

VIII kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **KOMISJI DO SPRAW
KONTROLI PAŃSTWOWEJ
(NR 71)
z dnia 22 listopada 2017 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji do Spraw Kontroli Państwowej (nr 71)

22 listopada 2017 r.

Komisja do Spraw Kontroli Państwowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Tadeusza Dziuby (PiS)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli organizacji i przygotowania do działań ratowniczych na autostradach i drogach ekspresowych.

W posiedzeniu udział wzięli: **Marek Chodkiewicz** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa wraz ze współpracownikami, **Mateusz Komza** dyrektor Departamentu Ratownictwa Medycznego i Obronności w Ministerstwie Zdrowia, **Andrzej Świderk** dyrektor Departamentu Ochrony Ludności i Zarządzania Kryzysowego w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji wraz ze współpracownikami, **Ewa Polkowska** wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **st. bryg. Tadeusz Jopek** zastępca Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej wraz ze współpracownikami, **Iwona Stępień-Kotlarek** zastępca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad wraz ze współpracownikami, **insp. Piotr Owsiewski** zastępca dyrektora Biura Ruchu Drogowego w Komendzie Głównej Policji wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Tadeusz Cieśluk, Tadeusz Oset** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Tadeusz Dziuba (PiS):

Dzień dobry państwu. Rozpoczniemy posiedzenie Komisji do Spraw Kontroli Państwowej, które poświęcone jest rozpatrzeniu informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli organizacji i przygotowania do działań ratowniczych odpowiednich służb na autostradach i drogach ekspresowych. Witam wszystkich uczestników tego spotkania, w szczególności panią prezes Ewę Polkowską, wiceprezesa Najwyższej Izby Kontroli, pana Marka Chodkiewicza, którego dawno nie widziałem, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa, panią Iwonę Stępień-Kotlarek zastępcę Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, pana Mateusza Komzę dyrektora Departamentu Ratownictwa Medycznego i Obronności w Ministerstwie Zdrowia, pana st. bryg. Tadeusza Jopka zastępcę Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej, pana Andrzeja Świderka dyrektora Departamentu Ochrony Ludności i Zarządzania Kryzysowego w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji.

Pozwólcie państwo, że od razu przejdziemy do punktu pierwszego, czyli zasadniczego. Proszę przedstawicieli Najwyższej Izby Kontroli o krótką prezentację.

Wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli Ewa Polkowska:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szanowne panie, szanowni panowie, postaramy się oczywiście krótko. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, prosiłabym, aby zabrać głos mogli moi koledzy.

Zapewnienie bezpieczeństwa obywatelom, w tym także bezpieczeństwa w ruchu drogowym, to jedno z ważnych zadań Rzeczypospolitej, określonych w art. 5 Konstytucji. Liczba wypadków i ich ofiar na autostradach i drogach ekspresowych w przeliczeniu na 1000 km długości była w 2016 r. pięciokrotnie wyższa niż ogółem na drogach publicznych. Stąd nasza kontrola dotycząca organizacji i przygotowania działań ratowniczych na autostradach i drogach ekspresowych. Kontrolę przeprowadzał i koordynował Departament Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego z jego dyrektorem, panem Markiem Bieńkowskim, któremu za chwilę oddam głos. Do państwa dyspozycji są też koordyna-

torzy tej kontroli: pan Zbigniew Włodarczyk i Janusz Sękowski. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor Departamentu Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego w Najwyższej Izbie Kontroli Marek Bieńkowski:

Bardzo dziękuję, pani prezes. Wysoka Komisjo, szanowni państwo, jeśli pozwolicie, chciałbym krótko uzasadnić podjęcie tej kontroli. Wytlumaczyć, dlaczego zajęliśmy się tym tematem. Niestety dane dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego nie są optymistyczne. Tematem bezpieczeństwa ruchu drogowego jako Izba zajmujemy się od wielu lat. Za każdym razem zwracamy uwagę na to, że zrobiono bardzo dużo od czasu, kiedy w Polsce rocznie ginęło na polskich drogach ponad 8 tys. ludzi. W tej chwili ginie ok. 3 tys. Postęp jest niewątpliwie znaczny. Jest to zasługa tych, którzy budują infrastrukturę, odpowiadają za bezpieczeństwo, np. policji, straży pożarnej, służb medycznych reagujących na zdarzenia. Trzeba to widzieć w optyce działań, które na przestrzeni lat były pozytywne.

Jednakże chcemy zwrócić uwagę, że Polska jest na trzecim miejscu od końca, jeśli chodzi o kraje Unii Europejskiej, w statystykach dotyczących liczby wypadków i ich ofiar śmiertelnych. Nie chciałbym ze względu na szczupłość czasu rozwijać i komentować tych danych. Same w sobie są niezwykle wymowne. Niezwykle ważne jest kryterium liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych, ale nie można zapominać o ogromnej liczbie osób rannych oraz konsekwencji na całe życie, jakie muszą ponosić ci, którzy ulegli wypadkowi. W związku z tym, chciałbym uzasadnić, dlaczego w ogóle podjęliśmy kontrolę.

Dokonałiśmy przeliczenia liczby ofiar śmiertelnych wypadków w Polsce w przedziale lat 2012-2016 na 1000 km dróg. Na wykresie jest cała prawda, dotycząca wszystkich okoliczności, które decydują o bezpieczeństwie na polskich drogach. Wypadki na autostradach i drogach ekspresowych są o tyle istotne, że mają bardzo często charakter katastrof w ruchu lądowym. Zazwyczaj uczestniczy w nich wiele osób i pojazdów. Siłą rzeczy skutki są związane z dużą liczbą ofiar i dużymi zniszczeniami. Niewątpliwie wypadki na drogach ekspresowych i autostradach mają swoją specyfikę. Proszę zwrócić uwagę, że żeby zminimalizować skutki wypadków, potrzeba wyspecjalizowanych sił i środków oraz dużej koordynacji działań. Trzecią niezwykle istotną od strony praktycznej kwestią jest dotarcie do miejsca zdarzenia służb ratowniczych, co jest w naturalny sposób utrudnione. Autostrady, podobnie jak drogi szybkiego ruchu, co do definicji są rozdzielone. Szybkie dotarcie – drogą lądową czy z powietrza – jest... Minuty decydują o ludzkim życiu.

Przed podjęciem kontroli, dokonałiśmy bardzo szerokiego rozeznania tematu. Jeśli państwo pozwolicie i nie jest to kurtuazja, chciałbym bardzo serdecznie podziękować wszystkim instytucjom, które przygotowywały nas do przeprowadzenia kontroli. Począwszy od GDDKIA, poprzez policję, aż po straż pożarną. Chciałbym również mocno podkreślić, że harmonijnie współpracowaliśmy z wszystkimi instytucjami, które kontrolowaliśmy. Wybraliśmy te instytucje, które naszym zdaniem mają wpływ na jakość, szybkość i efektywność reakcji w przypadku, kiedy mamy do czynienia z katastrofą na drodze szybkiego ruchu bądź autostradzie.

Skontrolowaliśmy 16 jednostek systemu Państwowe Ratownictwo Medyczne. Byliśmy oczywiście w Ministerstwie Zdrowia, bo naszym zdaniem pan minister zdrowia ma dużo do zrobienia w tym obszarze. Skontrolowaliśmy 8 urzędów wojewódzkich, 6 dysponentów Zespołu Ratownictwa Medycznego i Lotnicze Pogotowie Ratunkowe, które bardzo często występuje w naszej informacji w pozycji: dobre praktyki. Uważamy, że to jedna z lepiej zorganizowanych służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo. Będę o tym mówił w dalszej części prezentacji.

Główną instytucją z natury rzeczy jest policja, dlatego byliśmy u Komendanta Głównego Policji. Skontrolowaliśmy 15 jednostek terenowych, 8 komend wojewódzkich i 6 komend powiatowych i miejskich, czyli tych, które decydują. Jak mówiłem wcześniej, zdecydowaliśmy się również na kontrolę zarządców dróg. Tutaj sytuacja jest bardziej złożona, ponieważ zarządcą dróg nie jest tylko generalna dyrekcja dróg krajowych i autostrad, ale również podmioty prywatne, koncesariusze, którzy zarządzają płatnymi autostradami. Dobór jednostek, które skontrolowaliśmy jasno widać na slajdzie nr 6.

On pokazuje, że skontrolowaliśmy – na chwilę, kiedy robiliśmy zdjęcie – decydującą sieć autostrad. Na dobrą sprawę skontrolowaliśmy autostrady A2, A4, A8, A18. W związku z tym jesteśmy przekonani, że wyniki kontroli są bardzo reprezentatywne. Żeby zachować reprezentatywność próby, jako departament musieliśmy się wesprzeć koleżankami i kolegami z innych delegatur. Stąd delegatury we Wrocławiu, Łodzi, Opolu, Katowicach, Rzeszowie, Szczecinie i Zielonej Górze, która wykonywała kontrolę w części pokrywającą się z kontrolą delegatury w Poznaniu. Było więc co koordynować.

