



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Gdańsku

LGD.410.009.02.2017
P/17/030

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/17/030 – Realizacja przez organy państwa i samorządu terytorialnego zadań w zakresie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych.
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Gdańsku
Kontrolerzy	1. Jacek Żmurko, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LGD/91/2017 z 25 lipca 2017 r.; 2. Kazimierz Dorszyński, doradca prawny, legitymacja służbowa nr 15949. (dowód: akta kontroli str. 1-2)
Jednostka kontrolowana	Pomorski Urząd Wojewódzki w Gdańsku, ul. Okopowa 21/27, 80-810 Gdańsk (dalej: „Urząd”).
Kierownik jednostki kontrolowanej	Dariusz Drelich, Wojewoda Pomorski ¹ (dalej: „Wojewoda”). (dowód: akta kontroli str. 3-5)

II. Ocena kontrolowanej działalności²

Ocena ogólna

W latach 2015-2017 (I półrocze) Wojewoda nie kontrolował wykonywania przez administrację zespoloną, której jest zwierzchnikiem, zadań związanych z bezpieczeństwem drogowego przewozu towarów niebezpiecznych, uznając (w oparciu m.in. o przeprowadzane analizy i informacje przekazywane przez tą administrację), że nie zachodzi ryzyko nieprawidłowego wykonania tych zadań. Wojewoda nie korzystał również z uprawnień określonych w art. 25 ust. 1 i art. 26 ust. 1 ustawy o wojewodzie i administracji rządowej w województwie³ z uwagi na niezidentyfikowanie potrzeb w tym zakresie. Wojewoda określił w Planie Zarządzania Kryzysowego Województwa Pomorskiego (dalej: „Plan Zarządzania”) procedury zapewniające przepływ informacji oraz współpracę pomiędzy organami administracji w przypadku wystąpienia zagrożeń (w tym m.in. katastrof drogowych) zidentyfikowanych w tym Planie. Jednymi ze źródeł oceny zagrożeń związanych z transportem drogowym towarów niebezpiecznych były w Urzędzie m.in. comiesięczne raporty otrzymywane od Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego w Gdańsku (dalej: „WITD”), Komendy Wojewódzkiej Policji w Gdańsku (dalej: „KWP”) i Komendy Wojewódzkiej Państwowej Straży Pożarnej w Gdańsku (dalej: „KWSP”), a także raporty z przebiegu dyżurów, sporządzane przez dyżurnych Wojewódzkiego Centrum Zarządzania Kryzysowego (dalej: „WCZK”). W raportach tych nie ujęto jednak wszystkich otrzymanych przez dyżurnych informacji o zdarzeniach drogowych z udziałem pojazdów przewożących towary niebezpieczne, co mogło prowadzić do niepełnej oceny skali występowania tego rodzaju zdarzeń i reagowania na problemy z nimi związane.

W Raporcie o zagrożeniach uwzględniono zagadnienia związane z zagrożeniami wynikającymi z transportu szczególnie niebezpiecznych substancji oraz możliwości ich użycia do działań o charakterze terrorystycznym. Zagrożenie związane z przewozem drogowym towarów niebezpiecznych zostało również uwzględnione i opisane w Planie Zarządzania. Mimo to Wydział Bezpieczeństwa i Zarządzania

¹ Od 9 grudnia 2015 r. (od 12 grudnia 2011 r. do 8 grudnia 2015 r. Wojewodą Pomorskim był Ryszard Stachurski).

² 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 wyjaśnienie.

³ Ustawa z dnia 23 stycznia 2009 r. o wojewodzie i administracji rządowej w województwie (Dz. U. z 2015 r. poz. 525, ze zm.).

Kryzysowego Urzędu (dalej: „BiZK”) w dokonywanych w okresie objętym kontrolą ocenach, analizach i prognozach zagrożeń oraz prowadzonym monitoringu nie uwzględniał ww. zagrożenia i nie przekazywał informacji związanych z przewozem towarów niebezpiecznych do WZZK. Uzasadniano to brakiem wypadków lub awarii, dotyczących przewozu takich towarów oraz informacji o problemach z realizacją zadań w ww. zakresie przez podległe służby. Tymczasem KWPS poinformowała WCZK o czterech zdarzeniach związanych z przewozem takich towarów, a Komendant KWPS skierował do Urzędu trzy pisma w sprawie problemów z przetransportowaniem w bezpieczne miejsce uszkodzonych w wyniku zdarzeń na drogach pojazdów, przewożących towary niebezpieczne. Na zasadność uwzględnienia w ocenach, analizach i prognozach oraz prowadzonym monitoringu zagrożenia związanego z drogowym przewozem towarów niebezpiecznych wskazują opisane przez Komendanta KWPS konsekwencje, do których mogło dojść przy niekorzystnym przebiegu zdarzenia z 25 sierpnia 2016 r.

W okresie objętym kontrolą Wojewoda dokonywał ocen organizacji ruchu drogowego w zakresie zgodności z obowiązującymi przepisami oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego na podstawie przeprowadzanych kontroli. Oceny te nie obejmowały swoim zakresem zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego w związku z przewozem materiałów niebezpiecznych, nawet w przypadkach, gdy dotyczyły jednostek, na których terenie funkcjonowały zakłady o dużym ryzyku wystąpienia awarii przemysłowej (dalej: „ZDR”) i zakłady o zwiększonym ryzyku wystąpienia awarii przemysłowej (dalej: „ZZR”). Niewystarczające – zdaniem NIK – były podejmowane przez Wojewodę działania w związku ze zgłaszanymi przez KWPS problemami, związanymi z brakiem na terenie województwa parkingów przystosowanych na potrzeby pojazdów przewożących towary niebezpieczne, powodującymi trudności z prawidłową realizacją obowiązku określonego w art. 102 ust 1 pkt 2 ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych⁴.

Przedstawiciele Wojewody uczestniczyli we wszystkich zorganizowanych w kontrolowanym okresie 10 spotkaniach Pomorskiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (dalej: „PRBRD”). W związku z wypełnianiem przez Wojewodę zadań zastępcy przewodniczącego Rady w Urzędzie nie podejmowano działań, dotyczących zapewnienia bezpieczeństwa przewozu drogowego towarów niebezpiecznych, gdyż członkowie Rady (w tym przedstawiciele WITD i KWPS posiadający informacje o problemach związanych z drogowym transportem towarów niebezpiecznych) nie sygnalizowali na jej posiedzeniach problemów w tym zakresie.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Koordynacja i kontrola działań służb i inspekcji, których zadania związane są z przewozem drogowym towarów niebezpiecznych

Opis stanu
faktycznego

1.1 W okresie objętym kontrolą, tj. w latach 2015-2017 (I półrocze), pracownicy Urzędu przeprowadzili w urzędach organów administracji zespolonej w województwie pomorskim, które wykonują zadania związane z bezpieczeństwem drogowego przewozu towarów niebezpiecznych (w WITD, KWP i KWPS), cztery kontrole (dwie w 2016 r. i dwie w 2017 r.), z tego w:

a) WITD dwie kontrole – w zakresie:

- realizacji dochodów budżetu państwa oraz wydatkowania środków publicznych na zadania objęte planem finansowym jednostki w 2015 r. (sformulowano jeden wniosek pokontrolny);

⁴ Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1834, ze zm.).

- zarządzania jednostką (sformułowano 17 wniosków pokontrolnych);
- b) KWP jedną kontrolę – w zakresie wykonywania przez Komendanta Wojewódzkiego Policji zadań, o których mowa w ustawie z 21 maja 1999 r. o broni i amunicji⁵ (nie sformułowano wniosków pokontrolnych);
- c) KWPSP jedną kontrolę – w zakresie wydatkowania środków publicznych na zadanie objęte planem finansowym jednostki w 2016 r. oraz realizacji dochodów budżetu państwa (nie sformułowano wniosków pokontrolnych).

Żadna z tych kontroli nie objęła wykonywania przez ww. organy (Komendanta Wojewódzkiego Policji, Komendanta KWPSP, Pomorskiego Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego – dalej: „PWITD”) zadań związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego, w tym w szczególności związanych z przewozem drogowym towarów niebezpiecznych.

(dowód: akta kontroli str. 110-135)

Z wyjaśnień Wojewody wynika, że w WITD, KWP i KWPSP nie podejmowano działań kontrolnych w ww. zakresie z powodu:

- braku informacji i sygnałów ze strony społeczeństwa, jednostek samorządu terytorialnego (dalej: „j.s.t.”), jednostek administracji zespolonej i innych podmiotów (np. z mediów) o problemach związanych z bezpieczeństwem drogowego przewozu towarów niebezpiecznych, a jedyny sygnał w tym zakresie pochodził od Komendanta KWPSP, który wystąpił do Wojewody z zapytaniem dotyczącym organizacji parkingów dla pojazdów przewożących towary niebezpieczne (opisanym w punkcie 3.5 wystąpienia);
- niewykazania w analizach, przeprowadzanych w latach 2015-2017 na potrzeby planowania kontroli, ryzyka nieprawidłowego wykonania ww. zadania;
- niesygnalizowania problemów w tym zakresie przez organy nadrzędne nad organami administracji zespolonej, do których wystąpiono w 2014 r. (w ramach planowania kontroli) o przedstawienie propozycji tematów kontroli lub wskazanie obszarów, które mogą być obciążone ryzykiem nieprawidłowości;
- ograniczonych zasobów (m.in. kadrowych), uniemożliwiających przeprowadzanie kontroli w ramach wszystkich kompetencji kontrolnych Wojewody.

(dowód: akta kontroli str. 136-143, 217-222, 319-354)

Zgodnie z Regulaminem Urzędu⁶ zadania będące przedmiotem kontroli w badanym okresie realizowały:

- Biuro Wojewody, do którego zadań należał m.in. nadzór nad rządową administracją zespoloną i niezespoloną w zakresie przysługujących wojewodzie kompetencji (§ 59 pkt 13 Regulaminu);
- Wydział Infrastruktury, do którego zadań należał m.in. nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych oraz drogach publicznych w miastach na prawach powiatu, a także nad realizacją przez j.s.t. zadań z zakresu administracji rządowej dotyczących transportu i bezpieczeństwa ruchu drogowego (§ 65 pkt 3 lit. a i b Regulaminu);
- Wydział BiZK, którego zadania w zakresie zarządzania kryzysowego opisano w punkcie 2.2 wystąpienia.

(dowód: akta kontroli str. 6-109, 136-143)

Z wyjaśnień Wojewody wynika, że:

- nadzór sprawowany przez Biuro Wojewody był typowo organizacyjny i obejmował problematykę związaną z funkcjonowaniem ww. jednostek, finansowaniem oraz odpowiednim wyposażeniem w kadrę i niezbędny sprzęt;

⁵ Dz.U. z 2012 r. poz.576, ze zm.

⁶ Regulamin Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku, stanowiący załącznik do zarządzenia Wojewody Pomorskiego z dnia 13 stycznia 2017 r. w sprawie ustalenia regulaminu Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku (ze zmianami wprowadzonymi zarządzeniami Wojewody Pomorskiego z 1 marca 2017 r. i 4 kwietnia 2017 r.).

- w ramach pełnionego nadzoru Wojewoda otrzymywał m.in. od WITD, KWP i KWPSK comiesięczne raporty (obejmujące m.in. problemy w bieżącej pracy jednostki, informacje o współpracy z innymi podmiotami i o przeprowadzonych kontrolach), które w badanym okresie nie zawierały informacji o konieczności podjęcia przez Urząd działań w zakresie bezpieczeństwa przewozu drogowego towarów niebezpiecznych. W raportach składanych przez KWP i KWPSK nie poruszano zagadnień związanych z bezpieczeństwem przewozu drogowego towarów niebezpiecznych, a informacje od WITD zawierały jedynie informacje dotyczące sankcji, nakładanych w związku z nieprawidłowościami stwierdzonymi podczas przewozu ww. towarów.

Z przekazanej do Urzędu przez PWITD 7 sierpnia 2017 r. informacji wynika m.in., że w efekcie 720 kontroli pojazdów przewożących towary niebezpieczne w zakresie ADR⁷, przeprowadzonych w 2015 r., stwierdzono 17 naruszeń, wydano 16 decyzji administracyjnych i cztery mandaty. Natomiast w wyniku 674 takich kontroli, przeprowadzonych w 2016 r., stwierdzono 10 naruszeń, wydano 14 decyzji administracyjnych i siedem mandatów⁸.

(dowód: akta kontroli str. 198-215)

Z informacji uzyskanej od PWITD w trybie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f oraz art. 40 ust. 7 ustawy o NIK⁹ wynika, że w okresie objętym kontrolą WITD przeprowadziła łącznie 1.747 kontroli uczestników przewozu towarów niebezpiecznych z tego:

- 720 kontroli w 2015 r. (stwierdzono 30 naruszeń w 15 kontrolach);
- 683 kontroli w 2016 r. (stwierdzono 22 naruszenia w 11 kontrolach);
- 344 kontrole w I połowie 2017 r. (stwierdzono 14 naruszeń w 9 kontrolach, przy czym w jednym przypadku postępowanie w sprawie naruszenia umorzono)
- wszystkie ww. naruszenia ujęto w centralnej ewidencji naruszeń, prowadzonej przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego.

PWITD w ww. informacji wyjaśnił, że:

- wszystkie kontrole, w których stwierdzono naruszenia, zakończyły się wydaniem decyzji administracyjnych. W niektórych przypadkach wystawiono także mandaty karne, jednak podstawą wystawienia mandatów były naruszenia innych przepisów¹⁰, niż dotyczących przewozu towarów niebezpiecznych;
- różnice między ww. danymi, a zawartymi w ww. informacji z 7 sierpnia 2017 r. wynikają z tego, że w jednym przypadku przy analizie danych centralnej ewidencji naruszeń obrano za punkt wyjścia daty wydanych decyzji administracyjnych, a w drugim – daty przeprowadzonych kontroli.

(dowód: akta kontroli str. 491-494)

1.2 Wojewoda w okresie objętym kontrolą nie korzystał z uprawnień, określonych w art. 25 ust. 1 i art. 26 ust. 1 ustawy o wojewodzie i administracji rządowej w województwie, tj. z – odpowiednio – prawa do wydawania poleceń obowiązujących wszystkie organy administracji rządowej działające w województwie (a w sytuacjach nadzwyczajnych, o których mowa w art. 22 pkt 2 tej ustawy, obowiązujące również organy samorządu terytorialnego) oraz prawa do żądania bieżących informacji i wyjaśnień o działalności m.in.: WITD, KWP i KWPSK, dotyczących zadań związanych z bezpieczeństwem drogowego przewozu towarów niebezpiecznych.

⁷ ADR – Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych, sporządzona w Genewie dnia 30 września 1957 r.

⁸ W okresie od 1 stycznia do 31 lipca 2017 r. Inspekcja przeprowadziła 329 ww. kontroli, w wyniku których stwierdzono 14 naruszeń, wydano dziewięć decyzji administracyjnych i pięć mandatów.

⁹ Ustawa z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz. U. z 2017 r. poz. 524).

¹⁰ W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 128, ze zm.) – dalej: „ustawa o ruchu drogowym” – lub ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1907 ze zm.).

Z wyjaśnień Wojewody wynika, że nie zidentyfikowano potrzeb w tym zakresie (wydawanie ww. poleceń oraz żądanie informacji i wyjaśnień jest uprawnieniem, a nie obowiązkiem Wojewody).

(dowód: akta kontroli str. 136-143, 198-203)

W dniu 6 maja 2015 r. Wojewoda wydał, na podstawie art. 60 ust 1 i 2 ustawy o wojewodzie i administracji rządowej w województwie, rozporządzenie porządkowe nr 1/2015 w sprawie wprowadzenia zakazu w przewozie drogowym towarów niebezpiecznych oraz ładunków ponadgabarytowych na terenie miasta Gdańska w związku z uroczystymi obchodami 70 rocznicy zakończenia II Wojny Światowej. Zakaz obowiązywał w dniach 7 i 8 maja 2015 r. w rejonie określonych w rozporządzeniu ulic, dotyczył przewozu towarów niebezpiecznych, o których mowa w art. 2 pkt 4 ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych oraz ładunków ponadgabarytowych, o których mowa w ustawie o ruchu drogowym, za wyjątkiem wskazanych w rozporządzeniu pojazdów, a jego wykonanie Wojewoda powierzył Komendantowi Wojewódzkiemu Policji oraz PWITD.

(dowód: akta kontroli str. 194-197)

Wojewoda wyjaśnił, że w celu omówienia ogólnej sytuacji związanej z bezpieczeństwem w województwie cyklicznie spotyka się z wojewódzkimi służbami zespolonymi w ramach tzw. Kolegium Wojewody (w badanym okresie odbyło się pięć takich spotkań), natomiast z poszczególnymi służbami indywidualnie – w zależności od potrzeb (Wojewoda wskazał jedno takie spotkanie m.in. z przedstawicielami KWP oraz KWPS, które odbyło się w 2015 r. w związku z przygotowaniami do okresu zimowego) lub w ramach posiedzeń WZZK (trzy spotkania: jedno w 2016 r. i dwa w 2017 r.), m.in. w sytuacjach wystąpienia zagrożeń. Żadne z ww. spotkań nie dotyczyło przewozu towarów niebezpiecznych.

(dowód: akta kontroli str. 136-143, 443-455)

1.3 Procedury zapewniające przepływ informacji oraz współpracę pomiędzy funkcjonującymi na terenie województwa organami administracji w przypadku zagrożeń określono w opracowanym w 2015 r. przez Wojewodę i zatwierdzonym przez Ministra Administracji i Cyfryzacji Planie Zarządzania. Zostały one określone dla wszystkich służb administracji zespolonej i niezespolonej województwa na wypadek wystąpienia zagrożeń zidentyfikowanych w Planie. Procedury dotyczą m.in. działań, współpracy i wymiany informacji z Marszałkiem Województwa Pomorskiego oraz ze służbami, w tym w szczególności: WITD, KWP i KWPS. Opisano je szczegółowo w rozdziałach: Procedury reagowania kryzysowego określające sposób postępowania w sytuacjach kryzysowych oraz Współdziałanie między siłami uczestniczącymi w reagowaniu na sytuacje kryzysowe.

(dowód: akta kontroli str. 136-143, 148-183, 198-203)

W Planie zarządzania w części Katastrofa drogowa, podobnie jak w przypadku innych zagrożeń, wyszczególniono następujące fazy: zapobiegania/minimalizowania skutków, przygotowania, reagowania i odbudowy. W opisach poszczególnych faz wskazano podmiot wiodący i jego główne zadania, podmioty wspomagające i ich główne zadania, a także podstawy prawne, z których zadania wynikają. W opisie poszczególnych faz wskazano m.in.:

- dla fazy zapobiegania/minimalizowania skutków: że do zadań WITD należy kontrolowanie stanu technicznego pojazdów przewożących niebezpieczne substancje chemiczne oraz wspieranie działań mających na celu eliminowanie zagrożeń na drogach;
- dla fazy przygotowania: że do zadań KWPS należy koordynowanie szkoleń specjalistycznych jednostek ochotniczej straży pożarnej w zakresie ratownictwa technicznego i drogowego, a koordynatora ratownictwa medycznego –

- koordynowanie przygotowania placówek ochrony zdrowia do niesienia pomocy medycznej w przypadkach powstania masowych strat sanitarnych;
- dla fazy reagowania: że do zadań KWPSPP należy m.in. podejmowanie działań i zastosowanie środków niezbędnych do niesienia pomocy poszkodowanym i usunięcia skutków katastrofy drogowej;
- dla fazy odbudowy: że do zadań KWPSPP należy m.in. udział w usuwaniu skutków skażeń chemicznych, a Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Gdańsku – sprawdzanie oddziaływania skutków katastrofy na środowisko, współudział w usuwaniu zanieczyszczeń oraz współdziałanie i nadzorowanie przywracania środowiska do stanu właściwego.

(dowód: akta kontroli str. 148-183)

Wojewoda wyjaśnił, że w Urzędzie nie utworzono indywidualnych procedur zapewniających przepływ informacji oraz współpracę pomiędzy funkcjonującymi na terenie województwa organami administracji, ponieważ nie było takiej potrzeby.

(dowód: akta kontroli str. 198-216, 443-455)

Ponadto Wojewoda współpracuje z Marszałkiem Województwa Pomorskiego oraz ww. służbami wykorzystując systemy informatyczne funkcjonujące w WCZK, wspomagające przepływ informacji między WCZK i m.in. Marszałkiem Województwa, KWP, KWPSPP i WITD:

- Baza Sił i Środków oraz ich dysponentów województwa pomorskiego, która wspomaga realizację zadań związanych z gromadzeniem, przetwarzaniem i analizą danych o siłach i środkach będących w zasobie organizacji oraz instytucji na terenie województwa;
- System Powiadamiania w Sytuacjach Kryzysowych "BlueAlert", wdrożony w 2015 r. w celu szybkiego i efektywnego przekazywania informacji i ostrzeżeń obejmujących województwo. System funkcjonuje w zakresie współpracy z Urzędem Marszałkowskim Województwa Pomorskiego w Gdańsku, trwa jego wdrażanie w gminach. W badanym okresie w ramach systemu nie wysyłano powiadomień o sytuacjach kryzysowych związanych z transportem drogowym towarów niebezpiecznych;
- Regionalny System Ostrzegania (RSO), służący do ostrzeżenia o nawałnicach, powodziach i innych zdarzeniach, mogących zagrażać życiu lub zdrowiu. System umożliwia powiadamianie obywateli o lokalnych zagrożeniach na stronach internetowych urzędu, w telewizji i aplikacjach na komórki. Komunikaty dotyczą różnego rodzaju lokalnych zagrożeń, jak np. klęski żywiołowe i sytuacje na drogach. Jak wyjaśnił Wojewoda, najwięcej komunikatów do WCZK wpływa od Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej, który na bieżąco przekazuje ostrzeżenia meteorologiczne i hydrologiczne.

Do WCZK przekazywane są również informacje m.in. od WITD, KWP i KWPSPP, j.s.t. oraz innych podmiotów odpowiadających za bezpieczeństwo w województwie, dotyczące zdarzeń, które miały miejsce na terenie województwa oraz działań podejmowanych przez te podmioty. W oparciu o te informacje dyżurny WCZK sporządza raport z przebiegu dyżuru.

(dowód: akta kontroli str. 198-216)

W badanym okresie sporządzono 912 raportów z przebiegu dyżuru (365 w 2015 r., 366 w 2016 r. i 181 w I półroczu 2017 r.).

(dowód: akta kontroli str. 472-473)

Badanie 96 z ww. raportów (94 dobranych losowo¹¹ i dwóch – celowo¹²) wykazało, że:

- w żadnym nie zawarto zdarzeń związanych z drogowym przewozem towarów niebezpiecznych;
- w dwóch (z 13 kwietnia 2017 r. i 16 czerwca 2017 r.) pełniący służbę wskazali na przeładunki towarów niebezpiecznych (odpowiednio: ługu sodowego w porcie Gdańsk oraz eteru i propanu ze statków do cystern w porcie Gdynia);
- w jednym (z 26 września 2015 r.) w informacji o katastrofach, wypadkach, awariach i innych istotnych zagrożeniach i zdarzeniach wskazano m.in. że w Płaczewie doszło do czołowego zderzenia Mercedesa z cysterną (nie wskazując, jaka to była cysterna, czy – a jeżeli tak, to co – przewoziła oraz nie wskazując informacji o ewentualnych zagrożeniach z tym związanych).

(dowód: akta kontroli str. 208-212; 474-483)

Z informacji uzyskanej od Komendanta KWPS w trybie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f oraz art. 40 ust. 7 ustawy o NIK wynika że:

- w latach 2015-2017 (I półrocze) KWPS zarejestrowała 11 zdarzeń drogowych pojazdów przewożących towary niebezpieczne na terenie województwa, z tego:
 - pięć w 2015 r. – w dniach: 24 kwietnia, 4 sierpnia, 1 i 25 września oraz 2 grudnia;
 - sześć w 2016 r. – w dniach: 31 stycznia, 21 marca, 7, 28 (dwa zdarzenia) i 29 lipca;
 - dwa z ww. zdarzeń (z 25 września 2015 r. i 31 stycznia 2016 r.) stanowiły bezpośrednie zagrożenie dla życia i zdrowia;
- KWPS poinformowała WCZK (w rejestrowanych rozmowach telefonicznych) o następujących zdarzeniach:
 - z 24 kwietnia 2015 r.: o zdarzeniu na drodze 2505G w Bielsku – cysterna z propan-butanem w fazie gazowej wpadła do rowu, ulatniały się pozostałości gazu, nie było uszkodzonych, droga była całkowicie zablokowana;
 - z 1 września 2015 r.: o zdarzeniu na drodze DW228 w Jamnie – przyczepa-cysterna przewożąca olej napędowy wpadła do rowu, nie było uszkodzonych lub wycieku oleju;
 - z 25 września 2015 r.: o zdarzeniu na drodze 2711 w Piasecznie – zderzenie ciężarówki przewożącej olej opałowy z samochodem osobowym, doszło do zablokowania drogi, uszkodzony został kierowca samochodu osobowego, nie stwierdzono rozszczelnienia cysterny;
 - z 31 stycznia 2016 r.: o zdarzeniu w Brachlewie – przewróciła się cysterna przewożąca 18 m³ oleju napędowego, doszło do jej przemieszczenia poza jezdnię, z powodu wycieku z włazu rewizyjnego przepompowano olej, miejsce zabezpieczono, ruch na drodze odbywał się wahadłowo, kierowcę po udzieleniu pomocy medycznej przetransportowano do szpitala.

(dowód: akta kontroli str. 495-502)

Ustalona
nieprawidłowość

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

Dyżurny WCZK nie odnotował w raportach z przebiegu dyżuru dwóch z trzech objętych badaniem informacji o zdarzeniach drogowych pojazdów przewożących towary niebezpieczne na terenie województwa, tj. o zdarzeniach z:

- 31 stycznia 2016 r. (stanowiącym bezpośrednie zagrożenie życia i zdrowia);
- 1 września 2015 r. (nie stanowiącym takiego zagrożenia),

¹¹ Raporty sporządzone we wrześniu 2015 r., styczniu 2016 r. i czerwcu 2017 r.

¹² Raporty sporządzone w dniach: 13 kwietnia 2017 r. i 16 lipca 2017 r.

otrzymanych od KWSP (w rejestrowanych rozmowach telefonicznych).

(dowód: akta kontroli str. 495-502)

Dyrektor Wydziału BiZK wyjaśnił, że brak adnotacji o wystąpieniu ww. zdarzeń w dwóch raportach dyżurnych WCZK wynikał z przeoczenia.

(dowód: akta kontroli str. 503-506)

NIK zauważa, że raporty sporządzane przez WCZK są dla Wojewody m.in. jednym ze źródeł informacji o zdarzeniach drogowych pojazdów przewożących towary niebezpieczne. Brak w raportach informacji o ww. zdarzeniach mógł prowadzić do niepełnej oceny skali występowania tego rodzaju zdarzeń i reagowania na problemy z nimi związane.

Ocena cząstkowa

Wojewoda w badanym okresie nie kontrolował wykonywania przez administrację zespoloną, której jest zwierzchnikiem, zadań związanych z bezpieczeństwem drogowego przewozu towarów niebezpiecznych, uznając (w oparciu m.in. o przeprowadzane analizy i informacje przekazywane przez tą administrację), że nie zachodzi ryzyko nieprawidłowego wykonania tych zadań. Wojewoda nie korzystał również z uprawnień określonych w art. 25 ust. 1 i art. 26 ust. 1 ustawy o wojewodzie i administracji rządowej w województwie z uwagi na niezidentyfikowanie potrzeb w tym zakresie. Wojewoda określił w Planie Zarządzania procedury zapewniające przepływ informacji oraz współpracę pomiędzy organami administracji w przypadku wystąpienia zagrożeń (w tym m.in. katastrof drogowych) zidentyfikowanych w tym Planie. Jednymi ze źródeł oceny zagrożeń związanych z transportem drogowym towarów niebezpiecznych były w Urzędzie m.in. comiesięczne raporty otrzymywane od WITD, KWP i KWSP, a także raporty z przebiegu dyżurów, sporządzane przez dyżurnych WCZK. W raportach tych nie ujęto jednak wszystkich otrzymanych przez dyżurnych informacji o zdarzeniach drogowych z udziałem pojazdów przewożących towary niebezpieczne, co mogło prowadzić do niepełnej oceny skali występowania tego rodzaju zdarzeń i reagowania na problemy z nimi związane.

2. Działania w zakresie zarządzania kryzysowego związane z przewozem drogowym towarów niebezpiecznych

Opis stanu faktycznego

2.1. W okresie objętym kontrolą obowiązywał Raport o zagrożeniach, którego aktualizacji dokonano 14 października 2014 r. oraz 2 grudnia 2016 r. W obu aktualizacjach uwzględniano zagadnienia związane z ewentualnymi zagrożeniami wynikającymi z transportu szczególnie niebezpiecznych substancji oraz możliwości ich użycia do działań o charakterze terrorystycznym. W zagrożeniach w dziale sprawy wewnętrzne wśród zagrożeń chemicznych ludzi, zwierząt, powietrza, gleby wody i przedmiotów wymieniono katastrofy komunikacyjne z uwolnieniem niebezpiecznych substancji chemicznych w transporcie drogowym i kolejowym. Jako przyczyny zagrożenia wymieniono błąd ludzki, zły stan techniczny środków transportu, wypadek losowy, złe warunki meteorologiczne (mgła, oblodzenie jezdni), a także zamach terrorystyczny. W aktualizacjach określono również potencjalne miejsca wystąpienia zagrożenia, wskazując drogi o największym ruchu pojazdów przewożących substancje niebezpieczne. W opisie analizy skutków zagrożenia wskazano m.in. zagrożenie dla zdrowia i życia ludzi na drogach publicznych i w pobliżu punktów załadunkowych i wyładunkowych (wtórnym zagrożeniem może być wybuch paliwa i pożar), duże straty materialne, zakłócenia w transporcie, zniszczenie lub uszkodzenie środków transportowych, zniszczenie nawierzchni dróg oraz obiektów położonych w pobliżu dróg, zagrożenia dla środowiska w pobliżu wypadku drogowego (skażenie może przeniknąć do gleby, przedostać się do cieków

wodnych). Strefa zagrożenia może wynieść do 1.500 m w zależności od ilości uwolnionej substancji kierunku wiatru. Opisano również wpływ zagrożenia na infrastrukturę krytyczną (wpływ na systemy transportowe i komunikacyjne, zaopatrzenie w energię i paliwa, zakłócenia w transporcie, opóźnienie dostawy paliwa, jeżeli katastrofa dotyczy cysterny przewożącej paliwo).

W aktualizacjach Raportu częściowego zawarto również analizy zdarzeń od 1999 r., które potwierdzały występowanie niektórych zagrożeń przedstawionych w tych aktualizacjach. Przykładowo, w przypadku zagrożeń związanych z awariami w zakładach pracy dysponującymi niebezpiecznymi substancjami chemicznymi wymieniono wybuch i pożar zbiornika z paliwem o pojemności 19 tys. ton w Rafinerii Gdańskiej. Wykaz tych zdarzeń w kolejnych aktualizacjach był uzupełniany o zdarzenia, które wystąpiły w kolejnych latach. Wśród nich nie było zdarzeń związanych z przewozem materiałów niebezpiecznych.

(dowód: akta kontroli str. 419-425)

2.2. Zadania związane z zarządzaniem kryzysowym w okresie objętym kontrolą wykonywał w Urzędzie Wydział BiZK. Zgodnie z § 69 pkt 2 Regulaminu Urzędu do zadań Wydziału BiZK w zakresie zarządzania kryzysowego należało m.in.:

- gromadzenie i przetwarzanie danych oraz ocena zagrożeń występujących na obszarze województwa, monitorowanie, analizowanie i prognozowanie rozwoju zagrożeń na obszarze województwa,
- dostarczanie niezbędnych informacji dotyczących aktualnego stanu bezpieczeństwa dla WZZK i Rządowego Zespołu Zarządzania Kryzysowego oraz Rządowego Centrum Bezpieczeństwa,
- zapewnienie funkcjonowania WZZK, w tym dokumentowanie jego prac,
- opracowywanie i aktualizowanie Wojewódzkiego Planu Zarządzania Kryzysowego,
- przygotowywanie, w oparciu o analizę zagrożeń w poszczególnych powiatach, zaleceń wojewody do Powiatowych Planów Zarządzania Kryzysowego,
- opiniowanie i przedkładanie do zatwierdzenia wojewodzie Powiatowych Planów Zarządzania Kryzysowego,
- planowanie wsparcia innych organów właściwych w sprawach zarządzania kryzysowego,
- sporządzanie i aktualizowanie Raportu częściowego na potrzeby Krajowego Planu Zarządzania.

Zadania te były zgodne z zadaniami komórki organizacyjnej właściwej w sprawach zarządzania kryzysowego w urzędzie wojewódzkim, określonymi w art. 14 ust. 6 ustawy o zarządzaniu kryzysowym¹³.

(dowód: akta kontroli str. 6-109)

W opracowanym w 2015 r. Planie Zarządzania w części Katastrofa Komunikacyjna dotyczącej Katastrofy Drogowej w rozdziale Charakterystyka zagrożenia podano m.in., że szczególną katastrofą jest sytuacja spowodowana przez kolizję drogową z udziałem pojazdu przewożącego TSP¹⁴, kiedy następuje uwolnienie substancji niebezpiecznej. W rozdziale tym podano trasy, na jakich odbywa się transport substancji chemicznych. Wśród potencjalnych przyczyn wystąpienia katastrofy wymieniono m.in. łamanie przepisów w zakresie transportu niebezpiecznych substancji chemicznych. Wskazując skutki katastrofy wymieniono m.in. zanieczyszczenie środowiska w wyniku wycieku paliwa, a we wnioskach podano m.in., że ryzyko katastrofy drogowej na terenie województwa jest duże i że 80% przewożonych przez obszar województwa substancji chemicznych stanowi paliwo.

¹³ Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 209).

¹⁴ TSP – toksyczne środki przemysłowe.

We wnioskach ogólnych do charakterystyki zagrożeń i oceny ryzyka ich wystąpienia jako szczególnie trudną sytuację wskazano m.in. powódź na Żuławach, pożar lasu w Borach Tucholskich i katastrofę morską. Nie wskazano natomiast zagrożeń związanych z przewozem towarów niebezpiecznych. Procedury zawarte w tym planie opisano w pkt 1.3 wystąpienia.

(dowód: akta kontroli str. 148-183)

Z wyjaśnień Zastępcy Dyrektora Wydziału BiZK wynika, że:

- Wydział BiZK w dokonywanych w okresie objętym kontrolą ocenach, analizach i prognozach zagrożeń oraz prowadzonym monitoringu nie uwzględniał zagrożenia związanego z przewozem drogowym towarów niebezpiecznych, gdyż:
 - na terenie województwa nie zdarzył się żaden wypadek, ani awaria, dotyczące przewozu takich towarów różnymi środkami transportu;
 - Wydział BiZK nie otrzymywał żadnych informacji dotyczących jakichkolwiek problemów związanych z bezpieczeństwem drogowego przewozu towarów niebezpiecznych ze strony społeczeństwa, j.s.t., a także jednostek administracji zespolonej, a zdarzenie opisane w piśmie Komendanta KWPS z 26 września 2016 r., tj. uszkodzenie zbiornika kontenerowego z chlorem na terenie terminala kontenerowego w Gdyni, było incydentem miejscowym – nie wystąpiło zagrożenie o charakterze regionalnym i nie istniała potrzeba informowania o nim WZZK¹⁵;
- w związku z nieotrzymywaniem ww. informacji Wydział BiZK nie przekazywał WZZK informacji związanych z przewozem towarów niebezpiecznych;
- Wydział BiZK nie pozyskiwał informacji o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych i zagrożeniach z niego wynikających od takich instytucji jak Policja, PSP i WITD, ponieważ działania Wydziału są „zeterminowane” informacjami, jakie uzyskuje on od poszczególnych służb. Jedyne informacje w tym zakresie docierały do WCZK i dotyczyły przewozu towarów niebezpiecznych koleją oraz przeladunku substancji niebezpiecznych w porcie;
- zagadnienia związane z ewentualnymi zagrożeniami wynikającymi z transportu towarów niebezpiecznych określono w raporcie o zagrożeniach na podstawie współpracy z pozostałymi województwami, w celu zapewnienia jednolitości i konsolidacji działań organów terenowej administracji rządowej.

