



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura w Bydgoszczy

LBY.410.003.06.2020

Marek Wojtkowski  
Prezydent Miasta Włocławek  
ul. Zielony Rynek 11/13  
87-800 Włocławek

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/20/058 Działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych w województwie kujawsko-pomorskim

# I. Dane identyfikacyjne

|                                     |  |
|-------------------------------------|--|
| Jednostka kontrolowana              | Urząd Miasta Włocławek ul. Zielony Rynek 11/13, 87-800 Włocławek <sup>1</sup>  |
| Kierownik jednostki kontrolowanej   | Marek Wojtkowski Prezydent Miasta Włocławek, wybrany 30 listopada 2014 r. <sup>2</sup><br>(akta kontroli str. 4)   |
| Zakres przedmiotowy kontroli        | 1. Identyfikowanie i monitorowanie niebezpiecznych przejść dla pieszych.<br>2. Eliminowanie zagrożeń na przejściach dla pieszych.  |
| Okres objęty kontrolą               | Od 1 stycznia 2016 r. do zakończenia kontroli <sup>3</sup> , z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed tym okresem.   |
| Podstawa prawna podjęcia kontroli   | Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli <sup>4</sup>  |
| Jednostka przeprowadzająca kontrolę | Najwyższa Izba Kontroli<br>Delegatura w Bydgoszczy   |
| Kontrolerzy                         | 1. Andrzej Maciejski, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LBY/72/2020 z 18 maja 2020 r.<br>2. Mikołaj Rumiński, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LBY/78/2020 z 18 maja 2020 r. |

(akta kontroli str. 1-2)

---

<sup>1</sup> Dalej: „Urząd”.

<sup>2</sup> Wybrany ponownie w wyborach 4 listopada 2018 r., dalej: „Prezydent”.

<sup>3</sup> Tj. 6 sierpnia 2020 r.

<sup>4</sup> Dz. U. z 2020 r. poz. 1200, dalej: „ustawa o NIK”.

## II. Ocena ogólna<sup>5</sup> kontrolowanej działalności

### OCENA OGÓLNA

Zarządzający ruchem podejmował działania zmierzające do poprawy bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych, w tym identyfikował i monitorował niebezpieczne przejścia dla pieszych, m.in. przy współpracy z Policją w ramach Komisji ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego<sup>6</sup>. Stworzone zostały warunki organizacyjne dla realizacji zadań związanych z zarządzaniem ruchem. Podejmowane działania nie przełożyły się jednak na widoczny spadek zdarzeń kwalifikowanych jako najechanie na pieszego na przejściach. Nie uzyskano również trendu spadkowego w ogólnej liczbie tych zdarzeń w analizowanych przez NIK lokalizacjach.

Izba negatywnie ocenia niewykonywanie przez zarządzającego ruchem części swoich zadań wynikających z przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem<sup>7</sup>. Projekty organizacji ruchu zatwierdzone były pomimo nieuwzględnienia w nich niektórych obligatoryjnych elementów, na jednym z przejść dla pieszych stwierdzono nieprawidłową organizację ruchu, a dwa wykonano niezgodnie z projektem organizacji ruchu. Zarządzający ruchem nie realizował obowiązku wymaganej prawem okresowej kontroli stanu faktycznego z projektem organizacji ruchu, która umożliwiłaby wyeliminowanie istniejących niezgodności i zminimalizowanie potencjalnych zagrożeń.

Kolejnym elementem ocenionym negatywnie, a mogącym mieć wpływ na poprawę bezpieczeństwa w ruchu pieszych, było niemonitorowanie stopnia realizacji celu dotyczącego liczby wypadków z udziałem dzieci i osób starszych, do czego zobowiązywała uchwalona „Polityka Mobilności Miejskiej dla Miasta Włocławek do roku 2030”<sup>8</sup>.

## III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowej<sup>9</sup> kontrolowanej działalności

### OBSZAR

### 1. Identyfikowanie i monitorowanie niebezpiecznych przejść dla pieszych

#### Opis stanu faktycznego

1.1. Zadania z zakresu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego i zarządzania ruchem przypisane były do realizacji określonym jednostkom. W okresie od 1 stycznia 2016 r. do 31 marca 2016 r. zadania te przekazane były do realizacji Miejskiemu Zarządowi Usług Komunalnych i Dróg we Włocławku<sup>10</sup>

<sup>5</sup> Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

<sup>6</sup> Dalej: „Komisja BRD”.

<sup>7</sup> Dz. U. z 2017 r. poz. 784, dalej: „rozporządzenie w sprawie zarządzania ruchem na drogach”.

<sup>8</sup> <http://www.bip.um.wlocl.pl/uchwala-nr-xix532016-rady-miasta-wloclawek-z-dnia-30-maja-2016-r-w-sprawie-przyjecia-polityki-mobilnosci-dla-miasta-wloclawek-do-roku-2030/> - dostęp 28 lipca 2020 r., dalej: „Polityka Mobilności”.

