



PREZYDENT MIASTA PŁOCKA

Płock, dnia 19 lipca 2013 roku

Do: WOP-I-RO.0003.1113.2013.AK

**Pan
Wojciech Hetkowski
Radny
Rady Miasta Płocka**

Dotyczy: przeprowadzenia akcji ratowniczej w przypadku awarii, katastrofy transportów ładunków niebezpiecznych na terenie miasta.

W odpowiedzi na interpelację zgłoszoną przez Pana między sesjami Rady Miasta w dniu 08 lipca 2013 roku, dotyczącą przygotowania organizacyjnego i technicznego odpowiednich służb w zakresie prewencji i działań ratowniczych w związku z możliwością wystąpienia zagrożeń związanych z transportem materiałów niebezpiecznych przez miasto Płock, wyjaśniam co następuje.

Poważnym zagrożeniem dla miasta Płocka są materiały niebezpieczne używane w procesach technologicznych oraz ich zapasy przechowywane przez zakłady pracy.

Oprócz zagrożeń ze strony zakładów stosujących w produkcji i magazynujących materiały niebezpieczne, istnieje realne zagrożenie ludności Miasta zamieszkałej wzdłuż głównych tras komunikacyjnych, zarówno drogowych jak i kolejowej. Zagrożenie to wynika z konieczności transportu materiałów niebezpiecznych pomiędzy producentem a odbiorcą oraz transportu tranzytowego.

Transport drogowy odbywa się przede wszystkim po szlakach komunikacyjnych o zasięgu krajowym i wojewódzkim, w ograniczonym stopniu w odniesieniu do dróg powiatowych, po których odbywa się transport związany z zaopatrzeniem firm wykorzystujących te substancje do własnej działalności.

Na terenie Płocka ruch cystern odbywa się szczególnie intensywnie na drogach dojazdowych i przez przeprawę mostową. Z analizy przewozów wynika, że najbardziej newralgicznymi miejscami są skrzyżowania głównych tras przelotowych, mosty i wiadukty.

Przez centrum Płocka przejazd pojazdów z ładunkami niebezpiecznymi jest niedozwolony, znaki drogowe nakazują objazdy.

Ograniczenia w transporcie towarów niebezpiecznych (ADR) na terenie Miasta w postaci znaków zakazu B-13 (zakaz wjazdu pojazdów z materiałami wybuchowymi lub łatwo zapalnymi), B-13a (zakaz wjazdu pojazdów z materiałami niebezpiecznymi), B-14 (zakaz wjazdu pojazdów z materiałami, które mogą skazić wodę), obowiązują na głównych ulicach i drogach wlotowych do Miasta. Ograniczenia tonażu, również eliminują poruszanie się pojazdów w Mieście.

Przez ścisłe centrum Miasta przejeżdżają jedynie transporty do stacji paliw mieszczących się w tej strefie lub dostawy takich produktów jak gaz i olej opałowy do prywatnych posesji. Awaria bądź uszkodzenie cysterny, połączone z wyciekiem, może być przyczyną zanieczyszczenia środowiska, cieków wodnych lub pożarów i wybuchów.

W Płocku wyznaczona jest trasa przewozu materiałów niebezpiecznych (głównie z PKN „ORLEN” S.A.), która w większości przebiega poza granicami Miasta. Intensywny ruch cystern z paliwami odbywa się od terminalu w Trzepowie, przez trasę Płock – Ciechanów do drogi Płock – Warszawa.

Poważne niebezpieczeństwo dla Miasta stwarza również transport produktów ropopochodnych cysternami kolejowymi głównie na trasie Płock – Kutno oraz Płock – Sierpc. Poważnym zagrożeniem dla ludzi i środowiska naturalnego jest fakt przebiegu linii kolejowej przez Miasto. Odległość dużych osiedli od torów kolejowych nie przekracza często 50-100 m.

Zagrożenie stwarza również kręty, głęboki jar obok płockiego ZOO. Całość transportu kolejowego przez Miasto przechodzi również przez jedyny w promieniu ok. 100 km most drogowo-kolejowy przez rz. Wisłę, najbliższe przeprawy kolejowe są w Warszawie i w Toruniu. Na terenie Płocka znajdują się też przejazdy kolejowe, co stwarza dodatkowe niebezpieczeństwo kolizji z pojazdami samochodowymi.

Obiektami stanowiącymi zagrożenie dla bezpieczeństwa mieszkańców i środowiska naturalnego w wyniku awarii są rurociągi przesyłowe: surowcowe (ropa naftowa), produktów finalnych przerobu ropy naftowej (benzyny bazowe, olej napędowy) i gazu ziemnego.

Z uwagi na specyfikę i konieczność zapewnienia bezpieczeństwa ludziom i środowisku, transport towarów niebezpiecznych jest obłożony szeregiem obostrzeń, nakazów i zakazów. Różnorodna istota transportu materiałów niebezpiecznych sprawia, iż każdy z jego rodzajów posiada własny zestaw przepisów regulujących nawet najdrobniejsze aspekty zaczynając od odpowiedniego przeszkolenia osób obsługujących dany rodzaj transportu, na kształcie, materiale opakowania w jakim substancja niebezpieczna jest transportowana kończąc.

Zasadniczym dokumentem zawierającym podstawowe wytyczne dla przewozu materiałów niebezpiecznych na świecie są zalecenia ONZ zawarte w tzw. „Pomarańczowej Księdze” („Orange Book” Recommendations on the Transport of Dangerous Goods, ST/SG/AC.10/1/Rev.10, UN, New York, 1998), które są stale aktualizowane. Na podstawie tych wytycznych stworzono szczegółowe, jednolite przepisy dotyczące transportu materiałów niebezpiecznych obowiązujące we wszystkich państwach Unii Europejskiej dla poszczególnych rodzajów transportu. Ponadto poszczególne państwa posiadają swoje własne regulacje prawne, które jednak muszą być zgodne z regulacjami Unijnymi. Jedyne odstępstwa od respektowania przepisów mogą mieć miejsce w przypadku wojskowych transportów materiałów niebezpiecznych. Odstępstwa te jednak mogą mieć tylko miejsce w przypadku zagrożenia suwerenności państwa.

