



**KLUBY
KONFEDERACJI**

DEM. 152. 1. 2025

Włocławek, dnia 15 maja 2025 r.

Klub Konfederacji Miasta Włocławek

Paweł Rudnicki

SEKRETARIAT
Przewodniczącego Rady Miasta
Włocławek

15. 05. 2025

data exp. Nr

304131051206
1306P03

Przewodniczący Rady Miasta Włocławek

Zielony Rynek 11/13

87-800 Włocławek

Petycja Klubu Konfederacji Miasta Włocławek w sprawie organizacji ruchu drogowego we Włocławku

Działając w imieniu Klubu Konfederacji Miasta Włocławek oraz w imieniu użytkowników samochodów osobowych zorganizowanych w oddolnej inicjatywie obywatelskiej pn. „Włocławek dla kierowców”, w oparciu o art. 63 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, jak również na podstawie art. 18b ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1465 z późn. zm.) oraz art. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 870), składamy do Rady Miasta Włocławek petycję postulującą zmianę polityki władz Włocławka w zakresie organizacji ruchu drogowego w mieście w kierunku przyjaznym użytkownikom samochodów, czyli większości włocławian.

W tym celu wzywamy Radę 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 państwu 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.

UZASADNIENIE

Na koniec 2024 r. we Włocławku było zarejestrowanych niemal 70 tys. pojazdów, z czego *gros* to prywatne samochody osobowe. Przyjmując nawet, że część z nich nie jest faktycznie użytkowana, ta statystyka pokazuje jak popularnym i powszechnym środkiem komunikacyjnym są samochody. Mieszkańcy cenią samochody, gdyż dają one poczucie niezależności, funkcjonalności, wygody i bezpieczeństwa. Dzięki prywatnym samochodom osobowym ludzie mogą sprawnie poruszać się po mieście i poza nim, dojeżdżać do pracy, na zakupy, do lekarza, do kina czy teatru, zawozić dzieci do szkoły, na basen czy na zajęcia pozalekcyjne. Komunikacja samochodowa daje dużą oszczędność czasu. Nie uzależnia mieszkańców od rozkładów jazdy komunikacji zbiorczej, nie naraża ich na tłok czy zaczepki uciążliwych, a nierzadko agresywnych, współpasażerów.

Reasumując, samochód osobowy to narzędzie, które poprawia jakość życia, oferując wygodę, mobilność i elastyczność w codziennym funkcjonowaniu. Jest to jeden z najważniejszych wynalazków w dziejach, a jego upowszechnienie zrewolucjonizowało życie ludzi, czyniąc ich bardziej mobilnymi i niezależnymi.

Niestety, powszechny dostęp do samochodów osobowych stał się w ostatnich latach celem ataków ze strony wielu organizacji ponadnarodowych, które domagają się znacznego ograniczenia lub wręcz całkowitego zakazu posiadania i użytkowania prywatnych aut. I tak „eksperti” Światowego Forum Ekonomicznego (*World Economic Forum* - WEF) twierdzą, że liczbę samochodów na świecie należy zredukować o 75% (sic!). Organizacja C40 Cities, grupująca światowe metropolie, stawia sobie za cel zmniejszenie liczby prywatnych pojazdów (cel progresywny), a w planie ambitnym nawet zredukowanie jej do zera. Powszechnie znany jest przyjęty przez Unię Europejską zakaz rejestracji samochodów spalinowych na jej obszarze od 2035 r., a więc już za 10 lat. Nie ma możliwości, aby w powszechniej skali zastąpiły je bardzo drogie, nieekologiczne w produkcji i niefunkcjonalne auta elektryczne.

Są to oburzające plany gremiów, które zwykle nie pochodzą z demokratycznego nadania społeczeństw, a mimo to uzurpują sobie prawo do tak daleko idącej ingerencji w prawa



KLUBY KONFEDERACJI

i wolności obywatelskie. Chcą narzucać ludziom styl życia, zakazywać wolności wyboru środków transportu, czy wręcz ograniczać ludzką aktywność do niewielkich 15-minutowych stref (gett), jak to pilotażowo wprowadzono w angielskim Oxfordzie.

