



2016 02. 22

Poznań, .....

WOJEWODA WIELKOPOLSKI

IR-VI.431.20.2015.5

Wielkopolski Urząd Wojewódzki w Poznaniu KANCELARIA GŁÓWNA		
WYSŁANO DNIA	23 02 2016	WYSŁANO DNIA
L. dz. .... zab. ....		

**Pan**  
**Bartosz Walczak**  
Starosta Jarociński

W związku z brakiem zastrzeżeń do projektu wystąpienia pokontrolnego po przeprowadzonej kontroli w zakresie prawidłowości realizacji przez Starostę Jarocińskiego zadań związanych z zarządzaniem ruchem na drogach powiatowych i gminnych, na podstawie § 16 ust. 10 zarządzenia Nr 447/15 Wojewody Wielkopolskiego z dnia 4 sierpnia 2015 r. w sprawie trybu i sposobu kontroli prowadzonej przez wojewodę, dla kontroli których tryb i sposób ich prowadzenia nie został określony w odrębnych przepisach w związku z art. 10 ust. 2 pkt 2 i 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, ze zm.), przekazuję wystąpienie pokontrolne.

### WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Na podstawie art. 10 ust. 2 pkt 2 i 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 ze zm.), w dniach od 16 do 24 listopada 2015 r. przeprowadzono kontrolę w Starostwie Powiatowym w Jarocinie (Al. Niepodległości 10-12, 63-200 Jarocin) w zakresie prawidłowości realizacji przez Starostę Jarocińskiego zadań związanych z zarządzaniem ruchem na drogach powiatowych i gminnych.

Czynności kontrolne w Starostwie Powiatowym w Jarocinie zostały przeprowadzone na podstawie upoważnienia Wojewody Wielkopolskiego Nr 694/15 z 12 listopada 2015 r., przez zespół kontrolny w składzie: Włodzimierz Kasprzycki (kierownik zespołu kontrolnego) – Inspektor wojewódzki Oddziale Komunikacji, Transportu i Gospodarki Wydziału Infrastruktury i Rolnictwa Wielkopolskiego Urzędu Wojewódzkiego w Poznaniu (wydział wiodący) oraz Damian Nowakowski – Starszy specjalista w Oddziale Kontroli Wydziału Kontroli, Prawnego i Nadzoru Wielkopolskiego Urzędu Wojewódzkiego w Poznaniu.

Starosta Jarociński został poinformowany o przedmiotowej kontroli w piśmie Wojewody Wielkopolskiego z 4 listopada 2015 r., znak: IR-VI.431.20.2015.5.

Fakt przeprowadzenia kontroli odnotowano w książce kontroli prowadzonej w jednostce kontrolowanej pod pozycją 8/2015.

Celem kontroli była ocena prawidłowości działania Starosty Jarocińskiego jako organu zarządzającego ruchem na drogach powiatowych i gminnych.

Kontrolą został objęty okres od dnia 1 stycznia 2013 r. do dnia zakończenia czynności kontrolnych w siedzibie podmiotu kontrolowanego, tj. do 24 listopada 2015 r.

### Wykaz używanych skrótów i pojęć

<b>rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków dla znaków</b>	rozporządzenie 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 (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 ze zm.)
<b>rozporządzenie w sprawie zarządzania ruchem</b>	rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177, poz. 1729)
<b>rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych</b>	rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz. 1393 ze zm.)
<b>rozporządzenie w sprawie warunków technicznych dla drogi publicznej</b>	rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. nr 43 poz. 430 ze zm.)
<b>ustawa o drogach publicznych</b>	ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 460 t.j.)
<b>ustawa PoRD</b>	ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 ze zm.)
<b>Kpa</b>	ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r. poz. 267 ze zm.)
<b>droga</b>	budowla wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiąca całość techniczno-użytkową, przeznaczona do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowana w pasie drogowym (art. 4 pkt 2 ustawy o drogach publicznych)

<b>droga publiczna</b>	Droga zaliczona do jednej z kategorii dróg, z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem, z ograniczeniami i wyjątkami określonymi w przepisach
<b>oznakowanie dróg</b>	Znaki drogowe, sygnalizacje oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego związane z prowadzeniem, zabezpieczeniem i obsługą ruchu drogowego

Przepis art. 10 ust. 5 i 6 ustawy PoRD stanowi, że Starosta zarządza ruchem na drogach powiatowych i gminnych, z zastrzeżeniem, że Prezydent miasta zarządza ruchem na drogach publicznych położonych w miastach na prawach powiatu, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych.

W kontrolowanym okresie funkcję Starosty Jarocińskiego pełnili:

- 1) Pan Mikołaj Szymczak – wybrany uchwałą Nr I/3/10 Rady Powiatu Jarocińskiego z dnia 2 grudnia 2010 r. w sprawie *wyboru Starosty Jarocińskiego*,
- 2) Pan Bartosz Walczak – wybrany uchwałą Nr I/3/14 Rady Powiatu Jarocińskiego z dnia 27 listopada 2014 r. w sprawie *wyboru Starosty Jarocińskiego*.

W wyniku doboru reprezentującej populację próby do oceny, kontrolą objęto 17 projektów organizacji ruchu, ujętych w ewidencjach zatwierdzonych projektów organizacji ruchu jako zatwierdzone (4 projekty z roku 2013, 5 projektów z roku 2014 oraz 8 projektów z roku 2015), w tym 3 projekty stałej organizacji ruchu i 14 projektów czasowych organizacji ruchu oraz 25 odcinków dróg powiatowych i gminnych.

### **Ocena ogólna kontrolowanego zagadnienia.**

**Realizację obowiązków organu zarządzającego ruchem, tj. Starosty Jarocińskiego, na drogach powiatowych i gminnych ocenia się negatywnie.**

Działalność Starosty Jarocińskiego w zakresie zarządzania ruchem na drogach powiatowych i gminnych została oceniona na podstawie stwierdzonych nieprawidłowości i uchybień, wskazanych w dalszej części wystąpienia pokontrolnego oraz szczegółowo opisanych w listach kontrolnych, stanowiących integralną część projektu wystąpienia pokontrolnego.

**I. Warunki zarządzania ruchem – zgodność wymaganych działań z rozporządzeniem w sprawie zarządzania ruchem:**

Szczegółowe ustalenia w tym zakresie dokumentuje lista sprawdzająca ewidencję zatwierdzonych projektów organizacji ruchu oraz lista sprawdzająca warunki zarządzania ruchem – stanowiące odpowiednio załącznik Nr 1 i 3 do niniejszego projektu wystąpienia pokontrolnego.

W wyniku przeprowadzonej kontroli dokonano następujących ustaleń:

**1. Ustalenia w zakresie zatwierdzania przez Starostę lub osobę upoważnioną projektów organizacji ruchu.**

W wyniku czynności kontrolnych ustalono, że:

- 1) w dwóch projektach znajdowała się pozycja „zatwierdzam”, w której w jednym przypadku podpisał się Kierownik Referatu ds. Dróg Powiatowych- Piotr Banaszak, a w drugim Dyrektor Zarządu Dróg Powiatowych-Marian Kaczmarek;
- 2) w dwóch przypadkach pozycja „zatwierdzam” nie została wypełniona a do projektu dołączono protokół Powiatowej Komisji ds. Zarządzania Ruchem na drogach powiatowych i gminnych, której ustalenia zatwierdził Starosta;
- 3) w pozostałych przypadkach brak w projektach adnotacji o zatwierdzeniu a jedynie w karcie uzgodnień znajdują się podpisy z upoważnienia starosty:
  - w jednym przypadku Dyrektora Zarządu Dróg Powiatowych-Mariana Kaczmarka z adnotacją uzgodniono;
  - w jednym przypadku Dyrektora Zarządu Dróg Powiatowych-Mariana Kaczmarka;
  - w jednym przypadku Głównego specjalisty ds. komunikacji – Zenona Kujawy;
  - w jednym przypadku Kierownika Referatu Dróg Powiatowych – Piotra Banaszaka;
  - w dwóch przypadkach Z-cy Dyrektora wydziału Komunikacji – Zenona Kujawy i Dyrektora Zarządu Dróg Powiatowych-Mariana Kaczmarka z adnotacją uzgodniono;
  - w czterech przypadkach Głównego specjalisty ds. komunikacji – Zenona Kujawy i Kierownika Referatu Dróg Powiatowych – Piotra Banaszaka;
  - w trzech przypadkach Dyrektora Zarządu Dróg Powiatowych-Mariana Kaczmarka i Podinspektora w Wydziale Komunikacji – Marcina Mieloszyka.

Zgodnie z art. 10 ust. 5 i 6 ustawy PoRD Starosta zarządza ruchem na drogach powiatowych i gminnych (z zastrzeżeniem, że Prezydent miasta zarządza ruchem na drogach

publicznych położonych w miastach na prawach powiatu, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych).

Starosta może powierzyć wykonanie zastrzeżonych dla organu zarządzającego ruchem czynności, jakimi są zatwierdzanie projektu organizacji ruchu, upoważniając pisemnie do ich wykonania konkretną osobę.

Kontrolerom przedłożono następujące pełnomocnictwa dla pracowników:

- 1) upoważnienie dla Pana Mariana Kaczmarka Dyrektora Zarządu Dróg Powiatowych w Jarocinie – udzielone przez Wicestarostę Jarocińskiego, z dniem 1 czerwca 2007 r.
- 2) upoważnienie dla Pana Piotra Banaszaka Kierownika Referatu Dróg Powiatowych Starostwa Powiatowego w Jarocinie – udzielone przez Starostę Jarocińskiego, z dniem 18 maja 2015 r.

Nie przedstawiono upoważnień dla Pana Zenona Kujawy i Pana Marcina Mieloszyka. Ustalono, że w okresie kontrolowanym, ww. pracownicy byli Członkami Komisji ds. zarządzania ruchem na drogach powiatowych i gminnych, o czym stanowi Zarządzenie nr 1/2001 Starosty Jarocińskiego z dnia 19 stycznia 2001 r. w sprawie *utworzenia Powiatowej Komisji ds. zarządzania ruchem na drogach powiatowych i gminnych*; Zarządzenie nr 29/2014 Starosty Jarocińskiego z dnia 8 sierpnia 2014 r. w sprawie powołania *Powiatowej Komisji ds. zarządzania ruchem na drogach powiatowych i gminnych* oraz Zarządzenie nr 43/2015 Starosty Jarocińskiego z dnia 01 czerwca 2015 r. w sprawie powołania *Powiatowej Komisji ds. zarządzania ruchem na drogach powiatowych i gminnych*.

Przedstawionym upoważnieniom nie nadano znaku sprawy, co jest niezgodne z § 5 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 stycznia 2011 r. w sprawie instrukcji kancelaryjnej, jednolitych rzeczowych wykazów akt oraz instrukcji w sprawie organizacji i zakresu działania archiwów zakładowych (Dz. U. Nr 14, poz. 67 ze zm.),

W upoważnieniach powołano się na art. 38 ust. 2 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. *o samorządzie powiatowym*, a także wskazano zakres działania: *do wydawania i podpisywania decyzji i uzgodnień dotyczących wykorzystania dróg w sposób szczególny oraz zatwierdzania projektów organizacji ruchu lub zmian tej organizacji*.

Przywołany przepis – art. 38 ust. 2 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. *o samorządzie powiatowym* stanowi, że starosta może upoważnić wicestarostę, poszczególnych członków zarządu powiatu, pracowników starostwa, powiatowych służb, inspekcji i straży oraz kierowników jednostek organizacyjnych powiatu do wydawania w jego imieniu decyzji w indywidualnych sprawach z zakresu administracji publicznej należących do właściwości powiatu.

Zatwierdzanie organizacji ruchu na drogach ma charakter czynności materialno-technicznej, a nie decyzji administracyjnej. Podgląd taki jest dominujący w orzecznictwie sądów administracyjnych. Przykładem jest wyrok NSA z 21 sierpnia 2013 roku (syg. akt I OSK 492/12, LEX 1372098), w którym orzeczono, że „*zatwierdzenie organizacji ruchu jest czynnością materialno-techniczną w rozumieniu art. 3 § 2 pkt 4 p.p.s.a.*”.

Po rozpatrzeniu złożonego projektu organizacji ruchu organ zarządzający ruchem może:

- zatwierdzić organizację ruchem w całości lub w części (bez zmian lub po wprowadzeniu zmian albo wpisaniu uwag dotyczących wdrożenia organizacji ruchu),
- odesłać projekt w celu wprowadzenia poprawek,
- odrzucić projekt.

Procedura rozpatrzenia złożonego projektu organizacji ruchu nie kończy się wydaniem decyzji administracyjnej lub innego aktu rozstrzygającego o uprawnieniach lub obowiązkach indywidualnego podmiotu. Są to – jak określił sam prawodawca w § 2 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem – czynności organizacyjno-techniczne, podejmowane wprawdzie w sferze administracji publicznej, ale o charakterze generalnym.

Podstawą do upoważnienia nie mogą stanowić wyłącznie przepisy kompetencyjne zawarte w ustawach samorządowych, bowiem wskazują one jedynie organ właściwy do wydawania decyzji administracyjnych. W praktyce ukształtował się pogląd, że zatwierdzenie projektu organizacji ruchu jest czynnością materialno-techniczną i nie ma podstaw do wydawania w tych sprawach decyzji administracyjnych.

Starosta może natomiast upoważnić imiennie pracownika urzędu, którego jest kierownikiem, do załatwiania spraw w jego imieniu na podstawie art. 268a Kpa. Upoważnienie wywiera wówczas ten skutek, że zmienia się osoba wykonująca kompetencje organu w prawnych formach, ale upoważniony pracownik nie staje się przez to organem administracyjnym (nosicielem kompetencji), lecz pełni, w granicach określonych w upoważnieniu, jedynie funkcję tego organu.

We wskazanej podstawie prawnej upoważnienia brak jest również odwołania do art. 10 ust. 5 ustawy o drogach publicznych, co stanowi wprost zakres udzielonego pełnomocnictwa.

Zmiany lub doprecyzowania wymaga zatem przedmiotowe upoważnienie wydane przez organ zarządzający ruchem ( starostę), na podstawie którego wskazana zostanie osoba do zatwierdzenia organizacji ruchu w imieniu Starosty Jarocińskiego.

W związku z powyższym, zatwierdzanie organizacji ruchu przez Dyrektora Zarządu Dróg Powiatowych w Jarocinie, Kierownika Referatu Dróg Powiatowych w kontekście treści przedłożonych upoważnień, oraz przez osoby bez jakichkolwiek upoważnień stanowi naruszenie:

- art. 10 ust. 5 ustawy PoRD, zgodnie z którym starosta zarządza ruchem na drogach powiatowych i gminnych (z wyjątkiem dróg publicznych położonych w miastach na prawach powiatu, autostrad i dróg ekspresowych),
- § 3 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, zgodnie z którym, organem właściwym do zatwierdzania organizacji ruchu, na podstawie złożonych projektów jest organ zarządzający ruchem, a więc w tym przypadku Starosta Jarociński.

