



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Rzeszowie

LRZ – 4101-19-01-2012  
P/12/080

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

# I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/12/080 – Wdrażanie krajowego systemu poboru opłat drogowych
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Rzeszowie
Kontroler	Paweł Adamski - Specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 82384 z dnia 03.10.2012 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2)
Jednostka kontrolowana	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie, 35-959 Rzeszów, ul. Legionów 20, zwany dalej „Oddziałem”.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Pan Wiesław Kaczor, Dyrektor Oddziału od dnia 1 kwietnia 2007 r. (dowód: akta kontroli str. 3)

## II. Ocena kontrolowanej działalności

### Ocena ogólna

**Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości<sup>1</sup> działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.**

### Uzasadnienie oceny ogólnej

Organizacja wewnętrzna i przygotowanie kadrowe Oddziału umożliwiło rzetelną realizację nałożonych na tę jednostkę zadań, związanych z wdrożeniem Krajowego Systemu Poboru Opłat (KSPO), pomimo nieprzydzielenia na ten cel dodatkowych środków finansowych lub zwiększenia etatyzacji. Oddział posiadał odpowiednio przygotowanych pracowników do realizacji zadań związanych z wdrożeniem systemu, w tym ustaleniem lokalizacji bramownic i innych obiektów sieci viaTOLL.

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia prowadzenie przez Oddział spraw związanych z opracowaniem i wprowadzaniem organizacji ruchu dla dróg krajowych objętych Elektronicznym Systemem Poboru Opłat Drogowych (ETC).

Ustalono, iż dla wszystkich 42 bramownic zostały opracowane i zatwierdzone stałe projekty organizacji ruchu określające sposób ich rozmieszczenia. Drogi krajowe administrowane przez Oddział posiadały zgodne z przepisami prawa oznakowanie, informujące kierujących o poruszaniu się po płatnych odcinkach dróg.

Najwyższa Izba Kontroli negatywnie ocenia nieuzyskanie przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) określonych ustawą z dnia 7 lipca 1994 r. *Prawo budowlane*<sup>2</sup> pozwoleń na budowę 42 bramownic wraz z urządzeniami towarzyszącymi, w ramach realizacji KSPO.

Podobnie negatywnie ocenić należy przyjęcie przez GDDKiA stanowiska, iż bramownice wraz z urządzeniami wchodzącymi w skład elektronicznego systemu poboru opłat, są urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie *szczegółowych warunków technicznych dla znaków drogowych oraz urządzeń*

<sup>1</sup> Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna. Jeżeli sformułowanie oceny ogólnej według proponowanej skali byłoby nadmiernie utrudnione, albo taka ocena nie dawałaby prawdziwego obrazu funkcjonowania kontrolowanej jednostki w zakresie objętym kontrolą, stosuje się ocenę opisową, bądź uzupełnia ocenę ogólną o dodatkowe objaśnienie

<sup>2</sup> Dz. U. z 2010 r. Nr 243, poz. 1623 ze zm.

bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach<sup>3</sup>, zwanego dalej „rozporządzeniem MI z 3 lipca 2003 r.”.

**W ocenie Najwyższej Izby Kontroli, zaliczenie bramownic do urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego nie znajduje uzasadnienia.**

Celem stosowania urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego jest ochrona życia i w ograniczonym zakresie także mienia uczestników ruchu i osób pracujących na drodze, a w niektórych przypadkach także użytkowników terenów przyległych. Przedmiotowe urządzenia stosuje się w celu optycznego prowadzenia ruchu; wskazania pikietażu drogi; oznaczania obiektów znajdujących się w skrajni drogi; zabezpieczania ruchu pojazdów i pieszych; poinformowania i ostrzegania kierujących; zamykania dróg dla ruchu; zabezpieczania robót prowadzonych w pasie drogowym oraz prowadzenia nadzoru nad ruchem drogowym.

W związku z powyższym, cel posadowienia bramownicy jest całkowicie odmienny od powyższego. Dotyczy on bowiem elektronicznego pobierania i kontroli pobierania opłat za przejazd po drogach krajowych. Bramownica nie spełnia zatem kryterium celowościowego, przewidzianego dla urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Analiza katalogu urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, przedstawionego w załączniku 4 do rozporządzenia MI z 3 lipca 2003 r. wskazuje, że są to konstrukcje nieskomplikowane, o niewielkich wymiarach, które są „umieszczane” na drodze. Użycie tego czasownika sugeruje, że lokalizacja urządzeń następuje w wyniku prostych prac technicznych.

W kontroli ustalono, że bramownice są obiektami o dużych wymiarach, o stosunkowo skomplikowanej - jak na urządzenie bezpieczeństwa ruchu drogowego - konstrukcji. Dodatkowo bramownice wyposażone są w specjalistyczną infrastrukturę techniczną. Kontrola wykazała, że dla każdej bramownicy Wykonawca zobowiązany był wykonać niezbędną infrastrukturę przydrożną obejmującą: szafy przydrożne dla sprzętu elektronicznego i kabli, urządzenia do przekazywania danych, szafy rozdzielcze, okablowanie, miejsce na bezpieczne parkowanie pojazdu technicznego, kanalizację dla kabli komunikacyjnych i zasilających. W początkowej fazie eksploatacji każdej z 42 bramownic, zostały również zainstalowane spalinowe agregaty prądotwórcze. Część bramownic została zabezpieczona urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego w postaci drogowych barier ochronnych.

O specyficznym dla robót budowlanych charakterze prac przy wznoszeniu bramownic świadczy również fakt, iż prowadzone one były pod nadzorem specjalistów posiadających stosowne uprawnienia budowlane. Nie bez znaczenia jest fakt dokumentowania prowadzonych robót związanych z posadowieniem bramownic w dokumentacji pn. „Dziennik budowy”.

Bramownice posiadają również przymiot trwałego związania z gruntem.

### **III. Opis ustalonego stanu faktycznego**

#### **1. Organizacja oraz przygotowanie kadrowe i techniczne do realizacji zadań związanych z wdrażaniem i prawidłowym funkcjonowaniem KSPO**

##### **6.3.1**

Opis stanu faktycznego

Na realizację zadań związanych z wdrożeniem i funkcjonowaniem KSPO, Oddział nie otrzymał dodatkowych środków finansowych, jak również nie została zwiększona

<sup>3</sup> Dz. U. nr 220, poz. 2181 ze zm.

w Oddziale liczba etatów. Oddział nie planował i nie wnioskował o zwiększenie zatrudnienia w związku z realizacją wyżej wymienionych zadań.

(dowód: akta kontroli str. 4-6)

W obowiązujących w latach 2009-2012 Regulaminach Organizacyjnych Oddziału nie zawarto postanowień dotyczących realizacji zadań związanych z wdrożeniem i funkcjonowaniem KSPO. W szczególności Regulaminy nie określały, które komórki organizacyjne Oddziału i za realizację jakich zadań są odpowiedzialne.