Wszystkie te niedemokratyczne i antywolnościowe rozwiązania forsuje się pod hasłami fałszywej troski o Ziemię, strasząc społeczeństwa wizjami katastrofy klimatycznej. Drastyczne ograniczenia nie obejmą oczywiście samych pomysłodawców - elit politycznych i biznesowych, które nadal będą latać prywatnymi odrzutowcami na konferencje na temat ratowania Planety poprzez odbieranie wolności i własności zwykłym ludziom.

W przygotowanie do wdrożenia radykalnych pomysłów zaangażowani są często tzw. aktywiści miejscy, którzy, reprezentując marginalne środowiska, wypowiadają się definitywnie w imieniu rzekomo większości mieszkańców miast. Czasami są to po prostu, udające organizacje oddolne, grupy lobbystyczne finansowane przez globalistyczne gremia.

Z przykrością zauważamy, że również we Włocławku następuje systematyczna implementacja antysamochodowej agendy. Od kilku lat wprowadzane są rozwiązania drogowe utrudniające ruch samochodowy w mieście, a niektóre ulice zaczynają przypominać tory przeszkód usiane licznymi progami zwalniającymi czy wyniesionymi przejściami dla pieszych (np. ul. 14. Pułku Piechoty, ul. Wojska Polskiego, ul. Długa). Kierowcy zaczynają wykonywać ekwilibrystyczne manewry, chcąc ominąć szykany, co na pewno nie poprawia bezpieczeństwa na drodze. Włocławianom nie są potrzebne takie off-roadowe atrakcje w drodze do pracy czy na zakupy.

Progi zwalniające i wyniesione przejścia dla pieszych są uważane za zmołę polskich dróg. Badanie wykazują, że przyczyniają się one do zwiększenia hałasu i emisji spalin, przy okazji niszcząc samochody. Do atmosfery dostaje się też zwiększona masa pyłów z klocków hamulcowych i opon generowana przy pokonywaniu takich przeszkód.

Proceder montażu szykan na włocławskich drogach związany jest często z przeprowadzanymi przebudowami dróg. Paradoksalnie, modernizacja ulic – zamiast poprawić - zmniejsza komfort i płynność jazdy samochodem. Jaki jest więc sens kosztowanych przebudów dróg, skoro przejazd nimi staje się trudniejszy i bardziej niszczący auta niż przed modernizacją?

Kolejne niekorzystne rozwiązania wdrażane w miejskiej infrastrukturze drogowej to zwężanie pasów jezdni i likwidacja zatok autobusowych (np. ul. Kaliska, ul. Wysoka,



ul. Świętego Antoniego, ul. Izabeli Zbiegniewskiej). Przyczyniają się one do korkowania miasta, zwłaszcza w godzinach szczytu, gdy wielu mieszkańców chce sprawnie powrócić z pracy do domu lub odebrać dzieci ze szkoły. Szczególne kuriozum stanowi likwidacja zatoki autobusowej przy przystanku na ul. Kaliskiej, tuż za rondem Falbanka. Zatrzymanie autobusu na przystanku powoduje blokadę wyjazdu samochodów z ronda w ulicę Kaliską. Inny przykład szkodliwych rozwiązań drogowych to ul. Lipnowska po długotrwałej, kosztownej i uciążliwej rozbudowie. Chociaż zadanie zakwalifikowano jako rozbudowę, to tak naprawdę nastąpiło zwężanie drogi. Zlikwidowany został drugi pas drogi na podjeździe w stronę Szpetala Górnego, uniemożliwiając wyprzedzanie pojazdów ciężarowych, wolnobieżnych czy autobusów. W ten sposób władze Włocławka zafundowały kierowcom aut osobowych inhalację spalinami produkowanymi na podjeździe w ogromnych ilościach przez ciężkie pojazdy, których nie można wyprzedzić. Zdumienie budzi też budowa licznych przejść dla pieszych na tym stosunkowo krótkim odcinku ul. Lipnowskiej, wykorzystywanych w bardzo niewielkim stopniu.

