

RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

dotyczących „Budowy tunelu drogowego pod linią kolejową nr 18,
łąącego ul. Okrzei z ul. Węglową
– Multimodalne centrum przesiadkowe – etap III”.





1. Wstęp

Niniejszy raport przedstawia przebieg i wnioski ze spotkania konsultacyjnego z mieszkańcami Włocławka. Odbyło się ono we wtorek 3 lutego w godz. 17:00 – 18:30 w sali nr 4 (sali sesyjnej) Urzędu Miasta Włocławek przy ul. Zielony Rynek 11/13.

Planowana inwestycja - Budowy tunelu drogowego pod linią kolejową nr 18, łączącego ul. Okrzei z ul. Węglową (zwana dalej „Inwestycją”) - ma na celu poprawę układu komunikacyjnego miasta, zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego oraz usprawnienie połączeń pomiędzy północną i południową częścią Włocławka w rejonie linii kolejowej nr 18. Projekt stanowi kolejny etap rozwoju multimodalnego centrum przesiadkowego i istotny element miejskiej infrastruktury transportowej.

Zakres opracowania obejmuje w szczególności przebudowę skrzyżowania ul. Okrzei (w ciągu drogi krajowej nr 91) z ul. P.O.W., budowę tunelu drogowego pod linią kolejową nr 18, łączącego ul. Okrzei z ul. Węglową, a także budowę podziemnego przejścia pieszo-rowerowego pod torami kolejowymi. Projekt przewiduje również rozwiązania układu drogowego w zakresie połączenia projektowanego skrzyżowania z ul. Spółdzielczą, połączenia ul. Kaliskiej z tunelem pieszo-rowerowym oraz połączenia ul. Kaliskiej z ul. Węglową. W ramach inwestycji planowana jest także rozbiórka istniejącego przejazdu kolejowego.

Przedmiotem konsultacji społecznych były również kwestie: likwidacji funkcjonującego obecnie przejścia pieszego w ciągu ul. Kaliskiej, budowa tunelu drogowego w ciągu ul. Wienieckiej, likwidacja przejazdów kolejowych w ciągu ul. Szpitalnej oraz ul. Wienieckiej.

Spotkanie było okazją do poznania założeń pomysłu, wyrażenia opinii oraz wspólnej dyskusji nad proponowanymi rozwiązaniami. Uczestnicy zadawali pytania, dzielili się wątpliwościami, a po zakończeniu spotkania mieli okazję do osobistej rozmowy z przedstawicielami Urzędu Miasta.



W spotkaniu wzięło udział 36 osób. Z ramienia Urzędu Miasta w spotkaniu uczestniczyli:

- Prezydent Miasta Włocławek – Krzysztof Kukucki
- Zastępca Prezydenta – Jarosław Zdanowski
- Dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg i Zieleni we Włocławku – Tomasz Celmer
- Dyrektor Wydziału Dróg, Transportu Zbiorowego i Energii – Sebastian Górka

Wśród uczestników spotkania obecni byli m.in. przedstawiciele środowiska osób z niepełnosprawnościami, reprezentanci Zakładu Aktywności Zawodowej we Włocławku.

Informacja o spotkaniu została opublikowana na stronie internetowej Urzędu Miasta (wraz z plikami do pobrania: planem sytuacyjnym i koncepcją programowo-przestrzenną)¹ oraz w mediach społecznościowych².

Spotkanie prowadził niezależny moderator – Witold Jankowiak.

¹ https://wloclawek.eu/aktualnosc-9052-budowa_tunelu_drogowego_pod_linia.html oraz https://wloclawek.eu/aktualnosc-9069-budowa_tunelu_laczacego_ul_okrzei_z_ul.html

² Zestawienie linków do stron internetowych i portali, na których opublikowano informację o organizacji spotkania, umieszczona na końcu niniejszego raportu.