<sup>9</sup> Oceny cząstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena cząstkowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

<sup>10</sup> Statut nadany uchwałą Rady Miasta Włocławek z dnia 30 marca 2015 r. nr VI/24/2015 (dostęp 23 lipca 2020 r.: [https://mzukid.bipgov.net/userfiles/pliki/143566096924\\_2015.pdf](https://mzukid.bipgov.net/userfiles/pliki/143566096924_2015.pdf)) zmienionego uchwałą Rady Miasta Włocławek z 31 sierpnia 2015 nr X/80/2015 (dostęp 23 lipca 2020 r.: <https://mzukid.bipgov.net/userfiles/pliki/1447671720uchwala.pdf>); dalej: „MZUKID”.

i nie były realizowane w ramach Urzędu<sup>11</sup>. Na skutek kontroli zrealizowanej przez Wojewodę Kujawsko-Pomorskiego w dniach od 30 września 2015 r. do 6 października 2015 r. i zawartych w niej zaleceniach pokontrolnych dokonano zmian organizacyjnych polegających na przekazaniu zadań związanych z zarządzaniem ruchem do Urzędu Miasta Włocławek i zadania te w okresie:

- od 1 kwietnia 2016 r. do 31 stycznia 2019 r. należały do zadań Wydziału Komunikacji<sup>12</sup>,
- od 1 lutego 2019 r. do 31 lipca 2019 r. należały do zadań Wydziału Dróg i Transportu Zbiorowego<sup>13</sup>,
- od 1 sierpnia 2019 r. należały do zadań Wydziału Dróg, Transportu Zbiorowego i Energii<sup>14</sup>.

(akta kontroli str. 15-18, 22, 61-63, 72, 111-112, 124-125, 129-143)

Zadania realizowane przez wydziały Urzędu przypisane były do konkretnych osób, co wynikało z zakresów obowiązków, a w przypadku Dyrektora wprost z Regulaminu Organizacyjnego. Kwestiami związanymi z zarządzaniem ruchem na drogach zajmowały się dwie osoby wyznaczone do rozpatrywania, opracowywania i opiniowania projektów organizacji ruchu. Do zatwierdzania tych projektów upoważniona była jedna osoba. Nie wyznaczono pracownika odpowiedzialnego wyłącznie za bezpieczeństwo na przejściach dla pieszych oraz nie wyznaczono stanowiska specjalisty do spraw bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zadania z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego realizowane były przez osoby posiadające odpowiednie kwalifikacje. W Urzędzie umożliwiono ich podnoszenie m.in. poprzez uczestnictwo w szkoleniach oraz studiach podyplomowych.

(akta kontroli str. 61-63, 72, 111-112, 124-125, 129-131, 144-147, 156-159, 161-173)

Urząd nie dysponował bazą danych, w których gromadziłby informacje o stanie bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych.

(akta kontroli str. 176)

We Włocławku zarządzano ruchem na drogach o łącznej długości 230,1 km, z czego 122,51 km nie posiadało zatwierdzonej stałej organizacji ruchu. Łączna liczba przejść dla pieszych, którymi zarządzała jednostka wyniosła 845. P.o. Dyrektor WDTZiE<sup>15</sup> podała, że podejmowano starania w celu objęcia stałą organizacją ruchu wszystkich dróg publicznych. Od kwietnia 2016 r. (od chwili przejęcia od MZUKiD funkcji zarządzającego ruchem) łączna długość dróg objętych zatwierdzoną organizacją ruchu wzrosła z 50,8 km do 100,8 km.

(akta kontroli str. 177, 328, 330)

<sup>11</sup> Regulamin Organizacyjny Miasta Włocławek wprowadzony zarządzeniem nr 143/2011 Prezydenta Miasta Włocławek z dnia 28 lipca 2011 r.; wersja ujednolicona - dostęp 23 lipca 2020 r.: [http://archiwum.mst-wloclawek.rbip.mojregion.info/www.bip.um.wlocl.pl/regulamin\\_21\\_12\\_2015\\_ujednolicony27e9.pdf?id=12984](http://archiwum.mst-wloclawek.rbip.mojregion.info/www.bip.um.wlocl.pl/regulamin_21_12_2015_ujednolicony27e9.pdf?id=12984)

<sup>12</sup> Zgodnie z § 52 pkt. 10) Regulaminu Organizacyjnego Urzędu Miasta Włocławek wprowadzonego zarządzeniem nr 89/2016 Prezydenta Miasta Włocławek z dnia 31 marca 2016 r.

<sup>13</sup> Zgodnie z § 48 pkt. 12) Regulaminu Organizacyjnego Urzędu Miasta Włocławek wprowadzonego zarządzeniem nr 38/2019 Prezydenta Miasta Włocławek z dnia 29 stycznia 2019 r.

<sup>14</sup> Zgodnie z § 48 ww. regulaminu, w brzmieniu wprowadzonym przez § 1 ust. 1 pkt 9 zarządzenia nr 317/2019 Prezydenta Miasta Włocławek z dnia 16 lipca 2019 r.; dalej: „WDTZiE”.

<sup>15</sup> W czasie nieobecności Dyrektora WDTZiE wyjaśnień udzielała Kierownik Referatu Publicznego Transportu Zbiorowego. WDTZiE.

W Urzędzie nie realizowano audytów wewnętrznych pod kątem problemów i trudności związanych z realizacją przydzielonych zadań dotyczących zarządzaniem ruchem na drogach<sup>16</sup>.

(akta kontroli str. 13, 227-228)

**1.2.** Rada Miasta Włocławek w uchwale nr XIX/53/2016 z 30 maja 2016 r. przyjęła Politykę Mobilności, której elementem były zagadnienia związane z bezpieczeństwem ruchu. Do jej celów należało zwiększenie udziału ruchu niesamochodowego w ogólnym ruchu, a do celów uzupełniających - zmniejszenie liczby wypadków oraz zdarzeń z udziałem dzieci i osób starszych. Ponadto w mieście obowiązywały „Standardy mobilności indywidualnej i infrastruktury rowerowej”<sup>17</sup>, które odnosiły się do bezpieczeństwa w ruchu pieszych m.in. poprzez minimalizowanie punktów kolizji z pieszymi, a w obrębie punktów niebezpiecznych zapewnienie odpowiedniej wzajemnej widoczności.

Pomimo wprowadzenia Polityki Mobilności nie monitorowano stopnia realizacji przyjętego tam wskaźnika odnoszącego się do liczby wypadków. Szczegółowe informacje zawarto w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 183, 187-190, 217-218, 332-333)

Urząd nie prowadził badań w zakresie diagnozowania potrzeb pieszych. Ustalano je na podstawie wpływających zgłoszeń oraz obserwacji własnych pracowników. Wpływające wnioski i uwagi podlegały analizie w ramach Komisji ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego<sup>18</sup>. Treść zarządzenia Prezydenta na podstawie, którego funkcjonowała Komisja BRD nie była dostosowana do zmian organizacyjnych jakie przeprowadzono w Urzędzie. Szczegółowe informacje zawarto w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

W latach 2016-2020 (I kwartał) do Urzędu wpłynęły 42 wnioski<sup>19</sup> dotyczące przejść dla pieszych. Najczęściej dotyczyły one wyznaczenia przejść (11), montażu progów zwalniających (7), oznakowania w kolorach białoczerwonych (6) oraz montażu sygnalizacji świetlnej (5).

Analiza potrzeb pieszych przeprowadzona przez pracowników Urzędu wykazała m.in. następujące zagrożenia:

- brak świadomości pieszych na temat zasad panujących na obszarze stref zamieszkania,
- potrzeba doświetlenia niektórych przejść dla pieszych,
- trudności w pokonywaniu przejść dla pieszych na jezdniach, gdzie wyznaczono więcej niż dwa pasy w przypadku braku wyspy rozdzielającej pasy ruchu.

---

<sup>16</sup> Działania WDTZIE były analizowane zgodnie z zarządzeniem Prezydenta Miasta Włocławek nr 78/2013 z dnia 27 marca 2013 r. (<http://archiwum.mst-wloclawek.rbip.mojregion.info/www.bip.um.wlocl.pl/indexfab3.html?app=zarzadzenia&nid=4749&y=2013> – dostęp 3 sierpnia 2020 r.) z użyciem arkusza identyfikacji, oceny i określenia metody przeciwdziałaniu ryzykom, w której proponowano właściwe rozwiązania, w tym obniżanie ryzyka poprzez podnoszenie kwalifikacji pracowników.

<sup>17</sup> Wprowadzone zarządzeniem nr 101/2020 Prezydenta Miasta Włocławek z dnia 11 marca 2020 w sprawie przyjęcia Standardów mobilności indywidualnej i infrastruktury rowerowej - <http://www.bip.um.wlocl.pl/zarzadzenie-nr-1012020-prezydenta-miasta-wloclawek-z-dnia-11-marca-2020-r-w-sprawie-przyjecia-standardow-mobilnosci-indywidualnej-i-infrastruktury-ro-werowej/> - dostęp 28 lipca 2020 r.

<sup>18</sup> Komisja Powołana została zarządzeniem nr 362/2015 Prezydenta Miasta Włocławek z dnia 9 grudnia 2015 r., zmienionego zarządzeniem nr 273/2016 Prezydenta Miasta Włocławek z dnia 22 września 2016 r.; dalej: „Komisja BRD”.

<sup>19</sup> W roku 2016 wpłynęło pięć wniosków, w 2017 r. dziesięć, w latach 2018 i 2019 po 11 wniosków, a w I półroczu 2020 r. pięć wniosków.

W związku z identyfikacją ww. potrzeb podjęto następujące działania: umieszczono tablice informacyjne, sukcesywnie doświetlano przejścia dla pieszych, wyznaczono wysepki dzielące pasy ruchu.

(akta kontroli str. 11-14, 174-175, 219-225)

Liczba zdarzeń drogowych kwalifikowanych jako najechanie na pieszego na przejściu dla pieszych w okresie 1 stycznia 2016 r. – 30 maja 2020 r. wyniosła w poszczególnych latach odpowiednio 17, 26, 25, 24 i 7 (łącznie 99). Liczba tych zdarzeń na przejściach dla pieszych poddanych przez NIK oględzinom w okresie od 1 kwietnia 2016 r. do 31 marca 2017 r. oraz od 1 kwietnia 2019 r. do 31 marca 2020 r. wyniosła odpowiednio sześć i pięć.

(akta kontroli str. 8-10)

**1.3.** W Urzędzie nie opracowano procedur, wytycznych lub zasad identyfikacji niebezpiecznych przejść dla pieszych. Typowano je na podstawie informacji o liczbie zdarzeń drogowych uzupełnianych zgłoszeniami mieszkańców. W procesie tym nie korzystano ze wsparcia zespołów doradczych.

Urząd dysponował Audytem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego drogi krajowej nr 91. Przeprowadzono go w okresie od listopada 2014 r. do marca 2015 r. Raport BRD.03.01.2015 sporządzono w marcu 2015 r. Stwierdzono, że odcinek drogi spełniał podstawowe wymagania bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wskazano m.in., że:

- brakowało skutecznego ograniczenia parkowania w rejonie zbliżenia jezdni ścieżki rowerowej do jezdni ruchu kołowego – ul. Chopina kierunek centrum. Konsekwencją tego było częste parkowanie pojazdów w przestrzeni chodnika i ścieżki rowerowej;
- nieprawidłowo dobrano oznakowanie funkcjonalne (płytki wskaźnikowe) ze względu na strefowanie (strefa oczekiwania, zatrzymania, decyzji) przy wyposażaniu przejść dla pieszych. Konsekwencją tego mogło być błędne odczytanie informacji dotykowej przez osobę niepełnosprawną, co mogło spowodować zagrożenie wypadkiem.

Zalecono w raporcie rozważenie wyznaczenia bezpiecznego przejścia dla pieszych w rejonie skrzyżowania ul. Chopina (kierunek Centrum) i ul. Wierzbowej gdzie zaobserwowano duży ruch poprzeczny pieszy i rowerowy.

(akta kontroli str. 178-182, 256)

Do ustalenia stanu bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych wykorzystywano informacje na temat zdarzeń drogowych pochodzących z Komendy Miejskiej Policji. Analizy tych danych dokonywano w ramach Komisji BRD. Skutkowały one podjęciem działań zmierzających do poprawy bezpieczeństwa. Wyniki analiz nie były udostępniane innym podmiotom. Na posiedzeniach omawiano zagadnienia związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego. Komisja BRD proponowała różnego rodzaju rozwiązania (np. zastosowanie tablic informacyjnych o obowiązujących zasadach w strefie zamieszkania), prowadziła obserwacje i wizje lokalne (np. w sprawie wydłużenia światła zielonego, zamontowania lustra drogowego), opiniowała wnioski (rozszerzenie strefy zamieszkania, zastosowanie progów zwalniających, zmiana organizacji ruchu i wprowadzenie większej liczby szycan na ścieżce rowerowej przed dojazdem do przejazdu rowerowego przy wiadukcie kolejowym, ustawienie słupków na chodniku, doświetlenie przejść dla pieszych, ograniczenie prędkości, poprawa widoczności na skrzyżowaniu, wyznaczenie miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych, uzupełnienie znaku drogowego).

Jak w wyjaśnieniu podał Dyrektor WDTZiE corocznie, przed rozpoczęciem roku szkolnego, przy udziale Policji oraz straży miejskiej dokonywano przeglądu bezpieczeństwa i oznakowania przejść dla pieszych w okolicach szkół. Ujawnione nieprawidłowości były usuwane. Dane o niebezpiecznych przejściach dla pieszych aktualizowano na bieżąco przy okazji przekazywanych pism lub informacji o zdarzeniach drogowych.

Po zastosowaniu rozwiązań służących poprawie bezpieczeństwa dokonywano oceny ich skuteczności<sup>20</sup>.

(akta kontroli str. 180-182, 224-225)

Urząd nie zlecał na zewnątrz do opracowania projektów organizacji ruchu.

(akta kontroli str. 182)

**1.4.** W Urzędzie nie opracowano strategii ukierunkowanej na poprawę bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych. Kwestie te zostały poruszone w Polityce Mobilności, a ponadto p.o. Dyrektor WDTZiE wskazała, że prowadzono prace nad stworzeniem wytycznych w zakresie realizowanych inwestycji drogowych. Wśród wypracowywanych zasad znaleźć się mają m.in.: skrócenie przejść dla pieszych, ich właściwe oświetlenie i oznakowanie oraz stosowanie elementów służących spowolnieniu ruchu pojazdów.

(akta kontroli str. 228)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. Nie dokonano aktualizacji zarządzenia Prezydenta nr 362/2015 z 9 grudnia 2015 r. (zmienionego zarządzeniem nr 273/2016 z 22 września 2016 r.) w zakresie składu Komisji BRD, pomimo że zadania związane z zarządzaniem ruchem drogowym realizował od 1 lutego 2019 r. Wydział Dróg i Transportu Zbiorowego<sup>21</sup>, a nie jak poprzednio Wydział Komunikacji. Pomimo zmian organizacyjnych skład Komisji BRD nie został zmieniony i nadal jej członkiem formalnie pozostawał przedstawiciel Wydziału Komunikacji.

(akta kontroli str. 22, 61-63, 72, 111-112, 124-125, 219-223)

Prezydent poinformował m.in., że treść zarządzenia w sprawie funkcjonowania Komisji BRD zostanie dostosowana do zmian organizacyjnych.

(akta kontroli str. 331-333)

2. W Urzędzie w badanym okresie nie analizowano, co najmniej raz na 12 miesięcy, liczby wypadków na drogach z udziałem poszczególnych grup społecznych. Skutkiem tego nie posiadano wiedzy dot. skuteczności implementacji celu i zmniejszenia liczby wypadków z udziałem dzieci i osób starszych do roku 2018 o minimum 30%, a nieosiągnięcie tego celu według Polityki Mobilności obligowało m.in. do opracowania planu naprawczego i aktualizacji tego dokumentu.

(akta kontroli str. 183, 189-190)

Zgodnie z wyjaśnieniami Prezydenta Polityka Mobilności jest dokumentem ogólnym wyznaczającym kierunki działania oraz cele polityki miejskiej. Nie wyjaśniono przyczyn nieprawidłowości wskazując jedynie dane dotyczące liczby wypadków

<sup>20</sup> Oceny dokonywano poprzez obserwację zachowań pieszych i kierujących. Głównym kryterium oceny była liczba zdarzeń drogowych odnotowana po zastosowaniu nowych rozwiązań. Wyjaśnienia str. 182.

<sup>21</sup> Od 1 sierpnia 2019 r. nazwę zmieniono na Wydział Dróg, Transportu Zbiorowego i Energii.

w latach 2016 i 2018, z których brak było możliwości ustalenia potrzebnych wskaźników.

(akta kontroli str. 331-370)

#### OCENA CZĄSTKOWA

Zarządzający ruchem identyfikował i monitorował niebezpieczne przejścia dla pieszych oraz podejmował działania zmierzające do poprawy bezpieczeństwa w ruchu pieszych m.in. poprzez działalność Komisji BRD. W Polityce Mobilności wyznaczono cele m.in. obniżenia liczby wypadków z udziałem osób starszych i dzieci, jednak nie nadzorowano stopnia realizacji tego celu, co NIK ocenia negatywnie. Ponadto za nieprawidłowy uznano brak aktualizacji zarządzenia w sprawie powołania Komisji BRD, pomimo zmian organizacyjnych w Urzędzie.

#### OBSZAR

## 2. Eliminowanie zagrożeń na przejściach dla pieszych

#### Opis stanu faktycznego

2.1. Wyznaczeni pracownicy Urzędu, posiadający odpowiednie kwalifikacje rozpatrywali, opracowywali oraz z upoważnienia Prezydenta zatwierdzali projekty organizacji ruchu drogowego.

Urząd prowadził ewidencję projektów zatwierdzonych organizacji ruchu i wprowadzał do niej wymagany zakres danych, stosownie do § 9 ust. 2 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach.

(akta kontroli str. 145-146, 252-263, 274, 315-323)

Z informacji przekazanych przez Wydział Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji we Włocławku w zakresie liczby zdarzeń drogowych w latach 2016-2020 (do 30 maja) kwalifikowanych jako najechanie na pieszego na przejściu dla pieszych wynikało, że:

- na 74 lokalizacje przejść dla pieszych łącznie doszło do 99 zdarzeń<sup>22</sup> (42 wypadki drogowy, 57 kolizji drogowych), z tego w okresie tym przypadało: po cztery zdarzenia na dwóch przejściach, po trzy zdarzenia na pięciu przejściach, po dwa zdarzenia na 10 przejściach, po jednym na 57 przejściach;
- największa liczba zdarzeń drogowych miała miejsce na przejściu dla pieszych przy ul. Chopina (4) i na Placu Wolności (łącznie 10 na 3 adresach).

(akta kontroli str. 5-10)

Objęte kontrolą zatwierdzone projekty organizacji ruchu<sup>23</sup> zostały ujęte w ewidencji, o której mowa w § 9 ust. 1 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach. Zostały zaopiniowane przez wymagane podmioty<sup>24</sup>, a rekomendowane zmiany zostały ujęte w projektach. Nie stwierdzono wątpliwości wymagających powołania komisji, zasięgnięcia opinii rzeczoznawcy, audytora lub biegłego w zakresie wpływu planowanej organizacji ruchu na bezpieczeństwo.

<sup>22</sup> W 2016 r. – 17, w 2017 r. – 26, w 2018 r. – 25, w 2019 r. – 24, w 2020 r. (do 30 maja) – 7.

<sup>23</sup> Do analizy kontrolnej wybrano te zatwierdzone projekty organizacji ruchu, które dotyczyły wybranych 10 przejść dla pieszych o największej liczbie zdarzeń drogowych, kwalifikowanych jako najechanie na pieszego. Z uwagi na to, że dla części z przejść dla pieszych nie dysponowano organizacją ruchu lub zostały zatwierdzone przed okresem kontroli (przed 2016 r.), dodatkowo wybrano organizację ruchu zatwierdzone od 2016 r. i obejmujące przejścia dla pieszych, na których miały miejsce zdarzenia drogowy. Kontrolą objęto następujące organizacje ruchu: nr 199.2016 dla ul. Budowlanych, nr 456.2016 dla drogi krajowej nr 91, nr 252.2019 dla strefy płatnego parkowania (m.in. ul. Św. Antoniego), nr 91.2020 dla przebudowy ul. Promiennej na odcinku od kościoła do ronda, nr 119.2017 dla ul. Kapitulna / Robotnicza, nr 28.2017 dla ul. Wienieckiej na odcinku od ul. Hutniczej do ul. Chemików, nr 109.2016 dla skrzyżowania ulic Hutnicza – Promienna i Pogodna – Budowlanych, nr 281.2016 dla ul. Kaliskiej, nr 43.2019 dla ulic Chmielna – Chopina – Wronia (sygnalizacja świetlna), nr 177.2018 dla skrzyżowania ulic Chopina – Cmentarna (wprowadzenie Inteligentnych Systemów Transportowych), nr 181.2018 dla skrzyżowania ulic Okrzei – Wronia, nr 93.2019 dla ul. Żytniej.

<sup>24</sup> Komendant Miejski Policji we Włocławku, zarząd drogi.



Analiza 12 zatwierdzonych projektów organizacji ruchu wykazała nieprawidłowości, które opisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 252-263)

Prezydent podał, że wyznaczając przejścia dla pieszych Urząd przeprowadzał analizę poprzez terenową weryfikację możliwości wyznaczenia, tj. czy istniejąca infrastruktura pozwala na wytyczenie przejścia, dostosowanie istniejącej infrastruktury, weryfikację odległości od istniejących przejść do proponowanego miejsca wyznaczenia, weryfikację widoczności potencjalnego przejścia dla pieszych przez kierujących pojazdami oraz przeprowadzenie obserwacji zachowań pieszych, tj. liczby osób przekraczających jezdnie w miejscu proponowanym do wytyczenia przejścia oraz weryfikację czy miejsce to stanowi naturalnie wytyczony przez pieszych ciąg komunikacyjny.

(akta kontroli str. 265, 268)

**2.2.** Statystyka wypadkowości na przejściach dla pieszych charakteryzowała się rozproszeniem zdarzeń pod różnymi adresami. Nie było miejsc, w których następowałaby ich koncentracja. Natężenie ruchu samochodowego i pieszych miało wpływ na większą liczbę wypadków oraz kolizji drogowych, tj. głównie centrum Włocławka - Plac Wolności i prowadząca do niego ulica Chopina.

Na ul. Chopina 46, gdzie doszło do czterech zdarzeń drogowych w latach 2016-2020 (do 30 maja), na wniosek WDTZiE, wyłączono jeden z pasów ruchu zmieniając organizację z drogi trzypasmowej na dwupasmową dwukierunkową. Zatwierdzenia projektu organizacji ruchu dokonano 3 czerwca 2020 r.

Na Placu Wolności pod nr: 8, 15 i 17 w badanym okresie doszło łącznie do 10 wypadków i kolizji z udziałem pieszych.

(akta kontroli str. 8-10, 239-242, 254-255)

Spośród wybranych 10 przejść dla pieszych o największej liczbie zdarzeń drogowych Urząd nie przedłożył do kontroli NIK projektów zatwierdzonej organizacji ruchu obejmujących przejścia dla pieszych: przy ul. Zbiegniewskiej 2, ul. Ostrowskiej 16 i ul. Polnej 47.

Prezydent wyjaśnił, że Urząd nie posiada projektu zatwierdzonej organizacji ruchu, z uwagi na to, że na wskazanych przejściach dla pieszych nie została zmieniona stała organizacja ruchu od czasu wykonywania przebudowy tych ulic. Z uwagi na to, że przebudowy były realizowane przed dniem 1 kwietnia 2016 r., kiedy realizacja zadań związanych z zarządzaniem ruchem na drogach publicznych została powierzona Wydziałowi Komunikacji Urzędu, a wcześniejszy podmiot realizujący ww. zadania, tj. MZUKiD nie przekazał tych projektów. Aktualnie w celu ich uzyskania przeszukiwana jest dokumentacja związana z przebudową wspomnianych ulic.

(akta kontroli str. 257, 265, 267-268)

W zakresie eliminowania zagrożeń na najbardziej niebezpiecznych przejściach dla pieszych Prezydent wskazał, że w mieście:

- wprowadzono dodatkowe elementy do organizacji ruchu poprzez zastosowanie czerwonego tła na oznakowanie poziome, umieszczanie fluorescencyjnego tła na oznakowanie pionowe oraz stosowanie wyniesionych przejść dla pieszych;
- aktualnie dla nowopowstałych dróg lub drogach przeznaczonych do przebudowy wymagane jest uwzględnienie zastosowania aktywnych przejść dla pieszych zawierających podświetlone oznakowanie pionowe oraz odrębne źródło światła oświetlające obszar przejścia dla pieszych. W budżecie na lata 2020–2022

zostały uwzględnione środki finansowe na wykonanie aktywnych przejść dla pieszych oraz przejazdów rowerowych;

- zlecono wykonanie dokumentacji, tj. programu funkcjonalno-użytkowego oraz opisu przedmiotu zamówienia, potrzebnych do ogłoszenia przetargu. W ramach tego zadania zostały zaproponowane lokalizacje 26 przejść dla pieszych na ulicach: Brzeska, Budowlanych, Chopina, Długa, Gajowa, Kapitulna, Królewiecka, Kruszyńska, Ostrowska, Polna, Promienna, Robotnicza, Stodólna, Szkolna, Św. Antoniego, Toruńska, Wesola, Wiejska, Wojska Polskiego, Wyszyńskiego, Celulozowa i Zielna.

(akta kontroli str. 265, 268)

**2.3.** Na podstawie przedłożonej przez Urząd dokumentacji 12 badanych spraw ustalono, że:

- w jednej sprawie (nr 91.2020) termin wprowadzenia nowej stałej organizacji ruchu ustalono na 31 grudnia 2020 r. i nie było na dzień zakończenia kontroli zawiadomienia o jej realizacji,
- w dwóch sprawach (nr 119.2017 i 93.2019) poinformowano zarządzającego ruchem o wprowadzeniu nowej stałej organizacji ruchu i w jednej z nich (nr 93.2019) przeprowadzono kontrolę wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu<sup>25</sup>;

(akta kontroli str. 252-263)

**2.4.** Organ zarządzający ruchem nie dopełnił obowiązku kontroli wynikającego z § 12 ust. 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach, co stwierdzono w przypadku całej badanej próby.

Szczegóły zawarto w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli str. 252-263)

**2.5.** W zakresie współpracy Urzędu z innymi podmiotami w przedmiocie bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych Prezydent podał, że:

- została nawiązana współpraca z Wydziałem Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji oraz Strażą Miejską we Włocławku;
- współpraca ta ma charakter cykliczny i jest organizowana przed rozpoczęciem roku szkolnego, ma na celu sprawdzanie poziomu bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych znajdujących się w okolicach szkół szczególnie uczęszczanych przez uczniów. Efektem jest poprawa widoczności oznakowania przejść dla pieszych tym samym zwiększenie poziomu bezpieczeństwa;
- nie wystąpiły przypadki odmowy zaproponowanej współpracy.

(akta kontroli str. 265, 268)

Stała współpraca Urzędu z innymi podmiotami w przedmiocie bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych miała miejsce w trakcie posiedzeń czy też wizji lokalnych Komisji BRD, która była ciałem doradczym Prezydenta w zakresie zarządzania ruchem. W skład Komisji wchodził przedstawiciel: Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji we Włocławku, Straży Miejskiej, zarządu drogi, Wydziału Urzędu wykonującego zadania związane z zarządzaniem ruchem. Szczegółowe ustalenia podano w pkt 1.3. niniejszego wystąpienia.

(akta kontroli str. 224-225)

---

<sup>25</sup>Dnia 18 października 2019 r. zawiadomiono WDTZIE o wprowadzeniu stałej organizacji ruchu, a 31 października 2019 r. przeprowadzono kontrolę. Spisano protokół i załączono dokumentację fotograficzną z organizacji ruchu. Nieprawidłowości nie stwierdzono.

**2.6.** Prezydent podał, że podjęto działania edukacyjno-informacyjne na obszarach objętych strefą zamieszkania. W tym celu umieszczono tablice informacyjne zawierające wykaz przepisów ruchu drogowego obowiązujących w takich strefach. Tablice te umieszczono na ulicach prowadzących do ul. Zielony Rynek, a w planach jest przenoszenie ich w inne rejony miasta, gdzie także obowiązuje taka organizacja ruchu. Inicjatywa ta została podjęta po dostrzeżeniu problemu braku świadomości uczestników ruchu, w szczególności pieszych, którzy nie posiadając uprawnień do kierowania pojazdami mechanicznymi mogą wykazywać się brakiem wiedzy na temat przepisów ruchu drogowego obowiązujących w tej szczególnej strefie.

(akta kontroli str. 265, 268)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

**1.** Kontrola 12 zatwierdzonych projektów stałej organizacji ruchu wykazała, że:

**1.1.** Z upoważnienia Prezydenta zatwierdzono projekty organizacji ruchu, pomimo nieuwzględnienia w nich części obligatoryjnych danych wynikających z § 5 ust. 1 pkt 2 lit. b lub pkt 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach, a mianowicie:

- parametrów geometrii drogi w planie sytuacyjnym w skali 1:500 – w czterech sprawach nr: 91.2020, 43.2019, 177.2018, 181.2018 (wymaganych § 5 ust. 1 pkt 2 b ww. rozporządzenia).
- opisu technicznego zawierającego charakterystykę ruchu na drodze – w dwóch sprawach nr 199.2016 i 252.2019 (wymaganych § 5 ust. 1 pkt 5 ww. rozporządzenia);

Prezydent wyjaśnił, że:

- w przepisach rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach mowa jest o konieczności zawarcia w projekcie organizacji ruchu parametrów geometrii drogi, natomiast nie są sprecyzowane konkretne parametry;
- w przytoczonych projektach geometria ulic była zawarta w części opisowej;
- w kwestii braku charakterystyki ruchu na drodze zamieszczonego w opisie technicznym, dane te nie zostały ujęte. Zarządzający ruchem po analizie wyszedł z założenia, że we wskazanych projektach, tj. na strefę płatnego parkowania oraz na oznakowanie nowoprojektowanego ciągu pieszo – rowerowego w ciągu ul. Promiennej, wprowadzane zmiany nie ingerowały w zmianę organizacji ruchu w stopniu zmieniającym natężenie ruchu drogowego i zmiany te po wprowadzeniu nie miałyby istotnego wpływu na zmianę natężenia ruchu.

(akta kontroli str. 252-314)

Izba zauważa, że przepisy § 5 ust. 1 pkt 2 lit. b rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach jednoznacznie wskazują na obowiązek ujęcia w załączonych planach sytuacyjnych w skali 1:500, parametrów geometrii drogi. Pochylenie drogi ma istotne znaczenie dla warunków widoczności (odległość widoczności na zatrzymanie), stąd istnieje konieczność uwzględnienia w planie sytuacyjnym tych parametrów (m.in. rzędne niwelety, rzędne terenu, kierunki i łuki poziome).

Opis techniczny zawierający charakterystykę drogi i ruchu na drodze jest elementem obligatoryjnym projektu organizacji ruchu (wymagany § 5 ust. 1 pkt 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach) i przepisy nie przewidują możliwości odstąpienia od jego wykonania.

**1.2.** Organ zarządzający ruchem nie dopełnił obowiązku wynikającego z § 12 ust. 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach, tj. nie przeprowadzał

w badanym okresie, co najmniej raz na 6 miesięcy kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczonych na drogach jemu podległych. Na skutek powyższego nie ujawniono m.in. niezgodności stanu faktycznego z organizacją ruchu na przejściu dla pieszych na wysokości Plac Wolności / ul. Zduńska.

(akta kontroli str. 238-263)

Prezydent wyjaśnił, że:

- nie przeprowadzano całościowej kontroli oznakowania ze względu na rozległość terenu, zmiany kadrowe oraz okresy, w których na stanowisku dotyczącym zarządzania ruchem był wakat;
- podczas przeprowadzania kontroli zgodnie z § 12 ust. 3 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach oprócz oznakowania objętego zatwierdzonym projektem organizacji ruchu na danej ulicy weryfikowany był także stan pozostałego oznakowania znajdującego się na wskazanym obszarze. Wszelkie uchybienia były zgłaszane zarządcy drogi telefonicznie lub drogą e-mailową;
- w przypadku zgłaszanych wątpliwości przez mieszkańców, służby porządkowe, czy doniesień medialnych zarządzający ruchem podejmował kontrolę poprawności umieszczenia nowego oznakowania.

(akta kontroli str. 265, 267)

W odniesieniu do powyższych wyjaśnień NIK zauważa, że kontrola wynikająca z § 12 ust. 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach jest niezależna od kontroli realizowanej w trybie § 12 ust. 3 ww. i ma charakter cykliczny.

2. Nie podjęto działań zmierzających do prawidłowego oznakowania na Placu Wolności (projekt zatwierdzony w 2002 r.), gdzie przy zjeździe z ulicy Warszawskiej na Plac Wolności 15<sup>26</sup> z drogi dwukierunkowej na jednokierunkową brak było informacji o obowiązywaniu ruchu jednokierunkowego (brak znaku pionowego D3). Znak ten ustawiono dopiero przy zatoce autobusowej w odległości ok. 59,5 m od zmiany organizacji ruchu z dwukierunkowej na jednokierunkową.

Zgodnie z pkt 5.2.3. załącznika nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach<sup>27</sup> znak D-3 "droga jednokierunkowa" stosuje się w celu wskazania wjazdu na jezdnię, po której ruch wszelkich pojazdów odbywa się tylko w jednym kierunku określonym na znaku i umieszcza się go na początku każdej drogi jednokierunkowej.

