

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

DELEGATURA w BIAŁYMSTOKU

LBI-410/03-2006

Nr ewid.: 157/2006/P06119/LBI

Informacja

o wynikach kontroli przewozów drogowych i składowania towarów niebezpiecznych w województwie podlaskim w latach 2003-2005

B i a ł y s t o k

s t y c z e ń

2 0 0 7 r .

Misja *Najwyższej Izby Kontroli jest dbałość o gospodarność i skuteczność w służbie publicznej dla Rzeczypospolitej Polskiej*

Wizja *Najwyższej Izby Kontroli jest cieszący się powszechnym autorytetem najwyższy organ kontroli państwowej, którego raporty będą oczekiwanym i poszukiwanym źródłem informacji dla organów władzy i społeczeństwa*

**Przewozy drogowe i składowanie towarów
niebezpiecznych w województwie podlaskim
w latach 2003-2005**

Dyrektor Delegatury NIK w Białymstoku:
Ryszard Walendzik

Zatwierdzam:
Jacek Jezierski

Wiceprezes
Najwyższej Izby Kontroli

Warszawa, dnia stycznia 2007 r.

Najwyższa Izba Kontroli
ul. Filtrowa 57
00-950 Warszawa
tel./fax: (0 22) 444-50-00
www.nik.gov.pl

1. WPROWADZENIE	4
2. PODSUMOWANIE WYNIKÓW KONTROLI	5
2.1. OGÓLNA OCENA KONTROLOWANEJ DZIAŁALNOŚCI	5
2.2. SYNTEZA WYNIKÓW KONTROLI.....	5
2.3. UWAGI KOŃCOWE I WNIOSKI.....	6
3. WAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI.....	7
3.1. CHARAKTERYSTYKA STANU PRAWNEGO ORAZ UWARUNKOWAŃ EKONOMICZNYCH I ORGANIZACYJNYCH	7
3.1.1. Stan prawny	7
3.1.2. Uwarunkowania ekonomiczne i organizacyjne.	13
3.2. ISTOTNE USTALENIA KONTROLI.....	16
3.2.1. Nadzór Wojewody Podlaskiego nad przewozem drogowym towarów niebezpiecznych.....	16
3.2.2. Kontrole i monitorowanie przewozów drogowych towarów niebezpiecznych.....	18
3.2.3. Nadzór Państwowej Straży Pożarnej (PSP) i Inspekcji Ochrony Środowiska (WIOŚ) nad zakładami, w tym dużego i zwiększonego ryzyka.	24
3.2.4. Organizacja ruchu drogowego i działania dotyczące poprawy jego bezpieczeństwa.	28
4. INFORMACJE DODATKOWE O PRZEPROWADZONEJ KONTROLI.....	32
4.1. PRZYGOTOWANIE KONTROLI.....	32
4.2. POSTĘPOWANIE KONTROLNE I DZIAŁANIA PODJĘTE PO ZAKOŃCZENIU KONTROLI.....	32
5. ZAŁĄCZNIKI.....	34

1. Wprowadzenie

Temat kontroli: „Przewozy drogowe i składowanie towarów niebezpiecznych w województwie podlaskim w latach 2003-2005”

Numer kontroli: P/06/119

Uzasadnienie podjęcia kontroli.

Najwyższa Izba Kontroli podjęła kontrolę z własnej inicjatywy. Problematyka przewozu towarów niebezpiecznych była przedmiotem kontroli NIK w całym kraju w 2002 roku¹ oraz w województwie białostockim w 1995 roku.² Wyniki tych kontroli wykazały, że województwo podlaskie ze względu na sąsiedztwo z Białorusią i Litwą jest obszarem zwiększonego natężenia przewozów towarów niebezpiecznych, co stwarza potencjalne zagrożenie dla środowiska. Ponowne przeprowadzenie kontroli z tego zakresu w województwie podlaskim uzasadniały istotne zmiany stanu prawnego z dniem 1 stycznia 2003 roku oraz uproszczenia w międzynarodowym ruchu towarowym, wprowadzone w związku z wejściem Polski do Unii Europejskiej z dniem 1 maja 2004 roku.

Cel kontroli.

Celem kontroli była ocena bezpieczeństwa przewozu drogowego oraz składowania materiałów niebezpiecznych w województwie podlaskim, a w tym ocena skuteczności:

- regulacji prawnych, które weszły w życie 1 stycznia 2003 roku (głównie ustawy z 28 października 2002 roku o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych³) oraz ich wpływu na poprawę bezpieczeństwa przewozu drogowego towarów niebezpiecznych,
- wykonywania przez organy państwowe i samorządowe zadań dotyczących towarów niebezpiecznych, zwłaszcza w zakresie nadzoru i kontroli przewozów drogowych, przestrzegania wymogów ochrony środowiska oraz ustalania organizacji ruchu.

Tematyka, badany okres i czas przeprowadzenia kontroli.

Tematyka kontroli obejmowała głównie:

- nadzór i kontrolę organów państwowych nad przewozem drogowym i składowaniem towarów niebezpiecznych,
- uwzględnienie przez jednostki samorządu terytorialnego problematyki dotyczącej towarów

¹ Informacja o wynikach kontroli przewozów materiałów niebezpiecznych transportem drogowym i kolejowym, sporządzona w lutym 2003r. przez Departament Komunikacji i Systemów Transportowych (6/2003/P/02/118/KKT). Sformułowano ogólne wnioski, wskazujące na potrzebę: 1) zapewnienia monitorowania przesyłek towarów niebezpiecznych, zgłaszanych komendantom PSP i Policji na całej trasie ich przewozu (*obowiązujące przepisy nie przewidują takiego monitoringu*), 2) poprawy infrastruktury technicznej i wyposażenia przejść granicznych związanego z odprawą pojazdów z towarami niebezpiecznymi, zwłaszcza na północy i wschodzie kraju (*inwestycje z tego zakresu przeprowadzono głównie na przejściach drogowych w Budzisku, Bobrownikach i Kuźnicy Białostockiej*), 3) wprowadzenia w miastach na prawach powiatu ograniczeń ruchu pojazdów z towarami niebezpiecznymi po niektórych drogach miejskich (*ograniczenia wprowadzono w Białymstoku i Suwałkach*).

² Informacja o wynikach kontroli organizacji przewozów materiałów niebezpiecznych transportem kolejowym i drogowym na terenie woj. białostockiego, sporządzona w sierpniu 1995 r. przez Delegaturę NIK w Białymstoku (D-41009-95). Podano m.in., że inspekcje i straże wojewódzkie wskazywały na potrzebę wyznaczenia parkingów dla pojazdów z towarami niebezpiecznymi. Nie zostały one dotąd wyznaczone.

³ Dz.U. Nr 199, poz. 1671 ze zm.

niebezpiecznych w organizacji ruchu drogowego oraz w programach ochrony środowiska. Kontrolę przeprowadziła Delegatura NIK w Białymstoku od 11 stycznia do 15 maja 2006 roku, obejmując nią lata 2003-2005. Skontrolowano 13 jednostek: Podlaski Urząd Wojewódzki, Podlaski Oddział Straży Granicznej, Komendy Wojewódzkie Policji oraz Państwowej Straży Pożarnej, Wojewódzkie Inspektoraty Transportu Drogowego oraz Ochrony Środowiska, Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego, Starostwa Powiatowe w Sokółce i Hajnówce oraz Urzędy Miejskie w Białymstoku i Suwałkach, a także Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich i Miejską Dyрекcję Inwestycji w Suwałkach.

Zgodnie z art. 5 ust. 1 i 2 ustawy z 23 grudnia 1994 roku o Najwyższej Izbie Kontroli urząd wojewódzki oraz inspekcje i straże państwowe skontrolowano pod względem legalności, gospodarności, celowości i rzetelności, a jednostki samorządowe – pod względem legalności, gospodarności i rzetelności⁴.

2. Podsumowanie wyników kontroli

2.1. Ogólna ocena kontrolowanej działalności

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości działania organów administracji rządowej zespolonej i niezespolonej, związane z nadzorem oraz kontrolą przewozu i składowania towarów niebezpiecznych w województwie podlaskim. Wojewoda Podlaski, komendanci i inspektorzy wojewódzcy Państwowej Straży Pożarnej, Inspekcji Ochrony Środowiska i Policji (administracja zespolona) oraz Inspekcji Transportu Drogowego i Straży Granicznej (administracja niezespolona) dysponowali ogólnym rozeznanieniem o realizowanych w województwie przewozach drogowych towarów niebezpiecznych i o bezpieczeństwie tego przewozu, lecz w zbyt małym stopniu korzystali z uprawnień kontrolnych i nadzorczych, wynikających z ustaw z 28 października 2002 roku o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych (u.p.d.t.n.) oraz z 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska (P.o.ś.)⁵.

Natomiast NIK negatywnie ocenia działalność administracji samorządowej w kontrolowanym obszarze. Starostowie i prezydenci miast na prawach powiatu (z wyjątkiem Białegostoku i Suwałk) zaniechali działań zwiększających bezpieczeństwo przewozu drogowego towarów niebezpiecznych.

2.2. Synteza wyników kontroli

1. Wojewoda Podlaski, zgodnie z art. 20 u.p.d.t.n., pełnił nadzór nad przewozem drogowym towarów niebezpiecznych i wykazywał zainteresowanie ogólnym stanem bezpieczeństwa przewozu, lecz jego działania nie miały istotnego wpływu na polepszenie tego bezpieczeństwa.

Wojewoda wykazał inicjatywę, próbując koordynować działania powiatów i województwa samorządowego w zakresie bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych w województwie podlaskim (w ramach Programu Gambit Podlaski z 2004 roku). Starania te okazały się jednak mało skuteczne, ponieważ starostowie nie wyznaczyli parkingów dla pojazdów przewożących towary niebezpieczne (z wyjątkiem powiatu suwalskiego i miasta

⁴ Dz.U. z 2001r. Nr 85, poz. 937 ze zm.

⁵ Dz.U. Nr 62, poz. 627 ze zm.

Suwałki), a ograniczenia ruchu pojazdów z towarami niebezpiecznymi wprowadzono jedynie w Białymstoku i Suwałkach. Wojewoda gromadził i analizował dane o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych, pochodzące od przedsiębiorców oraz inspekcji i straży, ale nie posługiwał się nimi we własnej działalności nadzorczej i kontrolnej. Nie wykorzystywał ich też do koordynowania działań wojewódzkiej administracji zespolonej (komendanci wojewódzcy Policji i Państwowej Straży Pożarnej /PSP/ i wojewódzki inspektor ochrony środowiska /WIOŚ/) lub inspirowania działań administracji niezespolonej (komendant oddziału Straży Granicznej i wojewódzki inspektor Inspekcji Transportu Drogowego). Wojewoda zaniechał też działań dyscyplinujących wobec podmiotów nie składających terminowo sprawozdań z działalności lub nie wyznaczających doradców ds. bezpieczeństwa (brak wykonania tych obowiązków podlegał karze w postępowaniu w sprawach o wykroczenia na podstawie art. 32 ust. 2 i art. 33 u.p.d.t.n.). *Szczegóły na str. 16-19 i 28-32 Informacji.*

2. Komendant Wojewódzki PSP oraz WIOŚ na ogół rzetelnie nadzorowali zakłady dużego i zwiększonego ryzyka, mimo uchybień polegających na braku wymaganej częstotliwości kontroli zakładów i mało energicznym egzekwowaniu ciążących na nich obowiązków informacyjnych i sprawozdawczych, na opóźnieniach w opiniowaniu i zatwierdzaniu raportów o bezpieczeństwie, jak również w sporządzaniu zewnętrznych planów operacyjno-ratowniczych. Jednak uchybienia te nie miały negatywnego wpływu na stan bezpieczeństwa zakładów.

Pozytywnie wypada ocenić nawiązaną przez WIOŚ i PSP współpracę w nadzorze nad zakładami dużego i zwiększonego ryzyka. Przyczyniła się ona do skutecznego egzekwowania od nadzorowanych zakładów usuwania nieprawidłowości, stwierdzonych w toku kontroli przez WIOŚ i PSP. *Szczegóły na str. 24-28 Informacji.*

3. Komendanci i inspektorzy wojewódzcy Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Inspekcji Ochrony Środowiska, Straży Pożarnej i Straży Granicznej koncentrowali się na kontroli drogowej pojazdów z towarami niebezpiecznymi, podejmując w tym zakresie współpracę w ramach policyjnej akcji „Niebezpieczne Przewozy”. Zaniedbano natomiast kontrole zakładów prowadzących przewozy tych towarów. W efekcie inspekcje i straże nie posiadały pełnej wiedzy o realizowanych przewozach. *Szczegóły na str. 19-23 Informacji i w załącznikach nr 5-7.*

4. Organy zarządzające ruchem drogowym (starostowie i prezydenci miast na prawach powiatu) nie dysponowały wiedzą umożliwiającą ocenę rzeczywistego wpływu istniejącej organizacji ruchu na bezpieczeństwo przewozu towarów niebezpiecznych. Powiatowe programy ochrony środowiska zawierały podstawowe, ale nie zawsze aktualne dane o zakładach posiadających materiały niebezpieczne i stwarzających ryzyko awarii. Powiaty nie podjęły więc praktycznie żadnych działań w zakresie zwiększenia bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych, z wyjątkiem oznakowania tras ich tranzytu w Białymstoku i w Suwałkach oraz wyznaczenia przedsiębiorcy, holującego i przyjmującego na parking pojazdy z towarami niebezpiecznymi z obszaru Suwałk i powiatu suwalskiego. *Szczegóły na str. 28-32 Informacji.*

2.3. Uwagi końcowe i wnioski

W ocenie NIK, obecne rozwiązania prawne i organizacyjne nie zapewniły

w województwie podlaskim zwiększenia bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych. Aktualne przepisy prawa nie przewidują powszechnie obowiązujących ograniczeń tych przewozów. Pojazdy uczestniczą w normalnym ruchu drogowym, o ile zachowane zostały wymogi dotyczące klasyfikacji, opakowania i oznakowania przewożonych materiałów, przeszkolenia kierowców oraz wyposażenia i oznakowania pojazdów. Przewóz towarów niebezpiecznych jest zabroniony tylko wtedy, gdy nie można zapewnić wymaganego poziomu bezpieczeństwa. Ograniczenia przewozu (lokalne) mogą być wprowadzane jedynie znakami drogowymi, przewidzianymi w przyjętej organizacji ruchu.

Organy zarządzające ruchem drogowym w województwie (oddzielnie dla dróg krajowych, wojewódzkich oraz powiatowych i gminnych), organy kontroli jak i nadzoru nie miały wiedzy, pozwalającej ocenić faktyczny wpływ obowiązującej organizacji ruchu na poziom bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych i wykorzystać posiadane uprawnienia.

Z ustaleń kontroli wynika, że niezależnie od pełnej realizacji wniosków pokontrolnych, kierownicy kontrolowanych jednostek w celu usunięcia ujawnionych nieprawidłowości powinni:

- w przypadku wojewody – szerzej wykorzystywać uprawnienia nadzorcze oraz uprawnienia zwierzchnika administracji rządowej w województwie, celem lepszej koordynacji działań dotyczących bezpieczeństwa przewozu drogowego towarów niebezpiecznych,
- w przypadku starostów i prezydentów miast na prawach powiatu – w znacznie większym stopniu uwzględniać potrzeby związane z przewozem towarów niebezpiecznych w organizacji ruchu drogowego.

3. Ważniejsze wyniki kontroli

3.1. Charakterystyka stanu prawnego oraz uwarunkowań ekonomicznych i organizacyjnych

3.1.1. Stan prawny

1. Ustawa Prawo ochrony środowiska (P.o.ś.) oraz ustawa o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych (u.p.d.t.n.) zawierają odrębne definicje substancji niebezpiecznych (art. 3 pkt 37 P.o.ś) i towarów niebezpiecznych (art. 2 pkt 2 u.p.d.t.n.) oraz odmiennie je klasyfikują. Przepisy P.o.ś. mają szerszy zakres, gdyż dotyczą wszelkich sposobów wykorzystania substancji niebezpiecznej (nie tylko transportu czy przewozu) niezależnie od tego, czy jest ona odpadem, czy materiałem. Natomiast u.p.d.t.n. dotyczy przewozu towarów niebezpiecznych w rozumieniu przepisów Umowy europejskiej, dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych, sporządzonej w Genewie dnia 30 września 1957 roku (umowa ADR)⁶. Umowa ADR określa materiały lub przedmioty, niedopuszczone do ruchu drogowego lub dopuszczone do ruchu na specjalnych warunkach, określonych w tej Umowie (towary niebezpieczne).

⁶ Kolejne wersje ADR publikowane były w Dziennikach Ustaw z opóźnieniem: obowiązująca od 1 lipca 2001 r. – dopiero 23 listopada 2002 r. (Dz.U. Nr 194, poz. 1629), obowiązująca od 1 stycznia 2003r. – 5 grudnia 2003 r. (Dz.U. Nr 207, poz. 2014), a wersja obowiązująca od 1 stycznia 2005 r. – 26 lipca 2005 r. (Dz.U. Nr 178, poz. 1481).

I tak, umowa ADR wyróżnia 13 klas materiałów niebezpiecznych⁷ ze względu na szczegółowe warunki dopuszczenia ich do przewozu drogowego lub wyłączenia z tego przewozu, a art. 248 ust. 4 P.o.ś. – 8 kategorii substancji niebezpiecznych⁸.

Poważna awaria i poważna awaria przemysłowa są to zdarzenia (np. emisja, pożar lub eksplozja) powstałe w trakcie procesu przemysłowego, magazynowania lub transportu z udziałem niebezpiecznych substancji, prowadzące do zagrożenia życia lub zdrowia ludzi albo środowiska. Poważną awarią przemysłową jest awaria w zakładzie rozumianym jako instalacje, urządzenia, budowle (art. 3 pkt 23 i 24 P.o.ś.).

Zakłady stwarzające zagrożenie wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, w zależności od rodzaju, kategorii i ilości substancji niebezpiecznej znajdujących się w zakładzie, uznaje się za zakłady o zwiększonym albo o dużym ryzyku wystąpienia awarii (art. 248 ust. 1 P.o.ś.). Wielkości tych substancji decydują o kwalifikacji danego zakładu i zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, co określa rozporządzenie Ministra Gospodarki z 9 kwietnia 2002 roku⁹. Rejestr tych zakładów prowadzi Inspekcja Ochrony Środowiska (art. 29 pkt 4 ustawy z 20 lipca 1991 roku o Inspekcji Ochrony Środowiska¹⁰, dalej u.i.o.ś.).

