

Fwd: List otwarty - publiczne zgłoszenie naruszeń prawa – Petycja do Rady Miasta Torunia z 2025-07-25
Temat: Fwd: List otwarty - publiczne zgłoszenie naruszeń prawa – Petycja do Rady Miasta Torunia z 2025-07-25
Nadawca: waib@um.torun.pl
Data: 28.07.2025, 07:35
Adresat: "d.krzesniewska@um.torun.pl" <d.krzesniewska@um.torun.pl>

--- Treść przekazanej wiadomości ---

Temat:List otwarty -publiczne zgłoszenie naruszeń prawa – Petycja do Rady Miasta Torunia z 2025-07-25
Data:Fri, 25 Jul 2025 18:19:41 +0200
Nadawca:arcadia-ekotest@wp.pl <arcadia-ekotest@wp.pl>
Adresat:prezydent <prezydent@um.torun.pl>, Miejski Zarząd Dróg Toruń <mzd@mzd.torun.pl>, mpu <mpu@mpu-torun.pl>, waib <waib@um.torun.pl>
Kopia:biurorzecznika <biurorzecznika@brpo.gov.pl>, wojewoda <wojewoda@bydgoszcz.uw.gov.pl>, mw.sekretariat <mw.sekretariat@kujawsko-pomorskie.pl>, rzecznik <rzecznik@um.torun.pl>, rzecznik <rzecznik@mzd.torun.pl>, rzecznik <rzecznik@kujawsko-pomorskie.pl>, info <info@klimat.gov.pl>, kancelaria <kancelaria@gddkia.gov.pl>

Ostrzeżenie! Wiadomość pochodzi spoza organizacji.
Uważaj na niebezpieczne załączniki oraz linki. Sprawdź nadawcę.

Inż.arch. Józef Czerny
Redaktor Naczelny Kwartalnika INNOWATOR
(oraz obecnie rejestrowanego Kwartalnika "Konstruktywna KRYTYKA SPOŁECZNA")
Instytut Rozwoju Zrównoważonego
GPT-ArCADia-EKOTEST
31-045 KRAKÓW
Skr poczt 374
www.architektura-praworzadnosci.pl

Kraków dnia 2035-07-25

List otwarty -publiczne zgłoszenie naruszeń prawa – Petycja do Rady Miasta Torunia z 2025-07-25

Przewodniczący Rady Miasta Torunia

Rada Miasta Torunia
ul. Wały gen. Sikorskiego
87-100 Toruń

Szanowni Państwo,

niniejszym przekazuje na ręce Rady Miasta Torunia **petycję dziennikarsko-prawno-eksperską oraz w rozumieniu art 51 ustawy z 24.06.2025 publiczne ujawnienie naruszeń prawa** oraz wniosek w sprawie pilnego przeanalizowania sytuacji prawnej, planistycznej i infrastrukturalnej, jaka zaistniała na skutek kontynuowania realizacji od 2006 układu komunikacyjnego miasta Torunia niezgodnie z obowiązującymi przepisami, planami wyższego rzędu oraz zasadami racjonalnego i zrównoważonego rozwoju.

W załączeniu przekazujemy **eksperski dokument analityczny** Instytutu Rozwoju Zrównoważonego GPT-ArCADia-EKOTEST w Toruniu i Krakowie pt.:

„Analiza błędów systemowych i naruszeń prawa w zakresie układu komunikacyjnego Torunia – w świetle obowiązujących przepisów polskich i prawa UE, planów ogólnych i dokumentów SUIKPZ 2006 i SUIKPZ 2018”, opracowany przez współpracujący z Instytutem zespół ekspertów ds. planowania przestrzennego, urbanistyki i prawa administracyjnego, oraz w wyniku wieloletnich rozmów z organizacjami społecznymi i mieszkańcami Torunia i Bydgoszczy m.in w ramach powołanego w czerwcu 2003 nie zorganizowanego Forum KPPOE (Kujawsko-pomorskie Porozumienie Organizacji Ekologicznych.)

14.08.2025, 15:21

Zasadnicze wnioski niniejszego opracowania będącego zwięzłym podsumowaniem prowadzonego przeze mnie w Toruniu od 1998 tzw niezależnego dziennikarskiego dochodzenia oraz urbanistycznego studium projektowego są następujące:

1. Obecny przebieg dróg krajowych DK91, DK15 i DK80 przez centrum Torunia narusza obowiązujące przepisy ustawy o drogach publicznych oraz nie respektuje dokumentów planowania ogólnego województwa kujawsko-pomorskiego a także narusza postanowienia dokumentu wpisania Toruńskiej Średniowiecznej Starówki na listę Światowego Dziedzictwa Kultury i objęcie ochroną UNESCO
2. Most wschodni oddany do użytku w 2013 r. oraz koncepcja jego lokalizacji oraz odejście od planowanego od 1975 i już planistycznie zlokalizowanego tranzytowego mostu w ciągu ul Waryńskiego oraz obecnie projektowany most zachodni zostały wprowadzone do planów miasta poprzez SUIKZP z 2006 r bez wykonania niezbędnych analiz urbanistycznych.
3. Studium SUIKZP 2006 i z 2018 zawiera **rażące błędy prawne, proceduralne i merytoryczne (np. nieprawdziwe twierdzenie że Toruń na prostokąt układ komunikacyjny, podczas gdy w architekturze to pojęcie jest zarezerwowane dla opisu układu współczesnych aglomeracji intensywnie rozbudowanych w XIX wieku takich jak Łódź znowu York, w odróżnieniu od miast historycznych takich jak Toruń mających zawsze tradycyjnie historyczne ukształtowany układ obwodnicowo-promienisty)** które skutkują nieważnością części ustaleń dotyczących układu komunikacyjnego.
4. Władze miasta przez dwie dekady nie uwzględniły alternatywnego i znacznie bardziej racjonalnego przebiegu obwodnicy śródmiejskiej (czyli "trasy północno -średnicowej" choć ją zachowały formalnie w SUIKZP z 2006 i 2018 podobnie jak most w ciągu ul Waryńskiego) wskazanego w koncepcjach z 1975, 1986 i 2002 roku.
5. Zachodnia część miasta, w tym historyczne osiedla Podgórze, Stawki, Rudak i Czerniewice, są od kilkunastu lat pozbawione racjonalnego połączenia z resztą miasta, co prowadzi do **systemowego wykluczenia komunikacyjnego i społecznego**.
6. Istnieją przesłanki, by uznać, że dalsze niezasadne kontynuowanie niezasadnych prac projektowych i inwestycyjnych na podstawie wadliwych ustaleń SUIKZP może nosić znamiona **działań z naruszeniem prawa i interesu publicznego o znamionach naruszenia art 232kk, 271 kk oraz art 272 i 273kk a także art 268 kk o 287kk** co powinno zostać niezwłocznie przeanalizowane przez RIO, WINB oraz właściwe Prokuratury Rejonowe w Toruniu, Bydgoszczy i Warszawie (w miejscu składania dokumentów potwierdzających nieprawdę.
7. O tych naruszeniach prawa były Prezydent Torunia Michał Zaleski był wielokrotnie informowany, podobnie jak Marszałek Kujawsko-pomorski i kolejni Wojewodowie Kujawsko-pomorscy jak i Prokuratura Rejonowa w Toruniu przez wielu kompetentnych inżynierów drogownictwa, urbanistów, ekologów i dziennikarzy a także posłów i senatorów wz jedyna reakcja byłego prezydenta Torunia i ze strony pracowników UM w postaci pomawiania tych osób że rzekomo "szkodzą rozwojowi Torunia" oraz podejmowania wobec tych osób dotkliwych życiowo, wizerunkowo i finansowo szykan i zakazanych w przepisach kpa, w konstytucji RP oraz art 8 obowiązującej Polskę od 24.03.2003 konwencji z Aarhus oraz w Dyrektywie 2019/1937 oraz w obowiązującej w pełni od 24.12.2024 polskiej ustawy o ochronie sygnalistów naruszeń prawa.

Niniejszym wnoszę formalnie do Rady Miasta Torunia o:

- zwołanie specjalnego posiedzenia Komisji Gospodarki Przestrzennej i Komunikacji w celu wystuchania głosu ekspertów i mieszkańców,
- powołanie niezależnego audytu prawno-planistycznego w zakresie dokumentów SUIKZP i infrastruktury drogowej,
- wstrzymanie prac nad nowymi inwestycjami drogowymi do czasu zakończenia audytu i ustalenia zgodności z prawem,
- zobowiązanie Prezydenta Miasta Torunia do przedstawienia kompletnej dokumentacji dotyczącej podstaw prawnych realizowanych inwestycji mostowych.

Proszę o uznanie mojej Petycji jako publicznego ujawnienia naruszeń prawa zgłaszanej zgłaszanego na podstawie art 4 i 51 ustawy o ochronie sygnalistów z 14.06.2024 oraz art 304 kpk i art 231b kk jako informacje jakie uzyskałem w związku z moją zawodową działalnością dziennikarską oraz prowadzenia zarejestrowanej w Toruniu od 1995 działalności gospodarczej biura projektowego -Instytut Ekorozwoju i Prokonsumenckiej Profilaktyki Zdrowotnej EKOTEST, wraz z przyznaniem statusu sygnalisty oraz proszę o potwierdzenie przyjęcia mojego zgłoszenia jako zgłoszenia sygnalisty naruszeń prawa oraz proszę o niezwłoczne podjęcie działań następczych mojego zgłoszenia zgodnych z ustawą z 14.06.2024 oraz art 6-12 kpa i art 77 kpa oraz art 77 Konstytucji RP

Wyrażam zgodę na publikację tej Petycji z moimi danymi.

Z poważaniem,
inż. arch. Józef Czerny

Załączniki które częściowo zostaną osobno dostane:

1. Dokument ekspercki: „Analiza błędów systemowych i naruszeń prawa w zakresie układu komunikacyjnego Torunia...”
2. Studium porównawcze koncepcji z 1975, 1986, 2002
3. Archiwalne mapy i wyciągi z dokumentów planistycznych
4. Zestawienie naruszeń procedur SUIKZP 2006

Pismo do Regionalnej Izby Obrachunkowej w Bydgoszczy

Kraków, dnia 25 lipca 2025 r.

inż. arch. Józef Czerny
Redaktor Naczelny Kwartalnika "INNOWATOR"
Instytut Rozwoju Zrównoważonego GPT-ArCADia-EKOTEST
31-045 Kraków, skr. poczt. 374

Regionalna Izba Obrachunkowa w Bydgoszczy
ul. Jagiellońska 27
85-097 Bydgoszcz

Szanowni Państwo,

Przekazuję niniejszym w trybie przepisów ustawy o Regionalnych Izbach Obrachunkowych oraz art. 6 i 9 ustawy o dostępie do informacji publicznej zawiadomienie o podejrzeniu występowania rażących nieprawidłowości budżetowych i finansowych związanych z lokalizacją i realizacją inwestycji drogowych na terenie Torunia w latach 1991–2025, w tym budowy mostu drogowego przez Wisłę niezgodnie z przepisami prawa, wymogami technicznymi dróg publicznych i zasadami wiedzy technicznej i bez wykonania wymaganych analiz urbanistycznych a jedynie poprzez mające znamiona naruszenia art 58 kc wprowadzenie nowej nie zasadnej lokalizacji do SUIKZP z 2006.

