



Poznań, 2016 01. 27

WOJEWODA WIELKOPOLSKI

IR-VI.431.16.2015.5

Za dowodem
doręczenia

Wojewódzki Urząd Wojewódzki w Poznaniu	
01.02.2016	
Lec.....	

Pan
Łukasz Borowiak
Prezydent Miasta Leszna

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.

Jednocześnie informuję, że kierownik komórki do spraw kontroli w swoim stanowisku wobec wniesionych zastrzeżeń, w wyniku ich rozpatrzenia, uwzględnił wniesione zastrzeżenia.

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Na podstawie art. 10 ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 ze zm.), w dniach od 8 do 19 października 2015 r. przeprowadzono kontrolę w Urzędzie Miasta Leszna (ul. Kazimierza Karasia 15, 64-100 Leszno) w zakresie prawidłowości realizacji przez Prezydenta Miasta Leszna (dalej „Prezydent”) zadań związanych z zarządzaniem ruchem na drogach publicznych położonych na terenie Miasta Leszna.

Czynności kontrolne w Urzędzie Miasta Leszna zostały przeprowadzone na podstawie upoważnienia Wojewody Wielkopolskiego Nr 564/15 z 25 września 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

Michał Suchanek – Inspektor wojewódzki w Oddziale Kontroli Wydziału Kontroli, Prawnego i Nadzoru Wielkopolskiego Urzędu Wojewódzkiego w Poznaniu.

Prezydenta Miasta Leszna został poinformowany o przedmiotowej kontroli w piśmie Wojewody Wielkopolskiego z 25 września 2015 r., znak: IR-VI.431.16.2015.5.

Fakt przeprowadzenia kontroli odnotowano w książce kontroli prowadzonej w jednostce kontrolowanej pod pozycją 17/2015.

Celem kontroli była ocena prawidłowości działania Prezydenta jako organu zarządzającego ruchem na drogach gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych na terenie miasta Leszna.

Kontrolą został objęty okres od dnia 1 stycznia 2013 r. do dnia zakończenia czynności kontrolnych w siedzibie podmiotu kontrolowanego, tj. do 19 października 2015 r.

Wykaz używanych skrótów i pojęć

rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków dla znaków	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.)
rozporządzenie w sprawie zarządzania ruchem	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)
rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych	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.)
rozporządzenie w sprawie warunków technicznych dla drogi publicznej	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.)
ustawa o drogach publicznych	ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 460 t.j.)
ustawa PoRD	ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 ze zm.)
Kpa	ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego

(Dz. U. z 2013 r. poz. 267 ze zm.)

droga	budowla wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiąca całość techniczno-użytkową, przeznaczona doprowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowana w pasie drogowym (art. 4 pkt 2 ustawy o drogach publicznych)
droga publiczna	Droga zaliczona do jednej z kategorii dróg, z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem, z ograniczeniami i wyjątkami określonymi w przepisach
oznakowanie dróg	Znaki drogowe, sygnalizacje oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego związane z prowadzeniem, zabezpieczeniem i obsługą ruchu drogowego

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

Prezydentem Miasta Leszna w okresie objętym kontrolą byli:

- 1) Pan Tomasz Malepszy – od dnia 2 grudnia 2010 r. do dnia 3 grudnia 2014 r.,
- 2) Pan Łukasz Borowiak – od dnia 4 grudnia 2014 r. do nadal.

W wyniku doboru reprezentującej populację próby do kontroli, kontrolą objęto 36 projektów organizacji ruchu, ujętych w ewidencjach zatwierdzonych projektów organizacji ruchu jako zatwierdzone (12 projektów z roku 2013, 13 projektów z roku 2014 oraz 11 projektów z roku 2015, w tym 2 projekty stałej organizacji ruchu i 34 projekty czasowych organizacji ruchu).

Ocena ogólna kontrolowanego zagadnienia.

Realizację obowiązków organu zarządzającego ruchem, tj. Prezydenta Miasta Leszna, na drogach gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych położonych w mieście Leszno, ocenia się negatywnie.

Działalność Prezydenta Miasta Leszna w zakresie zarządzania ruchem na drogach publicznych (z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych) położonych w mieście Leszno, została oceniona na podstawie stwierdzonych nieprawidłowości i uchybień, wskazanych

w dalszej części projektu 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 Prezydenta lub osobę upoważnioną projektów organizacji ruchu.

W wyniku czynności kontrolnych stwierdzono, że:

- 1) Prezydent dokonał zatwierdzenia 32 projektów organizacji ruchu,
- 2) I Zastępca Prezydenta Miasta Leszna – Pan Adam Matych, dokonał zatwierdzenia 2 projektów organizacji ruchu,
- 3) w przypadku projektu oznaczonego nr 38/2015 nie wskazano daty zatwierdzenia,
- 4) w 2 przypadkach niewiadomo kto dokonał zatwierdzenia projektu organizacji ruchu, ze względu na brak tychże projektów w zasobach urzędu.

Prezydent i I Zastępca Prezydenta Miasta Leszna zatwierdzali projekty organizacji ruchu dokonując adnotacji na projekcie, składając podpis i opatrując go pieczętą oraz wskazując: czy organizacja ruchu jest zatwierdzona w całości lub w części, nr ewidencyjny projektu organizacji ruchu, termin ważności czasowej organizacji ruchu oraz datę zatwierdzenia. W przypadku I Zastępcy Prezydenta Miasta Leszna zatwierdzenie nie zawierało wskazania, że zatwierdzenia dokonano z upoważnienia Prezydenta.

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

Prezydent może powierzyć wykonanie zastrzeżonych dla organu zarządzającego ruchem czynności, jakim jest zatwierdzanie projektu organizacji ruchu, upoważniając pisemnie do ich wykonania konkretną osobę.

I Zastępca Prezydenta Miasta Leszna otrzymał od Prezydenta upoważnienie OR-K.0052.302.2014.MM z 31 grudnia 2014 r. Jako podstawę prawną wydanego upoważnienia wskazano art. 39 ust. 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. *o samorządzie gminnym* (Dz. U. z 2013 r. poz. 594 ze zm.), który stanowi, że Prezydent może upoważnić swoich zastępców lub innych pracowników urzędu gminy do wydawania decyzji administracyjnych, tj. decyzji w indywidualnych sprawach z zakresu administracji publicznej, w imieniu Prezydenta. W upoważnieniu wskazano następujący zakres działania: wydawanie decyzji administracyjnych w indywidualnych sprawach z zakresu administracji publicznej należących do kompetencji Prezydenta Miasta Leszna.

Zatwierdzanie organizacji ruchu na drogach nie jest dokonywane w formie decyzji administracyjnej, lecz ma charakter czynności materialno-technicznej. 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.

Prezydent może natomiast upoważnić imiennie pracownika urzędu, którego jest kierownikiem, do załatwiania spraw w jego imieniu na podstawie art. 268a ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2013 r. poz. 267 ze

zm.). 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. 6 ustawy o ruchu drogowym, co stanowi wprost zakres udzielonego pełnomocnictwa.

Również w obowiązujących w okresie poddanym kontroli Regulaminach Organizacyjnych Urzędu Miasta Leszna brak jest stosownej delegacji dla I Zastępcy Prezydenta Miasta Leszna do realizacji wskazanej czynności.

Zmiany lub doprecyzowania wymaga zatem przedmiotowe upoważnienie wydane przez organ zarządzający ruchem lub zmiana w obowiązującym w jednostce regulaminie organizacyjnym – na podstawie którego wskazana zostanie osoba do zatwierdzenia organizacji ruchu w imieniu Prezydenta.

W związku z powyższym, zatwierdzanie organizacji ruchu przez I Zastępcę Prezydenta Miasta Leszna, w kontekście treści przedłożonego upoważnienia, stanowi naruszenie:

- art. 10 ust. 6 ustawy PoRD, zgodnie z którym Prezydent miasta zarządza ruchem na drogach publicznych położonych w miastach na prawach powiatu, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych – tak więc organem zarządzającym ruchem na drogach znajdujących się na terenie miasta Leszna jest Prezydent,
- § 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 Prezydent.

