

Rocznie po polskich drogach przejeżdża 150 mln ton towarów niebezpiecznych (TN), m.in. substancji, które w czasie wojen światowych służyły jako broń chemiczna, a dziś wykorzystywane są w gospodarce (np. fosgen, chlor).

Ani harmonogram, ani trasy przewozów nie uwzględniają pór i miejsc zwiększonego ryzyka: transporty odbywają się również w czasie dużego natężenia ruchu i przez miejsca gęsto zaludnione, np. w sąsiedztwie osiedli, szkół, centrów handlowych. Dzieje się tak, ponieważ w Polsce nie funkcjonują regulacje prawne bądź zalecenia dotyczące zasad i kryteriów wyboru bezpiecznych tras przewozu towarów niebezpiecznych.

W latach 2012-2017 ponaddwukrotnie wzrosła liczba ujawnionych naruszeń międzynarodowej umowy dot. przewozu towarów niebezpiecznych (ADR; Polska ratyfikowała ją w 1975 r.) przez przewoźników.

Państwowa Straż Pożarna ponaddwukrotnie częściej musiała usuwać skutki zdarzeń drogowych z udziałem towarów niebezpiecznych. Każda substancja wymaga innego podejścia, co dodatkowo utrudnia działania PSP. Rocznie Państwowa Straż Pożarna likwidowała skutki zdarzeń (wycieki, kolizje) z udziałem ok. 500 różnych materiałów (ADR klasyfikuje ich ok. 2000). 30 proc. zdarzeń dotyczyło substancji szczególnie groźnych.

Nadal - jak w latach poprzednich - najwięcej zdarzeń z udziałem towarów niebezpiecznych miało miejsce w Małopolsce i na Śląsku, co oznacza, że nowe regulacje nie wpłynęły tam na poprawę sytuacji.

Rośnie liczba ofiar. Od zmiany przepisów w 2012 r., które miały poprawić bezpieczeństwo przewozów towarów niebezpiecznych, w zdarzeniach drogowych z tymi towarami odnotowano blisko 6 tys. ofiar, w tym 188 zabitych.

Co istotne, na mocy ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych Państwowa Inspekcja Pracy, Transportowy Dozór Techniczny (TDT), PSP, Inspekcja Ochrony Środowiska i Państwowa Agencja Atomistyki pozbawione zostały uprawnień do przeprowadzania kontroli zarówno na drogach, parkingach, jak i - co najważniejsze - w siedzibach podmiotów organizujących przewozy towarów niebezpiecznych. Od 2012 r. kontrole te ma prawo robić tylko Inspekcja Transportu Drogowego (ITD), i to pomimo nałożenia wielu dodatkowych zadań.

Gdy transport towarów niebezpiecznych zagraża bezpieczeństwu, pojazd powinien być odprowadzony na specjalny parking awaryjny. Jednak w 10 województwach w ogóle nie ma takich parkingów - co gorsza, także tam, gdzie ratownicy interweniowali najczęściej. W pozostałych - część takich parkingów wg PSP nie spełnia wymagań. Gdy brak parkingu, pojazdy ze stwierdzoną awarią czekają godzinami na drodze na samochód zastępczy i absorbują służby ratownicze.

Niepokoí coroczny wzrost liczby ujawnianych nieprawidłowości stwarzających szczególnie duże zagrożenie dla ludzi lub środowiska (I i II kategoria). Pierwsza z nich stwarza bezpośrednie zagrożenie życia i zdrowia, a transport musi być natychmiast przerwany.

W tle mamy ogólnoswiatowe potencjalne zagrożenie atakami terrorystycznymi, do których niewłaściwie zabezpieczone transporty towarów niebezpiecznych mogą zostać wykorzystane.

Odpowiedzialność za nadzór nad przewozem towarów niebezpiecznych należy od 2012 r. do ministra właściwego ds. transportu. Nie wdrożył on rozwiązań organizacyjnych i procedur umożliwiających właściwy nadzór nad samym transportem i nad podmiotami go organizującymi. Nie była więc możliwa skuteczna eliminacja zagrożeń wynikających z przewozu towarów niebezpiecznych. Minister ograniczał się głównie do gromadzenia danych i do reagowania na już stwierdzone nieprawidłowości, nie prowadząc systemowych działań prewencyjnych. Nie monitorował też incydentów drogowych z udziałem towarów niebezpiecznych i podjętych w ich efekcie działań ani też skali naruszeń ADR.

Co gorsza, minister jest przekonany, że z racji stosunkowo niedużej floty pojazdów do przewozu towarów niebezpiecznych sytuacja nie jest alarmująca, a w resortowym Departamencie Transportu Drogowego sprawami przewozu towarów niebezpiecznych zajmowała się w badanym okresie jedna osoba i to z wielomiesięczną przerwą.

Nieprawidłowości występują już na etapie przygotowania transportów w zakładach produkujących towary niebezpieczne, a następnie także podczas samego przewozu.

W drogę wyruszały transporty nienależycie przygotowane, załadowane i oznakowane, w nieprawidłowo przystosowanych pojazdach. Niewłaściwe oznaczenia utrudniają lub uniemożliwiają służbom ratowniczym podjęcie odpowiednich działań, gdy liczy się każda minuta. Szczególnie, że w Polsce nie istnieje jeden zintegrowany system bieżącego monitorowania, który pozwalałby kontrolować w czasie rzeczywistym ruch transportu drogowego towarów niebezpiecznych.

W przedsiębiorstwach wysyłających transporty na etapie przygotowawczym nie wprowadzono lub stosowano niewłaściwie odpowiednie procedury kontrolne.

W Polsce osobą zajmującą się i czuwającą nad prawidłowym przewozem towarów niebezpiecznych jest doradca ds. bezpieczeństwa. Firma przewozowa jest zobowiązana do zatrudnienia takiej osoby. Na rynku jest ok. 1600 doradców. Z tego ¼ legitymuje się dokumentem wydanym na terenie Austrii przez polskiego organizatora kursów. Z analiz TDT (jedyne urząd uprawniony do wydawania świadectw) wynika, że podchodziły one do egzaminu organizowanego przez ten organ nawet kilkakrotnie i nie zdały go. Minister wiedział o tym, mimo to nie zajął się sprawą. NIK zainteresował Najwyższy Organ Kontroli Austrii problemem organizowania wydawania uprawnień doradcy obywatelom Polski.

Pomimo posiadanych informacji o groźnych zdarzeniach zagrażających bezpieczeństwu przewozów towarów niebezpiecznych, które mogły wskazywać na zaniedbania ze strony doradców, TDT nie reagował na nie.

Marszałkowie województw nierzetelnie nadzorowali podmioty prowadzące kursy dla kierowców przewożących towary niebezpieczne i doradców ds. bezpieczeństwa przewozu tych towarów. 2/3 podmiotów nie było objętych kontrolą, choć w tym czasie o ponad 70% wzrosła liczba zdarzeń drogowych z udziałem towarów niebezpiecznych. Prawo nakazuje uprzedzić organizatora kursu o kontroli, co uniemożliwiało rzetelną kontrolę przebiegu kursów.

Istotnym zagrożeniem bezpieczeństwa w przewozie drogowym towarów niebezpiecznych są transporty realizowane przez pojazdy spoza Polski, a przede wszystkim zarejestrowane w państwach niebędących w UE.

Nie analizowano zagrożeń wynikających z przewozu towarów niebezpiecznych - zarówno ex ante, jak i ex post. Nie dbano o prawidłowe wyznaczenie tras transportu towarów niebezpiecznych - przewozy odbywały się więc w czasie dużego natężenia ruchu oraz przez centra miast, co znacznie zwiększało ryzyko zagrożeń niebezpiecznych dla zdrowia i życia oraz dla środowiska naturalnego.

Wojewodowie sprawują nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach samorządowych. Podczas dokonywania oceny organizacji ruchu w zakresie bezpieczeństwa wojewodowie nie prowadzili analiz ryzyka związanego z uczestnictwem w ruchu pojazdów przewożących towary niebezpieczne, nawet tam, gdzie funkcjonowały zakłady produkujące lub wykorzystujące substancje niebezpieczne. Nie gromadzono informacji o lokalizacji tych zakładów ani trasach przewozu substancji szczególnie groźnych.

