



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Rzeszowie

LRZ.410.014.10.2016

P/16/037

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Rzeszowie

Trzebowniko 22, 36-001 Trzebowniko

T +48 17 780 23 00, F +48 17 780 23 06

lrz@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/16/037 – Organizacja i przygotowanie do działań ratowniczych na autostradach i drogach ekspresowych
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Rzeszowie
Kontroler	Kontrolę przeprowadził, na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy o Najwyższej Izbie Kontroli ¹ , Władysław Tabasz – doradca prawny, upoważnienie do kontroli nr LRZ/77/2016 z dnia 25 sierpnia 2016 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2)
Jednostka kontrolowana	Komenda Wojewódzka Państwowej Straży Pożarnej w Krakowie, ul. Zarzecze 106, kod pocztowy 30-134, nr statystyczny 350132584, zwana w dalszej części niniejszego wystąpienia „KW PSP” lub „Komendą”. (dowód: akta kontroli str. 3-4)
Kierownik jednostki kontrolowanej	Komendantem Wojewódzkim Państwowej Straży Pożarnej w Krakowie jest, od dnia 22 stycznia 2016 r., bryg. Stanisław Nowak. Poprzednio Komendantem Wojewódzkim Państwowej Straży Pożarnej w Krakowie był, w okresie od dnia 13 maja 2008 r. do dnia 21 stycznia 2016 r., nadbryg. Andrzej Mróz. (dowód: akta kontroli str. 4-5)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości ocenia² działania Komendanta Wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej w Krakowie na rzecz organizacji prowadzenia działań ratowniczych na autostradach i drogach ekspresowych

Uzasadnienie oceny ogólnej

Zgodnie z art. 12 ust. 5 pkt 3 ustawy o Państwowej Straży Pożarnej³, Komendant Wojewódzki PSP w Krakowie zorganizował siły i środki w ramach krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego, w tym odwody operacyjne, na obszarze województwa małopolskiego z uwzględnieniem odcinka autostrady A4 i drogi ekspresowej S7. W KW PSP określono procedury dotyczące zasad i organizacji prowadzenia działań ratowniczych, w tym na autostradzie i drodze ekspresowej. Do dyspozycji Komendanta pozostawało 410 jednostek włączonych do kserg w tym, w tym: 33 jednostki ratowniczo-gaśnicze PSP podległe komendom miejskim/powiatowym PSP na obszarze województwa oraz 376 jednostek Ochotniczych Straży Pożarnych i 1 Lotniskowej Służby Ratowniczo – Gaśniczej MPL Kraków-Balice, włączonych do kserg. W ocenie Najwyższej Izby Kontroli przyjęte procedury są spójne i pozwalają na sprawne prowadzenie działań ratowniczych.

Zorganizowane odwody operacyjne na obszarze województwa obejmują specjalistyczne siły i środki niezbędne do prowadzenia działań ratowniczych na autostradach i drogach ekspresowych. Bezpośrednio do tego typu działań przewidziano Specjalistyczną Grupę Ratownictwa Technicznego „Kraków” oraz Specjalistyczną Grupę Ratownictwa Technicznego „Tarnów”.

Komendant Wojewódzki PSP dysponował opracowaną analizą zabezpieczenia operacyjnego

¹ Ustawa z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz. U. z 2015 r. poz. 1096 ze zm.).

² Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna. W przypadku jeżeli sformułowanie oceny ogólnej według ww. skali, nie dawałoby prawdziwego obrazu funkcjonowania kontrolowanej jednostki w zakresie objętym kontrolą, stosuje się ocenę opisową.

³ Ustawa z dnia 24 sierpnia 1991 r. o Państwowej Straży Pożarnej (Dz.U. 2016.603 j.t. ze zm.).

województwa, z uwzględnieniem wymogów § 8 ust. 4 i 5 oraz § 10 Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie szczegółowych zasad organizacji krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego (*o ksrg*)⁴, w tym zagadnień ratownictwa technicznego na drogach z określeniem czasów przybycia grup specjalistycznych do miejsca zdarzenia na autostradzie i drodze ekspresowej. Analiza zagrożeń oraz analiza zabezpieczenia operacyjnego zawierają wnioski służące poprawie funkcjonowania ksrg na obszarze województwa i współdziałania z innymi służbami.

Komendant Wojewódzki PSP dysponował aktualnym Wojewódzkim Planem Ratowniczym, w myśl przepisów §7 ust. 1 cytowanego rozporządzenia *o ksrg*, a plan ten został zatwierdzony przez Wojewodę Małopolskiego, po zasięgnięciu opinii Komendanta Głównego PSP. Ustalono zostały zasady powiadamiania i współdziałania podmiotów na obszarze województwa podczas działań ratowniczych. W analizie gotowości operacyjnej dla województwa małopolskiego ujęto zagadnienia działań ratowniczych na autostradzie i drodze ekspresowej, w myśl przepisów § 42 ust. 1 rozporządzenia *o ksrg*.

Kontrola wykazała, że Stanowisko Kierowania Komendanta Wojewódzkiego PSP w Krakowie, na bieżąco dysponowało planami działań ratowniczych przygotowanymi dla poszczególnych odcinków autostrady A-4 i drogi ekspresowej S-7.

Ustalono zasady powiadamiania i współdziałania podmiotów na obszarze województwa podczas działań ratowniczych, a informacje szczegółowe w tej kwestii przekazano na poziom komend powiatowych i miejskich PSP prowadzących działania na autostradzie i drodze ekspresowej. Zapewniono dla kierujących działaniami ratowniczymi (KDR) możliwość nawiązania bezpośredniej łączności radiowej na miejscu działań ratowniczych z innymi podmiotami biorącymi udział w działaniach.

Komendant Wojewódzki PSP dysponował aktualną wiedzą na temat wyposażenia podmiotów wchodzących w skład ksrg i rozmieszczenia sprzętu oraz przeszkolenia ratowników uwidocznionych w systemie. Kontrola wykazała braki w wyposażeniu na skutek zmiany norm lub dekapitalizacji sprzętu, w tym jednostek PSP (4 samochody ratownictwa chemicznego) oraz OSP (1 samochód gaśniczy wycofano z podziału bojowego) ale jednocześnie potwierdzono fakt monitorowania tego zjawiska przez służby Komendanta oraz podejmowanie starania o pozyskanie sprzętu.

Poziom przeszkolenia ratowników zarówno w PSP, jak i w OSP był utrzymywany na dobrym poziomie, niejednokrotnie przekraczającym założone w systemie potrzeby. Jednakże wystąpiły nieprawidłowości w przypadku szkolenia doskonalącego dla strażaków ksrg z zakresu współdziałania z SP ZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe, w którym osiągnięto niewystarczające wyniki, tj. na poziomie 50,7% potrzeb w jednostkach PSP (jednocześnie wskaźnik 340% przeszkolonych instruktorów PSP z zakresu współdziałania z LPR) i 70.5% potrzeb w jednostkach OSP. W przypadku kursu w zakresie kwalifikowanej pierwszej pomocy w jednostkach OSP z ksrg osiągnięto poziom 93,4% przeszkolonych ratowników. Komendant potwierdził podejmowane działania celem poprawy sytuacji w tym obszarze, jednakże nie wszystkie rozwiązania pozostają w gestii Komendanta Wojewódzkiego PSP.

Stosunkowo wysoka jest liczba zdarzeń na autostradzie i drodze ekspresowej w obszarze województwa małopolskiego (538 zdarzeń w okresie 1.01.2015 r.- 30.06.2016 r.), na co ma wpływ fakt, że odcinek autostrady A4 na obszarze miasta Krakowa jest de facto obwodnicą miasta, która wykazuje graniczną przepustowość. Wszystkie przypadki przekroczenia czasu dojazdu ratowników z PSP do zdarzenia, tj. ponad 8 i 15 minut (łącznie 50 przypadków z badanego okresu) były analizowane, a przyczyny zdefiniowane jako wynikające z błędnych wskazań osób powiadamiających o zdarzeniu lub korków i zatorów na „przeciążonej” autostradzie. Działania ratownicze prowadzone przez jednostki ksrg, w tym jednostki OSP

⁴ Dz.U. z 2011 nr 46, poz. 239.

dokumentowane były na odpowiednich formularzach w systemie informatycznym, tj. w w *Karcie zdarzenia*, *Karcie manipulacyjnej* oraz *Informacji ze zdarzenia*.

Pozytywna ocena działalności Komendanta Wojewódzkiego i jemu podległych służb wynika z realizacji obowiązku bieżącego formułowaniu wniosków z czynności podejmowanych w czasie ćwiczeń, inspekcji i kontaktów roboczych z innymi podmiotami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo na autostradzie i drodze ekspresowej. Wnioski były upowszechniane w jednostkach terenowych PSP, a także w instytucjach współpracujących ze strażą. We wnioskach podejmowane były m.in. takie zagadnienia jak: zabezpieczenie miejsca zdarzenia, prace nad realizacją planów ratowniczych, wzajemne uzgodnienia dotyczące usuwania uszkodzeń w infrastrukturze drogowej i zanieczyszczeń znajdujących się na drodze, przekazywanie miejsca zdarzenia zarządcy drogi, przeprowadzenie kampanii społecznej na rzecz bezpieczeństwa na autostradach, pozyskiwanie prawidłowych informacji o miejscu zdarzenia, bezpieczny postój zastępów ksrg działających na autostradzie, poprawa zabezpieczenia operacyjnego m.in. przez włączanie kolejnych jednostek OSP do ksrg itp.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Organizacja i prowadzenie działań ratowniczych na autostradach i drogach ekspresowych przez jednostki ksrg

1.1. Stan organizacyjny ksrg na terenie województwa

- **Stan organizacyjny i liczebny ksrg na terenie województwa**

*Opis stanu
faktycznego*

Obszar województwa małopolskiego zabezpieczają jednostki z krajowego systemu ratowniczo – gaśniczego (ksrg) w liczbie 410, w tym: 33 Jednostki Ratowniczo-Gaśnicze PSP podległe komendom miejskim/powiatowym PSP na obszarze województwa oraz 376 jednostek Ochotniczych Straży Pożarnych włączonych do ksrg i 1 Lotniskowa Służba Ratowniczo – Gaśnicza MPL Kraków-Balice również włączona do ksrg. W celu właściwego zabezpieczenia operacyjnego obszarów, gdzie czas dotarcia ratowników z krajowego systemu ratowniczo – gaśniczego (ksrg) na tereny zurbanizowane przekraczał 15 minut, istniejąca na terenie woj. małopolskiego sieć jednostek ksrg ulegała sukcesywnej rozbudowie poprzez włączanie do systemu kolejnych jednostek ochrony przeciwpożarowej. W 2015 roku realizowano proces rozszerzania sieci jednostek krajowego systemu ratowniczo – gaśniczego w woj. małopolskim włączając do systemu, na wniosek Małopolskiego Komendanta Wojewódzkiego PSP, 16 jednostek Ochotniczych Straży Pożarnych oraz Lotniskową Służbę Ratowniczo – Gaśniczą Międzynarodowego Portu Lotniczego im Jana Pawła II Kraków-Balice. Spośród wymienionych jednostek 3 z nich zostały włączone m.in. w celu poprawy zabezpieczenia operacyjnego na odcinku autostrady A-4, tj.: OSP Chrzanów (pow. chrzanowski), OSP Bogucice (pow. bocheński) i LSRG MPL Kraków-Balice (powiat krakowski). W lutym 2016 roku Małopolski Komendant Wojewódzki PSP przekazał do akceptacji Komendantowi Głównemu PSP propozycje planu rozszerzenia sieci ksrg w woj. małopolskim w roku 2016, obejmującego włączenie do systemu 18 jednostek OSP. Plan został zaakceptowany, a jednostki zostały wpisane w KG PSP do zbiorczego planu włączania jednostek OSP do systemu w roku 2016. W maju 2016 roku na wniosek Małopolskiego Komendanta Wojewódzkiego do ksrg zostały włączone 4 jednostki OSP z planowanych do włączenia. Rozpatrywanie wniosków o włączenie do systemu kolejnych jednostek z planu przewidziano w IV kwartale 2016 roku.

(dowód: akta kontroli str. 6-17)

- **Odwody operacyjne**

Odwody operacyjne na terenie województwa małopolskiego zostały zorganizowane na podstawie:

- Rozkazu Nr 9 Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej z dnia 7 kwietnia 2016r. w sprawie organizacji centralnego odwodu operacyjnego krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego,
- Rozkazu Nr 34/2016 Małopolskiego Komendanta Wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej z dnia 26 kwietnia 2016 r. w sprawie zorganizowania Małopolskiej Brygady Odwodowej,
- Rozkazu Nr 35/2016 Małopolskiego Komendanta Wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej z dnia 26 kwietnia 2016 r. w sprawie zorganizowania Batalionu „KRAKÓW” wyznaczonego do centralnego odwodu operacyjnego Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej,
- Rozkazu Nr 36/2016 Małopolskiego Komendanta Wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej z dnia 26 kwietnia 2016 r. w sprawie zorganizowania wojewódzkiego odwodu operacyjnego Małopolskiego Komendanta Wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej.

W trakcie przeprowadzania kontroli, w strukturach Małopolskiej Brygady Odwodowej funkcjonowały niżej wymienione pododdziały Centralnego Odwodu Operacyjnego oraz Wojewódzkiego Odwodu Operacyjnego:

A. Batalion „Kraków” Centralnego Odwodu Operacyjnego:

- 1) Sztab batalionu,
- 2) Kompania gaśnicza „SMOK-I”,
- 3) Kompania gaśnicza „SMOK-II”,
- 4) Kompania specjalna powodziowo-ewakuacyjna „KRAKUS I”,
- 5) Kompania specjalna powodziowo-pompowa „KRAKUS II”,
- 6) Moduł gaszenia pożarów lasów z ziemi z użyciem pojazdów,
- 7) Moduł do wykrywania skażeń chemicznych, biologicznych, radiologicznych i jądrowych oraz pobierania próbek,
- 8) 15 specjalistycznych grup ratowniczych
- 9) Pluton Logistyczny „Ośrodek”.

B. Wojewódzki Odwód Operacyjny:

- 1) Sztab - formowany na podstawie Decyzji Nr 10/2016 Małopolskiego Komendanta Wojewódzkiego PSP w Krakowie z dnia 19 stycznia 2016r. w sprawie powołania i zasad funkcjonowania Grupy Operacyjnej oraz Sztabu Małopolskiego Komendanta Wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej.
- 2) 7 kompanii gaśniczych,
- 3) Kompania Specjalna – Pompowa „Krak”,
- 4) 8 plutonów ratowniczo - gaśniczych w wariantach: ratowniczo-gaśniczym, pompowym oraz gaśniczym przemysłowym,
- 5) 4 plutony pompowe.

(dowód: akta kontroli str. 18-57)

• Specjalistyczne grupy ratownicze

W ramach odwodów operacyjnych funkcjonują specjalistyczne grupy ratownicze:

- 1) 5 specjalistycznych grup ratownictwa chemiczno–ekologicznego,
- 2) 3 specjalistyczne grupy ratownictwa wysokościowego,
- 3) 2 specjalistyczne grupy ratownictwa technicznego,
- 4) 2 specjalistyczne grupy poszukiwawczo–ratownicze,
- 5) 3 specjalistyczne grupy ratownictwa wodno-nurkowego.

(dowód: akta kontroli str. 18-57)

Ustalono
nieprawidłowości

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

Ocena częściowa

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

1.2. Organizacja i realizacja działań ratowniczych na autostradach i drogach ekspresowych

Opis stanu
faktycznego

• Analiza zabezpieczenia operacyjnego i zagrożeń województwa oraz wnioski z tych analiz

W KW PSP w Krakowie została opracowana analiza zabezpieczenia operacyjnego województwa. W marcu 2016 roku dokonano aktualizacji analizy. Analiza zabezpieczenia operacyjnego w zakresie realizacji podstawowych czynności ratowniczych przeprowadzana była przez komendantów powiatowych/miejskich PSP - zgodnie z § 9 rozporządzenia o ksrg. W analizie zabezpieczenia operacyjnego województwa uwzględniono wyniki przeprowadzonych przez komendantów powiatowych/miejskich PSP analiz obejmujących powierzchnie chronioną oraz ludność chronioną z uwzględnieniem zdolności do podjęcia działań ratowniczych w zakresie podstawowym przez podmioty z ksrg w czasie do 8 minut i 15 minut.

Analiza zabezpieczenia operacyjnego województwa obejmuje w głównej mierze rozmieszczenie sił i środków podmiotów ratowniczych, organizację odwozu operacyjnego na obszarze województwa oraz realizację specjalistycznych czynności ratowniczych uwzględniając całodobową gotowość operacyjną pododdziałów oraz grup specjalistycznych do: - zwalczania pożarów dużych i bardzo dużych, - usuwania skutków klęsk żywiołowych i innych miejscowych zagrożeń o dużych lub katastrofalnych rozmiarach, - likwidowania skutków zdarzeń przekraczających możliwości operacyjne powiatu, - usuwania skutków innych miejscowych zagrożeń wymagających specjalistycznych umiejętności lub wyposażenia.

W analizie zabezpieczenia operacyjnego województwa, dla każdej dziedziny ratownictwa określono najbardziej prawdopodobny czas przybycia grupy specjalistycznej, na podstawie którego wyznaczono dla każdej grupy specjalistycznej obszary chronione. Informacje o obszarach chronionych specjalistycznych grup zostały zamieszczone w wojewódzkim planie ratowniczym. Najbardziej prawdopodobny czas przybycia grupy specjalistycznej został ustalony wg standardów określonych w zasadach do organizacji poszczególnych dziedzin ratownictwa z uwzględnieniem poziomu zagrożenia powiatów z danej dziedziny ratownictwa określonego w 3 stopniowej skali w wyniku przeprowadzonej analizy zagrożeń.

Zakres podstawowy ratownictwa technicznego był przedmiotem analizy zabezpieczenia operacyjnego powiatów. W zakresie specjalistycznym w analizie zabezpieczenia operacyjnego województwa uwzględniono gotowość do podjęcia działań ratowniczych na obszarze województwa przez Specjalistyczne Grupy Ratownictwa Technicznego. Na obszarze województwa małopolskiego funkcjonują 2 Specjalistyczne Grupy Ratownictwa Technicznego tj.: SGRT „Kraków-2” oraz SGRT „Tarnów”. W wyniku przeprowadzonej analizy zabezpieczenia operacyjnego województwa stwierdzono, iż powyższe specjalistyczne grupy posiadają zdolność do podjęcia działań ratowniczych na obszarach województwa, gdzie zlokalizowane są: droga ekspresowa oraz autostrada A-4 w czasie nie przekraczającym standardów określonych w „Zasadach do organizacji ratownictwa technicznego w KSRG”, tj.

dla grupy specjalistycznej SGRT z poziomem gotowości A – czas alarmowania jest nie dłuższy niż 45 minut (dot. SGRT Kraków i Tarnów) i dla grupy specjalistycznej SGRT z poziomem gotowości B – czas alarmowania jest nie dłuższy niż 60 minut (dot. SGRT Kraków). Analiza, w wersji z marca 2016 r., zawiera zestawienia danych o kwalifikacjach ratowników ze wspomnianych wyżej dwóch Grup Ratownictwa Technicznego (nie odnotowano braków w wyszkoleniu) oraz stan wyposażenia sprzętowego (nie odnotowano braków w planowanych stanach), a także wykaz OSP włączonych do ksrgr.

Naczelnik Wydziału Operacyjnego KW PSP wyjaśnił, że z opracowanej analizy zabezpieczenia operacyjnego województwa zostały sporządzone wnioski (wnioski nie obejmowały danych dotyczących dróg ekspresowych oraz autostrady). Bieżący stan ochrony przeciwpożarowej wraz z wnioskami przedstawiany jest Wojewodzie Małopolskiemu na posiedzeniach Wojewódzkiego Zespołu Zarządzania Kryzysowego oraz zamieszczany w Biuletynie Informacyjnym KW PSP w Krakowie i omawiany podczas sprawozdawczych narad rocznych kadry kierowniczej woj. małopolskiego z udziałem Wojewody Małopolskiego. Z uwagi na brak istotnych problemów dotyczących organizacji działań ratowniczych na autostradach i drogach ekspresowych nie formułowano wniosków w tym zakresie.

KW PSP dysponowała w czasie kontroli dokumentami, według których - zgodnie z informacjami i oczekiwaniami przekazanymi przez KG PSP, na podstawie przyjętego przez Radę Ministrów „Programu Ratownictwa i Ochrony Ludności na lata 2014-2020” - przyjmuje się kryterium satysfakcji dojazdu SiŚ KSRG do 15 minut do miejsca zdarzenia dla: 80% populacji zamieszkującej teren województwa jak również objęcie 80% terenu województwa w takim samym zasięgu czasowym.

W treści analizy zabezpieczenia operacyjnego województwa małopolskiego znajdowała się tabela podsumowująca wyniki analiz przestrzennych GIS. W jej wyniku ustalono, że: w ujęciu średnim 86,2 % ochranianej ludności znajduje się stale w obszarze chronionym zasięgiem przybycia pierwszych sił ratowniczych do 15 minut (kryterium spełnione), natomiast 31,8 % ochranianej ludności znajduje się stale w obszarze chronionym zasięgiem przybycia pierwszych sił ratowniczych do 8 minut. Stwierdzono również, że w ujęciu średnim 69,3% powierzchni chronionej obszaru województwa, w tym tereny niezamieszkałe jak: góry, tereny leśne, jeziora znajdują się stale w obszarze chronionym zasięgiem przybycia pierwszych sił ratowniczych do 15 minut (kryterium nie spełnione, ale analiza obejmuje również obszar ww. terenów niezamieszkałych), a 7,6 % powierzchni chronionej obszaru województwa, w tym tereny niezamieszkałe jak: góry, tereny leśne, jeziora znajdują się stale w obszarze chronionym zasięgiem przybycia pierwszych sił ratowniczych do 8 minut.

Strefa autostrady A4 i drogi ekspresowej S7 objęta jest procedurą dojazdu w czasie 8 i 15 minut.

Komendant Wojewódzki PSP wyjaśnił, że w ujęciu średnim dla województwa wyniki analizy są satysfakcjonujące. Niemniej jednak w ujęciu jednostkowym dla niektórych gmin kryteria te są niezadawalające. Przykładem są dwie gminy w pow. nowotarskim oraz pow. miechowskim. Pomimo bardzo dużego zaangażowania, starań i zabiegów Komendantów Powiatowych PSP - nadal nie udało się doprowadzić do włączenia do ksrgr chociażby jednej jednostki OSP z terenu tych gmin. Głównym powodem tego stanu rzeczy są niespełnione warunki włączenia OSP do ksrgr zarówno ze względu na brak wymaganego sprzętu jak i zbyt małą ilość członków – strażaków OSP zdolnych do udziału w działaniach ratowniczo – gaśniczych. Tym samym założenie podjęcia interwencji w czasie do 15 min. przez podmiot ksrgr na terenie tych gmin jest niemożliwe. Działania PSP nie ustają w tym zakresie i stale trwają czynności mające na celu likwidację tzw. „białych plam” na przedmiotowej mapie m.in. przez włączanie kolejnych nowych jednostek OSP do ksrgr oraz poprzez rozmowy z przedstawicielami lokalnych władz samorządowych oraz zarządami jednostek OSP funkcjonujących na terenie tych gmin.

(dowód: akta kontroli str. 58-93, 184-186, 387, 394-405, 412-417)

- **Analiza gotowości operacyjnej**

Analizę gotowości operacyjnej podmiotów ksrg na terenie województwa małopolskiego zawierał dokument aktualny datowany na luty 2016. Ponadto analiza taka prowadzona była na bieżąco, w trakcie trwania kontroli, przez służbę dyżurną Stanowiska Kierowania Komendanta Wojewódzkiego w systemie elektronicznym SWD-ST, zgodnie z przepisami § 43 rozporządzenia o ksrg. Wersja papierowa analizy, a także dostępna w systemie analiza obejmowała wszystkie elementy, o których mowa w § 42 ust. 1 cytowanego wyżej rozporządzenia i prowadzona była w stosunku do całego obszaru województwa, w tym terenów na których zlokalizowane są autostrada A-4 oraz droga ekspresowa S7. Dane dostępne w systemie obrazują aktualny stan takich parametrów jak: czasy dysponowania do działań i obszary chronione; ilość, rodzaj i parametry taktyczne sprzętu i wyposażenia; liczbę ratowników wyszkolonych pozostających w dyspozycji Wojewódzkiego Stanowiska Kierowania (WSKR), w tym do działań długotrwałych i odwodowych; rodzaj sprzętu możliwego do dysponowania w razie długotrwałych działań ratowniczych i katastrof.

(dowód: akta kontroli str. 94 i 377-384)

- **Wojewódzki plan ratowniczy**

Przedłożony do kontroli Wojewódzki Plan Ratowniczy (WPR) został utworzony w marcu 2012 roku na podstawie rozporządzenia o ksrg.

WPR PSP województwa małopolskiego był aktualizowany w latach 2014 i 2015 oraz przekazywany do zatwierdzenia Wojewodzie Małopolskiemu co roku, po zasięgnięciu opinii Komendanta Głównego PSP. W celu zatwierdzenia przez Wojewodę Małopolskiego, plan został przekazany w dniu 22 lipca 2015 r. (pismo WR.130.11.2015), po zasięgnięciu opinii Komendanta Głównego PSP (pismo CKR-II 0754/37-16/14 z dnia 9 lipca 2015 roku). Plan został zwrócony do KW PSP pismem z dnia 24 września 2015 r. z informacją o jego zatwierdzeniu.

W roku 2016 Plan aktualizowano w trybie roboczym (Arkusze aktualizacji - marzec 2016 r.) w zakresie utworzenia Specjalistycznej Grupy Ratownictwa Chemicznego i Ekologicznego „Oświęcim”, na bazie JRG Oświęcim.

W WPR określone zostały zadania dotyczące ratownictwa technicznego na terenie województwa małopolskiego, które wynikają z „Zasad organizacji ratownictwa technicznego w ksrg”. Przewidziano w planie, że do zdarzeń tego typu są utworzone na bazie jednostek ratowniczo-gaśniczych z Krakowa (JRG 2) oraz z Tarnowa (JRG 2) dwie specjalistyczne grupy ratownictwa technicznego, które obejmują swoim działaniem teren całego województwa małopolskiego za wyjątkiem powiatu olkuskiego. Każda z powyższych grup jest dysponowana do działań w przypadku potrzeby rozpoczęcia działań na poziomie specjalistycznym i ma określony teren działania:

– SGRT „Kraków 2”: powiaty miechowski, proszowicki, krakowski, wielicki, bocheński, limanowski, myślenicki, nowotarski, tatrzański, suski, wadowicki, oświęcimski, chrzanowski.

– SGRT „Tarnów 2”: powiaty tarnowski, brzeski, nowosądecki, dąbrowski, gorlicki.

Siły i środki dysponowane do działań w pierwszym rzucie oraz określenie odcinków dróg, na które będą dysponowane są określone w odrębnych dokumentach (Operacyjne Plany zabezpieczenia autostrad i dróg ekspresowych poszczególnych powiatów – dokumenty wewnętrzne PSP). Stanowisko Kierowania Komendanta Wojewódzkiego w Krakowie, na dzień rozpoczęcia kontroli, było wyposażone we wszystkie wymagane plany działań ratowniczych, zarówno dla odcinka autostrady A-4, drogi ekspresowej S-7 oraz wszystkich innych dróg woj. małopolskiego dla których zarządcą jest GDDKiA.

Komendant Wojewódzki wyjaśniając podał, że: wszystkie Stanowiska Kierowania Komendantów Powiatowych i Miejskich są w chwili obecnej wyposażone w kopie właściwych terytorialnie planów działań ratowniczych dla dróg, które biegną przez rejon ochraniający przez daną KP/M PSP woj. małopolskiego. Ponadto wszystkie zastępy JRG, które w swoim rejonie operacyjnym ochraniają autostradę A-4 oraz drogę ekspresową S-7 zostały wyposażone w najistotniejsze fragmenty właściwych planów ratowniczych dla ww. dróg. Wyposażenie to stanowi: precyzyjne mapy operacyjne, na których naniesione są wszystkie istotne informacje dla Kierującego Działaniem Ratowniczym dotyczące infrastruktury drogi, opis infrastruktury technicznej i ratowniczej drogi oraz wytyczne dot. doraźnego zabezpieczenia miejsca zdarzenia przez Siły i Środki (SiŚ) KSRG. Zastępy Specjalistycznych Grup Ratownictwa Technicznego: „Kraków” oraz „Tarnów” zostały również wyposażone w ww. mapy operacyjne autostrady A-4 oraz drogi ekspresowej S-7. Plany opracowane przez właściwe KP/KM PSP zawierały wszystkie niezbędne informacje na temat infrastruktury technicznej i ratowniczej dróg oraz ich kilometrażu. Ponadto plany opracowane przez GDDKiA oraz firmy: Sweco Engineering sp. z o.o., Eko-Poż oprócz ww. informacji posiadają również inne dodatkowe źródło wiedzy na temat autostrady A-4.

(dowód: akta kontroli str. 95-104 i 385-386)

KW PSP dysponowała Wykazem Planów Ratowniczych, które stanowiły wyposażenie Stanowiska Kierowania Komendanta Wojewódzkiego w Krakowie oraz właściwych KP/M PSP i obejmowały całą długość A4 oraz S7 na terenie województwa. Zostały one sporządzone przez GDDKiA Kraków (3 plany dla A4 i 2 plany dla S7) oraz Staleksport Autostrada Małopolska S.A. (1 plan) i były zatwierdzone przez KW PSP.

Ponadto KW PSP dysponowała 7 planami operacyjnymi działań ratowniczych PSP obejmującymi odcinki autostrady A-4 w rejonie: KP PSP Wieliczka, KM Kraków, KP Bochnia, KP Brzesko KM Tarnów oraz 1 planem operacyjnym PSP dotyczącym drogi S7 w rejonie: KM Kraków, KP Myślenice, KP Nowy Targ, KP Zakopane. Operacyjne plany ratownicze dla Autostrady A4 opracowane przez KW PSP Kraków oraz właściwe podległe KP/M PSP różniły się od planów GDDKiA oraz Staleksportu tym, że zostały one rozbudowane o dodatkowe informacje, których ww. plany nie uwzględniały np.: MOPy ze wskazaniem bram do nawracania, danych osób, kluczy, kodów bramy te otwierających, wyznaczonych miejsc dla rozszczelnionych cystern itp.

(dowód: akta kontroli str. 105-183)

- **Zasady powiadamiania i współdziałania podmiotów na obszarze województwa podczas działań ratowniczych**

Zasady powiadamiania i współdziałania podmiotów na obszarze województwa podczas działań ratowniczych na autostradach i drogach ekspresowych zostały właściwie określone w cytowanych wyżej operacyjnych Planach Działania Ratowniczych sporządzonych przez PSP (w części 6 – Część operacyjna planu, w punkcie 6.2. – Powiadamianie służb współdziałających podczas zdarzeń).

Takie zasady ogólnie do działań ratowniczych ujęte były w Wojewódzkim Planie Ratowniczym z lipca 2015 roku, uzgodnione z Małopolskim Urzędem Wojewódzkim w Krakowie, Małopolskim Komendantem Wojewódzkim PSP oraz Wydziałem Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Krakowie.

Plany operacyjne cytowane wyżej określały podmioty niezbędne do prowadzenia działań ratowniczych.

(dowód: akta kontroli str. 105-183)

- **Liczba działań ratowniczych na autostradach i drogach ekspresowych oraz czas przybycia jednostek ksrq na miejsce zdarzenia**

W okresie 1.01.2015 r.- 30.06.2016 r. stwierdzono wystąpienie na obszarze województwa małopolskiego 538 zdarzeń. Analiza wykazała, że w 172 przypadkach SiŚ KSRG dojechały do miejsca zdarzenia w czasie do 8 minut, w 295 przypadkach SiŚ KSRG dojechały na miejsce zdarzenia do 15 minut, a w 71 przypadkach przekroczone zostały czasy dojazdu powyżej 15 minut do miejsca zdarzenia. W badanym zakresie zdarzeń średni czas dojazdu wynosił 10:59 min., ofiar śmiertelnych było 10 a rannych 253, w 435 przypadkach były to miejscowe zagrożenia, a w 53 przypadkach pożary. W 474 przypadkach zastępy z ksrq działały na terenie macierzystego powiatu, a w 64 na terenie powiatu sąsiedniego.

Komendant Wojewódzki wyjaśnił, że zdarzenia te miały miejsce w rejonie powiatów krakowskiego i wielickiego, które charakteryzuje bardzo duże natężenie ruchu na A-4, w związku z tym główną przyczyną przekroczonego czasu dojazdu były tworzące się korki na autostradzie połączone z całkowitymi zatorami na pasach awaryjnych.

50 analizowanych zdarzeń charakteryzuje przekroczenie czasu dojazdu, tj. w przedziale od 16 do 20 minut trwał przejazd do miejsca zdarzenia, a 21 analizowanych zdarzeń charakteryzuje przekroczenie czasu z dojazdem powyżej 20 minut do miejsca zdarzenia.

Komendant Wojewódzki wyjaśnił, że zdarzenia o najdłuższych czasach dojazdu związane są z błędnymi informacjami dotyczącymi lokalizacji miejsca zdarzenia – przychodzącymi do WCPR bezpośrednio od zgłaszającego. Najczęściej SiŚ KSRG musiały nawracać na węzłach, zmieniać kierunek ruchu – co zajmowało bardzo dużo czasu. Zdarzyła się sytuacja, że dysponowano JRG, które następnie zawracano do koszar i przekazywano zdarzenie do sąsiedniego powiatu. We wszystkich ww. zdarzeniach z czasem powyżej 20 minut nie było osób poszkodowanych.

(dowód: akta kontroli str. 104 i 187-203)

- **Wykorzystanie planu działań ratowniczych dla autostrad i dróg ekspresowych**

Wykorzystanie planów działań ratowniczych dla autostrad i dróg ekspresowych omówiono w treści niniejszego wystąpienia pokontrolnego (w części *Wojewódzki plan ratowniczy*) prezentując plany i ich wykorzystywanie przez właściwe pionosy KW PSP, WSKR i Komendy Miejskie/Powiatowe PSP.

- **Trudności i ograniczenia w realizacji zadań związanych z zapewnieniem przygotowania jednostek ksrq do prowadzenia działań na autostradach i drogach ekspresowych**

Oceniając trudności i ograniczenia w realizacji zadań związanych z zapewnieniem przygotowania jednostek ksrq do prowadzenia działań na autostradach i drogach ekspresowych, komendant Wojewódzki podał w złożonym wyjaśnieniu, że: *zbyt małe środki finansowe budżetowe przeznaczane są na utrzymanie, uzupełnienie i odtwarzanie sprzętu ratowniczego i samochodów ratowniczych przeznaczonych do działań ratowniczych na drogach; funkcjonuje niewystarczający system motywujący udział jednostek ochotniczych straży pożarnych w działaniach ratowniczych, często o charakterze specjalistycznym i wysokim ryzyku bezpieczeństwa na drogach ekspresowych i autostradach w stosunku do wymagań w zakresie konieczności posiadania specjalistycznego wyszkolenia druhów strażaków i wyposażenia technicznego jednostek OSP; istniejący system prawny regulujący relacje pomiędzy podmiotami ratowniczymi a zarządcami dróg i określający ich kompetencje i zadania podczas likwidacji zagrożeń powstałych na drogach daje możliwość różnorodnej interpretacji. Taki stan skutkuje różnymi standardami organizacji działań ratowniczych na poszczególnych odcinkach dróg.*

Ustalono
nieprawidłowości

(dowód: akta kontroli str. 204-205)

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

Ocena częściowa

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

1.3. Odbiory i czynności kontrolno-rozpoznawcze na autostradach i drogach ekspresowych.

• Przedsięwzięcia w zakresie odbioru odcinków autostrad i dróg ekspresowych

Opis stanu
faktycznego

W kwestii ewentualnych przedsięwzięć w zakresie odbioru odcinków autostrad i dróg ekspresowych, Komendant Wojewódzki PSP wyjaśnił, że z uwagi na to, iż w okresie od 1.01.2015 r. – 30.06.2016 r. na terenie woj. małopolskiego nie wpłynął żaden wniosek w sprawie przeprowadzenia czynności „odbiorowych” dla autostrad i dróg ekspresowych nie zajmowano stanowisk w trybie art. 56 ustawy Prawo budowlane

(dowód: akta kontroli str.104 i 426)

• Czynności kontrolno – rozpoznawcze na autostradach i drogach ekspresowych

Komendant Wojewódzki PSP wyjaśnił także, że w okresie od 1.01.2015 r. – 30.06.2016 r. na terenie województwa małopolskiego nie prowadzono czynności kontrolno-rozpoznawczych na autostradach i drogach ekspresowych.

Po zakończeniu postępowania związanego z przekazaniem przedmiotowych obiektów, tj. zajęcia stanowiska przez PSP w latach 2013-2014 w okresie od 1.01.2015 r. – 30.06.2016 r. nie prowadzono czynności kontrolno-rozpoznawczych. Z uwagi na nieodległy czas prowadzenia postępowania związanego z przekazaniem obiektu do użytkowania podczas którego obiekt kontrolowano, w rocznych Planach Kontroli sporządzanych przez komendantów powiatowy (miejski) Państwowej Straży Pożarnej nie ujmowano ich do kontroli.

(dowód: akta kontroli str. 104 i 426)

Ustalono
nieprawidłowości

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

Ocena częściowa

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

2. Wymiana informacji i koordynacja działań pomiędzy PSP a służbami prowadzącymi działania ratownicze

2.1. Współpraca PSP z jednostkami organizacyjnymi innych służb i podmiotami ratowniczymi oraz osobami fizycznymi i prawnymi w zakresie ratownictwa na drogach

Opis stanu
faktycznego

W okresie od 1.01.2015 r. do 30.06.2016 r. miały miejsce następujące przykłady współpracy KW PSP i jednostek podległych z innymi podmiotami i osobami fizycznymi zaangażowanymi w ratownictwo:

1. KM PSP Kraków podjęła współpracę z GDDKiA o/Kraków podczas ćwiczeń na autostradzie A4, które odbyły się w I kwartale 2015 r.

2. W dniu 2.12.2015 r. – przeprowadzono wewnętrzne szkolenie funkcjonariuszy operacyjnych KW PSP oraz KM/P PSP, w których rejonach operacyjnych znajduje się autostrada A4 oraz droga S7 dot. form i sposobów bezpiecznego dojazdu i zabezpieczenia miejsca zdarzenia na ww. drogach. Wypracowanie wspólnych wniosków, rekomendacji, dobrych praktyk i poleceń. Po spotkaniu sporządzono pismo które rozesłano do właściwych KP/M PSP uczestniczących w szkoleniu. W piśmie nr WR.0754.172.2015MK z dnia 24.12.2015 r. zamieszczono następujące wnioski i zalecenia:

1) Rozpoczynając i kończąc działania ratownicze zaleca się, aby w celu podniesienia bezpieczeństwa ratowników w zależności od sytuacji zastosować następujące działania:

- podczas dojazdu do miejsca wypadku - na kilkaset metrów przed miejscem zdarzenia - jeśli ruch nadal się odbywa - rozwinąć szlak pojazdów ratowniczych na dwóch pasach ruchu, rozpocząć zwalnianie prędkości pojazdami ratowniczymi, aby finalnie całkowicie spowolnić i czasowo wyhamować ruch przed miejscem zdarzenia,
- rozpoczynając działania ratownicze na czas zabezpieczenia miejsca zdarzenia w szczególności podczas wyznaczania bezpośredniej strefy działań ratowniczych czasowo całkowicie wstrzymać ruch na drodze,
- kończąc działania na miejscu zdarzenia rozważyć ponowne całkowite wstrzymanie ruchu siłami Policji, wówczas dopiero rozpocząć zwijanie sprzętu ratowniczego zastosowanego podczas działań,
- dopiero po odjeździe z miejsca akcji jednostek ochrony przeciwpożarowej Policja powinna ponownie uruchomić ruch na autostradzie.

2) W celu poprawy bezpieczeństwa ratowników podczas prowadzenia działań ratowniczych zaleca się maksymalne ograniczenie prędkości ruchu pojazdów na autostradzie/drodze - ekspresowej np. poprzez dopuszczenie do ruchu tylko jednego pasa jezdni.

3) Na czas procedury lądowania i startu śmigłowca LPR na autostradzie zaleca się całkowite wstrzymanie ruchu na obu kierunkach autostrady/drogi ekspresowej.

4) W celu poprawy widoczności ratowników podczas działań na autostradzie stosować kamizelki odblaskowe w kolorze pomarańczowym z odblaskami.

5) Podczas demontażu barier przejazdów awaryjnych zachować szczególne środki ostrożności. Przed rozpięciem bariery zaleca się zatrzymanie pojazdu po stronie przejazdu awaryjnego oraz wysiadanie ratowników z pojazdu po lewej jego stronie. W szczególnych przypadkach, jeżeli przez przejazd awaryjny ma przejechać co najmniej dwa pojazdy pożarnicze zaleca się na czas rozpinania barier całkowite wstrzymanie ruchu na pasach jezdni na której muszą zatrzymać się pojazdy przed rozpięciem barier.

6) Poleca się, aby Kierujący Działaniami Ratowniczymi w sposób maksymalny wykorzystywał do oznaczenia miejsca zdarzenia (wypadku) przybyłe na miejsce służby, w szczególności Policję oraz Służby Utrzymania Autostrady. Z uwagi na fakt, iż odpowiedzialność za bezpieczeństwo prowadzenia działań ratowniczych spoczywa na Kierującym Działaniami Ratowniczymi to on powinien określać sposób zabezpieczenia miejsca zdarzenia, w tym wskazać miejsca usytuowania pojazdów i sprzętu innych przybyłych na miejsce zdarzenia służb.

7) KDR powiadamia SKKM o czasie przybycia na miejsce zarządcy drogi i egzekwuje właściwe formy zabezpieczenia działań na drodze.

8) W każdym przypadku KDR ma obowiązek zabezpieczyć dostępnymi środkami miejsce zdarzenia, w skrajnych wypadkach wstrzymać ruch i powiadomić zarządcę drogi lub służby go reprezentujące. Po przeprowadzeniu rozpoznania i stwierdzeniu braku zagrożeń. KDR wystawia przybyłemu na miejsce przedstawicielowi Zarządcy druk „Potwierdzenie przekazania terenu, obiektu lub mienia objętego działaniem ratowniczym” (zał. 12 rozp. MSWiA w sprawie szczegółowych zasad organizacji KSRG) i w części „uwagi szczegółowe” wpisuje: „brak stwierdzenia zagrożenia chemicznego/pożarowego/innego z katalogu PSP/ dla życia ludzi i środowiska”.

3. W dniu 4.12.2015 r. - w siedzibie GDDKiA o/Kraków odbyło się spotkanie funkcjonariuszy KW PSP Kraków oraz KM PSP Kraków z przedstawicielami GDDKiA. Tematyka spotkania:

- zabezpieczenie miejsca zdarzenia przez SiŚ KSRG oraz Brygady Interwencyjne GDDKiA na autostradzie A4 i innych drogach zarządzanych przez GDDKiA,
- tok prac nad realizacją planów ratowniczych dla niepłatnego odcinka autostrady A4 i drogi S7,
- wzajemne uzgodnienia dot. usuwania uszkodzeń w infrastrukturze drogowej,
- wzajemne uzgodnienia dot. usuwania zanieczyszczeń znajdujących się na drodze,
- omówienia i wyjaśnienia trybu przekazywania miejsca zdarzenia zarządcy drogi.

Po spotkaniu sporządzono notatkę służbową którą przekazano do wiadomości wszystkich KP/M PSP woj. małopolskiego pismem WR.0754.174.2015MK.

4. W dniu 8.03.2016 r. odbyła się IX konferencja stowarzyszenia ASECAP poświęcona bezpieczeństwu drogowemu na rozszerzonej europejskiej sieci autostrad. Delegowano na konferencję funkcjonariusza WR KW PSP Kraków, a jej tematyka obejmowała m.in.: tzw. asystenta kierowcy i zintegrowanego bezpieczeństwa pojazdów, zachowania się użytkowników polskich autostrad i dróg ekspresowych, tzw. „Inteligentnych autostrad”, współpracy służb ratowniczych, działań na rzecz rozwiązania problemu kierowców jadących pod prąd tzw. GHOST DRIVERS. Z konferencji sporządzono notatkę służbową WR.077.4.2.2016.MK.

5. W dniach 23-25.05.2016 r. - w rejonie operacyjnych KM PSP Kraków wzdłuż zabezpieczanego odcinka autostrady A4 przeprowadzono rekonesans ww. drogi dla ratowników JRG i oficerów operacyjnych, funkcjonariuszy wydziału operacyjnego KM PSP Kraków. W rekonesansie uczestniczył przedstawiciel GDDKiA o/Kraków. Z rekonesansu sporządzono pismo MR.5534.2.2016BR. Pismem WR.5534.2.1.2016MK z dnia 5.05.2016 r. polecono KM PSP Kraków dokonanie rekonesansu autostrady A-4 na odcinku od 400 km do 444 km, udział w rekonesansie brali: funkcjonariusze JRG, wydziału operacyjnego przewidziani do podjęcia działań ratowniczych w tym rejonie.

KM PSP Kraków wysłała odpowiedź z rekonesansu do KW PSP Kraków pismem MR.5534.2.2016BR. Kopia dokumentu dysponowało SKKW Kraków, przechowując w dokumentacji operacyjnej razem z planami operacyjnymi dotyczącymi autostrady A-4, a rekonesans weryfikował założenia poczynione w cytowanych wcześniej planach operacyjnych.

6. W czerwcu 2016 r. w siedzibie GDDKiA o/Kraków odbyło się spotkanie funkcjonariuszy KW PSP Kraków z przedstawicielami GDDKiA. Tematyka spotkania: ostateczne ustalenie formy planów ratowniczych dla dróg zarządzanych w woj. małopolskim przez GDDKiA o/Kraków w tym dla autostrady A4 i drogi S7. Nie omówiono szerzej tematyki przesłanej pismem WR.5534.6.2016MK – 10.05.2016 r., tj. procedur dotyczących: działań z pojazdami jadącymi pod prąd na autostradzie, pojawieniu się zwierząt leśnych na drodze, pojawieniu się na jezdni ludzi, porzuconych pojazdów, zwierząt, udzielenia pomocy uzyskania dostępu do ludzi uwięzionych w korkach autostradowych podczas wysokich i niskich temperatur.

(dowód: akta kontroli str. 206-207)

*Ustalono
nieprawidłowości*

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

Ocena częściowa

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

2.2. Organizacja łączności na potrzeby działań PSP na autostradach i drogach ekspresowych

Opis stanu
faktycznego

Organizacja łączności dla jednostek ksrg na potrzeby działań ratowniczych oraz zapewnienia KDR możliwości nawiązania bezpośredniej łączności radiowej na miejscu działań z innymi podmiotami biorącymi udział w działaniach, unormowana została w:

- a) *Instrukcji w sprawie organizacji łączności w sieciach radiowych IKF Państwowej Straży Pożarnej*, stanowiącej załącznik do Rozkazu nr 4 Komendanta Głównego PSP z dnia 9 czerwca 2009 roku;
- b) *Zasadach organizacji łączności alarmowania, powiadamiania, dysponowania oraz współdziałania na potrzeby działań ratowniczych*, zatwierdzonych 27 listopada 2012 r. przez Komendanta Głównego PSP oraz Aneks nr 2 do tychże *Zasad* podpisany przez KG PSP w dniu 4 kwietnia 2016 roku;
- c) *Zasadach organizacji i funkcjonowania radiowej sieci współdziałania służb Ministerstwa Spraw Wewnętrznych*, zatwierdzonych przez Zastępcę Dyrektora Departamentu Ewidencji Państwowych i Teleinformatyki MSW w grudniu 2012 roku.

Uregulowania dotyczące łączności współdziałania, na podstawie pisma otrzymanego z Komendy Głównej PSP z dnia 8 maja 2012 r., wprowadzono poleceniem Małopolskiego Komendanta Wojewódzkiego PSP pismem (z dnia 6 lipca 2012 r.), w którym przekazano *Zasady organizacji i funkcjonowania radiowej sieci współdziałania służb MSW* i nakazano zaprogramowanie w radiotelefonach PSP i OSP kanału współpracy i współdziałania B112 w terminie do 31 grudnia 2012 r. oraz wskazano, że w/w kanał B112 jest przeznaczony do organizacji łączności współdziałania zgodnie z przekazanymi zasadami współdziałania. Dokumenty KW PSP nie potwierdzały problemów z łącznością współdziałania, a jedynym problemem był ewentualny brak nasłuchu u pozostałych służb współdziałających wymienionych w w/w zasadach.

Zgodnie z cytowanymi dokumentami Kierujący Działaniami Ratowniczymi (KDR) wymienia informację z SKKP/SKKM PSP w sieci powiatowej, za której funkcjonowanie odpowiedzialny jest właściwy Komendant Powiatowy/Miejski PSP, natomiast pomiędzy innymi podmiotami biorącymi udział w działaniach na kanale B112 przydzielonym przez MSW. Ponadto zgodnie z w/w pkt. 3 zawartym w *Zasadach organizacji i funkcjonowania radiowej sieci współdziałania służb Ministerstwa Spraw Wewnętrznych*, do sieci współdziałania MSW zostali dopuszczeni użytkownicy spoza służb MSW, tj. TOPR, GOPR, WOPR, MOPR, MSRO, LPR, ŻW, PRM, PCK, PGLLP, Intertoll. Zgodnie z załącznikiem nr 1 w/w *Zasad* do sieci współdziałania MSW mogą zostać dołączeni kolejni użytkownicy poprzez złożenie przez zainteresowanego stosownego wniosku i dalej po uzyskaniu zgody Dyrektora Departamentu Ewidencji Państwowych i Teleinformatyki MSW.

(dowód: akta kontroli str. 208-224 i 418-424)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena cząstkowa

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

2.3. Dokumentowanie działań ratowniczych prowadzonych przez jednostki ksrg

Opis stanu
faktycznego

Udział poszczególnych jednostek z kserg, w tym jednostek OSP ewidencjonowany był w *Karcie zdarzenia*. Dokument taki zawierał m.in. nazwę i rodzaj użytego pojazdu oraz nazwę jednostki, datę i godzinę zadysponowania, datę i godzinę wyjazdu, datę i godzinę przyjazdu, datę i godzinę zakończenia działań, datę i godzinę powrotu do bazy. Częścią dokumentacji zdarzenia była także *Karta manipulacyjna* zawierająca m.in. treść poleceń i otrzymywanych meldunków przez wskazane jednostki biorące udział w akcji ratowniczej oraz *Informacja ze zdarzenia*, w której odnotowywane były jednostki jakie brały udział – liczba ratowników i charakterystyka pojazdów (PSP i OSP).

(dowód: akta kontroli str. 225-229)

Ustalono
nieprawidłowości

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

Ocena cząstkowa

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

3. Wyposażenie jednostek kserg oraz wyszkolenie strażaków w zakresie prowadzenia działań ratowniczych

3.1. Stan wyposażenia jednostek kserg w pojazdy i sprzęt ratowniczy

- Wyposażenie jednostek PSP na obszarze województwa oraz potrzeby w tym zakresie

Opis stanu
faktycznego

Normatyw sprzętowy co do ilości posiadanego sprzętu w PSP reguluje rozporządzenie MSW z dnia 21.11.2014 r. w sprawie szczegółowych zasad wyposażenia jednostek organizacyjnych PSP⁵. Na bazie tego dokumentu w KW PSP w Krakowie na początku 2015 r. rozpoczęto pracę nad opracowaniem normatywu sprzętowego do nowo obowiązującego rozporządzenia. W czerwcu 2015 r. opracowane „Tabele wyposażenia w sprzęt dla województwa małopolskiego” zostały uzgodnione z Komendantem Głównym PSP.

Szczegółowe standardy wyposażenia pojazdów ratowniczo – gaśniczych oraz specjalnych określone zostały określone w „wytycznych standaryzacji pojazdów pożarniczych i innych środków transportu Państwowej Straży Pożarnej” oraz załącznikach do niniejszego dokumentu z kwietnia 2011 r. Dokument zatwierdził Komendant Główny PSP.

Zestawienia minimalnego normatywu wyposażenia w sprzęt i środki techniczne dla ratownictwa technicznego w zakresie podstawowym i specjalistycznym określają zasady organizacji ratownictwa technicznego w kserg – zatwierdzone przez Komendanta Głównego PSP w lipcu 2015 r., w tym:

- 1) liczba posiadanych średnich samochodów ratowniczo gaśniczych w PSP na obszarze woj. małopolskiego (na podstawie tab. nr 1 uzgodnionego normatywu do Rozporządzenia MSW): „Plan” – 52 szt., „Stan” – 58 szt. W większości przypadków samochody są wyposażone w moduły ratownictwa technicznego do realizacji zadań z ratownictwa technicznego na poziomie podstawowym;
- 2) liczba posiadanych ciężkich samochodów ratowniczo gaśniczych w PSP na obszarze woj. małopolskiego (na podstawie tab. nr 1 uzgodnionego normatywu do Rozporządzenia MSW): „Plan” – 38 szt., „Stan” – 39 szt. Niektóre z samochodów tych są wyposażone

⁵ Dz.U. z 2014, poz. 1793.

w moduły ratownictwa technicznego do realizacji zadań z ratownictwa technicznego na poziomie podstawowym;

3) ilość posiadanych lekkich samochodów ratownictwa technicznego w PSP na obszarze woj. małopolskiego (na podstawie tab. nr 1 uzgodnionego normatywu do Rozporządzenia MSW): „Plan” – 0 szt., „Stan” – 7 szt. Cel – odejście w woj. małopolskim od tego typu pojazdu w PSP;

4) ilość posiadanych średnich samochodów ratownictwa technicznego w PSP na obszarze woj. małopolskiego (na podstawie tab. nr 1 uzgodnionego normatywu do Rozporządzenia MSW): „Plan” – 3 szt., „Stan” – 4 szt. – ich posiadanie determinują głównie różne Grupy Specjalistyczne PSP;

5) ilość posiadanych ciężkich samochodów ratownictwa technicznego w PSP na obszarze woj. małopolskiego (na podstawie tab. nr 1 uzgodnionego normatywu do Rozporządzenia MSW): „Plan” – 6 szt., „Stan” – 6 szt. – ich posiadanie determinują głównie Grupy Specjalistyczne w PSP, sieć głównych dróg oraz czasy dojazdu;

6) ilość posiadanych zestawów hydraulicznych ratownictwa technicznego w PSP na obszarze woj. małopolskiego (na podstawie tab. nr 1 uzgodnionego normatywu do Rozporządzenia MSW): „Plan” – 98 szt., „Stan” – 115 szt.;

7) ilość posiadanych zestawów ratownictwa medycznego R-1 w PSP na obszarze woj. małopolskiego (na podstawie tab. nr 1 Rozporządzenia MSW): „Plan” – 98 szt., „Stan” – 115 szt.;

8) ze względu na występujące w woj. małopolskim zagrożenia „katastrofy techniczne w ruchu drogowym i kolejowym” zlokalizowano 6 powiatów, które posiadają najwyższy – III – poziom tego zagrożenia. Zgodnie z zapisami zał. 2 Rozporządzenia MSW – powiatowi takiemu przysługuje dodatkowe wyposażenie w samochód z modułem proszkowym lub przyczepa proszkowa o 250 kg < m.p. < 1500 kg lub też kontener proszkowy o m.p. > 1500 kg. W związku z powyższym powiatom: krakowskiemu, nowosądeckiemu, tarnowskiemu, brzeskiemu, wielickiemu i wadowickiemu – przysługuje samochód ratowniczo gaśniczy z modułem proszkowym (7-my pojazd znajduje się w pow. chrzanowskim ze względu na III poziom zagrożeń pożarami przemysłowymi). Na podstawie tab. nr 2 uzgodnionego normatywu do Rozporządzenia MSW: „Plan” – 7 szt., „Stan” – 3 szt.;

9) normatyw wyposażenia Specjalistycznych Grup Ratownictwa Technicznego – „Kraków” oraz „Tarnów” określa załącznik nr 3 Rozporządzenia MSW. GRT Tarnów – spełnia normatyw sprzętowy: średni samochód ratownictwa technicznego w PSP na obszarze pow. tarnowskiego (na podstawie tab. nr 1 uzgodnionego normatywu do Rozporządzenia MSW): „Plan” – 1 szt., „Stan” – 1 szt. Ciężki samochód ratownictwa drogowego: na podstawie tab. nr 3 Rozporządzenia MSW: „Plan” – 1 szt., „Stan” – 1 szt.

SGRT Kraków – spełnia normatyw sprzętowy: ciężki samochód ratownictwa technicznego w PSP na obszarze pow. krakowskiego (na podstawie tab. nr 1 uzgodnionego normatywu do Rozporządzenia MSW): „Plan” – 1 szt., „Stan” – 1 szt. Ciężki samochód ratownictwa drogowego: na podstawie tab. nr 3 uzgodnionego normatywu do Rozporządzenia MSW: „Plan” – 1 szt., „Stan” – 2 szt. Żuraw samochodowy o udźwigu maksymalnym min. 30 t. na podstawie tab. nr 3 uzgodnionego normatywu do Rozporządzenia MSW: „Plan” – 1 szt., „Stan” – 1 szt.;

10) w grudniu 2014 r. dokonano zakupu znaków świetlnych tzw. „Strzał” dla kilku jednostek OSP ksrq, które w swoim rejonie operacyjnym zabezpieczają autostradę A-4. Polecono w znaki te wyposażyć wybrane pojazdy OSP z ksrq.

W celu uzupełnienia braku w wyposażeniu (samochody z modułem proszkowym – omówione wyżej w pkt 8) KW PSP i KG PSP zawarły w dniu 16.08.2016 r. porozumienie o zakupie 4 pojazdów, aplikując do projektu pn. „Usprawnienie systemu ratownictwa w transporcie

kolejowym – etap I” w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020”.

Pozostałe grupy sprzętowe spełniają określony normatyw i nie wykazują braków w tym zakresie.

(dowód: akta kontroli str. 230-235 i 247-249)

- **Siły i środki jednostek OSP włączonych do ksrq na obszarze województwa**

Na terenie województwa małopolskiego funkcjonuje 376 jednostek OSP włączonych do krajowego systemu ratowniczo – gaśniczego. 3 jednostki OSP z ksrq nie posiadają co najmniej średniego pojazdu ratowniczo – gaśniczego, tj.:

- OSP GRS Nowy Sącz (pow. nowosądecki) – jednostka realizująca zadania specjalistyczne w zakresie działań poszukiwawczo – ratowniczych na poziomie All (poszukiwanie osób zaginionych z wykorzystaniem psów ratowniczych). OSP GRS Nowy Sącz jako jednostka specjalistyczna została włączona do ksrq na podstawie §2 ust. 2 rozporządzenia MSW w sprawie zakresu, szczegółowych warunków i trybu włączania jednostek ochrony przeciwpożarowej do krajowego systemu ratowniczo – gaśniczego⁶. W związku z tym nie dotyczą jej wymagania określone § 2 ust. 1 cytowanego rozporządzenia.

- OSP Chrzanów (pow. chrzanowski) – jednostka włączona do ksrq z uwagi na przygotowanie w zakresie wyszkolenia oraz wyposażenia do realizacji szerokiego zakresu ratownictwa medycznego, zgodnie z cytowanym §2 ust. 2 rozporządzenia MSW.

- OSP Dalewice – (pow. proszowicki) – dotychczas użytkowany średni pojazd ratowniczo – gaśniczy został zezłomowany, a jednostka dysponuje samochodem lekkim (Ducato) z osprzętem do ratownictwa medycznego oraz technicznego (pilarki, sprzęt oświetleniowy itp.) i pozostaje w gotowości bojowej (SWD-ST).

Pozostałe jednostki OSP włączone do ksrq posiadają co najmniej 1 średni lub ciężki pojazd ratowniczo – gaśniczy.

Wszystkie jednostki OSP włączone do ksrq spełniają wymagania co do ilości wyszkolonych ratowników, posiadania systemów łączności, powiadamiania i alarmowania oraz urządzeń łączności na potrzeby działań ratowniczych.

Jednostki OSP z ksrq, obejmujące w swym obszarze chronionym autostradę A4 i drogę ekspresową S7, działają w powiatach: powiat chrzanowski - 14 jednostek OSP, powiat krakowski – 6 jednostek, powiat brzeski – 17 jednostek, powiat wielicki – jednostek, powiat bocheński – 3 jednostki, powiat myślenicki – 6 jednostek.

Spośród powyższych jednostek 4 jednostki OSP z ksrq nie posiadają hydraulicznych zestawów tnąco – rozpierających, tj.: OSP Myślenice Dolne Przedmieście, OSP Myślenice Zarabie, OSP Rzezawa, OSP Moczydło (jednostka jest w trakcie realizacji zakupu zestawu hydraulicznego).

Komendant Wojewódzki PSP wyjaśnił, że Jednostki takie jak: OSP Myślenice Dolne Przedmieście, OSP Myślenice Zarabie, OSP Rzezawa oraz OSP Moczydło zostały włączone do ksrq w latach 90-tych. Standard w zakresie wyposażenia jednostek OSP z KSRG w hydrauliczne zestawy tnąco – rozpierające został określony w Procedurze P-23 opracowanej i wdrożonej w roku 2008. Od tego czasu jednostki OSP z ksrq stopniowo doposażane są w brakujące hydrauliczne zestawy tnąco – rozpierające. Jednostka OSP Moczydło w roku bieżącym realizuje zakup zestawu hydraulicznego. W najbliższych latach planowane jest doposażenie w brakujący sprzęt jednostek: OSP Myślenice Dolne Przedmieście, OSP Myślenice Zarabie oraz OSP Rzezawa. Powyższe zakupy sprzętowe w dużej mierze uzależnione są jednak od zarezerwowanych na ten cel środków finansowych

⁶ Dz. U. z 2014, poz. 1317.

w wysokości co najmniej 50 % wartości sprzętu. Pozostała kwota zapewniona jest w ramach corocznego dofinansowania z budżetu państwa jednostek OSP włączonych do ksrg.

Pozostałe w/w jednostki OSP z ksrg posiadają na wyposażeniu hydrauliczne zestawy tnąco – rozpierające.

Wszystkie wymienione powyższej jednostki OSP z ksrg wyposażone są w zestawy ratownictwa medycznego R-1. W trakcie kontroli 9 jednostek spośród ww wymienionych utrzymywało poziom gotowości A, natomiast 4 poziom gotowości B.

(dowód: akta kontroli str. 235-237 i 250)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena częściowa

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

3.2. Szkolenie strażaków ksrg

• Stan wyszkolenia strażaków ksrg

Opis stanu
faktycznego

Stan wyszkolenia strażaków z OSP będących w ksrg (stan na 30 czerwca 2016 r.) był następujący:

- szkolenie podstawowe strażaków ratowników w OSP, na stan minimalny przewidywany do przeszkolenia 4512 osób odbyło szkolenie 8650 osób (realizacja w 191,7%),
- szkolenie kierowców - konserwatorów sprzętu ratowniczego OSP - również przekroczony minimalny zakładany stan – odpowiednio: 1128/2411 (213,7%) ,
- kurs w zakresie kwalifikowanej pierwszej pomocy ukończyło więcej osób niż zakładał plan minimum – odpowiednio: 3008/3575 (118,8%),
- egzamin potwierdzający uprawnienia w zakresie kwalifikowanej pierwszej pomocy – odpowiednio: 3008/2810 (93,4%),
- szkolenie dla kandydatów na młodszych instruktorów ratownictwa medycznego w ksrg nie planowano i nie realizowano,
- szkolenia z zakresu segregacji w zdarzeniach mnogich i masowych nie planowano i nie realizowano,
- szkolenie doskonalące dla strażaków KSRG z zakresu współdziałania z SP ZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe – odpowiednio: 1504/1060 (70,5%),
- specjalistyczne szkolenie w zakresie ratownictwa technicznego – odpowiednio: 1504/5042 (335,2%).

Stan wyszkolenia strażaków PSP (stan na 30 czerwca 2016 r.) przedstawiał się następująco:

- szkolenie podstawowe w zawodzie strażak na stan przewidywany do przeszkolenia 2196 osób odbyło szkolenie 2190 osób (realizacja w 99,7%),
- szkolenie uzupełniające strażaka jednostki ochrony przeciwpożarowej – odpowiednio: 2196/2189 (99,7%),
- kurs w zakresie kwalifikowanej pierwszej pomocy dla strażaków Państwowej Straży Pożarnej – odpowiednio: 1833/1862 (101,6%),
- egzamin potwierdzający uprawnienia w zakresie kwalifikowanej pierwszej pomocy – odpowiednio: 1833/1850 (101%),
- szkolenie dla kandydatów na młodszych instruktorów ratownictwa medycznego w ksrg nie planowano i nie realizowano,

- szkolenie z zakresu segregacji w zdarzeniach mnogich i masowych nie planowano i nie realizowano,
- szkolenie instruktorów PSP z zakresu współdziałania z SP ZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe – odpowiednio: 1/34 (340%),
- szkolenie doskonalące dla strażaków ksrq z zakresu współdziałania z SP ZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe – odpowiednio: 1833/929 (50,7%).

Przyczyny braku przeszkolenia ratowników w zakresie współdziałania z LPR wyjaśnił Komendant Wojewódzki PSP podając, że zatwierdzony w marcu 2012 r. przez Komendanta Głównego PSP „Program szkolenia doskonalącego dla strażaków KSRG z zakresu współdziałania z SP ZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe” przewiduje realizację tego szkolenia zarówno w zakresie teoretycznym jak i praktycznym przy niezbędnym współudziale śmigłowca LPR do realizacji części praktycznej. Szkolenie teoretyczne nie stwarzało instruktorom PSP problemu w jego realizacji ponieważ do przeprowadzenia go niewymagana była obecność śmigłowca LPR. Istniały natomiast duże trudności z realizacją części praktycznej szkolenia ponieważ niezbędnym do jego realizacji był ww. śmigłowiec LPR wraz z obsadą. Program przewiduje bowiem m.in. zdobycie przez kursanta umiejętności przyjęcia śmigłowca LPR w trakcie dnia jak i w nocy. Niestety bardzo często zdarzało się tak, że pomimo wcześniejszego ustalenia pomiędzy PSP, a LPR wspólnego terminu szkolenia i dostarczenia w umówione miejsce grupy kursantów z KSRG, którzy zakończyli szkolenie teoretyczne - śmigłowiec LPR nie przylatywał. Najczęstszą przyczyną takiego stanu rzeczy był fakt, że wyznaczony do szkolenia śmigłowiec LPR jako jedyny pełnił służbę w zabezpieczanym przez siebie rejonie operacyjnym i najczęściej zdarzało się tak, że planowanym terminie szkolenia był dysponowany do własnych działań ratowniczych. Na terenie województwa małopolskiego do rzadkości należały sytuacje ukończenia całego szkolenia przez grupę słuchaczy z KSRG głównie z ww. powodu.

(dowód: akta kontroli str. 238-239 i 393)

• **Ćwiczenia ratownicze na autostradach i drogach ekspresowych**

W zakresie ćwiczeń ratowniczych na autostradach i drogach ekspresowych, Komendant Wojewódzki PSP wyjaśnił, że w okresie od 1.01.2015 do 30.06.2016 r. nie planowano w KW PSP i nie przeprowadzano ćwiczeń o charakterze działań ratowniczo-gaśniczych na autostradach i drogach ekspresowych – w rozumieniu ćwiczeń organizowanych przez KP/KM PSP przy współudziale KW PSP w Krakowie. Zatwierdzony w KW PSP roczny plan ćwiczeń powiatowych z udziałem pododdziałów MBO na 2016 rok nie uwzględniał tego typu ćwiczeń. Przeprowadzono natomiast ćwiczenia o charakterze doskonalenia zawodowego realizowanego przez poszczególne zastępy PSP. Ćwiczenia te polegały na zapoznaniu się z możliwościami bezpiecznej i sprawnej obsługi przejazdów alarmowych oraz możliwości dojazdu i wjazdu na autostradę w tym możliwości rozstawienia sprzętu ratowniczego, a także z podstawowymi zasadami bhp podczas prowadzenia działań na autostradach i drogach ekspresowych.

W I kwartale 2015 r. KM PSP Kraków /GDDKiA zorganizowało ćwiczenia z zakresu bezpiecznej i sprawnej obsługi przejazdów alarmowych zlokalizowanych na odcinku autostrady A4 w rejonie operacyjnym KM PSP w Krakowie, z udziałem zastępów z JRG nr 2, 3, 4, 6, Skawina + Oficer operacyjny KM PSP w Krakowie. W IV kwartale 2015 r. (26-28.10.2015 r.) KP PSP Brzesko zorganizowała ćwiczenia w zakresie: sprawdzenie możliwości dojazdu i wjazdu do autostrady A4 (w tym sprawdzenie możliwości rozstawienia sprzętu ratowniczego ksrq), z udziałem zastępów z JRG GBART 2.5/25 i GCBART 5/32.

W kwietniu 2016 r. KP PSP Brzesko zorganizowała ćwiczenia w zakresie bhp w trakcie dojazdu oraz zabezpieczenia terenu działań na A-4, z udziałem zastępów z JRG Brzesko, OSP Szczepanów, OSP Jadowniki. W I i II kwartale 2016 r. KM PSP Tarnów zorganizowała

ćwiczenia w zakresie TDR podczas zdarzeń na autostradach i drogach ekspresowych, z udziałem JRG KM PSP Tarnów (ćwiczenia na terenie JRG 1 i 2 Tarnów dotyczące działań na A-4, DK94). W dniu 1.06.2016 r. KP PSP Bochnia zorganizowała ćwiczenia związane z działaniami ratowniczymi podczas wypadku masowego autobusu. Wypadek był wynikiem działań o charakterze terrorystycznym, w rejonie drogi powiatowej nr 1428K w m. Dąbrówka, z udziałem KW PSP Kraków (SDiŁ), KP PSP Bochnia oraz OSP ksrq pow. Bocheńskiego, także PRM, Policja, PCZK.

Natomiast w dniu 13.07.2016 r. o godz. 15:00 w bezpośrednim sąsiedztwie Pól Miłosierdzia w m. Brzegi pow. wielicki, w rejonie 431 km autostrady A-4 na kierunku: Tarnów-Kraków odbył się pokaz demontażu skrajnej bariery ochronnej linowej firmy „PrOWERk” typ: BLC/3/R o parametrach W1/H1/L1. Materiał dydaktyczny z pokazu zawarto w notatce z dnia 14.07.2016 r. i korespondencji do komend powiatowych (pismo z dnia 11.08.2016 r.), demontaż około 25 m odcinka bariery trwał do 4 minut. W pokazie udział wzięli m.in.: Z-ca Komendanta Powiatowego PSP w Wieliczce, Naczelnik PR, Naczelnik PZ, Obsada zastępu JRG Wieliczka KF 561-21, OSP z pow. wielickiego, dwóch funkcjonariuszy Ruchu Drogowego Policji Autostradowej KM P Kraków, przedstawiciel GDDKiA o/Kraków oraz Dyrektor firmy „PrOWERk” wraz ze swoimi pracownikami.

W wyniku ćwiczeń - obejmujących elementy ratownictwa na autostradzie A-4 lub drodze ekspresowej - realizowanych w okresie od 1.01.2015-30.06.2016 r., sprecyzowane zostały następujące wnioski:

Rok 2015:

a) Realizujący ćwiczenie: KM PSP Kraków / GDDKiA, termin: I kwartał 2015 r, tematyka: ćwiczenia z zakresu bezpiecznej i sprawnej obsługi przejazdów alarmowych zlokalizowanych na odcinku autostrady A4 w rejonie operacyjnym KM PSP w Krakowie, wnioski:

- rozpięcie przejazdu alarmowego podczas ruchu, który odbywa się w sposób ciągły na autostradzie A-4 w rejonie m. Krakowa jest bardzo niebezpieczne dla ratowników i wymaga się od ksrq odpowiedniego zabezpieczenia tego miejsca poprzez jego odpowiednie oznakowanie dla ruchu (światła sygnalizacyjne, znaki ostrzegawcze, na min. 100 m przed przejazdem alarmowym wymagane jest wyłączenie pasa ruchu autostrady,
- ze względu na brak miejsca (zatok) przeznaczonych na bezpieczny postój zastępów ksrq otwierających P.A. należy rozważyć całkowite wstrzymanie ruchu na A-4 na czas realizacji tych czynności, gdy natężenie ruchu na autostradzie jest bardzo duże,
- stwierdzono brak P.A. na autostradzie A-4 w rejonie m. Kraków pomiędzy węzłem Balice, a węzłem Kraków Południe – ich brak powoduje podczas wypadku na tym odcinku powstanie zatorów i korków, których w szybki sposób nie można rozładować,
- należy podjąć działania, które we współpracy z GDDKiA doprowadzą do budowy kolejnych P.A. na autostradzie A-4 w rejonie m. Kraków.

b) realizujący ćwiczenie: KP PSP Brzesko, termin: październik 2015 r, tematyka: sprawdzenie możliwości dojazdu i wjazdu do autostrady A4 (w tym sprawdzenie możliwości rozstawienia sprzętu ratowniczego ksrq), wnioski:

- po ćwiczeniach, które miały charakter rekonesansu dla ratowników JRG Brzesko sporządzono mapy operacyjne autostrady A-4 w rejonie zabezpieczanym,
- ww. mapy będą stanowić wyposażenie zastępów JRG Bochnia, które dedykowane są działaniom ratowniczym na autostradzie A-4.
- wjazdy alarmowe 9 i 10 w rejonie 479 km autostrady A-4, które mogą być używane do nawracania i zmiany kierunku dla ksrq – otwierają się z dużym utrudnieniem wymagając tym samym poświęcenia dużej ilości czasu na ich otwarcie. Z notatki z-cy d-cy JRG Brzesko wynikało, że czas wykonania manewru zmiany kierunku jazdy i zawrócenia z wykorzystaniem wjazdów alarmowych nr 9 i 10 na 479 km autostrady zajmował około 12 min. (łącznie z przejazdem wiaduktem nad autostradą).

- ze względu na brak miejsca (zatok) przeznaczonych na bezpieczny postój zastępów ksrqg otwierających P.A. należy rozważyć całkowite wstrzymanie ruchu na A-4 na czas realizacji tych czynności.

Rok 2016:

a) realizujący ćwiczenie: KP PSP Brzesko, termin: kwiecień 2016 r, tematyka: bhp w trakcie dojazdu oraz zabezpieczenia terenu działań na A-4., wnioski:

- ze względu na brak miejsca (zatok) przeznaczonych na bezpieczny postój zastępów ksrqg otwierających P.A. należy rozważyć całkowite wstrzymanie ruchu na A-4 na czas realizacji tych czynności,

- podczas dojazdu do miejsca wypadku - na kilkaset metrów przed miejscem zdarzenia - jeśli ruch nadal się odbywa - rozwinąć szlak pojazdów ratowniczych na dwóch pasach ruchu, rozpocząć zwalnianie prędkości pojazdami ratowniczymi, aby finalnie całkowicie spowolnić i czasowo wyhamować ruch przed miejscem zdarzenia,

- rozpoczynając działania ratownicze na czas zabezpieczenia miejsca zdarzenia w szczególności podczas wyznaczania bezpośredniej strefy działań ratowniczych czasowo całkowicie wstrzymać ruch na drodze,

- kończąc działania na miejscu zdarzenia rozważyć ponowne całkowite wstrzymanie ruchu siłami Policji, wówczas dopiero rozpocząć zwijanie sprzętu ratowniczego zastosowanego podczas działań,

- dopiero po odjeździe z miejsca akcji jednostek ochrony przeciwpożarowej Policja powinna ponownie uruchomić ruch na autostradzie,

- w celu poprawy bezpieczeństwa ratowników podczas prowadzenia działań ratowniczych zaleca się maksymalne ograniczenie prędkości ruchu pojazdów na autostradzie/drodze - ekspresowej np. poprzez dopuszczenie do ruchu tylko jednego pasa jezdni,

- na czas procedury lądowania i startu śmigłowca LPR na autostradzie zaleca się całkowite wstrzymanie ruchu na obu kierunkach autostrady/drogi ekspresowej.

- w celu poprawy widoczności ratowników podczas działań na autostradzie stosować kamizelki odblaskowe w kolorze pomarańczowym z odblaskami,

- podczas demontażu barier przejazdów awaryjnych zachować szczególne środki ostrożności. Przed rozpięciem bariery zaleca się zatrzymanie pojazdu po stronie przejazdu awaryjnego oraz wysiadanie ratowników z pojazdu po lewej jego stronie. W szczególnych przypadkach, jeżeli przez przejazd awaryjny ma przejechać co najmniej dwa pojazdy pożarnicze zaleca się na czas rozpinania barier całkowite wstrzymanie ruchu na pasach jezdni na której muszą zatrzymać się pojazdy przed rozpięciem barier,

- poleca się, aby Kierujący Działaniami Ratowniczymi w sposób maksymalny wykorzystywał do oznaczenia miejsca zdarzenia (wypadku) przybyłe na miejsce służby, w szczególności Policję oraz Służby Utrzymania Autostrady. Z uwagi na fakt, iż odpowiedzialność za bezpieczeństwo prowadzenia działań ratowniczych spoczywa na Kierującym Działaniami Ratowniczymi (KDR) to on powinien określać sposób zabezpieczenia miejsca zdarzenia, w tym wskazać miejsca usytuowania pojazdów i sprzętu innych przybyłych na miejsce zdarzenia służb,

- KDR powiadamia SKKM/P o czasie przybycia na miejsce zarządcy drogi i egzekwuje właściwe formy zabezpieczenia działań na drodze,

- w każdym przypadku KDR ma obowiązek zabezpieczyć dostępnymi środkami miejsce zdarzenia, w skrajnych wypadkach wstrzymać ruch i powiadomić zarządcę drogi lub służby go reprezentujące,

b) realizujący ćwiczenie: KM PSP Tarnów, termin: I i II kwartał 2016 r., tematyka: Taktyka Działan Ratowniczych (TDR) podczas zdarzeń na autostradach i drogach ekspresowych, wnioski:

- część pasa autostrady A-4 w pow. tarnowskim odcinek od węzła Brzesko do węzła Tarnów Północ nie posiada miejsca (zatok) przeznaczonych na bezpieczny postój zastępów ksrqg

otwierających P.A. należy rozważyć całkowite wstrzymanie ruchu na A-4 na czas realizacji tych czynności,

- część pasa autostrady A-4 w pow. tarnowskim na odcinku od węzła Tarnów Północ w kierunku na Dębicę posiada miejsca (zatoki) przeznaczone na bezpieczny postój zastępów ksrqg otwierających P.A. – otwieranie tych przejazdów jest znacznie bezpieczniejsze dla ratowników,

- pozostała treść wniosków podobna jak w pkt. 2 a.

c) realizujący ćwiczenie: KP PSP Bochnia, termin: czerwiec 2016 r, tematyka: Ćwiczenia związane z działaniami ratowniczymi podczas wypadku masowego autobusu. Wypadek był wynikiem działań o charakterze terrorystycznym, wnioski:

- pomimo uruchomienia przez KDR kanału współdziałania B112 służby współdziałające nie odpowiadały na prowadzoną korespondencję. Należy dążyć do tego by ten kanał był wykorzystywany do komunikowania się między służbami co znacznie usprawni współpracę i wymianę informacji,

- na terenie powiatu bocheńskiego istnieje łączność radiowa służb współdziałających na specjalnie wydzielonym do tego celu kanale radiowym. W trakcie przeprowadzonych ćwiczeń łączność ta nie funkcjonowała w prawidłowy sposób. Koniecznym jest przypomnienie zasad funkcjonowania tej łączności podmiotom pracującym w tej sieci,

Realizację wniosku zawarł w sporządzonej notatce Naczelnik Wydziału Operacyjnego KP PSP w Bochni, który poruszył problem braku nawiązania łączności na kanale B112 przez służby uczestniczące w przedmiotowych ćwiczeniach (Policja – brak realizacji nasłuchu kanału B112, PRM – brak radiotelefonu wyposażonego w kanał B112) – już tego samego dnia na podsumowaniu i omówieniu realizacji ww. ćwiczeń. KP PSP w Bochni stwierdziła, że niezbędnym jest, aby SPZOZ Szpital Powiatowy w Bochni zakupił radiotelefony wyposażone w kanał B112 i prowadził na tym kanale nasłuch całodobowy. Przytoczone powyżej uwagi po ćwiczeniach spowodowały, że Policja oraz PRM Szpitala Powiatowego w Bochni od tego czasu prowadzi stały nasłuch na kanale B-112 w pow. Bocheńskim.

