

insp. Grzegorz Baczyński

Dyrektor Głównego Sztabu Policji Komendy Głównej Policji

Współdziałanie służb na miejscu katastrofy kolejowej w Szczekocinach 3 marca 2012 roku

Streszczenie

Poniższy artykuł ukazuje obraz współdziałania Państwowej Straży Pożarnej, Służb Medycznych oraz Policji na miejscu największej w ostatnich dziesięcioleciach katastrofy kolejowej, do której doszło 3 marca 2012 roku w Szczekocinach. Kilka służb o różnych kompetencjach w trudnych warunkach pogodowych realizowało swoje zadania dla osiągnięcia wspólnych celów: pomoc ocalałym, zabezpieczenie miejsca i dowodów zdarzenia, przywrócenie stanu sprzed wypadku. Krótki opis sytuacji tamtego wieczoru i przypomnienie przebiegu zdarzenia pokazuje przez pryzmat tragedii nie tylko wysiłek i ogrom pracy służb, ale również obszary, które wciąż wymagają dodatkowej uwagi, na przykład wyizolowanie terenu, utworzenie punktu prasowego czy też kwestia wykorzystywanej łączności służb na miejscu katastrofy.

Słowa kluczowe: Szczekociny, współdziałanie, współdziałanie służb, miejsce zdarzenia, katastrofa, katastrofa kolejowa, zdarzenie kryzysowe, akcja ratunkowa

Umiejętność współdziałania służb na miejscu zdarzenia o charakterze kryzysowym jest jednym z najważniejszych czynników, niejednokrotnie decydujących o powodzeniu prowadzenia akcji ratunkowej. W zdecydowanej większości krajów na świecie, jak również w Polsce wiodącą rolę w początkowej fazie działań odgrywają Straż Pożarna, Służby Medyczne oraz Policja.

Nie inaczej zdarzyło się również podczas jednej z największych katastrof kolejowych w ostatnich dziesięcioleciach, do jakiej doszło w dniu 3 marca 2012 w niewielkiej miejscowości Szczekociny, na granicy województw śląskiego i świętokrzyskiego, gdzie na tym samym torze zderzyły się czołowo dwa pociągi pasażerskie. Siła uderzenia była tak duża, że przednie części składów obu pociągów zostały niemal zmiażdżone.

Trudno opisać słowami ogrom zniszczeń, jakie ujrzały osoby spieszące na ratunek uwięzionym w wagonach pasażerom podróżującym feralnymi pociągami. Nie ten widok jednak był najbardziej przerażający, ale świadomość, że w zdruzgotanych wagonach mogą znajdować się martwi ludzie, bo trudno było nie dopuszczać takiej myśli, widząc to, co zostało z tych pociągów. Pozostawała jednak nadzieja, że i w tych częściach znajdują się żywi ludzie, którym trzeba jak najszybciej pomóc.

To od momentu uzyskania informacji przez Komendę Powiatową Policji w Zawierciu o godzinie 21.00, od jednego z pasażerów znajdującego się w pociągu (policjant w czasie wolnym od służby), rozpoczęła się walka z czasem podjęta przez służby w celu ratowania tych wszystkich, którzy znajdowali się w pociągach.

Dużym utrudnieniem w działaniach były panujące warunki, tj. zmierzch oraz zalesiony teren. Już zaledwie po kilku minutach od zgłoszenia na miejscu pojawiły się pierwsze zastępy Straży Pożarnej, karetki pogotowia, patrole Policji. Trzy służby, o różnych kompetencjach, musiały prowadzić działania w taki sposób, aby zminimalizować skutki tego, co wydarzyło się na torach w Szczekocinach.

Kompetencje i zakres działania służb w takich sytuacjach określają konkretne akty prawne, wypracowane procedury i algorytmy. To od stopnia ich znajomości, opanowania emocji i ogromnego zaangażowania decyduje powodzenie tego typu działań. Te trzy służby muszą zgrać się niemal perfekcyjnie, aby nie dublować swoich czynności, wzajemnie sobie nie przeszkadzać, a wręcz przeciwnie – wspierać się nawzajem i pomagać w taki sposób, aby realizować czynności na najwyższym możliwym poziomie. Demagogiem będzie ten, kto stwierdzi, że na miejscu takiego zdarzenia od samego

początku prowadzonej akcji wszystko funkcjonuje jak w szwajcarskim zegarku, gdyż – śmiem twierdzić – jest to po prostu niemożliwe. Zawsze ma miejsce chaos i to zjawisko towarzyszy każdemu tego typu zdarzeniu. Podstawowym celem jest opanowanie tego chaosu w jak najkrótszym czasie i przystąpienie do realizacji zadań zgodnie z obowiązującymi procedurami. Aby to osiągnąć, konieczne jest nieustanne podnoszenie kompetencji dowódców i kierowników każdej ze służb.

Niewątpliwie ta katastrofa pokazała duży profesjonalizm wszystkich obecnych na miejscu służb, choć oczywiście działania nie były pozbawione błędów. W tego typu zdarzeniach bardzo ważne jest ustalenie służby wiodącej, czyli niejako dowodzącej całością działań, ale również ważne jest zrozumienie faktu podległości przez dowódców służb wspierających. Tak zwana siatka bezpieczeństwa precyzyjnie określa, która ze służb jest władna do kierowania w sytuacji wystąpienia zdarzeń o charakterze kryzysowym. Analizując sytuację w Szczekocinach, można stwierdzić, że służby w Polsce są dobrze przygotowane do współpracy i wzajemnego wspierania się podczas likwidacji skutków zdarzenia kryzysowego.

Pokrótkie przypomnę przebieg zdarzenia.

3 marca 2012 roku o godzinie 21.00 dyżurny KPP w Zawierciu otrzymał zgłoszenie od jednego z pasażerów pociągu o katastrofie kolejowej, której jest uczestnikiem, z podaniem orientacyjnego miejsca zdarzenia.

Dyżurny natychmiast na miejsce zdarzenia skierował patrol z Komisariatu Policji w Szczekocinach, patrole Ruchu Drogowego oraz Rewiru Dzielnicowych KPP w Zawierciu. Powiadomił dyżurnego PSP w Zawierciu, Pogotowie Ratunkowe, dyżurnego KWP w Katowicach, Prokuratora Rejonowego w Myszkowie oraz Komendantów KPP w Zawierciu.

Na drodze dojazdowej do miejsca katastrofy wystawiono punkt regulacji ruchem dla sił ratowniczych biorących udział w akcji ratunkowej.

Skierowano tam siły z OPP w Katowicach oraz OPP w Kielcach.

Uruchomiono procedurę izolacji miejsca zdarzenia celem niedopuszczenia do wejścia osób postronnych na teren zdarzenia oraz wyznaczono strefę „0” – dla zabezpieczenia akcji ratowniczej prowadzonej przez Państwową Straż Pożarną i Pogotowie Ratunkowe.

Już o godzinie 21.50 w celu prawidłowej koordynacji działań zarządzono Operację Policyjną pod kryptonimem „TORY” i wyznaczono Dowódcę Operacji – mł. insp. Zbigniewa Klimusa, I Zastępcę Śląskiego Komendanta Wojewódzkiego Policji, oraz Podoperację pod kryptonimem „KATASTROFA”, z Dowódcą Podoperacji – mł. insp. Januszem

Ciszkiem, I Zastępcą Komendanta Powiatowego Policji w Zawierciu.

Powołano Sztaby Dowódcy Operacji i Podoperacji, uruchomiono Centrum Operacyjne KWP w Katowicach. Na miejsce udałem się też ja, wtedy jako Naczelnik Wydziału Sztabu Policji KWP w Katowicach, celem zorganizowania i kierowania pracą Sztabu Dowódcy Operacji pk. „TORY”. W tym samym czasie w ciągu jednej godziny funkcjonariusze Zespołu Zarządzania Kryzysowego Sztabu Policji KWP w Katowicach stawili się do służby i uruchomili Centrum Operacyjne, skąd koordynowali wszelkie przedsięwzięcia związane z katastrofą kolejową.

Uruchomiono procedurę postępowania ze zwłokami lub szczątkami ludzkimi oraz wydano Karty Identyfikacji Zwłok/Szczątków Ludzkich oraz Książkę Ewidencji Zwłok i Szczątków Ludzkich.

Na miejsce skierowano policyjnych psychologów KWP w Katowicach.

Na potrzeby Dowódcy Operacji skierowano na miejsce zdarzenia Ruchome Stanowisko Dowodzenia oraz dwa pojazdy Wsparcia Łączności.

W uzgodnieniu z Kierującym Działaniami Ratowniczymi (KDR) z zasobów logistycznych Państwowej Straży Pożarnej utworzono punkt przechowywania zwłok. Wszystkie czynności związane ze znalezionymi zwłokami lub szczątkami ludzkimi były prowadzone pod nadzorem Prokuratora będącego na miejscu katastrofy.

Dokonano przeszukania terenu w promieniu kilkuset metrów od pociągów w celu ujawnienia ewentualnych osób poszkodowanych.

W Centrum Operacyjnym KWP w Katowicach uruchomiono infolinię dla rodzin osób poszkodowanych, za pomocą której przekazywano rodzinom poszkodowanych informacje o miejscach hospitalizacji.

Na miejscu katastrofy odbyło się pierwsze posiedzenie Wojewódzkiego Zespołu Zarządzania Kryzysowego z udziałem będących na miejscu szefów służb, przedstawicieli kolei oraz władz lokalnych.

O godzinie 4.45 następnego dnia zakończono akcję ratunkową i przystąpiono do zebrania i zabezpieczenia śladów oraz dowodów rzeczowych:

- ustalono i przesłuchano świadków,
- rozpoczęto identyfikację zwłok ofiar katastrofy kolejowej,
- zabezpieczono rejestrator prędkości i długości drogi hamowania jednego z pociągów,
- zatrzymano dyżurnych ruchu z nastawni w Starzynach i Sprowach,
- przeprowadzono oględziny zabezpieczonej procesowo dokumentacji w nastawniach w Starzynach i Sprowie, Sekcji Eksploatacji Włoszczowa i Sędziszów,

- dokonano oględzin rozjazdu numer 3 i 4 w Starynach,
- koordynowano identyfikację i wydawanie rzeczy należących do podróżnych.

W katastrofie kolejowej zginęło 16 osób, a 58 zostało rannych. Ogółem w działaniach uczestniczyło 488 policjantów, 8 pracowników Policji i 65 pojazdów. Łączny koszt działań policyjnych wyniósł **108 691,11 PLN**.

Dodatkowo w działaniach uczestniczyli policjanci z województwa świętokrzyskiego:

- KPP Jędrzejów – 2 policjantów,
- KPP Włoszczowa – 6 policjantów,
- OPP Kielce – 44 policjantów.

W trakcie prowadzonych działań związanych z obsługą operacji pk. „TORY” funkcjonariusze policji wykonali **1367 połączeń telefonicznych**, co daje w rozliczeniu prawie **50 godzin rozmów** (dane z rejestratora korespondencji w Centrum Operacyjnym, stanowisko kierowania dyżurnego KWP w Katowicach).

Jak się wtedy okazało, trudniejsze było niedopuszczenie do wyizolowanego terenu przedstawicieli administracji samorządowej i rządowej w województwie. Na taki stan rzeczy duży wpływ miał fakt, że nie wszystkie osoby uprawnione do przebywania w strefie były właściwie oznakowane. Brak odpowiedniego oznakowania, na przykład kamizelek, spowodował trudności w odróżnieniu osób, które mogły przebywać w wyizolowanej strefie, od osób postronnych i przypadkowych. Wymuszało to wykonywanie wielu dodatkowych czynności związanych z określaniem zasadności przebywania tych osób.

Dodatkowym problemem była decyzja Biura Ochrony Rządu dotycząca umożliwienia wejścia dziennikarzy w strefę „0”, która w istotny sposób utrudniała zapewnienie bezpieczeństwa przedstawicielom najwyższych władz państwowych oraz zdezorganizowała prace służb ratowniczych.

Analiza tego konkretnego zdarzenia pozwoliła na postawienie następujących wniosków:

1. Przebywając w strefie wyizolowanej, należy rygorystycznie respektować polecenia Kierującego Działaniami Ratowniczymi (zazwyczaj funkcjonariusz Państwowej Straży Pożarnej), który jest zobligowany do wydawania takich decyzji i przy pomocy policjantów tworzących kordon wyprasa osoby poza wyznaczoną strefę. Dotyczy to również przedstawicieli administracji samorządowej i rządowej oraz przedstawicieli innych podmiotów pozapolicyjnych.

2. Punkt prasowy na miejscu zdarzenia tworzy się zgodnie z przyjętymi procedurami poza wyznaczoną strefą i tam powinny odbywać się wystąpienia medialne oraz konferencje prasowe.

Należy nadmienić, że województwo śląskie w latach ubiegłych niejednokrotnie było doświadczane tragicznymi w skutkach zdarzeniami o charakterze kryzysowym (powódź – 1997, 2010; hala MTK – 2006, wybuch metanu w KWK Halemba – 2006). Spowodowało to, że policjanci garnizonu śląskiego, biorący udział w „obsłudze” tych wydarzeń, nabrali doświadczenia oraz umiejętności pozwalających na szybkie, skuteczne i profesjonalne działanie „neutralizujące” zagrożenie.

Zdarzenia te „spowodowały” wypracowanie sposobów postępowania funkcjonariuszy Policji udających się do działań, które zostały zawarte w „Podręcznej procedurze dla koordynatora działań kryzysowych z ramienia...”. Dokument ten został przygotowany przez Zespół Zarządzania Kryzysowego Sztabu Policji KWP w Katowicach w konsultacji z psychologami policyjnymi, a jego nakład i powielenie zostało sfinansowane ze środków będących w dyspozycji Wojewody Śląskiego.

Zadania Policji w przypadku wystąpienia katastrof naturalnych i awarii technicznych są ściśle określone przez stosowne zapisy. Odpowiednia wiedza o czynnościach realizowanych wspólnie z instytucjami pozapolicyjnymi przekłada się na sprawność pomocniczych czynności na miejscu zdarzenia i w bezpośrednim jego sąsiedztwie. Procedury te służą kierownikom jednostek i komórek organizacyjnych zarówno służb, jak i instytucji samorządowych po dziś dzień.

Na szczególną uwagę zasługuje kwestia wykorzystania jednolitej łączności radiowej na miejscu zdarzenia. Właśnie na potrzeby współdziałania służb w sytuacjach kryzysowych dedykowano wspólny kanał radiowy B-112. Jednak z moich obserwacji wynika, że wciąż brak jest nawyku jego wykorzystywania. Należy podkreślić, że szybka i niezawodna łączność jest jednym z ważniejszych elementów profesjonalnego działania służb na miejscu zdarzenia.

Ta i wiele innych sytuacji pokazuje nam, jak ważna jest współpraca służb – w mojej ocenie jest to jeden z warunków powodzenia działań na miejscu zdarzenia.