W załączeniu przekazuję dokument ekspercki pt. "Analiza błędów systemowych i naruszeń prawa w zakresie układu komunikacyjnego Torunia – w świetle obowiązujących przepisów, planów ogólnych i dokumentów SUIKZP 2006 i SUIKPZ 2018", stanowiący podstawę zawiadomienia.

Z wyrazami szacunku,
inż. arch. Józef Czerny

2. Pismo do Wojewody Kujawsko-Pomorskiego

Kraków, dnia 25 lipca 2025 r.

inż. arch. Józef Czerny
Redaktor Naczelny Kwartalnika "INNOWATOR"
Instytut Rozwoju Zrównoważonego GPT-ArCADia-EKOTEST ArCADia-EKOTEST
31-045 Kraków, skr. poczt. 374

Wojewoda Kujawsko-Pomorski
ul. Jagiellońska 3
87-100 Toruń

Szanowny Panie Wojewodo,

W ślad za moim w wcześniejszym wnioskiem w trybie art 145paragr.1 ust 2) zwracam się z moim publicznym apelem o pilne przeanalizowanie treści załączonego dokumentu eksperckiego dotyczącego rażących nieprawidłowości i niezgodności w planowaniu i

realizacji inwestycji drogowej w Toruniu na przestrzeni lat 1991-2025, w tym jako Rada Miasta Torunia w 2005-2010 i 2010-2013 z naruszeniem prawa m.in. ustawy o planowaniu przestrzennym, ustawy o finansach publicznych i szeregu ustaw branżowych, wymogów technicznych dróg publicznych i zasadami wiedzy technicznej i bez wykonania wymaganych analiz urbanistycznych a jedynie poprzez mające znamiona naruszenia art 58 kc wprowadzenie nowej niezasadnej lokalizacji do SUiKZP z 2006

Załączony dokument pt. "Analiza błędów systemowych i naruszeń prawa w zakresie układu komunikacyjnego Torunia" zawiera konkretne dane, wskazania personalne i fakty potwierdzające istnienie podstaw do interwencji nadzorczej.

Z poważaniem,
inż. arch. Józef

Dnia 25 lipca 2025 16:58 Media MS <media@klimat.gov.pl> napisał(a):

Szanowny Panie,

odpowiadając na przekazane wystąpienie informuję, że Ministerstwo Klimatu i Środowiska nie jest właściwe do jego rozpoznania.

Jak wynika z przekazanych załączników jest Pan w bezpośrednim kontakcie z właściwymi do rozpoznania opisanych w wystąpieniu spraw instytucjami.

Dlatego Ministerstwo Klimatu i Środowiska nie przekazuje tego wystąpienia do innych, właściwych w sprawie instytucji.

W razie dodatkowych pytań pozostajemy do dyspozycji pod adresem mailowym: media@klimat.gov.pl. W odniesieniu do zapoczątkowanych już spraw bardzo prosimy o zachowanie ciągłości korespondencji.

Zachęcamy również do śledzenia naszej strony internetowej, w tym zakładki [dla mediów](#) gdzie na bieżąco publikujemy briefy tematyczne, Q&A, nagrania z konferencji prasowych oraz zdjęcia z wydarzeń.

Przydatne strony:

- aktualności: <https://www.gov.pl/web/klimat/wiadomosci>
- komunikaty dla mediów: <https://www.gov.pl/web/klimat/komunikaty>
- materiały dla prasy: <https://www.gov.pl/web/klimat/dla-mediow>
- zdjęcia z wydarzeń: <https://www.flickr.com/photos/202388803@N08/>

Zachęcamy Państwa do subskrypcji naszego newslettera, aby regularnie otrzymywać zwięzłe podsumowania najważniejszych wiadomości. Zapisu można dokonać pod adresem: <https://www.gov.pl/web/klimat/newsletter-dla-mediow>.

Aby być na bieżąco z najważniejszymi informacjami oraz planowanymi wydarzeniami organizowanymi przez Ministerstwo Klimatu i Środowiska, zachęcamy Państwa do rejestracji w systemie obsługi mediów administracji RP – PressRoom: <https://www.gov.pl/web/pressroom>.

Z szacunkiem

Wydział Relacji z Mediami

Departament Edukacji i Komunikacji

Ministerstwo Klimatu i Środowiska

ul. Wawelska 52/54,

00-922 Warszawa

Ta wiadomość pocztowa i wszelkie załączone do niej pliki są poufne i podlegają ochronie prawnej. Jeśli nie jest Pani/Pan jej prawidłowym adresatem, jakiegokolwiek jej ujawnienie, reprodukcja, dystrybucja lub inne rozpowszechnienie, są ściśle zabronione. Jeśli otrzymała Pani/otrzymał Pan niniejszą wiadomość wskutek pomyłki, proszę o niezwłoczne powiadomienie nadawcy i usunięcie otrzymanych informacji.

Administratorem Pani/Pana danych osobowych jest Minister Klimatu i Środowiska. Pani/Pana dane osobowe będą przetwarzane w celu rozpatrzenia przesłanej korespondencji w sprawach pozostających w zakresie właściwości Ministra Klimatu i Środowiska. Może Pani/Pan napisać do administratora danych osobowych- na adres info@klimat.gov.pl, a do inspektora ochrony danych – na adres inspektor.ochrony.danych@klimat.gov.pl. Więcej informacji dotyczących przetwarzania danych osobowych w Ministerstwie Klimatu i Środowiska można uzyskać pod adresem <https://bip.mos.gov.pl/ministerstwo/przetwarzanie-danych-osobowych>.

From: arcadia-ekotest@wp.pl <arcadia-ekotest@wp.pl>

Sent: Thursday, July 17, 2025 10:39 AM

To: info <info@mrpips.gov.pl>; kontakt <kontakt@ms.gov.pl>; wnioski <wnioski@ms.gov.pl>; Info <info@klimat.gov.pl>; kancelaria <kancelaria@mi.gov.pl>; biuro rzecznika <biuro rzecznika@brpo.gov.pl>

Cc: mw.sekretariat <mw.sekretariat@kujawsko-pomorskie.pl>; wojewoda <wojewoda@bydgoszcz.uw.gov.pl>

Subject: Prejudycjalne i retoryczne pytanie czy Polska właściwie wdrożyła ustawę o sygnalistach w związku ,z treścią i interpretacja art 4 Ustawy z 14.06.2024 ?

Inż arch Józef Czerny

Redaktor Naczelny Kwartalnika INNOWATOR

Instytut Ekorozwoju ArCADia-EKOTEST

31-045 Kraków skr poczt 374

Ministera Rodziny Pracy i Polityki społecznej

Minister Sprawiedliwości

Ministra Klimatu i Ochrony Środowiska

Minister Infrastruktury

Rzecznik Praw Obywatelskich

Do wiadomości każdy czyjego interesu lub obowiązku sprawa dotyczy

List otwarty- Publiczne dziennikarskie zgłoszenie naruszeń prawa i prejudycjalne i retoryczne pytanie czy Polska właściwie wdrożyła ustawę o sygnalistach w związku ,z treścią i interpretacją przez MZD w Toruniu, oraz przez komórki ds Sygnalistów GDDKiA oraz Ministerstwa Infrastruktury art 4 Ustawy z 14.06.2024 że rzekomo nie mogą rozpatrzyć podnoszone przeze mnie od pół roku zgłoszenia sygnalisty gdyż wg nich nie jestem...zatrudnionym przez nich pracownikiem...mimo że jako zawodowo działający dziennikarz i projektant bez wątplenia spełniam kryteria art 4 Dyrektywy 2019/1937 oraz art 231bkk i art 8 Konwencji z Aarhus w związku z art 91 i 77 konstytucji RP

Niniejszym Prowadzącemu dziennikarski Państwo nawiszcza prawa da Petycja do Rady Miejskiej Torunia 1998-2025 05-25
naruszenia prawa przez Oddział GDDKiA w Bydgoszczy oraz wieloletnie działania i zaniechania MZD w Toruniu burzące racjonalny układ komunikacyjny Torunia przebiegu dróg krajowych przez Toruń przy współudziale i beczynności w tej sprawie kolejnych prezydentów Torunia od 1994 r a także beczynność i brak nadzoru w tej sprawie władz wojewódzkich województwa Kujawsko-pomorskiego a na dodatek podejmowaniu przeciw mi jako synaliście naruszeń prawa ochrony srodowiska od 1995 zakazanych w Dyrektywie 2019 /1937 i art 77 konstytucji RP urzdniczych a nawet sadowych dotkliwych, permnentnych i dyskryminujacych dzialań odwetowych.

Dlatego chciałbym jak zawodowo działający od 1998 dziennikarz prejudycjalne, publicznie i retoryczne zadac pytanie czy Polska "właściwie wdrożyła ustawę o sygnalistach" w związku ,z treścią i interpretacją przez MZD w Toruniu, oraz przez komórki ds Sygnalistów GDDKiA oraz Ministerstwa Infrastruktury art 4 Ustawy z 14.06.2024 że rzekomo nie mogą rozpatrzyć podnoszone przeze mnie od pół roku zgłoszeń sygnalisty gdyż nie jestem...zatrudnionym pracownikiem...mimo że jako zawodowo działający dziennikarz i projektant bez wątpienia spełniam kryteria art 4 Dyrektywy 2019/1937 oraz art 231bkk i art 8 Konwencji z Aarhus w związku z art 91 i 77 konstytucji RP

Chciałbym tu przypomnieć Polska była zobowiązana wdrożyć zgodnie z dyrektywą UE 2019/1937 i została ukarana 24.04.2026 kara ,7 mln euro i 40 tys euro za każdy dzień dalszej zwłoki czyli dodatkowo 2 mln euro oraz czy Polska nie łamie od 22 lat specustawą drogową z 10.03.2003 art 8 opublikowanej 23.03.2003 w Dz U ratyfikowaną przez Polskę konwencję z Aarhus o udziale społeczeństwa na każdym etapie decyzji dotyczących środowiska.

