



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura w Katowicach

LKA – 4101-12-07/2013  
P/13/078

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura w Katowicach  
ul. Powstańców 29, 40-039 Katowice  
T +48 32 784 42 00, F +48 32 784 42 30  
[lka@nik.gov.pl](mailto:lka@nik.gov.pl)

## I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/13/078 – Organizacja i nadzór nad ruchem drogowym
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Katowicach
Kontrolerzy	Janina Balas, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 86770 z dnia 9 sierpnia 2013 r. Artur Stekla, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr 86771 z dnia 9 sierpnia 2013 r. [dowód: akta kontroli str. 1-4]
Jednostka kontrolowana	Urząd Miasta Katowice <sup>1</sup> , ul. Młyńska 4, 40-098 Katowice REGON: 000515780
Kierownik jednostki kontrolowanej	Piotr Uszok, Prezydent Miasta Katowice, [dowód: akta kontroli str. 5-7]

## II. Ocena kontrolowanej działalności

### Ocena ogólna

Uzasadnienie  
oceny ogólnej

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie<sup>2</sup> działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie organizacji i nadzoru nad ruchem drogowym.

Ocenę uzasadnia zakres i waga nieprawidłowości, które w szczególności polegały na:

1. Nieustaleniu niektórych obowiązków dla komórek organizacyjnych Urzędu i pracowników, a w konsekwencji niewykonywaniu podstawowych zadań nadzorczych i kontrolnych w zakresie zarządzania ruchem na drogach, w skutek nie znajdującego podstaw prawnych przekazania ich do jednostki organizacyjnej, mimo iż należą one do wyłącznych kompetencji Prezydenta.
2. Nierzetelnym ujęciu w ewidencji danych dotyczących 26 z 65 objętych analizą projektów zatwierdzonych organizacji ruchu.
3. Niezgodnym z przepisami rozpatrzeniu i zatwierdzeniu projektów organizacji ruchu w oparciu o nie spełniającą wymogów, niekompletną dokumentację ponad 46% objętych badaniem projektów organizacji ruchu.

## III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. **Przygotowanie Urzędu do realizacji zadań związanych z wykonywaniem funkcji organu zarządzającego ruchem drogowym.**

Opis stanu  
faktycznego

<sup>1</sup> Zwany dalej „Urzędem”.

<sup>2</sup> Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

Część z zadań Prezydenta w zakresie zarządzania ruchem drogowym na drogach publicznych, wynikających z art. 10 ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym*<sup>3</sup>, a określonych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie *szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem*<sup>4</sup> realizuje w Urzędzie Wydział Rozwoju Miasta<sup>5</sup>, nadzorowany przez Wiceprezydenta Miasta Katowice. W regulaminie organizacyjnym Urzędu działania te przedstawiono ogólnie jako zadania w zakresie rozwoju systemu transportowego oraz zatwierdzania organizacji ruchu.

W strukturze ww. Wydziału od dnia 1 stycznia 2009 r. został wyodrębniony Referat Systemów Transportowych i Organizacji Ruchu<sup>6</sup>, do którego zakresu działania i odpowiedzialności w sprawach organizacji ruchu należało m.in.: rozpatrywanie projektów organizacji ruchu oraz wniosków dotyczących zmian organizacji ruchu; zatwierdzanie organizacji ruchu; prowadzenie ich ewidencji; przeprowadzanie analiz organizacji i bezpieczeństwa ruchu wyłącznie w zakresie określonym procedurą rozpatrywania organizacji ruchu oraz opracowywanie lub zlecanie do opracowania projektów organizacji ruchu, uwzględniających wnioski z przeprowadzonych analiz organizacji i bezpieczeństwa ruchu.

[dowód: akta kontroli str. 8-56, 58-74]

W latach 2011-2013 (do 30 czerwca), tj. okresie objętym kontrolą, wykonanie przydzielonych RSTiOR zadań z zakresu zarządzania ruchem na drogach, należało do obowiązków czterech pracowników<sup>7</sup>, z których dwie osoby były bezpośrednio odpowiedzialne m.in. za opracowywanie projektów organizacji ruchu, dokonywanie ocen prawidłowości sporządzenia projektów przedstawionych do zatwierdzenia, opiniowanie projektów przedkładanych przez inne organy zarządzające ruchem (lub inne jednostki). Jedna z tych osób, posiadająca wykształcenie wyższe kierunkowe w zakresie sterowania ruchem w transporcie (o specjalności drogowej) oraz certyfikat audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego, była odpowiedzialna dodatkowo za przeprowadzanie analiz istniejącej organizacji ruchu oraz formułowanie wniosków dotyczących bezpieczeństwa ruchu i jego sprawności. Druga z tych osób posiadała kwalifikacje poparte odbytymi szkoleniami z zakresu systemów zarządzania ruchem w miastach oraz zarządzania drogami i ruchem drogowym, w tym bezpieczeństwa ruchu drogowego, i była upoważniona dodatkowo do zatwierdzania (w imieniu Prezydenta Miasta) organizacji ruchu pod nieobecność Kierownika RSTiOR. Kierownik Referatu nie posiadał wykształcenia kierunkowego w dziedzinie zarządzania lub inżynierii ruchu, lecz uzyskał dodatkowe kwalifikacje m.in. w dziedzinie inteligentnych systemów zarządzania transportem, bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zarządzania ruchem na drogach i organizacji ruchu drogowego.

[dowód: akta kontroli str. 175-178, 407]

Według stanu na dzień 31 grudnia 2012 r. i 30 czerwca 2013 r., Prezydent Miasta sprawował funkcję organu zarządzającego ruchem dla 1050 dróg publicznych<sup>8</sup> o łącznej długości 546,7 km, w tym dla 3 odcinków dróg krajowych o długości

<sup>3</sup> Dz. U. z 2012 poz. 1137 ze zm., zwana dalej „Prawem o ruchu drogowym”.