Zgodnie z § 3 ust. 1 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem organ zarządzający ruchem (Prezydent) w szczególności:

- 1) rozpatruje projekty organizacji ruchu oraz wnioski dotyczące zmian organizacji ruchu;
- 2) opracowuje lub zleca do opracowania projekty organizacji ruchu uwzględniające wnioski wynikające z przeprowadzonych analiz organizacji i bezpieczeństwa ruchu;
- 3) zatwierdza organizacje ruchu na podstawie złożonych projektów;
- 4) przekazuje zatwierdzone organizacje ruchu do realizacji;
- 5) przechowuje projekty organizacji ruchu i prowadzi ich ewidencję;
- 6) opiniuje geometrię drogi w projektach budowlanych;

- 7) prowadzi kontrolę prawidłowości zastosowania i funkcjonowania znaków drogowych sygnalizacji świetlnej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ich zgodności z zatwierdzoną organizacją ruchu;
- 8) współpracuje w zakresie organizacji ruchu i jego bezpieczeństwa z innymi organami zarządzającymi ruchem, zarządami dróg i kolei, Policją oraz innymi jednostkami.

W okresie objętym kontrolą w Urzędzie Miasta Leszna obowiązywały następujące regulaminy organizacyjne, wprowadzone w życie:

1. Zarządzeniem Nr 268/2012 Prezydenta Miasta Leszna z dnia 29 czerwca 2012 r. *w sprawie nadania Regulaminu Organizacyjnego Urzędu Miasta Leszna;*
2. Zarządzeniem Nr 26/2013 Prezydenta Miasta Leszna z dnia 17 stycznia 2013 r. *w sprawie nadania Regulaminu Organizacyjnego Urzędu Miasta Leszna;*
3. Zarządzeniem Nr 486/2013 Prezydenta Miasta Leszna z dnia 30 grudnia 2013 r. *w sprawie nadania Regulaminu Organizacyjnego Urzędu Miasta Leszna;*
4. Zarządzeniem Nr K/77/2015 Prezydenta Miasta Leszna z dnia 20 lutego 2015 r. *w sprawie nadania Regulaminu Organizacyjnego Urzędu Miasta Leszna.*

W treści wymienionych regulaminów organizacyjnych jednostki stwierdzono brak jakichkolwiek zapisów potwierdzających wykonywanie czynności, o których mowa w § 3 ust. 1 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem przez którąkolwiek z komórek organizacyjnych (wydział), w szczególności przez Wydział Miejskiego Zarządu Dróg i Inwestycji (komórka organizacyjna gdzie prowadzona jest ewidencja zatwierdzonych projektów organizacji ruchu oraz miejsce przechowywania zatwierdzonych projektów) lub pracownika Urzędu Miasta Leszna.

W przedmiotowych regulaminach wskazano, co prawda, dla Wydziału Miejskiego Zarządu Dróg i Inwestycji jako jedno z wielu zadań realizację zadania w zakresie inżynierii ruchu drogowego, jednakże tylko jako zarządcy drogi, o którym mowa w art. 19 ust. 1 ustawy o drogach publicznych i w zakresie określonym w art. 20 ustawy o drogach publicznych.

Pracą Wydziału Miejskiego Zarządu Dróg i Inwestycji, tj. wydziału, który zgodnie z deklaracją kontrolowanego organu realizuje zadania z zakresu zarządzania ruchem na drogach gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych na terenie miasta Leszna, kierował w okresie poddanym jako Kierownik, najpierw Pan Rafał Bukowski, a następnie Pan Dominik Kaźmierczak (opis stanowiska pracy przyjęty w dniu 8 kwietnia 2015 r.).

Na podstawie przedłożonych do kontroli zatwierdzonych projektów organizacji ruchu ustalono, że rozpatrywania projektów organizacji ruchu oraz wniosków dotyczących zmian organizacji ruchu dokonywali pracownicy Wydziału, którzy realizowali m.in. czynność

określoną w pkt 1 § 3 ust. 1 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, a więc czynność zastrzeżoną dla Prezydenta. Stwierdzono, że nie posiadali oni upoważnienia do wykonywania tej czynności, jak również nie posiadali delegacji do prowadzenia ewidencji zatwierdzonych projektów zmian organizacji ruchu drogowego.

Analiza treści zakresów obowiązków, ujętych w odpowiednich opisach stanowiska pracy tychże pracowników wykazała, że zadań z zakresu zarządzania ruchem nie wykazano również na poziomie tych dokumentów.

W związku z powyższym, czynności wykonywane przez pracowników wydziału, w kontekście dokonanych ustaleń, stanowią naruszenie:

- art. 10 ust. 6 ustawy PoRD,
- § 3 ust. 1 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem.

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 27 zatwierdzonych projektów organizacji ruchu na 34 poddane kontroli (2 projektów nie przedłożono) Prezydent nie określił prawidłowo terminu, o którym mowa w § 8 ust. 7 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem – jako termin, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu wskazano wyłącznie miesiąc lub kwartał w danym roku, np. „kwiecień 2013” lub „IV kwartał 2015”,

W związku z powyższym dokonane ustalenia pozwalają stwierdzić, że naruszono obowiązek organu zarządzającego ruchem wskazany w § 8 ust. 7 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem. Termin wprowadzenia organizacji ruchu nie był wyznaczany, gdyż „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 podmioty 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.

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 przedstawia projekt organizacji ruchu do zatwierdzenia.

W ewidencjach zatwierdzonych projektów zmian organizacji ruchu drogowego w kol. „Jednostka składająca projekt” wskazywano autora projektu z imienia i nazwiska.

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 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem występuje wnioskodawca, 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.

Prezydent złożył w związku z powyższym następujące wyjaśnienia, cyt.: *projekty do zatwierdzenia przedkładane są przez projektantów przedmiotowych projektów co wydaje się uzasadnione, a o wprowadzenie zatwierdzonej organizacji ruchu występuje wykonawca robót lub inwestor z wnioskiem na zajęcie pasa drogowego.*

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 Prezydenta.

W wyniku czynności kontrolnych ustalono, że w żadnym przypadku, na 36 zbadanych akt spraw, jednostka wprowadzająca organizację ruchu nie zawiadomiła w ogóle 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 2 sprawy dotyczące zatwierdzonych projektów stałej organizacji ruchu.

Stwierdzono, że Prezydent 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.

Prezydent. wyjaśnił, że *kontrola techniczna wprowadzonego oznakowania stałego była przeprowadzana jednym protokołem odbioru końcowego danej budowy. W innych przypadkach to pracownicy MZDiI wprowadzają oznakowanie.*

Zaznaczyć należy, że prowadzenie kontroli prawidłowości zastosowania i funkcjonowania znaków drogowych sygnalizacji świetlnej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ich zgodności z zatwierdzoną organizacją ruchu jest czynnością zastrzeżoną dla Prezydenta, jako organu zarządzającego ruchem na drogach powiatowych i gminnych. Stąd osoby wykonujące czynności wskazane w wyjaśnieniach powyżej, nie miały delegacji do wykonywania tych działań jako organu zarządzającego ruchem na drogach gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych na terenie miasta Leszna, a jedynie jako zarządca drogi – o czym mowa w pkt I.1. niniejszego dokumentu.

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 zarząd drogi o utracie ważności zatwierdzonej organizacji ruchu.

Ustalono, że w żadnym przypadku na 36 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.

Prezydent złożył następujące wyjaśnienia, cyt.: *W ramach objazdu dróg wykonywanych na podstawie ustawy o drogach publicznych przez MZDiI Pana Dariusza Matukiewicza była wykonywana kontrola oznakowania ulic: (a) dla dróg krajowych i wojewódzkich co najmniej 1 raz w miesiącu, (b) dla dróg powiatowych i gminnych co najmniej 2 razy w roku.*

Powyższe potwierdza, że obowiązek kontroli, o którym mowa w cyt. przepisie był nienależycie realizowany, gdyż drogi powiatowe i gminne nie były kontrolowane co najmniej raz na 6 miesięcy.

Ponadto nie prowadzono kontroli pod kątem prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania wszystkich znaków drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczonych na drogach podległych Prezydentowi. Należy również wskazać, że prowadzenie takiej kontroli bez projektu stałej organizacji ruchu jest niemożliwe.

Ponadto zaznaczyć należy, że prowadzenie kontroli prawidłowości zastosowania i funkcjonowania znaków drogowych sygnalizacji świetlnej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ich zgodności z zatwierdzoną organizacją ruchu jest czynnością zastrzeżoną dla Prezydenta, jako organu zarządzającego ruchem na drogach powiatowych

i gminnych. Stąd osoby prowadzące kontrolę nie miały delegacji do wykonywania tych działań jako organu zarządzającego ruchem, a jedynie jako zarządca drogi – o czym mowa w pkt I.1. niniejszego dokumentu.

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 ruchu.