2. Wprowadzenie Prezydenta Miasta Włocławek

Po przywitaniu zebranych Prezydent wspomniał, że pomysł budowy przejścia podziemnego pod torami na wysokości ul. Węglowej nie jest nowy, bo pierwsze o nim zapisy pochodzą już z 1938 roku. Zaznaczył także, że inwestycja znajduje się na etapie przedprojektowym, a więc nie dysponujemy jeszcze projektem zawierającym konkretne rozwiązania, lecz pomysłem skonkretyzowanym w postaci planu sytuacyjnego (wyświetlonym na dużym ekranie) i koncepcją programowo-przestrzenną. A więc uwagi zebranych mieszkańców mogą być z powodzeniem uwzględniane. Aktualnie Miasto stara się o pozyskanie środków zewnętrznych na realizację inwestycji. Podkreślił także, że Inwestycja jest na zupełnie innym etapie prac niż tunel w ciągu ulicy Wienieckiej, który oczekuje na ostateczne zgody administracyjne, zabezpieczone są środki na jej realizację i jest szansa, że prace ruszą w 2026 roku.

Następnie Prezydent wskazał, że Inwestycja składa się z dwóch zasadniczych elementów, tj. tunelu pieszo-rowerowego biegnącego pod torami oraz ronda turbinowego. Z kolei tunel też ma dwa odrębne elementy, ponieważ ich rzędne są odmienne. Tunel drogowy musi być położony głębiej niż pieszo-rowerowy. Wyjaśnił, że to właśnie z powodu wymaganej przepisami prawa głębokości droga ma charakterystyczny „zawijas”, który jest konieczny po to, aby wjazd i wyjazd nie były zbyt strome.

Założeniem Inwestycji było, aby zachować istniejący układ komunikacyjny. Generalnym zaś nastawieniem PKP jest, aby maksymalnie zmniejszyć liczbę kolizyjnych przejazdów kolejowych przez linię kolejową. Po realizacji Inwestycji jedynym przejazdem kolizyjnym na terenie Miasta będzie ten w ciągu ul. Hutniczej. Prezydent opisał też pomysł dotyczący wylotów tunelu od strony Ronda Kokoszki oraz nowego ronda turbinowego na skrzyżowaniu ulic Kaliskiego i POW.

Poruszył też kwestię multimodalnego centrum przesiadkowego, które z racji prognozowanego wzrostu obłożenia będzie się rozbudowywało. Koncepcja inwestycji uwzględnia również ten aspekt i pozwala na zabezpieczenie terenów i ciągów komunikacyjnych na potrzeby rozbudowy infrastruktury transportu publicznego.

Wyjaśniono także, że pozyskane ewentualnie dofinansowanie wiąże się z deklaracją rezygnacji z przejazdu kolejowego w ciągu ul. Szpitalnej. Prezydent zaznaczył, że realizacja Inwestycji w przypadku pozyskania dofinansowania nastąpi w czasie trzech lub czterech lat, lecz z pewnością dopiero wtedy, gdy tunel w ciągu ul. Winieckiej zostanie oddany do użytku mieszkańców.



3. Przebieg dyskusji, zadane pytania i zgłoszone postulaty

- a) Pierwsze postulaty dotyczyły wylotu tunelu pieszo-rowerowego, który w koncepcji jest umieszczony blisko wjazdu do posesji leżących pomiędzy torami a ul. Węglową. Zaproponowano przeniesienie wylotu prosto w ul. Węglową.

W odpowiedzi Prezydent podkreślił, że ta uwaga zostanie rozpatrzona na etapie projektowym.

- b) Zwrócono też uwagę na ryzyko korkowania się ronda turbinowego z powodu samochodów, które skręcając w ul. Spółdzielczą muszą przepuścić i pieszych, i rowerzystów.



W odpowiedzi zwrócono uwagę, że prognozowane natężenie ruchu po zakończeniu Inwestycji nie będzie większe, niż aktualnie. Planowany układ przejść dla pieszych powinien skutecznie rozładować ruch pieszy i rowerowy nawet lepiej, niż to jest do tej pory.

Zapewniono jednak, że projektanci zweryfikują ryzyko blokowania się ruchu z powodu ruchu pieszych oraz skręcających aut.

- c) Zapytano o możliwość wjazdu z ul. Węglowej do tunelu.

W odpowiedzi wskazano, że ten problem wymaga rozbudowy Ronda Kokoszka, co jest technicznie możliwe i plany inwestycyjne Miasta tę opcję uwzględniają.

- d) Padło pytanie o przebieg tunelu, skąd się wzięł charakterystyczny „zawijas”.

W odpowiedzi wyjaśniono, że jest to jedyny sposób na zniwelowanie wymaganej głębokości tunelu pod torami. Chodzi o to, że redukcja wysokości zajadu i podjazdu wymaga dodatkowych metrów, aby nie były zbyt strome, stąd przedłużono przebieg drogi w kształcie „zawijasa”. Nie ma innej technicznej możliwości.

- e) Zaznaczono, że konsekwencją wyprowadzenia tunelu drogowego prosto w ulicę Kaliską byłyby zmiany w układzie komunikacyjnym, tj. ul. Węglowa i Długa byłyby ulicami ślepyimi. A to z kolei oznacza zmiany w przebiegu linii komunikacji miejskiej. A tego Miasto wolałoby uniknąć. Co więcej, wymogi techniczne dot. drogi (np. zachowanie skrajni) przemawiają za wyprowadzaniem tunelu w ul. Węglową. Natomiast wątpliwości właścicieli przyległych posesji i ich mieszkańców są jak najbardziej uzasadnione i że będą brane pod uwagę, także na drodze indywidualnych konsultacji. Zapewniono zachowanie pełnej dostępności do budynków leżących w pobliżu miejsca Inwestycji.

- f) Poinformowano, że szczegółowe rozwiązania takie jak wentylacja tunelu i wyprowadzenie spalin będą ustalane na etapie projektu, z pewnością instalacje nie będą uciążliwe dla przyległych budynków.

- g) Zwrócono uwagę, że na już koncepcji przewidziano konieczność wykupu budynków, ale na konkretne decyzje trzeba poczekać do czasu opracowania pełnej dokumentacji projektowej.

- h) Zapytano o termin realizacji Inwestycji i ewentualnego wykupu terenów. Zwrócono uwagę, że wykup części niektórych działek, niezbędny dla realizacji Inwestycji, w konsekwencji oznacza spadek wartości pozostałej części tych działek, a czasem wręcz oznacza utratę ich funkcjonalności. Z tego powodu należy wykupić całość działki.

W odpowiedzi wskazano na możliwość wcześniejszego wykupu nieruchomości, zaproponowano indywidualne ustalenia z Zastępcą Prezydenta. W zakresie wykupu działek Urząd Miasta musi stosować procedury i działać zgodnie z dokumentacją. Prezydent zaprosił mieszkańców na indywidualne spotkanie w celu wyjaśnienia kwestii. Do obecnego na spotkaniu zastępcy prezydenta Jarosława Zdanowskiego umówiło się dwóch mieszkańców:



- Pan R.D. z ul. Okrzei
- Pan M.K. z ul. Okrzei

- i) Zadeklarowano dostępność dla zainteresowanych mieszkańców dokumentacji projektowej i szczegółowych rozwiązań.
- j) Kolejny głos dotyczył zachowania dostępności Inwestycji dla osób ze szczególnymi potrzebami, także w kontekście ścieżki rowerowej.

W odpowiedzi zwrócono uwagę, że zasada uniwersalnego projektowania wymusza zachowanie pełnej dostępności zgodnie z przepisami i warunkami technicznymi. W tym przypadku jest to po prostu wymóg prawny i z pewnością dostępność zostanie zachowana.

