



PRZEMYSŁAW NOWAK

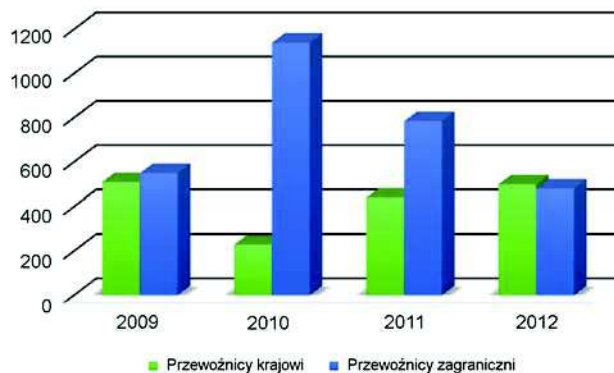
Mota-Engil Central  
Europe S.A.  
przemyslaw.nowak@  
mota-engil-ce.eu

## Przeciwdziałanie pojazdom przeciążonym

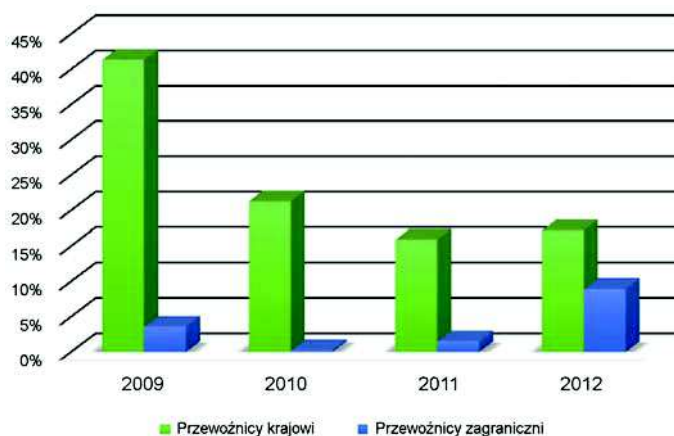
Jednym z głównych celów polityki gospodarczej Państwa jest poprawa oraz jak najefektywniejsze wykorzystanie istniejącej infrastruktury drogowej. Na ten cel przeznaczone są środki finansowe zarówno z budżetu

krajowego, jak i dodatkowe środki z budżetu UE. W Polsce buduje się nowe drogi, oddaje je do użytku kierowcom i po paru latach okazuje się, że nadają się one do remontu. Jedną z głównych przyczyn znacznego skrócenia okresu użytkowania nawierzchni dróg jest przekraczanie dopuszczalnych wartości nacisków poszczególnych osi pojazdów ciężarowych. Pomimo coraz większej świadomości kierowców o ich negatywnym wpływie na jakość nawierzchni, nadal zdarzają się przypadki łamania przepisów dotyczących dopuszczalnej masy całkowitej (dmc) pojazdów. Rozwój infrastruktury drogowej oraz rosnący poziom zmotoryzowania niosą za sobą konieczność poszukiwania systemów kontroli ruchu obejmujących swoim działaniem większą liczbę pojazdów niż obecnie używane urządzenia pomiarowo-kontrolne. Wymusza to poszukiwanie nowych rozwiązań mających na celu ochronę dróg przed ich niszczeniem. Jednym z nich są systemy preselekcji wagowej służące do wykrywania pojazdów przekraczających dopuszczalne naciski osi oraz dopuszczalną masę całkowitą. Najważniejszym skutkiem związanym z poruszaniem się pojazdów przeciążonych jest degradacja nawierzchni dróg, do której zalicza się: koleinowanie, powstawanie spękań, zmiany równości podłużnej i poprzecznej, zmiana współczynnika tarcia czy też niszczenie podbudowy. Przyczyną tych problemów w głównej mierze, jak już wcześniej wspomniano, jest znaczny wzrost ponadnormatywnych obciążeń pojazdów poruszających się po polskich drogach, ciągle rosnące natężenie ruchu (szczególnie w przypadku pojazdów ciężarowych) oraz słaba jakość budowanych dróg.