Transport drogowy materiałów niebezpiecznych, według przepisów, obejmuje wszelką drogową działalność przewozową z użyciem pojazdu, przeprowadzaną w pełni lub częściowo po drogach publicznych, włączając w to ładowanie i rozładowywanie.

Podstawowym dokumentem w tej dziedzinie transportu jest europejska umowa **ADR** (**A**ccord **e**uropéen relatif international des marchandises **D**angereuses par **R**oute) dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych sporządzona w Genewie 30 września 1957 r. pod auspicjami Komisji Gospodarczej Narodów Zjednoczonych, opracowana i wydana przez Europejski Komitet Transportu Wewnętrznego, ratyfikowana przez Polskę w 1975 r. Od tamtego czasu jest ona stale nowelizowana w cyklu dwuletnim. Umowa reguluje wszystkie najdrobniejsze aspekty transportu drogowego materiałów niebezpiecznych, dotyczy zarówno przewoźników, nadawców i odbiorców substancji niebezpiecznych.

Warunki transportu materiałów i przedmiotów niebezpiecznych w prawie polskim reguluje ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych oraz wydane na jej podstawie rozporządzenia. Akty te wprowadzają do prawa krajowego wymagania zawarte w ww. umowie europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów

niebezpiecznych, stanowiące powszechnie akceptowany standard bezpieczeństwa stosowany we wszystkich państwach członkowskich Unii Europejskiej. System bezpieczeństwa przy transporcie tego typu towarów nie opiera się na wyznaczaniu i koordynowaniu tras przewozu, lecz na konsekwentnym egzekwowaniu standardów zawartych w umowie ADR. Standardy tworzone są przy założeniu, że pojazd z ładunkiem niebezpiecznym uczestniczy w normalnym ruchu drogowym - wjeżdża na obszary zabudowane, tankuje na stacjach paliw i korzysta z ogólnodostępnych parkingów. W przypadku braku możliwości zapewnienia wymaganego poziomu bezpieczeństwa przewóz jest zabroniony.

Transport kolejowy materiałów niebezpiecznych według przepisów, obejmuje wszelką działalność przewozową z użyciem taboru kolejowego, przeprowadzaną po liniach kolejowych, włączając w to ładowanie i rozładowywanie. Uważa się go za najbardziej bezpieczną i ekologiczną, obok transportu rurociągowego, formę przewozu materiałów niebezpiecznych.

Przewozy materiałów niebezpiecznych koleją realizowane są w oparciu o międzynarodowe przepisy **RID** (**R**eglement **c**oncernant le transport **I**nternational **f**erroviaire des marchandises **D**angereuses).

Zasady przewozu koleją towarów niebezpiecznych w prawie polskim określa ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów oraz wydane na jej podstawie rozporządzenia. Akty te wprowadzają do prawa krajowego wymagania zawarte w Regulaminie międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), stanowiącego załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 roku. Nadzór i kontrolę nad bezpieczeństwem przewozu koleją towarów niebezpiecznych sprawuje Prezes Urzędu Transportu Kolejowego w oparciu o przepisy ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

Materiały niebezpieczne są najczęściej przesyłanymi substancjami w przypadku **transportu rurociągowego**. Istnieją co prawda rurociągi transportujące np. wodę, ścieki, piwo, a nawet ciała stałe, ale to ropa naftowa i gaz ziemny są substancjami najczęściej i w największych ilościach przesyłanymi rurociągami. Również inne substancje niebezpieczne są transportowane tym rodzajem transportu.

Wszystkie aspekty transportu substancji niebezpiecznych rurociągami, począwszy od budowy linii, poprzez jej przebieg i sposoby przesyłu, są regulowane przez odpowiednie przepisy tworzone odrębnie przez każde państwo Unii Europejskiej. Muszą one być jednak zgodne z wytycznymi zawartymi w dyrektywie Rady Unii Europejskiej SEVESO II w sprawie zagrożenia poważnymi awariami przez niektóre rodzaje działalności przemysłowej.

Wymagania dyrektywy SEVESO II zostały formalnie wprowadzone do polskiego prawa poprzez ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska w Tytule IV „Poważne awarie”. Całkowita implementacja prawa dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2003/105/WE z 16 grudnia 2003 roku, zmieniającej dyrektywę Rady 96/82/WE (SEVESO II) w sprawie kontroli niebezpieczeństwa poważnych awarii związanych z substancjami niebezpiecznymi nastąpiła wraz ze zmianą ustawy Prawo ochrony środowiska oraz niektórych ustaw 24 lutego 2006 roku.

Warunki techniczne jakim powinien odpowiadać transport substancji niebezpiecznych rurociągami określa Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 21 listopada 2005 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe dalekosiężne służące do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie oraz Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 16 czerwca 2010 roku w sprawie sposobu oznakowania miejsc, rurociągów oraz pojemników i zbiorników służących do przechowywania lub zawierających substancje niebezpieczne lub preparaty niebezpieczne.

Aby omówić zagrożenia jakie mogą wystąpić w trakcie wypadku w transporcie materiałów niebezpiecznych trzeba poznać jakie substancje i towary możemy uznać za niebezpieczne. Dokładnie definiują to przepisy dzieląc materiały niebezpieczne na klasy, w zależności od zagrożeń jakie wywołują. Każda grupa ma charakterystyczne dla siebie

oznaczenia w postaci naklejek, które są umieszczane na cysternach i sztukach przesyłki niezależnie od rodzaju transportu. Szczegółowe oznaczenia mają za zadanie pomóc służbom ratowniczym w przypadku wypadków i informują jakie działania należy i jakich nie wolno podejmować. W transporcie drogowym i kolejowym dodatkowo wszystkie jednostki transportowe muszą być oznaczone specjalnymi pomarańczowymi, odblaskowymi tablicami informującymi, że dany pojazd przewozi materiały niebezpieczne. Powinny być umieszczone z tyłu i z przodu pojazdu w widocznym miejscach.