Prezydent jest jednocześnie zarządcą dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych na terenie Miasta Leszna oraz jest organem zarządzającym ruchem na tych drogach.

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 2 skontrolowanych akt 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 stwierdzono, że na 34 skontrolowane akta sprawy, dotyczące czasowych organizacji ruchu, organ zarządzający ruchem przedłożył do kontroli 32

zatwierdzone projekty czasowej organizacji ruchu. Nie przedłożono projektu o lp. 23 z roku 2013 i o lp. 38 z roku 2014.

W związku z powyższym Prezydent wyjaśnił, że *przechowywane są zatwierdzone projekty organizacji ruchu lecz brakujące egzemplarze nr 23/2013 i nr 28/2014 (błąd pisarski – dot. 38/2014) zostały wypożyczone wykonawcom robót. Brak jest jednak potwierdzenia wypożyczenia dokumentacji.*

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

Prezydent 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):

- 175 projektów w roku 2013,
- 195 projektów w roku 2014,
- 166 projektów w roku 2015.

Szczegółowej kontroli poddano 36 wpisów.

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 (tj. z roku 2013, 2014 i 2015) 6 kolumn o następujących nazwach (w kolejności od lewej): (1) „Lp.”, (2) „Nazwa ulicy”, (3) „Jednostka składająca projekt”, (4) „Charakter organizacji”, (5)

- „Termin wprowadzenia organizacji ruchu” i (6) „Data zatwierdzenia” – co potwierdza rozbieżność z § 9 ust. 2 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem,
- w przypadku 4 zbadanych zatwierdzonych projektów organizacji ruchu stwierdzono, że każdy z projektów dotyczy co najmniej 2 ulic – są to projekty oznaczone w ewidencjach – lp.: 68/2013 „Dzielnica Zatorze”, 53/2014 „Zbyszka z Bogdańca – Jagienki – Zawiszy Czarnego – Stasia Tarkowskiego – Łowiecka”, 68/2014 – „Kochanowskiego i Reja”, 98/2015 – „Konstytucji 3 Maja – 55 Pułku Piechoty” – naruszenie § 9 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem,
 - w 5 przypadkach nie wskazano charakteru organizacji ruchu,
 - w przypadku 20 zbadanych zatwierdzonych projektów czasowej organizacji ruchu, stwierdzono, że w kol. „Termin wprowadzenia organizacji ruchu” wskazywano jedynie miesiąc i rok lub miesiące i rok lub kwartał i rok – jako termin wprowadzenia zatwierdzonej organizacji ruchu,
 - w 21 przypadkach stwierdzono rozbieżność „terminu, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu” pomiędzy terminem wskazanym w zatwierdzonym projekcie organizacji ruchu a terminem ujętym w ewidencji zatwierdzonych projektów zmian organizacji ruchu drogowego, np. w projekcie wskazano: „kwiecień 2013” a w ewidencji wskazano: „01.05.2013”,
 - w przypadku wszystkich skontrolowanych zatwierdzonych projektów organizacji ruchu stwierdzono brak kol. „Rzeczywisty termin wprowadzenia nowej lub zmiany istniejącej organizacji ruchu” i brak wskazania tego terminu,
 - w przypadku wszystkich skontrolowanych zatwierdzonych czasowych projektów organizacji ruchu stwierdzono brak kol. „Przewidywany termin przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu – w przypadku czasowych zmian organizacji ruchu” i brak wskazania tego terminu.

W związku z powyższym Prezydent złożył następujące wyjaśnienia, cyt.: *Założono i prowadzono ewidencję zatwierdzonych projektów ruchu. (...) Ewidencja nie zawiera wszystkich pozycji wymaganych rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23.09.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem, gdyż jest to wynik nierzetelnego czytania przepisu do końca, które jest powielane od lat. (...) W pozycji charakter ruchu w niektórych przypadkach, wpisano tylko rodzaj robót np. przyłączy kablowe, ustawienie rusztowania co jednoznacznie mówi o tym, że organizacja ruchu ma charakter czasowy. Powyższe zostanie poprawione*

zgodnie z rozporządzeniem w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach. W pozycjach termin wprowadzenia organizacji ruchu i data zatwierdzenia w niektórych przypadkach nie spełnia wymogów tj. terminów powiadomienia organów o wprowadzeniu organizacji ruchu, gdyż w większości przypadków wynika, że zgłoszenia są dokonywane wnioskiem na zajęcie pasa drogowego. (...) Rozbieżność daty zatwierdzenia projektu organizacji ruchu z datą wpisaną do rejestru jest to błąd pisarski. Do rejestru wpisywano datę projektu jeszcze nie zatwierdzonego wpisując datę przedłożenia do podpisu.

Ponadto stwierdzono, że:

- 1) ewidencje zatwierdzonych projektów organizacji ruchu drogowego (za rok 2013, 2014 i 2015) nie posiadały w ogóle oznaczenia symbolem klasyfik. według jednolitego rzeczowego wykazu akt, tj. winny zostać oznaczone symbolem klasyfik. „7220” – „Ewidencja zatwierdzonych projektów zmian organizacji ruchu drogowego”,
- 2) sprawy (zdarzenie lub stan rzeczy, w tym z zakresu postępowania administracyjnego, wymagające rozpatrzenia i podjęcia czynności służbowych lub przyjęcia do wiadomości) dotyczące zatwierdzonych projektów organizacji ruchu zostały nie zostały w ogóle oznaczone symbolem klasyfik. według jednolitego rzeczowego wykazu akt – winny zostać oznaczone symbolem klasyfik. „7221” – „Projekty zmian organizacji ruchu drogowego”,
- 3) brak akt spraw dla zatwierdzonych projektów organizacji ruchu ujętych w ewidencjach zatwierdzonych projektów ruchu pod nr: 23/2013 i 38/2014.

W związku z powyższym naruszono 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 powstającą w nich dokumentacji oraz nadsyłanej i składanej do nich dokumentacji, w sposób odzwierciedlający przebieg załatwiania i rozstrzygania 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 rozstrzygania) 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.

W związku z powyższym Prezydent złożył następujące wyjaśnienia: *Wprowadzono sygnaturę 7221 – „projekty organizacji ruchu drogowego”, gdzie pod pozycją nr 1 wprowadzono ewidencję zatwierdzonych projektów organizacji ruchu. W ewidencji prowadzono tylko chronologicznie nr kolejny projektu zgodnie z rozporządzeniem w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach.*

Zgodnie z § 42 ust. 2 załącznika Nr 1 do rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z 18 stycznia 2011 r. *w sprawie instrukcji kancelaryjnej, jednolitych rzeczowych wykazów akt oraz instrukcji w sprawie organizacji i zakresu działania archiwów zakładowych* po zarejestrowaniu przesyłki na nośniku papierowym punkt kancelaryjny umieszcza i wypełnia pieczęć wpływu na pierwszej stronie pisma lub, w przypadku gdy nie ma możliwości otwarcia koperty, na kopercie.

W wyniku czynności kontrolnych stwierdzono, iż żaden z zatwierdzonych projektów organizacji ruchu lub inny dokument znajdujący się w aktach sprawy, złożony przez wnioskodawcę, nie został opatrzony pieczęcią wpływu (w badanych aktach sprawy brak było kopert).

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 36 projektów wpisanych do rejestru. Kontrolującym przedstawiono 34 projekty. 2 projekty zgodnie z wyjaśnieniem Prezydenta Miasta brakujące projekty zostały wypożyczone wykonawcom robót. Brak jest jednak potwierdzenia wypożyczenia dokumentacji. Wobec powyższego kontroli poddano 34 projekty, w tym:

- 2 projekty stałej organizacji ruchu,
- 32 projekty czasowej organizacji ruchu.

w 33 projektach (97% 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 zawierały planu orientacyjnego w skali od 1:10.000 do 1:25.000. Przykładem są projekty: 23/2015 w którym przedstawiono plany w skali 1:50.000 i 1:3.000, 68/2015 w którym przedstawiono plan w skali 1:4.000.**

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, które nie posiadały planu w odpowiedniej skali lub z naniesionymi parametrami geometrii drogi. Przykładem są projekty: 8/2013; 38/2013; 53/2013; 68/2013; 83/2013; 98/2013; 128/2013; 143/2013; 158/2013; 173/2013; 8/2014; 23/2014; 53/2014; 68/2014; 83/2014; 98/2014; 113/2014; 143/2014; 158/2014; 158/2014; 173/2014; 188/2014; 23/2015; 38/2015; 68/2015; 83/2015; 98/2015; 113/2015; 128/2015; 143/2015; 158/2015.**

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.*

3. **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: 8/2013; 83/2013; 128/2013; 143/2013; 158/2013; 173/2013; 8/2014; 23/2014; 53/2014; 68/2014; 83/2014; 98/2014; 113/2014;**

128/2014; 143/2014; 158/2014; 173/2014; 188/2014; 38/2015; 53/2015; 68/2015; 98/2015; 113/2015; 128/2015; 143/2015; 158/2015.

