



WOJEWODA DOLNOŚLĄSKI
Aleksander Marek Skorupa

Wrocław, dnia 04 października 2013 r.

IF.IT.431.9.2013.KK

Pan
Andrzej Szawan
Starosta Powiatu Wrocławskiego

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

W dniach 25 i 26 czerwca 2013 r. (czynności kontrolne w siedzibie kontrolowanego) oraz od 2 lipca do 5 lipca 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) Beata Głodowicz – Kierownik Oddziału Infrastruktury Technicznej;
- 2) Dariusz Kozłowski – Zastępca Kierownika Oddziału Infrastruktury Technicznej;
- 3) Kamil Kasina – starszy specjalista w Oddziale Infrastruktury Technicznej,

przeprowadził kontrolę problemową w trybie zwykłym w Starostwie Powiatowym we Wrocławiu, z siedzibą przy ul. Kościuszki 131, 50-440 Wrocław, w zakresie zarządzania ruchem na drogach powiatowych i gminnych.

Kontrolę przeprowadzono zgodnie z zatwierdzonym w dniu 28 grudnia 2012 r. przez Wojewodę Dolnośląskiego planem kontroli zewnętrznych na I półrocze 2013 r., zmienionym aneksem nr 8. Kontrolą objęto okres od dnia 3 stycznia 2011 r. do dnia kontroli.

Kierownikiem jednostki kontrolowanej w okresie objętym kontrolą był Pan Andrzej Szawan – Starosta Powiatu Wrocławskiego, wybrany Uchwałą Nr III/5/10 Rady Powiatu Wrocławskiego z dnia 10 grudnia 2010 r. w sprawie wyboru Starosty Powiatu Wrocławskiego.

Dowód: akta kontroli, str. 56.

Zgodnie z § 8 ust. 2 Regulaminu Organizacyjnego zadania realizowane przez Wydział Dróg i Transportu Starostwa Powiatowego we Wrocławiu bezpośrednio nadzoruje Wicestarosta. W kontrolowanym okresie funkcję tę sprawował Pan Jerzy Fitek.

Osobami odpowiedzialnymi za wykonywanie zadań w zakresie całego kontrolowanego zagadnienia są: Pani Beata Kaczka-Folaron – Dyrektor Wydziału Dróg i Transportu Starostwa Powiatowego we Wrocławiu, Pani Justyna Brzezińska – inspektor w Wydziale Dróg i Transportu Starostwa Powiatowego we Wrocławiu i Pani Aleksandra Mocek - inspektor w Wydziale Dróg i Transportu Starostwa Powiatowego we Wrocławiu.

Dowód: akta kontroli, str. 93-102.

Zgodnie z załącznikiem do Uchwały Nr VI/43/11 Rady Powiatu Wrocławskiego z dnia 20 kwietnia 2011 r. w sprawie regulaminu organizacyjnego Starostwa Powiatowego we Wrocławiu (zmienionej Uchwałą Nr VIII/65/11 Rady Powiatu Wrocławskiego z dnia 15 września 2011 r. zmieniającą uchwałę w sprawie uchwalenia regulaminu organizacyjnego Starostwa Powiatowego we Wrocławiu oraz Uchwałą Nr XII/100/12 Rady Powiatu Wrocławskiego z dnia 19 kwietnia 2012 r. zmieniającą uchwałę w sprawie uchwalenia regulaminu organizacyjnego Starostwa Powiatowego we Wrocławiu), kompetencje Starosty z zakresu zarządzania ruchem na drogach powiatowych i gminnych realizuje Wydział Dróg i Transportu Starostwa Powiatowego we Wrocławiu.

Dowód: akta kontroli, str. 58-92.

Zgodnie z § 26 pkt 1 Regulaminu, Wydział Dróg i Transportu realizuje również zadania z zakresu zarządzania drogami publicznymi, będące w kompetencjach Zarządu Powiatu.

Jak wynika z oświadczenia Pani Beaty Kaczki-Folaron - Dyrektora Wydziału Dróg i Transportu Starostwa Powiatowego we Wrocławiu, w skład Wydziału wchodzi Obwody Drogowe w Sulimowie i Mirosławicach, utworzone przez Starostę na podstawie kompetencji wynikających z § 5 ww. Regulaminu (Starosta ustala wielkość zatrudnienia w wydziale oraz może tworzyć obwody, referaty i jednoosobowe stanowiska pracy w ramach wydziału), a wśród zadań realizowanych przez pracowników tych Obwodów, znajdują się zadania z zakresu zarządzania ruchem na drogach powiatowych i gminnych, polegające między innymi na: wprowadzaniu w terenie oznakowania poziomego i pionowego, wdrażaniu zatwierdzonych projektów organizacji ruchu oraz prowadzeniu kontroli oznakowania w terenie.

Dowód: akta kontroli, str. 104.

Zadania Obwodów Drogowych nie zostały uwzględnione w regulaminie organizacyjnym Starostwa. Nie posiadają one również odrębnego dokumentu (np. statutu, regulaminu), z którego wynikałby zakres czynności powierzony im do realizacji. Ponadto, z zakresu obowiązków służbowych Kierowników Obwodów Drogowych w Sulimowie i Mirosławicach oraz pracowników tych obwodów (*Dowód: akta kontroli, str. 105-120*), nie wynika wprost, aby realizowali oni zadania z zakresu zarządzania ruchem. Kierownicy Obwodów Drogowych, w zakresach czynności, posiadają jedynie zapis zobowiązujący do wykonywania innych prac na polecenie Dyrektora Wydziału Dróg i Transportu Starostwa Powiatowego we Wrocławiu. Pracownicy Obwodów Drogowych w Sulimowie i w Mirosławicach nie posiadają imiennych upoważnień do załatwiania spraw w imieniu Starosty Powiatu Wrocławskiego, jako organu zarządzającego ruchem na drogach publicznych.

Ocena kontrolowanego zagadnienia:

Realizację obowiązków organu zarządzającego ruchem na drogach powiatowych i gminnych ocenia się **negatywnie**.

Działalność Starosty Powiatu Wrocławskiego w zakresie zarządzania ruchem na drogach powiatowych i gminnych została oceniona na podstawie stwierdzonych nieprawidłowości i uchybień, wskazanych w dalszej części wystąpienia oraz szczegółowo opisanych w liście kontrolnej, w zakresie:

- 1) kompletności danych, których nie ujęto w ewidencji projektów zatwierdzonych organizacji ruchu – w wyniku kontroli (w ramach badanej próby) ustalono liczbę danych, których nie zawierają poddane kontroli wpisy dotyczące zaewidencjonowanych projektów zatwierdzonych organizacji ruchu, na poziomie 15,61 %;
- 2) kompletności zatwierdzonych projektów organizacji ruchu – w wyniku kontroli (w ramach badanej próby) ustalono liczbę wymogów, których nie spełniają poddane kontroli zatwierdzone projekty organizacji ruchu, na poziomie 10,65 %;
- 3) trybu zatwierdzania projektów organizacji ruchu – w wyniku kontroli (w ramach badanej próby) ustalono liczbę wymogów, które nie zostały spełnione przy zatwierdzeniu poddanych kontroli projektów organizacji ruchu (tj. zatwierdzenie przez upoważnioną osobę, określenie terminu, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu), na poziomie 0 %;
- 4) przeprowadzania kontroli stałych organizacji ruchu pod kątem ich zgodności z zatwierdzonymi projektami organizacji ruchu – w wyniku kontroli (w ramach badanej próby) ustalono liczbę kontroli nieprzeprowadzonych w terminie do 14 dni od dnia wprowadzenia stałej organizacji ruchu, na poziomie 15,38 %.

Na negatywną ocenę kontrolowanej działalności bezpośrednio wpłynęło:

- 1) nieprzeprowadzanie kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczonych na drogach podległych organowi zarządzającemu ruchem (zgodnie z § 12 ust. 5 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem) – w wyniku kontroli (w ramach badanej próby) ustalono liczbę kontroli nieprzeprowadzonych na drogach podległych organowi zarządzającemu ruchem, co najmniej raz na 6 miesięcy, na poziomie 100 %;
- 2) nieinformowanie zarządu drogi o utracie ważności zatwierdzonej organizacji ruchu, jeżeli w terminie, o którym mowa w § 8 ust. 7 rozporządzenia, brak jest zawiadomienia, o którym mowa w § 12 ust. 1 rozporządzenia (zgodnie z § 12 ust. 4 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem) – w wyniku kontroli (w ramach badanej próby) ustalono liczbę informacji nieprzekazanych zarządowi drogi na podstawie § 12 ust. 4 rozporządzenia, na poziomie 100 %.

Zakres kontroli obejmował:

- 1) prowadzenie ewidencji zatwierdzonych organizacji ruchu;
- 2) rozpatrywanie i zatwierdzanie projektów organizacji ruchu;
- 3) realizację zadań kontrolnych w zakresie zarządzania ruchem na drogach.

Kontrolę przeprowadzono na dobranej próbie, obejmującej:

- losowo wybrane 15 spraw wskazanych w ewidencji projektów organizacji ruchu o charakterze czasowym,
- 22 projekty organizacji ruchu wchodzące w skład niżej wymienionych, wytypowanych do kontroli w terenie dróg/odcinków dróg/lokalizacji w ciągu tych dróg.

W toku kontroli dokonano również oględzin w terenie w zakresie umieszczania 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.

Według załącznika do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 sierpnia 1998 r. w sprawie utworzenia powiatów (Dz. U. Nr 103, poz. 652), powiat wrocławski obejmuje gminy: Czernica, Długołęka, Jordanów Śląski, Kąty Wrocławskie, Kobierzyce, Mietków, Sobótka, Święta Katarzyna i Żórawina.

Łączna długość dróg publicznych (gminnych i powiatowych) na terenie powiatu wrocławskiego (według stanu na dzień 31 grudnia 2012 r.) wynosi 1065,883 km, w tym:

- 1) długość dróg gminnych z obszaru powiatu wrocławskiego – 479,54 km;
- 2) długość dróg powiatowych z obszaru powiatu wrocławskiego – 586,343 km.

Dla potrzeb zarządzania ruchem na drogach powiatowych i gminnych Wydział Dróg i Transportu Starostwa Powiatowego we Wrocławiu dysponuje:

- 1) wykazem dróg powiatowych;
- 2) mapą sytuacyjną sieci dróg powiatowych;
- 3) programem komputerowym MapViewDesktop.

Po analizie informacji otrzymanych od Komendanta Wojewódzkiego Policji we Wrocławiu, dotyczących liczby wypadków i kolizji na drogach gminnych z terenu Gminy Kąty Wrocławskie i drogach powiatowych z terenu powiatu wrocławskiego (*Dowód: akta kontroli, str. 1683-1696*) do kontroli wytypowano następujące 12 dróg/odcinków dróg/lokalizacji w ciągu tych dróg:

- 1) drogi gminne/odcinki dróg gminnych/lokalizacje w ciągu dróg gminnych na terenie Gminy Kąty Wrocławskie:
 - a) droga gminna nr 107220D w miejscowości Kąty Wrocławskie (ul. Przemysłowa),
 - b) droga gminna nr 107219D w miejscowości Kąty Wrocławskie (ul. Spółdzielcza),
 - c) skrzyżowanie drogi gminnej nr 107184D z linią kolejową nr 274 w miejscowości Smolec,
 - d) skrzyżowanie drogi gminnej nr 107197D z linią kolejową nr 274 w miejscowości Kąty Wrocławskie,
 - e) skrzyżowanie (połączenie) dróg gminnych nr 107220D i 107183D w miejscowości Kąty Wrocławskie (rondo, ul. Przemysłowa, Spółdzielcza i Nowowiejska);
- 2) drogi powiatowe/odcinki dróg powiatowych/lokalizacje w ciągu dróg powiatowych na terenie powiatu wrocławskiego:
 - a) droga powiatowa nr 1535D w miejscowości Dobrzykowice (skrzyżowanie ul. Wrocławskiej, Stawowej i Szkolnej);
 - b) droga powiatowa nr 1954D (Wrocław – Suchy Dwór – Żórawina);
 - c) skrzyżowanie drogi powiatowej nr 1990D z linią kolejową w miejscowości Rogów Sobócki;
 - d) droga powiatowa nr 1453D w miejscowości Łozina;
 - e) droga powiatowa nr 1916D w miejscowości Mirków (ul. Kiełczowska);
 - f) droga powiatowa Wrocław – Smolec (ul. Chłopska koło lotniska Strachowice);

g) droga powiatowa nr 1990D z miejscowości Rogów Sobócki do miejscowości Sobótka.

Drogi/lokalizacje wymienione w pkt. 1 lit. a) – d) zostały wskazane przez Burmistrza Gminy Kąty Wrocławskie jako drogi/lokalizacje niebezpieczne ze względu na duże natężenie ruchu. Lokalizacja wymieniona w pkt. 1 lit. e) została wytypowana metodą ekspercką przez pracowników Wydziału Infrastruktury Dolnośląskiego Urzędu Wojewódzkiego, jako lokalizacja niebezpieczna ze względu na duże natężenie ruchu.

Statystyki prowadzone przez Komendanta Wojewódzkiego Policji we Wrocławiu, obejmujące liczbę zdarzeń drogowych w zdecydowanej większości nie wskazują numeracji drogi gminnej na której doszło do zdarzenia. Większość ujęta jest w rubryce „GMINNA” lub „G”. Na tej podstawie nie można zidentyfikować miejsca zdarzenia.

Drogi/lokalizacje wymienione w pkt. 2 lit. a) i c) zostały wytypowane metodą ekspercką przez pracowników Wydziału Infrastruktury Dolnośląskiego Urzędu Wojewódzkiego, jako lokalizacja niebezpieczna ze względu na duże natężenie ruchu (szczególnie wzmożony ruch pieszych) oraz zły stan nawierzchni.