Dlatego niniejszym zwracam się do Państwa jako do Ministrów współodpowiedzialnych za wdrożenie do polskiego systemu prawnego Dyrektywy o ochronie sygnalistów oraz konwencji z Aarhus a także dostosowania polskiego prawa budowlanego do aktualnych wymogów ogłoszonego 11.12.2019 Europejskiego Zielonego Ładu z którym niezasadnie funkcjonująca w Polsce już od 22 lat spec ustawa drogową i polskie prawo budowlane są w jawnej sprzeczności.

Tak się bowiem składa że już w kwietniu 1998 jako ekolog o wykształceniu inżynierskim i zajmujący się zawodowo projektowaniem w dziedzinie ochrony środowiska i Ekorozwoju (Prowadząc własną firmę Instytut Ekorozwoju ArCADia-EKOTEST zarejestrowana w 1995 w Toruniu) stwierdziłem i udowadniam poważne korupcyjne naruszenia prawa przy projektowaniu budowie i eksploatacji A-1 i S10 pod Toruniem oraz DK91, DK15 i DK80.

Te nieprawidłowości zostały zapoczątkowane już w 1991 r przez byłego wojewodę Toruńskiego Bernarda Kwiatkowskiego poprzez niezasadne prawnie i technicznie połączenie przebiegu A-1 i S10 a GDDKiA w Bydgoszczy nie tylko nie chce tego stwierdzić ale by zakamuflować popełniane od 1991 naruszenia prawa i obejścia prawa w rozumieniu art 58 kc i art 156 §1 ust 2) niezasadny i niezgodny ze standardami prawa UE wspólny przebieg A-1 i S10 odcinka 11 km pod Toruniem chce rozszerzyć na cały przebieg A-1 między Toruniem Włocławkiem.

Przypominam że autostradę A-1 Polska podaje od lat 90-tych w wykazie polskiego przebiegu dróg w europejskiej sieci TEN-T który ma powstać do 2030 r a S10 jest podawana jako element sieci uzupełniającej TEN-T mającej powstać do 2040 r. Również w sieci kolejowej TEN-R Polska do 2019 podawała przebiegającą przez Toruń i Bydgoszcz linię KDP Warszawa- CPK- Płock -Włocławek - Toruń/Bydgoszcz Grudziądz - Gdańsk która miała powstać do 2030 r. Jednak z powodu powstałego z opisanych powyżej powodów " Toruńskiego komunikacyjnego węzła gordyjskiego" w 2019 w ramach przebiegu 1 kolejowej szprychy CPK podano przebieg omijający Toruń w przebiegu między Włocławkiem a Grudziądzem mimo że nie ma on żadnego ani technicznego ani ekonomicznego uzasadnienia. Na wysokości Golubia-Dobrzynia gdzie wskazano nowy przebieg, Dolina Drwęcy która miałaby on przeciąć w poprzek jest wyjątkowo rozległa i ma różnice wysokości aż do 50 m . Budowa właśnie tu Linii KDP wymagała by niezwykle kosztownej estakady przez całą Dolinę Drwęcy. Poza tym miasta które ta linia miałby połączyć nie należą wcale do wykluczonych komunikacyjnie a są za małe by zatrzymywała się na nich KDP natomiast zastała by przy tym przebiegu pominięta komunikacyjnie całą ok 600 tysięczną aglomeracją bydgosko-toruńską. Zwraca na to uwagę już mój list otwarty do zarządu CPK z 2020.

Dodam że latach 2001-2002 przeprowadziłem w moim biurze projektowym w konsultacji z znanymi mi urbanistami, inżynierami mostowymi , drogowymi i kolejnictwa koncepcyjne studium projektowe zamiany planowanego od 1975 centralnego 6- pasmowego mostu w ciągu ul Waryńskiego na koncepcje 2 mostów obwodnicowych wschodniego i zachodniego których lokalizacja mogła i miał być połączona z budową 2 tuneli dla prostego przebiegu 2 linii KDP w kierunku Grudziądza i do Bydgoszczy. Dnia 17.12.2002 napisałem i wręczyłem na pierwszym możliwym terminie spotkania z nowo wybranym prezydentem z Michałem Zaleskim list otwarty w tej sprawie sygnalizując uproszczone wnioski projektowe z mojej studialnej koncepcji projektowej. Niestety Prezydent przyjął z tego listu tylko wyrwaną z kontekstu mojego kompleksowego projektu tylko wadliwie odczytane wskazania lokalizacyjne mostu wschodniego i zachodniego jako koncepcje własną z naruszeniem przepisu karnego art 115 ustawy o prawach autorskich. Mało tego do wdrożenia tego wyrwanego z całościowego kontekstu mojego projektu "ukradzionego pomysłu inwestycyjnego na most wschodni i zachodni" wbrew zapisom art 25-27kpa i wbrew ostrzeżeniom mojego listu otwartego o toruńskim układzie korupcyjnym stworzonym przez byłych współpracowników wojewody toruńskiego Prezydent powołał właśnie jako swojego pełnomocnika do spraw inwestycji byłego wojewodę Toruńskiego. Ponieważ w 2006 bez wykonania żadnego opracowania urbanistycznego (jak to udowadnia załączona odpowiedź na moje zapytanie dziennikarskie Dyrektor Miejskiej Pracowni Urbanistycznej a także złączona odpowiedź

Z poważaniem

Inż arch Józef Jerzy Czerny

Czy Polska właściwie implementowała ustawa z 14.06.2024 Dyrektywe 2019/1937 o ochronie sygnalistów do czego była zobowiązana do 17.12.2021 (Ocena filologiczna)

Polska po kilkuletnich ciągnących się w nieskonczoność konsultacjach prawnych nagle po wyroku TSUE ogłaszającym 24.03.2024 karę 7 mln euro i 40.000 z każdy dalszy dzień ze zwłoki za nie wdrożenie przez Polskę do 17.12.2021 Dyrektywy 2019/1937 w trybie pilnym uchwalila w półtora miesiąca 14.06 .2024 "Ustawę o Sygnalistach". Tymczasem, jak się wydaje, treść Ustawy nie wdrożyła odpowiednio celów dyrektywy opisanych we wstępie w 11 punktach "ratio legis" dyrektywy ani nawet właściwego rozumienia pojęcia "sygnalista" które powstało najpierw na gruncie prawa amerykańskiego, gdzie ono powstało i jest powszechnie stosowane określenie "Whistleblower". W Polsce jednak jak się okazuje po roku wprowadzenia ustawy w życie podmioty centralne lub samorządowe którym zgłasza nierządowosci i naruszenia prawa interpretuja art 4 tej ustawy w sposób zawiązajacy i zupełnie nie zgodny z umiedzynarodowionym amerykańskim terminem twierdząc , że artykuł ten rzekomo warunkuje możliwość uznania zgłoszenia jako zgłoszenia sygnalisty od "podjecia pracy sygnalisty w określonej placówce". Tymczasem już na wstępie, z Anglojęzyvczej encyklopedii Inwestopedia wynika, że Whistleblower, to osoba, która zgłasza zastrzeżenia dotyczące "pracy określonej placówki" . A więc *pracy, operowania, funkcjonowania, działania* "placówki", a nie "pracy tego konkretnego sygnalisty" (np. w tej placówce). W każdym razie, kluczowe jest tu "funkcjonowanie placówki", a nie "osoby", bo to ona (placówka, Instytucja, firma) ma funkcjonować "prawidłowo", a sygnalista jest osobą która z zewnątrz lub od wewnątrz zauważa niezgodności z prawem pracy (funkcjonowania) danej instytucji i chce (a nawet wg art 304 kpk ma taki społeczny ustawowy obowiazek) zgłosić organom kontrolnym te nieprawidłowości. Albo też działanie tej placówki w jakiś inny sposób jej dotyczy, dotyczy jej praw czy interesów i stąd zauważyła ewidentne nieprawidłowości funkcjonowania tej placówki .

Portal Inwestopedia wyraźnie wskazuje, że zatem Whistleblower to jakakolwiek praktycznie osoba, która ma jakikolwiek rzeczowy cel zwrócenia uwagi na sposob i standardy pracy określonej placówki. Na przykład wcale nie musi to być "pracownik", obecny, przeszły lub przyszły, Może to być osoba, która ma np. zamiar podpisać jakiś kontrakt z tą placówką i zapoznawała się z funkcjonowaniem danej instytucji , albo kiedyś uczestniczyła w przetargu organizowanym przez ta instytucje i dostrzegła np. niewykonalność prawna i finansowa projektu na który ogłoszono przetarg, jak to właśnie miało miejsce w moim przypadku gdy zgłosiłem w 2019 r jako inżynier architekt moje biuro projektowe "ArCADia -EKOTEST " zarejestrowane jako prywatna działalność gospodarcza biuro projektowe w 2019 do udziału w przetargu ogłoszonym przez MZD w toruniu na projekt mostu zachodniego . W USA pojęcie Whistleblower jest niezmiernie popularne. Od szeregu lat wszystkie niemal urzędy, włącznie z Pentagonem, mają różne "gorące linie" dla Whistleblowers. Rozwiązanie to jest, można powiedzieć, rezolutnym innowacyjnym sposobem podnoszenia jakości standardów, a więc też nadążania z innowacjami, które wypadają, by były zastosowane. Dzięki temu nowoczesna społeczność sama motywuje się do rozwoju, do wygody, do podnoszenia poziomu życia, bez wzywania do pomocy np. organów ścigania, gdzie ludzie zwykle się skarżą gdy coś im doskwiera. Whistleblower to zatem rozwiązanie "pokojuwe". Zamiast kogoś oskarżać, "sygnalizuje". Np. grupa osób, spełniających takie kryteria Whistleblowers otrzymała nagrodę od szefów Gieldy Amerykańskiej za zgłoszenie ogromnych strat finansowych z niektórych mechanizmów. Istnieją całe portale "Whistleblowers", a niektórzy dziennikarze określają się jako "Whistleblowers" gdy ich zamysłem jest sugestywnie sygnalizować konieczność niektórych zmian. (Jest to po prostu słowo, nastawione na transfer informacji, że osoba nie tylko coś opisuje ale chce wywołać reakcję na to).

Tak więc jest to rodzaj innowacyjnego rozwiązania demokratycznego. Dzięki temu liczne placówki, w tym publiczne (oraz Instytucje Demokratyczne) są pod ciągłym, żywym "nadzorem społecznym", niekoniecznie ze strony własnych pracowników.