(dowód: akta kontroli str. 426-428, 470-473)

Komendant KWPS w badanym okresie skierował pisma:

- z 26 września 2016 r. do Dyrektora Wydziału BiZK, w którym – w nawiązaniu do spotkania roboczego w KWPS oraz w związku z opracowaniem dokumentacji analitycznej ze zdarzenia, do którego doszło w Gdyni „w dniach 25-28 sierpnia 2016 r.” związanego z uszkodzeniem zbiornika kontenerowego z chlorem – zwrócił się z prośbą o wskazanie na terenie województwa parkingów, na które są usuwane pojazdy przewożące towary niebezpieczne oraz o wskazanie ekspertów (doradców) w zakresie ratownictwa chemicznego oraz doradców ADR;
- z 26 stycznia 2017 r. do Wojewody, w którym – powołując się na art. 10 ust 2 ustawy o ruchu drogowym, zgodnie z którym wojewoda sprawuje nadzór nad zarządzaniem ruchem m.in. na drogach wojewódzkich, powiatowych, gminnych oraz publicznych położonych w miastach na prawach powiatu – wystąpił z prośbą o wskazanie, czy na ww. drogach lub na drogach krajowych na terenie województwa zlokalizowano parkingi, na które są usuwane pojazdy przewożące

¹⁵ Dotyczyło ono rejonu Miejskiego Centrum Zarządzania Kryzysowego w Gdyni, natomiast WCZK otrzymuje meldunki doraźne lub na koniec dnia, a następnie przekazuje je do Rządowego Centrum Bezpieczeństwa.

towary niebezpieczne albo czy planowane jest wykonanie takich parkingów. W piśmie wskazano, że pytanie jest konsekwencją zdarzenia, do którego doszło w Gdyni 25 sierpnia 2016 r., polegającego na uszkodzeniu zbiornika kontenerowego zawierającego 21.210 kg chloru. Podczas zdarzenia doszło do rozhermetyzowania zaworu bezpieczeństwa i emisji chloru do atmosfery, która jednak w wyniku działań PSP została zatrzymana. W takcie ww. działań zaistniała potrzeba przetransportowania uszkodzonego zbiornika w miejsce bezpieczne, tj. na parking przystosowany na potrzeby pojazdów przewożących towary niebezpieczne, jednak w wyniku przeprowadzonego rozpoznania stwierdzono, że w województwie tego rodzaju parkingów nie ma;

- z 29 czerwca 2017 r. do Wojewody, w którym – powołując się na możliwości, jakie daje wojewodzie art. 22 pkt 2 ustawy o wojewodzie i administracji rządowej w województwie – wystąpił o interwencję i pomoc w sprawie „niecierpiącej zwłoki dla nas jako organów odpowiadających za bezpieczeństwo obywateli województwa pomorskiego w związku z występowaniem zdarzeń związanych z transportem drogowym towarów niebezpiecznych, a dotyczących utworzenia na terenie woj. pomorskiego parkingów dla pojazdów przewożących towary niebezpieczne”. Wskazał, że jest to jeden z wniosków z przeprowadzonej analizy ww. zdarzenia z 25 sierpnia 2016 r. (opisanego powyżej – dodatkowo wskazał, że przy niekorzystnym przebiegu zdarzenia mogło dojść do skażenia obszaru o niemal 7 km długości i 1 km szerokości) oraz że niedawno doszło do kolejnego lecz zdecydowanie mniej groźnego zdarzenia z wyciekiem tripropyleny o właściwościach wysoce łatwopalnych. Wskazał ponadto, że w związku z brakiem odpowiednich parkingów oraz ciągłym ryzykiem wystąpienia zdarzeń z przewozem towarów niebezpiecznych, każde zdarzenie z udziałem pojazdu przewożącego towary niebezpieczne wywołuje sytuację kryzysową, ponieważ służby nie są w stanie realizować zapisów art. 102 ust 1 ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych. Wskazał, że powyższe w pełni uzasadnia podjęcie przez Wojewodę działań koordynujących zmierzających do utworzenia parkingów dla pojazdów przewożących towary niebezpieczne na terenie województwa.

(dowód: akta kontroli str. 217-222, 319-354, 489-490)

2.3. W okresie objętym kontrolą zagrożenia związane z przewozem towarów niebezpiecznych nie były przedmiotem posiedzeń WZZK.

(dowód: akta kontroli str. 426-441)

Z wyjaśnień Wojewody wynika, że:

- zagrożenia, które mogą wystąpić na terenie województwa pomorskiego zostały „zdefiniowane” w Planie Zarządzania (opisanym w części 2.2 wystąpienia);
- we wnioskach ogólnych do charakterystyki zagrożeń i oceny ryzyka ich wystąpienia, zawartych w Planie Zarządzania, zagrożenie związane z katastrofą spowodowaną przez kolizję drogową z udziałem pojazdu przewożącego TSP nie znalazło odzwierciedlenia;
- członkowie WZZK, w cyklu dwuletnim, otrzymują Plan Zarządzania celem dokonania jego aktualizacji (wnoszą uwagi i propozycje);
- WZZK, przez niewniesienie zmian w Planie Zarządzania (z uwagi na niezgłaszanie przez służby nowych zagrożeń), dokonał oceny występujących i potencjalnych zagrożeń mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo publiczne i prognozowanie zagrożeń, wypełniając tym samym dyspozycję art. 14 ust. 8 ustawy o zarządzaniu kryzysowym.

(dowód: akta kontroli str. 426-441)

Uwaga dotycząca
badanej działalności

Wydział BiZK w dokonywanych w okresie objętym kontrolą ocenach, analizach i prognozach zagrożeń oraz prowadzonym monitoringu nie uwzględniał zagrożenia związanego z przewozem drogowym towarów niebezpiecznych, a także nie przekazywał informacji związanych z przewozem towarów niebezpiecznych do WZZK, gdyż – jak wyjaśnił Zastępca Dyrektora Wydziału BiZK – na terenie województwa nie zdarzył się żaden wypadek, ani awaria, dotyczące przewozu takich towarów różnymi środkami transportu oraz nie otrzymywano żadnych informacji dotyczących jakichkolwiek problemów związanych z bezpieczeństwem drogowego przewozu towarów niebezpiecznych m.in. od jednostek administracji zespolonej.

(dowód: akta kontroli str. 6-109, 419-425, 426-441, 470-473)

Tymczasem w kontrolowanym okresie KWSPSP poinformowała WCZK o czterech zdarzeniach (opisanych w punkcie 1.3 wystąpienia), związanych z przewozem drogowym towarów niebezpiecznych, a Komendant KWSPSP skierował do Urzędu trzy pisma, w których w związku ze zdarzeniem, które miało miejsce w Gdyni 25 sierpnia 2016 r., polegającym na uszkodzeniu zbiornika kontenerowego zawierającego towar niebezpieczny, podnosił problemy związane z przetransportowaniem w bezpieczne miejsce uszkodzonych w wyniku zdarzeń na drogach, pojazdów przewożących takie towary. W jednym z tych pism wskazywał, że przy niekorzystnym przebiegu zdarzenia mogło dojść do sytuacji kryzysowej dotyczącej wielu osób i znacznego obszaru (skarżenia chlorem obszaru o 7 km długości i 1 km szerokości).

(dowód: akta kontroli str. 217-222, 319-354, 489-490, 495-502)

Ocena częściowa

W Raporcie o zagrożeniach uwzględniono zagadnienia związane z zagrożeniami wynikającymi z transportu szczególnie niebezpiecznych substancji oraz możliwości ich użycia do działań o charakterze terrorystycznym. Zagrożenie związane z przewozem drogowym towarów niebezpiecznych zostało również uwzględnione i opisane w Planie zarządzania. Mimo to Wydział BiZK w dokonywanych w okresie objętym kontrolą ocenach, analizach i prognozach zagrożeń oraz prowadzonym monitoringu nie uwzględniał ww. zagrożenia i nie przekazywał informacji związanych z przewozem towarów niebezpiecznych do WZZK. Uzasadniano to brakiem wypadków lub awarii, dotyczących przewozu takich towarów oraz informacji o problemach z realizacją zadań w ww. zakresie przez podległe służby. Tymczasem KWSPSP poinformowała WCZK o czterech zdarzeniach, związanych z przewozem takich towarów, a Komendant KWSPSP skierował do Urzędu trzy pisma w sprawie problemów z przetransportowaniem w bezpieczne miejsce uszkodzonych w wyniku zdarzeń na drogach pojazdów, przewożących towary niebezpieczne. Na zasadność uwzględnienia w ocenach, analizach i prognozach oraz prowadzonym monitoringu zagrożenia związanego z drogowym przewozem towarów niebezpiecznych wskazują opisane przez Komendanta KWSPSP konsekwencje, do których mogło dojść przy niekorzystnym przebiegu zdarzenia z 25 sierpnia 2016 r.