## **2. Ustalenia w zakresie określania terminu, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu.**

Zgodnie z § 8 ust. 7 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem organ zarządzający ruchem określa termin, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu.

W wyniku kontroli akt spraw dotyczących zatwierdzonych projektów organizacji ruchu stwierdzono, że:

- w przypadku 17 zatwierdzonych projektów organizacji ruchu, tj. w rezultacie badania wszystkich skontrolowanych w tym zakresie akt spraw (17 projektów ujętych w listach sprawdzających) Starosta Jarociński nie określił terminu, o którym mowa w § 8 ust. 7 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem (brak adnotacji w aktach spraw),
- w prowadzonych ewidencjach zatwierdzonych projektów organizacji ruchu w 4 z 14 przypadków wskazano jako termin, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu, wyłącznie miesiąc i rok, tj. „06.2013, 09.2013, maj 2014, 07.2015” – dotyczy czasowych organizacji ruchu,
- w prowadzonych ewidencjach zatwierdzonych projektów organizacji ruchu we wszystkich przypadkach wskazano jako termin, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu, wyłącznie rok, miesiąc i rok oraz kwartał i rok, tj. „2013, sierpień 2013, III kwartał 2015” – dotyczy stałych organizacji ruchu,

W związku z powyższym dokonane ustalenia pozwalają stwierdzić, że naruszono obowiązek organu zarządzającego ruchem na drogach powiatowych i gminnych wskazany w § 8 ust. 7 rozporządzenia w sprawie zarządzania. „Termin” według definicji języka polskiego to czas przeznaczony na wykonanie jakiegoś zadania; też: konkretna data, kiedy ma coś nastąpić. Tak więc termin zawsze jest ściśle określony (dzień, miesiąc, rok), bądź podawany jako okres czasu od określonego zdarzenia lub daty, bądź jako konkretna data.

### **3. Ustalenia w zakresie przedstawiania projektu organizacji ruchu do zatwierdzenia przez osoby uprawnione.**

Zgodnie z § 4 ust. 3 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem projekt organizacji ruchu może przedstawić do zatwierdzenia:

- 1) zarząd drogi;
- 2) organ zarządzający ruchem;
- 3) inwestor lub jednostka, o której mowa w § 11 pkt 1-6;
- 4) osoba realizująca zamówienie jednostek, o których mowa w pkt 1-3.

W wyniku kontroli 17 spraw dotyczących zatwierdzonych projektów organizacji ruchu stwierdzono, że:

- we wszystkich przypadkach (za wyjątkiem 3 wniosków o zatwierdzenie organizacji ruchu) nie można było stwierdzić, kto był wnioskującym.

Kierownik Referatu Dróg Powiatowych w piśmie z dnia 20.11.2015 r. wyjaśnił: *spośród kontrolowanych projektów 3 posiadają wniosek o zatwierdzenie projektu (ZDP.420.8.2013, ZDP.4010.38.2013, R-DP.7120.53.2015). Jeden projekt posiada wniosek o zaopiniowanie projektu organizacji ruchu (R-DP.7120.43.2015). W pozostałych przypadkach wnioski były składane osobiście bez zachowania formy pisemnej.*

Stwierdzono, że w aktach sprawy prowadzonych dla zatwierdzonych projektów organizacji ruchu brak jest informacji ze strony przedstawiającego projekt do zatwierdzenia, czy jest on osobą uprawnioną do przedłożenia takiego projektu do zatwierdzenia. Również ze strony organu zarządzającego ruchem brak jest takowej informacji w aktach sprawy, co potwierdza, że organ zarządzający ruchem nie weryfikował podmiotu, który przedstawił projekt organizacji ruchu do zatwierdzenia.

Ponadto stwierdzono, że w przypadku wystąpienia sytuacji określonej w § 4 ust. 3 pkt 4 oraz w przypadku, kiedy w imieniu podmiotów określonych w § 4 ust. 3 pkt 1-3 występuje osoba nieuprawniona do reprezentowania podmiotu, osoba składająca projekt winna legitymować się odpowiednim dokumentem potwierdzającym zdolność wykonania tejże



czynności (w celu potwierdzenia przez organ zarządzającego ruchem działania jako jeden z podmiotów wskazanych w § 4 ust. 3 cyt. rozporządzenia). W żadnych aktach sprawy nie stwierdzono takiego dokumentu.

W związku z powyższym działanie organu zarządzającego ruchem spowodowało naruszenie § 4 ust. 3 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem.

#### **4. Ustalenia w zakresie dopełniania obowiązku zawiadomienia przez jednostkę wprowadzającą organizację ruchu o terminie jej wprowadzenia.**

Zgodnie z § 12 ust. 1 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem jednostka wprowadzająca organizację ruchu zawiadamia organ zarządzający ruchem, zarząd drogi oraz właściwego komendanta Policji o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu.

Przedmiotem kontroli była wyłącznie weryfikacja dopełnienia wskazanego obowiązku w zakresie zawiadomienia organu zarządzającego ruchem, a więc Starosty Jarocińskiego.

W wyniku czynności kontrolnych ustalono, że tylko w 2 przypadkach jednostka wprowadzająca organizację ruchu zawiadomiła organ zarządzający ruchem o terminie jej wprowadzenia.

Kierownik Referatu Dróg Powiatowych w piśmie z dnia 20.11.2015 r. wyjaśnił, że: *spośród kontrolowanych projektów organizacji ruchu tylko 2 projekty posiadają pisemne zawiadomienia o wprowadzeniu organizacji ruchu (R-DP.7120.53.2015 i R DP.7120.63.2015). W pozostałych przypadkach informacje te otrzymywane były telefonicznie bądź ustnie.*

Ustalono, że w przypadku projektu czasowej organizacji ruchu nr R-DP.7120.63.2015, zawiadomiono niezgodnie z terminem, o którym mowa w § 12 ust. 1 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem tj. 5 dni przed wprowadzeniem czasowej organizacji ruchu.

Ponadto podczas wizji lokalnej w terenie stwierdzono zmianę organizacji ruchu.

Zgodnie z wyjaśnieniem Kierownik Referatu Dróg Powiatowych z 23.11.2015 r. cyt. *„Na ul. Szubianki w miejscowości Jarocin została wprowadzona tymczasowa organizacja ruchu w związku z przebudową drogi gminnej dojazdowej do ulicy Szubianki w Jarocinie (R DP.7120.72.2015). Wyżej wymienioną organizację ruchu zatwierdzono dnia 05 listopada 2015 roku. Jednostka wprowadzająca organizację ruchu nie zawiadomiła organu zarządzającego ruchem o terminie jej wprowadzenia.*

**5. Ustalenia w zakresie przeprowadzania kontroli wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu.**

Zgodnie z § 12 ust. 3 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem jeżeli organizacja ruchu ma charakter stały, organ zarządzający ruchem, w terminie do 14 dni od dnia wprowadzenia organizacji ruchu, przeprowadza kontrolę wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu.

W wyniku czynności kontrolnych skontrolowano łącznie 3 sprawy dotyczące zatwierdzonych projektów stałej organizacji ruchu.

Stwierdzono, że Starosta Jarociński jako organ zarządzający ruchem, nie przeprowadził obowiązkowej kontroli wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu, o której mowa w § 12 ust. 3 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem.

Kierownik Referatu Dróg Powiatowych w piśmie z dnia 20.11.2015 r. wyjaśnił, że *w przypadku projektu organizacji ruchu nr ZDP.4010.8.2013 i ZDP.4010.28.2014 kontrola wykonywania zadań publicznych nie została przeprowadzona. Kontrola wykonywania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu stałej organizacji ruchu nr R-DP.7120.43.2015 wprowadzonej dnia 13.11.2015 r. odbędzie się w terminie do 27.11.2015 roku.*

**6. Ustalenia w zakresie realizacji obowiązku przekazywania zarządcy drogi informacji o utracie ważności zatwierdzonej organizacji ruchu.**

Zgodnie z § 12 ust. 4 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem jeżeli w terminie, o którym mowa w § 8 ust. 7, brak jest zawiadomienia, o którym mowa w ust. 1, organ zarządzający ruchem informuje zarządcę drogi o utracie ważności zatwierdzonej organizacji ruchu.

Kierownik Referatu Dróg Powiatowych w piśmie z dnia 20.11.2015 r. wyjaśnił, że *informacje o utracie ważności zatwierdzonej organizacji ruchu nie były przekazywane zarządcowi drogi.*

Ustalono, że w żadnym przypadku na 17 zbadanych akt spraw zatwierdzonych projektów organizacji ruchu organ zarządzający ruchem nie poinformował zarządcy drogi o utracie ważności zatwierdzonej organizacji ruchu, pomimo braku zawiadomienia, o którym mowa w § 12 ust. 1 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem.

7. **Ustalenia w zakresie realizacji obowiązku przeprowadzenia kontroli okresowej prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczonych na drogach.**

Zgodnie z § 12 ust. 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem niezależnie od kontroli, o której mowa w ust. 3, organ zarządzający ruchem przeprowadza co najmniej raz na 6 miesięcy kontrolę 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.

Ustalono, że akta spraw nie zawierają ww. informacji.

Kierownik Referatu Dróg Powiatowych w piśmie z dnia 20.11.2015 r. wyjaśnił, że *kontrole organu zarządzającego ruchem odnośnie prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych przeprowadzane były wyłącznie na drogach powiatowych przy okazji objazdów dróg. Brak dokumentacji. Drogi gminne były kontrolowane w związku z rozpatrywaniem wniosków dotyczących zmiany organizacji ruchu na drogach gminnych. Protokoły sporządzono tylko w zakresie rozpatrywanego wniosku.*

Należy zaznaczyć, że kontrolującym nie przedstawiono żadnego dokumentu, który odnosi się do prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczonych na drogach. Ponadto kontrolerzy sprawdzający działanie organu zarządzającego ruchem, przeprowadzili w trakcie kontroli wizje w terenie. Na podstawie tych wizji stwierdzono liczne niezgodności istniejącego oznakowania z zatwierdzonymi organizacjami ruchu. Stwierdzono również przypadki ustawienia oznakowania niezgodnie z warunkami technicznymi.

W związku z powyższymi ustaleniami pozwalają sformułować wniosek, że działania organu zarządzającego ruchem nie były wykonane na wszystkich drogach lub były przeprowadzone nierzetelnie.

**8. Ustalenia w zakresie czy w przypadku stwierdzonych nieprawidłowości w rezultacie kontroli zwracano się do zarządcy drogi o ich usunięcie.**

Zgodnie z § 12 ust. 6 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem w razie stwierdzenia nieprawidłowości organ zarządzający ruchem może żądać od jednostki odpowiedzialnej za utrzymanie w szczególności:

- 1) wymiany zniszczonych lub uszkodzonych znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu,
- 2) naprawy wadliwie działających urządzeń sygnalizacji świetlnej lub dźwiękowej,
- 3) umieszczenia znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu w miejscach zgodnych z zatwierdzoną organizacją.

Kierownik Referatu Dróg Powiatowych w piśmie z dnia 20.11.2015 r. wyjaśnił: *w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w trakcie kontroli dróg powiatowych Dyrektor Zarządu Dróg Powiatowych usuwał nieprawidłowości we własnym zakresie jako zarządca drogi powiatowej.*

Brak dokumentów potwierdzających wykonywanie ww. uprawnień.

**9. Ustalenia w zakresie obowiązku przechowywania poprzedniej stałej organizacji ruchu.**

Zgodnie z § 9 ust. 3 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem w przypadku zmiany stałej organizacji ruchu projekt poprzedniej organizacji ruchu przechowuje się nie krócej niż 2 lata od daty wprowadzenia nowej organizacji ruchu.

W przypadku 3 skontrolowanych spraw, dotyczących zatwierdzenia stałej organizacji ruchu dla dróg lub odcinków dróg, organ zarządzający ruchem nie przedłożył kontrolerom poprzedniej organizacji dla tych dróg lub odcinków dróg.

**10. Ustalenia w zakresie obowiązku przechowywania czasowej organizacji ruchu.**

Zgodnie z § 9 ust. 4 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem projekty czasowych zmian organizacji ruchu przechowuje się nie krócej niż przez 2 lata od daty przywrócenia stałej organizacji ruchu.

W wyniku kontroli akt stwierdzono, że na 14 skontrolowanych spraw, dotyczących czasowych organizacji ruchu, organ zarządzający ruchem przedłożył do kontroli wszystkie projekty czasowej organizacji ruchu, czym potwierdzono przestrzeganie ww. przepisu.

## 11. Ustalenia w zakresie prowadzenia ewidencji projektów zatwierdzonych organizacji ruchu.

Starosta Jarociński prowadzi wspólną ewidencje dla projektów stałej (docelowej) organizacji ruchu i czasowej organizacji ruchu.

Na podstawie przedłożonych ewidencji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu ustalono, że zatwierdzono (do dnia rozpoczęcia czynności kontrolnych w siedzibie podmiotu kontrolowanego):

- 40 projektów w 2013 r.,
- 52 projekty w 2014 r.,
- 77 projektów w 2015 r.

Szczegółowej kontroli poddano 17 wpisów, co stanowi 10% zaewidencjonowanych zatwierdzonych projektów organizacji ruchu.

Zgodnie z § 9 ust. 2 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem do ewidencji wpisuje się:

- 1) numer kolejny projektu,
- 2) numer drogi i jej kilometraż lub nazwę ulicy,
- 3) jednostkę składającą projekt organizacji ruchu,
- 4) charakter organizacji ruchu (stała, czasowa),
- 5) datę zatwierdzenia projektu,
- 6) termin, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu,
- 7) rzeczywisty termin wprowadzenia nowej lub zmiany istniejącej organizacji ruchu,
- 8) przewidywany termin przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu – w przypadku czasowych zmian organizacji ruchu.