Drogi/lokalizacje wymienione w pkt. 2 lit. b), d), f) i g) zostały wskazane przez Dyrektora Wydziału Dróg i Transportu w Starostwie Powiatowym we Wrocławiu, jako drogi publiczne, na której doszło do największej liczby wypadków/kolizji w 2011 i 2012 roku (*Dowód: akta kontroli, str. 1698*). Jak ustalono, droga wskazana w pkt. 2 lit. g), początkowo jako droga gminna, uzyskała kategorię drogi powiatowej na podstawie Uchwały Nr VV/52/11 Rady Powiatu Wrocławskiego z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie nadania kategorii drogi powiatowej ulicy Chłopskiej w miejscowości Smolec, gmina Kąty Wrocławskie (*Dowód: akta kontroli, str. 1700-1702*).

Droga/lokalizacja wymieniona w pkt. 2 lit. e) została wskazana przez Kierownika Wydziału Remontów i Inwestycji w Urzędzie Gminy Długołęka, jako droga o bardzo złym stanie nawierzchni drogowej, bardzo licznych ubytkach i spękaniach. Ponadto, w ciągu drogi zlokalizowany jest przejazd kolejowy oraz odbywa się wzmożony ruch pieszych, co w połączeniu z brakiem chodnika oraz wystarczającej szerokości pobocza czyni ten odcinek bardzo niebezpiecznym dla pieszych (*Dowód: akta kontroli, str. 1704-1706*).

Ponadto, na ww. drogach/odcinkach dróg/lokalizacjach w ciągu dróg, odnotowano znaczącą ilość zdarzeń drogowych (zob. dane z Komendy Wojewódzkiej Policji we Wrocławiu).

Jak wynika z danych przesłanych przez Komendę Wojewódzką Policji we Wrocławiu oraz Komendę Miejską Policji we Wrocławiu, 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.

Dowód: akta kontroli, str. 1879-1890 i 1892.

W trakcie kontroli dokonano następujących ustaleń:

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

Wydział Dróg i Transportu Starostwa Powiatowego we Wrocławiu prowadzi ewidencję zatwierdzonych projektów organizacji ruchu. Ewidencja prowadzona jest w formie elektronicznej, oddzielnie dla organizacji ruchu o charakterze stałym i oddzielnie dla organizacji ruchu o charakterze czasowym.

Liczbę wpisów w ewidencji prowadzonej przez Starostę Powiatu Wrocławskiego 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	111	115	46	272	1253
Organizacje ruchu o charakterze czasowym	376	460	145	981	

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.

Zestawienie wymaganych elementów w ewidencji (w ramach badanej próby) oraz stwierdzone uchybienia/nieprawidłowości:

Lp.	Pozycja (zgodnie z § 9 ust. 2 rozporządzenia)	Ewidencja organizacji o charakterze stałym	Ewidencja organizacji o charakterze czasowym	Uchybienia
1.	Numer kolejny projektu	Jest	Jest	<p>Uchybienie: Naruszenie § 9 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia, zgodnie z którym w ewidencji powinien znajdować się kolejny numer projektu organizacji ruchu. W ewidencji prowadzonej przez Starostę Powiatu Wrocławskiego znajdują się pod kolejnymi numerami, zarówno wpisy dotyczące samych projektów organizacji ruchu, jak również sprawy inne (sprawy nr: SP.DT.7121.301.1.2011MN, SP.DT.7121.94.1.2012.AM, SP.DT.7121.141.2.2012.JB, SP.DT.7121.1.1.2013.AM, SP.DT.7121.34.1.2013.JB, SP.DT.7121.68.1.2013.JB, SP.DT.7120.41.1.2011.MN, SP.DT.7120.71.2.2012.AM/JB).</p>

				Pod kolejnymi wpisami powinny znajdować się wyłącznie projekty zatwierdzonych organizacji ruchu. <i>Dowód: akta kontroli, str. 569, 922, 1136, 1148, 1178, 1454, 1488, 1626.</i>
2.	Numer drogi i jej kilometraż lub nazwa ulicy	Jest	Jest	Uchybienie: W ewidencji prowadzonej przez Starostę Powiatu Wrocławskiego brak jest przy projektach organizacji ruchu wybranych do kontroli (nr SP.DT.7120.10.2.2013.JB, SP.DT.7120.73.2.2012.JB, SP.DT.7120.68.2.2013.JB, SP.DT.7120.62.1.2012.JB, SP.DT.7120.30.2.2012.AM, SP.DT.7120.23.1.2012.AM, SP.DT.7120.13.2.2012.AM, SP.DT.7120.68.2.2011, SP.DT.7120.44.2.2011.MN, SP.DT.7120.41.2.2011.MN, SP.DT.7120.42.2.2011.MN, SP.DT.7121.376.1.2012.AM, SP.DT.7121.329.1.2012.AM, SP.DT.7121.282.4.2012.AM, SP.DT.7121.321.1.2011.MN) oznaczenia kilometrażowego drogi, której dotyczy dany projekt organizacji ruchu. Powyższe stanowi naruszenie § 9 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia, zgodnie z którym w ewidencji powinna widnieć pozycja "numer drogi i jej kilometraż lub nazwa ulicy". <i>Dowód: akta kontroli, str. 1058, 976, 1136, 902, 802, 786, 762, 744, 646, 699, 1194, 1274, 1366, 1574.</i>
3.	Jednostka składająca projekt organizacji ruchu	Jest	Jest	Brak
4.	Charakter organizacji ruchu (stała, czasowa)	Jest	Jest	Brak
5.	Data zatwierdzenia projektu	Jest	Jest	Brak
6.	Termin, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu	Jest	Jest	Brak
7.	Rzeczywisty termin wprowadzenia nowej lub zmiany istniejącej organizacji ruchu	Jest	Jest	Uchybienie: W ewidencji prowadzonej przez Starostę Powiatu Wrocławskiego brak jest przy projektach organizacji ruchu wybranych do kontroli (nr SP.DT.7121.376.1.2012.AM, SP.DT.7121.329.1.2012.AM, SP.DT.7121.282.4.2012.AM, SP.DT.7121.188.1.2012.JB, SP.DT.7121.351.1.2011.AM, SP.DT.7121.321.1.2011.MN, SP.DT.7120.32.1.2011.AM, SP.DT.7120-41.2.2011.MN, SP.DT.7120.44.2.2011.MN, SP.DT.7120.59.1.2011.AM, SP.DT.7120.23.1.2012.AM, SP.DT.7120.50.1.2012.JB, SP.DT.7120.71.2.2012.AM/JB, SP.DT.7120.10.2.2013.JB) 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". <i>Dowód: akta kontroli, str. 1194, 1274, 1366, 1574, 646, 699, 802, 1058, 1550, 1426, 922, 884, 722, 559.</i>
8.	Przewidywany termin przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu - w przypadku czasowych zmian organizacji ruchu	Nie dotyczy	Jest	Uchybienie: W ewidencji prowadzonej przez Starostę Powiatu Wrocławskiego brak jest przy projektach organizacji ruchu wybranych do kontroli (nr SP.DT.7121.376.1.2012.AM, SP.DT.7121.329.1.2012.AM, SP.DT.7121.282.4.2012.AM, SP.DT.7121.188.1.2012.JB, SP.DT.7121.351.1.2011.AM) SP.DT.7121.321.1.2011.MN, wskazania przewidywanego

				terminu przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu. 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". <i>Dowód: akta kontroli, str. 1574, 1366, 1274, 1194, 1550, 1426.</i>
--	--	--	--	---

Stwierdzone uchybienie niewykazane w powyższej tabeli:

W ewidencji czasowych projektów organizacji ruchu z roku 2012 i 2013 istnieje dodatkowa kolumna „pismo/decyzja” (ewidencja czasowych projektów organizacji ruchu z 2013 r.) i „nr dec.” (ewidencja czasowych projektów organizacji ruchu z 2012 r.).

Działanie to stanowi naruszenie § 9 ust. 2 rozporządzenia, w którym wskazano zamknięty katalog pozycji, które powinny znajdować się w ewidencji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu.

Dowód: akta kontroli, str. 121-356.

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

Projekty organizacji ruchu o charakterze czasowym.

Zatwierdzanie projektów organizacji ruchu o charakterze czasowym przez Starostę Powiatu Wrocławskiego odbywało się w formie odrębnego pisma. Pismo zawiera między innymi:

- 1) oznaczenie organu zarządzającego ruchem (podłużna pieczęć „STAROSTA POWIATU WROCŁAWSKIEGO”) lub pismo z nagłówkiem „Starostwo Powiatowe we Wrocławiu” i herbem powiatu wrocławskiego;
- 2) numer pisma/znak sprawy;
- 3) miejsce oraz datę sporządzenia pisma;
- 4) wskazanie adresata pisma;
- 5) opis przedmiotu sprawy (np. „Dotyczy:”);
- 6) podstawę prawną;
- 7) określenie terminu, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu;
- 8) informację o następującej treści: „Zgodnie z § 12 ust. 1 ww. 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. Brak zawiadomienia oznacza utratę ważności zatwierdzonej organizacji ruchu (§ 12 ust. 4 rozporządzenia)”.

Wskazane powyżej pisma podpisywane były przez:

- 1) Dyrektora Wydziału Dróg i Transportu (z upoważnienia Starosty) – podłużna pieczęć „z up. STAROSTY; Beata Kaczka-Folaron; Dyrektor Wydziału Dróg i Transportu” oraz własnoręczny podpis (*Dowód: akta kontroli, str. 358*);
- lub
- 2) Wicestarostę Powiatu Wrocławskiego (z upoważnienia Starosty) – podłużna pieczęć „z up. STAROSTY; Jerzy Fitek; Wicestarosta” oraz własnoręczny podpis.

Projekty organizacji ruchu o charakterze stałym.

Zatwierdzanie projektów organizacji ruchu o charakterze stałym przez Starostę Powiatu Wrocławskiego odbywało się w formie odrębnego pisma. Pismo zawiera między innymi:

- 1) oznaczenie organu zarządzającego ruchem (podłużna pieczęć „STAROSTA POWIATU WROCŁAWSKIEGO”) lub pismo z nagłówkiem „Starostwo Powiatowe we Wrocławiu” i herbem powiatu wrocławskiego;
- 2) numer pisma/znak sprawy;
- 3) miejsce oraz datę sporządzenia pisma;
- 4) wskazanie adresata pisma;
- 5) opis przedmiotu sprawy (np. „Dotyczy:”);
- 6) podstawę prawną;
- 7) określenie terminu, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu;
- 8) informację o następującej treści: „Zgodnie z § 12 ust. 1 ww. 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. Brak zawiadomienia oznacza utratę ważności zatwierdzonej organizacji ruchu (§ 12 ust. 4 rozporządzenia)”.

Wskazane powyżej pisma podpisywane były przez:

- 1) Dyrektora Wydziału Dróg i Transportu (z upoważnienia Starosty) – podłużna pieczęć „z up. STAROSTY; Beata Kaczka-Folaron; Dyrektor Wydziału Dróg i Transportu” oraz własnoręczny podpis;
- lub
- 2) Wicestarostę Powiatu Wrocławskiego – podłużna pieczęć „WICESTAROSTA; Jerzy Fitek” oraz własnoręczny podpis.

Stwierdzone uchybienia:

W przypadku spraw nr: SP-DT.7120.18.3.2011.MN/JB, SP.DT.7120.50.1.2012.JB, zatwierdzenie projektów organizacji ruchu dokonane zostało przez Wicestarostę, bez wskazania, iż następuje ono na podstawie upoważnienia uprawnionego organu (tj. Starosty Powiatu Wrocławskiego).

Działaniem tym naruszono:

- art. 10 ust. 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym, zgodnie z którym starosta zarządza ruchem na drogach powiatowych i gminnych (z wyjątkiem dróg publicznych położonych w miastach na prawach powiatu, autostrad i dróg ekspresowych). W związku z tym, organem zarządzającym ruchem na drogach znajdujących się na obszarze powiatu wrocławskiego jest Starosta Powiatu Wrocławskiego;

- § 3 ust.1 pkt 3 rozporządzenia, zgodnie z którym, organem właściwym do zatwierdzenia organizacji ruchu na podstawie złożonych projektów jest organ zarządzający ruchem.

Dowód: akta kontroli, str. 830, 884.

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 elementy 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. 359-1626.

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.	SP.DT.7121.301.1.2011.MN	Pod numerem niniejszego wpisu w ewidencji (numerem sprawy) widnieje opinia do projektu organizacji ruchu, a nie zatwierdzenie projektu.								
2.	SP.DT.7121.321.1.2011.MN	Tak	Tak	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Tak	Tak	Tak	Nie dotyczy	Tak
3.	SP.DT.7121.351.1.2011.AM	Brak skali	Tak	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak
4.	SP-DT.7121.47.2.2012.AM	Brak skali	Tak	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak
5.	SP.DT.7121.94.1.2012.AM	Pod numerem niniejszego wpisu w ewidencji (numerem sprawy) widnieje opinia do projektu organizacji ruchu, a nie zatwierdzenie projektu.								
6.	SP.DT.7121.141.2.2012.JB	Pod numerem niniejszego wpisu w ewidencji (numerem sprawy) widnieje opinia do projektu organizacji ruchu, a nie zatwierdzenie projektu.								
7.	SP-DT.7121.188.1.2012.JB	Tak	Tak	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Tak	Tak	Tak	Nie dotyczy	Tak
8.	SP.DT.7121.235.1.2012.AM	Brak	Tak	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak
9.	SP.DT.7121.282.4.2012.AM	Tak	Tak	Nie dotyczy	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak

10.	SP.DT.7121.329.1.2012.AM	Tak	Tak	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Tak	Tak	Tak	Nie dotyczy	Tak
11.	SP.DT.7121.376.1.2012.AM	Brak skali	Tak	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Tak	Tak	Tak	Tak	Brak
12.	SP.DT.7121.1.1.2013.AM	Pod numerem niniejszego wpisu w ewidencji (numerem sprawy) widnieje opinia do projektu organizacji ruchu, a nie zatwierdzenie projektu.								
13.	SP-DT.7121.34.1.2013.JB	Pod numerem niniejszego wpisu w ewidencji (numerem sprawy) widnieje zawiadomienie o przekazaniu sprawy według właściwości.								
14.	SP.DT.7121.68.1.2013.JB	Pod numerem niniejszego wpisu w ewidencji (numerem sprawy) widnieje opinia do projektu organizacji ruchu, a nie zatwierdzenie projektu.								
15.	SP.DT.7121.100.1.2013.AM	Skala 1:40.000	Brak	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Tak	Nie dotyczy	Tak	Tak

Stwierdzone nieprawidłowości:

1. Zatwierdzenie projektu organizacji ruchu o charakterze czasowym, który nie zawierał planu sytuacyjnego w skali 1:500 lub 1:1.000 – projekt organizacji ruchu nr SP.DT.7121.100.1.2013.AM.