W obecnym prawie w Polsce istnieje możliwość skutecznego przeciwdziałania pojazdom ponadgabarytowym i przeciążonym. Na podstawie art. 55 ustawy o transporcie drogowym *Inspektor wykonując zadania, ma prawo do kontrolowania masy, nacisków osi i wymiarów przy użyciu przyrządu pomiarowego*. Polskie prawo określa jednoznacznie w art. 13g ustawy o drogach publicznych [...] *Za przejazd po drogach publicznych pojazdów nienormatywnych bez zezwolenia określonego przepisami o ruchu drogowym lub niezgodnie z warunkami podanymi w zezwoleniu wymierza się karę pieniężną, w drodze decyzji administracyjnej*. Z oficjalnych raportów Inspekcji Transportu Drogowego (ITD) na wybranym obszarze Polski wynika, że na polskich drogach znaczna liczba pojazdów przeciążonych należy do polskich przewoźników drogowych, co przedstawiono na wykresach (rys. 1 i rys. 2).



Rys. 1. Liczba pojazdów podlegających kontroli przez ITD na wybranym obszarze Polski. Źródło: [10]



Rys. 2. Udział liczby wystawionych mandatów do liczby skontrolowanych pojazdów w danym roku. Źródło: [10]

Z wykresów wynika, że na polskich drogach głównymi sprawcami wykroczeń poprzez poruszanie się pojazdami przeciążonymi po drogach publicznych są krajowi przewoźnicy. Z wykresu na rys. 2 można wywnioskować także, że tendencja stosunku skontrolowanych pojazdów przez Inspekcję Transportu Drogowego do udziału wystawionych decyzji administracyjnych wśród polskich przewoźników jest malejąca, odwrotnie niż wśród przewoźników zagranicznych. Spowodowane jest to dotkliwymi karami pieniężnymi. Należy jednak pamiętać, że nie tylko do Inspekcji Transportu Drogowego należy dbanie o infrastrukturę drogową i nie tylko na nich spoczywa odpowiedzialność poprzez nałożone przepisy w polskim prawie drogowym. W ustawie o drogach publicznych napisano także, że odpowiedzialność za ochronę dróg publicznych spoczywa też na zarządcy drogi. W art. 20 ustawy o drogach publicznych napisano, że *do zarządcy drogi należy*

w szczególności [...] przeciwdziałanie niszczeniu dróg przez ich użytkowników. Zadanie polegające na sprawdzaniu pojazdów uczestniczących w ruchu drogowym w zakresie spełnienia wymagań dotyczących masy całkowitej pojazdu należy zaliczyć do zadań związanych z kontrolą ruchu, wobec czego zgodnie z art. 129 ust. 2 pkt 4 ustawy Prawo o ruchu drogowym w związku z czuwaniem nad bezpieczeństwem i porządkiem ruchu drogowego, kierowania ruchem i jego kontrolowania policjant ma prawo do sprawdzania masy pojazdu znajdującego się na drodze. Jednocześnie przepisy ww. ustawy w art. 129 ust. 2 pkt 8 i 9 uprawniają wskazanego funkcjonariusza publicznego do używania przyrządów kontrolno-pomiarowych, w szczególności badania pojazdu, określania jego masy i nacisku osi oraz uniemożliwienia korzystania z pojazdu, którego masa lub nacisk osi zagrażają bezpieczeństwu lub porządkowi ruchu i powodują uszkodzenie drogi. Bardzo częstym pytaniem zadawanym przez władze wyższych szczebli jest jak zapobiegać przeciążonym pojazdom poruszającym się po drogach publicznych. Poniższa piramida (rys. 3) pokazuje jakie kolejne działania należy podjąć, aby móc wpłynąć na przewoźników drogowych, ale także na samych kierowców poruszających się pojazdami przeciążonymi.



