

PROTOKÓŁ KONTROLI

problemowej przeprowadzonej w Urzędzie Miasta w Zabrzu z/s przy ul. Powstańców Śląskich 5 – 7 41 – 800 Zabrze REGON 276255520 NIP 6482743351 (akta kontroli str. 20), w którym od października 2006r. Prezydentem Miasta jest Pani Małgorzata Mańka – Szulik (akta kontroli str. 20).

Kontrola została przeprowadzona przez pracowników Wydziału Infrastruktury Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego w Katowicach: Pana Tomasza Zientarę – inspektora wojewódzkiego oraz Pana Macieja Brzezinę – inspektora wojewódzkiego, na podstawie upoważnień do kontroli znak odpowiednio: 0030/5/2012 oraz 0030/6/2012 z dnia 19 marca 2012r. (akta kontroli str. 8 i 10) w okresie od 19 do 30 marca 2012r. w siedzibach Urzędu Miasta w Zabrzu, Miejskiego Zarządu Dróg i Infrastruktury Informatycznej w Zabrzu oraz w terenie na drogach w Mieście Zabrze. Celem kontroli było sprawdzenie aktualnych rozwiązań organizacji ruchu na drogach, na których organem zarządzającym ruchem jest Prezydent Miasta Zabrze.

Temat kontroli i okres objęty kontrolą:

Zgodność działań organu zarządzającego ruchem na drogach z obowiązującymi przepisami w sprawach dotyczących warunków umieszczania znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz sposobu zatwierdzania obowiązującej organizacji ruchu. Kontrolą były objęte rozwiązania organizacji ruchu na drogach publicznych w Mieście Zabrze w okresie do dnia rozpoczęcia kontroli, tj. do 19 marca br.

W trakcie kontroli ustalono, co następuje:

Kontrolujący zwrócili uwagę na miejsca szczególnej koncentracji występowania zdarzeń drogowych na terenie Miasta. Informację tą Wydział Infrastruktury tut. Urzędu otrzymał na wniosek od Komendy Miejskiej Policji w Zabrzu (akta kontroli str. 65 i 66). Techniki doboru próby miejsc uznanych za szczególnie niebezpieczne, dokonano zatem metodami niestatystycznymi (dobór na podstawie osądu). Podczas kontroli stwierdzono, że zadania organu zarządzającego ruchem na drogach w rozumieniu art. 10 ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2005 nr 108 poz. 908 z późn. zm.) z upoważnienia Prezydenta Miasta Zabrze, wykonuje od dnia 1 stycznia 2012r. Dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg i Infrastruktury Informatycznej Pan Kazimierz Ladziński, (akta kontroli str. 19 i 20). Zgodnie z posiadanym upoważnieniem, Dyrektor MZDiI może podpisywać decyzje administracyjne oraz postanowienia w ramach działalności MZDiI, a w szczególności wynikających z ustawy Prawo o ruchu drogowym i ustawy o drogach publicznych (akta kontroli str. 19). Należy jednak zwrócić uwagę na fakt, iż wydawanie postanowień oraz decyzji administracyjnych wynika wprost z ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. 2000 nr 98, poz. 1071 z późn. zm.) i zostało określone w art. 123 i art. 104 cyt. ustawy. Zgodnie zaś z § 3 ust. 1 pkt 3 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. 2003 nr 177, poz. 1729), organ zarządzający ruchem zatwierdza organizację ruchu na podstawie złożonych projektów. Zatwierdzenie nie jest czynnością z zakresu określonego w kodeksie postępowania administracyjnego, gdyż nie są to rozstrzygnięcia w indywidualnych sprawach, co zresztą wielokrotnie orzekały Wojewódzkie Sądy Administracyjne (akta kontroli str. 61 – 64). Z uzasadnienia

Wyroku WSA w Szczecinie sygn. akt II SA/Sz698/10 z dnia 10 listopada 2010r. czytamy, że: „Zdaniem Sądu (...) nie wynika, aby sprawa w przedmiocie zatwierdzenia projektu organizacji ruchu była sprawą indywidualną z zakresu administracji publicznej. Wprawdzie tego rodzaju czynności organizacyjno – techniczne są działaniami, które realizują właściwe organy funkcjonujące w sferze administracji publicznej, ale nie są to działania w sprawach indywidualnych załatwianych w formie decyzji administracyjnych lub innych aktów władzy publicznej (...)”. (akta kontroli str. 61)

W kontrolowanym zakresie zgodności działań organu zarządzającego ruchem na drogach z obowiązującymi przepisami w sprawach dotyczących warunków umieszczania znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, posiadane przez Dyrektora MZDiI upoważnienie Prezydenta Miasta, nie zawiera wprost informacji o możliwości podejmowania przez osobę upoważnioną czynności organizacyjno – technicznych na podstawie 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. 2003 nr 177, poz. 1729).

Dyrektor MZDiI pełni swoją funkcję od dnia 1 stycznia 2012r., tj. od czasu utworzenia MZDiI przez Radę Miasta (akta kontroli str. 20, 38). Poprzednio zadania organu zarządzającego ruchem wykonywał Wydział Infrastruktury Komunalnej w Urzędzie Miasta w Zabrze (akta kontroli str. 20).

Projekty organizacji ruchu są zatwierdzane osobiście przez Dyrektora MZDiI i czynność ta jest realizowana w formie odrębnego pisma (akta kontroli str. 26, 27, 30).

Organ zarządzający ruchem od 2012r. prowadzi ewidencję zatwierdzonych projektów organizacji ruchu, jednak ewidencja ta nie jest kompletna i nie spełnia warunku określonego 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 (Dz. U. 2003 nr 177, poz. 1729), tj. nie zawiera rzeczywistego terminu wprowadzenia nowej lub zmiany istniejącej organizacji ruchu (akta kontroli str. 24 i 25). Przed dniem 1 stycznia 2012r. ewidencja zatwierdzonych projektów organizacji ruchu była prowadzona nieprawidłowo i nie spełniała wymogów określonych w § 9 ust. 2 cyt. Rozporządzenia (akta kontroli str. 21 – 23).