Działaniem takim naruszono przepis § 5 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia, który stanowi, że „projekt organizacji ruchu powinien zawierać plan sytuacyjny w skali 1:500 lub 1:1.000 (w uzasadnionych przypadkach organ zarządzający ruchem może dopuścić skalę 1:2.000 lub szkic bez skali)”.

Dowód: akta kontroli, str. 1098.

2. Zatwierdzenie projektu organizacji ruchu o charakterze czasowym, który nie zawierał planu orientacyjnego w skali od 1:10.000 do 1:25.000 – projekt organizacji ruchu nr SP.DT.7121.235.1.2012.AM.

Działaniem takim naruszono przepis § 5 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia, 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”.

Dowód: akta kontroli, str. 1398.

Stwierdzone uchybienia:

1. W projektach organizacji ruchu o charakterze czasowym o numerach: SP.DT.7121.351.1.2011.AM, SP-DT.7121.47.2.2012.AM, SP.DT.7121.235.1.2012.AM, SP.DT.7121.282.4.2012.AM, SP.DT.7121.376.1.2012.AM, dołączona opinia nie została podpisana przez właściwego komendanta Policji lub upoważnionego pracownika. Działaniem takim naruszono wymogi określone w § 7 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia, którego treść stanowi, że „do przedstawionego do zatwierdzenia projektu organizacji ruchu powinny być dołączone opinie: komendanta powiatowego Policji – w przypadku projektu obejmującego drogę powiatową”.

Dowód: akta kontroli, str. 1550, 1526, 1398, 1366, 1194.

2. 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 SP.DT.7121.351.1.2011.AM, SP-DT.7121.47.2.2012.AM, SP.DT.7121.376.1.2012.AM;

b) zawierające skalę inną niż przewidują przepisy rozporządzenia – projekt czasowej organizacji ruchu nr SP.DT.7121.100.1.2013.AM,

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

Dowód: akta kontroli, str. 1550, 1526, 1194, 1098.

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.	SP.DT.5420/1/195/08	Zła skala (1:2.000)	Tak	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Tak	Tak	Tak	Nie dotyczy	Brak
2.	DiT.5510-0152/001/2009	Tak	Tak	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Brak	Tak	Tak	Brak	Nie dotyczy*
3.	DiT.7121-0095/001/2011/10381/2011	Zła skala (1:5.000)	Tak	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak
4.	SP-DT.7120.32.1.2011.AM	Brak skali	Tak	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Tak	Tak	Tak	Brak	Tak
5.	SP.DT.7120.41.1.2011.MN	Pod numerem niniejszego wpisu w ewidencji (numerem sprawy) widnieje pismo w sprawie zaopiniowania projektu stałej organizacji ruchu, a nie zatwierdzenie projektu.								
6.	SP-DiT.7120-21.2.2011.MN	Brak skali	Brak skali	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Tak	Tak	Tak	Tak	Nie dotyczy*
7.	SP-DiT.7120-42.2.2011.MN	Brak skali	Brak skali	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Tak	Tak	Tak	Tak	Nie dotyczy*
8.	SP-DiT.7120-41.2.2011.MN	Brak skali	Brak skali	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Brak	Tak	Tak	Tak	Nie dotyczy*
9.	SP-DiT.7120.44.2.2011.MN	Brak skali	Brak skali	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Tak	Tak	Tak	Tak	Nie dotyczy*
10.	SP-DT.7120.59.1.2011.AM	Brak	Tak	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak
11.	SP-DiT.7120.68.2.2011.AM	Tak	Brak skali	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Tak	Tak	Tak	Tak	Nie dotyczy*
12.	SP-DiT.7120.13.2.2012.AM	Brak skali	Brak skali	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Tak	Tak	Tak	Tak	Nie dotyczy*
13.	SP-DT.7120.23.1.2012.AM	Brak	Tak	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Tak	Tak	Tak	Brak	Tak
14.	SP-DiT.7120.30.2.2012.AM	Brak skali	Brak skali	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Tak	Tak	Tak	Tak	Nie dotyczy*
15.	SP-DT.7120.18.3.2011.MN/JB	Tak	Tak	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Tak	Tak	Tak	Tak	Nie dotyczy*
16.	SP-DT.7120.50.1.2012.JB	Tak	Tak	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Tak	Tak	Tak	Brak	Tak
17.	SP-DT.7120.62.1.2012.JB	Tak	Tak	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak
18.	SP.DT.7120.71.2.2012.AM/JB	Pod numerem niniejszego wpisu w ewidencji (numerem sprawy) widnieje pismo w sprawie zaopiniowania projektu stałej organizacji ruchu, a nie zatwierdzenie projektu.								
19.	SP-DiT.7120.68.2.2012.JB	Brak skali	Brak skali	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Tak	Tak	Brak	Tak	Nie dotyczy*

20.	SP.DiT.7120.73.2.2012.JB	Brak skali	Brak skali	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Tak	Tak	Tak	Tak	Nie dotyczy*
21.	SP-DT.7120.11.3.2012.2013.JB	Brak skali	Tak	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Tak	Tak	Tak	Tak	Brak
22.	SP.DiT.7120.10.2.2013.JB	Brak skali	Brak skali	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Tak	Tak	Tak	Tak	Nie dotyczy*

* Przyjęto, że jednostką składającą projekt organizacji ruchu był Powiat Wrocławski. Wydział Dróg i Transportu Starostwa Powiatowego we Wrocławiu realizuje zadania zarówno organu zarządzającego ruchem, jak i zarządcy drogi.

Stwierdzone nieprawidłowości:

1. Zatwierdzenie projektów organizacji ruchu o charakterze stałym, które nie zawierały planu orientacyjnego w skali od 1:10.000 do 1:25.000 – projekty organizacji ruchu nr SP-DT.7120.59.1.2011.AM, SP-DT.7120.23.1.2012.AM.
Działaniem takim naruszono przepis § 5 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia, 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”.
Dowód: akta kontroli, str. 722, 786.
2. Zatwierdzenie projektów organizacji ruchu o charakterze stałym, które nie zawierały opisu technicznego - projekty organizacji ruchu nr DiT.5510-0152/001/2009, SP-DiT.7120-41.2.2011.MN.
Działaniem takim naruszono przepis § 5 ust. 1 pkt 5 rozporządzenia, który stanowi, że „projekt organizacji ruchu powinien zawierać 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 robót”.
Dowód: akta kontroli, str. 456, 646.
3. Zatwierdzenie projektu organizacji ruchu o charakterze stałym, który nie zawierał nazwiska i podpisu projektanta – projekt organizacji ruchu nr SP.DiT.7120.68.2.2012.JB.
Działaniem takim naruszono przepis § 5 ust. 1 pkt 7 rozporządzenia, który stanowi, że „projekt organizacji ruchu powinien zawierać nazwisko i podpis projektanta”.
Dowód: akta kontroli, str. 944.
4. Zatwierdzenie projektów organizacji ruchu o charakterze stałym, które nie zawierały wymaganych opinii właściwego komendanta Policji – projekty organizacji ruchu nr DiT.5510-0152/001/2009, SP-DT.7120.32.1.2011.AM, SP-DT.7120.23.1.2012.AM, SP-DT.7120.50.1.2012.JB.
Działaniem takim naruszono wymogi określone w § 7 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia, którego treść stanowi, że „do przedstawionego do zatwierdzenia projektu organizacji ruchu powinny być dołączone opinie: komendanta powiatowego Policji – w przypadku projektu obejmującego drogę powiatową”.
Dowód: akta kontroli, str. 456, 550, 726, 884.
5. Zatwierdzenie projektów organizacji ruchu o charakterze stałym, które nie zawierały wymaganych opinii zarządu drogi – projekty organizacji ruchu nr SP.DT.5420/1/195/08, SP-DT.7120.11.3.2012.2013.JB.
Działaniem takim naruszono wymogi określone w § 7 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia, którego treść stanowi, że „do przedstawionego do zatwierdzenia projektu organizacji ruchu

powinny być dołączone opinie: zarządu drogi, jeżeli nie jest on jednostką składającą projekt”.

Dowód: akta kontroli, str. 400, 1032.

Stwierdzone uchybienia:

1. W projektach organizacji ruchu o numerach:

- DiT.7121-0095/001/2011/10381/2011,
- SP-DiT.7120-21.2.2011.MN,
- SP-DiT.7120-42.2.2011.MN,
- SP-DiT.7120-41.2.2011.MN,
- SP-DiT.7120.44.2.2011.MN,
- SP-DT.7120.59.1.2011.AM,
- SP-DiT.7120.68.2.2011.AM,
- SP-DiT.7120.13.2.2012.AM,
- SP-DiT.7120.30.2.2012.AM,
- SP-DT.7120.18.3.2011.MN/JB,
- SP-DT.7120.62.1.2012.JB,
- SP-DiT.7120.68.2.2012.JB,
- SP-DiT.7120.73.2.2012.JB,
- SP-DT.7120.11.3.2012.2013.JB,
- SP-DiT.7120.10.2.2013.JB,

dołączona opinia nie została podpisana przez właściwego komendanta Policji lub upoważnionego pracownika. Działaniem takim naruszono wymogi określone w § 7 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia, którego treść stanowi, że „do przedstawionego do zatwierdzenia projektu organizacji ruchu powinny być dołączone opinie: komendanta powiatowego Policji – w przypadku projektu obejmującego drogę powiatową”.

Dowód: akta kontroli, str. 400-1626.

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

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 projektów organizacji ruchu (dotyczących dróg gminnych) o numerach:

- DiT.7121-0095/001/2011/10381/2011, ✓
- SP-DT.7120.50.1.2012.JB, ✓
- SP-DT.7120.23.1.2012.AM,
- SP-DT.5420/1/195/08, ✓
- SP-DT.7121.188.1.2012.JB,
- SP-DT.7121.329.1.2012.AM,
- SP-DT.7121.321.1.2011.MN,

jednostka wprowadzająca organizację ruchu nie zawiadomiła organu zarządzającego ruchem o terminie jej wprowadzenia, zgodnie z § 12 ust. rozporządzenia.

Dowód: akta kontroli, str. 1627-1644.

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

Zgodnie z § 12 ust. 3 rozporządzenia, 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.

Stwierdzone uchybienia:

W odniesieniu do projektów organizacji ruchu o numerach:

- 1) SP-DT.7120.11.3.2013.JB, kontrolę przeprowadził w dniu 15 maja 2013 r. pracownik Wydziału Dróg i Transportu Starostwa Powiatowego we Wrocławiu. Z kontroli sporządzono notatkę służbową.
- 2) SP.DT.7120.73.2.2012.JB, kontrolę przeprowadził w dniu 13 maja 2013 r. pracownik Wydziału Dróg i Transportu Starostwa Powiatowego we Wrocławiu. Z kontroli sporządzono notatkę służbową.
- 3) SP.DiT.7120.68.2.2012.JB, kontrolę przeprowadził w dniu 14 stycznia 2013 r. pracownik Wydziału Dróg i Transportu Starostwa Powiatowego we Wrocławiu. Z kontroli sporządzono notatkę służbową.
- 4) SP.DiT.7120.13.2.2012.AM, kontrolę przeprowadził w dniu 7 stycznia 2013 r. pracownik Wydziału Dróg i Transportu Starostwa Powiatowego we Wrocławiu. Z kontroli sporządzono notatkę służbową.
- 5) SP.DiT.7120-41.2.2011.MN, pracownicy Obwodu Drogowego dokonali w dniu 9 grudnia 2011 r. (tj. w dniu wprowadzenia organizacji w terenie) odbioru docelowej organizacji ruchu (sporządzono protokół odbioru docelowej organizacji ruchu).
- 6) SP.DiT.7120.42.2.2011.MN, kontrolę przeprowadził w dniu 6 listopada 2011 r. pracownik Wydziału Dróg i Transportu Starostwa Powiatowego we Wrocławiu. Z kontroli sporządzono notatkę służbową.
- 7) SP.DiT.7120.44.2.2011.MN, kontrolę przeprowadził w dniu 6 listopada 2011 r. pracownik Wydziału Dróg i Transportu Starostwa Powiatowego we Wrocławiu. Z kontroli sporządzono notatkę służbową.
- 8) SP.DiT.7120.68.2.2011.AM, kontrolę przeprowadził w dniu 13 stycznia 2012 r. pracownik Wydziału Dróg i Transportu Starostwa Powiatowego we Wrocławiu. Z kontroli sporządzono notatkę służbową.
- 9) SP.DT.7120.30.2.2012.AM, kontrolę przeprowadził w dniu 15 lutego 2013 r. pracownik Wydziału Dróg i Transportu Starostwa Powiatowego we Wrocławiu. Z kontroli sporządzono notatkę służbową.
- 10) SP.DiT.7120.21.2.2011.MN, kontrolę przeprowadził w dniu 3 września 2012 r. pracownik Wydziału Dróg i Transportu Starostwa Powiatowego we Wrocławiu. Z kontroli sporządzono notatkę służbową.
- 11) SP.DT.7120.10.2.2013.JB, pracownicy Wydziału Dróg i Transportu Starostwa Powiatowego we Wrocławiu dokonali w dniu 17 kwietnia 2013 r. (tj. w dniu wprowadzenia organizacji ruchu w terenie) odbioru docelowej organizacji ruchu (sporządzono protokół odbioru docelowej organizacji ruchu).