Szczegółowe obowiązki podmiotu prowadzącego zakład o zwiększonym lub o dużym ryzyku określają art. 249-264 P.o.ś., art. 15-17 ustawy z 27 lipca 2001 roku o wprowadzeniu ustawy - Prawo ochrony środowiska, ustawy o odpadach oraz o zmianie niektórych ustaw¹¹ oraz rozporządzenia wykonawcze Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej¹². Zgodnie z tymi przepisami, prowadzący zakład powinien:

- zgłosić istniejący zakład dużego lub zwiększonego ryzyka organom PSP i WIOŚ – do 31 marca 2002 r. (rozporządzenie Ministra Gospodarki z 9 kwietnia 2002 r. określające kryteria zaliczenia zakładu do tych grup ryzyka, ukazało się po tym terminie) lub w ciągu 3 miesięcy po zaliczeniu do zakładów dużego lub zwiększonego ryzyka (zakład nowy podlega zgłoszeniu na 30 dni przed rozpoczęciem działalności);
- opracować program zapobiegania awariom w istniejącym zakładzie dużego lub zwiększonego ryzyka – do 30 września 2003 r. lub w ciągu 3 miesięcy po zaliczeniu go do zakładów dużego lub zwiększonego ryzyka (w zakładzie nowym – na 30 dni przed rozpoczęciem działalności);

⁷ Klasa 1 – Materiały i przedmioty wybuchowe,

Klasa 2 – Gazy,

Klasa 3 – Materiały ciekłe zapalne,

Klasa 4.1 – Materiały stałe zapalne, materiały samoreaktywne i materiały wybuchowe stałe odczulone,

Klasa 4.2 – Materiały samozapalne,

Klasa 4.3 – Materiały wytwarzające w zetknięciu z wodą gazy zapalne,

Klasa 5.1 – Materiały utleniające,

Klasa 5.2 – Nadtlenki organiczne,

Klasa 6.1 – Materiały trujące,

Klasa 6.2 – Materiały zakaźne,

Klasa 7 – Materiały promieniotwórcze,

Klasa 8 – Materiały żrące,

Klasa 9 – Różne materiały i przedmioty niebezpieczne.

⁸ Toksyczne, bardzo toksyczne, utleniające, wybuchowe, łatwopalne, wysoce łatwopalne, skrajnie łatwopalne oraz niebezpieczne w szczególności dla ludzi lub środowiska.

⁹ Dz.U. Nr 58, poz. 535 ze zm. Rozporządzenie weszło w życie 1 czerwca 2002 r., podczas gdy obowiązek zgłoszenia istniejącego zakładu organom PSP i Inspekcji Ochrony Środowiska miał 31 marca 2002 r.

¹⁰ Dz.U. z 2002r. Nr 112, poz. 982 ze zm.

¹¹ Dz.U. Nr 100, poz. 1085 ze zm.

¹² Rozporządzenia: z 29 maja 2003 r. w sprawie wymagań, jakim powinien odpowiadać raport o bezpieczeństwie zakładu o dużym ryzyku (Dz.U. Nr 104, poz. 970 ze zm.), z 17 lipca 2003 r. w sprawie wymagań, jakim powinny odpowiadać plany operacyjno-ratownicze (Dz.U. Nr 131, poz. 1219).

- *opracować raport o bezpieczeństwie i wewnętrzny plan operacyjno-ratowniczy istniejącego zakładu dużego ryzyka – do 30 czerwca 2003 r. lub w ciągu roku po zaliczeniu go do zakładów dużego lub zwiększonego ryzyka (w zakładzie nowym – na 30 dni przed rozpoczęciem działalności);*
- *opracować i wdrożyć system bezpieczeństwa zakładu dużego ryzyka (działanie ciągle w ramach ogólnego zarządzania zakładem);*
- *przedłożyć wykaz danych o substancjach niebezpiecznych na terenie zakładu dużego ryzyka – do 31 stycznia każdego roku.*

Zakłady te podlegają nadzorowi Państwowej Straży Pożarnej (organ decyzyjny, prowadzący kontrole raz w roku i ćwiczenia operacyjne raz na 3 lata) i Inspekcji Ochrony Środowiska (organ opiniujący, prowadzący kontrole zakładów: dużego ryzyka raz w roku i zwiększonego ryzyka – raz na 2 lata). Komendant Wojewódzki PSP zobowiązany był także sporządzić zewnętrzne plany operacyjno-ratownicze istniejących zakładów dużego ryzyka (do 31 grudnia 2003 roku) oraz zatwierdzić, po uzyskaniu opinii WIOŚ, raporty o bezpieczeństwie tych zakładów.

2. Podmioty wykonujące przewozy towarów niebezpiecznych, w ilościach wymagających zgodnie z umową ADR oznakowania, mają obowiązek wyznaczenia doradcy ds. bezpieczeństwa w transporcie towarów niebezpiecznych (art. 21 ust. 1 u.p.d.t.n.) oraz złożenia wojewodzie w terminie do 31 stycznia każdego roku rocznego sprawozdania, na formularzu określonym rozporządzeniem Ministra Infrastruktury oraz MSWiA¹³ (art. 22 ust. 1 pkt 3 i art. 23 ust. 1-3 u.p.d.t.n.). W sprawozdaniach, opracowanych i podpisanych przez ww. doradcę, podaje się ilość przewożonych towarów niebezpiecznych w podziale na klasy (od 1 stycznia 2006 roku – z wyodrębnieniem towarów dużego ryzyka), z wyszczególnieniem sposobu przewozu (w cysternach, w sztukach przesyłki, luzem) i czynności przewozowych (załadunek, rozładunek, przewóz). Uprawnienia doradcy nadaje i cofa wojewódzki inspektor transportu drogowego na zasadach określonych w art. 24 ust. 1-7 u.p.d.t.n. Ewidencję doradców prowadzi Główny Inspektor Transportu Drogowego w oparciu o informacje wojewódzkich inspektorów transportu drogowego (art. 24 ust. 8 u.p.d.t.n.); do 1 stycznia 2006 roku prowadzili ją inspektorzy wojewódzcy (art. 24 ust. 9 u.p.d.t.n.).

Nadzór nad przewozem towarów niebezpiecznych sprawuje wojewoda (art. 20 u.p.d.t.n.). Nadzór ten ma charakter ogólny, a jego zakres wynika z przepisów ustawy z 5 czerwca 1998 roku o administracji rządowej w województwie (a.r.w.)¹⁴, normujących status prawny wojewody oraz z przepisów ustrojowych innych ustaw. W szczególności, wojewoda jest zwierzchnikiem zespolonej administracji rządowej (art. 7 pkt 2 i art. 23 ust. 1-3 a.r.w.) oraz organem nadzoru nad jednostkami samorządu terytorialnego (art. 7 pkt 3 i art. 25 a.r.w.)

Wojewoda jako zwierzchnik zespolonej administracji rządowej: 1) kieruje nią i koordynuje jej działalność, 2) zapewnia warunki do skutecznego jej działania, 3) ponosi odpowiedzialność za rezultaty jej działania, a szczegółowe kompetencje wojewody wynikające z funkcji zwierzchnika określają odrębne ustawy (art. 22 ust. 1 i 2 a.r.w.). W skład administracji zespolonej wchodzi m.in. wojewódzki inspektor ochrony środowiska, komendant wojewódzki Policji i komendant wojewódzki Państwowej Straży Pożarnej (działający w imieniu wojewody; jedynie komendant Policji we własnym imieniu wykonuje czynności operacyjno-rozpoznawcze, dochodzeniowo-śledcze i w sprawach wykroczeń oraz wydaje indywidualne akty administracyjne, jeśli ustawa tak stanowi). Do 1 stycznia 2004 r. w skład administracji zespolonej wchodził także wojewódzki inspektor transportu drogowego (z dn. 1 stycznia 2007 r. ponownie wejdzie w jej skład).

¹³ Rozporządzenie z 31 grudnia 2002 r. w sprawie wzoru formularza rocznego sprawozdania z działalności w zakresie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych oraz sposobu jego wypełniania (Dz.U. Nr 240, poz. 2072), zastąpione z dniem 1 stycznia 2006 r. rozporządzeniem z 7 października 2005 r. o tej samej nazwie (Dz.U. Nr 207, poz. 1733).

¹⁴ Dz.U. z 2001r. Nr 80, poz. 872 ze zm.

Wojewoda sprawuje nadzór nad jednostkami samorządu terytorialnego na zasadach określonych w odrębnych ustawach (art. 25 a.r.w.), tj. w ustawie z 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym¹⁵ i w ustawach z 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym¹⁶ oraz o samorządzie województwa¹⁷.

Przewóz towarów niebezpiecznych, określonych rozporządzeniem Ministra Infrastruktury¹⁸, podlega zgłoszeniu do komendantów wojewódzkich Policji i PSP. Zgodnie z art. 27 ust. 1-3 u.p.d.t.n., zgłoszenia przewozu rozpoczynającego się w Polsce dokonują nadawca towaru i przewoźnik (na 5 dni przed jego rozpoczęciem), a przewozu rozpoczynającego się za granicą – właściwa placówka Straży Granicznej (przed udzieleniem zezwolenia na wjazd pojazdu na teren RP). Obowiązek zgłoszenia jest ograniczony i obejmuje towary 10 z 13 klas ADR¹⁹, głównie przewożone cysternami o pojemności ponad 3.000 l (7 klas, z wyjątkiem klas 5.2., 6.2. i 7).

Kontrolę przewozu drogowego towarów niebezpiecznych, dokumentowaną listami kontrolnymi wg wzoru określonego w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury²⁰, obowiązani są wykonywać następujący inspektorzy lub funkcjonariusze (art. 29 ust. 1 i 3 u.p.d.t.n.):

- Inspekcji Transportu Drogowego – na drogach, parkingach oraz na terenie przedsiębiorcy posiadającego towary niebezpieczne,
- Państwowej Straży Pożarnej i Państwowej Inspekcji Pracy – na terenie przedsiębiorcy,
- Policji i Straży Granicznej – na drogach i parkingach.

Szczegółowy zakres kontroli określa art. 29 ust. 3 u.p.d.t.n. Oryginał listy kontrolnej przekazuje się wojewódzkiemu inspektorowi transportu drogowego, a kopię kontrolowanemu (art. 29 ust. 4 u.p.d.t.n.). Nie przewidziano sporządzania kopii dla organu kontroli sporządzającego tę listę.

Kontrolę przewozu, bez obowiązku sporządzania list, mogą też wykonywać pracownicy lub funkcjonariusze Państwowej Agencji Atomistyki, Transportowego Dozoru Technicznego, Inspekcji Ochrony Środowiska (na parkingach i na terenie przedsiębiorcy), Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organów porządkowych (pojazdy Sił Zbrojnych), zarządów dróg (w miejscach określonych w ich uprawnieniach) i Służby Celnej.

Art. 30 ust. 1 u.p.d.t.n. uprawnia osoby kontrolujące – w razie stwierdzenia nieprawidłowości związanych z przewozem towaru niebezpiecznego, mających wpływ na bezpieczeństwo przewozu – do uniemożliwienia przekroczenia granicy pojazdem, który znajduje się na przejściu granicznym (w praktyce dotyczy to jedynie Straży Granicznej) oraz do usunięcia i zdeponowania pojazdu wraz z ładunkiem w miejscu postojowym, umożliwiającym bezpieczne jego pozostawienie. Pojazd może być zwrócony osobie uprawnionej po usunięciu nieprawidłowości i wniesieniu opłaty pokrywającej koszt jego usunięcia, parkowania i czynności zabezpieczających (art. 30 ust. 2). Tryb wniesienia opłaty i warunki techniczne parkingów

¹⁵ Dz.U. z 2001r. Nr 142, poz. 1591 ze zm. Nadzór wojewody nad działalnością gminną regulują art. 85-98a ustawy.

¹⁶ Dz.U. z 2001r. Nr 142, poz. 1592 ze zm. Nadzór wojewody nad działalnością powiatu regulują art. 76-85a ustawy.

¹⁷ Dz.U. z 2001r. Nr 142, poz. 1590 ze zm. Nadzór wojewody nad działalnością samorządu województwa regulują art. 78-86a ustawy.

¹⁸ Rozporządzenie z 7 października 2005 r. w sprawie towarów niebezpiecznych, których przewóz drogowy podlega obowiązkowi zgłoszenia (Dz.U. Nr 207, poz. 1734 ze zm.), które z dn. 8 listopada 2005 r. zastąpiło rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 31 grudnia 2002 r. o tej samej nazwie (Dz.U. Nr 241, poz. 2085).

¹⁹ Zgłoszeniu podlegają (n-ry klas w nawiasach): gazy określonych grup (2), materiały ciekłe zapalne (3), materiały samozapalne (4.2), materiały wytwarzające w zetknięciu z wodą gazy zapalne (4.3), materiały utleniające (5.1), materiały trujące (6.1), materiały żrące (8) – w I grupie pakowania (ciekłe stwarzające duże zagrożenie, reagujące z wodą, samozapalne lub szybko się zapalające, silnie trujące i silnie żrące), nadtlenki organiczne (5.2) – w cysternach, materiały zakaźne UN 2814 i 2900 (6.2) – w grupach narażenia 3 lub 4, materiały promieniotwórcze (7) – sztuki przesyłki typu B(U) z materiałem promieniotwórczym i typu B(M) z materiałami rozszczepialnymi (o określonych parametrach), wypalone paliwo jądrowe oraz przewożone w specjalnych warunkach.

²⁰ Rozporządzenie z 29 września 2005 r. w sprawie formularza listy kontrolnej Dz.U. Nr 201, poz. 1667, które z dn. 1 grudnia 2005 r. zastąpiło rozporządzenie z 23 grudnia 2002 r. o tej samej nazwie (Dz.U. Nr 237, poz. 2014).

określa rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji (MSWiA) z 14 sierpnia 2003 roku w sprawie parkingów, na które są usuwane pojazdy przewożące towary niebezpieczne²¹. Zaostrzone zostały zwłaszcza wymogi dotyczące lokalizacji parkingu.

Parking winien być oddalony o 30 m – od stanowisk postojowych dla innych pojazdów i innych urządzeń inżynierskich i budynków niezwiązanych z parkingiem, o 40 m – od lasu o pow. ponad 3 ha, gazociągów wysokiego ciśnienia i torów kolejowych, o 300 m – od budynków mieszkalnych i in. przeznaczonych na pobyt ludzi oraz ujęć wody, studni publicznych, urządzeń służących do magazynowania i uzdatniania wody (ust. 1).

Do usuwania pojazdów stosuje się odpowiednio przepisy ruchu drogowego dotyczące zasad i warunków usuwania pojazdów (art. 30 ust. 3 u.p.d.t.n.). Pojazdy usuwa się z drogi na koszt właściciela w sytuacjach określonych w art. 130a ust. 1 (usunięcie obowiązkowe) i w art. 130a ust. 2 i 3 (usunięcie fakultatywne) ustawy z 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym²² (P.r.d.). Pojazd może być m.in. przemieszczony lub usunięty, jeśli utrudnia prowadzenie akcji ratowniczej (art. 130a ust. 3). Pojazd usuwa z drogi – na podstawie dyspozycji Policji, straży gminnej/miejskiej, Straży Granicznej, organów celnych, Inspekcji Transportu Drogowego lub osoby dowodzącej akcją ratowniczą – jednostka, wyznaczana przez starostę i umieszcza go na parkingu strzeżonym, również wyznaczanym przez starostę. Opłaty za usunięcie i parkowanie usuniętego pojazdu ustala rada powiatu (art. 130a ust. 5-6). Szczegółowy tryb usuwania pojazdów określa rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z 2 sierpnia 2002 roku w sprawie usuwania pojazdów²³. Powołane przepisy nie określały zasad, ani kryteriów wyznaczania podmiotów i parkingów, na które usuwane są pojazdy, jak również zasad i kryteriów ustalania opłat za usuwanie pojazdów.

Wyrokiem z 7 czerwca 2005 r. (sygn.akt K23/04)²⁴ Trybunał Konstytucyjny orzekł, że art. 130a ust. 5 i 6 (zdanie pierwsze) P.r.d. utraciły moc z dn. 30 czerwca 2006 r., ze względu na niezgodność z art. 2 i 22 Konstytucji, polegającą na ograniczeniu wolności gospodarczej bez wskazania jego kryteriów.

Uzupełnieniem przepisów u.p.d.t.n. w zakresie kontroli przewozu towarów niebezpiecznych są głównie przepisy ustawy z 6 września 2001 roku o transporcie drogowym (u.t.d.)²⁵ oraz rozporządzenia wykonawcze ministra właściwego ds. transportu²⁶. Normują one uprawnienia funkcjonariuszy (pracowników, inspektorów) Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, organów celnych, Straży Granicznej, Państwowej Inspekcji Pracy, zarządców dróg publicznych i organów udzielających zezwoleń na przewóz osób, do kontroli drogowej przedsiębiorców wykonujących transport drogowy (art. 89 ust. 1 u.t.d.). Naruszenia obowiązków nałożonych na przewoźników zagrożone są karami pieniężnymi, wymierzanymi w postępowaniu administracyjnym i grzywnami – w postępowaniu w sprawach o wykroczenia (art. 92 u.t.d.).

Szczegółowy tryb kontroli określony był rozporządzeniami wykonawczymi, obowiązującymi w dn. 1 stycznia 2003 r. – 29 września 2004 r. oraz od 21 lutego 2006 r. (od 30 września 2004 r. do 20 lutego 2006 r. przepisów

²¹ Dz.U. Nr 161, poz. 1567 (obowiązuje od 1 października 2003 r.).

²² Dz.U. z 2005 Nr 108, poz. 908 ze zm.

²³ Dz.U. Nr 134, poz. 1133 ze zm.

²⁴ Dz.U. Nr 109, poz. 925.

²⁵ Dz.U. z 2004r. Nr 204, poz. 2088 ze zm.

²⁶ Wzór protokołu określały rozporządzenia: Ministra Infrastruktury z 16 maja 2002 r. w sprawie warunków i sposobu wykonywania kontroli dokumentów związanych z wykonywaniem transportu drogowego i przewozu na potrzeby własne oraz dokumentów stosowanych przez uprawnionych do kontroli, a także wzorów tych dokumentów (Dz.U. Nr 120, poz. 1025 ze zm.), które straciło moc 29 września 2004 r. i rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z 19 stycznia 2006 r. w sprawie warunków i trybu wykonywania kontroli w zakresie przewozu drogowego (Dz.U. Nr 19, poz. 153), obowiązujące od 21 lutego 2006 r.

wykonawczych brakowało). Określały one wzory protokołu kontroli i decyzji o nałożeniu kary pieniężnej (jeśli kary nie nałożono protokołu nie sporządzano lub – od 21 lutego 2006 r. – sporządza się go w formie uproszczonej). Kopie protokołów i decyzji podlegały przekazaniu Inspekcji Transportu Drogowego.

Kontrolę drogową, obejmującą m.in. przewóz towarów niebezpiecznych, normuje ponadto rozporządzenie MSWiA z 30 grudnia 2002 roku w sprawie kontroli ruchu drogowego²⁷, lecz dotyczy ono innego nieco kręgu podmiotów. Kontrolę tę sprawuje Policja, Straż Graniczna, Straż Leśna, Straż Parku Narodowego, straże gminne (miejskie) i pracownicy zarządów dróg, a podlegają jej wszyscy kierujący pojazdami (nie tylko przedsiębiorcy).

3. Obowiązujące przepisy nie określają odrębnych zasad ruchu pojazdów z towarami niebezpiecznych (np. ograniczeń prędkości, zakazów wjazdu, wyprzedzania etc.). Wymogi dotyczące przewozu towarów niebezpiecznych uwzględnia się w organizacji ruchu na zasadach ogólnych w toku zarządzania ruchem i nadzorowania go. Szczegółowe zasady i tryb zarządzania ruchem określa rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem²⁸, lecz nie wprowadza ono wytycznych co do sposobu uwzględnienia potrzeb związanych z przewozem drogowym towarów niebezpiecznych.

Podstawą wprowadzenia lub zmiany organizacji ruchu na drodze jest zatwierdzenie organizacji ruchu przez organ zarządzający ruchem (§ 4 ust. 1 ww. rozporządzenia). Projekt organizacji ruchu może przedstawić do zatwierdzenia zarząd drogi, organ zarządzający ruchem, inwestor lub osoba realizująca zamówienie ww. jednostek. Uwzględnienie w organizacji ruchu wymogów bezpieczeństwa przy przewozie materiałów niebezpiecznych polega głównie na zastosowaniu znaków drogowych zakazu wjazdu pojazdów, przewożących materiały niebezpieczne w ilościach wymagających oznakowania pojazdu tablicami ostrzegawczymi barwy pomarańczowej²⁹ (B-13, B-13a, B-14), zakazu wyprzedzania (B-25), ograniczenia prędkości (B-33), lub nakazu kierunku jazdy na skrzyżowaniu (C-17)³⁰.

Ustawa z 21 marca 1985r. o drogach publicznych³¹ w art. 2 ust. 1 wyróżnia 4 rodzaje dróg publicznych (krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne) oraz wskazuje zarządców dróg, tj. organy odpowiedzialne za planowanie, budowę, przebudowę, remont, utrzymanie oraz ochronę i kontrolę stanu dróg (art. 19 ust. 1). Natomiast organy zarządzające ruchem na drogach publicznych, tj. odpowiedzialne za organizację ruchu drogowego, określa art. 10 ust. 3-8 P.r.d. Zgodnie z powołanymi przepisami, drogami publicznymi i ruchem na nich zarządzają:

- na drogach krajowych – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad,

²⁷ Dz.U. z 2003 Nr 14, poz. 144 ze zm. (rozporządzenie obowiązuje od 15 lutego 2003 r.).

²⁸ Dz.U. Nr 177, poz. 1729.

²⁹ Podstawowe zasady stosowania tego oznakowania i wyłączenia spod obowiązku jego stosowania szczegółowo określa rozdział 1.1.3. oraz 5.3.2.1.-5.3.2.8 Umowy ADR. Znaki drogowe określa rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. Nr 170, poz. 393). Podstawowe zasady stosowania tego oznakowania i wyłączenia spod obowiązku jego stosowania szczegółowo określa rozdział 1.1.3. oraz 5.3.2.1.-5.3.2.8 Umowy ADR.

³⁰ Opis zakazów lub nakazów wynikających z przytoczonych znaków drogowych zawiera rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. Nr 170, poz. 1393) w §19 (B-13, B-13a i B-14), w §23 ust. 1-2 (B-25), w §27 ust. 1-3 (B-33) i w §41 (C-17). Warunki techniczne (np. wygląd) tych znaków określa rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. Nr 220, poz. 2181) w załączniku nr 1.

³¹ Dz.U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2086 ze zm.

- na drogach wojewódzkich – ruchem zarządza marszałek, a zarządcą drogi jest zarząd województwa lub powołany przez sejmik zarząd dróg wojewódzkich,
- na drogach powiatowych i gminnych – ruchem zarządza starosta, a zarządcą drogi jest zarząd powiatu lub powołany przez radę powiatu zarząd dróg powiatowych,
- na drogach leżących w mieście na prawach powiatu – ruchem na wszystkich drogach (poza autostradami i drogami ekspresowymi) zarządza prezydent miasta na prawach powiatu, będący też zarządcą drogi (funkcję tę może pełnić powołany przez radę miasta zarząd dróg).

Organy sprawujące nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach publicznych oraz nad organami zarządzającymi tym ruchem (art. 10 P.r.d. ust. 1 i 2) to:

- minister właściwy ds. transportu (obecnie Transportu i Budownictwa) – na drogach krajowych,
- wojewoda – na drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych oraz drogach publicznych w miastach na prawach powiatu i w mieście stołecznym Warszawie.

Organy te mogą nakazać zmianę organizacji ruchu ze względu na ważny interes ogólnospołeczny lub konieczność zapewnienia ruchu tranzytowego (art. 10 ust. 10 P.r.d.). Minister ds. transportu może ponadto wprowadzić w drodze rozporządzenia – ze względu na konieczność ochrony dróg przed zniszczeniem oraz bezpieczeństwo ruchu w okresie zwiększonego natężenia ruchu pojazdów osobowych – okresowe ograniczenia ruchu pojazdów na drogach lub zakaz ruchu niektórych rodzajów pojazdów (art. 10 ust. 11 P.r.d.).

W ramach działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego utworzono Krajową Radę oraz Wojewódzkie Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (art. 140b i 140g-140j P.r.d.). Wojewódzka Rada działa przy marszałku województwa (do 1 stycznia 2006 roku zadania związane z wojewódzką radą przypisane obecnie marszałkowi należały do wojewody) jako wojewódzki zespół koordynacyjny w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego. Rada ta koordynuje i określa kierunki działań administracji publicznej w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego, a jej szczegółowe zadania oraz skład określają art. 140h ust. 2 i 140i P.r.d. Wojewódzką radą kieruje i reprezentuje ją na zewnątrz przewodniczący (marszałek województwa), którego 2 zastępcami są wojewoda i wojewódzki komendant Policji.

Członków rady wskazują: wojewoda, zarządy województwa i powiatów, wójtowie, komendant wojewódzki Policji, komendant PSP, dyrektor oddziału terenowego GDDKiA, zarządy dróg wojewódzkich i powiatowych, wojewódzki kurator oświaty. Sekretarza rady i wojewódzki ośrodek ruchu drogowego zapewniający obsługę biurową rady wskazuje marszałek województwa.

3.1.2. Uwarunkowania ekonomiczne i organizacyjne.

Wg danych Komendy Wojewódzkiej Państwowej Straży Pożarnej³² (KW PSP) w województwie podlaskim występowały – oprócz zagrożeń pożarowych, radiacyjnych, powodziowych, związanych z infrastrukturą budowlaną etc. – także zagrożenia wynikające z magazynowania w instalacjach i zbiornikach toksycznych substancji przemysłowych, z przesyłu rurociągami mediów palnych oraz z transportu materiałów niebezpiecznych.

W zakładach przemysłowych woj. podlaskiego stosuje się i wytwarza w procesach technologicznych ok. 600.000 ton (Mg w rozumieniu Międzynarodowego Układu Jednostek Miar SI) toksycznych środków przemysłowych takich jak: chlor, amoniak, kwasy, propan-butan,

³² Strategia rozwoju ochrony przeciwpożarowej woj. podlaskiego, KW PSP, Białystok styczeń 2004 r. Jeśli nie podano inaczej, powołane dane PSP pochodzą z tej Strategii.

ciekle produkty ropopochodne i materiały promieniotwórcze. PSP i WIOŚ nadzorowały łącznie 66 (stan na koniec 2005 roku) zakładów magazynujących, przetwarzających lub produkujących znaczne ilości materiałów niebezpiecznych (ropopochodne i spirytusowe) i szczególnie niebezpiecznych (chlor, amoniak). Wśród nich było 14 (w tym 2 powstałe w 2005 roku) zakładów spełniających kryteria Dyrektywy Komisji Europejskiej 96/82/EC (SEVESO II) „Zarządzanie zagrożeniami wynikającymi z poważnych awarii z udziałem substancji niebezpiecznych”, a mianowicie:

- 9 zakładów dużego ryzyka³³ w powiatach siemiatyckim (1), hajnowskim (3), sokólskim (2) i białostockim (1) oraz w Łomży (1) i w Suwałkach (2). 8 zakładów zajmuje się składowaniem i dystrybucją samochodową i kolejową głównie propanu-butanu, a 1 (PERN ropociąg Przyjaźń, stacja nr 1 w Adamowie) – składowaniem w zbiornikach nadziemnych i transportem ropociągiem ropy naftowej,
- 5 zakładów zwiększonego ryzyka³⁴ (w tym 2 powstałe w 2005 roku) w powiecie hajnowskim, grajewskim, białostockim, a od 2005r. w powiecie zambrowskim i Suwałkach (po 1 zakładzie). 2 zakłady zajmują się przesyłem gazu ziemnego, 2 składowaniem i dystrybucją samochodową, lub także kolejową propanu-butanu, a 1 – składowaniem i zastosowaniem w produkcji formaliny (roztwór 37%).

Wszystkie te zakłady stwarzały poważne zagrożenie pożarowe, a w ekstremalnych warunkach wybuchowe, z uwagi na bardzo duże ilości magazynowanych i transportowanych materiałów niebezpiecznych – głównie ropy naftowej (488.520 ton) i gazu płynnego propan-butan (6.217,6 tony). Dostawa materiałów do tych zakładów odbywała się transportem kolejowym i drogowym (8 zakładów), wyłącznie transportem drogowym (2) lub rurociągiem (3). W strefie zagrożenia tych zakładów znajdowały się łącznie 10.904 osoby, w tym 10.680 przy zakładach dużego ryzyka i 224 przy zakładach zwiększonego ryzyka.

Największe zagrożenie stwarzały 4 zakłady dużego ryzyka: przedsiębiorstwo eksploatacji rurociągów naftowych w Adamowie – z uwagi na bardzo duże ilości magazynowanej ropy naftowej w zbiornikach nadziemnych (488.520 t) oraz 3 rozlewnie gazu płynnego propan-butan w Łomży (1.000 t), Łapach (230 t) i Suwałkach (550 t) – ze względu na usytuowanie w pobliżu osiedli mieszkaniowych i innych zakładów, proces technologiczny napełniania cystern i butli gazem, jak też transport samochodowy gazu na terenie zakładu i poza nim.

Ponadto PSP nadzorowała 51, a WIOŚ – 39 mniejszych zakładów (łącznie 52), dysponujących głównie amoniakiem – 25 oraz amoniakiem i innymi substancjami (głównie kwasami solnym, azotowym i siarkowym) – 7. Pozostałe zakłady dysponowały chlorem, etyliną, kwasami, olejami (opałowym, napędowym i in.), propanem-butanem etc. Substancje te składowano w zbiornikach nadziemnych i podziemnych, instalacjach, beczkach, pojemnikach oraz maszynowniach i instalacjach chłodniczych. Jeden zakład objęty nadzorem WIOŚ

³³ Są to: PERN Przyjaźń Płock Stacja nr 1 w Adamowie (Siemiatycze), TERMINAL INTEGRO Sp. z o.o. Warszawa, Zakład w Plancie, 17-220 Narewka, CYKLON S.C. 17-220 Narewka, Zabłotczyzna 30, NAFTOBAZY Sp. z o.o. Warszawa, Baza Paliw Nr 15 w Narewce (Hajnówka), BARTER Sp. z o.o. Białystok, SAGA oddział w Sokółce (Sokółka), GASPOL S.A. Warszawa, Rozlewnia w Łomży (Łomża), PETROLINVEST sp. z o.o. Gdynia, Rozlewnia Gazu Płynnego w Suwałkach (Suwałki), PKN ORLEN S.A. Płock, Baza Magazynowa Nr 21 w Sokółce, ORLEN GAZ Sp. z o.o. Płock, Rozlewnia Gazu Płynnego w Łapach (Białystok).

³⁴ PGK Sp. z o.o. Białystok, Zakład Gazu Bezprzewodowego w Hajnówce, Pfeleiderer S.A. Grajewo, EuRoPol GAZ S.A. Warszawa: Tłocznia Gazu i Pomiarownia w Kondratkach gm. Michałowo oraz Tłocznia Gazu w Grzymalach (Gm. Zambrów), POL ENERGY Sp. z o.o. Warszawa, Baza Przeladunkowa Suwałki.

zaprzestał działalności w 2002 roku (incydentalnie gromadzono tam paliwo). Zakłady te stwarzały mniejsze zagrożenie toksyczne, pożarowe i wybuchowe niż zakłady dużego i zwiększonego ryzyka, ze względu na mniejsze ilości substancji niebezpiecznych.

Największe zagrożenie toksyczne stwarzały: Przedsiębiorstwo Przemysłu Chłodniczego w Białymstoku (2 chłodnie), Okręgowe Przedsiębiorstwo Przemysłu Mięsnego w Białymstoku, Spółdzielnie Mleczarskie w Kolnie i Suwałkach oraz Oerlemans Foods w Siemiatyczach, ze względu na składowanie i wykorzystywanie w procesie technologicznym stosunkowo dużych ilości amoniaku. Największe zagrożenie pożarowe występowało w Przedsiębiorstwie Przemysłu Spirytusowego „Polmos” w Białymstoku, firmie „Dorgaz” w Szepietowie, Nasycałni Podkładów w Czeremsze oraz Farm Food SA w Czyżewie.

Postępował też szybki rozwój liczby sieci stacji paliw, autogazu oraz punktów sprzedaży i wymiany butli z gazem propan-butan (wg danych KW PSP łącznie 307 stacji paliw i autogazu oraz punktów przeładunkowych paliw oraz ponad 1.500 punktów dystrybucji butli z gazem). Wynikał z niego m.in. wzrost natężenia ruchu drogowego, związanego z dowozem tych paliw do punktów dystrybucji. Duże zagrożenie stanowią też gazociągi i ropociągi.

Tranzytowe położenie województwa między wschodem i zachodem Europy (wschodnia granica Unii Europejskiej z Białorusią, Ukrainą i Rosją oraz granica wewnątrzspółnotowa z Litwą) spowodowało znaczną intensyfikację przewozów drogowych i kolejowych. Zwiększa to ryzyko zagrożeń, przez przejścia graniczne woj. podlaskiego przejeżdża średnio ok. 150 cystern drogowych i kolejowych na dobę. Drogowy transport tranzytowy i transport materiałów niebezpiecznych odbywał się praktycznie po wszystkich drogach województwa (łącznie 7.610 km) i związany był głównie z dostawą etyliny, oleju napędowego i gazu propan-butan do dystrybutorów paliw. Rocznie po drogach województwa przewożono ok. 1.200.000 ton substancji niebezpiecznych (przede wszystkim produktów ropopochodnych, chloru, amoniaku, chlorku winylu i in.). Tymczasem sieć dróg w woj. podlaskim jest niewystarczająco rozwinięta i ma niewłaściwe parametry, a ruch tranzytowy po wejściu Polski do UE znacznie wzrósł, zwłaszcza na granicy z Litwą (granica wewnątrzspółnotowa bez odpraw celnych). Wg rozeznania PSP największe zagrożenie występowało na następujących drogach krajowych:

- Nr 8 Warszawa-Budzisko – miesięcznie ok. 70 tys. pojazdów, w tym 45 tys. Tirów,
- Nr 16 Olsztyn-Augustów-Ogrodniki,
- Nr 19 Kuźnica Białostocka-Białystok – miesięcznie ok. 5-6 tys. Tirów,
- Nr 65 granica państwa-Gołdap-Białystok-Bobrowniki – miesięcznie ok. 15,5 tys. Tirów.

Danych tych nie sposób zweryfikować, gdyż oddział terenowy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) nie dysponował wystarczającym rozeznaniem w tej mierze.

Wg szacunków PSP transportem kolejowym przewożono ok. 1.000.000 ton substancji niebezpiecznych, w tym stwarzających poważne zagrożenie (chlor, amoniak, propan-butan, ciekłe produkty ropopochodne). Transport odbywał się na 5 trasach (łącznie 845 km), z których najbardziej niebezpieczna była trasa tranzytowa granica państwa-Siemianówka-Hajnówka-Czeremcha-Siedlce (przewozi się przez nią najwięcej towarów niebezpiecznych). Szczególne zagrożenie stwarzał transport kolejowy przez zbiornik Siemianówka (grobla 5 km), ze względu na ryzyko stoczenia się wagonów i cystern bezpośrednio do wody i skażenia całego zbiornika, a nawet rozprzestrzenienia się skażenia wzdłuż biegu rzeki Narew.

W skali kraju szacuje się, że duże (masowe) przewozy materiałów niebezpiecznych realizuje się koleją. Transportem drogowym przewozi się mniejsze ładunki, adresowane do konkretnych odbiorców (stanowią

ok. 15% wszystkich przewozów drogowych), a zapotrzebowanie na ten rodzaj transportu będzie rosło w miarę rozwoju gospodarki (Policja 997, czerwiec 2006 r.).

Ze sprawozdań, składanych Wojewodzie Podlaskiemu przez podmioty prowadzące działalność w ramach przewozu towarów niebezpiecznych z siedzibą w woj. podlaskim, wynikało, że wielkość wykonanych przez nie przewozów zmalała z 3.283.087 t i 2.153.003 m³ w 2003 roku do 1.782.352 t i 557.454 m³ towarów w 2005 roku (odpowiednio 54,3% i 25,9% ilości z 2003 roku). Zarazem wzrastało od 2004 roku natężenie przewozu towarów niebezpiecznych przez granicę państwa, głównie przez przejście drogowe w Budzisku (granica wewnątrzwspólnotowa z Litwą) i przez przejścia kolejowe w Kuźnicy Białostockiej i Siemianówce (granica z Białorusią): z 1.814 pojazdów i 14.617 wagonów w 2003 roku do 6.524 pojazdów i 27.296 wagonów w 2005 roku (359,6% liczby pojazdów i 186,7% liczby wagonów z 2003 roku). Podstawowe dane o przewozach przez granicę zawiera załącznik nr 4 do Informacji.

Dane te wskazują, że w województwie podlaskim wzrastała liczba realizowanych przewozów tranzytowych, w tym wykonywanych przez przewoźników zagranicznych, a malał rozmiar przewozów wykonywanych przez podmioty z województwa podlaskiego. Zarówno organy kontroli ruchu drogowego, jak i zarządzające ruchem na drogach nie dysponowały danymi o dokładnej ilości przewożonych towarów niebezpiecznych i skali wykonywanych w województwie przewozów. Straż Graniczna gromadzi jedynie dane o liczbie pojazdów i klasie przewożonych towarów, a Urzędy Celne w Białymstoku i Suwałkach nie ewidencjonują nawet liczby przewozów drogowych (Urząd w Białymstoku gromadzi szczegółowe dane o przewozach kolejowych przez granicę z Białorusią).

3.2. Istotne ustalenia kontroli

3.2.1. Nadzór Wojewody Podlaskiego nad przewozem drogowym towarów niebezpiecznych.

Wojewoda wykazywał zainteresowanie problematyką przewozu towarów niebezpiecznych oraz ich bezpieczeństwa. Gromadził i analizował sprawozdania przedsiębiorców z działalności w zakresie tego przewozu (ich wykaz przekazywał Wojewódzkiej Inspekcji Transportu Drogowego), wprowadził też tę problematykę do obrad Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (BRD) i Wojewódzkiego Zespołu Reagowania Kryzysowego. Jednak jego nadzór nad przewozem towarów niebezpiecznych i nad organizacją ruchu drogowego nie miał istotnego wpływu na bezpieczeństwo przewozu drogowego towarów niebezpiecznych.

Część sprawozdań przedsiębiorców z działalności w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych wpływała po terminie określonym w art. 23 ust. 2 pkt 1 u.p.d.t.n. (tj. po 31 stycznia) lub bez podpisu doradcy ds. bezpieczeństwa. I tak, sprawozdania złożyły:

- w 2004 roku (za 2003 rok) – 103 podmioty, w tym 16 (15,5%) po terminie i 3 (3,9%) bez podpisu doradcy ds. bezpieczeństwa,
- w 2005 roku (za 2004 rok) – 129 podmiotów, w tym 8 (6,2%) po terminie i 2 (2,3%) bez podpisu doradcy ds. bezpieczeństwa,

- w 2006 roku (za 2005 rok) – 144 podmioty, w tym 5 (3,5%) po terminie.

Opóźnienia w składaniu sprawozdań zmniejszały się: o ile w 2004 roku wynosiły nawet 10 miesięcy, to w 2005 roku nie przekraczały już miesiąca, a w 2006 roku – 2 tygodni. Mogło to być efektem działań Wojewody, podjętych na przełomie lat 2004/2005, a polegających na wysyłaniu pism informacyjnych i wezwań do usunięcia braków (poprawek rachunkowych).

Jednak działania Wojewody wobec podmiotów, uchybiających wymogom prawa, były mało energiczne. Nie skorzystano z możliwości ukarania w postępowaniu w sprawach o wykroczenia na podstawie art. 32 ust. 2 u.p.d.t.n. podmiotów, składających sprawozdania po terminie (naruszenie art. 23 ust. 1 i 2 u.p.d.t.n.) albo nie wyznaczających doradców ds. bezpieczeństwa (naruszenie art. 21 ust. 1 u.p.d.t.n., po 13 sierpnia 2005 r. nie będące już wykroczeniem). Tylko 3 podmioty wezwano na piśmie do udzielenia wyjaśnień w sprawie braku sprawozdania lub złożenia go bez podpisu doradcy ds. bezpieczeństwa (naruszenie rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz SWiA w sprawie wzoru formularza rocznego sprawozdania z 31 grudnia 2002 r., a następnie z 7 października 2005 r.), w tym 2 dopiero podczas kontroli NIK. W czerwcu 2006 roku ukarano 5 podmiotów, które złożyły sprawozdania po terminie.

*PUW pisemnie wezwał **Wodociągi Białostockie Sp. z o.o. w Białymstoku** do złożenia sprawozdania, po powzięciu informacji z Wojewódzkiej Komendy PSP o prowadzeniu przewozów przez tę Spółkę. Spółka złożyła 29 marca 2004r. sprawozdanie bez podpisu doradcy ds. bezpieczeństwa, nie zawierające całości wymaganych danych i sporządzone bez użycia formularza, wymaganego rozporządzeniem Ministrów Infrastruktury i SWiA z 31 grudnia 2002r. Sprawozdania za lata 2004-2005 Spółka złożyła prawidłowo.*

***Spółka jawna w Czyżewie** aż dwukrotnie składała sprawozdania z opóźnieniem i bez wymaganego podpisu doradcy (26 listopada 2004r. – z opóźnieniem 299 dni i 1 marca 2005r. – z opóźnieniem 31 dni), a Urząd ograniczył się jedynie do nieskutecznych monitów telefonicznych. Dopiero podczas kontroli NIK wezwał pisemnie Spółkę do przestrzegania obowiązków dotyczących sprawozdawczości. Sprawozdanie za 2005r. Spółka złożyła terminowo i z podpisem doradcy.*

***Szpital Wojewódzki w Białymstoku**, który wykonał w styczniu 2003 r. przewóz podlegający obowiązkowi zgłoszenia Komendom Wojewódzkim Policji i PSP, a nie złożył sprawozdania i nie ustanowił doradcy – nie został wezwany do usunięcia tych braków. Dopiero w styczniu 2006 r. PUW wystąpił do Szpitala o wyjaśnienia, z których wynikało, że Szpital realizował w latach 2003-2005 przewozy nie wymagające oznakowania pojazdu barwą pomarańczową.*

Wojewoda nie poinformował Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego o stwierdzonych przypadkach braku wyznaczenia doradcy ds. bezpieczeństwa w latach 2004-2005 (2 komunalne spółki z o.o., prywatna spółka jawna i spółdzielnia kółek rolniczych), w efekcie żaden z tych podmiotów nie został nawet skontrolowany.

Dane zawarte w sprawozdaniach przedstawiono w załączniku nr 5 do Informacji.

W szczególności wynika z nich, że przewożono towary 9 z 11 klas (prócz klas 4.3 i 7), a wielkość przewozów corocznie malała: z 3.283.087 t i 2.153.003 m³ w 2003 roku do 1.782.352 t i 557.454 m³ towarów w 2005 roku (odpowiednio 54,3% i 25,9% ilości z 2003 roku). Dominował przewóz w cysternach (77 ze 103 podmiotów w 2003 r., 89 ze 129 w 2004 r. i 87 ze 144 w 2005 r.) i w sztukach przesyłki (41 w 2003 r., 57 w 2004 r. i 77 podmiotów w 2005 r.), a przesyłek luzem dokonywał jedynie 1 podmiot w 2003 roku i 3 w 2004 roku.

Sprawozdania obejmują tylko przeozy drogowe towarów niebezpiecznych realizowane przez przewoźników mających siedzibę w województwie podlaskim oraz związane z tymi przewozami wypadki. Przewozy wykonane na terenie województwa przez przewoźników z innych województw nie są objęte tymi sprawozdaniami.

W szczególności przewoźnicy nie wykazali 3 wypadków związanych z przewozem towarów niebezpiecznych, które miały miejsce w 2004 r. w woj. podlaskim z udziałem przewoźników z innych województw; raporty o nich

złożone zostały Komendantowi Wojewódzkiemu PSP. Obowiązkiem raportowania zgodnie z umową ADR objęte były wypadki powodujące zagrożenie środowiska naturalnego, obrażenia osób fizycznych lub szkody w mieniu.

Wojewoda dysponował ogólnym rozeznanieniem o stanie dróg i stanie bezpieczeństwa przewozu drogowego, w tym towarów niebezpiecznych oraz szacunkowymi danymi o rozmiarze i częstotliwości przewozów w województwie podlaskim. Dane te, pochodzące od wojewódzkich straży i inspekcji oraz od organów zarządzających ruchem, nie pozwalały jednak na ustalenie dokładnego natężenia i wielkości przewozu towarów niebezpiecznych, ani odcinków dróg publicznych, po których towary te były przewożone.

Stan ten Podlaski Urząd Wojewódzki oceniał jako zadowalający. Zdarzeń (wypadków, kolizji etc.) z udziałem pojazdów przewożących towary niebezpieczne występowało mało i nie stwarzały istotnego zagrożenia dla środowiska, ani dla zdrowia i życia ludzkiego. Kontrole drogowe pojazdów nie wykazywały znaczących nieprawidłowości. Niewystarczający był natomiast stan infrastruktury drogowej, głównie z powodu braku obwodnic wokół dużych aglomeracji miejskich.

Wojewoda zadbał też o omówienie problematyki przewozu towarów niebezpiecznych na posiedzeniach Wojewódzkiej Rady BRD (na 10 z 12 posiedzeń w latach 2003-2005) i Wojewódzkiego Zespołu Reagowania Kryzysowego (na 3 z 11 posiedzeń). Nie była ona natomiast poruszana na posiedzeniach Kolegium Doradczego Wojewody. W pracach wszystkich tych gremiów uczestniczyli przedstawiciele komend wojewódzkich Policji i PSP, a ponadto: inspektor wojewódzki transportu drogowego, który brał udział w obradach Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i przedstawiciel WIOŚ, uczestniczący w obradach Wojewódzkiego Zespołu Reagowania Kryzysowego.

Efektom tych prac było ujęcie podstawowych zagadnień przewozów niebezpiecznych w opracowanym przez Wojewodę Wojewódzkim Planie Reagowania Kryzysowego z września 2001 roku (aktualizacja z grudnia 2005 roku). Natomiast w Wojewódzkim Programie Poprawy BRD GAMBIT PODLASKI, przyjętym 30 czerwca 2004 roku przez Wojewódzką Radę BRD problematyka przewozu towarów niebezpiecznych została ujęta w minimalnym zakresie (przewidziano nadzór i koordynację budowy parkingów dla pojazdów z towarami niebezpiecznymi; ich budowy nie podjęto). Problematykę organizacji ruchu drogowego, w tym działań realizowanych w ramach Programu GAMBIT PODLASKI, omówiono szerzej w rozdziale 3.2.4 Informacji (str. 28-32).

Wojewoda w ramach nadzoru zarządzania ruchem drogowym koncentrował się na kontroli ogólnego bezpieczeństwa ruchu. Nie kontrolował zaś organizacji ruchu pod kątem bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych i nie nakazywał jej zmian w tym zakresie. Nie koordynował działań kontrolnych i nadzorczych organów administracji zespolonej (Policji, PSP, WIOŚ), ani nie zwracał się z propozycjami uzgodnienia kierunków działań do organów administracji niezespolonej (Inspekcji Transportu Drogowego i Straży Granicznej).

3.2.2. Kontrole i monitorowanie przewozów drogowych towarów niebezpiecznych.

3.2.2.1. Kontrole przewozów.

Spośród 7 skontrolowanych organów, uprawnionych do prowadzenia kontroli pojazdów przewożących towary niebezpieczne, kontrole pojazdów wykonywało 5 organów państwowych tj. Inspekcja Transportu Drogowego, Policja, Państwowa Straż Pożarna, Inspekcja Ochrony

Środowiska, Straż Graniczna. Natomiast 2 organy samorządowe (Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich i Miejska Dyrekcja Inwestycji w Suwałkach) z uprawnień tych nie korzystały.

Współpracy i wymiany informacji w zakresie kontroli transportu drogowego, m.in. pod kątem naruszeń przepisów ochrony środowiska i przewozu towarów niebezpiecznych dotyczyły porozumienia zawarte przez Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska z Wojewódzkim Inspektorem Transportu Drogowego (19 lutego 2003 r.) i z Komendantem Podlaskiego Oddziału Straży Granicznej (18 listopada 2004 r.). Mimo porozumienia, WIOŚ i Straż Graniczną nie podjęły żadnych wspólnych działań, a współpraca WIOŚ z Inspekcją Drogową ograniczyła się do udziału w akcji Niebezpieczne przewozy, zorganizowanej przez Policję i analizie efektów tej akcji (spotkanie z 1 czerwca 2005 r.).

Koncentrowano się na kontrolach pojazdów na drogach i przejściach granicznych (Inspekcja Drogowa, Policja, Straż Graniczna), a w siedzibie przedsiębiorców prowadzono je w sporadycznych przypadkach (WIOŚ, PSP, Inspekcja Drogowa). Na parkingach pojazdów nie kontrolowano, ze względu na niechętną postawę właścicieli parkingów oraz z przekonania, że najistotniejsza jest kontrola pojazdu na drodze (w ruchu), a nie zaparkowanego.

Organy uprawnione do prowadzenia kontroli przewozu towarów niebezpiecznych na drogach (przejściach granicznych), tj. Inspekcja Drogowa, Policja i Straż Graniczna, dokumentowały tę kontrolę listami kontrolnymi i protokołami kontroli na formularzach wymaganych przepisami u.p.d.t.n. i u.t.d. oraz rozporządzeniami Ministra Infrastruktury (Transportu i Budownictwa). Funkcjonariusze Inspekcji Drogowej kontrolę każdego pojazdu, przewożącego towar niebezpieczny, dokumentowali protokołem kontroli, wymaganym przepisami u.t.d. oraz listą kontrolną wymaganą przepisami u.p.d.t.n. Policja i Straż Graniczna wystawiały protokoły kontroli, przewidziane przepisami u.t.d., jedynie w razie stwierdzenia poważnych nieprawidłowości, uzasadniających wydanie decyzji administracyjnej o wymierzeniu kary w trybie art. 92 u.t.d. Policja i Inspekcja Drogowa wymierzały ponadto mandaty za stwierdzone nieprawidłowości w przewozie (Straż Graniczna ich nie wystawiała).

*Z tytułu nieprawidłowości w przewozie towarów niebezpiecznych funkcjonariusze **Policji** wystawili: w 2003r. – 1 decyzję o ukaraniu (na kwotę 3.000 zł) i 40 mandatów, w 2004r. – 42 mandaty i w 2005r. – 33 mandaty. W 2004 r. funkcjonariusze **Komendy Miejskiej w Łomży** wezwali do sprawdzenia pojazdu Inspekcję Drogową, która nałożyła karę pieniężną (11.300 zł). Wykazano ją błędnie w ewidencji jako nałożoną przez Policję. Funkcjonariusze **Straży Granicznej** wydali 2 decyzje o ukaraniu w 2003 r. (łącznie na 900 zł) i 3 w 2005 r. (na 5.400 zł). **Inspekcja Drogowa** wystawiła 41 decyzji w 2003 r. (na 73.900 zł), 208 w 2004 r. (na 323.700 zł) i 435 w 2005 r. (na 540.000 zł) oraz bliżej nieokreśloną liczbę mandatów (Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego nie wyodrębnia w sprawozdawczości mandatów dotyczących przewozu towarów niebezpiecznych).*

W największym zakresie kontrole pojazdów z towarami niebezpiecznymi realizowała Inspekcja Drogowa, zwiększając systematycznie ich liczbę: ze 123 w 2003 roku do 353 w 2004 roku i 744 w 2005 roku. Wzrost ten wynikał z przyjętego w planie działania Inspekcji na 2005 rok założenia zwiększenia liczby kontroli pojazdów przewożących towary niebezpieczne do 10% ogólnej liczby skontrolowanych pojazdów (skontrolowano 9,1% pojazdów, realizując 97,5% planu). Kontrole te prowadzono bardzo szczegółowo, ujawniając szereg nieprawidłowości w zakresie dokumentacji jak i wyposażenia pojazdu (łącznie 74 nieprawidłowości w 2003 roku, 365 w 2004 roku i 561 w 2005 roku).

Inspekcja Drogowa otrzymywała oryginały list kontrolnych od zobowiązanych podmiotów, lecz – zdaniem Dyrektora Inspektoratu – ich przydatność była niewielka, gdyż nie dokumentowały żadnych nieprawidłowości. Dlatego od połowy 2003 roku Inspekcja Drogowa zaprzestała szczegółowej analizy list i nie interesowała się w jakim stopniu zobligowane do tego

organy wywiązują się z obowiązku ich sporządzania i nadsyłania. W efekcie Inspekcja Transportu Drogowego dysponowała inną liczbą list kontrolnych, niż wynikało to z faktycznej liczby kontroli wykonanych przez Komendy Policji i placówki Straży Granicznej.

Liczba posiadanych przez Inspekcję list kontrolnych wskazywała na znaczne zwiększenie natężenia kontroli pojazdów niebezpiecznych (z 1.970 w 2003 roku do 2.618 w 2004 roku i 7.007 w 2005 roku). Wzrost ten po części wynikał z pełniejszego wdrożenia obowiązku sporządzania i przesyłania list kontrolnych.

***Straż Graniczna** – odstępowano od sporządzania listy kontrolnej na przejściu drogowym w Bobrownikach (w 2003 r. wystawiono listy dla 22,4% pojazdów tj. 139 z 621) i w Budzisku (w 2004 r. wystawiono listy jedynie dla 10,7% pojazdów tj. 530 z 4.957). Powodem było zwiększenie częstotliwości ruchu granicznego i wiążące się z tym priorytetowe traktowanie wymogu szybkiej odprawy w związku z akcesją Polski do UE. Wg danych placówek Straży Granicznej łącznie na 3 przejściach granicznych (Bobrowniki, Budzisko, Kuźnica Białostocka) sporządzono: w 2003 r. listy kontrolne dla 73,4% pojazdów (1.332 z 1.814), w 2004 r. – dla 27,6% pojazdów (1.685 ze 6.112), a w 2005 r. – dla 100% pojazdów (6.524). Niemniej **Inspekcja Drogowa** dysponowała inną liczbę list, niż wynikająca z danych placówek Straży Granicznej. Różnice dotyczyły:*

w 2003 r. – placówek w Budzisku i Kuźnicy, które sporządziły 1.163 listy oraz 30 list (razem 1.193), podczas gdy Inspekcja otrzymała odpowiednio 1.159 (o 4 mniej) i 34 listy (o 4 więcej). Łączna liczba list zgadzała się;

w 2004 r. – placówek w Budzisku i Bobrownikach, które sporządziły 530 i 445 list, podczas gdy Inspekcja otrzymała odpowiednio 594 listy (o 64 więcej) i 690 (o 245 więcej);

w 2005 r. – placówki w Budzisku, która sporządziła 3.281 list, tj. o 71 więcej niż otrzymała Inspekcja (3.210).

***Komedy Miejskie i Powiatowe Policji** w 2003 r. sporządziły listy kontrolne dla 96,7% pojazdów (621 z 645), a w latach 2004-2005 – dla 100% pojazdów (620 i 549). Brakujących w 2003 r. 21 list nie sporządziły Komendy Powiatowe w Sokółce, Zambrowie i Mońkach oraz Miejskie w Suwałkach i Łomży. Ponadto, wg danych Komendy Wojewódzkiej **Policja** przekazała Inspekcji Drogowej w 2003 r. 621 list, jednak Inspekcja posiadała 634 listy (o 13 więcej). W latach 2004-2005 różnice nie wystąpiły.*

Dokładne wyjaśnienie tych różnic – wskazujących na nieprawidłowości w sporządzaniu i wysyłce list kontrolnych w placówkach Straży Granicznej w Budzisku i Bobrownikach – jest niemożliwe, gdyż placówki te nie dysponowały (z braku takiego obowiązku) kopiami przesłanych list, ani też szczegółową ewidencją, dokumentującą ich liczbę i datę wysyłki. Szczegółowe dane zawarto w załączniku nr 6 do Informacji.

Policja kontrolowała pojazdy z towarami niebezpiecznymi okresowo – głównie w ramach organizowanych przez nią kwartalnych akcji „Niebezpieczne przewozy” – w ciągu kilku wybranych dni każdego kwartału (z wyjątkiem 2004 roku, kiedy akcję przeniesiono z II na III kw.) Poza tą akcją realizowano jedynie pojedyncze kontrole w latach 2004-2005 (6 i 4 pojazdy). Kontrole te prowadzono we współpracy z Inspekcją Drogową, PSP, Strażą Graniczną i WIOŚ, a ich wyniki, szczegółowo analizowane, wskazywały na malejącą liczbę nieprawidłowości z zakresu dokumentacji i wyposażenia pojazdów (łącznie 149 nieprawidłowości w 2003 roku, 116 w 2004 roku i 94 w 2005 roku).

Straż Graniczna prowadziła kontrole pojazdów jedynie na przejściach granicznych, koncentrując się przeważnie na ich sprawnej i szybkiej odprawie (zwłaszcza na granicy wewnątrzwspólnotowej z Litwą). Dlatego badano przede wszystkim dokumentację przewozową, a listy kontrolne Straży Granicznej nie zawierały opisu nieprawidłowości. Dokładniejsze kontrole – dokumentowane protokołami wg przepisów u.t.d. – podejmowano tylko w pojedynczych przypadkach wobec pojazdów przewoźników obcych, których kierowcy nie dysponowali wymaganą dokumentacją (zwykle instrukcją w języku polskim i zaświadczeniem o przeszkoleniu ADR) lub wyposażeniem pojazdu (w 2005 roku nie wpuszczono 1 pojazdu

z Białorusi ze względu na brak oznakowania i sprzętu gaśniczego).

Do kontroli pojazdów z towarami niebezpiecznymi w siedzibie przedsiębiorcy uprawnione były PSP i WIOŚ oraz Inspekcja Drogowa (uprawniona także do kontroli drogowej), lecz kontrole takie prowadziły rzadko. PSP przeprowadziła takie kontrole jedynie w 2 przedsiębiorstwach w 2003 roku i w 2004 roku. Zbadano 6 pojazdów, a nieprawidłowości stwierdzono w 4 pojazdach w 2004 roku. Sporządzone listy kontrolne przesłano Inspekcji Drogowej. WIOŚ skontrolował 6 pojazdów w 3 zakładach w 2004 roku, nie stwierdzając nieprawidłowości. Wyniki kontroli tych pojazdów udokumentowano w protokołach kontroli zakładów, natomiast list kontrolnych nie sporządzano z braku takiego obowiązku.

Inspekcja Transportu Drogowego w 15 skontrolowanych zakładach w 2004 roku (na 129 prowadzących wówczas działalność) nie badała stanu pojazdów służących do przewozu towarów niebezpiecznych, lecz wywiązanie się z obowiązku wyznaczenia doradcy ds. bezpieczeństwa oraz prawidłowość sporządzanych przez doradców i sprawozdań z działalności przedkładań Wojewodzie. Nie stwierdzono nieprawidłowości. Nie skontrolowano jednak tych zakładów, które z opóźnieniem złożyły sprawozdanie za 2003 rok (16 ze 103) lub które powołały doradców ds. bezpieczeństwa z opóźnieniem (łącznie 4 w latach 2003-2004). Inspekcja nie dysponowała tymi danymi, gdyż nie została o nich poinformowana przez Podlaski Urząd Wojewódzki.

PUW przekazując Inspekcji Drogowej zbiorczą informację o liczbie sprawozdań za 2003 r. (89), nie uwzględnił 14 sprawozdań zgłoszonych po terminie, a w informacjach za 2004 r. (129 sprawozdań) i 2005 r. (144 sprawozdania) nie wskazał podmiotów, które nie wyznaczyły doradców ds. bezpieczeństwa i składały sprawozdania bez ich podpisu. Wg danych PUW ze 103 podmiotów działających w 2003 r., 2 wyznaczyły doradców dopiero w 2004 r., a 1 w 2005 r., zaś ze 129 podmiotów działających w 2004 r., 1 wyznaczył doradcę dopiero w 2005 r. (dokładnych dat wyznaczenia PUW nie znał).

W ocenie NIK, organy kontroli zbyt małą wagę przywiązywały do kontroli przedsiębiorców na terenie ich zakładów. Dobór skontrolowanych podmiotów przez Inspekcję Drogową, WIOŚ i PSP był przypadkowy, a prawie wszystkie kontrole przeprowadzono w 2004 roku (18), z wyjątkiem jednej w 2003 roku. Natomiast liczba podmiotów prowadzących przewóz towarów niebezpiecznych, mających siedzibę w województwie podlaskim, wzrosła ze 103 w 2003 roku do 144 podmiotów w 2005 roku. W rezultacie, wiedza organów kontroli i Wojewody o rozmiarach i trasach wykonywanych przewozów, oparta głównie na danych szacunkowych, była niewystarczająca do podjęcia skutecznych działań w zakresie organizacji ruchu drogowego czy wyznaczania parkingów dla pojazdów przewożących towary niebezpieczne. Dane o kontroli pojazdów przewożących towary niebezpieczne obrazuje załącznik nr 7 do Informacji.

3.2.2.2. Monitorowanie przewozów.

Komendy Wojewódzkie Policji i PSP (Wojewódzkie Stanowisko Koordynacji Ratownictwa) otrzymywały rozbieżną liczbę zgłoszeń przewozów towarów niebezpiecznych, o których mowa w art. 27 u.p.d.t.n.: PSP – 259 zgłoszeń w 2003 roku, 4 w 2004 roku i 15 w 2005 roku, a Policja – 273 zgłoszenia w 2003 roku, 77 w 2004 roku i 64 w 2005 roku. Większość zgłoszeń 2003 roku pochodziła od placówki SG w Budzisku (233), ale dotyczyły one przewozów nie podlegających obowiązkowi zgłoszenia. W wyniku interwencji Komendy Wojewódzkiej PSP, Straż Graniczna zaprzestała zgłoszeń nieobowiązkowych i liczba zgłoszeń znacznie zmalała: do 5 w 2004 roku (placówka SG w Budzisku) i do 1 w 2005 roku (placówka SG w Bobrownikach).

Pozostałe zgłoszenia pochodziły głównie od przedsiębiorców (otrzymywała je głównie Policja – łącznie 167, w mniejszej liczbie PSP – ok. 40). Pojedyncze zgłoszenia nadsyłały w 2003r. także komendy Policji z innych województw lub placówki SG z granicy zachodniej (otrzymała je Policja). Policja otrzymywała też zgłoszenia transportów wojskowych, lecz bez podania liczby pojazdów wchodzących w skład konwoju – łącznie 37.

Otrzymane zgłoszenia Komendy Wojewódzkie PSP i Policji przekazywały właściwym komendom powiatowym (miejskim), a PSP – także Wojewódzkiemu Centrum Zarządzania Kryzysowego³⁵. Policja w ramach akcji „Niebezpieczne przewozy” kontrolowała (we współpracy z PSP) pojazdy, podane w zgłoszeniach: 49 w 2003 roku (17,9% ogółu zgłoszonych), 24 w 2004 roku (31,2%) i 9 w 2005 roku (14,1%).

Policja i Straż Graniczna zgłoszenia o przewozie towarów niebezpiecznych traktowała jako materiał roboczy podlegający zniszczeniu po roku. Natomiast Komenda Wojewódzka PSP ewidencjonowała, archiwizowała i analizowała otrzymane zgłoszenia. Tylko nieliczne dotyczyły materiałów wskazanych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z 31 grudnia 2002 roku w sprawie towarów niebezpiecznych, których przewóz drogowy podlegał obowiązkowi zgłoszenia: 9 z 259 w 2003 roku, 2 z 4 w 2004 roku i 5 z 15 w 2005 roku.

W 2003 r. – z łącznie zgłoszonych 173.291,4 t obowiązek zgłoszenia dotyczył 52,3 t (amoniak, chlor i morfolina), a pozostałe 173.239,1 t dotyczyło substancji nie podlegających zgłoszeniu (np. aceton, ketony, farby i destylaty, kwas mrówkowy i fosforowy, skroplony węglowodór).

W 2004 r. – ze zgłoszonych 75,7 t obowiązek zgłoszenia dotyczył 35 t (amoniak i kwas chlorosulfonowy), a pozostałe 40,7 t dotyczyło nie podlegającego zgłoszeniu wapnia.

W 2005 r. – ze zgłoszonych 250,4 t obowiązek zgłoszenia dotyczył 24,4 t (amoniak i chlor), a pozostałe 226 t dotyczyło substancji nie podlegających zgłoszeniu (terpentyna, lit, celuloid).

Spśród 16 zgłoszeń materiałów, objętych obowiązkiem zgłaszania (na 278 zgłoszeń ogółem otrzymanych przez PSP), jedynie 5 zawierało wszystkie dane wymagane powołanym rozporządzeniem (11 było niekompletnych). Ponadto 3 z 16 zgłoszeń dotyczyło towarów wskazanych w rozporządzeniu, ale przewożonych w sztukach przesyłki, tzn. nie podlegających obowiązkowi zgłaszania (generalnie dotyczył on tylko cystern o objętości pow. 3.000 l).

W ocenie NIK, obecnie istniejący obowiązek zgłaszania nie daje wymiernych efektów, gdyż ze względu na niewielki jego zakres, nie pozwala na ustalenie przewoźników najczęściej dokonujących przewozów, ani najczęściej uczęszczanych tras. Liczba przewoźników objętych obowiązkiem zgłaszania jest zmienna i praktycznie nieograniczona, co utrudnia egzekwowanie prawidłowości przesyłanych zgłoszeń. Poza tym, zgłoszenia o przewozie towarów niebezpiecznych nie są – z braku takiego obowiązku – przekazywane Inspekcji Transportu Drogowego, sprawującej stałe kontrole drogowe pojazdów przewożących towary niebezpieczne (kontrole Policji odbywały się w kilka wybranych dni poszczególnych kwartałów).

3.2.2.3. Zdarzenia z udziałem pojazdów z towarami niebezpiecznymi.

Policja, Straż Pożarna i Inspekcja Ochrony Środowiska w odmienny sposób ewidencjonowały zdarzenia związane z przewozem towarów niebezpiecznych. Żadna z tych ewidencji nie wyodrębniała nieprawidłowości związanych z tym przewozem, mających wpływ na jego bezpieczeństwo (nie wymagają tego obowiązujące przepisy). Zgodnie z art. 30 ust. 1 u.p.d.t.n. osoba przeprowadzająca kontrolę może spowodować usunięcie i zdeponowanie pojazdu, w którym występuje taka nieprawidłowość, na miejsce postojowe umożliwiające jego

³⁵ Zgodnie z zarządzeniem nr 15/01 Wojewody Podlaskiego z 16 lutego 2001 r. w sprawie Systemu Wczesnego Ostrzegania.

bezpieczne pozostawienie. W praktyce środek ten nie został ani razu zastosowany wobec braku parkingów, spełniających wymogi rozporządzenia MSWiA z 14 sierpnia 2003 roku. Utrudniało to określenie liczby zdarzeń, w których usunięcie pojazdu na parking byłoby uzasadnione.

Straż Graniczna na podstawie art. 30 ust. 1 pkt 1 u.p.d.t.n., uniemożliwiła w 2005 roku przekroczenie granicy RP przez pojazd przewoźnika rosyjskiego, jadący z Białorusi (nałożono też na przewoźnika karę pieniężną za nieprawidłowości w wyposażeniu i dokumentacji).

Policja stwierdziła łącznie 11 wypadków z udziałem pojazdów przewożących towary niebezpieczne (5 w 2003 roku, 3 w 2004 roku i 3 w 2005 roku), w tym 3 z uwolnieniem przewożonego materiału (1 w 2003 roku, 2 w 2004 roku). Miało miejsce 19 kolizji (6 w 2003 roku, 6 w 2004 roku i 7 w 2005 roku), w tym 2 z uwolnieniem przewożonego materiału (w 2003 roku). Ponadto 4 pojazdami przystosowanymi do przewozu towarów niebezpiecznych, lecz w chwili kontroli nie posiadających takiego ładunku, kierowali nietrzeźwi kierowcy (1 w 2003 roku i 3 w 2004 roku).

W wyniku kontroli Policja nie dopuściła do dalszej jazdy 7 pojazdów przewożących towary niebezpieczne: 2 pojazdy w 2003r., 2 w 2004r. i 3 w 2005r., z powodu: braku uprawnień kierowcy do kierowania pojazdem i brak jego szkolenia (1 w 2004r.), braku wyposażenia ppoż. i niesprawności tachografu (1 w 2004r.), złego stanu technicznego pojazdu, w tym niesprawności tachografu (1 w 2003r. i 1 w 2004r.), nietrzeźwości kierowcy, który spowodował kolizję (1 w 2003r.). Ponadto zatrzymano 126 dowodów rejestracyjnych:

- w 2003 r. – 51, z tego 41 z powodu niesprawności technicznej pojazdu, 2 z powodu braków wyposażenia, 8 z innych przyczyn (drobne usterki),*
- w 2004 r. – 47, z tego 34 z powodu niesprawności technicznej pojazdu, 1 z powodu braków wyposażenia, 12 z innych przyczyn (drobne usterki, brak OC),*
- w 2005 r. – 28, z tego 19 z powodu niesprawności technicznej pojazdu, a 9 z innych przyczyn (drobne usterki, brak OC).*

WIOŚ prowadził rejestr poważnych awarii „Ekoawarie”, w którym odnotowano w województwie podlaskim w latach 2003-2005 łącznie 18 poważnych awarii (w rozumieniu P.o.ś.) z udziałem substancji niebezpiecznych (po 6 w każdym roku), z czego 12 (2 w 2003 roku, 6 w 2004 roku i 4 w 2005 roku) dotyczyło przewozu drogowego. Stwierdzono 1 pożar (w 2005 roku), 10 wycieków (4 w 2003 roku, 3 w 2004 roku i 3 w 2005 roku) oraz 3 emisje (po 1 w latach 2003-2005). Zdarzenia te nie stanowiły sytuacji nadzwyczajnych, wymagających koordynacji działań służb przez Wojewodę. W usuwaniu skutków tych akcji uczestniczyła PSP.

W jednym przypadku w 2005 r. ewakuowano 730 osób z 2 szkół w Drohiczynie, usytuowanych przy drodze, na której wystąpiła kolizja z udziałem pojazdu z towarem niebezpiecznym (ok. 50 m od ww. szkół). O zdarzeniu tym WIOŚ powiadomił Głównego Inspektora Ochrony Środowiska (GIOŚ), zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z 30 grudnia 2002r. w sprawie poważnych awarii objętych obowiązkiem zgłoszenia do GIOŚ.

PSP zgodnie z przepisami Umowy ADR ewidencjonował jedynie zdarzenia (wypadki) z udziałem pojazdów przewożących towary niebezpieczne, wywołujące negatywne skutki dla środowiska, obrażenia osób fizycznych lub szkodę w mieniu. Komenda otrzymała łącznie 3 raporty doradców ds. bezpieczeństwa (wyznaczonych przez przewoźników) w 2004 roku, dotyczące zdarzeń, w których powstała szkoda w prywatnym mieniu przewoźników. Odrębna ewidencja zdarzeń, nie wywołujących takich skutków nie była prowadzona, a wg rozeznania Komendy Wojewódzkiej w latach 2003-2005 PSP interweniowała przy łącznie 15 zdarzeniach z udziałem pojazdów przewożących towary niebezpieczne (były to kolizje drogowe, wjechanie pojazdu do rowu z jednoczesnym wywróceniem się, uszkodzenia opakowań wskutek hamowania, zderzenia lub wywrócenia pojazdu).

Powyższe dane nie pozwalały na jednoznaczne ustalenie liczby zdarzeń, w których wystąpiła nieprawidłowość mająca bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo przewozu, uzasadniająca skierowanie pojazdu na miejsce postojowe (parking strzeżony). Ich liczba nie przekraczała kilku rocznie. Zdaniem Inspekcji Transportu Drogowego, konieczność skierowania pojazdu z towarem niebezpiecznym na parking strzeżony zazwyczaj występuje przy wycieku towaru (rozszczelnienie pojemnika w pojeździe). Jednak nawet wówczas ładunek niebezpieczny jest neutralizowany lub przepompowywany przez PSP na miejscu zdarzenia, a holowanie lub dalszy ruch pojazdu odbywa się już po dokonanej neutralizacji (przepompowaniu). W praktyce potrzeba odholowania na miejsce postojowe wystąpiłaby wówczas, gdyby pojazd nie został dopuszczony do dalszego ruchu (nakaz jego zjazdu do miejsca garażowania).

Wg danych WIOŚ w latach 2003-2005 miało miejsce 10 wycieków i 3 emisje, a wg danych Policji wystąpiło 5 wypadków rozszczelnienia pojemników z przewożonym towarem. Ponadto 7 pojazdów nie dopuszczono do dalszego ruchu i nakazano powrót do miejsca garażowania.

3.2.3. Nadzór Państwowej Straży Pożarnej (PSP) i Inspekcji Ochrony Środowiska (WIOŚ) nad zakładami, w tym dużego i zwiększonego ryzyka.

1. Nadzór PSP i WIOŚ nad działającymi w województwie podlaskim 9 zakładami dużego ryzyka i 5 (do grudnia 2005 roku – 3) zakładami zwiększonego ryzyka był generalnie sprawowany rzetelnie i zapewniał należytą kontrolę nad stanem ich bezpieczeństwa, m.in. dzięki wspólnym kontrolom i wymianie informacji, prowadzonej w oparciu o porozumienie z 18 sierpnia 2004 roku. WIOŚ i PSP, realizując powyższe uzgodnienia w zasadzie wyegzekwowały usunięcie stwierdzonych uchybień i nieprawidłowości. W efekcie stan zakładów zwiększonego ryzyka oraz dużego ryzyka był na koniec 2005 roku generalnie dobry.

Ponadto PSP regularnie prowadziła szkolenia dla jednostek nadzorowanych oraz ćwiczenia i seminaria ratownicze (np. Wigry 2003, Białowieża 2002 i 2004, Suwałki 2005 z udziałem jednostek z Białorusi i Litwy) w celu przygotowania działań związanych z usuwaniem ewentualnych awarii. Opracowano i zatwierdzono zasady współpracy z Litwą, Białorusią i Rosją w tym zakresie. Obowiązki WIOŚ w sprawach poważnych awarii określiła instrukcja („szczegółowe zasady postępowania”) GIOŚ z września 2003 r.

Uchybienia w wykonywaniu części obowiązków przez WIOŚ – brak wymaganej częstotliwości kontroli zakładów zwiększonego ryzyka (raz na 2 lata) i przez PSP – sporządzenie zewnętrznych planów operacyjno-ratowniczych zakładów dużego ryzyka po 31 grudnia 2003 r., nie miały niekorzystnego wpływu na poziom bezpieczeństwa zakładów.

WIOŚ dokonał kontroli 7 z 9 zakładów dużego ryzyka (raz na rok), a 2 z nich skontrolował z opóźnieniem 1,5 miesiąca i 5 miesięcy (oczekiwano na zakończenie ich modernizacji). Natomiast kontrole zakładów zwiększonego ryzyka podjęto dopiero jesienią 2004 roku, w tym 2 zakłady skontrolowano zaledwie raz na 4 lata. Łącznie skontrolowano 13 z 14 zakładów (32 kontrole), w tym wszystkie 9 zakładów dużego ryzyka (26 kontroli) i 4 z 5 zakładów zwiększonego ryzyka (6 kontroli; nie objęto kontrolą zakładu w Suwałkach, który zgłosił działalność w listopadzie 2005 r.). Uważano, że nowoczesne zakłady zwiększonego ryzyka nie stwarzają zagrożenia dla środowiska i skoncentrowano się na kontrolach znacznie liczniejszych mniejszych zakładów (łącznie 39), nie objętych takimi rygorami.

WIOŚ wydał łącznie 6 zarządzeń pokontrolnych (18,8% kontroli), w tym 5 wobec 3 zakładów dużego ryzyka i 1 wobec zakładu zwiększonego ryzyka – wszystkie wnioski zostały

wykonane. Nieprawidłowości, po których nie wydano zarządzeń, stwierdzono w 10 kontrolach (31,2%), z czego w 7 zakładach dużego ryzyka i 3 zakładach zwiększonego ryzyka i dotyczyły one złego stanu sanitarnego, złego stanu technicznego nieeksploatowanego urządzenia, braku raportu o bezpieczeństwie. W 16 kontrolach (50%) nie stwierdzono nieprawidłowości (14 zakładów dużego ryzyka i 2 zwiększonego ryzyka).

Zakłady dużego i zwiększonego ryzyka poddane były nadzorowi 7 komend PSP (powiatowych w Hajnówce, Siemiatyczach, Sokółce i Grajewie oraz miejskich w Białymstoku, Łomży i Suwałkach). Prowadziły one kontrole i ćwiczenia operacyjno-ratownicze w 12 zakładach (nie objęto nimi 2 zakładów zwiększonego ryzyka, powstałych w 2005 roku) z większą częstotliwością niż wymagana: kontrole – częściej niż raz w roku (art. 269 P.o.ś.), a ćwiczenia – częściej niż 3 w ciągu 3 lat (art. 265 ust. 9 P.o.ś.).

Jedynie w 2003r. Komenda Miejska w Białymstoku i Powiatowa w Hajnówce nie skontrolowały 2 zakładów dużego ryzyka, ze względu na trwającą procedurę zatwierdzania raportów o bezpieczeństwie i wewnętrznych planów operacyjno-ratowniczych. Pozostałe 5 komend skontrolowało podległe im zakłady 1-2 razy w roku.

Komenda Powiatowa w Siemiatyczach oraz Komendy Miejskie w Łomży i Suwałkach przeprowadzały ćwiczenia operacyjne raz na 3 lata, a pozostałe 4 Komendy – 1-2 razy w roku.

Komenda Powiatowa w Zambrowie nie przeprowadziła kontroli, ani ćwiczeń, gdyż podległy jej zakład zwiększonego ryzyka powstał i zgłosił działalność w kwietniu 2005r.

Komendy PSP wykonały łącznie 52 kontrole (34 podstawowe i 18 sprawdzających), w tym 33 (20 podstawowych i 13 sprawdzających) w 9 zakładach dużego ryzyka i 18 (13 podstawowych i 5 sprawdzających) w 3 zakładach zwiększonego ryzyka oraz łącznie 45 ćwiczeń operacyjnych, w tym 26 w 9 zakładach dużego ryzyka i 19 w 3 zakładach większego ryzyka.

Stwierdzono nieprawidłowości w łącznie 23 kontrolach (44,2%), wydając 20 decyzji nakazujących usunięcie nieprawidłowości (14 wobec zakładów dużego ryzyka i 6 wobec zakładów zwiększonego ryzyka), 2 wystąpienia w 2003 roku (po kontrolach sprawdzających wobec zakładu dużego ryzyka i zwiększonego ryzyka) i 1 postanowienie w 2004 roku, stwierdzające wykonanie budowy niezgodnie z projektem budowlanym (wobec zakładu dużego ryzyka). W pozostałych 29 kontrolach (55,8%), w tym 20 w zakładach dużego ryzyka i 9 w zakładach zwiększonego ryzyka, nieprawidłowości nie stwierdzono, toteż wydawano uzgodnienia i postanowienia, stwierdzające prawidłową realizację inwestycji oraz potwierdzano wykonanie decyzji z poprzednich kontroli.

Decyzje nakazywały głównie aktualizację dokumentacji (raportów o bezpieczeństwie, programów zapobiegania awariom, systemu bezpieczeństwa, planów operacyjno-ratowniczych, instrukcji bezpieczeństwa), kalibrację systemu eksplozymetrycznego, przegląd, badanie, naprawę lub konserwację sprzętu ppoż. i in. wyposażenia, oznakowanie zbiorników, sieci, stref zagrożenia wybuchem, zapewnienie neutralizatorów i sorbentów etc.

Zakłady dużego i zwiększonego ryzyka dopełniły obowiązku zgłoszenia zakładu i złożenia programu zapobiegania awariom (odpowiednio do 31 marca 2002 roku i 30 września 2003 roku – art. 15 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy o wprowadzeniu P.o.ś). Jedynie wobec PSP 9 zakładów dużego ryzyka złożyło zgłoszenia (6 z opóźnieniem od 2 dni do 6 miesięcy) i program (terminowo) komendantowi wojewódzkiemu, a 5 zakładów zwiększonego ryzyka – komendantom powiatowym (1 zgłoszenie 133 dni po terminie). Natomiast WIOŚ otrzymał:

- zgłoszenia rozpoczętej działalności od 12 z 14 zakładów (nie złożył ich 1 z 9 zakładów dużego ryzyka i 1 z 5 zakładów zwiększonego ryzyka), przy czym 6 zakładów dużego ryzyka złożyło je z opóźnieniem 2-143 dni;

- programy zapobiegania awariom od 12 z 14 zakładów (nie złożyły ich 2 z 9 zakładów dużego ryzyka), przy czym 2 zakłady zwiększonego ryzyka złożyły je z opóźnieniem 40 dni i 25 miesięcy.

Zakłady dużego ryzyka przekazywały wewnętrzne plany operacyjno-ratownicze (do PSP) i raporty o bezpieczeństwie (do PSP i WIOŚ) z przekroczeniem obowiązującego terminu 30 czerwca 2003 roku (art. 16 ust. 1 ustawy o wprowadzeniu P.o.ś.). I tak:

- Komendzie Wojewódzkiej PSP przekazano 9 planów, z tego 5 terminowo i 9 raportów, z tego tylko 2 terminowo. Opóźnienia w złożeniu planów (4 zakłady) wyniosły od 10 do 135 dni, a w złożeniu raportów (7 zakładów) – od 17 do 135 dni i spowodowane były trudnościami w profesjonalnym opracowaniu tych dokumentów;
- WIOŚ przekazano 9 raportów, z tego tylko 2 terminowo (opóźnienia wyniosły 8-362 dni). Ponadto 5 zakładów przesłało też, mimo braku takiego obowiązku, wewnętrzne plany operacyjno-ratownicze. WIOŚ dysponowała wszystkimi planami i raportami, bo otrzymywała je z PSP.

Przyczyną tego było m.in. późne ukazanie się rozporządzeń Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej: z 29 maja 2003 r. w sprawie wymagań, jakim powinien odpowiadać raport o bezpieczeństwie zakładu o dużym ryzyku oraz z 17 lipca 2003 r. w sprawie wymagań, jakim powinny odpowiadać plany operacyjno-ratownicze. Weszły one w życie 28 czerwca i 2 sierpnia 2003 r., a termin złożenia raportu i planu mijał 30 czerwca 2003 r.

Do wszystkich otrzymanych planów i raportów PSP zgłaszała poprawki (żaden raport nie odpowiadał wymogom rozporządzenia z 29 maja 2003 roku). Spowodowało to – ze względu na potrzebę licznych uzupełnień i trudności zakładów z profesjonalnym opracowaniem dokumentacji – przedłużenie postępowania Wojewódzkiego Komendanta PSP w sprawie zatwierdzenia raportów o bezpieczeństwie (raporty sporządza się z uwzględnieniem szeregu danych, zawartych w planach). Proces zatwierdzania trwał ponad 2 lata: 6 planów zatwierdzono w 2004 roku, a 3 w 2005 roku.

W efekcie Komendant Wojewódzki nie dotrzymał terminu 31 grudnia 2003 roku (art. 17 ustawy o wprowadzeniu P.o.ś.) sporządzenia i zatwierdzenia zewnętrznych planów operacyjno-ratowniczych dla zakładów dużego ryzyka. Sporządza się je bowiem na podstawie planów wewnętrznych zakładów i raportów o bezpieczeństwie (§7 ust. 2 rozporządzenia Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z 17 lipca 2003 roku). Ostatecznie Komendant, od 8 grudnia 2004 roku do 21 czerwca 2005 roku, zatwierdził i podał do publicznej wiadomości na stronie BIP plany zewnętrzne 7 z 9 zakładów, a plan 1 zakładu był w trakcie uzgodnień (plan ten ogłoszono w BIP w kwietniu 2006 roku).

Decyzją z 21 września 2004r. Komendant Wojewódzki odstąpił od sporządzenia planu zewnętrznego wobec Stacji Pomp PERN Przyjaźń w Adamowie, ze względu na brak ryzyka rozprzestrzeniania się skutków awarii poza zakład. Z zakładem tym Komendant Wojewódzki podpisał natomiast 3 listopada 2004r. porozumienie o współpracy w sprawie zmniejszenia zagrożenia powstania awarii przemysłowej.

WIOŚ zaopiniowała 14 otrzymanych z PSP raportów o bezpieczeństwie 9 zakładów (z tego 5 aktualizacji), zgłaszając uwagi do raportów 3 zakładów, a pozostałe opiniując bez uwag. Jedynie 6 z 14 raportów WIOŚ zaopiniował w terminie krótszym niż miesiąc, pozostałe

8 opiniowano przez okres od 2 do 10 miesięcy. W 3 przypadkach Komendant Wojewódzki PSP zawieszał postępowanie (16 października – 23 grudnia 2003 r. i 16 kwietnia – 18 czerwca 2004 r.), oczekując na opinię WIOŚ dotyczącą raportu. Opóźnienia te wyeliminowano po podpisaniu przez Komendanta Wojewódzkiego PSP i Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska porozumienia z 18 sierpnia 2004 roku.

Najdłużej Komendant Wojewódzki PSP prowadził postępowanie w sprawie zatwierdzenia raportu o bezpieczeństwie rozlewni gazu w Łapach (Sp. z o.o. Orlen Gaz). Przedłożyła ona raport 3 i 24 lipca 2003 r., lecz zatwierdzony on został dopiero 22 sierpnia 2005 r. Zakład złożył bowiem aż 5 poprawek do raportu, a między PSP i WIOŚ powstał spór co do jego zaopiniowania. WIOŚ nadesłał opinię 10 września 2003 r. (bez uwag), lecz KW PSP zwróciła się o wydanie jej w formie postanowienia i zawiesiła postępowanie w sprawie raportu (16 października – 23 grudnia 2003r.). Od wymogu wydania postanowienia PSP odstąpiła po uzyskaniu stanowiska Komendy Głównej PSP, WIOŚ oraz Ministra Środowiska, że postanowienie nie jest wymagane.

Najdłuższej WIOŚ opiniował raport zakładu MAKRO w Narewce (16 października 2003 r. - 18 czerwca 2004 r.) i zakładu PERN w Adamowie (22 września 2003 r. - 22 lipca 2004 r.). WIOŚ przesłał opinię dopiero po zawieszeniu przez PSP postępowania wobec zakładu MAKRO (16 kwietnia – 18 czerwca 2004 r.) i po 2 monitach PSP dotyczących zakładu PERN (30 września 2003 r. i 26 maja 2004 r.). WIOŚ w oparciu o opinię Ministerstwa Środowiska uważał bowiem, że raporty zakładów powstałych przed wejściem w życie P.o.ś. (1 października 2001 r.) nie podlegają opiniowaniu, niemniej zaopiniował je dla zachowania współpracy z PSP.

Zakłady dużego ryzyka zaniedbały też obowiązek przesłania (do końca stycznia każdego roku – art. 263 P.o.ś.) zaktualizowanych wykazów danych o rodzaju, kategorii i liczby substancji niebezpiecznych znajdujących się w zakładach. Komendantowi Wojewódzkiemu PSP złożyło wykazy 6 z 9 zakładów w 2003 roku, tylko 3 w 2004 roku i 6 w 2005 roku. Łącznie w latach 2003-2005 wpłynęło jedynie 15 z 27 wymaganych wykazów (55,6%), przy czym aż 5 (33,3% złożonych) z opóźnieniem od 14 do 185 dni. WIOŚ złożyło wykazy 5 z 9 zakładów w latach 2003-2004 i 9 (wszystkie terminowo) w 2005 roku. Łącznie w latach 2003-2005 wpłynęło 17 z 27 wymaganych wykazów (63%), przy czym aż 5 (29,4%) z opóźnieniem od 3 do 77 dni.

Choć naruszenie obowiązków w zakresie opracowania wewnętrznego planu operacyjno-ratowniczego (art. 261 ust. 1 pkt 1 P.o.ś.), zgłoszenia w PSP i WIOŚ zakładu dużego lub zwiększonego ryzyka (art. 250 P.o.ś.), opracowania i złożenia do PSP i WIOŚ programu zapobiegania awariom (art. 251 P.o.ś.) albo złożenia tym organom wykazu posiadanych substancji niebezpiecznych (art. 263 P.o.ś.) – stanowiły wykroczenia w rozumieniu art. 354 i 355 P.o.ś. – WIOŚ nie skorzystał z możliwości nałożenia grzywny³⁶, a PSP się o to nie zwracała.

Komendant Wojewódzki PSP wysłał ponaglenia do 3 zakładów, w tym wezwał Petrolinvest Spółkę z o.o. prowadzącą rozlewnię gazu w Suwałkach do złożenia wewnętrznego planu operacyjno-ratowniczego „pod groźbą wszczęcia postępowania administracyjnego”. Spółka ta przedłożyła pierwszą wersję planu i raportu z największym opóźnieniem (12 listopada 2003r.). Natomiast Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska nie podejmował udokumentowanych działań wobec zakładów nie składających planu, choć w wyjaśnieniach zapewniał, że zakładom „przypominano” o „ustawowych obowiązkach” i „pouczano o ewentualnych konsekwencjach karnych”. PSP i WIOŚ kierowały się przekonaniem, że ważniejsze od kar administracyjnych jest konsekwentne egzekwowanie obowiązujących wymogów i należyta jakość planu operacyjno-ratowniczego (zdaniem PSP tego nie dało się osiągnąć w krótkim terminie) oraz pomoc w ocenie i zakwalifikowaniu zagrożenia do odpowiedniej kategorii (WIOŚ). Podnoszono też, że prowadzone kontrole dawały rozeznanie o sytuacji w tych zakładach (PSP) oraz, że rozporządzenia określające zawartość planów i raportów ukazywały się na krótko przed upływem terminu opracowania tych dokumentów, a nawet po ich upływie (WIOŚ).

Jakkolwiek PSP i WIOŚ nie stosowały sankcji karno-administracyjnych, to stwierdzone uchybienia zostały stopniowo wyeliminowane w toku prowadzonych przez te organy kontroli.

2. PSP i WIOŚ objęły nadzorem razem 52 zakłady, stwarzające potencjalne ryzyko poważnej

³⁶ Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z 13 września 2002 r. w sprawie nadania inspektorom Inspekcji Ochrony Środowiska uprawnień do nakładania grzywnien w drodze mandatu karnego (Dz.U. Nr 51, poz. 1253 ze zm.).

awarii. Komendy powiatowe i miejskie PSP przeprowadziły łącznie 114 kontroli i 121 ćwiczeń operacyjnych w 51 takich zakładach (najwięcej w 2003 roku – 52 kontrole i 39 ćwiczeń), a WIOŚ – łącznie 168 kontroli w 39 zakładach (najwięcej w 2005 roku – 66). Nie stwierdzono nieprawidłowości, rodzących konieczność zamknięcia lub wyłączenia zakładu z eksploatacji.

3.2.4. Organizacja ruchu drogowego i działania dotyczące poprawy jego bezpieczeństwa.

3.2.4.1. Oznakowanie tras przewozu towarów niebezpiecznych.

Znaki drogowe, regulujące ruch drogowy pojazdów z towarami niebezpiecznymi (nakaz kierunku jazdy C-17), zastosowano jedynie na 3 przejściach granicznych (Budzisko, Bobrowniki i Kuźnica Białostocka) oraz w Białymstoku i w Suwałkach na trasach tranzytu tych towarów.

Urząd Miejski w Białymstoku rozważał możliwość ograniczenia wjazdu pojazdów z towarami niebezpiecznymi w godzinach szczytu porannego i popołudniowego; zrezygnowano z tego ze względu na brak parkingów wokół miasta, mogących przyjąć zwiększoną liczbę tych pojazdów. Ostatecznie na wybranych ulicach, znajdujących się na 5 trasach, którymi odbywał się tranzyt tych towarów wprowadzono w 2003r. nakaz kierunku ruchu.

Miejska Dyrekcja Inwestycji w Suwałkach (organ zarządzający ruchem i drogami) opracowała w 2002 r. koncepcję oznakowania Suwałk znakami zakazu ruchu pojazdów z towarami niebezpiecznymi. Koncepcja nie została wdrożona i straciła aktualność wskutek wejścia w życie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. W I poł. 2006 r. opracowano kolejną koncepcję oznakowania dróg tranzytowych przewozu towarów niebezpiecznych i wdrożono ją w czerwcu 2006 r.

Pozostali zarządzający ruchem (starostowie 14 powiatów, prezydent miasta Łomży, marszałek województwa, Oddział GDDKiA) nie stosowali znaków drogowych regulujących przewóz towarów niebezpiecznych. Przyczyną tego stanu rzeczy był brak wiedzy tych organów o dokładnych trasach tranzytu towarów niebezpiecznych, z powodu dużej ich zmienności (m.in. ze względu na zmienną liczbę i lokalizację odbiorców, zamawiających te towary). Ograniczenie przewozu towarów w innych przypadkach niż tranzyt było utrudnione, ze względu na możliwe komplikacje w funkcjonowaniu zaopatrzenia (dojazd do zakładów zamawiających i korzystających z materiałów niebezpiecznych). Również PUW nie podejmował działań w celu wprowadzenia lokalnych ograniczeń przewozu towarów niebezpiecznych, choć – na podstawie art. 10 ust. 10 P.r.d – dysponował możliwością wprowadzenia z własnej inicjatywy nakazu zmiany istniejącej organizacji ruchu ze względu na ważny interes ogólnospołeczny lub konieczność zapewnienia ruchu tranzytowego.

Jedyny taki nakaz skierowano w październiku 2005r. do Starostwa w Białymstoku na wniosek przedsiębiorstw przewozowych w Krynkach, zajmujących się tranzytem towarów na trasie Krynki-Bobrowniki, a uskarżających się na ograniczenia przejazdu samochodów ciężarowych, wprowadzone przez Powiatowy Zarząd Dróg.

Również Wojewódzki Program BRD GAMBIT PODLASKI, uchwalony 30 czerwca 2004 roku przez Wojewódzką Radę BRD (opracowany przez WORD w Łomży z inicjatywy Wojewody Podlaskiego) nie określał kryteriów wprowadzania ograniczeń w ruchu pojazdów z towarami niebezpiecznych i oznakowania tras ich przewozu.

W Programie wskazano na potrzebę „wyznaczenia i oznakowania szlaków komunikacyjnych przewozu towarów niebezpiecznych przez zarządzających drogami we współpracy z zarządzającymi ruchem”. Zadanie z tego zakresu („sukcesywne eliminowanie z centrum miasta i dzielnic mieszkaniowych ruchu materiałów niebezpiecznych”) przypisano jedynie Miastu Białystok, które realizuje go już od 2003 r.

Wojewódzki oraz powiatowe programy ochrony środowiska (POŚ), uchwalane przez sejmik

województwa i rady powiatów, wskazywały, że przewozy i magazynowanie materiałów niebezpiecznych stanowiły zagrożenie dla środowiska, ale nie określały zadań, mających na celu zmniejszenie tego zagrożenia. Programy te podawały m.in. szacunkową ilość towarów niebezpiecznych magazynowanych i przewożonych w woj. podlaskim, zakłady posiadające materiały niebezpieczne, w tym dużego i zwiększonego ryzyka oraz składowiska wytypowane do przyjmowania odpadów poakcyjnych (opisane w wojewódzkim i powiatowych planach gospodarki odpadami – PGO). Przydatność tych danych zmniejszał brak ich aktualizacji. Nie uwzględniały one m.in. zmian dotyczących zakładów dużego i zwiększonego ryzyka oraz zwiększonej ilości wykorzystywanych tam materiałów niebezpiecznych.

Wojewódzki POŚ z 27 czerwca 2003 r. podał nieaktualny wykaz zakładów dużego i zwiększonego ryzyka, obejmujący 2 nie działające już zakłady dużego i zwiększonego ryzyka (w Śniadowie i Walilach) i zakład zwiększonego ryzyka w Hajnówce, który zmienił ten status wskutek zmian przepisów. Wykaz ten nie zawierał zaś 3 nowych zakładów zwiększonego ryzyka (w Kondratkach, Zambrowie i Suwałkach). Nie zaktualizowano również ilości materiałów niebezpiecznych posiadanych przez te zakłady, mimo że uległa ona zwiększeniu z 354.212 t do 533.242 t w zakładach dużego ryzyka i z 7.944 t do 11.149 t w zakładach zwiększonego ryzyka.

Nieaktualne zapisy Wojewódzkiego POŚ zacytowane zostały w POŚ M. Suwałki z 30 grudnia 2003 r., POŚ powiatu hajnowskiego z 19 grudnia 2003 r. i POŚ powiatu sokólskiego z 29 grudnia 2003 r. W rezultacie programy te nie uwzględniły następujących istotnych zmian:

w Suwałkach – powstał 1 zakład zwiększonego ryzyka, a ilość materiałów niebezpiecznych wykorzystywanych przez istniejące w mieście 2 zakłady dużego i zwiększonego ryzyka wzrosła z 550 t do 878 t,

w powiecie hajnowskim – ilość materiałów niebezpiecznych w 3 zakładach dużego ryzyka i 2 zwiększonego ryzyka wzrosła z 1.426 t do 10.157 t (1 zakład utracił status zwiększonego ryzyka),

w powiecie sokólskim – ilość materiałów niebezpiecznych w 2 zakładach dużego ryzyka wzrosła z 12.150 t do 13.652 t.