W wyniku kontroli ustalono co następuje:

- ewidencje zatwierdzonych projektów organizacji ruchu zawierały 9 kolumn o następujących nazwach (w kolejności od lewej): (1) „Lp.”, (2) – znak sprawy, (3) „Numer drogi i jej kilometraż lub nazwa ulicy”, (4) „Jednostka składająca projekt”, (5) „Charakter organizacji ruchu (stała/czasowa)”, (6) „Data zatwierdzenia projektu”, (7) „Termin w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu”, (8) „Rzeczywisty termin wprowadzenia nowej lub zmiany istniejącej organizacji ruchu”, (9) „Przewidywany termin przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu - w przypadku czasowych zmian organizacji ruchu” i (10) „Uwagi” – co było zgodne z § 9 ust. 2 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem,

- w przypadku 6 zbadanych zatwierdzonych projektów organizacji ruchu stwierdzono, że w ewidencji nie wskazano kilometrażu lub nazwy ulicy,
- w przypadku 4 zbadanych zatwierdzonych projektów czasowej organizacji ruchu, stwierdzono, że w kol. „Termin w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu” wskazywano jedynie miesiąc i rok, tj. „06.2013”, „09.2013”, „maj 2014”, „07.2015”,
- w przypadku 3 zbadanych zatwierdzonych projektów stałej organizacji ruchu, stwierdzono, że w kol. „Termin w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu” wskazano jedynie, rok, miesiąc i rok oraz kwartał, tj. „2013”, „sierpień 2014”, „III kwartał 2015”,
- w przypadku 2 zbadanych zatwierdzonych projektów czasowej organizacji ruchu, rzeczywisty termin wprowadzenia nowej lub zmiany istniejącej organizacji ruchu jest taki sam jak termin zatwierdzenia projektu. Termin, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu, jest terminem niemożliwym do zrealizowania ponieważ:
  - w przypadku projektu ZDP.4010.18.2014 termin, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu „17.06-15.08.14” jest terminem zatwierdzenia projektu „17.06.2014”,
  - w przypadku projektu ZDP.4010.48.2014 termin, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu „07.10-19.12.2014” jest terminem zatwierdzenia projektu „7.10.2014”,
- w przypadku 2 zbadanych zatwierdzonych projektów stałej organizacji ruchu, stwierdzono, że w kol. „Rzeczywisty termin wprowadzenia nowej lub zmiany istniejącej organizacji ruchu” wskazano miesiąc i rok, tj. „10.2014”, „sierpień 2014”.

Pismem z 20 listopada 2015 r. Kierownik Referatu Dróg Powiatowych wyjaśnił, że *widniejące w ewidencji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu terminy rzeczywistego wprowadzenia organizacji ruchu wynikają z daty zajęcia pasa drogowego, zawiadomienia jednostki wprowadzającej organizację ruchu bądź informacji telefonicznej, a także ustnej otrzymanej od zarządcy drogi gminnej lub inwestora.*

Ponadto stwierdzono, że:

- 1) ewidencje zatwierdzonych projektów organizacji ruchu drogowego zostały oznaczone symbolami klasyfikacyjnymi według jednolitego rzeczowego wykazu akt „420” i „4010”, (za rok 2013) oraz symbolem klasyfikacyjnym „4010” (za rok 2014), zamiast

symbolem klasyfikacyjnym „7120” – „Ewidencja zatwierdzonych projektów zmian organizacji ruchu drogowego”.

Powyższe stanowi naruszenie art. 6 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. *o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach* (Dz. U. z 2011 r. Nr 123, poz. 698 ze zm.) i § 4 ust. 1. i 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 stycznia 2011 r. *w sprawie instrukcji kancelaryjnej, jednolitych rzeczowych wykazów akt oraz instrukcji w sprawie organizacji i zakresu działania archiwów zakładowych* (Dz. U. z 2011 r. Nr 14, poz. 67), bowiem zgodnie z art. 6 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. *o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach* organy jednostek samorządu terytorialnego oraz samorządowe jednostki organizacyjne obowiązane są zapewnić odpowiednią ewidencję, przechowywanie oraz ochronę przed uszkodzeniem, zniszczeniem bądź utratą powstającej w nich dokumentacji oraz nadsyłanej i składanej do nich dokumentacji, w sposób odzwierciedlający przebieg załatwiania i rozstrzygnięcia spraw, a zgodnie z § 4 ust. 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 stycznia 2011 r. *w sprawie instrukcji kancelaryjnej, jednolitych rzeczowych wykazów akt oraz instrukcji w sprawie organizacji i zakresu działania archiwów zakładowych* dokumentacja powstająca w podmiocie i do niego napływająca jest klasyfikowana i kwalifikowana na podstawie jednolitego rzeczowego wykazu akt przez oznaczanie, rejestrację i łączenie dokumentacji w akta spraw (dokumentację, w szczególności tekstową, fotograficzną, rysunkową, dźwiękową, filmową, multimedialną, zawierającą informacje potrzebne przy rozpatrywaniu danej sprawy oraz odzwierciedlającą przebieg jej załatwiania i rozstrzygnięcia) albo jej grupowanie jako dokumentacji nietworzącej akt spraw.

Ponadto stwierdzono naruszenie § 5 ust. 1 – 4 instrukcji kancelaryjnej, stanowiącej załącznik Nr 1 do rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 stycznia 2011 r. *w sprawie instrukcji kancelaryjnej, jednolitych rzeczowych wykazów akt oraz instrukcji w sprawie organizacji i zakresu działania archiwów zakładowych* w zakresie elementów znaku sprawy dla ewidencji zatwierdzonych projektów zmian organizacji ruchu drogowego.

## **II. Kompletność zatwierdzonych projektów organizacji ruchu:**

Szczegółowe ustalenia w tym zakresie dokumentuje lista sprawdzająca kompletność zatwierdzonych projektów organizacji ruchu – stanowiąca załącznik Nr 2 do niniejszego projektu wystąpienia pokontrolnego.

Do kontroli wytypowano losowo 17 projektów wpisanych do rejestru, w tym:

- 3 projekty stałej organizacji ruchu,
- 14 projektów czasowej organizacji ruchu.

W 12 projektach (70,6% próby) stwierdzono nieprawidłowości lub uchybienia.

Według § 5 ust. 1 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, projekt organizacji ruchu powinien zawierać:

- 1) plan orientacyjny w skali od 1:10 000 do 1:25 000 z zaznaczeniem drogi lub dróg których projekt dotyczy;
- 2) plan sytuacyjny w skali 1:500 lub 1:1 000 ( w uzasadnionych przypadkach organ zarządzający ruchem może dopuścić skalę 1 : 2 000 lub szkic bez skali) zawierający:
  - a) lokalizacje istniejących, projektowanych oraz usuwanych znaków drogowych, urządzeń sygnalizacyjnych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu; dla projektów zmian stałej organizacji ruchu dopuszcza się zaznaczenie lokalizacji tylko znaków i urządzeń dla nowej organizacji ruchu,
  - b) parametry geometrii drogi;
- 3) program sygnalizacji i obliczenia przepustowości drogi – w przypadku projektu zawierającego sygnalizację świetlną;
- 4) zasady dokonywania zmian oraz sposób ich rejestracji – w przypadku projektu zawierającego znaki świetlne lub znaki o zmiennej treści oraz w przypadku projektu dotyczącego zmiennej organizacji ruchu lub zawierającego inne zmienne elementów mające wpływ na ruch drogowy;
- 5) opis techniczny zawierający charakterystykę drogi i ruchu na drodze, a w przypadku organizacji ruchu związanej z robotami prowadzonymi w pasie drogowym – opis występujących zagrożeń lub utrudnień; przy robotach prowadzonych w dwóch lub więcej etapach opis powinien zawierać zakres planowanych robót dla każdego etapu i stan pasa drogowego po zrealizowaniu etapu robót;
- 6) przewidywany termin wprowadzenia czasowej organizacji ruchu oraz termin wprowadzenia nowej stałej organizacji ruchu lub przywrócenia poprzedniej stałej organizacji ruchu – w przypadku projektu dotyczącego wykonania robót na drodze;
- 7) nazwisko i podpis projektanta.



W wyniku przeprowadzonych czynności kontrolnych stwierdzono następujące nieprawidłowości:

- 1. Zatwierdzono projekty organizacji ruchu, które nie posiadały planu z naniesionymi znakami i parametrami drogi. Przykładem są projekty: 4010.18.2013; 4010.28.2013; 4010.38.2013; 4010.18.2014; 4010.38.2014; R-DP.7120.3.2015; R-DP.7120.13.2015; R-DP.7120.23.2015; R-DP.7120.43.2015; R-DP.7120.53.2015.**

Działaniem takim naruszono przepis § 5 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, który stanowi, że *projekt organizacji ruchu powinien zawierać plan sytuacyjny w skali 1:500 lub 1:1 000 (w uzasadnionych przypadkach organ zarządzający ruchem może dopuścić skalę 1 : 2 000 lub szkic bez skali) zawierający:*

- a) lokalizacje istniejących, projektowanych oraz usuwanych znaków drogowych, urządzeń sygnalizacyjnych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu; dla projektów zmian stałej organizacji ruchu dopuszcza się zaznaczenie lokalizacji tylko znaków i urządzeń dla nowej organizacji ruchu,*
- b) parametry geometrii drogi.*

- 2. Zatwierdzono projekty organizacji ruchu, które nie zawierały: opisu ruchu drogowego, charakterystyki terenu i drogi a w przypadku tymczasowej organizacji ruchu - opisu utrudnień i zagrożeń podczas prowadzonych prac. Przykładem są projekty: 420.8.2013; 420.28.2014; R-DP.7120.3.2015; R-DP.7120.13.2015; R-DP.7120.23.2015; R-DP.7120.43.2015; R-DP.7120.53.2015.**

Działaniem takim naruszono przepis § 5 ust. 1 pkt 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, który stanowi, że *projekt organizacji ruchu powinien zawierać opis techniczny zawierający w przypadku organizacji ruchu związanej z robotami prowadzonymi w pasie drogowym – opis występujących zagrożeń lub utrudnień.*

- 3. Zatwierdzone projekty organizacji ruchu nie zawierały przewidywanego terminu wprowadzenia czasowej organizacji ruchu oraz terminu wprowadzenia nowej stałej organizacji ruchu lub przywrócenia poprzedniej stałej organizacji ruchu. Dotyczy to projektów: 420.8.2013; 420.8.2014; 420.28.2014; R-DP.7120.13.2015; R-DP.7120.43.2015.**

Działaniem takim naruszono przepis § 5 ust. 1 pkt 6 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, który stanowi, że *projekt organizacji ruchu powinien*

*zawierać przewidywany termin wprowadzenia czasowej organizacji ruchu oraz termin wprowadzenia nowej stałej organizacji ruchu lub przywrócenia poprzedniej stałej organizacji ruchu w przypadku projektu dotyczącego wykonywania robót na drodze.*

Stwierdzone uchybienia:

1. **Zatwierdzanie projektów organizacji ruchu, do których załączono plan orientacyjny bez wskazania skali w jakiej został sporządzony – projekty zarejestrowane pod nr: 4010.18.2013; 4010.28.2013; 4010.38.2013; 4010.8.2014; 4010.28.2014; R-DP.7120.3.2015; R-DP.7120.13.2015; R-DP.7120.23.2015; R-DP.7120.43.2015; R-DP.7120.53.2015.**

Działaniem takim naruszono przepis § 5 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, który stanowi, że *projekt organizacji ruchu powinien zawierać plan orientacyjny w skali od 1:10.000 do 1:25.000 z zaznaczeniem drogi lub dróg, których projekt dotyczy.*

2. **Zatwierdzono projekty organizacji ruchu, do których załączono plan sytuacyjny bez podanej skali – projekty zarejestrowane pod nr: R-DP.7120.3.2015; R-DP.7120.13.2015; R-DP.7120.23.2015; R-DP.7120.53.2015.**

Działaniem takim naruszono przepis § 5 ust. 1 pkt 2 lit. b rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, który stanowi, że *projekt organizacji ruchu powinien zawierać plan sytuacyjny w skali 1:500 lub 1:1.000 (w uzasadnionych przypadkach skala 1:2.000 lub szkice) zawierający parametry geometrii drogi.*

### **III. Ustalenia w zakresie umieszczania i funkcjonowania znaków poziomych i pionowych na wybranych drogach/odcinkach dróg.**

Do przeglądu wytypowano 25 odcinków dróg, głównie w miejscach potencjalnie niebezpiecznych (okolice szkół, przejazdy kolejowe), we wszystkich przypadkach stwierdzono nieprawidłowości.

Do wytypowanych odcinków dróg przedstawiono zatwierdzone organizacje ruchu dla:

- okolicy szkoły w m. Rusko, droga nr 4207P,
- przejazd kolejowy i okolice szkoły w m. Wojciechowo droga nr 4207P,
- okolice szkoły w m. Gola, droga nr 4182P,

- przejazd kolejowy na drodze nr 4204P na odcinku Siedlemin-Golina,
- przejazd kolejowy na drodze nr 4185P Cielcza-Radlin,
- okolice szkoły w m. Chrzan, droga nr 3678P,
- przejazd kolejowy na drodze nr 3678P w m. Chrzan,
- okolice szkoły w m. Żerków,
- okolice szkoły w m. Dobieszczyzna, droga nr 4192P,
- okolice szkoły w m. Komorze, droga nr 4190P,
- przejazd kolejowy na drodze 4184P na odcinku Osiek – Mieszków,
- przejazd kolejowy na drodze 3742 m. Mieszków,
- okolice szkoły w m. Wilkowyja,
- okolice szkoły przy ul. Szubianki w m. Jarocin,
- przejazd kolejowy na ul. Kolejowej m. Witaszyce,
- okolice szkoły w m. Magnuszewice,
- przejazd kolejowy na drodze 4202P na odcinku Magnuszowice-Kotlin,
- okolice szkoły w m. Słowoszew, droga nr 4192P,
- okolice szkoły w m. Wola Książęca, droga nr 4195P,

Opis sposobu oznakowania zamieszczono w protokole oględzin, stanowiącym załącznik Nr 4 do niniejszego projektu wystąpienia.