3. Nadzór nad zarządzaniem ruchem drogowym

Opis stanu
faktycznego

3.1. W okresie objętym kontrolą, realizując obowiązek wynikający z § 3 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach¹⁶ Wojewoda dokonał ocen organizacji ruchu drogowego w zakresie zgodności z obowiązującymi przepisami oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego na podstawie 13 przeprowadzonych kontroli (10 w starostwach i trzy w urzędach miast), z tego czterech w 2015 r., ośmiu w 2016 r. i jednej w I półroczu 2017 r. Trzy z ww. kontroli przeprowadzono w urzędzie j.s.t. (Starostwie Powiatowym w Kwidzynie) na której

¹⁶ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2017 r. poz. 784).

terenie znajdowały się ZDR, a dwie – w urzędach j.s.t. (Urzędach Miast Gdańska i Gdyni), na których terenie znajdowały się ZZR.

(dowód: akta kontroli str. 217-222, 256-258, 467-468)

Wojewoda wyjaśnił, że w ramach ww. kontroli sprawdzano bezpieczeństwo ruchu drogowego w zakresie, w jakim wpływ na nie ma geometria i zakres dostępu do drogi, umieszczenie znaków poziomych i pionowych, sygnalizatorów i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także zasady i sposób działania sygnalizacji, znaków świetlnych, o zmiennej treści i innych zmiennych elementów. W zakresie kontroli nie mieściło się natomiast badanie zgodności organizacji ruchu z przepisami o ADR, czy też badanie kwestii zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego w związku z przewozem materiałów niebezpiecznych.

(dowód: akta kontroli str. 217-222, 443-455)

Z wyjaśnień Dyrektor Wydziału Infrastruktury wynika, że w kontrolowanych jednostkach nie występowały zatwierdzone organizacje ruchu dotyczące przewozów towarów niebezpiecznych oraz że brak jest przepisów nakazujących wykonywanie takich organizacji ruchu – związku z powyższym brak było podstaw do wnioskowania o informacje o organizacjach ruchu w tym zakresie.

(dowód: akta kontroli str. 219-220)

Podczas realizacji kontroli zatwierdzonych organizacji ruchu nie występowało do organów kontroli (w tym: WITD, KWP i KWSP) oraz uczestników przewozu drogowego towarów niebezpiecznych o informacje związane z tym przewozem.

(dowód: akta kontroli str. 217-222)

Dyrektor Wydziału Infrastruktury wyjaśniła, że brak jest przepisów zobowiązujących organ sprawujący nadzór do pozyskiwania ww. informacji (jak również wskazówek odnośnie ich ewentualnego wykorzystania), w tym regulacji związanych z obowiązkiem sporządzania organizacji ruchu dotyczących przewozu towarów niebezpiecznych.

(dowód: akta kontroli str. 217-222)

Dokonując kontroli w zakresie ocen organizacji ruchu nie sprawdzano zgodności przyjętych rozwiązań, zatwierdzonych przez organy zarządzające ruchem drogowym, z wymogami dotyczącymi przewozu towarów niebezpiecznych wynikającymi z ADR m.in. w zakresie:

- zapewnienia organizacji ruchu uwzględniającej wymagania dotyczące ograniczeń przejazdu przez tunele drogowe (dział 8.6 ADR);
- wyznaczenia tras przejazdu przez miasta z ominięciem obszarów handlowych lub zamieszkałych, o dużej wrażliwości ekologicznej, obszarów zawierających niebezpieczne instalacje przemysłowe lub dróg stwarzających poważne zagrożenie;

gdyż, jak wyjaśniła Dyrektor Wydziału Infrastruktury:

- w ADR nie ma przepisów nakazujących wojewodzie sprawowanie nadzoru nad ich przewozem;
- w kontrolowanych jednostkach nie występowały organizacje ruchu w ww. zakresie a organ kontrolujący, z uwagi na brak podstawy prawnej do ich sporządzania, nie miał podstaw do ich żądania od kontrolowanych jednostek.

(dowód: akta kontroli str. 217-222)

Dyrektor Wydziału Infrastruktury wyjaśniła, że:

- w badanym okresie Wojewoda nie występował o udostępnienie wykazu zakładów produkcyjnych wykorzystujących towary niebezpieczne, gdyż nie sprawuje on nadzoru nad bezpieczeństwem ich przewozu;

- w związku z art. 97 ust 1 ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych, nadzór nad przewozem takich towarów sprawuje minister właściwy do spraw transportu, a Wojewoda nie ma wiedzy i możliwości wyrażania opinii na temat optymalizacji tras dostaw ww. towarów;
- chcąc kontrolować organizację ruchu w pobliżu zakładów produkcyjnych lub wykorzystujących w produkcji towary niebezpieczne, należałoby oprócz wprowadzenia odpowiednich przepisów w tym zakresie, zwiększyć zatrudnienie osób z odpowiednim przygotowaniem zawodowym w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego, gdyż obecnie w Urzędzie problematyką z tym związaną zajmuje się dwóch pracowników.

(dowód: akta kontroli str. 217-222)

3.2 W Urzędzie kontrole w zakresie oceny organizacji ruchu odbywały się w sposób sformalizowany, zgodnie z zarządzeniem Wojewody Pomorskiego nr 47/2016 z dnia 29 marca 2016 w sprawie kontroli realizowanych przez Wojewodę oraz ustawą z dnia 15 lipca 2011 r. o kontroli w administracji rządowej¹⁷ i były przeprowadzane w poszczególnych starostwach/miastach na prawach powiatu co cztery lata.

(dowód: akta kontroli str. 217-222, 245-255)

Z wyjaśnień Wojewody wynika, że:

- przeprowadzając ww. kontrole w organie zarządzającym ruchem drogowym dokonywano wybiórczej oceny, przedłożonych w tym organie do zatwierdzenia, projektów ruchu, pod kątem spełnienia warunków rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach;
- ze względu na brak podstaw prawnych nie nakładano i nie ustalano terminu sporządzenia ocen innym organom, a także nie nakładano obowiązku przedkładania ocen innym organom;
- w przypadku stwierdzenia niepokojących błędów w zatwierdzonych organizacjach ruchu, problem zostałby przedstawiony na posiedzeniu PRBRD.

(dowód: akta kontroli str. 484-488)

Wojewódzki Plan Działania Systemu Państwowe Ratownictwo Medyczne z 8 lutego 2011 r., zatwierdzony przez Ministra Zdrowia w dniu 2 marca 2011 r., zawiera m.in.:

- opis zagrożeń i miejsc szczególnie niebezpiecznych, w tym wykaz dróg, którymi przewożone są materiały niebezpieczne, ze wskazaniem dróg najbardziej zagrożonych;
- wykaz ZZR i ZDR (w 2013 r. było ich 24, z tego 13 ZDR i 11 ZZR, z określeniem rodzaju substancji niebezpiecznej;
- sieci komunikacyjne, którymi przewożone są towary niebezpieczne oraz miejsca przechowywania lub przetwarzania materiałów niebezpiecznych (ZZR, ZZR).

(dowód: akta kontroli str. 456-469)

Z wyjaśnień Wojewody wynika, że:

- ww. Plan jest dostępny w Biuletynie Informacji Publicznej i może być wykorzystywany przez komórki merytoryczne Urzędu i inne służby (określa on sposób współpracy zespołów ratownictwa medycznego z jednostkami współpracującymi z systemem, m.in. jednostkami organizacyjnymi PSP);
- Wojewoda rozważa powołanie Zespołu doradczego ds. transportu towarów niebezpiecznych na terenie województwa pomorskiego, wzorowanego na rozwiązaniu z województwa mazowieckiego¹⁸.

(dowód: akta kontroli str. 484-488)

¹⁷ Dz.U. z 2011 r. Nr 185, poz. 1092.

¹⁸ Wojewoda Mazowiecki powołał w 2015 r. Zespół doradczy ds. transportu towarów niebezpiecznych na terenie województwa mazowieckiego, którego zadaniem było m.in. przedstawienie niezbędnych przedsięwzięć wynikających z analizy dotychczasowych zasad funkcjonowania transportu TN, w szczególności zarekomendowanie rozwiązań zapewniających parkingi dla usuwanych z ruchu pojazdów przewożące towary niebezpieczne, a także nadzór nad trasami przewozu TN.

3.3 Wojewoda, z uwagi na brak spraw spornych dotyczących istniejącej lub projektowanej organizacji ruchu w badanym okresie, nie korzystał z uprawnień do ich rozstrzygnięcia, określonych w § 3 ust 2 pkt 2 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach.

(dowód: akta kontroli str. 221)

3.4 W badanym okresie do Urzędu wpłynęły 563 skargi (203 w 2015 r., 221 w 2016 r. i 139 w I połowie 2017 r.), 36 wniosków (14 w 2015 r., 17 w 2016 r. i pięć w I połowie 2017 r.) i 14 petycji (jedna w 2015 r., osiem w 2016 r. i pięć w I połowie 2017 r.), z tego w zakresie tematyki związanej z organizacją ruchu drogowego:

- dziewięć skarg w 2015 r.,
- cztery skargi, trzy wnioski i dwie petycje w 2016 r.,
- jedna skarga i dwie petycje w I połowie 2017 r.

Żadne z ww. skarg, wniosków i petycji:

- nie zostały złożone przez przewoźników realizujących przewóz towarów niebezpiecznych;
- nie dotyczyły braku miejsc postojowych.

(dowód: akta kontroli str. 259-318)

Spośród ww. skarg:

- jedna, złożona w 2015 r. przez podmiot realizujący przewozy towarów, dotyczyła organizacji ruchu drogowego na drodze gminnej w zakresie zatwierdzenia stałej organizacji ruchu, który nie przewidywał znaków zakaz poruszania pojazdów ciężarowych – po rozpatrzeniu skargę uznano za bezzasadną;
- pozostałe składane były przez osoby fizyczne i dotyczyły m.in.: nieprawidłowości podczas czynności związanych z kontrolą ruchu przez straż miejską lub gminną, odległości progów zwalniających od skrzyżowania, likwidacji blokad w zatokach parkingowych, przebudowy skrzyżowań, stanu dróg lub wprowadzenia strefy zamieszkania.

(dowód: akta kontroli str. 262-263)

3.5 W badanym okresie jedynym organem administracji zespolonej, który zgłaszał Wojewodzie problemy związane z prawidłową realizacją obowiązku określonego w art. 102 ust. 1 pkt 2 ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych, był Komendant KWPS, który skierował w tej sprawie pisma z 26 września 2016 r., 26 stycznia 2017 r. i 29 czerwca 2017 r. (opisane w punkcie 2.2. wystąpienia).

(dowód: akta kontroli str. 217-222, 319-354, 489-490)

W związku z ww. pismami w Urzędzie podjęto następujące działania:

- Dyrektor Wydziału BiZK w piśmie z 28 września 2016 r. (odpowiadając na pismo z 26 września 2017 r.) poinformował Komendanta KWPS, że: w województwie nie istnieją parkingi wyznaczone na postój pojazdów z niebezpiecznym ładunkiem, wskazał, że do ww. celów możliwe jest wykorzystanie stanowisk wyznaczonych na Miejscach Obsługi Pasażera, zlokalizowanych na autostradach i drogach ekspresowych, zarządzanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, a także poinformował, że nie dysponuje wykazem doradców ratownictwa chemicznego ADR, a tego typu dane powinny posiadać podmioty odpowiedzialne za organizację przewozu tego rodzaju ładunków;
- Wojewoda w piśmie z 2 marca 2017 r. (odpowiadając na pismo z 26 stycznia 2017 r.) poinformował Komendanta KWPS, że prowadzenie ww. parkingów jest zadaniem własnym powiatu i informacje w zakresie lokalizacji parkingów dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne można uzyskać w odpowiednich starostwach (ww. pismo Wojewoda przekazał do wiadomości

starostom i prezydentom miast na prawach powiatu w województwie).

(dowód: akta kontroli str. 319-354, 489-490)

Z wyjaśnień Dyrektora Wydziału Infrastruktury wynika, że:

- Wojewoda nie podejmował działań w zakresie prawidłowej realizacji przez KWPS obowiązków określonych w art. 102 ust. 1 pkt 2 ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych, gdyż art. 130a ust. 5f ustawy o ruchu drogowym stanowi, że usuwanie pojazdów oraz prowadzenie parkingu strzeżonego dla pojazdów usuniętych w przypadkach, o których mowa w ust. 1-2, należy do zadań własnych powiatu, a wojewoda nie sprawuje nadzoru nad realizacją zadań własnych j.s.t.,
- w celu dokładnego zapoznania się z kwestią ww. parkingów Wojewoda planuje w pierwszej kolejności wystąpić do wszystkich j.s.t., odpowiedzialnych za prowadzenie takich parkingów, o przekazanie informacji, w jakim zakresie obowiązek ten jest realizowany, a po zapoznaniu się z bieżącą sytuacją oraz skalą ewentualnego niedopełniania ww. obowiązku przez j.s.t. w województwie, podejmie decyzję o dalszych działaniach.

(dowód: akta kontroli str. 217-222)

Urząd w badanym okresie nie posiadał wykazów parkingów spełniających wymagania rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 13 listopada 2012 r. w sprawie warunków technicznych parkingów, na które są usuwane pojazdy przewożące towary niebezpieczne¹⁹ do awaryjnego odstawiania pojazdów przewożących towary niebezpieczne.

Z informacji, udzielonej Wojewodzie przez PWITD 7 i 25 sierpnia 2017 r. wynika, że w województwie znajduje się 21 parkingów strzeżonych, wyznaczonych do usuwania pojazdów z drogi w trybie art. 130a ustawy o ruchu drogowym, nie ma natomiast parkingów przeznaczonych do usuwania pojazdów przewożących towary niebezpieczne, gdyż żaden z ww. 21 parkingów nie spełnia wymagań określonych w ww. rozporządzeniu.

(dowód: akta kontroli str. 198-203, 213-216)

Z wyjaśnień Wojewody wynika, że od 2010 r. na konwentach starostów poruszany był problem budowy parkingów do awaryjnego odstawiania pojazdów przewożących towary niebezpieczne – przeszkodami w utworzeniu takich parkingów są: brak środków finansowych oraz terenów do zagospodarowania w j.s.t.

(dowód: akta kontroli str. 484-488)

Dyrektor Wydziału Infrastruktury wyjaśniła, że ocena zatwierdzonych organizacji ruchu drogowego dotyczyła sprawdzenia przedłożonych do zatwierdzenia organizacji ruchu w zakresie spełniania zapisów § 7 ust. 2 i 3 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach oraz ustawy o ruchu drogowym. Celem organizacji ruchu drogowego jest zapewnienie bezpieczeństwa ludzi i środowiska. Brak jest możliwości sprawdzenia organizacji ruchu pod kątem zagrożenia wynikającego z braku parkingów, gdyż podczas kontroli sprawdzeniu podlegają tylko te organizacje ruchu, które zostały złożone w danej jednostce do zatwierdzenia.

(dowód: akta kontroli str. 217-222)

Ustalona
nieprawidłowość

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

Działania Wojewody w związku z otrzymanymi od Komendanta KWPS pismami z 26 września 2016 r., 26 stycznia 2017 r., sygnalizującymi problem związany z brakiem na terenie województwa parkingów przystosowanych na potrzeby

¹⁹ Dz. U. poz. 1293.

pojazdów przewożących towary niebezpieczne (powodujący trudności z prawidłową realizacją obowiązku określonego w art. 102 ust 1 pkt 2 ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych), ograniczyły się jedynie do:

- wskazania, że do ww. celów możliwe jest wykorzystanie stanowisk wyznaczonych na Miejscach Obsługi Pasażera, zlokalizowanych na autostradach i drogach ekspresowych, zarządzanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad;
- poinformowania Komendanta KWPS, że prowadzenie ww. parkingów jest zadaniem własnym powiatów i informacje w zakresie lokalizacji takich parkingów można uzyskać w starostwach;
- przekazania tej ostatniej informacji do wiadomości starostom i prezydentom miast na prawach powiatu w województwie.

Tymczasem, zgodnie z:

- art. 51 ustawy o wojewodzie i administracji rządowej w województwie wojewoda jako zwierzchnik rządowej administracji zespolonej w województwie m.in. zapewnia warunki jej skutecznego działania oraz ponosi odpowiedzialność za rezultaty jej działania;
- art. 22 pkt 2 ww. ustawy, do obowiązków wojewody należy m.in. zapewnienie współdziałania wszystkich organów administracji rządowej i samorządowej działających w województwie oraz kierowanie ich działalnością w zakresie zapobiegania zagrożeniu życia, zdrowia lub mienia oraz zagrożeniom środowiska.

W efekcie braku odpowiednich działań Komendant KWPS w piśmie z 29 czerwca 2017 r. do Wojewody, powołując się na ten ostatni przepis, wystąpił do Wojewody o interwencję i pomoc w sprawie „niecierpiącej zwłoki dla nas jako organów odpowiadających za bezpieczeństwo obywateli województwa pomorskiego w związku z występowaniem zdarzeń związanych z transportem drogowym towarów niebezpiecznych, a dotyczących utworzenia na terenie woj. pomorskiego parkingów dla pojazdów przewożących towary niebezpieczne”.

Dalsze działania Wojewody w ww. zakresie, polegające na uzyskaniu informacji od wszystkich j.s.t. dotyczących realizacji tego obowiązku, a po zapoznaniu się ze skalą ewentualnego jego niedopełnienia, podjęcia decyzji o dalszych działaniach, pomimo upływu ponad 10 miesięcy od otrzymania ww. informacji są – według wyjaśnień Dyrektor Wydziału Infrastruktury – dopiero planowane.

(dowód: akta kontroli str. 217-222, 319-354, 495-506)

Uwaga dotycząca
badanej działalności

W badanym okresie Wojewoda dokonywał ocen organizacji ruchu pod kątem spełnienia przesłanki określonej w § 3 ust. 2 pkt 1 lit. b rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach, na podstawie kontroli (pięć z 13 kontroli przeprowadzono w j.s.t., na terenie których znajdowały się ZDR lub ZZR) nie obejmujących swoim zakresem zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego w związku z przewozem materiałów niebezpiecznych.