- ćwiczenia miały charakter zdarzenia masowego z koniecznością segregacji poszkodowanych. W trakcie ćwiczeń segregację prowadziło Państwowe Ratownictwo Medyczne. W przypadku konieczności prowadzenia segregacji przez ratowników Państwowej Straży Pożarnej koniecznym jest by na wyposażeniu JRG znajdował się zestaw do oznakowywania w czasie segregacji. Należy doposażyć JRG w 2 w/w zestawy do segregacji wstępnej dla grupy poszkodowanych minimum 50 osób każdy,

- przeprowadzone ćwiczenia wskazały na konieczność doposażenia JRG w sprzęt niezbędny do sprawnego realizowania zadań podczas zdarzeń masowych z dużą liczbą poszkodowanych: zestaw do tlenoterapii masowej, nosze płachtowe 2 szt., deska ortopedyczna pediatriczna 2 szt., dodatkowe folie życia w liczbie 50 szt.,

- na potrzeby organizacji terenu akcji został zadysponowany z KP PSP w Brzesku dodatkowy namiot pneumatyczny. Koniecznym jest dokupienie dodatkowego namiotu pneumatycznego, który znajdowałby się na wyposażeniu PCZK lub JRG. Dodatkowym wyposażeniem do namiotu powinny być nagrzewnice i maty o powierzchni kilku metrów kwadratowych w kolorach jak przy segregacji poszkodowanych. Ułatwiło by to organizację terenu akcji i poprawiło komfort poszkodowanym oczekującym na udzielenie pomocy medycznej,

- podczas współpracy pomiędzy kierującymi działaniami z ramienia PSP, Policji i Ratownictwa Medycznego pojawił się problem z rozpoznaniem Kierującego Akcją Medyczną i kierującego działaniami Policji. Zasadnym byłoby by te służby zastosowały oznakowanie swoich dowodzących na takie, które jednoznacznie odróżnia się od pozostałych ratowników z danej służby,

- na potrzeby ćwiczeń zarządzanie kryzysowe w prawidłowy sposób poradziło sobie z postawionym zadaniem przetransportowania i ułożenia najlżej rannych. Należy jednak rozważyć ewentualność jak zrealizować takie zadanie np. w czasie pory nocnej lub okresach

świętecznych/wakacyjnych kiedy znaczna ilość obiektów użyteczności publicznej i transportu publicznego może być trudnodostępna,

-realizacja zadań związanych ze zdarzeniami z dużą liczbą poszkodowanych wymaga szybkiego reagowania i użycia dużych zasobów sprzętowych, zasadnym zatem jest by samorządy gminne i powiatowy posiadały aktualny wykaz wyposażenia z zakresu obrony cywilnej kraju (transport, lokale zastępcze dla osób ewakuowanych, koce, materace itp.).

Analizując czasy dojazdu jednostek OSP z ksrq do zdarzenia (miejsca ćwiczeń) potwierdza się konieczność włączania kolejnych jednostek OSP do ksrq.

d) rekonesans autostrady A-4 w rejonie m. Kraków. Realizujący rekonesans: KM PSP Kraków / GDDKiA, termin: 05.2016 r, tematyka: zapoznanie strażaków ratowników z KM PSP Kraków z wjazdami technicznymi, przejazdami alarmowymi oraz wyjazdami ewakuacyjnymi i drogami serwisowymi przebiegającymi wzdłuż obwodnicy miasta Krakowa na autostradzie A-4, wnioski:

- podczas szkolenia otrzymano do służbowego wykorzystania dwa piloty otwierające szlabany alarmowe umożliwiające wyjazd z MOP Biechanów. Piloty Przekazano na stan JRG 6 oraz JRG 4,

- drogi serwisowe wzdłuż autostrady w porze zimowej nie są odśnieżane cyklicznie (odśnieżane jedynie na zgłoszenie użytkownika),

- drogi serwisowe nie przebiegają wzdłuż całej obwodnicy (występuje konieczność zawracania – drogi są ślepe wymagany jest powrót na drogę powiatową i konieczność wjazdu na drogę serwisową w innym miejscu),

- wjazdy techniczne na autostradę zlokalizowane są jedynie na odcinku obwodnicy pomiędzy węzłami: Balice I - Kraków Południe,

- trwa budowa P.A. pomiędzy węzłem Balice, a węzłem Kraków Południe w dalszej części obwodnicy miasta Kraków na autostradzie A-4 (węzeł: Kraków Południe – MOP Biechanów) zlokalizowane są przejazdy alarmowe pomiędzy jezdniami autostrady A-4 w ilości w założeniu wystarczającej,

- wjazd na autostradę samochodów gaśniczych nie jest możliwy wszystkimi wjazdami technicznymi (np. ze względu na promień skrętu, różnicę poziomów drogi serwisowej, a obwodnicą – GDDKiA jest w trakcie modernizacji niektórych z tych wjazdów),

- wykorzystanie dróg serwisowych jako dojazdu do interwencji dla pierwszego rzutu SiŚ KSRG rodzi niebezpieczeństwo nie dojechania do konkretnej lokalizacji na terenie autostrady A-4 w rejonie m. Krakowa (z uwagi na w/w punkty). Możliwe jest wykorzystanie dróg serwisowych podczas dojazdów kolejnych SiŚ do zdarzeń (po rozpoznaniu miejsca zdarzenia przez pierwszego KDR) oraz jako alternatywa podczas braku możliwości dojazdu do zdarzenia przy wykorzystaniu węzłów komunikacyjnych obwodnicy.

KW PSP przekazała cytowane uwagi i wnioski do GDDKiA Kraków.

(dowód: akta kontroli str. 235 i 251-273 i 406-411analiza)

*Ustalone
nieprawidłowości*

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono nieprawidłowości:

- braki w ilości szkoleń doskonalących dla strażaków OSP z ksrq z zakresu współdziałania z SP ZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe, realizowanych na poziomie 70,5% przyjętych potrzeb oraz takich samych szkoleń dla strażaków z PSP, realizowanych na poziomie 50,7% planowanych potrzeb.

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

Ocena cząstkowa

4. Współpraca PSP z podmiotami zarządzającymi autostradami i drogami ekspresowymi

- **Uzgodnienia dokonywane przez Komendanta Wojewódzkiego PSP na etapie projektowania autostrady**

Opis stanu
faktycznego

W zakresie uzgodnienia dokonywanego przez Komendanta Wojewódzkiego PSP na etapie projektowania autostrady, Komendant Wojewódzki PSP wyjaśnił, że w okresie od 1.01.2015 r. - 30.06.2016 r. na terenie województwa małopolskiego nie uzgadniano na etapie projektowania autostrady warunków bezpieczeństwa, w tym warunków podjęcia działań przez służby ratownicze, w trybie przepisów z § 98 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych.

- **Uzgodnienia w zakresie wielkości i rodzaju zaopatrzenia wodnego dla autostrady**

W zakresie ewentualnego uzgodnienia wielkości i rodzaju zaopatrzenia wodnego dla autostrady, Komendant Wojewódzki PSP wyjaśnił, że w okresie od 1.01.2015 r. - 30.06.2016 r. na terenie województwa małopolskiego nie ustalano wielkości i rodzaju zaopatrzenia wodnego, trybie przepisów § 106 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych. Tego typu uzgodnienia były dokonywane dla odcinków: autostrady A4 węzeł „Szarów” - węzeł „Krzyż” (odcinek km 455+900 - 512+739) - pismo z dnia 18 marca 2010 r. znak: WZ. 5560/1/10 oraz autostrady A4 Tarnów-Rzeszów (odcinek km 502+796,67 do 516+580) - pismo z dnia 24 kwietnia 2009 r. znak: WZ. 5595/59/09.

(dowód: akta kontroli str. 235)

W kwestii współpracy KW PSP z zarządzającymi autostradami i drogami na etapie realizacji zadań ustawowych, w zakresie odcinka płatnego autostrady A-4, KW PSP Kraków w dniu 17.04.2002 r. podpisała z zarządcą płatnego odcinka autostrady A-4 firmą Stalexport S.A. „porozumienie o współpracy w zakresie ustalenia zasad prowadzenia działań ratowniczych szkoleń realizowanych przez jednostki ochrony ppoż. na autostradzie A-4”. Następnie w dniu 20.08.2004 r. została podpisana „umowa w sprawie dalszego wykonywania praw i obowiązków z porozumienia o współpracy”.

KW PSP Kraków dysponuje korespondencją z KP PSP w Chrzanowie, z której wynika, że współpraca pomiędzy zarządcą autostrady firmą Stalexport S.A., a PSP przebiega prawidłowo (pismo PR.5530.87.2.2015WR z dnia 15.09.2015 r.) ponadto funkcjonariusze KP PSP w Chrzanowie na zorganizowanym w KW PSP Kraków w dniu 2.12.2015 r. spotkaniu roboczym poświęconego dobrym praktykom dot. zabezpieczenia działań ratowniczych na autostradzie A-4 oraz innych drogach ekspresowych woj. małopolskiego potwierdzili i utrzymali swoje stanowisko w tej kwestii (opracowano dokument ze spotkania, po spotkaniu wysłano rekomendacje do KP/M PSP woj. małopolskiego, które zabezpieczają ww. drogi pismem WR.0754.172.2015.MK w dniu 24.12.2015 r.).

Pozostałe odcinki autostrady A-4 oraz dróg ekspresowych:

- KM PSP Kraków podjęła współpracę z GDDKiA o/Kraków podczas ćwiczeń na autostradzie A4, które odbyły się w I kwartale 2015 r.
- w dniu 4.12.2015 r., w siedzibie GDDKiA o/Kraków, odbyło się spotkanie funkcjonariuszy KW PSP Kraków oraz KM PSP Kraków z przedstawicielami GDDKiA.
- w dniach 23-25.05.2016 r., w rejonie operacyjnych KM PSP Kraków wzdłuż zabezpieczanego odcinka autostrady A4, przeprowadzono rekonesans ww. drogi dla ratowników JRG i oficerów operacyjnych, funkcjonariuszy wydziału operacyjnego KM PSP Kraków. W rekonesansie uczestniczył przedstawiciel GDDKiA o/Kraków. Ze rekonesansu

sporządzono pismo MR.5534.2.2016BR.

– w czerwcu 2016 r., w siedzibie GDDKiA o/Kraków, odbyło się spotkanie funkcjonariuszy KW PSP Kraków z przedstawicielami GDDKiA. Tematyka spotkania: ostateczne ustalenie formy planów ratowniczych dla dróg zarządzanych w woj. małopolskim przez GDDKiA o/Kraków w tym dla autostrady A4 i drogi S7.

– w dniu 24.08.2016 r., w siedzibie KW PSP Kraków, odbyło się spotkanie z przedstawicielem firmy SWECO w związku z aktualizacją planu ratowniczego autostrady A-4 dla jej odcinka płatnego w woj. małopolskim.

(dowód: akta kontroli str. 257-272 i 274-293, 425)

- **Usuwanie z pasa autostrady i drogi ekspresowej substancji, które zanieczyściły drogę, celem przywrócenia przejezdności**

KG PSP w listopadzie 2012 r. opracowała i zatwierdziła do stosowania w jednostkach podległych „Zasady postępowania jednostek ochrony przeciwpożarowej w związku ze zdarzeniami na drogach” – dokument ten w swojej treści odnosił się m.in. do problemu usuwania z pasa drogi materiałów (w tym ropopochodnych), które zanieczyściły drogę w wyniku zdarzenia na drodze oraz oczyszczenia jej nawierzchni w celu zapewnienia jej przejezdności.

W KW PSP gromadzone były informacje KP/M PSP, które po interwencjach podejmowanych na autostradzie A-4 zgłaszały do KW PSP problem w zakresie mobilności oraz odpowiedniego wyposażenia brygad interwencyjnych zarządcy drogi, tj. GDDKiA (np. zdarzenie z 4.07.2014 r., nr ewidencyjny 0618001-0732 - wypadek w Wierchosławicach samochodu przewożącego 18000 szt. jaj kurzych). Po szeregu takich sytuacji związanych z problemem usuwania odpadów zanieczyszczających jezdnię jakie miały miejsce na drogach zarządzanych przez GDDKiA o/Kraków, w dniu 4.12.2015 r. w siedzibie GDDKiA o/Kraków odbyło się spotkanie funkcjonariuszy KW PSP Kraków oraz KM PSP Kraków z przedstawicielami GDDKiA. Tematyką spotkania były m.in. wzajemne uzgodnienia dotyczące usuwania zanieczyszczeń znajdujących się na drodze, omówienia i wyjaśnienia trybu przekazywania miejsca zdarzenia zarządcy drogi. W wyniku spotkania sporządzono notatkę służbową którą przekazano do wiadomości wszystkich KP/M PSP woj. małopolskiego - pismem WR.0754.174.2015MK. Notatka zawierała m.in. uwagi dotyczące podniesienia mobilności brygad interwencyjnych zarządcy drogi (czas dotarcia był dłuższy niż 1 godzina), zwiększenia zabezpieczenia ze strony zarządcy drogi miejsca zdarzenia by nie było potrzeby całkowitego wstrzymywania ruchu, traktowania zarządcy drogi jako właściciela odpadu (zanieczyszczenia) w sytuacji, kiedy sprawca zdarzenia nie jest ustalony.

