



WOJEWODA DOLNOŚLĄSKI
Aleksander Marek Skorupa

Wrocław, dnia 04 października 2013 r.

IF.IT.431.13.2013.KK

Pan
Rafał Jurkowlaniec
Marszałek Województwa Dolnośląskiego

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

W dniach 31 lipca i 1 sierpnia 2013 r. (czynności kontrolne w siedzibie kontrolowanego) oraz od 5 do 8 sierpnia 2013 r. (czynności kontrolne poza siedzibą kontrolowanego – oględziny w terenie) na podstawie:

- 1) art. 10 ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r., poz. 1137 z późn. zm.);
- 2) przepisów ustawy z dnia 15 lipca 2011 r. o kontroli w administracji rządowej (Dz. U. Nr 185, poz. 1092);
- 3) przepisów rozporządzenia 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);
- 4) przepisów Zarządzenia Nr 40 Wojewody Dolnośląskiego z dnia 25 lutego 2013 r. w sprawie kontroli realizowanych przez Wojewodę Dolnośląskiego,

zespół kontrolny z Wydziału Infrastruktury Dolnośląskiego Urzędu Wojewódzkiego we Wrocławiu, w składzie:

- 1) Dariusz Kozłowski – Zastępca Kierownika Oddziału Infrastruktury Technicznej;
- 2) Kamil Kasina – starszy specjalista w Oddziale Infrastruktury Technicznej,

przeprowadził kontrolę problemową w trybie zwykłym w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Dolnośląskiego, Wybrzeże Juliusza Słowackiego 12-14, 50-411 Wrocław, w zakresie zarządzania ruchem na drogach wojewódzkich.

Kontrolę przeprowadzono zgodnie z zatwierdzonym w dniu 28 czerwca 2013 r. przez Wojewodę Dolnośląskiego planem kontroli zewnętrznych na II półrocze 2013 r. Kontrolą objęto okres od dnia 3 stycznia 2011 r. do dnia kontroli.

Według załącznika do obwieszczenia Prezesa rady Ministrów z dnia 29 czerwca 2010 r. w sprawie wykazu gmin i powiatów wchodzących w skład województw (M. P. Nr 48, poz. 654), województwo dolnośląskie obejmuje powiaty: bolesławiecki, dzierzoniowski, głogowski, górowski, jaworski, jeleniogórski, kamiennogórski, kłodzki, legnicki, lubański, lubiński, lwówecki, milicki, oleśnicki, oławski, polkowicki, strzeliński, średzki, świdnicki, trzebnicki, wałbrzyski, wołowski, wrocławski, ząbkowicki, zgorzelecki i złotoryjski.

Łączna długość dróg wojewódzkich na terenie województwa dolnośląskiego (według stanu na dzień 31 grudnia 2012 r.) wynosi 2310,69 km.

Kierownikiem jednostki kontrolowanej w okresie objętym kontrolą był Pan Rafał Jurkowlanec – Marszałek Województwa Dolnośląskiego, wybrany Uchwałą Nr I/5/10 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 1 grudnia 2010 r. w sprawie wyboru Marszałka Województwa Dolnośląskiego.

Dowód: akta kontroli, str. 66.

Zgodnie z załącznikiem do Uchwały Nr 3625/IV/13 Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 28 lutego 2013 r. w sprawie uchwalenia Regulaminu Organizacyjnego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego we Wrocławiu, sprawy z zakresu zarządzania ruchem należą do Wydziału Transportu w Departamencie Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego.

Dowód: akta kontroli, str. 68-236.

Zgodnie z § 25 ust. 3 Regulaminu Organizacyjnego zadania realizowane przez Departament Infrastruktury (w którego strukturze organizacyjnej funkcjonuje Wydział Transportu) Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego we Wrocławiu bezpośrednio nadzoruje właściwy Członek Zarządu (Pan Jerzy Łuźniak).

Osobami odpowiedzialnymi za wykonywanie zadań w zakresie kontrolowanego zagadnienia są: Pan Jerzy Łuźniak – Członek Zarządu Województwa Dolnośląskiego, Pan Wojciech Świnder – Dyrektor Wydziału Transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego, Pan Paweł Bąk – Kierownik Działu Infrastruktury Transportowej i Zarządzania Ruchem w Wydziale Transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego, Pan Waldemar Łysiak – specjalista w Dziale Infrastruktury Transportowej i Zarządzania Ruchem w Wydziale Transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego, Pani Danuta Żulewska - inspektor w Dziale Infrastruktury Transportowej i Zarządzania Ruchem w Wydziale Transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego, Pan Łukasz Dudek - inspektor w Dziale Infrastruktury Transportowej i Zarządzania Ruchem w Wydziale Transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego, Pan Krzysztof Wolski - inspektor w Dziale Infrastruktury Transportowej i Zarządzania Ruchem w Wydziale Transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego

Dowód: akta kontroli, str. 30-64.

Ocena kontrolowanego zagadnienia:

Realizację obowiązków organu zarządzającego ruchem na drogach wojewódzkich ocenia się **negatywnie**.

Zakres kontroli obejmował:

- 1) prowadzenie ewidencji zatwierdzonych organizacji ruchu;
- 2) rozpatrywanie i zatwierdzanie projektów organizacji ruchu;
- 3) kontrola oznakowania.

Kontrolę przeprowadzono na dobranej próbie, obejmującej losowo wybrane 15 spraw wskazanych w ewidencji projektów organizacji ruchu o charakterze czasowym i 10 projektów organizacji ruchu o charakterze stałym (w tym 5 odnoszących się do wytypowanych do kontroli w terenie dróg/odcinków dróg/lokalizacji w ciągu tych dróg).

W toku kontroli dokonano również oględzin w terenie w zakresie umieszczenia i funkcjonowania na wybranych drogach/odcinkach dróg/lokalizacjach w ciągu tych dróg znaków pionowych, poziomych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu w zakresie:

- a) zgodności oznakowania dróg, odcinków dróg, lokalizacji w ciągu tych dróg z zatwierdzonymi projektami organizacji ruchu,
- b) stanu oznakowania poziomego i pionowego (czytelność i widoczność oznakowania),
- c) zgodności zastosowanego oznakowania poziomego i pionowego z obowiązującymi przepisami.

W odpowiedzi na pismo Wojewody Dolnośląskiego do Komendanta Wojewódzkiego Policji we Wrocławiu z dnia 4 czerwca 2013 r., IF.IT.8174.1.6.2013.KK, przesłano informację dotyczącą liczby wypadków i kolizji na drogach wojewódzkich z obszaru województwa dolnośląskiego (*Dowód: akta kontroli, str. 499-502*). Po analizie ww. informacji, do czynności kontrolnych w terenie wytypowano 5 dróg wojewódzkich/odcinków dróg wojewódzkich/lokalizacji w ciągu tych dróg:

- 1) odcinek drogi wojewódzkiej nr 374 (km od 1+742 do 2+197) w miejscowości Jawor, powiat jaworski;
- 2) skrzyżowanie drogi wojewódzkiej nr 362 z linią kolejową nr 274 (oraz drogami gminnymi nr 107200D i 120605D) w miejscowości Wszemiłowice;
- 3) odcinek drogi wojewódzkiej nr 396 (skrzyżowanie ulic: 3-go Maja, Żeromskiego, Sportowej i pl. Zamkowego) w miejscowości Oława, powiat oławski;
- 4) odcinek drogi wojewódzkiej nr 384 (km od 16+159 do 17+000) w miejscowości Bielawa, powiat dzierzoniowski;
- 5) odcinek drogi wojewódzkiej nr 382 (km od 11+345 do 12+930) w miejscowości Świdnica, powiat świdnicki.

Lokalizacja nr 2 została wskazana przez Burmistrza Kątów Wrocławskich (pismo z dnia 16 czerwca 2013 r., DT.7223.24-1.2013, *Dowód: akta kontroli, str. 22b*), jako skrzyżowanie o skomplikowanej geometrii (włączenie dwóch dróg gminnych do drogi wojewódzkiej w pobliżu przejazdu kolejowego).

Lokalizacje nr 1 i 3-5 zostały wskazane przez Kierownika Działu Infrastruktury Transportowej i Zarządzania Ruchem w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Dolnośląskiego we Wrocławiu (poczta elektroniczna e-mail z dnia 25 lipca 2013 r.), jako odcinki dróg wojewódzkich, na których doszło do największej liczby zdarzeń drogowych (zderzeń, kolizji, wypadków) oraz:

- a) lokalizacja nr 1 – skomplikowana geometria dróg, duże natężenie ruchu (zwłaszcza ciężarowego), w pobliżu lokalizacja zakładu pracy;
- b) lokalizacja nr 3 – skomplikowana geometria skrzyżowania, duże natężenie ruchu pieszego i kołowego, w pobliżu urzędy, szkoła oraz centrum handlowe;
- c) lokalizacja nr 4 – w pobliżu dwie szkoły, zwiększony ruch dzieci;
- d) lokalizacja nr 5 – duże natężenie ruchu pieszych i kołowego (zwłaszcza samochodów ciężarowych), duże skupisko ludzi (blisko centrum), w pobliżu szkoła.

W trakcie kontroli dokonano następujących ustaleń:

I. Ustalenia w zakresie prowadzenia przez organ zarządzający ruchem ewidencji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu.

