

DUR. 1710.8.2014

IFIV.431.9.2014

Egzemplarz nr 1 / Z

PROTOKÓŁ KONTROLI

problemowej przeprowadzonej w Urzędzie Miasta Gliwice z/s przy ul. Zwycięstwa 21 44-100 Gliwice REGON 000515767 NIP 631 23 96 695 Prezydentem Miasta Gliwice w którym od 2 września 1993r. jest Pan Zygmunt Frankiewicz (akta kontroli str. 26).

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: nr 0030/46/2014 oraz 0030/45/2014 z dnia 4 września 2014r. (akta kontroli str. 7 i 9) w okresie od 22 września do 3 października 2014r. w siedzibie Zarządu Dróg Miejskich w Gliwicach przy ulicy Płowieckiej 31 oraz w terenie na wybranych miejscach sieci drogowej. Celem kontroli było sprawdzenie aktualnych rozwiązań organizacji ruchu na drogach w granicach administracyjnych Miasta Gliwice.

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. Kontrolą były objęte rozwiązania organizacji ruchu na drogach w granicach administracyjnych Miasta Gliwice w okresie do dnia rozpoczęcia kontroli, tj. do 22 września 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 Gliwicach (akta kontroli str. 18 – 20). Techniki doboru próby miejsc uznanych za szczególnie niebezpieczne, dokonano zatem metodami niestatystycznymi (dobór na podstawie osądu).

W wyniku analizy przedkontrolnej oraz informacji uzyskanych podczas kontroli stwierdzono, że zadania organu zarządzającego ruchem w imieniu Prezydenta Miasta wykonuje Wydział Przedsięwzięć Gospodarczych i Usług Komunalnych Urzędu Miasta Gliwice oraz Zarząd Dróg Miejskich w Gliwicach (akta kontroli str. 2).

Projekty organizacji ruchu podlegające kontroli zatwierdzał Pan Michał Działach realizujący zadania z upoważnienia Prezydenta Miasta (akta kontroli str. 26, 84, 98, 113). Zatwierdzanie projektów realizowane jest prawidłowo w formie odrębnego pisma (akta kontroli str. 84, 98, 113).

Kontrolującym został przedstawiony spis spraw dotyczący stałej i czasowej organizacji ruchu prowadzony w formie elektronicznej przez Zarząd Dróg Miejskich (akta kontroli str. 31 – 44). Powyższy spis spraw nie zawiera jednak wszystkich elementów określonych 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) dotyczących ewidencji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu, którą organ zarządzający ruchem zobowiązany jest prowadzić (akta kontroli str. 31 – 44).

Techniki doboru próby zatwierdzonych projektów organizacji ruchu przechowywanych w Zarządzie Dróg Miejskich w Gliwicach dokonano metodami niestatystycznymi na podstawie doboru przypadkowego.

I. Projekt stałej organizacji ruchu dla skrzyżowania ul. Pszczyńska i Bojkowska (sygnalizacja świetlna) (akta kontroli str. 45 – 84).

Projekt został zatwierdzony z uwzględnieniem wymaganej opinii policji oraz przy braku opinii zarządcy drogi. Z uzyskanych wyjaśnień (akta kontroli str. 27 – 28) wynika, iż zarząd drogi akceptuje każdorazowo projekt potwierdzając ten fakt poprzez opieczętownienie kopii projektu. Powyższe działanie nie jest jednak tożsame z wydaniem opinii, która powinna być dołączona do projektu organizacji ruchu z wyjątkiem sytuacji, gdy organ zarządzający drogą przedkłada projekt do zatwierdzenia. Zgodnie z § 7 ust. 2 pkt 4 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) „Projekt organizacji ruchu przedstawia się do zatwierdzenia co najmniej w dwóch egzemplarzach. Do przedstawionego do zatwierdzenia projektu organizacji ruchu powinny być dołączone opinie: (...) zarządcy drogi, jeżeli nie jest on jednostką składającą projekt”.

