

Piła, dnia 11.03.2026 r.

Pan
Mateusz Pazdej
Radny Rady Miasta Piły

Odpowiadając na interpelację z dnia 25.02.2026 r. (nr BRM-II.0003.130.2026) wyjaśniam.

Gmina Piła posiada modelowy układ komunikacyjny wdrażany od prawie 30 lat poprzez miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, będące prawem miejscowym, przyjmowane do obowiązywania poprzez stosowne uchwały kolejnych Rad Miasta Piły. Modelowy układ drogowy (zewnętrzny i wewnętrzny) od dziesięcioleci wdrażany jest etapowo i tym samym kształtuje miasto. Techniczne rozwiązania poszczególnych skrzyżowań są projektowane przez osoby profesjonalne, ze stosownymi uprawnieniami, z uwzględnieniem uwarunkowań terenowych, własnościowych, przepisów prawa, możliwości technicznych, warunków technicznych, ze szczególnym podkreśleniem zagadnień bezpieczeństwa, w tym przede wszystkim najmniej chronionych uczestników ruchu drogowego – czyli pieszych.

Odnosnie skrzyżowania ulic: Salezjańska, Konarskiego i Wyszyńskiego oraz skrzyżowania ul. Wyspiańskiego i Konarskiego informuję, że zadanie zapisane jest w uchwale Rady Miasta Piły - budżecie miasta Piły na rok 2026 pod nazwą: „Przebudowa ul. Konarskiego i placu 8 Maja w Pile”. Uchwała ta powinna być Panu Radnemu znana. Zadanie to (jak również wiele innych) było omawiane na Komisjach i na sesjach Rady Miasta Piły. Obecnie na ukończeniu są prace związane z przygotowaniem pełnej dokumentacji technicznej niezbędnej do realizacji robót budowlanych, co pozwoli na ogłoszenie postępowania przetargowego na wybór ich wykonawcy. W świetle powyższego wykonywanie dodatkowego kosztownego opracowania analitycznego typu „studium przypadku” jest niezasadne.

Odpowiadając na zadane w interpelacji pytania informuję co następuje:

Ad 1) NIE. Miasto Piła nie posiada wyników pomiarów natężenia ruchu dla wskazanych skrzyżowań.

Ad 2) Jednostką właściwą do prowadzenia statystyk dotyczących zdarzeń drogowych jest Komenda Główna Policji. Statystyki prezentuje także Komenda Powiatowa Policji w Pile. Powyższe instytucje odpowiadają za gromadzenie, analizowanie i publikowanie danych o wypadkach, kolizjach, ofiarach oraz okolicznościach zdarzeń drogowych.

Ad 3) NIE.

Ad 4) NIE. Przebudowa skrzyżowań do formy mini-rond nie może być zrealizowana bez ingerencji w istniejącą geometrię ulic, a często i w podziemną infrastrukturę.

Ad 5) Wycena kosztów opracowania projektu organizacji ruchu wymaga szczegółowego rozeznania rynku, ponieważ jest to usługa o charakterze indywidualnym i może zawierać się w przedziale od kilku do kilkunastu tysięcy złotych. Ostateczna cena zależy od zakresu opracowania, w szczególności od tego, czy projekt ma obejmować wyłącznie organizację ruchu, czy również projekt budowlany, przebudowę infrastruktury podziemnej, dokumentację techniczną, kosztorysy oraz uzgodnienia branżowe.

Ad 6) Miasto nie zamierza wdrażać eksperymentalnych czasowych organizacji ruchu w celu empirycznej oceny skuteczności proponowanych przez Pana Radnego rozwiązań.

Ad 7) Kwestia przebudowy wyżej wymienionych lokalizacji została ujęta w zadaniach do realizacji w 2026 roku, zapisanych w budżecie miasta Piły na 2026 r. pod nazwą „Przebudowa ul. Konarskiego i placu 8 Maja w Pile”, Pan jako Radny, posiada taką wiedzę.

Ad 8) Rozpoczęcie prac w ramach zadania pn. „Przebudowa ul. Konarskiego i placu 8 Maja w Pile” planowane jest na III kwartał bieżącego roku, przy czym termin ten jest również uwarunkowany harmonogramami prac prowadzonych przez inne podmioty, w szczególności inwestycjami związanymi z budową i przebudową sieci ciepłowniczej prowadzonej przez Miejską Energetykę Ciepłą (MEC).

PREZYDENT MIASTA PIŁY

/-/ Beata Dudzińska

Otrzymują:

1. Adresat
2. Biuro Rady Miasta Piły
3. a/a