Analizie nie poddano ewidencji projektów organizacji ruchu z lat: 2003, 2005 i 2007 (dotyczy projektów organizacji nr: DI-D.5410/115/2007, DI-D.5410/116/2007, DG-D/5510/266/2003 i DG-D/5410/81/2005).

Dział Infrastruktury Transportowej i Zarządzania Ruchem w Wydziale Transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego we Wrocławiu prowadzi ewidencję zatwierdzonych projektów organizacji ruchu. Ewidencja prowadzona jest w formie elektronicznej.

Liczbę wpisów w ewidencji prowadzonej przez Marszałka Województwa Dolnośląskiego w poszczególnych latach objętych kontrolą przedstawia poniższe zestawienie:

	Lata objęte kontrolą			Razem	Suma wpisów dotyczących organizacji stałych i czasowych
	2011	2012	2013		
Organizacje ruchu o charakterze stałym	93	217	131	441	1683
Organizacje ruchu o charakterze czasowym	463	527	252	1242	

Ewidencje zawierają pozycje wymienione w § 9 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (zwanego dalej rozporządzeniem), a mianowicie:

- 1) numer kolejny projektu;
- 2) numer drogi i jej kilometraż lub nazwa 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.

Powyższe obrazuje tabela:

Lp.	Pozycja (zgodnie z § 9 ust. 2 rozporządzenia)	Ewidencja zatwierdzonych projektów organizacji ruchu	Uchybienia
1.	Numer kolejny projektu	Jest	Brak uwag
2.	Numer drogi i jej kilometraż lub nazwa ulicy	Jest	Brak uwag
3.	Jednostka składająca projekt organizacji ruchu	Jest	Brak uwag
4.	Charakter organizacji ruchu (stała, czasowa)	Jest	Brak uwag
5.	Data zatwierdzenia projektu	Jest	Brak uwag
6.	Termin, w którym powinna zostać wprowadzona	Jest	Brak uwag

	zatwierdzona organizacja ruchu		
7.	Rzeczywisty termin wprowadzenia nowej lub zmiany istniejącej organizacji ruchu	Jest	Uchybienia: W ewidencji prowadzonej przez Marszałka Województwa Dolnośląskiego brak jest przy projektach organizacji ruchu poddanych kontroli (t.j. nr DT-D.II.8022.1-228.2011, DT-D.II.8022.1-337.2011, DT-D.II.8022.1-440.2011, DT-D.II.8022.1-558.2011, DT-D.II.8022.47.2012, DT-D.II.8022.316.2012, DT-D.II.8022.438.2012, DT-D.II.8022.555.2012, DT-D.II.8022.496.2012, DT-D.II.8022.1-223.2011, DT-D.II.8022.1-444.2011, DT-D.II.8022.288.2012, DT-D.II.8022.187.2012) wskazania rzeczywistego terminu ich wprowadzenia lub zmiany. Powyższe stanowi naruszenie § 9 ust. 2 pkt 7 rozporządzenia, zgodnie z którym w ewidencji powinna widnieć pozycja "rzeczywisty termin wprowadzenia nowej lub zmiany istniejącej organizacji ruchu".
8.	Przewidywany termin przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu - w przypadku czasowych zmian organizacji ruchu	Jest	Uchybienie: W ewidencji prowadzonej przez Marszałka Województwa Dolnośląskiego brak jest przy projektach organizacji ruchu poddanych kontroli (t.j. nr DT-D.II.8022.1-228.2011, DT-D.II.8022.1-337.2011, DT-D.II.8022.1-440.2011, DT-D.II.8022.1-558.2011, DT-D.II.8022.47.2012, DT-D.II.8022.316.2012, DT-D.II.438.2012, DT-D.II.8022.555.2012, DT-D.II.8022.496.2012) wskazania rzeczywistego terminu ich wprowadzenia lub zmiany. Powyższe stanowi naruszenie § 9 ust. 2 pkt 8 rozporządzenia, zgodnie z którym w ewidencji powinna widnieć pozycja "przewidywany termin przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu - w przypadku czasowych zmian organizacji ruchu".

Stwierdzone uchybienie niewskazane w powyższej tabeli:

W ewidencji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu z lat 2011, 2012 i 2013, istnieją dodatkowe kolumny: „Rodzaj robót” i „Termin ważności”. W ewidencji z lat 2012 i 2013 istnieje dodatkowa kolumna „Znak sprawy”.

W § 9 ust. 2 rozporządzenia wskazano katalog pozycji, które powinny znajdować się w ewidencji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu. Umieszczanie dodatkowych pozycji w ewidencji jest niezgodne z powołanym przepisem, bowiem wyliczenie to ma charakter kompletny (zamknięty).

Dowód: akta kontroli, str. 237-304.

Opisane naruszenia przepisów (dot. poz. 7 i 8 tabeli oraz kolumny „Uwagi”), jako że nie powodują następstw dla kontrolowanej działalności w aspekcie wykonywania zadań, mają charakter uchybień.

II. Ustalenia w zakresie rozpatrywania i zatwierdzania przez organ zarządzający ruchem projektów organizacji ruchu.

Analizie poddano również projekty organizacji ruchu z lat: 2003, 2005 i 2007 (dotyczy projektów organizacji nr: DI-D.5410/115/2007, DI-D.5410/116/2007, DG-D/5510/266/2003 i DG-D/5410/81/2005).

Analizy tej nie wzięto jednak pod uwagę przy ocenie kontrolowanego zagadnienia.

Projekty organizacji ruchu o charakterze czasowym.

Zatwierdzanie projektów organizacji ruchu o charakterze czasowym przez Marszałka Województwa Dolnośląskiego odbywało się w formie odrębnego pisma. Pismo zawiera między innymi:

- 1) oznaczenie organu zarządzającego ruchem (nadruk „MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO”), z herbem województwa dolnośląskiego;
- 2) numer pisma/znak sprawy;
- 3) miejsce oraz datę sporządzenia pisma;
- 4) wskazanie adresata pisma;
- 5) numer zatwierdzenia;
- 6) podstawę prawną;
- 7) opis przedmiotu zatwierdzenia;
- 8) określenie terminu, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu;
- 9) informację o następującej treści: „Zgodnie z § 12 ust. 1 w/w rozporządzenia, 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”.

Wskazane powyżej pisma podpisywane były przez Dyrektora Wydziału Transportu (z upoważnienia Marszałka Województwa Dolnośląskiego) – podłużna pieczęć „z up. Marszałka Województwa Dolnośląskiego; Wojciech Świnder; Dyrektor Wydziału Transportu” oraz własnoręczny podpis.

Projekty organizacji ruchu o charakterze stałym.

Zatwierdzanie projektów organizacji ruchu o charakterze stałym przez Marszałka Województwa Dolnośląskiego odbywało się w formie odrębnego pisma. Pismo zawiera między innymi:

- 1) oznaczenie organu zarządzającego ruchem (nadruk „MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO”), z herbem województwa dolnośląskiego;
- 2) numer pisma/znak sprawy;
- 3) miejsce oraz datę sporządzenia pisma;
- 4) wskazanie adresata pisma;
- 5) numer zatwierdzenia;
- 6) podstawę prawną;
- 7) opis przedmiotu zatwierdzenia;
- 8) określenie terminu, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu;
- 9) informację o następującej treści: „Zgodnie z § 12 ust. 1 w/w rozporządzenia, 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”.

Wskazane powyżej pisma podpisywane były przez:

- 1) Dyrektora Wydziału Transportu (z upoważnienia Marszałka Województwa Dolnośląskiego) – podłużna pieczęć „z up. Marszałka Województwa Dolnośląskiego; Wojciech Świnder; Dyrektor Wydziału Transportu” oraz

lub

- 2) p.o. Dyrektora Wydziału Transportu (z upoważnienia Marszałka Województwa Dolnośląskiego) – podłużna pieczęć „z up. Marszałka Województwa Dolnośląskiego; Wojciech Zdanowski; p.o. Dyrektora Wydziału Transportu” oraz własnoręczny podpis;

lub

- 3) Wicemarszałka Województwa Dolnośląskiego (z upoważnienia Marszałka Województwa Dolnośląskiego) – podłużna pieczęć „MARSZAŁEK Województwa Dolnośląskiego; z up. Janusz Pezda; Wicemarszałek” oraz własnoręczny podpis.

Kompletność zatwierdzonych projektów organizacji ruchu:

Według § 5 ust. 1 rozporządzenia, 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 wykonywania robót na drodze;
- 7) nazwisko i podpis projektanta.

Kompletność zatwierdzonych projektów organizacji ruchu w zakresie ww. elementów pokazują szczegółowo poniższe tabele.

Dowód: akta kontroli, str. 595-672.

