



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Zielonej Górze

LZG.410.009.08.2016

P/16/037

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

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 Zielonej Górze
Kontroler	Kontrolę przeprowadził, na podstawie art. 2 ust. 3 ustawy o Najwyższej Izbie Kontroli ¹ , Andrzej Misa – specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LZG/73/2016 z dnia 28.09.2016 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2)
Jednostka kontrolowana	Autostrada Wielkopolska II S.A. w Poznaniu, ul. Dziadoszańska 10, kod pocztowy 61-248 Poznań, nr statystyczny 301079490, zwana w dalszej części niniejszego wystąpienia „Spółką” albo „Koncesjonariuszem”. (dowód: akta kontroli str. 3-9)
Kierownik jednostki kontrolowanej	Prezesem Zarządu Spółki jest, od dnia 20.08.2012 r., Robert Nowak. (dowód: akta kontroli str. 3-9)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia² działania Spółki Autostrada Wielkopolska II na rzecz przygotowania warunków bezpieczeństwa, w tym warunków podjęcia działań przez służby ratownicze na lubuskim odcinku autostrady A2 w latach 2015-2016 (I połowa).

Pozytywną ocenę uzasadnia w szczególności:

- przyjęcie spójnych zasad i organizacji prowadzenia działań ratowniczych na kontrolowanym odcinku autostrady A2 w *Planie działań ratowniczych*, uzgodnionym m.in. z właściwymi komendantami Państwowej Straży Pożarnej i Policji,
- zapewnienie wymiany informacji w przypadku zaistnienia zdarzeń drogowych, zarówno pomiędzy służbami eksploatacyjnymi autostrady, jak i ze służbami prowadzącymi działania ratownicze,
- wyposażenie i stan wyszkolenia służb eksploatacyjnych autostrady,
- współpraca ze służbami prowadzącymi działania ratownicze, szczególnie w formie comiesięcznych spotkań oraz przeprowadzonych ćwiczeń terenowych,
- działania zmierzające do informowania użytkowników autostrady o utrudnieniach w ruchu oraz rozładowywania korków i zatorów drogowych.

Za dobrą praktykę, w ocenie Izby, uznać należy przeprowadzanie szkoleń przez służby eksploatacyjne autostrady poszczególnych jednostek organizacyjnych Straży Pożarnej (zarówno państwowej, jak i ochotniczej), m.in. w zakresie zapoznania z obiektami, urządzeniami i warunkami technicznymi występującymi na autostradzie, zasadami bezpiecznego dojazdu i odjazdu z miejsca zdarzenia oraz zasadami współpracy w trakcie akcji ratowniczej z pracownikami autostrady.

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.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Warunki bezpieczeństwa oraz przygotowanie warunków do prowadzenia działań ratowniczych na autostradzie

1.1. Stan organizacyjno-kadrowy komórek organizacyjnych odpowiedzialnych za przygotowanie warunków do prowadzenia działań ratowniczych

Opis stanu faktycznego

Spółka Autostrada Wielkopolska II S.A. jest koncesjonariuszem oraz pełni funkcję zarządcy płatnej autostrady A2 na odcinku Świecko – Nowy Tomyśl. Spółka Autostrada Eksploatacja S.A. jest operatorem płatnej autostrady A2 na ww. odcinku oraz wykonuje w imieniu Spółki zadania zarządcy autostrady A2 w zakresie utrzymania i eksploatacji, w tym poboru opłat w imieniu własnym ale na rzecz Koncesjonariusza.

W umowie koncesyjnej zawartej pomiędzy Ministrem Infrastruktury a Autostrada Wielkopolska S.A.³, określono między innymi:

- zasady współpracy Spółki z administracją drogową i służbami ratowniczymi,
- obowiązek opracowania i wdrożenia Planu Ratowniczego,
- obowiązek Spółki w zakresie nieutrudnionego udostępniania służbom ratowniczym dostępu do opisywanego odcinka autostrady.

Do zadań służb eksploatacyjnych Spółki, w ramach Zintegrowanego Systemu Ratowniczego na autostradzie, przypisano zadania polegające na:

- współdziałaniu z Policją, publicznymi zakładami opieki zdrowotnej, Strażą Pożarną oraz jednostkami administracji samorządowej i rządowej,
- oznakowaniu miejsca wypadku,
- aktualizacji planów ratowniczych.

W umowie koncesyjnej określono także obowiązek usytuowania w obwodach utrzymania autostrady biur kontroli, centralnego biura kontroli oraz posterunków Policji, celem pełnienia nadzoru i kontroli ruchu drogowego na autostradzie, jak i koordynacji działań ratowniczych (jako główne zadanie ww. służb określono zarządzanie wywołaniami alarmowymi polegającymi na identyfikacji meldunku pomocy i zainicjowaniu niezbędnych działań ratunkowych).

Zgodnie z umową zawartą pomiędzy Autostrada Wielkopolska S.A. a Autostrada Eksploatacja S.A. w Poznaniu⁴ (dalej: AESA albo *Operator*):

- AESA wykonuje, w imieniu Koncesjonariusza, obowiązki zarządcy drogi wynikające z ustawy o drogach publicznych i przeniesione na Spółkę na mocy umowy koncesyjnej,
- AESA wdraża i aktualizuje Plan Ratowniczy,
- AESA wykonuje następujące usługi dotyczące bezpieczeństwa ruchu, w szczególności: obsługuje Centrum Zarządzania Autostradą przez 24 godziny na dobę, organizuje patrole na przedmiotowym odcinku autostrady, obsługuje przydrożną sieć łączności alarmowej, współpracuje w razie wypadku ze służbami ratowniczymi oraz przeprowadza wszelkie niezbędne nagłe naprawy sprzętu bezpieczeństwa.

(dowód: akta kontroli str. 10-51)

Komórki organizacyjne biorące udział w działaniach ratowniczych na lubuskim odcinku

³ Umowa z dnia 30.08.2008 r. (Autostrada Wielkopolska II S.A. została zarejestrowana w Krajowym Rejestrze Sądowym 16.4.2009 r.).

⁴ Umowa z dnia 2.07.2009 r.

autostrady A2 należały do struktur organizacyjnych Operatora.

Zgodnie z zapisami *Programu Działań Ratowniczych* (dalej: *PDR*) wszelkie informacje zebrane przez Operatora, tj. Centrum Zarządzania Autostradą, przekazywane są właściwym służbom ratowniczym prowadzącym lub koordynującym akcję ratunkową. Operator jest zobowiązany do udzielenia pełnego wsparcia technicznego Policji i innym służbom podczas akcji ratunkowej, po wypadku, awarii, w przypadku wystąpienia problemów z ruchem oraz przy zadaniach związanych z ustawieniem oznakowania, oczyszczaniem, usuwaniem materiałów i przy naprawach.

