



WOJEWODA WIELKOPOLSKI

IR-VI.431.1.3.2014.6

Za Dowodem
Doręczenia



Pan
Adam Olejnik
Starosta Obornicki
ul. 11 Listopada 2a
64-600 Oborniki

W oparciu o §16 ust. 10 zarządzenia Nr 51/12 Wojewody Wielkopolskiego z dnia 27 stycznia 2012 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, obejmujące treść projektu wystąpienia pokontrolnego z 26 sierpnia 2014 roku, do którego nie wniesiono zastrzeżeń.

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Nazwa i adres kontrolowanej jednostki:

Starostwo Powiatowe w Obornikach ul. 11 Listopada 2a 64-600 Oborniki

Imię i nazwisko kierownika kontrolowanej jednostki:

Starosta Obornicki – Adam Olejnik

Zespół kontrolerów:

Wydział wiodący:

Wydział Infrastruktury i Rolnictwa Wielkopolskiego Urzędu Wojewódzkiego w Poznaniu: Elżbieta Weyssenhoff – st. inspektor wojewódzki (przewodnicząca zespołu)

Wydział uczestniczący:

Wydział Kontroli, Prawny i Nadzoru Wielkopolskiego Urzędu Wojewódzkiego w Poznaniu:

1. Włodzimierz Kasprzycki – inspektor wojewódzki
2. Michał Suchanek – inspektor wojewódzki

Numer i data upoważnienia: 346/14 z 18 czerwca 2014 roku

Data rozpoczęcia i zakończenia czynności kontrolnych: 24 – 30 czerwca 2014 roku

Zakres i cel kontroli: ocena realizacji przez Starostę Obornickiego zadań związanych z zarządzaniem ruchem na drogach powiatowych i gminnych

Okres objęty kontrolą: od 1 stycznia 2013 roku do dnia zakończenia czynności kontrolnych.

Kontrolę przeprowadzono w ramach nadzoru wojewody wynikającego 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.).

Starosta Obornicki został poinformowany o przedmiotowej kontroli w piśmie Wojewody Wielkopolskiego z 10 czerwca 2014 roku (znak: IR-VI.431.1.3.2014.6).

Informację o przeprowadzeniu kontroli odnotowano pod pozycją 73 w książce kontroli Starostwa Powiatowego w Obornikach.

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.)
ustawa o drogach publicznych	ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2013 r., poz. 260 ze zm.)
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 do prowadzenia 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

Kierownikiem kontrolowanej jednostki w okresie objętym kontrolą był Pan Adam Olejnik – Starosta Obornicki, wybrany Uchwałą Nr 1/4/10 Rady Powiatu Obornickiego z dnia 1 grudnia 2010 r. w sprawie: *wyboru Starosty Obornickiego*.

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

Zgodnie z § 17 Regulaminu Organizacyjnego Starostwa Powiatu Obornickiego, zadania z zakresu „zatwierdzania czasowych lub stałych oznakowań dróg powiatowych i gminnych na terenie Powiatu” realizuje Wydział Komunikacji i Rozwoju (§ 17 pkt 6 ppkt 4).

Pracą Wydziału w kontrolowanym okresie kierował Pan Michał Cieciora – Naczelnik Wydziału Komunikacji i Rozwoju, który był osobą odpowiedzialną za wykonywanie zadań w zakresie całego kontrolowanego zagadnienia.

Wydział Komunikacji i Rozwoju w badanym okresie nadzorował bezpośrednio Wicestarosta – Pan Andrzej Okpisz, w oparciu o zarządzenie Nr 4.2011 Starosty Obornickiego z dnia 29 marca 2011 roku w sprawie: *powierzenia nadzoru i określenia odpowiedzialności Pana wicestarosty Andrzeja Okpisza za niektóre Wydziały Starostwa oraz jednostki organizacyjne Powiatu, a także upoważnienia do załatwiania spraw oraz wydawania decyzji administracyjnych*. W zarządzeniu tym wskazano również, że Wicestarosta jest upoważniony do załatwiania spraw oraz wydawania w imieniu Starosty decyzji administracyjnych w zakresie działania Wydziału Komunikacji i Rozwoju.

Ocena ogólna kontrolowanego zagadnienia: realizację obowiązków Starosty Obornickiego jako organu zarządzającego ruchem na drogach powiatowych i gminnych ocenia się negatywnie.

Działalność Starosty Obornickiego w zakresie zarządzania ruchem na drogach powiatowych i gminnych została oceniona na podstawie stwierdzonych nieprawidłowości i uchybień, przedstawionych w dalszej części wystąpienia pokontrolnego oraz szczegółowo opisanych w listach kontrolnych, które dołączono do projektu wystąpienia pokontrolnego z 26 sierpnia 2014 roku.

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

Realizację obowiązków przez organ zarządzający ruchem w tym zakresie ocenia się **negatywnie**.

Szczegółowe ustalenia dokumentuje lista sprawdzająca warunki zarządzania ruchem stanowiąca załącznik Nr 3 do projektu wystąpienia pokontrolnego.

W wyniku przeprowadzonej kontroli dokonano następujących ustaleń:

1. Ustalenia w zakresie przypisanych Wydziałowi Komunikacji i Rozwoju zadań związanych z zarządzaniem ruchem.

W § 17 pkt 6 ppkt 4 Regulaminu Organizacyjnego Starostwa Powiatu Obornickiego, Wydziałowi Komunikacji i Rozwoju, z zakresu zarządzania ruchem przypisano do realizacji jedynie następujące zadanie, cyt. „zatwierdzanie czasowych lub stałych oznakowań dróg powiatowych i gminnych na terenie Powiatu”.

Zgodnie z § 3 ust. 1 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem organ zarządzający ruchem 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 organizację 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 Regulaminie Organizacyjnym Starostwa Powiatu Obornickiego nie wskazano zatem, że Wydział Komunikacji i Rozwoju:

- 1) opracowuje lub zleca do opracowania projekty organizacji ruchu uwzględniające wnioski wynikające z przeprowadzonych analiz organizacji i bezpieczeństwa ruchu;
- 2) prowadzi kontrolę prawidłowości zastosowania i funkcjonowania znaków drogowych sygnalizacji świetlnej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ich zgodności z zatwierdzoną organizacją ruchu;
- 3) współpracuje w zakresie organizacji ruchu i jego bezpieczeństwa z innymi organami zarządzającymi ruchem, zarządami dróg i kolei, Policją oraz innymi jednostkami.

2. Ustalenia w zakresie zatwierdzania przez Starostę lub osobę upoważnioną, organizacji ruchu na podstawie złożonych projektów.

Skontrolowano 16 losowo wybranych akt sprawy dotyczących zatwierdzonych projektów organizacji ruchu, z tego:

- w przypadku 10 skontrolowanych dokumentacji dotyczących zatwierdzonych projektów organizacji ruchu zatwierdzenia dokonał Wicestarosta – Pan Andrzej Okpisz. Zatwierdzenie dotyczyło 5 stałych projektów organizacji ruchu oraz 5 czasowych projektów organizacji ruchu,
- w 3 skontrolowanych sprawach zatwierdzenia dokonał Starosta. Zatwierdzenie dotyczyło czasowych projektów organizacji ruchu,
- w przypadku 3 projektów czasowej organizacji ruchu (akta sprawy oznaczone: KR.033.5.2013, KR.033.62.2013 i KR.033.141.2013) nie można było stwierdzić kto zatwierdził przedmiotowe projekty, ponieważ w okresie przeprowadzanej kontroli w siedzibie kontrolowanego, organ zarządzający ruchem nie posiadał egzemplarzy tych projektów.

Starosta i Wicestarosta zatwierdzali projekty organizacji ruchu dokonując adnotacji na projekcie, składając podpis i opatrując go pieczęcią oraz wskazując datę zatwierdzenia. W przypadku Wicestarosty zatwierdzenie zawierało również wskazanie, że zatwierdzenia dokonano z upoważnienia Starosty.

Według oświadczenia kontrolowanego, Wicestarosta posiadał delegację do działania z upoważnienia Starosty w zakresie zatwierdzania organizacji ruchu,

która wynikała z zarządzenia Nr 4.2011 Starosty Obornickiego z dnia 29 marca 2011 roku w sprawie: *powierzenia nadzoru i określenia odpowiedzialności Pana wicestarosty Andrzeja Okpisza za niektóre Wydziały Starostwa oraz jednostki organizacyjne Powiatu, a także upoważnienia do załatwiania spraw oraz wydawania decyzji administracyjnych.*

Zgodnie z § 1 zarządzenia Nr 4.2011 Starosta Obornicki powierzył nadzór i określił odpowiedzialność Wicestarosty za Wydział Komunikacji i Rozwoju.

W § 2 wskazano, że Wicestarosta jest upoważniony do załatwiania spraw oraz wydawania w imieniu Starosty decyzji administracyjnych w zakresie działania Wydziału Komunikacji i Rozwoju.

Zarządzenia zostało wydane na podstawie art. 34 ust. 1, art. 35 ust. 2, art. 38 ust. 2 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 roku *o samorządzie powiatowym* oraz § 10 ust. 2 Regulaminu Organizacyjnego Starostwa Powiatowego w Obornikach.

Przywołane przepisy ustawy o samorządzie powiatowym stanowią, że starosta organizuje pracę zarządu powiatu i starostwa powiatowego, kieruje bieżącymi sprawami powiatu oraz reprezentuje powiat na zewnątrz, a także, że może on upoważnić wicestarostę, poszczególnych członków zarządu powiatu, pracowników starostwa, powiatowych służb, inspekcji i straży oraz kierowników jednostek organizacyjnych powiatu do wydawania w jego imieniu decyzji w indywidualnych sprawach z zakresu administracji publicznej należących do właściwości powiatu.

Należy zaznaczyć, że 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, wskazują one bowiem jedynie organ właściwy do wydawania decyzji administracyjnych.

Starosta może natomiast upoważnić imiennie pracownika urzędu, którego jest kierownikiem, do załatwiania spraw w jego imieniu na podstawie art. 268a Kpa. Upoważnienie wywiera wówczas ten skutek, że zmienia się osoba wykonująca

kompetencje organu w prawnych formach, ale upoważniony pracownik nie staje się przez to organem administracyjnym (nosicielem kompetencji), lecz pełni, w granicach określonych w upoważnieniu, jedynie funkcję tego organu.

We wskazanej podstawie prawnej upoważnienia brak jest również odwołania do art. 10 ust. 5 ustawy PoRD.

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

3. 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 16 spraw dotyczących zatwierdzonych projektów organizacji ruchu stwierdzono, że:

- w przypadku 13 projektów organizacji ruchu nie odnotowano na projekcie terminu, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu,
- w przypadku 3 projektów organizacji ruchu nie można było zweryfikować czy na projekcie odnotowano termin, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu, ponieważ organ zarządzający ruchem nie posiadał przedmiotowych projektów,
- we wszystkich 16 skontrolowanych dokumentacjach dotyczących zatwierdzonych projektów organizacji ruchu, brak jest jakiegokolwiek dowodu, że organ zarządzający ruchem zawiadomił wnioskodawcę o terminie wprowadzenia zatwierdzonej organizacji ruchu,
- w ewidencji projektów zatwierdzonych organizacji ruchu w 5 przypadkach nie wskazano terminu, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu,
- w ewidencji projektów zatwierdzonych organizacji ruchu w 6 przypadkach wskazano precyzyjnie termin, wskazując dzień, miesiąc i rok, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu,
- w ewidencji projektów zatwierdzonych organizacji ruchu w 6 przypadkach termin wskazano nieprecyzyjnie, podając jedynie miesiąc i rok, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu.

Wicestarosta, działający z upoważnienia Starosty złożył w piśmie z 27 czerwca 2014 roku następujące wyjaśnienia: „Z *praktycznego punktu widzenia nie jest możliwym wskazanie terminu wprowadzenia zatwierdzonej organizacji ruchu. Inwestor występując o zatwierdzenie projektu podaje jedynie przewidywane terminy, zatem nawet sam nie jest w stanie określić dokładnego terminu ich wprowadzenia. Możliwym byłoby jedynie wskazanie okresu obowiązywania zmian w organizacji ruchu, lecz przepisy nie przewidują takiej możliwości. Inwestor występuje najczęściej z wnioskiem o zatwierdzenie organizacji ruchu na etapie planowania inwestycji czyli znacznie wcześniej aniżeli wiadomym będzie dokładny termin jej wprowadzenia*”.

Ponadto Wicestarosta wyjaśnił, że „Organ nie informował zarządcy drogi o utracie ważności projektów organizacji ruchu z uwagi na fakt, iż nie określał terminu ich wprowadzenia”.

W związku z powyższym dokonane ustalenia pozwalają stwierdzić, że naruszono obowiązek wskazany w § 8 ust. 7 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem poprzez nie wskazywanie terminu, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu, ponieważ termin nie był określany precyzyjnie, nie wyznaczono go w ogóle lub brak jest dowodu, potwierdzającego, że Strona została poinformowana o terminie, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu.

4. Ustalenia w zakresie przedstawiania projektu organizacji ruchu do zatwierdzenia przez osoby uprawnione.

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

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

W wyniku kontroli akt 16 spraw dotyczących zatwierdzonych projektów organizacji ruchu stwierdzono, że:

- w jednym przypadku nie można było stwierdzić, kto był wnioskującym,
- w 9 przypadkach projekty organizacji ruchu zostały złożone przez projektantów, którzy sporządzili projekt organizacji ruchu,
- w 4 przypadkach osobą składającą projekt organizacji ruchu był prawdopodobnie podmiot realizujący zamówienie jednostek, o których mowa w § 4 ust. 3 pkt 1-3 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem,
- w 2 przypadkach osobą składającą projekt organizacji ruchu był prawdopodobnie inwestor.

Stwierdzono, że w aktach spraw 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 takiej informacji w aktach sprawy, co potwierdza, że organ zarządzający ruchem nie weryfikował podmiotów przedstawiających do zatwierdzenia projekty organizacji ruchu.

Ponadto w przypadku wystąpienia sytuacji określonej w § 4 ust. 3 pkt 4 oraz w przypadku, kiedy w imieniu podmiotów określonych w § 4 ust. 3 pkt 1-3 występuje osoba nieuprawniona do reprezentowania podmiotu, osoba składająca projekt winna legitymować się imiennym pełnomocnictwem do złożenia projektu organizacji ruchu w organie zarządzającym ruchem. W żadnych aktach sprawy nie stwierdzono takiego pełnomocnictwa.

W piśmie z 27 czerwca 2014 roku, Wicestarosta, działający z upoważnienia Starosty, złożył następujące wyjaśnienia: *Dotychczasowa praktyka opierała się na tym, że inwestor występował do organu za pośrednictwem projektanta, zatem organ*

domniemywał, iż projektant nie działa samoistnie i z własnej inicjatywy lecz na zlecenie i z upoważnienia inwestora. Dodatkowo należy podkreślić, iż § 5 rozporządzenia nie wskazuje pełnomocnictwa jako elementu, który powinien zawierać projekt organizacji ruchu. Przepis wymienia jedynie w ust. 1 pkt. 7 wskazanie nazwiska i podpisu projektanta. Organ jednak w związku z tą uwagą zobowiązuje się egzekwować upoważnienia do każdej złożonej przez projektanta dokumentacji.

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

5. 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 weryfikacja dopełnienia ww. obowiązku zawiadomienia wyłącznie organu zarządzającego ruchem, a więc Starosty Obornickiego.

W wyniku czynności kontrolnych ustalono, co następuje:

- przyjęto, że w 12 sprawach wyznaczono termin, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu (patrz: ustalenia w zakresie określania terminu, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu),
- w przypadku 15 na 16 skontrolowanych projektów organizacji ruchu, organ zarządzający ruchem nie otrzymał przedmiotowego zawiadomienia (brak dowodu w aktach spraw),
- mając na względzie ustalenia wskazane powyżej, przyjęto, że w przypadku 12 spraw, w których organ zarządzający ruchem „wyznaczył termin”, organ nie otrzymał zawiadomienia, o którym mowa w § 12 ust. 1 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem.

W związku z powyższym stwierdzono, że jednostki wprowadzające organizacje ruchu nie dopełniły obowiązku zawiadomienia organu zarządzającego ruchem, co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu, czym naruszono § 12 ust. 1 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem.

W dniu 27 czerwca 2014 roku następujące wyjaśnienia złożył Wicestarosta, działając z upoważnienia Starosty: *Inwestorzy nie zawiadamiali organu o wprowadzeniu organizacji ruchu. Organ od niedawna zaczął egzekwować ten obowiązek inwestora (sprawa KR.7121.45.2014).*

Powyższe prowadzi również do konkluzji, że organ zarządzający ruchem nie monitorował należycie czynności realizowanych w ramach wykazanych spraw.

6. 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 sprawdzono 16 akt spraw dotyczących zatwierdzonych projektów organizacji ruchu, w tym 5 spraw odnoszących się do projektu stałej organizacji ruchu oraz 11 spraw odnoszących się do czasowej organizacji ruchu.

W przypadku 4 spraw stwierdzono brak przeprowadzenia obowiązkowej kontroli.

W jednym przypadku kontrola została przeprowadzona.

Wicestarosta, działając z upoważnienia Starosty, w dniu 27 czerwca 2014 roku złożył następujące wyjaśnienia: *Organ przeprowadza kontrole w bardzo ograniczonym zakresie ze względu na brak możliwości technicznych, środków finansowych oraz możliwości kadrowych, a także ze względu na brak pracownika posiadającego odpowiednie wykształcenie oraz doświadczenie w tym zakresie. W realizacji zadań organ stara się posilkować pracownikami Zarządu Dróg Powiatowych. Mimo takiego stanu rzeczy organ zaczął podejmować wysiłki, aby sukcesywnie dokonywać czynności kontrolne w tym zakresie o czym świadczą przeprowadzone w pierwszej połowie bieżącego roku kontrole, z których protokoły znajdują się w aktach organu.*

Powyższe dowodzi, że organ zarządzający ruchem nie wykonuje swoich obowiązków należycie, a dokonane ustalenia potwierdzają naruszenie § 12 ust. 3 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem.

