etapowania robót z uwagi na konieczność utrzymania dwukierunkowego ruchu autostradowego, co w konsekwencji przełoży się na czas realizacji zadań. Zadania są/będą realizowane sukcesywnie. Na obecnym etapie nie jest możliwe wskazanie wiążącego terminu zakończenia realizacji wszystkich 13 zadań, gdyż zależy on m.in. od wyników kolejnych postępowań przetargowych, dostępności finansowania oraz przebiegu realizacji robót budowlanych.

W kwestii minimalizacji utrudnień dla kierowców - biorąc pod uwagę wymaganie realizacji remontu przy jednoczesnym utrzymaniu dwukierunkowego ruchu autostradowego oraz technologię projektowanych robót naprawczych, która nie dopuszcza połówkowego realizowania prac budowlanych na remontowanej jezdni autostrady - możliwym rozwiązaniem jest jedynie poprowadzenie ruchu autostradowego dwukierunkowo jezdnią przeciwną. Na przykładzie wdrożonej tymczasowej organizacji ruchu dla zadania nr 5 na jezdni przeciwnej, z uwagi na ograniczoną ilość miejsca wprowadzono po jednym pasie w każdym kierunku, które rozdzielone zostały „korytarzem życia”. Dotychczasowe obserwacje wskazują, że pomimo obniżenia prędkości ruch odbywa się zasadniczo płynnie. Okresowe spiętrzenia ruchu i krótkotrwałe zatory obserwowane są głównie w godzinach szczytów komunikacyjnych, w szczególności w piątki i niedziele.

Przygotowując i realizując poszczególne zadania związane z naprawą autostrady A1, każdorazowo analizowane są rozwiązania organizacyjne umożliwiające sprawne prowadzenie robót przy jednoczesnym zachowaniu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego oraz pracowników wykonujących roboty. Sposób organizacji i tempo realizacji

prac, w tym liczba zaangażowanych brygad oraz harmonogram prowadzenia robót, pozostają w gestii wykonawcy i podlegają ocenie oraz akceptacji zgodnie z warunkami kontraktu. W przypadkach, w których wymagają tego technologia robót, względy organizacyjne lub potrzeba zapewnienia ciągłości realizacji zadania, możliwe jest prowadzenie prac w trybie wydłużonym lub ciągłym. Jednocześnie należy podkreślić, że zasadniczym ograniczeniem wpływającym na czas realizacji poszczególnych zadań jest konieczność utrzymania ruchu autostradowego przy jednoczesnym prowadzeniu robót budowlanych oraz technologia wykonywania prac naprawczych.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu