

PROTOKÓŁ KONTROLI

sprawdzającej przeprowadzonej w Urzędzie Miasta w Jastrzębiu Zdroju z/s przy Al. Piłsudskiego 60 44 – 335 Jastrzębie Zdrój REGON 000523689 NIP 6332216615 (akta kontroli str. 22), w którym od roku 2002 Prezydentem Miasta jest Pan Marian Janecki (akta kontroli str. 22).

Kontrola została przeprowadzona przez pracowników Wydziału Infrastruktury Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego w Katowicach: Pana Leszka Gila – starszego inspektora wojewódzkiego oraz Pana Macieja Brzezinę – inspektora, na podstawie upoważnień do kontroli znak odpowiednio: 0939/42/11 z dnia 15 września 2011r. oraz 0939/41/11 z dnia 15 września 2011r. (akta kontroli str. 15 i 17) w okresie od 3 do 14 października 2011r. w siedzibie Urzędu Miasta w Jastrzębiu Zdroju oraz w terenie na drogach w Mieście Jastrzębie Zdrój. Celem kontroli było sprawdzenie wykonania zaleceń pokontrolnych i uwzględnienia uwag z kontroli problemowej przeprowadzonej od 30 lipca do 18 sierpnia 2009r. w 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.

Temat kontroli i okres objęty kontrolą:

Sprawdzenie wykonania zaleceń pokontrolnych i uwzględnienia uwag z kontroli problemowej przeprowadzonej od 30 lipca do 18 sierpnia 2009r. w 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.

Okres objęty kontrolą: do dnia rozpoczęcia kontroli, tj. 3 października br.

W trakcie kontroli ustalono, co następuje:

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.) wykonuje Prezydent Miasta Jastrzębie Zdrój (akta kontroli str. 22), a z jego upoważnienia Naczelnik Wydziału Infrastruktury Komunalnej Pani Maria Pilarska (akta kontroli str. 23).

Celem niniejszej kontroli sprawdzającej przeprowadzonej od 3 do 14 października 2011r. było sprawdzenie wykonania zaleceń pokontrolnych i uwzględnienia uwag z kontroli problemowej przeprowadzonej od 30 lipca do 18 sierpnia 2009r. w 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. Protokół z kontroli problemowej sygn. akt IF/IVa/5310/2/1/09 z dnia 19 listopada 2009r. został podpisany przez Prezydenta Miasta w dniu 7 grudnia 2009r. Do kontroli problemowej organ nadzoru przekazał organowi zarządzającemu ruchem wystąpienie pokontrolne sygn. akt IF/IVa/5310/2/1/09 z dnia 28 grudnia 2009r., na które organ zarządzający ruchem odpowiedział pismem nr IKI.5511-1/10 z dnia 27 stycznia 2010r.

Podczas kontroli sprawdzającej organ zarządzający ruchem oświadczył, że zalecenia pokontrolne z przeprowadzonej w 2009r. kontroli problemowej są sukcesywnie realizowane (akta kontroli str. 22).

W wyjaśnieniach Prezydent Miasta odniósł się jednak do skrzyżowań i odcinków dróg, które nie były przedmiotem wcześniejszej kontroli (akta kontroli str. 22), nie stanowiły zatem meritum sprawy.

W protokole z kontroli problemowej zwrócona została uwaga na brak prowadzenia ewidencji



zatwierdzonych projektów organizacji ruchu zgodnie z § 9 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). Kontrola sprawdzająca wykazała, że organ zarządzający ruchem nadal nie prowadzi określonej cyt. rozporządzeniem ewidencji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu. Podczas kontroli sprawdzającej przedstawiony został jedynie spis spraw (akta kontroli str. 26 i 27), który nie można uznać za ewidencję zatwierdzonych projektów organizacji ruchu określoną cyt. rozporządzeniem.

W czasie kontroli sprawdzającej na terenie Miasta Jastrzębie Zdrój, sprawdzone zostały skontrolowane podczas przeprowadzonej w 2009r. kontroli problemowej miejsca, tj. 14 skrzyżowań i 3 odcinki dróg. Sprawdzone zostało wykonanie zaleceń pokontrolnych i uwzględnienie uwag do skontrolowanych miejsc. Dokumentacja zdjęciowa w dalszej części protokołu dotyczy kontroli sprawdzającej.

1.) W zakresie czytelności i widoczności oznakowania poprawiono widoczność zasłoniętych przez koronę drzewa lic znaków na skrzyżowaniach ul. Wodzisławskiej i Górniczej; Armii Krajowej, Ranozka i Wiejskiej. Poprawiła się czytelność przejścia dla pieszych oznakowanego za pomocą P – 10 na skrzyżowaniu ul. Krakowskiej i Katowickiej. Przejście dla pieszych P – 10 na odcinku ul. Ranozka zlikwidowano, dlatego nie było ono przedmiotem oceny. Nadal nieczytelne pozostają linie warunkowego zatrzymania P – 13 na skrzyżowaniu ul. Wodzisławskiej, Pszczyńskiej i Zdrojowej. Poprawiono czytelność linii bezwzględego zatrzymania P – 12 i powierzchni wyłączanej z ruchu P – 21a na skrzyżowaniu ul. Pszczyńskiej i Połomskiej oraz czytelność linii warunkowego zatrzymania P – 13 na skrzyżowaniu ul. Wodzisławskiej i Górniczej. Odnowienia wymaga linia krawędziowa przerywana na skrzyżowaniu ul. Armii Krajowej i Mickiewicza.

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 (...)*”.

2.) W zakresie zasad dopełniania się znaków, wniesiono uwagi do braku wyznaczenia: linii warunkowego zatrzymania P – 14 przed przejściami dla pieszych, linii warunkowego zatrzymania P – 13 i linii bezwzględego zatrzymania P – 12 na wlotach podporządkowanych.

W wystąpieniu pokontrolnym w zakresie braku linii warunkowego zatrzymania P – 14 przed przejściami dla pieszych stwierdzonych na 10 skrzyżowaniach i 2 odcinkach dróg, organ nadzoru wniósł o uzupełnienie tych linii. W odpowiedzi na wystąpienie pokontrolne Prezydent Miasta oświadczył, że „*przed przejściami dla pieszych wyznaczonymi na wlotach dróg podporządkowanych, umieszczenie linii P – 14 jest zalecane, ale nie jest obowiązkowe*” (akta kontroli str. 19). Ponadto Prezydent Miasta oświadczył, że „*mając na uwadze bezpieczeństwo ruchu, a zwłaszcza pieszych, wszystkie wskazane w piśmie miejsca zostaną dokładnie przeanalizowane. W miarę możliwości zostanie dokonana korekta oznakowania. Powyższe zostanie wykonane przed rozpoczęciem odnawiania oznakowania poziomego. Na ciągach głównych linie P – 14 będą bezwzględnie wykonane przy odnawianiu oznakowania poziomego*” (akta kontroli str. 19).

W oparciu o powyższe należy przytoczyć tutaj warunki techniczne dla wyznaczania miejsc zatrzymania pojazdów przed przejściami dla pieszych, 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*



włotach 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 złożona z prostokątów „Znak P – 14 linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów stosuje się w celu wyznaczenia miejsca zatrzymania pojazdów przed (...) przejściami dla pieszych”.

Kontrola sprawdzająca wykazała, że linię warunkowego zatrzymania P – 14, spośród 10 kwestionowanych skrzyżowań, uzupełniono jedynie na 1 skrzyżowaniu, co stanowi 10% wykonania zaleceń pokontrolnych w tym zakresie. 2 odcinki dróg nie podlegały ocenie z uwagi na usunięte przejścia dla pieszych.

W wystąpieniu pokontrolnym organ nadzoru nad zarządzaniem ruchem wniósł o uzupełnienie linii warunkowego zatrzymania P – 13 oraz linii bezwzględnego zatrzymania P – 12 na wlotach podporządkowanych, których brak stwierdzono podczas kontroli problemowej łącznie na 6 skrzyżowaniach. Spośród powyższych 6 skrzyżowań brak linii P – 13 występował na 5 skrzyżowaniach, zaś brak linii P – 12 dotyczył dwóch skrzyżowań. Prezydent Miasta oświadczył, że „linie P – 13 i P – 12 zostaną uzupełnione na wszystkich drogach, na których są malowane linie segregacyjne” (akta kontroli str. 19). Należy przy tym wyjaśnić, że linie P – 12 i P – 13 cyt. rozporządzenie kwalifikuje jako znaki poprzeczne.

Kontrola sprawdzająca wykazała brak wyznaczenia linii P – 13 na 5 kwestionowanych skrzyżowań, co stanowi całkowity brak wykonania zaleceń pokontrolnych w tym zakresie.

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 ustąp pierwszeństwa”.

Kontrola sprawdzająca wykazała uzupełnienie linii bezwzględnego zatrzymania P – 12 na wlocie podporządkowanym ul. Prostej na skrzyżowaniu z ul. 11 Listopada i Dworcową. Na wlocie podporządkowanym ul. Dworcowej nie uzupełniono linii P – 12. Na skrzyżowaniu ul. Armii Krajowej, Ranoszka i Wiejskiej linia P – 12 nie została wyznaczona. W odpowiedzi na wystąpienie pokontrolne w sprawie skrzyżowania ul. Armii Krajowej, Ranoszka i Wiejskiej, Prezydent Miasta oświadczył, że „całe to skrzyżowanie jest nietypowe, gdyż oprócz wymienionych wlotów włączają się do niego jeszcze dwie drogi wewnętrzne stanowiące dojazd do posesji” (akta kontroli str. 18). Należy zaznaczyć, iż fakt występowania połączenia dróg publicznych z drogami wewnętrznymi, nie zwalnia organu zarządzającego ruchem z obowiązku oznakowania połączeń tych dróg wewnętrznych z drogami publicznymi. Świadczy o tym zapis art. 8 ust. 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. 2007 nr 19 poz. 115 z późn. zm.), który stanowi, że: „oznakowanie połączeń dróg wewnętrznych z drogami publicznymi oraz utrzymanie urządzeń bezpieczeństwa i organizacji ruchu, związanych z funkcjonowaniem tych połączeń, należy do zarządcy drogi publicznej”.

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



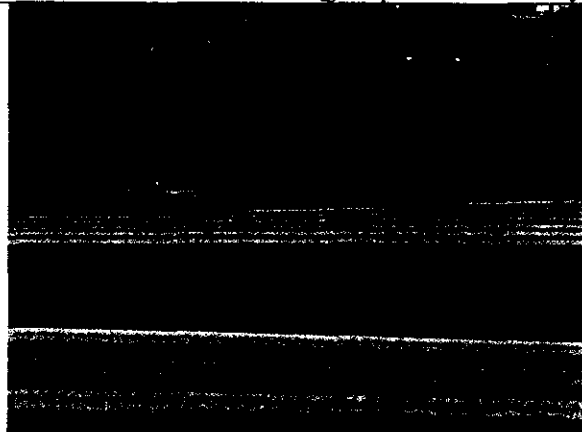
przejazdami kolejowymi (tramwajowymi), jeżeli umieszczono znak pionowy B – 20 stop. Linie bezwzględego zatrzymania wyznacza się w miejscu zapewniającym kierującemu pojazdem najlepszą widoczność oraz bezpieczne oczekiwanie”.

Podczas kontroli problemowej na 2 skrzyżowaniach organ nadzoru zwrócił uwagę na brak wyznaczenia przejazdów dla rowerzystów oznakowanych za pomocą P – 11 na jezdni w miejscach, w których występują ciągi pieszo – rowerowe. Powyższe obrazuje brak zachowania konsekwencji przyjętych rozwiązań. W ciągach pieszo – rowerowych w miejscach przekraczania jezdni, wyznaczono wyłącznie przejścia dla pieszych oznakowane za pomocą P – 10, przeznaczone do poprzecznego ruchu pieszych, które obligują rowerzystów do prowadzenia swoich pojazdów, co ze względu na poniesione nakłady finansowe związane z budową specjalnie dla nich oddzielnych dróg rowerowych jest nieuzasadnione.

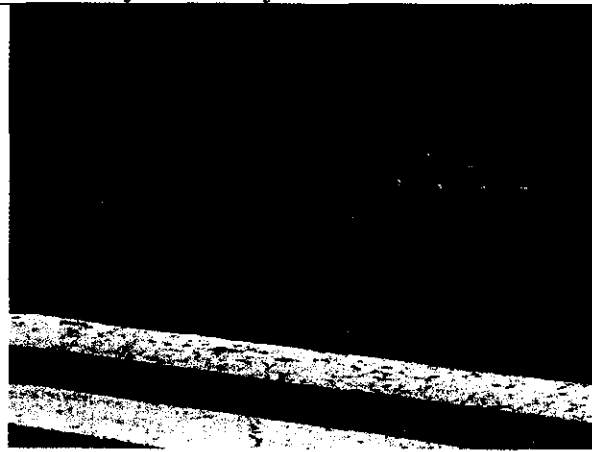
Kontrola sprawdzająca wykazała, że w tym zakresie nie dokonano żadnych zmian. Podczas kontroli sprawdzającej Prezydent Miasta oświadczył, że „całe skrzyżowanie jest planowane do przebudowy. Przy przebudowie zostanie uwzględniona konieczność wyznaczenia przejazdów” (akta kontroli str. 22).

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”.

Brak wyznaczenia na jezdni przejazdów dla rowerzystów za pomocą oznakowania P – 11 w ciągach pieszo – rowerowych



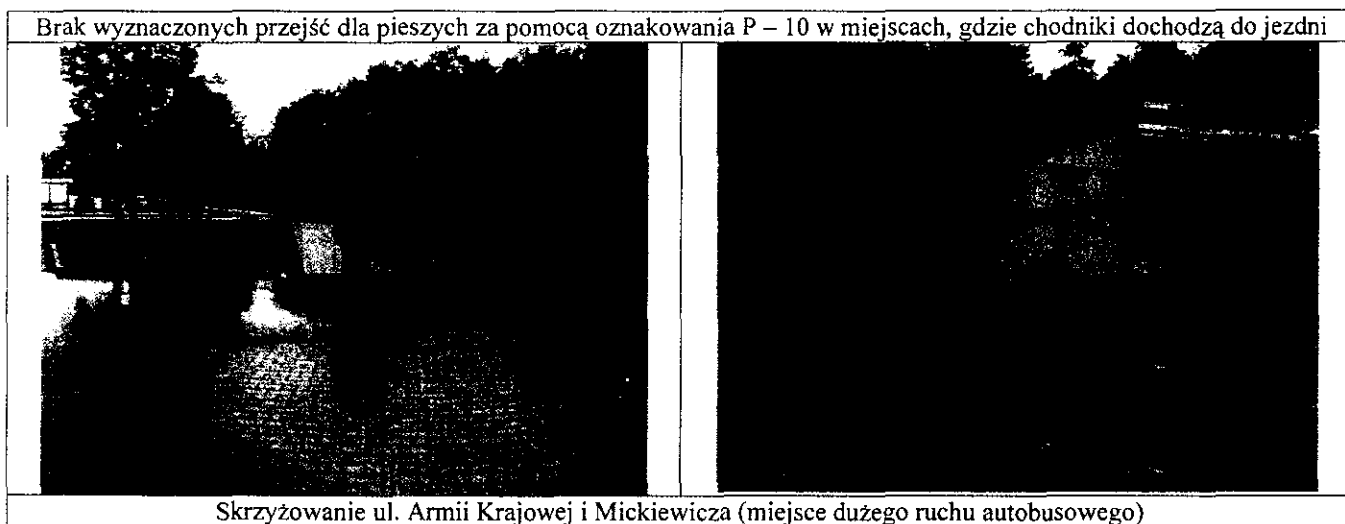
Skrzyżowanie ul. Piłsudskiego, Katowickiej i Harcerskiej



Skrzyżowanie ul. Piłsudskiego, Granicznej i Północnej

Handwritten signature/initials.

W wystąpieniu pokontrolnym organ nadzoru wskazał również na brak wyznaczenia przejść dla pieszych na 2 skrzyżowaniach. Prezydent Miasta w odpowiedzi na wystąpienie pokontrolne w sprawie skrzyżowania ul. Armii Krajowej i Mickiewicza wyjaśnił, że: „Przejście dla pieszych jest wyznaczone w odległości ok. 12 m od skrzyżowania. Taka lokalizacja przejścia była podyktowana lokalizacją pętli autobusowej po drugiej stronie ulicy Armii Krajowej i dużym ruchem autobusów” (akta kontroli str. 18). Organ nadzoru zaznaczył w protokole z kontroli problemowej, że na tym skrzyżowaniu chodniki dochodzą do jezdni, gdzie brakuje wyznaczonych przejść dla pieszych P – 10. W oparciu o powyższe wyjaśnienia Prezydenta Miasta w sprawie lokalizacji pętli autobusowej generującej duży ruch autobusów (przy Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego) i wcześniejsze uwagi organu nadzoru, zasadnym byłoby jednak wyznaczenie przejść dla pieszych na ul. Armii Krajowej (po stronie WORD) w celu bezpiecznego przeprowadzenia ruchu pieszych. Kontrola sprawdzająca wykazała brak wyznaczenia przejść dla pieszych.



W sprawie przejść dla pieszych na skrzyżowaniu ul. Armii Krajowej, Wiejskiej i Ranoszka Prezydent Miasta w odpowiedzi na wystąpienie pokontrolne oświadczył, że: „przejścia dla pieszych są wyznaczone przez wloty Armii Krajowej i Ranoszka” (akta kontroli str. 18). Należy jednak zwrócić uwagę, że w obrębie przejścia dla pieszych na wlocie ul. Ranoszka na omawianym skrzyżowaniu, lokalizowany jest rów odpływowy zamiast chodnika oraz wpust uliczny przy krawędzi jezdni co kwestionował organ nadzoru w protokole z kontroli. Powyższe jest utrudnieniem przede wszystkim dla osób niepełnosprawnych. Organ nadzoru zaznaczył ponadto w protokole z kontroli, że na końcu chodnika na ul. Armii Krajowej nie zostało wyznaczone przejście dla pieszych. Kontrola sprawdzająca wykazała brak podjęcia działań w tym zakresie.

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”.

[Handwritten signature]

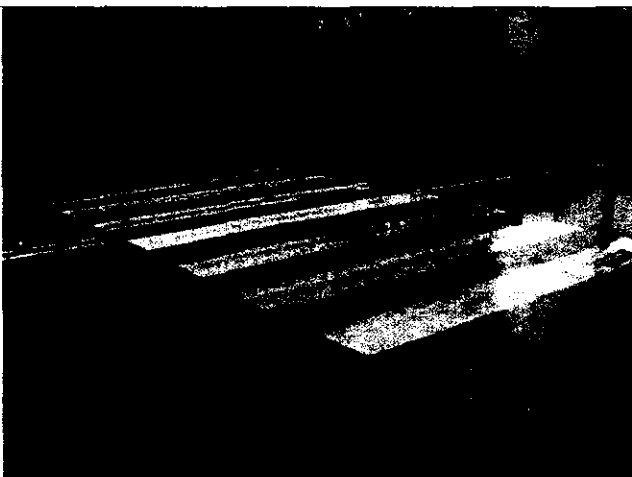
Skrzyżowanie ul. Armii Krajowej, Ranoszka i Wiejskiej



Na końcu chodnika na ul. Armii Krajowej nie zostało wyznaczone przejście dla pieszych



Wpust uliczny w obrębie przejścia dla pieszych na wlocie ul. Ranoszka na skrzyżowaniu z ul. Armii Krajowej i Wiejskiej (utrudnienie dla osób niepełnosprawnych)



W obrębie przejścia dla pieszych na wlocie ul. Ranoszka na omawianym skrzyżowaniu, zlokalizowany jest rów odpływowy zamiast chodnika (utrudnienie dla osób niepełnosprawnych)

3.) W zakresie prawidłowego i kompletnego informowania użytkowników drogi organ nadzoru w wystąpieniu pokontrolnym zaznaczył, że na 2 skrzyżowaniach kierujący nie są informowani o pierwszeństwie przejazdu na skrzyżowaniu. Kontrola sprawdzająca wykazała brak podjęcia przez organ zarządzający ruchem jakichkolwiek działań w tym zakresie.