Poniżej przedstawiono nieprawidłowości stwierdzone podczas oględzin wytypowanych odcinków dróg publicznych położonych na terenie powiatu kaliskiego:

#### **1. Okolice szkoły w miejscowości Rusko.**

- 1) W zakresie zgodności umieszczonych znaków z zatwierdzonym projektem stałej organizacji ruchu, stwierdzono następujące rozbieżności pomiędzy stanem faktycznym, a wynikającym przedłożonej organizacji ruchu:
  - a) ustawiono oznakowanie nie ujęte w projekcie organizacji ruchu:
    - znaki D-6 oraz wyznaczone przejście przy szkole przez drogę gminną,
  - b) brak znaków ujętych w projekcie organizacji ruchu:
    - znaki D-1,
    - znaki D-1 z tabliczka T-6,
    - znaki A-16 i A-17 po stronie cmentarza.
- 2) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:

- a) obrócony znak A-7 zamocowany zbyt nisko przy drodze gminnej. Zgodnie z pkt 1.2.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – odchylenie *tarczy znaku powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni*. Ponadto zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,0 m na terenie zabudowanym i 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach*,
- b) znaki A-7 i D-6, na pochylonym słupku. Zgodnie z pkt 1.5.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znaki umieszcza się na konstrukcji wsporczej wykonanej z materiałów trwałych*,
- c) znak B-36 z obróconą tabliczką „Nie dotyczy autobusów szkolnych”, zamontowany zbyt nisko w odległości ok. 6 m od znaków A-7 i D-6. Zgodnie z pkt 1.2.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – odchylenie *tarczy znaku powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni*. Ponadto zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,0 m na terenie zabudowanym i 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach*, oraz pkt 1.5.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Następny znak powinien być umieszczany za poprzednim w odległości co najmniej: 50 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 90 km/h; 20 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 60 km/h; 10 m na pozostałych drogach*,
- d) znak B-36 z tabliczką „Nie dotyczy autobusów szkolnych” (przy drodze gminnej po stronie szkoły), ustawiony w odległości ok. 5 m za znakiem D-6. Zgodnie z pkt 1.5.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Następny znak powinien być umieszczany za poprzednim w odległości co najmniej: 50 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 90 km/h; 20 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 60 km/h; 10 m na pozostałych drogach*,
- 3) W zakresie czytelności i widoczności stwierdzono:
- a) obrócony o 180° znak D-6 przy następnym przejściu przez drogę powiatową.

## 2. Przejazd kolejowy i okolice szkoły w m. Wojciechowo.

- 1) W zakresie zgodności umieszczonych znaków z zatwierdzonym projektem stałej organizacji ruchu, stwierdzono następujące rozbieżności pomiędzy stanem faktycznym, a wynikającym przedłożonej organizacji ruchu:

- a) pozostawiono oznakowanie przewidziane w projekcie organizacji ruchu do usunięcia:
- znak D-1 na wspólnym słupku ze znakiem D-6,
- b) brak znaków ujętych w projekcie organizacji ruchu:
- znaki D-1 z tabliczką T-6 przed drogą na Borek,
  - tabliczki T-6 pod znakami A-7,
  - znaku D-1 za przejazdem kolejowym.
- 2) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:
- a) obrócony znak A-10. Zgodnie z pkt 1.2.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – odchylenie *tarczy znaku powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni*,
- b) znaki A-9, G-1a ustawione w odległości 103,8 m od przejazdu, znak G-1b w odległości 64,8 m od przejazdu a znak G-1c w odległości 39,5 m od przejazdu. Zgodnie z pkt 2.2.10. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *słupki wskaźnikowe G-1 stosuje się w następujący sposób: znak G-1a pod tarczą znaku ostrzegawczego A-9; znak G-1b w 2/3 odległości znaku ostrzegawczego A-9 od przejazdu; znak G-1 c w 1/3 odległości znaku ostrzegawczego A-9 od przejazdu*,
- c) znak D-6 przy przejściu przez drogę gminną na pochylonym słupku. Zgodnie z pkt 1.5.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znaki umieszcza się na konstrukcji wsporczej wykonanej z materiałów trwałych*,
- d) znaki A-9, G-1a (za przejazdem) ustawione w odległości 102,4 m od przejazdu, znak G-1b w odległości 69 m od przejazdu a znak G-1c w odległości 32 m od przejazdu. Zgodnie z pkt 2.2.10. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *słupki wskaźnikowe G-1 stosuje się w następujący sposób: znak G-1a pod tarczą znaku ostrzegawczego A-9; znak G-1b w 2/3 odległości znaku ostrzegawczego A-9 od przejazdu; znak G-1 c w 1/3 odległości znaku ostrzegawczego A-9 od przejazdu*.
- 3) W zakresie czytelności i widoczności stwierdzono:
- a) stary, wyblakły znak B-18 (przy drodze do m. Borek). Zgodnie z §2 ust. 2 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki drogowe pionowe, które nie spełniają warunków określonych niniejszym rozporządzeniem, zostaną zastąpione znakami drogowymi spełniającymi warunki niniejszego rozporządzenia w terminie do 31 grudnia 2010 r.*

- b) znak B-20 częściowo przysłonięty przez gałęzie.

### 3. Okolice szkoły w m. Gola.

1) W zakresie zgodności umieszczonych znaków z zatwierdzonym projektem stałej organizacji ruchu, stwierdzono następujące rozbieżności pomiędzy stanem faktycznym, a wynikającym przedłożonej organizacji ruchu:

a) ustawiono oznakowanie nie ujęte w projekcie organizacji ruchu:

- znaki D-15 ustawiony przy szkole,

b) brak znaków ujętych w projekcie organizacji ruchu:

- 4 znaki D-1,
- znak A-2,
- znak A-1,
- znak D-15 (przy wiacie przystankowej).

2) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:

a) znaki D-6 przy przejściu dla pieszych przez drogę powiatową bez tabliczek znamionowych. Zgodnie z pkt 1.2.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *na odwrotnej stronie tarczy znaku należy umieścić informacje zawierające dane identyfikujące producenta znaku, typ folii odblaskowej użytej do wykonania lica znaku, miesiąc i rok produkcji znaku,*

b) przejście dla pieszych przez drogę gminną bez znaków D-6. Zgodnie z pkt 5.2.6.1 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znak D-6 stosuje się w celu oznaczenia miejsca przeznaczonego dla przechodzenia pieszych w poprzek drogi. Znak D-6, zgodnie z pkt 5.2.6.3. załącznika nr 1.4 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – należy stosować przy wszystkich przejściach dla pieszych,*

c) znak A-7 (przy drodze gminnej ul. Łukaszevska) bez tabliczki znamionowej, zamontowany zbyt nisko. Zgodnie z pkt 1.2.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *na odwrotnej stronie tarczy znaku należy umieścić informacje zawierające dane identyfikujące producenta znaku, typ folii odblaskowej użytej do wykonania lica znaku, miesiąc i rok produkcji znaku.* Ponadto zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,0 m na terenie zabudowanym i 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach,*

- d) znak A-17 zamontowany zbyt nisko. Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,0 m na terenie zabudowanym i 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach,*
  - e) znaki D-42, D-43 (po stronie szkoły) zamontowane zbyt nisko na chodniku. Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach,*
- 3) W zakresie czytelności i widoczności stwierdzono:
- a) przy drodze gminnej (ul. Łukaszewska) obrócony o 180° znak B-18 z tabliczką „Nie dotyczy służb komunalnych”,
  - b) stary znak A-7. Zgodnie z §2 ust. 2 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki drogowe pionowe, które nie spełniają warunków określonych niniejszym rozporządzeniem, zostaną zastąpione znakami drogowymi spełniającymi warunki niniejszego rozporządzenia w terminie do 31 grudnia 2010 r.*
  - c) stary zniszczony znak A-17. Zgodnie z §2 ust. 2 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki drogowe pionowe, które nie spełniają warunków określonych niniejszym rozporządzeniem, zostaną zastąpione znakami drogowymi spełniającymi warunki niniejszego rozporządzenia w terminie do 31 grudnia 2010 r.*
  - d) zasłonięte przez gałęzie znaki D-1, D-6 z tabliczką T-27,
  - e) stare zniszczone znaki A-17, D-42, D-43, E-17a, E-18a ustawione w okolicy szkoły. Zgodnie z §2 ust. 2 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki drogowe pionowe, które nie spełniają warunków określonych niniejszym rozporządzeniem, zostaną zastąpione znakami drogowymi spełniającymi warunki niniejszego rozporządzenia w terminie do 31 grudnia 2010 r.*

#### 4. Okolice szkoły w m. Nosków.

- 1) W zakresie zgodności umieszczonych urządzeń bezpieczeństwa ruchu z warunkami technicznymi stwierdzono:
  - a) próg zwalniający listwowy zamontowany na jezdni drogi po której kursują autobusy komunikacji pasażerskiej. Zgodnie z pkt 8.1 załącznika nr 4 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Niedopuszczalne jest stosowanie*

*progów zwalniających na ulicach i drogach, w przypadku kursowania autobusów komunikacji pasażerskiej, z wyjątkiem progów wyspowych.*

- 2) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:
  - a) znaki A-11a z tabliczką „25 m” i tabliczką „27 m”. Zgodnie z pkt 2.1.3 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Tabliczka T-1 podaje rzeczywistą odległość znaku ostrzegawczego od miejsca niebezpiecznego. Rzeczywistą odległość podaje się w metrach z dokładnością do 10 m,*
  - b) przejście dla pieszych wyznaczone na wprost wyjścia ze szkoły. Zgodnie z pkt 5.2.6.1 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *przejście dla pieszych nie może być wyznaczone w osi wyjścia ze szkoły,*
  - c) znak A-17 (po stronie szkoły) zamontowane zbyt nisko. Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,0 m na terenie zabudowanym i 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach.*

## **5. Przejazd kolejowy na drodze 4204P na odcinku Siedlemin – Golina.**

- 1) W zakresie zgodności umieszczonych znaków z zatwierdzonym projektem stałej organizacji ruchu, stwierdzono następujące rozbieżności pomiędzy stanem faktycznym, a wynikającym przedłożonej organizacji ruchu:
  - a) brak znaków ujętych w projekcie organizacji ruchu:
    - znak A-4 z tabliczką T-4,
    - tabliczki T-4 pod znakami A-3.
- 2) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:
  - a) znaki A-10 i G-1a zamontowany zbyt nisko. Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,0 m na terenie zabudowanym i 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach,*
  - b) znak G-1b zamontowany zbyt nisko, w odległości 121,3 m od przejazdu (znak A-10 ustawiono w odległości 167,3 m od przejazdu). Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,0 m na terenie zabudowanym i 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach.* Ponadto zgodnie z pkt 2.2.10. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *słupki*



- wskaznikowe; znak G-1b ustawia się w 2/3 odległości znaku ostrzegawczego A-10 od przejazdu,*
- c) znak G-1c zamontowany zbyt nisko, w odległości 68,3 m od przejazdu (znak A-10 ustawiono w odległości 167,3 m od przejazdu). Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,0 m na terenie zabudowanym i 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach.* Ponadto zgodnie z pkt 2.2.10. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *śłupki wskaznikowe, znak G-1 c ustawia się w 1/3 odległości znaku ostrzegawczego A-10 od przejazdu,*
- d) znaki B-20 przed przejazdem, na jezdni brak linii P-14. Zgodnie z pkt 3.2.21 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *jeżeli znak B-20 umieszczony jest na drodze o nawierzchni bitumicznej, to miejsce, w którym kierujący ma zatrzymać pojazd, powinno być uzupełnione linią bezwzględego zatrzymania – stop,*
- e) obrócony, zamontowany zbyt nisko znak G-1c za przejazdem kolejowym, ustawiony w odległości 51,4 m od przejazdu (znak A-10 ustawiono w odległości 189,1 m od przejazdu). Zgodnie z pkt 1.2.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *odchylenie tarczy znaku powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni.* Ponadto zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,0 m na terenie zabudowanym i 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach,* a zgodnie z pkt 2.2.10. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *śłupki wskaznikowe, znak G-1 c ustawia się w 1/3 odległości znaku ostrzegawczego A-10 od przejazdu,*
- f) znak G-1b, ustawiony w odległości 113,1 m od przejazdu (znak A-10 ustawiono w odległości 189,1 m od przejazdu). Zgodnie z pkt 2.2.10. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *śłupki wskaznikowe; znak G-1b ustawia się w 2/3 odległości znaku ostrzegawczego A-10 od przejazdu,*
- g) zamontowany zbyt nisko znak A-10 i znak G-1a. Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki*

*umieszcza się na wysokości min. 2,0 m na terenie zabudowanym i 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach,*

3) W zakresie czytelności i widoczności stwierdzono:

- a) pocięty znak A-10,
- b) stary, pocięty, zniszczony znak G-1b,
- c) pomazany znak B-20 przed przejazdem,
- d) stary, pocięty, zniszczony znak A-3.

Zgodnie z pkt 1.3.1 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *lica znaków drogowych powinny spełniać wymagania fotometryczne i kolorystyczne w zakresie odblaskowości i barwy.* Jednocześnie zgodnie z §2 ust. 2 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki drogowe pionowe, które nie spełniają warunków określonych niniejszym rozporządzeniem, zostaną zastąpione znakami drogowymi spełniającymi warunki niniejszego rozporządzenia w terminie do 31 grudnia 2010 r.*

## **6. Przejazd kolejowy w m. Radlin.**

- 1) W zakresie zgodności umieszczonych znaków z zatwierdzonym projektem stałej organizacji ruchu (R-DP.7120.57.2015) stwierdzono ustawienie znaków w innych miejscach niż wskazano w projekcie.
- 2) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:
  - a) znaki A-10 i G-1a, w odległości 153,8 m od przejazdu. Zgodnie z pkt 2.1.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Odległość umieszczanego znaku ostrzegawczego od wskazanego miejsca niebezpiecznego na drogach o dopuszczalnej prędkości poniżej 60 km/h wynosi do 100 m,*
  - b) znak G-1b ustawiony w odległości 109,1 m od przejazdu. Zgodnie z pkt 2.2.10. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *słupki wskaźnikowe; znak G-1b ustawia się w 2/3 odległości znaku ostrzegawczego A-10 od przejazdu,*
  - c) znak G-1c ustawiony w odległości 66,1 m od przejazdu. Zgodnie z pkt 2.2.10. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *słupki wskaźnikowe, znak G-1 c ustawia się w 1/3 odległości znaku ostrzegawczego A-10 od przejazdu,*
  - d) znaki B-20 przed przejazdem, brak linii P-14 na jezdni. Zgodnie z pkt 3.2.21 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *jeżeli znak*

*B-20 umieszczony jest na drodze o nawierzchni bitumicznej, to miejsce, w którym kierujący ma zatrzymać pojazd, powinno być uzupełnione linią bezwzględnego zatrzymania – stop,*

- e) znaki A-10 i G-1a (za przejazdem) ustawione w odległości 137,8 m od przejazdu. Zgodnie z pkt 2.1.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Odległość umieszczanego znaku ostrzegawczego od wskazanego miejsca niebezpiecznego na drogach o dopuszczalnej prędkości poniżej 60 km/h wynosi do 100 m,*
- f) znak G-1b, ustawiony w odległości 93,7 m od przejazdu. Zgodnie z pkt 2.2.10. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *słupki wskaźnikowe; znak G-1b ustawia się w 2/3 odległości znaku ostrzegawczego A-10 od przejazdu,*
- g) znak G-1c, ustawiony w odległości 51,1 m od przejazdu. Zgodnie z pkt 2.2.10. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *słupki wskaźnikowe, znak G-1 c ustawia się w 1/3 odległości znaku ostrzegawczego A-10 od przejazdu.*

