

**UCHWAŁA NR XXIV/101/2025
RADY MIASTA WŁOCŁAWEK
z dnia 30 września 2025 r.**

w sprawie rozpatrzenia petycji Klubu Konfederacji Miasta Włocławek

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2025 r. poz. 1153), w związku z art. 9 ust. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870)

uchwała się, co następuje:

§ 1. Uznać petycję Klubu Konfederacji Miasta Włocławek w sprawie organizacji ruchu drogowego we Włocławku za bezzasadną.

§ 2. Sposób rozpatrzenia petycji zawarty jest w uzasadnieniu do uchwały.

§ 3. Zobowiązać Przewodniczącą Rady Miasta do udzielenia odpowiedzi wnoszącym petycję i przekazania treści uchwały wraz z uzasadnieniem.

§ 4. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.



Przewodnicząca
Rady Miasta

Ewa Szczepańska

UZASADNIENIE

Podczas posiedzenia w dniu 18 września 2025 roku, Komisja Skarg, Wniosków i Petycji obradowała nad petycją złożoną do Rady Miasta Włocławek przez Klub Konfederacji Miasta Włocławek w dniu 15 maja 2025 roku, dotyczącą organizacji ruchu drogowego we Włocławku.

Petycja zawiera wezwanie Rady Miasta Włocławek do podjęcia uchwały kierunkowej, zobowiązującej samorządową władzę wykonawczą-Prezydenta Miasta Włocławek, do wprowadzenia rozwiązań organizacyjnych, funkcjonalnych i infrastrukturalnych sprzyjających indywidualnemu transportowi samochodowemu w mieście, jako bezpiecznej, efektywnej, komfortowej i preferowanej przez mieszkańców formie komunikacji. Tym samym zaniechania implementacji we Włocławku antysamochodowej agendy narzucanej państwom i samorządom przez międzynarodowe gremia, które nie posiadają społecznego mandatu do organizowania życia zbiorowego. W tym w tak ważnej kwestii jak prawo ludzi do swobodnego przemieszczania się i wolności wyboru środka transportu.

Komisja Skarg, Wniosków i Petycji zapoznała się z treścią dokumentów związanych z procedowanym zagadnieniem, zawierających wyjaśnienia Prezydenta Miasta Włocławek, znak: DT.7226.200.2025 z dnia 8 lipca 2025 roku (data wpływu do Rady Miasta 10 lipca 2025 roku) i ustaliła co następuje: „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Włocławskiego Obszaru Funkcjonalnego – KUJAWY 2035” powstał w oparciu o szeroki proces partycypacyjny, zgodny z wytycznymi Komisji Europejskiej dla planów SUMP ((ang. Sustainable Urban Mobility Plans). W jego opracowanie na etapie realizacji przedmiotu umowy zaangażowano:

- czternaście jednostek samorządu terytorialnego,
- ekspertów branżowych z zakresu transportu, urbanistyki, środowiska i logistyki,
- przedstawicieli ministerstwa w postaci doradztwa eksperckiego
- nad Dokumentem i procesem tworzenia zarówno Opisu Przedmiotu Zamówienia, jak i późniejszej kontroli poprawności działań realizowanych
- przez Wykonawcę,
- mieszkańców regionu, którzy aktywnie uczestniczyli w konsultacjach społecznych.

W ramach opracowania Dokumentu przeprowadzono szereg badań jakościowych i ilościowych, w których uczestniczyli mieszkańcy Włocławka, jak również gmin wchodzących w skład Włocławskiego Obszaru Funkcjonalnego (WłOF).

W ramach prac na Dokumentem przeprowadzono:

- badanie CAWI/PAPI, czyli ankiety papierowe wykonywane w różnych miejscach Miasta uzupełnione o ankiety internetowe, w którym zapytano mieszkańców WłOF o funkcjonowanie
- i rozwój lokalnego systemu transportowego – w tym badaniu udział wzięło 606 osób,
- zogniskowane wywiady grupowe (FGI), w ramach których przeprowadzono wywiady grupowe,
- w poszukiwaniu odpowiedzi na pytania o percepcję wyzwań związanych z mobilnością ze strony różnych grup mieszkańców i interesariuszy, tj. mieszkańcy, przedstawiciele urzędów, organizacje pozarządowe, młodzież szkolna,
- indywidualne wywiady pogłębione (IDI), w ramach których przeprowadzono piętnaście badań
- z kluczowymi interesariuszami, m.in. z Zastępcą Prezydenta Miasta Włocławek, Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym Włocławek oraz Departamentem Transportu Starostwa Powiatowego we Włocławku.

Ponadto w trakcie opracowywania Dokumentu przeprowadzono warsztaty i konsultacje społeczne, w podziale na etapy:

Etap I – warsztaty badawcze w formule World Cafe,

Etap II – prezentacja diagnozy i warsztaty nad rozwiązaniami,

Etap III – konsultacje finalnej wersji projektu.