<sup>4</sup> Dz. U. nr 177 poz. 1729, zwane dalej „rozporządzeniem w sprawie zarządzania ruchem”.

<sup>5</sup> Zwany dalej „WRM”.

<sup>6</sup> Zwany dalej „RSTiOR” lub „Referatem”.

<sup>7</sup> Łącznie z kierownikiem RSTiOR odpowiedzialnym za organizowanie, kierowanie i nadzór nad działalnością RSTiOR.

<sup>8</sup> Z wyłączeniem odcinków dróg ekspresowych i autostrad.

32,6 km, 1 odcinka drogi wojewódzkiej o długości 2,5 km, 161 dróg powiatowych o długość 192,7 km i 885 dróg gminnych o długość 318,9 km.

Według informacji Miejskiego Zarządu Ulic i Mostów<sup>9</sup>, podane długości dróg wynikają z zapisów prowadzonej przez Zarząd ewidencji dróg.

[dowód: akta kontroli str. 181, 235, 367-368]

W okresie 2011 r. – 2013 r. (I półrocze) pracownicy RSTiOR, działając z upoważnienia Prezydenta Miasta, rozpatrzyli i zatwierdzili 528 projektów stałej organizacji ruchu<sup>10</sup> i 1253 projekty czasowej organizacji ruchu<sup>11</sup>. Ponadto, rozpatrzyli i dopuścili do wdrożenia 26 projektów uproszczonych organizacji ruchu.

[dowód: akta kontroli str. 182]

Urząd nie dysponuje zatwierdzonymi stałymi organizacjami ruchu dla wszystkich odcinków dróg (i dla całej ich długości), dla których Prezydent Miasta jest obowiązany realizować zadania organu zarządzającego ruchem. Według wyjaśnień Kierownika RSTiOR, dla dróg, których Prezydent jest organem zarządzającym ruchem, Urząd jest w posiadaniu zatwierdzonych organizacji ruchu o charakterze stałym wyłącznie dla wszystkich nowo wybudowanych oraz dla wszystkich istniejących dróg, w związku z wprowadzeniem na tych drogach zmian w wyniku przebudowy lub remontu oraz realizacji indywidualnych wniosków.

[dowód: akta kontroli str. 179-180]

Ustalone  
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość:

W regulaminie organizacyjnym Urzędu, obowiązującym w okresie objętym kontrolą, oraz w zarządzeniach w sprawie ustalenia zakresu działania poszczególnych komórek organizacyjnych i samodzielnych stanowisk pracy w Urzędzie, Prezydent nie określił obowiązku żadnej komórki organizacyjnej Urzędu lub stanowiska pracy do realizacji zadania w zakresie zarządzania ruchem na drogach, tj. podejmowania czynności organizacyjno-technicznych w zakresie prowadzenia nadzoru nad zgodnością istniejącej organizacji ruchu z zatwierdzoną organizacją ruchu, określonych w § 2 ust. 1 pkt 1 lit. f) rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem. Tym samym nie zobowiązał pracowników Urzędu do realizowania m.in. kontroli, o których mowa w § 12 ust. 3 i 5 ww. rozporządzenia, tj. wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu organizacji ruchu o charakterze stałym oraz przeprowadzania (co najmniej raz na 6 miesięcy) kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, umieszczonych na drogach, podległych organowi zarządzającemu ruchem.

Przyczyną tej nieprawidłowości było przekazanie do MZUiM z dniem 1 stycznia 2009 r. przez Prezydenta (zarządzenie nr 1166/2008 z dnia 31 grudnia 2008 r.<sup>12</sup>), części zadań wykonywanych wcześniej przez zlikwidowany Wydział Komunikacji Urzędu, w tym w zakresie zarządzania ruchem na drogach publicznych, z wyłączeniem autostrad i dróg ekspresowych.

W odniesieniu do powyższego należy zaznaczyć, że Rada Miasta Katowice w dwóch uchwałach (Nr XLI/845/09 z dnia 27 kwietnia 2009 r. i XLVII/955/09 z dnia

<sup>9</sup> Zwanego dalej MZUiM lub Zarządem.

<sup>10</sup> Nie odesłano do uzupełnienia żadnego projektu.

<sup>11</sup> Odesłano do uzupełnienia 3 projekty.

<sup>12</sup> W sprawie przekazania do Miejskiego Zarządu Ulic i Mostów w Katowicach części zakresu działania Urzędu Miasta Katowice.

28 września 2009 r.) zmieniających uchwałę Rady nr LXI/1437/06 z dnia 26 czerwca 2006 r. w sprawie nadania Statutu MZUiM, rozszerzyła przedmiot działania tej jednostki o wykonywanie zadań z zakresu zarządzania i monitorowania ruchu na drogach publicznych<sup>13</sup>. Zdaniem NIK, Rada nie miała uprawnienia do przekazania kompetencji organu zarządzającego ruchem, gdyż ich nie posiadała. Zgodnie bowiem z art. 10 pkt 6 Prawa o ruchu drogowym, to prezydent miasta zarządza ruchem na drogach publicznych położonych w miastach na prawach powiatu<sup>14</sup>.

Prezydent podał w wyjaśnieniach, że decyzję (ww. zarządzenie z dnia 31 grudnia 2008 r.), a w następstwie inicjatywę o skierowaniu do Rady Miasta przedmiotowych uchwał, podjął w celu powiązania zadań decyzyjnych z zakresu zarządzania ruchem na drogach publicznych z planowanymi i przygotowanymi w Wydziale Rozwoju Miasta strategicznymi inwestycjami miejskimi, obejmującymi także realizację układów drogowych. Według wyjaśnień Prezydenta Miasta, w latach 2011-2013, obowiązki kontrolne w odniesieniu do organizacji ruchu oraz współpracy w tym zakresie z innymi organami zarządzającymi ruchem, zarządami dróg i kolei, Policją i innymi jednostkami realizował MZUiM.

NIK zwraca uwagę, że zadania kontrolne, określone w § 12 ust. 3 i 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, należą do wyłącznej kompetencji organu zarządzającego ruchem, tj. prezydenta miasta na prawach powiatu, zgodnie z art. 10 ust. 6 Prawa o ruchu drogowym, a Prezydent na mocy tych przepisów nie ma uprawnień do przekazania przedmiotowych zadań do MZUiM, tj. jednostki organizacyjnej miasta Katowice.

[dowód: akta kontroli str. 8-38, 57-73, 88-93, 116-126, 498-500]

Ocena cząstkowa

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

## **2. Przygotowanie komórek organizacyjnych Urzędu i jednostek organizacyjnych Miasta do realizacji zadań związanych z wypełnianiem funkcji zarządcy drogi.**

Opis stanu faktycznego

Prezydent Miasta, przy pomocy podległego mu Urzędu nie wykonywał samodzielnie<sup>15</sup> zadań zarządu dróg publicznych położonych na terenie Katowic, określonych w art. 20 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych<sup>16</sup>. W szczególności w wyniku analizy regulaminów organizacyjnych Urzędu oraz zarządzeń Prezydenta Miasta stwierdzono, że żadnej z komórek i stanowisk Urzędu nie przypisano zadania w zakresie koordynacji działań remontowych, budowlanych, inwestycyjnych, utrzymaniowych realizowanych w pasie drogowym dróg publicznych przez różne osoby i jednostki<sup>17</sup>.

Zadania w zakresie pełnienia funkcji inwestora dla zadań związanych z infrastrukturą drogową na terenie Miasta (art. 20 pkt 5 ustawy o drogach) oraz nabywania nieruchomości pod pasy drogowe (art. 20 pkt 17 i 18 ustawy) realizował Wydział Inwestycji Urzędu i MZUiM.

<sup>13</sup> z wyłączeniem autostrad i dróg ekspresowych

<sup>14</sup> Z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych.

<sup>15</sup> Wykonywanie obowiązków zarządcy dróg powierzono MZUiM, tj. jednostce organizacyjnej miasta Katowice.

<sup>16</sup> Dz. U. z 2013 r., poz. 260 ze zm., zwana dalej „ustawą o drogach”.

<sup>17</sup> Np. zarządy dróg, zarządzający infrastrukturą tramwajową, wodną, kanalizacyjną, teletechniczną, energetyczną i inwestorzy prywatni.

W okresie objętym kontrolą do zadań Wydziału Budynków i Dróg Urzędu należało sprawowanie bezpośredniego nadzoru (merytorycznego) nad działalnością Miejskiego Zarządu Ulic i Mostów w Katowicach, koordynacja jego działań oraz opracowywanie projektów zarządzeń Prezydenta, zarządzeń wewnętrznych Prezydenta oraz projektów uchwał Rady Miasta z zakresie działania Wydziału (w sprawie nadania nazwy ulicom i placom na terenie Miasta). Natomiast do Wydziału Kształtowania Środowiska należały zadania w zakresie utrzymania zieleni miejskiej realizowane przy pomocy Zakładu Zieleni Miejskiej w Katowicach. Pismem nr OZ-II.033.9.2012.KN z dnia 12 grudnia 2012 r. Prezydent Miasta polecił jednostce organizacyjnej miasta - Zakładowi Zieleni Miejskiej w Katowicach, przejęcie od MZUiM zadania całorocznego utrzymania terenów zielonych w pasach drogowych<sup>18</sup>, a MZUiM przejęcie do realizacji zadania w zakresie przeprowadzenia bieżących napraw zgłaszanych przez Zakład Zieleni Miejskiej – dróg, chodników i placów utrzymywanych przez Zakład.

Prezydent Miasta jako zarządca dróg publicznych na terenie Katowic, na podstawie art. 21 ust. 1 i 1a ustawy o drogach, udzielił Dyrektorowi MZUiM oraz Zastępcy Dyrektora do spraw Eksploatacji upoważnienia do załatwiania spraw administracji drogowej, w tym do wydawania decyzji, postanowień i zaświadczeń w zakresie zarządu drogami publicznymi. Upoważnienia te obejmowały okres kontroli.

[dowód: akta kontroli str. 81-87, 89-95, 98-105]

## **2.1 Funkcjonowanie w Urzędzie systemów kontroli w zakresie: realizacji zadań związanych z wykonywaniem funkcji organu zarządzającego ruchem drogowym oraz zadań związanych z wypełnianiem funkcji zarządcy drogi**

Opis stanu faktycznego

Wydział Audytu i Kontroli Urzędu przeprowadził w roku 2011 wewnętrzną kontrolę instytucjonalną - audyt wewnętrzny dotyczący usuwania pojazdów z drogi zgodnie z ustawą Prawo o ruchu drogowym. Zakres ww. kontroli (audytu) nie był powiązany z zakresem przedmiotowym kontroli NIK (realizacji zadań związanych z wykonywaniem funkcji organu zarządzającego ruchem drogowym oraz zadań związanych z wypełnianiem funkcji zarządcy drogi) prowadzonej w Urzędzie.

Ustalone nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość:

Z inicjatywy Prezydenta Miasta Rada Miasta Katowice podjęła uchwałę<sup>19</sup>, niezgodną z art. 5 ust. 2, art. 6 ust. 2, art. 6a ust. 2, art. 7 ust. 2 ustawy o drogach, zmieniającą uchwałę Rady nr LXI/1437/06 z dnia 26 czerwca 2006 r. w sprawie nadania Statutu MZUiM, i rozszerzającą zadania tej jednostki, o zaliczanie dróg do odpowiedniej kategorii dróg publicznych.

Z ww. przepisów nie wynika uprawnienie dla Prezydenta Miasta (jako organu wykonawczego) do samodzielnego podejmowania działań w zakresie zaliczania dróg do odpowiedniej kategorii dróg publicznych: gminnych, powiatowych, wojewódzkich lub krajowych, a także do delegowania tych uprawnień na samorządową jednostkę organizacyjną. Zatem czynności te nie mogą stanowić wyłącznie zadań MZUiM w Katowicach, jak postanowiono w Statucie MZUiM. Należy zaznaczyć, że zgodnie z przepisem art. 6a ust. 2 i art. 7 ust. 2 ustawy

<sup>18</sup> MZUiM pozostał zarządcą drogi, w tym również zieleni w pasach drogowych.

<sup>19</sup> Nr XLVII/955/09 z dnia 28 września 2009 r.

o drogach, Rada Miasta Katowice ma uprawnienia do zaliczenia dróg do kategorii dróg powiatowych i gminnych.

Prezydent Miasta wyjaśnił, że podjął inicjatywę w zakresie skierowania do Rady projektu ww. uchwały, w związku z dysponowaniem przez MZUiM odpowiednim potencjałem umożliwiającym i ułatwiającym prawidłowe przygotowanie projektów decyzji w zakresie zaliczania dróg do odpowiedniej kategorii, co usprawnia przygotowywanie stosownych projektów uchwał Rady.

NIK zwraca uwagę, że zadania w zakresie podejmowania decyzji i ustalania kategorii dla dróg wojewódzkich i krajowych nie należą do kompetencji Rady Miasta Katowice, zgodnie z art. 5 ust. 2, art. 6 ust. 2 ustawy o drogach.

[dowód: akta kontroli str. 81-83, 88-93, 498-500]

#### Ocena częściowa

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

### **3. Wykonywanie zadań dotyczących zatwierdzania projektów organizacji ruchu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem czasowej organizacji ruchu związanej z pracami na drogach**

Opis stanu faktycznego

Urząd prowadził ewidencję zatwierdzonych projektów organizacji ruchu. W ewidencji ujęto wpisy dla wszystkich zatwierdzonych, w okresie objętym kontrolą, projektów czasowej i stałej organizacji ruchu. W ewidencji tej, w okresie objętym kontrolą, dokonano wpisów danych: o 744 projektach zatwierdzonej organizacji ruchu (519 czasowej i 225 stałej) w 2011 r.; o 706 projektach (518 czasowej i 188 stałej) w 2012 r. oraz o 331 projektach (216 czasowej i 115 stałej) do 30 czerwca 2013 r. Kontrola, losowo wybranej próby do analizy porównawczej zapisów w ewidencji i dokumentacji 67 projektów organizacji ruchu będących podstawą tych zapisów wykazała, że ujęto w niej dwa projekty organizacji ruchu (stałej i czasowej), które były opiniowane, a nie zatwierdzone, i tym samym nie podlegały wpisowi do ewidencji. Dla pozostałych 65 projektów zatwierdzonych organizacji ruchu w 39 przypadkach w ewidencji ujęto dane odzwierciedlające stan faktyczny wynikający z treści projektów i zatwierdzeń organizacji ruchu. W pozostałych przypadkach wpisy do ewidencji nie były zgodne ze stanem faktycznym, głównie w zakresie terminów, w których powinna być wprowadzona organizacja ruchu.

[dowód: akta kontroli str. 279-284, 305, 351-352]

W Urzędzie obowiązuje wewnętrzna procedura, dotycząca procesu pn. *Organizacja ruchu drogowego* (dot. zmian w organizacji ruchu na potrzeby inwestorów i potrzeby mieszkańców oraz wynikające z analiz ruchu), która określała przeprowadzanie czynności związanych z zatwierdzeniem organizacji ruchu, polegających m.in. na: stwierdzeniu formalnej kompletności podania i rozpatrzeniu podania (wniosku) pod względem merytorycznym - za co odpowiadają pracownicy RSTiOR.

[dowód: akta kontroli str. 185-197]

Z badania losowo wybranej próby dokumentacji 62 z 1781 zatwierdzonych, w okresie objętym kontrolą, projektów organizacji ruchu (stałych i czasowych) wynika, że pracownicy RSTiOR rozpatrywali merytorycznie niekompletne projekty,

gdyż tylko część projektów zawierała wymagane opinie właściwego komendanta Policji i zarządcy drogi, plany orientacyjne i sytuacyjne, opisy techniczne zawierający charakterystykę drogi i ruchu na drodze oraz informacje o przewidywanym terminie wprowadzenia czasowej organizacji ruchu oraz terminie wprowadzenia nowej stałej organizacji ruchu lub przywrócenia poprzedniej stałej organizacji ruchu (w przypadku projektu dotyczącego wykonywania robót na drodze). Ww. zagadnienia przedstawiono w ustalonych nieprawidłowościach w niniejszym punkcie wystąpienia pokontrolnego.

[dowód: akta kontroli str. 287-288, 306-310, 313-315, 318-350]

W latach objętych kontrolą przy WRM działał Zespół ds. Organizacji Ruchu Drogowego<sup>20</sup>, w skład którego wchodził pracownicy RSTiOR, przedstawiciele MZUiM, Komendanta Miejskiego Policji w Katowicach i Straży Miejskiej. Zakres udziału w Zespole przedstawiciele MZUiM, Policji oraz Straży Miejskiej obejmował wydawanie opinii do organizacji ruchu rozpatrywanych w WRM oraz zgłaszanie własnych wniosków wynikających z czynności prowadzonych na drogach. Spotkania ww. Zespołu odbywały się raz w tygodniu, analizowano na nich wpływające do Urzędu projekty i wnioski dotyczące organizacji ruchu. Z posiedzeń Zespołu każdorazowo sporządzano protokół. W zależności od rodzajów analizowanych spraw, na spotkania Zespołu zapraszani byli również przedstawiciele m.in.: KZK GOP, Tramwajów Śląskich S.A., projektanci, inwestorzy, wykonawcy robót drogowych i mieszkańcy.

(dowód: akta kontroli str. 259-275, 409-419)

W okresie objętym kontrolą Prezydent Miasta Katowice dopuścił wprowadzenie 26 czasowych zmian organizacji ruchu wg złożonych projektów uproszczonych (12 w 2011 r., 7 w 2012 r. i 7 w 2013 r.) Wszystkie ww. projekty uproszczone zawierały dane wymagane zgodnie z postanowieniami § 5 ust. 2 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem. Z informacji uzyskanych od Zastępcy Śląskiego Komendanta Wojewódzkiego Policji w Katowicach wynika, że funkcjonariusze Wydziału Ruchu Drogowego, nie odnotowali przypadków wykonywania robót utrzymaniowych na drogach (na których odbywał się ruch pojazdów) bez wcześniejszego zawiadomienia.

Stwierdzono przypadek przyjęcia tymczasowej organizacji ruchu związanego ze zgłoszeniem awarii urządzenia w pasie drogowym, ul. Słowackiego w Katowicach. RSTiOR przyjął zgłoszoną organizację ruchu z naruszeniem postanowień § 10 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, tj. m.in. bez ustalenia przesłanek awarii.

(dowód: akta kontroli str. 252-278, 369, 420,-429)

WRM na podstawie informacji o wypadkach na sieci ulic w Katowicach, udostępnianych przez Wydział Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Katowicach opracował analizy wypadkowości na sieci drogowej miasta, m.in. dwie dotyczące okresu kontrolowanego, za lata 2009-2011 i 2009-2012. Zakres analiz obejmował m.in.: określenie czynników drogowo-ruchowych wpływających na bezpieczeństwo ruchu drogowego, dane o wielkości, strukturze i rozkładzie ruchu na sieci drogowej, określenie miejsc na terenie miasta Katowice o podwyższonej wypadkowości (9 w 2011 r. i 7 w 2012 r.). Powyższe informacje służyły do oceny stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Na podstawie analizy miejsc

---

<sup>20</sup> Zwany dalej „Zespołem”.

o podwyższonej wypadkowości w latach 2011-2012 w 5 przypadkach<sup>21</sup> zostały sformułowane m.in. wnioski dot.: uzupełnienia oznakowania skrzyżowania, zmian w programie działania sygnalizacji świetlnej, ograniczenia prędkości i zastosowania dodatkowego oznakowania pionowego i poziomego przejścia dla pieszych.

(dowód: akta kontroli str. 458-490)

W latach objętych kontrolą WRM nie zlecał do opracowania żadnych projektów organizacji ruchu. Naczelnik WRM wyjaśniła, że przy opracowywaniu projektów organizacji ruchu we własnym zakresie uwzględniano wnioski wynikające z analiz istniejącej organizacji ruchu w zakresie bezpieczeństwa ruchu.

(dowód: akta kontroli str. 492)

Do WRM w okresie objętym kontrolą wpłynęło łącznie 997 wniosków dot. organizacji ruchu (tj. 422 w 2011, 401 w 2012 r. i 174 do 30 czerwca 2013 r.), spośród których Policja złożyła 17 wniosków (10 w 2011, 3 w 2012 i 4 w 2013), 16 wniosków zgłosiła Straż Miejska (4 w 2011, 7 w 2012 i 5 w 2013). Analiza ewidencji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu oraz protokołów z posiedzeń Zespołu ds. ORD wykazała, że wnioski w sprawie zmian istniejących organizacji ruchu lub wprowadzenia nowych organizacji, jak również propozycji inwestycyjnych i remontowych w zakresie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego kierowały również do Urzędu m.in.: spółdzielnie mieszkaniowe, mieszkańcy, rady jednostek pomocniczych.

Ponadto w okresie objętym kontrolą radni Katowic złożyli do Prezydenta Miasta łącznie 113 interpelacji (53 w 2011, 31 w 2012 i 29 w 2013 roku) dotyczących m.in.: zamontowania progów zwalniających, sygnalizacji świetlnej, luster drogowych, ograniczenia prędkości, ustawienia dodatkowych pionowych znaków drogowych, zmiany organizacji ruchu, przebudowy skrzyżowań. Analiza 15 interpelacji złożonych w ww. okresie (po 5 z każdego roku) wykazała, że każdorazowo udzielano odpowiedzi na ww. interpelacje w terminach zgodnych z określonymi w ustawie z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego<sup>22</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 430-436, 456-457, 492)

Z informacji z Komendy Wojewódzkiej Policji w Katowicach wynika, że w okresie objętym kontrolą przekazanych zostało do WRM 7 wniosków w sprawie zmian organizacji ruchu. Wnioski dotyczyły nieprawidłowości w oznakowaniu poziomym i pionowym, mających negatywny wpływ na płynność ruchu oraz nieefektywnie działającej sygnalizacji świetlnej. Według informacji, w przypadku każdego z ww. wniosków udzielono odpowiedzi oraz nie było wniosków rozpatrzonych odmownie.

