



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Katowicach

LKA – 4101-36-01/2012

P/12/080

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	Kontrola nr: P/12/080 – Wdrażanie krajowego systemu poboru opłat drogowych
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Katowicach
Kontrolerzy	1. Joanna Paliga, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 83550 z 9 listopada 2012 r. 2. Stanisław Tarnowski, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 83574 z 7 grudnia 2012 r. <p style="text-align: right;">[Dowód: akta kontroli str. 1-4]</p>
Jednostka kontrolowana	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Katowicach ¹ , 40-017 Katowice, ul. Myśliwska 5, nr regon 0175111575-00050
Kierownik jednostki kontrolowanej	Ewa Tomala – Borucka, Dyrektor Oddziału. <p style="text-align: right;">[Dowód: akta kontroli str. 5-6]</p>

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości², działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

Uzasadnienie oceny ogólnej

Organizacja wewnętrzna i przygotowanie kadrowe Oddziału umożliwiło realizację nałożonych zadań, związanych z wdrożeniem Krajowego Systemu Poboru Opłat³, pomimo nieprzydzielenia na ten cel przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie⁴ dodatkowych środków finansowych lub zwiększenia etatyacji. Oddział posiadał odpowiednio przygotowanych pracowników do realizacji zadań związanych z wdrożeniem systemu, w tym z ustalaniem lokalizacji bramownic i innych obiektów sieci viaTOLL. Dla wszystkich bramownic zostały opracowane i zatwierdzone stałe projekty organizacji ruchu, określające sposób ich rozmieszczenia. Na administrowanych przez Oddział drogach wprowadzono oznakowanie, informujące kierujących o poruszaniu się po płatnych odcinkach dróg.

Stwierdzone w tym zakresie nieprawidłowości dotyczyły:

- zatwierdzenia przez Oddział docelowych projektów organizacji ruchu dla 7 bramownic przed uzyskaniem opinii właściwego Komendanta Policji, wymaganych przepisami § 7 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem⁵,
- dopuszczenia do rozpoczęcia robót montażowych trzech bramownic w pasie drogowym bez wcześniejszego zatwierdzenia tymczasowego projektu organizacji ruchu, co stanowiło naruszenie § 4 ust. 1 ww. rozporządzenia,

¹ Zwany dalej „Oddziałem”.

² Najwyższa Izba Kontroli stosuje, w ocenie ogólnej i przy ocenach częściowych, 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

³ Zwanego dalej „KSPO”.

⁴ Zwaną dalej „GDDKiA”.

⁵ Dz. U. Nr 177, poz.1729, zwanego dalej „rozporządzeniem w sprawie warunków zarządzania ruchem na drogach”.

- wprowadzenia wymaganego oznakowania dróg publicznych, objętych Elektronicznym Systemem Poboru Opłat Drogowych⁶, z przeszło trzymiesięcznym opóźnieniem w stosunku do terminu wdrożenia tego systemu.

Natomiast Najwyższa Izba Kontroli negatywnie ocenia traktowanie budowanych w ramach realizacji KSPO bramownic jako urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, co skutkowało nieuzyskaniem przez Oddział, wymaganych art. 28 ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane⁷, decyzji o pozwoleniu na budowę bramownic i ich urządzeń towarzyszących. W ocenie NIK za wystąpienie powyższej nieprawidłowości nie ponosi odpowiedzialności Oddział, gdyż stanowisko dotyczące budowy bramownic bez stosowania przepisów ustawy Prawo budowlane, wynikało z interpretacji Ministerstwa Infrastruktury i stosownych organów administracji architektoniczno-budowlanej.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Organizacja oraz przygotowanie kadrowe do realizacji zadań związanych z wdrażaniem i prawidłowym funkcjonowaniem ETC i MTC

Opis stanu faktycznego

Oddział, w związku z budową i funkcjonowaniem KSPO, realizował nałożone przez GDDKiA zadania dotyczące: opiniowania lokalizacji bramownic; zatwierdzania tymczasowych i stałych projektów organizacji ruchu⁸; bieżącego monitoringu robót montażowych związanych z lokalizowaniem bramownic w pasie drogowym wraz z raportowaniem postępu prac; kontroli punktów dystrybucji urządzeń ViaBOX. Natomiast pozostałe działania, związane z wdrażaniem KSPO, według wyjaśnień Dyrektora Oddziału realizowane były przez GDDKiA.

W Oddziale nie było regulaminów, zarządzeń i procedur zawierających wyraźne odniesienie do procesu wdrażania KSPO. Oddział nie otrzymał dodatkowych środków finansowych ani dodatkowych etatów na realizację zadań związanych z wdrażaniem KSPO.

Zadania Oddziału dotyczące wdrażania KSPO realizowały głównie Wydział Dróg oraz Wydział Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Zarządzania Ruchem⁹, nad którymi nadzór pełnił Zastępca Dyrektora ds. Zarządzania Drogami i Mostami.

Do opiniowania lokalizacji bramownic wyznaczonych zostało dwóch pracowników Oddziału (z Wydziału BRD i Wydziału Planowania¹⁰), którzy byli odpowiednio przygotowani do realizacji ww. czynności.

[Dowód: akta kontroli str. 12-15, 18-19, 67-201, 219]

Zgłaszane przez operatora systemu – firmę Kapsch lokalizacje bramownic na drogach krajowych były opiniowane przez pracowników Oddziału pod kątem m.in. ich kolizyjności z istniejącym wyposażeniem technicznym drogi, zabudową terenu, widocznością skrzyżowań, planami przebudowy dróg. W tym celu przeprowadzano wizje lokalne w terenie i sporządzano odpowiednie dokumenty.

[Dowód: akta kontroli str. 13, 576]

Na autostradach i drogach krajowych województwa śląskiego, zarządzanych przez Oddział, według stanu na dzień 19 listopada 2012 r., znajdowało się 81 bramownic i pięć manualnych punktów poboru opłat¹¹, wchodzących w skład KSPO.

[Dowód: akta kontroli str. 9]

⁶ Zwanego dalej „ETC”.

⁷ Dz. U. z 2010 r. Nr 243, poz. 1623, ze zm.

⁸ Zwanych dalej „POR”.

⁹ Zwany dalej „Wydziałem BRD”.

¹⁰ Wydział podległy Dyrektorowi Oddziału.

¹¹ Zwanych dalej „MPO”.

Według pierwotnych założeń na ww. drogach miało zostać wybudowanych 78 bramownic. Budowa dodatkowych trzech bramownic (S1 242/C1, S1 243/C2 i 244/C1) została zgłoszona przez operatora systemu do zaopiniowania Oddziałowi 8 kwietnia 2011 r. i pozytywnie zaopiniowana (w dwóch przypadkach z uwagami dotyczącymi zmiany ich lokalizacji z uwagi na sąsiedztwo znaków pionowych i zjazdu z drogi zbiorczej) w terminie wyznaczonym przez GDDKiA w Warszawie. Budowa ww. 3 bramownic uzasadniana była koniecznością „doszczelnienia” systemu poboru opłat.

[Dowód: akta kontroli str. 325-326]

KSPO miał rozpocząć funkcjonowanie od 1 lipca 2011 r. Natomiast według danych Oddziału włączenie bramownic do systemu, nastąpiło:

- 55 bramownic 3 lipca 2011 r., a kolejnych 4 w dniu 4 lipca 2011 r.,
- po 2 bramownice w dniach: 5, 6, 11 i 13 lipca 2011 r.,
- po 1 bramownicy w dniach: 8, 9, 14, 15, 18, 21, 23, 25, 27 i 28 lipca 2011 r. oraz 1, 19, 24 sierpnia 2011 r. (DK81-22-TSO-1) i 26 września 2011 r. (DK81-18-TSO-2).

Odbiór techniczny włączonych do systemu 81 bramownic (przyjętych na stan majątkowy GDDKiA wraz z osprzętem w 2011 r.) został przeprowadzony przez Oddział w dniach od 3 do 10 września 2012 r., w tym w 17 przypadkach warunkowo.

[Dowód: akta kontroli str. 9, 242-250, 436-440]

Natomiast z raportu budowy systemu ETC - pismo z 30 czerwca 2011 r. Przedsiębiorstwa Kompletacji i Montażu Systemów Automatyki „Carboautomatyka” S.A.¹², będącego głównym podwykonawcą systemu - wg stanu na 30 czerwca 2011 r. (godz. 13.00) z 81 bramownic przewidzianych do uruchomienia w województwie śląskim:

- 75 bramownic było zamontowanych wraz z osprzętem i posiadało własne zasilanie (61 zasilanie docelowe, a 14 tymczasowe agregaty prądotwórcze). W przypadku 63 tych bramownic dokonano ich rozruchu i skomunikowania z centrum Kapsch¹³.
- trwał montaż trzech dodatkowych (uzupełniających) bramownic na drodze S1 (S1 242/C1, S1 243/C2 i S1 244/C1), zgłoszonych ww. Wykonawcy do realizacji przez firmę Kapsch 30 marca 2011 r. Termin zakończenia tych prac przewidywano około 6 lipca 2011 r.
- w przypadku trzech bramownic kontrolnych (stacji typu enforcement S1 L100/C2, DK81-11-TSO-1 i DK94-11-TSO-1), firma Kapsch 22 czerwca 2011 r. podjęła decyzję o zmianie typu fundamentów, w związku ze zmianą sposobu posadowienia konstrukcji bramownic. Termin zakończenia prac wyburzeniowych i ponownego wykonania fundamentów przewidywano 4 lipca 2011 r.

[Dowód: akta kontroli str. 230-231, 325]

Wspomniane wyżej sześć bramownic, które nie były uruchomione na dzień 30 czerwca 2011 r., zostały włączone do systemu w dniach: 4.07.2011 r. (S1 243/C2); 21.07.2011 r. (S1 L100/C2); 23.07.2011 r. (DK94-11-TSO-1); 25.07.2011 r. (DK81-11-TSO-1); 28.07.2011 r. (S1 242/C1) i 1.08.2011 r. (S1 244/C1).

[Dowód: akta kontroli str. 242-250]

Na podstawie analizy prowadzonej przy budowie bramownic dokumentacji (książek budowy) oraz projektów organizacji ruchu ustalono, że w przypadku trzech dodatkowych bramownic zlokalizowanych na drodze S1 przebieg czynności był następujący:

¹² Zwane dalej „Carboautomatyka S.A.”.

¹³ Rozruch punktów ETC nie należał do zadań Carboautomatyki S.A.

Numer Bramownicy	Data zatwierdzenia lokalizacji*	Data złożenia/ zatwierdzenia tymczasowego POR	Data złożenia/ zatwierdzenia docelowego POR	Odbiór konstrukcji stalowej
S1 242/C1	18.05.2011	9.06.2011/27.06.2011	24.06.2011/18.07.2011	1.07.2011
S1 243/C2	18.05.2011	9.06.2011/27.06.2011	24.06.2011/18.07.2011	2.07.2011
S1 244/C2	18.05.2011	9.06.2011/27.06.2011	24.06.2011/18.07.2011	30.06.2011

*wg dokumentu „Lokalizacja zabudowy punktów poboru opłat”

[Dowód: akta kontroli str. 329-337, 578-593]

Zadania należące do Oddziału były wykonywane terminowo, tj.:

- tymczasowe projekty organizacji ruchu (54 przeanalizowane) były zatwierdzane po upływie od 11 do 26 dni od daty ich złożenia, natomiast docelowe projekty organizacji ruchu po upływie od 11 do 29 dni od daty ich złożenia.

[Dowód: akta kontroli str. 338-339]

- lokalizacje bramownic, co ustalono na próbie 20 losowo wybranych przypadków, zostały uzgodnione przez pracowników Oddziału: w dniu 18 stycznia 2011 r. – 9 lokalizacji; 26 stycznia 2011 r. – 7 lokalizacji; 31 stycznia 2011 r. – 2 lokalizacje; 22 lutego 2011 r. – 1 lokalizacja i 1 kwietnia 2011 r. – 1 lokalizacja.

[Dowód; akta kontroli str. 263-282, 285-288]

Przedstawiona przez Oddział dokumentacja, dotycząca ustalania lokalizacji bramownic, składała się z jednostronicowego protokołu („Lokalizacja zabudowy punktów poboru opłat”) sporządzanego odrębnie dla każdej z ww. lokalizacji. W dokumencie tym ujmowane były następujące informacje: data, osoby uczestniczące w ustalaniu lokalizacji bramownicy ze strony Carboautomatyki S.A. i Oddziału, wskazanie lokalizacji (kilometrażu) i ewentualne uwagi dotyczące przyczyn proponowanej zmiany lokalizacji.

[Dowód; akta kontroli str. 263-282, 285-288]

Zastępca Dyrektora ds. Zarządzania Drogami i Mostami wyjaśnił, że montaż osprzętu na bramownicach prowadziła firma „Biatel” S.A., a czynności związane z uruchamianiem i włączeniem bramownic do systemu odbywały się na poziomie Centrali GDDKiA i nie były przedmiotem kontroli Oddziału, który również nie był informowany o postępie tych prac.

[Dowód: akta kontroli str. 326]

Na drogach województwa śląskiego (na autostradzie A4) usytuowanych było pięć MPO: Żernica oraz na węzłach Bojków, Ostropa, Kleszczów i Łany. Lokalizacja MPO nie opierała się na aktualnych badaniach przepustowości dróg. Dyrektor Oddziału wyjaśniła, że lokalizacja MPO wynikała z decyzji lokalizacyjnych wydanych w latach 90.tych, zgodnie z którymi wykupione zostały grunty, a w ramach wyznaczonego obszaru opracowany został projekt autostrady. Wyjaśniła również, że projektant obliczał przepustowość na podstawie prognoz ruchu, zgodnie z ogólnie przyjętymi algorytmami.

[Dowód: akta kontroli str. 11, 17]

Zastępca Dyrektora ds. Zarządzania Drogami i Mostami wyjaśnił, że manualny system poboru opłat został zaprojektowany w sposób umożliwiający jego rozbudowę w zakresie zwiększenia ilości bramek przejazdowych. Stwierdził, że stosowne zapisy dotyczące rozbudowy MPO zamieszczono w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia. Tym niemniej, w przypadku zwiększenia ilości bramek niezbędne będzie sporządzenie dokumentacji projektowej, ewentualne pozyskanie dodatkowego terenu, uzyskanie stosownych decyzji, a następnie realizacja na poszczególnych MPO robót budowlanych. Decyzję o ewentualnym zwiększeniu ilości bramek podejmować będzie Centrala GDDKiA. Możliwość rozbudowy punktu poboru opłat stwierdzono podczas oględzin przeprowadzonych 17 grudnia 2012 r. na terenie MPO Żernica.

[Dowód: akta kontroli str. 252, 400-406]

W załączonej do wyjaśnień Zastępcy Dyrektora kopii strony specyfikacji istotnych warunków zamówienia stwierdzono zapis o treści „system zostanie zaprojektowany tak, (...) aby była możliwa jego rozbudowa, kiedy to będzie konieczne. Rozbudowa systemu

pozwoili co najmniej na jego pięciokrotne powiększenie w stosunku do parametrów określonych w niniejszym punkcie”.

[Dowód: akta kontroli str. 253]

W obowiązującym regulaminie organizacyjnym Oddziału nie było zapisu nakładającego na niego obowiązek monitorowania czasu oczekiwania na pobór opłaty w MPO. Dyrektor Oddziału wyjaśniła, że zadanie to nie leżało w gestii Oddziału.

[Dowód: akta kontroli str. 14, 67-201]

Przejazd pojazdów uprzywilejowanych przez manualne punkty poboru opłat odbywał się w oparciu o „Procedury przejazdu przez miejsca poboru opłat autostradą A4 Bielany Wrocławskie - Sośnica” opracowane przez wykonawcę systemu - firmę Kapsch. Jak wyjaśniła Dyrektor Oddziału ww. procedury zostały uzgodnione ze służbami ratowniczymi i Policją. Ustalone procedury obejmowały trzy warianty przejazdu samochodu uprzywilejowanego i jeden wariant przejazdu kolumny pojazdów uprzywilejowanych:

- Wariant podstawowy (I), zakładający wjazd i wyjazd pojazdu uprzywilejowanego z płatnego odcinka autostrady poszerzonym skrajnym prawym pasem przejazdowym. Szlaban otwierany jest zdalnie przez operatora po zaobserwowaniu takiego pojazdu podjeżdżającego do bramki pasa serwisowego.
- Wariant alternatywny (II) dla pojazdu uprzywilejowanego niewyposażonego w urządzenie pokładowe viaAUTO. Zakłada on wjazd otwartym, nie zajęтым przez inne pojazdy, pasem wjazdowym (oznaczonym zieloną strzałką) i pobranie biletu zerowego, co powoduje automatyczne otwarcie szlabanu. Wyjazd pojazdu następować miał otwartym, nie zajęтым przez inne pojazdy pasem wjazdowym (oznaczonym zieloną strzałką). W przypadku pojazdu będącego w akcji szlaban otwierany jest manualnie przez inkasenta, natomiast w przypadku pojazdu powracającego z akcji stosowana jest procedura zwolnienia z opłaty za przejazd, która wymaga zatrzymania pojazdu na pasie poboru opłat w celu zaznaczenia przez inkasenta w systemie takiego przejazdu. Czas obsługi pojazdu w tym wariantcie jest zbliżony do czasu obsługi użytkownika płacącego za przejazd.
- Wariant alternatywny (III) dla przejazdu pojazdu uprzywilejowanego wyposażonego w urządzenie pokładowe viaAUTO. Pojazd wjeżdża otwartym, nie zajęтым przez inne pojazdy pasem (oznaczonym zieloną strzałką) – szlaban otwiera się automatycznie w trakcie przejazdu przez pas wjazdowy. Pojazd wyjeżdża otwartym, nie zajęтым przez inne pojazdy pasem wyjazdowym (oznaczonym zieloną strzałką). W przypadku pojazdu będącego w akcji szlaban zostaje otworzony manualnie przez inkasenta, natomiast w przypadku pojazdu powracającego z akcji szlaban otwiera się automatycznie.
- Wariant dotyczący przejazdu kolumny pojazdów uprzywilejowanych (IV). Przejazd taki winien być wcześniej zgłaszany kierownikowi zmiany MPO przez osoby odpowiedzialne z ramienia jednostki prowadzącej konwój/kolumnę. Wjazd i wyjazd z płatnego odcinka autostrady odbywa się skrajnym prawym pasem serwisowym, a szlaban otwierany jest przez operatora.

[Dowód: akta kontroli str. 206-208]

Możliwość bezkolizyjnego przejazdu pojazdów uprzywilejowanych kontrolujący stwierdzili podczas oględzin przeprowadzonych 17 grudnia 2012 r. na MPO Żernica.

[Dowód: akta kontroli str. 400]

Tematyka przejazdu pojazdów uprzywilejowanych przez MPO była przedmiotem spotkań pracowników Oddziału, przedstawicieli firmy Kapsch i służb ratowniczych, które odbyły się m.in.: 29 maja 2012 r., 25 lipca 2012 r. i 30 sierpnia 2012 r.

[Dowód: akta kontroli str. 344, 353-372]

Na polecenie Centrali GDDKiA Oddział przeprowadzał kontrolę dystrybucji urządzeń ViaBox w ustalonych punktach dystrybucji. Kontrole miały miejsce 2 maja (w dniu w którym rozpoczęto rejestrację pojazdów w systemie) oraz w okresie od 21 czerwca

2011 r. do 11 lipca 2011 r. (w dwóch ostatnich tygodniach przed uruchomieniem systemu oraz w pierwszych dwóch tygodniach po uruchomieniu systemu).

Kontrole przeprowadzone 2 maja 2011 r. w 27 punktach dystrybucji i jednym punkcie obsługi klienta, obejmowały zagadnienia:

- oznakowania punktu dystrybucji/punktu obsługi klienta (łącznie z dniami i godzinami ich urzędowania),
- stanu obsługi (liczby stanowisk obsługi klienta, w tym czynnych oraz liczby osób w pełni przeszkolonych),
- sprawdzenie czy w punkcie znajduje się wystarczająca ilość materiałów informacyjnych, w tym w językach innych niż polski,
- sprawdzenie czy możliwa jest pełna rejestracja użytkownika,
- sprawdzenie ilości urządzeń pokładowych viaBOX, którymi dysponował dany punkt.

Z kolei kontrole prowadzone w czerwcu i lipcu 2011 r. dotyczyły zagadnień: oznakowania punktów dystrybucji, liczby stanowisk obsługi, sprawności procesu rejestracji i obsługi (ilość osób oczekujących w kolejce).

Informacje o wynikach ww. kontroli zostały przekazane przez Oddział do Centrali GDDKiA.

[Dowód: akta kontroli str. 14, 20-66, 574-575]

Środki finansowe z opłaty elektronicznej, stanowiące przychód Krajowego Funduszu Drogowego, nie są przeznaczane na utrzymanie dróg. Zgodnie z art. 39b pkt 5c ustawy z 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz Krajowym Funduszu Drogowym¹⁴ środki z opłaty elektronicznej przekazywane są do Krajowego Funduszu Drogowego. Art. 39 f ust. 1 pkt 1 ww. ustawy stanowi, że środki Funduszu mogą być przeznaczone na finansowanie budowy i przebudowy dróg krajowych, realizowanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

[Dowód: akta kontroli str. 283-284]

Uzyskane przez kontrolujących, w trybie art. 29 ustawy z ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli¹⁵, informacje z 26 jednostek samorządu terytorialnego z terenu województwa śląskiego, na obszarach których zlokalizowane zostały w ramach KSPO bramownice wykazały, że w 20 przypadkach jednostki te nie wykazywały żadnych nieprawidłowości i skutków związanych z lokalizacją bramownic. W pięciu dalszych przypadkach udzielający informacji zgłaszali uwagę, że po wybudowaniu bramownic nastąpiło przeniesienie części ruchu drogowego z dróg objętych systemem opłat na drogi lokalne. Prezydent Gliwic ponadto wskazywał na dodatkową uciążliwość dla uczestników ruchu lokalnego wynikającą z konieczności pobrania tzw. biletu zerowego, aby bezpłatnie przejechać pomiędzy węzłami „Kleszczów” i Sośnica”. Natomiast Burmistrz Miasta Mikołów informował, że wskutek zabudowy dwóch bramownic w rejonie skrzyżowań DK-81 z ul. Jasną i ul. Reta wystąpiła kolizja bramownic z planowanym przez Miasto Mikołów zamierzeniem budowy lokalnego połączenia drogowego.

Żadna jednostka samorządu terytorialnego nie zgłosiła uwag odnośnie negatywnego wpływu bramownic na interesy właścicieli przyległych do dróg nieruchomości.

[Dowód: akta kontroli str. 649-655]

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Oddziału w badanym obszarze.

Ocena cząstkowa

Opis stanu faktycznego

2. Realizacja zadań dotyczących budowy i zarządzania KSPO

2.1. Oddział miał, wymagane przepisami ustawy Prawo budowlane, decyzje Wojewody Śląskiego, zatwierdzające projekty budowlane i udzielające pozwoleń na budowę, a także decyzje Śląskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego¹⁶,

¹⁴ Dz. U z 2012 r., poz. 931 ze zm.

¹⁵ Dz.U. z 2012 r., poz.82 ze zm., zwana dalej „ustawą o NIK”

¹⁶ Zwanego dalej „WINB”

udzielające pozwolenia na użytkowanie wybudowanych pięciu obiektów MPO wchodzących w skład KSPO (zlokalizowanych na autostradzie A4), tj. w Żernicy oraz na węzłach: Bojków, Ostropa, Kleszczów i Łany. WINB przeprowadził kontrole MPO, potwierdzające budowę tych obiektów, zgodnie z ustaleniami i warunkami określonymi w pozwoleniu na budowę.

W trakcie przeprowadzonych 17 grudnia 2012 r. oględzin MPO Żernica stwierdzono, że zabudowany agregat prądowłoczy miał zapewnione zasilanie ze zbiornika gazu ziemnego zlokalizowanego w ogrodzonym terenie, oznakowanym i zabezpieczonym przed dostępem nieupoważnionych osób. Prezes Urzędu Dozoru Technicznego wydał decyzję w sprawie zezwolenia na eksploatację zbiornika, a przyłączy instalacji gazu zostało wykonane zgodnie z obowiązującymi przepisami, co potwierdzono w protokole badania szczelności.

[Dowód: akta kontroli str. 400-406, 441-460, 645-648]

Oddział nie miał decyzji o pozwoleniu na budowę bramownic, ponieważ bramownice były traktowane jako urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, nie podlegające ustawie Prawo budowlane.

Oddział przedstawił dokumenty potwierdzające zgłoszenie do Wydziału Infrastruktury Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego faktu zabudowy bramownic na zarządzanych drogach, jako urządzeń o wysokości powyżej 3 m, na podstawie art. 30 ust. 5 ust 6 i ust 7 ustawy Prawo budowlane. Zgłoszenia z 26 i 28 stycznia 2011 r. nastąpiły w terminie przeszło 30 dni przed planowanym terminem rozpoczęcia robót. W odpowiedzi z 14 lutego 2011 r. (pismo nr IF/V/7113/06/08/11) Wydział Infrastruktury Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego informował, że w oparciu o wytyczne Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego, realizacja bramownic nie stanowi wykonywania robót budowlanych i nie podlega regulacjom ustawy Prawo budowlane. W konsekwencji, ich budowa nie wymaga uzyskania decyzji o pozwoleniu na budowę ani zgłoszenia właściwemu organowi administracji architektoniczno-budowlanej.

[Dowód: akta kontroli str. 233-241]

Pracownicy WINB w dniu 17 grudnia 2012 r. skontrolowali drogi będące w zarządzie GDDKiA Oddział Katowice, na których zabudowano 9 bramownic, tj: autostrad A1 i A4 oraz dróg: ekspresowej S1 i krajowej DK 81. W wyniku tych kontroli „nie powzięto uzasadnionych wątpliwości co do stanu technicznego bramownic”.

[Dowód: akta kontroli str. 536-573A]

Opis stanu faktycznego

2.2. W wyniku oględzin dziewięciu bramownic, zlokalizowanych na odcinkach autostrad A1 i A4 oraz na odcinkach dróg DK81 i S1, stwierdzono, że ich wysokość nad powierzchnią drogi zawierała się w przedziale od 5,32 m do 5,60 m. Bramownice wykonywane były na podstawie indywidualnych projektów wykonawczych, podpisanych przez projektantów z uprawnieniami budowlanymi do projektowania, a konstrukcje stalowe bramownic wykonywane były na podstawie indywidualnych projektów przez firmę Mifama sp. z o.o. Konstrukcje bramownic zabudowane na fundamentach były trwale związane z gruntem.

Kierownicy robót wykonywanych podczas wznoszenia bramownic mieli stosowne uprawnienia budowlane do kierowania robotami w specjalności drogowej, konstrukcyjno-budowlanej oraz elektroinstalacyjnej. W zakres robót montażowych bramownic wchodziły, oprócz robót związanych z wykonaniem fundamentów, scalaniem konstrukcji stalowej bramownicy oraz zabudową na niej urządzeń, także roboty związane z wykonaniem przyłączy elektroenergetycznych, zasilających zabudowane na bramownicach urządzenia.

[Dowód: akta kontroli str. 400-406, 631-644]

Oddział dysponował kopią pisma Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego skierowanego do wojewodów (nr DPR/INN/022/303/2011 z 25 marca 2012 r.), zawierającego stanowisko Ministerstwa Infrastruktury, iż bramownice należy kwalifikować jako urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, o których mowa w § 1 pkt 4 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 umieszczania na drogach¹⁷. Zgodnie z pismem, bramownice nie są obiektami budowlanymi ani urządzeniami budowlanymi, a ich wykonanie nie stanowi wykonania robót budowlanych zgodnie z regulacjami ustawy Prawo budowlane. Pismo zawierało także wniosek o zapoznanie z tym stanowiskiem podległych organów administracji architektoniczno-budowlanej.

[Dowód: akta kontroli str. 212]

Jak ustalono na próbie 54 bramownic, we wszystkich przypadkach sporządzono tymczasowe i stałe POR. Wszystkie skontrolowane projekty zostały zatwierdzone przez Zastępcę Dyrektora ds. Zarządzania Drogami i Mostami, upoważnionego¹⁸ do zatwierdzania POR, zgodnie z Zarządzeniem 54 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z 10 października 2008 r. w sprawie podziału zadań w zakresie przygotowania i realizacji inwestycji w ramach GDDKiA.

Wszystkie objęte kontrolą tymczasowe POR zostały zatwierdzone po pozytywnym ich zaopiniowaniu przez Komendanta Wojewódzkiego Policji w Katowicach.

[Dowód: akta kontroli str. 254-256, 262, 338-341]

Zastępca Dyrektora ds. Zarządzania Drogami i Mostami wyjaśnił, że Oddział przeprowadzał kontrolę wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji POR na drogach objętych ETC podczas codziennych objazdów dróg.

[Dowód: akta kontroli str. 213]

Analiza pięciu dzienników objazdów dróg Rejonu Wysoki Brzeg wykazała istnienie w nich zapisów dotyczących kontroli sposobu oznakowania miejsca prowadzenia robót podczas wznoszenia bramownic i stawiania barier ochronnych przy bramownicach. Szczegółowość prowadzenia dzienników objazdów dróg była różna, w zależności od osoby dokonującej objazdu. W przypadku dziennika objazdu dróg za okres od 1 kwietnia do 19 lipca 2011 r., dotyczącego objazdów na autostradzie A4, odnotowano m.in. fakt wznoszenia bramownic na trasie przejazdu ale nie podano informacji o sposobie oznakowania miejsca robót. W ww. dzienniku stwierdzono jeden wpis (z 13 maja 2011 r.) dotyczący montażu znaków tymczasowej organizacji ruchu pod budowę bramownic. Natomiast w dziennikach objazdów dróg DK81 i DK44 za okres od 11 lutego do 17 sierpnia 2011 r. odnotowano sposób oznakowania miejsca prowadzenia robót, tj. jego zgodność z POR. Informacje te zawarto również w dzienniku objazdów dróg DK94, S1 i DK 44 za okres od 3 lutego do 13 lipca 2011 r. W żadnym z ww. dzienników objazdów nie stwierdzono wpisu dotyczącego „kontroli wprowadzenia stałego POR”.

[Dowód; akta kontroli str. 213, 292-318, 574-575]

Kontrolowanie prowadzonych robót, podnoszone przez Zastępcę Dyrektora ds. Zarządzania Drogami i Mostami, nie zostało udokumentowane w zbadanych dziennikach objazdów dróg, co Zastępca Dyrektora wyjaśnił tym, że pracownicy wykonujący objazdy interweniowali u wykonawcy tylko wtedy, kiedy stwierdzili błędy w wprowadzanej organizacji ruchu, a interwencja polegała na informowaniu przedstawicieli wykonawcy o błędach bezpośrednio na miejscu budowy. Wyjaśnił również, że najczęściej stwierdzano drobne odstępstwa, które w większości przypadków poprawiane były na bieżąco, jeszcze w obecności pracowników Oddziału oraz że interwencji takich nie odnotowuje się w dzienniku objazdu drogi. Z uwagi na fakt, że wprowadzone zmiany w organizacji ruchu są w gruncie rzeczy zmianami drobnymi (nowym elementem jest bramownica zabezpieczona barierą, nie wymagające zmian w limicie prędkości i innych asortymentach organizacji ruchu), po wykonaniu stałej organizacji ruchu kontrole prowadzone przez pracowników Rejonu traktowano jako kontrolę, zgodną z § 12 pkt 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem. Wyjaśnił ponadto, że podczas wykonywania ww. kontroli pracownicy Rejonu nie stwierdzili żadnych odstępstw od

¹⁷ Dz. U. Nr 220, poz. 2181 ze zm.

¹⁸ Upoważnienie z 2 grudnia 2010 r.

zatwierdzonych POR. W związku z powyższym ustalono pokontrolny odbiór organizacji ruchu, który wykonywany był wspólnie z przedstawicielami Wykonawcy, Rejonu oraz Oddziału GDDKiA od 4 do 10 sierpnia 2011 r. Podczas odbioru powtórnie sprawdzono elementy organizacji ruchu i podpisano „Protokół odbioru docelowej organizacji ruchu”.

[Dowód: akta kontroli str. 290-291]

Z 54 sprawdzonych POR stwierdzono, że w 52 przypadkach dokonano protokolarnego odbioru docelowej organizacji ruchu. Odbiorów dokonywano w okresie od 4 do 11 sierpnia 2011 r. W przypadku bramownic: DK81-15-TSO-1 i DK81-15-TSO-2 odbioru nie dokonano, jak zapisano „z uwagi na trwającą budowę ekranów akustycznych”. Brak było również w przedstawionej przez Oddział dokumentacji dowodu dokonania odbioru ww. dwóch bramownic po zakończeniu budowy ekranów akustycznych.

[Dowód: akta kontroli str. 338-341]

Analizowane dzienniki objazdów dróg zawierały wszystkie elementy wymagane załącznikiem nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 16 lutego 2005 r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom¹⁹, tj. informacje o zauważonych usterkach, brakach i uszkodzeniach oraz ich lokalizacji.

[Dowód: akta kontroli str. 304-307]

Opis stanu
faktycznego

2.3. W wyniku zbadania dokumentacji wybranych elementów składowych 9 bramownic, takich jak: instalacja satelitarnego systemu transmisji danych, urządzenia rejestrujące (pobierające opłaty), szafy energetyczne (rozdzielnice elektroenergetyczne), ustalono, że zastosowane do budowy bramownic materiały i urządzenia miały dokumenty dopuszczające je do stosowania w budownictwie, wymagane zapisami art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych²⁰. Także materiały wykorzystane do budowy fundamentów miały wymagane certyfikaty, a sam beton poddany był badaniom sprawdzającym jego wytrzymałość. Wśród dokumentów wszystkich 9 badanych bramownic znajdowały się także oświadczenia kierowników robót i inspektorów nadzoru, że przy ich zabudowie stosowano obowiązujące przepisy.