Rys. 3. Piramida możliwości wpływania na użytkowników dróg. Źródło: [7]

Mając na celu dobro polskiej infrastruktury drogowej należy nie tylko budować nowe drogi, ale także dbać o już istniejące. Stąd pomysł Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad na wprowadzenie na drogach krajowych (czyli drogach najwyższych kategorii: głównych, głównych ruchu przyspieszonego, ekspresowych i autostradach) automatycznych systemów ważenia pojazdów. Z przeprowadzonych badań wynika, że samochód ciężarowy, który dwukrotnie przekroczył dopuszczalną masę, podczas jazdy niszczy nawierzchnię drogową w tym samym stopniu co dwa i pół miliona samochodów osobowych. Wzrost efektu niszczącego pojazdu przeciążonego w zależności od masy ponad dopuszczalną masę pojazdu poruszającego się po drodze zaprezentowano na rys. 4. Z wykresu można odczytać, że wzrost efektu niszczącego

go następuje wykładniczo, co powoduje, że przy przekroczeniu dopuszczalnej masy o 50% wzrost efektu niszczącego jest o 400%, a gdy przekroczenie osiąga wartość 100% to wzrost efektu niszczącego jest aż 16-krotny w stosunku do przejazdu pojazdu o normatywnej masie (rys. 4).

Na wykresie na rys. 5 przedstawiono, jaki wpływ na okres eksploatacji nawierzchni drogowej i podbudowy ma poruszanie się pojazdów przeciążonych. Analizując rys. 5 zauważamy, że zarówno na nawierzchnię, jak i na podbudowę skrócenie czasu „życia” następuje wykładniczo (zgodnie z prawem 4 potęgi). Z tego wykresu wynika, że poruszający się pojazd o normatywnym nacisku na oś (115 kN) powoduje większe deformacje na warstwie ścieralnej niż na podbudowie, co prawidłowo obrazuje prace nawierzchni drogowej. Sytuacja zmienia się po przekroczeniu dopuszczalnego nacisku na pojedynczą oś. Zauważamy, że wraz ze wzrostem nacisku podbudowa nawierzchni doznaje coraz większych deformacji strukturalnych, co powoduje konieczność wymiany wszystkich warstw nawierzchni, przez co koszty remontów wzrastają wykładniczo. Należy pamiętać, że okres żywotności nawierzchni dróg jest przewidziany na 20–30 lat w okresie projektowania, jednak dodając czas oczekiwania każdego kilometra drogi na swój remont lub modernizację w rzeczywistości jest to ok. 50 lat.

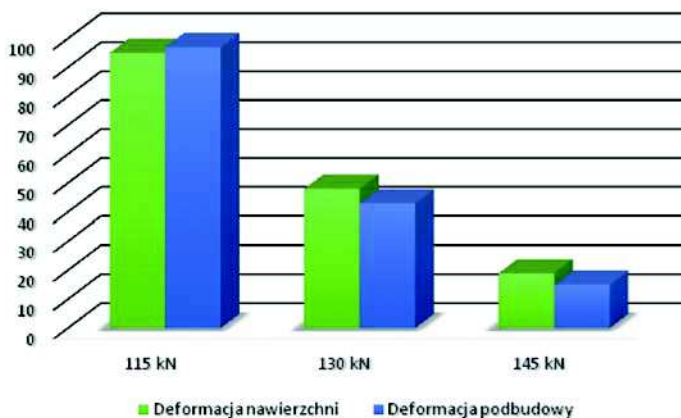
Jednym ze sposobów zapobiegania poruszaniu się pojazdów przeciążonych jest krajowy preselekcyjny system ważenia pojazdów. System ma za zadanie rejestrację pojazdów przeciążonych i ponadgabarytowych. Zasada działania systemu preselekcyjnego dla jego użytkownika jest bardzo prosta: gdy po wadze przejeżdża nadmiernie obciążony pojazd, system automatycznie rejestruje informacje o nacisku każdej z osi i o jego masie całkowitej, następnie umieszczona nad jezdnią kamera wykonuje zdjęcie pojazdu i jego tablicy rejestracyjnej. Informacja o wykroczeniu drogą radiową błyskawicznie trafia do inspektorów transportu drogowego, którzy zatrzymują ciężarówkę i ponownie ważą ją na legalizowanej wadze stacjonarnej. Gdy pomiar wykonywany przez Inspektora ITD potwierdzi wynik ważenia preselekcyjnego i przekroczenia parametrów wagowych, inspektorzy nie dopuszczają pojazdu do dalszej jazdy, a na przewoźnika przeładowującego swój pojazd są nakładane kary w wysokości od kilku do kilkudziesięciu tysięcy złotych. Jednym z paradoksów stosowanych nadmiernie w Polsce jest jednak fakt, że pojazdy nie respektując istniejącej organizacji ruchu na danej drodze, niszczą ją przewożąc jednocześnie materiały na budowę, przebudowę lub remont innej istniejącej już drogi.