(dowód: akta kontroli str. 428-429)

Urząd prawidłowo realizował zadania dotyczące wprowadzania organizacji ruchu na skrzyżowaniach lub węzłach dróg różnej kategorii zarządzanych przez MZUiM z odcinkami dróg ekspresowych i autostrad. Na podstawie analizy kontrolnej 3 przeprowadzonych postępowań w tym zakresie stwierdzono, że Urząd po rozpatrzeniu projektu czasowej organizacji ruchu pozytywnie zaopiniował te organizacje, zgodnie z § 7 ust. 2 pkt 5 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem.

[dowód: akta kontroli str. 305-310, 351-363]

---

<sup>21</sup> Skrzyżowanie Alei Korfantego i ul. Karłowicza, skrzyżowanie ul. Mickiewicza i Sokolskiej, skrzyżowanie Alei Korfantego i ul. Gnieźnieńskiej, skrzyżowanie ul. Chorzowskiej i Tysiąclecia, skrzyżowanie ul. Milowickiej i Pod Młynem.

<sup>22</sup> Dz. U. z 2013, poz. 267.

Urząd dysponuje opracowanym w październiku 2011 r. dokumentem pn. „*Analiza funkcjonalna dla Inteligentnego Systemu Zarządzania Transportem w Katowicach z uwzględnieniem funkcji metropolitarnej miasta Katowice*”<sup>23</sup>. W opracowaniu określono rodzaje i skalę problemów do rozwiązania w Katowicach w ramach ITS oraz metody ich rozwiązania, etapy wdrażania oraz przewidywane koszty i korzyści. Nakłady inwestycyjne skalkulowano w wysokości ok. 140 mln zł, a jego realizację zaproponowano w trybie „*zaprojektuj i wybuduj*”, okres realizacji to minimum 3 lata. Realizację wg projektu ITS zaplanowano z udziałem środków funduszy europejskich w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, w perspektywie 2014-2020.

Prezydenta Miasta podał w wyjaśnieniach, że zakres funkcjonalny planowanego systemu dostosowany będzie do rozszerzenia lub włączenia go w systemy regionalne lub krajowe, z maksymalnym wykorzystaniem funkcjonującej infrastruktury oraz z zapewnieniem kompatybilności z projektami realizowanymi w zakresie ITS (Intelligent Transport System) przez KZK GOP, ŚKUP (Śląska Karta Usług Publicznych) i SIP (System Informacji Pasażerskiej).

(dowód: akta kontroli str. 437-455)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

1. Na podstawie analizy porównawczej treści zapisów w ewidencji (zatwierdzonych organizacji ruchu) z dokumentacją 67 projektów organizacji ruchu, będących podstawą tych zapisów, ustalono m.in., że:
  - w ewidencji zamieszczono dwa projekty organizacji ruchu (stałej i czasowej) w obrębie skrzyżowania drogi z autostradą, które nie podlegają w niej rejestracji, gdyż dotyczą wydanej przez Prezydenta opinii o tych projektach, a nie zatwierdzonych projektów organizacji ruchu. Według Kierownika RSTiOR nastąpiło to przez omyłkę pracownika, nie pociągającą za sobą skutków merytorycznych i formalnych dla wydanej opinii;
  - prowadzona ewidencja była nierzetelna, gdyż w przypadku 26 z ogółem 65 wpisów dotyczących zatwierdzonych organizacji ruchu, zapisy dokonane w ewidencji, były niezgodne ze stanem faktycznym podanym w projekcie organizacji ruchu lub wynikającym z dokumentów stanowiących podstawę zatwierdzenia projektów. Dotyczyło to m.in. niezgodnych z tymi dokumentami danych o: dacie zatwierdzenia projektu, przewidywanym i rzeczywistym terminie wprowadzenia organizacji ruchu, przywrócenia stałej organizacji ruchu, nazwie ulicy objętej projektem oraz osobie (jednostce) składającej projekt do zatwierdzenia. NIK nie podziela, zawartego w wyjaśnieniach, stanowiska Kierownika RSTiOR, że stwierdzone nieścisłości, błędy, oraz omyłki i błędy systemowe prowadzonej ewidencji stanowiły pojedyncze przypadki, ponieważ dotyczyły 40 % przeanalizowanych wpisów w ewidencji. Także wskazana w wyjaśnieniach praktyka dokonywania zmian w ewidencji terminów, na podstawie nieudokumentowanych i nieweryfikowalnych informacji, uzyskiwanych od inwestorów, nie jest zasadna, gdyż podstawą wpisu powinny być wyłącznie dokumenty, będące w posiadaniu Urzędu.

[dowód: akta kontroli str. 279-284, 345-350]

---

<sup>23</sup> Zwanego w dalszej części „ITS”.