## **7. Okolice szkoły w m. Chrzan.**

- 1) W zakresie czytelności i widoczności stwierdzono:
  - a) znak D-1 zasłonięty przez drzewa,

## **8. Przejazd kolejowy na drodze 3678P na odcinku Żerków - Klęka.**

- 1) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:
  - a) znaki A-9 i G-1a, ustawione w odległości 197,7 m od przejazdu. Znak G-1a zamontowany zbyt nisko (ok. 40 cm). Zgodnie z pkt 2.1.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Odległość umieszczanego znaku ostrzegawczego od wskazanego miejsca niebezpiecznego na drogach o dopuszczalnej prędkości poniżej 60 km/h wynosi do 100 m. Ponadto zgodnie z pkt 1.5.3. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – znak G-1 umieszcza się na wysokości min. 1 m na ulicach; min. 0,5 m na pozostałych drogach,*
  - b) znak D-1 zamontowany zbyt nisko. Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki*

*umieszcza się na wysokości min. 2,0 m na terenie zabudowanym i 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach,*

- c) znaki A-9 i G-1a (za przejazdem), ustawione w odległości 230,4 m od przejazdu. Zgodnie z pkt 2.1.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Odległość umieszczanego znaku ostrzegawczego od wskazanego miejsca niebezpiecznego na drogach o dopuszczalnej prędkości poniżej 60 km/h wynosi do 100 m,*
  - d) znak G-1b (za przejazdem), ustawiony w odległości 142,4 m od przejazdu. Zgodnie z pkt 2.2.10. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *słupki wskaźnikowe; znak G-1b ustawia się w 2/3 odległości znaku ostrzegawczego A-9 od przejazdu,*
  - e) znak G-1c (za przejazdem), zamontowany zbyt nisko, w odległości 87 m od przejazdu. Zgodnie z pkt 1.5.3. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znak G-1 umieszcza się na wysokości min. 1 m na ulicach; min. 0,5 m na pozostałych drogach.* Ponadto zgodnie z pkt 2.2.10. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *słupki wskaźnikowe, znak G-1 c ustawia się w 1/3 odległości znaku ostrzegawczego A-9 od przejazdu,*
  - f) znak D-1, po stronie dworca, zamontowany zbyt nisko. Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,0 m na terenie zabudowanym i 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach.*
- 2) W zakresie czytelności i widoczności stwierdzono:
- a) Znak G-1a pocięty. Zgodnie z pkt 1.3.1 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *lica znaków drogowych powinny spełniać wymagania fotometryczne i kolorystyczne w zakresie odbłaskowości i barwy.*

## **9. Okolice szkoły w m. Zerków.**

- 1) W zakresie zgodności umieszczonych znaków z zatwierdzonym projektem stałej organizacji ruchu stwierdzono następujące rozbieżności pomiędzy stanem zastanym a wynikającym z zatwierdzonej ww. organizacji ruchu:
  - a) ustawiono oznakowanie nie ujęte w projekcie organizacji ruchu:
    - znaki A-17 przy ul. Mickiewicza,

- znaki D-6 i wyznaczone przejście P-10 przez ul. Cmentarną na wysokości sali gimnastycznej,
- b) brak znaków ujętych w projekcie organizacji ruchu:
  - znak D-1 przy ul. Mickiewicza po stronie ul. Cmentarnej.
- 2) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:
  - a) znak A-17 przy ul. Mickiewicza, ustawiony zbyt nisko i zbyt blisko krawędzi jezdni. Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,0 m na terenie zabudowanym i 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach*. Ponadto zgodnie z pkt 1.5.3 lit. b załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znaki na ulicach umieszcza się w odległości od 0,50 – 2,00 m od krawędzi jezdni*,
  - b) znak A-12b przy ul. Mickiewicza, ustawiony zbyt nisko i zbyt blisko krawędzi jezdni. Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,0 m na terenie zabudowanym i 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach*. Ponadto zgodnie z pkt 1.5.3 lit. b załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znaki na ulicach umieszcza się w odległości od 0,50 – 2,00 m od krawędzi jezdni*,
  - c) znak D-6 z tabliczką T-27 przy ul. Mickiewicza, ustawiony zbyt nisko i zbyt blisko krawędzi jezdni. Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,0 m na terenie zabudowanym i 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach*. Ponadto zgodnie z pkt 1.5.3 lit. b załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znaki na ulicach umieszcza się w odległości od 0,50 – 2,00 m od krawędzi jezdni*,
  - d) znak D-6 z tabliczką T-27 na ul. Cmentarnej zamontowany zbyt nisko, w odległości 15 m od przejścia. Przejście wyznaczono na wprost wyjścia ze szkoły. Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,0 m na terenie zabudowanym i 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach*. Ponadto zgodnie z pkt 5.2.6.1 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znak D-6, D-6a, D-6b umieszcza się w odległości do 0,50 m od krawędzi przejścia lub przejazdu od strony nadjeżdżających pojazdów*, a zgodnie z pkt 5.2.6.1 załącznika nr 1

- do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *przejście dla pieszych nie może być wyznaczone w osi wyjścia ze szkoły,*
- e) znaki A-11a z tabliczką „20 m” i B-33 po stronie szkoły na pochylonym słupku. Zgodnie z pkt 1.5.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znaki umieszcza się na konstrukcji wsporczej wykonanej z materiałów trwałych,*
  - f) następne przejście w odległości 57,8 m od przejścia przy szkole. Zgodnie z pkt 5.2.6.2.e załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *odległość pomiędzy przejściami dla pieszych na obszarze zabudowanym nie powinna być mniej niż: 100 m na drogach jednojezdniowych i 200 m na drogach dwujezdniowych,*
  - g) znaki A-7 i D-6 przy skrzyżowaniu z ul. Mickiewicza zamontowane zbyt nisko. Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,0 m na terenie zabudowanym i 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach.*
- 3) W zakresie czytelności i widoczności stwierdzono:
- a) na jezdni zamontowany próg zwalniający bez oznakowania. Zgodnie z pkt 8.1. załącznika nr 4 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *oznakowanie pionowe nie zwalnia od obowiązku odpowiedniego oznakowania poziomego każdego progu znajdującego się na danym terenie,*
  - b) stary znak A-17 po stronie szkoły. Zgodnie z §2 ust. ust. 2 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków - *Znaki drogowe pionowe, które nie spełniają warunków określonych niniejszym rozporządzeniem, zostaną zastąpione znakami drogowymi spełniającymi warunki niniejszego rozporządzenia w terminie do 31 grudnia 2010 r.*
  - c) odwrócony o 180° znak A-17.

#### **10. Okolice szkoły w m. Komorze.**

- 1) W zakresie zgodności umieszczonych znaków z zatwierdzonym projektem stałej organizacji ruchu stwierdzono następujące rozbieżności pomiędzy stanem zastanym a wynikającym z zatwierdzonej ww. organizacji ruchu:
  - a) pozostawiono oznakowanie nie ujęte w projekcie organizacji ruchu:
    - znaki A-6b,
  - b) brak znaków ujętych w projekcie organizacji ruchu:

- znak D-15 po stronie szkoły.
  - c) znak D-15 zamontowano na wspólnym słupku ze znakiem D-6. Znak D-15 oznacza przystanek autobusowy a więc miejsce zatrzymywania się pojazdów. Zgodnie z art.49 ust.1 ustawy PoRD zabronione jest zatrzymywanie pojazdu na przejściu dla pieszych i w odległości mniejszej niż 10 m od przejścia. Wobec powyższego zamontowanie znaku D-6 i D-15 na wspólnym słupku jest sprzeczne z zasadami ruchu drogowego i stosowania znaków drogowych.
- 2) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:
- a) zamontowany zbyt nisko znak A-6b. Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,0 m na terenie zabudowanym i 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach,*
  - b) zbyt nisko zamontowany znak A-1. Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,0 m na terenie zabudowanym i 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach,*
  - c) znaki D-6 i D-15 zamontowane zbyt nisko, w odległości ok. 6 m od przejścia. Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,0 m na terenie zabudowanym i 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach.* Ponadto zgodnie z pkt 5.2.6.1 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znak D-6, D-6a, D-6b umieszcza się w odległości do 0,50 m od krawędzi przejścia lub przejazdu od strony nadjeżdżających pojazdów,*
  - d) znak D-6 (po stronie szkoły) w odległości ok. 15 m przed przejściem. Zgodnie z pkt 5.2.6.1 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znak D-6, D-6a, D-6b umieszcza się w odległości do 0,50 m od krawędzi przejścia lub przejazdu od strony nadjeżdżających pojazdów.*
- 3) W zakresie czytelności i widoczności stwierdzono:
- a) znak D-15 obrócony o 180°,
  - b) stary, zniszczony znak A-6b,
  - c) stary znak A-17,
  - d) stary, znak A-1.

Zgodnie z §2 ust. 2 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki drogowe pionowe, które nie spełniają warunków określonych niniejszym*

*rozporządzeniem, zostaną zastąpione znakami drogowymi spełniającymi warunki niniejszego rozporządzenia w terminie do 31 grudnia 2010 r.*

#### **11. Okolice szkoły w m. Dobieszczyzna.**

- 1) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:
  - a) obrócony o 90° znak D-15, zamontowany zbyt nisko. Zgodnie z pkt 1.2.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *odchylenie tarczy znaku powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni. Ponadto zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,0 m na terenie zabudowanym i 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach,*
  - b) znak D-6 z tabliczką T-27, ustawiony w odległości ok. 2 m od przejścia. Zgodnie z pkt 5.2.6.1 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znak D-6, D-6a, D-6b umieszcza się w odległości do 0,50 m od krawędzi przejścia lub przejazdu od strony nadjeżdżających pojazdów,*
  - c) przejście dla pieszych usytuowane w osi wejścia do szkoły. Zgodnie z pkt 5.2.6.1 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *przejście dla pieszych nie może być wyznaczone w osi wyjścia ze szkoły,*
  - d) znak D-6 (po stronie szkoły) w odległości ok. 10 m przed przejściem. Zgodnie z pkt 5.2.6.1 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znak D-6, D-6a, D-6b umieszcza się w odległości do 0,50 m od krawędzi przejścia lub przejazdu od strony nadjeżdżających pojazdów.*
- 2) W zakresie czytelności i widoczności stwierdzono:
  - a) stare, zniszczone znaki A-16 i A-17. Zgodnie z §2 ust. ust. 2 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków - *Znaki drogowe pionowe, które nie spełniają warunków określonych niniejszym rozporządzeniem, zostaną zastąpione znakami drogowymi spełniającymi warunki niniejszego rozporządzenia w terminie do 31 grudnia 2010 r.*

#### **12. Okolice szkoły w m. Cielcza.**

- 1) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:
  - a) następne przejście dla pieszych w odległości 73 m od poprzedniego. Zgodnie z pkt 5.2.6.2.e załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *odległość pomiędzy przejściami dla pieszych na obszarze zabudowanym*



*nie powinna być mniej niż: 100 m na drogach jednojezdniowych i 200 m na drogach dwujezdniowych,*

- b) przed przejściem znak D-6 z tabliczką z białym tłem i napisem „4 m” w odległości ok. 4 m przed przejściem. Wzory znaków i tabliczek określa rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych, w załączniku do rozporządzenia brak tabliczki z białym tłem i napisem „4m”. Tabliczka T-1 dotyczy znaków ostrzegawczych, a odległość podaje się z dokładnością do 10 m. Jednocześnie zgodnie z pkt 5.2.6.1 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znak D-6, D-6a, D-6b umieszcza się w odległości do 0,50 m od krawędzi przejścia lub przejazdu od strony nadjeżdżających pojazdów.*

### **13. Przejazd kolejowy na drodze 4184P na odcinku Osiek - Mieszków.**

- 1) W zakresie zgodności umieszczonych znaków z zatwierdzonym projektem stałej organizacji ruchu stwierdzono następujące rozbieżności pomiędzy stanem zastanym a wynikającym z zatwierdzonej ww. organizacji ruchu: ustawiono znak C 13/16 po jednej stronie drogi. Znak C 13/16 wskazuje na przeznaczenie drogi wyłącznie dla pieszych i rowerzystów. Brak odpowiednich znaków po drugiej stronie drogi powoduje, że po drodze poruszają się inni użytkownicy ruchu drogowego. Ustawiony znak jest niejednoznaczny, niezrozumiały dla uczestników ruchu drogowego. Ustawiony niezgodnie z zasadami stosowania znaków drogowych.
- 2) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:
- a) znaki A-9 i G-1a (po dwóch stronach drogi) ustawione w odległości ok. 157,1 m od przejazdu. Znaki G-1a bez tabliczki znamionowej. Zgodnie z pkt 2.2.10 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *W przypadku gdy na drodze o dopuszczalnej prędkości powyżej 60 km/h widoczność przejazdu z drogi jest mniejsza niż 100 m oraz na jezdni jednokierunkowej znaki A-9 i słupki wskaźnikowe G-1 stosuje się po dwóch stronach drogi.* Ponadto zgodnie z pkt 2.1.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Odległość umieszczanego znaku ostrzegawczego od wskazanego miejsca niebezpiecznego na drogach o dopuszczalnej prędkości poniżej 60 km/h wynosi do 100 m,* a zgodnie z pkt 1.2.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *na odwrotnej stronie tarczy znaku należy*

*umieścić informacje zawierające dane identyfikujące producenta znaku, typ foli odblaskowej użytej do wykonania lica znaku, miesiąc i rok produkcji znaku,*

- b) znaki G-1c ustawione w odległości 59,2 m od przejazdu, znaki bez tabliczek znamionowych. Zgodnie z pkt 2.2.10. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *śłupki wskaźnikowe, znak G-1 c ustawia się w 1/3 odległości znaku ostrzegawczego A-9 od przejazdu.* Ponadto zgodnie z pkt 1.2.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *na odwrotnej stronie tarczy znaku należy umieścić informacje zawierające dane identyfikujące producenta znaku, typ foli odblaskowej użytej do wykonania lica znaku, miesiąc i rok produkcji znaku,*
- c) znaki A-9 i G-1a, ustawione w odległości 152,2 m od przejazdu. Znak A-9 po prawej stronie obrócony, znaki G-1a bez tabliczek znamionowych. Zgodnie z pkt 2.1.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Odległość umieszczanego znaku ostrzegawczego od wskazanego miejsca niebezpiecznego na drogach o dopuszczalnej prędkości poniżej 60 km/h wynosi do 100 m.* Ponadto zgodnie z pkt 1.2.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *odchylenie tarczy znaku powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni, a zgodnie z pkt 1.2.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – na odwrotnej stronie tarczy znaku należy umieścić informacje zawierające dane identyfikujące producenta znaku, typ foli odblaskowej użytej do wykonania lica znaku, miesiąc i rok produkcji znaku,*
- d) znaki G-1c za przejazdem kolejowym ustawione w odległości 58,4 m od przejazdu. Znaki bez tabliczek znamionowych. Zgodnie z pkt 2.2.10. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *śłupki wskaźnikowe, znak G-1 c ustawia się w 1/3 odległości znaku ostrzegawczego A-9 od przejazdu.* Ponadto zgodnie z pkt 1.2.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *na odwrotnej stronie tarczy znaku należy umieścić informacje zawierające dane identyfikujące producenta znaku, typ foli odblaskowej użytej do wykonania lica znaku, miesiąc i rok produkcji znaku,*
- e) znaki G-1b za przejazdem, w odległości 104,8 m. Zgodnie z pkt 2.2.10. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *śłupki wskaźnikowe; znak G-1b ustawia się w 2/3 odległości znaku ostrzegawczego A-9 od przejazdu.*