Przyczyną powstania systemu była degradacja infrastruktury komunikacyjnej, wynikająca z nadmiernego przeciążenia dróg, czego konsekwencją jest obniżenie poziomu bezpieczeństwa oraz wysokie koszty napraw infrastruktury drogowej. Zadania jakie powinien stawiać przed sobą system preselekcyjnego ważenia pojazdów to:

- wskazywanie i eliminowanie pojazdów z ruchu przekraczających dopuszczalne naciski na oś i masę całkowitą,
- skuteczne nakładanie kar na przewoźników łamiących przepisy,
- rejestrowanie pojazdów podejrzanych o wykroczenia,
- dostarczanie informacji o natężeniu i strukturze rodzajowej ruchu, klasyfikacja pojazdów, odczyt prędkości, podział ruchu na lokalny i tranzytowy,



Rys. 4. Wzrost efektu niszczącego pojazdu przeciążonego. Źródło: [5]



Rys. 5. Skrócenie czasu życia drogi w zależności od obciążenia na pojedynczą oś pojazdu. Źródło: [5]

- dostarczanie informacji pozwalających na określenie czasu eksploatacji danych odcinków dróg i planowanie czasu remontu,
- dostarczanie statystyk związanych z przeciążeniami, w celu dokładnego określenia planu przeprowadzenia kontroli w obrębie stacji ważenia.

Powyższe zadania mogą być realizowane dzięki:

- zainstalowanej kamerze i pętli indukcyjnej – zbierane są informacje o liczbie oraz rodzaju poruszających się pojazdów (osobowe, ciężarowe, ciężarowe z naczepą, przyczepą itp.), identyfikując jednocześnie tablice rejestracyjne,
- zainstalowanym czujnikom do pomiaru masy całkowitej i nacisków osi pojazdów – zbierane są informacje o ewentualnych przekroczeniach tych parametrów,
- umożliwieniu bezpośredniego dostępu do danych z preselekcji (poprzez sieć bezprzewodową WiFi) – inspektorzy ITD otrzymają narzędzie do kontroli wyłącznie pojazdów z przekroczonymi parametrami,

- dostępności danych z preselekcji „on-line” – przesyłanie danych bezpośrednio do serwera GDDKiA (statystyki dostarczane do GITD i właściwych WITD).

Analiza danych pozyskiwanych przez system preselekcji wagowej ze szczegółowymi informacjami o natężeniu i strukturze ruchu na poszczególnych odcinkach dróg oraz bieżąca obserwacja ruchu pozwala m.in. na:

- monitorowanie ruchu z podziałem na ruch lokalny i tranzytowy,
- wprowadzanie ograniczeń w ruchu i zalecanych tras przejazdu,
- weryfikację wprowadzanych zmian w organizacji ruchu,
- określanie czasu eksploatacji i planowanie remontów infrastruktury drogowej,
- wyznaczanie miejsc wymagających wzmożonej kontroli,
- lokalizację pojazdów poszukiwanych.