7. 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 12 sprawach organ zarządzający ruchem „wyzначył termin” i nie otrzymał zawiadomienia od jednostki wprowadzającej organizację ruchu, co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu. Stwierdzono, że dla tych przypadków zaistniał obowiązek dla organu zarządzającego ruchem przekazania informacji zarządcy drogi o utracie ważności zatwierdzonej organizacji ruchu.

W wyniku czynności kontrolnych ustalono, że organ zarządzający ruchem nie dopełnił obowiązku wskazanego w § 12 ust. 4 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem w każdym przypadku z poddanych kontroli spraw.

Wicestarosta, działając z upoważnienia Starosty, złożył w dniu 27 czerwca 2014 roku następujące wyjaśnienia: *Organ nie informował zarządcy drogi o utracie ważności projektów organizacji ruchu z uwagi na fakt, iż nie określał terminu ich wprowadzenia.*

8. 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.

W okresie poddanym kontroli, tj. od 1 stycznia 2013 roku do dnia zakończenia czynności kontrolnych w siedzibie podmiotu kontrolowanego, w przypadku 15 na 16 sprawdzonych dróg lub odcinków nie przeprowadzono kontroli, o której mowa w § 12 ust. 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem. W jednym przypadku (sprawa: KR.7121.45.2014) nie upłynął okres 6 miesięcy od dnia wprowadzenia organizacji ruchu w życie.

Wicestarosta, działając z upoważnienia Starosty, w dniu 27 czerwca 2014 roku złożył następujące wyjaśnienia: *Ze względu na brak środków finansowych, zaplecza technicznego, możliwości kadrowych oraz brak pracownika z odpowiednim wykształceniem i doświadczeniem w zakresie drogownictwa, organ nie przeprowadza kontroli w sposób określony w § 12 ust. 5 rozporządzenia. Organ posiłkuje się podczas weryfikacji stanu i sposobu organizacji ruchu zasobami Zarządu Dróg Powiatowych, który dokonuje bieżących przeglądów infrastruktury drogowej częściej niż raz na 6 miesięcy, co udokumentowane jest w postaci materiału filmowego, zgromadzonego w ZDP.*

Należy zaznaczyć, że o ile w przypadku dokonywania przeglądów obiektów budowlanych jakimi są drogi, można jednocześnie przeprowadzić kontrolę, o której mowa w § 12 ust. 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, to z takiej kontroli winien powstać przynajmniej dokument, który odnosi się do prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczonych na drogach. Organ zarządzający ruchem nie przedłożył żadnego dowodu potwierdzającego dokonanie analizy w zakresie wskazanym w § 12 ust. 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem zakresie.

W związku z powyższym dokonane ustalenia pozwalają sformułować wniosek, że działanie organu zarzucającego ruchem narusza § 12 ust. 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem.

9. Ustalenia czy w przypadku nieprawidłowości stwierdzonych w rezultacie kontroli, zwracano się do zarządcy drogi o ich usunięcie.

W wyniku czynności kontrolnych ustalono, że w przypadku 15 spraw z 16 poddanych kontroli, organ zarządzający ruchem nie przekazywał żadnych informacji o stwierdzonych nieprawidłowościach do jednostki odpowiedzialnej za

utrzymanie drogi, ponieważ nie przeprowadził żadnej kontroli, o której mowa w § 12 ust. 3 i ust. 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem.

W jednym przypadku została przeprowadzona kontrola, o której mowa w § 12 ust. 3 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem – w jej wyniku organ zarządzający ruchem nie stwierdził żadnych nieprawidłowości.

10. 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 5 skontrolowanych akt sprawy, dotyczących zatwierdzenia stałej organizacji ruchu dla dróg lub odcinków dróg, organ zarządzający ruchem nie przedłożył kontrolerom poprzedniej organizacji dla tych dróg lub odcinków dróg.

11. 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 11 skontrolowanych akt sprawy, dotyczących czasowych organizacji ruchu, organ zarządzający ruchem przedłożył do kontroli 8 projektów czasowej organizacji ruchu.

Trzech projektów organizacji ruchu organ zarządzający ruchem nie posiadał, czym naruszył § 9 ust. 4 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem.

Wicestarosta, działając z upoważnienia Starosty, w dniu 27 czerwca 2014 roku złożył następujące wyjaśnienia: *KR.033.5.2013 – organ do lipca 2013 r. nie zatrzymywał do przechowywania projektów organizacji ruchu, a po ich zatwierdzeniu przekazywał je wnioskodawcy, wpisując jednocześnie zatwierdzony projekt do ewidencji; od sierpnia 2013 organ przyjmuje jeden egzemplarz projektu; jednocześnie zobowiązuje się do wystąpienia do wnioskodawców o uzupełnienie brakujących projektów organizacji ruchu. KR.033.62.2013 - organ do lipca 2013 r. nie zatrzymywał do przechowywania projektów organizacji ruchu, a po ich zatwierdzeniu przekazywał je wnioskodawcy, wpisując jednocześnie zatwierdzony projekt do ewidencji; od sierpnia 2013 organ przyjmuje jeden egzemplarz projektu; jednocześnie zobowiązuje się do wystąpienia do wnioskodawców o uzupełnienie brakujących projektów organizacji ruchu. KR.033.141.2013 – organ do lipca 2013 r. nie zatrzymywał do przechowywania projektów organizacji ruchu, a po ich zatwierdzeniu przekazywał je wnioskodawcy, wpisując jednocześnie zatwierdzony projekt do ewidencji; od sierpnia 2013 organ przyjmuje jeden egzemplarz projektu; jednocześnie zobowiązuje się do wystąpienia do wnioskodawców o uzupełnienie brakujących projektów organizacji ruchu.*

II. Kompletność zatwierdzonych projektów organizacji ruchu.

Realizację obowiązków przez Starostę Obornickiego w tym zakresie ocenia się **negatywnie**.

Do kontroli wytypowano losowo 16 projektów wpisanych do rejestru. W trzech przypadkach Starostwo nie posiadało projektu organizacji ruchu. Dotyczyło to projektów zarejestrowanych pod numerami: 4/2013, 14/2013 i 54/2013.

W związku z powyższym ostatecznie kontroli poddano 13 projektów, w tym:

- 5 projektów stałej organizacji ruchu oraz
- 8 projektów czasowej organizacji ruchu.

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.

Kompletność zatwierdzonych projektów organizacji ruchu w zakresie ww. elementów przedstawiono w liście sprawdzającej, stanowiącej załącznik nr 2 do projektu wystąpienia pokontrolnego z 26 sierpnia 2014 roku.

Stwierdzone nieprawidłowości:

1. Starostwo nie przechowywało wszystkich projektów organizacji ruchu (sprawy nr KR.033.5.2013; KR.033.62.2013; KR.033.141.2013).

Zgodnie z wyjaśnieniem Wicestarosty z 27 czerwca 2014 roku: *Organ do lipca 2013 r. nie zatrzymywał do przechowywania projektów organizacji ruchu, a po ich zatwierdzeniu przekazywał je wnioskodawcy, wpisując jednocześnie zatwierdzony projekt do ewidencji.*

Konieczność przechowywania projektów wynika z przepisów rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem:

- § 7 ust. 1, który stanowi, że *projekt organizacji ruchu przedstawia się do zatwierdzenia co najmniej w dwóch egzemplarzach,*
- § 8 ust. 8, który stanowi, że *organ zarządzający ruchem po zatwierdzeniu organizacji ruchu przesyła jeden egzemplarz projektu organizacji ruchu jednostce przedstawiającej projekt do zatwierdzenia,*
- § 9 ust. 3, który stanowi, że *w przypadku zmiany stałej organizacji ruchu projekt poprzedniej organizacji ruchu przechowuje się nie krócej niż 2 lata od daty wprowadzenia nowej organizacji ruchu,*
- § 9 ust. 4, który stanowi, że *projekty czasowych zmian organizacji ruchu przechowuje się nie krócej niż przez 2 lata od daty przywrócenia stałej organizacji ruchu.*

2. Zatwierdzono projekty organizacji ruchu, które nie zawierały planu orientacyjnego w skali od 1:10.000 do 1:25.000.

Przykładem jest projekt KR.7121.7.2014.

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.*

3. Zatwierdzono projekty organizacji ruchu o charakterze stałym, które nie zawierały charakterystyki drogi i ruchu drogowego.

Przykładem jest projekt KR.7121.41.2014.

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 charakterystykę drogi i ruchu na drodze.*

Zgodnie z wyjaśnieniem Wicestarosty z 27 czerwca 2014 roku: *organ wystąpi do wnioskodawcy o uzupełnienie opisu technicznego zawierającego charakterystykę drogi i ruchu drogowego.*

4. Zatwierdzono projekty organizacji ruchu o charakterze czasowym, które nie zawierały opisu utrudnień i zagrożeń podczas prowadzonych prac. Przykładem są projekty: KR.033.92.2013, KR.033.105.2013, KR.033.128.2013, KR.033.178.2013, KR.033.212.2013, KR.033.238.2013, KR.033.280.2013.

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.*

Zgodnie z wyjaśnieniem Wicestarosty z 27 czerwca 2014 roku: *„projekt dotyczy budowy zjazdu; uznano, iż skoro projektant nie zawarł opisu utrudnień i zagrożeń podczas prowadzonych prac wykonywanych poza jezdnią, nie będą one powodowały utrudnień dla płynności ruchu i związanych z tym zagrożeń”; „uznano, iż opis zabezpieczeń przed zagrożeniami w związku z utrudnieniami, zawarty w planie*

sytuacyjnym, wskazuje na wynikające z tych utrudnień zagrożenia; najistotniejszym elementem w planie sytuacyjnym jest wskazanie zabezpieczeń w związku koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa uczestnikom ruchu na wskazanym w projekcie obszarze”; „opis techniczny projektu w pkt. 2 „Opis stanu istniejącego” zawiera opis drogi 2030P”.

Wyjaśnienia Starosty nie uzasadniły braku opisu powstałych utrudnień i zagrożeń wynikających z prowadzonych prac.

5. **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: KR.033.92.2013, KR.033.128.2013, KR.033.178.2013, KR.033.212.2013, KR.033.238.2013, KR.7121.1.2014, KR.7121.33.2014, KR.7121.45.2014, KR.7121.41.2014.

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.*

Zgodnie z wyjaśnieniem Wicestarosty z 27 czerwca 2014 roku: *z uwagi na brak jednoznacznego określenia w przepisach, co należy rozumieć poprzez wskazanie terminu, przyjęto iż każde wskazanie, nawet terminu przybliżonego lub nieokreślonego poprzez wskazanie dnia, miesiąca i roku, jest spełnieniem wymogu określonego w przepisach.*

Według definicji języka polskiego, **termin** 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.

6. **Zatwierdzono projekt organizacji ruchu, który nie zawierał wymaganych opinii zarządu drogi – projekt KR.033.212.2013.**

Działaniem takim naruszono przepis § 7 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, który stanowi, że *do przedstawionego do zatwierdzenia projektu organizacji ruchu powinny być dołączone opinie zarządu drogi, jeżeli nie jest on jednostką składającą projekt.*

Zgodnie z wyjaśnieniem Wicestarosty z 27 czerwca 2014 roku: *organ wystąpi do zarządcy drogi o uzupełnienie opinii.*

7. **Zatwierdzono projekt organizacyjny, który obejmował zmianę organizacji ruchu na drodze wojewódzkiej i gminnej – projekt KR.7121.33.2014.**

Działaniem takim naruszono przepis § 6 ust. 2 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, który stanowi, że *organizację ruchu na skrzyżowaniu dróg o różnych organach zarządzających ruchem zatwierdza organ zarządzający ruchem właściwy dla drogi wyższej kategorii.*

Zgodnie z wyjaśnieniem Wicestarosty z 27 czerwca 2014 roku: *organ zatwierdzając organizację ruchu odniósł się jedynie do części dotyczącej dróg leżących w jego kompetencji, nie zaznaczył jedynie tego faktu w uwagach na karcie uzgodnień.*

Stwierdzone uchybienia:

1. Zatwierdzono projekty organizacji ruchu, do których załączono plan orientacyjny:

- a) **bez wskazania skali, w jakiej został sporządzony** – projekty KR.033.212.2013; KR.033.280.2013; KR.7121.1.2014.

Zgodnie z wyjaśnieniem Wicestarosty z 27 czerwca 2014 roku: *skala planu orientacyjnego w projekcie została wskazana przez projektanta w wykazie rysunków na stronie 3 projektu organizacji ruchu*; „organ wystąpi o uzupełnienie z podaniem skali oraz drogi, której projekt dotyczy;

- b) **bez jednoznacznego oznaczenia dróg, których projekt dotyczy** – projekty KR.033.128.2013; KR.033.238.2013; KR.033.280.2013; KR.7121.45.2014; KR.7121.41.2014.

Zgodnie z wyjaśnieniem Wicestarosty z 27 czerwca 2014 roku: „projektant *zaznaczył przedmiotową drogę czerwonym punktem w kształcie koła z białą obwódką, przepis nie wskazuje sposobu zaznaczenia*”; „organ wystąpi o uzupełnienie z podaniem skali oraz drogi, której projekt dotyczy.

Oznaczenie drogi, ulicy, kilometrażu jest elementem potrzebnym do wpisu w ewidencji projektów organizacji ruchu, oznaczenie „jakieś drogi” nie jest wskazaniem drogi, odcinka, którego projekt dotyczy.

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

2. Zatwierdzono projekty organizacji ruchu, do których załączono plan sytuacyjny bez parametrów geometrii drogi – projekty: KR.033.105.2013; KR.033.128.2013; KR.033.212.2013; KR.033.238.2013; KR.7121.41.2014.

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

Zgodnie z wyjaśnieniem Wicestarosty z 27 czerwca 2014 roku: *uznano, iż brak wskazania parametrów geometrii drogi, nie ma wpływu na organizację ruchu określoną pionowymi i poziomymi znakami drogowymi, których usytuowanie jest przedmiotem projektu organizacji ruchu, a nie podanie tych parametrów nie warunkuje bezpieczeństwa ruchu drogowego na danym obszarze.*

3. Do projektu organizacji ruchu KR.7121.1.2014 dołączono opinię zarządcy drogi, która nie została podpisana przez Burmistrza.

Przyjmując wniosek bez podpisu Burmistrza naruszono wymóg określony w § 7 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, wg którego *do przedstawionego do zatwierdzenia projektu organizacji ruchu powinny być dołączone opinie zarządu drogi, jeżeli nie jest on jednostką składającą projekt.*

Zarządcą dróg gminnych zgodnie z art. 19 ust. 2 pkt 4 ustawy o drogach publicznych jest wójt (burmistrz, prezydent miasta).

Zgodnie z wyjaśnieniem Wicestarosty z 27 czerwca 2014 roku: *organ domniemywał, że osoba, która dokonuje opiniowania ze strony zarządcy drogi posiada upoważnienie do dokonywania takich czynności, przepis § 5 nie wskazuje konieczności przedstawiania pełnomocnictw jako elementu projektu organizacji ruchu.*

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

Do przeglądu wytypowano **26 dróg/odcinków dróg**, głównie w miejscach niebezpiecznych (okolice szkół, przejazdy kolejowe). Dla żadnego z wytypowanych przypadków Starostwo nie posiadało projektu organizacji ruchu, stąd brak możliwości stwierdzenia czy znaki drogowe ustawiono zgodnie z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu.

Opis stwierdzonego sposobu oznakowania zamieszczono w protokole oględzin, stanowiącym załącznik nr 4 do projektu wystąpienia pokontrolnego z 26 sierpnia 2014 roku.

Realizację obowiązków przez organ zarządzający ruchem w tym zakresie ocenia się negatywnie.

Nieprawidłowości stwierdzone podczas oględzin wytypowanych dróg/odcinków dróg w ciągu dróg powiatowych i gminnych są następujące:

1. Droga gminna ul. Słoneczna w m. Oborniki.

1) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:

- a) znak D-6 (od strony ul. Armii Poznań) ustawiony w odległości mniejszej niż 0,5 m od krawędzi jezdni. Zgodnie z pkt 1.5.3. lit. b załącznika nr 1.1 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-6 (od strony ul. Armii Poznań) ustawiony w odległości większej niż 0,5 m od wyznaczonego przejścia. Zgodnie z pkt 5.2.6.1. załącznika nr 1.4 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) znak A-7 (od strony ul. Armii Poznań) ustawiony w odległości mniejszej niż 0,5 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,*
- d) odległość pomiędzy znakiem D-6 a znakiem A-7 (od strony ul. Armii Poznań) mniejsza niż 10 m. Zgodnie z pkt 1.5.2. załącznika nr 1.1 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) znak A-7 (od strony ul. Objezierskiej) zasłonięty przez drzewo.

2. Okolice szkoły w Objezierzu.

1) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:

- a) znak D-6 (przy szkole) ustawiony w odległości mniejszej niż 0,5 m od krawędzi jezdni. Zgodnie z pkt 1.5.3. lit. b załącznika nr 1.1 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 E-4 ustawiony w odległości mniejszej niż 0,5 m od krawędzi jezdni. Zgodnie z pkt 1.5.3. lit. b załącznika nr 1.1 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) odległość pomiędzy znakiem B-33 a znakiem D-6 mniejsza niż 10 m. Zgodnie z pkt 1.5.2. załącznika nr 1.1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Następny znak powinien być umieszczany za poprzednim w odległości co najmniej: 50 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 90 km/h; 20 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 60 km/h; 10 m na pozostałych drogach,*
- d) przejście dla pieszych na drodze powiatowej kończy się na jezdni drogi gminnej. Zgodnie z pkt 7.8. załącznika nr 2.7 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Przejście dla pieszych w rejonie skrzyżowania zaleca się lokalizować w odległości nie mniejszej niż 5 m od krawędzi jezdni poprzecznej.*

2) W zakresie czytelności i widoczności stwierdzono:

- a) znak D-6 na przejściu stary i wyblakły. Zgodnie z §2 ust. 3 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków - *Znaki drogowe poziome niespełniające warunków określonych niniejszym rozporządzeniem, umieszczone na drogach przed dniem jego wejścia w życie, zostaną zastąpione znakami drogowymi poziomymi spełniającymi warunki niniejszego rozporządzenia w terminie do dnia 31 grudnia 2008 r.*

3. Przejazd kolejowy w m. Wargowo II.

1) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:

- a) znak A-9 pochylony. Zgodnie z pkt 1.5.2. załącznika nr 1.1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znaki umieszcza się na konstrukcji wsporczej wykonanej z materiałów trwałych,*
- b) znaki G-1a i G-1b umocowane na wysokości niższej niż 0,5 m. Zgodnie z pkt 1.5.3. załącznika nr 1.1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znak G-1 umieszcza się na wysokości min. 1 m na ulicach; min. 0,5 m na pozostałych drogach,*
- c) po prawej stronie przejazdu brak znaku G-1c, słupki od znaku ustawiony w odległości ok. 6 m od przejazdu; znak G-1b ustawiony 55 m od słupka znaku G-1c, znak G-1a ustawiony w odległości 46 m od znaku G-1b. Zgodnie z pkt 2.2.10. załącznika nr 1.2 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *słupki wskaźnikowe G-1 stosuje się w następujący sposób: znak G-1a pod tarczą znaku ostrzegawczego A-9; znak G-1b w 2/3 odległości znaku ostrzegawczego A-9 od przejazdu; znak G-1 c w 1/3 odległości znaku ostrzegawczego A-9 od przejazdu,*
- d) znaki G-1a i znak A-9 za przejazdem (strona lewa) na pochylonym słupku. Zgodnie z pkt 1.5.2. załącznika nr 1.1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znaki umieszcza się na konstrukcji wsporczej wykonanej z materiałów trwałych,*

- e) po lewej stronie przejazdu znak G-1c, ustawiony w odległości ok. 7 m od przejazdu; znak G-1b ustawiony 50 m od słupka znaku G-1c, znak G-1a ustawiony w odległości 38 m od znaku G-1b. Zgodnie z pkt 2.2.10. załącznika nr 1.2 do rozporządzenia
w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *słupki wskaźnikowe G-1 stosuje się w następujący sposób: znak G-1a pod tarczą znaku ostrzegawczego A-9; znak G-1 b w 2/3 odległości znaku ostrzegawczego A-9 od przejazdu; znak G-1 c w 1/3 odległości znaku ostrzegawczego A-9 od przejazdu,*
 - f) znaki G-1b i G-1c po lewej stronie umocowane na wysokości niższej niż 0,5 m. Zgodnie z pkt 1.5.3. załącznika nr 1.1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znak G-1 umieszcza się na wysokości min. 1 m na ulicach; min. 0,5 m na pozostałych drogach.*
- 2) W zakresie czytelności i widoczności stwierdzono:
- a) znak G-1a obrócony, zniszczony.

4. Okolice szkoły w m. Maniero.

- 1) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:
- a) znak D-6 przed wyjściem ze szkoły umocowany na wysokości poniżej 2,2 m. Zgodnie z pkt 1.5.3. załącznika nr 1.1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,0 m na terenie zabudowanym i 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach,*
 - b) znak D-6 po drugiej stronie przejścia ze szkoły umocowany na wysokości poniżej 2,2 m. Zgodnie z pkt 1.5.3. załącznika nr 1.1 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-6 za skrzyżowaniem ustawiony w odległości mniejszej niż 0,5 m od krawędzi jezdni. Zgodnie z pkt 1.5.3. lit. b załącznika nr 1.1 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-33 ustawiony na wysokości poniżej 2,0 m. Zgodnie z pkt 1.5.3. załącznika nr 1.1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,0 m na terenie zabudowanym i 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach.*
- 2) W zakresie czytelności i widoczności stwierdzono:
- a) znak D-6 przed wyjściem ze szkoły stary i wyblakły oraz pordzewiały,
 - b) znak D-6 pod drugiej stronie przejścia ze szkoły stary i wyblakły oraz pordzewiały,
 - c) znak A-17 zasłonięty przez drzewo.

5. Droga gminna ul. Ogrodowa w m. Oborniki.

- 1) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:
- a) znak A-7 z tabliczką T-6a ustawiony w odległości mniejszej niż 0,5 m od krawędzi jezdni. Zgodnie z pkt 1.5.3. lit. b załącznika nr 1.1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znaki na ulicach umieszcza się w odległości od 0,50 – 2,00 m od krawędzi jezdni,*
 - b) znak A-7 z tabliczką T-6a umocowany na wysokości poniżej 2,0 m. Zgodnie z pkt 1.5.3. załącznika nr 1.1 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) tablica pod znakiem D-44 umieszczona na wysokości poniżej 2,2 m. Zgodnie z pkt 1.5.3. załącznika nr 1.1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,0 m na terenie zabudowanym i 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach,*
 - d) znak D-18 z tabliczką T-30i umieszczony na wysokości poniżej 2,2 m. Zgodnie z pkt 1.5.3. załącznika nr 1.1 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 B-36, umieszczony po lewej stronie jezdni, na wysokości poniżej 2,2 m. Zgodnie z pkt 1.5.3. załącznika nr 1.1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,0 m na terenie zabudowanym i 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach.*
- 2) W zakresie czytelności i widoczności stwierdzono:
- a) znak B-33 wyblakły, barwy znaku nie zachowane.

6. Ul. Piłsudskiego, okolice gimnazjum Nr 3 w m. Oborniki.

- 1) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:
- a) znak D-45 umieszczony w odległości mniejszej niż 0,5 m od krawędzi jezdni. Zgodnie z pkt 1.5.3. lit. b załącznika nr 1.1 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-6 z tabliczką T-27 umieszczony na wysokości poniżej 2,2 m. Zgodnie z pkt 1.5.3. załącznika nr 1.1 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-6 z tabliczką T-27 ustawiony w odległości większej niż 0,5 m od wyznaczonego przejścia. Zgodnie z pkt 5.2.6.1. załącznika nr 1.4 do rozporządzenia w sprawie szczególnych warunków dla znaków – *znak D-6, D-6a, D-6b umieszcza się w odległości do 0,50 m od krawędzi przejścia lub przejazdu od strony nadjeżdżających pojazdów,*
 - d) znak D-6 z tabliczką T-27 (przeciwna strona ul. Piłsudskiego, przy skrzyżowaniu z ul. Szkolną) umieszczony na wysokości poniżej 2,2 m. Zgodnie z pkt 1.5.3. załącznika nr 1.1 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 B-33 i znak D-3 umieszczone na wysokości poniżej 2,2 m. Zgodnie z pkt 1.5.3. załącznika nr 1.1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,0 m na terenie zabudowanym i 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach.*
- 2) W zakresie czytelności i widoczności stwierdzono:
- a) znak D-6 z tabliczką T-27 stary, oblepiony,
 - b) znak C-5 i znak A-7 zasłonięte przez drzewa.

7. Okolice szkoły na ul. Szkolnej w m. Oborniki.

- 1) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:
- a) znak D-6 z tabliczką T-27 jest pochylony. Zgodnie z pkt 1.5.2. załącznika nr 1.1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znaki umieszcza się na konstrukcji wsporczej wykonanej z materiałów trwałych,*

- b) znak D-40 pochylony. Zgodnie z pkt 1.5.2. załącznika nr 1.1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znaki umieszcza się na konstrukcji wsporczej wykonanej z materiałów trwałych.*
- 2) W zakresie czytelności i widoczności stwierdzono:
 - a) znak D-40 niewidoczny dla wjeżdżających z kierunku od ul. Piłsudskiego.

8. Okolice szkoły przy ul. Szymańskiego w m. Oborniki.

- 1) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:
 - a) znak D-6 z tabliczką T-27 umieszczony w odległości mniejszej niż 0,5 m od krawędzi jezdni. Zgodnie z pkt 1.5.3. lit. b załącznika nr 1.1 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-3 umieszczone na wysokości poniżej 2,2 m. Zgodnie z pkt 1.5.3. załącznika nr 1.1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,0 m na terenie zabudowanym i 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach.*
- 2) W zakresie czytelności i widoczności stwierdzono:
 - a) znak A-17 stary, zniszczony i wyblakły. Zgodnie z §2 ust. 3 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków - *Znaki drogowe poziome niespełniające warunków określonych niniejszym rozporządzeniem, umieszczone na drogach przed dniem jego wejścia w życie, zostaną zastąpione znakami drogowymi poziomymi spełniającymi warunki niniejszego rozporządzenia w terminie do dnia 31 grudnia 2008 r.,*
 - b) znak C-1 i znak B-20 przy drodze wewnętrznej (wyjazd na ul. Szymańskiego), znaki obrócone i niewidoczne dla pojazdów wyjeżdżających.

9. Droga gminna ul. Kruszki w m. Oborniki.

- 1) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:
 - a) brak oznakowania progu na wjeździe od ul. Droga Leśna. Zgodnie z pkt 8.1. załącznika nr 4.8 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Próg zwalniający powinien poprzedzać znak A-11a,*
 - b) znak B-33 z tabliczką „Nie dotyczy podczas za i wyładunku” umieszczone na wysokości poniżej 2,0 m. Zgodnie z pkt 1.5.3. załącznika nr 1.1 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) brak oznakowania przejścia dla pieszych. 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. Powierzchnię przejścia stanowi część drogi wyznaczona znakiem poziomym P-10,*
 - d) znak A-11a dwustronny umieszczony po jednej stronie drogi, na wysokości progu. Zgodnie z pkt 1.5.1. załącznika nr 1.1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się po prawej stronie drogi.*
- 2) W zakresie czytelności i widoczności stwierdzono: znak D-1 oklejony i stary.

10. Okolice szkoły przy ul. Obrzyckiej (ul. Miękus) w m. Oborniki.

- 1) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:
 - a) znak D-6 po lewej stronie drogi na drodze dwukierunkowej – brak znaku po stronie prawej. Zgodnie z pkt 1.5.1. załącznika nr 1.1. do rozporządzenia w sprawie

szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się po prawej stronie drogi,*

- b) brak znaków D-6 na przejściu pomiędzy halą sportową a parkingiem. 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. Powierzchnie przejścia stanowi część drogi wyznaczona znakiem poziomym P-10,*
 - c) znak D-18 z tabliczką T-30a *samochody parkują na chodniku zostawiając ok. 90 cm dla ruchu pieszych.* Zgodnie z art. 47 ust. 1 pkt 2 ustawy PoRD – *Dopuszcza się zatrzymanie lub postój na chodniku kołami jednego boku lub przedniej osi pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 2,5 t, pod warunkiem, że szerokość chodnika pozostawionego dla pieszych jest taka, że nie utrudni im ruchu i jest nie mniejsza niż 1,5 m,*
 - d) znak D-6 z tabliczką T-27 umieszczony w odległości mniejszej niż 0,5 m od krawędzi jezdni. Zgodnie z pkt 1.5.3. lit. b załącznika nr 1.1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znaki na ulicach umieszcza się w odległości od 0,50 – 2,00 m od krawędzi jezdni,*
 - e) znak D-6 z tabliczką T-27 ustawiony w odległości większej niż 0,5 m od wyznaczonego przejścia. Zgodnie z pkt 5.2.6.1 załącznika nr 1.4 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znak D-6, D-6a, D-6b umieszcza się w odległości do 0,50 m od krawędzi przejścia lub przejazdu od strony nadjeżdżających pojazdów,*
 - f) przejście dla pieszych na wysokości głównego wejścia ze szkoły bez oznakowania od strony szkoły (znak 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. Powierzchnie przejścia stanowi część drogi wyznaczona znakiem poziomym P-10,*
 - g) przejścia dla pieszych przy szkole wyznaczone na garbach – brak oznakowania garbów. Zgodnie z pkt 8.1 załącznika nr 4.8 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Próg zwalniający powinien poprzedzać znak A-11a,*
 - h) znak D-1 umieszczony w odległości mniejszej niż 0,5 m od krawędzi jezdni. Zgodnie z pkt 1.5.3. lit. b załącznika nr 1.1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znaki na ulicach umieszcza się w odległości od 0,50 – 2,00 m od krawędzi jezdni,*
 - i) odległość między znakami D-6 a D-1 mniejsza niż 10 m. Zgodnie z pkt 1.5.2. załącznika nr 1.1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Następny znak powinien być umieszczany za poprzednim w odległości co najmniej: 50 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 90 km/h; 20 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 60 km/h; 10 m na pozostałych drogach,*
 - j) przejście dla pieszych na wysokości parkingu prowadzi na słup oświetleniowy i trawnik.
- 2) W zakresie czytelności i widoczności:
- a) nie stwierdzono nieprawidłowości.

11. Okolice szkoły w m. Kiszewo.

1) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:

- a) znak D-6 umieszczono w odległości większej niż 0,5 m od wyznaczonego przejścia. Zgodnie z pkt 5.2.6.1 załącznika nr 1.4 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-17 umieszczony w odległości mniejszej niż 0,5 m od krawędzi jezdni. Zgodnie z pkt 1.5.3 lit. b załącznika nr 1.1 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 A-17 umieszczony na wysokości poniżej 2,0 m. Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1.1 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) przejście dla pieszych wyznaczono w połowie długości zatoki przystanku autobusowego.
- 2) W zakresie czytelności i widoczności stwierdzono:
- a) znak A-17 stary, zniszczony.

12. Droga gminna ul. Jagiellońska w m. Oborniki.

- 1) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:
- a) brak oznakowania przejścia dla pieszych (oznakowanie pionowe) przy wjeździe na ulicę od strony ul. Piłsudskiego. 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. Powierzchnie przejścia stanowi część drogi wyznaczona znakiem poziomym P-10,*
 - b) znaki poziome P-20 bez wskazania użytkownika. Zgodnie z pkt 5.2.6 załącznika nr 2.5 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Wewnątrz znaku P-20 umieszcza się napis określający użytkownika,*
 - c) znak A-7 umieszczony w odległości mniejszej niż 0,5 m od krawędzi jezdni. Zgodnie z pkt 1.5.3. lit. b załącznika nr 1.1 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 umieszczony na wysokości poniżej 2,0 m. Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1.1 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 pochylony. Zgodnie z pkt 1.5.2 załącznika nr 1.1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znaki umieszcza się na konstrukcji wsporczej wykonanej z materiałów trwałych,*
 - f) znak D-6 umieszczony w odległości większej niż 0,5 m od wyznaczonego przejścia. Zgodnie z pkt 5.2.6.1 załącznika nr 1.4 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,*
 - g) znak D-6 po przeciwległej stronie ulicy (przy skrzyżowaniu z ul. Stefanowicza) umieszczony w odległości większej niż 0,5 m od wyznaczonego przejścia. Zgodnie z pkt 5.2.6.1 załącznika nr 1.4 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 D-6 po przeciwległej stronie ulicy (przy skrzyżowaniu z ul. Stefanowicza) umieszczony na wysokości poniżej 2,2 m. Zgodnie z pkt 1.5.3. załącznika nr 1.1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki*

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

2) W zakresie czytelności i widoczności stwierdzono:

- a) znak A-7 stary, obklejony.

13. Droga powiatowa, okolice szkoły w m. Rożnowo.

1) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:

- a) znak B-33 umieszczony na wysokości poniżej 2,2 m. Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1.1 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 A-17 umieszczony na wysokości poniżej 2,2 m. Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1.1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,0 m na terenie zabudowanym i 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach,*
- c) znaki D-6 po obu stronach przejścia umieszczony na wysokości poniżej 2,2 m. Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1.1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,0 m na terenie zabudowanym i 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach.*

2) W zakresie czytelności i widoczności stwierdzono:

- a) znak B-33 stary, zarysowany,
- b) znak A-17 stary, wygięty, wyblakły,
- c) znak A-17 po drugiej stronie drogi - stary, wyblakły.

14. Droga powiatowa 2038P - okolice przejazdu kolejowego pomiędzy drogą krajową nr 11a w m. Parkowo.

1) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:

- a) znaki A-10 i G-1c umieszczono zbyt nisko. Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1.1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,0 m.*

2) W zakresie czytelności i widoczności stwierdzono:

- a) oznakowanie poziome (STOP) przed przejazdem z obu stron wytarte i słabo widoczne.

15. Droga powiatowa, okolice szkoły w m. Parkowo.

1) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:

- a) przejście dla pieszych przed szkołą zostało przesunięte, znak D-6 z tabliczką T-27 pozostawiono przy starym przejściu. Zgodnie z pkt 5.2.6.1 załącznika nr 1.4 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znak D-6, D-6a, D-6b umieszcza się w odległości do 0,50 m od krawędzi przejścia lub przejazdu od strony nadjeżdżających pojazdów,*
- b) znak D-6 po drugiej stronie umieszczony na złamanym słupku zamocowanym na drutach do płotu. Zgodnie z pkt 1.5.2 załącznika nr 1.1. do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znaki umieszcza się na konstrukcji wsporczej wykonanej z materiałów trwałych,*
- c) znak A-7 umieszczony na wysokości poniżej 2,0 m. Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1.1 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 B-36 z tabliczką „Nie dotyczy autobusów” umieszczony na wysokości poniżej 2,0 m. Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1.1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,0 m na terenie zabudowanym i 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach.*

2) W zakresie czytelności i widoczności stwierdzono:

- a) znak D-6 z tabliczką T-27 stary, nieczytelny,
- b) znak A-7 stary,
- c) znak A-17 stary, wyblakły,
- d) znak B-36 stary i wyblakły. Zgodnie z §2 ust. 3 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków - *Znaki drogowe poziome niespełniające warunków określonych niniejszym rozporządzeniem, umieszczone na drogach przed dniem jego wejścia w życie, zostaną zastąpione znakami drogowymi poziomymi spełniającymi warunki niniejszego rozporządzenia w terminie do dnia 31 grudnia 2008 r.*

16. Okolice szkoły przy ul. Mała Poznańska w m. Rogoźno.

1) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:

- a) znak A-17 zamontowany na słupie energetycznym umieszczony w odległości mniejszej niż 0,5 m od krawędzi jezdni. Zgodnie z pkt 1.5.3 lit. b załącznika nr 1.1 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) brak znaków pionowych (A-11a i B-33) w związku z progiem. Zgodnie z pkt 8.1. załącznika nr 4.8 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Próg zwalniający powinien poprzedzać znak A-11a,*
- c) znak D-6 z tabliczką T-27 umieszczono w odległości większej niż 0,5 m od wyznaczonego przejścia. Zgodnie z pkt 5.2.6.1 załącznika nr 1.4 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znak D-6, D-6a, D-6b umieszcza się w odległości do 0,50 m od krawędzi przejścia lub przejazdu od strony nadjeżdżających pojazdów,*
- d) oznakowanie poziome progu poza progiem. Zgodnie z pkt 4.2.6. załącznika nr 2.4 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *oznakowanie umieszcza się na progu.*

2) W zakresie czytelności i widoczności stwierdzono:

- a) znak A-17 stary, wyblakły.