Szczegółowej weryfikacji poddano następujące elementy projektu:

- przyjęte minimalne długości czasów trwania sygnału zielonego dla pieszych, powinny wystarczać na przejście 100% długości przejścia:

LP	Grupa piesza	Długość przejścia [m]	Prędkość pieszego V [km/h]	min czas św. zielonego dla pieszych [s]	Czasy min. przyjęte w akomodacyjnym programie minimalnym [s]
1	P3ab	5	1,4	3,6	4 + 4 (z.m. *)
2	P3cf	15	1,4	10,7	10 + 4 (z.m. *)
3	P4	4	1,4	2,9	4 + 4 (z.m. *)
4	P2	11	1,4	7,9	10 + 4 (z.m. *)

Tabela nr 1. Zestawienie długości czasów zielonych dla pieszych (*z.m. – zielony migający)

Wszystkie przyjęte minimalne czasy dla pieszych na przejściach wystarczają na przejście 100% długości przejścia z prędkością 1,4 m/s.

- uwzględnienie określonej w przepisach zasady sterowania strumieniami o dopuszczalnym jednoczesnym zezwoleniu na ruch w sposób aby strumień podporządkowany nie miał możliwości dotarcia do punktu kolizji wcześniej niż strumień z pierwszeństwem przejścia

LP	Grupa kołowa	Grupa piesza	Obliczony czas dojazdu do pkt. kolizji [s]	Opóźnienie pojazdu do pieszy [s]
1	K3w	P3ab	$3[m] / 11,1[m/s] = 0,27[s]$	-4

Tabela nr 2. Wyniki obliczeń dla wybranych strumieni pieszy-pojazd (* Wielkość opóźnienia została przyjęta z algorytmu pracy sygnalizacji)

Przyjęte opóźnienie eliminuje sytuację pojawienia się strumienia podporządkowanego w punkcie kolizji wcześniej niż strumień z pierwszeństwem przejścia.

- wybrane losowo obliczenia czasów międzyzielonych. Wyniki weryfikacji przedstawiono w tabeli nr 3.

Grupa - Relacja ewakuacja		Grupa - Relacja dojazd		D_{ew} [m]	$D_{r\ doj}$ [m]	V_{ew} [m/s]	V_{doj} [m/s]	Min CMZ [s]
K4	W	K2L	L	13	37	13,89	11,11	0,33
P4		K4P	P	4	3	1,4	12,5	1,62
P3ab		K3	P	5	3	1,4	11,11	2,30

Tabela nr 3. Wyniki weryfikacji wybranych losowo czasów międzyzielonych

Sygnalizacja świetlna na skrzyżowaniu ulic:
Pszczyńska - Bojkowska
w Gliwicach

TABELA CZASÓW MIĘDZYZIELONYCH

Numer grupy	Grupy wchodzące															
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Nazwa grupy	K4	K4b	K2	K2a	K3	K3w	P3ab	P3ef	P4	P2	P1					
1 K4				2,0	4,0				(6,0)	6,0						
2 K4b				1,0					6,0							
3 K2					4,0					6,0						
4 K2a	7,0	10,0			7,0					6,0	(7,0)					
5 K3	5,0		6,0	3,0		(3,0)	6,0	6,0				(5,0)				
6 K3w					(1,0)											
7 P3ab					3,0											
8 P3ef				1,0	3,0											
9 P4	(3,0)	3,0									(3,0)					
10 P2	7,0		7,0	6,0							(6,0)					
11 P1				(1,0)	(4,0)				(6,0)	(6,0)						
12																
13																
14																
15																
16																

Tabela nr 4. Tablica czasów minimalnych czasów międzyzielonych

W wyniku ponownego obliczenia wybranych czasów międzyzielonych oraz porównania z danymi w macierzy czasów międzyzielonych w projekcie nie stwierdzono błędnych zapisów.

Informacje dotyczące weryfikacji zatwierdzonej organizacji ruchu z organizacją występującą na skrzyżowaniu przedstawiono w pkt nr 10.

II. Projekt stałej organizacji ruchu dla zmiany oznakowania w ciągu ulicy Toszeckiej w Gliwicach (akta kontroli str. 85 – 98)

Projekt został zatwierdzony z uwzględnieniem wymaganej opinii policji oraz przy braku opinii zarządcy drogi gdyż był on jednostką składającą projekt do zatwierdzenia. W projekcie stałej organizacji ruchu stwierdzono jedynie brak linii warunkowego zatrzymania P-14 stosowanej przed przejściami dla pieszych. Z uzyskanych wyjaśnień wynika jednak, że przedmiotowa linia funkcjonuje w terenie. Informacje dotyczące weryfikacji zatwierdzonej organizacji ruchu z organizacją występującą na skrzyżowaniu przedstawiono w pkt nr 18

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 2003br. 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 złożona z prostokątów „Znak P – 14 linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów stosuje się w celu wyznaczenia miejsca zatrzymania pojazdów przed (...) przejściami dla pieszych”.