Natomiast w przypadku budowy wszystkich pięciu MPO na terenie działania GDDKiA Oddział Katowice, w protokołach kontroli obowiązkowych przeprowadzonych przez pracowników WINB w Katowicach zapisano, że wyroby budowlane wbudowane w zakończone obiekty budowlane, szczególnie istotne dla bezpieczeństwa konstrukcji i bezpieczeństwa pożarowego, miały dokumenty potwierdzające ich dopuszczenie do obrotu i powszechnego lub jednostkowego stosowania w budownictwie, co zostało potwierdzone oświadczeniem kierowników budowy.

[Dowód: akta kontroli str. 631-644, 648-649]

Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego w Katowicach, pismem z dnia 13 grudnia 2012 r. (znak WINB-WWB.7782.2.29.2012.MK) poinformował Najwyższą Izbę Kontroli Delegaturę w Katowicach, iż na podstawie przeprowadzonej przez niego kontroli w PKiMSA „Carboautomatyka” S.A. ustalono, że część materiałów użytych do produkcji bramownic drogowych w woj. śląskim, małopolskim oraz na autostradzie A2 w Wielkopolsce została wprowadzona do obrotu, zgodnie z pismem Niemieckiego Instytutu Techniki Budowlanej z 23 maja 2012 r., na podstawie sfałszowanych świadectw odbioru i nie spełnia wymagań norm EN 10210 i EN 10219, a tym samym ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych. Stwierdził, że uszkodzenia kształtowników zamkniętych 400X400x8, na podstawie przeprowadzonej przez ww. Instytut oceny ryzyka mogą prowadzić, w zależności od ich zastosowania, do powstania poważnego ryzyka w rozumieniu art. 20 Rozporządzenie WE Nr 765/2008. Do pisma załączone zostały:

¹⁹ Dz. U. Nr 67, poz. 582.

²⁰ Dz. U. z 2004 r., Nr 92, poz. 881 ze zm.

- Notatka służbowa Departamentu Wyrobów Budowlanych Głównego Urzędu Nadzoru Budowlanego w Warszawie zawierająca informacje przekazane przez Niemiecki Instytut Techniki Budowlanej dnia 3 maja 2012 r. Instytut stwierdzał, że jako jednostka koordynująca niemieckie organy nadzoru rynku w zakresie Dyrektywy Rady 89/106/EEC ustalił, że firma Klöckner Stal i Metal Polska Sp. z o.o. z Poznania zakupiła od niemieckiego dystrybutora (Interfer GmbH) w lutym 2011 r. ok. 133 Mg kształtowników zamkniętych 400x400x8 mm, które mają sfalszowane świadectwa odbioru (i deklarację zgodności WE) oraz nie mają certyfikatu zakładowej kontroli produkcji, a ich właściwości nie są zgodne z wymaganiami norm EN 10210 i EN 10219. Według dokonanej przez Instytut oceny ryzyka, w zależności od zastosowania tych kształtowników występujące ich uszkodzenia mogą doprowadzić do poważnych wypadków i tym samym stwarzać poważne ryzyko w rozumieniu art. 20 Rozporządzenie WE Nr 765/2008. W związku z powyższym o wynikach tych badań Instytut poinformował Komisję Europejską.
- Polecenie Zastępcy Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego z dnia 10 sierpnia 2012 r. dotyczące przeprowadzenia przez WINB w Katowicach kontroli w firmie Carboautomatyka S.A., która według ustaleń kontroli WINB w Poznaniu, zakupiła w firmie Klöckner Stal i Metal Polska Sp. z o.o. z Poznania kształtowniki zamknięte 400x400x8 mm, o których mowa w informacji Niemieckiego Instytutu Techniki Budowlanej.
- protokół kontroli doraźnej z 13 września 2012 r. przeprowadzonej przez WINB Katowice w Carboautomatyka S.A., w którym potwierdzono fakt zakupu kształtowników w firmie Klöckner Stal i Metal Polska Sp. z o.o. z Poznania i ich całkowitego zużycia oraz pisma Carboautomatyki S.A. z dnia: 13 września i 26 września 2012 r., w których kontrolowany oświadczał m.in., że:
 - nie wprowadzał do obrotu zakupionych wyrobów budowlanych, zgodnie z ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych,
 - „zakupione wyroby stalowe były przeznaczone na inne cele” i nie zostały wykorzystane do produkcji wyrobów, które podlegają regulacjom ustawy Prawo budowlane,
- Pismo Carboautomatyki S.A. z dnia 7 grudnia 2012 r., skierowane do WINB, informujące, że kształtowniki zamknięte (wykonane na gorąco i kształtowniki zamknięte ze szwem wykonane na zimno 400 x 400 x 8 mm), zakupione po dniu 3 lutego 2011 r. w firmie Klöckner Stal i Metal Polska Sp. z o.o. z Poznania zostały wykorzystane do produkcji bramownic usytuowanych na terenie województwa śląskiego, małopolskiego oraz na drodze A2, według listy zawartej w przesłanym WINB piśmie PKiMSA/PW/1005/12 z 29 listopada 2012 r. Sporządzona przez Carboautomatykę S.A. lista bramownic obejmowała: 81 bramownic usytuowanych na terenie województwa śląskiego; osiem bramownic usytuowanych na drogach województwa małopolskiego; jedną bramownicę na autostradzie A2; 36 bramownic na drogach województwa wielkopolskiego (DK92); 21 bramownic na drogach województwa łódzkiego (DK92 i DK94); 29 bramownic na drogach województwa kujawsko-pomorskiego (DK91).

[Dowód: akta kontroli str. 670-684]

Opis stanu
faktycznego

2.4. Objęte KSPO drogi województwa śląskiego były oznakowane przez Oddział znakami informacyjnymi D-39a (opłaty drogowe) i tabliczkami T-34 (pobór opłaty elektronicznej za przejazd drogą publiczną).

Znaki D-39a znajdowały się na przejściach granicznych na DK 78 (w Chałupkach) i DK 69 (w Zwardoniu). POR dotyczący lokalizacji ww. znaków (nr GDDKiA-O/KA/Z-2/DD/408-Z/295/11) został zatwierdzony przez Zastępcę Dyrektora ds. Zarządzania Drogami i Mostami 16 listopada 2011 r. Znaki ustawiono na DK 78 (kilometr 55+600) i na DK 69 (kilometr 47+200).

[Dowód: akta kontroli str. 373]

Tabliczki T-34 umieszczane były pod znakiem z numerem drogi. Tabliczki były ustawiane na początku odcinka płatnego i powtarzane za każdym wjazdem. Brak podwieszanej tabliczki T-34 oznaczał koniec odcinka płatnego. Tabliczki T-34 zostały zastosowane w oparciu o POR:

- nr GDDKiA-O/KA/Z-2/DD/408-Z/290/11, dotyczący ich lokalizacji na autostradzie A1, zatwierdzony przez Zastępcę Dyrektora ds. Zarządzania Drogami i Mostami 7 listopada 2011 r. Zostały one umieszczone w 10 miejscach,
- nr GDDKiA-O/KA/Z-2/DD/408-Z/288/11, dotyczący ich lokalizacji na autostradzie A4, drodze ekspresowej S1 (Odcinek Bielsko-Biała – Cieszyn) i DK 94. POR zatwierdzony przez Zastępcę Dyrektora ds. Zarządzania Drogami i Mostami 7 listopada 2011 r. Tabliczki umieszczono: na autostradzie A4 w 15 miejscach; drodze S1 w 16 miejscach i drodze DK94 w 7 miejscach.
- Nr GDDKiA-O/KA/Z-2/DD/408-Z/289/11, dotyczący ich lokalizacji na drodze S1 (Odcinek Pyrzowice – węzeł Podwarpie, odcinek Dąbrowa Górnicza - Tychy) oraz DK81. POR zatwierdzony przez Zastępcę Dyrektora ds. Zarządzania Drogami i Mostami 7 listopada 2011 r. Tabliczki umieszczono na drodze S1 w 26 miejscach oraz na drodze DK81 w 45 miejscach.

We wszystkich przypadkach miejsce umieszczenia tabliczek T-34 zostało określone w POR.

Zastosowane znaki D-39a i tabliczki T-34 były zgodne z wzorem określonym w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z 3 czerwca 2011 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach²¹.

[Dowód: akta kontroli str. 373, 574]

Opis stanu faktycznego

2.5. Urządzenia do elektronicznego poboru opłat, zabudowane na poddanych kontroli bramownicach oraz w MPO (wchodzących w skład KSPO) nie miały widocznych oznaczeń o przeprowadzeniu kontroli metrologicznej, a Oddział nie miał dokumentów potwierdzających przeprowadzenie takich kontroli, ponieważ bramownice i inne urządzenia elektronicznego poboru opłat nie były wymienione w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 27 grudnia 2007 r w sprawie rodzajów przyrządów pomiarowych podlegających prawnej kontroli metrologicznej oraz zakresu tej kontroli²². Urządzenia niewymienione w powyższym rozporządzeniu nie wymagają prawnej kontroli metrologicznej, o której mowa w art. 8 ustawy z dnia 11 maja 2001 r. Prawo o miarach²³.