(dowód: akta kontroli str. 217-222, 446-449)

Z wyjaśnień Dyrektor Wydziału Infrastruktury wynika, że w kontrolowanych jednostkach nie występowały zatwierdzone organizacje ruchu, dotyczące przewozów towarów niebezpiecznych (nie ma przepisów nakazujących wykonywanie takich organizacji ruchu), a nadzór nad przewozem takich towarów sprawuje minister właściwy do spraw transportu.

(dowód: akta kontroli str. 217-222)

NIK zauważa, że zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach organ sprawujący nadzór nad zarządzaniem ruchem dokonuje

oceny organizacji ruchu w zakresie zgodności z obowiązującymi przepisami oraz w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Organizację ruchu definiuje § 1 ust. 2 pkt 1 ww. rozporządzenia, wymieniając enumeratywnie jej elementy. Faktycznie przepisy § 3 ust. 2 pkt 1 lit. a tego rozporządzenia dają uprawnienie nadzorującemu (w tym wojewodzie) do oceny tej organizacji pod kątem zgodności z obowiązującymi przepisami, jednak przepisy § 3 ust. 2 pkt 1 lit. b przyznają nadzorującemu również uprawnienie do oceny organizacji ruchu pod kątem bezpieczeństwa ruchu drogowego, a z bezpieczeństwem tego ruchu wiąże się przewóz towarów niebezpiecznych. Obejmowanie oceną bezpieczeństwa ruchu drogowego w związku z przewozem drogowym towarów niebezpiecznych jest tym bardziej zasadne, gdy na terenie jednostki objętej oceną znajdują się ZZR lub ZDR – ewentualne wnioski wynikające z takiej oceny mogłyby stanowić istotny element służący ograniczeniu ryzyka wystąpienia zagrożeń w tym zakresie.

Ponadto, z wyjaśnień Dyrektor Wydziału Infrastruktury wynika, że w badanym okresie Wojewoda nie występował o udostępnienie wykazu zakładów produkcyjnych wykorzystujących towary niebezpieczne, gdyż nie sprawuje on nadzoru nad bezpieczeństwem ich przewozu, a chcąc kontrolować organizację ruchu w pobliżu zakładów produkcyjnych lub wykorzystujących w produkcji towary niebezpieczne, należałoby oprócz wprowadzenia odpowiednich przepisów w tym zakresie, zwiększyć zatrudnienie osób z odpowiednim przygotowaniem zawodowym w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

NIK zauważa, że aby rzetelnie oceniać organizację ruchu w województwie (przede wszystkim w zakresie bezpieczeństwa ruchu), należy posiadać wiedzę o lokalizacji nadawców i odbiorców przesyłek oraz trasach przewozu towarów niebezpiecznych. Ponadto wojewoda, jako organ sprawujący nadzór nad zarządzaniem ruchem drogowym, ma obowiązek dokonać oceny organizacji ruchu w zakresie jego bezpieczeństwa, a więc również, czy zastosowane rozwiązania komunikacyjne (znaki, sygnalizacja, urządzenia bezpieczeństwa ruchu) ograniczają zagrożenia związane z udziałem w ruchu pojazdów przewożących towary niebezpieczne.

Ocena częściowa

W okresie objętym kontrolą Wojewoda dokonywał ocen organizacji ruchu drogowego w zakresie zgodności z obowiązującymi przepisami oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego na podstawie przeprowadzanych kontroli. Oceny te nie obejmowały swoim zakresem zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego w związku z przewozem materiałów niebezpiecznych, nawet w przypadkach, gdy dotyczyły jednostek, na których terenie funkcjonowały ZDR i ZZR. Niewystarczające – zdaniem NIK – były podejmowane przez Wojewodę działania w związku ze zgłaszanymi przez KWSPSP problemami, związanymi z brakiem na terenie województwa parkingów przystosowanych na potrzeby pojazdów przewożących towary niebezpieczne, powodującymi trudności z prawidłową realizacją obowiązku określonego w art. 102 ust 1 pkt 2 ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych.

4. Działania w ramach Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa przewozu drogowego towarów niebezpiecznych

Opis stanu faktycznego

4.1. Zgodnie z art. 140g ust. 2 ustawy o ruchu drogowym wojewódzka rada bezpieczeństwa ruchu drogowego działa przy marszałku województwa jako wojewódzki zespół koordynacyjny w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zgodnie z art. 140h ust. 1 ww. ustawy rada koordynuje i określa kierunki działań administracji publicznej w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego. Do zadań

radę należy m.in. opracowywanie regionalnych programów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego (art. 140h ust. 2 pkt 1 ww. ustawy). Zgodnie z art. 140i pkt 2 lit. a ww. ustawy wojewoda wchodzi w skład rady jako zastępca przewodniczącego.

Z wyjaśnień Wojewody wynika, że:

- Wojewoda, w związku ze swoją działalnością w PRBRD, nie zasięgał od podległych mu służb, w tym inspekcji i straży informacji związanych z przewozem drogowym towarów niebezpiecznych, jak również zagrożeń z niego wynikających, gdyż nie było takiej konieczności – ww. problem nie był poruszany przez członków Rady, będących przedstawicielami ww. służb, nie poruszano go też w sprawozdaniach i informacjach, dotyczących realizacji zadań określonych w programach bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, przedkładanych Radzie;
- PRBRD nie dokonywała oceny skuteczności wprowadzonych rozwiązań prawnych w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych, gdyż problem nie był poruszany przez żadnego z członków Rady;
- Wojewoda nie prezentował na posiedzeniach PRBRD wyników kontroli przewozów towarów niebezpiecznych, gdyż należało to do zadań WITD, a ta nie informowała Rady o nieprawidłowościach w tym zakresie (Marszałek Województwa Pomorskiego i Wojewoda, przewodnicząc Radzie, podczas posiedzeń zbierają informacje i umożliwiają ich przepływ w gronie przedstawicieli służb i j.s.t., dając im jednocześnie możliwość porozumień i dokonywania wzajemnych ustaleń);
- Wojewoda nie informował PRBRD o trudnościach w realizacji przez KWPSA postanowień art. 102 ust. 1 pkt 2 ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych w związku z brakiem parkingów do awaryjnego odstawiania pojazdów przewożących towary niebezpieczne, gdyż jednym z członków Rady jest Komendant KWPSA i do jego obowiązków – zdaniem Wojewody – należało przedstawienie tej tematyki na posiedzeniu Rady (tym bardziej, że wśród członków PRBRD są przedstawiciele wszystkich powiatów).

(dowód: akta kontroli str. 355-360)

4.2 W okresie objętym kontrolą, odbyło się 10 spotkań PRBRD, na których uczestniczyli wyznaczeni przedstawiciele Wojewody (w żadnym spotkaniu Rady nie uczestniczył osobiście Wojewoda).

(dowód: akta kontroli str. 362-363, 437-442)

Z wyjaśnień Wojewody wynika, że:

- na posiedzeniach PRBRD nie poruszano tematów związanych z ustawodawstwem, dotyczącym przewozu towarów niebezpiecznych (konieczności ustalenia tras ich przewozu), czy też z rzetelnością pracy doradców ds. bezpieczeństwa przewozu drogowego tych towarów;
- problemy te należą do zakresu merytorycznej działalności służb zespolonych, które posiadają organy wyższego rzędu właściwe do nadzorowania ich pracy. Wojewoda, jako urzędnik administracji państwowej w terenie, nie prowadzi swojej polityki tylko realizuje politykę rządu, zatem nie jest jego zadaniem kwestionowanie przyjętych rozwiązań prawnych, jak choćby tych dotyczących zniesienia wymogu zgłaszania Policji i PSP przewozu towarów niebezpiecznych.

(dowód: akta kontroli str. 355-360, 437-442)

W opracowanym w grudniu 2013 r. na zlecenie PRBRD Wojewódzkim Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego do roku 2020 „Gambit Pomorski 2020” nie zidentyfikowano zagrożeń związanych z przewozem towarów niebezpiecznych.

(dowód: akta kontroli str. 364-418)

Ocena częściowa

Przedstawiciele Wojewody uczestniczyli we wszystkich zorganizowanych w kontrolowanym okresie 10 spotkaniach PRBRD. W związku z wypełnianiem przez Wojewodę zadań zastępcy przewodniczącego Rady w Urzędzie nie podejmowano działań dotyczących zapewnienia bezpieczeństwa przewozu drogowego towarów niebezpiecznych, gdyż członkowie Rady (w tym przedstawiciele WITD i KWPS posiadający informacje o problemach związanych z drogowym transportem towarów niebezpiecznych) nie sygnalizowali na jej posiedzeniach problemów w tym 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 o NIK, wnosi o:

1. Podjęcie działań w celu sporządzania rzetelnych raportów z przekazywanych do WCZK informacji, w tym związanych z przewozem towarów niebezpiecznych.
2. Podjęcie, we współpracy z organami powiatów, działań w celu zapewnienia podległym służbom możliwości prawidłowej realizacji obowiązku określonego w art. 102 ust 1 pkt 2 ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ust 1 i 2 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 Gdańsku.

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 21 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.

Gdańsk, dnia 24 października 2017 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Gdańsku

Dyrektor

Kontrolerzy

Jacek Żmurko
specjalista kontroli państwowej


.....
podpis

Kazimierz Dorszyński
doradca prawny


.....
Podpis

WICEDYREKTOR DELEGATURY
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI
w Gdańsku


.....
Teresa Sawicka
podpis