III. Projekt czasowej organizacji ruchu na czas wykonania linii energetycznej w ciągu ulicy Kozielskiej w Gliwicach (akta kontroli str. 99 – 113)

Projekt został zatwierdzony z uwzględnieniem wymaganej opinii policji oraz przy braku opinii zarządcy drogi. Z uzyskanych wyjaśnień (akta kontroli str. 27 – 28) wynika, iż zarząd drogi akceptuje każdorazowo projekt potwierdzając ten fakt poprzez opieczetowanie kopii projektu. Powyższe działanie nie jest jednak tożsame z wydaniem opinii, która powinna być dołączona do projektu organizacji ruchu z wyjątkiem sytuacji, gdy organ zarządzający drogą przedkłada projekt do zatwierdzenia.

W wyniku przeprowadzonej analizy czasowych zmian w organizacji ruchu nie wnosi się uwag do zastosowanego oznakowania w projekcie. Jednocześnie stwierdzono częściowo nieprawidłowe odwzorowanie elementów istniejącej organizacji ruchu przedstawionej w projekcie. (akta kontroli str. 27 – 28).

Na terenie Miasta Gliwice kontroli w terenie poddano łącznie 19 skrzyżowań i 2 odcinek drogi.

1. Skrzyżowanie ul. Bojkowska - Toruńska

Podczas kontroli w terenie, nie stwierdzono elementów organizacji ruchu, które w sposób istotny obniżałyby poziom bezpieczeństwa ruchu. Stwierdzono jedynie częściowo nieczytelne oznakowanie poziome w zakresie linii bezwzględnej zatrzymania oraz strzałek kierunkowych.

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. Skrzyżowanie ul. Daszyńskiego i Sowińskiego

Podczas kontroli w terenie, nie stwierdzono elementów organizacji ruchu, które w sposób istotny obniżałyby poziom bezpieczeństwa ruchu. Nie zgłasza się uwag w zakresie oznakowania przedmiotowego skrzyżowania.

3. Skrzyżowanie ul. Daszyńskiego i Kościuszki

Podczas kontroli w terenie, nie stwierdzono elementów organizacji ruchu, które w sposób istotny obniżałyby poziom bezpieczeństwa ruchu. Nie zgłasza się uwag w zakresie oznakowania przedmiotowego skrzyżowania.

4. **Odcinek ul. Kłodnickiej pomiędzy ul. Dworcową a ul. Zwycięstwa**

Podczas kontroli w terenie, nie stwierdzono elementów organizacji ruchu, które w sposób istotny obniżałyby poziom bezpieczeństwa ruchu. Stwierdzono:

- brak linii P – 14 przed przejściem dla pieszych,
- niewłaściwa odległość pomiędzy kolejnymi znakami pionowymi B – 18 a D – 6.

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*”.

W zakresie objętym wnioskiem mieszkańca Gliwic stwierdzono, iż parkujące pojazdy mogą naruszać przepisy ustawy prawo o ruchu drogowym. Powyższy problem należy jednak rozwiązać ma drodze egzekwowania przez odpowiednie służby obowiązujących przepisów regulujących zasady parkowania pojazdów (tj. policję lub straż miejską).

5. **Skrzyżowanie ul. Nowy Świat i Rybnicka**

Podczas kontroli w terenie, nie stwierdzono elementów organizacji ruchu, które w sposób istotny obniżałyby poziom bezpieczeństwa ruchu. Nie zgłasza się uwag w zakresie oznakowania przedmiotowego skrzyżowania.

6. **Skrzyżowanie ul. Nowy Świat i Kościuszki**

Podczas kontroli w terenie, nie stwierdzono elementów organizacji ruchu, które w sposób istotny obniżałyby poziom bezpieczeństwa ruchu. Stwierdzono:

- brak linii P – 12 w uzupełnieniu znaku B-20 (centralna część skrzyżowania) (Rys. 2),
- częściowo nieczytelne oznakowanie poziome (Rys. 2),
- brak znaku B-22 „zakaz skrętu w prawo” pod znakiem B-20 (centralna część skrzyżowania – analogicznie jak dla kierunku przeciwnego) (Rys. 2),
- zastosowanie znaku B-21 „zakaz skrętu w lewo” w sytuacji jednoczesnego wydzielenia relacji skrętu w lewo (Rys. 1).

