



Prezydent Miasta Torunia

2025 ROKIEM WILHELMINY IWANOWSKIEJ W TORUNIU

Toruń, 2025-09-29

TP.411.239.2025

BIURO
RADY MIASTA TORUNIA

423/25
wpłynęło dnia 2025-10-02

Pan
Łukasz WALKUSZ
Przewodniczący Rady Miasta Torunia

Dotyczy: Petycji pana inż. arch. Józefa Czernego z dnia 25 lipca 2025 r. w sprawie publicznego zgłoszenia naruszeń prawa oraz wniosku w sprawie pilnego przeanalizowania sytuacji prawnej, planistycznej i infrastrukturalnej, jaka zaistniała na skutek kontynuowania realizacji od 2006 roku układu komunikacyjnego miasta Toruń niezgodnie z obowiązującymi przepisami, planami wyższego rzędu oraz zasadami racjonalnego i zrównoważonego rozwoju.

Szanowny Panie Przewodniczący,

W odpowiedzi na pismo nr BRM-1.1510.8.2025.AW z dnia 27 sierpnia 2025r. poniżej przesyłam ustosunkowanie się do zarzutów, stwierżeń i wniosków przedstawionych przez Pana Józefa Czernego

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.”*

Przebieg dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych, gminnych oraz ich podział na ww. kategorie został uzgodniony w 1998 roku czego wyraz został przedstawiony w Ustawie z dnia 24 lipca 1998 r. o zmianie niektórych ustaw określających kompetencje organów administracji publicznej – w związku z reformą ustrojową państwa (Dz. U. Nr 106 poz. 668) oraz Ustawy z dnia 13 października 1998 r. o wprowadzeniu ustawy reformującej administrację publiczną (Dz. U. nr 133, poz. 872). Od 1998 r. ustawę o drogach publicznych zmieniano kilkakrotnie a w ślad za tym wchodziły kolejne rozporządzenia wykonawcze. Dotyczy to głównie Rozporządzenia w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Jeszcze do lipca 2022 roku wszystkie



Inicjatywa
Miasto
Przyjazne
Dzieciom

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



wytyczne, zasady projektowania dróg publicznych były określone na ok. 80 stronach Rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 1999r. Nr 43. poz. 430 z późn. zm.). Obecnie obowiązujące Rozporządzenie z 20 lipca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych wprowadziło bardzo dużą zmianę, można to określić jako rewolucję, w zakresie projektowania dróg publicznych. Ww. rozporządzenie na ok. 40 stronach zawiera tylko główne założenia natomiast szczegóły zawarte są we Wzorcach i Standardach (WiS) rekomendowanych przez Ministerstwo Infrastruktury. WiS składają się, natomiast z serii opracowań, które podzielone są trzy podstawowe grupy:

1. WR-D – wytyczne rekomendowane dotyczące dróg (tzw. drogowe),
2. WR-M - wytyczne rekomendowane dotyczące drogowych obiektów inżynierskich (tzw. mostowe lub obiektowe),
3. BIM – wzorce i standardy dotyczące modelowania informacji o budowaniu (Building Information Modeling) dotyczące dróg (BIM-D) i drogowych obiektów inżynierskich (BIM-M).

WiS stanowią więc jeden ze zbiorów zasad wiedzy technicznej w rozumieniu ustawy - Prawo budowlane. Inaczej mówiąc stanowią zbiór zasad, wytycznych, wzorów i standardów, opracowanych przez najlepszych specjalistów z danej dziedziny, rekomendowanych do stosowania przy projektowaniu, wykonywaniu i utrzymywaniu dróg publicznych.

Do dnia dzisiejszego wyznaczono 9 głównych grup WR-D, które dzielą się jeszcze na podgrupy. Są to setki jak nie tysiące stron, na których opisano zasady, wytyczne, które należy spełnić przy projektowaniu nie tylko nowych dróg ale przebudowy czy rozbudowy istniejących dróg również.

Mając na uwadze powyższe spełnienie nowych wytycznych na infrastrukturze już istniejącej jest bardzo trudne a czasami nawet niemożliwe co związane jest z zaniechaniem prac inwestycyjnych i działanie jedynie w zakresie utrzymania substancji istniejącej.

Odwołując się do stwierdzenia Pana Józefa Czernego, że obecny przebieg dróg krajowych DK91, DK15 i DK80 przez centrum Torunia narusza obowiązujące przepisy ustawy o drogach publicznych, należy wskazać, że nie jest to prawdą. Wiadomym jest, że istniejące drogi z założenia nie będą spełniały nowych wytycznych i przepisów technicznych, które wydaje się właśnie w celu poprawy i wyeliminowania zastałych, stwierdzonych, zaobserwowanych na przykładach z życia wziętych szczegółów.

Idąc tokiem myślenia Pana Czernego można stwierdzić, że wiele dróg, nie tylko krajowych czy wojewódzkich naruszają obowiązujące przepisy ustawy o drogach publicznych, np.: DK15, DK10, DK80 czy DK91. Zgodnie z ww. ustawą §12. ust. 3. pkt. 1) droga o kategorii krajowej – standardowo powinna mieć klasę A, S, lub GP, w trudnych warunkach dopuszcza się – G. Wskazana klasa drogi determinuje szereg warunków, jakie są do spełnienia m.in.: w zakresie szerokości pasa jezdni, lokalizacji chodnika, drogi rowerowej, odległości od



Prezydent Miasta Torunia

2025 ROKIEM WILHELMINY IWANOWSKIEJ W TORUNIU

krawędzi jezdni innych elementów znajdujących się w pasie drogowym. Biorąc pod uwagę wskazane powyżej drogi krajowe to żadna z nich nie spełnia obowiązujących przepisów ustawy o drogach publicznych oraz obowiązujących wymagań przepisów techniczno-budowlanych.

W żadnym również aspekcie działania miasta Toruń nie naruszają dokumentów planowania ogólnego województwa kujawsko-pomorskiego i postanowień dokumentu wpisania Toruńskiej Średniowiecznej Starówki na listę Światowego Dziedzictwa Kultury i objęcia ochroną UNESCO. Działania miasta kształtowane są w zgodności do dokumentów planowania ogólnego województwa kujawsko-pomorskiego co przekłada się w działaniach planistycznych i projektowych związanych chociażby z DK80, która po wybudowania wszystkich etapów Trasy Średnicowej planowana jest do zmiany przebiegu na terenie miasta. W strategii województwa kujawsko-pomorskiego jest to jeden z projektów kluczowych. W strategii województwa znajdują się jeszcze poniższe projekty, które są kompatybilne z działaniami miasta:

- budowa III mostu drogowego w Toruniu wraz z drogami dojazdowymi – Most Zachodni;
- zwiększenie dostępności transportowej ośrodków miejskich leżących poza siecią drogową TEN-T. Nowy przebieg DK 91- odcinek Trasy Wschodniej od Placu Daszyńskiego do ul. Grudziądzkiej w Toruniu wraz z integralnym układem drogowym;
- zwiększenie dostępności transportowej ośrodków miejskich leżących poza siecią drogową TEN-T. Rozbudowa DK-15 w śladzie ul. Olsztyńskiej w Toruniu od ul. Czekoladowej do granic miasta;
- zwiększenie dostępności transportowej ośrodków miejskich leżących poza siecią drogową TEN-T. Rozbudowa Trasy Średnicowej Podgórze wraz z połączeniem z drogą ekspresową S10 (węzeł Toruń Południe) oraz usprawnieniem połączenia z układem drogowym Torunia;
- budowa i przebudowa głównego szkieletowego układu drogowego miasta Torunia. Budowa Trasy Średnicowej Północnej od ul. Szosa Chełmińska do ul. Szosa Okrężna wraz z integralnym układem drogowym.

Odnosnie Toruńskiej Starówki wyjaśniam, że to właśnie dzięki wybudowaniu mostu wschodniego część ruchu z mostu im. Józefa Piłsudskiego została przełożona/przekierowana na most gen. Elżbiety Zawackiej co odciążyło tereny przyległe do Toruńskiej Starówki od zanieczyszczeń, hałasu i drgań powodowanych wzmożonym ruchem i korkowaniem się Mostu Piłsudskiego, który był jedyną przeprawą przez Wisłę w Toruniu. W tym samym kierunku ukształtowane są działania odnośnie DK80, co zostało wspomniane powyżej. Wykonanie wszystkich etapów Trasy Średnicowej pozwoli na zmianę przebiegu DK80 w oddaleniu od Toruńskiej Starówki. Podobnie wygląda sytuacja związana z planowanym przełożeniem DK91 na Trasę Wschodnią po wybudowaniu kolejnych etapów Trasy. Obecnie zaplanowano przeprowadzenie analiz ruchu i prognoz ruchu dla włączenia Trasy



Inicjatywa
Miasto
Przyjazne
Dzieciom

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



Prezydent Miasta Torunia

2025 ROKIEM WILHELMINY IWANOWSKIEJ W TORUNIU

Wschodniej od Placu Daszyńskiego do Trasy Prezydenta Raczkiewicza, które uwzględnią powstałe zmiany infrastruktury drogowej oraz obejmą planowany rozwój miasta na tym terenie (dotyczy powstania nowych osiedli mieszkaniowych dla aktualnych trendów demograficznych i gospodarczych) a następnie pozwolą ocenić czy istniejący projekt rozbudowy infrastruktury drogowej odpowiada na potrzeby i zmiany rozwijającego się miasta.

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.”*

Potrzeba wybudowania nowego mostu drogowego w Toruniu pojawiła się pod koniec XX wieku.

Jednak już w latach trzydziestych XX w. wybitny urbanista Ignacy Tłoczek, uwzględnił w planach przestrzennych nową przeprawę we wschodniej części miasta.

Trasa mostowa w osi ulicy Waryńskiego pojawiła się w planie ogólnym zagospodarowania przestrzennego z roku 1966, a potem w dwóch kolejnych edycjach tego dokumentu, tj. w latach 1974 i 1986.

W latach 70-90-tych XX wieku w Toruniu zachodziły zasadnicze zmiany w zakresie rozwoju przestrzennego miasta, które sprawiły, że lokalizacja przeprawy mostowej w osi Waryńskiego straciła na aktualności i znaczeniu. Szybki rozwój osiedli mieszkaniowych we wschodniej części miasta (Rubinkowo i Na Skarpie, Bielawy-Grębocin, Kaszczorek), spowodował konieczność poszukiwania połączenia mostowego w tej części Torunia.

Przebieg Trasy Wschodniej w Studium z roku 2006 uwzględniony został na podstawie szeregu analiz i opracowań wykonywanych przez Gminę Miasta Toruń, na zlecenie Miejskiego Zarządu Dróg w Toruniu. Od roku 2005 rozpoczęły się prace projektowe dla trasy i obiektów mostowych (konsorcjum: Profil Warszawa, Pont-Projekt Gdańsk, Kontrakt Gdańsk, Damart Szczecin). W ramach przygotowań do budowy nowego mostu drogowego dla Torunia dokonano wyboru optymalnej w tamtym czasie trasy, porównując dwie lokalizacje mostowe: w ciągu ul. Waryńskiego (tzw. Trasa Waryńskiego) oraz w ciągu ul. Wschodniej (tzw. Trasa Wschodnia).

W ramach przygotowań do realizacji zadania Miejski Zarząd Dróg zlecił wykonanie opracowań, dokumentacji, analiz technicznych, środowiskowych i ekonomicznych, które były niezbędne do ostatecznego uzyskania pozwolenia na budowę i pozyskania funduszy zewnętrznych (dofinansowania unijnego) na realizację przedsięwzięcia. W związku z wykonanymi analizami potwierdzającymi zasadność lokalizacji trasy mostowej, Trasa



Inicjatywa
Miasto
Przyjazne
Dzieciom

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



Wschodnia wraz z nowym mostem w ciągu tej ulicy została uwzględniona w "Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta", uchwalonym 18 maja 2006 r. przez Radę Miasta Torunia.

W Studium utrzymano także planowane dotychczas przeprawy mostowe: projektowany w zachodniej części miasta tzw. Most Zachodni w osi ulicy Szosa Okrężna oraz projektowany most w osi ul. Waryńskiego tzw. Trasa Nowomostowa. Wskazano również istniejący most Piłsudskiego tzw. Trasa Staromostowa, oraz most kolejowy.

Każda procedura planistyczna w Gminie Miasta Toruń (dotycząca studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, planu ogólnego oraz planów miejscowych), realizowana jest zgodnie z prawem i porządkiem ustalonym w przepisach ustawy z 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. W trakcie każdej z w. wym. procedur planistycznych wykonane były i są wykonywane niezbędne analizy środowiskowe i funkcjonalno-przestrzenne.

W związku z tym nie jest prawdziwe stwierdzenie cyt. „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 rażąco błędne, 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.”*

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Torunia, zostało uchwalone przez Radę Miasta Torunia w dniu 25 stycznia 2018 r. (uchwała nr 805/18). Dokument ten zastąpił dotychczasowe Studium, uchwalone przez Radę Miasta Torunia w dniu 18 maja 2006r. (uchwała nr 1032/06).

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta nie jest przepisem prawa gminnego i nie stanowi podstawy do wydawania decyzji o warunkach zabudowy i decyzji o ustaleniu lokalizacji celu publicznego. Nie odnosi się też do konkretnego horyzontu czasowego.

Najważniejszą funkcją studium jest kształtowanie i wykładnia polityki rozwoju przestrzennego miasta. Podstawowa jego cecha to kompleksowość i ujęcie w kategoriach celów rozwoju oraz kierunków i generalnych zasad zagospodarowania obszaru gminy.





Prezydent Miasta Torunia

2025 ROKIEM WILHELMINY IWANOWSKIEJ W TORUNIU

W związku z tym, nie można w żaden sposób zgodzić się z twierdzeniem, że Studium z roku 2006 oraz z roku 2018 zawiera cyt. „rażące błędy prawne, proceduralne i merytoryczne, które skutkują nieważnością części ustaleń dotyczących układu komunikacyjnego”.

Studium z roku 2006 nie obowiązuje, ponieważ zastąpiło go Studium z roku 2018. Studium z roku 2018, zostało sporządzone zgodnie z trybem i wymogami, wynikającymi z ustawy z dnia 27 marca 2003r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Jest obowiązującym w Toruniu dokumentem, na podstawie którego sporządzane są miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego.

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.”*

Niezrozumiałe jest stwierdzenie zawarte we wniosku o nieuwzględnieniu przez władze miasta cyt. „alternatywnego i znacznie bardziej racjonalnego przebiegu obwodnicy śródmiejskiej (czyli trasy północno-średnicowej)”.

Odnosząc je do trasy średnicowej należy wskazać, że w kolejnych edycjach studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Torunia, także w dokumencie obowiązującym z roku 2018, wskazano przebieg trasy średnicowej w osi wschód–zachód. Dodatkowo dla prawie całego jej przebiegu (od Szosy Lubickiej do Szosy Bydgoskiej) Rada Miasta Torunia uchwaliła miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego.

Studium rezerwuje korytarze dla przebiegu głównego układu komunikacyjnego miasta. Nie jest dokumentem inwestycyjnym określającym czas realizacji drogi.

Na podstawie uchwalonego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla Trasy Średnicowej zostały przygotowane dokumentacje projektowe dla etapu I (od ul. Grudziądzkiej do ul. Szosa Chełmińska) i etapu II (od trasy mostowej w osi ul. Wschodniej do ul. Grudziądzkiej), na podstawie których wydany został ZRID czyli Zezwolenie Realizacji Inwestycji Drogowych a następnie w latach 2014 i 2015 obydwa etapy zostały wybudowane (4,42km łącznie). Obecnie w projektowaniu jest etap III obejmujący odcinek od ul. Szosa Chełmińska do ul. Szosa Okrężna. W przypadku IV etapu obejmującego odcinek od ul. Szosa Okrężna do ul. Szosa Bydgoska na przełomie III/IV kwartału br. planowane jest ogłoszenie przetargu na opracowanie dokumentacji.

Odnosząc się do kwestii mostu drogowego w ciągu ul. Waryńskiego planuje się zarezerwować środki w budżecie na rok 2026 na opracowanie Studium Techniczno-Ekonomiczno-środowiskowego dla przeprawy w tym miejscu. Jednocześnie są prowadzone analizy rozwoju sieci tramwajowej, w tym przez most w ul. Waryńskiego.



Inicjatywa
Miasto
Przyjazne
Dzieciom

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\SkrytkaESP



Prezydent Miasta Torunia

2025 ROKIEM WILHELMINY IWANOWSKIEJ W TORUNIU

Tym samym należy stwierdzić, że władze miasta od kilkunastu lat realizują etapowo, w miarę potrzeb i możliwości finansowych, główny układ komunikacyjny Torunia w osi wschód - zachód, opierający się na trasie średnicowej.

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.”*

W dokumentach planistycznych Torunia zapewniono racjonalne i optymalne połączenia komunikacyjne obu stron miasta układem dróg i przepraw mostowych.

Mając na względzie prawidłowe i optymalne kształtowanie powiązań komunikacyjnych miasta, uwzględniając szczególne uwarunkowania związane z położeniem Torunia po obu stronach Wisły, w kolejnych edycjach studium uwarunkowań uwzględniono 4 przeprawy mostowe: projektowany w zachodniej części miasta tzw. Most Zachodni w osi ulicy Szosa Okrężna, istniejący most Piłsudskiego (tzw. Trasa Staromostowa), projektowany most w osi ul. Waryńskiego (tzw. Trasa Nowomostowa) oraz istniejący most gen. E. Zawackiej (tzw. Trasa Wschodnia).

Toruń od lat inwestuje znaczne środki i realizuje konsekwentnie - wraz z rozwojem miasta - rozbudowę układu drogowego, zarówno szkieletowego, jak i dróg osiedlowych. Główny układ drogowy miasta opiera się na drogach krajowych (m.in. DK91, DK15, DK80), wojewódzkich (m.in. DW 273, 553) jak również powiatowych (m.in. Włocławska, Łódzka na odcinku od ul. Podgórskiej do Andersa czy ul. Podgórska). Wspomniane drogi od wielu lat są sukcesywnie budowane oraz rozbudowywane. Most gen. Elżbiety Zawackiej (największa i najbardziej pożądana inwestycja drogowa w powojennej historii miasta), rozbudowa mostu marsz. Piłsudskiego, ul. Łódzka, Andersa, Rudacka, Nieszawska, Włocławska, Podgórska, Poznańska to swoiste przykłady działań, które wprowadziły nową jakość i otworzyły nowe możliwości rozwoju lewobrzeżnej części Torunia. Dopełnieniem były inwestycje realizowane na drogach osiedlowych. W wyniku realizowanego od 2017 roku programu gospodarczego pn. „Program Budowy Dróg Lokalnych” na lewobrzeżu powstało 13,772 km nowych utwardzonych odcinków dróg m.in. Stawki Południowe, Łączna, Ametystowa, Lillii Wodnych, Rubinowa, Sinoracka, Poranna, Zdrojowa, Familijna czy Ustronna.

Lewobrzeże obsługuje 17 linii autobusowych. Każde osiedle ma swoje linie, które docierają do prawobrzeżnej części miasta. Komunikacja miejska cały czas zmienia się na potrzeby mieszkańców obsługując coraz to nowe osiedla. Przykładem mogą tu być linie 10 oraz 20, obsługujące osiedle Glinki i Podgórze, uruchomienie linii 21 i nowego przystanku Śródkowa, zwiększenie dostępności dla Osiedla Stawki Piaski poprzez wjazd w ul. Łączną (12 i 14), a także miarowe zwiększanie częstotliwości na pozostałych liniach.



Inicjatywa
Miasto
Przyjazne
Dzieciom

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



Prezydent Miasta Torunia

2025 ROKIEM WILHELMINY IWANOWSKIEJ W TORUNIU

W ramach realizacji celów „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Torunia - SUMP dla MOFT” przyjętego uchwałą nr 1228/23 Rady Miasta Torunia z dnia 23 listopada 2023 r. w br. zlecono przygotowanie opracowania docelowego układu sieci publicznego transportu zbiorowego Metropolii Toruńskiej. Dokument ten nie tylko pokaże możliwości nowego kształtowania transportu zbiorowego w obszarze Metropolii Toruńskiej, a w szczególności zwróci uwagę na poprawę jakości transportu zbiorowego w Toruniu, w tym na Lewobrzeżu.

Wracając do dokumentu SUMP dla MOFT, który jest swoistym planem kształtowania rozwoju mobilności miasta, zarówno lewo jak i prawobrzeżnej jego części, a którego celem było jak najbardziej efektywne zaspokojenie potrzeb mobilności mieszkańców obszaru funkcjonalnego Torunia, w tym również wskazanie inwestycji rekomendowanych do realizacji mogących pozytywnie wpłynąć na mobilność miejską, trudno się zgodzić ze stwierdzeniem o jakimkolwiek wykluczeniu komunikacyjnym Lewobrzeża – opisanego przez wnioskodawcę jako zachodnia część miasta. Wręcz przeciwnie, to ona w całym obszarze funkcjonalnym, jest najlepiej rozwiniętą jego częścią, a planowane kolejne inwestycje rozbudowy układu do skomunikowania z drogą ekspresową S-10 oraz przygotowywane koncepcje budowy mostu zachodniego, czy mostu śródmiejskiego i nowej tramwajowej linii obsługującej lewobrzeże, jeszcze bardziej spajają obie strony Wisły Grodu Kopernika.

Nie sposób, wymieniając Plan Zrównoważonej Mobilności, nie wspomnieć o wieloletnim planowaniu i budowie spójnego układu dróg rowerowych. Na ogólną długość dróg utwardzonych z mieście – ponad 428 km (co stanowi aż 89% ogólnej długości dróg), aż 150 km to drogi rowerowe. Drogi zostały wybudowane i są budowane kolejne, nie tylko wzdłuż dróg krajowych wojewódzkich i powiatowych, ale również ważniejsze drogi osiedlowe są w nie wyposażane. Obecnie projektowana jest budowa rowerowego połączenia mostu im. J. Piłsudskiego z planowaną trasą rowerową wzdłuż mostu kolejowego im. E. Malinowskiego i ul. Rudacką. W 4 kwartale ma być ogłoszony przetarg na zadanie pn. „Modernizacja linii kolejowej nr 353 na odcinku Toruń Główny – Toruń Wschodni wraz z infrastrukturą dworcową oraz budową nowych przystanków kolejowych w Toruniu – BIT City II” w ramach którego zostanie zrealizowane przez PKP PLK zadanie budowy ciągu pieszo-rowerowego od dworca Toruń Miasto do ul. Dybowskiej – dającej nowe połączenie mostowe dla pieszych i rowerzystów.

Corocznie w budżecie miasta, który również w podstawowych parametrach m.in. inwestycyjnych planowany jest w wieloletniej prognozie finansowej miasta, uwzględniane są zarówno przedsięwzięcia jak i inwestycje dot. tożsamo lewo jak i prawobrzeża. Wskazują przy tym, iż tegoroczny budżet uwzględnia środki na realizację m.in. opracowania koncepcji kolejnego mostu przez Wisłę wraz z układem drogowym dla budowy zachodniej przeprawy



Inicjatywa
Miasto
Przyjazne
Dzieciom

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



mostowej, koncepcji przebudowy ul. Łódzkiej, budowy ciągu pieszo - rowerowego wzdłuż ul. Poznańskiej, czy remontu ul. Kujawskiej oraz Poznańskiej.