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”.

Handwritten signature

Brak umieszczenia znaków D – 1 na drodze z pierwszeństwem skrzyżowaniach,
na których wloty podporządkowane oznakowano za pomocą znaków A – 7



Wlot ul. Wodzisławskiej na skrzyżowaniu
z ul. Boża Góra Prawa



Wlot ul. Cieszyńskiej na skrzyżowaniu
z ul. Kazimierza Wielkiego

W wystąpieniu pokontrolnym organ nadzoru wniósł o oznakowanie znakami pionowymi D – 6 miejsc przeznaczonych do poprzecznego ruchu pieszych. Powyższe dotyczyło przejść dla pieszych znajdujących się na 8 skrzyżowaniach. Prezydent Miasta w odpowiedzi na wystąpienie pokontrolne oświadczył, że: „znaki D – 6 zostaną uzupełnione przy wszystkich wyznaczonych przejściach dla pieszych. Powyższe zostanie wykonane wiosną bieżącego roku przy sprzyjających warunkach atmosferycznych” (akta kontroli str. 18).

Podczas kontroli sprawdzającej Prezydent Miasta oświadczył natomiast, że znaki D – 6 nie na wszystkich przejściach dla pieszych zostały uzupełnione. „Nie uzupełniono ich na przejściach, które są wyznaczone niezgodnie z zasadami lokalizacji przejść dla pieszych określonymi w Rozporządzeniu 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). Przejścia te są przeznaczone do likwidacji i nie są odnawiane” (akta kontroli str. 21).

Kontrola sprawdzająca wykazała, że spośród 8 kwestionowanych skrzyżowań, znak D – 6 został uzupełniony tylko na 1 skrzyżowaniu, co stanowi 12,5% wykonania zaleceń pokontrolnych w tym zakresie. Spośród kwestionowanych przejść dla pieszych na 8 skrzyżowaniach, na 1 skrzyżowaniu przejście dla pieszych zlikwidowano.

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”.

[Handwritten signature]

Brak znaków D – 6 przed przejściami dla pieszych oznakowanymi za pomocą P – 10



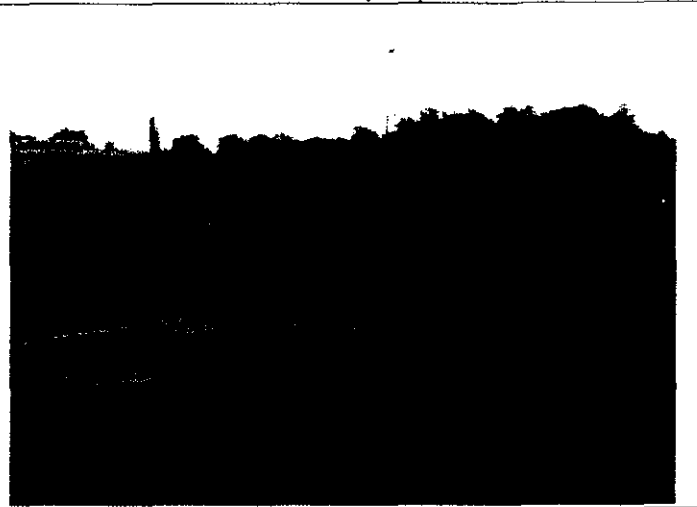
Wlot ul. Broniewskiego na skrzyżowaniu z ul. Jana Pawła II