- k) Następnie zwrócono uwagę na „dziki parking” w pobliżu przejazdu kolejowego.

W odpowiedzi Prezydent wskazał lokalizację nowych miejsc parkingowych przy zjeździe z ronda turbinowego.

- l) Zadano pytanie o możliwość udrożnienia naziemnego przejazdu kolejowego (kolizyjnego) pomiędzy ulicami Okrzei i Kaliską.

W odpowiedzi wskazano, że przynajmniej od kilkunastu lat stanowisko PKP jest niezmiennie – nie ma możliwości przejazdu przez kolejowy plac manewrowy, a dodatkowo podkreśla się tendencję do likwidacji kolizyjnych przejazdów.

- m) Zasugerowano zachowanie przejazdu kolejowego w ciągu ulicy Szpitalnej, z którego mieszkańcy korzystają, a dodatkowo jest on alternatywą (także awaryjną) dla innych przejazdów.

W odpowiedzi wskazano, że jest to możliwe pod warunkiem rezygnacji z dofinansowania, a jest to rząd kwoty 50-60 milionów złotych. Takie są po prostu wymogi otrzymania dofinansowania. I tę sprawę należy zważyć. Wyjaśniono, że w kontekście przejazdów pod torami w ciągu ulic Wienieckiej, Kapitulnej i Kaliskiej, przejazd w ciągu ul. Szpitalnej nie wydaje się konieczny.

- n) Zapytano o możliwość budowy ronda turbinowego na skrzyżowaniu ulic Okrzei, Kaliskiej i POW niezależnie od budowy tunelu albo wobec opóźnień w przystąpieniu do jego budowy.

W odpowiedzi wskazano, że jest to możliwe, choć w takim przypadku, m.in. ze względu na konieczne nakłady inwestycyjne, nie będzie to niestety inwestycja pierwszej potrzeby, jakkolwiek jest potrzebna i uzasadniona.

- o) Uczestnicy spotkania gremialnie wyrazili poparcie dla realizacji inwestycji i zrozumienie dla konieczności jej realizacji, choć są świadomi, że ważne są szczegółowe rozwiązania projektowe i dyskusja o nich jest jeszcze przed nami.

- p) Zwrócono uwagę na dostępność materiałów (planu sytuacyjnego i koncepcji programowo-przestrzennej) na stronie internetowej Miasta. Prezydent podziękował zebrany, że mimo tej niedogodności tak licznie odpowiedzieli na zaproszenie Urzędu do udziału w spotkaniu. Przedstawiciele Urzędu Miasta zapewnili, że na etapie projektu i szczegółowych rozwiązań



zostanie zorganizowane spotkanie konsultacyjne, a informacja o nim dotrze do interesariuszy z odpowiednim wyprzedzeniem.

- q) Wyjaśniono ograniczone możliwości wpływu Urzędu na intensywność pracy Wykonawcy Inwestycji i jego pracowników. Pewnym ograniczeniem jest cisza nocna. Także dostępność środków finansowych może spowodować rozłożenie Inwestycji na etapy.
- r) Zgłoszono wątpliwość dot. ewentualnych szkód, np. uszkodzeń budynków stojących w pobliżu terenu inwestycji.

W odpowiedzi poinformowano o prawnym wymogu ubezpieczenia Wykonawcy Inwestycji, co zapewnia pokrycie kosztów ewentualnych szkód.

- s) Mieszkańcy zgłosili obawę o realizację samego przekopu tunelu, pytali czy ul. Węglowa nie zostanie odcięta od dojazdów do innych dróg oraz posesji prywatnych, również dla służb miejskich na czas realizacji inwestycji.