W każdym rodzaju transportu, ze względu na ich różną specyfikę, przyczyny wypadków, a przede wszystkim ich przebieg jest inny. Można generalnie podzielić przyczyny wypadków na dwie główne kategorie. Spowodowane, w sposób świadomy lub nieświadomy, przez człowieka oraz wynikające z czynników od człowieka niezależnych.

Szczegółowe przepisy dotyczące wszystkich rodzajów transportu mają za zadanie zmniejszyć ryzyko wypadku do minimum. Niestety najbardziej surowe normy i najdokładniejsze scenariusze działań nie są w stanie przewidzieć zdarzeń przypadkowych. Dodatkowo przyczyną wielu wypadków w transporcie materiałów niebezpiecznych jest nieprzestrzeganie istniejących przepisów i rażące zaniedbania ze strony osób odpowiedzialnych za transport. Do tego dochodzi celowe negatywne działanie osób trzecich, czego przykładem mogą być ataki terrorystyczne na pojazdy przewożące materiały niebezpieczne. Tego typu towary stanowią dla potencjalnych terrorystów bardzo interesujący cel, ze względu na wysokie zagrożenie jakie mogą stworzyć dla wielu ludzi. W ostatnich aktualizacjach przepisów dotyczących transportu materiałów niebezpiecznych na ten aspekt został położony szczególny nacisk.

W transporcie drogowym materiałów niebezpiecznych liczba wypadków jest zdecydowanie najwyższa. Jest to najbardziej niebezpieczny rodzaj transportu, w którym liczba wypadków, zarówno w transporcie pasażerów jak i towarów (w tym niebezpiecznych), zdecydowanie przewyższa pozostałe rodzaje transportu.

Podstawową przyczyną wypadków jest nie przestrzeganie przez uczestników ruchu drogowego podstawowych zasad bezpieczeństwa i łamanie podstawowych przepisów. Trzeba tu nadmienić, iż w wielu przypadkach kierowcy pojazdów przewożących materiały niebezpieczne nie są winni wypadku. Są tylko jego uczestnikami, zaś wina leży po stronie innych, nierozważnych uczestników ruchu drogowego.

Nieprzestrzeganie przepisów i zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym nie jest jedyną przyczyną wypadków. Kolejne przyczyny zagrożeń można zgrupować jako błędy w interpretacji i nieprzestrzeganie przepisów o przewozie materiałów niebezpiecznych. Przepisy te regulują najdrobniejsze aspekty przewozu, a nawet niewielkie odstępstwa od nich mogą doprowadzić do tragedii. Składa się na to bardzo dużo elementów. Za najbardziej powszechne uchybienia można uznać: błędy przy załadunku i rozładunku towarów niebezpiecznych, niewłaściwy dobór opakowań, niewłaściwy dobór jednostek transportowych, nieodpowiednie przeszkolenie kierowców, niewłaściwa klasyfikacja materiału niebezpiecznego itd.

Kolejna grupa przyczyn to błędy konstrukcyjne i w wykonaniu jednostek transportowych i opakowań oraz niewłaściwa ich konserwacja i naprawa. W tym przypadku jedynym środkiem zapobiegawczym jest zaopatrywanie się w najwyższej jakości opakowania i najnowocześniejsze oraz najlepiej wykonane pojazdy transportowe. Jedynie przy konserwacji taboru przewozowego władze lokalne mogą mieć wpływ na proces transportowy, zlecając odpowiednim służbom okresowe kontrole. Trzeba pamiętać, iż w przypadku transportu drogowego znaczenie ma również infrastruktura drogowa po której poruszają się pojazdy. Jeśli będzie ona w bardzo złym stanie również może stać się przyczyną zagrożenia.

W transporcie kolejowym materiałów niebezpiecznych liczba wypadków jest zdecydowanie mniejsza niż w transporcie drogowym.

Podstawową przyczyną wypadków w przypadku tego rodzaju transportu są wykolejenia pociągów będące efektem uszkodzeń torowiska lub taboru kolejowego. Tak jak było to w przypadku transportu drogowego niezbędna jest ciągła konserwacja zarówno taboru jak

i torowisk. Przyczyną wypadków mogą być również zaniedbania osób sprawujących kontrolę na trasach kolejowych. W efekcie może dojść do zderzenia dwóch pociągów.

Przyczyną wypadków mogą być również jak to było w przypadku transportu drogowego błędny w interpretacji i nieprzestrzeganie przepisów o przewozie materiałów niebezpiecznych.

Transport rurociągowy jest w sumie najtańszym i najbezpieczniejszym sposobem transportu materiałów płynnych w tym niebezpiecznych. Jednak w przypadku wycieku substancji ropopochodnych – skutki tych wycieków tj. zatrucie gleby, zatrucie wód podziemnych i powierzchniowych mogą być trudne do usunięcia. Sytuację komplikują wzmożone w ostatnich latach próby kradzieży produktów naftowych z rurociągów, prowadzące do poważnych zagrożeń środowiska.

W transporcie rurociągowym przyczyny awarii są zupełnie inne niż w pozostałych rodzajach transportu. Specjaliści dzielą przyczyny awarii na kilka podstawowych kategorii, ale należy pamiętać, iż zawsze mogą pojawić się zdarzenia nieprzewidywalne.

Pierwszą, a zarazem najczęściej występującą przyczyną awarii w transporcie rurociągowym jest tzw. czynnik zewnętrzny. Jest to bardzo szeroka kategoria i zalicza się do niej wszelkie awarie, których przyczyny nie są związane z czynnościami operatora lub konstruktora linii. Są to min. uszkodzenia rurociągów w wyniku prac budowlanych (co jest efektem nieprawidłowego naniesienia rurociągów na plany budowlane), czy uszkodzenia rurociągów w celu kradzieży paliwa.

Następna kategoria to awarie spowodowane korozją. Rurociągi są niestety bardzo podatne na tego typu zjawisko i konieczny jest stały monitoring całej sieci.

Kolejna z kategorii to błędy konstrukcyjne, wady mechaniczne lub materiałowe. Z racji swojej wielkości rurociągi wymagają bardzo dokładnej pracy przy planowaniu. Niestety jak pokazuje rzeczywistość nie zawsze udaje się to zrealizować dobrze, czego efektem są awarie.