W Polsce, jak się wydaje nie do końca zrozumiano zamysł samego pojęcia "Whistleblower", może zresztą dlatego, że to twórcze i kreatywne słowo, kojarzące się bezpośrednio z "gwizdaniem" i "gwizdkiem" ("to whistle", "whistle"), różni się trzonem od słowa "sygnalista". W słowie "Whistleblower" nie ma de facto trzonu słowa "sygnalista", które (nomen omen) sygnalizuje, że "ktoś sygnalizuje coś komuś". Aby coś zasygnalizować, trzeba zasygnalizować to "komuś" - musi być "odbiorca" tego sygnału. Więc to sugeruje, że na przykład "sygnalista" musi być w pewnej "odległości", czy komunikacyjnym związku z tym odbiorcą. Natomiast "gwizdać" (whistle) można "gdziekolwiek". Wcale nie jest potrzebny jakiś konkretny "odbiorca". (Stąd na przykład jest analogiczne pojęcie Polskie "wygwizdać coś, kogoś". Nie ma to znaczenie gdzie, ani jaka jest relacja gwizdającego z wygwizdywanym. Poza tym określenie "gwizdać" (whistle) jest o wiele luźniejsze niż "sygnalizować". W potocznym rozumieniu słowa "gwizdać", gwizdże się na przykład na przerwie w szkole, dla zabawy czy dla rozładowania atmosfery albo napięcia. Albo też gwizdże się dla zabawy zamiast śpiewać. Można też "gwizdać na coś" w rozumieniu – lekceważyć to. Tak więc "to whistle" jest znacznie lżejszym słowem niż "to signal" (sygnalizować). Niestety, w Europie Wschodniej wiele rzeczy jest poważnych, zamiast przyjaznych, nieraz zanadto poważnych, a w efekcie są tu ciągle problemy, zamiast lekkiego i w pełni szczęśliwego życia. Urzędy obecnie na przykład 2025, 15:21

rozpatrują zgłoszenia i w tym celu nie powinni być ich pracownikami. Według Rady Miasta Torunia z 2025-07-25, że aby być sygnalistą, trzeba być ich pracownikiem. Dzięki temu udaje się im całkowicie pomijać treści merytoryczne, kierowanych do nich uwag. Dokonywanie "whistleblowingu" jest formą zapobiegania konfliktów. Jednak w Polsce nie wiadomo, gdzie go dokonać jeśli faktycznie okazałoby się, że Ustawa w Polsce nie odzwierciedliła zamysłu z krajów, jak np. USA, na gruncie której to kultury wyrosło to pojęcie. Czyli z kolei nie ustosunkowywanie się przez Urzędy w Polsce merytorycznie do "sygnałów" nie od pracowników, tworzy sytuację w skutkach jak "strajk Włoski", gdzie urzędnicy trzymają się nader starannie procedur. W tym przypadku nie przyjmą zgłoszenia od osoby nie będącej pracownikiem, a tym samym jeśli ma ona jakieś ważne uwagi, w końcu pozostaje jej zgłosić je w sądzie czy prokuraturze. To zaś nie rozwiązuje problemów i konfliktów, ani nie wprowadza zmian, tylko nawarstwia problemy i spory. Jednak społeczność w Polsce nie jest jeszcze przyzwyczajona do wielu innowacyjnych *mechanizmów korekcyjnych*. (Np. *whistleblowing jest w zamysle takim mechanizmem*).

inż. arch. Józef Jerzy Czerny

Dnia 24 lipca 2025 15:30 arcadia-ekotest@wp.pl <arcadia-ekotest@wp.pl> napisał(a):

inż. arch. Józef Czerny

Redaktor Naczelny Kwartalnika "INNOWATOR" i obecnie rejestrowanego kwartalnika:
"Konstruktywna KRYTYKA SPOŁECZNA"
31-045 Kraków
skr poczt 374
www.architektura-praworzadnosci.pl

Kraków 24.07.2025

Dyrektor MZD w Toruniu
Dyrektor MPU w Toruniu

Do wiadomości:
Kujawsko-pomorskie organy kontroli Państwowej i Samorządowej

Proszę o potwierdzenie że Państwa brak odpowiedzi na poniższe moje pytania jest Państwa zgodą na publikację Państwa wypowiedzi zawartych w Państwa pismach oraz że ze strony MZD nie macie Państwo żadnych kontrargumentów do mojej oceny prawnej i merytorycznej podnoszonej już od września 2019 niewykonalności wg Państwa wskazań lokalizacyjnych już wykonanego projektu mostu zachodniego.

W nawiązaniu do mojego zapytania dziennikarskiego z 22.07.2025 chce Państwu zwrócić uwagę, że w dniu wczorajszym Premier Donald Tusk przedstawiając nowy skład rządu powiedział, że **kandydatura Waldemara Żurka na ministra sprawiedliwości, a także powrót Marcina Kierwińskiego na ministra spraw wewnętrznych są symboliczne**. Podkreślił, że „ci, którzy do tej pory czynili złe rzeczy, niech wiedzą, że nie ma świętych krów”. „Niech nikt nie myśli, że zrezygnowałem, czy koalicja zrezygnowała z przywracania ładu moralnego w polskiej polityce sprawiedliwości, odpowiedzialności i rozliczalności poprzedniej władzy i przestrzegania i egzekucji prawa. Nie będzie świętych krów” -

[Decyzja Tuska to "prezent" dla Nawrockiego. Prof. Dudek wymienił nazwisko](#)

Z wracam Państwu na to uwagę przypominając że wywiad z Państwem próbuje już umówić od końca maja kiedy Rzecznik Prasowa MZD potwierdziła zgodę i gotowość do przeprowadzenia wywiadu prosząc jednocześnie żebym zgodził się na termin po 1.06.2025. Oczywiście domyśliłem się że domyślnie liczyliście i czekaliście Państwo na sytuację zupełnie innego wyniku wyborów prezydenckich które w Państwa mniemaniu miały dać całkiem inny wynik który w Państwa kalkulacji miał być politycznie ekorstniejszą dla wyjaśnienia zgłaszanej przeze mnie od września 2019 niewykonalności lokalizacji mostu zachodniego z SUIKZP z 2006 i 2018 (gdy Prezydentem Polski został kandydat z tej samej Partii co Prezydent Miasta Torunia, Marszałek i Wojewoda Kujawsko-pomorski i Premier....) A ponieważ tak się nie stał w mojej ocenie utrudniacie mi obecnie Państwo już drugi miesiąc (już dwurotnie przedłużałem w związku z tym datę rozpoczęcia dziania gospodarczej - obecnie na 15.10.2025) przeprowadzenia wywiadu na który wyraziliście już w maju zgodę, a także udostępnienie informacji publicznej. Przypominam, że zgodnie z polskim prawem prasowym na mnie jako redaktorze naczelnym spoczywa obowiązek autoryzacji przed publikacją Państwa odpowiedzi. W mojej ocenie strategia którą Państwo przyjęliście, tylko pogarsza a nie poprawia zaisniała od 2018 sytuację niewykonanego projektowo lub finansowo projektu mostu zachodniego, bo wkrótce mogą zacząć wychodzić na jaw kolejne unieważnione decyzje

lokizacyjne, Rozwiązanie projektu wiodzące do niegospodarczo Podjęcie Rady Miasta w Toruniu 2025-07-25 przez niedopełnianie obowiązków lub przekraczaniu uprawnień.

<https://ototorun.pl/artyku/spolecznicy-nie-skladaja-n1724386>

Wybór na ministra Sprawiedliwości krakowskiego Sędziego który sam przez 12 lat doświadczał (podobnie jak ja od 2003 w Toruniu) zakazanych w UE dyrektywa 2019 /1937 oraz obecną polską ustawą o ochronie sygnalistów urzędniczych i sadowych działań odwetowych za krytykę funkcjonowania polskiego wyniaru sprawiedliwości jest kolejnym dowodem, że obecne brzmienie Polskiej ustawy o sygnalistach będzie musiało zostać skorygowane.

W tej sytuacji w razie dalszej de facto odmowy udzielenia dziennikarskich informacji i przeprowadzenia wywiadu, na który już w maju wyraził Państwo zgodę jestem przygotowany by w sytuacji projektu mostu zachodniego przeprowadzić wywiad ...z Chatem GPT, którego odpowiedzi jak się możecie Państwa są zero-jedynkowe i jednoznacznie niekorzystne dla oceny lokalizacji mostu zachodniego i wschodniego w Toruniu. Jeżeli do końca tego tygodnia nie otrzymam Państwa odpowiedzi uznaję, że nie mają Państwo żadnych kontrargumentów na padające krytyczne wypowiedzi w mojej poniżej załączonej mojej dziennikarskiej rozmowie ...z Chatem GPT oraz zwrócę się o komentarz ...o autoryzację prawną tych sformułowań AI w tej sprawie do krakowskich uczelni Technicznych i Prawnych, a także oczywiście do instytucji kontrolnych (np. RIO)

Z poważaniem

inż arch Józef Czerny

Dnia 23 lipca 2025 16:48 Centralna Ewidencja i Informacja o Działalności Gospodarczej <ceidg-noreply@ceidg.gov.pl> napisał(a):

Dzień dobry.

Potwierdzenie dokonania zmian

Wpis odnośnie wniosku o numerze 001402707/2025 został zmieniony.

Aktualna wersja wpisu, z możliwością pobrania zaświadczenia, znajduje się pod adresem:

<https://aplikacja.ceidg.gov.pl/ceidg/ceidg.public.ui/SearchDetails.aspx?Id=e6764d60-98a8-4bc8-830c-d14f3934698a>

Dnia 22 lipca 2025 15:33 arcadia-ekotest@wp.pl <arcadia-ekotest@wp.pl> napisał(a):

Szanowni Państwo

Proszę o potwierdzenie że Państwa brak odpowiedzi na poniższe moje pytania jest Państwa zgodą na publikację w moim wywiadzie Państwa wypowiedzi zawartych w Państwa piśmie własnym komentarzem.

Mój komentarz będzie dotyczył stwierdzanej przez mnie od 2019 niewykonalności mostu zachodniego jako ponadlokalnej drogi obwodnicowej dla drogi DK15, a związku z tym wobec podobnej niewykonalności poprowadzenia DK 91 ul Wschodnia oraz wobec faktu braku poparcia SUIKZP z ,2006 żadną analizą urbanistyczną wniesionej wówczas zmiany planów 6 pasmowego mostu w ciągu ul Waryńskiego dla dróg krajowych FK 91 DK 15 na dwa mosty obwodnicowe nie miała żadnego uzasadnienia merytorycznego. Czy zgadzacie się Państwo z takim stwierdzeniem i z taką oceną obecnej sytuacji układu komunikacyjnego Torunia?