Proponowane rozwiązania zakładają w pierwszym etapie wyposażenie ITD w odpowiednie rozwiązania systemowe usprawniające proces kontroli pojazdów. Głównym elementem rozwiązań systemowych powinna być sieć punktów preselekcji wagowej, które identyfikują pojazdy przeciążone oraz generują i przekazują alerty do najbliższego patrolu ITD. Obecnie w Polsce istnieje 88 w pełni zautomatyzowanych stacji preselekcji wagowej pojazdów. Planowana jest zarówno dobudowa systemu preselekcyjnego do miejsc stacjonarnego ważenia pojazdów (mwpc), jak i budowa nowych stacji preselekcji wraz z mwpc. Docelowo w Polsce do roku 2020 mają powstać 302 takie miejsca, gdzie samochody poruszające się po polskich drogach będą podlegać automatycznemu rozpoznawaniu i ważeniu (tabela 1).

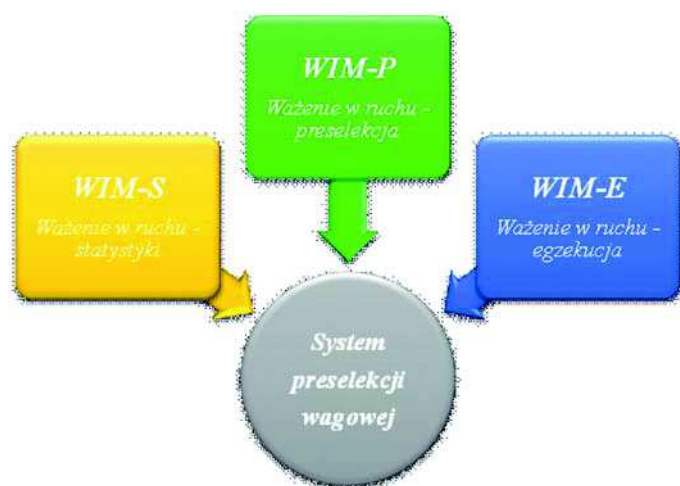
Tabela 1. Liczba stacji ważenia pojazdów w Polsce (Źródło: [8])

Daty budowy elementów preselekcji	Budowa stacji preselekcji do mwpc		Budowa stacji preselekcji i mwpc	Razem
	Sieć istniejąca	Sieć nowo budowana		
W roku 2010	7			
W latach 2011-2013	71	77	104	302
Po roku 2013	43			

Unia Europejska także zajęła się problemem degradacji dróg spowodowanej poruszaniem się przeciążonych pojazdów. Efektem prac zespołu był raport COST 323 „*Weight-in-Motion of Road Vehicle*”. Określa on wymagania, które spełniać powinny systemy dynamicznego ważenia (*Weight in Motion*).



Na podstawie raportu COST 323 można wyróżnić trzy podstawowe grupy zastosowań systemy preselekcji wagowej:



Rys. 6. Składowe systemu preselekcji wagowej. Źródło: Opracowanie własne

WIM-S ważenie w ruchu – statystyki (*weigh in motion static*) służy przede wszystkim do celów statystycznych. Jakość pomiaru wagowego nie jest tu zbyt istotna. Zbierane dane służą do określenia strumienia pojazdów w podziale na klasy pojazdów.

WIM-P ważenie w ruchu – preselekcja (*weigh in motion preselection*) to klasa systemów służących do preselekcji wagowej. Systemy wykorzystywane są do wykrycia pojazdów przeciążonych i przesłania informacji zawierającej zdjęcie pojazdu, numer rejestracyjny oraz dane wagowe do służb, które uprawnione są do przeprowadzenia odpowiedniej kontroli (Inspekcji Transportu Drogowego) powiązanej z weryfikacją pomiaru.