(akta kontroli str. 238-242)

P.o. Dyrektor WDTZiE wyjaśniła, że projekt organizacji ruchu nie przewidywał ustawienia znaku D-3 we wskazanym miejscu. Umieszczenie znaku zostanie niezwłocznie zlecone do realizacji w zakresie sporządzenia projektu organizacji ruchu oraz umieszczenia znaku po zatwierdzeniu projektu MZIDiT.

(akta kontroli str. 329, 330)

---

<sup>26</sup> Adres przejścia dla pieszych wybrany z uwagi na jedną z największych liczbę zdarzeń drogowych kwalifikowanych jako najechanie na pieszego na przejściu dla pieszych w okresie 1 stycznia 2016 r. do 30 maja 2020 r. (4 zdarzenia drogowe).

<sup>27</sup> Dz. U. z 2019 r. poz. 2311, ze zm.

3. Nie podjęto działań w celu zapewnienia zgodności z organizacją ruchu z 2002 r. na dwóch przejściach dla pieszych na Placu Wolności:

- znak D-6 „przejście dla pieszych” na Placu Wolności 8 ustawiono za przejściem dla pieszych, a wysięgnik ze światłami obejmujący trzecie światło nie znajdował się nad pasem skrętu w prawo;
- wysepka z ogranicznikami ujęta w organizacji ruchu na Placu Wolności 17 / ul. Zduńska – nie została wprowadzona do realizacji, w jej miejsce znajdowały się pasy przejścia dla pieszych stwarzając zagrożenie dla przechodniów. Po wejściu na pasy po prawej stronie od Placu Wolności znajdował się parking i samochody parkujące wzdłuż chodnika zasłaniały pieszemu widoczność.

(akta kontroli str. 238-242)

P.o. Dyrektor WDTZiE wyjaśniła, że projekt organizacji ruchu Placu Wolności zostanie zaktualizowany i powyższe niezgodności zostaną usunięte.

(akta kontroli str. 325-327)

4. W centrum Włocławka na Placu Wolności, w którym w latach 2016-2020 (do 30 maja) doszło do 10 zdarzeń drogowych na przejściach dla pieszych, nie podjęto działań w celu poprawy bezpieczeństwa, w tym nie dokonano zmian w organizacji ruchu, uwzględniających środki poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego (np. uspokojenia ruchu i regulacji prędkości, urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, wyłączenie powierzchni chodnika i terenu przyległego bezpośrednio do przejścia z możliwości parkowania).

(akta kontroli str. 8, 243-263)

P.o. Dyrektor WDTZiE wyjaśniła, że prowadzone są konsultacje z mieszkańcami w sprawie przebudowy Placu Wolności, w zakresie zmian m. in. organizacji ruchu poprzez ograniczenie ruchu kołowego w tym miejscu do minimum, polityki parkingowej oraz poruszona została kwestia ruchu rowerowego i komunikacji zbiorowej. Głównym założeniem przebudowy będzie ograniczenie ruchu kołowego na Placu Wolności oraz ewentualne wprowadzenie strefy uspokojonego ruchu poprzez wprowadzenie strefy zamieszkania na fragmencie placu w celu ułatwienia dojścia pieszym do centralnego placu, natomiast dalsze wytyczne będą sukcesywnie sporządzane po zakończeniu wspomnianych konsultacji.

(akta kontroli str. 325-327)

#### OCENA CZĄSTKOWA

Zarządzający ruchem podejmował działania zmierzające do poprawy bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych i eliminował zagrożenia na przejściach dla pieszych, jednakże działania te nie były w pełni skuteczne. Izba negatywnie ocenia brak skutecznych działań na Placu Wolności, na którym w latach 2016-2020 (do 30 maja) doszło do 10 zdarzeń drogowych na przejściach dla pieszych, a pomimo tego nie dokonano zmian w organizacji ruchu, uwzględniających środki poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Nie dostrzeżono niezgodności stanu faktycznego z organizacją ruchu, zwłaszcza na przejściu dla pieszych Plac Wolności / Zduńska, gdyż nie przeprowadzono wymaganych kontroli. Za nieprawidłowe uznano nienależytą realizację obowiązków kontrolnych wynikających z przepisów § 12 ust. 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach. Ponadto pracownicy Urzędu z upoważnienia Prezydenta zatwierdzali projekty organizacji ruchu, pomimo nieujęcia w nich niektórych obligatoryjnych danych wynikających z § 5 ust. 1 pkt 2 b lub pkt 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach.

## IV. Uwagi i wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, przedstawia następujące uwagi i wnioski:

|         |  |
|---------|--|
| Uwagi   | Najwyższa Izba kontroli nie formułuje uwag.  |
| Wnioski | <ol style="list-style-type: none"><li>1. Dostosowanie treści zarządzenia Prezydenta w sprawie powołania Komisji BRD do zmienionej struktury organizacyjnej Urzędu.</li><li>2. Zapewnienie zgodnych z Polityką Mobilności działań w sprawie realizacji określonego w niej celu.</li><li>3. Prowadzenie kontroli, o których mowa w §12 ust. 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach.</li><li>4. Podjęcie działań mających na celu wprowadzenie na Placu Wolności organizacji ruchu uwzględniającej środki poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.</li></ol> |

## V. Pozostałe informacje i pouczenia

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla kierownika jednostki kontrolowanej, drugi do akt kontroli.

Prawo zgłoszenia  
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Bydgoszczy. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Obowiązek  
poinformowania  
NIK o sposobie  
wykorzystania uwag  
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Bydgoszcz,           września 2020 r.

Najwyższa Izba Kontroli  
Delegatura w Bydgoszczy

p.o. Dyrektor  
Tomasz Sobecki

Kontroler  
Mikołaj Rumiński

starszy inspektor kontroli państwowej

.....  
*podpis*

.....  
*podpis*