Z poważaniem

Inż arch Józef Czerny

Dnia 18 lipca 2025 07:42 arcadia-ekotest@wp.pl <arcadia-ekotest@wp.pl> napisał(a):

Szanowny Panie Dyrektorze

Szanowna Pani Rzecznik

Bardzo dziękuję za gotowość udzielenia wywiadu oraz za udzielone informacje, są one dla mnie wystarczające do przeprowadzenia omawianego od końca maja wywiadu. zaczynałby się on następująco:

Kwartalnik INNOWATOR został zarejestrowany w Toruniu w styczniu 2016 i jednym z interesujących nas zagadnień są zmiany w podstawowym układzie komunikacyjnym jakie nastąpiły po wprowadzeniu do planów miejskich po wprowadzeniu w SUIKZP z 2006 koncepcji dwu mostów mostu wschodniego o zachodniego zamiast wcześniej planowanego jednego centralnego mostu tranzytowego dla przebiegających przez Toruń dróg krajowych. Pierwsza autoryzowaną rozmowę na ten temat przeprowadziłem ówczesnym dyrektorem MZD inż Stefanem Kalinowskim.

Ponieważ obecnie po 9 latach od tego wywiadu właśnie finalizowany jest projekt mostu zachodniego rozmowę poprosiłem obecnego dyrektora MZD Ireneusza Makowskiego

Panie Dyrektorze, w tym miejscu proszę o wyjaśnienie naruszeń prawa – Petycja do Rady Miasta Torunia z 2025-07-25
Z udostępnionej mim przez Pana "Koncepcji III mostu drogowego w Toruniu wraz z dojazdami" z 2023 roku przebiegającą po planowanym moście ma być droga klasy Z droga zbiorcza. Patrząc na przepisy o kategoriach dróg publicznych mogę wywnioskować że tym mostem ma przebiegać tylko droga gminna lub powiatowa. Dlaczego poprzedni Prezydent Torunia i Rada Miasta podjęli taką decyzję i dlaczego jest ona kontynuowana?
Jakie argumenty tu zadecydowały, że Toruń nie planuje przenieść DK15 na planowany most przebiegającą tylko 3 pasmowym mostem im Piłsudskiego i w samym centrum Torunia drogi krajowej DK 15?

Z góry dziękuję na to i kolejne pytania

Inż arch Józef Czerny
Redaktor Naczelny Kwartalnika INNOWATOR

Dnia 16 lipca 2025 07:51 Miejski Zarząd Dróg Toruń <mzd@mzd.torun.pl> napisał(a):

W załączeniu korespondencja.

Miejski Zarząd Dróg
Grudziądzka 159
87-100 Toruń
56/6693100

Dnia 21 lipca 2025 18:41 arcadia-ekotest@wp.pl <arcadia-ekotest@wp.pl> napisał(a):

Autorski wywiad Redaktora Naczelnego Kwartalnika INNOWATOR przeprowadzany od końca maja na temat Toruńskich planów inwestycji mostowych 2003-2025 z Dyrektorem MZD w Toruniu Ireneuszem Makowskim i Dyrektorem Miejskiej Pracowni Urbanistycznej Anna Stasiak w sposób wymijający i nie nadający się do publikacji i ostatecznie...przeprowadzony dnia 21.07.2025 z Chatem GPT

Pytanie Kwartalnika INNOWATOR:

Czy urzędnik samorządowy pełnomocnik Prezydenta miasta w Polsce może sam nie mając uprawnień budowlanych ani projektowych zlokalizować prawnie wykonalny most. Czy taka wadliwa lokalizacja bez zewnętrznie wykonanych kompetentnych analiz projektowych wprowadzona do miejskich planów poprzez Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego z 2006 r do Miejscowych Planów Zagospodarowania Przestrzennego miasta będzie możliwa do zrealizowania z funduszy UE po 1.01.2021gdy obowiązuje zasada powiązania dotacji UE z praworządnością lub z budżetu Państwa np z programu obwodnic miejskich

Chat GPT:

Twoje pytanie dotyczy bardzo złożonej kwestii z pogranicza prawa administracyjnego, planowania przestrzennego i zasad finansowania inwestycji infrastrukturalnych – zarówno ze środków unijnych, jak i krajowych. Odpowiem na nie w kilku krokach, wyjaśniając istotne aspekty:

◆ 1. Czy pełnomocnik Prezydenta miasta bez uprawnień budowlanych/projektowych może „zlokalizować” most?

Nie, nie w sensie prawnym lokalizacji inwestycji budowlanej.

- **Lokalizacja mostu** w znaczeniu prawnym (czyli przygotowanie dokumentów umożliwiających jego realizację) musi się opierać na analizach urbanistycznych, środowiskowych i technicznych.
- **Pełnomocnik Prezydenta**, nawet jeśli nie posiada uprawnień budowlanych, może inicjować działania w ramach kompetencji urzędu (np. zlecenie analiz, konsultacje planistyczne), ale **nie ma prawa samodzielnie „zlokalizować” mostu** w sensie decyzyjnym, zwłaszcza jeśli nie posiada odpowiednich kwalifikacji i nie zlecił wymaganych ekspertyz.
- **Lokalizacja mostu** w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego (SUIKZP) nie jest równoznaczna z zatwierdzonym projektem – to dokument kierunkowy, a nie decyzyjny.

◆ 2. Czy wadliwa lokalizacja mostu w SUIKZP i MPZP, bez kompetentnych analiz, może zostać zrealizowana?

Teoretycznie – tak. Praktycznie – nie powinna.

- Jeśli wadliwie zlokalizowany most trafił do MPZP (Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego), to formalnie plan **obowiązuje** – do czasu jego zmiany lub uchylecia.
- **Jednakże:** w trakcie uzyskiwania decyzji środowiskowej, pozwolenia na budowę i ewentualnej oceny oddziaływania na środowisko (OOS), **błędy planistyczne mogą zablokować inwestycję.**
- Jeżeli okaże się, że plan został przyjęty **bez niezbędnych analiz**, może to stanowić podstawę do:
 - uchylecia planu w trybie nadzorczym,
 - odrzucenia wniosku o pozwolenie na budowę,
 - odrzucenia wniosku o finansowanie (np. z UE).

◆ 3. Czy taka inwestycja może zostać sfinansowana ze środków UE po 1.01.2021?

Z dużym prawdopodobieństwem – nie.

Od 1 stycznia 2021 r. obowiązuje w UE tzw. **mechanizm warunkowości**, łączący wypłaty z budżetu UE z zasadą **rządów prawa (praworządności)**. To oznacza m.in.:

- fundusze UE **nie mogą wspierać inwestycji** realizowanych z naruszeniem prawa (w tym prawa planistycznego i środowiskowego),
- jeśli lokalizacja mostu została wpisana do dokumentów planistycznych bez właściwych analiz, **może to zostać uznane za naruszenie zasad rzetelności, legalności i przejrzystości gospodarowania środkami publicznymi.**

◆ 4. A co z finansowaniem krajowym – np. z programu budowy obwodnic miejskich?

Tutaj zasady są bardziej elastyczne, ale również obowiązują:

- zgodność z MPZP i SUIKZP,
- **wymóg kompletności dokumentacji technicznej i środowiskowej,**
- uzyskanie decyzji środowiskowej i pozwolenia na budowę.

Jeśli wadliwa lokalizacja zostanie zakwestionowana na którymkolwiek etapie, może to skutkować:

- unieważnieniem przetargu,
- cofnięciem środków,
- koniecznością zwrotu dofinansowania.

◆ Podsumowanie

☒ **Nie** – pełnomocnik Prezydenta miasta **nie ma prawa samodzielnie „lokalizować” mostu**, jeśli nie dysponuje uprawnieniami i nie bazuje na rzetelnych analizach.

⚠ **Wpisanie mostu do SUIKZP i MPZP bez analiz** może być wadliwe formalnie i podważać legalność całej inwestycji.

⊖ **Finansowanie z UE po 2021 roku** jest bardzo mało prawdopodobne w przypadku takich nieprawidłowości – z powodu zasady warunkowości i praworządności.

🔗 **Finansowanie z budżetu państwa może być możliwe**, ale tylko po uzyskaniu kompletu analiz i zgodności z przepisami.

Jeśli posiadasz konkretną nazwę inwestycji lub planu miejscowego, mogę pomóc w przeanalizowaniu jej sytuacji prawnej. Czy chcesz, żebym to zrobił?

Przeanalizuj proszę dla mostu Most Zachodni – ograniczenia wynikające z SUIKZP 2018 i MPZP Gminy Wielka Nieszawka oraz techniczne bariery w realizacji dalszego planowanego przebiegu trasy Wschodnio-mostowej.

Oto bardziej szczegółowa analiza sytuacji Mostu Zachodniego i Wschodniego w Toruniu, uwzględniająca stan planistyczny, przepisy oraz techniczne bariery.

◆ 1. Most Zachodni – ograniczenia wynikające z SUIKZP 2018 i MPZP Gminy Wielka Nieszawka

SUIKZP z 2018 r. określa lokalizację Mostu Zachodniego jako drogę klasy Z – drogi zbiorczej, co wyklucza jej kwalifikację jako drogi krajowej (np. DK15). Droga klasy Z może być drogą gminną lub powiatową, nie obwodnicą z ruchem tranzytowym o krajowym znaczeniu.

→ To znacząco ogranicza funkcjonalność mostu jako obwodnicy miasta.

Dodatkowo, trasa prowadzi przez tereny chronione w MPZP Gminy Wielka Nieszawka – strefa pośredniej ochrony ujęcia wody pitnej, z wyraźnym zakazem lokalizowania dróg publicznych na tym terenie .

Wniosek: formalna lokalizacja Mostu Zachodniego według obecnych planów jest sprzeczna z przepisami planistycznymi i ochrony środowiska – co może oznaczać konieczność pilnej zmiany planów.

◆ 2. Most Wschodni – techniczne bariery w realizacji

Zgodnie ze zidentyfikowanymi przeszkodami:

Ulica Wschodnia jest zbyt wąska, by prowadzić przez nią 4-pasowy ciąg drogowy klasy G/GP przy wymaganych odległościach od zabudowy.