Irytację kierowców budzi sygnalizacja świetlna uruchamiana przy nawet niewielkim przekroczeniu prędkości przez pojazdy (Aleja Kazimierza Wielkiego, ul. Lipnowska, ul. Toruńska). Jeden samochód przekraczający prędkość doprowadza do zatrzymywania całego ruchu, a zatem do większego zużycia paliwa i zwiększonej emisji spalin związanych z ciągłym zatrzymywaniem się i ruszaniem pojazdów. Gwałtowne hamowanie samochodów przy nagłej zmianie świateł może prowadzić do kolizji i wypadków. Jest to rozwiązanie, którego nikt nie potrzebował, problemu, którego nikt nie miał. Najbardziej ekologiczny i efektywny jest płynny ruch pojazdów.

Wyjaśnienia składane przez urzędników ratusza i zarząd dróg, że wyżej wymienione rozwiązania poprawiają bezpieczeństwo i uspokajają ruch na drogach Włocławka są mało przekonujące. Ruch samochodowy w mieście należy poprawiać i usprawniać, a nie „uspokajać”, czyli *de facto* tamować i dezorganizować. Wykroczenia związane z nadmierną prędkością czy innymi naruszeniami Kodeksu drogowego należy karać indywidualnie, a nie stosować prewencyjną odpowiedzialność zbiorową w postaci szykan drogowych dla wszystkich kierowców.

Likwidacja zatok autobusowych bywa też motywowana brakiem miejsca, zajętego przez nowo wybudowane ścieżki rowerowe. Można to odczytywać jako próbę antagonizowania różnych grup uczestników ruchu drogowego. *Nota bene*, doceniając rozbudowę sieci ścieżek



KLUBY KONFEDERACJI

rowerowych we Włocławku, trzeba stwierdzić, że drogi rowerowe są jednym z najmniej efektywnych sposobów wykorzystania przestrzeni miejskiej, zwłaszcza w naszych szerokościach geograficznych, gdzie aura wymusza ograniczoną do kilku miesięcy sezonowość ich użytkowania. Zestawienie natężenie ruchu samochodowego z ruchem rowerowym nie powinno pozostawiać złudzeń, co do priorytetów w organizacji infrastruktury drogowej. Jednak to liczni kierowcy samochodów mają dostosowywać się do nielicznych rowerzystów. Ideologia bierze górę nad pragmatyką.

W kontekście infrastruktury drogowej ważny jest także aspekt bezpieczeństwa publicznego. Wąskie ulice, na których nie można wyprzedzić czy ominąć innych pojazdów, słupki ograniczające wjazd, gęsto zamontowane progi zwalniające czy wyniesione przejścia dla pieszych mogą stać się śmiertelną pułapką w sytuacjach kryzysowych, takich jak klęski żywiołowe czy działania wojenne. Mogą znacząco utrudniać działanie służb ratowniczych czy ewakuację dużej liczby ludności. W takich przypadkach dyktowana ideologicznie antysamochodowa polityka może przynieść tragiczne skutki.

We Włocławku obserwujemy również brak wystarczającej liczby miejsc parkingowych, pogłębiany jeszcze przez działania władz. Jako przykład można podać zmianę w organizacji miejsc parkingowych przy ul. Kościuszki. Dużo efektywniejsze parkowanie ukośne zastąpiono tam parkowaniem równoległym, co zmniejszyło liczbę miejsc do parkowania.

Nie dostrzegamy determinacji włodarzy Włocławka w rozbudowie tak potrzebnych miastu parkingów. Brak miejsc parkingowych bardzo mocno przekłada się na lokalną działalność gospodarczą. Tam, gdzie nie można dojechać samochodem, nie rozwinię się handel czy usługi. Wiedzą o tym doskonale ponadnarodowe korporacje, które budując w Polsce sklepy wielkopowierzchniowe lub centra usługowe zapewniają im ogromne parkingi. A co z polskimi handlowcami czy rzemieślnikami z Centrum naszego miasta, do których nie mogą dojechać klienci? Mało kto ma dziś ochotę dźwigać kilka toreb z zakupami czy przewozić je autobusem miejskim lub na rowerze.