Kompletność zatwierdzonych projektów organizacji ruchu o charakterze czasowym:

L.p.	Nr zatwierdzenia/pisma	Wymagane elementy określone w § 5 ust. 1 rozporządzenia							Opinia właściwego komendanta Policji	Opinia zarządu drogi
		pkt 1	pkt 2	pkt 3	pkt 4	pkt 5	pkt 6	pkt 7		
1.	DT-D.II.8022.1-127.2011	Tak	Tak	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak

2.	DT-D.II.8022.1-228.2011	Tak	Tak	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak
3.	DT-D.II.8022.1-337.2011	Brak skali	Brak skali	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak
4.	DT-D.II.8022.1-440.2011	Brak skali	Tak	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak
5.	DT-D.II.8022.1-558.2011	Tak	Tak	Tak	Nie dotyczy	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak
6.	DT-D.II.8022.47.2012	Brak skali	Tak	Tak	Nie dotyczy	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak
7.	DT-D.II.8022.187.2012	Brak skali	Tak	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak
8.	DT-D.II.8022.316.2012	Tak	Tak	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak
9.	DT-D.II.8022.438.2012	Zła skala (1:250000)	Tak	Tak	Nie dotyczy	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak
10.	DT-D.II.8022.555.2012	Zła skala (1:500)	Tak	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak
11.	DT-D.II.8022.670.2012	Zła skala (1:6000)	Tak	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak
12.	DT-D.II.8022.496.2012	Brak skali	Skala 1:250	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak
13.	DT-D.II.8022.125.2013	Brak skali	Tak	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak
14.	DT-D.II.8022.244.2013	Tak	Tak	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak
15.	DT-D.II.8022.393.2013	Tak	Tak	Tak	Nie dotyczy	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak

Stwierdzone uchybienia:

1. Zatwierdzenie projektów organizacji ruchu o charakterze czasowym, które nie zawierały wymaganych opinii właściwego komendanta Policji – projekty czasowej organizacji ruchu o numerach:

- DT-D.II.8022.1-127.2011,
- DT-D.II.8022.1-228.2011,
- DT-D.II.8022.1-337.2011,
- DT-D.II.8022.1-440.2011,
- DT-D.II.8022.1-558.2011,
- DT-D.II.8022.47.2012,
- DT-D.II.8022.187.2012,
- DT-D.II.8022.316.2012,
- DT-D.II.8022.438.2012,
- DT-D.II.8022.555.2012,
- DT-D.II.8022.670.2012,
- DT-D.II.8022.496.2012.

Opiniowanie wyżej wymienionych projektów organizacji ruchu przez właściwego komendanta Policji odbywało się albo w formie adnotacji (pieczęci z podpisem) na

samym projekcie organizacji ruchu, albo na odrębnej „karcie uzgodnień” załączonej do projektu organizacji ruchu. Opinie nie były podpisywane przez właściwego komendanta Policji, ani przez pracowników przez niego upoważnionych („z upoważnienia właściwego komendanta Policji”).

Działaniem takim naruszono wymogi określone w § 7 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia, którego treść stanowi, że „do przedstawionego do zatwierdzenia projektu organizacji ruchu powinny być dołączone opinie: komendanta wojewódzkiego Policji – w przypadku projektu obejmującego drogę krajową lub wojewódzką”.

2. Projekty organizacji ruchu nr DT-D.II.8022.125.2013 i DT-D.II.8022.244.2013 zaopiniowane zostały przez Specjalistę Wydziału Ruchu Drogowego KWP we Wrocławiu (upoważnienie wydane na podstawie decyzji nr 526/2012 Komendanta Wojewódzkiego Policji we Wrocławiu z dnia 20 grudnia 2012 r. w sprawie wydania upoważnień do opiniowania projektów organizacji ruchu).
3. Zatwierdzenie projektów organizacji ruchu o charakterze czasowym, do których załączono plany orientacyjne:
 - a) bez wskazania skali, w jakiej zostały sporządzone – projekty czasowej organizacji ruchu nr DT-D.II.8022.1-337.2011, DT-D.II.8022.1-440.2011, DT-D.II.8022.47.2012, DT-D.II.8022.187.2012, DT-D.II.8022.496.2012, DT-D.II.8022.125.2013;
 - b) ze wskazaną błędną skalą – projekty czasowej organizacji ruchu nr DT-D.II.8022.438.2012, DT-D.II.8022.555.2012, DT-D.II.8022.670.2012.

Zgodnie z § 5 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia, projekt organizacji ruchu powinien zawierać plan orientacyjny w skali od 1:10.000 do 1:25.000.

4. Zatwierdzenie projektu organizacji ruchu o charakterze czasowym, do którego załączono plan sytuacyjny ze wskazaną skalą (1:250) – projekt czasowej organizacji ruchu nr DT-D.II.8022.496.2012.

Zgodnie z § 5 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia, 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).

Kompletność zatwierdzonych projektów organizacji ruchu o charakterze stałym:

L.p.	Nr zatwierdzenia/pisma	Wymagane elementy określone w § 5 ust. 1 rozporządzenia							Opinia właściwego komendanta Policji	Opinia zarządu drogi
		pkt 1	pkt 2	pkt 3	pkt 4	pkt 5	pkt 6	pkt 7		
1.	DG-D/5410/81/2005	Brak skali	Brak skali	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Tak	Tak	Brak	Tak	Nie dotyczy
2.	DI-D.5410/116/2007	Brak skali	Brak skali	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Tak	Tak	Brak	Tak	Nie dotyczy
3.	DI-D.5410/115/2007	Brak skali	Brak skali	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Tak	Tak	Brak	Tak	Nie dotyczy
4.	DT-D.II.8022.1-223.2011	Tak	Tak	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak
5.	DT-D.II.8022.1-444.2011	Brak skali	Brak skali	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Tak	Tak	Tak	Tak	Nie dotyczy
6.	DT-D.II.8022.288.2012	Brak skali	Tak	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak
7.	DT-D.II.8022.559.2012	Brak skali	Tak	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Tak	Tak	Tak	Tak	Nie dotyczy

8.	DT-D.II.8022.189.2013	Brak skali	Brak skali	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak
9.	DT-D.II.8022.454.2013	Tak	Tak	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak

Stwierdzone uchybienia:

1. Zatwierdzenie projektów organizacji ruchu o charakterze stałym, które nie zawierały wymaganych opinii właściwego komendanta Policji – projekty stałej organizacji ruchu o numerach:

- DG-D/5410/81/2005,
- DI-D.5410/116/2007,
- DI-D.5410/115/2007,
- DT-D.II.8022.1-223.2011,
- DT-D.II.8022.1-444.2011,
- DT-D.II.8022.288.2012,
- DT-D.II.8022.559.2012,
- DT-D.II.8022.189.2013,
- DT-D.II.8022.454.2013.

Opiniowanie wyżej wymienionych projektów organizacji ruchu przez właściwego komendanta Policji odbywało się albo w formie adnotacji (pieczęci z podpisem) na samym projekcie organizacji ruchu, albo na odrębnej „karcie uzgodnień” załączonej do projektu organizacji ruchu. Opinie nie były podpisywane przez właściwego komendanta Policji, ani przez pracowników przez niego upoważnionych („z upoważnienia właściwego komendanta Policji”).

Działaniem takim naruszono wymogi określone w § 7 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia, którego treść stanowi, że „do przedstawionego do zatwierdzenia projektu organizacji ruchu powinny być dołączone opinie: komendanta wojewódzkiego Policji – w przypadku projektu obejmującego drogę krajową lub wojewódzką”.

2. Zatwierdzenie projektów organizacji ruchu o charakterze stałym, do których załączono plany orientacyjne bez wskazania skali, w jakiej zostały sporządzone – projekty czasowej organizacji ruchu nr DG-D/5410/81/2005, DI-D.5410/116/2007, DI-D.5410/115/2007, DT-D.II.8022.1-444.2011, DT-D.II.8022.288.2012, DT-D.II.8022.559.2012, DT-D.II.8022.189.2013.

Zgodnie z § 5 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia, projekt organizacji ruchu powinien zawierać plan orientacyjny w skali od 1:10.000 do 1:25.000.

Stwierdzone uchybienia:

1. Zatwierdzenie projektów organizacji ruchu o charakterze stałym, do których załączono plany sytuacyjne bez wskazania skali, w jakiej zostały sporządzone – projekty stałej organizacji ruchu nr DG-D/5410/81/2005, DI-D.5410/116/2007, DI-D.5410/115/2007, DT-D.II.8022.1-444.2011, DT-D.II.8022.189.2013.

Działaniem takim naruszono wymogi określone w § 5 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia, którego treść 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)”.

2. Zatwierdzenie projektów organizacji ruchu o charakterze stałym, które nie zawierały nazwiska i podpisu projektanta – projekty stałej organizacji ruchu nr DG-D/5410/81/2005, DI-D.5410/116/2007, DI-D.5410/115/2007.

L.p.	Nr zatwierdzenia/pisma	Wymagane elementy określone w § 3 ust. 3 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 października 2000 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach (Dz. U. Nr 90, poz. 1006)*							Opinia właściwego komendanta Policji	Opinia zarządu drogi
		pkt 1	pkt 2	pkt 3	pkt 4	pkt 5	pkt 6	pkt 7		
1.	DG-D/5510/266/2003	Brak skali	Tak	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Tak	Tak	Tak	Tak	Nie dotyczy

Stwierdzone uchybienia:

1. Zatwierdzenie projektu organizacji ruchu o charakterze stałym, który nie zawierał wymaganych opinii właściwego komendanta Policji – projekt stałej organizacji ruchu nr DG-D/5510/266/2003.

Opiniowanie wyżej wymienionego projektu organizacji ruchu przez właściwego komendanta Policji odbywało się albo w formie adnotacji (pieczęci z podpisem) na samym projekcie organizacji ruchu, albo na odrębnej „karcie uzgodnień” załączonej do projektu organizacji ruchu. Opinie nie były podpisywane przez właściwego komendanta Policji, ani przez pracowników przez niego upoważnionych („z upoważnienia właściwego komendanta Policji”).