W odniesieniu do projektu organizacji ruchu wskazanym powyżej w pkt. 11, kontrola została przeprowadzona w dniu wskazanym jako termin jej wprowadzenia w terenie, co stanowi naruszenie § 12 ust. 3 rozporządzenia, zgodnie z którym organ zarządzający ruchem, w terminie do 14 dni od dnia wprowadzenia organizacji ruchu, przeprowadza kontrolę wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu.

W odniesieniu do projektu organizacji ruchu wymienionego w pkt. 5, organ zarządzający ruchem wskazał w piśmie z dnia 17 lipca 2013 r., iż potwierdzeniem kontroli, o której mowa w § 12 ust. 3 rozporządzenia, jest protokół sporządzony przez pracowników Obwodu

Drogowego, którzy w zakresie swoich obowiązków nie posiadają upoważnienia do dokonywania ww. czynności.

Działaniem takim naruszono § 12 ust. 3 rozporządzenia, zgodnie z którym kontrolę wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu organizacji ruchu przeprowadza organ zarządzający ruchem (Starosta Powiatu Wrocławskiego).

Dowód: akta kontroli, str. 1646-1674.

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.

Stwierdzone nieprawidłowości:

W ramach badanej próby, w przypadku 7 projektów organizacji ruchu (dotyczących dróg gminnych), oznaczonych numerami spraw: DiT.7121-0095/001/2011/10381/2011, SP-DT.7120.50.1.2012.JB, SP-DT.7120.23.1.2012.AM, SP-DT.5420/1/195/08, SP-DT.7121.188.1.2012.JB, SP.DT.7121.329.1.2012.AM, SP.DT.7121.321.1.2011.MN, organ zarządzający ruchem nie poinformował zarządu drogi o utracie ważności projektu organizacji ruchu, z powodu braku zawiadomienia o terminie jego wprowadzenia w terenie.

Zaniechaniem tym, organ zarządzający ruchem nie wypełnił obowiązku wynikającego z § 12 ust. 4 rozporządzenia.

Dowód: akta kontroli, str. 400-1626.

Stwierdzone uchybienia:

W przypadku 21 projektów organizacji ruchu o numerach (dotyczy dróg powiatowych): SP.DT.7121.351.1.2011.AM, SP.DT.7121.47.2.2012.AM, SP.DT.7121.235.1.2012.AM, SP.DT.7121.282.4.2012.AM, SP.DT.7121.376.1.2012.AM, SP.DT.7121.100.1.2013.AM, SP.DiT.7120.10.2.2013.JB, SP.DT.7120.11.3.2012.2013.JB, SP.DT.7120.73.2.2012.JB, SP.DT.7120.68.2.2012.JB, SP.DT.7120.62.1.2012.JB, SP.DT.7120.18.3.2011.MN/JB, SP.DT.7120.30.2.2012.AM, SP.DT.7120.13.2.2012.AM, SP.DT.7120.68.2.2011.AM, SP.DT.7120.59.1.2011.AM, SP.DT.7120.44.2.2011.MN, SP.DT.7120.41.2.2011.MN, SP.DT.7120.42.2.2011.MN, SP.DT.7120.21.2.2011.MN, DT.5510-0152/001/2009, w prowadzonych przez organ zarządzający ruchem dokumentach nie zamieszczono informacji dotyczących terminu wprowadzenia ww. zatwierdzonych projektów organizacji ruchu w terenie lub utracie ich ważności, czym naruszono § 12 ust. 4 rozporządzenia .

Dowód: akta kontroli str. 400-1626.

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:

Na poddanych kontroli 12 dróg/odcinkach dróg/ lokalizacjach w ciągu tych dróg, organ zarządzający ruchem nie przeprowadzał co najmniej raz na 6 miesięcy kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń

bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczonych na drogach jemu podległych, czym naruszył przepisy § 12 ust. 5 rozporządzenia.

Dowód: akta kontroli, str. 400-1626.

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 powiatowych i gminnych.

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

1. Skrzyżowanie drogi gminnej nr 107197D z linia kolejową nr 274 w miejscowości Katy Wrocławskie.

Na podstawie zatwierdzonego projektu organizacji ruchu z dnia 14 sierpnia 2012 r., SP-DT.7120.50.1.2012.JB 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:
 - tabliczka z napisem „przewody sieci trakcyjnej na wysokości 5,40 m” umieszczona po obu stronach przejazdu kolejowego pod znakiem G-2 „sieć pod napięciem” (zdjęcie nr 5 i 6).
2. W zakresie czytelności i widoczności oznakowania stwierdzono
 - a) zbyt nisko osadzone znaki:
 - B-31 „pierwszeństwo dla nadjeżdżających z przeciwka” umieszczony na wysokości 1,50 m (zdjęcie nr 2),
 - D-5 „pierwszeństwo na zwężonym odcinku jezdni” oraz B-33 „ograniczenie prędkości” umieszczone na jednym słupku na wysokości 1,20 m (zdjęcie nr 3).

Zgodnie z pkt. 1.5.3. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jeśli na jednym słupku umieszczone są dwa znaki kategorii A, B, C, D lub F, to dolna krawędź niżej położonego znaku znajduje się na wysokości min. 2,00 m lub min. 1,50 m dla kilku znaków umieszczanych na jednej konstrukcji wsporczej przy braku ruchu pieszego.

3. W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:
 - a) znak B-31 „pierwszeństwo dla nadjeżdżających z przeciwka” ustawiony w odległości 15,0 m od przejazdu kolejowego. Według projektu organizacji ruchu powinien być ustawiony 25,0 m od przejazdu kolejowego (zdjęcie nr 2);

- b) znaki D-5 „pierwszeństwo na zężonym odcinku jezdni” oraz B-33 „ograniczenie prędkości” umieszczone na jednym słupku w odległości 25,0 m od przejazdu kolejowego. Według projektu organizacji ruchu powinien być ustawiony 37,0 m od przejazdu kolejowego (zdjęcie nr 3);
- c) 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 53,0 m od przejazdu kolejowego, znak G-1b ustawiony 49,0 m od znaku G-1c i znak G-1a ustawiony 49,0 m od znaku G-1b (zdjęcie nr 1). Znaki umieszczone są po stronie przejazdu kolejowego w kierunku miejscowości Kąty Wrocławskie. Według projektu organizacji ruchu znaki G-1c, G-1b i G-1a powinny być ustawione w równych odległościach, co 50,0 m;
- d) 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 52,0 m od przejazdu kolejowego, znak G-1b ustawiony 47,50 m od znaku G-1c i znak G-1a ustawiony 47,50 m od znaku G-1b (zdjęcie nr 4). Znaki umieszczone są po stronie przejazdu kolejowego w kierunku wyjazdu z miejscowości Kąty Wrocławskie. Według projektu organizacji ruchu znaki G-1c, G-1b i G-1a powinny być ustawione w równych odległościach, co 50,0 m.

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-9,
- 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-9 od przejazdu.

2. Droga gminna nr 107220D w miejscowości Kąty Wrocławskie, ul. Przemysłowa.

Na podstawie zatwierdzonego projektu stałej organizacji ruchu z dnia 17 maja 2011 r., DiT.7121-0095/001/2011/10381/2011 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.:
 - pylon drogowy U-5b ze znakiem C-9 „nakaz jazdy z prawej strony znaku”,
 - znak poziomy P-15 „trójkąt podporządkowania”, zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Przemysłowej z ul. Popiełuszki (zdjęcie nr 1).

2. W zakresie czytelności i widoczności oznakowania stwierdzono następujące nieprawidłowości:
 - a) przekrzywiony pylon drogowy U-5b ze znakiem C-9 „nakaz jazdy z prawej strony znaku”.
3. W zakresie prawidłowości oznakowania nie stwierdzono żadnych nieprawidłowości.

3. Skrzyżowanie (połączenie) dróg gminnych nr 107220D i 107183D (rondo, ul. Przemysłowa, Spółdzielcza i Nowowiejska) w miejscowości Katy Wrocławskie.

Na podstawie zatwierdzonego projektu stałej organizacji ruchu z dnia 17 maja 2011 r., DiT.7121-0095/001/2011/10381/2011 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.:
 - 2 pylony drogowe U-5b ze znakiem C-9 „nakaz jazdy z prawej strony znaku” na skrzyżowaniu ul. Spółdzielczej z ul. Nowowiejską,
 - znak B-35 „zakaz postoju” na ul. Przemysłowej,
 - znak P-4 „linia podwójna ciągła” na ul. Przemysłowej (zdjęcie nr 1);
 - b) istnieniu oznakowania nie przewidzianego w zatwierdzonym projekcie organizacji ruchu:
 - znak P-1e „linia pojedyncza przerywana – prowadząca szeroka” na ul. Przemysłowej (zdjęcie nr 1).

2. W zakresie czytelności i widoczności oznakowania nie stwierdzono nieprawidłowości.

3. W zakresie prawidłowości oznakowania nie stwierdzono nieprawidłowości.

4. Droga gminna nr 107219D w miejscowości Katy Wrocławskie, ul. Spółdzielcza.

Na podstawie zatwierdzonego projektu stałej organizacji ruchu z dnia 17 maja 2011 r., DiT.7121-0095/001/2011/10381/2011 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 C-13/16 „droga dla rowerów/droga dla pieszych” dwustronny (lokalizacja w projekcie organizacji ruchu: za przystankiem autobusowym w kierunku ul. Okrzei);
 - 2 znaki D-1 „droga z pierwszeństwem” (lokalizacja w projekcie organizacji ruchu: skrzyżowanie ul. Spółdzielczej z ul. Okrzei, po obu stronach drogi);
 - znak D-6b „przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów” (lokalizacja w projekcie organizacji ruchu: skrzyżowanie ul. Spółdzielczej z ul. Legionów);
 - znak A-7 „ustąp pierwszeństwa” (lokalizacja w projekcie organizacji ruchu: skrzyżowanie ul. Spółdzielczej z ul. Legionów);
 - b) istnieniu oznakowania nie przewidzianego w zatwierdzonym projekcie organizacji ruchu:
 - znak F-6 „znak uprzedzający umieszczany przed skrzyżowaniem” zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Spółdzielczej z ul. 1 Maja (zdjęcie nr 13),
 - znak D-3 „droga jednokierunkowa” i B-18 „zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad 2,5 t” umieszczone na jednym słupku, zlokalizowany na skrzyżowaniu ul. Spółdzielczej z ul. 1 Maja (zdjęcie nr 14),
 - znak D-1 „droga z pierwszeństwem” zlokalizowany na ul. Spółdzielczej przed Dojazdem 1 (zdjęcie nr 11),
 - lustro drogowe prostokątne U-18b zlokalizowane przed skrzyżowaniem ul. Spółdzielczej z Dojazdem 2 (zdjęcie nr 6),
 - znak D-29 „hotel (motel)”, D-28 „restauracja”, D-23 „stacja paliwowa” i D-26 „stacja obsługi technicznej” zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Spółdzielczej z ul. Sybiraków (zdjęcie nr 3).
2. W zakresie czytelności i widoczności oznakowania stwierdzono następujące nieprawidłowości:
- a) znak A-7 „ustąp pierwszeństwa” umieszczony na wysokości 1,70 m, zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Kwiatowej z ul. Spółdzielczą. Zgodnie z pkt. 1.5.3. załącznika nr 1 do rozporządzenia, wysokość umieszczania znaków (dolnej krawędzi lub najniżej położonego jej punktu) podano w tabeli 1.11 i pokazano na rysunku 1.5.7. ww. załącznika;
 - b) przekrzywiony znak D-6 „przejście dla pieszych”, zlokalizowany przy skrzyżowaniu ul. Spółdzielczej z ul. Legionów (zdjęcie nr 17);
 - c) przekrzywiony znak D-1 „droga z pierwszeństwem”, zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Spółdzielczej z ul. Sybiraków (zdjęcie nr 5).
3. W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono następujące nieprawidłowości:
- a) znak F-6 „znak uprzedzający umieszczany przed skrzyżowaniem” umieszczony w odległości 5,80 m od znaku D-6 „przejście dla pieszych”, zlokalizowane przed skrzyżowaniem ul. Spółdzielczej z ul. 1 Maja (zdjęcie nr 13),
 - b) znak D-1 „droga z pierwszeństwem” umieszczony w odległości 8,0 m od znaku D-6b „przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów”, zlokalizowane przed skrzyżowaniem ul. Kwiatowej z ul. Spółdzielczą (zdjęcie nr 16);

- c) znak D-6b „przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów” umieszczony w odległości 6,5 m od znaku C-13/16 „droga dla rowerów/droga dla pieszych” i znaku C-13a „koniec drogi dla rowerów”, zlokalizowane przed skrzyżowaniem ul. Spółdzielczej z ul. Kwiatową (zdjęcie nr 16 i 12).