Podczas kontroli stwierdzono realizację wcześniejszych zaleceń dotyczących wyeliminowania sytuacji stosowania nad pojedynczym pasem ruchu sygnalizatorów nadających sygnały dla kierunków lewo i do zawracania oraz na wprost.



Rys 1. Zastosowanie znaku B-21 „zakaz skrętu w lewo” w sytuacji jednoczesnego wydzielienia relacji skrętu w lewo



Rys 2. Brak linii P – 12 w uzupełnieniu znaku B-20 (centralna część skrzyżowania), brak znaku B-22 pod znakiem B-20 (centralna część skrzyżowania – analogicznie jak dla kierunku przeciwnego)

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 pieszym i rowerowym bez wydzielonych ciągów dla tego ruchu, odcinki dróg o zwiększonej wypadkowości”.

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

KMB

drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. 2003 nr 220 poz. 2181 z późn. zm.). Zgodnie z p.4.2.3. Linia bezwzględne zatrzymania „Znak P – 12 linia bezwzględne 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 bezwzględne zatrzymania wyznacza się w miejscu zapewniającym kierującemu pojazdem najlepszą widoczność oraz bezpieczne oczekiwanie. Przebieg linii bezwarunkowe zatrzymania wyznacza się wzdłuż krawędzi jezdni z pierwszeństwem, a w przypadku występowania linii krawędziowych na jezdni z pierwszeństwem wzdłuż tych linii”.

7. Skrzyżowanie ul. Nowy Świat i Kosów

Podczas kontroli w terenie, nie stwierdzono elementów organizacji ruchu, które w sposób istotny obniżałyby poziom bezpieczeństwa ruchu. Nie zgłasza się uwag w zakresie oznakowania przedmiotowe skrzyżowanie.

8. Skrzyżowanie ul. Piwna i Tarnogórska

Podczas kontroli w terenie, nie stwierdzono elementów organizacji ruchu, które w sposób istotny obniżałyby poziom bezpieczeństwa ruchu. Stwierdzono jedynie nieprawidłowe usytuowanie lica znaku F-10 do osi jezdni na wlocie ulicy Tarnogórskiej.

Wymagania techniczne dla prawidłowe sposobu umieszczania znaków określono w zał. Nr 1 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowe warunków techniczne 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”.



Rys 3. Nieprawidłowe usytuowanie lica znaku F-10 do osi jezdni na wlocie ulicy Tarnogórskiej

[Handwritten signature]

9. Odcinek ul. Piwnej – przejście dla pieszych w rejonie Pl. Piastów

Podczas kontroli w terenie, nie stwierdzono elementów organizacji ruchu, które w sposób istotny obniżałyby poziom bezpieczeństwa ruchu. Nie zgłasza się uwag w zakresie oznakowania przedmiotowego skrzyżowania.

10. Skrzyżowanie ul. Pszczyńska i Bojkowska

Podczas kontroli w terenie, nie stwierdzono elementów organizacji ruchu, które w sposób istotny obniżałyby poziom bezpieczeństwa ruchu. Stwierdzono:

- niedziałającą komorę sygnalizatora S – 5 nadającą sygnał czerwony (awaria została niezwłocznie usunięta w trakcie kontroli przez zarządzającego drogą),
- zastosowanie znaków C – 11 na wyspach kanalizujących w sytuacji gdy omińcie wyspy powoduje zmianę zamierzonego kierunku jazdy.

Podczas kontroli stwierdzono realizację wcześniejszych zaleceń dotyczących osygnalizowania relacji skreću w prawo.

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 omińnięcia wysepki (przeszkody na jezdni) z dowolnej jej strony, nie powodując zmiany zamierzonego kierunku jazdy”.

11. Skrzyżowanie ul. Pszczyńska i Kopalniana

Podczas kontroli w terenie, nie stwierdzono elementów organizacji ruchu, które w sposób istotny obniżałyby poziom bezpieczeństwa ruchu. Stwierdzono jedynie prowadzenie robót w pasie drogowym z zastosowaniem oznakowania o nieprawidłowej grupie wielkości znaków.