WIM-E ważenie w ruchu – egzekucja (*weigh in motion enforcement*) to klasa systemów wykorzystywanych, podobnie jak fotoradar, do karania kierowców lub właścicieli pojazdów zidentyfikowanych jako przeciążone. System generuje odpowiedni materiał dowodowy, na podstawie którego można uruchomić procedurę karno-administracyjną. System automatycznie identyfikuje pojazd przeciążony za pomocą ważenia dynamicznego, wykonuje zdjęcie pojazdu z widoczną tablicą rejestracyjną oraz zdjęcie poglądowe, na którym widoczny

jest cały pojazd. Podstawowym problemem przy realizacji tego typu rozwiązań jest jakość pomiaru i odpowiedni materiał dowodowy. Ponieważ system nie wymaga weryfikacji pomiaru, istotna jest procedura dopuszczenia takiego systemu do użytkowania w danym kraju.

W opracowaniu COST 323 określono także wymagania, które powinny spełniać systemy dynamicznego ważenia. W raporcie klasyfikację systemów pomiarowych i ich dokładność szacuje się na podstawie jakości pomiaru, czyli względnej dokładności pomiarowej rozumianej jako błąd pomiaru określony procentowo od aktualnie mierzonej wielkości (masy, nacisku, prędkości, odległości między osiami). Klasyfikacje systemów przedstawiono w tabeli 2.

W Polsce Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad określiła wymagania dokładności pomiarowej systemu preselekcijnego ważenia pojazdów na poziomie B+(7). Poziom B+(7) gwarantuje, że w polskich warunkach pogodowych (wysoka roczna amplituda temperatur) oraz przy szerokim zakresie prędkości w miejscu zamontowania stacji preselekcji system będzie gwarantował żądaną dokładność, przez co daje możliwość wykorzystania danych do innych celów w przyszłości, np. do automatycznego wystawiania mandatów drogowych za przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej pojazdów lub maksymalnego nacisku pojedynczej osi pojazdu.

Na podstawie tabeli 3, która obrazuje liczbę przekroczeń w ciągu 6 miesięcy 2012 roku w trzech polskich miastach, gdzie już istnieją stacje pomiarowe, zauważamy, że skala przekroczeń zarówno dopuszczalnej masy całkowitej, jak i nacisku osi, znacząco wpływa na pogorszenie się stanu dróg w Polsce. Analizując skale przekroczeń pamiętamy, że przejazd po konstrukcji nawierzchni drogowej, której dopuszczalna masa całkowita wynosi 40 ton ciągnika siodłowego o masie całkowitej 50 ton, wzmaga efekt niszczenia nawierzchni o 50%, a przejazd ciągnika siodłowego o masie całkowitej 60 ton to wzmocnienie efektu niszczącego i skracającego żywotność nawierzchni aż o 400%.

System preselekcijnego ważenia pojazdów w ruchu daje duże możliwości w zakresie rozbudowy i zwiększenia jego funkcjonalności, dzięki modularnej budowie i łatwości konfiguracji jego poszczególnych elementów. W przyszłości planowanym zadaniem systemu będzie określanie czasu przejazdu na wybranych odcinkach dróg, czyli w efekcie obliczanie średniej prędkości przejazdu na wybranym odcinku drogi. Będzie to zrealizowane na podstawie zapisów numerów rejestracyjnych

Tabela 2. Klasyfikacja systemów pomiarowych (Źródło: [4])