Jak dramatyczne skutki dla rozwoju gospodarczego i społecznego przynosi zamykanie ulic dla ruchu samochodowego stanowi *casus* ulicy 3 Maja. Wyłączenie jej na kilka lat z możliwości wjazdu samochodów było przysłowiowym gwoździem do trumny tej niegdyś centralnej ulicy i wizytówki handlowo-usługowej Włocławka. Niech stanowi to ostrzeżenie dla



władz miasta, planujących wyłączanie ulic z ruchu drogowego czy nawet utworzenie Strefy Czystego Transportu, obejmującej większość terenów Śródmieścia. Woonerfy i parki kieszonkowe to pomysły na dogorywanie Włocławka, a nie patent na rozwój. Badania prowadzone w zachodnich miastach, gdzie przed laty wprowadzono SCT, dowodzą, że nie prowadzi to do istotnej poprawy jakości powietrza, a generuje wiele innych problemów. Dlatego następuje odwrót od takich ideologicznych rozwiązań w miastach Niemiec, Francji czy Wielkiej Brytanii.

Fiaskiem zakończył się eksperyment z Włowerem i hulajnogami, który realizowano we Włocławku przed kilku latu. Piesi użytkownicy dróg byli o wiele bardziej zagrożeni mknącymi z dużą prędkością rowerami czy hulajnogami niż samochodami. Rowery i hulajnogi były porzucane bezładnie w różnych miejscach miasta tworząc obraz chaosu i bałaganu.

Powyzsze egzemplifikacje niekorzystnych dla kierowców rozwiązań wprowadzanych we Włocławku nie są wynikiem przypadku, ale działaniami systemowymi, zaplanowanymi i celowymi. Świadczą o tym dokumenty strategiczne miasta takie jak „Polityka mobilności dla Miasta Włocławek do roku 2030”, przyjęta uchwałą nr XIX/53/2016 Rady Miasta Włocławek z dnia 30 maja 2016 r. oraz „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Włocławskiego Obszaru Funkcjonalnego KUJAWY 2035”, przyjęty uchwałą nr LXVI/110/2023 Rady Miasta Włocławek z dnia 29 sierpnia 2023 r., który dotyczy komunikacji drogowej nie tylko we Włocławku, ale również na obszarze całego powiatu włocławskiego tworzonego przez trzynaście gmin. Są to dokumenty wyznaczające cele strategiczne i działania operacyjne w obszarze tzw. mobilności miejskiej, obejmując zagadnienia związane ze zbiorowym transportem publicznym, organizacją ruchu drogowego, rozwiązaniami funkcjonalnymi i infrastrukturalnymi dróg publicznych i inne regulacje wpływające na indywidualną komunikację samochodową. Stanowią implementację na grunt włocławski globalistycznych i unijnych wytycznych, uderzających finalnie w prawa obywateli do swobodnego poruszania się i wolność wyboru środków transportu, takich jak „Karta Lipska na rzecz zrównoważonego rozwoju miast europejskich” przyjęta na nieformalnego spotkania ministrów państw Unii Europejskiej w Lipsku w maju 2007 r., zaktualizowana w 2020 r. jako „Nowa Karta Lipska” i uzupełniona o „Agendę Terytorialną UE 2030” (grudzień 2020 r.).

W „Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Włocławskiego Obszaru Funkcjonalnego KUJAWY 2035” (SUMP od ang. *Sustainable Urban Mobility*) możemy wyczytać,



KLUBY KONFEDERACJI

co czeka wrocławskich kierowców w najbliższych latach i nie są to perspektywy optymistyczne. Wśród planowanych rozwiązań znajduje się:

- kameralizacja ulic w centrum miasta (s. 33), [czytaj: zamykanie centrum dla ruchu drogowego];
- zawężanie pasów jezdni, wyniesione skrzyżowania, ulice w formie woonerfów oraz miejscowe zwężanie pasów ruchu (s. 34);
- likwidacja nieformalnych parkingów (s. 35);
- budowa buspasów i śluz autobusowych, likwidacja wybranych relacji skrotnych na skrzyżowaniach dla pojazdów innych niż transportu publicznego oraz wdrożenie rozwiązań z zakresu uspokajania ruchu (s. 43);
- opcjonalne zastosowanie ulic autobusowych (s. 43);
- w przypadku wybudowania trzeciej przeprawy przez Wisłę, zamknięcie mostu im. Marszałka E. Rydza-Śmigłego dla ruchu indywidualnego i dopuszczenie na nim jedynie transportu zbiorowego, rowerowego i pieszego (s. 44) [dodajmy, że trzeci most przez Wisłę może powstać we Wrocławku w ciągu kilku lat w związku z planowaną budową trasy ekspresowej S10];
- budowa parkingu „Park & Ride” na Zawiszu (s. 44), co ma zmusić zmotoryzowanych mieszkańców tej dzielnicy oraz okolicznych gmin do pozostawiania tam samochodów i dojazdu do centrum miasta komunikacją zbiorczą lub przeprawy *per pedes*;
- wdrożenie Strefy Czystego Transportu wyznaczonej ulicami Chmielną, Ogniówą, Wronią, Okrzei, Wyszyńskiego oraz rzeką Wisłą (s. 44);
- buspasy m.in. na ulicach Stefana Okrzei, Kaliskiej, Kapitulnej, Wojska Polskiego, Aleksandra Fredry, Jana Pawła II, Warszawskiej i Placu Wolności (s. 44);
- strefy Tempo 30 i zakazy ruchu pojazdów silnikowych (s. 53);
- podjęcie działań na rzecz organizacji przestrzeni publicznej spójnych z koncepcją miast 15-minutowych (s. 54);
- powiększanie Strefy Płatnego Parkowania i zmiana stawek za parkowanie (s. 59);
- zmniejszenie liczby miejsc parkingowych (s. 58).

Przytoczone przykłady nie wyczerpują inwencji autorów w wymyślaniu rozwiązań dyskryminujących wrocławskich kierowców. Wprowadzenie tych pomysłów doprowadziłoby



do paraliżu indywidualnej komunikacji samochodowej we Włocławku, ale taki jest cel twórców dokumentu i władz miasta, które Plan zamówiły i przyjęły go do realizacji. Artykułują to wprost, pisząc, że „Nie każdego stać na samochód, ale każdy może podróżować pieszo lub rowerem. Możliwość bezpiecznego i wygodnego przemieszczania się w ten sposób jest więc podstawą równości społecznej, a jednocześnie filarem zrównoważonej mobilności” (s. 46), a zmuszenie do tego ludzi ma mieć „(...) zbawienny wpływ na jakość ludzkiego życia również przez poprawę stanu zdrowia ludności (dzięki zwiększonej ilości ruchu)” (ibidem). Autorzy chyba zbyt zapatrzili się w Koreę Północną. Hasła o równości, w których równość ma oznaczać równość w biedzie, kojarzą się jak najgorzej.

Nie brak we włocławskim SUMP-ie również sentencjonalnych pseudomądrości takich jak: „Rozwinięty kraj to nie taki, w którym biedni mają samochody. To taki, w którym bogaci korzystają z transportu publicznego” (s. 66). Ambitni autorzy zamierzają zastosować inżynierię społeczną, aby zmienić aspiracje ludzi, zwłaszcza młodych. Postawa z 2022 r.: „Jeżdżę SUW-em, wybudowałam z mężem dom na przedmieściach, ponieważ śródmieście Włocławka uważam za mało atrakcyjne. Zakupy robię po drodze do pracy, głównie w hipermarketach” ma zostać zmieniona do 2035 r. na jedynie słuszne podejście zalecane (ale nie praktykowane osobście) przez globalistów: „Poruszam się głównie transportem publicznym i rowerem, mieszkam w śródmieściu Włocławka po rewitalizacji. Zakupy najczęściej robię po drodze w sklepach w parterach budynków, które mam blisko”. Zastanawia zatroskanie tych sfer, by ludzie nie oddalali się zbyt od swojego miejsca zamieszkania. Przypomina się dawne pańszczyźniane przywiązanie chłopów do ziemi.

„Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Włocławskiego Obszaru Funkcjonalnego KUJAWY 2035”, nad którym można by się jeszcze długo zniecać, to dokument groźny, którego wdrożenie wpłynie dezorganizująco na życie tysięcy włocławian i mieszkańców okolicznych gmin. Tym bardziej dziwi fakt, że Rada Miasta Włocławek uchwaliła go praktycznie bez dyskusji podczas sesji, przy jedynie dwóch głosach wstrzymujących się (i trzech radnych niebiorących udziału w głosowaniu). Lektura SUMP pozwala uświadomić sobie i zrozumieć, skąd biorą się we Włocławku niekorzystne dla kierowców rozwiązania funkcjonalne i infrastrukturalne, o których pisaliśmy powyżej. Wskazuje również, czego możemy spodziewać się w przyszłości. Stanowi kompleksowy projekt szykanowania i dyskryminowania zmotoryzowanych mieszkańców miasta (kierowców i ich pasażerów), czyli większości włocławian.