[Dowód: akta kontroli str. 400-406, 408, 649]

Ustalone nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. Bramownice, zabudowane na drogach zarządzanych przez Oddział, traktowane były jako urządzenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, mimo że nie spełniały celu i kryteriów ujętych w załączniku 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 rozmieszczania ich na drogach²⁴. Według ww. rozporządzenia podstawowym celem stosowania urządzeń BRD jest ochrona życia i w ograniczonym zakresie także mienia uczestników ruchu i osób pracujących na drodze, a w niektórych przypadkach także użytkowników terenów przyległych.

Natomiast cel posadowienia bramownic jest odmienny od powyższego i dotyczy elektronicznego pobierania i kontroli pobierania opłat za przejazd po drogach krajowych.

²¹ Dz. U. Nr 124, poz. 702.,

²² Dz. U z 2008 r. Nr 3, poz. 13 ze zm.

²³ Dz. U. z 2004 r., Nr 243, poz. 2441, ze zm.

²⁴ Dz. U. z 2003 r. Nr 220, poz. 2181, ze zm., zwane dalej „rozporządzeniem w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego”

Bramownica nie spełnia zatem kryterium celowościowego, przewidzianego dla urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ponadto bramownice nie spełniały kryteriów określonych w ww. rozporządzeniu dla urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zgodnie z przepisami rozporządzenia, urządzenie bezpieczeństwa ruchu drogowego powinno być dopuszczone do obrotu i powszechnego stosowania w budownictwie, właściwie oznaczone, dla których wydano: certyfikat na znak bezpieczeństwa, dokonano oceny zgodności i wydano certyfikat zgodności lub deklarację zgodności z odpowiednią normą lub aprobatą techniczną lub wydano atest lub certyfikat w kraju wytworzenia, co do których nie jest wymagane nadanie znaku bezpieczeństwa. Niespełnianie przez bramownice powyższych kryteriów, Zastępca Dyrektora ds. Zarządzania Drogami i Mostami wyjaśnił tym, że Oddział wykonywał swoje obowiązki w oparciu o stanowisko Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego, ujęte w piśmie IF/V/7113/06/08/11 oraz stanowisko Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego ujęte w piśmie DPR/INN/022/303/2011, traktujące proces budowy bramownic jako budowę urządzeń BRD.

[Dowód: akta kontroli str. 211-212, 436]

Powyższe stanowisko NIK zostało potwierdzone opinią prawną z dnia 12 listopada 2012 r. wyrażoną przez biegłego w dziedzinie prawa budowlanego i postępowania administracyjnego, powołanego przez Najwyższą Izbę Kontroli dla potrzeb niniejszej kontroli, w której zapisano: „W świetle postanowień umowy z dnia 2 listopada 2010 r. pt. „Krajowy System Poboru Opłat, w tym czynności związane z poborem opłaty elektronicznej”, zawartej pomiędzy GDDKiA a Konsorcjum Kapsch; dokumentacji dot. bramownic oraz obowiązującego prawa nie można uznać, że bramownice wraz z zamontowanymi na nich urządzeniami i innymi elementami służącymi do poboru lub kontroli uiszczania opłaty elektronicznej, są „urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego”, w rozumieniu przepisów 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. z 2011 r., Nr 124, poz. 702 ze zm.)”. W tej sytuacji budowa bramownicy winna być w świetle Prawa budowlanego poprzedzona uzyskaniem pozwolenia na budowę.

Konsekwencją zabudowy bramownic bez stosowania wymagań ustawy Prawo budowlanego był m.in. brak uzgodnień wymaganych w toku procesu budowlanego, co w przypadku dwóch bramownic zlokalizowanych na drodze DK81 w mieście Mikołów, skutkowało zabudową ich w miejscu, w którym gmina planowała budowę lokalnego połączenia z drogą krajową.

[Dowód: akta kontroli str. 654, 657-669]

2. Odnosnie docelowych POR bramownic stwierdzono siedem przypadków ich zatwierdzenia przed wydaniem pozytywnej opinii przez Komendanta Wojewódzkiego Policji. Dotyczyło to bramownic: DK81-23-TSO-1, DK81-23-TSO-2, DK81-26-TSO-1, DK81-26-TSO-2, DK81-27-TSO-1 A1 A3/L2 i S1 L98/C1, dla których docelowa organizacja ruchu została zatwierdzona 18 maja 2011 r., tj. 2 dni przed pozytywnym zaopiniowaniem ww. projektów przez Komendanta Wojewódzkiego Policji.

[Dowód: akta kontroli str. 254-256, 262, 338-341]

Stanowiło to naruszenie przepisów § 7 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia w sprawie warunków zarządzania ruchem na drogach, zgodnie z którym POR może być zatwierdzony po uprzednim zaopiniowaniu przez właściwego komendanta Policji.

Zastępca Dyrektora ds. Zarządzania Drogami i Mostami zatwierdzenie POR bez uzyskania wcześniejszej opinii Komendanta Wojewódzkiego Policji wyjaśnił tym, że wykonawca bramownic ETC składał POR do zatwierdzenia jednocześnie do GDDKiA oraz do Komendy Wojewódzkiej Policji w Katowicach, w związku z czym rozpatrywanie tych projektów przebiegało równolegle w obu instytucjach. Zastępca Dyrektora stwierdził, że z uwagi na dużą ilość zatwierdzanych POR w okresie realizacji bramownic (łącznie około 250 rozpatrywanych ogółem w I półroczu 2011 r., w tym 18 dla DK81), pracownicy Oddziału byli w stałym, roboczym kontakcie z przedstawicielami KWP

w Katowicach, którzy na bieżąco informowali GDDKiA o wydawanych opiniach. Taki schemat działań zapewniał sprawne i szybkie rozpatrywanie POR i pozwalał na prowadzenie prac bez powodowania zbędnej zwłoki, a tym samym miał decydujący wpływ na terminowość zakończenia prac na drodze. W przypadku ww. bramownic tutaj Oddział wydał jedną klauzulę rozpatrzenia POR z 18 maja 2011 r. po otrzymaniu informacji z KWP w Katowicach o pozytywnej opinii dla POR.

[Dowód: akta kontroli str. 289-290]

3. W przypadku trzech bramownic roboty związane z ich zabudową, w tym wykonywanie fundamentów, miały miejsce przed zatwierdzeniem i wprowadzeniem tymczasowej organizacji ruchu na czas budowy bramownic. Prace związane ze wznoszeniem bramownic w obrębie pasa drogowego, w ocenie NIK, wiązały się z koniecznością zmiany organizacji ruchu. Wprowadzenie zmiany w organizacji ruchu bez zatwierdzonego POR stanowiło naruszenie § 4 ust. 1 rozporządzenia w sprawie warunków zarządzania ruchem na drogach. Dotyczyło to bramownic:

Nr bramownicy	Data rozpoczęcia prac wg dziennika budowy	Data wylania fundamentów wg raportu z badania wytrzymałości na ściskanie	Data zatwierdzenia POR przez Oddział GDDKiA
S1 L88/C2	24.03.2011	25.03.2011	20.04.2011
DK81-18-TSO-2	19.04.2011	20.04.2011	31.05.2011
DK94-14-TSO-1	9.04.2011	11.04.2011	18.05.2011

W tymczasowych POR dla ww. bramownic zapisano, że etap I przewiduje zabezpieczenie robót pod wykonanie fundamentów, wskazano również rodzaj oznakowania jaki winien zostać w tych przypadkach zastosowany.