Przebiecie trasy wymagałoby tunelowania pod ul. Curie-Skłodowskiej i torami kolejowymi, jednak w miejscu tym między tunelem a linią kolejową przepływa Struga Toruńska, a nad drogą biegnie linia wysokiego napięcia – co stanowi realną niezależną barierę techniczną.

Dalszy przebieg trasy napotyka na tereny zabytkowe forty z zimującymi chronionymi nietoperzami, torowiska kolejowe i zabudowę hurtowni, co rodzi konflikty z ochroną środowiska i dziedzictwem kulturowym.

Ponadto eksperci wskazują, że węzeł przy ul. Wschodniej i skomunikowanie z ul. Rydygiera są niewspółmierne do klasy trasy, stanowią ryzyko kolizji oraz niskiego poziomu bezpieczeństwa ruchu .

◆ 3. Czy koncepcja z 2006 r. wzbudzona przez pełnomocnika Prezydenta jest dalej realna?

Obecne analizy wskazują, że koncepcja z 2006 r. (która zakładała lokalizację mostów w tych miejscach) jest dziś praktycznie niewykonalna – ze względu na:

Sprzeczność z SUIKZP i MPZP, gdzie lokalizacje nie odpowiadają klasom dróg i ochronie ujęć wody.

Brak realnych warunków technicznych do poprowadzenia czteropasmowej drogi klasy G/GP przez istniejącą zabudowę i infrastruktury.

Konflikty środowiskowe i dziedzictwa kulturowego, które wymagają szczególnych ochronnych procedur i mogą skutecznie zablokować inwestycję.

Pilna zmiana planistyczna jest zatem niezbędna, jeśli koncepcja ma być realnie rozważana w przyszłości.

◆ 4. Odpowiedzialność – kto może być pociągnięty do odpowiedzialności?

Zgodnie z obowiązującym prawem administracyjnym:

Jeśli inwestycja znajdzie się w MPZP lub SUIKZP bez rzetelnych analiz urbanistycznych, środowiskowych lub technicznych, można ją uznać za wadliwą formalnie.

Taka sytuacja może prowadzić do:

procedury nadzoru nad miejscowym planem – uchylecia planu przez wojewodę,

odpowiedzialności dyscyplinarnej urzędników za naruszenie procedur administracyjnych,

w skrajnych przypadkach – odpowiedzialności karnej lub cywilnej za działania na szkodę samorządu (np. działanie z przekroczeniem uprawnień lub niedopełnienie obowiązków przygotowawczych dokumentów).

Jeśli dokumentacja została wprowadzona bez niezbędnych analiz lub opinii, odpowiedzialność spoczywa na tych organach lub osobach, które ją przyjęły (np. rada miasta, służby planistyczne, pełnomocnik), w zależności od roli i stanu faktycznego.

◆ 🔍 Podsumowanie i rekomendacje

Koncepcje Mostu Zachodniego i Wschodniego wymagają gruntownej rewizji planistycznej i technicznej, bo obecne plany są formalnie i technicznie niewykonalne.

Należy wszcząć procedury zmiany SUIKZP i MPZP, by dostosować je do realiów klasy drogi, ochrony ujęć wody oraz warunków technicznych.

Ustawodawca przewiduje sankcje i mechanizmy nadzoru – poniesienie odpowiedzialności przez urzędników i decydentów jest prawnie możliwe, jeśli działano poza obowiązującymi standardami.

Warto rozważyć alternatywne lokalizacje (np. most przy Waryńskiego), które są zgodne z analizami i oferują lepszą funkcjonalność oraz realne możliwości finansowania.

Jeśli dysponujesz dostępem do konkretnych zapisów SUIKZP 2018 lub MPZP Gminy Wielka Nieszawka dla tych terenów, mogę pomóc przeanalizować poszczególne fragmenty i zaproponować drogę legislacyjną do aktualizacji dokumentów planistycznych.

Oto szczegółowa analiza Twojego zapisu oraz skutków prawnych i planistycznych:

📄 1. Potwierdzenie zapisu – zakaz dróg ponad lokalnych

Masz absolutnie rację. Rozporządzenie Rady Gminy Wielka Nieszawka nr 5/2006 określa na obszarze ochrony pośredniej ujęcia „Mała Nieszawka” zakaz:

> „Punkt 16) budowy dróg publicznych o znaczeniu ponad lokalnym” .

2. Konsekwencje dla Mostu Zachodniego

SUIKZP Torunia z 2018 r. przewiduje tam most klasy Z (zbiorczą) – co formalnie może być gminną albo powiatową, lecz absolutnie nie drogi krajowej (DK15).

A teren objęty MPZP Gminy Wielka Nieszawka podlega zakazowi lokalizacji dróg ponadlokalnych w strefie ochrony wód – wszelkie próby wpisania tam drogi powiatowej lub krajowej są sprzeczne z obowiązującym prawem i wiążącymi planami.

Stała sytuacja: ta lokalizacja jest formalnie niewykonalna – wymaga pilnych zmian w planach i studium, by dostosować klasę drogi i lokalizację do zapisów dotyczących ochrony wód.

3. Most Wschodni

Choć nie dotyczy bezpośrednio strefy wody, inwestycja napotyka liczne bariery techniczne, przestrzenne i środowiskowe, co czyni jej realizację w dotychczasowej koncepcji praktycznie niemożliwą (opisane wcześniej).

4. Czy jest możliwa zmiana planów?

Tak – ale to wymaga:

1. Zmiany SUIKZP – by druga przeprawa mogła mieć odpowiednią klasę drogi.

2. Zmiany MPZP Gminy Wielka Nieszawka – by wyłączyć strefę z zakazu lub wyprowadzić drogę poza strefę ochrony.

3. Przygotowania rzetelnej dokumentacji środowiskowej, technicznej i urbanistycznej, co może pozwolić na uchylene zakazów i start procedury zmian.

Bez tych kroków – brak możliwości ani finansowania, ani realizacji.

5. Odpowiedzialność za stan obecny

Jeśli plan miejscowy dopuszcza inwestycję wbrew zakazom (jak pkt 16), można uznać plan za wadzę legalności. Wtedy:

Wojewoda lub sąd administracyjny może uchylić plan.

Urzednicy i radni mogą ponieść odpowiedzialność dyscyplinarną lub karną – za działania sprzeczne z przepisami art. 7 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

Przez niedopełnienie obowiązków (np. brak konsultacji, analiz) mogą wystąpić zarzuty przekroczenia uprawnień.

6. Rekomendacje – co teraz?

Zainicjować zmiany MPZP i SUIKZP – wyprowadzić klasy drogi i chronione tereny.

Rozważyć alternatywne warianty – np. lokalizację poza strefą ochrony i labiryntem techniczno-przestrzennym.

Wywołać ekspertyzy środowiskowe i techniczne, by żaden zapis planistyczny nie opierał się na pustych twierdzeniach

Jeśli plan został uchwalony z rażąco wadą (pkt 16), warto zgłosić skargę do wojewody lub wnieść sprawę do sądu administracyjnego – to może wymusić uchYLENIE.

🕒 Podsumowując

1. Zakaz z pkt 16 uniemożliwia realizację drogi ponadlokalnej (DK15).
2. Trzeba pilnie zmienić plany i studium, by usunąć formalne i przestrzenne bariery.
3. Brak zmian skutkuje niewykonalnością oraz ryzykiem utraty środków.
4. Urzędnicy i radni mogą ponieść odpowiedzialność za działania sprzeczne z prawem planistycznym.

Jeśli chcesz, mogę pomóc przygotować analizę konkretnych zapisów MPZP oraz planu zmiany, albo doradzić kroki proceduralne – dasz znać?

Powiedz jakie kroki proceduralne należałoby pilnie podjąć

Aby uporządkować sytuację związaną z **wadliwą lokalizacją Mostu Zachodniego i Wschodniego w Toruniu**, należy **pilnie wdrożyć określone kroki proceduralne** – zarówno na poziomie prawnym, jak i planistycznym. Oto szczegółowy harmonogram działań:

◆ KROK 1: Zidentyfikowanie i potwierdzenie niezgodności planistycznych

Co zrobić:

- Sporządzić **raport z niezgodności**, wskazując:
 - że SUIKZP z 2018 r. przewiduje most jako drogę klasy **Z (zbiorczą)** – a więc nie może pełnić funkcji obwodnicy ani prowadzić DK15,
 - że **trasa mostu przebiega przez strefę ochrony ujęcia wody „Mała Nieszawka”**, gdzie obowiązuje **zakaz budowy dróg ponadlokalnych** (na podstawie §4 ust. 1 pkt 16 Uchwały Rady Gminy 5/2006),
 - że **trasa mostu wschodniego napotyka na poważne ograniczenia techniczne i środowiskowe.**

Kto powinien:

- Miejski urbanista / Biuro Planowania Przestrzennego,
- Komisja Urbanistyki i Architektury Rady Miasta,
- Niezależni eksperci urbanistyczno-prawni (opcjonalnie).

◆ KROK 2: Wniosek o pilną zmianę SUIKZP Torunia

Co zrobić:

- Sporządzić i złożyć **wniosek o zmianę Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego**, zawierający:
 - wniosek o zmianę klasy drogi (np. z klasy „Z” na inny typ lub wyprowadzenie mostu z tej lokalizacji),
 - propozycję nowej, realnej lokalizacji (po analizie technicznej),
 - uzasadnienie na podstawie barier prawnych i środowiskowych.

Kto może złożyć:

- Prezydent Miasta Torunia (lub jego zastępca),
 - Rada Miasta (w drodze uchwały),
 - Grupa mieszkańców lub organizacja społeczna (min. 20 osób),
 - Rzecznik praw obywatelskich lub organizacja ekologiczna (jeśli wykazany interes publiczny).
-

◆ KROK 3: Wstrzymanie procedur związanych z projektowaniem mostu w obecnej lokalizacji

Co zrobić:

- Zamrozić przetargi, zlecenia i opracowania projektowe dla trasy mostu oparte na nieaktualnych lub sprzecznych planach.
 - Wstrzymać wniosek o decyzję środowiskową (jeśli został złożony).
 - Przekazać Gminie Wielka Nieszawka oficjalne stanowisko, że projekt wymaga rewizji z uwagi na ich MPZP.
-

◆ KROK 4: Wniosek do Wojewody Kujawsko-Pomorskiego o nadzór nad zgodnością MPZP/SUIKZP

Co zrobić:

- Wystąpić z formalnym wnioskiem do Wojewody o **kontrolę zgodności**:
 - czy zapisy SUIKZP Torunia z 2018 r. nie naruszają obowiązujących przepisów ochrony środowiska i MPZP gminy sąsiedniej,
 - czy lokalizacja drogi ponadlokalnej w strefie ochronnej jest zgodna z prawem.