Wyjaśniono, że bezwykopowa technika realizacji przejazdu pod torami jest wymogiem PKP. Natomiast współczesne metody prac ziemnych nie są zbyt uciążliwe (np. z wykorzystaniem ścianek szczelnych), nawet jeśli są realizowane techniką wykopową. Zapewniono, że dojazd do posesji zostanie zachowany, a także np. odbiór śmieci. Natomiast właściciele budynków leżących pomiędzy torami a ulicą Węglową zostaną poproszeni na indywidualne konsultacje z Urzędem Miasta w celu wypracowania rozwiązań zapewniających dostęp.

- t) W kolejnym głosie podkreślono, że jedną z głównych przeszkód dla seniorów i innych osób ze szczególnymi potrzebami, utrudniających korzystanie z oferty różnych części Miasta, jest brak publicznych toalet.

W odpowiedzi Prezydent zapewnił, że jest świadomy tego problemu i zapewnił o tym, że na Placu Wolności w ramach jego przebudowy powstanie toaleta. Wskazał jednak, że doświadczenia Magistratu z publicznymi toaletami są bardzo różne, a dotyczą faktu, że toalety nie są wykorzystywane zgodnie z ich przeznaczeniem. Pewnym rozwiązaniem są toalety samoczyszczące.

- u) Zadano pytanie dot. lokalizacji przystanku autobusowego zlokalizowanego w pobliżu wylotu tunelu na ul. Węglowej.

W odpowiedzi zapewniono, że przystanek zostanie zachowany jeśli nie w aktualnej, to pobliskiej lokalizacji.

- v) Zaproponowano przedłużenie tunelu pieszo-rowerowego aż do ulicy Okrzei.

W odpowiedzi wskazano, że technicznie byłoby to bardzo trudne ze względu na istniejące zabudowania oraz przebieg linii mediów.

- w) Mieszkaniec zgłasza obawę o lokalizację wyjazdu ze ścieżki rowerowej od strony ul. Okrzei. Prezydent wyjaśnił, że wyjazd zlokalizowany jest tak, aby łączyć się bezpośrednio z przebiegającą wzdłuż ul. Okrzei ścieżką dróg rowerowych.



Po zakończeniu sesji pytań i odpowiedzi uczestnicy spotkania licznie zostali na sali i indywidualnie konsultowali się z obecnymi na sali przedstawicielami Urzędu Miasta. Uczestnicy spotkania mieli możliwość wypełniania ankiet i zapisania swoich uwag. Zebrano 14 formularzy. Wynika z nich generalne poparcie na realizacji Inwestycji. Na zadanie w ankiecie pytanie: „Czy uważasz, że zaprezentowane na spotkaniu rozwiązania w układzie komunikacyjnym budowy tunelu drogowego pod linią kolejową nr 18, łączącego ul. Okrzei z ul. Węglową – Multimodalne centrum przesiadkowe – etap III” są słuszne?” udzielono następujących odpowiedzi:

- Tak: 13 głosów
- Nie: 0 głosów
- Nie wiem: 0 głosów

Odpowiedzi opisowe (pisownia oryginalna):

„Generalna koncepcja programowo-przestrzenna jest prawidłowa i rozwiązuje bardzo ważny problem komunikacyjny połączenia centrum miasta z osiedlem Południe (ul. Wiejska, ul. Kaliska). W toku dalszych prac należy zwrócić uwagę na szczegółowe rozwiązanie, tak, aby wykluczyć konfliktogenne rozwiązania utrudniające życie i funkcjonowanie mieszkańców obszaru objętego inwestycją.”

„Postuluję również podjęcie działań, aby zachować przejazd z ul. Szpitalnej, jako alternatywę dojazdu na osiedle Zazamcze, które służy zarówno kierowcom, jak i służbom ratowniczym.”

„Słuszna koncepcja. Koncepcja z zablokowaniem ulic: Węglowej, Długiej i Smolnej jest zbyt uciążliwa.”

„Każde rozwiązanie poprawiające infrastrukturę jest słuszne. Na tym etapie dużo niewiadomych, poczekamy na fazę projektów.”