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 stwierdzone nieprawidłowości:

- a) znak D-6 „przejście dla pieszych” i znak A-7 „ustąp pierwszeństwa” zlokalizowane przy skrzyżowaniu ul. Spółdzielczej z ul. 1 Maja, umieszczone na jednym słupku. Zgodnie z projektem organizacji ruchu, znaki te powinny być umieszczone oddzielnie;
- b) znak D-4a „droga bez przejazdu” i znak D-40 „strefa zamieszkania” zlokalizowane przy skrzyżowaniu ul. Spółdzielczej z Dojazdem 2, umieszczone na jednym słupku (zdjęcie nr 8). Zgodnie z projektem organizacji ruchu, znaki te powinny być umieszczone oddzielnie;
- c) znak C-13/16 „droga dla rowerów/droga dla pieszych” i znak C-13a „koniec drogi dla rowerów” zlokalizowane przy skrzyżowaniu ul. Spółdzielczej z ul. Kwiatową, umieszczone na lampie. Zgodnie z projektem organizacji ruchu, znaki te powinny być umieszczone przy krawędzi drogi dla rowerów;
- d) 3 znaki C-13/16 „droga dla rowerów/droga dla pieszych” (znak obustronny), zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Spółdzielczej z ul. Okrzei, umieszczony na lampie. Zgodnie z projektem organizacji ruchu, znaki te powinien być umieszczony przy krawędzi drogi dla rowerów;
- e) znak D-6 „przejście dla pieszych” i znak A-7 „ustąp pierwszeństwa” zlokalizowane przy skrzyżowaniu ul. Spółdzielczej z ul. Legionów, umieszczone na jednym słupku (zdjęcie nr 15). Zgodnie z projektem organizacji ruchu, znaki te powinny być umieszczone oddzielnie.

5. Skrzyżowanie drogi gminnej nr 107184D z linią kolejową nr 274 w miejscowości Smolec.

W związku z brakiem projektu organizacji ruchu do ww. lokalizacji, dokonano czynności związanych z 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 czytelności i widoczności oznakowania stwierdzono:

- a) znak G-1a „słupek wskaźnikowy z trzema kreskami umieszczany po prawej stronie jezdni” wraz ze znakiem A-9 „przejazd kolejowy z zaporami” osadzony zbyt blisko krawędzi jezdni – ok. 35 cm (zdjęcie nr 1).

Zgodnie z pkt. 1.5.3. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, znaki na drogach z poboczem należy umieszczać tak, aby odległość znaku od krawędzi korony drogi była nie mniejsza niż 0,5 m;

- b) niewidoczny (zakryty przez reklamę) sygnalizator świetlny umieszczony przed przejazdem kolejowym z zaporami (zdjęcie nr 4).
2. W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono:
- 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 34,5 m od przejazdu kolejowego, znak G-1b ustawiony 30,0 m od znaku G-1c i znak G-1a ustawiony 30,5 m od znaku G-1b. Znaki umieszczone są po stronie przejazdu kolejowego w kierunku miejscowości Jasz kotle;
- 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 18,0 m od przejazdu kolejowego, znak G-1b ustawiony 19,80 m od znaku G-1c i znak G-1a ustawiony 23,5 m od znaku G-1b. Znaki umieszczone są po stronie przejazdu kolejowego w kierunku miejscowości Smolec.

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-9,
- 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-9 od przejazdu.

6. Droga powiatowa Wrocław – Smolec (ul. Chłopska koło lotniska Strachowice).

Na podstawie zatwierdzonego projektu stałej organizacji ruchu z dnia 23 lipca 2008 r., SP.DT.5420/1/195/08 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-7 „ustęp pierwszeństwa”, zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Chłopskiej z ul. Wiśniową,
 - znak A-11a „próg zwalniający” z tabliczką T-1 (20 m) „tabliczka wskazująca odległość znaku ostrzegawczego od miejsca niebezpiecznego”, zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Chłopskiej z ul. Wiśniową,

- znak D-6 „przejście dla pieszych” z tabliczką T-27 „tabliczka wskazująca, że przejście dla pieszych jest szczególnie uczęszczane przez dzieci”, zlokalizowany koło zatoczki autobusowej (przystanek) przed skrzyżowaniem ul. Chłopskiej, Oliwkowej i Wiśniowej,
- znak A-11a „próg zwalniający” z tabliczką T-1 (20 m) „tabliczka wskazująca odległość znaku ostrzegawczego od miejsca niebezpiecznego” i znak B-33 „ograniczenie prędkości”, zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Chłopskiej, Aroniowej i Bukowej,
- liniowy próg zwalniający typ U-16c zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Chłopskiej, Aroniowej i Bukowej,
- znak A-11a „próg zwalniający” z tabliczką T-1 (20 m) „tabliczka wskazująca odległość znaku ostrzegawczego od miejsca niebezpiecznego” i znak A-7 „ustąp pierwszeństwa”, zlokalizowane na ul. Aroniowej,
- znak poziomy P-4 dł. 30 m „linia podwójna ciągła”, zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Chłopskiej z ul. Oliwkową (zdjęcie nr 9),
- znak A-11a „próg zwalniający” z tabliczką T-1 (20 m) „tabliczka wskazująca odległość znaku ostrzegawczego od miejsca niebezpiecznego” i znak B-33 „ograniczenie prędkości”, zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Chłopskiej z ul. Głogową,
- znak poziomy P-4 dł. 30 m „linia podwójna ciągła”, zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Chłopskiej z ul. Głogową,
- znak poziomy P-4 dł. 30 m „linia podwójna ciągła”, zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Chłopskiej, Hebanowej i Akacjowej,
- liniowy próg zwalniający typ U-16c zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Chłopskiej, Jarzębinowej i Cisowej,
- znak A-11a „próg zwalniający” z tabliczką T-1 (20 m) „tabliczka wskazująca odległość znaku ostrzegawczego od miejsca niebezpiecznego” i znak B-33 „ograniczenie prędkości”, zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Chłopskiej, Akacjowej i Hebanowej,
- znak poziomy P-4 dł. 58 m „linia podwójna ciągła”, zlokalizowany między ul. Cisową a ul. Akacjową,
- znak A-7 „ustąp pierwszeństwa”, zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Chłopskiej, Cisowej i Jarzębinowej,
- znak poziomy P-4 „linia podwójna ciągła”, znak poziomy P-1e „linia pojedyncza przerywana – prowadząca szeroka” i znak poziomy P-6 „linia ostrzegawcza”, zlokalizowane od skrzyżowania ul. Chłopskiej, Cisowej i Jarzębinowej do skrzyżowania drogi powiatowej z drogą wojewódzką w miejscowości Smolec;

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

- znak B-5 „zakaz wjazdu samochodów ciężarowych” wraz z 3 tabliczkami, zlokalizowany przy wjeździe do miejscowości Smolec od strony Wrocławia (zdjęcie nr 2 i 3),
- znak A-11 „nierówna droga” z tabliczką T-2 „tabliczka wskazująca długość odcinka drogi, na którym powtarza się lub występuje niebezpieczeństwo” i znak B-5 „zakaz wjazdu samochodów ciężarowych” z tabliczką „nie dotyczy sprzętu rolniczego i asen. oraz autobusu szkolnego”, zlokalizowane na ul. Wiśniowej (zdjęcie nr 6),

- znak E-4 „drogowskaz w kształcie strzały do miejscowości podający do niej odległość”, zlokalizowany na skrzyżowaniu ul. Chłopskiej z ul. Oliwkową (zdjęcie nr 4),
- tabliczka T-6d „tabliczka wskazująca prostopadły przebieg drogi z pierwszeństwem przez skrzyżowanie oraz układ dróg podporządkowanych (umieszczana na drodze podporządkowanej”, zlokalizowana przed skrzyżowaniem ul. Chłopskiej z ul. Wiśniową (zdjęcie nr 7),
- znak A-31 „niebezpieczne pobocze” z tabliczką T-2 „tabliczka wskazująca długość odcinka drogi, na którym powtarza się lub występuje niebezpieczeństwo”, zlokalizowany za skrzyżowaniem ul. Chłopskiej z ul. Wiśniową (zdjęcie nr 8),
- znak A-14 „roboty na drodze”, zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Chłopskiej, Oliwkowej i Wiśniowej (zdjęcie nr 12),
- tabliczka T-6b „tabliczka wskazująca układ dróg podporządkowanych (umieszczana na drodze z pierwszeństwem)” zlokalizowana przed skrzyżowaniem ul. Chłopskiej, Oliwkowej i Wiśniowej (zdjęcie nr 12),
- znak A-16 „przejście dla pieszych”, zlokalizowany przed przystankiem autobusowym na ul. Chłopskiej (zdjęcie nr 13),
- znak poziomy P-10 „przejście dla pieszych” i znak poziomy P-14 „linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów”, zlokalizowane przed przystankiem autobusowym na ul. Chłopskiej (zdjęcie nr 15),
- znak D-6 „przejście dla pieszych” wraz z tabliczką T-27 „tabliczka wskazująca, że przejście dla pieszych jest szczególnie uczęszczane przez dzieci”, zlokalizowany przed przystankiem autobusowym na ul. Chłopskiej (zdjęcie nr 14),
- 2 znaki D-15 „przystanek autobusowy”, zlokalizowane na ul. Chłopskiej, przed skrzyżowaniem z ul. Oliwkową (zdjęcie nr 16 i 17),
- znak A-16 „przejście dla pieszych”, zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Chłopskiej z ul. Oliwkową (zdjęcie nr 29),
- tabliczka T-6d „tabliczka wskazująca prostopadły przebieg drogi z pierwszeństwem przez skrzyżowanie oraz układ dróg podporządkowanych (umieszczana na drodze podporządkowanej”, zlokalizowana na ul. Hebanowej (zdjęcie nr 27),
- tabliczka T-6b „tabliczka wskazująca układ dróg podporządkowanych (umieszczana na drodze z pierwszeństwem)” zlokalizowana przed skrzyżowaniem ul. Chłopskiej, Akacyjowej i Hebanowej (zdjęcie nr 18),
- tabliczka T-6d „tabliczka wskazująca prostopadły przebieg drogi z pierwszeństwem przez skrzyżowanie oraz układ dróg podporządkowanych (umieszczana na drodze podporządkowanej”, zlokalizowana na ul. Akacyjowej (zdjęcie nr 20),
- tabliczka T-6d „tabliczka wskazująca prostopadły przebieg drogi z pierwszeństwem przez skrzyżowanie oraz układ dróg podporządkowanych (umieszczana na drodze podporządkowanej”, zlokalizowana na ul. Cisowej (zdjęcie nr 21),
- znak D-40 „strefa zamieszkania” i znak B-18 „zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad 3,5 t”, zlokalizowane na ul. Chłopskiej (zdjęcie nr 25),
- znak poziomy P-4 „linia podwójna ciągła” i znaki poziome P-1e „linia pojedyncza przerywana – prowadząca szeroka”, zlokalizowane na ul. Chłopskiej na długości około 200,00 m (zdjęcie nr 19),

- znak B-5 „zakaz wjazdu samochodów ciężarowych” wraz z trzema tabliczkami, zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Chłopskiej z drogą wojewódzką w miejscowości Smolec (zdjęcie nr 23).

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

- a) znak E-17e „miejscowość” umieszczony na wysokości 1,80 m, zlokalizowany przy wjeździe do miejscowości Smolec od strony Wrocławia (zdjęcie nr 1);
- b) znak A-11 „nierówna droga” z tabliczką T-2 „tabliczka wskazująca długość odcinka drogi, na którym powtarza się lub występuje niebezpieczeństwo” umieszczony na wysokości 1,60 m, zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Chłopskiej z ul. Wiśniową;
- c) zniszczony znak B-5 „zakaz wjazdu samochodów ciężarowych” z tabliczką „nie dotyczy sprzętu rolniczego i asen. oraz autobusu szkolnego”, zlokalizowany na ul. Wiśniowej (zdjęcie nr 6);
- d) zasłonięty przez reklamę oraz drzewo znak E-4 „drogowskaz w kształcie strzały do miejscowości podający do niej odległość”, zlokalizowany na skrzyżowaniu ul. Chłopskiej z ul. Oliwkową (zdjęcie nr 5);
- e) niewidoczny znak poziomy P-4 „linia podwójna ciągła” i znak poziomy P-13 „linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów”, zlokalizowane na ul. Wiśniowej (zdjęcie nr 10);
- f) znak A-31 „niebezpieczne pobocze” z tabliczką T-2 „tabliczka wskazująca długość odcinka drogi, na którym powtarza się lub występuje niebezpieczeństwo” umieszczony na wysokości 1,60 m, zlokalizowany za skrzyżowaniem ul. Chłopskiej z ul. Wiśniową (zdjęcie nr 8);
- g) znak A-14 „roboty na drodze” umieszczony na wysokości 1,40 m, zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Chłopskiej, Oliwkowej i Wiśniowej (zdjęcie nr 12);
- h) niewidoczny znak poziomy P-6 „linia ostrzegawcza”, zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Chłopskiej, Bukowej i Aroniowej;
- i) zasłonięty przez drzewa znak A-16 „przejście dla pieszych”, zlokalizowany przed przystankiem autobusowym na ul. Chłopskiej (zdjęcie nr 13);
- j) częściowo niewidoczny znak poziomy P-10 „przejście dla pieszych” i znak poziomy P-14 „linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów”, zlokalizowane przed przystankiem autobusowym na ul. Chłopskiej (zdjęcie nr 15);
- k) znak A-11a „próg zwalniający” z tabliczką T-1 (20 m) „tabliczka wskazująca odległość znaku ostrzegawczego od miejsca niebezpiecznego” ze znakiem B-33 „ograniczenie prędkości” umieszczony na wysokości 1,30 m, zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Chłopskiej z ul. Głogową (zdjęcie nr 28);
- l) przekrzywiony znak A-7 „ustąp pierwszeństwa”, zlokalizowany na ul. Akacyjowej (zdjęcie nr 20);
- m) przekrzywiony znak A-7 „ustąp pierwszeństwa” z tabliczką T-6d „tabliczka wskazująca prostopadły przebieg drogi z pierwszeństwem przez skrzyżowanie oraz układ dróg podporządkowanych (umieszczana na drodze podporządkowanej, zlokalizowany na ul. Cisowej (zdjęcie nr 21);
- n) przekreślony równolegle do drogi znak A-17 „dzieci”, zlokalizowany na ul. Chłopskiej (zdjęcie nr 26);

- o) znak A-7 „ustąp pierwszeństwa” z tabliczką T-6c „tabliczka wskazująca rzeczywisty przebieg drogi z pierwszeństwem przez skrzyżowanie (umieszczana na drodze podporządkowanej)” umieszczony na wysokości 1,40 m, zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Chłopskiej z drogą wojewódzką w miejscowości Smolec (zdjęcie nr 22);
- p) uszkodzony znak D-1 „droga z pierwszeństwem”, zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Chłopskiej z ul. Laurową (zdjęcie nr 24).