W przypadku wystąpienia zdarzenia drogowego zadania związane z prowadzeniem działań ratowniczych przypisano:

- ✓ Centrum Zarządzania Autostradą (dyżurnemu CZA) – m.in. w zakresie obsługi centrali łączności radiowej, telefonicznej, systemów kolumn alarmowych i urządzeń pomiarowych, odbioru i przekazywania informacji w ścisłej współpracy z Policją i innymi służbami ratowniczymi, prowadzenia rejestru zdarzeń, przekazywania informacji dyrektorowi dyżurnemu oraz przedstawicielowi Spółki o zdarzeniach na autostradzie,
- ✓ patrolom – m.in. w zakresie interwencji i zabezpieczenia miejsca zdarzenia, pełnienia całodobowego dyżuru na autostradzie, zbierania informacji mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu (np. uszkodzenia jezdni, przeszkody na jezdni, warunki meteorologiczne), dokonywania rutynowych obserwacji,
- ✓ personelowi dyżurnemu (tj. pracownicy drogowi, mechanicy, elektrycy) – m.in. w zakresie interwencji przy większych niespodziewanych zdarzeniach,
- ✓ kierownikowi OUA/dyżurnemu OUA – w zakresie koordynacji pracy służb Operatora w trakcie prowadzenia działań ratowniczych w porozumieniu z KDR lub Policją,
- ✓ dyrektorowi eksploatacji autostrady/dyżurnemu dyrektorowi – w zakresie nadzoru i kontroli pracy wszystkich służb Operatora.

(dowód: akta kontroli str. 43-51, 203-257)

1.2. Ustanowienie zasad i organizacji działań ratowniczych na autostradach i drogach ekspresowych

Wymagania dotyczące zasad i organizacji prowadzenia działań ratowniczych na autostradzie A2 na odcinku ze Słubic do Nowego Tomysła⁵ zostały zawarte w *Planie działań ratowniczych* przyjętym w 2011 r., zgodnie z § 98 ust. 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych⁶. Warunki bezpieczeństwa na przedmiotowym odcinku autostrady A2, przyjęte w ww. *Planie*, zostały uzgodnione z właściwymi komendantami Państwowej Straży Pożarnej, Policji oraz Wydziałem Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego Lubuskiego Urzędu Wojewódzkiego, stosownie do § 98 ust. 2 cyt. wyżej rozporządzenia.

(dowód: akta kontroli str. 203-257)

Koncesjonariusz pozytywnie ocenił współpracę z podmiotami odpowiedzialnymi za prowadzenie działań ratowniczych na odcinku autostrady A2 ze Świecka do Nowego Tomysła. Wszelkie potrzeby i zastrzeżenia omawiane były w trakcie comiesięcznych spotkań roboczych, jednak bez udziału – w ocenie Koncesjonariusza taki udział byłby pożądanym – przedstawicieli Państwowego Ratownictwa Medycznego i Lubuskiego Urzędu Wojewódzkiego.

⁵ Odcinek autostrady A2 ze Słubic (1+995 km) do Nowego Tomysła (107+900 km) o łącznej długości 105,905 km, obejmuje między innymi województwo lubuskie, tj. odcinek ze Słubic do Trzciela (92+533 km) o długości 90,538 km.

⁶ Dz. U. Nr 12 poz. 116, ze zm.

Przygotowanie służb ratowniczych do likwidacji skutków wypadków z udziałem wielu osób i pojazdów weryfikowane było podczas terenowych ćwiczeń służb ratowniczych. Właśnie w wyniku takich ćwiczeń zidentyfikowano problemy związane z funkcją kierującego akcją – *brak odpowiedniego oznakowania tej osoby oraz komunikacji pomiędzy kierującym i pozostałymi uczestnikami akcji, a także niepoprawne usytuowanie pojazdów ratownictwa medycznego uniemożliwiające przejazd innych pojazdów (zastawienie całego przekroju jezdni).*

Ponadto, w ocenie Spółki, należy dążyć do:

- ✓ jak najszybszego przywracania możliwości przejazdu pojazdów w celu zapobieżenia tworzenia się bądź rozładowywania zatorów drogowych,
- ✓ ustanowienia jednolitych zasad postępowania kierowców w celu utworzenia tzw. *korytarza życia* umożliwiającego dojazd na miejsce zdarzenia służb ratowniczych w przypadku kiedy na autostradzie utworzył się już zator, co powinno znaleźć odzwierciedlenie w przepisach prawa; Spółka poddała pod rozagę przeprowadzenie kampanii medialnej propagującej te zasady; mając na względzie powyższe, a także bezpieczeństwo użytkowników zarówno autostrad, jak i dróg szybkiego ruchu, Spółka wraz z pozostałymi koncesjonariuszami autostradowymi wystosowała między innymi w tej sprawie pismo⁷ do Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego; w obliczu braku reakcji, ponowiono petycję w tym przedmiocie⁸; oba pisma zostały przekazane również do wiadomości Ministra Spraw Wewnętrznych, Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, Komendanta Głównego Policji, Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej oraz Pełnomocnika Rządu ds. Regulacji i Harmonizacji Obszaru Bezpieczeństwa Transportu i Ruchu Drogowego.

(dowód: akta kontroli str. 280-293)

1.3. Warunki bezpieczeństwa na autostradzie

Informacje o zdarzeniach drogowych gromadzone były na bieżąco przez pracowników Centrum Zarządzania Autostrady (dalej: *Centrum* albo *CZA*). Informacje powyższe zawierały dane dotyczące lokalizacji zdarzenia, moment wpłynięcia informacji do Centrum, rodzaj zdarzenia (z podziałem na następujące kategorie: wypadek, kolizję, pożar i inne), ewentualną liczbę osób rannych, ewentualną liczbę osób zabitych, liczbę pojazdów uczestniczących w zdarzeniu, uszkodzenia infrastruktury, krótki opis zdarzenia, ewentualny przedmiot lub zwierzę na jezdni, odnotowywano również obecność funkcjonariuszy Policji. Na tej podstawie dokonywano corocznych podsumowań i analiz. W wyniku prowadzenia takich analiz nie zidentyfikowano odcinków autostrady szczególnie niebezpiecznych. W zakresie kolizji drogowych (czyli zdarzeń w wyniku, których nastąpiło uszkodzenie pojazdów i/lub infrastruktury drogowej), ich zwiększoną liczbę odnotowano w Miejscach Obsługi Podróżnych oraz Miejscach Poboru Opłat. Jednak ze względu na niewielkie prędkości pojazdów, skutki były znikome.

Roczne posumowania w powyższym zakresie były prezentowane i omawiane podczas spotkań ze służbami ratowniczymi. W wyniku przeprowadzonych analiz, w 2015 r. podjęto m.in. następujące działania celem poprawienia bezpieczeństwa na autostradzie:

- montaż dodatkowych barier przy wjazdach na MOP-y,
- wykonano uszorstnienie łącznic wybranych węzłów,

⁷ Pismo z 1.06.2015 r.; ponadto koncesjonariusze zwracają również uwagę na następujące problemy: zachowanie odpowiednich odstępów pomiędzy pojazdami, wyprzedzaniem prawym pasem ruchu, postępowanie podróżujących w przypadku awarii pojazdu, ustawianie tablic reklamowych wzdłuż dróg międzynarodowych, jazda *pod prąd*, usuwanie pojazdów pozostawionych na pasie awaryjnym.

⁸ Pismo z 31.08.2016 r.

- kanał B112 został udostępniony służbom AESA.

Natomiast wśród propozycji działań na 2016 r. znalazły się m.in.: kampania medialna *Zachowaj odstęp i Zapinaj pasy*, akcja edukacyjna dla kierowców dotycząca zasad zachowania się w przypadku awarii na autostradzie, skrócenie czasu dojazdu pomocy drogowej, prowadzenie czynności pokolizyjnych w bezpiecznym miejscu (poza pasami ruchu).

(dowód: akta kontroli str. 166-257)

W ramach uzgodnień *Planu Działań Ratowniczych* autostrady A2 na odcinku Świecko – Nowy Tomyśl, Lubuski Komendant Straży Pożarnej w piśmie z 29.07.2011 r. oraz Zastępca Komendanta Wojewódzkiej Policji w Gorzowie Wlkp. w piśmie z 22.07.2011 r. zaproponowali m.in. rozważenie możliwości budowy wjazdów awaryjnych na terenie powiatu słubickiego (tj. pomiędzy węzłami Świecko – Rzepin) celem umożliwienia dotarcia sił i środków do ewentualnych miejsc zdarzeń na ww. odcinku w możliwie najkrótszym czasie oraz uniknięcia utrudnień w prowadzeniu akcji ratowniczych.

Ustosunkowując się do ww. propozycji, starszy specjalista ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego i utrzymania autostrady w Spółce wyjaśnił, że: *Możliwość stworzenia wjazdów awaryjnych na jezdnie autostrady była analizowana już na etapie przygotowywania projektu architektoniczno-budowlanego. Przedmiotem analizy była dostępność terenu zlokalizowanego w liniach rozgraniczających autostrady w celu zaprojektowania dojazdów o odpowiednich parametrach, możliwość przejazdu z jednej strony autostrady na drugą oraz parametry i rodzaj nawierzchni drogi publicznej, z którą takie wjazdy byłyby skomunikowane. Na odcinku pomiędzy Świeckiem i Rzepinem autostrada A2 przebiega w większości w terenie leśnym o małej dostępności utwardzonych dróg publicznych. Dodatkowo, na odcinku pomiędzy km 15 i km 18,2 wzdłuż autostrady biegnie linia kolejowa ograniczająca dostęp od strony północnej – z tego względu nie było możliwe utworzenie wjazdu awaryjnego z drogi wojewódzkiej nr 134 Ośno Lubuskie – Urad. Projekt architektoniczno-budowlany podlegał opiniowaniu, między innymi, Komendy Wojewódzkiej Państwowej Straży Pożarnej, Komendy Wojewódzkiej Policji oraz Lubuskiego Urzędu Wojewódzkiego.*

Na etapie tworzenia Planu Działań Ratowniczych uwzględniono zaprojektowaną i uzgodnioną wcześniej infrastrukturę, w tym lokalizację wjazdów awaryjnych. Jest to powodem dla czego w PDR przewidziano możliwość wjazdu i zjazdu poprzez węzły Świecko i Rzepin, a na dalszym etapie nie było możliwe uwzględnienie propozycji Komendy Wojewódzkiej Państwowej Straży Pożarnej i Komendy Wojewódzkiej Policji. Ostatecznie PDR został uzgodniony przez obie te jednostki, jak również przez Wydział Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego Lubuskiego Urzędu Wojewódzkiego.

Niemniej, spełniając prośbę przedstawicieli Państwowej Straży Pożarnej zostały im przekazane klucze do kłódek na wjazdach serwisowych zlokalizowanych przy wiadukcie WD3 w celu ewentualnego wykorzystania. Dodatkowo, istnieje możliwość wykorzystywania automatycznie otwieranych bram na terenie Miejsc Obsługi Podróżnych Sosna i Gnilec zlokalizowanych w km 5 autostrady. Nieujęcie tych możliwości w PDR pozwala uniknąć sytuacji, w której pojazdy służb ratowniczych – zwłaszcza karetki pogotowia ratunkowego – kierowane byłyby na drogi, których parametry nie zapewniają bezpiecznego i sprawnego dojazdu bądź wyjazdu z autostrady.

Pozostałe uwagi i propozycje zmian KW PSP w Gorzowie Wlkp. oraz KWP w Gorzowie Wlkp., zostały uwzględnione.

(dowód: akta kontroli str. 203-275, 294-296)

W okresie objętym kontrolą nie miały miejsca czynności odbiorowe autostrad przeprowadzone przez jednostki organizacyjne PSP, o których mowa w art. 56 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane⁹.

⁹ Dz. U. z 2016 r. poz. 290, ze zm.

(dowód: akta kontroli str. 306)

Na lubuskim odcinku autostrady A2 zlokalizowanych zostało sześć Miejsc Obsługi Podróżnych (dalej: MOP), tj.: po trzy w kierunku Świecko – Warszawa i Warszawa Świecko¹⁰ (cztery MOP kategorii II i dwa kategorii I). Ponadto na ww. odcinku autostrady znajdują się dwa Obwody Utrzymania Autostrady (dalej: OUA).¹¹ Na każdym z ww. MOP i OUA zostały usytuowane po dwa stanowiska postojowe dla samochodów przewożących materiały niebezpieczne, o których stanowi § 103 rozporządzenia w sprawie przepisów techniczno-budowlanych.

Na opisywanym odcinku autostrady zlokalizowanych zostało pięć węzłów wjazdowych (tj. na każdym węźle autostradowym), osiem wjazdów awaryjnych oraz dwadzieścia siedem przejazdów awaryjnych.

Zaopatrzenie wodne do celów przeciwpożarowych zapewnia piętnaście hydrantów zlokalizowanych na OUA Ilanka i Biały Mur oraz MOP Walewice i Koryta, a także sześć zbiorników przeciwpożarowych o objętości 105 m³ (Punkt Poboru Opłat Tarnawa i Stacja Poboru Opłat Jordanowo) i 120 m³ (MOP Gnilec, Sosna, Chociszewo i Rogoziniec).

Wzdłuż pasów awaryjnych autostrady rozmieszczono kolumny alarmowe (§ 107 rozporządzenia w sprawie przepisów techniczno-budowlanych) w odstępach nie większych niż 2 km.

W wyniku przeprowadzonych oględzin infrastruktury ratowniczej, tj. 2 wjazdów awaryjnych, w tym bram awaryjnych, 2 przejazdów awaryjnych, 2 kolumn alarmowych oraz zbiorników wodnych przeznaczonych do celów przeciwpożarowych, na odcinku pomiędzy węzłami Jordanowo a Trzciel nie stwierdzono nieprawidłowości.

(dowód: akta kontroli str. 203-257, 317-324)

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 obszarze.