Zgodnie z pismem Zastępcy Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16.07.2010 r., Zastępcy Dyrektora Oddziału Pan Tadeusz Kempieński pismem z dnia 19.08.2010 r. wyznaczył dwóch pracowników Oddziału:

- Pana Tomasza Buczkowskiego, Zastępcę Naczelnika Wydziału Dróg, oraz
- Pana Piotra Stasickiego, Starszego Inspektora w Wydziale Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Zarządzania Ruchem (BRDiZR)

jako odpowiedzialnych za współpracę z firmą Kapsch, jako Wykonawcą KSPO. Na wyznaczonych osobach spoczywał również obowiązek koordynowania działań związanych z wdrażaniem KSPO na odcinkach dróg administrowanych przez Oddział.

Pan Piotr Stasicki pracował w Oddziale od 1989 r. Od kilkunastu lat zajmował się tematyką organizacji ruchu i zarządzania ruchem. Posiada wykształcenie średnie o kierunku technicznym Ukończył kurs audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego. Pan Tomasz Buczkowski pracował w Oddziale od 2003 r. Przez ostatnie 6 lat zajmował stanowisko Zastępcy Naczelnika Wydziału Dróg. Posiada wyższe wykształcenie budowlane.

W ocenie Zastępcy Dyrektora Oddziału Pan Tadeusza Kempieńskiego, wyznaczone osoby posiadają wystarczające kwalifikacje do wykonywania samodzielnie zleconych zadań. Są to osoby z dużym doświadczeniem. W okresie pracy w Oddziale wykazały się prawidłową realizacją podobnych obowiązków.

Wyznaczone osoby brały udział w spotkaniach (szkoleniach) organizowanych przez Centralę GDDKiA. Spotkania miały na celu przekazanie informacji dot. zakresu zadań realizowanych przez Oddział i odbywały się przed rozpoczęciem prac w terenie, na etapie sporządzania dokumentacji przez Wykonawcę.

(dowód: akta kontroli str. 7-17,18)

### 6.3.2

Opis stanu faktycznego

Na obszarze działania Oddziału, do czasu kontroli, nie były instalowane oraz nie funkcjonowały urządzenia związane z Manualnym Systemem Poboru Opłat Drogowych (MTC).

Możliwość zakupu urządzeń viaBOX na obszarze działania Oddziału istniała w 10 punktach. Zakupu urządzeń można było dokonać od czerwca 2011 r. Punkty dystrybucji zostały oznakowane tabliczkami informującymi, banerami wielkopowierzchniowymi w miejscach dystrybucji, drogowskazami. We wnętrzach budynków, w których odbywała się dystrybucja urządzeń (np. stacja paliw) zostały wyznaczone i oznakowane stanowiska.

W dniu 2 maja 2011 r. uruchomiony został w Rzeszowie w siedzibie Państwowej Komunikacji Samochodowej S.A. w Rzeszowie przy Alei Wyzwolenia punkt obsługi klienta. Punkt został oznakowany tablicami informacyjnymi.

(dowód: akta kontroli str. 7-17)

W sprawie wielkości środków z opłaty elektronicznej jaka przeznaczana była na utrzymanie dróg objętych KSPO, Zastępcy Dyrektora Oddziału Pan Tadeusz Kempieński wyjaśnił: *Oddział otrzymując środki finansowe z Krajowego Funduszu Drogowego nie był informowany jaka część tych środków pochodzi z elektronicznych opłat za korzystanie z dróg publicznych.*

*Jednocześnie informuję, że:*

- zgodnie z art. 39b ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym środki z opłaty elektronicznej wpływają do Krajowego Funduszu Drogowego (KFD),
  - zgodnie z art. 39a w/w ustawy KFD gromadzi środki finansowe na budowę i przebudowę dróg krajowych;
  - zgodnie z art. 39f w/w ustawy środki KFD mogą być przeznaczone na finansowanie budowy i przebudowy dróg krajowych, realizowanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.
- Jak wynika z powyższego, zasady funkcjonowania Funduszu nie pozwalają na wykorzystanie środków z opłaty elektronicznej na utrzymanie dróg objętych tymi opłatami.

(dowód: akta kontroli str. 7-17)

Ustalone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

## **2. Realizacja zadań dot. umowy o budowę i zarządzanie KSPO**

### **6.3.3**

Opis stanu  
faktycznego

W trakcie kontroli na drogach krajowych na obszarze działania Oddziału zostało zainstalowanych i funkcjonowało w ramach KSPO łącznie 42 urządzenia do elektronicznego poboru opłat drogowych, tzw. bramownic. Bramownice zlokalizowane były na niżej wymienionych drogach:

- droga krajowa nr 4 – 35 bramownic, na odcinku km 602+386 do 685+400,
- droga krajowa nr 77 – 6 bramownic, na odcinku km 133+818 do 143+686,
- droga krajowa nr 28 – 1 bramownica km 357+403.

GDDKiA jako Inwestor oraz firma Kapsch Telematic Services Sp. z o.o. w Warszawie jako Wykonawca, przed rozpoczęciem robót polegających na budowie bramownic wraz z urządzeniami towarzyszącymi na drogach administrowanych przez Oddział, nie uzyskali wymaganych przepisami ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane zezwoleń na budowę, jak również nie zgłaszali do właściwych organów zamiaru prowadzenia robót budowlanych. W związku z powyższym Oddział, jako Inwestor nie występował do właściwych organów o przeprowadzenie kontroli, o której mowa w art. 59a wyżej cytowanej ustawy Prawo budowlane.

GDDKiA jako Inwestor oraz Wykonawca, przed przystąpieniem do użytkowania bramownic nie uzyskali ostatecznej decyzji o pozwoleniu na użytkowanie, o której mowa w art. 55 wyżej cytowanej ustawy Prawo budowlane.

W powyższych kwestiach, Zastępca Dyrektora Oddziału Pan Tadeusz Kempieński wyjaśnił, iż zgodnie z pismem Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego znak: GINB DPR/INN/022/303/2011 z dnia 25.03.2011r. bramownice oraz urządzenia wchodzące w skład elektronicznego poboru opłat są urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego. Urządzenia brd nie są obiektami budowlanymi ani urządzeniami budowlanymi i nie podlegają regulacjom ustawy Prawo budowlane.

(dowód: akta kontroli str. 7-17, 19, 20-21)

Naczelnik Wydziału BRDiZR w Oddziale, Pan Sylwester Chanowski złożył do każdego z 10 protokołów z kontroli w użytkowanym obiekcie budowlanym, przeprowadzonych przez kontrolerów Wojewódzkiego Inspektoratu Nadzoru

Budowlanego w Rzeszowie (opisane niżej w pkt 6.3.5) wyjaśnienia o jednakowej treści: *W 2011 r. GDDKiA zleciła wykonanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego złożonych z bramownic i wyposażenia przeznaczonego do elektronicznego systemu poboru opłat. Przystępując do realizacji tych urządzeń nie uzyskiwano pozwoleń, o których mowa w Prawie budowlanym, ponieważ urządzenia tego typu nie są obiektami ani urządzeniami budowlanymi.*

*Powyższy stan potwierdził Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego w Warszawie w piśmie z dnia 25.03.2011 r. znak: DPR.INN.022/303/2011 skierowanym do wojewodów.*

(dowód: akta kontroli str. 73-262)

Na podstawie pisma GDDKiA-DPP-PPP3-RD-64-1538/12 z dnia 12 maja 2012 r., działając w imieniu Wykonawcy, firma ARCADIS Sp. z o. o. w Warszawie w dniu 12.10.2012 r. zwróciła się do Oddziału o wyznaczenie komisji odbioru oraz terminów odbiorów bramownic stanowiących system elektronicznego poboru opłat viaTOLL na terenie województwa podkarpackiego.

(dowód: akta kontroli str. 22)

Zastępca Dyrektora Oddziału, Pan Tadeusz Kempieński pismem z dnia 26.10.2012 r. powołał 4 osobową komisję do odbioru bramownic, zwanej dalej *komisją*.

(dowód: akta kontroli str. 23)

Odbiory techniczne 40 bramownic i urządzeń wykonanych w ramach sieci viaTOLL funkcjonującej na obszarze działania Oddziału zostały przeprowadzone w dniach 31 października i 9 listopada 2012 r., tj. po upływie 13-14 miesięcy od daty włączenia przedmiotowych bramownic do ETC. Odbiorów ze strony Oddziału dokonała trzyosobowa komisja, zwana dalej komisją. W odbiorach uczestniczyli przedstawiciele wykonawców robót tj. firm SafeRoad i Alpine-Energie, inspektor nadzoru z firmy Arcadis oraz przedstawiciel Wykonawcy.

Przedmiotem odbiorów były prace związane z robotami budowlanymi, wykonaniem przyłączy elektroenergetycznych oraz opracowaniem stałych organizacji ruchu.

W zakresie robót budowlanych wykonanych przy poszczególnych bramownicach, komisja zgłosiła zastępujące uwagi i zalecenia:

- bramownica nr DK4-2-TSO-1 (km 603+580)

- brak odprowadzenia wody z przestrzeni pomiędzy ściankami czołowymi, drobne spękania powierzchniowe betonu ścianki czołowej,

- należy wykonać odprowadzenie wody z przestrzeni pomiędzy ściankami czołowymi przykrycia rowu, wykonać naprawę betonu – brak odprowadzenia wody z przestrzeni pomiędzy ściankami może spowodować podtopienie skrzynki z urządzeniami elektrycznymi,

- bramownica nr DK4-2A-TSO-2 (km 606+315)

- brak umocnienia na wlocie przykrycia rowu,

- należy wykonać umocnienie przykrycia rowu zgodnie z dokumentacją powykonawczą,

- bramownica nr DK4-2B-TSO-1 (km 606+675)

- drobne spękania powierzchniowe betonu ścianki czołowej,

- wykonać naprawę betonu,

- bramownica nr DK4-2B-TSO-2 (km 611+600)

- brak opaski gruntowej przy chodniku, drobne spękania powierzchniowe betonu ścianki czołowej,

- wykonać opaskę gruntową oraz zastabilizować skarpe płytami JUMBO, wykonać naprawę betonu,

- bramownica nr DK4-3-TSO-1 (km 611+870)

- zarysowana ścianka czołowa ze śladami wykwitów, drobne spękania powierzchniowe betonu ścianki czołowej,

- wykonać uszczelnienie i naprawę betonu

W protokołach odbiorów wyżej wymienionych bramownic, przedstawiciel Rejonu Dróg GDDKiA w Rzeszowie podnosił, iż w konstrukcji przykrycia rowu zastosowano rurę o zbyt małej średnicy (400 mm), pomimo zgodności z dokumentacją powykonawczą.

- bramownica nr DK4-3-TSO-2 (km 613+540)
- pozostałość pierwotnego fundamentu – mikropal,
- usunąć zbędny mikropal
- bramownica nr DK4-5-TSO-1 (km 614+875)
- podczas wykonania fundamentu zostały wycięte korzenie – Wykonawca do dnia 15 listopada 2012 r. przedstawi stanowisko w sprawie,
- bramownica nr DK4-6-TSO-2 (km 616+586)
- naprawić oberwaną skarpę w km 616+630 strona prawa – termin wykonania prac 15 listopada 2012 r.
- bramownica nr DK4-8A-TSO-2 (km 630+810)
- poprawić skarpy oraz elementy odwodnienia w obrębie fundamentów strony lewa i prawa – uzupełnić korytka i umocnienia skarp.

Odnosnie prac polegających na wykonaniu stałych przyłączy elektroenergetycznych komisja zgłosiła następujące uwagi i zalecenia:

- nr DK4-1-TSO 2 (km 603+204)
- nie wykonano umocnień dna i skarp rowu zgodnie z dokumentacją przyłącza,
- wykonać umocnienia dna i skarp zgodnie z dokumentacją,
- nr DK4-3-TSO 1 (km 611+870)
- brak dokumentacji powykonawczej,
- dostarczyć kompletną dokumentację powykonawczą przyłącza elektroenergetycznego

Komisja postanowiła nie odebrać przyłączy elektroenergetycznych na wyżej wymienionych bramownicach.

W zakresie prac związanych z wykonaniem stałych organizacji ruchu, komisja zgłosiła zastępujące uwagi i zalecenia:

- bramownica nr DK4-2B-TSO-1 (km 606+675)
- zastosowane bariery ograniczają widoczność,
- wymagane ustawienie lustra
- bramownica nr DK4-4-TSO-2 (km 614+675)
- niebezpieczne zakończenie bariery za poduszką zderzeniową od strony ścieżki dla pieszych,
- zabezpieczyć np. poprzez montaż tzw. baraniego rogu,
- bramownica nr DK4-7A-TSO-1 (km 618+781)
- przesunąć barierę energochłonną zgodnie z ustaleniami w terenie (ok. 60 cm) – termin wykonania 6 listopada 2012 r.
- bramownica nr SAR-B-DK4-L236-C1 (km 685+400)
- bariery energochłonne przesunąć o ok. 1 m na utwardzone pobocze

W powyższych przypadkach komisja postanowiła odebrać warunkowo (z uwagami). Wskazane w wyżej wymienionych protokołach zalecenia zostały przez Wykonawcę zrealizowane.

(dowód: akta kontroli str. 24-25, 26-65)

Z powodu braku dokumentacji powykonawczej, spośród 42 bramownic nie dokonano odbioru technicznego 2 bramownic (nr DK4-1-TSO-1 oraz DK4-7-TSO-1). W powyższej sprawie Zastępca Dyrektora Oddziału Pan Tadeusz Kempniński wyjaśnił, iż Wykonawca do chwili obecnej nie przekazał do Oddziału dokumentacji powykonawczej dla w/w bramownic. Odbiór techniczny bramownic nastąpi niezwłocznie po otrzymaniu przez Oddział kompletnej dokumentacji powykonawczej tych bramownic oraz zgłoszeniu bramownic do odbioru. Oddział nie zna przyczyn

z jakiego powodu dokumentacja dot. w/w 2 bramownic nie została do tej pory złożona w Oddziale.

(dowód: akta kontroli str. 7-17, 24-25)

### 6.3.4

Opis stanu  
faktycznego

Bramownice wznoszone na drogach będących w zarządzie Oddziału zostały uznane za urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego na podstawie wyżej cytowanego pisma Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego znak: GINB DPR/INN/022/303/2011 z dnia 25.03.2011r.

Oddział nie dysponował innymi uzasadnieniami prawnymi i technicznymi pozwalającymi na uznanie bramownic i innych urządzeń niezbędnych do funkcjonowania KSPO za urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

(dowód: akta kontroli str. 7-17)

Dla wszystkich 42 bramownic sporządzone zostały projekty stałej organizacji ruchu, zwane dalej *projektami sor*. Każdy z projektów sor składał się z części opisowej i części rysunkowej. W części opisowej zawarto postanowienia dotyczące lokalizacji bramownicy, miejsca postoju pojazdu serwisowego, korekty rowu i poboczy. Część rysunkowa składała się z planu orientacyjnego, planu sytuacyjnego i przekroju poprzecznego.

Każdy z projektów sor został zatwierdzony przez Zastępcę Dyrektora Oddziału Pana Tadeusza Kempnińskiego oraz pozytywnie zaopiniowany przez przedstawiciela Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Rzeszowie. Spośród 42 projektów sor, 39 zostało zatwierdzonych 30.05.2011 r., 2 projekty w dniu 13.05.2011 r. Projekt sor dla bramownicy nr DK77-2-TSO-2 został zatwierdzony w dniu 15.02.2011 r., tj. przed dniem 25.03.2011 r., w którym, w piśmie Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego znak: GINB DPR/INN/022/303/2011 zostało przedstawione stanowiska Ministerstwa Infrastruktury uznające bramownice za urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Terminy wprowadzenia zatwierdzonych organizacji ruchu dla wszystkich projektów sor zostały określone na 30.06.2011 r.

(dowód: akta kontroli str. 66-67)

### 6.3.5

Opis stanu  
faktycznego

W trakcie kontroli zostały przeprowadzone oględziny 10 - spośród 42 – bramownic i zainstalowanych na nich urządzeń związanych z funkcjonowaniem KSPO.

W oględzinach wzięli udział przedstawiciele Oddziału:

- Pan Sylwester Chanowski, Naczelnik Wydziału BRDiZR,
- Pan Piotr Stasicki, Starszy Inspektor w Wydziale BRDiZR.

Oględzinami objęto niżej wymienione bramownice:

L.p.	Numer bramownicy	Lokalizacja bramownicy [kilometraż]
1	DK77 - 2 - TSO – 2	142+434
2	SAR-B-DK28-L237-C1	357+403
3	DK4-1-TSO-2	603+204
4	DK4-2A-TSO-2	606+310
5	DK4 - 4 - TSO – 2	614+512
6	DK4 - 6 - TSO – 1	615+770
7	DK4 - 7 - TSO – 2	618+420
8	DK4 - 9 - TSO – 2	633+634
9	DK4-12-TSO-1	637+830
10	SAR-B-DK4-L236-C1	685+400



W trakcie oględzin ustalono:

- bramownice o numerach SAR-B-DK28-L237-C1 oraz SAR-B-DK4-L236-C1 były konstrukcjami stalowymi o wysokości przekraczającej 3,0 m, składającymi się z rygla oraz dwóch słupów o przekroju zamkniętym, prostokątnym o wymiarach 30x50 cm. Pozostałe 8 bramownic było konstrukcjami stalowymi, o postaci przestrzennej kratownicy, o wymiarach przekroju poprzecznego 50x50 cm. Rygle bramownic połączone były ze słupami za pomocą śrub. Słupy bramownic były utwierdzone w fundamentach żelbetowych i przymocowane do nich za pomocą śrub.
- wszystkie bramownice zostały zawieszane nad jezdnią, i umieszczone w pasie drogowym zgodnie z zatwierdzonymi w Oddziale projektami sor,
- określona wg kilometrażu lokalizacja bramownic stwierdzona w trakcie oględzin była zgodna z danymi zawartymi w projektach sor,
- nie stwierdzono braków lub uszkodzeń urządzeń do poboru opłaty drogowej i bramownic,
- urządzenia i przewody doprowadzające energię elektryczną do urządzeń do poboru opłaty drogowej nie stwarzały bezpośredniego zagrożenia dla życia lub zdrowia ludzkiego.
- 9 bramownic było zasilanych energią elektryczną poprzez stałe przyłącze elektroenergetyczne,
- 1 bramownica nr SAR-B-DK28-L237-C1 położona na drodze krajowej nr 28 (km 357+403) była zasilana energią elektryczną wytwarzaną przez spalinowy agregat prądowórczy.

Oględziny wyżej wymienionej bramownicy nr SAR-B-DK28-L237-C1 wykazały, iż agregat prądowórczy był przykryty pokrywą wykonaną z blachy metalowej w kształcie prostopadłościanu, zwieńczonego dwuspadowym daszkiem. Na postumencie i pokrywie agregatu znajdowały się elementy metalowe umożliwiające założenie zabezpieczenia (np. kłódki) uniemożliwiającego bezpośredni dostęp do agregatu. W dniu oględzin stwierdzono brak jakiegokolwiek zabezpieczenia uniemożliwiającego osobom postronnym bezpośredni dostęp do agregatu.

Postument agregatu znajdował się poniżej (ok. 1 metr) górnej części fundamentu, na którym została zamontowana bramownica. Miejsce posadowienia postumentu i agregatu znajdowało się na przeciwległej do osi drogi ścianie rowu drogowego, którego głębokość wynosiła ok. 2,5 metra. Bezpośrednie otoczenie agregatu stanowiła ziemia (w dniu oględzin bardzo śliska) i trawa. Dostęp do agregatu od strony drogi krajowej nr 28 możliwy był przez rów drogowy o szerokości ok. 4 metrów i głębokości ok. 1,5-2 metra.

(dowód: akta kontroli str. 68-71)

W dniu oględzin zostały również przeprowadzone kontrole wyżej wymienionych bramownic przez kontrolerów Wojewódzkiego Inspektoratu Nadzoru Budowlanego (WINB) w Rzeszowie [podstawa prawna: art. 80 ust. 2 art. 81 ust. 4, art. 81a ust. 1,2,3, art. 81c ust.1, art. 83 ust. 3 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. *Prawo budowlane*].

Przedmiotem przeprowadzonych kontroli WINB (kontrolowanym obiektem budowlanym) były odcinki dróg krajowych, na których zostały zamontowane urządzenia związane z KSPO (bramownice). W protokołach pokontrolnych, w charakterystykach kontrolowanych obiektów stwierdzono m.in., iż *kontrolowane bramownice zaliczone zostały do wyposażenia technicznego/urządzeń bezpieczeństwa i organizacji ruchu kontrolowanego obiektu budowlanego*.

W protokołach kontroli WINB, w części: „C. Stan obiektu w dniu kontroli” zapisano m.in., iż *widoczne elementy bramownicy i jej wyposażenia nie są uszkodzone, zdeformowane, ich stan jest dobry. Stan techniczny pozostałych elementów drogi jest dobry*.

W przypadku opisu wyposażenia bramownicy nr SAR-B-DK28-L237-C1 (km 357+403) zapisano dodatkowo, iż obudowa agregatu prądotwórczego zlokalizowanego przy fundamencie bramownicy nie posiada komina odprowadzającego spaliny, a jedynie boczne otwory wylotowe. Powyższy stan powoduje silne okopcenie obudowy i fundamentu.

W złożonych wyjaśnieniach dot. powyższych okoliczności, Naczelnik Wydziału BRDiZR stwierdził, iż w przypadku bramownicy nr SAR-B-DK28-L237-C1 zasilanie urządzeń za pomocą spalinowego agregatu prądotwórczego jest rozwiązaniem tymczasowym. Obecnie wykonawca przedmiotowego urządzenia jest na etapie uzgadniania dokumentacji stałego przyłącza energetycznego.

W protokołach kontroli WINB, w części „D. Książka obiektu budowlanego (art. 64)” stwierdzono m.in. iż w książkach dróg prowadzonych dla kontrolowanych odcinków tych dróg zawarto:

- w tabeli VIII poz. 40 „skrajnia drogowa” zapis o treści informującej o ograniczeniu skrajni w kilometrażu odpowiadającym usytuowaniu bramownicy,
- w tabeli X poz. 7 i 8 „oznakowanie poziome i pionowe” zapisy o treściach VIATOLL i VIATOLL 1.

(dowód: akta kontroli str. 73-262, 317-363)

Dokumentacja powykonawcza bramownic zawierała dokumenty stwierdzające, iż poszczególne elementy z których zostały wykonane oraz urządzenia niezbędne do funkcjonowania KSPO posiadały certyfikaty, atesty, świadectwa jakości, aprobaty techniczne, deklaracje zgodności. Przykładowo dla 3 spośród 10 bramownic poddanych oględzinom, wydane zostały następujące dokumenty:

- bramownica nr DK77-2-TSO-2

atest na stal kształtową 3.1 1193/A/2011 - Walcownia Bruzdowa Sp. z. o.o.

atest na łączniki 3780/06/04 - Eurobolt Plus

świadectwo jakości 2037 - Saferoad

świadectwo jakości z cynkowania ogniowego 810/2011 - ZINKPOWER Szczecin

certyfikat na elementy uziomu - ArcelorMetal Białystok

atest na mikropale 40/20-01-2011- Titan Polska

deklaracja zgodności betonu 13/07/2011 - JAR Bosta Beton

certyfikat na cement 241/11-009-07S - Instytut Ceramiki i Materiałów Budowlanych

certyfikat na kruszywo DNJ-14/02 - Kruszgeo SA

certyfikat na domieszki 4/MYS/SKY591/2010 - QDB Frankfurt n/M

atest na rury osłonowe 9/2011 TT - Plast Kłaj

certyfikat na stal zbrojeniową 30/09 - SIMPTTEST

certyfikat na elementy uziemia - PGB Południe Sp. z. o.o.

deklaracja zgodności na osłony - HUTREMEX Trzebinia

świadectwo jakości elementów cynkowych 29/09/2011 - Ocynkownia Śląsk

certyfikaty na stal kształtową 3.1 nr DD/1 508 - Zakład Walcowniczy PROFIL S.A.

certyfikat na kotwy chemiczne 1/7454/08 - Fischerpolska Sp. z.o.o.

certyfikat na bariery energochłonne 01/10/2011 - Saferoad Polska Sp. z. o.o.

deklaracja zgodności na system przesyłu danych - Hughes network Systems

- bramownica nr DK4-4-TSO-2

atest na stal kształtową 3.1 2569/2011 ZW - Walcownia Bruzdowa Sp. z. o.o.

atest na łączniki WF 1666/At/11 - PPH Darmet

deklaracja zgodności na bramownicę PLK/KDZ18/GM/2011

raport badania spoin PLK/PBW17TK/11 - Polcynk Sp. z. o.o. Radom

świadectwo kontroli jakości cynkowania ogniowego 6/2011 - Polimex Mostostal

deklaracja zgodności taśmy ocynkowanej - DGM Spółka z. o.o.

atest na mikropale 40/20-01-2011 - Titan Polska Sp. z. o.o.

deklaracja zgodności na beton 13/07/2011 jar - PPMB Bosta Beton Sp. z. o.o.  
certyfikat na cement 241/11-009-07S - Instytut Ceramiki i Materiałów Budowlanych  
certyfikat na kruszywo DNJ-14/02 - Kruszgeo S.A. Rzeszów  
certyfikat na domieszki 4/MYS/SKY591/2010 - Basf Polska Sp. z. o.o.  
atesty na rury osłonowe 9/2011 TT - Plast Kłaj  
certyfikat na stal zbrojeniową 30/09 - SIMPTEST Katowice  
certyfikat na elementy uziomu 13009-000-08 - PGB Południe  
deklaracja zgodności na konstrukcje stalowa osłony przeciwśnieżnej - HUTREMEX Trzebinia  
świadczenie jakości powłoki cynkowej 29/09/2011 - Ocynkownia Śląsk Chrzanów  
certyfikat na stal kształtowa i produkty wyposażenia 3.1 DD/1 508 - Zakład Walcowniczy Profil Kraków  
certyfikat na kotwy chemiczne 1/7454/08 - Fischerpolska Sp. z. o.o.  
świadczenie zgodności barier energochłonnych 1137/CPD-628-7 COPRO  
aprobata techniczna AT/2007-03-2264 - Instytut badawczy Dróg i Mostów  
deklaracja zgodności na system przesyłania danych - Hughes network Systems  
deklaracja zgodności na transformatory - Breve Tufvassons Sp. z. o.o.

- bramownica DK4-9-TSO-2

deklaracja zgodności na kostkę brukową 1/KB/2011 - FORBET Marek Małecki  
deklaracja zgodności na kruszywo 99/B/11 - kopalnie Dolomitu Sandomierz  
certyfikat na stal kształtowa 3.1 1828/2011 - ZW Walcownia Bruzdowa  
świadczenie jakości na łączniki 3780/06/04 - Eurobolt Plus  
świadczenie jakości na konstrukcje 2037 - Saferoad Polska  
świadczenie jakości cynkowania ogniowego - ZINKPOWER Szczecin  
atest na mikropale 40/20-01-2011 - Titan Polska  
deklaracja zgodności betonu 13/07/2011 - JAR PPMB Bosta Beton Sp. z. o.o. Rzeszów  
certyfikat zgodności na cement 241/11-009-07S - Instytut Ceramiki i Materiałów Budowlanych  
certyfikat zgodności na kruszywo DNJ-14/02 - Kruszgeo S.A.  
deklaracja zgodności grys granitowy BB/72/04/2010 - Berger Surowce Sp. z. o.o.  
certyfikat na domieszki 4/MYS/SKY591/2010 - Basf Polska Sp. z. o.o.  
atest na rury osłonowe 9/2011 TT - Plast Kłaj  
certyfikat na stal zbrojeniową 30/09 - SIMPTEST Katowice  
certyfikaty na uziom 13009-000-08 - CYNKMET Chorzów Sp. z. o.o.  
deklaracja zgodności na konstrukcje - HUTREMEX Trzebinia  
świadczenie jakości powierzchni cynkowych 29/09/2011 - Ocynkownia Śląsk Chrzanów  
certyfikat na stal kształtowa 3.1 DD/1 508 - Zakład Walcowniczy PROFIL S.A.  
deklaracja zgodności na kotwy chemiczne 1/7457/08 - Fischerpolska Sp. z. o.o.  
deklaracja zgodności na system łączności - Hughes Network Systems.