Jakie główne zadanie sobie postawiliśmy? Chcieliśmy sobie odpowiedzieć na zasadnicze pytanie, czy obowiązujące w Polsce rozwiązania organizacyjne gwarantują sprawne i skoordynowane prowadzenie działań ratowniczych w przypadku wystąpienia zdarzeń drogowych na autostradach oraz drogach ekspresowych. To jest cel główny. Cele szczegółowe to odpowiedź na pytanie, czy procedury dotyczące zasad organizacji i prowadzenia działań ratowniczych pozwalają na sprawne prowadzenie działań. Żeby działania te były sprawne i skuteczne, musi zachodzić wymiana informacji, łączność, niezwykle ważne jest też wyposażenie służb. Proszę zwrócić uwagę, że aby działania były skuteczne, wymagają koordynacji służb i instytucji, które są różnie przyporządkowane w stanie organizacyjnym państwa. Komu innemu bowiem podlega policja, komu innemu pogotowie, zupełnie inne jest podporządkowanie ochotników ze straży pożarnej, którzy są w systemie ratowniczo-gaśniczym. Koordynacja i współdziałanie w wielu przypadkach są decydujące. Chcieliśmy się zorientować, jakie są realne utrudnienia w rozładowywaniu korków i zatorów, czyli poszliśmy o krok dalej. Przepraszam za ten obrazowy przykład, ale mówi o nim policja. Jest niewytłumaczalne, że kiedy na autostradzie prowadzącej do – dajmy na to – Poznania jest wypadek, to na tej samej autostradzie bez żadnego zdarzenia drogowego, ale w stronę Warszawy jest znaczne spowolnienie ruchu, bo mamy dużo gapiów. Niezwykle ważne jest takie działanie służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo, żeby kierowcy nie najeżdżali i nie tworzyli wielokilometrowych korków. Zwróciliśmy uwagę na praktyczne rzeczy. Utknięcie w korku na parę godzin ludzi z małym dzieckiem czy kogoś, kto musi zażyć insulinę etc. jest dosyć praktyczne i czasami zakrawa aż o zarządzanie kryzysowe. Wytwarza się pewien kryzys. Żeby go nie pogłębiać, ważne jest działanie służb – by nie doprowadzić do spiętrzenia problemu, a do jego rozwiązania.

Jaki stan stwierdziliśmy? Zupełnie obiektywnie trzeba powiedzieć, że procedury dotyczące zasad organizacji i prowadzenia działań ratowniczych na autostradach i drogach ekspresowych były zasadniczo spójne i pozwalały na ich sprawne prowadzenie. Taka jest ogólna konstatacja tej kontroli. Bardzo mocno chcę podkreślić słowo „lokalne”, dlatego że wdrożono lokalne rozwiązania, które umożliwiają wymianę informacji, koordynację pomiędzy służbami prowadzącymi działania ratownicze, o której wcześniej mówiłem. Jednak naszym zdaniem nadal brak jest rozwiązań o charakterze systemowym. Za chwilę będę to państwu uzasadniał. Trzeba również powiedzieć, że podmioty zarządzające autostradami i drogami ekspresowymi realnie stworzyły na większości z nich warunki potrzebne do prowadzenia skutecznych działań ratowniczych. Wyposażenie służb oraz wyszkolenie ratowników i funkcjonariuszy generalnie pozwala w większości wypadków na skuteczne prowadzenie lub wspieranie działań ratowniczych. Mówię to, co do zasady ogólnej. Od tej ogólnej oceny są jednak wyjątki, które my nazywamy nieprawidłowościami. Co mam na myśli?

Naszym zdaniem te nieprawidłowości mogą realnie utrudnić organizację i prowadzenie działań ratowniczych oraz negatywnie wpłynąć na bezpieczeństwo użytkowników dróg ekspresowych i autostrad. Było dla nas pewnym zaskoczeniem, że w okresie objętym kontrolą nie dla wszystkich odcinków autostrad zarządzanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad funkcjonowały plany działań ratowniczych. Chcę bardzo mocno podkreślić, że nie jest to formalizm, nie jest to jakiś dokument, który trzeba sporządzić i włożyć do szafy. Jest to bardzo praktyczny dokument, który, kiedy jest tworzony, wymaga uzgodnień tych instytucji, o których mówiłem wcześniej. Ponad wszelką wątpliwość musi to wpływać na skuteczność działań, bo wiąże się z koordynacją tychże działań. Jak niedużo potrzeba, bo jednak mamy braki, które można zniwelować zmianami w prawie. Zwróćcie państwo uwagę na wyświetlany slajd. Na tę sytuację często załą się policjanci i służby ratownicze: realny zator na autostradzie A4. Z jak ogromnym

trudem przedziera się karetka pogotowia. Powstaje pytanie, które często zadaje policja. Chodzi o „korytarz życia”. Kierowcy są zdezorientowani, czy zjechać w lewo, w prawo czy w środek. W przypadku parokilometrowego zatoru przy braku jasnych wytycznych „robią się” nie sekundy, a cenne minuty ratujące życie człowieka.

Zwróciłem państwa uwagę, że pozytywnie oceniamy działania lokalne, natomiast jest bardzo niepokojące, że dysponenci Zespołów Ratownictwa Medycznego nie wdrożyli procedur w przypadku wystąpienia zdarzeń, które technicznie nazywają się mnogimi, masowymi. Kiedy mamy małe, lokalne zdarzenia, to wszystko działa. Natomiast, kiedy dochodzi do zdarzenia na styku dwóch województw, jest o wiele gorzej. To jest temat, czyli system wsparcia dowodzenia Państwowego Ratownictwa Medycznego, na parę oddzielnych kontroli. Tego systemu nie wdrożono, oceniamy to negatywnie. Mamy również ewidentne opóźnienie w organizacji skoncentrowanych dyspozytorni medycznych.

Chcę powiedzieć, że za zgodą pani prezes, przyjęliśmy bardzo dynamiczny sposób nadzoru nad tą kontrolą. Odbyliśmy ponad 50 wizyt w terenie. Rozmawialiśmy zarówno z koleżankami i kolegami kontrolerami, jak i z kierownikami kontrolowanych jednostek. Byliśmy w pogotowiu ratunkowym w Rzeszowie, które tworzy swój własny system informatyczny, niestety obejmujący tylko 3 na 5 powiatów, czyli realnie niefunkcjonujący całościowo. Wiemy, że miał powstać, a nie powstał, ogólnopolski system. Mamy więc środki na budowę lokalnych, nieskoordynowanych ze sobą systemów, a jest zwłoka w budowie systemu ogólnopolskiego. To aż bije w oczy.

Stwierdziliśmy nagminne przekraczanie ustawowo określonego czasu dotarcia na miejsce zdarzenia. Jeszcze bardziej zaniepokoiło nas, że odpowiedzialni za to nie analizują i nie wyciągają wniosków, co było realną przyczyną niedotarcia. Rzecz polega na tym, że w jednostkowych przypadkach może się zdarzyć, że czas jest przekroczony o 15 minut i to jest 18. Naszym zdaniem jednak po pewnym czasie trzeba przeanalizować, czy to efekt błędu człowieka, sytuacji obiektywnej, czy też nieprawidłowości o charakterze systemowym. Powszechne jest zjawisko nieanalizowania procedur, żeby je poprawić w przyszłych działaniach. To pięta Achilleśa nie tylko, jeśli chodzi o działania ratownicze, ale też jeśli chodzi o skoordynowanie działania służb i instytucji. Byłem w policji i straży granicznej, więc odnoszę się do tego praktycznie i myślę, że wesprą mnie koledzy. Oczywiście można powiedzieć, że mamy wspólną łączność i się uspokoić. Jednak każdy – policjant, strażak, osoba z pogotowia ratunkowego – doskonale wie, że musi być na kanale swojego dyspozytora. To jest jego władza. W przypadku braku łączności cyfrowej, nie mamy zespolonego systemu łączności, który dawałby komfort kierowania działaniami w czasie rzeczywistym, w realnej współpracy i wymianie informacji. Od wielu lat toczyła się dyskusja. To jest nierozwiązany problem w skali kraju. Są wysepki, gdzie takie systemy funkcjonują, ale nie jest to rozwiązanie o charakterze ogólnopolskim.

Stwierdziliśmy niski poziom przeszkolenia policjantów ruchu drogowego w zakresie kwalifikowanej pierwszej pomocy oraz niewystarczający poziom przeszkolenia specjalistycznego w zakresie ruchu drogowego. Naszym zdaniem Komendant Główny Policji podjął parę lat temu bardzo słuszną decyzję, zwiększając liczbę policjantów w służbie ruchu drogowego z 8 do 10 tys. Natomiast przy fluktuacji kadr i zwiększeniu liczby nowo przyjętych policjantów musiał się pojawić pewien zator w systemie szkolenia i doskonalenia zawodowego. Policjanci, co jest bardzo pocieszające, podzielają pogląd, że trzeba intensyfikować system szkolenia. Naszym zdaniem dysponujący siłami policji, kiedy wysyła policjantów do zdarzenia na drodze szybkiego ruchu i autostradzie, musi mieć komfort, że policjanci są przeszkoleni profesjonalnie, jeśli chodzi o zasady udzielania pierwszej pomocy. Można oczywiście powiedzieć, że są szkolenia podstawowe, ale nam chodzi o szkolenie wyspecjalizowane, na którym procent przeszkolonych kolegów ze straży pożarnej jest zdecydowanie większy, aniżeli w policji. W służbie ruchu drogowego jedynie co drugi policjant ma takie kwalifikacje. Nie ma tu między nami sporu. To kwestia intensyfikacji prowadzenia tychże szkoleń.

Zwracamy też uwagę kolegom ze straży pożarnej, że część strażaków powinna być przeszkolona, jeżeli chodzi o podejmowanie działań zwłaszcza z Lotniczym Pogoto-

wiem Ratunkowym w przypadku występowania zdarzeń mnogich i masowych. Oni się w takich sytuacjach muszą rozumieć bez słów.