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.*

- 4. 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: 8/2013; 38/2013; 53/2013; 68/2013; 83/2013; 98/2013; 113/2013; 128/2013; 143/2013; 158/2013; 173/2013; 8/2014; 23/2014; 53/2014; 68/2014; 83/2014; 98/2014; 113/2014; 128/2014; 143/204; 158/2014; 173/2014; 188/2014; 23/2015; 38/2015; 53/2015; 68/2015; 83/2015; 98/2015; 113/2015; 128/2015; 143/2015; 158/2015.

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. Dotyczy to projektów: 38/2013; 53/2013; 83/2013; 98/2013; 113/2013; 128/2013; 143/2013; 173/2013; 8/2014; 23/2014; 83/2014; 98/2014; 113/2014; 128/2014; 143/204; 158/2014; 173/2014; 188/2014; 38/2015; 53/2015; 83/2015; 98/2015; 113/2015; 128/2015; 143/2015; 158/2015.**

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.*

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

Do przeglądu wytypowano 24 odcinki dróg, głównie w miejscach potencjalnie niebezpiecznych (okolice szkół, przejazdy kolejowe, skrzyżowania), we wszystkich przypadkach stwierdzono nieprawidłowości. Do wytypowanych odcinków dróg przedstawiono zatwierdzone organizacje ruchu tylko dla:

- okolicy szkoły przy pl. Jana Amosa Komańskiego (czasowej organizacji ruchu na ul. Bolesława Chrobrego),
- okolice ul. Niepodległości (czasowa organizacja zmieniona ze względu na przebudowę skrzyżowania Studzienna, Grunwaldzka, Niepodległości),
- ul. Estkowskiego na odcinku od ul. Dekana do ul. Rumuńskiej,
- skrzyżowanie ulic 1 Maja i Leśna,
- rondo Podwale.

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 Miasta Leszna:

1. Okolice szkoły podstawowej przy ul. Narutowicza.

- 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.*
 - b) progi zwalniające zamontowano w odległości 18,1 m przed i 27 m za skrzyżowaniem z ul. Poniatowskiego. Zgodnie z pkt 8.1 załącznika nr 4 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Progi zwalniające nie mogą być umieszczane bliżej niż 40 m od skrzyżowania ulic.*
- 2) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:

- a) obrócony znak D-4b. 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) znak D-6b z tabliczką T-27 po prawej stronie przejścia przez ul. Narutowicza 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*,
 - c) znak D-6b z tabliczką T-27 po prawej stronie przejścia przez ul. Narutowicza, ustawiony ponad 1 m przed przejściem, zbyt blisko krawędzi jezdni. 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*. 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) znaki A-11a z tabliczkami, T-1 „20m” oraz „x3”, B-33 ustawiono 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*. Ponadto wzory znaków i tabliczek określa rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych, w załączniku do rozporządzenia brak tabliczki z napisem „x3”,
 - e) znak A-7 na ul. Poniatowskiego ustawiono 3 m przed znakiem D-6 z tabliczką T-27. 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*,
 - f) znaki B-18 i B-36 na ul. Poniatowskiego, 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*.
- 3) W zakresie czytelności i widoczności stwierdzono:
- a) stare znaki B-18 i B-36 na ul. Poniatowskiego. 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 dnia 31 grudnia 2010 r.

2. Skrzyżowanie ulic: Narutowicza, Marcinkowskiego, Ofiar Katynia.

- 1) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:
 - a) znak B-36 (po stronie przystanku autobusowego, na ul. Ofiar Katynia), zamocowany 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) znak D-1 z tabliczką T-6 ustawiony zbyt blisko krawędzi jezdni, tabliczka T-6 obrócona. 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 1.2.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *odchylenie tarczy znaku powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni*,
 - c) wskazane znakiem P-10 (wykonanym z kostki betonowej) przejście dla pieszych bez znaków D-6, wykonano wzdłuż krawędzi jezdni ul. Narutowicza. 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*. Ponadto zgodnie z pkt 7.6. załącznika nr 2 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *przejścia dla pieszych w rejonie skrzyżowań zaleca się lokalizować w miejscu umożliwiającym zatrzymanie pojazdu między przejściem a krawędzią jezdni poprzecznej tzn. w odległości nie mniejszej niż 5 m od krawędzi jezdni*,
 - d) znak B-36 na ul. Narutowicza 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*,
 - e) znak B-36 (na ul. Ofiar Katynia po stronie lewej) ustawiony w obrębie skrzyżowania przy ścianie budynku, 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,

- f) przy wskazanym znakiem P-10 przejściu dla pieszych przez ul. Marcinkowskiego brak znaków D-6. 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,*
- g) znak D-1 z tabliczką T-6 na ul. Marcinkowskiego 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,*
- h) znaki D-3, B-18, B-36 na ul. Narutowicza 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,*
- i) znak B-20 z tabliczką T-6 na ul. Narutowicza 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. Okolice szkoły przy pl. Jana Amosa Komańskiego.

- 1) W zakresie zgodności umieszczonych znaków z zatwierdzonym projektem tymczasowej organizacji ruchu, stwierdzono następujące rozbieżności pomiędzy stanem faktycznym, a wynikającym przedłożonej organizacji ruchu:
 - a) brak znaków i urządzeń bezpieczeństwa ujętych w projekcie organizacji ruchu:
 - bariery U-20c ze znakiem B-44 z tabliczką „ Nie dotyczy mieszkańców ulicy Bolesława Chrobrego dojsie na teren posesji”,
 - b) ustawiono lub nie zdemontowano znaków nieujętych w projekcie organizacji ruchu:
 - znaki B-36, B-5 z tabliczką „Nie dotyczy dojazdu na teren budowy” (na ul. Bolesława Chrobrego po stronie szkoły)
 - A-7 na Pl. Komańskiego przy skrzyżowaniu z ul. Bolesława Chrobrego,
 - D-4b na Pl. Komańskiego przy skrzyżowaniu z ul. Bolesława Chrobrego.

2) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:

- a) znak C-3 zamontowano na wsporniku barieru U-20a na wysokości ok. 0,3 m nad jezdnią. 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 C- 4 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) znak B-36 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.*

4. Skrzyżowanie ulic Dąbrowskiego, Bohaterów Westerplatte.

- 1) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:
 - a) zbyt nisko zamontowany znak D-6 przy przejściu przez ul. Dąbrowskiego. 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 i zbyt blisko krawędzi jezdni zamontowany znak D-6 po drugiej stronie przejścia przy ul. Dąbrowskiego. 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 C-13/16 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) znak D-6 przy przejściu przez jezdnię ul. Komańskiego ustawiony ponad 1 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,

- e) znak B-36 (przy ul. Komańskiego) ustawiony ok. 9 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,*
 - f) znak D-44 z tabliczkami 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 F-10 (po drugiej stronie ulicy) 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,*
 - h) znak D-6 przy przejściu przez ul. Westerplatte ponad 1 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,*
 - i) znaki D-3 i B-36 ustawione zbyt blisko krawędzi jezdni, w odległości 9 m za znakiem D-6. Zgodnie z pkt 1.5. 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.*
- 2) W zakresie czytelności i widoczności stwierdzono:
- a) stare znaki D-3 i B-36,
 - b) wyblakły nieczytelny znak D-45.