[Dowód: akta kontroli str. 339-341, 374-399]

Dopuszczenie do podjęcia ww. prac przez wykonawcę przed zatwierdzeniem tymczasowych POR oraz brak reakcji Oddziału na powyższe (mimo prowadzenia objazdów dróg) Zastępca Dyrektora ds. Zarządzania Drogami i Mostami wyjaśnił tym, że w okresie od marca do końca czerwca 2011 r. wykonawca prowadził roboty „na bardzo szerokim froncie” – na terenie województwa powstało w tym okresie 78 bramownic i fundamenty pod trzy kolejne. Powodowało to, że w okresie sprzyjających warunków pogodowych wykonawca prowadził roboty w ponad dwudziestu lokalizacjach równocześnie, cyklicznie zmieniając lokalizacje w zależności od charakteru i technologii wykonywanych robót, zwłaszcza na drogach S1, DK 81 i DK 94, których realizacja rozpoczęła się najwcześniej. Wyjaśnił, że wykonawca, kiedy istniała taka możliwość, prowadził roboty w pasie drogowym bez zajmowania pasów ruchu (od strony poboczy), a tym samym bez konieczności posiadania zatwierdzonego POR. W związku z tym, potwierdzając, że dla lokalizacji bramownic S1L88/C2, DK81-18-TSO-2 i DK94-14-TSO-1 odnotowano w dziennikach objazdów działania wykonawcy w pasie drogowym przed datą zatwierdzenia czasowej organizacji ruchu, Zastępca Dyrektora stwierdzał, że Oddział nie może jednak jednoznacznie potwierdzić, że w tym czasie wykonywane były roboty, które wymagały wprowadzenia czasowej organizacji ruchu. Wyjaśnił również, że nie istnieje instrukcja mówiąca o rodzaju zdarzeń, które powinny być odnotowywane w dziennikach objazdów dróg. W związku z tym zapisy w dziennikach objazdów są na różnym poziomie szczegółowości, w zależności od charakteru zdarzeń mających miejsce na drodze.

[Dowód: akta kontroli str. 342-343]

4. Do 1 lipca 2011 r., tj. do dnia kiedy system poboru opłat miał być uruchomiony, w Oddziale nie opracowano i nie zatwierdzono POR dotyczących lokalizacji oznakowania informującego użytkowników dróg, iż są one objęte systemem ETC. Opracowanie i zatwierdzenie POR dotyczących oznakowania odcinków dróg objętych systemem ETC stosownymi znakami i tabliczkami, nastąpiło w listopadzie 2011 r., tj. z przeszło trzymiesięcznym opóźnieniem, w stosunku do planowanego terminu uruchomienia systemu (lipiec 2011 r.).

[Dowód: akta kontroli str. 373, 574]

1. Stwierdzono, że odbioru technicznego bramownic dokonano blisko 14 miesięcy po terminie uruchomienia elektronicznego systemu poboru opłat, tj. w dniach od 3 do 10 września 2012 r. Pracownicy Oddziału brali udział w odbiorze bramownic na polecenie centrali GDDKiA w zakresie: weryfikacji lokalizacji tych obiektów, określenia statusu ich zasilania, dokonania wizualnej oceny zainstalowanej bramownicy, dokonania oceny i odbioru stałej organizacji ruchu, weryfikacji usunięcia wykazanych wcześniej usterek, dokonania oceny stanu i porządku na terenie budowy, a także sporządzenie i podpisanie protokołu odbioru bramownic.

[Dowód: akta kontroli str. 242-250, 410-433]

Fakt odbioru technicznego bramownic z kilkunastomiesięcznym opóźnieniem w stosunku do terminu uruchomienia systemu Zastępca Dyrektora ds. Zarządzania Drogami i Mostami wyjaśnił tym, że odbiory te mogły być dokonane dopiero po dostarczeniu przez wykonawcę kompletnej dokumentacji powykonawczej obiektów, co nastąpiło po uruchomieniu systemu poboru opłat.

[Dowód: akta kontroli str. 439]

2. W toku wykonywania robót związanych z zabudową bramownic etapy poszczególnych prac dokumentowano w prowadzonych dziennikach budowy. Na 54 dzienniki objęte kontrolą, w 25 stwierdzono nierzetelne zapisy, o czym świadczy m.in. fakt, że daty zapisów dotyczących rozpoczęcia robót elektrycznych (wytyczenia w terenie trasy linii kablowej zasilającej urządzenia bramownicy) były późniejsze niż daty widniejące na protokołach pomiarów elektrycznych wykonanych już linii kablowych. Okres ten wynosił od 1 dnia do 71 dni. Kierownik robót elektrycznych zeznał, że data wykonania pomiarów elektrycznych była datą faktyczną zakończenia wykonania linii kablowej, natomiast późniejsze zapisy rozpoczęcia robót w dziennikach wynikały z potrzeby ich uzupełnienia, w nie wymaganych dla tych obiektów dziennikach budów, po faktycznym wykonaniu robót.

[Dowód: akta kontroli str. 407]

Nierzetelne prowadzenie dzienników budów bramownic Zastępca Dyrektora ds. Zarządzania Drogami i Mostami wyjaśnił tym, że zamawiający na żadnym etapie wykonywania prac nie wymagał od wykonawcy prowadzenia dzienników budowy, natomiast Oddział nie sprawdzał merytorycznej zawartości dokumentacji powykonawczej tylko jej kompletność, zgodnie z załączonym spisem treści.

[Dowód: akta kontroli str. 437]

3. Na poddanych oględzinom bramownicach nie były widoczne oznaczenia, że są to urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, natomiast rozdzielnice zasilania elektroenergetycznego nie były oznaczone tabliczkami ostrzegawczymi, że są to urządzenia elektryczne (pod napięciem). Kierownik robót elektrycznych zeznał, że brak tabliczek ostrzegawczych był wynikiem przeoczenia.

[Dowód; akta kontroli str. 400-407]

4. Zastrzeżenia NIK budzi fakt niepełnego dokumentowania wyników kontroli zadań technicznych wynikających z realizacji projektu organizacji ruchu na drogach objętych elektronicznym systemem poboru opłat.

[Dowód; akta kontroli str. 213, 290-318]

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, działalność Oddziału w badanym obszarze.

3. Nadzór nad przestrzeganiem przez wykonawcę postanowień umowy o budowę i zarządzanie KSPO

Opis stanu
faktycznego

Nadzór nad przestrzeganiem przez Wykonawcę postanowień umowy o budowę i zarządzanie KSPO na terenie województwa śląskiego nie należał do zadań Oddziału. Zastępca Dyrektora ds. Zarządzania Drogami wyjaśnił, że Oddział monitorował przebieg prac prowadząc spotkania robocze, na których omawiane były problemy wykonawcy oraz na bieżąco prowadził monitoring robót związanych z lokalizowaniem urządzeń

w pasie drogowym wraz z raportowaniem postępów prac montażowych. Spotkań roboczych organizowanych w I etapie budowy systemu nie dokumentowano (dokumentowanie rozpoczęto na etapie rozbudowy systemu).

[Dowód: akta kontroli str. 219, 344]

Ocena cząstkowa

W związku z powyższymi ustaleniami odstąpiono od oceny działalności Oddziału w tym zakresie.

Opis stanu faktycznego

4. Współpraca z GITD lub WITD i innymi służbami dotycząca kontroli prawidłowości

Współpraca z GITD lub WITD i innymi służbami (Policją, Strażą Graniczną, izbami celnymi, urzędami celnymi) w zakresie kontroli prawidłowości uiszczania opłat drogowych nie leżała w gestii Oddziału.

[Dowód: akta kontroli str. 17]

Ocena cząstkowa

W związku z powyższym odstąpiono od oceny działalności Oddziału w tym zakresie.

Opis stanu faktycznego

5. Przebieg prac związanych z rozszerzeniem ETC

Według stanu na 22 listopada 2012 r. prowadzone były prace związane z rozbudową systemu poboru opłat na autostradzie A-1 Gdańsk - Gorzyczki na odcinku węzeł „Gliwice Sośnica” – węzeł „Pyrzowice” oraz na drodze ekspresowej S1 na odcinku węzeł „Pyrzowice” – węzeł „Mierzęcice”. Rozbudowa obejmowała utworzenie 7 tymczasowych punktów poboru opłat na autostradzie A1 oraz budowę jednej docelowej bramownicy na drodze ekspresowej S1 (planowany termin włączenia do systemu 12 stycznia 2013 r.).

[Dowód: akta kontroli str. 17, 218]

Zastępca Dyrektora ds. Zarządzania Drogami i Mostami wyjaśnił, że na odcinku autostrady A1 węzeł „Sośnica” - węzeł „Pyrzowice” planowane jest uruchomienie MOP, który przejmie również funkcję poboru opłat sieci viaTOLL. W związku z powyższym, w celu ograniczenia rozbudowy infrastruktury, która docelowo musiałaby zostać zdemonstrowana, GDDKiA wydała zgodę na instalację urządzeń poboru opłat na istniejącej infrastrukturze autostrady A1.