Warunki techniczne dla stosowania i umieszczania odpowiedniej wielkości znaków, 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.1.2.1. Wielkości i wymiary „Przy oznakowaniu robót prowadzonych w pasie drogowym stosuje się znaki o jedną grupę wielkości wyższą niż stosowane na danym odcinku drogi”.

MB



Rys 4. Zastosowanie oznakowania o nieprawidłowej grupie wielkości znaków przy prowadzeniu robót w pasie drogowym

12. Skrzyżowanie ul. Pszczyńska, Pocztowa i Okrężna

Podczas kontroli w terenie, nie stwierdzono elementów organizacji ruchu, które w sposób istotny obniżałyby poziom bezpieczeństwa ruchu. Stwierdzono:

- nieczytelną linię P – 12 w uzupełnieniu znaku B – 20,
- zastosowanie znaków C – 11 na wyspach kanalizujących w sytuacji gdy ominięcie wyspy powoduje zmianę zamierzonego kierunku jazdy.

13. Skrzyżowanie ul. Rybnicka i Kochanowskiego

Podczas kontroli w terenie, nie stwierdzono elementów organizacji ruchu, które w sposób istotny obniżałyby poziom bezpieczeństwa ruchu. Stwierdzono jedynie częściowo nieczytelne oznakowanie poziome.

14. Skrzyżowanie ul. Rybnicka, Żwirki i Wigury

Podczas kontroli w terenie, nie stwierdzono elementów organizacji ruchu, które w sposób istotny obniżałyby poziom bezpieczeństwa ruchu. Nie zgłasza się uwag w zakresie oznakowania przedmiotowego skrzyżowania.

15. Skrzyżowanie ul. Rybnicka i Żurawia

Podczas kontroli w terenie, nie stwierdzono elementów organizacji ruchu, które w sposób istotny obniżałyby poziom bezpieczeństwa ruchu. Stwierdzono:

- niewłaściwa odległość pomiędzy kolejnymi znakami pionowymi B – 36 a F – 6,
- odsunięcie linii P-12 na wlotach podporządkowanych od krawędzi jezdni z pierwszeństwem przejazdu.



Rys 5. Wzajemna lokalizacja linii bezwzględnej zatrzymania oraz linii krawężniowej.

16. Skrzyżowanie ul. Rybnicka i Toruńska

Podczas kontroli w terenie, nie stwierdzono elementów organizacji ruchu, które w sposób istotny obniżałyby poziom bezpieczeństwa ruchu. Stwierdzono jedynie częściowo nieczytelne oznakowanie poziome.

17. Skrzyżowanie ul. Sikorskiego i Reymonta

Podczas kontroli w terenie, nie stwierdzono elementów organizacji ruchu, które w sposób istotny obniżałyby poziom bezpieczeństwa ruchu. Nie zgłasza się uwag w zakresie oznakowania przedmiotowego skrzyżowania.

18. Skrzyżowanie ul. Toszecka i Przyszowska

Podczas kontroli w terenie, nie stwierdzono elementów organizacji ruchu, które w sposób istotny obniżałyby poziom bezpieczeństwa ruchu. Stwierdzono:

- częściową niezgodność istniejącej organizacji ruchu z zatwierdzoną organizacją ruchu w zakresie znaków B – 25 (brak w terenie), F – 12 (brak w terenie), P – 14 (brak w projekcie),
- brak obniżenia krawężników w obrębie przejścia dla pieszych (utrudnienie dla osób niepełnosprawnych).

19. Skrzyżowanie ul. Toszecka i Oriona

Podczas kontroli w terenie, nie stwierdzono elementów organizacji ruchu, które w sposób istotny obniżałyby poziom bezpieczeństwa ruchu. Stwierdzono:

- brak linii P – 14 przed przejściem dla pieszych,
- brak linii P – 13 w uzupełnieniu znaku A – 7.