Jakie realnie działania są podejmowane, żeby ograniczyć konsekwencje zdarzeń drogowych? Wiem, że jedna z delegatur nosi się nawet z zamiarem pogłębienia tego tematu. Z takich praktycznych działań chodzi o to, żeby przekierowywać ruch. Z drugiej strony musi być to robione mądrze, bowiem koledzy z policji odbijają piłeczkę, mówiąc: „OK, możemy przekierować ruch i sparaliżować kilkudziesięciotysięczne miasto”. W związku z tym, to nie jest takie proste, jak się wydaje. Koledzy, będąc w ramach nadzoru w jednej z jednostek, podróżowali pod Opolem. Ta informacja jest na bardzo dużym poziomie ogólności, zachęca kierowcę, żeby nadal jechał, jechał, jechał, informacja się kończy, a kierowca wjeżdża na takie miejsce na autostradzie, z którego nie może się realnie wycofać. Stąd też skandaliczne zdarzenia cofania na autostradzie pod prąd. Wiem, że policja, dzięki obecności dużej liczby kamer, konsekwentnie ściga sprawców.

Przejdę do niezwykle istotnej naszym zdaniem kwestii, tj. braku skutecznych działań w celu ograniczenia konsekwencji zdarzeń drogowych dla osób nieuczestniczących w nich bezpośrednio. Trzeba tu być bardzo konsekwentnym, a nie jest to łatwe. Myślę jednak, że przez konsekwentne działania o charakterze informacyjnym i profilaktycznym... Trzeba ludziom tłumaczyć, żeby czytali znaki, a służby, żeby były uczulone, żeby tam gdzie się da, należy przekierowywać ruch. Niezwykle trudno jest wyeliminować gapowiczów, którzy patrzą na zdarzenie.

Wiceprezes NIK Ewa Polkowska:

Jeśli można, teraz ja. Panie przewodniczący, na podstawie wyników przeprowadzonej kontroli i omówionego przed chwilą stanu organizacji działań ratowniczych, w ocenie Najwyższej Izby Kontroli w Polsce stworzono rozwiązania prawne, organizacyjne i infrastrukturalne umożliwiające sprawne prowadzenie działań ratowniczych na autostradach i drogach ekspresowych. Biorąc jednak pod uwagę stwierdzone i omówione nieprawidłowości, konieczne jest, w ocenie Najwyższej Izby Kontroli, dalsze doskonalenie istniejących rozwiązań, w szczególności w zakresie przygotowania poszczególnych podmiotów do realizacji zadań oraz zapewnienia właściwej współpracy pomiędzy tymi podmiotami.

Jakie wnioski i do kogo skierowaliśmy w wyniku przeprowadzonej kontroli? Chciałabym podkreślić, że skupialiśmy się przede wszystkim na wnioskach systemowych, mających ogromne znaczenie dla funkcjonowania i tego, co było niezmiernie ważne w ocenie ogólnej, którą sformułowaliśmy. Otóż, do Prezesa Rady Ministrów zwróciliśmy się o zapewnienie właściwego nadzoru nad wdrożeniem Systemu Wsparcia Dowodzenia Państwowego Ratownictwa Medycznego, zwłaszcza koordynacji działań prowadzonych przez ministra spraw wewnętrznych i administracji oraz ministra zdrowia. Zwróciliśmy się do Prezesa Rady Ministra o podjęcie działań legislacyjnych, mających na celu rozwiązanie sporu kompetencyjnego między Państwową Strażą Pożarną a zarządcami dróg w zakresie przywracania ich przejezdności po zdarzeniach drogowych. Zwróciliśmy się też o przeprowadzenie szerokiej akcji edukacyjnej na temat zasad użytkowania i zachowania się na autostradzie i drodze ekspresowej, w szczególności w zakresie przygotowania się do podróży oraz stosowania się do nowo wprowadzanych rozwiązań w zakresie ruchu drogowego, np. „korytarz życia”.

Kilka słów chciałabym poświęcić uzasadnieniu tego ostatniego wniosku. Naszym zdaniem jest to obserwacja nie tylko Najwyższej Izby Kontroli, ale tak naprawdę obserwacja wynikająca z analizy wielu podmiotów, mających za zadanie zapewnić bezpieczeństwo na drogach publicznych – problemem jest brak odpowiedniej wiedzy i umiejętności kierowców w zakresie korzystania z autostrad i dróg ekspresowych. Dla wielu kierujących poruszanie się po autostradach i drogach ekspresowych jest nadal zupełnie nowym doświadczeniem. Przyczyną wielu wypadków jest oczywiście jazda ze zbyt dużą prędkością, ale także ze zbyt małym odstępem od pojazdów poprzedzających. Częstym powodem wypadków jest niezachowanie ostrożności w przypadku zatrzymania się na poboczu zbyt blisko jezdni. Jadące po niej pojazdy często o dużej masie i prędkości generują bardzo niebezpieczne podmuchy powietrza. Wielu kierowców nie wie, jak się zachować w razie zaistniałego zdarzenia drogowego. Mówimy tak naprawdę o braku nawyku samoasero-

kacji. Ponadto, kierujący zatrzymujący się w zatorach drogowych, uniemożliwiają dojazd służb ratowniczych, a w skrajnych przypadkach, żeby przyspieszyć własną podróż, wjeżdżają w pozostawione dla służb „korytarze życia”. W efekcie dochodzi nie tylko do potęgowania rozmiarów zaistniałych zdarzeń, ale co ważniejsze – utrudnia to prowadzenie akcji ratowniczych.

We wnioskach pokontrolnych o charakterze systemowym do ministra zdrowia Najwyższa Izba Kontroli zwróciła się o:

- wprowadzenie systemu monitorowania działań jednostek Państwowego Ratownictwa Medycznego i zapewnienie wymaganej jakości usług przez te podmioty;
- umożliwienie zawierania przez Narodowy Fundusz Zdrowia z dysponentami Zespołów Ratownictwa Medycznego takich umów, które pozwalają na finansowanie udziału Zespołów Ratownictwa Medycznego w ćwiczeniach medycznych wspólnych z innymi służbami.

Do ministra spraw wewnętrznych i administracji zwróciliśmy się o wsparcie przedsięwzięć organizacyjnych policji, które mają na celu upowszechnienie szkoleń policjantów w zakresie kwalifikowanej pierwszej pomocy, w szczególności dla policjantów ruchu drogowego. Zwróciliśmy się również o wsparcie przedsięwzięć organizacyjnych Państwowej Straży Pożarnej i policji w zakresie pełnego, zgodnego z normatywami, wyposażenia w pojazdy ratowniczo-gaśnicze i patrolowe.

Do ministra infrastruktury i budownictwa zwróciliśmy się o:

- wsparcie działań Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w zakresie przeprowadzenia audytu na wszystkich autostradach i drogach ekspresowych, w celu zidentyfikowania braków w drogowej infrastrukturze ratowniczej i infrastrukturze wspierającej działania ratownicze, a także ich usunięcia;
- prawne uregulowanie obowiązku stworzenia przez zarządców dróg planów działań ratowniczych na autostradach niepłatnych i na drogach ekspresowych oraz systematyczną aktualizację sporządzonych planów.

W pisemnej informacji o wynikach kontroli, która jest dosyć szczegółowa i obszerna, opisujemy pewien problem, który funkcjonuje. Mam nadzieję, że już za chwilę będziemy mogli użyć czasu przeszłego. Chodzi o to, że inaczej z punktu widzenia oprzyrządowania infrastrukturą traktowane są autostrady płatne i niepłatne. Z punktu widzenia użytkownika autostrady nie ma to przecież żadnego znaczenia. Z punktu widzenia przepisów prawa nie ma to żadnego znaczenia. Autostrada płatna i niepłatna jest taką samą autostradą, która z punktu widzenia infrastruktury powinna być wyposażona w takie, a nie inne urządzenia. Poprosiliśmy też o rozważenie wprowadzenia obowiązku sporządzania planów działań ratowniczych dla dróg krajowych. Kiedy będziemy mówić o realizacji naszych wniosków pokontrolnych, powiemy, że w tym względzie zgodziliśmy się z ministrem infrastruktury, żeby pozostawić tę rekomendację do decyzji zarządców dróg krajowych.

Szanowni państwo, na podstawie bardzo szczegółowej i obszernej analizy wyników kontroli, sformułowaliśmy również uwagi, które tak naprawdę mają charakter rekomendacji. Jedną z najważniejszych jest rozważenie systemowe, wskazanie ministra zdrowia jako centralnego organu zarządzającego i koordynującego działania jednostek systemu Państwowego Ratownictwa Medycznego. Na podstawie opisu stanu faktycznego oraz nieprawidłowości możecie państwo zauważyć, że dzisiaj w naszym systemie zarządzania państwem nie mamy wskazanego wprost i w sposób odpowiedzialny organu, który by zarządzał i koordynował działania jednostek Państwowego Ratownictwa Medycznego. Rekomendujemy, żeby był to minister zdrowia.

Uważamy także, że zasadne jest ograniczenie zakresu i szczegółowości danych wojewódzkich planów działań ratowniczych. W obecnym systemie upubliczniane są dane istotne dla prawidłowego funkcjonowania, co może ułatwiać podejmowanie działań o charakterze niepożądanym wymierzonych przeciwko systemowi Państwowego Ratownictwa Medycznego.

Jeśli pan przewodniczący pozwoli, powiem jeszcze o tym, co jest ważne dla nas i dla tych, których kontrolowaliśmy. Chodzi o to, żeby pokazać, jak ważne w kontrolowanym przez nas obszarze są dobre praktyki do powielenia, jak niewiele kosztuje zorgani-

wanie działalności tak, aby zgodnie z przepisami zorganizować służby i działania oraz stworzyć takie systemy, które zdecydowanie ułatwiają i wychodzą naprzeciw wszystkim uregulowaniom prawnym w tym zakresie, a także, jak powiedzieliśmy, są prawidłowe i dobre. Panie przewodniczący, pan dyrektor opowie krótko o dobrych praktykach.

Dyrektor Departamentu Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego w NIK Marek Bieńkowski:

Ja już chwaliłem, ale powiem jeszcze, że Lotnicze Pogotowie Ratunkowe wspólnie z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Administracji rozpoczęło akcję, która naszym zdaniem zakończyła się ewidentnym sukcesem. Przygotowano ponad 2 tys. lądowisk gminnych. Nie muszę uzasadniać, jak bardzo jest to praktyczne. Myślę, że cel kontroli w dużej mierze został osiągnięty. Jeszcze w trakcie kontroli uzupełniono dane. Mogę powiedzieć, że w tym momencie mamy już w 100% aktualne dane, których GDDKiA wcześniej nie sporządziła. Za ewidentnie dobrą i pożądaną praktykę uznajemy, to że dane rozciągnięto również, pomimo, że stan prawny tego nie wymagał, na drogi szybkiego ruchu, nie tylko na autostrady. Dziękujemy bardzo za te działania. Są one bardzo praktyczne. Bardzo praktyczne jest również to, co robione jest w województwie zachodniopomorskim, tj. trasy alternatywne, pokazujące kierowcom, że można różnymi innymi drogami ominąć zazwyczaj spiętrzający się ruch na określonych odcinkach drogi. Niby prosta rzecz, ale jaka praktyczna. Nie wiem, czy państwo pamiętacie alarmujące materiały w środkach masowego przekazu, w których zdesperowany kierowca karetki pogotowia siłą forsował bariery wjazdu na autostradę. Można taką bramę spokojnie otwierać poprzez sterowanie pilotem. Stan prawny na to pozwala. Wystarczy się dobrze zorganizować.

Wiceprezes NIK Ewa Polkowska:

Panie przewodniczący, jeśli pan pozwoli powiem krótko o działaniach po kontroli. Chcielibyśmy zdecydowanie podkreślić, że formułując oceny i wnioski oraz wysyłając wystąpienia pokontrolne, Najwyższa Izba Kontroli uwzględniła, że kierownicy kontrolowanych jednostek terenowych działają w zhierarchizowanej strukturze Państwowej Straży Pożarnej, policji, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad i realizowali zadania postawione przez kierowników tych organizacji, mając ograniczone uprawnienia decyzyjne. Decyzje w sprawie struktury etatowej, obsady stanowisk, szkolenia, wyposażenia były w znacznej części podejmowane na szczeblu centralnym, co w istocie rzutowało na swobodę decyzji kierowników jednostek terenowych w tym zakresie oraz na ich odpowiedzialność za stwierdzone nieprawidłowości. Dlatego kwestie te zostały uwzględnione w wystąpieniach pokontrolnych kierowanych do jednostek centralnych oraz omówione szczegółowo w informacji o wynikach kontroli.

Pragnę też poinformować państwa, że po zakończeniu czynności kontrolnych, ale przed opracowaniem informacji o wynikach kontroli, którą państwu dziś prezentujemy, zorganizowaliśmy i odbyliśmy panel ekspertów. Jego celem było dokonanie swobodnego sprawdzenia wartości badań kontrolnych. Chodziło o skonfrontowanie ustaleń kontroli z wnioskami pokontrolnymi, poglądami możliwie szerokiego grona ekspertów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego i ratownictwa. Do współpracy w ramach tego przedsięwzięcia zaproszeni zostali eksperci specjalizujący się w zagadnieniach stanowiących przedmiot kontroli z Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, Ministerstwa Zdrowia, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Komendy Głównej Policji, Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej, Lotniczego Pogotowia Ratunkowego, Instytutu Transportu Samochodowego, Państwowego Towarzystwa Medycyny Ratowniczej oraz dysponentów Zespołów Ratownictwa Medycznego. W panelu ekspertów, który odbył się w styczniu tego roku udział wzięło ponad 30 osób. Niezaprzeczalnym sukcesem jest fakt, że dyskusja panelu ekspertów potwierdziła dokonane ustalenia i wnioski wypracowane w toku kontroli.

Jeśli chodzi o informację ministrów o działaniach podjętych w celu realizacji wniosków pokontrolnych NIK, o których przed chwilą mówiliśmy, informacje te są zawarte w pismach ministrów w końcowej części naszej informacji. Bardzo króciutko chciałabym o tym poinformować. Świadczy to bowiem o tym, że sposób przeprowadzania kontroli w pełnej korelacji ze służbami i możliwością naprawiania nieprawidłowości, jeżeli się

pojawiły, w trakcie kontroli powoduje, że ministrowie odnieśli się do wszystkich wniosków pokontrolnych i większość z nich została już zrealizowana albo jest w trakcie realizacji.

Minister infrastruktury i budownictwa poinformował nas, że generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad zostanie zobowiązany do przeprowadzenia audytu drogowej infrastruktury ratowniczej oraz wspierającej działania ratownicze. Poinformował nas także, że przeprowadzona zostanie analiza konieczności prawnego uregulowania obowiązku sporządzania planów działań ratowniczych dla autostrad niepłatnych i dróg ekspresowych. W ramach analizy przede wszystkim zostanie wzięte pod uwagę opracowanie i wdrożenie przez generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad planów działań ratowniczych dla większości autostrad i dróg ekspresowych.

Dodatkowo, minister wskazał, że należy rozważyć kwestię ewentualnego umiejscowienia przedmiotowej regulacji w aktach prawnych. NIK wnioskował, żeby sporządzone zostały plany działań ratowniczych dla dróg krajowych. Przychyliliśmy się do argumentacji ministra, że należy to pozostawić do decyzji zarządców dróg krajowych – niewątpliwie rekomendując, że takie plany działań ratowniczych byłyby niezmiernie przydatne.

Minister zdrowia poinformował nas, że wniosek dotyczący systemu monitorowania działań jednostek Państwowego Ratownictwa Medycznego i zapewnienia wymaganej jakości usług ratowniczych przez te podmioty zostanie zrealizowany mocą procedowanej obecnie w resorcie ustawy o zmianie ustawy o Państwowym Ratownictwie Medycznym oraz niektórych innych ustaw. Projekt ten przewiduje powołanie w strukturach dysponenta Lotniczych Zespołów Ratownictwa Medycznego nadzorowanego przez ministra właściwego do spraw zdrowia Krajowego Centrum Ratownictwa Medycznego. W jego ramach zostaną wydzielone dwa pion-y: pion do obsługi Systemu Wspomagania Dowodzenia Państwowego Ratownictwa Medycznego i pion szkolenia, w tym centrum monitoringu.

Jeśli chodzi o wniosek dotyczący umożliwienia zawierania umów przez Narodowy Fundusz Zdrowia z dysponentami Zespołów Ratownictwa Medycznego, aby pozwalały one na finansowanie udziału tych zespołów w ćwiczeniach ratowniczych, to pan minister poinformował, że obecnie wdrażany jest system w poszczególnych województwach w ramach statusów Zespołów Ratownictwa Medycznego. Dopuszcza on udział zespołu w ćwiczeniach także w czasie, gdy zespół powinien pozostawać w gotowości do udzielania świadczeń w przypisanym mu rejonie operacyjnym.

Jeśli chodzi o wniosek dotyczący nadzoru nad wdrożeniem systemu wsparcia dowodzenia Państwowego Ratownictwa Medycznego, to projekt zmiany ustawy o Państwowym Ratownictwie Medycznym realizuje ten wniosek. Przewidywane są odpowiednie działania ministra. Są one także podzielone na etapy, o których poinformował nas pan minister. Mamy nadzieję, że ten czas od stycznia 2018 r. do 31 grudnia 2020 r., jeśli chodzi o system wsparcia Państwowego Ratownictwa Medycznego, zostanie osiągnięty.

Jeśli chodzi o to, aby odstąpić od bardzo szczegółowych danych w wojewódzkich planach ratownictwa medycznego, które by nie pozwoliły na identyfikację danych zawartych w tych planach, to pan minister poinformował, że projekt ustawy o zmianie ustawy o Państwowym Ratownictwie Medycznym będzie realizował ten cel. Te dane będą uwzględniały wychodzenie naprzeciw potrzebie udzielania informacji publicznej. Jednakże nie będą stanowiły zagrożenia dla sprawnego funkcjonowania i działania służb.

Minister spraw wewnętrznych i administracji poinformował, że jeśli chodzi o rekomendację dotyczącą podjęcia działań w celu wsparcia przedsięwzięć organizacyjnych Państwowej Straży Pożarnej i policji w zakresie pełnego i zgodnego z normatywami wyposażenia w pojazdy ratowniczo-gaśnicze i patrolowe, to podpisano umowę o dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej projektu „Bezpieczeństwo na drogach – nowoczesny sprzęt dla polskiej policji”; Program Infrastruktura i Środowisko. W ramach tego zrealizowany będzie między innymi zakup 140 samochodów osobowych nieoznakowanych wyposażonych w wideorejestratory oraz 600 samochodów osobowych oznakowanych.

Ponadto, jest też obowiązująca ustawa, która stworzyła „Program Modernizacji Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej i Biura Ochrony Rządu w latach 2017-2020”. Tam została opracowana oraz w istocie wdrożona koncepcja. Są na to przeznaczone środki finansowe i rozłożone na lata funkcjonowania tego projektu, bardzo

szczegółowo opisane w ustawie i załącznikach do niej. Przewidywane jest doposażenie jednostek w sprzęt i wyposażenie.