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 naruszania 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.”*

Nieprawdziwe jest twierdzenie, że prace projektowe i inwestycyjne prowadzone są na podstawie studium.

Zapisana w Studium sieć drogowa docelowa nie stanowi programu inwestycyjnego a rozbudowa sieci drogowej powinna dotyczyć odcinków w danym momencie niezbędnych dla sprawnego funkcjonowania sieci drogowej.

Studium wyznacza jedynie kierunki rozwoju i stwarza ramy oraz możliwości podejmowania skoordynowanych wzajemnie działań inwestycyjnych w nadchodzących latach.

Waga zapisów dotyczących transportu w Studium polega na tym, że pozwala ono rezerwować pasy terenu dla budowy spójnego, zbliżonego do modelowego, zoptymalizowanego matematycznie, prawidłowo funkcjonującego układu drogowego.

Podejmowanie decyzji o budowie kolejnych odcinków programowanych w studium tras powinno następować po szczegółowej analizie opłacalności danego działania inwestycyjnego, której punktem wyjścia powinna być prognoza ruchu dla aktualnych trendów demograficznych i gospodarczych oraz obciążenie ruchem przyszłych tras. Analiza ekonomiczna powinna obejmować koszty wewnętrzne i zewnętrzne danej inwestycji i ruchu w sieci ogółem.

Obowiązujące dziś procedury wymagane przy budowie tras drogowych, zwłaszcza przy finansowaniu tychże ze środków unijnych bądź kredytów komercyjnych wymagają wykonania analiz, o których mowa powyżej (studium wykonalności z analizą ekonomiczną, ocena oddziaływania inwestycji na środowisko).

Podkreślam ponownie, że Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Torunia jest aktem kierownictwa wewnętrznego i nie stanowi podstawy do projektowania inwestycji w mieście. Inwestycje te realizowane są na podstawie pozwolenia na budowę, które wydawane jest w oparciu o warunki zabudowy lub ustalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, lub na podstawie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.



Prezydent Miasta Torunia

2025 ROKIEM WILHELMINY IWANOWSKIEJ W TORUNIU

W związku z tym, nieprawdziwe są stwierdzenia, zawarte w w.wym. liście otwartym, że dokument ten zawiera rażące błędy prawne, oraz, że na podstawie Studium prowadzone są prace projektowe i inwestycyjne.

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”

„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 dziennikarska 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.”

W pierwszej kolejności należy wskazać, że zgodnie z art. 4 ustawy, sygnalistą jest osoba fizyczna, która zgłasza lub ujawnia publicznie informację o naruszeniu prawa uzyskaną w kontekście związanym z pracą. Naruszenie prawa należy rozumieć zgodnie z art. 3 ustawy, w którym wskazuje się, że naruszeniem prawa jest działanie lub zaniechanie niezgodne z prawem lub mające na celu obejście prawa, w zakresie enumeratywnego katalogu, wskazanego w komentowanym artykule. Z kolei kontekst związany z pracą zdefiniowany jest w art. 2 pkt 5 ustawy i oznacza przeszłe, obecne lub przyszłe działania związane z wykonywaniem pracy na podstawie stosunku pracy lub innego stosunku prawnego stanowiącego podstawę świadczenia pracy lub usług lub pełnienia funkcji w podmiocie prawnym lub na rzecz tego podmiotu, lub pełnienia służby w podmiocie prawnym, w ramach których uzyskano informację o naruszeniu prawa oraz istnieje możliwość doświadczenia działań odwetowych.