Nieaktualne były także postanowienia Wojewódzkiego PGO z 27 czerwca 2003r. dotyczące przystosowania 9 składowisk, wytypowanych w 2002 r. przez WIOŚ, PUW i Urząd Marszałkowski do przyjmowania odpadów poakcyjnych. Po naradzie z 2 grudnia 2003 r. z udziałem przedstawicieli samorządu terytorialnego oraz WIOŚ Urząd Marszałkowski odstąpił od koncepcji 9 składowisk na rzecz koncepcji 1 składowiska dla odpadów poakcyjnych z całego województwa (w Hryniewicach; własność Miasta Białystok). O koncepcji tej Zarząd Województwa powiadomił starostów i WIOŚ pismem z 12 lutego 2004 r., ale nie została ona uwzględniona ani w wojewódzkim, ani w powiatowych PGO. Prezydent Miasta Białegostoku w grudniu 2005 r. wystąpił do NFOŚiGW o dofinansowanie kosztów opracowania dokumentacji dotyczącej modernizacji tego składowiska.

3.2.4.2. Parkingi (miejsca postojowe) dla pojazdów przewożących towary niebezpieczne.

Zgodnie z art. 30 ust. 3 u.p.d.t.n. do usuwania pojazdów z towarami niebezpiecznymi, deponowanych w miejscu postojowym umożliwiającym bezpieczne pozostawienie pojazdu wraz z ładunkiem, stosuje się odpowiednio zasady i warunki usuwania pojazdów określone w przepisach ruchu drogowego. Stanowiły one, że parking strzeżony oraz jednostkę usuwającą pojazd wyznacza starosta, nie precyzując trybu, ani zasad ich wyznaczania (art. 130a ust. 5 i ust. 6 zd. pierwsze P.r.d., uchylone 30 czerwca 2006 roku).

Żaden z parkingów istniejących w województwie podlaskim nie spełniał wymogów rozporządzenia MSWiA z 14 sierpnia 2003 roku w sprawie parkingów, na które są usuwane pojazdy przewożące towary niebezpieczne.

W latach 2003-2005 starostowie i prezydenci miast wyznaczali parkingi strzeżone do przyjmowania pojazdów skierowanych przez służby ratownicze (art. 130a ust. 6 zd. pierwsze P.r.d.) przez zawarcie umowy z wybranym podmiotem o świadczenie usług parkowania, a zazwyczaj także usług holowniczych, na koszt właściciela usuwanego na parking pojazdu (na 1 rok lub 3 lata). Ze względu na brak unormowania szczegółowych zasad tego wyznaczenia, wyboru podmiotu świadczącego usługi te, dokonywano w zróżnicowany sposób.

W 9 powiatach oraz w miastach Białystok i Łomża – na podstawie publicznego ogłoszenia i konkursu ofert bez stosowania Prawa (ustawy) zamówień publicznych, a w 5 powiatach i w mieście Suwałki – stosując Prawo zamówień publicznych tj. przetarg (powiat bielski, Suwałki) lub zapytanie o cenę (powiat hajnowski, łomżyński i kolneński). Niektórzy starostowie dokonane wyznaczenie potwierdzali zarządzeniami.

*Oplaty za parkowanie i holowanie pojazdów (przewidziane w art. 130a ust. 5 i 6 P.r.d.) ustaliły rady 14 powiatów i 3 rady miejskie w uchwałach, publikowanych w Dzienniku Urzędowym Województwa Podlaskiego (nie opublikowano jedynie uchwały **rady powiatu hajnowskiego**; Starostwo nie skierowało jej do publikacji ze względu na wątpliwości, czy podlega ona publikacji). Uchwały te wprowadzały stawki opłat w zróżnicowanej wysokości, m.in. ze względu na okres przechowywania pojazdu (1 dzień lub dłużej etc.) oraz na jego pojemność (np. do 3,5 t, 3,5 – 7,5 t oraz powyżej 7,5 t). Uchwały **rad powiatu suwalskiego i miasta Suwałki** wprowadziły ponadto odrębną opłatę za usługi dotyczące pojazdów z towarami niebezpiecznymi.*

W 13 z 14 powiatów i w 2 z 3 miast na prawach powiatu (Białystok, Łomża) umowy o usuwanie i parkowanie pojazdów podpisywali starostowie lub prezydenci miast, natomiast w powiecie suwalskim i mieście Suwałki – umowy podpisywał Dyrektor Miejskiej Dyrekcji Inwestycji w Suwałkach. Powiat suwalski i Miasto Suwałki (reprezentowane przez zarządy) zawarły 5 września 2002 roku porozumienie w sprawie prowadzenia zadań publicznych, w którym powiat przekazał Miastu Suwałki „*prowadzenie spraw związanych z wyznaczeniem jednostki usuwającej z drogi pojazdy na koszt właścicieli oraz z wyznaczeniem parkingu strzeżonego do czasu uiszczenia opłaty za usunięcie pojazdu i parkowanie*”.

Dyrektor Miejskiej Dyrekcji Inwestycji w Suwałkach zawarł 31 marca 2003 r. i 9 grudnia 2005 r. umowy o usługi holowania i parkowania pojazdów z terenu M. Suwałki i powiatu suwalskiego, z przekroczeniem zakresu posiadanego pełnomocnictwa Prezydenta Miasta. Obejmowało ono jedynie zadania dotyczące Miasta Suwałki, nie zaś powiatu suwalskiego. Pełnomocnictwa do prowadzenia spraw objętych porozumieniem z powiatem suwalskim z 5 września 2002 r., Prezydent udzielił tej jednostce dopiero 29 maja 2006 r.

Umowy podpisane przez starostów (prezydentów miast) nie obejmowały holowania i parkowania pojazdów z towarami niebezpiecznymi, z wyjątkiem 2 umów, podpisanych przez Dyrektora Miejskiej Dyrekcji Inwestycji w Suwałkach, w których podmiot świadczący usługi holownicze i parkowania zobowiązał się do usuwania i przyjmowania na parking także pojazdów z towarami niebezpiecznymi z terenu miasta Suwałki i powiatu suwalskiego. W umowach tych nie wskazano jednak lokalizacji parkingu, na który mają być kierowane pojazdy z towarami niebezpiecznymi, ani nie zobowiązano przedsiębiorcy do zapewnienia parkingu spełniającego wymogi rozporządzenia MSWiA z 14 sierpnia 2003 roku.

Podlaski Urząd Wojewódzki podjął próbę koordynacji działań, związanych z wyznaczeniem parkingów. Zagadnienie to omawiane było na 2 posiedzeniach Wojewódzkiego Zespołu Reagowania Kryzysowego (16 sierpnia 2003 r. i 25 lutego 2004 r.) oraz na 3 posiedzeniach Wojewódzkiej Rady BRD (10 grudnia 2003 r. oraz 30 marca i 29 grudnia 2004 r.). Ustalenia tych posiedzeń zostały uwzględnione w Wojewódzkim Programie GAMBIT PODLASKI z 30 czerwca 2004 roku, który przewidywał, że Wojewódzka Rada we współpracy z urzędem wojewódzkim, urzędem marszałkowskim i komendantem wojewódzkim PSP będzie koordynować działania związane z budową parkingów dla pojazdów przewożących towary niebezpieczne zgodnie z Wojewódzkim Planem Zagospodarowania Przestrzennego, uchwalonym przez Sejmik Województwa Podlaskiego 27 czerwca 2003 roku.

Ustalił on ogólne zasady lokalizacji tych parkingów – na przejściach granicznych (co najmniej 3), i na drogach krajowych (razem 17 – co 100 km), nie precyzując ich położenia.

Działania zmierzające do wyznaczenia parkingów okazały się jednak bezskuteczne. Nie znaleziono inwestora, który podjąłby się budowy parkingów, nie nawiązano też efektywnej

współpracy ze starostami, jako organami odpowiedzialnymi za wyznaczenie parkingów.

Dyrektor Oddziału GDDKiA zobowiązał się na posiedzeniu Wojewódzkiej Rady BRD z 10 grudnia 2003 r. rozważyć możliwości budowy lub dostosowania posiadanych parkingów (przy drogach krajowych) do potrzeb przechowywania pojazdów przewożących towary niebezpieczne. Na posiedzeniu Rady z 30 marca 2004 r. poinformował, że zadania tego GDDKiA nie podejmie, gdyż nie jest w stanie określić tras przejazdu, ani ewentualnej lokalizacji parkingu, poza tym sprawa ta nie należy do zadań GDDKiA.

Zarząd Województwa pismem z 12 lutego 2004 r. przedstawił starostom założenia Wojewódzkiego Planu Zagospodarowania Przestrzennego dotyczące parkingów dla pojazdów z towarami niebezpiecznymi i zaapelował o ich wyznaczenie. Przedstawiciel Urzędu Marszałkowskiego na posiedzeniach Wojewódzkiej Rady BRD z 30 marca i 29 grudnia 2004 r. proponował, że inwestorem budującym parkingi mogłyby być WORD-y województwa podlaskiego (Białystok, Łomża, Suwałki), a środki finansowe na ich budowę pochodziłyby z Wojewódzkiego Funduszu Gospodarki Wodnej i Ochrony Środowiska. Koncepcja ta nie wzbudziła zainteresowania Rady, nie przedstawiono jej też starostom, w efekcie nie została zrealizowana. Ostatecznie Zarząd Województwa odstąpił od działań związanych z koordynacją budowy parkingów, uznając, że zadanie to nie jest obowiązkowe (nie przewiduje go Krajowy Program BRD GAMBIT 2000).

Dyrektor Wydziału Rozwoju Regionalnego PUW wystąpił do starostów w sprawie parkingów w dn. 12 marca i 6 sierpnia 2004 r., 24 lutego i 5 grudnia 2005 r. Starostowie wyjaśniali, że nie są w stanie wyznaczyć parkingu, gdyż na terenie ich powiatu nie ma parkingów spełniających wymogi rozporządzenia MSWiA z 14 sierpnia 2003 r. oraz, że nie znaleźli podmiotów skłonnych do dostosowania już istniejących parkingów głównie prywatnych) do wymogów tego rozporządzenia. Podnosili też, że dostosowanie parkingów jest kosztochłonne, a nie dysponują oni instrumentami finansowymi umożliwiającymi zachęcenie podmiotów prywatnych do podjęcia ww. inwestycji. Starostowie Łomżyński i Zambrowski zakwestionowali obowiązek prawny starosty wyznaczenia parkingu, wskazując na niejasność przepisów P.r.d. i u.p.d.t.n. Niejasność tych przepisów podnosili również Starosta Suwalski oraz Zarząd Województwa Podlaskiego (w wyjaśnieniach złożonych NIK). W przypadku powiatu suwalskiego PUW zwrócił się do niewłaściwego w sprawie starosty suwalskiego. Właściwy do wyznaczenia parkingu jest – na podstawie porozumienia z 5 września 2002r. – Prezydent Miasta Suwałk (w praktyce wyznaczył wykonawcę i zawarł umowę w sprawie parkingu Dyrektor Miejskiej Dyrekcji Inwestycji mimo, że pełnomocnictwo Prezydenta Miasta w tym zakresie uzyskał dopiero 29 maja 2006 r.).

Parkingi zlokalizowane w województwie podlaskim nie spełniały wymogów rozporządzenia MSWiA z 14 sierpnia 2003 roku. W tej sytuacji PUW, zasięgnąwszy opinii Państwowej Straży Pożarnej i Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego, przeprowadził – z udziałem starostw i Straży Pożarnej – we wrześniu i październiku 2005 roku lustrację 38 parkingów położonych przy drogach krajowych, a następnie wytypował 13 parkingów w 8 powiatach, najlepiej przystosowanych do wymogów rozporządzenia. PUW wystąpił też do starostów o podjęcie działań w celu wyznaczenia tych parkingów jako przeznaczonych do przyjmowania pojazdów z towarami niebezpiecznymi. Ustaleń tych nie uzgodniono jednak z właścicielami tych parkingów, nie zweryfikowano też rzeczywistego zapotrzebowania na miejsca postojowe dla pojazdów z towarami niebezpiecznymi w poszczególnych powiatach.

Starostowie, obowiązani do wyznaczenia parkingów z miejscami postojowymi dla pojazdów z towarami niebezpiecznymi (w stanie prawnym obowiązującym do 30 czerwca 2006 roku), nie byli jednak w stanie sfinansować, ani zorganizować dostosowania zaproponowanych parkingów do wymogów rozporządzenia. Nie znaleźli bowiem wykonawców, skłonnych podjąć się tego zadania. W efekcie parkingi nie zostały wyznaczone.

Zdaniem NIK, skala zapotrzebowania na miejsca postojowe dla pojazdów z towarami niebezpiecznymi jest raczej niewielka. Przy braku ograniczeń w ruchu, pojazdy z tymi towarami mogą poruszać się i spowodować wypadek (kolizję) na każdym odcinku drogi, także oddalonym od wyznaczonego parkingu. Wówczas usunięcie pojazdu z ładunkiem niebezpiecznym na parking może wymagać pokonania długiej trasy i być czasochłonne. Istnienie parkingów byłoby zasadne, po wprowadzeniu jednolitych w skali województwa ograniczeń w ruchu pojazdów z towarami niebezpiecznymi (zwłaszcza w aglomeracjach miejskich w godzinach szczytu).

4. Informacje dodatkowe o przeprowadzonej kontroli

4.1. Przygotowanie kontroli

Na etapie przygotowania do kontroli wykorzystano głównie wyniki kontroli P/02/118, dotyczącej transportu drogowego i kolejowego materiałów niebezpiecznych w skali kraju oraz dane wynikające z programów ochrony środowiska, uchwalonych przez powiaty i samorząd województwa podlaskiego. Do kontroli wybrano jednostki państwowe, których zadaniem jest nadzór lub kontrola przewozu drogowego oraz jednostki samorządowe, na których obszarze działania przebiegają drogi krajowe (Urząd Marszałkowski, 2 urzędy miast na prawach powiatu i 2 starostwa sąsiadujące z Białorusią).

Zastosowano metodykę kontroli wynikającą z Podręcznika Kontrolera, pisma ókólnego Prezesa Najwyższej Izby Kontroli z 12 kwietnia 2002 r. oraz założeń przyjętych w Programie kontroli, dotyczących miernika oceny (stopień i sposób realizacji zadań w zakresie nadzoru lub kontroli pojazdów przewożących towary niebezpieczne, podmiotów wykonujących przewóz towarów niebezpiecznych oraz organów zarządzających drogami) oraz nieprawidłowości zasadniczych (brak podjęcia zadania lub jego rażąco nieskuteczna realizacja) i formalnych (realizacja zadań niezgodnie z założeniami, nie skutkująca zwiększeniem zagrożeń).

4.2. Postępowanie kontrolne i działania podjęte po zakończeniu kontroli.

W toku kontroli, w trybie art. 29 pkt. 2 lit. f ustawy o NIK, kontrolerzy zasięgnęli informacji w 29 jednostkach niekontrolowanych (starostwach lub komendach miejskich Policji i PSP). W trybie art. 40 ustawy o NIK pobierano również wyjaśnienia od osób odpowiedzialnych za występujące nieprawidłowości.

Kierownikom wszystkich 13 jednostek kontrolowanych przekazane zostały protokoły kontroli, podpisane bez zastrzeżeń. W 9 jednostkach zorganizowano, na podstawie art. 58 ustawy o NIK, narady pokontrolne. Do kierowników 13 skontrolowanych jednostek skierowano wystąpienia pokontrolne, zawierających oceny i uwagi oraz łącznie 36 wniosków pokontrolnych.

Do dnia **31 lipca 2006 roku** Delegatura NIK otrzymała odpowiedzi z wszystkich 13 skontrolowanych jednostek, dotyczące sposobu wykorzystania ocen i uwag oraz wykonania przez te jednostki wniosków pokontrolnych. Z odpowiedzi tych wynikało, że z ogólnej liczby 36 wniosków, zrealizowano 35 wniosków, a 1 (skierowany do WIOŚ) był w toku realizacji.

M.in. ujęto w planach kontrolę organizacji ruchu drogowego w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych oraz kontrolę przedsiębiorców wykonujących ww. przewozy, 7 podmiotom wymierzono kary za nieprzestrzeganie przepisów w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych na łączną kwotę 31.600 zł.

Wnioski skierowane do jednostek państwowych (Wojewoda, Wojewódzkie Inspektoraty i Komendy) dotyczyły głównie:

- ścisłego egzekwowania od podmiotów realizujących przewozy drogowe towarów niebezpiecznych obowiązku terminowego przedkładania sprawozdań z działalności, podpisanych przez doradców ds. bezpieczeństwa, zgodnie z art.23 ust.1 i 2 pkt 1 u.p.d.t.n.,
- poszerzenia zakresu sprawowanego nadzoru i kontroli nad organizacją ruchu drogowego o problematykę

- przewozu towarów niebezpiecznych,*
- *kontynuowania działań zmierzających do wyznaczenia przez starostów parkingów dla pojazdów przewożących towary niebezpieczne, z uwzględnieniem wyników lustracji parkingów przeprowadzonej jesienią 2005 r. oraz rzeczywistej potrzeby ich lokalizacji,*
 - *przeprowadzania przez WIOŚ kontroli zakładów dużego ryzyka co najmniej raz w roku, a zakładów o zwiększonym ryzyku – raz na dwa lata, a także kontroli zakładów zajmujących się przewozem towarów niebezpiecznych, stosownie do uprawnień wynikających z art.29 ust.1 pkt 10 u.p.d.t.n.,*
 - *egzekwowania przez WIOŚ i PSP od kierowników zakładów dużego ryzyka obowiązku terminowego przekazywania: programu zapobiegania awariom, raportu o bezpieczeństwie, wewnętrznych planów operacyjno-ratunkowych i corocznego wykazu danych, zgodnie z wymogami art.251, 253, 261 i 263 P.o.ś.,*
 - *objęcia kontrolą PSP przewozu drogowego towarów niebezpiecznych wszystkich zakładów, w których odbywa się ich dystrybucja, zgodnie z art. 29 ust.1 pkt 2 u.p.d.t.n.,*
 - *egzekwowania przez PSP od nadawców przekazywania zgłoszeń o przewozie materiałów niebezpiecznych, zawierających wszystkie dane wymagane rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 31 grudnia 2002 r. w sprawie towarów niebezpiecznych, których przewóz drogowy podlega obowiązkowi zgłoszenia,*
 - *sporządzania przez Straż Graniczną listy kontrolnej dla każdego pojazdu przewożącego towar niebezpieczny, zgodnie z art. 29 ust.1 i 4 u.p.d.t.n.,*
 - *wyeliminowania w sprawozdawczości Straży Granicznej nieścisłości w zakresie liczby przewozów towarów niebezpiecznych, a w sprawozdawczości Policji – niezasadnego wykazywania decyzji administracyjnych wydawanych przewoźnikom przez Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego w Białymstoku,*
 - *zwiększenia nadzoru nad podmiotami zajmującymi się przewozem towarów niebezpiecznych zgodnie z wymogami art.29 ust.1 pkt 1 u.p.d.t.n.,*
 - *pełnej realizacji przez Inspekcję Drogową obowiązujących planów pracy w zakresie kontroli pojazdów przewożących towary niebezpieczne.*

Wnioski skierowane do prezydentów miast, starostów i marszałka województwa oraz dyrektorów jednostek zarządzających drogami dotyczyły:

- *sporządzenia raportu z wykonania Powiatowego Programu Ochrony Środowiska, w sposób i w zakresie umożliwiającym pełną i obiektywną ocenę zrealizowanych zadań,*
- *dostosowania (aktualizacji) Programów ochrony środowiska do wymogów ustawy P.o.ś. oraz do rzeczywistych zagrożeń wynikających z transportu i składowania towarów niebezpiecznych, uwzględnienia problematyki przewozu i magazynowania materiałów niebezpiecznych w nowym Programie ochrony środowiska,*
- *uporządkowania podziału zadań i kompetencji w zakresie zarządzania ruchem zgodnie z ustawą P.r.d. oraz ujęcia w regulaminie organizacyjnym całości realizowanych zadań, określonych w §3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach...,*
- *rzetelnego prowadzenia rejestru projektów organizacji ruchu oraz corocznego sporządzania analizy organizacji ruchu stosownie do wytycznych Wojewody Podlaskiego,*
- *przeprowadzania co 6 miesięcy kontroli prawidłowości zastosowania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych na drogach powiatowych i gminnych,*
- *przedstawiania w opracowywanych co 2 lata raportach z realizacji powiatowego programu ochrony środowiska pełnego zakresu realizowanych przez powiat zadań i podejmowanych działań, zmierzających do ograniczenia zagrożeń, wynikających ze składowania i transportu materiałów niebezpiecznych,*
- *kontynuowania działań zmierzających do poprawy bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych,*
- *objęcia nadzorem prawidłowości świadczenia usług oraz pobierania opłat za usuwanie pojazdów z dróg przez podmioty wyznaczone w trybie art.130a P.r.d. oraz dokumentowania przeprowadzonych czynności kontrolnych,*
- *aktualizacji zadań określonych w Wojewódzkim Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego,*
- *wyeliminowania uchybień w datowaniu protokołów kontroli oznakowania dróg wojewódzkich,*
- *uwzględnienia przy modernizacji dróg wojewódzkich miejsc pod lokalizację parkingów na pojazdy przewożące towary niebezpieczne,*
- *udzielenia przez Prezydenta Miasta Suwałk pełnomocnictwa Dyrektorowi Miejskiej Dyrekcji Inwestycji w Suwałkach do załatwiania spraw określonych w art.130a ust. 5 i 6 P.r.d. na terenie powiatu suwalskiego,*
- *oznakowania w tras tranzytowych przewozu materiałów niebezpiecznych w Suwałkach i podjęcia działań w celu zlokalizowania na terenie powiatu suwalskiego parkingu dla pojazdów przewożących towary niebezpieczne,*
- *określenia w umowie z wykonawcą świadczącym usługi usuwania pojazdów z dróg (zgodnie z art.130a P.r.d.) zasad i trybu wnioskowania o zmianę stawek opłat za te usługi, ustalonych przez radę miejską i radę powiatu.*

W wyniku kontroli uzyskano korzyści finansowe – pożytki finansowe w postaci należnych środków publicznych na łączną kwotę 35.100 zł (*dochód budżetu państwa z tytułu kar za nieprzestrzeganie przepisów w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych*).