Łącznie w procesie badawczym oraz warsztatach w różnej formie udział wzięło ok. 700 osób – od władz miast i gmin, przez pracowników urzędów szczebla wojewódzkiego, powiatowego i gminnego, spółek komunalnych, przedstawicieli stref gospodarczych, mieszkańców, organizacje pozarządowe i grupy nieformalne, aż po młodzież szkolną. Udział tak szerokiego grona stanowił podstawę do opisu sytuacji mobilnościowej Włocławskiego Obszaru Funkcjonalnego i wypracowania kierunków rozwoju systemu mobilności dla całego Obszaru.

Należy zaznaczyć, że w trakcie prowadzonych prac nad opracowaniem Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Włocławskiego Obszaru Funkcjonalnego – Kujawy 2025 prowadzono działania informacyjne, promujące i zachęcające mieszkańców do czynnego udziału w tworzeniu dokumentu. Informacje o prowadzonych badaniach, spotkaniach oraz warsztatach dostępne były zarówno w wersji elektronicznej (na stronach urzędów oraz lokalnych mediów), jak i wersji papierowej (w formie plakatów zlokalizowanych w przestrzeni WIOF).

Odnosząc się do zarzutów przedstawionych w petycji, należy podkreślić, że Plan opiera się na rozwiązaniach, których skuteczność potwierdzają badania i praktyczne wdrożenia w innych Miastach, m.in.:

- bezpieczeństwo pieszych - zgodnie z badaniami, pieszy potrącony przez pojazd poruszający się z prędkością 30 km/h ma aż 95% szans na przeżycie. Dla porównania, przy prędkości 59 km/h szanse te drastycznie spadają - do 50%.
- efekty stref Tempo 30 - w miastach, takich jak Głaz, Bruksela czy Helsinki wdrożenie stref ograniczenia prędkości do 30 km/h doprowadziło do zmniejszenia liczby wypadków drogowych o 23%, a liczby ofiar śmiertelnych, aż o 37%.
- wpływ na lokalną gospodarkę i przestrzeń – w Łodzi przekształcenie jednej z ulic
- w tzw. woonef, czyli strefę współdzieloną z priorytetem dla pieszych, zaowocowało wzrostem obrotów lokalnych przedsiębiorców o 30%, a także wzrostem wartości okolicznych nieruchomości o 10%.

Komisja dokonując szczegółowej analizy zauważyła, iż petycja zawiera liczne nieścisłości oraz uproszczenia, mówiące o tym, że Plan jest narzędziem „antysamochodowej agendy”, gdyż dokument zakłada zrównoważenie różnych form transportu, a nie eliminację żadnej z nich. Trudno znaleźć potwierdzenie w tezie, że działania takie jak woonefy czy strefy Tempo 30 są narzucane przez „gremia międzynarodowe”, ponieważ są to sprawdzone rozwiązania stosowane w setkach miast europejskich i polskich.

Ponadto, wnioskodawcy wskazują w petycji, iż dokument nie uwzględnia potrzeb kierowców, co nie znajduje uzasadnienia w rzeczywistości, ponieważ Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej przewiduje m.in.:

- poprawę stanu technicznego dróg,
- rozwój parkingów typu „Park & Ride”,
- zwiększenie efektywności systemu sygnalizacji świetlnej.

Dodatkowo należy podkreślić, że wszelkie dotychczasowe działania, jak np. przebudowa układu komunikacyjnego miasta Włocławek, uwzględniają potrzeby wszystkich grup mobilnościowych.

Ponadto budowy dróg rowerowych, znacznie wydajniejszych od tradycyjnej sygnalizacji świetlnej rond, nowych odcinków dróg (alternatywna dla Alei Jana Pawła II, przedłużenie Alei Królowej Jadwigi na odcinku ul. Średnicowej, skomunikowanie ul. Traugutta z ul. Okrężną), czy choćby zaprojektowane lub będące w głębokiej fazie projektowej przedłużenie ul. Brzeziniowej, dwa tunele pod linią kolejową nr 18, całkowicie zaprzeczają opisywanym w Petycji działaniom zmierzającym do tworzenia utrudnień zmotoryzowanej części mieszkańców Włocławka.

Komisja Skarg, Wniosków i Petycji po wspólnej dyskusji i dokonaniu szczegółowej analizy dokumentów, stwierdziła, że argumenty wysunięte przez wnoszących petycję nie zasługują na uwzględnienie.

Wobec powyższego, Komisja Skarg, Wniosków i Petycji zarekomendowała Radzie Miasta podjęcie uchwały w brzmieniu określonym w przedłożonym stanowisku.

PRZEWODNICZĄCA
RADY MIASTA


Ewa Szczepańska