Dopiero spełnienie powyższych przesłanek łącznie umożliwia stosowanie reżimu ustawowego, w zakresie podejmowania działań następczych, w tym przeprowadzenia postępowania wyjaśniającego. Informacje zawarte przez Pana Czernego w zgłoszeniu nie



Inicjatywa
Miasto
Przyjazne
Dzieciom

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



Prezydent Miasta Torunia

2025 ROKIEM WILHELMINY IWANOWSKIEJ W TORUNIU

wskazują na spełnienie omówionych przesłanek. W związku z tym, zgłoszenie traktuje się jako zamknięte, a procedurę z nim związaną za zakończoną:

W dniu 19 lutego 2025 Pan Czerny otrzymał pismo z informacją o odstąpieniu od podejmowania działań następczych na podstawie art. 34 ust. 1 ustawy z dnia 14 czerwca 2024 r. o ochronie sygnalistów (Dz. U. poz. 928, dalej: ustawa) oraz § 8 ust. 1-2 Procedury przyjmowania zgłoszeń zewnętrznych oraz podejmowania działań następczych Urzędu Miasta Torunia, stanowiącej załącznik do Zarządzenia nr 347/2024 Prezydenta Miasta Torunia z dnia 23 grudnia 2024 r., w związku ze zgłoszoną przez Pana Czernego w dniu 29 grudnia 2024 r. informacją o naruszeniu prawa.

W związku z wyżej przedstawionymi wyjaśnieniami zwracam się z prośbą o oddalenie wnoszonych formalnie przez Pana Józefa Czernego postulatów dotyczących:

1. Zwołania specjalnego posiedzenia Komisji Gospodarki Przestrzennej i Komunikacji w celu wysłuchania głosu ekspertów i mieszkańców;
2. Powołania niezależnego audytu prawno-planistycznego w zakresie dokumentów SUIKZP i infrastruktury drogowej,
3. Wstrzymania prac nad nowymi inwestycjami drogowymi do czasu zakończenia audytu i ustalenia zgodności z prawem
4. Zobowiązania Prezydenta Miasta Torunia do przedstawienia kompletnej dokumentacji dotyczącej podstaw prawnych realizowanych inwestycji mostowych.

Prośbą swą uzasadniam tym, że miasto działa w oparciu o obowiązujące przepisy prawa i uchwalone akty prawne i przepisy wykonawcze. Proces realizacji inwestycji jest uzależniony od organów zewnętrznych wyposażonych w instrumenty do kontroli przedkładanych dokumentacji projektowych w celu uzyskania decyzji/pozwoleń niezbędnych do ich wykonania. Następnie na etapie zakończenia/odbioru inwestycji instytucje zewnętrzne kontrolują zgodność wykonania inwestycji z projektem budowlanym oraz obowiązującymi przepisami prawa.

Duża część inwestycji była realizowana z udziałem środków zewnętrznych co powodowało konieczność prowadzenia kontroli przez instytucje finansujące, które nie wykazały żadnych nieprawidłowości.

Sugestie, wnioski Pana Czernego nie znajdują potwierdzenia ani w dokumentach planistycznych ani w działaniach realizowanych przez Gminę Miasta Toruń.

Jednocześnie informuję, że Pan Józef Czerny prowadzi zmasowaną korespondencję nie tylko z Urzędem Miasta Torunia i miejskimi jednostkami. Swoje zapytania i wnioski wskazujące na naruszenie prawa skierował również do Urzędu Marszałkowskiego, Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, Ministerstwa Infrastruktury, Centralnego Portu Komunikacyjnego, Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska, Regionalnej Izby Obrachunkowej



Inicjatywa
Miasto
Przyjazne
Dzieciom

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



Prezydent Miasta Torunia

2025 ROKIEM WILHELMINY IWANOWSKIEJ W TORUNIU

W Bydgoszczy, Wojewody Kujawsko-Pomorskiego, Prokuratury Rejonowej w Toruniu,
Ministerstwa Klimatu i Środowiska, Rzecznika Praw Obywatelskich, Ministra Sprawiedliwości,
Ministra Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej, posłów, senatorów i do „...każdego czyjego
interesu lub obowiązku sprawa dotyczy...”.

Z wyrazami szacunku

Prezydent Miasta Torunia

Paweł Gulewski



Inicjatywa
Miasto
Przyjazne
Dzieciom

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