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

2.1. Organizacja wymiany informacji pomiędzy służbami prowadzącymi działania ratownicze na autostradzie oraz zakres współpracy

Opis stanu
faktycznego

Osobą wyznaczoną ze strony Koncesjonariusza do kontaktów z przedstawicielami służb ratowniczych jest starszy specjalista ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego i utrzymania autostrady (osoba o wykształceniu kierunkowym – inżynier budowy dróg, ulic i lotnisk, stosownych uprawnieniach – audytor bezpieczeństwa ruchu drogowego i doświadczeniu – 18-letnia praca przy projektowaniu, budowie i eksploatacji autostrady A2). Do zakresu obowiązków ww. stanowiska wchodzi m.in. udział w comiesięcznych spotkaniach służb ratowniczych, zaangażowanie w przygotowanie i analizę ćwiczeń terenowych, uzgadnianie ze strony Spółki Planu Działań Ratowniczych i współpraca w razie potrzeby z przedstawicielami służb ratowniczych. Ponadto, w Spółce wyznaczono 2 kolejne osoby (specjaliści ds. kontroli utrzymania autostrady w Dziale Eksploatacji Spółki) do bieżącej kontroli stanu obiektów autostradowych, w tym związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego oraz mających wpływ na sprawne prowadzenie akcji ratowniczych.

¹⁰ Kierunek Świecko – Warszawa: MOP II Sosna (5+300 km), MOP I Koryta (40+500 km), MOP II Rogoziniec (85+300 km); kierunek Warszawa – Świecko: MOP II Chociszewo (85+300 km), MOP I Walewice (40+500 km) i MOP II Gnilec (5+300 km).

¹¹ OUA Ilanka (35+390 km) i Biały Mur (76+195 km); oba obwody kierunek Warszawa – Świecko.

Zadania z zakresu udziału w comiesięcznych spotkaniach służb ratowniczych oraz współpracy z ich przedstawicielami podczas zabezpieczania i likwidacji skutków zdarzeń drogowych, zgodnie z procedurą opisaną w PDR, przypisano również poszczególnym komórkom organizacyjnym Operatora.

(dowód: akta kontroli str. 315-316)

Centrum Zarządzania Autostradą, zlokalizowane w siedzibie Operatora autostrady w OUA Kotowo w Poznaniu, całodobowo monitorowało sytuację na odcinku autostrady A2 ze Świecka do Konina o łącznej długości 255,565 km.

Wyposażenie Centrum (systemy pozostające do dyspozycji CZA zostały opisane w pkt. 4. niniejszego wystąpienia pokontrolnego) umożliwiało pozyskanie danych niezbędnych do zarządzania ruchem, przetwarzania ich, wykonywania połączeń telefonicznych oraz monitorowanie poszczególnych urządzeń.

W PDR określono rodzaj informacji, które zbiera operator CZA, otrzymując zawiadomienie o zdarzeniu na autostradzie (w szczególności: miejsce zdarzenia, informacje o poszkodowanych, uszkodzenia infrastruktury autostrady, miejsce, w którym znajdują się uczestnicy zdarzenia i pojazdy, przewożone towary, szczególnie w wypadku materiałów niebezpiecznych, mogących spowodować skażenie terenu) oraz powiadamiane – w zależności od potrzeb – służby ratownicze, a także komórki organizacyjne Operatora (dyżurny obwodu, patrol, pomoc drogowa, operator sprzętu dźwigowego).

Centrum dysponowało wykazem właściwych miejscowo służb ratowniczych z uwzględnieniem ich sił i środków (np.: liczba i rodzaj zespołów ratownictwa medycznego, dane adresowe, telefoniczne, e-mailowe), tj. poszczególnych jednostek organizacyjnych Państwowej Straży Pożarnej, Policji, Państwowego Ratownictwa Medycznego, Straży Granicznej oraz urzędów administracji państwowej i samorządowej. Do dyspozycji CZA pozostawały także dane teled adresowe pomocy drogowej z terenu wokół autostrady.

(dowód: akta kontroli str. 10-25, 199-257, 297-298)

Przejawem współpracy Spółki z jednostkami organizacyjnymi innych służb i podmiotami ratowniczymi były przede wszystkim comiesięczne spotkania, które odbywały się naprzemiennie w OUA Ilanka, OUA Kotowo albo w siedzibie spółki Autostrada Eksploatacja. W spotkaniach tych uczestniczyli przedstawiciele¹² m.in. KW PSP w Poznaniu i Gorzowie Wlkp., KW Policji w Poznaniu Gorzowie Wlkp., KM Policji w Poznaniu, Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego w Poznaniu i Gorzowie Wlkp., wydziału zarządzania kryzysowego Wielkopolskiego Urzędu Wojewódzkiego, Służby Celnej i Straży Granicznej oraz Spółki i Operatora.

Przedmiotem spotkań było w szczególności:

- omówienie przedstawionych przez poszczególne służby statystyk zdarzeń zaistniałych na autostradzie (informacje o liczbie wypadków, kolizji, rannych i zabitych, miejscowych zagrożeniach, pożarach i liczbie osób w nich poszkodowanych itp.),
- szczegółowe omówienie pozostałych zdarzeń w wyniku, których wystąpiła blokada autostrady (zasady prowadzenia akcji, przypomnienie o obowiązkach poszczególnych służb),
- przygotowania do utrzymania bezpieczeństwa w okresach wzmożonego ruchu (np. świąt, tzw. *długich weekendów*, Światowych Dni Młodzieży, szczytu NATO, Przystanku Woodstock itp.),
- propozycje zmian przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym (zdefiniowanie zasad dojazdu służb ratowniczych na miejsce zdarzenia), a także propozycje zmian organizacji

¹² Przedmiot spotkań przedstawicieli służb ratunkowych obejmował autostradę A2 na odcinku Świecko – Konin.

ruchu (np. wprowadzenie zakazu wyprzedzania przez samochody ciężarowe na odcinku międzywęzłowym Świecko – Rzepin),

- informacje o planowanych przez poszczególne służby ćwiczeniach, manewrach, akcjach w zakresie utrzymania bezpieczeństwa w ruchu drogowym i przeprowadzania akcji ratowniczych,
- pozostałe sprawy bieżące (m.in. propozycje zainstalowania fotoradarów na dojazdach do Punktów Poboru Opłat, modyfikacje oznakowania, przygotowanie materiałów dla szkół nauki jazdy w zakresie bezpiecznego poruszania się na autostradzie).

(dowód: akta kontroli str. 94-165)

Współpraca z innymi służbami i podmiotami ratowniczymi polegała ponadto na przeprowadzaniu wspólnych ćwiczeń terenowych, a także prowadzeniu szkoleń przez pracowników Operatora dla poszczególnych jednostek Straży Pożarnej, które zostały opisane w pkt. 3 niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

W dniu 1.12.2011 r. Spółka zawarła porozumienie o współpracy z Komendą Wojewódzką Policji w Gorzowie Wlkp. Zakresem współpracy objęto w szczególności:

- ✓ użyczenie Policji do jej wyłącznego używania budynku w celu pełnienia nadzoru i kontroli ruchu drogowego na autostradzie na terenie OUA Ilanka,
- ✓ wybudowanie przez Spółkę miejsc przeznaczonych do kontroli technicznej i ważenia pojazdów,
- ✓ użyczeniu Policji miejsca na wyznaczonych wieżach antenowych w celu instalacji anten i kabli antenowych systemów radiokomunikacyjnych Policji oraz użyczeniu do wyłącznego użytku wydzielonej części z osobnym wejściem w kontenerach technicznych położonych przy wieżach antenowych; użyczeniu Policji 6 włókien światłowodowych w ramach posiadanej infrastruktury doprowadzonej do kontenerów technicznych,
- ✓ zapewnieniu i zorganizowaniu w porozumieniu z Policją warunków jej współpracy ze służbami Spółki zajmującymi się bieżącym utrzymaniem i eksploatacją autostrady.

Realizując postanowienia ww. porozumienia, Spółka przekazała KWP w Gorzowie Wlkp. budynek na terenie OUA Ilanka wraz z otoczeniem i pozostałymi elementami infrastruktury wyszczególnionymi w porozumieniu¹³.

(dowód: akta kontroli str. 52-93)

2.2. Organizacja łączności na potrzeby działań na autostradzie

Oprócz systemów łączności wymienionych w pkt. 4 niniejszego wystąpienia pokontrolnego i danych teleadresowych poszczególnych służb ratowniczych (numery komend Straży Pożarnej i Policji, jednostek Państwowego Ratownictwa Medycznego – zarówno dyspozytorów, jak i SOR-ów, poszczególnych jednostek Straży Granicznej), dyżurny CZA dysponował m.in. numerem telefonu mobilnego w radiowozie Sekcji Zabezpieczenia Autostrady Wydz. Drogowego KWP.

Ponadto łączność radiową pomiędzy służbami Operatora autostrady a służbami biorącymi udział w akcjach ratunkowych zapewniała radiowa sieć współdziałania służb MSW (kanał B112), o możliwość korzystania z której Operator wystąpił z wnioskiem 19.08.2015 r. (zgoda Ministerstwa z 15.09.2015 r.).

¹³ Umowa użyczenia z 1.12.2011 r. zawarta pomiędzy Koncesjonariuszem, Komendą Wojewódzką Policji w Gorzowie Wlkp. i Operatorem na okres 3 lat z możliwością przedłużenia. Kolejną umowę w powyższym zakresie zawarto 1.12.2014 r. na kolejne 3 lata. W dniu 1.12.2011 r. strony umowy podpisały protokół przekazania budynku Policji przy OUA Ilanka. W dniu 12.06.2014 r. Spółka zawarła umowę użyczenia KWP w Gorzowie Wlkp. miejsca na wieżach antenowych oraz kontenery teletechniczne przy lubuskim odcinku autostrady A2 (protokół zdawczo-odbiorczy spisano 3.06.2014 r.).

Ponadto, w celu usprawnienia łączności z przedstawicielami Sekcji Zabezpieczenia Autostrady Wydziału Ruchu Drogowego KWP w Gorzowie Wlkp., Operator użył ww. jednostce jeden terminal radiowy *TETRA*.

(dowód: akta kontroli str. 203-257, 297-301)

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 obszarze.

3. Wyposażenie Spółki oraz wykształcenie pracowników uczestniczących bądź prowadzących działania ratownicze na autostradach i drogach

3.1. Stan wyposażenia wykorzystywanego do zapewnienia bezpieczeństwa pracownikom na drogach oraz do wsparcia działań ratowniczych

Na OUA Ilanka i Biały Mur, użyczonymi przez Spółkę Operatorowi, znajdują się dwa zaplecza socjalno-magazynowo-garażowe wykorzystywane w celu utrzymania lubuskiego odcinka autostrady.

Służby Operatora obsługujące ww. odcinek autostrady dysponowały łącznie 28 samochodami ciężarowymi oraz samochodami typu *bus* przeznaczonymi do utrzymania, patrolowania i zabezpieczania autostrady.

Dwa z ww. samochodów wyposażone w znaki zmiennej treści, pachołki drogowe i komplet oznakowania, służyły do stałego patrolowania autostrady. W razie poważniejszych zdarzeń do obsługi autostrady przewidziane zostały kolejne 4 samochody o podobnym wyposażeniu z przyczepami z strzałami świetlnymi. Wszystkie pojazdy były oklejone folią odblaskową, wyposażone w oświetlenie ostrzegawcze (18 strzał świetlnych – U26, tablice wczesnego ostrzegania – U27).

W razie potrzeby do dyspozycji Operatora pozostawało 6 samochodów typu *VW Crafter* oraz 16 ciężarówek, które mogą dowieźć przyczepy ze znakami świetlnymi, dodatkowe znaki, pachołki, separatory stanowiącymi wyposażenie poszczególnych obwodów.

Wszystkie pojazdy Operatora były wyposażone w wewnętrzny, niezależny od działania sieci telefonii komórkowych, radiowy system łączności (cyfrowa łączność radiotelefoniczna *TETRA*) oraz w dodatkowy aparat B112 do łączności ze służbami ratowniczymi.

Ponadto, samochody patrolowe były wyposażone w substancje służące do neutralizowania niewielkich wycieków powstałych w wyniku zdarzeń drogowych (sorbent mineralny, płyn *Sintan*).

(dowód: akta kontroli str. 203-257, 307-308)

3.2. Szkolenie pracowników biorących udział bądź współpracujących z innymi służbami w działaniach ratowniczych

Każdy z pracowników Operatora rozpoczynających pracę przechodzi szkolenie wstępne BHP składające się z części ogólnej (podstawowe wymogi BHP, ocena ryzyka zawodowego itp.) i specjalistycznej stanowiącej instruktaż stanowiskowy polegający na praktycznym wprowadzeniu pracownika w zakres obowiązków ze szczególnym uwzględnieniem bezpieczeństwa pracy.

W ramach przeprowadzanych co rok szkoleń okresowych BHP:

- przez specjalistę ds. BHP – przypominane są zasady obowiązki z zakresu BHP, zasady pracy ze sprzętem letnim i zimowym, zabezpieczenie prac na autostradzie (w tym obsługi

zdarzeń drogowych), szczegółowo omawiane są wypadki przy pracy, które miały miejsce w roku poprzednim,

- przez mistrza organizacji ruchu drogowego – przypominane są zasady obsługi sprzętu i organizacji pracy,
- przez specjalistę ds. ppoż – przypominane są zasady posługiwania się sprzętem ppoż oraz szkolenie z zakresu ADR.

(dowód: akta kontroli str. 311-314)

Ponadto pracownicy AESA w okresie objętym kontrolą brali udział w niżej wymienionych szkoleniach:

- z zakresu pierwszej pomocy przedmedycznej i kierowania ruchem; szkolenie dla części pracowników zorganizowano w maju 2015 r.¹⁴ (pozostali pracownicy przeszkoleni przed 1.01.2015 r.); pracownicy pracujący na drodze posiadają uprawnienia do kierowania ruchem z ważnością na okres 5 lat; szkolenia prowadzone przez instruktorów zewnętrznych,
- dla pracowników OUA z zakresu prowadzenia działań na autostradzie po zdarzeniu z udziałem samochodów przewożących materiały niebezpieczne, autobusów, pożaru i innymi trudnymi przypadkami, współpracy ze służbami ratowniczymi; szkolenia przeprowadzane 2 razy w roku przez specjalistów ds. bezpieczeństwa i ochrony ppoż,
- dla kadry zarządzającej AESA z zakresu zarządzania kryzysowego¹⁵; szkolenie polegające na symulacji sytuacji kryzysowej, co pozwala na weryfikację systemu obiegu informacji, sposobu informowania mediów i umiejętności obsługi trudnych klientów; szkolenia prowadzone przez doradcę zewnętrznego firmę EGIS (utrzymującej autostrady na całym świecie), która świadczy usługi doradztwa technicznego, przeprowadza różnego rodzaju szkolenia, w tym w zakresie reagowania na sytuacje kryzysowe wynikające ze zdarzeń drogowych.