Jeśli chodzi o wniosek w sprawie wsparcia przedsięwzięć organizacyjnych policji na rzecz upowszechnienia szkoleń policjantów w zakresie kwalifikowanej pierwszej pomocy – w szczególności prosiliśmy, aby dotyczyło to policjantów ruchu drogowego – to pan minister spraw wewnętrznych i administracji poinformował nas, że wyniki kontroli przeprowadzonej i prezentowanej dziś państwu zostaną wykorzystane w ramach prac zespołu powołanego zarządzeniem nr 35 ministra spraw wewnętrznych i administracji z lipca 2017 r. w sprawie powołania zespołu do opracowania nowej koncepcji szkolnictwa policyjnego.

Panie przewodniczący, jeżeli pan pozwoli, jeszcze jeden slajd i jedna informacja na koniec, o tym, jaki jest aktualny stan bezpieczeństwa i danych, które prezentowaliśmy, w porównaniu z danymi prezentowanymi na początku naszej informacji. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor Departamentu Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego w NIK Marek Bieńkowski:

Szanowni państwo, chcę państwa przekonać, że niestety ustalenia tej kontroli są nadal aktualne. Proszę zwrócić uwagę na pierwszy wykres „Wypadki drogowe na 1000 km dróg”, przy założeniu, że mamy obecnie niewiele ponad 3,5 tys. km autostrad i dróg ekspresowych oraz 420 tys. km dróg publicznych. Bardzo kibicujemy policji, żeby to lekkie zachwianie było jedynie epizodem i żeby liczba wypadków i ofiar śmiertelnych zeszła poniżej 3 tys. Dane za 3 kwartały są optymistyczne i chyba pójdzie to w tę stronę. Natomiast niestety mamy stałą tendencję utrzymujących się wypadków drogowych na 1000 km na autostradach i drogach szybkiego ruchu. Jest to tendencja rosnąca. Świadczy to o tym, że wdrożenie naszych wniosków pokontrolnych jest jak najbardziej aktualne. Podobnie ma się rzecz, jeśli chodzi o rannych, jak również ofiary śmiertelne.

Jeśli państwo pozwolicie, to jeszcze jedna uwaga. Jesteśmy w pewnej polemice z Komendantem Głównym Policji. Nie zgodziliśmy się z jego poglądem, że dokona oceny słuszności decyzji znacznego ograniczenia liczby policjantów policji autostradowej. Albowiem w tej chwili mamy od paru lat proces, przepraszam za określenie, związania tej części policji, a zadania te są przekazywane do realizacji komendantom miejskim i powiatowym. Ten, kto zna się na praktyce działania policji i usiadzie na stanowisku dyżurnego ten wie, że zdecydowanie częściej dyżurny wyśle patrol na miejsca zagrożone w powiecie, aniżeli na autostradę i drogę szybkiego ruchu. Wydaje nam się, że nie trzeba czekać do zakończenia procesu budowy autostrad, jak nas przekonuje Komendant Główny Policji. Jest to proces, który może potrwać jeszcze wiele, wiele lat. Trzeba się zastanowić, czy ten system organizacji pełnienia służby jest optymalny. To jest kwestia, którą musi rozstrzygnąć pan komendant główny oraz pan minister spraw wewnętrznych i administracji.

Chciałbym, żebyście państwo wiedzieli, że kontrola ta przejdzie do historii z powodów PR-owych. Była taka scenka w jednej z ogólnopolskich stacji telewizyjnych: „sprzedając” wyniki tej kontroli, dziennikarz zaprosił rzecznika prasowego generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad do wypowiedzenia się na temat wyników kontroli. W tym czasie, kiedy rzecznik przekonywał, że generalnie na autostradach jest bezpiecznie, a stali na wiadukcie, pod wiaduktem wydarzył się wypadek drogowy. Uchwyciła to kamera. Coś jest na rzeczy. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Dziuba (PiS):

Dziękuję pani prezes i panu generałowi za obszerne sprawozdanie z kontroli. Myślę, że dla pełnego obrazu poprosimy teraz o wypowiedzi reprezentowane tutaj służby. Zaczniemy może od policji, której nie przywitałem, za co przepraszam. Potem poproszę Państwową Straż Pożarną. Bardzo proszę, panie pułkowniku.

Naczelnik w Biurze Ruchu Drogowego w Komendzie Głównej Policji insp. Leszek Jankowski:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Szanowna Komisjo, szanowni państwo, ponieważ wniosek Najwyższej Izby Kontroli dotyczył przede wszystkim kwestii szkolnictwa

i przeszkolenia policjantów, zwłaszcza ruchu drogowego, chciałbym odnieść się do danych bieżących. Pan generał wskazał już kwestię przeszkolenia, mówiąc, że w trakcie kontroli liczba przeszkolonych w zakresie specjalistycznego szkolenia ruchu drogowego policjantów wynosiła ponad 50%. Chciałbym powiedzieć, że według stanu na dzień 1 kwietnia aktualny poziom przeszkolenia policjantów wynosi blisko 69%. W policji ruchu drogowego przybyło ponad 1500 dodatkowych policjantów, zwiększył się stan etatowy, zwiększył się stan zatrudnienia. Efektem wcześniejszej realizacji wniosków pokontrolnych z zakresu szkolnictwa było utworzenie w Szkole Policji w Katowicach działu, zajmującego się szkoleniem policjantów ruchu drogowego. W tej chwili już dwie szkoły realizują szkolenia: zarówno Centrum Szkolenia Policji w Legionowie, jak i Szkoła Policji w Katowicach. Obie realizują szkolenie specjalistyczne. Oprócz tego, część ogólną realizują Szkoła Policji w Słupsku oraz Ośrodek Szkolenia Policji w Sieradzu. W związku z tym te kwestie zostały potraktowane priorytetowo. Poza tym w czerwcu 2016 r. zarządzeniem Komendanta Głównego Policji w każdej szkole policji, funkcjonującej w kraju wprowadzone zostały kursy specjalistyczne w zakresie recertyfikacji dotyczącej pierwszej pomocy, które trwają 35 godzin. Zaleceniem Komendanta Głównego Policji policjanci ruchu drogowego są na nie kierowani w pierwszej kolejności. W związku z tym poziom przeszkolenia policjantów ruchu drogowego mam nadzieję w niedługim czasie będzie wzrastał. Tyle tytułem odniesienia. Jeśli będą szczegółowe pytania, chętnie odpowiem.

Przewodniczący poseł Tadeusz Dziuba (PiS):

Bardzo dziękuję, szczególnie za skoncentrowanie się na wyszczególnionych przez Najwyższą Izbę Kontroli nieprawidłowościach. Od razu mam jedno pytanie. Czy macie państwo opinię, w związku z niepokojącym stwierdzeniem, że na autostradach i drogach szybkiego ruchu rośnie liczba wypadków samochodowych i to z ofiarami śmiertelnymi? Macie państwo opinię na temat tego, co jest przyczyną? Dlaczego nie udało się zahamować tego procesu, a właściwie następuje odwrót? Chodzi o to, że był spadek, a teraz jest wzrost.

Naczelnik w Biurze Ruchu Drogowego w KGP insp. Leszek Jankowski:

Panie przewodniczący, oczywiście monitorujemy to na bieżąco – zarówno na autostradach, jak i drogach ekspresowych. Chciałbym odnieść się jeszcze do jednej kwestii. Wskaźniki, dotyczące najwyższego zagrożenia na autostradach i drogach ekspresowych, o których mówił pan generał, są wysokie. Nie kwestionuję ich. Jednakże to tylko jeden rodzaj prezentowanych wskaźników. Liczba ofiar śmiertelnych na autostradach w 2016 r. wynosiła 50 osób. Odnosząc tę liczbę do 3026 ofiar w roku ubiegłym, to stanowi ona jedynie 1,6%. Tymczasem na drogach krajowych ofiar śmiertelnych było ponad 1000. W związku z tym dyslokujemy policjantów na tej sieci dróg adekwatnie do zagrożenia, natomiast proszę zwrócić uwagę, że natężenie ruchu, jakie przynoszą sieci autostrad i dróg ekspresowych – mówiono o tym w informacji Najwyższej Izby Kontroli – jest bardzo duże; to blisko 40% odbywającego się ruchu. W związku z tym liczba ofiar śmiertelnych, mimo że wzrasta – oczywiście w zależności od tego, jakie wskaźniki przyjmiemy – w liczbach bezwzględnych nadal jest niewielka.

Odnosząc się do pytania, które pan zadał, odpowiem, że widzimy, że za 9 miesięcy tego roku liczba ofiar śmiertelnych i wypadków w porównaniu do lat ubiegłych w dalszym ciągu wzrasta. W dalszym ciągu mówimy jednak o pięćdziesięciukilku ofiarach. Na drogach ekspresowych liczba wypadków nieznacznie wzrosła, ale liczba ofiar śmiertelnych za 9 miesięcy uległa zmniejszeniu. Oczywiście na bieżąco jest to monitorowane. Przyczynami są cztery kwestie: niedostosowanie prędkości do warunków panujących na drodze, niezachowanie bezpiecznego odstępu, zmęczenie, zaśnięcie i nieuwaga innych kierowców. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Dziuba (PiS):

Zapraszam przedstawiciela Państwowej Straży Pożarnej.