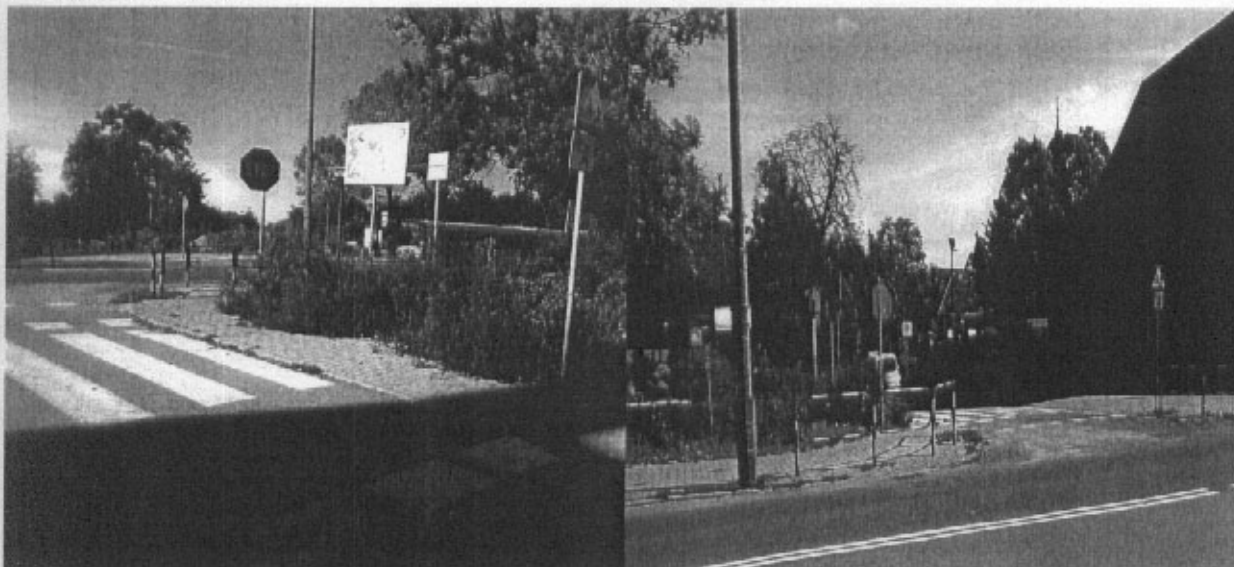
Warunki techniczne dla wyznaczania miejsc warunkowego zatrzymania pojazdów, zostały określone w zał. Nr 2 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków 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

WMB

potrzeba wyznaczenia miejsca zatrzymania pojazdów na wlocie drogi podporządkowanej, na której zastosowano znak pionowy A – 7 ustęp pierwszeństwa”.

20. Skrzyżowanie ul. Toszecka, Uszczyka i Floriańska

Podczas kontroli w terenie, nie stwierdzono elementów organizacji ruchu, które w sposób istotny obniżałyby poziom bezpieczeństwa ruchu. Stwierdzono jedynie brak linii P – 12 w uzupełnieniu znaku B – 20.



Rys 6. Brak linii P – 12 w uzupełnieniu znaku B-20

21. Skrzyżowanie ul. Toszecka i Bernardyńska

Podczas kontroli w terenie, nie stwierdzono elementów organizacji ruchu, które w sposób istotny obniżałyby poziom bezpieczeństwa ruchu. Zasadne jest jednak przeprowadzenie analizy w zakresie zmiany lokalizacji znaku A – 7 w odniesieniu do znaku D – 6 oraz analizy warunków widoczności na skrzyżowaniu.

Poprzez zamieszczenie w protokole kontroli niżej wymienionych pouczeń Kontrolujący informują Pana Prezydenta 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,
- odmowy podpisania protokołu kontroli, z jednoczesnym obowiązkiem złożenia zarządzającemu kontrolą, w terminie 7 dni, pisemnych wyjaśnień o przyczynach odmowy podpisania protokołu kontroli.

Ponadto w przypadku zgłoszenia przez Pana 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,
- od dnia doręczenia ciągu dalszego protokołu kontroli uwzględniającego w całości wniesione zastrzeżenia.

Informację o przeprowadzeniu kontroli wpisano w dniu 22 września 2014 r. do książki kontroli, prowadzonej przez Urząd Miasta w Gliwicach.

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 Panu Zygmuntowi Frankiewiczowi – Prezydentowi Miasta Gliwice.

Podpisy osób przeprowadzających kontrolę:

inspektor wojewódzki
.....
inspektor wojewódzki
.....
Maciej Brzezina

Katowice, 6 października 2014 r.

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

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

Data i podpis Kierownika jednostki kontrolowanej:

Zastępca Prezydenta Miasta
2014 - 10 - 15
Gliwice, Piotr. Wieczorek.