Typ pomiaru	Zakres pomiarów	Jakość pomiaru						
		A (5)	B+ (7)	B (10)	C (15)	D+ (20)	D (25)	E
Waga całkowita	> 3 tony	5	7	10	15	20	25	>25
Waga osi	> 1 tony							
Grupa osi		7	10	13	18	23	28	>28
Pojedyncza oś		8	11	15	20	25	30	>30
Oś w grupie		10	14	20	25	30	35	>35
Prędkość	> 30km/h	2	3	4	6	10	10	>10
Odległość między osiami		2	3	4	6	10	10	>10
Całość przepływów pojazdów		1	1	1	3	5	5	>5

Tabela 3. Przekroczenia dmc i nacisku osi w trzech miastach  
(Źródło: [1])

Stacje preselekcji	Droga nr 44 Gliwice	Droga nr 44 Tychy	Droga nr 1 Katowice
Liczba wszystkich pojazdów	1 636 232	1 617 071	3 506 376
Liczba pojazdów kat. 5	87 491	81 818	416 307
Udział pojazdów kat. 5	5,35%	5,06%	11,87%
Przekroczenie masy całkowitej poj. w kat. 5	3 551	6 854	58 088
Udział pojazdów kat. 5 o przekroczonej masie całkowitej	4,06%	8,38%	13,95%
Zakres masy całkowitej (42,8t < M < 50t)	3486	6016	56614
Zakres masy całkowitej (50t < M < 60t)	54	828	1375
Zakres masy całkowitej (M > 60t)	11	10	99
Przekroczenie nacisku osi napędowej pojazdów kat. 5	554	976	10 124
Udział pojazdów kat. 5 o przekroczonym nacisku osi	0,63%	1,19%	2,43%
Zakres masy całkowitej (12,7kN < M < 13,5kN)	387	638	6 285
Zakres masy całkowitej (13,5kN < M < 14,5kN)	133	264	2 895
Zakres masy całkowitej (M > 14,5kN)	34	74	944
Przekroczenie nacisku grupy osi napędowej pojazdów kat. 5	6 270	8 664	84 637
Udział pojazdów kat. 5 o przekroczonym nacisku grupy osi	7,17%	10,59%	20,33%
Zakres masy całkowitej (23,1kN < M < 25kN)	4 193	3 765	44 470
Zakres masy całkowitej (25kN < M < 30kN)	2 037	4 258	38 874
Zakres masy całkowitej (M > 30kN)	40	641	1 293

pojazdów oraz czasu minięcia danego punktu pomiarowego. Dzięki budowie modularnej istnieje możliwość doposażenia stacji pomiarowych w czujniki parametrów meteorologicznych czy tablice zmiennej treści, które dają możliwość szybkiego reagowania w zmiennej sytuacji drogowej na wybranym odcinku. Zabiegi, o których mowa powyżej, będą miały na celu poprawę bezpieczeństwa i komfortu podróżowania po drogach, a także w dalszej perspektywie wpłyną na wymierne korzyści finansowe zarządców dróg i inwestorów nowych odcinków drogowych.

#### Bibliografia

- [1] APM Bielsko Biała, Skala zjawiska przekraczania dopuszczalnych norm drogowych – zestawienie statystyk z wybranych, preselekcyjnych systemów ważenia pojazdów w ruchu
- [2] I. Białowąs, A. Moreton, Uwarunkowania prawne w zakresie zastosowania Inteligentnych systemów preselekcji wagowej pojazdów w celu poprawy bezpieczeństwa i sprawności ruchu drogowego (WIM-Preselection, WIM-Enforcement)
- [3] CAT Traffic Sp. z o.o., Koncepcja i wytyczne budowy stacji ważenia pojazdów w ruchu, Poznań 2010
- [4] COST 323 „Weigh-in-Motion of RoadVehicles” Final Raport
- [5] T. Dzienis, M. Karkowski, Inteligentny system preselekcji wagowej pojazdów – Degradacja dróg, Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Wrocław, 2010
- [6] M. Karkowski, Referat na seminarium „Inteligentny system preselekcji wagowej pojazdów” Wrocław, 13-14 kwietnia 2010 r.
- [7] Kujawsko-Pomorski Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego w Bydgoszczy, Podstawowe narzędzie regionalnej administracji państwowej w eliminacji nieprawidłowości funkcjonowania przewozów drogowych
- [8] A. Maciejewski, Kompleksowy system ważenia pojazdów na drogach krajowych, GDDKiA
- [9] Opracowanie Wydziału Pomiarów Ruchu Departamentu Studiów Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad
- [10] WITD Lublin, Zadania ITD w zakresie ochrony infrastruktury drogowej
- [11] J. Wrobel, Referat „Automatyczna identyfikacja pojazdów ponadgabarytowych i przeciążonych”, Polski Kongres ITS, 2012