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-5 „zakaz wjazdu samochodów ciężarowych” wraz z 3 tabliczkami, umieszczony w odległości 6,50 m od znaku obustronnego D-42/43 „obszar zabudowany/koniec obszaru zabudowanego”, zlokalizowane przy wjeździe do miejscowości Smolec od strony Wrocławia (zdjęcie nr 3);
 - b) znak B-5 „zakaz wjazdu samochodów ciężarowych” wraz z 3 tabliczkami, umieszczony w odległości 7,50 m od znaku A-11a „próg zwalniający” z tabliczką T-1 „tabliczka wskazująca odległość znaku ostrzegawczego od miejsca niebezpiecznego” i znak B-33 „ograniczenie prędkości”, zlokalizowane przy wjeździe do miejscowości Smolec od strony Wrocławia (zdjęcie nr 3);
 - c) znak A-16 „przeście dla pieszych” umieszczony w odległości 3,00 m od znaku A-11a „próg zwalniający” z tabliczką T-1 (20 m) „tabliczka wskazująca odległość znaku ostrzegawczego od miejsca niebezpiecznego” ze znakiem B-33 „ograniczenie prędkości”, zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Chłopskiej z ul. Oliwkową (zdjęcie nr 29);

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.

7. Droga powiatowa nr 1990D z miejscowości Rogów Sobócki do miejscowości Sobótka.

Na podstawie zatwierdzonych projektów stałej organizacji ruchu:

- a) z dnia 14 sierpnia 2012 r., SP-DT.7120.18.3.2011.MN/JB;
- b) z dnia 17 października 2011 r., SP-DiT.7120-21.2.2011.MN;
- c) z dnia 6 maja 2009 r., DiT.5510-0152/001/2009,

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 B-33 „ograniczenie prędkości (40)” i tabliczka T-23b „tabliczka wskazująca samochody ciężarowe, pojazdy specjalne, pojazdy używane do celów specjalnych, o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t, oraz ciągniki samochodowe”, zlokalizowany przy wjeździe do miejscowości Sobótka od strony miejscowości Rogów Sobócki,
 - znak B-33 „ograniczenie prędkości (40)” i tabliczka T-23b „tabliczka wskazująca samochody ciężarowe, pojazdy specjalne, pojazdy używane do celów specjalnych, o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t, oraz ciągniki samochodowe”, zlokalizowany przy wjeździe do miejscowości Sobótka od strony miejscowości Strzegomiany,
 - znak B-33 „ograniczenie prędkości (40)”, zlokalizowany przy wjeździe do miejscowości Rogów Sobócki od strony Sobótki (zdjęcie nr 8);
- b) istnieniu oznakowania nie przewidzianego w zatwierdzonym projekcie organizacji ruchu:
 - znak A-10 „przejazd kolejowy bez zapór” i znak G-1c „słupek wskaźnikowy z jedną kreską umieszczany po prawej stronie jezdni” (umieszczone na jednym słupku), zlokalizowane przed wyjazdem z miejscowości Rogów Sobócki w kierunku Wrocławia (zdjęcie nr 6),
 - znak D-15 „przystanek autobusowy”, zlokalizowany przed wyjazdem z miejscowości Rogów Sobócki w kierunku Wrocławia (zdjęcie nr 4),
 - tablica prowadząca U-3d, zlokalizowana na łuku drogi, przed zjazdem w ul. Dworcową w miejscowości Rogów Sobócki (zdjęcie nr 12),
 - znak A-1 „niebezpieczny zakręt w prawo”, zlokalizowany przed łukiem drogi, przed zjazdem w ul. Dworcową w miejscowości Rogów Sobócki (zdjęcie nr 7),
 - lustro drogowe okrągłe U-18a, zlokalizowane przed zjazdem w drogę nr 176/11 w miejscowości Rogów Sobócki (zdjęcie nr 10).

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

- a) częściowo niewidoczny znak poziomy P-10 „przejście dla pieszych”, zlokalizowany na ul. Wrocławskiej, przed skrzyżowaniem z ul. Tartaczną i ul. Brzoskwiniową w miejscowości Sobótka (zdjęcie nr 2);
- b) częściowo zakryta przez krzewy tablica prowadząca U-3d, zlokalizowana na łuku drogi, przed zjazdem w ul. Dworcową w miejscowości Rogów Sobócki (zdjęcie nr 12),
- c) niewidoczny znak poziomy P-17 „linia przystankowa”, zlokalizowany przed wyjazdem z miejscowości Rogów Sobócki w kierunku Wrocławia (zdjęcie nr 5);
- d) znak B-36 „zakaz zatrzymywania się” i znak D-6 „przejście dla pieszych” umieszczony na wysokości 1,30 m, zlokalizowany na ul. Wrocławskiej (Salon Fryzjerski Janina) w miejscowości Sobótka (zdjęcie nr 1);
- e) znak A-1 „niebezpieczny zakręt w prawo”, umieszczony na wysokości 1,80 m, zlokalizowany przed łukiem drogi, przed zjazdem w ul. Dworcową w miejscowości Rogów Sobócki (zdjęcie nr 7).

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 stwierdzone nieprawidłowości:

- a) znak D-6 „przeście dla pieszych” i znak D-1 „droga z pierwszeństwem” umieszczone w innym miejscu niż wynika to z zatwierdzonego projektu organizacji ruchu, zlokalizowane przed zjazdem w ul. Szkolną w miejscowości Rogów Sobócki (zdjęcie nr 11);
- b) znak D-6 „przeście dla pieszych” i znak D-15 „przystanek autobusowy”, umieszczone w innym miejscu niż wynika to z zatwierdzonego projektu organizacji ruchu, zlokalizowane przed zjazdem w drodze nr 657 w miejscowości Rogów Sobócki (zdjęcie nr 9).

4. W zakresie prawidłowości oznakowania nie stwierdzono nieprawidłowości.

8. Droga powiatowa nr 1453D w miejscowości Łozina.

Na podstawie zatwierdzonego projektu stałej organizacji ruchu z dnia 25 marca 2013 r., SP.DiT.7120.10.2.2013.JB 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-7 „ustąp pierwszeństwa”, zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Wrocławskiej z ul. Strażacką (zdjęcie nr 20),
 - znak D-40 „strefa zamieszkania”, znak B-18 „zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad 3,5 t” wraz z 2 tabliczkami „nie dotyczy pojazdów posiadających zezwolenie” oraz „nie dotyczy służb komunalnych, mieszkańców i rolników”, zlokalizowane przed skrzyżowaniem ul. Wrocławskiej z ul. Strażacką (zdjęcie nr 21),
 - znak A-7 „ustąp pierwszeństwa”, zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Wrocławskiej z ul. Ogrodową - za stają paliw, przed wjazdem do miejscowości Łozina od strony Wrocławia;
 - b) istnieniu oznakowania nie przewidzianego w zatwierdzonym projekcie organizacji ruchu:
 - znak A-7 „ustąp pierwszeństwa”, zlokalizowany przy wyjeździe z miejscowości Łozina, w kierunku miejscowości Bierzyce (zdjęcie nr 16),
 - tablica skrajni U-9a, zlokalizowana przy wyjeździe z miejscowości Łozina, w kierunku miejscowości Bierzyce (zdjęcie nr 18),
 - znak D-1 „droga z pierwszeństwem”, zlokalizowany przy wyjeździe z miejscowości Łozina, w kierunku miejscowości Bierzyce (zdjęcie nr 19),

- znak B-18 „zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad 3,5 t” wraz z dwiema tabliczkami i znakiem B-33 „ograniczenie prędkości (30)”, zlokalizowany przy wyjeździe z miejscowości Łozina, w kierunku miejscowości Bierzyce (zdjęcie nr 17),
- znak A-14 „roboty na drodze” i znak B-25 „zakaz wyprzedzania”, zlokalizowane na ul. Wrocławskiej w kierunku miejscowości Bierzyce (zdjęcie nr 14),
- lustro drogowe U-18a (okrągłe), zlokalizowane przed przystankiem autobusowym w kierunku miejscowości Bierzyce (zdjęcie nr 9),
- znak D-23 „stacja paliwowa”, zlokalizowany przed przystankiem autobusowym w kierunku miejscowości Bierzyce (zdjęcie nr 15),
- znak D-15 „przystanek autobusowy” oraz znak poziomy P-17 „linia przystankowa”, zlokalizowane przed skrzyżowaniem w kierunku cmentarza w miejscowości Łozina (zdjęcie nr 10),
- znak D-41 „koniec strefy zamieszkania”, zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Wrocławskiej z ul. Strażacką (zdjęcie nr 20),
- znak D-41 „koniec strefy zamieszkania”, znak D-40 „strefa zamieszkania”, znak B-18 „zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad 3,5 t” wraz z 2 tabliczkami „nie dotyczy pojazdów posiadających zezwolenie” oraz „nie dotyczy służb komunalnych, mieszkańców i rolników”, zlokalizowane przed skrzyżowaniem ul. Wrocławskiej z ul. Ogrodową (zdjęcie nr 22 i 23),
- znak poziomy P-3b „linia jednostronnie przekraczalna – krótka”, zlokalizowany koło stacji paliw, przy wjeździe do miejscowości Łozina od strony Wrocławia (zdjęcie nr 4),
- znak A-7 „ustąp pierwszeństwa” umieszczony nad znakiem D-47 „koniec drogi wewnętrznej”, zlokalizowany koło stacji paliw, przy wjeździe do miejscowości Łozina od strony Wrocławia (zdjęcie nr 3).

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

a) zbyt nisko osadzone znaki:

- znak A-14 „roboty na drodze” i znak B-25 „zakaz wyprzedzania”, umieszczone na wysokości 1,40 m, zlokalizowane na ul. Wrocławskiej w kierunku miejscowości Bierzyce (zdjęcie nr 14).

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;

- b) uszkodzone, przekrzywione 2 znaki D-6 „przejście dla pieszych” (zdjęcie nr 11 i 12) i znak A-7 „ustąp pierwszeństwa” z tablicą T-6d „tabliczka wskazująca prostopadły przebieg drogi z pierwszeństwem przez skrzyżowanie oraz układ dróg podporządkowanych (umieszczana na drodze podporządkowanej)” (zdjęcie nr 13), zlokalizowane przed skrzyżowaniem (koło tablic kierunkowych miejscowości Wrocław i Trzebnica);
- c) zasłonięte przez gałęzie drzewa, znak A-12a „zweżenie jezdni – dwustronne” i znak B-33 „ograniczenie prędkości (30)” (umieszczone na jednym słupku), zlokalizowane za przejściem dla pieszych za krzyżowaniem ul. Wrocławskiej z ul. Strażacką (zdjęcie nr 5).

3. W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono nieprawidłowości:

- a) znak B-5 „zakaz wjazdu samochodów ciężarowych, których masa całkowita przekracza 8 t” umieszczony w odległości 2,00 m od znaku D-6 „przejście dla pieszych”, zlokalizowane przed skrzyżowaniem, koło kościoła w miejscowości Łozina (zdjęcie nr 6);
- b) znak B-5 „zakaz wjazdu samochodów ciężarowych, których masa całkowita przekracza 8 t” umieszczony w odległości 6,00 m od znaku E-4 „drogowskaz w kształcie strzały do miejscowości”, zlokalizowane przed skrzyżowaniem, koło kościoła w miejscowości Łozina (zdjęcie nr 7);
- c) znak D-6 „przejście dla pieszych” umieszczony w odległości 5,00 m od znaku A-7 „ustęp pierwszeństwa” z tablicą T-6d „tabliczka wskazująca prostopadły przebieg drogi z pierwszeństwem przez skrzyżowanie oraz układ dróg podporządkowanych (umieszczana na drodze podporządkowanej)”, zlokalizowane przed skrzyżowaniem (koło kościoła) w kierunku cmentarza w miejscowości Łozina (zdjęcie nr 8).

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 stwierdzone nieprawidłowości:

- a) znak D-42 „obszar zabudowany” umieszczony przed znakiem D-51 „automatyczna kontrola prędkości” z tabliczką „na odcinku 1,3 km”, zlokalizowany przy wjeździe do miejscowości Łozina od strony Wrocławia (zdjęcie nr 2);
- b) znak D-42 „obszar zabudowany” i znak E-17a „miejscowość” umieszczone na jednym słupku, zlokalizowane przy wjeździe do miejscowości Łozina od strony Wrocławia (zdjęcie nr 1);
- c) znak D-43 „koniec obszaru zabudowanego” i znak E-18a „koniec miejscowości” umieszczone na jednym słupku, zlokalizowane przy wyjeździe z miejscowości Łozina w kierunku Wrocławia (zdjęcie nr 2).