(dowód: akta kontroli str. 311-314)

Operator w 2016 r. przeprowadził dla jednostek PSP i OSP¹⁶ szkolenia w zakresie wynikającym z Planu Działań Ratowniczych, tj. m.in.: zapoznanie z obiektami, urządzeniami i warunkami technicznymi występującymi na autostradzie, zasadami bezpiecznego dojazdu i odjazdu z miejsca zdarzenia, zasadami współpracy w trakcie akcji ratowniczej z pracownikami autostrady.

(dowód: akta kontroli str. 311-314)

W okresie objętym kontrolą zostały zorganizowane terenowe ćwiczenia służb ratowniczych (3.09.2015 r.), których celem było doskonalenie ich współdziałania podczas wypadków komunikacyjnych na drogach szybkiego ruchu. Inicjatorem ćwiczeń była Komenda Wojewódzka PSP w Gorzowie Wlkp., a współorganizatorami spółki Autostrada Wielkopolska II oraz Autostrada Eksploatacja. W ćwiczeniach, które zostały przeprowadzone w obrębie węzła Rzepin, oprócz ww. inicjatora i współorganizatorów udział wzięły: Lubuski Urząd Wojewódzki, Policja, Państwowe Ratownictwo Medyczne, Inspekcja Transportu Drogowego oraz, ze względu na współpracę transgraniczną, dwie jednostki Ochotniczej Straży Pożarnej z Frankfurtu nad Odrą.

¹⁴ W zakresie szkolenia z pierwszej pomocy i kierowania ruchem w 2015 roku przeszkolonych zostało 35 pracowników OUA Biały Mur i OUA Ilanka, co stanowi 42,7 % pracowników zatrudnionych na tych obwodach.

¹⁵ Szkoleniami z zarządzania kryzysowego dla kadry zarządzającej Operatora objęci zostali: przedstawiciele Zarządu Spółki, Dyrektor Eksploatacji Autostrady oraz Dyrektorzy Dyżurni, kierownik CZA, wybrani dyżurni CZA, a także przedstawiciel Koncesjonariusza.

¹⁶ KP PSP Słubice – 16.04.2016 r., KP PSP Międzyrzecz – 11.05.2016 r., KP PSP Świebodzin – 6.06.2016 r. oraz OSP Torzym – 20-22.04.2016 r.,

W symulacji wypadku założono około 40 osób poszkodowanych, autobus, samochód ciężarowy (dłuższa z drewnem) oraz 4 samochody osobowe.

Omówienie oraz podsumowanie ćwiczeń odbyło się bezpośrednio po ich przeprowadzeniu w trakcie spotkania w budynku Policji w OUA Ilanka oraz szczegółowo – podczas spotkania zorganizowanego przez Komendę Powiatową PSP w Świebodzinie (22.09.2015 r.). Jako sprawnie przeprowadzone oceniono proces powiadamiania wszystkich służb ratowniczych, ich dojazd na miejsce oraz obsługę lądowania śmigłowca Lotniczego Pogotowia Ratunkowego, natomiast problemy odnotowano w sposobie kierowania akcją ratowniczą (brak widocznego oznaczenia Kierującego Działaniami Ratowniczymi) i uchybienia w ustawianiu karetek pogotowia ratunkowego.

(dowód: akta kontroli str. 196, 311-314)

Mając na uwadze, iż większość zadań związanych z bezpośrednim zapewnieniem bezpieczeństwa i udziałem w akcjach ratowniczych wykonywana jest przez spółkę Autostrada Eksploatacja działającej pod nadzorem Koncesjonariusza, poniżej przedstawiono stanowiska bądź komórki organizacyjne w strukturze Operatora odpowiadające za szkolenia pracowników biorących udział w takich działaniach. I tak:

- ✓ Mistrz Organizacji Ruchu Drogowego w każdym OUA – nadzoruje prace patrolu, szkoli pracowników z projektów organizacji ruchu stosowanych w czasie zdarzeń oraz zaznajamia służby ratownicze z topografią autostrady,
- ✓ Specjalista ds. Bezpieczeństwa i Higieny Pracy – odpowiedzialny jest za szkolenia wstępne i okresowe, zaznajamia pracowników z potencjalnymi zagrożeniami podczas pracy na autostradzie,
- ✓ Specjalista ds. Ochrony Przeciwpowodziowej – przeprowadza szkolenia pracowników z zakresu procedur ppoz., materiałami niebezpiecznymi itp.,
- ✓ Specjalista ds. Bezpieczeństwa – przeprowadza szkolenia pracowników w zakresie współdziałania ze służbami ratowniczymi oraz zasad opisanych w PDR,
- ✓ Dział Personalny – organizuje szkolenia z kierowania ruchem i pierwszej pomocy przedmedycznej.

(dowód: akta kontroli str. 311-314)

*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 obszarze.

4. Działania na rzecz zapewnienia warunków bezpieczeństwa na autostradach i drogach ekspresowych

*Opis stanu
faktycznego*

W okresie objętym kontrolą, w trakcie eksploatacji lubuskiego odcinka autostrady A2, zostały podjęte niżej wymienione działania przyczyniające się do zwiększenia poziomu bezpieczeństwa:

- umożliwiono służbom utrzymania autostrady korzystanie z kanału B112 pozwalającego na bezpośrednią łączność za służbami ratowniczymi w czasie akcji o dużym zakresie,
- na wniosek Inspekcji Transportu Drogowego zainstalowano tzw. system preselekcji pozwalający na zidentyfikowanie pojazdów przeciążonych poruszających się na jezdniach autostrady (kontrole ITD realizowane są na MOP Sosna i Gnilec na 5 km autostrady),

- rozbudowano Plac Poboru Opłat w Tarnawie (km 22 autostrady) poprzez zwiększenie liczby linii poboru opłat w kierunku Warszawa – Świecko oraz liczby biletomatów w kierunku Świecko – Warszawa w celu uniknięcia tworzenia się kolejek w okresach większego natężenia ruchu,
- nawiązano współpracę z firmą obsługującą aplikację *Yanosik* w celu przekazywania użytkownikom autostrady komunikatów dotyczących przejezdności.

(dowód: akta kontroli str. 299-301, 304-305)

Utrzymanie infrastruktury autostradowej należy do zadań Operatora działającego pod nadzorem Spółki. I tak:

- bieżący nadzór nad stanem technicznym autostrady (oznakowaniem, barierami, ogrodzeniem) pełnią patrole autostradowe,
- nadzorowanie stanu technicznego autostrady w ramach regularnych objazdów należy do zadań kadry poszczególnych OUA,
- okresowe kontrole autostrady i jej wyposażenia (m.in. barier ochronnych, oznakowania pionowego i poziomego) przeprowadzają specjaliści i inspektorzy ds. przeglądów,
- za stan systemów łączności radiowej i stacjonarnej, kolumn alarmowych, stacji licznikowych pojazdów, stacji meteorologicznych oświetlenie itp. odpowiada Dział Techniczny,
- za oprogramowanie wykorzystywane m.in. na Miejscach Poboru Opłat odpowiada dział IT Operatora.