3) W zakresie czytelności i widoczności stwierdzono:

- a) znak G-1e przed przejazdem pocięty. Zgodnie z pkt 1.3.1 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *lica znaków drogowych powinny spełniać wymagania fotometryczne i kolorystyczne w zakresie odbłaskowości i barwy.*

#### **14. Przejazd kolejowy na drodze 3742 m. Mieszków.**

- 1) W zakresie zgodności umieszczonych znaków z zatwierdzonym projektem stałej organizacji ruchu stwierdzono ustawienie znaków w innych miejscach niż wskazano w projekcie.
- 2) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:
- a) znaki A-9 i G-1a (od strony m. Mieszków), ustawione zbyt nisko, w odległości 147,6 m od przejazdu. Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,0 m na terenie zabudowanym i 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach*, ponadto zgodnie z pkt 2.1.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Odległość umieszczanego znaku ostrzegawczego od wskazanego miejsca niebezpiecznego na drogach o dopuszczalnej prędkości poniżej 60 km/h wynosi do 100 m*,
- b) znak G-1b ustawiony w odległości 95,4 m od przejazdu. Zgodnie z pkt 2.2.10. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znak G-1b ustawia się w 2/3 odległości znaku ostrzegawczego A-9 od przejazdu*,
- c) znak G-1c ustawiony w odległości 47 m od przejazdu. Zgodnie z pkt 2.2.10. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znak G-1c ustawia się w 1/3 odległości znaku ostrzegawczego A-9 od przejazdu*,
- d) za przejazdem, zamontowane zbyt nisko znaki A-9 i G-1a w odległości 164,6 m od przejazdu. Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,0 m na terenie zabudowanym i 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach*, ponadto zgodnie z pkt 2.1.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Odległość umieszczanego znaku ostrzegawczego od wskazanego miejsca niebezpiecznego na drogach o dopuszczalnej prędkości poniżej 60 km/h wynosi do 100 m*,
- e) zamontowany zbyt nisko znak G-1c, w odległości 63,2 m od przejazdu. Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla

znaków – *Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,0 m na terenie zabudowanym i 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach.* Ponadto zgodnie z pkt 2.2.10. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znak G-1c ustawia się w 1/3 odległości znaku ostrzegawczego A-9 od przejazdu,*

- f) znak G-1b, zamontowany zbyt nisko na pochylonym słupku w odległości 102,3 m od przejazdu. Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,0 m na terenie zabudowanym i 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach.* Ponadto zgodnie z pkt 1.5.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znaki umieszcza się na konstrukcji wsporczej wykonanej z materiałów trwałych,* a zgodnie z pkt 2.2.10. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znak G-1b ustawia się w 2/3 odległości znaku ostrzegawczego A-9 od przejazdu.*
- 3) W zakresie czytelności i widoczności stwierdzono:
- a) wszystkie znaki A-9 i G-1 stare, zniszczone. Zgodnie z §2 ust. ust. 2 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków - *Znaki drogowe pionowe, które nie spełniają warunków określonych niniejszym rozporządzeniem, zostaną zastąpione znakami drogowymi spełniającymi warunki niniejszego rozporządzenia w terminie do 31 grudnia 2010 r.*

## **15. Okolice szkoły w m. Wilkowyja.**

- 1) W zakresie zgodności umieszczonych znaków z zatwierdzonym projektem stałej organizacji ruchu stwierdzono następujące rozbieżności pomiędzy stanem zastanym a wynikającym z zatwierdzonej ww. organizacji ruchu:
- a) ustawione oznakowanie nie ujęte w projekcie organizacji ruchu:
- znaki D-6 i wyznaczone znakiem P-10 miejsce przejście dla pieszych przez drogę gminna ,
- b) brak znaków ujętych w projekcie organizacji ruchu:
- znak D-1 po stronie szkoły.
- 2) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:
- a) znak A- 3 z tabliczką T-2, zamontowany zbyt nisko. Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki*

*umieszcza się na wysokości min. 2,0 m na terenie zabudowanym i 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach,*

- b) znak D-15, zamontowany na betonowym słupku. Zgodnie z pkt 1.5.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znaki umieszcza się na konstrukcji wsporczej wykonanej z materiałów trwałych, z wyjątkiem betonu,*
  - c) znak D-6 z tabliczką T-27 po stronie szkoły, ustawiony w odległości ponad 3 m od przejścia. Zgodnie z pkt 5.2.6.1 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znak D-6, D-6a, D-6b umieszcza się w odległości do 0,50 m od krawędzi przejścia lub przejazdu od strony nadjeżdżających pojazdów,*
  - d) przejście zlokalizowane na wprost wejścia do szkoły. Zgodnie z pkt 5.2.6.1 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *przejście dla pieszych nie może być wyznaczone w osi wyjścia ze szkoły,*
  - e) znaki D-6 przy przejściu przez drogę gminną w odległości ok. 6 m przed znakiem B-20. Zgodnie z pkt 1.5.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Następny znak powinien być umieszczany za poprzednim*  
*w odległości co najmniej: 50 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 90 km/h; 20 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 60 km/h; 10 m na pozostałych drogach.*
- 3) W zakresie czytelności i widoczności stwierdzono:
- a) znak A-17 zgięty. Zgodnie z pkt 1.3.1 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *lica znaków drogowych powinny spełniać wymagania fotometryczne i kolorystyczne w zakresie odbłaskowości i barwy*
  - b) zasłonięty przez gałęzie znak A-3 z tabliczką T-2.
  - c) przysłonięty przez wiatę znak D-15.

#### **16. Okolice szkoły przy ul. M. C. Skłodowskiej w Jarocinie.**

- 1) W zakresie zgodności umieszczonych urządzeń bezpieczeństwa ruchu z warunkami technicznymi stwierdzono:
  - a) zamontowanie progów zwalniających listwowych na jezdni ulicy po której poruszają się autobusy komunikacji miejskiej. Zgodnie z pkt 8.1 załącznika nr 4 do rozporządzenia  
w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Niedopuszczalne jest stosowanie*

*progów zwalniających na ulicach i drogach, w przypadku kursowania autobusów komunikacji pasażerskiej, z wyjątkiem progów wyspowych.*

- 2) W zakresie prawidłowości oznakowania i stosowanych rozwiązań stwierdzono:
  - a) zamontowany zbyt nisko nad chodnikiem znak A-17. Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach,*
  - b) progi zwalniające bez oznakowania poziomego. Zgodnie z pkt 8.1. załącznika nr 4.8 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *oznakowanie pionowe nie zwalnia od obowiązku odpowiedniego oznakowania poziomego każdego progów znajdującego się na danym terenie.*
- 3) W zakresie czytelności i widoczności stwierdzono:
  - a) stary znak A-17,
  - b) stary, wyblakły znak D-2.

*Zgodnie z §2 ust. 2 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków - Znaki drogowe pionowe, które nie spełniają warunków określonych niniejszym rozporządzeniem, zostaną zastąpione znakami drogowymi spełniającymi warunki niniejszego rozporządzenia w terminie do 31 grudnia 2010 r.*

#### **17. Okolice szkoły przy ul. Szubianki w m. Jarocin.**

- 1) W zakresie zgodności umieszczonych znaków z przedstawionym zatwierdzonym projektem stałej organizacji ruchu stwierdzono następujące rozbieżności pomiędzy stanem zastanym a wynikającym z zatwierdzonej ww. organizacji ruchu:
  - a) ustawione oznakowanie nie ujęte w projekcie organizacji ruchu:
    - znaki A-14 i B-21,
    - znaki A-14 i B-22,
  - b) brak znaków ujętych w projekcie organizacji ruchu:
    - znaki D-51.
- 2) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:
  - a) znaki A-14 i B-21, zamontowane zbyt nisko. Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,0 m na terenie zabudowanymi 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach,*

- b) obrócony o 180° znak A-17. Zgodnie z pkt 1.2.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – odchylenie *tarczy znaku powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni*,
  - c) znak D-1 z tabliczką T-27 na pochylonym słupku. Zgodnie z pkt 1.5.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znaki umieszcza się na konstrukcji wsporczej wykonanej z materiałów trwałych*,
  - d) przejście dla pieszych wyznaczone na wprost wejścia do szkoły. Zgodnie z pkt 5.2.6.1 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *przejście dla pieszych nie może być wyznaczone w osi wyjścia ze szkoły*,
  - e) znak D-6 z tabliczką T-27 po stronie szkoły w odległości ok. 12 m od przejścia. Zgodnie z pkt 5.2.6.1 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znak D-6, D-6a, D-6b umieszcza się w odległości do 0,50 m od krawędzi przejścia lub przejazdu od strony nadjeżdżających pojazdów*,
  - f) znaki A-14 i B-22 po stronie szkoły, zamontowane zbyt nisko w odległości ok. 6 m przed znakiem A-30. Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,0 m na terenie zabudowanym i 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach*. Ponadto zgodnie z pkt 1.5.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Następny znak powinien być umieszczany za poprzednim w odległości co najmniej: 50 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 90 km/h; 20 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 60 km/h; 10 m na pozostałych drogach*,
  - g) znaki A-16 i A-17 poobracane. Zgodnie z pkt 1.2.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – odchylenie *tarczy znaku powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni*.
- 3) W zakresie czytelności i widoczności stwierdzono:
- a) stare, zniszczone o różnej wielkości znaki A-14 i B-21,
  - b) stary zniszczony znak A-30 z tabliczką T-18b,
  - c) stare, różnej wielkości znaki A-14 i B-22 po stronie szkoły. Zgodnie z §2 ust. ust. 2 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków - *Znaki drogowe pionowe, które nie spełniają warunków określonych niniejszym rozporządzeniem, zostaną zastąpione znakami drogowymi spełniającymi warunki niniejszego rozporządzenia w terminie do 31 grudnia 2010 r.*

**18. Okolice szkoły przy ul. T. Kościuszki w m. Jarocin.**

- 1) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:
  - a) znak A-17 zamontowany zbyt blisko krawędzi jezdni. Zgodnie z pkt 1.5.3 lit. b załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znaki na ulicach umieszcza się w odległości od 0,50 – 2,00 m od krawędzi jezdni,*
  - b) przejście dla pieszych, bez znaku D-6 od strony zjazdu ze skrzyżowania. Zgodnie z pkt 5.2.6.1 załącznika nr 1.5 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znak D-6 stosuje się w celu oznaczenia miejsca przeznaczonego dla przechodzenia pieszych w poprzek drogi. Znak D-6, zgodnie z pkt 5.2.6.3. załącznika nr 1.4 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – należy stosować przy wszystkich przejściach dla pieszych.,*
  - c) znak A-7 z obróconym o 90° znakiem D-6 zamocowane zbyt nisko. Zgodnie z pkt 1.2.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *odchylenie tarczy znaku powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni.* Ponadto zgodnie z z pkt 1.5.3 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,0 m na terenie zabudowanym i 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach,*
  - d) znak D-18 z tabliczką „Dla pojazdów służbowych ZUS”, zamocowany na słupie oświetleniowym zbyt blisko krawędzi jezdni. Zgodnie z pkt 1.5.3 lit. b załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znaki na ulicach umieszcza się w odległości od 0,50 – 2,00 m od krawędzi jezdni,*
  - e) znak D-44 zamontowany zbyt blisko krawędzi jezdni. Zgodnie z pkt 1.5.3 lit. b załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znaki na ulicach umieszcza się w odległości od 0,50 – 2,00 m od krawędzi jezdni,*
  - f) znaki D-1, B-21 zamontowane zbyt blisko krawędzi jezdni. Zgodnie z pkt 1.5.3 lit. b załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znaki na ulicach umieszcza się w odległości od 0,50 – 2,00 m od krawędzi jezdni,*
  - g) znaki A-17 i B-36 z obróconą o 180° tabliczką „Nie dotyczy służb miejskich”. Zgodnie z pkt 1.2.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *odchylenie tarczy znaku powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni,*
  - h) znaki D-1 i D-6 , ustawione zbyt blisko krawędzi jezdni. Zgodnie z pkt 1.5.3 lit. b załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znaki na ulicach umieszcza się w odległości od 0,50 – 2,00 m od krawędzi jezdni,*



- i) znak B-36 z tabliczką „Nie dotyczy służb miejskich „, ustawiony w odległości 7,3 m za znakami D-1 i D-6. Zgodnie z pkt 1.5.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Następny znak powinien być umieszczany za poprzednim w odległości co najmniej: 50 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 90 km/h; 20 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 60 km/h; 10 m na pozostałych drogach,*
- j) znaki B-22 z tabliczką „Nie dotyczy parkingu przed restauracją KLUBOWA”, zamontowany zbyt nisko i zbyt blisko krawędzi jezdni. Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,0 m na terenie zabudowanym i 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach.* Ponadto zgodnie z pkt 1.5.3 lit. b załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znaki na ulicach umieszcza się w odległości od 0,50 – 2,00 m od krawędzi jezdni,*
- k) znaki D-1 i B-22, zamontowane zbyt blisko krawędzi jezdni. Zgodnie z pkt 1.5.3 lit. b załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znaki na ulicach umieszcza się w odległości od 0,50 – 2,00 m od krawędzi jezdni,*
- l) znak B-36 z tabliczką „Nie dotyczy pojazdów służbowych policji” po lewej stronie, zamontowany zbyt blisko krawędzi jezdni. Zgodnie z pkt 1.5.3 lit. b załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znaki na ulicach umieszcza się w odległości od 0,50 – 2,00 m od krawędzi jezdni,*
- m) znak D-6 z tabliczką T-27 po lewej stronie przejścia, brak znaku po prawej stronie przejścia ( przy skrzyżowaniu z ul. Paderewskiego. Zgodnie z pkt.1.5.1. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znaki umieszcza się po prawej stronie drogi. Znaki D-6 umieszcza się dodatkowo po lewej stronie drogi jednokierunkowej,*
- n) znaki B-20 i C-6 ustawione 5,5 m za znakiem D-6. Zgodnie z pkt 1.5.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Następny znak powinien być umieszczany za poprzednim w odległości co najmniej: 50 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 90 km/h; 20 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 60 km/h; 10 m na pozostałych drogach,*
- o) znak B-36 z tabliczką „Nie dotyczy służb miejskich” ustawiony 5,2 m za znakiem D-6. Zgodnie z pkt 1.5.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych

warunków dla znaków – *Następny znak powinien być umieszczany za poprzednim w odległości co najmniej: 50 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 90 km/h; 20 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 60 km/h; 10 m na pozostałych drogach,*