„Toalety przy nowo projektowanych inwestycjach.”

„Proszę o jak najszybszą realizację inwestycji, w przedstawiony w projekcie sposób.”

„Ścieżka pieszo-rowerowa powinna wychodzić prosto na ul. Kaliską. Powinno się przeprojektować wyjazd z tunelu samochodowego na rondzie Kokoszka, gdyż w obecnym projekcie nie można wjechać do tunelu z ul. Węglowej. Wprowadzenie wcześniejszej sygnalizacji drogowej (jak na Zakopiance), że tunel jest zakorkowany, aby kierowcy mogli wybrać inną drogę (dot. Okrzei i Wiejska).”

„Budowa ronda turbinowego na Falbance.”







Mapa z planem sytuacyjnym wykorzystana podczas spotkania



Zestawienie linków do stron internetowych i portali, na których opublikowano informacje o organizacji spotkania:

- https://www.wloclawek.eu/aktualnosc-9052-budowa_tunelu_drogowego_pod_linia.html
- https://www.wloclawek.eu/aktualnosc-9069-budowa_tunelu_laczacego_ul_okrzei_z_ul.html
- https://wlof.wloclawek.eu/aktualnosc-478-budowa_tunelu_drogowego_pod_linia.html
- <https://www.facebook.com/UMWloclawek/posts/pfbid0kB2T6Ut42KD3FvwdqnbcbMz95hKqQwGj8onCM3TUCFkF12b3AwWLspiphpoUNS9tl>
- <https://www.facebook.com/UMWloclawek/posts/pfbid02WD1hvfUP2zvq6RcR1oPgCXmLpijaYfokUdtz8qZww73MusXTtWFFTvPesDVkVMjsl>
- <https://www.facebook.com/UMWloclawek/posts/pfbid02JtYwKqQCSqhAL9o8DkM4n9HZZNEPwBVJJ7Rs2fkDUvpPjZNPTCxyY1QqYKakhAHel>
- <https://www.facebook.com/StowarzyszenieWlof/posts/pfbid02L4v8xhs7c7YFa2xew95JAJYcAkXwHYff1crsw93uzUK2W38Ljv9mJAxASrBFyMSdl>
- <https://www.instagram.com/p/DUSxht4ChwN/>
- <https://www.instagram.com/p/DUQMrlfCeBr/>
- <https://www.instagram.com/p/DUF5OMNjhWv/>
- https://ddwloclawek.pl/pl/11_wiadomosci/89090_tunel-pod-torami-coraz-blizej-w-ratuszu-pokaza-plany-duzej-zmiany-w-miescie.html
- <https://q4.pl/aktualnosci/2026/01/29/budowa-tunelu-drogowego-pod-linia-kolejowa-nr-18-laczacego-ul-okrzei-z-ul-weglowa-multimodalne-centrum-przesiadkowe-etap-iii-konsultacje-spoeczne>
- <https://wloclaweknews.pl/wiadomosci/konsultacje-spoeczne-dotyczace-budowy-tunelu-drogowego-w-wloclawku>
- <https://wlc24.tv/index.php/2026/01/29/tunel-pod-linia-kolejowa-i-nowe-polaczenie-okrzei-weglowa-miasto-rusza-z-konsultacjami/?amp=1>
- <https://www.facebook.com/61571812678496/posts/w-dniu-3-lutego-br-o-godz-1700-w-sali-sesyjnej-urz%C4%99du-miasta-w%C5%82oc%C5%82awek-odb%C4%99d%C4%85-si/122149136078727089/>
- <https://www.facebook.com/groups/wloclawekiokolice/posts/2029750997806678/>
- <https://www.facebook.com/groups/2324753754489701/posts/3920922864872774/>
- <https://www.facebook.com/groups/158972691315072/posts/2049512888927700/>

raport opracował: Witold Jankowiak