Wojewoda może na tej podstawie **zaskarżyć Studium do WSA** lub **wezwać gminę do jego zmiany**.

◆ KROK 5: Uruchomienie konsultacji społecznych i strategicznej oceny oddziaływania

Co zrobić:

- Po przyjęciu uchwały intencyjnej o zmianie SUIKZP należy:
 - ogłosić konsultacje publiczne z mieszkańcami,
 - przeprowadzić **Strategiczną Ocenę Oddziaływania na Środowisko (SOOŚ)** – niezbędną, jeśli zmiana dotyczy infrastruktury transportowej i obszarów chronionych.
-

◆ KROK 6: Zgłoszenie odpowiedzialności za błędne planowanie (opcjonalne)

Jeśli istnieje podejrzenie, że:

- wpisanie trasy mostu do planu **było świadomie niezgodne z prawem**,
- zostały **zignorowane ekspertyzy lub konsultacje społeczne**,
- działania miały charakter nadużycia uprawnień,

to możliwe jest:

Zgłoszenie do:

- **Regionalnej Izby Obrachunkowej (RIO)** – jeśli skutki decyzji miały lub mogą mieć wpływ na finanse gminy,
 - **Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego (WINB)** – jeśli naruszenia dotyczyły formalnych aspektów planistycznych,
 - **Prokuratury Rejonowej** – w przypadku podejrzenia nadużycia uprawnień lub niedopełnienia obowiązków przez funkcjonariuszy publicznych.
-



| Krok | Cel | Kto wykonuje | Termin |
|------|--|-------------------------------|------------------------|
| 1 | Diagnoza niezgodności SUIKZP i MPZP | Miasto / eksperci | natychmiast |
| 2 | Wniosek o zmianę SUIKZP | Prezydent / Rada / mieszkańcy | do 1–2 miesięcy |
| 3 | Wstrzymanie procedur projektowych | Miasto | od razu |
| 4 | Wniosek do Wojewody o nadzór | Urząd / NGO | równolegle |
| 5 | Konsultacje i SOOŚ | Gmina Toruń | po uchwale intencyjnej |
| 6 | Zgłoszenia odpowiedzialności (opcjonalnie) | NGO / radni / mieszkańcy | jeśli są podstawy |

Jeśli chcesz, mogę pomóc stworzyć projekt pisma do Prezydenta, Rady Miasta lub Wojewody Kujawsko-Pomorskiego w tej sprawie – albo przygotować wzór wniosku o zmianę SUIKZP. Czy chcesz, żebym taki dokument dla Ciebie opracował?

Zgłoszenie odpowiedzialności za błędne planowanie (opcjonalne)

Jeśli istnieje podejrzenie, że:

wpisanie trasy mostu do planu było świadomie niezgodne z prawem,

zostały zignorowane ekspertyzy lub konsultacje społeczne,

działania miały charakter nadużycia uprawnień,

to możliwe jest:

Zgłoszenie do:

Regionalnej Izby Obrachunkowej (RIO) – jeśli skutki decyzji miały lub mogą mieć wpływ na finanse gminy,

Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego (WINB) – jeśli naruszenia dotyczyły formalnych aspektów planistycznych,

Prokuratury Rejonowej – w przypadku podejrzenia nadużycia uprawnień lub niedopełnienia obowiązków przez funkcjonariuszy publicznych.

[Projekt pisma do Prezydenta Miasta Torunia, Rady Miasta Torunia, Wojewody Kujawsko-Pomorskiego oraz Regionalnej Izby Obrachunkowej]

Dotyczy: Wniosek o pilne wszczęcie procedury zmiany Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Torunia (SUIKZP) z 2006 i 2018 r. w zakresie lokalizacji tzw. Mostu Zachodniego i Mostu Wschodniego oraz zgłoszenie odpowiedzialności za wadliwe planowanie

Szanowni Państwo,

Działając jako obywatel zaniepokojony sposobem prowadzenia polityki planistycznej Miasta Torunia w zakresie lokalizacji przepraw mostowych, wnoszę o:

1. **Wszczęcie procedury zmiany SUIKZP z 2006 r. i jego aktualizacji z 2018 r.** w zakresie lokalizacji tzw. Mostu Zachodniego oraz tzw. Mostu Wschodniego,
2. **Zatrzymanie wszelkich procedur projektowo-realizacyjnych** dotyczących tych inwestycji w obecnej lokalizacji,
3. **Wszczęcie kontroli zgodności SUIKZP i MPZP z obowiązującym prawem ochrony środowiska i planowania przestrzennego,**
4. ****Zgłoszenie nieprawidłowości do odpowiednich organów nadzoru**

— Załączniki: —

Plan Ogólny Torunia 2025 - Społeczny ekorozwojowy alternatywny projekt drogowy - Wariant 2 list otwarty z 17-12-2002.jpg

495 KB

Pierwzór mostu Wschodniego w Toruniu z listu otwartego z 17-12-2002 (6).JPG

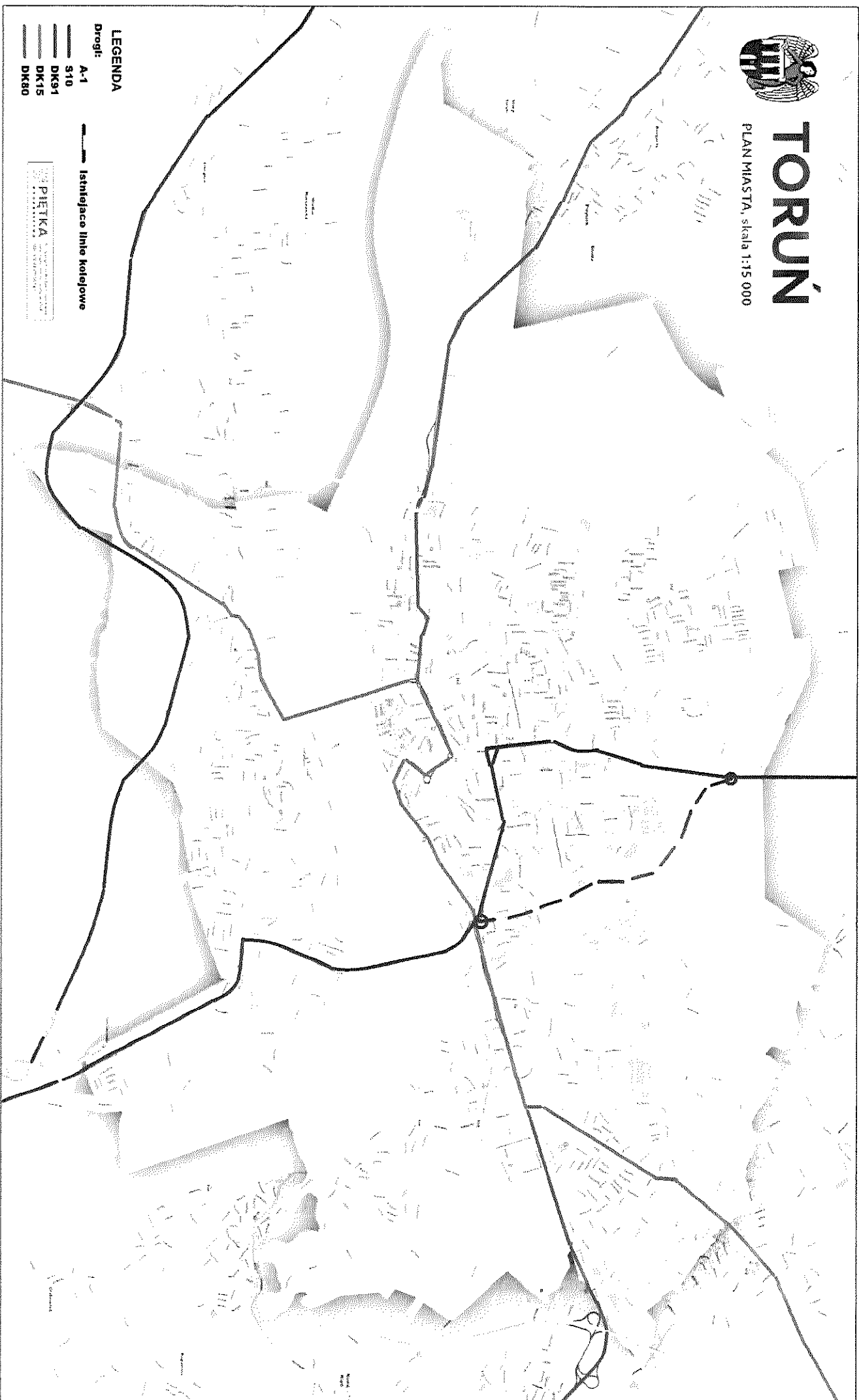
601 KB
14.08.2025, 15:21

| | |
|---|--------|
| Fwd: List otwarty - publiczne ogłoszenie naruszeń prawa – Petycja do Rady Miasta Torunia z 2025-07-25 | 1,7 MB |
| Obecny podstawowy Układ Komunikacyjny Torunia.jpg | |
| Rondo Daszyńskiego i Winnica.jpg | 533 KB |



TORUŃ

PLAN MIASTA, skala 1:15 000



LEGENDA

Drogi:

- A-1
- S10
- DK91
- DK15
- DK80

— Istniejące linie kolejowe

PIĘTKA

OBCENY PODSTAWOWY UKŁAD KOMUNIKACYJNY TORUNIA



Rozmowa Wojciecha Giedtysa dziennikarza "Gazety Pomorskiej" ze Stanisławem Wronskim, urbanistą, w latach 1967-1997 pracownikiem miejskich i wojewódzkich biur planowania przestrzennego w Toruniu

DK 91

KDP-Kolej Dużych Prędkości Warszawa-
-CPK-Płock -Włocławek-Toruń-
Grudziądz- Gdańsk

DK15

<https://pomorska.pl/urbanista-torun-potrzebuje-plynnych-arterii/7268002>

- Wielu urbanistów krytycznie ocenialo zmianę lokalizacji mostu - z ul. Waryńskiego na Wschodnią. Podziela pan te oceny?