- p) znak D-6 z tabliczką T-27 ustawiony zbyt blisko krawędzi jezdni. Zgodnie z pkt 1.5.3 lit. b załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znaki na ulicach umieszcza się w odległości od 0,50 – 2,00 m od krawędzi jezdni,*
  - q) znaki A-7 i C-4 ustawione zbyt blisko krawędzi jezdni w odległości 6,1 m przed znakiem D-6. Zgodnie z pkt 1.5.3 lit. b załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znaki na ulicach umieszcza się w odległości od 0,50 – 2,00 m od krawędzi jezdni.* Ponadto zgodnie z pkt 1.5.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Następny znak powinien być umieszczany za poprzednim w odległości co najmniej: 50 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 90 km/h; 20 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 60 km/h; 10 m na pozostałych drogach,*
  - r) znak B-36 z tabliczką „Nie dotyczy pojazdów policji” ustawiony zbyt blisko krawędzi jezdni. Zgodnie z pkt 1.5.3 lit. b załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znaki na ulicach umieszcza się w odległości od 0,50 – 2,00 m od krawędzi jezdni,*
  - s) znaki D-3 i D-18 z tabliczką „Tylko w wyznaczonych miejscach” ustawione w odległości 5,9 m od znaku D-6. Zgodnie z pkt 1.5.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Następny znak powinien być umieszczany za poprzednim w odległości co najmniej: 50 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 90 km/h; 20 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 60 km/h; 10 m na pozostałych drogach,*
  - t) znak B-36 zamontowany na pochylonym słupku po stronie prawej ul. Kościuszki. Zgodnie z pkt 1.5.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znaki umieszcza się na konstrukcji wsporczej wykonanej z materiałów trwałych,*
- 2) W zakresie czytelności i widoczności stwierdzono:
- a) znak D-18 z tabliczką „Dla pojazdów służbowych ZUS” zasłonięty przez gałęzie,
  - b) znak D-6 ze starą, wyblakłą tabliczką T-27. Zgodnie z §2 ust. 2 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków - *Znaki drogowe pionowe, które nie*

*spełniają warunków określonych niniejszym rozporządzeniem, zostaną zastąpione znakami drogowymi spełniającymi warunki niniejszego rozporządzenia w terminie do 31 grudnia 2010 r.*

#### **19. Przejazd kolejowy na ul. Kolejowej m. Witaszyce.**

- 1) W zakresie zgodności umieszczonych znaków z zatwierdzonym projektem stałej organizacji ruchu stwierdzono ustawienie znaków w innych miejscach niż wskazano w projekcie.
- 2) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:
  - a) obrócony znak D-6. Zgodnie z pkt 1.2.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – odchylenie *tarczy znaku powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni,*
  - b) znaki A-9 i G-1a, ustawione w odległości 185,4 m od przejazdu. Zgodnie z pkt 2.1.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Odległość umieszczanego znaku ostrzegawczego od wskazanego miejsca niebezpiecznego na drogach o dopuszczalnej prędkości poniżej 60 km/h wynosi do 100 m,*
  - c) znak G-1b, ustawiony w odległości 134,8 m od przejazdu. Zgodnie z pkt 2.2.10. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znak G-1b ustawia się w 2/3 odległości znaku ostrzegawczego A-9 od przejazdu,*
  - d) znak G-1c ustawiony w odległości 87 m od przejazdu. Zgodnie z pkt 2.2.10. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znak G-1c ustawia się w 1/3 odległości znaku ostrzegawczego A-9 od przejazdu,*
  - e) znaki A-9 i G-1a (za przejazdem kolejowym) ustawione w odległości 224,4 m od przejazdu i 3,1 m od krawędzi jezdni. Znak G-1a bez tabliczki znamionowej. Zgodnie z pkt 2.1.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Odległość umieszczanego znaku ostrzegawczego od wskazanego miejsca niebezpiecznego na drogach o dopuszczalnej prędkości poniżej 60 km/h wynosi do 100 m.* Ponadto zgodnie z pkt 1.5.3 lit. b załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znaki na ulicach umieszcza się w odległości od 0,50 – 2,00 m od krawędzi jezdni,* a zgodnie z pkt 1.2.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *na odwrotnej stronie tarczy znaku należy umieścić informacje zawierające*

*dane identyfikujące producenta znaku, typ foli odblaskowej użytej do wykonania lica znaku, miesiąc i rok produkcji znaku,*

- f) znak G-1b ustawiony w odległości 171,1 m od przejazdu. Zgodnie z pkt 2.2.10. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znak G-1b ustawia się w 2/3 odległości znaku ostrzegawczego A-9 od przejazdu,*
- g) znak G-1c ustawiony w odległości 114,6 m od przejazdu. Zgodnie z pkt 2.2.10. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znak G-1c ustawia się w 1/3 odległości znaku ostrzegawczego A-9 od przejazdu,*

## **20. Okolice szkoły w m. Magnuszewice.**

- 1) W zakresie zgodności umieszczonych znaków z zatwierdzonym projektem stałej organizacji ruchu stwierdzono następujące rozbieżności pomiędzy stanem zastanym a wynikającym z zatwierdzonej ww. organizacji ruchu:
  - b) ustawione oznakowanie nie ujęte w projekcie organizacji ruchu:
    - znaki D-6 i wyznaczone znakiem P-10 miejsce przejście dla pieszych przez drogę gminna,
  - b) brak znaków ujętych w projekcie organizacji ruchu:
    - znak B-33 „40”,
    - znak D-15.
- 2) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:
  - a) znak D-6 na łuku drogi w odległości ok. 5 m od przejścia. Zgodnie z pkt 5.2.6.1 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znak D-6, D-6a, D-6b umieszcza się w odległości do 0,50 m od krawędzi przejścia lub przejazdu od strony nadjeżdżających pojazdów,*
  - b) znak D-6 po stronie kościoła zamontowany na pochylonym słupku. Zgodnie z pkt 1.5.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znaki umieszcza się na konstrukcji wsporczej wykonanej z materiałów trwałych,*
  - c) znak A-16 zamontowany zbyt nisko. Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,0 m na terenie zabudowanym i 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach,*
  - d) znak A-2 bez tabliczki znamionowej. Zgodnie z pkt 1.2.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *na odwrotnej*

*stronie tarczy znaku należy umieścić informacje zawierające dane identyfikujące producenta znaku, typ foli odblaskowej użytej do wykonania lica znaku, miesiąc i rok produkcji znaku,*

- e) znak A-7 z tabliczką T-6, ustawiony w odległości ok. 7 m przed znakiem D-6, bez tabliczki znamionowej. Zgodnie z pkt 1.5.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Następny znak powinien być umieszczany za poprzednim w odległości co najmniej: 50 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 90 km/h; 20 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 60 km/h; 10 m na pozostałych drogach.* Ponadto zgodnie z pkt 1.2.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *na odwrotnej stronie tarczy znaku należy umieścić informacje zawierające dane identyfikujące producenta znaku, typ foli odblaskowej użytej do wykonania lica znaku, miesiąc i rok produkcji znaku,*
- f) znak D-1 z tabliczką T-6 zamontowany zbyt nisko. Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,0 m na terenie zabudowanym i 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach,*
- g) znak B-18 zamontowane zbyt nisko. Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,0 m na terenie zabudowanym i 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach,*
- h) znak A-17, zamontowany zbyt nisko. Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,0 m na terenie zabudowanym i 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach.*
- 3) W zakresie czytelności i widoczności stwierdzono:
- stary znak A-17.
  - stary znak A-16.
  - wyblakły znak A-7,
  - stary, zniszczony znak A-17.

Zgodnie z pkt 1.3.1 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *lica znaków drogowych powinny spełniać wymagania fotometryczne i kolorystyczne w zakresie odblaskowości i barwy.* Ponadto zgodnie

z §2 ust. 2 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków - *Znaki drogowe pionowe, które nie spełniają warunków określonych niniejszym rozporządzeniem, zostaną zastąpione znakami drogowymi spełniającymi warunki niniejszego rozporządzenia w terminie do 31 grudnia 2010 r.*

## **21. Przejazd kolejowy na drodze 4202P na odcinku Magnuszowice-Kotlin.**

- 1) W zakresie zgodności umieszczonych znaków z zatwierdzonym projektem stałej organizacji ruchu stwierdzono ustawienie znaków w innych miejscach niż wskazano w projekcie.
- 2) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:
  - a) znaki A-10 i G-1a zamontowane zbyt nisko, na pochylonym słupku w odległości 170,1 m od przejazdu. Znak G-1a bez tabliczki znamionowej. Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,0 m na terenie zabudowanym i 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach.* Ponadto zgodnie z pkt 1.5.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znaki umieszcza się na konstrukcji wsporczej wykonanej z materiałów trwałych,* a zgodnie z pkt 1.2.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *na odwrotnej stronie tarczy znaku należy umieścić informacje zawierające dane identyfikujące producenta znaku, typ foli odblaskowej użytej do wykonania lica znaku, miesiąc i rok produkcji znaku,*
  - b) znak G-1b, ustawiony w odległości 119,1 m od przejazdu. Zgodnie z pkt 2.2.10. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znak G-1b ustawia się w 2/3 odległości znaku ostrzegawczego A-10 od przejazdu,*
  - c) znak G-1c, na pochylonym słupku ustawiony w odległości 70,3 m od przejazdu. Zgodnie z pkt 1.5.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znaki umieszcza się na konstrukcji wsporczej wykonanej z materiałów trwałych,* a zgodnie z pkt 2.2.10. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znak G-1c ustawia się w 1/3 odległości znaku ostrzegawczego A-10 od przejazdu,*
  - d) znak G-1c za przejazdem, zamontowano zbyt nisko w odległości 60,1 m od przejazdu (znak A-10 w odległości 174,3 m od przejazdu). Zgodnie z pkt 1.5.3. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znak G-1 umieszcza się na wysokości min. 1 m na ulicach; min. 0,5 m na pozostałych drogach.*

- Ponadto zgodnie z pkt 1.5.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znaki umieszcza się na konstrukcji wsporczej wykonanej z materiałów trwałych*, a zgodnie z z pkt 2.2.10. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znak G-1c ustawia się w 1/3 odległości znaku ostrzegawczego A-10 od przejazdu*,
- e) znak G-1b ustawiony w odległości 122,3 m od przejazdu (znak A-10 w odległości 174,3 m od przejazdu). Zgodnie z pkt 2.2.10. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znak G-1b ustawia się w 2/3 odległości znaku ostrzegawczego A-10 od przejazdu*,
- f) znaki A-10 i G-1a zamontowane zbyt nisko. Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,0 m na terenie zabudowanym i 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach*.

## **22. Okolice szkoły przy ul. M. Konopnickiej w m. Kotlin.**

- 1) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:
- a) znak D-18 z tabliczką T-30 zamontowany zbyt nisko i zbyt blisko krawędzi jezdni.  
Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,0 m na terenie zabudowanym i 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach*. Ponadto zgodnie z pkt 1.5.3 lit. b załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znaki na ulicach umieszcza się w odległości od 0,50 – 2,00 m od krawędzi jezdni*.
- 2) W zakresie czytelności i widoczności stwierdzono:
- a) stary zniszczony, nieczytelny znak D-4a,  
b) stare znaki D-1,  
c) stary, zniszczony znak A-7 z tabliczką T-6.
- Zgodnie z §2 ust. 2 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków - *Znaki drogowe pionowe, które nie spełniają warunków określonych niniejszym rozporządzeniem, zostaną zastąpione znakami drogowymi spełniającymi warunki niniejszego rozporządzenia w terminie do 31 grudnia 2010 r.*

### 23. Okolice szkoły w m. Słowarzew.

- 1) W zakresie zgodności umieszczonych znaków z zatwierdzonym projektem stałej organizacji ruchu, stwierdzono następujące rozbieżności pomiędzy stanem faktycznym, a wynikającym przedłożonej organizacji ruchu:
  - a) brak znaków ujętych w projekcie organizacji ruchu:
    - Znak B-33 „40”
- 2) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:
  - a) znak D-6 po stronie szkoły ustawiony zbyt nisko i zbyt blisko krawędzi jezdni. Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,0 m na terenie zabudowanymi 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach.* Ponadto zgodnie z pkt 1.5.3 lit. b załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znaki na ulicach umieszcza się w odległości od 0,50 – 2,00 m od krawędzi jezdni,*
  - b) obrócony znak A-17. Zgodnie z pkt 1.2.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *odchylenie tarczy znaku powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni,*
  - c) znak D-1 zamontowany na pochylonym słupku. Zgodnie z pkt 1.5.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znaki umieszcza się na konstrukcji wsporczej wykonanej z materiałów trwałych,*
  - d) zamontowany zbyt nisko znak A-1. Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,0 m na terenie zabudowanym i 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach,*
  - e) zamontowany zbyt nisko znak A-17. Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,0 m na terenie zabudowanym i 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach.*

### 24. Przejazd kolejowy na drodze gminnej na odcinku Magnuszowice-Witaszyce.

- 1) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:
  - a) znak A-10 zamontowany zbyt nisko. Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki*



*umieszcza się na wysokości min. 2,0 m na terenie zabudowanym i 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach,*