(dowód: akta kontroli str. 43-51, 203-257, 304-305)

W dniu 26.08.2015 r. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad przeprowadził w Spółce kontrolę w zakresie: *Działanie Centrum Zarządzania Autostradą w tym ocena prawidłowości działań w wybranych sytuacjach awaryjnych oraz zagrażającym bezpieczeństwu, zarządzania ruchem, łączności alarmowej i systemu gromadzenia danych o ruchu*. W wyniku przeprowadzonej kontroli nie stwierdzono nieprawidłowości i uchybień, nie przekazano wniosków i zaleceń pokontrolnych.

(dowód: akta kontroli str. 276-279)

Oczyszczanie miejsca po wypadku, z wyjątkiem materiałów niebezpiecznych i toksycznych, zostało przypisane w PDR do zadań Operatora autostrady. W przypadku materiałów niebezpiecznych i toksycznych, oczyszczanie i usuwanie należało do zakresu zadań Straży Pożarnej.

(dowód: akta kontroli str. 203-257)

Zgodnie z rozdz. XIII pkt 1 *Regulaminu korzystania z płatnej autostrady A2 na odcinku Świecko – Konin*, Koncesjonariusz i/lub Operator zawiadamiają Policję o zaistnieniu na autostradzie zdarzenia, w wyniku którego zachodzi konieczność likwidacji jego skutków (np. usunięcia pojazdu, zabezpieczenia lub usunięcia ładunku).

(dowód: akta kontroli str. 10-25)

Operator (Centrum Zarządzania Autostradą) dysponuje niżej wymienionymi systemami elektronicznymi wspierającymi działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego:

- a) system radiowej łączności wewnętrznej Operatora (TETRA) – podstawowy środek łączności pomiędzy pracownikami obsługującymi zdarzenia drogowe ze strony Operatora; obejmuje zasięgiem co najmniej pas drogowy autostrady za pomocą 7 wież radiowych (Gnilec, Tarnawa, Walewice, Łagów, Zagaje, Jordanowo, Chociszewo), masztu na budynku biurowym OUA Biały Mur oraz wieży radiowej zlokalizowanej na

terenie województwa wielkopolskiego; system zapewnia łączność pomiędzy pracownikami Operatora, połączenia do systemów wewnętrznej telefonii stacjonarnej oraz telefonii komórkowej oraz łączność z przedstawicielami Sekcji Zabezpieczenia Autostrady Wydziału Ruchu Drogowego KWP w Gorzowie Wlkp., której Operator przekazał jeden terminal radiowy *TETRA*;

- b) system stacjonarnej telefonii wewnętrznej Operatora – wykorzystuje infrastrukturę zlokalizowaną wzdłuż autostrady umożliwiając wewnętrzne połączenia telefoniczne pomiędzy poszczególnymi OUA, MPO, kadrą zarządzającą i CZA; uniezależnia łączność wewnętrzną Operatora od działania sieci telefonii stacjonarnych i komórkowych;
- c) system alarmowej łączności autostradowej – umożliwia przekazywanie powiadomień lub zapytań przez użytkowników autostrady z tzw. kolumn alarmowych, rozmieszczonych wzdłuż obu jezdni autostrady (na lubuskim odcinku autostrady A2 zlokalizowano łącznie 96 kolumn – po 48 przy każdej jezdni); wykorzystuje infrastrukturę zlokalizowaną wzdłuż autostrady; system jest niezależny od sieci telefonii stacjonarnych i komórkowych; dyżurny CZA ma możliwość jednoznacznej identyfikacji/lokalizacji osoby dzwoniącej;
- d) informacje ze stacji licznikowych pojazdów – na lubuskim odcinku autostrady A2 zlokalizowano 4 tego typu stacje, tj. na km 3, 8, 66 i 70; każda stacja umożliwia monitorowanie stanu ruchu na obu jezdniach autostrady (z wyjątkiem stacji usytuowanej na 3 km – zainstalowanej tylko na jezdni południowej); sygnał z ww. stacji jest przekazywany z wykorzystaniem infrastruktury zlokalizowanej wzdłuż autostrady; dane pozyskiwane ze stacji: bieżące natężenie ruchu, liczba pojazdów w podziale na 6 kategorii, prędkość pojazdów, odległość pomiędzy pojazdami; stacja na 8 km dodatkowo zbiera informacje dotyczące masy przejeżdżających pojazdów oraz nacisku na poszczególne osie;
- e) informacje ze stacji meteorologicznych – na lubuskim odcinku autostrady A2 zlokalizowano 8 tego typu stacji, tj. na km 6, 17, 34, OUA Ilanka, 60, OUA Białe Mur, 79 i 90; sygnał do CZA przekazywany jest za pomocą infrastruktury zlokalizowanej wzdłuż autostrady; dane pozyskiwane z wykorzystaniem stacji: temperatura powietrza, kierunek i siła wiatru, wielkość opadów deszczu, wilgotność względna powietrza, temperatura punktu rosy, temperatura nawierzchni jezdni, temperatura gruntu, stan nawierzchni drogi, widoczność, grubość warstwy lodu lub wody;
- f) monitoring Miejsc Poboru Opłat – umożliwia dyżurnemu CZA możliwość bieżącego monitorowania sytuacji na danym MPO; system wykorzystuje kamery zainstalowane w tych miejscach; sygnał jest przekazywany za pomocą infrastruktury zlokalizowanej wzdłuż autostrady.

W celu efektywniejszego planowania działań Autostrada Eksploatacja S.A. zawarła umowę o dostarczanie prognoz pogody krótko- i średnioterminowych, zwłaszcza w ramach utrzymania zimowego, a także radarowych map opadowych ukazujących lokalizację oraz rodzaj opadów.

(dowód: akta kontroli str. 297-298)

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 obszarze.

5. Działania Spółki związane z zapewnieniem sprawnego rozładowywania korków i zatorów drogowych na autostradzie lub drodze ekspresowej

Monitorowanie przejezdności, identyfikacja zdarzeń drogowych i likwidacja ich skutków na autostradzie płatnej A2 na terenie województwa lubuskiego, zgodnie z umową o budowę i eksploatację autostrady, stanowi obowiązek spółki Autostrada Eksploatacja SA działającej pod nadzorem spółki Autostrada Wielkopolska II S.A. Natomiast procedury i zasady likwidacji skutków zdarzeń zostały opisane w uzgodnionym m.in. z przedstawicielami Policji i Państwowej Straży Pożarnej – *Planie Działań Ratowniczych*.

(dowód: akta kontroli str. 26-51, 203-257)

Do pełnienia bieżącego nadzoru nad przejezdnością autostrady wyznaczone zostały następujące komórki organizacyjne Operatora:

a) w ramach OUA Ilanka i Biały Mur:

- patrole autostradowe wykonujące ciągły, 24-godzinny dyżur na autostradzie (objazd autostrady, będąc w każdym jej punkcie co 2 godziny w ciągu dnia i co 4 godziny w ciągu nocy; zbieranie informacji mających bezpośredni związek z bezpieczeństwem użytkowników takich jak uszkodzenia jezdni, warunki meteorologiczne, przeszkody na jezdni itp.),
- pracownicy utrzymania autostrady.