2. Jak wynika z badania próby dokumentacji 62 z 1781 zatwierdzonych, w okresie objętym kontrolą, projektów organizacji ruchu, nie dopełniono obowiązków, określonych w przepisach rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, gdyż rozpatrzono te projekty, mimo iż były one niekompletne, tj. nie zawierały wymaganych dokumentów, w tym:
- 39 pisemnych opinii Komendanta Miejskiego Policji w Katowicach oraz 43 opinii zarządcy drogi (Miejskiego Zarządu Ulic i Mostów w Katowicach), wymaganych przepisami § 7 ust. 2 pkt 3 i 4 ww. rozporządzenia odpowiednio dla 47 i 53 projektów organizacji ruchu. Z wyjaśnień Kierownika RSTiOR oraz pracowników odpowiedzialnych za rozpatrywanie projektów organizacji<sup>24</sup> ruchu wynika, że opinie te uzyskiwano poprzez rozpatrzenie projektów organizacji ruchu na organizowanych przez Wydział Rozwoju Miasta cotygodniowych posiedzeniach Zespołu ds. Organizacji Ruchu, w których uczestniczą m.in. przedstawiciele MZUiM (zarządcy dróg) i Komendanta Miejskiego Policji w Katowicach. NIK zwraca uwagę, że zgodnie z § 8 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem powołanie komisji, w której skład wchodzi przedstawiciel Policji oraz zarządu drogi, ma na celu rozpatrzenie wniesionych opinii lub wątpliwości związanych z projektem, a nie wydawanie opinii;
  - w 22 z 62 projektów nie zamieszczono planów orientacyjnych w skali 1:10 000 lub 1:25 000 z zaznaczeniem drogi lub dróg, których dotyczyły projekty mimo, że obowiązek taki ustalony został w § 5 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem. Odnosząc się do powyższych uchybień Kierownik RSTiOR w wyjaśnieniu podał, że dla części projektów opracowanych przez pracowników Referatu lub MZUiM obejmujących niewielki zakres merytoryczny „orientacja była przedstawiana w ramach czynności referowania rozwiązań na posiedzeniach Zespołu”. Praktyki tej, nie można uznać za działanie prawidłowe, w świetle wcześniej przedstawionych obowiązków pracowników Urzędu, określonych w procedurze rozpatrywania projektów, oraz uprawnień Zespołu, określonych w § 8 ust. 1 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem. Nie zasługuje także na aprobatę stanowisko przedstawione w wyjaśnieniach, zgodnie z którym plany orientacyjne nie stanowią elementu projektu organizacji ruchu. Czynność zatwierdzenia projektu obejmuje projekt z wszystkimi wymaganymi załącznikami;
  - w 25 z 62 projektów nie zamieszczono planów sytuacyjnych (w skali 1:500 lub 1:1000) zawierających parametry geometrii drogi, nie spełniając wymogów § 5 ust. 1 pkt 2 lit. b) rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem. Sporządzone lub załączone w tych przypadkach plany nie określały parametrów drogi, w związku z czym nie można się zgodzić ze stanowiskiem podanym w wyjaśnieniach Kierownika RSTiOR, że dane te były zawarte we wszystkich projektach;
  - w 19 projektach nie zamieszczono opisów technicznych zawierających charakterystykę drogi i ruchu na drodze (a w przypadku robót prowadzonych w pasie drogowym opisu zagrożeń lub utrudnień, dla robót

---

<sup>24</sup> Zwane dalej „Wyjaśnieniami Kierownika RSTiOR” w fragmencie wystąpienia dotyczącego rozpatrywania projektów organizacji ruchu.

prowadzonych etapami – zakresu robót dla każdego etapu i stanu pasa drogowego po tym etapie), dla wymagających tego opisu 53 projektów, mimo że obowiązek ich zamieszczenia określono w § 5 ust. 1 pkt 5 rozporządzenia. Kierownik RSTiOR w wyjaśnieniu stwierdził, iż dla części projektów obejmujących najczęściej niewielki zakres merytoryczny informacje wymagane w opisach technicznych były przedstawiane w ramach czynności referowania rozwiązań na posiedzeniach Zespołu. Według tych wyjaśnień informacje wymagane w opisach technicznych nie stanowią organizacji ruchu, przez co nie podlegają zatwierdzeniu. NIK zwraca uwagę, że adekwatny do potrzeb opis jest niezbędny także dla projektów o niewielkim zakresie zmian, m.in. w celu prawidłowego zidentyfikowania charakteru i roli jaką pełni droga, w odniesieniu do uzasadnienia projektowanych zmian i jako integralna część projektu podlega zatwierdzeniu;

- w 29 z 62 projektów nie zamieszczono informacji o przewidywanym terminie wprowadzenia czasowej organizacji ruchu lub o terminie wprowadzenia nowej stałej organizacji ruchu i o terminie przywrócenia poprzedniej stałej (w przypadku projektów dotyczących wykonywania robót na drodze), co jest wymagane zgodnie z postanowieniami § 5 ust. 1 pkt 6 rozporządzenia. Z wyjaśnień Kierownik RSTiOR wynika, że dla projektów organizacji ruchu opracowanych przez Wydział Rozwoju Miasta lub MZUiM terminy te były traktowane jako „niezwłoczne” po otrzymaniu projektu z zatwierdzoną organizacją. Zdaniem NIK, konieczność wskazania przewidywanego terminu wprowadzenia organizacji ruchu lub przywrócenia stałej organizacji ruchu ma istotne znaczenie dla sprawowania funkcji kontrolnych wykonania zadań w tym zakresie.

[dowód: akta kontroli str. 306-310, 313-315, 318-350, 415-419]

3. W dniu 11 października 2012 r. dopuszczono do przyjęcia przez kierownika RSTiOR tymczasowej organizacji ruchu dla fragmentu ul. Słowackiego na czas rozbiórki żurawia budowlanego, bez przeprowadzenia rzetelnej weryfikacji okoliczności podanych w zgłoszeniu z dnia 10 października 2012 r. o „konieczności awaryjnego demontażu żurawia budowlanego”. Wnioskodawca nie wykazał upoważnienia do wprowadzania tymczasowych ograniczeń lub zakazów ruchu w przypadkach określonych w § 10 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem, tj. że jest organem lub podmiotem uprawnionym do wprowadzania ww. ograniczeń. Nie uzasadnił również nagłego charakteru awarii, w wyniku której miało nastąpić zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego lub możliwość wystąpienia szkód materialnych, skutkujących całkowitym zamknięciem ruchu na okres 4 dni. Dla potwierdzenia ww. oceny należy wskazać, że:
  - ze szczegółowego schematu tymczasowej organizacji ruchu drogowego (z października 2012 r.) przedłożonego na jeden dzień przed zamknięciem ulicy wynika, że uzasadnieniem dla planowanego zamknięcia ruchu na ul. Słowackiego była „projektowana lokalizacja dźwigu” w tym rejonie, a nie jego demontaż;
  - kierownik budowy zeznał, iż przyczyną zgłoszenia potrzeby zamknięcia ruchu na ul. Słowackiego był demontaż żurawia posadowionego w rejonie ul. Dworcowej<sup>25</sup> oraz konieczność posadowienia innego

---

<sup>25</sup> Awaria ta, wg Kierownika budowy, miała polegać na tym, że jego ruch mógł kolidować z pracą innych żurawi na budowie oraz innymi elementami budowy.