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 dnia 31 grudnia 2010 r.*

5. Okolice szkoły przy ul. Jagiellońskiej.

- 1) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:
 - a) 4 m od znaków B-25 i B-36 ustawiono znaki A-11a i B-33. 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,*
 - b) znak D-6b z tabliczką T-27 w odległości ok. 8 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) znaki B-20 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 zabudowanym i 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach,*
 - d) brak znaków D-6 od strony zjazdu ze skrzyżowania przy przejściach na skrzyżowaniu ul. Jagiellońskiej i Prochowni. 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.*
- 2) W zakresie czytelności i widoczności stwierdzono:
 - a) stare znaki B-20 i B-21. 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 dnia 31 grudnia 2010 r.*

6. Okolice ul. Niepodległości (organizacja zmieniona ze względu na przebudowę skrzyżowania).

- 1) W zakresie zgodności umieszczonych znaków z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu, stwierdzono następujące rozbieżności pomiędzy stanem faktycznym, a wynikającym przedłożonej organizacji ruchu:
 - a) brak znaków ujętych w projekcie organizacji ruchu:
 - A-7 na ul Jagiellońskiej,
 - A-14 na ul. Niepodległości,
 - b) znaki nie ujęte w projekcie
 - D-6 przy przejściach dla pieszych.
- 2) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:
 - a) znak A-30 z tabliczką „zmiana organizacji ruchu”, zamontowany zbyt blisko krawędzi jezdni i zbyt nisko. Zgodnie z pkt 1.5. 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 1.5.3 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-4b, ustawiony ok. 7 m przed 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*,
 - c) brak znaków D-6 od strony zjazdu ze skrzyżowania przy przejściach na skrzyżowaniu ul. Jagiellońskiej i Niepodległości. 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 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *należy stosować przy wszystkich przejściach dla pieszych*,
 - d) znaki A-20 i B-36 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*,

- e) znak D-6 zamontowany zbyt blisko krawędzi jezdni. Zgodnie z pkt 1.5. 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) zbyt nisko i zbyt blisko krawędzi jezdni zamontowany znak B-36 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. 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* oraz 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*

3) W zakresie czytelności i widoczności stwierdzono:

- a) stary bez tabliczki znamionowej znak A- 30. 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 dnia 31 grudnia 2010 r.*
- b) zniszczony znak B-36,
- c) niewidoczny dla kierujących znak B-36 po lewej stronie ulicy Niepodległości.

7. Ulica Kąkolewska na odcinku do ronda.

- 1) W zakresie zgodności umieszczonych znaków z projektem stałej organizacji ruchu – przedstawiono projekt nie zatwierdzony.
- 2) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:
 - a) znak D-6 po stronie kościoła 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. 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) znaki A-29, F-10, D-4a 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,*
- c) kolejne przejście w odległości 63 m od poprzedniego, znak P-11 wymalowano w odległości 0,05 m od znaku P-10. 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.* Ponadto zgodnie z pkt 4.1 załącznika nr 2 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *minimalna odległość pomiędzy przejściem dla pieszych a przejazdem dla rowerów może wynosić 0,5 m.*
- d) po stronie kościoła wymalowano znaki P-10 o szerokości chodnika na drodze wewnętrznej bez ustawiania znaków D-6. Zgodnie z pkt 4.2.1 załącznika nr 2 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *minimalna szerokość przejścia dla pieszych wynosi 4 m.* Ponadto zgodnie z pkt 5.2.6.3. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znak D-6 należy stosować przy wszystkich przejściach dla pieszych,*
- e) na jezdni wymalowana linia przystankowa P-17 długości 15 m. Zgodnie z pkt 5.2.3 załącznika nr 2 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Minimalna długość linii przystankowej wynosi 30 m,*
- f) przejście dla pieszych oznaczone znakiem D-6b, znak P-11 wymalowano w odległości 0,05 m od znaku P-10, znaku P-10 nie wymalowano na wyspie wyznaczonej znakami poziomymi. Zgodnie z pkt 4.1 załącznika nr 2 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *minimalna odległość pomiędzy przejściem dla pieszych a przejazdem dla rowerów może wynosić 0,5 m.* Ponadto zgodnie z pkt 4.1 załącznika nr 2 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *jeżeli wysepka na jezdni stanowi powierzchnię na jezdni wyłączoną z ruchu tylko poprzez zastosowanie znaków poziomych, wówczas przejście wyznacza się także przez tę powierzchnię,*
- g) kolejne przejście w odległości 74 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,

- h) znak D-6 po lewej stronie, przy ostatnim przejściu, ustawiono 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.*

8. Ul. Estkowskiego na odcinku od ul. Dekana do ul. Rumuńskiej.

- 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) brak znaków ujętych w projekcie organizacji ruchu:
 - znaki D-6 na przejściach zostały zastąpione znakami D-6b,
 - przejście dla pieszych przy ul. Dekana przesunięte w stosunku do projektu organizacji ruchu,
 - linie P-10 niw wymalowane zgodnie z projektem na całej szerokości jezdni,
 - b) ustawiono znaki nieujęte w projekcie organizacji ruchu:
 - znaki D-1 po prawej stronie drogi patrząc od ul. Konstytucji 3 Maja
 - znaki C-13/16 przy chodnikach po jednej i drugiej stronie drogi,
 - linie P-11 przy przejściach dla pieszych.
- 2) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:
 - a) znak F-10 po prawej stronie, patrząc od ul. Konstytucji 3 Maja, 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,*
 - b) znak F-10 po stronie lewej 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) znak D-6b zamontowany zbyt nisko, obrócony, 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 1.2.2 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 folii odblaskowej użytej do wykonania lica znaku, miesiąc i rok produkcji znaku.*

- d) odległość pomiędzy znakiem P-10 a P-11, na przejściach, ok. 0,05 m, przejścia nie wyznaczono na całej szerokości jezdni. Zgodnie z pkt 4.1 załącznika nr 2 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – minimalna *odległość pomiędzy przejściem dla pieszych a przejazdem dla rowerów może wynosić 0,5 m.* Ponadto zgodnie z pkt 4.1 załącznika nr 2 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *jeżeli wysepka na jezdni stanowi powierzchnię na jezdni wyłączoną z ruchu tylko poprzez zastosowanie znaków poziomych, wówczas przejście wyznacza się także przez tę powierzchnię.*

9. Skrzyżowanie ul. Kiepur y i Zamenhofa.

- 1) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:
 - a) znak B-36 na przedłużeniu ul. Dekana, po stronie prawej, 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,*
 - b) znaki B-36 i B-5 na przedłużeniu ul. Dekana, po stronie lewej ustawione w odległości 2,7 m od 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,*
 - c) znak B-36 na ul. Kiepur y po stronie prawej, patrząc od szpitala, z nieczytelną tabliczką znamionową, ustawiony zbyt blisko krawędzi jezdni. 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 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 B-36 po stronie lewej z zamocowanym na odwrocie zbyt nisko znakiem B-21. 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 z pkt 1.5.1. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się po prawej stronie drogi*,
- e) kolejny znak B-36 po lewej stronie drogi 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*,
- f) brak znaków D-6 na wszystkich przejściach po stronie zjazdu ze skrzyżowania. Znak D-6, zgodnie z pkt 5.2.6.3. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *należy stosować przy wszystkich przejściach dla pieszych* jednocześnie w z pkt 5.2.6.1 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków, wskazano, że – *znak D-6, D-6a, D-6b umieszcza się w odległości do 0,50 m od krawędzi przejścia lub przejazdu od strony nadjeżdżających pojazdów*,
- g) 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*,
- h) znak D-6, zamocowany 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*,
- i) znak B-36 z nieczytelną tabliczką znamionową. 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*.
- 2) W zakresie czytelności i widoczności stwierdzono:
- a) stary zniszczony znak D-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 dnia 31 grudnia 2010 r.

10. Okolice szkoły na ul. Zamenhofa.

- 1) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:
 - a) znak F-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,*
 - b) przy przejściu przez drogę od strony osiedla znak D-6z tabliczką T-27 ustawiony tylko po jednej stronie przejścia. Znak D-6, zgodnie z pkt 5.2.6.3. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *należy stosować przy wszystkich przejściach dla pieszych* jednocześnie w z pkt 5.2.6.1 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków, wskazano, że – *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) następne przejście w odległości 40 m od poprzedniego, na wprost wyjścia ze szkoły, znak D-6 z tabliczką T-27 tylko po stronie osiedla. 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.* Ponadto 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.* Znak D-6, zgodnie z pkt 5.2.6.3. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *należy stosować przy wszystkich przejściach dla pieszych* jednocześnie w z pkt 5.2.6.1 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków, wskazano, że – *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) znaki D-6 z tabliczką T-27 przy przejściu przez ul. Zamenhofa 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,*

- e) zamontowany na jezdni próg zwalniający o parametrach niezgodnych z warunkami technicznymi. Kształt i wymiary progów zwalniających zostały przedstawione w pkt. 8.1 załącznika nr 4 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków.