9. Droga powiatowa nr 1916D w miejscowości Mirków, ul. Kielczowska.

W związku z brakiem projektu organizacji ruchu do ww. lokalizacji, dokonano czynności związanych z 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 czytelności i widoczności oznakowania stwierdzono

- a) zbyt nisko osadzone znaki:
 - B-5 „zakaz wjazdu samochodów ciężarowych” umieszczony na wysokości 1,40 m, zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Kielczowskiej z ul. Bławatną (zdjęcie nr 13),
 - A-4 „niebezpieczne zakręty – pierwszy w lewo” umieszczony na wysokości 1,60 m, zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Kielczowskiej z ul. Kwiatową w kierunku Alei Jana III Sobieskiego (zdjęcie nr 11),

- B-33 „ograniczenie prędkości (40)” umieszczony na wysokości 1,50 m, zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Kiełczowskiej, Kwiatowej i Gazowej (zdjęcie nr 12),
- A-3 „niebezpieczne zakręty – pierwszy w prawo” umieszczony na wysokości 1,50 m, zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Kiełczowskiej z ul. Gazową (zdjęcie nr 14),
- B-33 „ograniczenie prędkości (40)” umieszczony na wysokości 1,60 m, zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Kiełczowskiej z ul. Makową (zdjęcie nr 8),
- B-36 „zakaz zatrzymywania się” z tabliczką T-25c „tabliczka wskazująca odwołanie zakazu postoju lub zatrzymywania” umieszczony na wysokości 0,50 m, zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Kiełczowskiej z Aleją Jana III Sobieskiego (zdjęcie nr 1),
- A-10 „przejazd kolejowy bez zapór” ze znakiem G-1a „słupek wskaźnikowy z trzema kreskami umieszczany po prawej stronie jezdni” umieszczony na wysokości 0,20 m, zlokalizowany na ul. Kiełczowskiej przed przejazdem kolejowym (zdjęcie nr 4),
- G-1b „słupek wskaźnikowy z dwiema kreskami umieszczany po prawej stronie jezdni” umieszczony na wysokości 0,30 m, zlokalizowany na ul. Kiełczowskiej przed przejazdem kolejowym (zdjęcie nr 7).

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;

- b) zasłonięty przez drzewo znak B-36 „zakaz zatrzymywania się” z tabliczką T-25c „tabliczka wskazująca odwołanie zakazu postoju lub zatrzymywania”, zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Kiełczowskiej z Aleją Jana III Sobieskiego (zdjęcie nr 3);
- c) odchylony od drogi znak B-20 „stop”, zlokalizowany przed przejazdem kolejowym na ul. Kiełczowskiej (zdjęcie nr 5).

2. W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono nieprawidłowości:

- a) znak poziomy P-4 „linia podwójna ciągła” o długości 9,00 m, zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Kiełczowskiej z Aleją Jana III Sobieskiego (zdjęcie nr 2);

Zgodnie z pkt. 2.2.1.10. załącznika nr 2 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, długość linii podwójnej ciągłej powinna wynosić co najmniej 20 m.

- 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 38,00 m od przejazdu kolejowego, znak G-1b ustawiony 26,00 m od znaku G-1c i znak G-1a ustawiony 39,00 m od znaku G-1b. Znaki umieszczone są na ul. Kiełczowskiej w kierunku Alei Jana III Sobieskiego;
- c) 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 33,00 m od przejazdu kolejowego, znak G-1b ustawiony 29,00 m od znaku G-1c i znak G-1a ustawiony 38,00 m od znaku G-1b. Znaki umieszczone są na ul. Kiełczowskiej, po stronie przejazdu kolejowego w kierunku miejscowości Mirków.

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-9,
- 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-9 od przejazdu.

3. Inne stwierdzone nieprawidłowości:

- a) brak oznakowania poziomego na znacznej części długości ul. Kielczowskiej, zły stan techniczny drogi oraz brak poboczy (zdjęcie nr 9 i 10).

Dodatkowe istotne spostrzeżenia:

- a) zły stan techniczny drogi (ul. Kielczowska) oraz brak poboczy (zdjęcie nr 9 i 10).

10. Droga powiatowa nr 1535D w miejscowości Dobrzykowice (skrzyżowanie ul. Wrocławskiej, Stawowej i Szkolnej).

Na podstawie projektu stałej organizacji ruchu z dnia 14 listopada 2012 r., SP.DT.7120.71.2.2012.AM/JB 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. 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 uzupełniający F-5 „uprzedzenie o zakazie (8 t, 1000 m)”, zlokalizowany na ul. Stawowej, koło kościoła w miejscowości Dobrzykowice,
 - znak A-17 „dzieci” z tabliczką „droga do szkoły” i znak B-33 „ograniczenie prędkości” (umieszczone na jednym słupku), zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Wrocławskiej z ul. Szkolną,
 - znak A-17 „dzieci” z tabliczką „droga do szkoły” i znak B-33 „ograniczenie prędkości” (umieszczone na jednym słupku), zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Wrocławskiej z ul. Stawową;
- b) istnieniu oznakowania nie przewidzianego w projekcie organizacji ruchu:
 - znak B-5 „zakaz wjazdu samochodów ciężarowych” (zdjęcie nr 9) i znak A-7 „ustąp pierwszeństwa” (zdjęcie nr 10), zlokalizowane na ul. Szkolnej, wjazd od ul. Wrocławskiej,
 - znak A-7 „ustąp pierwszeństwa”, zlokalizowany na ul. Ładnej (zdjęcie nr 13 i 14),
 - znak A-16 „przejście dla pieszych”, zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Wrocławskiej z ul. Szkolną i Ładną (zdjęcie nr 12),

- znak A-30 „inne niebezpieczeństwo” z tabliczką „uszkodzona nawierzchnia”, zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Wrocławskiej z ul. Stawową (zdjęcie nr 3).

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

a) zbyt nisko osadzone znaki:

- znak D-1 „droga z pierwszeństwem” umieszczony na wysokości 1,70 m, zlokalizowany na ul. Wrocławskiej, przed skrzyżowaniem z ul. Szkolną (zdjęcie nr 11),

- znak D-1 „droga z pierwszeństwem” umieszczony na wysokości 1,70 m, zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Wrocławskiej z ul. Ładną (zdjęcie nr 15),

- znak B-36 „zakaz zatrzymywania się” umieszczony na wysokości 1,30 m, zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Wrocławskiej, Szkolnej i Ładnej (zdjęcie nr 8). Pod ww. znakami znajduje się tabliczka „z wyłączeniem pojazdów poruszających się z lub do OSKP DWR 011 – HERON sp. z o.o.”, umieszczona na wysokości ok. 0,10 m (zdjęcie nr 8),

- znak A-16 „przejście dla pieszych” umieszczony na wysokości 1,70 m, zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Wrocławskiej z ul. Szkolną i Ładną (zdjęcie nr 12),

- znak D-1 „droga z pierwszeństwem” umieszczony na wysokości 1,50 m, zlokalizowany na ul. Wrocławskiej, przed skrzyżowaniem z ul. Stawową (zdjęcie nr 7).

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;

b) przekrzywiony znak A-7 „ustąp pierwszeństwa” i znak B-44 „koniec strefy ograniczonej prędkości” (umieszczone na jednym słupku), zlokalizowane na ul. Stawowej (zdjęcie nr 2);

c) zniszczony i przekrzywiony znak D-15 „przystanek autobusowy”, zlokalizowany przed skrzyżowaniem ul. Wrocławskiej z ul. Stawową (zdjęcie nr 4);

d) zasłonięty przez reklamę znak D-1 „droga z pierwszeństwem”, zlokalizowany na ul. Wrocławskiej, przed skrzyżowaniem z ul. Stawową (zdjęcie nr 6).

3. W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono nieprawidłowości:

a) znak B-5 „zakaz wjazdu samochodów ciężarowych” umieszczony w odległości 4,00 m od znaku B-43 „strefa ograniczonej prędkości”, zlokalizowany na ul. Szkolnej (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 stwierdzone nieprawidłowości:

a) znak D-6 „przejście dla pieszych” i znak B-43 „strefa ograniczonej prędkości” umieszczone są na jednym słupku. Zgodnie z projektem organizacji ruchu, znaki te umieszczone powinny być oddzielnie (zdjęcie nr 1);

- b) niezgodny z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu znak uzupełniający F-5 „uprzedzenie o zakazie”. Zgodnie z projektem organizacji ruchu, na wskazanym znaku powinno znajdować się ograniczenie tonażu do 8 t oraz odległość 1,1 km, zlokalizowany na ul. Wrocławskiej, przed skrzyżowaniem z ul. Szkolną i Ładną (zdjęcie nr 8);
- c) niezgodny z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu znak uzupełniający F-5 „uprzedzenie o zakazie”. Zgodnie z projektem organizacji ruchu, na wskazanym znaku powinno znajdować się ograniczenie tonażu do 8 t oraz odległość 1,1 km, zlokalizowany na ul. Wrocławskiej, przed skrzyżowaniem z ul. Stawową (zdjęcie nr 5).

11. Skrzyżowanie drogi powiatowej nr 1990D z linią kolejową w miejscowości Rogów Sobócki.

W związku z brakiem projektu organizacji ruchu do ww. lokalizacji, dokonano czynności związanych z 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 czytelności i widoczności oznakowania stwierdzono:
 - a) przekrzywiony znak G-3 „krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym jednotorowym” (zdjęcie nr 1 i 2);
 - b) częściowo niewidoczne oznakowanie poziome, umieszczone po obu stronach przejazdu kolejowego (zdjęcie nr 3 i 4).
2. W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono nieprawidłowości:
 - a) znaki G-1c „słupek wskaźnikowy z jedną kreską umieszczany po prawej stronie jezdni” ustawiony w nieproporcjonalnej odległości od przejazdu kolejowego – 65,00 m. Brak w terenie znaków 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”, zlokalizowane przed przejazdem kolejowym bliżej miejscowości Rogów Sobócki;
 - 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 42,00 m od przejazdu kolejowego, znak G-1b ustawiony 60,00 m od znaku G-1c i znak G-1a ustawiony 60,00 m od znaku G-1b. Znaki umieszczone są przed przejazdem kolejowym w kierunku Wrocławia.

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.

Dodatkowe istotne spostrzeżenia:

- a) zły stan techniczny drogi po obu stronach przejazdu kolejowego (zdjęcie nr 3 i 4).

12. Droga powiatowa nr 1954D (Wrocław – Suchy Dwór – Żórawina).

Na podstawie zatwierdzonych projektów stałej organizacji ruchu:

- a) z dnia 28 grudnia 2011 r., SP-DiT.7120.68.2.2011.AM;
- b) z dnia 25 października 2011 r., SP-DiT.7120.44.2.2011.MN;
- c) z dnia 17 października 2011 r., SP-DiT.7120-42.2.2011.MN;
- d) z dnia 2 września 2011 r., SP-DT.7120.32.1.2011.AM;
- e) z dnia 4 czerwca 2012 r., SP-DiT.7120.30.2.2012.AM,

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. 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 F-6 „znak uprzedzający umieszczany przed skrzyżowaniem”, zlokalizowany przy wjeździe do miejscowości Biestrzyków od strony Wrocławia,
 - b) istnieniu oznakowania nie przewidzianego w projekcie organizacji ruchu:
 - znak A-7 „ustęp pierwszeństwa” (zdjęcie nr 1),
 - znak B-33 „ograniczenie prędkości (40)” i niekompletny znak z tabliczką „Za wyjątkiem służb komunalnych oraz obsługujących miejscowe budowy” (zdjęcie nr 2).
2. W zakresie czytelności i widoczności oznakowania stwierdzono następujące nieprawidłowości:
 - a) zbyt nisko osadzone znaki:
 - znak D-6 „przejście dla pieszych” umieszczony na wysokości 1,60 m, zlokalizowany przed wyjazdem z miejscowości Biestrzyków w stronę Wrocławia (zdjęcie nr 3),
 - znak B-33 „ograniczenie prędkości (40)” umieszczony na wysokości 1,80 m (zdjęcie nr 2),
 - znak A-7 „ustęp pierwszeństwa” umieszczony na wysokości 1,50 m, zlokalizowany na ul. Majowej w miejscowości Suchy Dwór (zdjęcie nr 10),
 - znak A-6c „skrzyżowanie z drogą podporządkowaną występującą po lewej stronie” umieszczony na wysokości 1,70 m, zlokalizowany między Wrocławiem a miejscowością Biestrzyków (zdjęcie nr 4);
 - znak B-33 „ograniczenie prędkości (50)” umieszczony na wysokości 1,50 m, znak B-36 „zakaz zatrzymywania się” z tabliczką T-25a „tabliczka wskazująca początek zakazu postoju lub zatrzymywania” umieszczony na wysokości 1,40 m, zlokalizowane między Wrocławiem a miejscowością Biestrzyków (zdjęcie nr 5),

- znak B-5 „zakaz wjazdu samochodów ciężarowych” (ze znakiem miejscowości Biestrzyków i tabliczką informacyjną), umieszczony na wysokości 1,50 m, zlokalizowany między Wrocławiem a miejscowością Biestrzyków (zdjęcie nr 6),
- znak A-7 „ustąp pierwszeństwa” umieszczony na wysokości 1,60 m, zlokalizowany na przed skrzyżowaniem z ul. Wrocławską w miejscowości Biestrzyków (zdjęcie nr 7).