Zastępca Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej st. bryg. Tadeusz Jopek:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, chciałbym odnieść się do trzech kwestii. Chciałbym zaznaczyć, że z uwagi na brak kluczowych istotnych nieprawidłowości odstąpiono od formułowania wniosku przez Najwyższą Izbę Kontroli. Niemniej

chciałbym odnieść się do trzech kwestii i poinformować o działaniach w tym zakresie. Pierwszą kwestią jest zakup sprzętu. Nie brakuje nam sprzętu, natomiast chodziło tu głównie o to, że w 2014 r. zostało znowelizowane rozporządzenie w sprawie wyposażenia jednostek organizacyjnych jednostek Państwowej Straży Pożarnej. Postawiliśmy sobie nowe, znacznie wyższe od istniejących, wymagania i standardy. Wobec powyższego, w trakcie kontroli w stosunku do celów postawionych do osiągnięcia występowały różnice co do standardów wyposażenia. Chciałbym więc zaznaczyć, że nie brakuje nam sprzętu. Z uwagi jednak na tendencje związane z rozwojem, także rozwojem cywilizacji i techniki, nowego sprzętu, nowych materiałów, jakie pojawiają się w konstrukcjach, musimy wychodzić naprzeciw i wyposażać się w sprzęt nowej generacji, który pozwoli nam na realizację działań ratowniczych. Chciałem poinformować, że udało nam się dosyć dobrze wyposażać jednostki w sprzęt nowej generacji. Realizowane są tzw. programy DAR, czyli długotrwałe akcje ratownicze. Są też projekty „Drogi” i projekt „Kolej”, które pozwolą na pełne doposażenie naszych jednostek sprzętem nowej generacji.

Jeśli chodzi o kwestię współpracy z dyrekcją dróg krajowych i autostrad, to zawsze układała się dobrze. Nie było problemów z jakimkolwiek sporem. Z uwagi jednak na zalecenia Najwyższej Izby Kontroli, odbyliśmy ostateczne spotkanie w sprawie porozumienia w zeszłym tygodniu. Czekamy już tylko na podpisanie. Z dyrekcją dróg krajowych i autostrad uzgodniliśmy, że dobrowolnie podpiszemy porozumienie – prawdopodobnie w przyszłym tygodniu. Jest to kwestia zsynchronizowania terminów. Wersja ostateczna porozumienia jest już uzgodniona. Czeka nas finał.

Ostatnią kwestią jest współpraca z LPR. Chciałbym zaznaczyć, że to z naszej inicjatywy podpisane zostało porozumienie z LPR. Nigdzie w przepisach prawnych nie jest uregulowane, że mamy organizować takie szkolenia. Jednak postawiliśmy sobie taki cel i realizujemy szkolenia. Nie powinien więc to być dla nas zarzut, bo to nasza dobra wola. Chcemy właściwie realizować swoje zadania oraz współpracę z Lotniczym Pogotowiem Ratunkowym. Dziękuję serdecznie. Jeśli będą pytania, to bardzo proszę.

Przewodniczący poseł Tadeusz Dziuba (PiS):

Bardzo dziękuję. Poproszę teraz łącznie o wypowiedź przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Jarosław Waszkiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, koncentrując się na zagadnieniach prawnych, zwrócę uwagę, że w zakresie bezpieczeństwa infrastruktury, ustawa o drogach publicznych została zmieniona kilka lat temu poprzez wprowadzenie audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Z tego względu najważniejsze i najbezpieczniejsze elementy infrastruktury, czyli autostrady i drogi ekspresowe, są już budowane zgodnie z prawodawstwem unijnym i przy zachowaniu szczególnej uwagi na kwestie bezpieczeństwa infrastruktury. Od tej strony w naszych przepisach mamy już pełną jasność i klarowność.

Jeśli chodzi o zamierzenia jakie w zakresie przepisów rozważamy, dotyczące wygrodzeń dróg ekspresowych, to dziś wygrodzenia są w zasadzie obowiązujące wyłącznie dla autostrad. Rozważamy wprowadzenie obowiązku wygrodzeń również dla dróg ekspresowych. W zakresie wyposażenia autostrad w telefonię alarmową, rozważaliśmy obecne przepisy i uznajemy, że w tym zakresie przepisy są odpowiednie. Oznacza to, że w przepisach zachowamy obowiązek wyposażenia autostrad w telefonię alarmową. Wspólnie z generalną dyrekcją doprowadzimy do tego, żeby wszystkie autostrady były wyposażone w telefonię alarmową. Chodzi o to, żeby od strony infrastruktury sytuacja była jednoznacznie określona.

Jeśli chodzi o analizę wypadków na autostradach, to zwrócę uwagę, że cały czas uważamy autostrady i drogi ekspresowe za bezpieczniejszą sieć dróg krajowych i publicznych. Analizując z jednym z naszych koncesariuszy na autostradzie A1, spółką GTC, wypadki na przestrzeni lat, to na autostradach w ogóle nie występowały wypadki śmiertelne. Dwa wypadki śmiertelne pojawiły się w ostatnim czasie. W obu przypadkach przyczyną wypadku śmiertelnego był brak koncentracji kierowcy. Kierowca zajmował się czym innym niż prowadzenie pojazdu. W jednym przypadku było to odpisywanie na sms,

w drugim – pisanie maila na komputerze. Zatem są to tego rodzaju rzeczy, na które ani bezpieczeństwo infrastruktury, ani działania zarządcy drogi wpłynąć nie mogą.

Jeśli chodzi o działania podejmowane przez generalną dyrekcję, bardzo proszę, pani dyrektor Iwona Stępień –Kotlarek.

Zastępca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad Iwona Stępień-Kotlarek:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, właściwie mogę tylko dodać do tego, co powiedzieli moi przedmówcy, że jeśli chodzi o infrastrukturę drogową, szczególnie drogi ekspresowe i autostady, to jest to infrastruktura bezpieczna. Jedynym elementem, co do którego Najwyższa Izba Kontroli wniosła zastrzeżenia, jest wyposażenie w telefonię alarmową. Do planu budżetu na 2018 r. wpisaliśmy pozycję, która pozwoli nam na sfinansowanie tych działań. Z zastrzeżeniem, że nie jesteśmy w stanie wykonać telefonii alarmowej na odcinkach autostrady A4 w okolicach Wrocławia. W stosunku do wymagań rozporządzenia o warunkach technicznych, jakie mają spełniać autostrady, droga ta niestety nie spełnia parametrów. Nie ma na niej pasów postoju awaryjnego. W związku z tym nie jesteśmy w stanie wprost dobudować tam systemu telefonii alarmowej. Wymaga to bowiem pozyskania dodatkowych gruntów i jest to bardziej złożony proces. Plany na rok 2018 obejmują w związku z tym te odcinki autostrad, które posiadają parametry wymagane dla autostrad. Tam, gdzie nie są one spełnione, potrzeba troszeczkę więcej czasu. Prawdopodobnie będzie się to wiązało z rozbudową autostrady na całej długości zgodnie z parametrami.

Chciałabym się przyłączyć do tego, co powiedział pan pułkownik, przedstawiciel policji. Chodzi o wskaźniki. Te wskaźniki w liczbach bezwzględnych, patrząc na 1000 km dróg, są rzeczywiście niekorzystne dla dróg krajowych. Natomiast patrząc na to, co mówił pan pułkownik i np. na pracę przewozową, to 40% ruchu, który odbywa się na drogach w Polsce, odbywa się na drogach krajowych. Sieć dróg krajowych to ok. 4% całej sieci. W związku z tym jest rzeczą oczywistą, że tam, gdzie jest większy ruch, to i liczba zdarzeń jest proporcjonalnie większa. Trudno mówić o tym, że występują zdarzenia na drodze, na której nie ma ruchu. Jeśli po drodze powiatowej porusza się kilka, kilkanaście czy kilkadziesiąt samochodów na dobę, to liczba zdarzeń jest oczywiście proporcjonalnie mniejsza.

Jeśli chodzi o plany działań ratunkowych, to potwierdzamy informacje. Cała sieć dróg krajowych posiada już plany działań ratowniczych. Są one utworzone w porozumieniu ze służbami. Tak jak mówił pan komendant, mamy wypracowane porozumienie w zakresie współpracy przy usuwaniu skutków największych zdarzeń na drogach krajowych. Takie samo porozumienie mamy już podpisane z policją. Zostało ono podpisane na początku tego roku. Tak naprawdę wszyscy wiedzą, co robić w przypadku zdarzeń. Współpraca jest prawidłowa, o czym mówili już wcześniej panowie i co ja również podkreślałam. Nie ma pomiędzy nami żadnych sporów kompetencyjnych. To wszystko.

Przewodniczący poseł Tadeusz Dziuba (PiS):

Dziękuję bardzo. Dla dopełnienia obrazu poproszę jeszcze przedstawiciela ministra zdrowia.

Dyrektor Departamentu Ratownictwa Medycznego i Obronności w Ministerstwie Zdrowia Mateusz Komza:

Mateusz Komza, dyrektor Departamentu Ratownictwa Medycznego i Obronności. Panie przewodniczący, szanowni państwo, chciałbym w uzupełnieniu do tego, co dodała pani prezes, przekazać informację, że 18 października bieżącego roku zakończono wdrożenie systemu wspomagania dowodzenia Państwowego Ratownictwa Medycznego na terenie całego kraju w 16 województwach; 30 października zakończono również koncentrację dyspozytorni do liczby 42. Ten etap mamy zamknięty. Duża część związana z Krajowym Centrum Monitorowania, planami wojewódzkimi, ćwiczeniami zostanie uregulowana w ustawie, która obecnie jest procedowana w Rządowym Centrum Legislacji. Obecnie czekamy na zwolnienie z Komisji Prawniczej. Myślę, że projekt w niedługim czasie zostanie przedłożony Radzie Ministrów.

Pozostałe elementy, związane z monitorowaniem, poza bieżącym zleceniem monitorowania przez wojewodów, zostaną bardziej szczegółowo uregulowane w drugim projekcie

nowelizacji ustawy o Państwowym Ratownictwie Medycznym. Konkretnie zadanie zostanie przypisane poszczególnym wojewodom. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Dziuba (PiS):

Dziękuję bardzo. Otwieram dyskusję. Zwracam się do państwa posłów. Bardzo proszę, poseł Moskal.