Serwis GDDKiA Aktualności 26-08-2015

## Umowa na budowę A1 pomiędzy węzłami Woźniki i Pyrzowice podpisana

26 sierpnia 2015 r. podpisano umowę na budowę autostrady A1 na odcinku „I” węzeł Woźniki (bez węzła) – węzeł Pyrzowice (bez węzła). To pierwsza z czterech umów na budowę autostrady A1 jakie zamierza podpisać GDDKiA jeszcze w tym roku.

Umowa przewiduje, że 15,2 km autostrady zostanie wybudowane w 30 miesięcy. Do czasu realizacji Robót objętych Umową nie wlicza się okresów zimowych (tj. od 15 grudnia do 15 marca). W tym czasie Wykonawca uzyska również decyzję zezwalającą na użytkowanie autostrady.

Budowa tego odcinka autostrady zrealizowana zostanie przez Konsorcjum firm:

1. STRABAG Infrastruktura Południe Sp. z o.o. z siedzibą przy ul. Lipowej 5a, Wysoka, 52-200 Wrocław;
2. STRABAG Sp. z o.o. z siedzibą przy ul. Parzniewskiej 10, 05-800 Pruszków.

Wartość umowna zadania wynosi 609 501 183,07 PLN (brutto).

#### Lokalizacja:

Inwestycja zlokalizowana jest na terenie województwa śląskiego. Przebiega przez powiat lubliniecki i tarnogórski, obszary administracyjne miasta Woźniki oraz gmin Miasteczko Śląskie i Ożarówice. Autostrada na projektowanym odcinku przebiega głównie po terenach niezurbanizowanych leśnych (teren Woźnik, teren gminy Miasteczko Śląskie), terenach użytkowanych rolniczo

(w południowym przebiegu odcinka w gminie Ożarówice i w północnym przebiegu odcinka w gminie Woźniki) oraz częściowo zurbanizowanym o przeważającej niskiej rozproszonej zabudowie. Projektowana autostrada przebiega również przez teren Międzynarodowego Portu Lotniczego „Katowice” w Pyrzowicach.

Autostrada A1 z Rzęsawy do Pyrzowic o łącznej długości 56,9 km została umieszczona w załączniku nr 5 do Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011–2015, stanowiącym listę inwestycji realizowanych w nowej perspektywie finansowej UE 2014–2020, dla których postępowania przetargowe na wybór wykonawców robót są uruchamiane od 2013 r.

Wybudowanie autostrady A1 na odcinku Rzęsawa–Pyrzowice połączy zrealizowane już fragmenty autostrady A1 w woj. łódzkim i dalsze odcinki na północy kraju, z południową granicą państwa, z miastami aglomeracji śląskiej, Portem Lotniczym Katowice w Pyrzowicach oraz odciążą Częstochowę z ruchu tranzytowego.

Autostrada A-1 stanowi element europejskiej sieci autostrad o kierunku północ–południe, dla obsługi ruchu tranzytowego pomiędzy krajami Skandynawskimi a południową częścią Europy. Usytuowana jest w trans-europejskim korytarzu transportowym TINA nr VI (Gdańsk–Katowice–Żyliną z odgałęzieniem Nr VI B na południu Polski Częstochowa–Katowice–Ostrawa).