Techniki doboru próby zatwierdzonych projektów organizacji ruchu w MZDiI dokonano metodami niestatystycznymi na podstawie doboru przypadkowego. W wybranych zatwierdzonych projektach organizacji ruchu stwierdzono:

- zastosowanie prawidłowej zasady w zakresie pierwszeństwa przejazdu na skrzyżowaniach, polegającej na umieszczeniu znaków D – 1 na drodze z pierwszeństwem przejazdu, podczas gdy wloty podporządkowane na tych skrzyżowaniach są oznakowane za pomocą znaków A – 7 lub B – 20 (akta kontroli str. 42),
- brak stosowania linii warunkowego zatrzymania P – 14 przed przejściami dla pieszych (akta kontroli str. 39 – 43),
- częściową niezgodność istniejącej organizacji ruchu z zatwierdzoną organizacją ruchu (akta kontroli str. 39),
- brak dołączonych opinii zarządu drogi do projektów składanych przez jednostki inne niż zarząd drogi.

Na terenie Miasta Zabrze kontroli poddano łącznie 24 skrzyżowania i 3 odcinki dróg.

1. Odcinek drogi ul. J. Goethego od skrzyżowania z ul. Wyzwolenia do skrzyżowania z ul. de Gaulle’a.

Na przedmiotowym odcinku drogi podczas kontroli w terenie, nie stwierdzono elementów organizacji ruchu, które w sposób istotny obniżałyby poziom bezpieczeństwa ruchu.

Stwierdzone na tym odcinku drogi nieprawidłowości dotyczyły:

- nieczytelnego oznakowania poziomego: przejść dla pieszych P – 10, linii segregacyjnych,



- braku umieszczenia linii warunkowego zatrzymania P – 14 przed przejściami dla pieszych,
- szerokości zjazdów (większej niż szerokość jezdni na drodze).

Wymagania techniczne dla oznakowania poziomego zostały określone w zał. Nr 2 do 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. 2003 nr 220 poz. 2181 z późn. zm.). Zgodnie z p.1.3. Wymagania techniczne „Oznakowanie poziome powinno charakteryzować się: dobrą widocznością w ciągu całej doby, wysokim współczynnikiem odbłaskowości, również w warunkach dużej wilgotności, np. podczas opadów deszczu, (...) odpowiednim okresem trwałości, odpornością na ścieranie i zabrudzenie (...)”.

Warunki stosowania oznakowania poziomego, zostały określone w zał. Nr 2 do 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. 2003 nr 220 poz. 2181 z późn. zm.). Zgodnie z p.1.2. Cel i zakres stosowania znaków „Zakres oznakowania poziomego może być ograniczony przez organ zarządzający ruchem do miejsc niebezpiecznych. Do miejsc i odcinków niebezpiecznych zalicza się w szczególności: skrzyżowania, przejazdy kolejowe i tramwajowe, przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów, łuki poziome i pionowe o niedostatecznej widoczności, łuki oznaczone znakami ostrzegawczymi ostrzegającymi o niebezpiecznych zakrętach, tunele i dojazdy do tuneli, odcinki dróg o wzmożonym ruchu pieszymi i rowerowym bez wydzielonych ciągów dla tego ruchu, odcinki dróg o zwiększonej wypadkowości”.

Warunki techniczne dla wyznaczania miejsc zatrzymania pojazdów przed przejściami dla pieszych, zostały określone w zał. Nr 2 do 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. 2003 nr 220 poz. 2181 z późn. zm.). Zgodnie z p.4.2.1. Przejścia dla pieszych „Przed przejściami dla pieszych wyznaczonymi pomiędzy skrzyżowaniami oraz na skrzyżowaniach na wlotach drogi z pierwszeństwem umieszcza się znak P – 14. Zaleca się umieszczanie znaku P – 14 także przed przejściami dla pieszych wyznaczonymi na wlotach dróg podporządkowanych”. Zgodnie z p.4.2.5. Linia warunkowego zatrzymania złożoną z prostokątów „Znak P – 14 linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów stosuje się w celu wyznaczenia miejsca zatrzymania pojazdów przed (...) przejściami dla pieszych”.

Graniczna szerokość zjazdu z drogi publicznej została określona w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 1999 nr 43 poz. 430 z późn. zm.). Zgodnie z § 78 cyt. rozporządzenia „Zjazd publiczny powinien mieć szerokość (...) nie większą niż szerokość jezdni na drodze”.

2. Skrzyżowanie ul. J. Goethego, 3 Maja i Wyzwolenia

Na przedmiotowym skrzyżowaniu podczas kontroli w terenie zaobserwowano sytuacje, które mogą negatywnie oddziaływać na bezpieczeństwo ruchu.

Stwierdzone na tym skrzyżowaniu nieprawidłowości dotyczyły:

- zastosowanie bariery energochłonnej stalowej U – 14a bezpośrednio w jezdni (na wlocie ulicy Wyzwolenia),

MB

- braku umieszczenia znaku D – 1 informującego o drodze z pierwszeństwem przejazdu w sytuacji, gdy wlot podporządkowany na skrzyżowaniu oznaczony jest za pomocą znaku A – 7 (dla kierunku ruchu od skrzyżowania z ul. de Gaulle'a),
- braku umieszczenia na wszystkich wlotach skrzyżowania tabliczki T – 6 pod znakami określającymi D – 1 i A – 7. Tabliczka T – 6 występowała wyłącznie na wlocie ul. 3 Maja.

Wymagania techniczne dla lokalizacji drogowych barier ochronnych zostały określone w zał. Nr 4 do 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. 2003 nr 220 poz. 2181 z późn. zm.). Zgodnie z p.7.1. Metalowe bariery ochronne lokalizuje się poza jezdnią ulicy.

Warunki techniczne dla stosowania znaków informujących o drodze z przebiegiem pierwszeństwa przejazdu, zostały określone w zał. Nr 1 do 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. 2003 nr 220 poz. 2181 z późn. zm.). Zgodnie z p.5.2.1.1. Zasady ogólne „Znak D – 1 droga z pierwszeństwem stosuje się w celu oznaczenia początku drogi (trasy) w obszarze zabudowanym, na której kierujący ma pierwszeństwo na skrzyżowaniach z innymi drogami (...)”. Zgodnie z p.5.2.1.3. Umieszczanie znaków D – 1 „Jeżeli droga z pierwszeństwem zmienia kierunek na skrzyżowaniu, to pod wszystkimi znakami określającymi pierwszeństwo (D – 1, A – 7, ewentualnie B – 20) umieszcza się odpowiednie odmiany tabliczek T – 6a i T – 6c (...)”.

3. Skrzyżowanie ul. J. Goethego i ks. Józefa Wajdy

Na przedmiotowym skrzyżowaniu podczas kontroli w terenie, nie stwierdzono elementów organizacji ruchu, które w sposób istotny obniżałyby poziom bezpieczeństwa ruchu.

Stwierdzone na tym skrzyżowaniu nieprawidłowości dotyczyły:

- braku umieszczenia znaków D – 1 informujących o drodze z pierwszeństwem przejazdu w sytuacji, gdy wlot podporządkowany na skrzyżowaniu oznaczony jest za pomocą znaku A – 7,
- nieczytelnego oznakowania poziomego: linii podwójnej ciągłej P – 4 oraz linii warunkowego zatrzymania P – 13 na wlocie podporządkowanym,
- brak spójności pomiędzy zastosowaniem znaku A – 7 oraz zastosowaniem na tym samym skrzyżowaniu lustra drogowego U – 18b.

Warunki techniczne dla stosowania znaków informujących o drodze z przebiegiem pierwszeństwa przejazdu, zostały określone w zał. Nr 1 do 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. 2003 nr 220 poz. 2181 z późn. zm.). Zgodnie z p.5.2.1.1. Zasady ogólne „Znak D – 1 droga z pierwszeństwem stosuje się w celu oznaczenia początku drogi (trasy) w obszarze zabudowanym, na której kierujący ma pierwszeństwo na skrzyżowaniach z innymi drogami (...)”. Zgodnie z p.5.2.1.3. Umieszczanie znaków D – 1 „Znaki D – 1 mogą być umieszczone na skrzyżowaniach po umieszczeniu na nich znaków A – 7 lub B – 20”.

Wymagania techniczne dla stosowania luster drogowych zostały określone w zał. Nr 4 do 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. 2003 nr 220 poz. 2181 z późn. zm.). Zgodnie z p.9.

Lustra drogowe „Lustra drogowe wypukłe U – 18 (...) stosuje się w miejscach, gdzie stojące przy drodze budynki, słupy, drzewa itp. ograniczają widoczność kierującym pojazdami”.

Wymagania techniczne dla stosowania znaków stop zostały określone w zał. Nr 1 do 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. 2003 nr 220 poz. 2181 z późn. zm.). Zgodnie z p.3.2.21. Stop „Znak B – 20 stosuje się, gdy brak jest dostatecznej widoczności na zatrzymanie pojazdu przed skrzyżowaniem”.

4. Skrzyżowanie de Gaulle’a i J. Goethego

Na przedmiotowym skrzyżowaniu podczas kontroli w terenie, nie stwierdzono elementów organizacji ruchu, które w sposób istotny obniżałyby poziom bezpieczeństwa ruchu.

Stwierdzone na tym skrzyżowaniu nieprawidłowości dotyczyły:

- nieczytelnego oznakowania poziomego: przejść dla pieszych P – 10, linii bezwzględnej zatrzymania P – 12 i napisu stop P – 16 na wlocie podporządkowanym, linii ciągłej, linii warunkowego zatrzymania P – 14 przed sygnalizatorem,
- braku wyznaczenia oznakowania poziomego: linii warunkowego zatrzymania P – 14 przed przejściem dla pieszych, powierzchni wyłączonej z ruchu P – 21 (przed znakiem C – 9),
- odwrócenia lica znaku D – 1 na drodze z pierwszeństwem przejazdu,
- usytuowania sygnału ostrzegawczego w postaci migającej sylwetki pieszego w sposób utrudniający jego obserwację przez kierujących, poruszających się w jednej fazie z pieszymi przechodzącymi przez północny wlot ulicy de Gaulle’a.

Wymagania techniczne dla wyznaczania powierzchni wyłączonych z ruchu zostały określone w zał. Nr 2 do 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. 2003 nr 220 poz. 2181 z późn. zm.). Zgodnie z p.5.2.7.1. Zasady ogólne „Powierzchnie wyłączone z ruchu pojazdów (...) stosuje się w celu: (...) oddalenia toru jazdy pojazdów od przeszkód w jezdni (...)”.

Wymagania techniczne dla prawidłowego sposobu umieszczania znaków określono w zał. Nr 1 do 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. 2003 nr 220 poz. 2181 z późn. zm.). Zgodnie z p.1.5.2. Sposób umieszczania znaków „Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni. Odchylenie tarczy znaków powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni”.

Wymagania techniczne dla umieszczania sygnalizatorów określono zał. Nr 3 do 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. 2003 nr 220 poz. 2181 z późn. zm.). Zgodnie z p.7.2.2. Zasady umieszczania sygnalizatorów w stosunku do drogi „Sygnalizatory należy umieszczać w taki sposób aby były widoczne dla kierujących (...)”

5. Skrzyżowanie ul. Korfantego i Gdańskiej

Na przedmiotowym skrzyżowaniu podczas kontroli w terenie, nie stwierdzono elementów organizacji ruchu, które w sposób istotny obniżałyby poziom bezpieczeństwa ruchu.



Stwierdzone na tym skrzyżowaniu nieprawidłowości dotyczyły:

- nieczytelnego oznakowania poziomego: linii warunkowego zatrzymania P – 13, powierzchni wyłączzonej z ruchu P – 21,
- braku wyznaczenia linii warunkowego zatrzymania P – 14 przed przejściami dla pieszych,
- braku ustawienia znaku C – 11 na wysepce kanalizującej ruch (na wlocie skrzyżowania).

Warunki techniczne dla stosowania znaku C – 11, zostały określone w zał. Nr 1 do 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. 2003 nr 220 poz. 2181 z późn. zm.). Zgodnie z p.4.2.11. Nakaz jazdy z prawej lub lewej strony znaku „Znak C – 11 nakaz jazdy z prawej lub lewej strony znaku stosuje się w celu wskazania kierującym obowiązku ominięcia wysepki (przeszkody na jezdni) z dowolnej jej strony, nie powodując zmiany zamierzonego kierunku jazdy”.

6. Skrzyżowanie ul. Gdańskiej i Mikulczyckiej

Na przedmiotowym skrzyżowaniu podczas kontroli w terenie, nie stwierdzono elementów organizacji ruchu, które w sposób istotny obniżałyby poziom bezpieczeństwa ruchu.

Stwierdzone na tym skrzyżowaniu nieprawidłowości dotyczyły:

- nieczytelnego oznakowania poziomego: linii bezwzględnego zatrzymania P – 12 i napisu stop P – 16 na wlocie podporządkowanym,
- braku znaku D – 1 na wlocie drogi z pierwszeństwem przejazdu,
- umieszczenie znaku A – 21 w odległości mniejszej niż wymagana przepisami prawa minimalna odległość umieszczania znaku ostrzegawczego przed miejscem niebezpiecznym.

Warunki techniczne określające zasady stosowania znaków ostrzegawczych, zostały określone w zał. Nr 1 do 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. 2003 nr 220 poz. 2181 z późn. zm.). Zgodnie z p.2.1.2. Odległość znaków ostrzegawczych od miejsc niebezpiecznych „Zaleca się, aby odległość znaku od miejsca niebezpiecznego (...) wynosiła: (...) dla $v \leq 60$ km/h 50 m do 100 m”.

7. Skrzyżowanie ul. Wolności i Pawliczka

Na przedmiotowym skrzyżowaniu podczas kontroli w terenie, nie stwierdzono elementów organizacji ruchu, które w sposób istotny obniżałyby poziom bezpieczeństwa ruchu.

Stwierdzone na tym skrzyżowaniu nieprawidłowości dotyczyły:

- braku wyznaczenia oznakowania poziomego: linii warunkowego zatrzymania P – 13 na wlocie podporządkowanym, linii warunkowego zatrzymania P – 14 przed przejściem dla pieszych na drodze z pierwszeństwem przejazdu,
- zastosowanego oznakowania informującego o podporządkowaniu wlotu ulicy Pawliczka w odniesieniu do drogi z pierwszeństwem tj. ulicy Wolności. Zastosowano na wlocie ulicy Pawliczka znak A – 7 w sytuacji gdy występuje podjazd na wlocie podporządkowanym oraz ograniczenie widoczności spowodowane przez parkujące pojazdy i przyległą zabudowę. Na przedmiotowym wlocie nie są spełnione warunki widoczności dla zastosowania znaków A – 7.

MB

Warunki techniczne dla wyznaczania miejsc warunkowego zatrzymania pojazdów, zostały określone w zał. Nr 2 do 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. 2003 nr 220 poz. 2181 z późn. zm.). Zgodnie z p.4.2.4. Linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów „Znak P – 13 linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów stosuje się, jeżeli zachodzi potrzeba wyznaczenia miejsca zatrzymania pojazdów na wlocie drogi podporządkowanej, na której zastosowano znak pionowy A – 7 ustęp pierwszeństwa”.

Warunki widoczności na skrzyżowaniach i zjazdach zostały określone w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 1999 nr 43 poz. 430 z późn. zm.). Zgodnie z § 170 ust. 1 „Na skrzyżowaniu oraz przy wjeżdżaniu na drogę ze zjazdu albo z obiektu lub urządzenia obsługi uczestników ruchu bez pasa włączania powinny być zapewnione warunki widoczności, o których mowa w załączniku nr 2”.

8. Skrzyżowanie ul. Tarnopolskiej i Lipowej

Na przedmiotowym skrzyżowaniu podczas kontroli w terenie, nie stwierdzono elementów organizacji ruchu, które w sposób istotny obniżałyby poziom bezpieczeństwa ruchu.

Stwierdzone na tym skrzyżowaniu nieprawidłowości dotyczyły:

- braku ustawienia znaków D – 1 na drodze z pierwszeństwem przejazdu w sytuacji, gdy wlot podporządkowany jest oznakowany znakiem B – 20,
- braku ustawienia znaku A – 21 na wlocie podporządkowanym,
- niespójnego oznakowania w zakresie ograniczenia wjazdu pojazdów ciężarowych (na drodze z pierwszeństwem przejazdu dla obu kierunków ruchu ustawiono znaki uprzedzające F – 6 z B – 18, zaś na wylocie skrzyżowania po skrócie z ul. Tarnopolskiej w ul. Lipową występuje znak ogólny B – 5),
- nieczytelnego oznakowania poziomego: linii bezwzględnego zatrzymania P – 12 i napis stop P – 16,
- braku wyznaczenia linii warunkowego zatrzymania P – 14 przed przejściem dla pieszych.

Warunki techniczne dla stosowania znaków informujących o przecięciu drogi przez torowisko, zostały określone w zał. Nr 1 do 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. 2003 nr 220 poz. 2181 z późn. zm.). Zgodnie z p.2.2.23. Tramwaj „Znak A – 21 tramwaj stosuje się, jeżeli tory tramwajowe przecinają drogę w takim miejscu lub w taki sposób, że kierujący pojazdami mogą nie zorientować się dostatecznie wcześniej o istnieniu tych torów lub o ich przebiegu”.

Warunki techniczne dla stosowania znaków uprzedzających o zakazach, zostały określone w zał. Nr 1 do 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. 2003 nr 220 poz. 2181 z późn. zm.). Zgodnie z p.7.2.5. i p.7.2.6. Uprzedzenie o zakazie występującym za skrzyżowaniem „Znak zakazu znajdujący się na znaku F – 6 powinien odpowiadać rzeczywistemu znakowi, o którym uprzedza”. W sytuacji gdy pierwszy znak wprowadza bardziej restrykcyjne ograniczenia (B – 5 jest w omawianym przypadku

MB

bardziej restrykcyjny od znaku B – 18), kierujący pojazdem powinien być poinformowany o jego umieszczeniu.

9. Skrzyżowanie ul. Korczoka, Kawika i Wyciska

Na przedmiotowym skrzyżowaniu podczas kontroli w terenie, nie stwierdzono elementów organizacji ruchu, które w sposób istotny obniżałyby poziom bezpieczeństwa ruchu.

Stwierdzone na tym skrzyżowaniu nieprawidłowości dotyczyły:

- braku ustawienia znaków D – 1 na drodze z pierwszeństwem przejazdu w sytuacji, gdy wlot podporządkowany jest oznakowany znakiem B – 20,
- nieczytelnego oznakowania poziomego przejść dla pieszych P – 10,
- braku wyznaczenia oznakowania poziomego: linii bezwzględnego zatrzymania P – 12 na wlotach podporządkowanych oznaczonych znakami B – 20, linii warunkowego zatrzymania P – 14 przed przejściami dla pieszych,
- brak obniżonego krawężnika w miejscu przejścia dla pieszych.

Warunki techniczne dla wyznaczania miejsc zatrzymania pojazdów, zostały określone w zał. Nr 2 do 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. 2003 nr 220 poz. 2181 z późn. zm.). Zgodnie z p.4.2.3. Linia bezwzględnego zatrzymania „Znak P – 12 linia bezwzględnego zatrzymania stosuje się w celu wyznaczenia miejsca zatrzymania pojazdów na wlotach dróg podporządkowanych lub przed przejazdami kolejowymi (tramwajowymi), jeżeli umieszczono znak pionowy B – 20 stop. Linie bezwzględnego zatrzymania wyznacza się w miejscu zapewniającym kierującemu pojazdem najlepszą widoczność oraz bezpieczne oczekiwanie”.

10. Skrzyżowanie ul. Jesionowej i Makoszewskiej

Na przedmiotowym skrzyżowaniu podczas kontroli w terenie, nie stwierdzono elementów organizacji ruchu, które w sposób istotny obniżałyby poziom bezpieczeństwa ruchu.

Stwierdzone na tym skrzyżowaniu nieprawidłowości dotyczyły:

- umieszczenie znaku A – 21 w odległości mniejszej niż wymagana przepisami prawa minimalna odległość umieszczania znaku ostrzegawczego przed miejscem niebezpiecznym,
- braku ustawienia znaków D – 1 na drodze z pierwszeństwem przejazdu w sytuacji, gdy wlot podporządkowany jest oznakowany znakiem B – 20,
- braku wyznaczenia linii warunkowego zatrzymania P – 14 przed przejściem dla pieszych.

11. Skrzyżowanie ul. Witosa i Składowej

Na przedmiotowym skrzyżowaniu podczas kontroli w terenie zaobserwowano sytuacje, które mogą negatywnie oddziaływać na bezpieczeństwo ruchu.

Stwierdzone na tym skrzyżowaniu nieprawidłowości dotyczyły:

- lokalizacji wyizolowanych sygnalizacji na przejściach dla pieszych w bezpośrednim sąsiedztwie skrzyżowania. Występujące usytuowanie sygnalizacji skutkuje niestosowaniem się kierujących do nadawanych sygnałów. Zaobserwowano np. że pojazdy na wschodnim wlocie ulicy Witosa, pomimo wyświetlania sygnału zielonego dla pojazdów na sygnalizacji nie przejechały przez

przejście dla pieszych. Taka sytuacja mogła być spowodowana faktem, iż w tym samym czasie na zachodnim wlocie ulicy Witosa wyświetlany był sygnał czerwony natomiast zgodnie z art. 25 ust. 4 pkt 1 z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2005 nr 108 poz. 908 z późn. zm.), „ *kierującemu pojazdem zabrania się wjeżdżania na skrzyżowanie, jeżeli na skrzyżowaniu lub za nim nie ma miejsca do kontynuowania jazdy*”. Skutkiem takiej lokalizacji dwóch niezależnych sygnalizacji może być traktowanie przez kierujących pojazdami przedmiotowych sygnalizacji jako jednej sygnalizacji obejmującej swym działaniem całe skrzyżowanie,

- nieczytelnego oznakowania poziomego (uwaga ogólna do całości zastosowanego oznakowania),
- braku ustawienia znaków D – 1 na drodze z pierwszeństwem przejazdu.

12. Skrzyżowanie ul. Witosa i Hallera

Na przedmiotowym skrzyżowaniu podczas kontroli w terenie, nie stwierdzono elementów organizacji ruchu, które w sposób istotny obniżałyby poziom bezpieczeństwa ruchu.

Stwierdzone na tym skrzyżowaniu nieprawidłowości dotyczyły:

- braku ustawienia znaków D – 1 na drodze z pierwszeństwem przejazdu,
- braku wyznaczenia oznakowania poziomego: linii warunkowego zatrzymania P – 14 przed przejściami dla pieszych.

13. Skrzyżowanie ul. Paderewskiego, Sikorskiego, 3-go Maja

Na przedmiotowym skrzyżowaniu podczas kontroli w terenie, nie stwierdzono elementów organizacji ruchu, które w sposób istotny obniżałyby poziom bezpieczeństwa ruchu.

Stwierdzone na tym skrzyżowaniu nieprawidłowości dotyczyły:

- braku wyznaczenia oznakowania poziomego: linii warunkowego zatrzymania P – 14 przed przejściami dla pieszych.
- nieczytelnego oznakowania poziomego (uwaga ogólna do całości zastosowanego oznakowania).

14. Skrzyżowanie ul. Niedziałkowskiego i Kochanowskiego

Na przedmiotowym skrzyżowaniu podczas kontroli w terenie, nie stwierdzono elementów organizacji ruchu, które w sposób istotny obniżałyby poziom bezpieczeństwa ruchu.

Stwierdzone na tym skrzyżowaniu nieprawidłowości dotyczyły:

- braku wyznaczenia oznakowania poziomego: linii warunkowego zatrzymania P – 13 na wlocie podporządkowanym.

15. Skrzyżowanie ul. Niedziałkowskiego i Kollataja

Na przedmiotowym skrzyżowaniu podczas kontroli w terenie, nie stwierdzono elementów organizacji ruchu, które w sposób istotny obniżałyby poziom bezpieczeństwa ruchu.

Stwierdzone na tym skrzyżowaniu nieprawidłowości dotyczyły:

- brak spójności pomiędzy zastosowaniem znaku A – 7 oraz zastosowaniem na tym samym skrzyżowaniu lustra drogowego U – 18b.

MB

16. Skrzyżowanie ul. Niedziałkowskiego i Męczenników Majdanku

Na przedmiotowym skrzyżowaniu podczas kontroli w terenie, nie stwierdzono elementów organizacji ruchu, które w sposób istotny obniżałyby poziom bezpieczeństwa ruchu.

Stwierdzone na tym skrzyżowaniu nieprawidłowości dotyczyły:

- braku wyznaczenia oznakowania poziomego: linii bezwzględnego zatrzymania P – 12 na wlocie podporządkowanym,
- braku ustawienia znaku D – 4a na wylocie ul. Męczenników Majdanku, co jest szczególnie istotne z uwagi na brak placu do zawracania pojazdów.

Warunki techniczne dla stosowania znaków informujących o drodze bez przejazdu, zostały określone w zał. Nr 1 do 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. 2003 nr 220 poz. 2181 z późn. zm.). Zgodnie z p.5.2.4. Droga bez przejazdu „Znak D – 4a droga bez przejazdu stosuje się w celu oznaczenia wjazdu na drogę, której przeciwległy koniec nie ma połączenia z inną drogą”.

Ponadto zgodnie z § 125 ust. 1 Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 1999 nr 43 poz. 430 z późn. zm.) „W wypadku nieprzelotowego zakończenia drogi klasy L lub D wykonuje się plac do zawracania samochodów”.

17. Skrzyżowanie ul. Niedziałkowskiego, Cieszyńska i Dubiela

Na przedmiotowym skrzyżowaniu podczas kontroli w terenie, nie stwierdzono elementów organizacji ruchu, które w sposób istotny obniżałyby poziom bezpieczeństwa ruchu.

Stwierdzone na tym skrzyżowaniu nieprawidłowości dotyczyły:

- nieczytelnego oznakowania poziomego (uwaga ogólna do całości zastosowanego oznakowania),
- braku wyznaczenia oznakowania poziomego: linii warunkowego zatrzymania P – 14 przed przejściami dla pieszych,
- braku powtórzenia znaku D – 2 po lewej stronie na wlocie ul. Dubiela.

Warunki techniczne dla stosowania znaków odwołujących pierwszeństwo przejazdu na skrzyżowaniach, zostały określone w zał. Nr 1 do 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. 2003 nr 220 poz. 2181 z późn. zm.). Zgodnie z p.5.2.5. Koniec drogi z pierwszeństwem „Na jezdniach jednokierunkowych znak D – 2 należy powtarzać po lewej stronie jezdni”.

18. Skrzyżowanie ul. Niedziałkowskiego i Widery

Na przedmiotowym skrzyżowaniu podczas kontroli w terenie, nie stwierdzono elementów organizacji ruchu, które w sposób istotny obniżałyby poziom bezpieczeństwa ruchu.

Stwierdzone na tym skrzyżowaniu nieprawidłowości dotyczyły:

- braku ustawienia znaków D – 1 na drodze z pierwszeństwem przejazdu,
- nieczytelnego oznakowania poziomego: linii warunkowego zatrzymania P – 13 na wlocie podporządkowanym.

19. Skrzyżowanie ul. Niedziałkowskiego i Jagiellońskiej

Na przedmiotowym skrzyżowaniu podczas kontroli w terenie, nie stwierdzono elementów organizacji ruchu, które w sposób istotny obniżałyby poziom bezpieczeństwa ruchu.

Stwierdzone na tym skrzyżowaniu nieprawidłowości dotyczyły:

- braku ustawienia znaków D – 1 na drodze z pierwszeństwem przejazdu,
- braku wyznaczenia oznakowania poziomego: linii warunkowego zatrzymania P – 14 przed przejściem dla pieszych,
- nieczytelnego oznakowania poziomego (uwaga ogólna do całości zastosowanego oznakowania),
- znaki uprzedzające o występujących zakazach (odmiany znaku F-6) umieszczone w sposób powodujący zasłanianie się wzajemne znaków oraz bez zachowania minimalnej wymaganej odległości stosowania kolejnych znaków pionowych,
- zastosowanie znaku B-21 w sposób, który powoduje możliwość różnej interpretacji przez kierujących zakreślu obowiązywania zakazu.

Warunki techniczne dla sposobu umieszczania znaków pionowych, zostały określone w zał. Nr 1 do 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. 2003 nr 220 poz. 2181 z późn. zm.). Zgodnie z p.1.5.2. Sposób umieszczania znaków „*Następny znak powinien być umieszczony za poprzedzającym w odległości co najmniej (...) 10 m na pozostałych drogach*”.

Ze schematu skrzyżowania umieszczonego na znakach F-6 wynika, że skrzyżowanie posiada cztery wloty. Natomiast umieszczenie znaku B-21 przed skrzyżowaniem oznacza że dotyczy on najbliższej jezdni na skrzyżowaniu przed którą się znajduje. Istniejąca geometria oraz lokalizacja znaku B-2 wskazuje, że znak B-21 ma dotyczyć dodatkowego zjazdu (przez obniżony krawężnik) nieujętego w schemacie skrzyżowania. Wyżej opisana sytuacja powoduje możliwość niejednoznacznej interpretacji znaku B-21.

Warunki techniczne dla umieszczania znaków zakazujących skrętu w lewo, zostały określone w zał. Nr 1 do 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. 2003 nr 220 poz. 2181 z późn. zm.). Zgodnie z p.3.2.22. Zakaz skręcania w lewo „*Znak B – 21 zakaz skręcania w lewo zabraniający skręcania w lewo i zawracania na najbliższym skrzyżowaniu*”.

20. Skrzyżowanie ul. Niedziałkowskiego i Mikulczycka

Na przedmiotowym skrzyżowaniu podczas kontroli w terenie, nie stwierdzono elementów organizacji ruchu, które w sposób istotny obniżałyby poziom bezpieczeństwa ruchu.

Stwierdzone na tym skrzyżowaniu nieprawidłowości dotyczyły:

- umieszczenie znaku A – 21 w odległości mniejszej niż wymagana przepisami prawa minimalna odległość umieszczania znaku ostrzegawczego przed miejscem niebezpiecznym,
- nieczytelnego oznakowania poziomego (uwaga ogólna do całości zastosowanego oznakowania).

21. Odcinek ul. Niedziałkowskiego (ogólne uwagi do odcinków międzywęzłowych)

Na przedmiotowym odcinku drogi podczas kontroli w terenie, nie stwierdzono elementów organizacji ruchu, które w sposób istotny obniżałyby poziom bezpieczeństwa ruchu.

MB

Stwierdzone na tym odcinku nieprawidłowości dotyczyły:

- braku ustawienia znaku zasadniczego D – 2 na ulicy Niedziałkowskiego (nad znakiem F – 10 w rejonie budynku nr 46),
- nieprawidłowo skierowane lico tabliczki „Nie dotyczy chodnika” pod znakiem B – 36 (niewidoczne dla kierujących).

22. Skrzyżowanie ul. Jordana i Kruczkowskiego

Na przedmiotowym skrzyżowaniu podczas kontroli w terenie, nie stwierdzono elementów organizacji ruchu, które w sposób istotny obniżałyby poziom bezpieczeństwa ruchu.