Przyczyną awarii mogą być również ruchy tektoniczne lub inne zagrożenia naturalne. Każde wstrząsy powierzchni ziemi są bardzo niebezpieczne dla rurociągów i prawie zawsze powodują uszkodzenia. Do tego możemy zaliczyć całą gamę innych zagrożeń jak osunięcia ziemi, zawały górnicze oraz niekorzystne warunki atmosferyczne. Należy bowiem pamiętać, że rurociągi istnieją na całej Ziemi i buduje się je również w bardzo niekorzystnych, dla tego typu budowli, warunkach klimatycznych.

Kolejna kategoria to błędy operacyjne. Związane jest z tą kategorią również nieprzestrzeganie istniejących przepisów i procedur. W tym przypadku awaria jest efektem celowego lub nieświadomego nieprzestrzegania zasad obsługi rurociągów.

Właściwa ochrona ludności lub minimalizowanie skutków awarii i katastrof, klęsk żywiołowych wymaga spełnienia kilku warunków, bez których podejmowanie odpowiednich działań nie byłoby możliwe.

Do podstawowych należy zaliczyć:

1. Współdziałanie ze służbami dyspozytorskimi zakładów, których funkcjonowanie i procesy technologiczne w niesprzyjających warunkach mogą niekorzystnie wpływać na życie mieszkańców Miasta.
 2. Współdziałanie ze służbami dyżurnymi instytucji, które uczestniczą w akcjach ratowniczych i których działania lub informacje są niezbędne do właściwej ochrony ludności.
 3. Właściwe i stosownie do zagrożenia opracowane na każdym szczeblu kierowania plany i procedury postępowania:
- Plan Zarządzania Kryzysowego Miasta Płocka,
 - Plan ewakuacji (przyjęcia) ludności, zwierząt i mienia na wypadek masowego zagrożenia,
 - Powiatowy Plan Ratowniczy KMP w Płocku,

- Plan działania Komendanta Miejskiego Policji w Płocku w warunkach katastrof naturalnych i awarii technicznych oraz innych nadzwyczajnych zagrożeń.

Opracowane zgodnie z przepisami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Tytuł IV „Poważne awarie”):

- programy zapobiegania poważnym awariom przemysłowym, przedstawiające systemy bezpieczeństwa gwarantujące ochronę ludzi i środowiska, stanowiące element ogólnego systemu zarządzania zakładem,
- systemy bezpieczeństwa gwarantujące ochronę ludzi i środowiska, stanowiące element ogólnego systemu zarządzania zakładem,
- raporty o bezpieczeństwie,
- wewnętrzne plany operacyjno-ratownicze,
- zewnętrzne plany operacyjno-ratownicze dla terenu narażonego na skutki awarii przemysłowej, położonego poza zakładem o dużym ryzyku, opracowane przez Komendanta Wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej.

4. Powołanie i przeszkolenie stosownych służb i formacji np. Pluton Ratownictwa Chemicznego Zakładowej Straży Pożarnej PKN Orlen S.A. działający na rzecz zakładu jak również Miasta wspólnie z PSP.

5. Zorganizowanie systemu alarmowego miasta Płocka. Na terenie miasta włączenie syren /pojedynczo, strefowo, wszystkie/ realizowane jest przez Miejskie Centrum Zarządzania Kryzysowego. MCZK w porozumieniu z lokalnymi rozgłośniami radiowymi oraz telewizją kablową przekazuje meldunki i informacje, w zależności od zaistniałej sytuacji. W szczególnych przypadkach do ostrzegania mogą być wykorzystane ruchome środki nagłaśniające Policji i Straży Miejskiej.

Zorganizowane systemy pozwalają, w aktualnych warunkach, na niemal natychmiastowe uruchomienie i skierowanie Policji i Straży Miejskiej do akcji powiadamiania mieszkańców określonego sektora Miasta o grożącym niebezpieczeństwie oraz skierowanie Pogotowia Ratunkowego i Państwowej Straży Pożarnej do akcji ratowniczej w rejon awarii.

6. W ramach Wydziału Zarządzania Kryzysowego i Spraw Obronnych działa Miejskie Centrum Zarządzania Kryzysowego, które jest elementem całodobowego zarządzania Prezydenta Miasta Płocka, szczególnie w sytuacjach zagrożenia zdrowia i życia ludzi, klęsk żywiołowych, zagrożenia środowiska i innych zjawisk oraz zdarzeń mających charakter kryzysowy. Celem funkcjonowania Miejskiego Centrum Zarządzania Kryzysowego jest zbieranie i analizowanie informacji o zdarzeniach na terenie Miasta lub w jego otoczeniu, ich interpretowanie, powiadamianie i alarmowanie mieszkańców zagrożonych rejonów oraz osób funkcyjnych i instytucji odpowiedzialnych za niesienie pomocy, a także w miarę możliwości koordynowanie działań wspierających akcję ratowniczą. MCZK posiada bezpośrednią łączność z MSK PSP, KMP, Strażą Miejską, PKN Orlen S.A. Pracę MCZK wspomaga monitoring miejski.

7. Prezydent Miasta Płocka powołał Miejski Zespół Zarządzania Kryzysowego jako organ opiniodawczo – doradczy właściwy w sprawach reagowania i koordynowania działań podejmowanych w zakresie zarządzania kryzysowego.

8. Wytypowano na terenie Miasta oraz gmin powiatu płockiego placówki i obiekty do których mogą być kierowane osoby ewakuowane.

9. Prowadzony jest proces edukacyjny w szkołach i zakładach pracy.

10. Realizowana jest współpraca z mediami - bardzo ważnym ogniwem w procesie informowania społeczeństwa o zagrożeniach.

11. W miarę możliwości realizowane są inwestycje, których wykonanie ma poprawić ogólny stan bezpieczeństwa. Miasto finansuje lub współfinansuje zakup nowoczesnego sprzętu dla podmiotów uczestniczących w akcjach ratowniczych.

12. Na stronie Urzędu Miasta Płocka www.plock.eu w zakładce miasto - bezpieczeństwo publiczne zamieszczone są m.in. informacje jak należy postępować z substancjami niebezpiecznymi, numery kontaktowe do służb. Oprócz podstawowych informacji załączone są również następujące dokumenty:

- instrukcja alarmowania i postępowania mieszkańców na wypadek wystąpienia poważnej awarii przemysłowej PKN Orlen S.A.,
- informacje na temat środków bezpieczeństwa i sposobu postępowania w przypadku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej w Zakładzie Produkcyjnym w Płocku PKN Orlen S.A.,
- sposób ogłaszania alarmów.

Ponadto działa Płocki Info-SMS za pomocą którego dyżurny MCZK całodobowo jest w stanie napisać i wysłać sms-a np.: z informacją o zagrożeniu do mieszkańców miasta Płocka, którzy zadeklarowali się, aby otrzymywać informację za pomocą tego systemu.

13. Zakłady znajdujące się w grupie zakładów o zwiększonym lub dużym ryzyku zgodnie z ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 Prawo ochrony środowiska zobowiązane są do udostępnienia informacji na swoich stronach internetowych jak postępować w przypadku awarii. Powyższe informacje można uzyskać również na stronie internetowej Komendy Wojewódzkiej Państwowej Straży Pożarnej.

14. Funkcjonuje System Pomocy w Transporcie Materiałów Niebezpiecznych (SPOT) jest to system wspomagający likwidację zdarzeń wypadkowych z udziałem chemikaliów.

W trosce o bezpieczeństwo ludzi, mienia oraz środowiska, realizując inicjatywę Polskiej Grupy Bezpieczeństwa Chemicznego, działającej przy Polskiej Izbie Przemysłu Chemicznego, producenci zrzeszeni w tej organizacji służą swoją pomocą przy awariach związanych z transportem materiałów niebezpiecznych. Wiedza, doświadczenie i sprzęt ratowniczy będące w posiadaniu producentów może przyczynić się do ograniczenia skutków awarii.

Nadrzędnym celem systemu SPOT jest ograniczenie skutków awarii w transporcie materiałów niebezpiecznych, przejawiające się wsparciem Państwowej Straży Pożarnej i innych służb ratowniczych w działaniach operacyjnych na terenie kraju.

System SPOT obejmuje trzy stopnie pomocy:

Stopień 1; doradztwo drogą telefoniczną przez specjalistę.

Stopień 2; doradztwo na miejscu wypadku/awarii.

Stopień 3; świadczenie pomocy technicznej służb interwencyjnych w miejscu awarii.

Przedsiębiorstwa zrzeszone w SPOT swoimi służbami ratowniczymi i ekspertami świadczą szybką i fachową pomoc przy wypadkach/awariach z udziałem produktów chemicznych. Stanowiska kierowania Zakładowych Straży Pożarnych i Zakładowych Służb Ratowniczych są czynne przez całą dobę i w sprawach SPOT osiągalne pod numerami telefonów zarezerwowanymi dla tego systemu. Wszystkie ośrodki wyposażone są w pocztę telefaksową i internetową. Ekipy ratownicze zrzeszone w systemie posiadają specjalistyczny sprzęt, który często jest niedostępny dla zwykłych służb ratowniczych. System SPOT posiada potencjał techniczny i ludzki, który jest w stanie likwidować wszelkiego typu nieszczelności w instalacjach przemysłu chemicznego.

To tylko podstawowe elementy, które funkcjonują w Mieście i w bardzo dużej mierze od sprawności ich działania zależy nasze bezpieczeństwo.

Przygotowanie organizacyjne i techniczne służb w zakresie prewencji i działań ratowniczych w związku z możliwością wystąpienia powyższych zdarzeń w naszym Mieście przedstawiają się następująco:

Komenda Miejska Państwowej Straży Pożarnej w Płocku

Zadania jednostek krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego prowadzone w zakresie ratownictwa chemicznego i ekologicznego obejmują planowanie, organizowanie i realizację

działań ratowniczych niezbędnych do zmniejszenia lub likwidacji bezpośrednich zagrożeń stwarzanych przez substancje niebezpieczne dla ludzi, zwierząt, środowiska lub mienia.

a. Sprzęt ratowniczy :

- samochody gaśnicze łącznie 8
- samochody specjalne łącznie 21
- sprzęt specjalistyczny na wyposażeniu samochodów i kontenerów

b. Ratownicy.

W systemie codziennym w podziale bojowym pełni służbę. 25 ratowników w JRG /bez etatów dodatkowych/ i 2 ratowników w MSK.

Ogółem w Jednostkach Ratowniczo-Gaśniczych KM PSP Płock pełni służbę 129 ratowników, w tym 34 posiadających uprawnienia z zakresu ratownictwa chemicznego.

c. Organizacja.

Na bazie JRG nr 1 funkcjonuje Specjalistyczna Sekcja Ratownictwa Chemicznego Centralnego Odvodu Operacyjnego w składzie:

- średni samochód ratownictwa chemicznego
- ciężki samochód ratownictwa technicznego
- ciężki samochód gaśniczy

obsadę ww. samochodów stanowi 8 ratowników.

Na bazie JRG nr 2 Specjalistyczna Sekcja Ratownictwa Ekologicznego Wojewódzkiego Odvodu Operacyjnego w składzie:

- ciężki samochód kontenerowy z przyczepą
- 2 kontenery ze sprzętem ratowniczym
- średni samochód gaśniczy
- przyczepa z zaporami przeciwolejowymi

obsadę ww. samochodów stanowi 8 ratowników.

d. Szkolenie.

We wszystkich zakładach o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej prowadzone są ćwiczenia sprawdzające wewnętrzne i zewnętrzne plany operacyjno-ratownicze w cyklu 3 letnim.

Obydwie Specjalistyczne Sekcje prowadzą co najmniej 2 ćwiczenia w ciągu roku.

W ramach doskonalenia zawodowego każda Jednostka Ratowniczo-Gaśnicza prowadzi 12 ćwiczeń w zakładach stwarzających szczególne zagrożenie.

III. Organizacja odwodów operacyjnych.

Dla likwidowania skutków zdarzeń przekraczających możliwości operacyjne powiatów lub województw z sił i środków podmiotów systemu formuje się odwody operacyjne.

1. Uprawnionymi do formowania odwodów operacyjnych są:

- 1) Komendant Główny Państwowej Straży Pożarnej w odniesieniu do centralnego odvodu operacyjnego systemu tworzonego z sił i środków Państwowej Straży Pożarnej;
- 2) komendanci wojewódzcy w odniesieniu do wojewódzkich odwodów operacyjnych systemu tworzonych z sił i środków podmiotów systemu na obszarze województwa;

3) komendanci szkół Państwowej Straży Pożarnej w odniesieniu do kompanii szkolnych centralnego odwołu operacyjnego i specjalistycznych grup ratowniczych, tworzonych z sił i środków tych szkół.

2. Siły i środki, o których mowa w pkt 1.2 i 3, mogą być formowane i kierowane do działań ratowniczych na obszarze kraju.

3. Dysponowanie odwołów operacyjnych odbywa się:

- odwołów wojewódzkich na wniosek właściwego Komendanta Powiatowego/Miejskiego,
- odwołów centralnych na wniosek Komendanta Wojewódzkiego.

IV. Wnioski.

1. Komenda Miejska Państwowej Straży Pożarnej w Płocku w ramach przygotowań do prowadzenia akcji ratowniczych w zakresie usuwania skutków zdarzeń chemiczno-ekologicznych w tym w transporcie materiałów niebezpiecznych realizuje program szkolenia ratowników oraz zakupów nowoczesnego sprzętu ratowniczego. W ostatnim okresie pozyskano min.: ciężki samochód ratownictwa technicznego, ciężki nośnik kontenerów, 2 kontenery na sprzęt ekologiczny, wymieniono część sprzętu do ratownictwa chemicznego i ekologicznego. Zakup sprzętu był realizowany przy wsparciu finansowym min. Urzędu Miasta Płocka. Niemniej jednak proces wymiany i modernizacji sprzętu z uwagi na jego koszt jest procesem ciągłym, rozłożonym w czasie.

2. W przypadku zaistnienia dużego zdarzenia, zwłaszcza w transporcie kolejowym siły i środki KM PSP Płock mogą okazać się niewystarczające i będzie niezbędne zadysponowanie sił i środków z poza powiatu/miasta w ramach Wojewódzkiego lub Centralnego Odwołu Operacyjnego.

Komenda Miejska Policji w Płocku

W przedmiotowym zakresie realizuje n/w przedsięwzięcia:

1. Określone dla Komendanta Miejskiego Policji w Płocku w „Regulaminie Miejskiego Zespołu Zarządzania Kryzysowego” poprzez między innymi:

- koordynację wszystkich działań w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa i ochrony porządku publicznego, w tym sił i środków Policji w prowadzonych działaniach reagowania kryzysowego,

- zapewnienie przejezdności dróg na potrzeby dojazdu służb ratowniczych oraz ewakuacji ludzi i zwierząt, w tym organizację ruchu drogowego w miejscu prowadzenia akcji ratowniczych,

- izolację rejonu zagrożenia, w tym zabezpieczenie porządku publicznego w rejonie przyległym do miejsca zagrożenia.

2. Określone dla Komendy Miejskiej Policji w Płocku w „Planie reagowania kryzysowego w sytuacjach szczególnych” poprzez między innymi:

- wystawienie posterunków regulacji ruchu drogowego w rejonie przyległym do miejsca występowania skażenia,

- pilotaży kolumn poszczególnych rzutów sił Państwowej Straży Pożarnej,

- udrożnienia i wyłączenia z ruchu drogowego ciągów komunikacyjnych prowadzących z miejsca wystąpienia skażenia do szpitali na potrzeby bezkolizyjnego przejazdu karet pogotowia.

Ponadto w ramach działań własnych Policji funkcjonuje „Plan działania Komendanta Miejskiego Policji w Płocku w warunkach katastrof naturalnych i awarii technicznych oraz innych nadzwyczajnych zagrożeń” opracowany jako uzupełnienie ww. dokumentów w zakresie wewnętrznej organizacji działań Policji w przypadku wystąpienia wymienionych zagrożeń. Natomiast działalność prewencyjna Policji w przedmiotowym zagadnieniu to przede wszystkim doraźne kontrole przez policjantów Wydziału Ruchu Drogowego KMP w Płocku pojazdów przewożących materiały niebezpieczne w zakresie przestrzegania przez przewoźników międzynarodowej konwencji dotyczącej drogowego przewozu towarów i ładunków niebezpiecznych ADR.

Straż Miejska

Zgodnie z Ustawą z dnia 29 sierpnia 1997 roku o strażach gminnych/miejskich, do zadań Straży Miejskiej należy między innymi:

1. Współdziałanie z właściwymi podmiotami w zakresie ratowania życia i zdrowia obywateli, pomocy w usuwaniu awarii technicznych i skutków klęsk żywiołowych oraz innych miejscowych zagrożeń.
2. Zabezpieczenie miejsca przestępstwa, katastrofy lub innego podobnego zdarzenia albo miejsc zagrożonych takim zdarzeniem przed dostępem osób postronnych lub zniszczeniem śladów i dowodów, do momentu przybycia właściwych służb.

I. PLANOWANE PRZEDSIĘWZIĘCIA

Biorąc pod uwagę powyższe zapisy strażnicy miejscy będą realizowali następujące zadania w przypadku zaistnienia sytuacji kryzysowej związanej z transportem materiałów niebezpiecznych przez miasto Płock:

1. Zabezpieczenie miejsca zdarzenia na określonym obszarze biorąc pod uwagę, jego rozmiary oraz w uzgodnieniu z dowódcą działań ratowniczych, przed dostępem osób postronnych i gapiów, oraz w celu niedopuszczenia do zatarcia śladów i dowodów.
2. Udzielanie pomocy osobom poszkodowanym w związku z zaistniałym zdarzeniem w celu ratowania ich życia i zdrowia oraz mienia.
3. Zapewnienie drożności ulic i dróg dojazdowych do miejsca zdarzenia dla służb ratowniczych (straży pożarnej, pogotowia ratunkowego itp.),
4. Prowadzenie ewakuacji i ostrzeganie miejscowej ludności o mogących wystąpić zagrożeniach dla ich życia i zdrowia oraz mienia.
5. Objęcie nadzorem rejonu zdarzenia oraz rejonu objętego ewakuacją, celem niedopuszczenia do kradzieży pozostawionego przez mieszkańców mienia.
6. Ścisła współpraca z Policją przejawiająca się m.in. we wspólnym prowadzeniu działań porządkowych w rejonie objętym zagrożeniem.

II. SIŁY I ŚRODKI

Straż Miejska jest jednostką, której strażnicy pełnią służbę patrolową przez całą dobę w systemie zmianowym (I, II i III zmiana).

Służba pełniona jest przeważnie w dwu osobowych patrolach zmotoryzowanych i patrolach pieszych.

Średnio na dobę wystawianych jest 12 - 13 patroli z Wydziału Terenowego.

W I i II zmianie w przypadku zaistnienia takiej konieczności liczba patroli może być zwiększona o 12 strażników Wydziału Kierowania i Logistyki oraz Zespołu Profilaktyki i Komunikacji Społecznej.

Jednostka posiada w dyspozycji:

- a) 7 pojazdów służbowych, w tym trzy wyposażone w lampy zespolone - ostrzegawcze z akustycznym nagłośnieniem, a od miesiąca sierpnia tabor samochodowy zwiększył się o kolejne dwa pojazdy,
- b) system łączności radiowej między Zespołem Kierowania, a patrolami pracującymi na terenie Miasta z jednoczesnym bezpośrednim połączeniem z Miejskim Centrum Zarządzania Kryzysowego Urzędu Miasta Płocka,
- c) system bezpośredniej łączności telefonicznej z Policją, Strażą Pożarną, (tzw. "gorące linie"),
- d) zapory, pół zapory drogowe, pachołki oraz taśmę ostrzegawczą, pakiety ratownicze (indywidualne wyposażenie strażnika).

III. TAKTYKA DZIAŁAŃ

W przypadku zaistnienia zdarzenia, w pierwszej kolejności do zabezpieczenia miejsca jak i do działań ratowniczych zostaną skierowane siły ze sprzętem będące aktualnie w służbie.

Następnie, w zależności od potrzeb, rodzaju zaistniałego zagrożenia oraz rozmiarów zdarzenia do służby mogą być ściągnięci pozostali strażnicy w wyniku zarządzanego alarmu. Ogółem przewiduje się, że w działaniach ratowniczych może wziąć udział ok. 60 strażników /bez osób przebywających na zwolnieniach lekarskich i urlopach/.

Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej Wojewódzka Stacja Pogotowia Ratunkowego i Transportu Sanitarnego w Płocku

Służby SP ZOZ WSPRiTS w Płocku są gotowe działać w sytuacji zagrożeń życia i zdrowia mieszkańców w przypadku wystąpienia klęski żywiołowej i zagrożeń cywilizacyjnych, których nie można wyeliminować w 100 %. W szczególności zagrożenia zdrowia i życia mieszkańców Płocka i okolic mogą być skutkiem awarii technicznych urządzeń, katastrof komunikacyjnych, budowlanych i przemysłowych. Fakt możliwości wystąpienia tych zdarzeń nakłada na SP ZOZ WSPRiTS obowiązek współuczestniczenia w akcjach ratowniczych wraz z innymi służbami ratunkowymi na zasadzie współuczestnictwa.

Stacja jest przygotowana organizacyjnie, kadrowo i sprzętowo do realizacji akcji ratowniczej w zakresie ratownictwa medycznego. W Oddziale w Płocku dysponujemy 30 samochodami sanitarnymi do akcji ratowniczej na lądzie i 1 łódką hybrydową do akcji ratunkowej na rz. Wiśle oraz wystarczająco liczną i wykwalifikowaną kadrą medyczną do świadczenia pomocy medycznej poszkodowanym w miejscu zdarzenia, w karetkach i w Mobilnych Punktach Medycznych, które na potrzebę akcji jest w stanie uruchomić w szybkim tempie. Poprzez wydanie stosownych zarządzeń wprowadzony został zakładowy system działania w sytuacjach kryzysowych w zakładzie. Pracownicy wytypowani i włączeni w skład Zakładowego Sztabu Dowodzenia w SP ZOZ WSPRiTS w Płocku na czas sytuacji nadzwyczajnych na wypadek katastrof i klęsk zostali przeszkoleni i przygotowani do działania w sytuacjach szczególnego zagrożenia kryzysowego. Zarządzenie Nr 13/2013 z dnia 25 marca 2013 roku w sprawie utworzenia Zakładowego Sztabu Dowodzenia w SP ZOZ Wojewódzkiej Stacji Pogotowia Ratunkowego i Transportu Sanitarnego w Płocku ustala poza organizacją pracy Sztabu również system powiadamiania odpowiedzialnych za działanie pracowników. Centralny system powiadamiania zespołów ratownictwa medycznego pozwala na dysponowanie zespołami z Oddziałów Sierpc i Gostynin. Dużym wsparciem działań ratowniczych SP ZOZ WSPRiTS w Płocku jest współpraca z Lotniczym Pogotowiem Ratunkowym w Płocku i szpitalami.

Po analizie przyczyn wypadków łatwo zauważyć, że część z nich jest czysto przypadkowa i trudno zapobiegać takim sytuacjom. Duża część niebezpiecznych sytuacji wynika jednak z błędów człowieka i nieprzestrzegania przepisów, zarówno tych dotyczących transportu materiałów niebezpiecznych, jak i bardziej ogólnych przepisów dotyczących poszczególnych rodzajów transportu.

Najważniejszym elementem zapobiegania przyczynom wypadków jest gruntowne przeanalizowanie zagrożeń jakie mogą występować na obszarze danej jednostki administracyjnej. Najważniejsze jest, aby przed podjęciem działań mających zwiększyć bezpieczeństwo, wiedzieć które rodzaje transportu mającego miejsce na zarządzanym przez nas obszarze, stwarzają największe niebezpieczeństwo.

Oddzielną kwestią jest przygotowanie planów działania w wypadku wystąpienia zagrożenia. Może to w znacznym stopniu ograniczyć lub wręcz zapobiec wystąpieniu ewentualnych ofiar. Plany działania w przypadku wystąpienia zagrożenia są bardzo istotnym elementem, gdyż w przypadku awarii lub wypadku pozwalają zaoszczędzić czas przeznaczony na planowanie kolejnych posunięć. Szybka reakcja może zaś z kolei zapobiec tragedii.

W przypadku transportu drogowego warto zwrócić uwagę na przestrzeganie przepisów o ruchu drogowym. Liczne kontrole policji drogowej na terenie gminy w znacznym stopniu ostudzą zapał jeżdżących nierozważnie kierowców. To z kolei w znacznym stopniu obniży niebezpieczeństwo wypadków na drogach, co jest najczęstszą przyczyną zagrożeń w drogowym transporcie materiałów niebezpiecznych.

Pozytywnym aspektem częstych kontroli będzie to, iż działający na danym obszarze przewoźnicy będą z większą uwagą przestrzegali przepisów. Informacja o kontrolach na danym obszarze powinna zmotywować firmy transportowe do podnoszenia standardów bezpieczeństwa i przestrzegania przepisów.

Pomimo nawet najdoskonalszych systemów ochrony i najdokładniejszych przepisów mających zapobiec awariom w transporcie materiałów niebezpiecznych, dotychczas nie udało się wyeliminować sytuacji niebezpiecznych. W przypadku awarii w każdym z rodzajów transportu czynności które powinny być podjęte nieco się różnią, ale podstawowy scenariusz postępowania jest bardzo podobny.

Podstawową zasadą jest to, iż osobom nie mającym wiedzy na temat materiałów niebezpiecznych nie wolno podejmować żadnych poważniejszych działań ratowniczych. Mogą one w wyniku nieumiejętnych działań powiększyć rozmiary awarii, a także zagrozić własnemu zdrowiu i życiu. Jedynie specjalistyczne służby ratunkowe są upoważnione, odpowiednio przeszkolone i wyposażone, aby prowadzić akcje ratowniczą.

Istnieją jednak pewne czynności, których podjęcie jest obowiązkiem każdego świadka wypadku i które w zaczym stopniu mogą ograniczyć rozmiary wypadku i zapobiec ewentualnym ofiarom. Podstawowa znajomość zagadnień związanych z transportem materiałów niebezpiecznych będzie w tym wypadku atutem.

W przypadku zaistnienia wypadku powinniśmy jak najszybciej nawiązać kontakt z osobą prowadzącą transport, bądź odpowiednio przeszkolonym specjalistą towarzyszącym transportowi. W przypadku transportu drogowego i kolejowego powinien to być osoba prowadząca pojazd lub pociąg. Powinna być ona odpowiednio przeszkolona i wiedzieć jakie należy podjąć działania. Ponadto powinna, zgodnie z przepisami, posiadać pisemne instrukcje działania w sytuacjach kryzysowych, adekwatne do przewożonego materiału niebezpiecznego. Osoba taka będzie najlepiej przygotowana do podjęcia wstępnych działań ratowniczych. Sytuacja będzie dużo bardziej skomplikowana, jeżeli osoba prowadząca transport lub specjalista ucierpiał w wypadku i nie da nawiązać się z nią kontaktu.

Pierwszą i podstawową czynnością jest powiadomienie odpowiednich służb ratunkowych (najczęściej Policji, Straży Pożarnej).

Służby te należy powiadomić o:

- miejscu wypadku,
- rodzaju zdarzenia (kolizja, wyciek, rozszczelnienie, pożar),

- numerze rozpoznawczym lub nazwie towaru oraz jego klasyfikacji - numer rozpoznawczy podany będzie na dole pomarańczowej tablicy, zaś klasyfikację można rozpoznać według nalepek ostrzegawczych. Informacje te można również uzyskać od osoby prowadzącej przewóz o ile jest z nią kontakt,
- ilości towaru niebezpiecznego i sposobie jego przewożenia (w sztukach przesyłki, luzem, w cysternach)
- ofiarach i widocznych skutkach (zniszczenia, objawy skutków emisji),
- ewentualnie o innych dostępnych informacjach (nadawca, producent, odbiorca) – jeśli taką informację możemy uzyskać np. od kierowcy.

Należy pamiętać, iż wszędzie gdzie transportowane są materiały niebezpieczne zawsze występuje ryzyko wypadku. W Europie nie ma właściwie jednostek administracyjnych wolnych od tego zagrożenia. Trzeba też pamiętać, iż rozpatrujemy tu wyłącznie ryzyko zaistnienia sytuacji, zaś nie jego przebieg i ewentualne skutki. Stanowi to zupełnie odrębne zagadnienie. Niestety nawet mały wypadek może doprowadzić do ogromnej tragedii, zaś wiele drobnych wypadków może nie przynieść żadnych ofiar ani strat materialnych.

Trudno też oszacować całkowite ryzyko zagrożeniem transportem materiałów niebezpiecznych na obszarze gminy, gdyż stopień ryzyka wystąpienia wypadku w poszczególnych rodzajach transportów jest współczynnikiem nieporównywalnym. Aby transport materiałów niebezpiecznych nie zagrażał człowiekowi i środowisku cały system transportowy, na który składa się infrastruktura techniczna, przepisy normujące, odpowiednio wyszkolona obsługa, musi działać bezbłędnie. Jeśli któryś z tych elementów zawiedzie, powstaje zagrożenie.

PREZYDENT
Miasta Płocka
Andrzej Nowakowski

Otrzymują:

1. Adresat
2. BRM – do wiadomości
3. WOP-I-RO – do wiadomości
4. WZK – aa.

URZĄD MIASTA PŁOCKA
Biuro Obsługi Rady Miasta
09-400 Płock, Stary Rynek 1
22. 07. 2013 *Bill*

URZĄD MIASTA PŁOCKA
Wydział Organizacji i Procesów Pracy
Oddział Organizacji i Zasobów Ludzkich
Referat Organizacyjny

Wpłynęło dnia 22. 07. 2013.....
L.dz.*Sumb*.....