Poseł Kazimierz Moskal (PiS):

Panie przewodniczący, pani prezes, szanowni państwo, temat na pewno bardzo ważny. Zresztą jak pani prezes powiedziała na początku, problem bezpieczeństwa jest problemem państwa i wszystkich instytucji publicznych. Jednym z elementów jest właściwe zadbanie o bezpieczeństwo na autostradach i drogach ekspresowych. Mamy tutaj dwa problemy. Jeden z nich dotyczy tego, w jaki sposób ograniczyć wypadki. Pan dyrektor wskazał na to, że jakiegokolwiek działania nie podejmiemy, to nie jesteśmy w stanie powiedzieć, że wypadków nie będzie. Nieodpowiedzialność kierowców jest bowiem czasem tak daleko posunięta, że rozmowy, odpisanie na sms-y, maile wiadomo czym się skończą – jest wypadek. Jest pytanie, czy służby, o których wspomnieliśmy, są w stanie w takiej sytuacji zadziałać? Pewnie nie. Pewnie są też inne przyczyny wypadków, niekoniecznie nieroztropne i nierozważne działanie takich ludzi. Jest zatem pytanie, czy w związku z tym można podjąć jeszcze bardziej skuteczne działania, żeby wyeliminować wypadki. Jest to jednak jedna sprawa: czy wypadek się zdarzy.

Drugą sprawą jest to, że gdy wypadek się już zdarzy, to, na ile systemy, które funkcjonują, dają pewność szybkiego i sprawnego dotarcia na miejsce zdarzenia. Przedstawiono pewne informacje. Systemy te funkcjonowały, ale coś szwankowało, coś należy uzupełnić, coś poprawić, żeby dotarcie Zespołu Ratownictwa Medycznego czy Zespołów Ratownictwa Gaśniczego było jak najbardziej korzystne po to, by nie było ofiar śmiertelnych. W tym kontekście mam pytanie: czy kontrola, która była przeprowadzona, spowodowała, że lokalizacja pewnych zespołów, np. ratownictwa medycznego i gaśniczego, została trochę zmieniona? Czy zespoły ratownictwa działały przy autostradzie czy też odległość lokalizacji tych zespołów była spora w stosunku do wjazdu na autostradę? Może czas dojazdu na autostradę, a potem po autostradzie spowodował, że zdarzyły się ofiary śmiertelne? To jest jedna sprawa. Ile było takich analiz? Czy rzeczywiście nastąpiła zmiana lokalizacji bardziej korzystna dla dotarcia do miejsca zdarzenia?

Na ile wojewódzkie plany ratownictwa, które są przyjmowane przez poszczególnych wojewodów, uwzględniały te sytuacje i na ile były korzystne i kompatybilne? Oczywiście wojewoda patrzył na całe województwo, w tym na autostrady i drogi ekspresowe. Na ile autostrady były z boku, nie były może tak rozpatrywane jak ewentualnie pozostała część województw?

Ostatnie pytanie wynika z tego, że wiele województw zostało poddanych kontroli. Przedstawiciele Najwyższej Izby Kontroli mogliby powiedzieć, w którym województwie było najgorzej, a w którym najlepiej? Gdzie pewne działania były podjęte bardziej skutecznie, a gdzie nie? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Dziuba (PiS):

Czy państwo posłowie mają jeszcze pytania? Pani przewodnicząca, proszę bardzo.

Poseł Elżbieta Stępień (N):

Będę miała pytanie skierowane bardziej do Ministerstwa Zdrowia. Chodzi mianowicie o ustawę o ratownictwie medycznym. Zacytuję art. 57. Nie wiem, czy będzie pan wiedział, o czym mowa. Chodzi o taki zapis:

„1. Do dnia 31 grudnia 2020 r. lekarzem systemu może być lekarz posiadający:

1) specjalizację lub tytuł specjalisty albo, który ukończył co najmniej drugi rok specjalizacji w dziedzinie: anestezjologii i intensywnej terapii, chorób wewnętrznych, chirurgii ogólnej, chirurgii dziecięcej, ortopedii i traumatologii narządu ruchu, ortopedii i traumatologii lub pediatrii albo

2) 3000 godzin w wykonywaniu zawodu lekarza w szpitalnym oddziale ratunkowym, zespole ratownictwa medycznego, lotniczym zespole ratownictwa medycznego lub izbie przyjęć szpitala.

2. Lekarz, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, jest obowiązany rozpocząć szkolenie specjalizacyjne w dziedzinie medycyny ratunkowej do dnia 1 stycznia 2018 r.”.

Chciałabym zapytać, co się stanie po 31 grudnia 2017 r. Wiemy, jaka jest sytuacja, jeśli chodzi o lekarzy specjalistów. Co się stanie, gdy trzeba będzie wysłać karetkę typu „S” do wypadku, który może mieć miejsce, a nie ma lekarza specjalisty? Co w takiej sytuacji? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Dziuba (PiS):

To ja dorzucę jeszcze dwa pytania. Pierwsze adresowane jest w szczególności do przedstawicieli ministra zdrowia, ale właściwie do przedstawicieli wszystkich resortów i służb. Czy moglibyście się państwo ustosunkować do rekomendacji Najwyższej Izby Kontroli, by to minister zdrowia był centralnym organem koordynującym działania Państwowego Ratownictwa Medycznego?

Drugie pytanie nie tyle odnosi się do zbiorczej informacji raportu NIK, co do kontekstu tej informacji. Jest to znów pytanie do wszystkich służb i resortów, ale przede wszystkim do Państwowej Straży Pożarnej i policji. Jak wiadomo w tej chwili rozszerza się w Polsce ruch obywatelski ku przygotowaniu się do działań proobronnych, także w kontekście bezpieczeństwa wewnętrznego. Całkiem sporo jest grup nie tylko młodych ludzi, którzy zdobywają umiejętności w zakresie ratownictwa medycznego, m.in. umiejętnego reagowania w sytuacjach kryzysowych. Na tym tle jest pytanie: czy widzicie państwo możliwość angażowania już jakoś odpowiednio przygotowanych grup obywateli w szkoleniach, które prowadzicie państwo w tym zakresie, albo może nawet przywoływania ich do wspomagania działań ratowniczych, w szczególności w kontekście działań masowych? Wydaje się, że właśnie wtedy występuje największy brak ludzi.

Ponieważ nie ma więcej pytań, to proszę o odpowiedzi. Najpierw Najwyższą Izbę Kontroli, a potem resorty, na końcu przedstawicieli służb.

Wiceprezes NIK Ewa Polkowska:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący, co do pytania pana posła, to chcę powiedzieć, że nasze wnioski z tej kontroli miały raczej charakter systemowy. Pokazywaliśmy, że z punktu widzenia organizacji i przygotowania służb ocena działań ratowniczych jest dobra. Wskazywaliśmy na pewne mankamenty, na to, że należy usprawnić pewne działania, zwłaszcza zwiększyć koordynację między służbami. W sumie tak naprawdę uważamy, że jedną z naszych najważniejszych rekomendacji jest wskazanie w naszym systemie centralnego organu, który odpowiadałby za koordynację działań. Wskazywaliśmy ministra zdrowia, bo wynikało to z dyskusji na panelu ekspertów, o którym mówiłam. Co nie zmienia faktu, że z punktu widzenia oceny działalności funkcjonowania administracji rządowej ta decyzja może być podjęta i wskazany może być inny podmiot. Wyraźnie brakuje organu centralnego, który powodowałby większą koordynację służb.

Czy nasza kontrola zmieniła coś, spowodowała zmianę lokalizacji? Chcę powiedzieć, że tak. Z wystąpienia pokontrolnego dotyczącego realizacji wniosków pokontrolnych, które dostaliśmy, dowiedzieliśmy się, że na terenie województwa opolskiego od 15 stycznia 2017 r. nastąpiło zwiększenie liczby Zespołów Ratownictwa Medycznego. Nie będę się odnosiła, które województwo gorzej, a które lepiej. W województwie opolskim mieliśmy jednak zdecydowanie najdłuższy czas reakcji. Liczba została zwiększona, a także zmienione zostało miejsce stacjonowania jednego Zespołu Ratownictwa Medycznego, żeby przyspieszyć czas reakcji. To jest realny wymiar kontroli. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Dziuba (PiS):

Przedstawiciel Ministerstwa Zdrowia.

Dyrektor Departamentu Ratownictwa Medycznego i Obronności w MZ Mateusz Komza:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, jeżeli chodzi o pytanie dotyczące wojewódzkich planów działania i funkcjonowania systemu Państwowego Ratownictwa Medycznego, to tam w każdym z planów jest ujęty aspekt zagrożeń, jakie niosą za sobą autostrady i drogi szybkiego ruchu, jak również drogi krajowe oraz liczba pojazdów poruszających się po tych drogach, liczba incydentów. Aspekt ten jest również brany pod

uwagę podczas monitorowania systemu i dyslokacji systemów na terenie województwa przez poszczególnych wojewodów. Tak jak powiedziała pani prezes, te ruchy występują. Obecnie będzie prościej prowadzić analizy, ponieważ ogólnopolski system daje możliwość analizy. Na podstawie jednakowych mierników będzie można porównywać to między województwami. Będzie dużo prościej, aniżeli było dotychczas.