(dowód: akta kontroli str. 20-21, 73-262)

### 6.3.6

Opis stanu faktycznego

Drogi krajowe na obszarze działania Oddziału, objęte KSPO zostały oznakowane:

- droga krajowa nr 4 oraz droga krajowa nr 28 (przejścia graniczne w Korczowej i Medyce) - znakiem informacyjnym D-39a „opłaty drogowe” (§ 57a rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych<sup>4</sup>) - według wzoru określonego

<sup>4</sup> Dz. U. Nr 170, poz. 1393 ze zm.

rozporządzeniem MI z dnia 3 lipca 2003 r. Znaki zostały umieszczone w pobliżu granicy państwa w celu poinformowania osób wjeżdżających na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej o opłatach wnoszonych za przejazd po drogach publicznych. Znaki zostały umieszczone na drodze nr 4 (strona lewa – km 686+320) oraz na drodze nr 28 (strona lewa - km 358+900),

- droga krajowa nr 4 tabliczką informacyjną T-34 według wzoru określonego rozporządzeniem MI z dnia 3 lipca 2003 r. Znaki T-34 zostały umieszczone na drodze [strona prawa (km: 602+350; 605+340; 606+585; 607+390; 611+750; 614+040; 614+690; 615+640; 616+875; 618+770; 622+660; 622+940; 626+240; 628+970; 631+040; 633+795; 634+870; 639+760; 642+904 oraz strona lewa (km: 603+245; 606+492; 607+060; 611+603; 613+875; 614+580; 615+580; 616+590; 618+612; 622+600; 622+880; 626+170; 628+820; 630+934; 633+700; 634+751; 639+644; 642+831; 643+226; 645+288)].

- droga krajowa nr 77 tabliczką informacyjną T-34 według wzoru określonego rozporządzeniem MI z dnia 3 lipca 2003 r. Znaki T-34 zostały umieszczone na drodze [strona prawa (km: 130+527; 134+738; 136+238; 140+490; 142+803 oraz strona lewa (km: 134+590; 136+140; 140+140; 142+702; 144+110)],

Tabliczki T-34 zostały umieszczone wraz ze znakiem E-15a „numer drogi krajowej” oraz w części ze znakiem E-16 „numer szlaku międzynarodowego”, określonymi wyżej cytowanym rozporządzeniem MI z dnia 3 lipca 2003 r..

Miejsca umieszczenia na drogach wyżej wymienionych tabliczek T-34 oraz znaku D-39a zostały określone:

- dla dróg krajowych nr 4 i 28 (przejścia graniczne w Korczowej i Medyce) – projektem stałej organizacji ruchu nr 4080/88/s/DK4/DK28/11 zatwierdzonym w dniu 03.10.2011 r., z terminem wprowadzenia określonym na 30.10.2011 r.,

- dla drogi krajowej nr 4 – projektem stałej organizacji ruchu nr 4080/77/s/DK4//11 zatwierdzonym w dniu 06.09.2011 r., z terminem wprowadzenia określonym na 20.09.2011 r.,

- dla drogi krajowej nr 77 – projektem stałej organizacji ruchu nr 4080/76/s/DK77/11 zatwierdzonym w dniu 02.09.2011 r., z terminem wprowadzenia określonym na 20.09.2011 r.

Wyżej wymienione projekty stałej organizacji ruchu zostały zatwierdzone przez zastępcę Dyrektora Oddziału Pana Tadeusza Kempiańskiego oraz pozytywnie zaopiniowane przez przedstawiciela Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Rzeszowie.

(dowód: akta kontroli str. 263)

Zgodnie z § 12 ust. 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem<sup>5</sup>, jeżeli organizacja ruchu ma charakter stały, organ zarządzający ruchem, w terminie 14 dni od dnia wprowadzenia organizacji ruchu, przeprowadza kontrolę wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu.

Kontrolę wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektów stałej organizacji ruchu została przeprowadzona przez pracowników Oddziału – Rejonów obsługujących poszczególne odcinki dróg:

- dla drogi krajowej nr 4

- od m. Rzeszów do m. Łańcut – w dniu 30.09.2011.,

- od m. Łańcut do m. Tywnonia – w dniu 02.10.2011 r.,

<sup>5</sup> Dz. U. Nr 177, poz. 1729 ze zm.

- dla dróg krajowych nr 4 i 28 (przejścia graniczne w Korczowej i Medyce)  
– w dniu 05.11.2011 r.,
- dla drogi krajowej nr 77 – w dniu 04.10.2011 r.

(dowód: akta kontroli str. 264-284)

Ponadto dla osób wjeżdżających na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez przejścia graniczne w Barwinku (droga krajowa nr 9) oraz w Krościenku (droga krajowa nr 84) zostały w bezpośrednim sąsiedztwie przejść granicznych ustawione znaki D-39a „opłaty drogowe”. Miejsca umieszczenia wyżej wymienionych znaków zostały określone projektem stałej organizacji ruchu nr 4080/88.1/s/DK9/DK84/11 z dnia 06.09.2011 r. Termin wprowadzenia zatwierdzonej organizacji ruchu określono na 20.09.2011 r.

Kontrole wykonania przedmiotowego oznakowania zostały przeprowadzone w dniu 13.09.2011 r.

(dowód: akta kontroli str. 263)

### 6.3.7

Opis stanu  
faktycznego

W związku z zadanymi w trakcie kontroli NIK pytaniami:

- czy bramownice i inne urządzenia niezbędne do funkcjonowania KSPO na obszarze działania Oddziału podlegały prawnej kontroli metrologicznej?, oraz  
- czy sposób rozmieszczenia bramownic dokonany został za pomocą urządzenia pomiarowego objętego prawną kontrolą metrologiczną  
zostało przedłożone pismo Członka Zarządu - Dyrektora Finansowego Firmy Kapsch Telematic Services Pana Łukasza Zahradniczka skierowane do Pani Anny Gruszczyńskiej z GDDKiA w Warszawie z dnia 23.10.2012 r.

W powyższym piśmie przedłożono m.in. następujące informacje: W odpowiedzi na pismo otrzymane w dniu 17.10.2012 r., o sygnaturze GDDKiA-DPP-PPP3-AJC-3652/2012, Kapsch Telematic Services informuje, iż: (...) Ad.2 Bramownice systemu viaTOLL nie wyznaczają krańców odcinków dróg płatnych, dlatego nie podlegają kontroli metrologicznej. Sprzęt na nich zainstalowany pozwala na zarejestrowanie przejazdu pojazdu wyposażonego w viaBOX i naliczenie opłaty za przejazd danym odcinkiem drogi płatnej zdefiniowanym jako fragment między dwoma skrzyżowaniami. Opłata jest naliczana za cały odcinek, niezależnie od miejsca, w którym została wybudowana bramownica. (...) Ponadto wszystkie elementy składowe systemu posiadają odpowiednie, uznawane przez instytucje zarówno polskie jak i unijne, certyfikaty i zaświadczenia:

- szafy kontrolno-pomiarowe, niskonapięciowa aparatura rozdzielcza i sterownicza, rozdzielnie budowlane szafy ASC, szafy i regały informatyczne, systemy szyn zbiorczych i wszystkie komponenty wbudowane, puste szafy do niskonapięciowej aparatury rozdzielczej spełniają normy:
  - ÖVE-IMEN 50298
  - ÖVE-IMEN 60439-1+A1
  - ÖVE-IMEN 60439-2+A1
  - ÖVE-IMEN 60439-3+A1+A2
  - ÖVE-IMEN 60439-4
  - ÖVE-IMEN 60439-5+A1
  - ÖVE-IM 12/1986

oraz są zgodne z postanowieniami dyrektywy niskonapięciowej (LVD) 2006/95/WE;

- przekaźniki, urządzenia rejestrujące, kontrolne i pomiarowe zainstalowane na bramownicach spełniają następujące normy i dyrektywy:
  - EN 55 022+A1+A2
  - EN 55 024+A1+A2

- EN 60 950-1
- 73/23/EWG
- 89/336/EWG
- 199/5/WE
- 2006/95/WE
- bramownice i ich fundamenty spełniają następujące normy:
  - PN-EN-1991-1-4
  - PN-EN-1992-1-1
  - PN-EN-1993-1:2005
  - PN-EN-1997-1:2008
- urządzenia pokładowe są zgodne z następującymi normami i dyrektywami:
  - EN 300 674
  - EN 301 489-1
  - EN 301 489-3
  - EN 60 950-1
  - 1999/5/WE
  - 2004/108/WE
  - 2006/95/WE.

(dowód: akta kontroli str. 285-288)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad przyjmując stanowisko, iż bramownice są urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego, nie podjęła działań zmierzających do uzyskania pozwoleń na ich budowę określonych art. 28 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. *Prawo budowlane*. Nie dokonano również zgłoszenia budowy bramownic właściwemu organowi, o którym mowa w art. 30 wyżej cytowanej ustawy.  
Swoje stanowisko w sprawie bramownic Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Mostów oparła wyłącznie na interpretacji Ministerstwa Infrastruktury, przedstawionej w korespondencji Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego do wojewodów /pismo znak: DPR/INN/022/303/2011 z dnia 25 marca 2011 r./.  
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Mostów nie dysponowała żadnym innym uzasadnieniem prawnym i technicznym, pozwalającym uznać bramownice za urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, a tym samym, że bramownice nie są obiektami budowlanymi ani urządzeniami budowlanymi.
2. Umowa z dnia 2 listopada 2010 r. na *zaprojektowanie, dostawę oraz obsługę krajowego systemu poboru opłat elektronicznych oraz manualnego systemu poboru opłat*, określała termin „Rozpoczęcia Świadczenia Usługi Poboru Opłaty Elektronicznej” przez Wykonawcę, tj. firmę Kapsch na dzień 1 lipca 2011 r. W kontroli ustalono, iż do 1 lipca 2011 r. nie opracowano i nie zatwierdzono w Oddziale projektów stałej organizacji ruchu dotyczących oznakowania zarządzanych przez Oddział odcinków dróg objętych systemem ETC.  
Ustalono również, iż faktyczne włączanie poszczególnych 42 bramownic do systemu ETC dokonywane było w okresie od 5 sierpnia do 29 września 2011 r. Projekty stałej organizacji ruchu dla dróg krajowych nr: 4, 9 i 77 zostały opracowane i zatwierdzone w Oddziale do dnia 20.09.2011 r.  
Jedynie projekt stałej organizacji ruchu dla dróg krajowych nr 4 i 28 (przejścia graniczne w Korczowej i Medyce) został zatwierdzony w dniu 03.10.2011 r., z terminem wprowadzenia określonym na 30.10.2011 r.

Terminy powyższe były późniejsze od dnia włączenia do systemu ETC ostatnich 2 z 42 bramownic (29.09.2011 r.).

3. W kontroli ustalono, iż odbiory techniczne 40 bramownic i urządzeń wykonanych w ramach sieci viaTOLL funkcjonującej na obszarze działania Oddziału zostały przeprowadzone w październiku i listopadzie 2012 r., tj. po upływie 13-14 miesięcy od daty włączenia przedmiotowych bramownic do ETC.

Ocena cząstkowa

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

### **3. Nadzór nad przestrzeganiem przez Wykonawcę postanowień umowy o budowę i zarządzanie KSPO**

#### **6.3.8**

Opis stanu faktycznego

Oddział do dnia 21.12.2012 r. nie otrzymał z GDDKiA wyżej wymienionej umowy z dnia 2 listopada 2010 r. na *zaprojektowanie, dostawę oraz obsługę krajowego systemu poboru opłat elektronicznych oraz manualnego systemu poboru opłat*.

Obowiązki i zadania do wykonania przez Oddział w zakresie nadzoru i monitoringu zadań związanych z budową i zarządzaniem KSPO były zlecane Oddziałowi przez Generalnego Dyrektora DKiA w przesyłanych do Oddziałów pismach.

Pismem GDDKiA-DPP-MC-071-849/2011 z dnia 12 kwietnia 2012 r. Oddział został poinformowany o obowiązku delegowania dwóch pracowników Oddziału do udziału w procesie odbiorów infrastruktury drogowej instalowanej na potrzeby ETC, w zakresie:

- sprawdzenia lokalizacji,
- weryfikacji dokumentacji,
- przywrócenia placu budowy do stanu poprzedniego,
- wprowadzenia wytycznych ze Stałej Organizacji Ruchu,
- wizualnego sprawdzenia zainstalowanej bramownicy wraz z urządzeniami towarzyszącymi.

Pismem GDDKiA-DPP-MC-071-1661/2011 z dnia 2 czerwca 2011 r. Oddział poinformowany został o obowiązku załączenia do „Protokołu odbioru” – w przypadku zastosowania technologii mikropalowania – dokumentacji geotechnicznej potwierdzającej zasadność wyboru pośredniego bramownic na mikrofalach.

Sprawozdania z prowadzonych działań monitorujących i nadzorczych były wysyłane do Centrali GDDKiA w formie elektronicznej.

(dowód: akta kontroli str. 7-17, 289-296)

Ustalone nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

## 4. Współpraca z GITD i WITD i innymi służbami dot. kontroli prawidłowości uiszczania opłat drogowych

### 6.3.9

Opis stanu faktycznego

W kontrolowanym okresie Oddział nie współpracował z Inspekcją Transportu Drogowego, jak również z innymi służbami w zakresie kontroli prawidłowości uiszczania opłat drogowych.

W sprawie powyższej Zastępca Dyrektora Oddziału Pan Tadeusz Kempieński wyjaśnił, iż kontrola prawidłowości uiszczania opłat drogowych nie jest w kompetencji Oddziału.

(dowód: akta kontroli str. 7-17)

Ustalone nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena cząstkowa

W świetle powyższego stanu faktycznego, Najwyższa Izba Kontroli nie znajduje podstaw do oceny działalności kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

## 5. Przebieg prac związanych z rozszerzeniem ETC

### 6.3.10

Opis stanu faktycznego

W czasie kontroli NIK, Wykonawca ETC był na etapie opracowania dokumentacji dot. rozszerzenia KSPO na terenie Oddziału. Dotyczy to odcinka nowo wybudowanej obwodnicy miasta Jarosławia (4 bramownice) oraz drogi ekspresowej S19 (2 bramownice).