Działaniem takim naruszono wymogi określone w § 3 ust. 4 pkt 1 rozporządzenia*, którego treść stanowi, że „do przedstawionego do zatwierdzenia projektu organizacji ruchu powinny być dołączone opinie: komendanta wojewódzkiego Policji – w przypadku projektu obejmującego drogę krajową lub wojewódzką”.

2. Zatwierdzenie projektu organizacji ruchu o charakterze stałym, do którego załączono plan orientacyjny bez wskazania skali, w jakiej został sporządzony – projekt stałej organizacji ruchu nr DG-D/5510/266/2003.

Zgodnie z § 3 ust. 3 pkt 1 rozporządzenia*, projekt organizacji ruchu powinien zawierać plan orientacyjny w skali od 1:10.000 do 1:25.000.

III. Ustalenia w zakresie kontroli oznakowania, realizowanej przez organ zarządzający ruchem.

Analizie poddano również projekty organizacji ruchu z lat: 2003, 2005 i 2007 (dotyczy projektów organizacji nr: DI-D.5410/115/2007, DI-D.5410/116/2007, DG-D/5510/266/2003 i DG-D/5410/81/2005).

Analizy tej nie wzięto jednak pod uwagę przy ocenie kontrolowanego zagadnienia.

Zgodnie z § 12 ust. 1 rozporządzenia, 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.

W odniesieniu do wytypowanych do kontroli zatwierdzonych projektów organizacji ruchu o numerach:

- 1) DT-D.II.8022.288.2012;
- 2) DT-D.II.8022.1-444.2011;
- 3) DT-D.II.8022.1-223.2011;
- 4) DI-D.5410/115/2007;

- 5) DI-D.5410/116/2007;
- 6) DG-D/5410/81/2005;
- 7) DG-D/5510/266/2003;
- 8) DT-D.II.8022.496.2012;
- 9) DT.II.8022.555.2012;
- 10) DT-D.II.8022.316.2012;
- 11) DT-D.II.8022.187.2012;
- 12) DT-D.II.8022.1-558.2011;
- 13) DT-D.II.8022.1-440.2011;
- 14) DT-D.II.8022.1-337.2011;
- 15) DT-D.II.8022.1-228.2011;

stwierdzono brak zawiadomienia, o którym mowa w § 12 ust. 1 rozporządzenia, zgodnie z którym „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”.

W odniesieniu do projektów organizacji ruchu o numerach DT-D.II.8022.438.2012 i DT-D.II.8022.47.2012, jednostka wprowadzająca organizację ruchu zrealizowała obowiązek, o którym mowa w § 12 ust. 1, względem organu zarządzającego ruchem.

Dowód: akta kontroli – str. 608 i 618.

W odniesieniu do projektów organizacji ruchu o numerach: DT-D.II.8022.670.2012, i DT-D.8022.1-127.2011, brak jest w dokumentacji zawiadomienia, o którym mowa w § 12 ust. 1 rozporządzenia, jednostki wprowadzającej organizację ruchu o terminie jej wprowadzenia. W ewidencji prowadzonej przez Marszałka Województwa Dolnośląskiego istnieją jednak wpisy z terminem rzeczywistego wprowadzenia ww. organizacji ruchu w terenie (*dowód: akta kontroli, str. 252 i 264*).

Wśród wytypowanych do kontroli zatwierdzonych projektów organizacji ruchu istnieją projekty o numerach:

- 1) DT-D.II.8022.454.2013;
- 2) DT-D.II.8022.189.2013;
- 3) DT-D.II.8022.559.2012;
- 4) DT-D.II.8022.393.2013;
- 5) DT-D.II.8022.244.2013;
- 6) DT-D.II.8022.125.2013,

które nie zostały jeszcze wprowadzone w terenie. Zgodnie z powyższym przepis § 12 ust. 1 rozporządzenia na dzień kontroli nie znajduje zastosowania.

Realizacja przez organ zarządzający ruchem obowiązku, o którym mowa w § 12 ust. 3 rozporządzenia).

Zgodnie z § 12 ust. 3 rozporządzenia, „... 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.

Z uwagi na brak zawiadomienia ze strony jednostki wprowadzającej organizację ruchu o jej wprowadzeniu w odniesieniu do projektów organizacji ruchu o numerach:

- 1) DT-D.II.8022.288.2012;
- 2) DT-D.II.8022.1-444.2011;
- 3) DT-D.II.8022.1-223.2011;

- 4) DI-D.5410/115/2007;
- 5) DI-D.5410/116/2007;
- 6) DG-D/5410/81/2005;
- 7) DG-D/5510/266/2003;
- 8) DT-D.II.8022.454.2013,

organ zarządzający ruchem nie przeprowadził kontroli wykonania zadań technicznych, o których mowa w § 12 ust. 3 rozporządzenia - *dowód: akta kontroli, str. 498.*

W odniesieniu do spraw wymienionych powyżej w pkt 1-8, organ zarządzający ruchem nie miał obowiązku przeprowadzenia kontroli w terminie do 14 dni od dnia wprowadzenia organizacji ruchu, ze względu na brak zawiadomienia przez jednostkę wprowadzającą organizację ruchu m. in. organu zarządzającego ruchem o terminie jej wprowadzenia.

W odniesieniu do projektów organizacji ruchu o charakterze stałym o numerach: DT-D.II.8022.559.2012, DT-D.II.8022.189.2013, termin ich wprowadzenia w terenie wyznaczono odpowiednio na dzień:

- 1) 30 grudnia 2013 r. – DT-D.II.8022.189.2013;
- 2) 30 grudnia 2013 r. - DT-D.II.8022.559.2013.

Wobec powyższego, § 12 ust. 3 nie ma w tym miejscu zastosowania.

Realizacja przez organ zarządzający ruchem obowiązku, o którym mowa w § 12 ust. 4 rozporządzenia).

Zgodnie z § 12 ust. 4 rozporządzenia, 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.

Wśród wytypowanych do kontroli zatwierdzonych projektów organizacji ruchu istnieją projekty o numerach:

- 1) DT-D.II.8022.454.2013;
- 2) DT-D.II.8022.189.2013;
- 3) DT-D.II.8022.559.2012;
- 4) DT-D.II.8022.393.2013;
- 5) DT-D.II.8022.244.2013;
- 6) DT-D.II.8022.125.2013,

które nie zostały jeszcze wprowadzone w terenie. Zgodnie z powyższym przepis § 12 ust. 4 rozporządzenia na dzień kontroli nie znajduje zastosowania.

W odniesieniu do projektów organizacji ruchu o numerach DT-D.II.8022.438.2012 i DT-D.II.8022.47.2012, jednostka wprowadzająca organizację ruchu zrealizowała obowiązek, o którym mowa w § 12 ust. 1, względem organu zarządzającego ruchem. W związku z powyższym przepis § 12 ust. 4 rozporządzenia nie znajduje w tym miejscu zastosowania.

Dowód: akta kontroli – str. 608 i 618.

W odniesieniu do projektów organizacji ruchu o numerach: DT-D.II.8022.670.2012, i DT-D.8022.1-127.2011, brak jest w dokumentacji zawiadomienia, o którym mowa w § 12 ust. 1 rozporządzenia, jednostki wprowadzającej organizację ruchu o terminie jej wprowadzenia. W ewidencji prowadzonej przez Marszałka Województwa Dolnośląskiego istnieją jednak wpisy z terminem rzeczywistego wprowadzenia ww. organizacji ruchu w terenie (*dowód: akta kontroli, str. 252 i 264*).

Stwierdzone nieprawidłowości:

W odniesieniu do projektów organizacji ruchu o numerach:

- 1) DT-D.II.8022.288.2012;
- 2) DT-D.II.8022.1-444.2011;
- 3) DT-D.II.8022.1-223.2011;
- 4) DI-D.5410/115/2007;
- 5) DI-D.5410/116/2007;
- 6) DG-D/5410/81/2005;
- 7) DG-D/5510/266/2003;
- 8) DT-D.II.8022.496.2012;
- 9) DT.II.8022.555.2012;
- 10) DT-D.II.8022.316.2012;
- 11) DT-D.II.8022.187.2012;
- 12) DT-D.II.8022.1-558.2011;
- 13) DT-D.II.8022.1-440.2011;
- 14) DT-D.II.8022.1-337.2011;
- 15) DT-D.II.8022.1-228.2011,

organ zarządzający ruchem nie zrealizował obowiązku poinformowania zarządu drogi o utracie ważności zatwierdzonej organizacji ruchu.

Powyższe działanie stanowi naruszenie § 12 ust. 4 rozporządzenia, zgodnie z którym „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”.

Realizacja przez organ zarządzający ruchem obowiązku, o którym mowa w § 12 ust. 5 rozporządzenia).

Zgodnie z § 12 ust. 5 rozporządzenia, niezależnie od kontroli, o której mowa w § 12 ust. 3 rozporządzenia, 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.

Stwierdzone nieprawidłowości:

Organ zarządzający ruchem zrealizował obowiązek, o którym mowa powyżej, tylko w odniesieniu do 2 dróg wojewódzkich wskazanych w wytypowanych do kontroli zatwierdzonych projektach organizacji ruchu o charakterze stałym (projekty o numerach DG-D/5410/81/2005 i DI-D.5410/115/2007).

Dowód: akta kontroli, str. 348 i 360

W odniesieniu do pozostałych 8 dróg wojewódzkich wskazanych w zatwierdzonych projektach organizacji ruchu o charakterze stałym (projekty nr DI-D.5410/116/2007, DT-D.II.8022.1-223.2011, DT-D.II.8022.1-444.2011, DT-D.II.8022.288.2012, DT-D.II.8022.559.2012, DT-D.II.8022.189.2013, DT-D.II.8022.454.2013, DG-D/5510/266/2003), organ zarządzający ruchem nie zrealizował obowiązku, o którym mowa w § 12 ust. 5 rozporządzenia.

W okresie objętym kontrolą (lata 2011-2013), organ zarządzający ruchem zobowiązany był do przeprowadzenia co najmniej 50 kontroli, o której mowa w § 12 ust. 5 rozporządzenia, w odniesieniu do dróg wojewódzkich wskazanych w wytypowanych przez kontrolujących 10 zatwierdzonych projektach organizacji ruchu o charakterze stałym (okres kontroli: 2,5 roku; 2 kontrole w roku; 10 odcinków dróg wojewódzkich; t.j. $2,5 \times 2 \times 10 = 50$).

Powyższe działanie stanowi naruszenie § 12 ust. 5 rozporządzenia, zgodnie z którym „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”.

IV. Ustalenia w zakresie umieszczania i funkcjonowania na wybranych drogach/odcinkach dróg/lokalizacjach w ciągu tych dróg znaków pionowych, poziomych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu. Oględziny wybranych dróg/odcinków dróg/lokalizacji w ciągu dróg wojewódzkich.

Nieprawidłowości stwierdzone podczas oględzin wytypowanych dróg/odcinków dróg/lokalizacji w ciągu tych dróg:

1. Droga wojewódzka nr 374 (km od 1+742 do 2+197) w miejscowości Jawor, powiat jaworski.

Na podstawie zatwierdzonego projektu stałej organizacji ruchu z dnia 25 lutego 2005 r., zatwierdzenie nr 81/2005, DG-D/5410/81/2005 do ww. lokalizacji, dokonano czynności związanych z ustaleniem zgodności istniejącego (w terenie) oznakowania z projektem organizacji ruchu oraz oceną istniejącego oznakowania poziomego i pionowego w zakresie zgodności z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z późn zm., zwanego dalej rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych).

1. W zakresie zgodności umieszczonych znaków pionowych, poziomych, sygnalizatorów i urządzeń bezpieczeństwa ruchu z ww. zatwierdzonym projektem stałej organizacji ruchu stwierdzono rozbieżności pomiędzy stanem rzeczywistym, a wynikającymi z ww. organizacji ruchu, polegające na:
 - a) braku oznakowania, którego istnienie zakładał projekt organizacji ruchu, tj.:
 - znak A-16 „przejście dla pieszych”, zlokalizowany w km 1+814,
 - znaki informacyjne D-18 „parking”, D-23 „stacja paliwowa”, D-29 „hotel (motel)” i D-26b „myjnia” (umieszczone na jednej planszy), zlokalizowane w km 1+970,
 - znak D-23 „stacja paliwowa (300 m)”, zlokalizowany w km 2+054;
 - b) istnieniu oznakowania nie przewidzianego w zatwierdzonym projekcie organizacji ruchu:
 - znak C-9 „nakaz jazdy z prawej strony znaku” oraz wysepka drogowa z oznakowaniem poziomym, zlokalizowana przed skrzyżowaniem w km ok. 1+749 (zdjęcie nr 9 i 10),
 - znak D-23 „stacja paliwowa” wraz ze znakami E-15b „numer drogi wojewódzkiej (374 i 363)”, zlokalizowany przed wjazdem na stację paliw w km ok. 1+749 (zdjęcie nr 11),
 - znak A-11 „nierówna droga”, zlokalizowany w km 1+842 (zdjęcie nr 1),
 - znak A-17 „dzieci”, zlokalizowany w km 1+814 (zdjęcie nr 3),
 - znak B-22 „zakaz skręcania w prawo”, zlokalizowany w km 1+810 (zdjęcie nr 2),
 - lustro drogowe U-18b prostokątne, zlokalizowane w km ok. 1+1800 (zdjęcie nr 5),

- tabliczka T-6b wskazująca układ dróg podporządkowanych (umieszczana na drodze z pierwszeństwem), zlokalizowana w km 1+843 (zdjęcie nr 4),
- znak B-2 „zakaz wjazdu”, zlokalizowany przed skrzyżowaniem w km ok. 1+765 (zdjęcie nr 8),
- tablica prowadząca, zlokalizowana przed skrzyżowaniem w km ok. 1+765 (zdjęcie nr 6),
- tabliczka T-6d wskazująca prostopadły przebieg drogi z pierwszeństwem przez skrzyżowanie oraz układ dróg podporządkowanych (umieszczana na drodze podporządkowanej), zlokalizowana na wysepce drogowej przed skrzyżowanej, w km ok. 1+765 (zdjęcie nr 6),
- znak D-23 „stacja paliwowa (200 m)”, zlokalizowany w km 2+054.

2. W zakresie czytelności i widoczności oznakowania stwierdzono następujące nieprawidłowości:

- a) znaki A-32 „oszronienie jezdni”, E-15b „numer drogi wojewódzkiej (374)” i A-11 „nierówna droga” (umieszczone na jednym słupku), umieszczone na wysokości ok. 1,40 m, zlokalizowane w km 1+842 (zdjęcie nr 1).

Zgodnie z pkt. 1.5.3. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, wysokość umieszczania znaków (dolnej krawędzi lub najniższej położonego jej punktu) podano w tabeli 1.11 i pokazano na rysunku 1.5.7. ww. załącznika.

2. Skrzyżowanie drogi wojewódzkiej nr 362 z linią kolejową nr 274 (oraz drogami gminnymi nr 107200D i 120605D) w miejscowości Wszemiłowice.

Na podstawie zatwierdzonego projektu stałej organizacji ruchu z dnia 7 lipca 2003 r., zatwierdzenie nr 266/2003, DG-D/5510/266/2003 do ww. lokalizacji, dokonano czynności związanych z ustaleniem zgodności istniejącego (w terenie) oznakowania z projektem organizacji ruchu oraz oceną istniejącego oznakowania poziomego i pionowego w zakresie zgodności z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z późn zm., zwanego dalej rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych).

1. W zakresie zgodności umieszczonych znaków pionowych, poziomych, sygnalizatorów i urządzeń bezpieczeństwa ruchu z ww. zatwierdzonym projektem stałej organizacji ruchu stwierdzono rozbieżności pomiędzy stanem rzeczywistym, a wynikającymi z ww. organizacji ruchu, polegające na:

- a) braku oznakowania, którego istnienie zakładał projekt organizacji ruchu, tj.:
 - znak A-11 „nierówna droga” z tabliczką T-3 wskazującą koniec odcinka, na którym powtarza się lub występuje niebezpieczeństwo, zlokalizowany w km 1+501;
- b) istnieniu oznakowania nie przewidzianego w zatwierdzonym projekcie organizacji ruchu:
 - znak E-4 „drogowskaz w kształcie strzały do miejscowości podający do niej odległość”, zlokalizowany w km ok. 1+730 (zdjęcie nr 3),
 - znak E-17a „miejscowość” ze znakiem D-42 „obszar zabudowany” oraz znak E-18a „koniec miejscowości” ze znakiem D-43 „koniec obszaru zabudowanego” (zdjęcie nr 5 i 6),

- tabliczka informacyjna „PRZEŁOMY 1,0 km” umieszczona pod znakiem A-30 „inne niebezpieczeństwo”, zlokalizowana w km 1+723 (zdjęcie nr 2).

2. W zakresie czytelności i widoczności oznakowania stwierdzono następujące nieprawidłowości:

- b) znak A-7 „ustęp pierwszeństwa” z tabliczką T-6d wskazującą prostopadły przebieg drogi z pierwszeństwem przez skrzyżowanie oraz układ dróg podporządkowanych (umieszczana na drodze podporządkowanej, umieszczony na wysokości ok. 1,00 m, zlokalizowany w km 1+802 (zdjęcie nr 6);
- c) znak A-7 „ustęp pierwszeństwa” z tabliczką T-6d wskazującą prostopadły przebieg drogi z pierwszeństwem przez skrzyżowanie oraz układ dróg podporządkowanych (umieszczana na drodze podporządkowanej, umieszczony na wysokości ok. 0,40 m, zlokalizowany w km 1+790 (zdjęcie nr 4);
- d) niewidoczny (zasłonięty przez gałęzie drzewa) znak G-1e „słupek wskaźnikowy z dwiema kreskami umieszczany po lewej stronie jezdni”, zlokalizowany w km 1+930 (zdjęcie nr 7);
- e) zniszczony (domalowane elementy) znak G-1c „słupek wskaźnikowy z jedną kreską umieszczany po prawej stronie jezdni”, zlokalizowany w km 1+730 (zdjęcie nr 1).

Zgodnie z pkt. 1.5.3. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, wysokość umieszczania znaków (dolnej krawędzi lub najniższej położonego jej punktu) podano w tabeli 1.11 i pokazano na rysunku 1.5.7. ww. załącznika.

3. W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono następujące nieprawidłowości:

- a) znaki G-1c „słupek wskaźnikowy z jedną kreską umieszczany po prawej stronie jezdni”, G-1b „słupek wskaźnikowy z dwiema kreskami umieszczany po prawej stronie jezdni” i G-1a „słupek wskaźnikowy z trzema kreskami umieszczany po prawej stronie jezdni”, ustawione w nieproporcjonalnej odległości od przejazdu kolejowego – znak G-1c ustawiony 54,00 m od przejazdu kolejowego, znak G-1b ustawiony 74,50 m od znaku G-1c i znak G-1a ustawiony 43,00 m od znaku G-1b. Znaki zlokalizowane są za przejazdem kolejowym jadąc z miejscowości Kąty Wrocławskie;
- b) znaki G-1c „słupek wskaźnikowy z jedną kreską umieszczany po prawej stronie jezdni”, G-1b „słupek wskaźnikowy z dwiema kreskami umieszczany po prawej stronie jezdni” i G-1a „słupek wskaźnikowy z trzema kreskami umieszczany po prawej stronie jezdni”, ustawione w nieproporcjonalnej odległości od przejazdu kolejowego – znak G-1c ustawiony 60,00 m od przejazdu kolejowego, znak G-1b ustawiony 41,00 m od znaku G-1c i znak G-1a ustawiony 51,00 m od znaku G-1b. Znaki zlokalizowane są za przejazdem kolejowym, przed wjazdem do miejscowości Kąty Wrocławskie.

Zgodnie z pkt. 2.2.10. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, słupki wskaźnikowe G-1 stosuje się w następujący sposób:

- znak G-1a z trzema kreskami umieszczany pod tarczą znaku ostrzegawczego A-10,
- znak G-1b z dwiema kreskami umieszczany na 2/3 odległości znaku ostrzegawczego A-9 od przejazdu,
- znak G-1c z jedną kreską umieszczany na 1/3 odległości znaku ostrzegawczego A-10 od przejazdu..

3. Droga wojewódzka nr 384 (km od 16+159 do 17+000) w miejscowości Bielawa, powiat dzierzoniowski.

Na podstawie zatwierdzonego projektu stałej organizacji ruchu z dnia 29 marca 2007 r., zatwierdzenie nr 116/2007, DI-D.5410/116/2007 do ww. lokalizacji, dokonano czynności związanych z ustaleniem zgodności istniejącego (w terenie) oznakowania z projektem organizacji ruchu oraz oceną istniejącego oznakowania poziomego i pionowego w zakresie zgodności z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z późn zm., zwanego dalej rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych).

1. W zakresie zgodności umieszczonych znaków pionowych, poziomych, sygnalizatorów i urządzeń bezpieczeństwa ruchu z ww. zatwierdzonym projektem stałej organizacji ruchu stwierdzono rozbieżności pomiędzy stanem rzeczywistym, a wynikającymi z ww. organizacji ruchu, polegające na:

- a) braku oznakowania, którego istnienie zakładał projekt organizacji ruchu, tj.:
 - znak D-1 „droga z pierwszeństwem”, zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Żeromskiego z ul. Pocztową (km 16+150),
 - znak A-17 „dzieci” z tabliczką „Droga do szkoły”, zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Żeromskiego z ul. Kolejową (km 16+367),
 - znak B-36 „zakaz zatrzymywania się”, zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Żeromskiego z ul. Ceglana (km 16+698),
 - znak B-33 „ograniczenie prędkości (40)”, zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Żeromskiego z ul. Ceglana (km 16+692),
 - znak B-33 „ograniczenie prędkości (40)”, zlokalizowany na ul. Żeromskiego, przed skrzyżowaniem z ul. Rolną (km 16+530),
 - znak D-1 „droga z pierwszeństwem”, zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Żeromskiego z ul. Rolną (km 16+520),
 - znak D-1 „droga z pierwszeństwem”, zlokalizowany na ul. Żeromskiego w km 16+488,
 - znak A-7 „ustęp pierwszeństwa”, zlokalizowany na ul. Żeromskiego w km 16+442;
- b) istnieniu oznakowania nie przewidzianego w zatwierdzonym projekcie organizacji ruchu:
 - znak B-36 „zakaz zatrzymywania się”, zlokalizowany na ul. Żeromskiego, przed skrzyżowaniem z ul. Pocztową w km ok. 16+180 (zdjęcie nr 2),
 - znak P-10 „przejście dla pieszych” zlokalizowany na ul. Żeromskiego, przed skrzyżowaniem z ul. Pocztową (zdjęcie nr 4),
 - znak P-10 „przejście dla pieszych” zlokalizowany na ul. Żeromskiego, przed skrzyżowaniem z ul. Wolności (zdjęcie nr 16),
 - znak D-6 „przejście dla pieszych”, zlokalizowany na ul. Żeromskiego, przed skrzyżowaniem z ul. Wolności (zdjęcie nr 19),
 - znak F-10 „kierunki na pasach ruchu”, zlokalizowany na ul. Żeromskiego w km 17+000 (zdjęcie nr 20).

2. W zakresie czytelności i widoczności oznakowania stwierdzono następujące nieprawidłowości:

- a) przekrzywiony znak A-7 „ustąp pierwszeństwa”, zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Żeromskiego z ul. Pocztową w km 16+159 (zdjęcie nr 1);
- b) przekrzywiony oraz umieszczony za nisko (ok. 1,40m) znak D-1 „droga z pierwszeństwem”, zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Żeromskiego z ul. Pocztową w km 16+166 (zdjęcie nr 3);
- c) przekrzywiony znak B-36 „zakaz zatrzymywania się”, zlokalizowany na ul. Żeromskiego, przed skrzyżowaniem z ul. Pocztową w km ok. 16+180 (zdjęcie nr 2);
- d) znak D-6 „przejście dla pieszych” z tabliczką T-27 wskazującą, że przejście dla pieszych jest szczególnie uczęszczane przez dzieci, umieszczony na wysokości ok. 1,40 m, zlokalizowany na ul. Żeromskiego w km 16+284 (zdjęcie nr 5);
- e) przekrzywiona tabliczka T-27 wskazująca, że przejście dla pieszych jest szczególnie uczęszczane przez dzieci, zlokalizowana na ul. Żeromskiego w km 16+295 (zdjęcie nr 6);
- f) znak D-1 „droga z pierwszeństwem”, umieszczony na wysokości ok. 1,40 m, zlokalizowany na ul. Żeromskiego, przed skrzyżowaniem z ul. Kolejową w km 16+365 (zdjęcie nr 8);
- g) niewidoczny (zasłonięty przez drzewa, krzewy) znak A-7 „ustąp pierwszeństwa”, zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Żeromskiego z ul. Kolejową w km 16+380 (zdjęcie nr 10);
- h) przekrzywiony znak D-6 „przejście dla pieszych” z tabliczką T-27 wskazującą, że przejście dla pieszych jest szczególnie uczęszczane przez dzieci, zlokalizowany na ul. Żeromskiego w km 16+401 (zdjęcie nr 11);
- i) przekrzywiony znak D-1 „droga z pierwszeństwem”, zlokalizowany na ul. Żeromskiego w km 16+460 (zdjęcie nr 13);
- j) znak D-1 „droga z pierwszeństwem”, umieszczony na wysokości ok. 1,40 m, zlokalizowany na ul. Żeromskiego w km 16+680 (zdjęcie nr 14);
- k) przekrzywiony znak A-17 „dzieci” z tabliczką „Droga do szkoły”, zlokalizowany na ul. Żeromskiego w km 16+935 (zdjęcie nr 18);
- l) znak D-2 „koniec drogi z pierwszeństwem” i znak A-7 „ustąp pierwszeństwa”, umieszczone na wysokości ok. 1,40 m, zlokalizowane na ul. Żeromskiego w km 16+925 (zdjęcie nr 17);
- m) niewidoczny (zasłonięty przez gałęzie drzew) znak A-17 „dzieci”, zlokalizowany na ul. Żeromskiego w km 16+847 (zdjęcie nr 15).

Zgodnie z pkt. 1.5.3. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, wysokość umieszczania znaków (dolnej krawędzi lub najniższej położonego jej punktu) podano w tabeli 1.11 i pokazano na rysunku 1.5.7. ww. załącznika.

3. W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono następujące nieprawidłowości:

- a) znak B-36 „zakaz zatrzymywania się” umieszczony w odległości ok. 2,00 m od znaku D-6 „przejście dla pieszych” z tabliczką T-27 wskazującą, że przejście dla pieszych jest szczególnie uczęszczane przez dzieci, zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Żeromskiego z ul. Kolejową w km 16+396 (zdjęcie nr 9).

Zgodnie z pkt. 1.5.2. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, następny znak powinien być umieszczony za poprzedzającym 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.

4. Droga wojewódzka nr 396 (skrzyżowanie ulic: 3-go Maja, Żeromskiego, Sportowej i pl. Zamkowego) w miejscowości Oława, powiat oławski.

Na podstawie zatwierdzonego projektu stałej organizacji ruchu z dnia 19 września 2012 r., zatwierdzenie nr 518/2012, DI-D.II.8022.589.2012 oraz aneksu z dnia 12 lipca 2013 r., zatwierdzenie nr 407/2013, DT-D.II.8022.454.2013 do ww. lokalizacji, dokonano czynności związanych z ustaleniem zgodności istniejącego (w terenie) oznakowania z projektem organizacji ruchu oraz oceną istniejącego oznakowania poziomego i pionowego w zakresie zgodności z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z późn zm., zwanego dalej rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych).

1. W zakresie zgodności umieszczonych znaków pionowych, poziomych, sygnalizatorów i urządzeń bezpieczeństwa ruchu z ww. zatwierdzonym projektem stałej organizacji ruchu stwierdzono rozbieżności pomiędzy stanem rzeczywistym, a wynikającymi z ww. organizacji ruchu, polegające na:
 - a) istnieniu oznakowania nie przewidzianego w zatwierdzonym projekcie organizacji ruchu:
 - znak A-7 „ustęp pierwszeństwa”, zlokalizowany na ul. 3-go Maja, przed wyjazdem z dworca PKS (zdjęcie nr 8).
2. W zakresie czytelności i widoczności oznakowania stwierdzono następujące nieprawidłowości:
 - a) niewidoczny (zasłonięty przez gałęzie drzew) znak D-6 „przejście dla pieszych”, zlokalizowany na ul. 3-go Maja, przed skrzyżowaniem z ul. Sportową (zdjęcie nr 2);
 - b) znak D-1 „droga z pierwszeństwem” z tabliczką T-6a wskazującą rzeczywisty przebieg drogi z pierwszeństwem przez skrzyżowanie (umieszczana na drodze z pierwszeństwem), umieszczony na wysokości ok. 1,30 m, zlokalizowany na ul. 3-go Maja, przed skrzyżowaniem z ul. Sportową (zdjęcie nr 3);
 - c) przekrzywiony znak D-6 „przejście dla pieszych”, zlokalizowany na skrzyżowaniu ul. Sportowej z ul. 3-go Maja (zdjęcie nr 5);
 - d) znak B-1 „zakaz ruchu w obu kierunkach” z tabliczką „Nie dotyczy PKS Dzierżaw.”, umieszczony na wysokości ok. 1,30 m, zlokalizowany na ul. 3-go Maja, przed dworcem PKS (zdjęcie nr 4);
 - e) przekrzywiony znak B-2 „zakaz wjazdu” ze znakiem D-19 „postój taksówek”, zlokalizowany na ul. 3-go Maja przed dworcem PKS (zdjęcie nr 6);
 - f) znak D-3 „droga jednokierunkowa” i B-35 „zakaz postoju” umieszczone na wysokości ok. 1,20 m, zlokalizowane przy postoju taksówek na ul. 3-go Maja (zdjęcie nr 7);
 - g) wyblakły znak B-35 „zakaz postoju”, zlokalizowany na ul. 3-go Maja przed dworcem PKS (zdjęcie nr 6).

Zgodnie z pkt. 1.5.3. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, wysokość umieszczania znaków (dolnej krawędzi lub najniższej położonego jej punktu) podano w tabeli 1.11 i pokazano na rysunku 1.5.7. ww. załącznika.

3. W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono następujące nieprawidłowości:

- a) znak D-6 „przejście dla pieszych” umieszczony w odległości ok. 1,50 m od znaku B-1 „zakaz ruchu w obu kierunkach:” z tabliczką „Nie dotyczy PKS”, zlokalizowane przed postojem taksówek, koło dworca PKS (zdjęcie nr 9).

Zgodnie z pkt. 1.5.2. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, następny znak powinien być umieszczony za poprzedzającym 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.

4. Inne nieprawidłowości:

- a) znak D-6 „przejście dla pieszych”, zlokalizowany na ul. Żeromskiego (przy parkingu), umieszczony jest za przejściem dla pieszych. Zgodnie z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu, znak ten powinien znajdować się przed przejściem dla pieszych (zdjęcie nr 1).

5. Droga wojewódzka nr 382 (km od 11+345 do 12+930) w miejscowości Świdnica, powiat świdnicki.

Na podstawie zatwierzonego projektu stałej organizacji ruchu z dnia 29 marca 2007 r., zatwierdzenie nr 115/2007, DI-D.5410/115/2007 do ww. lokalizacji, dokonano czynności związanych z ustaleniem zgodności istniejącego (w terenie) oznakowania z projektem organizacji ruchu oraz oceną istniejącego oznakowania poziomego i pionowego w zakresie zgodności z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z późn zm., zwanego dalej rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych).

1. W zakresie zgodności umieszczonych znaków pionowych, poziomych, sygnalizatorów i urządzeń bezpieczeństwa ruchu z ww. zatwierdzonym projektem stałej organizacji ruchu stwierdzono rozbieżności pomiędzy stanem rzeczywistym, a wynikającymi z ww. organizacji ruchu, polegające na:
 - a) braku oznakowania, którego istnienie zakładał projekt organizacji ruchu, tj.:
 - znak D-18 „parking”, zlokalizowany w km 11+610 i w km 11+884,
 - znak D-23 „stacja paliwowa (500 m)”, zlokalizowany w km 11+869,
 - dwa znaki D-1 „droga z pierwszeństwem”, zlokalizowane w km 12+000 po obu stronach jezdni,
 - znak A-7 „ustąp pierwszeństwa”, zlokalizowany na skrzyżowaniu ul. Wrocławskiej z ul. Sienną, w km 12+035,
 - znak D-1 „droga z pierwszeństwem”, zlokalizowany na ul. Wrocławskiej w km 12+054,
 - znak A-16 „przejście dla pieszych”, zlokalizowany na ul. Wrocławskiej w km 12+269,
 - dwa znaki D-23 „stacja paliwowa”, zlokalizowane na ul. Wrocławskiej, przed skrzyżowaniem z ul. Wodną (w km 12+400 i 12+410, po obu stronach jezdni),
 - znak A-7 „ustąp pierwszeństwa”, zlokalizowany na skrzyżowaniu ul. Wrocławskiej z ul. Wodną, w km 12+508,
 - znak A-7 „ustąp pierwszeństwa”, zlokalizowany na skrzyżowaniu ul. Wrocławskiej z ul. 1-go Maja, w km 12+605,

- znak D-26a „wulkanizacja”, zlokalizowany na ul. Wrocławskiej w km 12+677,
- znak F-5 „uprzedzenie o zakazie” z umieszczonymi pod nim tabliczkami „Nie dotyczy PKS” oraz „Urząd celny”, zlokalizowany na ul. Wrocławskiej w km 12+723;

b) istnieniu oznakowania nie przewidzianego w zatwierdzonym projekcie organizacji ruchu:

- znak D-51 „automatyczna kontrola prędkości”, zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Wrocławskiej z ul. Łączną, w km ok. 11+860 (zdjęcie nr 3),
- znak F-6 „znak uprzedzający umieszczany przed skrzyżowaniem (10 t)”, zlokalizowany w km 11+918 (zdjęcie 4),
- znak B-43 „strefa ograniczonej prędkości” i B-44 „koniec strefy ograniczonej prędkości”, zlokalizowane przed skrzyżowaniem ul. Wrocławskiej z ul. Wierzbową, w km 11+968 (zdjęcie nr 5 i 6),
- znak B-20 „stop”, zlokalizowany na skrzyżowaniu ul. Wrocławskiej z ul. Sienną, w km 12+035 (zdjęcie nr 8),
- znak D-6 „przejście dla pieszych” oraz znak poziomy P-10 „przejście dla pieszych”, zlokalizowane przed skrzyżowaniem ul. Wrocławskiej z ul. Rzeźniczą (zdjęcie nr 10 i 11),
- znak D-6 „przejście dla pieszych”, zlokalizowany na ul. Wrocławskiej w km 12+480 (zdjęcie nr 14),
- znak D-51 „automatyczna kontrola prędkości”, zlokalizowany na ul. Wrocławskiej, przed skrzyżowaniem z ul. Wodną, w km ok. 12+508 (zdjęcie nr 15),
- znak B-20 „stop”, zlokalizowany na skrzyżowaniu ul. Wrocławskiej z ul. Wodną (zdjęcie nr 16),
- znak poziomy P-10 „przejście dla pieszych”, zlokalizowany na skrzyżowaniu ul. Wrocławskiej z ul. 1-go Maja (zdjęcie nr 19),
- znak B-20 „stop”, zlokalizowany na skrzyżowaniu ul. Wrocławskiej z ul. 1-go Maja w km ok. 12+605 (zdjęcie nr 20),
- znak B-33 „ograniczenie prędkości (40)”, zlokalizowany na ul. Wrocławskiej w km 12+662 (zdjęcie nr 21),
- znak F-5 „uprzedzenie o zakazie”, zlokalizowany na ul. Wrocławskiej w km 12+675 (zdjęcie nr 23),
- znak F-10 „kierunki na pasach ruchu”, zlokalizowany na ul. Wrocławskiej w km 12+760 (zdjęcie nr 25),
- znak B-33 „ograniczenie prędkości (40)”, zlokalizowany na ul. Wrocławskiej w km ok. 12+900 (zdjęcie nr 24).

2. W zakresie czytelności i widoczności oznakowania stwierdzono następujące nieprawidłowości:

- a) przekrzywiony znak D-4a „droga bez przejazdu”, zlokalizowany na skrzyżowaniu ul. Wrocławskiej z ul. Sienną, w km 12+035 (zdjęcie nr 7);
- b) niewidoczny (zasłonięty przez gałęzie drzew) znak F-10 „kierunki na pasach ruchu”, zlokalizowany na ul. Wrocławskiej w km 12+512 (zdjęcie nr 17);
- c) niewidoczny (zasłonięty przez gałęzie drzew) znak F-10 „kierunki na pasach ruchu”, zlokalizowany na ul. Wrocławskiej w km ok. 12+670 (zdjęcie nr 22).