17. Okolice szkoły przy ul. Seminarialnej w m. Rogoźno.

1) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:

- a) brak oznakowania poziomego na progu zwalniającym. Zgodnie z pkt 8.1. załącznika nr 4.8 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *oznakowanie pionowe nie zwalnia od obowiązku odpowiedniego oznakowania poziomego każdego progu znajdującego się na danym terenie.*

2) W zakresie czytelności i widoczności stwierdzono:

- a) na jednym słupku umieszczono znaki D-6, A-11a i B-33, słupek na wysokości wyniesionego przejścia dla pieszych.

18. Okolice przedszkola przy ul. Krótkiej w m. Rogoźno.

1) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:

- a) brak oznakowania poziomego na progu zwalniającym. Zgodnie z pkt 8.1 załącznika nr 4.8 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla

- znaków – oznakowanie pionowe nie zwalnia od obowiązku odpowiedniego oznakowania poziomego każdego progu znajdującego się na danym terenie,
- b) brak oznakowania pionowego przejścia dla pieszych. 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. Powierzchnie przejścia stanowi część drogi wyznaczona znakiem poziomym P-10,*
 - c) znak D-6 (bez tabliczki T-27) umieszczono w odległości większej niż 0,5 m od wyznaczonego przejścia. Zgodnie z pkt 5.2.6.1 załącznika nr 1.4 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znak D-6, D-6a, D-6b umieszcza się w odległości do 0,50 m od krawędzi przejścia lub przejazdu od strony nadjeżdżających pojazdów,*
 - d) znak A-17 umieszczony w odległości mniejszej niż 0,5 m od krawędzi jezdni. Zgodnie z pkt 1.5.3 lit. b załącznika nr 1.1 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) przejście dla pieszych prowadzące na drzewo. Zgodnie z pkt 4.2.1 załącznika nr 2.4 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków: *w uzasadnionych przypadkach dopuszcza się wyznaczanie przejść ukośnie do osi jezdni, przy czym skos nie może być większy od 1:3.*
- 2) W zakresie czytelności i widoczności stwierdzono:
- a) znak D-6 (bez tabliczki T-27) niewidoczny, zasłonięty przez drzewa.

19. Droga gminna ul. Ogrodowa w m. Rogoźno.

- 1) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:
- a) brak oznakowania pionowego przejść dla pieszych. 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. Powierzchnie przejścia stanowi część drogi wyznaczona znakiem poziomym P-10,*
 - b) brak oznakowania pionowego przystanku autobusowego przy znaku poziomym P-17. Zgodnie z pkt 5.2.2 załącznika nr 2.5 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znak P-17 umieszcza się w taki sposób, aby jego koniec znajdował się w odległości 15 m za znakiem pionowym oznaczającym przystanek autobusowy,*
 - c) znak A-7 i B-21 umieszczone na wysokości poniżej 2,0 m. Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1.1 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) linie zatrzymania (P-17) poprzedza znak B-36. Zgodnie z § 28 ust. 2 rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych – *znak B-36 oznacza zakaz zatrzymywania pojazdu.*
- 2) W zakresie czytelności i widoczności stwierdzono:
- a) przejście dla pieszych wyznaczone pośrodku linii przystankowej (P-17),
 - b) znaki A-7 i B-21 stare i pordzewiałe, obrócone i zasłonięte drzewami.

20. Droga gminna ul. Gen T. Kutrzeby w m. Oborniki.

- 1) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:
- a) przejście dla pieszych przy skrzyżowaniu z ul. Andersa bez oznakowania pionowego. 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. Powierzchnie przejścia stanowi część drogi wyznaczona znakiem poziomym P-10,*

- b) przejście dla pieszych przy skrzyżowaniu z ul. Abrahama – brak znaku D-6 po stronie prawej. 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. Powierzchnie przejścia stanowi część drogi wyznaczona znakiem poziomym P-10,*
 - c) przejście dla pieszych przy skrzyżowaniu z ul. Bołtucia – znak D-6 po prawej stronie umieszczono w odległości większej niż 0,5 m od wyznaczonego przejścia. Zgodnie z pkt 5.2.6.1 załącznika nr 1.4 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znak D-6, D-6a, D-6b umieszcza się w odległości do 0,50 m od krawędzi przejścia lub przejazdu od strony nadjeżdżających pojazdów,*
 - d) przejście dla pieszych przy skrzyżowaniu z ul. Maczka – znak D-6 umieszczono w odległości większej niż 0,5 m od wyznaczonego przejścia. Zgodnie z pkt 5.2.6.1 załącznika nr 1.4 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) przejście przy ul. Berlinga – znak D-6 po prawej stronie umieszczony na wysokości poniżej 2,2 m. Zgodnie z pkt 1.5.3. załącznika nr 1.1 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) przejście dla pieszych przy skrzyżowaniu z ul. Abrahama - znak D-6 po lewej znak obrócony o 180°,
 - b) przejście dla pieszych przy skrzyżowaniu z ul. Bołtucia - znak D-6 po lewej stronie obrócony o 180°,
 - c) przejście dla pieszych przy skrzyżowaniu z ul. Maczka – znak D-6 po prawej stronie obrócony o 180°.

21. Okolice szkoły w m. Lipa.

- 1) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:
- a) znak B-33 po prawej stronie drogi umieszczony na wysokości poniżej 2,0 m. Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1.1 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 B-34 po lewej stronie drogi umieszczony na wysokości poniżej 2,2 m. Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1.1 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 A-17 po prawej stronie drogi umieszczony na wysokości poniżej 2,0 m. Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1.1 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 tabliczek T-27 przy znakach D-6. Zgodnie z pkt 5.2.6.1 załącznika nr 1.5 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Dla oznaczenia miejsca przejść szczególnie uczęszczanych przez dzieci pod znakiem D-6 umieszcza się tabliczkę T- 27,*

- e) znak D-6 po lewej stronie drogi umieszczony na wysokości poniżej 2,0 m. Zgodnie z pkt 1.5.3. załącznika nr 1.1 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) znak B-34 po prawej stronie drogi umieszczony na wysokości poniżej 2,0 m. Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1.1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,0 m na terenie zabudowanym i 2,2 m w przypadku umieszczania znaków na chodnikach.*
- 2) W zakresie czytelności i widoczności stwierdzono:
- a) znak D-6 po lewej stronie drogi opisany.

22. Okolice szkoły przy ul. Szkolnej w m. Ryczywół.

- 1) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:
- a) brak tabliczek T-27 przy znakach D-6 po lewej stronie na ul. Szkolnej. Zgodnie z pkt 5.2.6.1 załącznika nr 1.5 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Dla oznaczenia miejsca przejść szczególnie uczęszczanych przez dzieci pod znakiem D-6 umieszcza się tabliczkę T- 27,*
 - b) znak D-6 ze znakiem B-36 po lewej stronie ul. Szkolnej umieszczone na wysokości poniżej 2,0 m. Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1.1 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) brak znaku D-6 po prawej stronie przejścia na ul. Szkolnej. 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. Powierzchnię przejścia stanowi część drogi wyznaczona znakiem poziomym P-10,*
 - d) brak tabliczek T-27 przy znakach D-6 na przejściu dla pieszych przez drogę powiatową, na dojeździe z pobliskiego osiedla do szkoły. Zgodnie z pkt 5.2.6.1 załącznika nr 1.5 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Dla oznaczenia miejsca przejść szczególnie uczęszczanych przez dzieci pod znakiem D-6 umieszcza się tabliczkę T- 27,*
 - e) znak D-6 na przejściu przez drogę powiatową od strony osiedla umieszczony na wysokości poniżej 2,2 m. Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1.1 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) znak D-6 na przejściu przez drogę powiatową od strony osiedla umieszczony w odległości mniejszej niż 0,5 m od krawędzi jezdni. Zgodnie z pkt 1.5.3 lit. b załącznika nr 1.1 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:
- a) nie stwierdzono nieprawidłowości.