Stwierdzone na tym skrzyżowaniu nieprawidłowości dotyczyły:

- braku ustawienia znaków D – 1 na drodze z pierwszeństwem przejazdu,
- nieczytelnego oznakowania poziomego (uwaga ogólna do całości zastosowanego oznakowania),
- braku wyznaczenia linii warunkowego zatrzymania P – 14 przed przejściami dla pieszych,
- pozostawienia w jezdni fragmentu torowiska na wlocie ul. Kruczkowskiego. Należy dodać, iż równoległe do ul. Jordana pas terenu po byłej linii tramwajowej został wykorzystany i zagospodarowany na ścieżkę rowerową, na której położono nawierzchnię asfaltową. Nieużytkowane fragmenty torowisk, które przecinały pozostałe wloty do ul. Jordana (o znacznie mniejszych natężeniach ruchu) zostały trwale usunięte. Wyjątkiem jest jednak wlot ul. Kruczkowskiego na skrzyżowaniu z ul. Jordana. Występujący w obecnej postaci element infrastruktury jest niezwiązany ze sposobem przeznaczenia i użytkowania omawianego skrzyżowania oraz może wpływać niekorzystnie na włączanie się do ruchu kierujących pojazdami z ul. Kruczkowskiego w ul. Jordana.
- zniszczone lica znaków A – 30 i T – 14,
- ustawienie znaku B – 21 (dla kierunku ruchu od Bytomia) na ulicy Jordana w rejonie zjazdu z drogi publicznej na teren firmy Schlecker i marketu Polo (zjazd zrealizowano w formie przejazdu przez obniżony krawężnik). Występujące w obecnej postaci oznakowanie dotyczy jednak najbliższego skrzyżowania, tj. ul. Jordana i Kruczkowskiego.

23. Odcinek ul. Jordana

Na przedmiotowym odcinku ulicy podczas kontroli w terenie zaobserwowano sytuacje, które mogą negatywnie oddziaływać na bezpieczeństwo ruchu.

Stwierdzone na tym odcinku drogi nieprawidłowości dotyczyły:

- nieczytelnego oznakowania poziomego (uwaga ogólna do całości zastosowanego oznakowania),
- braku wyznaczenia linii warunkowego zatrzymania P – 14 przed przejściami dla pieszych,
- usytuowania przejścia dla pieszych w obrębie kościoła na ul. Jordana oraz jego oznakowania znakami D – 6. Przejście dla pieszych w części jest zlokalizowane na przedłużeniu wlotu podporządkowanego, co wyklucza możliwość jego prawidłowego oznakowania.
- brak wyznaczenia przejazdu dla rowerzystów P – 11 w miejscu oznakowanym znakami pionowymi D – 6a.

Warunki techniczne dla prawidłowego umieszczania znaków informujących o przejściu dla pieszych, zostały określone w zał. Nr 1 do 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. 2003 nr 220 poz. 2181 z późn. zm.). Zgodnie z p.5.2.6.1. Zasady ogólne „Znaki D – 6 umieszcza się w odległości do 0,5 m od krawędzi przejścia od strony nadjeżdżających pojazdów”.

Warunki techniczne dla prawidłowego wyznaczania przejść dla pieszych, zostały określone w zał. Nr 2 do 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. 2003 nr 220 poz. 2181 z późn. zm.). Zgodnie z p.7.8. Przejścia dla pieszych „Przejścia dla pieszych w rejonach skrzyżowań zaleca się lokalizować w miejscu umożliwiającym zatrzymanie pojazdów między przejściem, a krawędzią jezdni poprzecznej, tzn. w odległości nie mniejszej niż 5,0 m od tej krawędzi. Zasada ta dotyczy w szczególności wlotów dróg równorzędnych i podporządkowanych”.

Wymagania techniczne dla wyznaczania przejazdów dla rowerzystów określono w zał. Nr 2 do 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. 2003 nr 220 poz. 2181 z późn. zm.). Zgodnie z p.4.2.2. Przejazdy dla rowerzystów „Znak P – 11 przejazd dla rowerzystów stosuje się w celu oznaczenia powierzchni jezdni przeznaczonej do poprzecznego ruchu rowerów”.

24. Skrzyżowanie ul. Kruczkowskiego i Baczyńskiego

Na przedmiotowym skrzyżowaniu podczas kontroli w terenie, nie stwierdzono elementów organizacji ruchu, które w sposób istotny obniżałyby poziom bezpieczeństwa ruchu.

Stwierdzone na tym skrzyżowaniu nieprawidłowości dotyczyły:

- braku ustawienia znaków D – 1 na drodze z pierwszeństwem przejazdu, gdy wlot podporządkowany został oznakowany znakiem A – 7. Należy dodać, iż w strefie ograniczonej prędkości, która obejmuje w/w skrzyżowanie, nie ma obowiązku stosowania znaków określających pierwszeństwo przejazdu. Pomimo tego organ zarządzający ruchem oznakował wlot podporządkowany na tym skrzyżowaniu za pomocą znaku A – 7, jednak bez ustawienia znaków D – 1.

25. Skrzyżowanie ul. Bytomskiej i Hagera

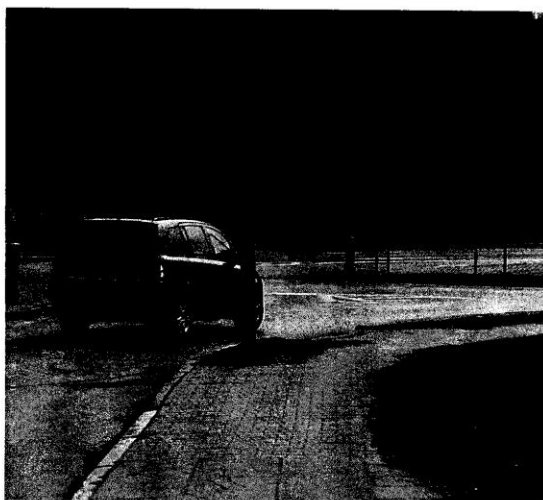
Na przedmiotowym skrzyżowaniu podczas kontroli w terenie zaobserwowano sytuacje, które mogą negatywnie oddziaływać na bezpieczeństwo ruchu.

Stwierdzone na tym skrzyżowaniu nieprawidłowości dotyczyły:

- niebezpieczne zastosowanie C – 10 na wysepce kanalizującej ruch (znak kieruje pojazdy pod znak B – 2), por. rys. 1.,
- nieczytelnego oznakowania poziomego (uwaga ogólna do całości zastosowanego oznakowania),
- braku wyznaczenia linii warunkowego zatrzymania P – 14 przed przejściami dla pieszych,
- braku ustawienia znaku D – 6 przed przejściem dla pieszych,

Warunki techniczne dla stosowania znaków informujących o przejściu dla pieszych, zostały określone w zał. Nr 1 do 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. 2003 nr 220 poz. 2181 z późn. zm.). Zgodnie z p.5.2.6.1. Zasady ogólne „Znak D – 6 przejście dla pieszych stosuje się w celu oznaczenia miejsca przeznaczonego do przechodzenia pieszych w poprzek drogi. Powierzchnię przejścia stanowi część drogi wyznaczona znakiem poziomym P – 10”.