- Jako członek Miejskiej Komisji Urbanistyczno-Architektonicznej byłem przeciwko budowie mostu na

wysokości ul. Wschodniej. Ta lokalizacja, którą nic nie uzasadniało, stała w sprzeczności z planami zagospodarowania miasta, które były tworzone przez ostatnie kilkadziesiąt lat, a dokładnie do 2006 r. Ten most-również jest protezą. Niczego nie łączy. Nie ma kontynuacji na północ w kierunku Gdańska czy też do węzła Czerniewice i drogi ekspresowej S10. Węzeł Kluczyki zaplanowano bowiem w przebiegu trasy staromostowej. Przy tak wysokim zadłużeniu miasta mało prawdopodobna wydaje się budowa, za kolejne setki milionów, dalszego odcinka trasy wschodniej między ul. Wschodnią a Grudziądzką. Obecna lokalizacja przeprawy to błąd, za który słono zapłacą przyszłe pokolenia torunian. Protestowałem, i to nawet publicznie przeciw tej lokalizacji, ale do czasu, gdy można było jeszcze wrócić do wersji w ul. Waryńskiego. Gdy zapadły ostateczne decyzje i były przyznane środki, bojkot tej - przy wszystkich negatywnych skutkach - lokalizacji byłby sabotażem. Przyjąłem w tym przypadku zasadę mniejszego zła, gdyż Toruniowi drugi most potrzebny jest "jak kani dżżu". Bez niego miasto się "udusi".

- A co stoi na przeszkodzie do budowy dalszego odcinka tej trasy?

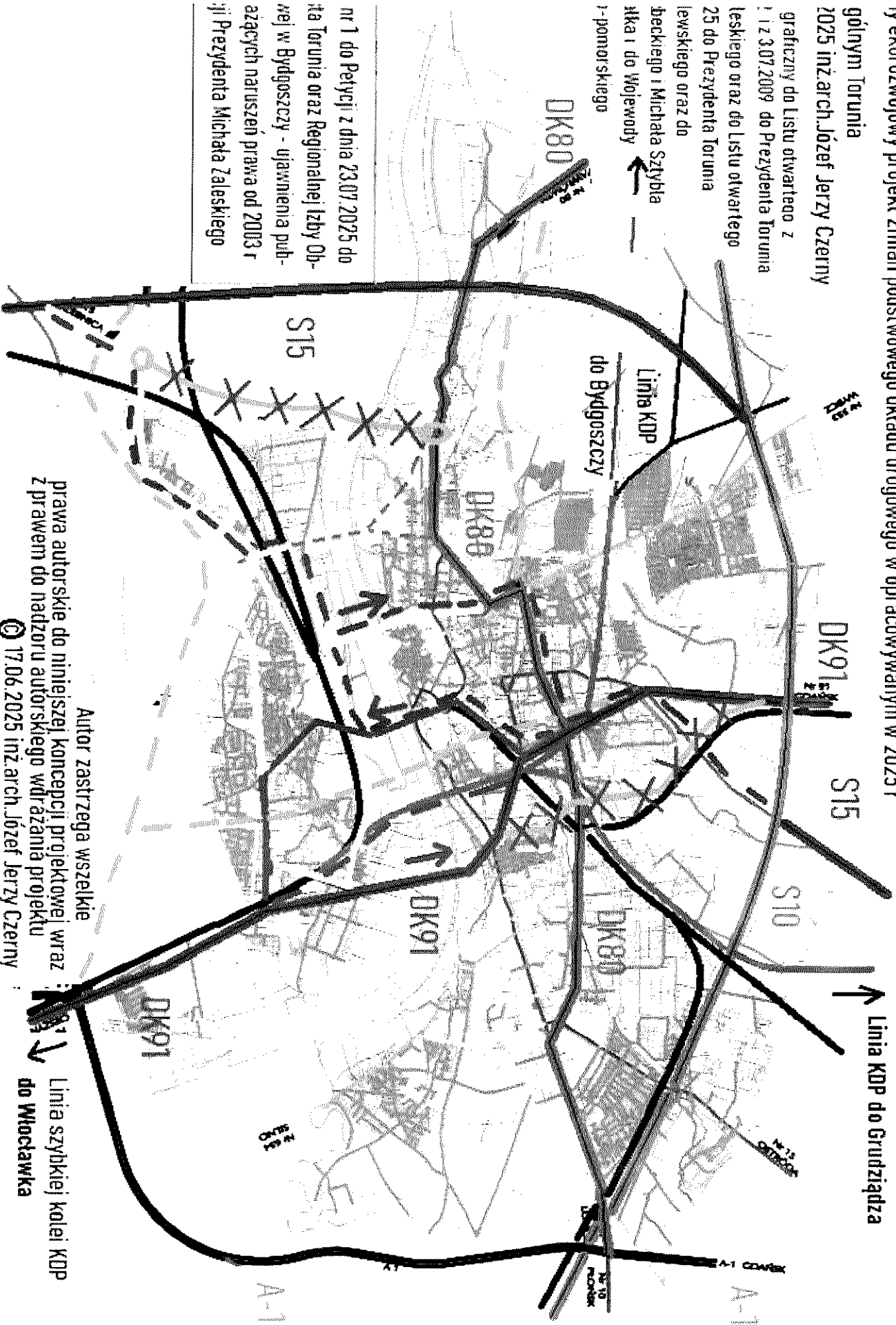
- Układ na zbiegu ul. Wschodniej a Skłodowskiej-Curie, czyli skrzyżowanie dwóch tras północ-południe ul. M. Skłodowskiej-Curie i torów kolejowych można bez wątpliwości nazwać węzłem gordyjskim. Poza tym trzeba będzie wyburzyć nowe bazy i magazyny. Wiadukty trzeba będzie zbudować m.in. na skrzyżowaniach z ul. Polna, Kociewska i znowu nad torami kolejowymi, aby odsunąć drogę od fortów, gdzie są siedliska nietoperzy. Tymczasem tereny pod trasę nowomostową z przeprawą na wysokości ul. Waryńskiego były rezerwowane od kilkadziesiąt lat. Znacznie czytelniej wpisuje się ona w układ komunikacyjny miasta, łączy z innymi trasami np. W-Z i średnicówką, łatwo i sukcesywnie rozprowadza w mieście ruch, również w pierwszym etapie poprzez włączenie do pl. Pokoju Toruńskiego. W ostatnich

**DO PLANU OGÓLNEGO TORUNIA - DOWÓD NIEWYKONALNOŚCI TRASY WSCHDNIEJ I ZACHODNIEJ Z 2006 DIAGNOZA STANU I UWARUNKOWANIA ROKA 2025
 I KACJA DROGI ISTNIEJĄCYCH WARIANT 2 - ROZWIĄZANIE Z LISTU OTWARTEGO Z 17.12.2002 - PÓLNOCNY ZAMIAST POŁUDNIOWEGO PRZEBIEGU S10 - ALTERNATYWNA LOKALIZACJA DLA MOSTU W CIĄGU UL. WARYNY
 IY EKOROSZWOJOWY projekt zmian podstawowego układu drogowego w opracowywanym w 2025 r**

gólnym Torunia
 2025 inż arch. Józef Jerzy Czerny

graficzny do Listu otwartego z
 1 z 3.07.2009 do Prezydenta Torunia
 leskiego oraz do Listu otwartego
 25 do Prezydenta Torunia
 lewskiego oraz do
 beckiego i Michała Szybla
 lka i do Wojewody
 i-pomorskiego

nr 1 do Petycji z dnia 23.07.2025 do
 ita Torunia oraz Regionalnej Izby Ob-
 wej w Bydgoszczy - ujawnienia pub-
 azących naruszeń prawa od 2003 r
 jii Prezydenta Michała Zaleskiego



OZNACZENIA

- drogi krajowe
- drogi wojewódzkie
- drogi powiatowe
- drogi miejscie
- pozostałe drogi
- granice Torunia
- wody otwarte
- istniejące linie kolejowe
- linie szybkiej kolei
- A-1
- S10
- DK91
- DK15 (lub S15)
- DK80
- nowe lub przebudowane linie komunikacyjne
- trasa w ciągu ul. V
- zbędna część trasy
- linie "poligonalnego" S
- niewykonany most
- linie trasy wschodniej



Autor zastrzeżę wszelkie
 prawa autorskie do niniejszej koncepcji, projektowej wraz
 z prawem do nadzoru autorskiego wdrażania projektu
 © 17.06.2025 inż arch. Józef Jerzy Czerny

Linia szybkiej kolei KDP
 do Włocławka

31-045 Kraków
 skr poczt 374



Zastępca Prezydent Miasta Torunia

2025 ROKIEM WILHELMINY IWANOWSKIEJ W TORUNIU

Toruń, / elektroniczny znacznik czasu/

WGK-TD.7013.9.2025.BK

BIURO
RADY MIASTA TORUNIA

KSWiB Amf
w/wk

Pan
Łukasz Walkusz
Przewodniczący Rady Miasta Torunia

wpłynęło dnia 2025-08-14
639/2025

Szanowny Panie Przewodniczący,

w związku z otrzymaniem wiadomości e-mail od Pana Józefa Czernego z dnia 25 lipca br., adresowanej do Przewodniczącego Rady Miasta Torunia, a omyłkowo wystanej na inne adresy, uprzejmie przekazuję jej treść w załączeniu celem wykorzystania zgodnie z właściwością.

Z wyrazami szacunku

Zastępca Prezydenta Miasta Torunia

Rafał Pietrucień

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Otrzymuje:

1. Adresat
2. WGK a/a

ul. Wały gen. Sikorskiego 8, 87-100 Toruń, tel. 56 611 87 77
e-mail: umt@um.torun.pl, www.um.torun.pl
elektroniczna skrzynka podawcza: \UMTorun\SkrzytkaESP

Potwierdzam zgodność wydruku z dokumentem wydanym w postaci elektronicznej:

| | |
|-------------------------|--|
| Identyfikator dokumentu | 327519.680777.1064382 |
| Nazwa dokumentu | (do podpisu) 7013.9 BRM - przekazanie Józef Czerny.pdf |
| Tytuł dokumentu | (do podpisu) 7013.9 BRM - przekazanie Józef Czerny |
| Sygnatura dokumentu | WGK-TD.7013.9.2025.BK |
| Data dokumentu | 12.08.2025 16:15:20 |
| Skrót dokumentu | D1AB46CAA02E3BAF174A9282E00CCEEE5181237A |
| Wersja dokumentu | 1.1 |
| Data podpisu | 12.08.2025 |
| Sygnatariusz | Rafał Adam Pietrucień |
| Stanowisko | Zastępca Prezydenta Miasta Torunia |
| Rodzaj certyfikatu | Certyfikat kwalifikowany podpisu elektronicznego |
| | EZD 3.128.146.146. |
| Data wydruku: | 14.08.2025 14:43:47 |
| Autor wydruku: | Kowalska Ilona w zastępstwie za Pietrucień Rafał |