5. Załączniki

Załącznik Nr 1

Wykaz aktów prawnych dotyczących kontrolowanej działalności

1. Ustawa z 28 października 2002 r. o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych (Dz.U. Nr 199, poz. 1671 ze zm.),
2. Ustawa z 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2005r., Nr 108, poz. 908 ze zm.),
3. Ustawa z 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. Nr 62, poz. 627 ze zm.),
4. Ustawa z 20 lipca 1991 r. o Inspekcji Ochrony Środowiska (Dz.U. z 2002r. Nr 112, poz. 982 ze zm.),
5. Ustawa z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej (Dz.U. z 2002r. Nr 147, poz. 1229 ze zm.),
6. Ustawa z 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2004r. Nr 204, poz. 2086 ze zm.),
7. Ustawa z 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz.U. z 2005r. Nr 234, poz. 1997 ze zm.),
8. Ustawa z 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej (Dz.U. z 2005r. Nr 226, poz. 1944 ze zm.),
9. Ustawa z 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.),
10. Ustawa z 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. z 2001r. Nr 142, poz. 1591 ze zm.),
11. Ustawa z 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz.U. z 2001r. Nr 142, poz. 1592 ze zm.),
12. Ustawa z 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz.U. z 2001r. Nr 142, poz. 1590 ze zm.),
13. Ustawa z 5 czerwca 1998 r. o administracji rządowej w województwie (Dz.U. z 2001 r. Nr 80, poz. 872 ze zm.),
14. Ustawa z 27 lipca 2001 r. o wprowadzeniu ustawy – Prawo ochrony środowiska, ustawy o odpadach oraz o zmianie niektórych ustaw (Dz.U. Nr 100, poz. 1085 ze zm.),
15. Umowa europejska, dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych, sporządzona w Genewie dnia 30 września 1957 r. – załącznik do oświadczenia rządowego z 24 września 2002 r. (Dz.U. z 2002 r. Nr 194, poz. 1629 ze zm.),
16. Rozporządzenie Ministra Gospodarki z 9 kwietnia 2002 r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz.U. Nr 58, poz. 535),
17. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. Nr 170, poz. 1393),
18. Rozporządzenie Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z 29 maja 2003 r.

- w sprawie wymagań, jakim powinien odpowiadać raport o bezpieczeństwie zakładu o dużym ryzyku (Dz.U. Nr 104, poz. 970 ze zm.),
19. Rozporządzenie Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z 17 lipca 2003 r. w sprawie wymagań, jakim powinny odpowiadać plany operacyjno-ratownicze (Dz.U. Nr 131, poz. 1219),
 20. Rozporządzenie Ministra Środowiska z 4 czerwca 2002 r. w sprawie szczegółowego zakresu informacji wymaganych do podania do publicznej wiadomości przez komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej (Dz.U. Nr 78, poz. 712),
 21. Rozporządzenie Ministra Środowiska z 30 grudnia 2002 r. w sprawie poważnych awarii objętych obowiązkiem zgłoszenia do Głównego Inspektora Ochrony Środowiska (Dz.U. z 2003 r. Nr 5, poz. 58),
 22. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. Nr 177, poz. 1729),
 23. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 19 grudnia 2002 r. w sprawie zakresu i sposobu stosowania przepisów o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych do transportu odpadów niebezpiecznych (Dz.U. Nr 236, poz. 1986),
 24. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z 7 października 2005 r. w sprawie wzoru formularza rocznego sprawozdania z działalności w zakresie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych oraz sposobu jego wypełniania (Dz.U. Nr 207, poz. 1733), które z dn. 1 stycznia 2006 r. zastąpiło rozporządzenie ww. Ministrów z 31 grudnia 2002 r. pod tym samym tytułem (Dz.U. Nr 240, poz. 2072),
 25. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 7 października 2005 r. w sprawie towarów niebezpiecznych, których przewóz drogowy podlega obowiązkowi zgłoszenia (Dz.U. Nr 207, poz. 1734), które z dn. 8 listopada 2005r. zastąpiło rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 31 grudnia 2002 r. o tej samej nazwie (Dz.U. Nr 241, poz. 2085),
 26. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 29 września 2005 r. w sprawie formularza listy kontrolnej (Dz.U. Nr 201, poz. 1667), które z dn. 1 grudnia 2005r. zastąpiło rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 23 grudnia 2002 r. o tej samej nazwie (Dz.U. Nr 237, poz. 2014),
 27. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z 30 grudnia 2002 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz.U. z 2003 r. Nr 14, poz. 144 ze zm.),
 28. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z 14 sierpnia 2003 r. w sprawie parkingów, na które są usuwane pojazdy przewożące towary niebezpieczne (Dz.U. Nr 161, poz. 1567),
 29. Rozporządzenie Rady Ministrów z 28 maja 1991 r. w sprawie określenia zakresu obowiązków organów obowiązanych do utrzymywania przejść granicznych oraz źródeł finansowania tych przedsięwzięć, a także określenia organów zobowiązanych do osadzania i utrzymywania znaków granicznych na morskich wodach wewnętrznych (Dz.U. Nr 49, poz. 215), uchylone z dn. 1 stycznia 2006 r.,
 30. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z 2 sierpnia 2002 r. w sprawie usuwania pojazdów (Dz.U. Nr 134, poz. 1133 ze zm.).

Załącznik Nr 2

Wykaz skontrolowanych podmiotów

- 1 PODLASKI URZĄD WOJEWÓDZKI
- 2 KOMENDA WOJEWÓDZKA POLICJI
- 3 KOMENDA WOJEWÓDZKA PAŃSTWOWEJ STRAŻY POŻARNEJ
- 4 PODLASKI ODDZIAŁ STRAŻY GRANICZNEJ
- 5 PODLASKI WOJEWÓDZKI INSPETORAT TRANSPORTU DROGOWEGO
- 6 PODLASKI WOJEWÓDZKI INSPETORAT OCHRONY ŚRODOWISKA
- 7 URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
- 8 STAROSTWO POWIATOWE W HAJNÓWCE
- 9 STAROSTWO POWIATOWE W SOKÓŁCE
- 10 URZĄD MIEJSKI W BIAŁYMSTOKU
- 11 URZĄD MIEJSKI W SUWAŁKACH
- 12 PODLASKI ZARZĄD DRÓG WOJEWÓDZKICH
- 13 MIEJSKA DYREKCJA INWESTYCJI W SUWAŁKACH

Załącznik Nr 3

Lista osób, zajmujących kierownicze stanowiska, odpowiadających za kontrolowaną działalność

Lp.	Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji
1.	Jan Dobrzyński Jerzy Półjanowicz Marek Strzaliński	Wojewoda Podlaski p.o. Wojewody Podlaskiego Wojewoda Podlaski	od 5.01.2006 r. 18.10.2005 r. – 4.01.2006 r. 22.10.2001 r. – 18.10.2005 r.
2.	Bogdan Kołakowski	Podlaski Wojewódzki Komendant Państwowej Straży Pożarnej	od 1.03.2002 r.
3.	Adam Mularz Jan Kulesz	Podlaski Wojewódzki Komendant Wojewódzkiej Policji	od 10.04.2003 r. do 9.04.2003 r.
4.	Marian Pogoda Włodzimierz Gryc	Komendant Podlaskiego Oddziału Straży Granicznej	od 19.09.2005 r. 1.02.2002 r. – 18.09.2005 r.
5.	Grażyna Żyła-Pietkiewicz Marek Kędzierzawski	Podlaski Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska	od 29.05.2004 r. 15.02.1999 r. – 28.02.2004 r.
6.	Mikołaj Linkiewicz	Podlaski Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego	od 16.01.2002 r.
7.	Janusz K. Krzyżewski	Marszałek Województwa Podlaskiego	od 30.11.2002 r.
8.	Włodzimierz Pietroczyk	Starosta Powiatu Hajnowskiego	od 15.11.2002 r.
9.	Franciszek Budrowski	Starosta Powiatu Sokólskiego	od 5.11.1998 r.
10.	Ryszard Tur	Prezydent Miasta Białegostoku	od 19.11.2002 r.
11.	Józef Gajewski	Prezydent Miasta Suwałk	od 19.11.2002 r.
12.	Andrzej Wolfart Jacek Ziemian Krzysztof Kondraciuk	Dyrektor Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich p.o. Dyrektora Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich Dyrektor Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich	od 1.03.2003 r. 31.01 – 28.02.2003 r. do 30.01.2003 r.
13.	Romuald Koleśnik	Dyrektor Miejskiej Dyrekcji Inwestycji w Suwałkach (do 31.12.2003 r. – Miejskiej Dyrekcji Inwestycji i Komunikacji w Suwałkach)	od 30.03.1999 r.

Załącznik Nr 4**Dane o przewozach towarów niebezpiecznych przez granicę.**

	2003 r.		2004 r.		2005 r.	
	Liczba przewozów	Klasa i ilość towarów	Liczba przewozów	Klasa i ilość towarów	Liczba przewozów	Klasa i ilość towarów
1	2	3	4	5	6	7
Pojazdy	1 814		6 112	Głównie klasy 2, 3 i 8 ADR. Brak danych o ilości.	6 524	Głównie klasy 2, 3 i 8 ADR. Brak danych o ilości.
Granica: z Litwą*	1 163	brak danych	4 957		3 281	
z Białorusią**	651	brak danych	1 151		3 243	
Wagony	14 617		22 531		27 296	
Granica: z Litwą***	1 040	brak danych	1 268	brak danych	1 059	brak danych
z Białorusią****	13 577	453 350 t, głównie klas 2, 3 i 4.2 RID	21 263	757 661 t, głównie klas 2, 3 i 4.2 RID	17 936	956 454 t, głównie klas 2, 3 i 4.2 RID

*) Przejście drogowe w Budzisku (dane Straży Granicznej, Urzędy Celne nie dysponują danymi).

**) Przejście drogowe w Kuźnicy Białostockiej i Bobrownikach (dane Straży Granicznej, Urzędy Celne nie dysponują danymi).

***) Przejścia kolejowe w Trakiszkach (szacunkowe dane Straży Granicznej, Urząd Celny w Suwałkach nie dysponuje danymi).

****) Przejścia kolejowe w Kuźnicy Białostockiej i Siemianówce (dane Urzędu Celnego w Białymstoku, Straż Graniczna dysponuje jedynie danymi szacunkowymi).

Załącznik Nr 5

Dane ze sprawozdań z działalności przedsiębiorców wykonujących przewóz towarów niebezpiecznych.

Ilość towarów niebezpiecznych w 2003 r.	Łącznie:	załadunek	rozładunek	przewóz
I. Razem w tonach, w tym:	3 283 087	1 156 351	1 052 554	1 074 182
a) w cysternach, w tym	3 213 546	1 131 892	1 030 453	1 051 201
klasa 2	578 897	292 376	143 561	142 960
klasa 3	2 611 451	836 678	876 228	898 545
inne klasy (9)	23 198	2 838	10 663	9 696
b) w sztukach, w tym	68 884	24 240	21 882	22 762
klasa 2	57 094	21 558	17 981	17 555
klasa 3	2 554	2 194	55	305
inne klasy (1, 4.1, 4.2, 5.1, 5.2, 6.1, 8 i 9)	9 236	488	3 846	4 902
c) luzem (tylko klasa 6.2)	657	219	219	219
II. Razem w m³ (tylko klasa 2 i tylko w sztukach)	2 153 003	1 198 175	84 404	870 424
Ilość towarów niebezpiecznych w 2004 r.				
I. Razem w tonach, w tym:	2 408 658	467 320	1 002 302	939 037
a) w cysternach, w tym	2 188 790	390 614	936 463	861 713
klasa 2	1 495 308	285 334	621 655	588 319
klasa 3	656 880	102 953	296 796	257 131
inne klasy (9)	36 602	2 327	18 012	16 263
b) w sztukach, w tym	219 410	76 552	65 688	77 170
klasa 2	161 699	52 931	49 158	59 610
klasa 3	9 123	2 693	3 251	3 178
inne klasy (1, 4.1, 4.2, 5.1, 5.2, 6.1, 6.2, 8 i 9)	48 588	20 928	13 279	14 382
luzem (tylko klasa 6.2)	458	153	151	154
II. Razem w m³ (tylko klasa 2 i tylko w sztukach)	3 672 781	1 696 320	314 777	1 388 684
Ilość towarów niebezpiecznych w 2005 r.				
I. Razem w tonach*, w tym:	1 782 352	554 817	596 162	641 373
a) w cysternach, w tym	1 577 435	481 198	524 624	571 613
klasa 2	845 819	364 839	252 028	228 952
klasa 3	669 335	113 566	241 937	313 832
inne klasy (6.1 i 9)	62 281	2 793	30 659	28 829
b) w sztukach, w tym	204 917	63 619	71 538	69 760
klasa 2	121 371	39 984	40 229	41 158
klasa 3	43 818	13 769	16 034	14 014
inne klasy (1, 4.1, 4.2, 5.1, 5.2, 6.1, 6.2, 8 i 9)	39 728	9 866	15 275	14 588
c) luzem	0	0	0	0
II. Razem w m³ (tylko klasa 2 i tylko w sztukach)*	557 454	86 392	338 632	132 430

*) W tym w klasie 2 i 3 towary dużego ryzyka łącznie 927.699 t w cysternach oraz 6.738 t i 11.690 m³ w szt.

Załącznik Nr 6

Liczba list kontrolnych sporządzonych przez organy kontroli i przekazanych Inspekcji Transportu Drogowego.

Rok	KW Policji	GPK SG w Budzisku	GPK SG w Bobrownikach	GPK SG w Kuźnicy	KP PSP w Sokółce	KM PSP w Łomży	PIP
2003							
<i>Listy:</i> sporządzone	621	1 163	139	30	0	0	b.d.
w dyspozycji ITD	634	1 159	139	34	0	0	5
2004							
<i>Listy:</i> sporządzone	620	530	445	710	4	0	b.d.
w dyspozycji ITD	620	594	690	710	4	0	0
2005							
<i>Listy:</i> sporządzone	549	3 281	657	2 586	0	2	b.d.
w dyspozycji ITD	549	3 210	657	2 586	0	2	2

Załącznik Nr 7

Dane o kontrolach pojazdów przewożących towary niebezpieczne.

Organ i zakres kontroli	Liczba	2003 r.	2004 r.	2005 r.
1. Inspekcja Transportu Drogowego (drogi publiczne i 15 przedsiębiorców)	Kontrole pojazdów (na drogach)	123	353	744
	Posiadane listy kontrolne: własne	123	353	744
	innych podmiotów	1 970	2 618	7 007
	Stwierdzone nieprawidłowości	74	365	561
	Decyzje o ukaraniu	41	208	435
	Mandaty	Nie ustalano liczby mandatów i dowodów rejestracyjnych zatrzymanych w ramach kontroli przewozu towarów niebezpiecznych		
	Zatrzymane dowody rejestracyjne			
	Niedopuszczenie pojazdu do jazdy	0	0	0
2. Policja (drogi publiczne)	Kontrole pojazdów	645	620	545
	Listy kontrolne	621	620	545
	Stwierdzone nieprawidłowości	149	116	94
	Decyzje o ukaraniu	1	0	0
	Mandaty	40	42	33
	Niedopuszczenie pojazdu do jazdy	2	2	3
	Zatrzymane dowody rejestracyjne	51	47	28
3. Straż Graniczna (przejścia graniczne w Budzisku, Bobrownikach i Kuźnicy Białostockiej)	Kontrole pojazdów	1 814	6 112	6 524
	Listy kontrolne	1 332	1 685	6 524
	Stwierdzone nieprawidłowości	4	0	4
	Decyzje o ukaraniu	2	0	3
	Mandaty	0	0	0
	Niedopuszczenie pojazdu do jazdy	0	0	1
	Zatrzymane dowody rejestracyjne	0	0	0
4. Inspekcja Ochrony Środowiska (4 przedsiębiorców, w tym u 3 zbadano dokumentację lub wyposażenie pojazdów)	Kontrole pojazdów	0	6	0
	Sposób udokumentowania	3 protokoły kontroli zakładu (przedsiębiorcy)		
	Stwierdzone nieprawidłowości	0	0	0
	Udział w kontrolach Policji	4 kontrole bez danych	5 kontrole 36 pojazdów	4 kontrole 33 pojazdy
5. Państwowa Straż Pożarna (12 przedsiębiorców, w tym u 2 zbadano pojazdy w trakcie załadunku/rozładunku)	Kontrole pojazdów	2	4	0
	Listy kontrolne	2	4	0
	Stwierdzone nieprawidłowości	0	4	0
	Udział w kontrolach Policji	489 pojazdów	456 pojazdów	396 pojazdów

Załącznik Nr 8

Wykaz organów, którym przekazano informację o wynikach kontroli

1. Minister Transportu
2. Wojewoda Podlaski
3. Podlaski Komendant Wojewódzki Policji
4. Podlaski Komendant Wojewódzki Państwowej Straży Pożarnej
5. Komendant Podlaskiego Oddziału Straży Granicznej
6. Podlaski Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska
7. Podlaski Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego
8. Marszałek Województwa Podlaskiego
9. Starostowie województwa podlaskiego
10. Prezydenci miast Białegostoku, Łomży i Suwałk