Wlot ul. Arki Bożka na skrzyżowaniu z ul. Podhalańską i Popiełuszki



Wlot ul. Harcerskiej na skrzyżowaniu z ul. Katowicką i Piłsudskiego



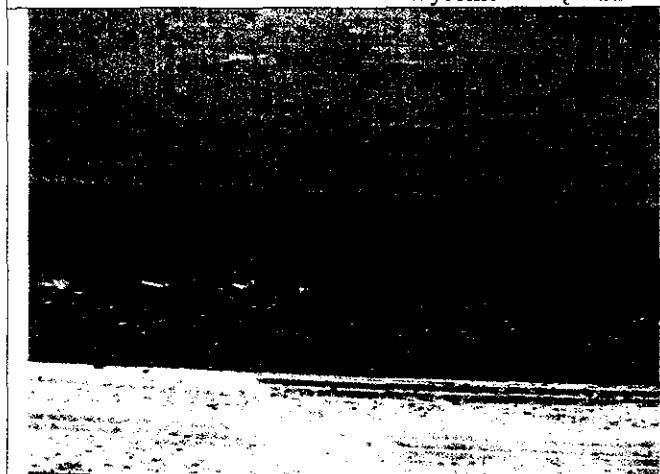
Wlot ul. Połomskiej na skrzyżowaniu z ul. Pszczyńską

W wystąpieniu pokontrolnym w zaleceniach ogólnych, organ nadzoru zwrócił uwagę na wykonywanie obniżenia krawężników (do wysokości +2,0cm nad poziom jezdni) w obrębie przejść dla pieszych z uwagi na utrudnienia dla poruszania się osób niepełnosprawnych. W protokole z kontroli ujęto 3 miejsca, w których występowały wysokie krawężniki w obrębie przejść dla pieszych, tj. 1 skrzyżowanie i 2 odcinki dróg. Na 1 odcinku drogi przejście dla pieszych zostało usunięte, dlatego nie było oceniane podczas kontroli sprawdzającej.

W odpowiedzi na wystąpienie pokontrolne Prezydent Miasta oświadczył, że: „w sprawie obniżenia krawężnika przy przejściach zostanie dokonany przegląd wszystkich przejść dla pieszych i w roku bieżącym [2010] będzie sukcesywnie wykonywana korekta ułożenia krawężnika i chodnika do wysokości 2cm nad jezdnią” (akta kontroli str. 18).

Kontrola sprawdzająca wykazała jednak w dalszym ciągu brak obniżenia krawężników na kwestionowanych miejscach, tj. odcinku ul. Katowickiej przy Gimnazjum nr 8 na oraz na wlocie ul. Armii Krajowej na skrzyżowaniu z ul. Ranozka i Wiejską.

Wysokie krawężniki w obrębie przejść dla pieszych



Wlot ul. Armii Krajowej (przy przystanku autobusowym)
na skrzyżowaniu z ul. Ranoška i Wiejską



Przejście dla pieszych przy Gimnazjum nr 8
im. Ks. Franciszka Błachnickiego na ul. Katowickiej

W uwagach ogólnych w protokole z kontroli problemowej zamieszczona została kwestia nieprawidłowo wyznaczonych przejść dla pieszych m.in. na skrzyżowaniu ul. Krakowskiej i Katowickiej. Kontrola sprawdzająca wykazała, iż lokalizacja tych przejść pozostała bez zmian.

Brak zachowania zasady lokalizacji przejścia dla pieszych umożliwiającej zatrzymanie pojazdów między przejściem, a krawędzią jezdni poprzecznej, tzn. w odległości nie mniejszej niż 5,0 m od tej krawędzi



Wloty podporządkowane na skrzyżowaniu ul. Katowickiej i Krakowskiej

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. Zasad ta dotyczy w szczególności wlotów dróg równorzędnych i podporządkowanych”.

Należy również odnieść się do złożonego podczas kontroli sprawdzającej oświadczenia Prezydenta Miasta w sprawie przejść dla pieszych wyznaczonych niezgodnie z zasadami lokalizacji. Prezydent Miasta oświadczył, że znaki D – 6 nie na wszystkich przejściach dla pieszych zostały uzupełnione. „Nie