11. Skrzyżowanie ulic 17 Stycznia i Grunwaldzkiej.

- 1) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:
 - a) znak D-6 przy przejściu przez ul. 17 Stycznia w odległości ok. 2 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*,
 - b) znak A-7 przy ul. Grunwaldzkiej, 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*,
 - c) znaki D-6 przy przejściu przez ul. 17 Stycznia 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*,
 - d) znak A-12b [fot. IMG_8400, fot. IMG_8402], 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*.
- 2) W zakresie czytelności i widoczności stwierdzono:
 - a) stary znak A-12. 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 dnia 31 grudnia 2010 r.*

12. Skrzyżowanie ulic Raclawickiej i Lipowej.

- 1) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:
 - a) znak A-7 z nieczytelną tabliczką znamionową, ustawiony 7,9 m za znakiem D-6. 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 1.5.2 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,

- b) znak B-35 z nieczytelną tabliczką znamionową. 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,*
 - c) znak D-6 przy przejściu przez ul. Lipową obrócony, zamontowany zbyt blisko krawędzi jezdni - przy przejściu brak obniżonego krawężnika. 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 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*. Zgodnie z § 127 ust. 11 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dla drogi publicznej, w obrębie przejścia dla pieszych, na połączeniu chodnika z jezdnią, należy wykonać rampę o szerokości nie mniejszej niż 0,9 m i pochyleniu nie większym niż 15%.
 - d) znaki D-6 przy następnym przejściu 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,*
 - e) znaki D-1, B-36 i D-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.*
- 2) W zakresie czytelności i widoczności stwierdzono:
- a) stare wyblakłe znaki 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 dnia 31 grudnia 2010 r.

13. Okolice szkoły przy ul. Rynek Zaborowski.

- 1) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:
 - a) znak D-18 z tabliczką T-30a w odległości ok. 5 m za znakami B-33 i B-25. 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,*
 - b) przy przejściu przez drogę wojewódzką znaki D-6 z tabliczką T-27, znaki bez tabliczek znamionowych, znak po stronie prawej 4,9 m przed przejściem. 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 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,*

14. Skrzyżowanie ulic 1 Maja i Leśna.

- 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) brak znaków ujętych w projekcie organizacji ruchu:
 - znaki G-1a przed i za przejazdem,
 - znaki G-1b przed i za przejazdem,
 - znak D-6b po stronie prawej przy zjeździe z ul. 1 Maja na ul. Leśną,
 - znak D-6b po lewej stronie ul. Leśnej przy wyjeździe na ul. 1 Maja,
 - znak B-2 przy wjeździe na ul. Leśną.
 - b) ustawiono znaki nieujęte w projekcie organizacji ruchu:
 - znak A-7 bezpośrednio przy jezdni ul. 1 Maja.

2) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:

- a) znaki A-9 i G-1c (przed przejazdem od strony Zaborowa), bez tabliczek znamionowych, ustawione w odległości 18 m od przejazdu. 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 2.1.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Odległość umieszczanego znaku ostrzegawczego od wskazanego miejsca niebezpiecznego wynosi 150 – 300 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 60 km/h i do 100 m na pozostałych drogach. W odległości mniejszej od 50 m można umieszczać znak ostrzegawczy tylko wyjątkowo, np. na ulicach staromiejskich lub w innych miejscach o bardzo ograniczonej przestrzeni*, jednocześnie zgodnie z tabelą 2.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *słupek wskaźnikowy G-1c umieszcza się na drogach o dopuszczalnej prędkości do 60 km/h w odległości 20-35 m od przejazdu*, a zgodnie z pkt 2.2.10 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *jeżeli pod znakiem ostrzegawczym umieszcza się słupek wskaźnikowy G-1c; wówczas znak A-9 i słupek wskaźnikowy G-1f należy umieścić również po lewej stronie drogi*,
- b) znak D-6b przy przejściu za przejazdem ustawiony 3,6 m od 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*,
- c) znak D-6b po drugiej stronie przejścia 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 folii odblaskowej użytej do wykonania lica znaku, miesiąc i rok produkcji znaku*,
- d) znaki A-9 i G-1c (za przejazdem kolejowym), bez tabliczek znamionowych, ustawione w odległości 17,4 m od przejazdu. 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 2.1.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia

w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Odległość umieszczanego znaku ostrzegawczego od wskazanego miejsca niebezpiecznego wynosi 150 – 300 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 60 km/h i do 100 m na pozostałych drogach. W odległości mniejszej od 50 m można umieszczać znak ostrzegawczy tylko wyjątkowo, np. na ulicach staromiejskich lub w innych miejscach o bardzo ograniczonej przestrzeni, jednocześnie zgodnie z tabelą 2.2 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – słupek wskaźnikowy G-1c umieszcza się na drogach o dopuszczalnej prędkości do 60 km/h w odległości 20-35 m od przejazdu, a zgodnie z pkt 2.2.10 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – jeżeli pod znakiem ostrzegawczym umieszcza się słupek wskaźnikowy G-1c; wówczas znak A-9 i słupek wskaźnikowy G-1f należy umieścić również po lewej stronie drogi,*

- e) brak znaku D-6b (zjazd z ul. 1 Maja od strony Zaborowa). Znak D-6, zgodnie z pkt 5.2.6.3. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *należy stosować przy wszystkich przejściach dla pieszych jednocześnie w pkt 5.2.6.1 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków, wskazano, że – 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) znak P-11 wymalowano w odległości 0,05 m od znaku P-10. Zgodnie z pkt 4.1 załącznika nr 2 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *minimalna odległość pomiędzy przejściem dla pieszych a przejazdem dla rowerów może wynosić 0,5 m,*
- g) znaki A-7 i D-6b (przy wyjeździe na ul. 1 Maja w kierunku miasta) ustawione 4,2 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,*
- h) znak C-13/16 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 folii odbłaskowej użytej do wykonania lica znaku, miesiąc i rok produkcji znaku.*

3) W zakresie czytelności i widoczności stwierdzono:

- a) stary znak D-6b (zjazd z ul. 1 Maja od strony miasta). 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 dnia 31 grudnia 2010 r.*

15. Przejazd kolejowy na ul. Dożynkowej na linii kolejowej w kierunku Wrocławia.

1) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:

- a) znaki A-9 i G-1c (od strony ul. Lipowej), w odległości 49 m od przejazdu kolejowego. 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 wynosi 150 – 300 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 60 km/h i do 100 m na pozostałych drogach. W odległości mniejszej od 50 m można umieszczać znak ostrzegawczy tylko wyjątkowo, np. na ulicach staromiejskich lub w innych miejscach o bardzo ograniczonej przestrzeni, jednocześnie zgodnie z pkt 2.2.10 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – jeżeli odległość znaku ostrzegawczego od przejazdu kolejowego na drogach o dopuszczalnej prędkości do 60 km/h jest mniejsza niż 50 m, a mieści się w przedziale 35-70 m, to pod znakiem ostrzegawczym umieszcza się słupek wskaźnikowy G-1b, a w połowie odległości od przejazdu słupek G-1c,*
- b) znaki A-9 i G-1c (za przejazdem) bez tabliczek znamionowych, w odległości 54 m od przejazdu. 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 odbłaskowej użytej do wykonania lica znaku, miesiąc i rok produkcji znaku.* Ponadto zgodnie z pkt 2.2.10 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *jeżeli odległość znaku ostrzegawczego od przejazdu kolejowego na drogach o dopuszczalnej prędkości do 60 km/h mieści się w przedziale 50-100 m, to pod znakiem ostrzegawczym umieszcza się słupek wskaźnikowy G-1a, na 2/3 odległości znaku ostrzegawczego od przejazdu znak G-1b, a w 1/3 odległości od przejazdu słupek G-1c.*

16. Przejazd kolejowy na ul. Dożynkowej na linii kolejowej w kierunku Głogowa.

- 1) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:
 - a) znaki A-10 i G-1c [fot. IMG_8482], w odległości 29,5 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 wynosi 150 – 300 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 60 km/h i do 100 m na pozostałych drogach. W odległości mniejszej od 50 m można umieszczać znak ostrzegawczy tylko wyjątkowo, np. na ulicach staromiejских lub w innych miejscach o bardzo ograniczonej przestrzeni, jednocześnie zgodnie z pkt 2.2.10 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – jeżeli pod znakiem ostrzegawczym umieszcza się słupek wskaźnikowy G-1c; wówczas znak A-9 i słupek wskaźnikowy G-1f należy umieścić również po lewej stronie drogi,*
 - b) przed przejazdem zbyt nisko zamontowany znak B-20, na jezdni brak linii zatrzymania. 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 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,*
 - c) znak D-1 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 folii odblaskowej użytej do wykonania lica znaku, miesiąc i rok produkcji znaku,*
 - d) znaki A-10 i G-1c ustawiony w odległości ok. 45 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 wynosi 150 – 300 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 60 km/h i do 100 m na pozostałych drogach. W odległości mniejszej od 50 m można umieszczać znak ostrzegawczy tylko wyjątkowo, np. na ulicach staromiejских lub w innych miejscach o bardzo ograniczonej przestrzeni, jednocześnie zgodnie z pkt 2.2.10 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków*

dla znaków – jeżeli odległość znaku ostrzegawczego od przejazdu kolejowego na drogach o dopuszczalnej prędkości do 60 km/h jest mniejsza niż 50 m, a mieści się w przedziale 35-70 m, to pod znakiem ostrzegawczym umieszcza się słupkę wskaźnikowy G-1b, a w połowie odległości od przejazdu słupkę G-1c.