Kierowcy mogą spodziewać się wszystkiego najgorszego, tym bardziej, że władze Włocławka zostały zganione w wystąpieniu pokontrolnym Najwyższej Izby Kontroli Delegatura w Bydgoszczy z grudnia 2024 r., że nie dość szybko i energicznie wprowadzają szykany i ograniczenia dla właścicieli samochodów. W trakcie kontroli NIK-u badano działania władz na rzecz ograniczenia ruchu samochodowego w mieście - wynikające z dokumentów strategicznych - uznając je za niewystarczające i obligując władze do zaostrzenia polityki antysamochodowej.

Miasto jest dla mieszkańców, a mieszkańcy w większości poruszają się samochodami, bo jest to wygodne, efektywne i bezpieczne. To na rzecz mieszkańców powinny działać władze Włocławka, zamiast realizować zalecenia ponadnarodowych niedemokratycznych gremiów czy samozwańczych aktywistów miejskich. Rozumiejąc różne prawnomiędzynarodowe zobowiązania Polski, uważamy, że można je realizować w minimalnym wymaganym zakresie bez zbytej szkody dla mieszkańców miasta, którzy w większości korzystają z prywatnego transportu samochodowego.

Wzywamy władze miasta, stanowiącą i wykonawczą, do zaprzestania implementacji we Włocławku antysamochodowej agendy i wdrożenia polityki przyjaznej dla kierowców. Włocławscy kierowcy oczekują:

- Szerokich i bezpiecznych ulic w dobrym stanie technicznym;
- Rozsądnego stosowania barier na drogach: progów zwalniających i wyniesionych przejść dla pieszych;
- Powstania miejskiej stacji paliw, której budowa zapowiadana od lat nie może doczekać się finalizacji;
- Budowy nowych miejsc parkingowych, w tym parkingów wielopoziomowych (np. w partnerstwie publiczno-prywatnym), przywrócenia możliwości efektywnego parkowania ukośnego zamiast równoległego (np. na ul. Kościuszki);
- Likwidacji wymuszanych czujnikami prędkości zmian sygnalizacji świetlnej;
- Przywrócenia drugiego pasa ruchu na ul. Lipnowskiej na podjeździe w kierunku Szpitala Górnego;
- Odbudowy zatok autobusowych;



KLUBY KONFEDERACJI

- Zastosowania sekundników na głównych skrzyżowaniach miasta, pokazujących czas do zmiany sygnalizacji świetlnej;
- Czytelnego oznakowania poziomego dróg;
- Budowy tunelu pod torami w ciągu ulicy Wienieckiej;
- Budowy trzeciego mostu (przeprawy) na Wiśle.

Wobec powyższego domagamy się:

1. **Odczytania niniejszej petycji wraz z uzasadnieniem na sesji Rady Miasta Włocławek.**
2. **Podjęcia przez Radę Miasta Włocławek uchwały kierunkowej, zobowiązującej samorządową władzę wykonawczą do wprowadzenia rozwiązań organizacyjnych, funkcjonalnych i infrastrukturalnych sprzyjających indywidualnemu transportowi samochodowemu w mieście, jako bezpiecznej, efektywnej, komfortowej i preferowanej przez mieszkańców formie komunikacji.**

Zwracamy uwagę, że brak rozpatrzenia petycji stanowiłby podstawę do złożenia skargi do Wojewody Kujawsko-Pomorskiego na mocy:

- art. 86 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym,
- art. 227 i art. 229 pkt 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 572) w nawiązaniu do art. 223 §2.

Wyrażamy gotowość osobistego przedstawienia niniejszej petycji podczas sesji Rady Miasta Włocławek i wzięcia udziału w debacie.

Wyrażamy zgodę na publikację treści petycji w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miasta Włocławek.

Z uszanowaniem,

Lider Klubu Konfederacji Miasta Włocławek

Paweł Rudnicki