- b) znak G-1a zamontowany zbyt nisko w odległości 18,6 m od znaku A-10. Zgodnie z pkt 1.5.3. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znak G-1 umieszcza się na wysokości min. 1 m na ulicach; min. 0,5 m na pozostałych drogach.* Ponadto zgodnie z pkt 2.2.10 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znak G-1a umieszcza się bezpośrednio pod tarczą znaku ostrzegawczego,*
- c) znak G-1b, zamontowany zbyt nisko w odległości 100,6 m od przejazdu (znak A-10 w odległości 170 m od przejazdu). Zgodnie z pkt 1.5.3. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znak G-1 umieszcza się na wysokości min. 1 m na ulicach; min. 0,5 m na pozostałych drogach.* Ponadto zgodnie z pkt 2.2.10. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znak G-1b ustawia się w 2/3 odległości znaku ostrzegawczego A-10 od przejazdu,*
- d) brak znaku G-1c. Zgodnie z z pkt 2.2.10. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *oprócz znaku A-10 przed przejazdem kolejowym stosuje się słupki wskaźnikowe G-1 a mianowicie: G-1a umieszczane bezpośrednio pod tarczą znaku ostrzegawczego, G-1b ustawiane w 2/3 odległości znaku ostrzegawczego A-10 od przejazdu, G-1c ustawiane w 1/3 odległości znaku ostrzegawczego A-10 od przejazdu,*
- e) znaki B-20 przy przejeździe, brak linii P-14. Zgodnie z pkt 3.2.21 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *jeżeli znak B-20 umieszczony jest na drodze o nawierzchni bitumicznej, to miejsce, w którym kierujący ma zatrzymać pojazd, powinno być uzupełnione linią bezwzględnego zatrzymania – stop,*
- f) znak G-1c za przejazdem, zamontowano zbyt nisko, na pochylonym słupku w odległości 48,1 m od przejazdu (znak A-10 w odległości 175,7 m od przejazdu). Zgodnie z pkt 1.5.3. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znak G-1 umieszcza się na wysokości min. 1 m na ulicach; min. 0,5 m na pozostałych drogach.* Ponadto zgodnie z pkt 1.5.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znaki umieszcza się na konstrukcji wsporczej wykonanej z materiałów trwałych, a zgodnie z pkt 2.2.10.*

załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków –  
*znak G-1c ustawia się w 1/3 odległości znaku ostrzegawczego A-10 od przejazdu,*

g) brak znak G-1b (za przejazdem). Zgodnie z z pkt 2.2.10. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *oprócz znaku A-10 przed przejazdem kolejowym stosuje się słupki wskaźnikowe G-1 a mianowicie: G-1a umieszczane bezpośrednio pod tarczą znaku ostrzegawczego, G-1b ustawiane w 2/3 odległości znaku ostrzegawczego A-10 od przejazdu, G-1c ustawiane w 1/3 odległości znaku ostrzegawczego A-10 od przejazdu,*

h) znak G-1a ustawiony w odległości 140,9 m od przejazdu (znak A-10 w odległości 175,7 m od przejazdu). Zgodnie z pkt 2.2.10 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znak G-1a umieszcza się bezpośrednio pod tarczą znaku ostrzegawczego.*

2) W zakresie czytelności i widoczności stwierdzono:

- a) stary wyblakły znaki A-10,
- b) stare, wyblakłe, nieczytelne znaki B-20 po dwóch stronach przejazdu,
- c) stary, pocięty, wyblakły znak A-10.

*Zgodnie z §2 ust. 2 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków -  
 Znaki drogowe pionowe, które nie spełniają warunków określonych niniejszym  
 rozporządzeniem, zostaną zastąpione znakami drogowymi spełniającymi warunki  
 niniejszego rozporządzenia w terminie do 31 grudnia 2010 r.*

## **25. Okolice szkoły w m. Wola Książęca.**

1) W zakresie zgodności umieszczonych znaków z zatwierdzonym projektem stałej organizacji ruchu stwierdzono następujące rozbieżności pomiędzy stanem zastanym a wynikającym z zatwierdzonej ww. organizacji ruchu:

a) ustawione oznakowanie nie ujęte w projekcie organizacji ruchu:

- wyznaczone znakiem P-10 miejsce przejście dla pieszych i ustawiono po jednej stronie przejścia znak D-6 z tabliczką T-27,
- znaki B-33 „40”

b) brak znaków ujętych w projekcie organizacji ruchu:

- znaki B-33 „30”,

2) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:

a) znak B-33 „40” po stronie szkoły, bez tabliczki znamionowej. Zgodnie z pkt 1.2.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków –

*na odwrotnej stronie tarczy znaku należy umieścić informacje zawierające dane identyfikujące producenta znaku, typ foli odblaskowej użytej do wykonania lica znaku, miesiąc i rok produkcji znaku,*

- b) znak B-20 przy drodze gminnej zamontowany na pochylonym słupku. Zgodnie z pkt 1.5.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znaki umieszcza się na konstrukcji wsporczej wykonanej z materiałów trwałych,*
- c) znak B-34 bez tabliczki znamionowej. Zgodnie z pkt 1.2.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *na odwrotnej stronie tarczy znaku należy umieścić informacje zawierające dane identyfikujące producenta znaku, typ foli odblaskowej użytej do wykonania lica znaku, miesiąc i rok produkcji znaku,*
- d) brak znaku D-6 po lewej stronie przejścia dla pieszych. Zgodnie z pkt 5.2.6.1 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znak D-6 stosuje się w celu oznaczenia miejsca przeznaczonego dla przechodzenia pieszych w poprzek drogi. Znak D-6, zgodnie z pkt 5.2.6.3. załącznika nr 1.4 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – należy stosować przy wszystkich przejściach dla pieszych,*
- e) tabliczka T-27 bez tabliczki znamionowej. Zgodnie z pkt 1.2.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *na odwrotnej stronie tarczy znaku należy umieścić informacje zawierające dane identyfikujące producenta znaku, typ foli odblaskowej użytej do wykonania lica znaku, miesiąc i rok produkcji znaku.*

Poniżej przedstawiono zestawienie list kontrolnych potwierdzających szczegółowe ustalenia, protokołów oględzin oraz wyjaśnienia złożone przez kontrolowanego.

Tabela 1. Wykaz załączników.

Załącznik Nr	Nazwa załącznika	Liczba stron
1.	Lista sprawdzająca ewidencję zatwierdzonych projektów organizacji ruchu	3
2.	Lista sprawdzająca kompletność zatwierdzonych projektów organizacji ruchu	3
3.	Lista sprawdzająca warunki zarządzania ruchem	11
4.	Protokół oględzin z 23 listopada 2015 r.	14
5.	Płyta DVD- zdjęcia do protokołu oględzin	1
6.	Wyjaśnienia Kierownika Referatu dróg Powiatowych z 20 listopada 2015 r.	2
7.	Wyjaśnienia Kierownika Referatu dróg Powiatowych z 23 listopada 2015 r.	1

8.	Wyjaśnienia Kierownika Referatu dróg Powiatowych z 23 listopada 2015 r. dotyczący projektów stałej organizacji ruchu dla odcinków dróg objętych kontrolą	1
----	--	---

Stwierdzone w wyniku czynności kontrolnych nieprawidłowości i uchybienia znajdują potwierdzenie w dowodach zebranych podczas kontroli, wymienionych w tabeli 2, gdzie zostały wskazane również pozostałe dowody zebrane w toku kontroli.

Tabela 2. Wykaz zebranych dowodów.

Dowód Nr	Nazwa dokumentu	Liczba stron
1.	Uchwała Nr I/3/10 Rady Powiatu Jarocińskiego z dnia 2 grudnia 2010 r. w sprawie stwierdzenia <i>wyboru Starosty Jarocińskiego</i>	1
2.	Uchwała Nr I/3/14 Rady Powiatu Jarocińskiego z dnia 27 listopada 2014 r. w sprawie stwierdzenia <i>wyboru Starosty Jarocińskiego</i>	1
3.	Upoważnienie Starosty Jarocińskiego dla Pana Piotra Banaszaka Kierownika Referatu Dróg Powiatowych Starostwa Powiatowego w Jarocinie	1
4.	Upoważnienie Wicestarosty Jarocińskiego dla Pana Mariana Kaczmarka Dyrektora Zarządu Dróg Powiatowych w Jarocinie	1
5.	Zarządzenie nr 1/2001 Starosty Jarocińskiego z dnia 19 stycznia 2001 r. w sprawie <i>utworzenia Powiatowej Komisji ds. zarządzania ruchem na drogach powiatowych i gminnych</i>	2
6.	Zarządzenie nr 29/2014 Starosty Jarocińskiego z dnia 8 sierpnia 2014 r. w sprawie <i>powołania Powiatowej Komisji ds. Zarządzania Ruchem na Drogach Powiatowych i Gminnych</i>	1
7.	Zarządzenie nr 43/2015 Starosty Jarocińskiego z dnia 1 czerwca 2015 r. w sprawie <i>powołania Powiatowej Komisji ds. Zarządzania Ruchem na Drogach Powiatowych i Gminnych</i>	1
8.	Ewidencja zatwierdzonych projektów zmian organizacji ruchu drogowego 2013 rok	4
9.	Ewidencja zatwierdzonych projektów zmian organizacji ruchu drogowego 2014 rok	3
10.	Ewidencja zatwierdzonych projektów zmian organizacji ruchu drogowego 2015 rok	5
11.	Projekt organizacji ruchu ZDP.410.8.2013	16
12.	Projekt organizacji ruchu ZDP.410.18.2013	16
13.	Projekt organizacji ruchu ZDP.410.28.2013	11
14.	Projekt organizacji ruchu ZDP.410.38.2013	29
15.	Projekt organizacji ruchu ZDP.410.8.2014	16
16.	Projekt organizacji ruchu ZDP.410.18.2014	12
17.	Projekt organizacji ruchu ZDP.410.28.2014	9
18.	Projekt organizacji ruchu ZDP.410.38.2014	9
19.	Projekt organizacji ruchu ZDP.410.48.2014	21
20.	Projekt organizacji ruchu R-DP.7120.3.2015	13
21.	Projekt organizacji ruchu R-DP.7120.13.2015	12
22.	Projekt organizacji ruchu R-DP.7120.23.2015	16
23.	Projekt organizacji ruchu R-DP.7120.33.2015	13
24.	Projekt organizacji ruchu R-DP.7120.43.2015	16
25.	Projekt organizacji ruchu R-DP.7120.53.2015	11
26.	Projekt organizacji ruchu R-DP.7120.63.2015	14
27.	Projekt organizacji ruchu R-DP.7120.73.2015	25
28.	Wyciąg z projektu organizacji ruchu – Rusko	2
29.	Wyciąg z projektu organizacji ruchu – Wojciechowo	2
30.	Wyciąg z projektu organizacji ruchu – przejazd kolejowy na odcinku Siedlemin-Gplina	2
31.	Wyciąg z projektu organizacji ruchu – przejazd kolejowy na odcinku Siedlemin-Gplina	2
32.	Wyciąg z projektu organizacji ruchu – przejazd kolejowy na odcinku Cielcza-Radlin	4
33.	Wyciąg z projektu organizacji ruchu – Chrzan	2
34.	Wyciąg z projektu organizacji ruchu – przejazd kolejowy w m. Chrzan	2

35.	Wyciąg z projektu organizacji ruchu – Żerków	1
37.	Wyciąg z projektu organizacji ruchu – Dobieszczyzna	2
38.	Wyciąg z projektu organizacji ruchu – Komorze	2
39.	Wyciąg z projektu organizacji ruchu – przejazd kolejowy na odcinku Osiek-Mieszków	2
40.	Wyciąg z projektu organizacji ruchu – przejazd kolejowy w m. Mieszków	2
41.	Wyciąg z projektu organizacji ruchu – Wilkowyja	2
42.	Wyciąg z projektu organizacji ruchu – ul. Szubianki w m. Jarocin	1
43.	Wyciąg z projektu organizacji ruchu – przejazd kolejowy ul. Kolejowa w m. Witaszyce	2
44.	Wyciąg z projektu organizacji ruchu – Magnuszowice	2
45.	Wyciąg z projektu organizacji ruchu – przejazd kolejowy na odcinku Magnuszowice-Kotlin	1
46.	Wyciąg z projektu organizacji ruchu – Sławoszew	2
47.	Wyciąg z projektu organizacji ruchu – Wola Książęca	2

Biorąc pod uwagę oceny i uwagi zawarte w niniejszym wystąpieniu pokontrolnym, wnoszę o:

1. Opracowanie wzoru (formularza) zatwierdzania projektu organizacji ruchu, który jednoznacznie wskaże osobę zatwierdzającą projekt organizacji ruchu, datę zatwierdzenia organizacji ruchu oraz termin w którym ma zostać wprowadzona organizacja ruchu;
2. Zmianę lub doprecyzowanie upoważnienia wydanego przez organ zarządzający ruchem, na podstawie którego wskazana zostanie osoba do zatwierdzania organizacji ruchu w imieniu Starosty Jarocińskiego;
3. Dokładne weryfikowanie złożonych projektów i podmiotów przedstawiających projekt do zatwierdzenia;
4. Zatwierdzanie wyłącznie tych projektów organizacji ruchu, które zawierają wszystkie prawidłowe elementy wymagane przez rozporządzenie w sprawie zarządzania ruchem;
5. Ścisłe prowadzenie ewidencji projektów zatwierdzonych organizacji ruchu zgodnie z wymogami określonymi w rozporządzeniu w sprawie zarządzania ruchem;
6. Wskazywanie terminu, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu i informowanie o tym wnioskodawcy;
7. Egzekwowanie obowiązku zawiadamiania przez jednostkę wprowadzającą organizację ruchu o terminie wprowadzania tej organizacji, co najmniej 7 dni przed datą wprowadzenia organizacji ruchu. W przypadku braku takiego zawiadomienia informowanie zarządcy drogi o utracie ważności zatwierdzonego projektu;
8. Przeprowadzanie we wszystkich przypadkach, wprowadzanych stałych organizacjach ruchu, w terminie 14 dni od ich wprowadzenia, kontroli wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu zatwierdzonej organizacji ruchu;

9. Przeprowadzanie co najmniej raz na 6 miesięcy, kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczonych na wszystkich drogach powiatowych i gminnych na terenie powiatu;
10. Podjęcie działań mających na celu usunięcie nieprawidłowości w zakresie ustawienia znaków drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu zgodnie z warunkami technicznymi określonymi w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

Proszę o przekazanie informacji o sposobie wykonania zaleceń, a także o podjętych działaniach lub przyczynach ich niepodjęcia w terminie 30 dni od daty doręczenia niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

  
Wojewoda Wielkopolski  
Zbigniew Hoffmann

Dyrektor Wydziału  
Infrastruktury i Rolnictwa

  
Ewa Strzyżak-Jerzyska

22.02.2016r.

Inspektor Wojewódzki

  
Włodzimierz Kasprzycki  
16.02.2016r.

al. Niepodległości 16/ 18, 61-713 Poznań, tel. 61-851-55-66, fax 61-854-11-50  
www.poznan.uw.gov.pl, e-mail: [wojewoda.wielkopolski@poznan.uw.gov.pl](mailto:wojewoda.wielkopolski@poznan.uw.gov.pl)  
www.obywatel.gov.pl, infolinia tel. 222 500 117

  
Danuś Wiatr  
18.02.2016