17. Skrzyżowanie ulic Święciechowska, Łużycka, Szczepanowskiego.

- 1) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:
 - a) znaki D-6 z tabliczką T-27 przy przejściu dla pieszych przez ul. Święciechowską, 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) znaki B-20 na ul. Szczepanowskiego i Łużyckiej, brak linii zatrzymania 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.*

18. Okolice szkoły przy ul. Szczepanowskiego.

- 1) W zakresie prawidłowości oznakowania i stosowanych rozwiązań stwierdzono:
 - a) znak B-2 bez tabliczki znamionowej na ul. Piastowskiej. 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) 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,*
 - c) znaki B-36 i B-25 z nieczytelnymi tabliczkami znamionowymi. 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,*

- d) znaki A-11a z tabliczką „x2” i B-33, ustawiony w odległości 8,6 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.* Ponadto wzory znaków i tabliczek określa rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych, w załączniku do rozporządzenia brak tabliczki z napisem „x2”,
- e) znaki A-11a z tabliczką „x2” i B-33. Wzory znaków i tabliczek określa rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych, w załączniku do rozporządzenia brak tabliczki z napisem „x2”,
- f) w odległości 5,6 od znaków A-11a z tabliczką „x2” i B-33, znak D-6 z tabliczką T-27. 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) znak D-6 z obróconą tabliczką T-27 przy przejściu przez ul. Grochowiaka. 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.*

19. Przejazd kolejowy na ul. Wilkowickiej.

1. W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:
 - a) znaki A-9 i G-1b bez tabliczek znamionowych, ustawione w odległości ok. 115 m od przejazdu. 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 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.* Zgodnie z pkt. 2.2.9 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków *bezpośrednio pod znakiem A-9 umieszcza się znak G-1a. Znak G-1b umieszcza się w odległości 2/3 znaku A-9 od*

przejazdu. Umieszczenie znaku G-1b pod znakiem A-9 jest możliwe jedynie w wyjątkowych wypadkach, gdy znak A-9 ustawiony jest w odległości od 35 do 50 m od przejazdu,

- b) znak G-1c bez tabliczki znamionowej, ustawiony w odległości ok. 61 m od przejazdu. 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.* Ponadto zgodnie z pkt. 2.2.9 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków *Znak G-1c umieszcza się w odległości 1/3 znaku A-9 od przejazdu. W przypadku drogi o dopuszczalnej prędkości mniejszej niż 60 km/h odległość ta winna zawierać się w przedziale 20 – 35 m,*
- c) znak G-1c (od strony drogi krajowej) w odległości 122,5 m od przejazdu. Zgodnie z pkt. 2.2.9 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków *Znak G-1c umieszcza się w odległości 1/3 znaku A-9 od przejazdu. W przypadku drogi o dopuszczalnej prędkości mniejszej niż 60 km/h odległość ta winna zawierać się w przedziale 20 – 35 m,*
- d) znaki A-9 i G-1b (od strony drogi krajowej) ustawione w odległości ok. 186 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.* Zgodnie z pkt. 2.2.9 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków *bezpośrednio pod znakiem A-9 umieszcza się znak G-1a. Znak G-1b umieszcza się w odległości 2/3 znaku A-9 od przejazdu. Umieszczenie znaku G-1b pod znakiem A-9 jest możliwe jedynie w wyjątkowych wypadkach, gdy znak A-9 ustawiony jest w odległości od 35 do 50 m od przejazdu,*
- e) znak B-36 na odgiętym słupku, ustawiony zbyt blisko krawędzi jezdni. 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.* 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) pocięty znak G-1c.

20. Okolice szkoły przy ul. Łowickiej.

- 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.*
 - b) progi zwalniające na ul. Jagiełły zamontowano w odległości 10,2 m przed i 7,8 m za skrzyżowaniem z ul. Łowicką. Zgodnie z pkt 8.1 załącznika nr 4 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Progi zwalniające nie mogą być umieszczane bliżej niż 40 m od skrzyżowania ulic,*
 - c) progi zwalniające o parametrach niezgodnych z warunkami technicznymi. Kształt i wymiary progów zwalniających zostały przedstawione w pkt. 8.1 załącznika nr 4 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków.
- 2) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:
 - a) znaki A-11a z tabliczkami „x2” i T-1 „50 m” i B-33 na ul. Jagiełły. Wzory znaków i tabliczek określa rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych, w załączniku do rozporządzenia brak tabliczki z napisem „x2”,
 - b) brak znaku D-6 przy przejściu przez ul. Jagiełły. Znak D-6, zgodnie z pkt 5.2.6.3. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *należy stosować przy wszystkich przejściach dla pieszych jednocześnie w z pkt 5.2.6.1 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków, wskazano, że – 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) zbyt nisko zamontowany znak D-6 z tabliczką T-27 przy przejściu przez ul. Jagiełły po drugiej stronie skrzyżowania. 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-7 w odległości 4,6 m przed 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,*
 - e) znaki A-11a z tabliczkami „x2” i T-1 „20 m” i B-33, na ul. Łowickiej. Wzory znaków i tabliczek określa rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych, w załączniku do rozporządzenia brak tabliczki z napisem „x2”.
- 3) W zakresie czytelności i widoczności stwierdzono:
- a) stary znak A-7 na ul. Łowieckiej. 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 dnia 31 grudnia 2010 r.*

21. Przejazd kolejowy na ul. Myśliwskiej (po stronie miasta).

- 1) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:
 - a) znaki A-10 i G-1b, w odległości 99,9 m od przejazdu. Zgodnie z pkt. 2.2.9 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków *bezpośrednio pod znakiem A-10 umieszcza się znak G-1a. Znak G-1b umieszcza się w odległości 2/3 znaku A-10 od przejazdu. Umieszczenie znaku G-1b pod znakiem A-10 jest możliwe jedynie w wyjątkowych wypadkach, gdy znak A-10 ustawiony jest w odległości od 35 do 50 m od przejazdu,*
 - b) znak G-1c, w odległości 41,4 m od przejazdu. Zgodnie z pkt. 2.2.9 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków *Znak G-1c umieszcza się w odległości 1/3 znaku A-9 od przejazdu. W przypadku drogi o dopuszczalnej prędkości mniejszej niż 60 km/h odległość ta winna zawierać się w przedziale 20 – 35 m,,*
 - c) znak B-20 przed przejazdem, brak linii zatrzymania 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.*

2) W zakresie czytelności i widoczności stwierdzono:

- a) stare znaki A-10 i G-1b,
- b) stary zniszczony znak G-1c.

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 dnia 31 grudnia 2010 r.*

22. Rondo Podwale.

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: na prawym pasie jezdni ul. Fabrycznej na dojeździe do skrzyżowania wymalowano linie P-21a

2) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:

- a) znaki zamontowane w obrębie ronda 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) znak D-6b na wyjeździe z ul. Fabrycznej w Al. Marszałka Piłsudskiego, 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.*

2) W zakresie czytelności i widoczności stwierdzono:

- a) obrocony o 180° znak C-13/16.