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;

- b) niewidoczny (zasłonięty przez poprzedzające znaki) znak D-1 „droga z pierwszeństwem”, zlokalizowany przed przystankiem autobusowym w miejscowości Suchy Dwór, w kierunku Wrocławia (zdjęcie nr 8);
- c) niewidoczny (zasłonięty przez gałęzie drzewa) znak A-7 „ustąp pierwszeństwa”, zlokalizowany na ul. Głównej w miejscowości Suchy Dwór (zdjęcie nr 9);
- d) niewidoczny (zasłonięty przez gałęzie drzew) znak B-33 „ograniczenie prędkości”, zlokalizowany między Wrocławiem a miejscowością Biestrzyków (zdjęcie nr 11, 12 i 13);
- e) przekrzywiony znak A-2 „niebezpieczny zakręt w lewo”, zlokalizowany między Wrocławiem a miejscowością Biestrzyków (zdjęcie nr 14).

3. W zakresie prawidłowości oznakowania stwierdzono nieprawidłowości:

- a) znak D-1 „droga z pierwszeństwem” umieszczony w odległości 5,50 m od znaku A-11a „próg zwalniający” z tabliczką T-1 „tabliczka wskazująca odległość znaku ostrzegawczego od miejsca niebezpiecznego” i znaku B-33 „ograniczenie prędkości (30)” (umieszczone na jednym słupku), zlokalizowane przed przystankiem autobusowym w miejscowości Suchy Dwór (zdjęcie nr 8).

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.

Protokoły oględzin zostały podpisane przez kontrolujących oraz przedstawicieli organu zarządzającego ruchem.

Dowód: aktu kontroli – protokoły z oględzin, str. 1708-1878

Brak zatwierdzonych projektów organizacji ruchu dla wymienionych powyżej w pkt. 5, 9 i 11 dróg/odcinków dróg/lokalizacji w ciągu tych dróg, wskazuje, że organ zarządzający ruchem nie posiada kompleksowej organizacji ruchu na drogach powiatowych i gminnych znajdujących się na terenie powiatu wrocławskiego.

Należy podkreślić, że opracowanie projektów organizacji ruchu zgodnych z wymogami rozporządzenia dla wszystkich dróg gminnych i powiatowych położonych na terenie powiatu jest niezbędne dla prawidłowej realizacji funkcji organu zarządzającego ruchem.

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.

Przedłożony przez organ kontrolowany dokument z dnia 5 czerwca 2013 r. wskazuje, iż pracownicy Wydziału Dróg i Transportu Starostwa Powiatowego we Wrocławiu przeprowadzili analizę bezpieczeństwa na wybranych odcinkach dróg powiatowych za lata 2012 i 2013 (do dnia 31 maja 2013 r.). W dokumencie brak jest wskazania wybranych odcinków dróg. W piśmie wskazano również, iż pod uwagę wzięto wnioski mieszkańców, dotyczące poprawy bezpieczeństwa w zakresie:

- 1) spowolnienia ruchu;
- 2) wyznaczenia nowych przejść dla pieszych;
- 3) ustawienia luster;
- 4) odnowienia oznakowania istniejącego oraz wykonania nowego oznakowania poziomego;
- 5) uzupełnienia brakującego oznakowania poziomego oraz wymiany istniejącego.

Do dokumentu nie dołączono wniosków, o których mowa powyżej. Z treści dokumentu nie wynika również jakich lokalizacji miały dotyczyć przedmiotowe wnioski.

Powyższa analiza bezpieczeństwa została sporządzona w formie odrębnego dokumentu za okres 2012 - maj 2013.

W dalszej części dokumentu wskazano, iż na podstawie pism mieszkańców i przeprowadzonych wizji w terenie wystąpiono do Komendy Miejskiej Policji we Wrocławiu z prośbą o dokonywanie kontroli prędkości na wybranych drogach, na których kierujący nagminnie przekraczają dozwoloną prędkość. Dodatkowo na prośby mieszkańców i na podstawie własnych obserwacji wprowadzono ograniczenia tonażu. W niniejszym przypadku nie wskazano również szczegółów dotyczących pism, lokalizacji dróg oraz miejsc, w których wprowadzono zmiany.

W piśmie wskazano również, iż mając na uwadze bezpieczeństwo użytkowników dróg (zarówno ruchu kołowego, jak i pieszego), wprowadzono zmianę w obowiązujących organizacjach ruchu. Wykonano także projekty organizacji ruchu, które częściowo (stan na dzień 5 czerwca 2013 r.) zostały wdrożone w terenie, dotyczące wybranych do kontroli dróg/odcinków dróg/lokalizacji w ciągu dróg, w zakresie:

- 1) ustawienia luster U-18a na drodze powiatowej nr 1535D w miejscowości Nadolice Wielkie i nr 1954D w miejscowości Bogunów;
- 2) lokalizacji przejścia dla pieszych na drodze powiatowej nr 1990D w miejscowości Strzegomiany;
- 3) ustawienia znaku D-51 z tabliczką „kontrola prędkości” na drodze powiatowej nr 1535D (Nadolice Małe – Nadolice Wielkie – Dobrzykowice) i nr 1453D w miejscowości Łozina;
- 4) ustawienia znaku ograniczenia tonażu na drodze powiatowej nr 1453D w miejscowości Łozina (ograniczenie tonażu do 8t);
- 5) odnowienia oznakowania poziomego na drogach powiatowych na terenie Obwodu Drogowego w Sulimowie i Mirosławicach, po wykonaniu remontów częściowych oraz nakładek (brak doprecyzowania odcinków dróg).

Dowód: akta kontroli, str. 1893-1894.

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.

Zgodnie z wyjaśnieniami złożonymi przez Panią Aleksandrę Mocek – inspektora w Wydziale Dróg i Transportu Starostwa Powiatowego we Wrocławiu (pismo z dnia 19 sierpnia 2013 r.), organ zarządzający ruchem nie korzystał z przysługujących mu uprawnień wynikających z powołanego powyżej przepisu.

Dowód: akta kontroli, str. 1896.

Ponadto, w odniesieniu do wytypowanych do kontroli dróg/odcinków dróg/ lokalizacji w ciągu dróg powiatowych i gminnych, do organu zarządzającego ruchem (Starosty Powiatu Wrocławskiego), wpływały następujące pisma:

- 1) Wójta Gminy Żórawina z dnia 19 kwietnia 2010 r., L. dz. UG/66/2010, w sprawie wprowadzenia ograniczenia tonażowego na drogach powiatowych, m. in. na drodze nr 1954D. W odpowiedzi na powyższe pismo, Dyrektor Wydziału Dróg i Transportu Starostwa Powiatowego we Wrocławiu udzielił informacji (pismo z dnia 18 maja 2010 r.), o podjętych czynnościach, tj. wprowadzeniu zakazu wjazdu pojazdów o masie całkowitej powyżej 8 t, na drodze powiatowej nr 1954D (Żórawina – Wrocław).
Dowód: akta kontroli, str. 1897-1906.
- 2) Zastępcy Burmistrza Sobótki z dnia 3 listopada 2011 r., nr DI.7021.65.1.2011, w sprawie m. in. usytuowania przejścia dla pieszych w pasie drogi powiatowej nr 1990D w miejscowości Strzegomiany. W odpowiedzi na powyższe pismo, Dyrektor Wydziału Dróg i Transportu Starostwa Powiatowego we Wrocławiu udzielił informacji (pismo z dnia 16 grudnia 2011 r.), o sporządzeniu projektu organizacji ruchu dla przejścia dla pieszych w miejscowości Sobótka.
Dowód: akta kontroli, str. 1907-1916.
- 3) Naczelnika Wydziału Inżynierii Ruchu Zarządu Dróg i Utrzymania Miasta we Wrocławiu z dnia 1 grudnia 2011 r., nr EIO.PD.4013-1-549/132783/134904/11, w sprawie zamontowania progów zwalniających na odcinku drogi powiatowej nr 1954D, obręb miejscowości Biestrzyków, gmina Żórawina. W odpowiedzi na powyższe pismo, Dyrektor Wydziału Dróg i Transportu Starostwa Powiatowego we Wrocławiu udzielił informacji (pismo z dnia 5 stycznia 2012 r.), o podjętych czynnościach, tj. wprowadzeniu zmiany w organizacji ruchu (wprowadzenie znaku D-51 „automatyczna kontrola prędkości”) w terenie zabudowy, w obrębie miejscowości Biestrzyków.
Dowód: akta kontroli, str. 1917-1926.
- 4) Zastępcy Wójta Gminy Żórawina z dnia 6 kwietnia 2012 r., nr UG/EL/7040/11/12, w sprawie zmiany organizacji ruchu na drodze powiatowej nr 1954D w obrębie miejscowości Rzeplin i Suchy Dwór, gmina Żórawina. W odpowiedzi na powyższe pismo, Dyrektor Wydziału Dróg i Transportu Starostwa Powiatowego we Wrocławiu udzielił informacji (pismo z dnia 18 maja 2012 r.), o sporządzeniu projektu stałej organizacji ruchu (podwyższenie dopuszczalnej masy całkowitej pojazdów ciężarowych z 8 t do 20 t), ze względu na lokalizację wielu przedsiębiorstw oraz planowanie inwestycji na terenie gmin: Żórawina i Siechnice, dla drogi powiatowej nr 1954D.
Dowód: akta kontroli, str. 1927-1950.

- 5) Sołtysa Wsi Łozina z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zamontowania fotoradaru przy ul. Wrocławskiej (droga powiatowa nr 1453D) w miejscowości Łozina. W odpowiedzi na powyższe pismo, Dyrektor Wydziału Dróg i Transportu Starostwa Powiatowego we Wrocławiu udzielił informacji (pismo z dnia 12 lipca 2012 r.), o braku prawnych możliwości umieszczenia przez Powiat Wrocławski fotoradarów na drodze powiatowej nr 1453D w miejscowości Łozina.
Dowód: akta kontroli, str. 1951-1956.
- 6) Pana Krzysztofa Kazubskiego z dnia 26 maja 2013 r. w sprawie usunięcia ubytków w drodze powiatowej nr 1916D, ul. Kielczowska w miejscowości Mirków. W odpowiedzi na powyższe pismo, Dyrektor Wydziału Dróg i Transportu Starostwa Powiatowego we Wrocławiu udzielił informacji (pismo z dnia 3 czerwca 2013 r.), o zamiarze przeprowadzenia remontów cząstkowych i terminach tych remontów (od dnia 4 do 8 czerwca 2013 r.) na drodze powiatowej nr 1916D w miejscowości Mirków (ul. Kielczowska).
Dowód: akta kontroli, str. 1957-1962.
- 7) Kierownika Referatu Gospodarki Komunalnej i Inwestycji Urzędu Gminy Czernica z dnia 5 czerwca 2012 r., nr GKil.7226.6.1.2012.RM, w sprawie wykonania sygnalizacji świetlnej na przejściu dla pieszych w pasie drogi powiatowej nr 1535D w miejscowości Dobrzykowice. W odpowiedzi na powyższe pismo, Dyrektor Wydziału Dróg i Transportu Starostwa Powiatowego we Wrocławiu udzielił informacji (pismo z dnia 3 lipca 2012 r.), o podjęciu przez Zarząd Powiatu Wrocławskiego decyzji w sprawie rozszerzenia zakresu projektu o sygnalizację świetlną wzbudzaną, umożliwiającą bezpieczne przejście pieszych w ww. miejscu.
Dowód: akta kontroli, str. 1963-1982.

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) kolejnych numerów zatwierdzonych organizacji ruchu,
 - b) oznaczenia kilometrażowego drogi, której dotyczy dany projekt organizacji ruchu,
 - c) rzeczywistego terminu wprowadzenia nowej lub zmiany istniejącej organizacji ruchu;
 - d) 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. b) – d);
- 3) niezamieszczanie w ewidencji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu dodatkowych pozycji nieprzewidzianych w § 9 ust. 2 rozporządzenia;
- 4) zatwierdzanie projektów organizacji ruchu przez organ zarządzający ruchem lub osobę przez niego upoważnioną, zgodnie z § 6 ust. 1 rozporządzenia;
- 5) zatwierdzanie projektów organizacji ruchu zawierających wszystkie wymagane elementy, o których mowa w § 5 ust. 1 rozporządzenia.
- 6) zatwierdzanie projektów organizacji ruchu, do których dołączono wymagane opinie, o których mowa w § 7 ust. 2 rozporządzenia. Opinia zarządu drogi, o której mowa w § 7 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia, powinna być wydana i podpisana przez zarządcę

drogi lub osobę do tego upoważnioną, posiadającą imienną pieczętkę wskazującą na upoważnienie zarządcy drogi.

- 7) przeprowadzanie przez upoważnione osoby 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;
- 8) 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 jest zobowiązany poinformować zarząd drogi o utracie ważności zatwierdzonej organizacji ruchu wraz z odnotowaniem tego faktu przy zatwierdzonym projekcie organizacji ruchu;
- 9) przeprowadzanie przez organ zarządzający ruchem (lub osobę przez niego upoważnioną), 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 powiatowych i gminnych, 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;
- 10) wystąpienie do zarządców dróg gminnych o sporządzenie i przedstawienie do zatwierdzenia przez organ zarządzający ruchem projektów organizacji ruchu na drogach gminnych;
- 11) podjęcie działań, o których mowa w § 12 ust. 6 rozporządzenia, mających na celu usunięcie stwierdzonych w toku oględzin w terenie nieprawidłowości w zakresie oznakowania pionowego i poziomego na drogach powiatowych i gminnych;
- 12) precyzyjne określenie w stosownych dokumentach (zakresy obowiązków, upoważnienia) osób odpowiedzialnych za realizację zadań wynikających z pełnienia przez Starostę Powiatu Wrocławskiego funkcji organu zarządzającego ruchem na drogach powiatowych i gminnych i odrębnie dla zadań zarządcy drogi.

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 Skowupa

DYREKTOR WYDZIAŁU

Jarosław Barańczak