Tymczasowe punkty poboru opłat powstają w następujących lokalizacjach:

Oznaczenie punktu poboru opłat	Lokalizacja	Miejsce montażu urządzeń do poboru opłat	Docelowe rozwiązanie
A1-918	Jezdnia główna (km 6+500)	Wiadukt WD-422 nad dwoma jezdniami	Stacja poboru opłat
A1-919	Łącznica węzła „Piekary”	Istniejąca bramownica oznakowania kierunkowego nad jedną jezdnią oraz budowa tymczasowej bramownicy nad drugą jezdnią	Stacja poboru opłat
A1-920	Łącznica węzła „Bytom”	Istniejąca bramownica oznakowania kierunkowego nad dwoma jezdniami	Stacja poboru opłat
A1-921	Łącznica węzła „Zabrze-Północ”	Istniejąca bramownica oznakowania kierunkowego nad dwoma jezdniami	Stacja poboru opłat
A1-922	Łącznica węzła „Zabrze-Zachód”	Istniejąca bramownica oznakowania kierunkowego nad jedną jezdnią oraz budowa tymczasowej bramownicy nad drugą jezdnią	Stacja poboru opłat
A1-923	Łącznica węzła „Gliwice-Wschód”	Istniejąca bramownica oznakowania kierunkowego nad dwoma jezdniami	Stacja poboru opłat
A1-924	Jezdnia główna (km 2+500)	Istniejąca bramownica oznakowania kierunkowego nad dwoma jezdniami	Stacja poboru opłat

[Dowód: akta kontroli str. 235-236]

Oddział monitoruje przebieg prac związanych z rozszerzeniem sieci viaTOLL na obszarze swojej działalności. Analiza korespondencji dotyczącej opiniowania lokalizacji

bramownic wykazała, że Oddział terminowo zatwierdzał lokalizacje bramownic. Bezwłocznie zatwierdzano również przedstawiane tymczasowe projekty organizacji ruchu (projekt dotyczący bramownicy na drodze S1 złożony 5 października 2012 r. zatwierdzony został 5 listopada 2012 r., a projekt dotyczący bramownic na drodze A1 złożony 19 listopada 2012 r., zatwierdzony został 20 listopada 2012 r.)

Prowadzone były „spotkania robocze”, w trakcie których omawiane były postępy robót, bieżące kwestie związane z wykonywaniem ww. punktów i występujące w tym zakresie problemy realizacyjne.

[Dowód: akta kontroli str. 220-229, 257-261]

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Oddziału w badanym obszarze.

Opis stanu
faktycznego

6. Funkcjonowanie systemu kontroli wewnętrznej

Stanowisko ds. audytu i zarządzania jakością w Oddziale funkcjonowało do 31 marca 2009 r. Od dnia 1 kwietnia 2009 r. stanowisko to dotyczyło wyłącznie zarządzania jakością, a zadań z zakresu audytu w regulaminie organizacyjnym nie ujęto (nie przewidziano).

[Dowód: akta kontroli str. 67-101]

Kontrola wewnętrzna, zgodnie z zarządzeniem nr 41 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z 27 maja 2010 r., realizowana winna być przez Biuro Kontroli Wewnętrznej GDDKiA w Warszawie. Przepisy § 3 pkt 3 ww. zarządzenia stanowiły, że działalność kontrolna prowadzona przez Biuro Kontroli Wewnętrznej nie wyłącza możliwości zarządzania przez kierowników jednostek organizacyjnych (w tym Oddziałów) przeprowadzenia przez podległych im pracowników kontroli w zakresie działalności tych jednostek.

W Oddziale w okresie objętym kontrolą nie były przeprowadzane kontrole wewnętrzne w zakresie wdrażania KSPO.

[Dowód: akta kontroli str. 202-203]

Ocena cząstkowa

W związku z powyższym odstąpiono od oceny działalności Oddziału w tym zakresie.

Opis stanu
faktycznego

7. Rozpatrywanie skarg w obszarze dotyczącym wprowadzenia i funkcjonowania KSPO

W latach 2011-2012 do Oddziału nie wpłynęła żadna skarga dotycząca wdrażania i funkcjonowania KSPO.

[Dowód: akta kontroli str. 318]

W trybie art. 29 ustawy o NIK kontroler wystąpił do firmy Kapsch Telematic Services sp. z o.o. z zapytaniem odnośnie liczby zgłoszeń (skarg) dotyczących funkcjonowania KSPO na terenie działania Oddziału. W udzielonej informacji (data wpływu 18 grudnia 2012 r.) firma Kapsch Telematic Services sp. z o.o. stwierdziła, że z uwagi na dużą liczbę zidentyfikowanych automatycznie zgłoszeń (skarg) wygenerowanych od momentu wdrożenia systemu, które dotyczyć mogą terenu będącego we właściwości Oddziału GDDKiA w Katowicach (około 28000) wymagających, w celu ustalenia ich powodów, szczegółowej manualnej weryfikacji, nie jest przygotowana do realizacji zapytania i udzielenia odpowiedzi w wyznaczonym przez kontrolera terminie. W przekazanej informacji stwierdzano, że na podstawie szczegółowej analizy próby 20 skarg dotyczących funkcjonowania elektronicznego systemu poboru opłat na terenie województwa śląskiego stwierdzono, że trzy z nich dotyczyły nieprawidłowego działania urządzenia viaBOX i zostały uznane za bezzasadne, 13 dotyczyło nieprawidłowo naliczonej opłaty, z czego 10 uznano za bezzasadne, a trzy za częściowo zasadne. Natomiast cztery skargi dotyczyły nieotworzenia bramki przez urządzenie viaBOX, z czego trzy zostały uznane za częściowo zasadne, a jedna za bezzasadną.

[Dowód: akta kontroli str. 656-657]

Ocena cząstkowa

W związku z powyższym odstąpiono od oceny działalności Oddziału w tym zakresie.

Opis stanu
faktycznego

8. Zapobieganie mechanizmom korupcyjnym przy zamawianiu usług zewnętrznych związanych z wdrożeniem i funkcjonowaniem KSPO

Oddział nie zamawiał usług zewnętrznych związanych z wdrożeniem i funkcjonowaniem KSPO na obszarze swojej właściwości.

[Dowód: akta kontroli str. 17]

Ocena cząstkowa

W związku z powyższym odstąpiono od oceny działalności Oddziału w tym zakresie.

IV. Uwagi i wnioski

W dniu 20 grudnia 2012 r. kontrolerzy NIK, na podstawie art. 51 ust. 1 ustawy o NIK, poinformowali Dyrektora GDDKiA Oddział w Katowicach o powstaniu zagrożenia dla życia i zdrowia ludzkiego, polegającego na możliwości uszkodzenia konstrukcji stalowej bramownic zawierających wbudowane kształtowniki stalowe zamknięte 400x400x8, zakupione w firmie Klóknier Stal i Metal Polska. Kształtowniki te zostały wprowadzone do obrotu na podstawie sfałszowanych świadectw odbioru i nie spełniają wymagań norm EN 10210 i EN 10219, a tym samym ustawy o wyrobach budowlanych. Z informacji uzyskanej z Departamentu Wyrobów Budowlanych Głównego Urzędu Nadzoru Budowlanego wynika, że Niemiecki Instytut Techniki Budowlanej poinformował, że w zależności od zastosowania tych kształtowników, uszkodzenie zgrzewanych szwów może doprowadzić do bardzo poważnych wypadków.

W dniu 21 grudnia 2012 r., powyższa informacja została również przekazana do Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie.

Z uzyskanej w dniu 20 grudnia 2012 r. informacji od Dyrektora GDDKiA Oddział w Katowicach wynikało, że zwrócono się do wykonawcy bramownic Carboautomatyka S.A o wyjaśnienie zaistniałej sytuacji oraz podjęto kontrolę wszystkich bramownic pod kątem aktualnego ich stanu technicznego. W piśmie Zastępcy Dyrektora ds. Zarządzania Drogami i Mostami, przekazanym kontrolerom NIK dnia 31 grudnia 2012 r., zawarto informację, że w wyniku kontroli nie stwierdzono widocznych usterek konstrukcji bramownic.

[Dowód: akta kontroli str. 516-534, 629, 670-684]

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, wnosi o:

- 1. Kontynuowanie działań mających na celu monitorowanie stanu konstrukcji stalowej bramownic zawierającej kształtowniki stalowe 400x400x8 zakupione w firmie Klóknier Stal i Metal Polska, w celu wykluczenia możliwości powstania zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym.**
- 2. Zapewnienie umieszczenia na rozdzielnicach elektroenergetycznych, zasilających urządzenia bramownic w energię elektryczną, tablic ostrzegawczych, że urządzenie jest pod napięciem.**
- 3. Rzetelne dokumentowanie wyników kontroli zadań technicznych wynikających z realizacji projektu organizacji ruchu.**

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia zastrzeżeń

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla kierownika jednostki kontrolowanej, drugi do akt kontroli.

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Katowicach.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK, proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli Delegatury w Katowicach, w terminie 15 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Katowice, dnia 9 kwietnia 2013 r.

Kontrolerzy
Joanna Paliga
Specjalista kontroli państwowej

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Katowicach
z up. p.o. **Wicedyrektora**
Eugeniusz Rejman

.....
Stanisław Tarnowski
gł. specjalista kontroli państwowej