W powyższych przypadkach zarówno pracownicy patrolu, jak i utrzymania autostrady raportują o każdym zdarzeniu dyżurnemu CZA, a w razie zdarzenia ustawiają oznakowanie zabezpieczające do czasu zakończenia działania służb ratowniczych.

Do zadań kadry kierowniczej poszczególnych OUA przypisano natomiast przekazywanie informacji dyżurnemu CZA powziętych w czasie objazdów kontrolnych oraz koordynację działania służb Operatora na miejscu zdarzenia i nadzór nad prawidłowością wykonanych napraw powypadkowych.

- b) personel Miejsc Poboru Opłat (MPO), który w przypadku zaobserwowania zdarzeń w obrębie danego MPO lub pozyskania informacji o zdarzeniach od kierowców dokonujących opłaty za przejazd, informuje dyżurnego CZA o zgłoszonych zagrożeniach. Kasjerzy informują również o utrudnieniach kierowców,
- c) Centrum Zarządzania Autostradą, którego zadania i wyposażenie zostały opisane w pkt. 2.1 i 4 niniejszego wystąpienia.

Zgodnie z zapisem w PDR, pracę wszystkich służb Operatora nadzoruje i kontroluje Dyrektor Eksploatacji Autostrady/Dyrektor Dyżurny Operatora Autostrady.

(dowód: akta kontroli str. 203-257, 302-303)

Podejmowanie działań związanych z reakcją na utrudnienia w ruchu (zatory, korki), zgodnie ze stosownymi zapisami umownymi, stanowi obowiązek Operatora działającego pod nadzorem Koncesjonariusza. Natomiast informacje o utrudnieniach w ruchu na lubuskim odcinku autostrady A2 są przekazywane zarówno przez Koncesjonariusza, jak i Operatora – przede wszystkim Centrum Zarządzania Autostradą.

I tak, w przypadku zatorów drogowych służby Operatora wykonują następujące działania¹⁷:

- oznakowanie miejsca zdarzenia drogowego poprzez ustawienie znaków A34 *Uwaga wypadek* lub A30 *Uwaga inne niebezpieczeństwa*,
- w przypadku zamknięcia autostrady, ustawiane jest oznakowanie w obrębie wyznaczonego węzła autostradowego celem przekierowania ruchu (działanie takie ma na

¹⁷ Zgodnie z zapisami w PDR (pkt 5.3.), służby Operatora zabezpieczając miejsce zdarzenia, dokonują zamknięcia autostrady lub ograniczenia w ruchu za pomocą sprzętu technicznego będącego w ich dyspozycji, organizują akcję informacyjną dotyczącą utrudnień w ruchu. Jednostki Policji (gdy zaistnieje potrzeba zamknięcia autostrady) ustala i organizują trasy objazdowe.

celu zapobieganie narastaniu zatoru); jeśli jest techniczna możliwość, pojazdy które są zablokowane przed miejscem zdarzenia są przepuszczane, np. pasem awaryjnym,

- w razie wystąpienia zatoru na autostradzie, w miarę możliwości, ustawiany jest samochód ze znakiem zmiennej treści ok. 400 m przed końcem zatoru lub przed węzłem poprzedzającym zator, który ostrzega kierowców o końcu korka.

Koncesjonariusz nie sprecyzował warunków otwarcia PPO/SPO i odstąpienia od pobierania opłat za przejazd od użytkowników autostrady w przypadku powstawania korków lub zatorów. Decyzja w ww. zakresie jest podejmowana na bieżąco przez członka Zarządu Koncesjonariusza.

(dowód: akta kontroli str. 10-25, 203-257, 309-310)

Informacje o utrudnieniach w ruchu są przekazywane użytkownikom lubuskiego odcinka autostrady A2 w poniższy sposób:

- ✓ za pośrednictwem infolinii, działającej na zlecenie Spółki, czynnej 7 dni w tygodniu od godz. 8.00 do godz. 20.00 (numery telefonów infolinii podane są na paragonach za przejazd autostradą, stronach internetowych Spółki),
- ✓ za pośrednictwem Centrum Zarządzania Autostradą, czynnej całodobowo przez 7 dni w tygodniu, która udziela informacji związanych z ruchem i bezpieczeństwem na autostradzie (numery telefonów CZA podane są na paragonach za przejazd autostradą, stronach internetowych Operatora, umieszczone w widocznych miejscach na pojazdach Operatora patrolujących autostradę oraz na biletach wjazdowych w ramach systemu zamkniętego systemu poboru opłat),
- ✓ za pośrednictwem kolumn łączności alarmowej rozlokowanych wzdłuż jezdni autostrady, obsługiwanych przez CZA,
- ✓ w przypadku zaistnienia zdarzeń drogowych lub prac remontowych bądź utrzymaniowych wywołujących ograniczenia w ruchu, dyżurny CZA przekazuje odpowiednią informację za pomocą tzw. bramki SMS do Inspekcji Transportu Drogowego, Punktu Informacji Drogowej Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad O/Zielona Góra, przedstawicieli Spółki, a także do rozgłośni radiowych przekazujących informacje dla kierowców,
- ✓ wiadomości o zdarzeniach drogowych i utrudnieniach w ruchu można uzyskać także na stronach internetowych Spółki oraz Operatora, portalu społecznościowym Twitter; w ww. przypadkach komunikaty publikowane są w języku polskim i angielskim,
- ✓ przekazywanie informacji o aktualnych warunkach ruchu na lubuskim odcinku autostrady A2 przez Radio Zachód w ramach serwisów dla kierowców,
- ✓ przy użyciu aplikacji *Yanosik* (właściciel *Neptis S.A.*) przekazywane są bieżące informacje o stanie przejezdności autostrady oraz infrastrukturze obsługującej użytkowników,
- ✓ w przypadku zaistnienia sytuacji mających znaczny wpływ na ruch drogowy informacje są przekazywane użytkownikom autostrady na Miejscach Poboru Opłat przez kasjerów lub ogłoszenia przytwierdzone do automatów biletowych; ponadto, rzecznicy prasowi Spółki oraz Operatora kontaktują się z większą liczbą stacji radiowych oraz telewizyjnych, w tym o zasięgu ogólnokrajowym, w celu rozpowszechnienia informacji.

(dowód: akta kontroli str. 309-310)

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

Ustalone
nieprawidłowości

Ocena cząstkowa

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

IV. Pozostałe informacje i pouczenia

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach: jeden dla Prezesa Zarządu Spółki, drugi - do akt kontroli.

*Prawo
zgłoszenia
zastrzeżeń*

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK, przysługuje Prezesowi Zarządu Spółki 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 Zielonej Górze.

Zielona Góra, dnia 5 grudnia 2016 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Zielonej Górze

Kontroler

Dyrektor
Delegatury NIK w Zielonej Górze

*Andrzej Misa
specjalista kontroli państwowej*

Zbysław Dobrowolski

.....

.....