23. Skrzyżowanie ulic Przemysłowa, Śniadeckich.

1) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:

- a) znak D-6 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,*
- b) znak B-36 ustawiony zbyt blisko krawędzi jezdni, w odległości 6,7 m od znaku 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*,
- c) znak D-6 po drugiej stronie przejścia 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*,
 - d) znak A-7 z umieszczonym na odwrocie znakiem B-36, ustawiony w odległości 5,7 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*,
 - e) znak B-36 ustawiony w odległości 8,6 m od znaków D-3 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*,
 - f) znaki D-1 i D-6 po drugiej stronie przejścia przez ul. Śniadeckich, 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*,
 - g) brak znaku D-6 przy przejściu przez ul. Poniatowskiego. 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*,
 - h) znak D-6 przy przejściu przez ul. Śniadeckich za skrzyżowaniem z ul. Poniatowskiego 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.*

2) W zakresie czytelności i widoczności stwierdzono:

- a) stare znaki D-1 i D-6 po drugiej stronie przejścia przez ul. Śniadeckich. 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 dnia 31 grudnia 2010 r.*

24. Okolice szkoły pl. Metziga.

1) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:

- a) znak B-36 w odległości 8,9 m przed znakiem D-1. 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,*
- b) znak D-6 w odległości 5,3 m przed znakiem B-36. 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,*
- c) znak D-18 z tabliczkami T-30g i „Podstrefa A” zamontowany zbyt nisko w obrębie skrzyżowania. 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 art. 49 ust. 1 ustawy PoRD – zabrania się zatrzymywania na skrzyżowaniu oraz 10 m przed skrzyżowaniem,*
- d) znak D-44 z tablicami informującymi o wysokości opłat 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.*

Poniżej przedstawiono zestawienie list kontrolnych potwierdzających szczegółowe ustalenia, protokół oględzin oraz wyjaśnienia złożone przez organ zarządzający ruchem.

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	6
3.	Lista sprawdzająca warunki zarządzania ruchem	10
4.	Protokół oględzin z 24 kwietnia 2015 r.	10
5.	Płyta DVD- zdjęcia do protokołu oględzin	1
6.	Wyjaśnienia Prezydenta Miasta Leszna (1)	1
7.	Wyjaśnienia Prezydenta Miasta Leszna (2)	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.	Zaświadczenie Miejskiej Komisji Wyborczej z 22 listopada 2010 r. o wyborze Prezydenta Miasta Leszna	1
2.	Zaświadczenie Miejskiej Komisji Wyborczej z 2 grudnia 2014 r. o wyborze Prezydenta Miasta Leszna	1
3.	Upoważnienie OR-K.0052.302.2014.M z 31 grudnia 2014 r.	1
4.	Wyciąg z Protokołu I Inauguracyjnej Sesji Rady Miejskiej Leszna Nr I/2010 z dnia 2 grudnia 2010 r. dotyczący ślubowania Prezydenta Miasta Leszna Tomasza Malepszego	1
5.	Wyciąg z Protokołu II Sesji Rady Miejskiej Leszna VII kadencji Nr II/2014 z dnia 4 grudnia 2014 r. dotyczący ślubowania Prezydenta Miasta Leszna Łukasza Borowiaka	1
6.	Zarządzenie Nr 268/2012 Prezydenta Miasta Leszna z dnia 29 czerwca 2012 r. w sprawie nadania Regulaminu Organizacyjnego Urzędu Miasta Leszna wraz z wyciągiem z Regulaminu Organizacyjnego Urzędu Miasta Leszna	4
7.	Zarządzenie Nr 26/2013 Prezydenta Miasta Leszna z dnia 17 stycznia 2013 r. w sprawie nadania Regulaminu Organizacyjnego Urzędu Miasta Leszna wraz z wyciągiem z Regulaminu Organizacyjnego Urzędu Miasta Leszna	5
8.	Zarządzenie Nr 486/2013 Prezydenta Miasta Leszna z dnia 30 grudnia 2013 r. w sprawie nadania Regulaminu Organizacyjnego Urzędu Miasta Leszna wraz z wyciągiem z Regulaminu Organizacyjnego Urzędu Miasta Leszna	5
9.	Zarządzenie Nr K/77/2015 Prezydenta Miasta Leszna z dnia 20 lutego 2015 r. w sprawie nadania Regulaminu Organizacyjnego Urzędu Miasta Leszna wraz z wyciągiem z Regulaminu Organizacyjnego Urzędu Miasta Leszna	5
10.	Opis stanowiska pracy Kierownika Wydziału Miejskiego Zarządu Dróg i Inwestycji – Pana Rafała Bukowskiego	4
11.	Opis stanowiska pracy Kierownika Wydziału Miejskiego Zarządu Dróg i Inwestycji – Pana Dominika Kaźmierczaka	4
12.	Opis stanowiska pracy Z-cy Kierownika Wydziału Miejskiego Zarządu Dróg i Inwestycji – Pana Dominika Kaźmierczaka	4
13.	Opis stanowiska pracy Z-cy Kierownika Wydziału Miejskiego Zarządu Dróg i Inwestycji – Pana Dominika Kaźmierczaka	4
14.	Opis stanowiska pracy Specjalisty (stanowisko ds. zajęcia i kontroli pasa drogowego) w Wydziale Miejskiego Zarządu Dróg i Inwestycji – Pana Andrzeja Dawidowicza	4
15.	Ewidencja zatwierdzonych projektów organizacji ruchu lub jej zmian 2013	15

16.	Ewidencja zatwierdzonych projektów organizacji ruchu lub jej zmian 2014	15
17.	Ewidencja zatwierdzonych projektów organizacji ruchu lub jej zmian 2015	13
18.	Projekt organizacji ruchu 8/2013	10
19.	Projekt organizacji ruchu 38/2013	12
20.	Projekt organizacji ruchu 53/2013	16
21.	Projekt organizacji ruchu 68/2013	13
22.	Projekt organizacji ruchu 83/2013	11
23.	Projekt organizacji ruchu 98/2013	15
24.	Projekt organizacji ruchu 113/2013	11
25.	Projekt organizacji ruchu 128/2013	10
26.	Projekt organizacji ruchu 143/2013	13
27.	Projekt organizacji ruchu 158/2013	11
28.	Projekt organizacji ruchu 173/2013	9
29.	Projekt organizacji ruchu 8/2014	9
30.	Projekt organizacji ruchu 23/2014	11
31.	Projekt organizacji ruchu 53/2014	8
32.	Projekt organizacji ruchu 68/2014	10
33.	Projekt organizacji ruchu 83/2014	11
34.	Projekt organizacji ruchu 98/2014	11
35.	Projekt organizacji ruchu 113/2014	9
37.	Projekt organizacji ruchu 128/2014	11
38.	Projekt organizacji ruchu 143/2014	10
39.	Projekt organizacji ruchu 158/2014	11
40.	Projekt organizacji ruchu 173/2014	11
41.	Projekt organizacji ruchu 188/2014	14
42.	Projekt organizacji ruchu 8/2015	7
43.	Projekt organizacji ruchu 23/2015	8
44.	Projekt organizacji ruchu 38/2015	9
45.	Projekt organizacji ruchu 53/2015	12
46.	Projekt organizacji ruchu 68/2015	10
47.	Projekt organizacji ruchu 83/2015	12
48.	Projekt organizacji ruchu 98/2015	11
49.	Projekt organizacji ruchu 113/2015	13
50.	Projekt organizacji ruchu 128/2015	9
51.	Projekt organizacji ruchu 143/2015	12
52.	Projekt organizacji ruchu 158/2015	11
53.	Wyciąg z projektu czasowej organizacji ruchu – ul. B. Chrobrego	1
54.	Wyciąg z projektu czasowej organizacji ruchu – skrzyżowanie Niepodległości, Grunwaldzka, Studzienna	5
55.	Wyciąg z projektu organizacji ruchu – ul. Estkowskiego	4
56.	Wyciąg z projektu organizacji ruchu – skrzyżowanie 1 Maja, Leśna	3
57.	Wyciąg z projektu organizacji ruchu – rondo Podwale	3

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

1. Uzupełnienie Regulaminu organizacyjnego Urzędu Miasta Leszna o zapisy dotyczące wykonywania zadań z zakresu zarządzania ruchem, wykonywane przez Wydział Miejskiego Zarządu Dróg i Inwestycji;
2. Zmianę lub doprecyzowanie upoważnienia wydanego przez organ zarządzający ruchem, na podstawie którego wskazana zostanie osoba do zatwierdzania organizacji ruchu w imieniu Prezydenta Miasta Leszna;

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 publicznych na terenie miasta Leszna.
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.

z-ca Dyrektora Wydziału
Infrastruktury i Rolnictwa

Wojewoda Wielkopolski
Zbigniew Hoffmann

Aida Januszewska-Piotrowska
Inspektor Wojewódzki

Włodzimierz Kasprzycki

26.01.2016r.

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
www.obywatel.gov.pl, infolinia tel. 222 500 117

Danuta Wiatr
26.01.2016r.