Marszałkowie województw, jako organy zarządzające ruchem drogowym na drogach wojewódzkich, nie nadzorowali wyznaczenia i oznakowania tras pojazdów przewożących towary niebezpieczne lub przeprowadzali takie kontrole w niewielkim zakresie, nie analizowali potencjalnych zagrożeń. Nawet nie gromadzili podstawowych informacji o szlakach przewozu towarów niebezpiecznych i warunkach, na jakich miał się on odbywać.

Mimo alarmujących statystyk przewóz towarów niebezpiecznych nie był przedmiotem posiedzeń Wojewódzkich Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Jedynie jednostki PSP okazały się w pełni przygotowane do przeciwdziałania zagrożeniom i usuwania ich skutków i prawidłowo wykonywały swoje zadania w tym zakresie.

W ocenie NIK konieczne jest wprowadzenie rozwiązań systemowych, zarówno w sferze organizacyjnej, jak i prawnej. W związku z powyższym Izba wnioskuje:

do Ministra Infrastruktury

o istotne, czytelnie wskazujące podział i zakres kompetencji, zmiany w przepisach: Prawa przedsiębiorców (zwolnienie z obowiązku poinformowania o zamiarze przeprowadzenia kontroli w ośrodku szkolenia), uptn (zawiadomienie Dyrektora TDT o wyznaczeniu przez przedsiębiorcę doradcy) i Rozporządzenia MI dotyczącego zarządzania ruchem (ustalenie okresów dokonywania ocen organizacji ruchu);

o utworzenie centralnego systemu monitorowania przewozów TN, zawierającego - dla odcinków dróg poszczególnych kategorii, po których realizowany jest przewóz tych towarów - informacje o ilości i rodzaju (numerów UN) przewożonych w skali roku TN;

o wykonanie na poziomie wojewódzkim i krajowym oceny ryzyka, opracowanie rekomendacji mających na celu ograniczenie przewozu TN wysokiego ryzyka przez obszary o dużej gęstości zaludnienia oraz wyznaczenie - w celu wprowadzenia odpowiedniej organizacji ruchu - odpowiednich ograniczeń ruchu;

o przywrócenie kompetencji Państwowej Inspekcji Pracy, Transportowemu Dozorowi Technicznemu, Inspekcji Ochrony Środowiska oraz Państwowej Straży Pożarnej do przeprowadzania kontroli przewozu drogowego TN w miejscach prowadzenia działalności gospodarczej uczestników tego przewozu;

o (w porozumieniu z MSWiA) kompleksowe uregulowanie kwestii związanej z zapewnieniem odpowiedniej liczby parkingów, na które powinny być usuwane pojazdy przewożące TN,

do Wojewodów, którzy zdaniem NIK:

jako organy sprawujące nadzór nad ruchem drogowym powinni w ramach realizacji obowiązku dokonywania oceny organizacji ruchu w zakresie zgodności z obowiązującymi przepisami oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego - uwzględniać zagrożenia związane z przewozem TN;

w szczególności powinni dokonywać weryfikacji prawidłowości stosowania przez organy zarządzające ruchem drogowym rozwiązań minimalizujących skutki zdarzeń drogowych z udziałem pojazdów przewożących TN;

do Marszałków województw, którzy zdaniem NIK:

powinni zwiększyć częstotliwość kontroli podmiotów prowadzących kursy w zakresie przewozu TN (kursy ADR oraz kursy dla doradców do spraw bezpieczeństwa przewozu drogowego TN) oraz obejmować kontrolą pełny zakres zagadnień określonych w art. 54 ust. 2 uptn;

do Głównego Inspektora Transportu Drogowego i Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, którzy zdaniem NIK:

powinni podjąć wspólne działania w celu realizacji skutecznej współpracy inspektorów tych jednostek, prowadzonej na podstawie art. 99 ust. 2 pkt 2 i art. 100 ust. 4 uptn.

Źródło: www.nik.gov.pl