Do zadań Oddziału w związku z planowanym rozszerzeniem KSPO należeć będzie m.in. weryfikacja dokumentacji złożonej przez Wykonawcę, w tym weryfikacja lokalizacji bramownic, zatwierdzenie organizacji ruchu oraz odbiory dokumentacji powykonawczej.

(dowód: akta kontroli str. 7-17)

Ustalone nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

## 6. Funkcjonowanie systemu kontroli wewnętrznej

### 6.3.11

Opis stanu faktycznego

Sprawy związane z wdrożeniem i funkcjonowaniem KSPO nie były w Oddziale przedmiotem kontroli wewnętrznej. Według obowiązujących w okresie objętym kontrolą Regulaminów Organizacyjnych, w Oddziale nie funkcjonowała komórka lub stanowisko ds. kontroli wewnętrznej.

(dowód: akta kontroli str. 4-6, 7-17)

Ustalone nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena cząstkowa

W świetle powyższego stanu faktycznego, Najwyższa Izba Kontroli nie znajduje podstaw do oceny działalności kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.



## 7. Rozpatrywanie skarg w obszarze dot. wprowadzenia i funkcjonowania KSPO

### 6.2.12

Opis stanu faktycznego

W kontrolowanym okresie do Oddziału nie wpływały skargi, przedmiotem których byłyby sprawy związane z wprowadzeniem i funkcjonowaniem KSPO na drogach administrowanych przez Oddział.

(dowód: akta kontroli str. 297)

W trakcie kontroli zwrócono się w trybie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit f ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o *Najwyższej Izbie Kontroli*<sup>6</sup> do władz samorządowych o udzielenie informacji odnośnie ewentualnych utrudnień i nieprawidłowości związanych z budową i funkcjonowaniem KSPO. Przedstawiciele 7 samorządów w udzielonych informacjach stwierdzili, iż z ich strony nie były kierowane do Oddziału oraz do Wykonawcy – firmy Kapsch żadne uwagi odnośnie budowy i funkcjonowania na obszarze gmin systemu ETC. Poinformowali również, iż do urzędów gmin nie były wnoszone przez mieszkańców uwagi i skargi, przedmiotem których byłyby sprawy związane z budową i funkcjonowaniem ETC.

(dowód: akta kontroli str. 298, 299-307)

Burmistrz Miasta Przeworska poinformowała, iż w czasie realizacji ETC w 2011 r. została zajęta pod bramownicę działka miejska bez zgody Gminy Miejskiej Przeworsk. Po interwencji w firmie Kapsch sprawa została rozwiązana polubownie poprzez zapłatę przez firmę Kapsch odszkodowania za bezprawne zajęcie działki miejskiej. Następnie odsprzedano wydzieloną pod bramownicę działkę na rzecz GDDKiA. Burmistrz zaznaczyła, iż były odbierane skargi telefoniczne mieszkańców miasta Przeworska na głośną pracę urządzeń przy bramownicach, co było spowodowane zasilaniem bramownic spalinowymi agregatami prądotwórczymi. Po zmianie zasilania na zasilanie z sieci energetycznej skarg nie wnoszono.

(dowód: akta kontroli str. 308)

Wójt Gminy Łącut w piśmie z dnia 12.11.2012 r. poinformował, iż od sierpnia 2011 r. gmina Łącut interweniowała w sprawie niewłaściwego sposobu zamontowania bramownicy oraz barier zabezpieczających w miejscowości Głuchów na drodze krajowej nr 4. W ocenie Wójta pomimo tego, iż wytknięte nieprawidłowości zagrażają bezpieczeństwu pieszych, sytuacja do dnia dzisiejszego nie została rozwiązana.

W przedmiotowej sprawie, Zastępca Dyrektora Oddziału Pan Tadeusz Kempirski, działając z upoważnienia Dyrektora Generalnego DKiA pismem z dnia 5.10.2011 r. poinformował Wójta Gminy Łącut, iż Wykonawca systemu zobowiązał się przesunąć barierę ochronną na pobocze ziemne, umożliwiając jednocześnie ruch pieszych na dotychczasowych zasadach. Firma Kapsch zadeklarowała, że roboty związane ze zmianą lokalizacji bariery zostaną wykonane do dnia 15 listopada 2011 r.

W dniu 20.12.2012 r. Kierownik Służby Liniowej GDDKiA - Rejon w Jarosławiu Pan Zbigniew Kowal potwierdził usunięcie usterki poprzez przestawienie bariery energochłonnej przy bramownicy DK4-7A-TSO-1 usytuowanej w ciągu drogi krajowej nr 4 w km 618+781 w miejscowości Głuchów.

(dowód: akta kontroli str. 309-312, 313)

<sup>6</sup> Dz. U. z 2012 r. poz. 82 ze zm.

W trybie wyżej cytowanego art. 29 ust. 1 pkt 2 lit f ustawy o *Najwyższej Izbie Kontroli*, Członek Zarządu - Dyrektor Generalny firmy Kapsch Telematic Services Sp. z o. o. Pan Marek Cywiński udzielił informacji o otrzymanych skargach związanych z funkcjonowaniem ETC na obszarze Oddziału. Według powyższej informacji do dnia 31.10.2012 r. wpłynęło łącznie 131 skarg.

Ze względu na przedmiot, skargi dotyczyły:

- nieprawidłowo naliczonej opłaty - 66 skarg,
- doładowania konta - 23 skargi,
- nieprawidłowego działania urządzenia (np. sygnalizacja) - 18 skarg,
- jakości obsługi w MOK - 9 skarg,
- inne - 18 skarg.

(dowód: akta kontroli str. 314-316)

Ustalone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena cząstkowa

W świetle powyższego stanu faktycznego, Najwyższa Izba Kontroli nie znajduje podstaw do oceny działalności kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

## **8. Zapobieganie mechanizmom korupcjogennym przy zamawianiu usług zewnętrznych związanych z wdrożeniem i funkcjonowaniem KSPO**

### **6.3.13**

Opis stanu  
faktycznego

W kontrolowanym okresie Oddział nie zamawiał usług zewnętrznych związanych z wdrożeniem i funkcjonowaniem KSPO na obszarze województwa podkarpackiego.

(dowód: akta kontroli str. 7-17)

Ustalone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena cząstkowa

W świetle powyższego stanu faktycznego, Najwyższa Izba Kontroli nie znajduje podstaw do oceny działalności kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

## **IV. Uwagi i wnioski**

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli, wnosi o podjęcie działań w celu zalegalizowania bramownic umieszczonych na drogach zarządzanych przez Oddział GDDKiA w Rzeszowie w ramach realizacji KSPO.

## **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 Rzeszowie.

Obowiązek  
poinformowania  
NIK o sposobie  
wykorzystania uwag  
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 14 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosku pokontrolnego 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.

Rzeszów, ..... stycznia 2013 r.

Kontroler  
Paweł Adamski  
Specjalista kontroli państwowej

.....  
Podpis

Najwyższa Izba Kontroli  
Delegatura w Rzeszowie

Dyrektor  
Stanisław Sikora

.....  
Podpis