Zgodnie z pkt. 1.5.3. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, wysokość umieszczania znaków (dolnej krawędzi lub najniższej położonego jej punktu) podano w tabeli 1.11 i pokazano na rysunku 1.5.7. ww. załącznika.

3. Inne nieprawidłowości:

- a) znak D-26a „wulkanizacja” i znak D-1 „droga z pierwszeństwem”, umieszczone w terenie na jednym słupku. W projekcie zatwierdzonej organizacji ruchu znaki te znajdują się oddzielnie, w odległości 35,00 m (zdjęcie nr 18);
- b) znak F-10 „kierunki na pasach ruchu” i znak B-36 „zakaz zatrzymywania się” umieszczone w terenie oddzielnie. Zgodnie z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu, znaki te umieszczone powinny być razem (na jednym słupku).

Protokoły oględzin zostały podpisane przez obecnych przy czynnościach: kontrolujących oraz przedstawicieli organu zarządzającego ruchem.

Dowód: akta kontroli - protokoły oględzin (str. 513-584).

Ponadto, do tutejszego organu wpłynęło pismo Zastępcy Naczelnika Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji we Wrocławiu, przesłane drogą elektroniczną z dnia 13 sierpnia 2013 r., dotyczące liczby i przyczyn zdarzeń drogowych na drogach/odcinkach dróg/ lokalizacjach w ciągu dróg wytypowanych do kontroli (*Dowód: akta kontroli, str. 503-512*).

Jak wynika z danych przesłanych przy ww. piśmie, najczęstszą przyczyną wypadków/kolizji drogowych na wytypowanych do kontroli drogach/odcinkach dróg/lokalizacji w ciągu dróg, było:

- 1) niedostosowanie prędkości do warunków ruchu;
- 2) nieprawidłowe wymijanie;
- 3) nieudzielanie pierwszeństwa przejazdu;
- 4) nieprawidłowe wyprzedzanie;
- 5) poruszanie się pieszych nieprawidłową stroną drogi;
- 6) nieprawidłowe zawracanie;
- 7) niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami;
- 8) nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem;
- 9) obecność obiektów/zwierząt na drodze.

Należy zaznaczyć, że brak jest jakichkolwiek danych, dotyczących wpływu stanu i prawidłowości oznakowania (poziomego, pionowego) na liczbę zdarzeń drogowych.

Z powołanego powyżej pisma wynika, że w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w oznakowaniu dróg, niewłaściwej organizacji ruchu lub złego stanu technicznego dróg, nieprawidłowości te są zgłaszane zarządcom dróg celem usunięcia nieprawidłowości.

V. Inne ustalenia nie mające wpływu na wynik kontroli.

Zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 1 lit. g) rozporządzenia, działania w zakresie zarządzania ruchem realizowane są przez podejmowanie czynności organizacyjno – technicznych, w szczególności nadzór i analizę istniejącej organizacji ruchu w zakresie bezpieczeństwa ruchu i jego efektywności.

W piśmie Zastępcy Dyrektora Departamentu Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego z dnia 28 sierpnia 2013 r., DT-D.II.8026.44.2013, została zawarta informacja dotycząca zbiorczych opracowań analizy bezpieczeństwa dla województwa dolnośląskiego oraz sposób ich publikacji.

Dowód: akta kontroli, str. 594.

Jak wynika z powyższego pisma, analiza bezpieczeństwa (zbiorcza dla całego Dolnego Śląska) była sporządzana w formie opracowania (dostępnego również na stronie internetowej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego) za lata 2006-2008 i 2009-2010. Obecnie opracowywana jest analiza bezpieczeństwa za lata 2011-2012.

Zgodnie z § 8 ust. 1 rozporządzenia, w celu szczegółowego rozpatrzenia wniesionych opinii lub wątpliwości związanych z projektem organ zarządzający ruchem może:

- 1) powołać komisję, w której skład wchodzi, w szczególności, przedstawiciel Policji oraz przedstawiciel zarządu drogi;
- 2) zasięgnąć opinii rzeczoznawcy, audytora lub biegłego w zakresie wpływu planowanej organizacji ruchu na jego bezpieczeństwo;
- 3) zasięgnąć opinii rzeczoznawcy lub biegłego w zakresie wpływu planowanej organizacji ruchu na środowisko, w szczególności w zakresie hałasu i zanieczyszczenia powietrza.

Marszałek Województwa Dolnośląskiego, jako organ zarządzający ruchem na drogach wojewódzkich, Zarządzeniem nr 33/2013 z dnia 8 kwietnia 2013 r. powołał Dolnośląską Komisję Zarządzania Ruchem (DKZR). Skład i zadania DKZR – zob. *akta kontroli, str. 585-594*. Ponadto, organ zarządzający ruchem nie korzystał z uprawnienia wynikającego z § 8 ust. 1 pkt 2 i 3 rozporządzenia.

W odniesieniu do wytypowanych do kontroli dróg wojewódzkich/odcinków dróg wojewódzkich/ lokalizacji w ciągu tych dróg, do organu zarządzającego ruchem (Marszałka Województwa Dolnośląskiego), w latach 2011-2013 nie wpływały żadne skargi (informacje) na organizację ruchu. Powyższa informacja została przekazana w piśmie Zastępcy Dyrektora Departamentu Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego z dnia 28 sierpnia 2013 r., DT-D.II.8026.44.2013 (*Dowód: akta kontroli, str. 592*).

Wnioski i zalecenia pokontrolne

Działając na podstawie art. 46 ust. 3 ustawy o kontroli w administracji rządowej, wnoszę o podjęcie stosownych działań, zmierzających do usunięcia stwierdzonych w trakcie kontroli nieprawidłowości i uchybień, celem niedopuszczenia do ich ponownego wystąpienia w przyszłości, w szczególności:


- 1) prowadzenie ewidencji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu, zgodnie z § 9 ust. 2 rozporządzenia, a w szczególności zamieszczanie:
 - a) rzeczywistego terminu wprowadzenia nowej lub zmiany istniejącej organizacji ruchu;
 - b) przewidywanego terminu przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu – w przypadku czasowych zmian organizacji ruchu;
- 2) uzupełnienie w ewidencji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu danych, o których mowa w pkt. 1 lit. a) – b);
- 3) niezamieszczanie w ewidencji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu dodatkowych pozycji nieprzewidzianych w § 9 ust. 2 rozporządzenia;
- 4) zatwierdzanie projektów organizacji ruchu zawierających wszystkie wymagane elementy, o których mowa w § 5 ust. 1 rozporządzenia;
- 5) zatwierdzanie projektów organizacji ruchu, do których dołączono opinie komendanta wojewódzkiego Policji (lub osoby przez niego upoważnionej), o których mowa w § 7 ust. 2 rozporządzenia;
- 6) przeprowadzanie przez organ zarządzający ruchem kontroli wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu organizacji ruchu o charakterze

stałym we wskazanym w § 12 ust. 3 rozporządzenia terminie oraz sporządzanie z tych czynności dokumentów przedstawiających wyniki kontroli;

- 7) dopełnienie obowiązku informowania zarządu drogi o utracie ważności zatwierdzonej organizacji ruchu, w przypadku określonym w § 12 ust. 4 rozporządzenia. W każdym przypadku nie wywiązania się jednostki wprowadzającej organizację ruchu z obowiązku nałożonego przepisem § 12 ust. 1 rozporządzenia, organ zarządzający ruchem zobowiązany jest poinformować zarząd drogi o utracie ważności zatwierdzonej organizacji ruchu wraz z odnotowaniem tego faktu przy zatwierdzonym projekcie organizacji ruchu;
- 8) przeprowadzanie przez organ zarządzający ruchem, co najmniej raz na 6 miesięcy, kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczonych na drogach podległych organowi zarządzającemu ruchem, zgodnie z § 12 ust. 5 rozporządzenia, a w razie stwierdzenia nieprawidłowości na drogach wojewódzkich, korzystanie z uprawnienia wynikającego z § 12 ust. 6 rozporządzenia, zgodnie z którym organ zarządzający ruchem może żądać od jednostki odpowiedzialnej za utrzymanie:
 - a) wymiany zniszczonych lub uszkodzonych znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu,
 - b) naprawy wadliwie działających urządzeń sygnalizacji świetlnej lub dźwiękowej,
 - c) umieszczenia znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu w miejscach zgodnych z zatwierdzoną organizacją ruchu;
- 9) podjęcie działań, o których mowa w § 12 ust. 6 rozporządzenia, mających na celu usunięcie stwierdzonych w toku oględzin w terenie nieprawidłowości w zakresie oznakowania poziomego i pionowego na drogach wojewódzkich.

W związku z powyższym, w terminie 30 dni od dnia otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, proszę złożyć do tutejszego organu informację o sposobie wykorzystania uwag i wniosków oraz wykonania zaleceń, a także podjętych działaniach lub przyczynach ich niepodjęcia.

WOJEWODA DOLNOŚLĄSKI


Aleksander Marek Skorupa

REKTOR WYDZIAŁU


Jarosław Barańczak