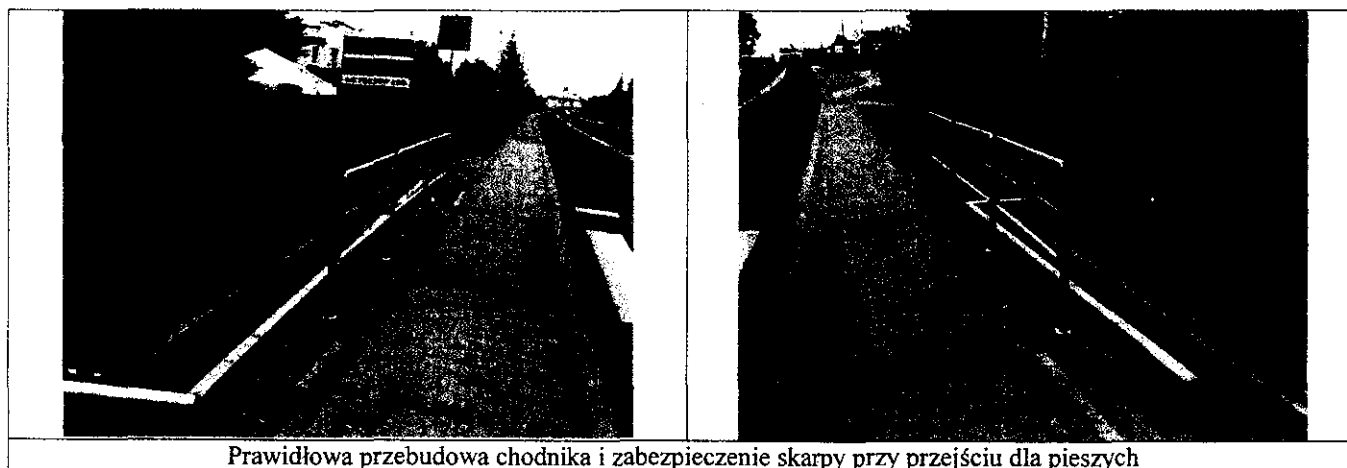
Handwritten signature: NFMB

uzupełniono ich na przejściach, które są wyznaczone niezgodnie z zasadami lokalizacji przejść dla pieszych określonymi w Rozporządzeniu 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). Przejścia te są przeznaczone do likwidacji i nie są odnawiane" (akta kontroli str. 21).

Kontrola sprawdzająca wykazała, że przejścia dla pieszych wyznaczone niezgodnie z założeniami cyt. rozporządzenia, są jednak w dalszym ciągu odnawiane. Powyższe obrazuje prawidłowa czytelność oznakowania poziomego P – 10 tych przejść na skrzyżowaniu ul. Katowickiej i Krakowskiej, która jest widoczna na fotografiach zamieszczonych na str. 9 niniejszego protokołu.

W protokole z kontroli problemowej, wniesione zostały uwagi do niebezpiecznego zejścia z chodnika na schody prowadzące do posesji. Powyższe znajdowało się przy przejściu dla pieszych na skrzyżowaniu ul. 11 Listopada, Dworcowej i Prostej.

Kontrola sprawdzająca wykazała prawidłowe podjęcie działań przez Prezydenta Miasta w przedmiotowej sprawie. Chodnik został przebudowany oraz zabezpieczono tym samym skarpe przy omawianym przejściu dla pieszych. Schody prowadzące do posesji zostały przesunięte poza obręb przejścia dla pieszych.



Prawidłowa przebudowa chodnika i zabezpieczenie skarpy przy przejściu dla pieszych

W protokole z kontroli problemowej, wniesione zostały uwagi do niewłaściwego zastosowania znaku A – 12c w miejscu występowania prawostronnego zwężenia jezdni na odcinku ul. Dworcowej.

Kontrola sprawdzająca wykazała prawidłowe dokonanie korekty w organizacji ruchu w omawianym miejscu.



Prawidłowe dokonanie korekty w organizacji ruchu na odcinku ul. Dworcowej (przy Miejskim Zarządzie Nieruchomości)

- 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)

- 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.

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

Katowice, 4 listopada 2011r.

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

.....
ZASTĘPCA PRYZYDENTA MIASTA
.....
Krzysztof Baradziej
Jastrzębie Zdrój,
(data i podpis kierownika jednostki kontrolowanej)