MB



Rys. 1. Wlot ul. Hagera na skrzyżowaniu z ul. Bytorską

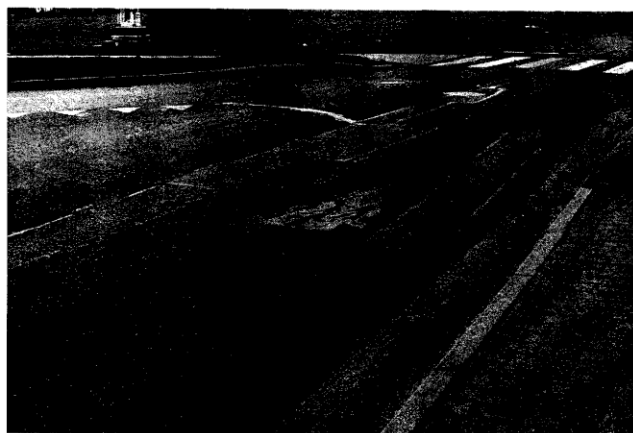
26. Skrzyżowanie ul. Bytowskiej, Kasprowicza i Młyńskiej

Na przedmiotowym skrzyżowaniu podczas kontroli w terenie, nie stwierdzono elementów organizacji ruchu, które w sposób istotny obniżałyby poziom bezpieczeństwa ruchu.

Stwierdzone na tym skrzyżowaniu nieprawidłowości dotyczyły:

- nieczytelnego oznakowania poziomego (uwaga ogólna do całości zastosowanego oznakowania),
- ustawienia lica znaku C – 11 na wysepce kanalizującej ruch,
- nieprawidłowe zakończenie linii warunkowego zatrzymania P – 13 (brak wyznaczenia miejsca zakończenia np. powierzchni wyłączonej z ruchu na ul. Kasprowicza), por. rys. 2.,
- braku wyznaczenia linii warunkowego zatrzymania P – 14 przed przejściem dla pieszych,
- braku wyznaczenia linii bezwzględnego zatrzymania P – 12 na wlocie ulicy Młyńskiej oznaczonym znakiem B – 20,
- braku ustawienia znaku A – 21 na wlocie podporządkowanym na ul. Młyńskiej.

MB



Rys. 2. Wylot ul. Kasprowicza na skrzyżowaniu z ul. Bytomską i Młyńską

27. Skrzyżowanie ul. Bytomskiej, Trębackiej i Puszkina

Na przedmiotowym skrzyżowaniu podczas kontroli w terenie, nie stwierdzono elementów organizacji ruchu, które w sposób istotny obniżałyby poziom bezpieczeństwa ruchu.

Stwierdzone na tym skrzyżowaniu nieprawidłowości dotyczyły:

- nieczytelnego oznakowania poziomego (uwaga ogólna do całości zastosowanego oznakowania),
- braku wyznaczenia linii warunkowego zatrzymania P – 14 przed przejściami dla pieszych, linii warunkowego zatrzymania P – 13 na wlotach podporządkowanych,
- braku ustawienia znaków A – 21 na wlotach podporządkowanych.

Poprzez zamieszczenie w protokole kontroli niżej wymienionych pouczeń Kontrolujący informują Panią Prezydent o przysługującym prawie:

- zgłoszenia zarządzającemu kontrolą, przed podpisaniem protokołu kontroli, w terminie 7 dni od daty otrzymania niniejszego protokołu kontroli, pisemnych, umotywowanych zastrzeżeń do ustaleń zawartych w protokole kontroli (art. 44 ust. 4 i 5 ustawy o wojewodzie);
- odmowy podpisania protokołu kontroli, z jednoczesnym obowiązkiem złożenia zarządzającemu kontrolą, w terminie 7 dni, pisemnych wyjaśnień o przyczynach odmowy podpisania protokołu kontroli (art. 44 ust. 3 ustawy o wojewodzie).

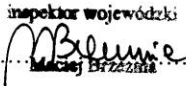
Ponadto w przypadku zgłoszenia przez Panią umotywowanych zastrzeżeń do ustaleń zawartych w protokole kontroli, termin odmowy podpisania protokołu wraz z podaniem jej przyczyn biegnie:

- od dnia doręczenia stanowiska wobec wniesionych zastrzeżeń (art. 44 ust. 3 ustawy o wojewodzie)
- od dnia doręczenia ciągu dalszego protokołu kontroli uwzględniającego w całości wniesione zastrzeżenia.

Informację o przeprowadzeniu kontroli wpisano w dniu 19 marca 2012 r. do książki kontroli, prowadzonej przez Urząd Miasta w Zabrzu w pozycjach nr 2 i 3 na str. 18.

Przekazanie protokołu kontroli: wysłanie dwóch egzemplarzy protokołu za pośrednictwem poczty, gdy protokół został sporządzony po upływie terminu przeprowadzenia kontroli, wskazanego w upoważnieniu.

Protokół sporządzono w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach, które przesłano za zwrotnym potwierdzeniem odbioru Prezydentowi Miasta Zabrze Pani Małgorzacie Mańce – Szulik.

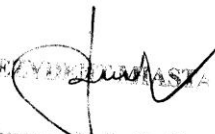
Katowice, 23 kwietnia 2012r.
inspektor wojewódzki
 inspektor wojewódzki
Tomasz Zientara

Po podpisaniu dwóch egzemplarzy protokołu kontroli, egzemplarz nr 2 należy odesłać do kontrolujących.


W przypadku złożenia przez Panią zastrzeżeń, proszę o przekazanie ich wraz z niepodpisanym egzemplarzem nr 2 protokołu kontroli zarządzającemu kontrolą.

Zabrze,

PREZYDENT MIASTA
ZABRZE
Małgorzata Mańca-Szulik

PREZYDENT MIASTA

Małgorzata Mańca-Szulik

ZASTĘPCA
PREZYDENTA MIASTA


mgr Katarzyna Dzioba