żurawia w zawężonym pasie drogowym ul. Słowackiego, zgodnie z zatwierdzeniem czasowej organizacji ruchu na tej ulicy z dnia 3 sierpnia 2012 r.<sup>26</sup> Wskazuje to, iż prace te były zaplanowanymi działaniami wykonawcy robót związanymi z organizacją robót budowlanych i placu budowy;

- Kierownik budowy zeznał, że wnioskodawca nie był w posiadaniu dokumentu powierzającego mu wykonywanie zadań zarządcy drogi - ul. Słowackiego.

Odnosząc się do powyższej nieprawidłowości kierownik RSTiOR wyjaśnił, że przyjął zgłoszenie na podstawie oświadczenia kierownika budowy zawartego we wniosku wykonawcy robót budowlanych iż wykonywał on zadania właściwe dla zarządu drogi na przedmiotowym odcinku ul. Słowackiego oraz w oparciu o wyjaśnienia uzyskane w formie ustnej od kierownika budowy, który potwierdził wystąpienie awarii żurawia. Według interpretacji Kierownika RSTiOR zgłoszona sytuacja miała charakter nagły.

[dowód: akta kontroli str. 252-278, 369]

#### Ocena cząstkowa

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

### 4. Prawidłowość współdziałania z zarządami (zarządcami) dróg.

Opis stanu faktycznego

Postanowienia statutu i regulaminu organizacyjnego MZUiM, obowiązujących w okresie objętym kontrolą, nakładały na tę jednostkę obowiązek realizacji zadań w zakresie współpracy z zarządami (zarządcami) dróg oraz zadań nadzorczych i kontrolnych związanych z zarządzaniem ruchem, w tym: kontroli wprowadzania organizacji ruchu, kontroli prawidłowości wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji zatwierdzonych projektów oraz kontroli okresowe istniejącej organizacji ruchu wszystkich ciągów podległych dróg.

[dowód: akta kontroli str. 92-93, 116-117, 124-126, 198-234]

Do Urzędu wpływały wnioski MZUiM, Policji, wspólnot mieszkaniowych oraz mieszkańców w sprawie zmian w organizacji ruchu. Na podstawie analizy wniosków wspólnot mieszkaniowych, mieszkańców, Policji podejmowano decyzję o konieczności wprowadzenia zmian, po czym pracownicy RSTiOR opracowywali projekty organizacji ruchu, które podlegały zatwierdzeniu. Analiza wniosków dotyczących poprawy ruchu drogowego w Katowicach była także prowadzona przy współdziałaniu przedstawicieli MZUiM i Komendy Miejskiej Policji w trakcie posiedzeń Zespołu.

[dowód: akta kontroli str. 365-366, 370-407]

W posiedzeniach Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w latach objętych kontrolą uczestniczył przedstawiciel Konwentu Prezydentów Miast na prawach Powiatu Śląskiego Związku Gmin i Powiatów, którego członkiem jest Prezydent Miasta Katowice. W ww. okresie odbyły się dwa spotkania ww. Rady. W styczniu 2011 r. WRM przesłał do Sekretarza Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Katowicach informację zawierającą dane dot. zrealizowanych w 2010 r. przez Miasto działań infrastrukturalnych dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, uwzględniającą wnioski z prowadzonych analiz wypadkowości oraz planowane przez Miasto od 2010 r. działania mające na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

<sup>26</sup> Pismo nr RM.III.7221.440.2012/JB.

Naczelnik WRM podała w wyjaśnieniu, że inicjowane przez ww. Radę działania w zakresie kampanii społecznych propagujących bezpieczeństwo ruchu, propagowanie programów prewencyjnych i profilaktycznych realizowanych przez Policję oraz akcji szkoleniowych i informacyjnych organizowanych przez Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego, powinny wpłynąć na zachowanie uczestników ruchu i w efekcie przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, również na sieci drogowej miasta Katowice.

(dowód: akta kontroli str. 491-497)

#### Ocena cząstkowa

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

Uwagi dotyczące badanej działalności

### 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<sup>27</sup>, wnosi o:

1. **Zapewnienie realizacji wszystkich zadań z zakresu zarządzania ruchem drogowym, należących do kompetencji Prezydenta Miasta.**
2. **Zapewnienie realizacji obowiązku, określonego w rozporządzeniu w sprawie zarządzania ruchem, rozpatrywania projektów organizacji ruchu przedłożonych do zatwierdzenia, zawierających wymagane opinie, informacje i załączniki.**
3. **Doprowadzenie do zgodności zapisów w ewidencji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu ze stanem faktycznym, wynikającym z dokumentów źródłowych.**

### 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 wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK, proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli Delegatury w Katowicach, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

<sup>27</sup> Dz. U. z 2012 r., poz.82 ze zm., zwana dalej „ustawą o NIK”.

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 30 września 2013 r.

**Kontrolerzy**  
**Janina Balas**  
główny specjalista k. p.

.....

Najwyższa Izba Kontroli  
Delegatura w Katowicach

**Dyrektor**

z up. Wicedyrektor

**Przemysław Fedorowicz**