23. Droga gminna ul. Słowackiego w m. Ryczywół.

- 1) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:
- a) oba znaki A-7 na skrzyżowaniu z ul. Świerczewskiego umieszczone na wysokości poniżej 2,2 m. Zgodnie z pkt 1.5.3. załącznika nr 1.1 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 A-7 na skrzyżowaniu z ul. Kościuszki umieszczony w odległości mniejszej niż 0,5 m od krawędzi jezdni. Zgodnie z pkt 1.5.3 lit. b załącznika nr 1.1 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) znak A-7 na skrzyżowaniu z ul. Kościuszki stary,
 - b) oba znaki A-7 na skrzyżowaniu z ul. Świerczewskiego stare, pordzewiałe. Zgodnie z § 2 ust. 3 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki drogowe poziome niespełniające warunków określonych niniejszym rozporządzeniem, umieszczone na drogach przed dniem jego wejścia w życie, zostaną zastąpione znakami drogowymi poziomymi spełniającymi warunki niniejszego rozporządzenia w terminie do dnia 31 grudnia 2008 r.*

24. Droga gminna Osiedle 40-lecia PRL w m. Ryczywół:

- 1) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:
- a) znak D-6 na skrzyżowaniu z ul. Szkolną umieszczony w odległości mniejszej niż 0,5 m od krawędzi jezdni. Zgodnie z pkt 1.5.3. lit. b załącznika nr 1.1 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) znak D-6 na skrzyżowaniu z ul. Szkolną obrócony,
 - b) znaki A-7 stare i pordzewiałe. Zgodnie z §2 ust. 3 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki drogowe poziome niespełniające warunków określonych niniejszym rozporządzeniem, umieszczone na drogach przed dniem jego wejścia w życie, zostaną zastąpione znakami drogowymi poziomymi spełniającymi warunki niniejszego rozporządzenia w terminie do dnia 31 grudnia 2008 r.*

25. Droga powiatowa 2025P okolice przejazdu kolejowego na odcinku Ninino – Wiardunki:

- 1) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:
- a) znak A-10 umieszczony na wysokości poniżej 2 m. Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1.1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,0 m,*
 - b) znak B-20 umieszczony na wysokości poniżej 2m. Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1.1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,0 m,*
 - c) znak E-17a umieszczony na wysokości poniżej 2 m. Zgodnie z pkt 1.5.3 załącznika nr 1.1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,0 m,*
 - d) znak A-10 po drugiej stronie przejazdu umieszczony na wysokości poniżej 2 m. Zgodnie z pkt 1.5.3. załącznika nr 1.1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *Znaki umieszcza się na wysokości min. 2,0 m.*
- 2) W zakresie czytelności i widoczności stwierdzono:
- a) znak G-1c zniszczony, znak G-1b pogięty,
 - b) znaki A-10 stare. Zgodnie z §2 ust. 3 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków - *Znaki drogowe poziome niespełniające warunków określonych niniejszym rozporządzeniem, umieszczone na drogach przed dniem jego*

wejścia w życie, zostaną zastąpione znakami drogowymi poziomymi spełniającymi warunki niniejszego rozporządzenia w terminie do dnia 31 grudnia 2008 r.

26. Droga powiatowa 2026P okolice przejazdu kolejowego w m. Kaziopole.

1) W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:

- a) znak G-1b pordzewiały, z poluzowanym mocowaniem. Zgodnie z pkt 1.5.2 załącznika nr 1.1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków dla znaków – *znaki umieszcza się na konstrukcji wsporczej wykonanej z materiałów trwałych.*

2) W zakresie czytelności i widoczności: nie stwierdzono nieprawidłowości.

Stwierdzone w wyniku czynności kontrolnych nieprawidłowości i uchybienia znajdują potwierdzenie w dowodach zebranych podczas kontroli, wymienionych w poniższej tabeli.

Tabela 1. Wykaz zebranych dowodów:

Dowód Nr	Nazwa dokumentu	Liczba stron
1.	Ewidencja projektów organizacji ruchu 2013 rok. KR. 7120	10
2.	Ewidencja projektów organizacji ruchu 2014 rok: KR.7120	7
3.	Akta sprawy: KR.033.5.2013	1
4.	Akta sprawy: KR.033.62.2013	1
5.	Akta sprawy: KR.033.92.2013	17
6.	Akta sprawy: KR.033.105.2013	23
7.	Akta sprawy: KR.033.128.2013	19
8.	Akta sprawy: KR.033.141.2013	3
9.	Akta sprawy: KR.033.178.2013	17
10.	Akta sprawy: KR.033.212.2013	9
11.	Akta sprawy: KR.033.238.2013	14
12.	Akta sprawy: KR.033.280.2013	21
13.	Akta sprawy: KR.7121.1.2014	9
14.	Akta sprawy: KR.7121.7.2014	7
15.	Akta sprawy: KR.7121.38.2014	13
16.	Akta sprawy: KR.7121.33.2014	7
17.	Akta sprawy: KR.7121.41.2014	19
18.	Akta sprawy: KR.7121.45.2014	11
19.	Uchwała Nr XVIII/110/08 Rady Powiatu Obornickiego z dnia 26 lutego 2008 r. w sprawie: <i>uchwalenia Regulaminu Organizacyjnego Starostwa</i>	25
20.	Uchwała Nr XXXVIII/206/09 Rady Powiatu Obornickiego z dnia 31 sierpnia 2009 r. w sprawie: <i>zmiany uchwały Nr XVIII/110/08 Rady Powiatu Obornickiego z dnia 26 lutego 2008 r. w sprawie uchwalenia Regulaminu Organizacyjnego Starostwa</i>	4
21.	Uchwała Nr XIII/89/11 Rady Powiatu Obornickiego z dnia 29 listopada 2009 r. w sprawie: <i>zmiany uchwały Nr XVIII/110/08 Rady Powiatu Obornickiego z dnia 26 lutego 2008 r. w sprawie uchwalenia Regulaminu Organizacyjnego Starostwa</i>	5
22.	Zarządzenie Nr 4.2011 Starosty Obornickiego z dnia 29 marca 2011 roku w sprawie: <i>powierzenia nadzoru i określenia odpowiedzialności Pana wicestarosty Andrzeja Okpisza za niektóre Wydziały Starostwa oraz jednostki organizacyjne Powiatu, a także upoważnienia do załatwiania spraw oraz wydawania decyzji administracyjnych</i>	2

Przekazując powyższe ustalenia zobowiązuję Pana Starostę do podjęcia działań, które wyeliminują stwierdzone w trakcie kontroli nieprawidłowości i uchybienia, a także zapobiegą ich powstawaniu w przyszłości.

W szczególności zobowiązuje Pana do:

1. uzupełnienia Regulaminu Organizacyjnego Starostwa Powiatu Obornickiego o zadania z zakresu zarządzania ruchem, wykonywane przez Wydział Komunikacji i Rozwoju,
2. zmiany lub doprecyzowania upoważnienia wydanego przez organ zarządzający ruchem, na podstawie którego wskazana zostanie osoba do zatwierdzenia organizacji ruchu w imieniu Starosty Obornickiego,
3. dokładnego weryfikowania złożonych projektów i podmiotów przedstawiających projekty do zatwierdzenia,
4. zatwierdzania wyłącznie tych projektów organizacji ruchu, które zawierają wszystkie elementy wymagane przez rozporządzenie w sprawie zarządzania ruchem,
5. prowadzenia ewidencji projektów zatwierdzonych organizacji ruchu zgodnie z wymogami określonymi w rozporządzeniu w sprawie zarządzania ruchem,
6. wskazywania terminu, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu i informowania o tym wnioskodawcy,
7. egzekwowania obowiązku zawiadomienia przez jednostkę wprowadzającą organizację ruchu o terminie wprowadzenia tej organizacji, co najmniej 7 dni przed datą wprowadzenia organizacji ruchu; w przypadku braku takiego zawiadomienia informowania zarządcy drogi o utracie ważności zatwierdzonego projektu,
8. przeprowadzania w terminie do 14 dni od dnia wprowadzenia stałej organizacji ruchu, obowiązkowej kontroli wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu zatwierdzonej organizacji ruchu,
9. przeprowadzania raz na 6 miesięcy, obowiązkowej okresowej kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczonych na drogach podległych Staroście Obornickiemu,
10. terminowego przechowywania stałych i czasowych organizacji ruchu,
11. zwrócenia się do zarządców dróg o usunięcie nieprawidłowości funkcjonowania znaków poziomych i pionowych stwierdzonych w trakcie kontroli na wybranych drogach lub odcinkach dróg.

Jednocześnie proszę o powiadomienie mnie, w terminie 30 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykonania powyższych zaleceń, a także o podjętych działaniach mających na celu wyeliminowanie w przyszłości stwierdzonych podczas kontroli nieprawidłowości i uchybień.

Zgodnie z §16 ust. 11 zarządzenia Nr 51/12 Wojewody Wielkopolskiego z dnia 27 stycznia 2012 r. w sprawie trybu i sposobu kontroli prowadzonej przez wojewodę, dla kontroli których tryb i sposób ich prowadzenia nie został określony w odrębnych przepisach, od wystąpienia pokontrolnego nie przysługują środki odwoławcze.

WOJEWODA WIELKOPOLSKI

Piotr Florek

mgr Elżbieta Wajssenhoff
ST. INSPEKTOR WOJEWÓDZKI

23 września 2014 roku

Kierownik Główny

Danuta Wiatr

z-ca Dyrektora Wydziału
Infrastruktury i Rolnictwa

Aldo Jędraszewski-Piotrowski

23.09.14