

# FORMULARZ INTERPELACJI RADNEGO RADY MIASTA PIŁY

Imię i nazwisko zgłaszającego:

**MATEUSZ PAZDEJ**

BIURO RADY MIASTA PIŁY  
Kwituję odbiór pisma  
2026-02-25  
przyjmujący .....

## **INTERPELACJA**

***w sprawie przeprowadzenia pogłębionej analizy organizacji ruchu drogowego  
na wybranych skrzyżowaniach w Piłie oraz rozważenia możliwości wdrożenia  
rond przelotowych (mini rond)***

Na podstawie art. 24 ust. 3 ustawy o samorządzie gminnym zwracam się z wnioskiem o przeprowadzenie kompleksowej, wieloaspektowej analizy funkcjonowania wybranych węzłów komunikacyjnych zlokalizowanych na terenie miasta Piły, które - zgodnie z sygnałami napływającymi od mieszkańców, a także w oparciu o obserwacje własne - charakteryzują się wysokim natężeniem ruchu, cyklicznymi przeciążeniami w godzinach szczytu komunikacyjnego oraz obniżoną efektywnością przepustową.

Proponuję przeprowadzenie analizy problemu w formie studium przypadku na podstawie następujących skrzyżowań:

- ul. Wyspiańskiego z ul. Konarskiego,
- ul. Prymasa Stanisława Wyszyńskiego z ul. Konarskiego oraz ul. Salezjańską.

Wskazane lokalizacje stanowią istotne elementy układu transportowego miasta w obrębie tej części Piły. W godzinach wzmożonego obciążenia dochodzi tam do kumulacji pojazdów, wydłużenia czasu oczekiwania na wlotach podporządkowanych, ograniczenia płynności przejazdu oraz powstawania sytuacji potencjalnie kolizyjnych. Zjawiska te mogą wynikać m.in. z niedostosowania obecnej organizacji ruchu do aktualnej struktury i wolumenu potoków komunikacyjnych, a także z ograniczonej czytelności geometrii skrzyżowań i zasad pierwszeństwa.

W związku z powyższym wnoszę o rozważenie możliwości wprowadzenia w przedmiotowych punktach tzw. rond przelotowych (mini rond), jako rozwiązania uspokajającego ruch i porządkującego relacje pierwszeństwa. Tego typu rozwiązania - przy odpowiednich parametrach geometrycznych - często nie wymagają ingerencji w infrastrukturę podziemną ani kosztownej przebudowy pasa drogowego, ograniczając się do modyfikacji stałej organizacji ruchu, aktualizacji oznakowania pionowego i poziomego oraz wyznaczenia centralnej wyspy segregującej (również w formie wyniesionej lub malowanej).

Z punktu widzenia inżynierii ruchu drogowego ronda przelotowe:

- redukują liczbę punktów kolizyjnych w porównaniu z klasycznymi skrzyżowaniami z pierwszeństwem przejazdu,

- wymuszają obniżenie prędkości wlotowej, co przekłada się na poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu,
- sprzyjają bardziej równomiernemu rozkładowi potoków pojazdów,
- mogą przyczynić się do skrócenia czasu oczekiwania w warunkach zbliżonego obciążenia poszczególnych wlotów.

Doświadczenia innych jednostek samorządu terytorialnego wskazują, że wdrożenie mini rond w miejscach o umiarkowanej powierzchni skrzyżowań przynosi wymierne efekty w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz optymalizacji warunków przejazdu przy relatywnie niskich nakładach finansowych i krótkim czasie realizacji.

**W związku z powyższym zwracam się z prośbą o udzielenie odpowiedzi na następujące kwestie:**

1. Czy Miasto Piła dysponuje aktualnymi wynikami pomiarów natężenia ruchu (w podziale na godziny szczytu porannego i popołudniowego oraz strukturę rodzajową pojazdów) dla wskazanych skrzyżowań? Jeżeli tak - proszę o ich udostępnienie.
2. Jaką liczbę zdarzeń drogowych (kolizji i wypadków) odnotowano w tych lokalizacjach w okresie ostatnich pięciu lat oraz jakie były ich dominujące przyczyny według dostępnych analiz Policji lub zarządcy drogi?
3. Czy w ostatnim czasie sporządzano opracowania dotyczące oceny efektywności obecnej organizacji ruchu, w tym analizy przepustowości, poziomu swobody ruchu lub audyty bezpieczeństwa ruchu drogowego? Jeśli tak - jakie wnioski z nich wynikają?
4. Czy z punktu widzenia uwarunkowań technicznych, geometrycznych oraz formalnoprawnych (w tym zgodności z obowiązującymi przepisami w zakresie zarządzania ruchem na drogach publicznych) istnieje możliwość wdrożenia rond przelotowych bez konieczności przebudowy infrastruktury podziemnej i zasadniczej zmiany przekroju jezdni?
5. Jakie byłyby szacunkowe koszty opracowania projektu stałej lub czasowej organizacji ruchu oraz realizacji proponowanego rozwiązania, w tym w formule pilotażowej?
6. Czy Miasto rozważy przeprowadzenie czasowej zmiany organizacji ruchu w celu empirycznej oceny skuteczności proponowanych działań (np. w oparciu o analizę porównawczą „przed i po”)?
7. W przypadku uznania, że wdrożenie rond przelotowych nie jest zasadne, jakie alternatywne środki poprawy przepustowości i bezpieczeństwa (np. korekta geometrii wlotów, zmiana oznakowania, sygnalizacja świetlna, elementy uspokojenia ruchu) mogłyby zostać zaplanowane w odniesieniu do tych lokalizacji?
8. Jaki jest przewidywany harmonogram ewentualnych prac analitycznych, projektowych oraz dalszych działań organizacyjnych bądź inwestycyjnych w tym zakresie?

Wyrażam przekonanie, iż podjęcie rzetelnej analizy oraz ewentualne wdrożenie adekwatnych rozwiązań przyczyni się do zwiększenia efektywności funkcjonowania miejskiego układu komunikacyjnego, poprawy poziomu bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu oraz podniesienia jakości życia mieszkańców Piły.

**Z wyrazami szacunku**  
**Mateusz Pazdej**  
**Radny Rady Miasta Piły**

Piła, dnia 25 lutego 2026 r.

Podpis: *Mateusz Pazdej*

**Wypełnia Biuro Rady Miasta**

Nr rejestru: <i>BRM-11.0003.130.2026</i>	Data przekazania interpelacji/zapytania do Prezydenta Miasta Piły: <i>26.02.2026</i>
Piła, dnia <i>26.02.2026 r.</i>	Termin przekazania odpowiedzi do Biura Rady Miasta: <i>11.03.2026</i>
Podpis Przewodniczącej: <i>M. Lubicz</i>	Termin odpowiedzi dla Radnej/Radnego: <i>12.03.2026</i>