Jeśli chodzi o art. 57 ustawy o Państwowym Ratownictwie Medycznym, to był on wprowadzony 4 albo 5 lat temu, nie pamiętam dokładnie. Jego celem miało być zachęcenie lekarzy do rozpoczęcia specjalizacji w dziedzinie medycyny ratunkowej oraz dodatkowy napływ do systemu Państwowego Ratownictwa Medycznego. Na żadnym z etapów funkcjonowania tego artykułu to nie nastąpiło. Niewielki wzrost był związany z pierwszym rokiem obowiązywania tego przepisu. Część lekarzy rozpoczęła specjalizację i do dziś jej nie ukończyła z różnych przyczyn; często jest to pierwszy, drugi rok specjalizacji. Dokonałiśmy analizy w skali kraju. Dotyczy to tak naprawdę 4% lekarzy, którzy na dzień dzisiejszy funkcjonują. Łącznie jest to 91 etatów przeliczeniowych. Są to aktualne dane. Nie przewidujemy zmian w tym zakresie, ponieważ artykuł w żaden sposób nie zachęca, wręcz demobilizuje. Nie mamy napływu specjalistów z najwyższej półki, właśnie ze specjalizacją z medycyny ratunkowej.

Ostatni element dotyczy koordynacji przez ministra zdrowia. Jak najbardziej, ustawa o Państwowym Ratownictwie Medycznym w art. 19 wymienia ministra zdrowia jako tego, który nadzoruje system na terenie kraju. Brakuje natomiast elementu – nazwę go tak w cudzysłowie – „operacyjnego”, o którym mówiła pani prezes; zderzyliśmy się z tym chociażby podczas Światowych Dni Młodzieży. Stąd m.in. projekt nowelizacji, która powołuje krajowe centrum, spajające niejako funkcjonowanie lekarzy koordynatorów na poziomie wojewódzkim i funkcjonowanie tego systemu, czy też wojewódzkich koordynatorów – bo tak mówi nowelizacja. Chodzi w szczególności o zdarzenia na granicy województw. Mieliśmy w historii kilka przypadków, że pojawiały się problemy. Stąd właśnie powstanie i umiejscowienie takiego podmiotu, który scali funkcjonowanie w skali całego kraju. Bardzo dziękuję.

Poseł Elżbieta Stępień (N):

Chciałabym tylko dopytać o ten artykuł. Czy on się zmieni? Czy zostanie zmodyfikowany? Czy też zostanie wykreślony?

Dyrektor Departamentu Ratownictwa Medycznego i Obronności w MZ Mateusz Komza:

On się nie zmieni w zakresie wydłużenia czasu obowiązku rozpoczęcia tej specjalizacji. Będzie rozszerzony, o ile dobrze pamiętam, o dwie specjalizacje: ortopedię, drugiej nie pamiętam, musiałbym dokładnie sprawdzić. Sama idea się jednak nie zmienia. Jeżeli ktoś nie rozpoczął, to już niedługo nie będzie miał takiej możliwości.

Przewodniczący poseł Tadeusz Dziuba (PiS):

Czy w sprawie pozostałych pytań chcieliby się wypowiedzieć przedstawiciele pozostałych resortów? Bardzo proszę przedstawiciela Państwowej Straży Pożarnej, a potem policji.

Zastępca Komendanta Głównego PSP st. bryg. Tadeusz Jopek:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, pytanie zostało przedłożone w kontekście tego, co się zmieniło od momentu kontroli. Chciałbym zaznaczyć, że jeśli chodzi o Państwową Straż Pożarną, to zmieniła się ilość i jakość wyposażenia. Drugim istotnym elementem jest to, że w świetle naszej metodyki budowy sieci krajowego systemu, chciałbym zaznaczyć, że podstawowym filarem krajowego systemu są jednostki Państwowej Straży Pożarnej i jednostki Ochotniczej Straży Pożarnej. Zagęszcza nam się sieć w ten sposób, że rocznie ok. 160 jednostek jest włączanych do krajowego systemu. Są to jednostki, które spełniają nasze standardy w zakresie wyposażenia, wyszkolenia, w tym w zakresie udzielania kwalifikowanej pierwszej pomocy. Metodyka, którą skonstruowaliśmy, ma na celu udzielenie odpowiedzi, ile takich jednostek powinno być w skali kraju i gdzie one powinny być. Takie jednostki są lokowane i włączane do krajowego systemu na podstawie analizy zagrożeń. Wykonujemy ją poprzez zbieranie danych między innymi o wypadkach drogowych, ale także o lokalizacjach konkretnych jedno-

stek. W konsekwencji wykorzystując narzędzia GIS określamy, w jakim czasie siły te są w stanie dotrzeć do potencjalnych miejsc zdarzeń. Wobec powyższego, corocznie czas dotarcia naszych sił ratowniczych na miejsce zdarzenia jest coraz krótszy. Uwzględniając także standard wyposażenia, można powiedzieć, że czas akcji ratowniczych i szybkość dostania się do poszkodowanych są znacznie krótsze. Chcę podkreślić, że próbujemy ten czas wyśrubować poprzez skrócenie czasu alarmowania, inspekcję, kontrolę, nadzór itd. Jednakże bardzo dużo czasu mija od zauważenia i zgłoszenia zdarzenia. Tu jest pewien problem.

Było też pytanie, w jaki sposób chcemy wykorzystać potencjał do działań ratowniczych. Kierujący działaniami ratowniczymi nie może go bezpośrednio wykorzystywać, choć ma taką podstawę prawną. Jednak świadom, że osoba, która przypadkowo znajdzie się na miejscu zdarzenia, nie ma odpowiednich środków ochrony indywidualnej, nie jest właściwie przeszkolona lub kierujący nie ma wiedzy, jakie przeszkolenie ma ta osoba, ponosi odpowiedzialność za jej bezpieczeństwo. W związku z tym widzimy współpracę głównie w zakresie szkoleń i edukacji społeczeństwa. Trzeba zwrócić uwagę, żeby ludzie wiedzieli do kogo i jak szybko trzeba zadzwonić. Może powiem o swoim przykładzie, skoro Najwyższa Izba Kontroli też przytaczała. Sam osobiście nadjechałem na miejsce wypadku, był bardzo duży korek, stało bardzo dużo samochodów. Pytam: co się stało? „Zginął człowiek”. Pytam, czy ktoś zadzwonił. Uzyskałem informację, że chyba ktoś zadzwonił, skoro stało tyle samochodów. Zadzwoniłem na policję i okazało się, że policja nie została powiadomiona. Osoba, która nie żyła, leżała na jezdni co najmniej 15 minut. Widać więc na podstawie tego przykładu, że bardzo istotne jest przeprowadzenie stosownej edukacji społeczeństwa. My te czasy stale przykręcamy, skracamy, budujemy sieć, ale najważniejsze jest powiadomienie o zdarzeniu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Dziuba (PiS):

Bardzo proszę.

Naczelnik w Biurze Ruchu Drogowego w KGP insp. Leszek Jankowski:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, nawiążę do pana komendanta z Państwowej Straży Pożarnej odnośnie do czasu reakcji, powiadamiania czy też przybycia. Po kontroli Najwyższej Izby Kontroli na bieżąco monitorujemy czas przybycia na miejsce wypadków na autostradach i drogach ekspresowych, podkreślę wypadków śmiertelnych. Podjęliśmy wewnętrzne działania legislacyjne zmierzające do zmian w zarządzeniu Komendanta Głównego Policji po to, aby umożliwić analizę wszystkich zdarzeń, co pozwoli nam na monitorowanie czasu przybycia nie tylko na miejsce wypadku śmiertelnego, który miał miejsce na autostradzie czy drodze ekspresowej, ale również na miejsce zwykłej kolizji, która wystąpi na tej sieci dróg.

Odnosząc się do wcześniejszych pytań o to, jakie są podejmowane działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na autostradach i sieci dróg ekspresowych, powiem, że działań tych jest podejmowanych bardzo wiele. Zarówno na poziomie centralnym, jak również w wymiarze regionalnym czy lokalnym. Odniosę się do kilku kluczowych kwestii. Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji dokonało zmiany centralnej koordynacji służby poprzez organizację służby tak, że w pewien sposób narzucamy przebywanie patroli ruchu drogowego na określonych odcinkach i w określonym miejscu, i czasie występowania największego zagrożenia, również na autostradach. Nie tylko pod kątem tego, że występuje tam zagrożenie, ale także pod kątem prewencyjnym, tj. widoczności patroli; po to, by kierowcy poruszający się tą siecią dróg widzieli, że te patrole rzeczywiście są. Zostały wprowadzone i narzucone takie zasady, że co 100 km powinniśmy napotykać oznakowany patrol policji, który będzie występował na tych drogach.

Zwiększyliśmy również liczbę patroli ruchu drogowego na całej sieci dróg. Podjęte działania, o których mówiłem wcześniej, zmierzające do zwiększenia liczebności etatów i stanu zatrudnienia policjantów pozwoliły nam na wystawianie ponad 4 tys. policjantów ruchu drogowego, czyli ponad 2 tys. patroli dzień w dzień wychodzi na drogi. Oprócz tego, koordynujemy działania z policjami innych krajów w Europie, takie jak prędkość oraz inne według harmonogramu działań krajowych na sieci dróg.

Odnosząc się do pytania pana przewodniczącego, dotyczącego angażowania grup obywateli przeszkolonych w zakresie udzielania pierwszej pomocy, to niestety nasze wewnętrzne regulacje nie przewidują na tę chwilę angażowania tej grupy osób. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Dziuba (PiS):

Jeśli nie ma więcej zgłoszeń, to pozwolę sobie zamknąć dyskusję i stwierdzić, że oczywiście przyjmujemy do wiadomości tę bardzo interesującą i ważną z państwowego punktu widzenia informację Najwyższej Izby Kontroli. Dziękuję państwu za liczne przybycie na tę dyskusję.

Przejdźmy do punktu następnego, tj. spraw bieżących. Czy państwo posłowie chcieliby wnieść jakąkolwiek sprawę? Państwo przewodniczący? Jeśli nie, to zamykam posiedzenie Komisji.