W dniu 10 maja 2016 r. KW PSP wystosowała do GDDKiA w Krakowie pismo w sprawie uzgodnień Planu Działań Ratowniczych, w którym zalecono zawarcie w treści Planu procedur postępowania podczas zaistnienia na autostradzie A-4 sytuacji kryzysowych związanych m.in. z możliwością pojawienia się pojazdów jadących pod prąd, wejścia osób pieszych i zwierząt, zalegania porzuconych i uszkodzonych pojazdów oraz materiałów, zaistniałych korków i długotrwałego wstrzymania ruchu.

(dowód: akta kontroli str. 235, 294-302 i 388-392)

- **Działania związane ze wsparciem dla osób dotkniętych konsekwencjami zdarzeń drogowych na autostradach i drogach ekspresowych**

Podejmując działania związane ze wsparciem dla osób dotkniętych konsekwencjami zdarzeń drogowych na autostradach i drogach ekspresowych, KW PSP Kraków, cytowanym pismem (nr WR.5534.6.2016MK) z dnia 10.05.2016 r. zaproponowała, aby w treści sporządzanych przez GDDKiA o/Kraków planach ratowniczych dla autostrady A-4 opracować wspólnie

wewnętrzne procedury m.in. dotyczące dotarcia do osób które utknęły w kilku godzinnych korkach autostradowych, sposobu rozwiązania problemu korków i zatorów autostradowych. Komendant Wojewódzki PSP wyjaśnił, że na spotkaniu które odbyło się 3 czerwca 2016 r. w siedzibie GDDKiA o/Kraków nie omówiono szerzej tematyki przesłanej pismem WR.5534.6.2016MK – 10.05.2016 r., tj. procedur dotyczących: działań z pojazdami jadącymi pod prąd na autostradzie, pojawieniu się zwierząt leśnych na drodze, pojawieniu się na jezdni ludzi, porzuconych pojazdów, zwierząt, udzielenia pomocy uzyskania dostępu do ludzi uwięzionych w korkach autostradowych podczas wysokich i niskich temperatur. Główną przesłanką nie rozważania obecnie zaproponowanej tematyki był brak odpowiednich uregulowań prawnych w tym zakresie. W sytuacjach tego wymagających zadaniem powiatowych centr zarządzania kryzysowego jest podejmowanie działań w przedmiotowym zakresie.

(dowód: akta kontroli str. 250 i 302)

Ustalone
nieprawidłowości

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

Ocena częściowa

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

5. Działania kontrolne i nadzór nad realizacją działań ratowniczych

Opis stanu
faktycznego

• Inspekcje gotowości operacyjnej jednostek ksrg

W okresie od 1 stycznia 2015 r. do 30 czerwca 2016 r. Małopolski Komendant Wojewódzki PSP przeprowadził 27 inspekcji gotowości operacyjnej w jednostkach ratowniczo – gaśniczych oraz 2 OSP będących w ksrg, w powiatach przez które przechodzi autostrada A-4 oraz droga ekspresowa S-7.

W trakcie tych inspekcji zakres kontroli obejmował tematykę prowadzenia działań ratowniczych na drogach, weryfikowaną podczas sprawdzenia wiedzy teoretycznej (dotyczyło tylko JRG) i praktycznej.

W części teoretycznej testy pisemne zawierały pytania dotyczące prowadzenia działań ratowniczych na drogach lub sprzętu do tego używanego. W formie praktycznej tematykę przygotowania do działań ratowniczych na drogach sprawdzono 8-krotnie.

Podczas każdej inspekcji gotowości operacyjnej sprawdzany był stan oraz sprawność sprzętu spaliniowego, w tym do działań ratowniczych na drogach.

Po inspekcji gotowości bojowej formułowane były wytyczne i zalecenia do poszczególnych jednostek z ksrg, które były w możliwie krótkim czasie realizowane. W w/w inspekcjach zalecenia i wytyczne zostały zrealizowane poprzez dodatkowe zajęcia teoretyczne oraz praktyczne w celu poprawienia umiejętności i znajomości procedur oraz sprzętu używanego podczas działań ratowniczych na drogach.

(dowód: akta kontroli str. 303-331)

• Analizy działań ratowniczych na autostradach i drogach ekspresowych oraz ich wykorzystanie

Komendant Wojewódzki PSP w ramach zleczanych analiz działań ratowniczych na autostradach i drogach ekspresowych zrealizował obowiązek wskazania obszarów, dla których prawdopodobny czas przybycia do miejsca zdarzenia pierwszych sił i środków podmiotów ratowniczych wynosi do 8 minut i 15 minut, zarówno dla jednostek ratowniczo-

gaśniczych PSP, jak i jednostek OSP włączonych do kserg. Szczegóły omówiono w punkcie 1.2 niniejszego Wystąpienia pokontrolnego.

Od 1 stycznia 2015 r. do 31 grudnia 2015 r. opracowano na terenie woj. małopolskiego łącznie 103 analizy, w tym:

- na polecenie Małopolskiego Komendanta Wojewódzkiego PSP – sporządzono: 66 analiz. Wśród nich były: 42 pożary (13 analiz pełnych, 29 analiz skróconych), 23 miejscowe zagrożenia (4 analizy pełne, 19 analiz skróconych) – zdecydowana większość analizowanych akcji związanych było ze zdarzeniami na drogach – 14 akcji ratowniczych.

- na polecenie Komendantów Miejskich / Powiatowych PSP – sporządzono: 37 analiz.

W grupie analiz sporządzonych na polecenie Małopolskiego Komendanta Wojewódzkiego PSP znajdowało się kilka analiz równocześnie zleconych przez Małopolskiego Komendanta Wojewódzkiego PSP oraz Komendantów Miejskich / Powiatowych PSP.

Analizy dotyczące autostrady A-4 oraz drogi ekspresowe S-7 w 2015 r. to:

- 1) analiza zdarzenia nr 0618001-0181 z dn. 2015-03-12 miejsce: autostrada A-4 – 479 km – wypadek tira na kierunku: Rzeszów, droga zablokowana w obu kierunkach, działania prowadziła KM PSP Tarnów. Analiza zlecona przez KW PSP Kraków.

- 2) analiza zdarzenia nr 0618002-0189 z dn. 2015-03-16 miejsce: autostrada A-4 – 503 km – wypadek samochodu osobowego na kierunku: Kraków, działania prowadziła KM PSP Tarnów. Analiza zlecona przez KM PSP Tarnów.

- 3) analiza zdarzenia nr 0604001-0147 z dn. 2015-03-22 miejsce: autostrada A-4 – 474 km uderzenie samochodu osobowego w bariery ochronne, a następnie najechanie kolejnych pojazdów na siebie. Wszystkie pojazdy poruszały się pasem autostrady z Tarnowa w kierunku Krakowa, działania prowadziła KP PSP Brzesko. Analiza zlecona przez KP PSP Brzesko.

- 4) analiza zdarzenia nr 0604001-0406 z dn. 2015-07-13 miejsce: autostrada A-4 – 479 km pożar samochodu osobowego w kierunku Krakowa, działania prowadziła KM PSP Tarnów i KP PSP Brzesko. Analiza zlecona przez KW PSP Kraków.

- 5) analiza zdarzenia nr 0601002-0976 z dn. 2015-07-13 miejsce: autostrada A-4 – 418 km najechanie sam. ciężarowego na tył sam. osobowego w kierunku na Tarnów, działania prowadziła KM PSP Kraków. Analiza zlecona przez KW PSP Kraków.

Od 1 stycznia 2016 r. do 30 czerwca 2016 r. opracowano na terenie woj. małopolskiego łącznie 38 analiz, w tym:

- na polecenie Małopolskiego Komendanta Wojewódzkiego PSP – sporządzono: 31 analiz. Wśród nich było: 18 pożarów (7 analiz pełnych, 11 analiz skróconych), 13 miejscowych zagrożeń (1 analiza pełna, 12 analiz skróconych).

- na polecenie Komendantów Miejskich / Powiatowych PSP sporządzono w tym okresie 7 analiz.

Wnioski z analiz doprowadziły do zorganizowania szeregu spotkań z GDDKiA o/Kraków oraz ustaleń i szkoleń wewnętrznych, w tym:

- 1) poddano weryfikacji i sprawdzeniu zasadność zapisów porozumień o obszarach chronionych – były to wewnętrzne porozumienia poszczególnych sąsiadujących ze sobą KM/PSP, których celem jest skrócenie czasu dojazdu SIS KSRG do miejsca zdarzenia;

- 2) dla KM PSP w Krakowie ustalono w grudniu 2015 r., że ze względu na bardzo duże natężenie ruchu dysponowanie do działań JRG zabezpieczających odcinek autostrady A-4 w rejonie m. Krakowa powinno odbywać się z dwóch przeciwnych kierunków do miejsca zdarzenia. Powodem takiej decyzji były trudności z dojazdem sił ratunkowych na miejsce

zdarzenia ze względu na blokowanie przez innych kierowców pasa awaryjnego drogi oraz całkowite korkowanie się autostrady. Wg. wiedzy PSP autostrada A-4 na tym odcinku jest na pograniczu swojej przepustowości;

3) w dniach 23-25.05.2016 r. w rejonie operacyjnych KM PSP Kraków wzdłuż zabezpieczanego odcinka autostrady A4 przeprowadzono rekonesans ww. drogi dla ratowników JRG i oficerów operacyjnych, funkcjonariuszy wydziału operacyjnego KM PSP Kraków - temat: rozpoznanie infrastruktury drogi dla potrzeb prowadzenia działań ratowniczych. W rekonesansie uczestniczył przedstawiciel GDDKiA o/Kraków. Ze rekonesansu sporządzono pismo MR.5534.2.2016BR;

4) zorganizowano w dniu 2.12.2015 r. naradę szkoleniową dla funkcjonariuszy PSP, którzy posiadają w swoich rejonach operacyjnych autostradę A-4 oraz drogę ekspresową S-7. Po spotkaniu sporządzono rekomendacje do KP/M PSP woj. małopolskiego, które zabezpieczają ww. drogi pismem WR.0754.172.2015.MK w dn. 24.12.2015 r.). KP/M PSP po otrzymaniu przedmiotowego pisma podjęły szereg działań na zabezpieczonym przez siebie rejonie raportując o tym pismami w styczniu 2016 r.;

5) w dniu 4.12.2015 r. w siedzibie GDDKiA o/Kraków odbyło się spotkanie funkcjonariuszy KW PSP Kraków oraz KM PSP Kraków z przedstawicielami GDDKiA.

Tematyka spotkania:

- zabezpieczenie miejsca zdarzenia przez SiŚ KSRRG oraz Brygady Interwencyjne GDDKiA na autostradzie A4 i innych drogach zarządzanych przez GDDKiA,
- tok prac nad realizacją planów ratowniczych dla niepłatnego odcinka autostrady A4 i drogi S7,
- wzajemne uzgodnienia dotyczące usuwania uszkodzeń w infrastrukturze drogowej,
- wzajemne uzgodnienia dotyczące usuwania zanieczyszczeń znajdujących się na drodze,
- omówienie i wyjaśnienie trybu przekazywania miejsca zdarzenia zarządcy drogi.

Po spotkaniu sporządzono notatkę służbową którą przekazano do wiadomości wszystkich KP/M PSP woj. małopolskiego pismem WR.0754.174.2015MK;

6) w czerwcu 2016 r. w siedzibie GDDKiA o/Kraków odbyło się spotkanie funkcjonariuszy KW PSP Kraków z przedstawicielami GDDKiA. Tematyka spotkania to ostateczne ustalenie formy planów ratowniczych dla dróg zarządzanych w woj. małopolskim przez GDDKiA o/Kraków, w tym dla autostrady A4 i drogi S7. Określono, że plany te przysługują się SKKP/M w precyzyjnym lokalizowaniu miejsca zdarzenia i infrastruktury ratowniczej w bezpośrednim otoczeniu tego miejsca.

Inne proponowane do realizacji wnioski to:

1) w związku z naganną postawą kierowców podczas wypadków drogowych wnioskuje się o przeprowadzenie kampanii społecznej (przy użyciu przedstawicieli Policji, mediów, GDDKiA, stron internetowych itp.), której celem powinno być przekazanie opracowanych zasad prawidłowego zachowania się kierowców w ruchu na autostradach, a szczególnie w sytuacji przejazdu pojazdów uprzywilejowanych. Na szczególną uwagę zasługuje fakt uświadomienia kierowców o nie blokowaniu przejezdności pasów awaryjnych autostrady;

2) podjęcie współpracy z WCPR na temat sposobu pozyskania prawidłowych informacji o miejscu zdarzenia od zgłaszających na nr 112, a następnie przekazania zebranych informacji do służb ratunkowych.

(dowód: akta kontroli str. 332-376)

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

Ocena częściowa

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

IV. Uwagi i wnioski

*Wnioski
pokontrolne*

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

- a) bieżące monitorowanie przedsięwzięć zmierzających do uzupełnienia stanu sprzętu w jednostkach włączonych do kserg,
- b) podejmowanie działań zarządczych zmierzających do pełnej realizacji zaplanowanych szkoleń ratowników PSP i OSP we współpracy z LPR.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

*Prawo
zgłoszenia
zastrzeżeń*

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach: jeden dla Pana Komendanta, drugi - do akt kontroli.

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

*Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków*

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK, proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 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.

Trzebnisko, dnia

2016 r.

Kontroler:

Dyrektor
Delegatury NIK w Rzeszowie

*Władysław Tabasz
doradca prawny*

Wiesław Motyka