

**Krakowska Akademia im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego**

**Zdarzenie masowe - Katastrofa kolejowa w Chałupkach gmina  
Szczekociny**

Jacek Stępień

Promotor: dr n. med. Grzegorz Sokołowski  
Adres do korespondencji: [gsokolowski@afm.edu.pl](mailto:gsokolowski@afm.edu.pl)

## **Streszczenie**

Rozwój cywilizacyjny w dzisiejszych czasach niesie za sobą ryzyko wzrostu występowania zdarzeń masowych oraz katastrof. W dziedzinie ratownictwa medycznego takie wydarzenia stanowią jedno z najtrudniejszych wyzwań, z jakimi dane jest się zmierzyć podczas wykonywania tego zawodu. Ze względu na wielkość zdarzenia, na miejscu katastrofy pojawiają się problemy natury organizacyjnej: zapewnienie właściwego przebiegu akcji ratunkowej, czy segregacja medyczna poszkodowanych - powinny one stanowić priorytet dla osób kierujących akcją ratunkową. Zdarzenia masowe są niezwykle trudnymi obszarami funkcjonowania ratownictwa medycznego w wielu krajach świata.

Niniejszy artykuł przedstawia postępowanie służb ratowniczych oraz przebieg akcji w katastrofie kolejowej pod Szczekocinami, która miała miejsce w 2012 roku w Polsce.

Słowa kluczowe: zdarzenie masowe, segregacja medyczna, ratownik medyczny

## **Abstract**

The contemporary civilization progress leads to an increase of prevalence of mass events and disasters. In the field of medical emergency such events are one of the most difficult challenges with which we have to face doing the paramedic profession. Due to the size of the event, at the crash site there are organizational problems: to ensure the proper conduct of the rescue operation, and Triage victims - should be a priority for those in charge of rescue operation. Mass events are extremely difficult areas of functioning medical emergency in many countries around the world.

This paper presents the proceedings of rescue services and the course of action in a train accident at Szczekociny, which happened in 2012 in Poland.

Keywords: mass event, triage, paramedic

## **WSTĘP**

Rozwój cywilizacyjny w dzisiejszych czasach niesie za sobą ryzyko wzrostu występowania zdarzeń masowych oraz katastrof. W dziedzinie ratownictwa medycznego takie wydarzenia stanowią jedne z najtrudniejszych wyzwań z jakimi dane jest się zmierzyć podczas wykonywania tego zawodu. Ze względu na wielkość zdarzenia, na miejscu katastrofy pojawiają się problemy natury organizacyjnej. Zapewnienie właściwego przebiegu akcji ratunkowej, czy segregacja medyczna poszkodowanych powinny stanowić priorytet dla osób kierujących akcją ratunkową. Zdarzenia masowe są niezwykle trudnymi obszarami funkcjonowania ratownictwa medycznego w wielu krajach świata.

Niniejszy artykuł przedstawia postępowanie służb ratowniczych oraz przebieg akcji w katastrofie kolejowej pod Szczekocinami, która miała miejsce w 2012 roku w Polsce.

## **KATEGORYZACJA WYPADKÓW I SEGREGACJA MEDYCZNA**

W celu właściwego zrozumienia tematu należy przytoczyć pewne pojęcia, które pozwolą nam na poznanie, w jaki sposób klasyfikuje się dane zdarzenie do kategorii zdarzenia pojedynczego, zdarzenia mnogiego czy zdarzenia masowego. Z ratowniczego punktu widzenia zdarzenia dzielimy na:

- Zdarzenie pojedyncze, w którym bierze udział jedna osoba poszkodowana i jest ona w stanie otrzymać pełną pomoc medyczną wraz z przybyciem pierwszych podmiotów ratowniczych na miejsce wypadku.
- Zdarzenie mnogie - sytuacja w której liczba poszkodowanych jest większa niż jeden, ale wszystkie osoby wymagające natychmiastowych działań ratowniczych (grupa czerwona) są właściwie zaopatrywane lub sytuacja, gdy liczba poszkodowanych jest większa niż jeden, a przybyłe na miejsce podmioty ratownicze mogą udzielić poszkodowanym pomocy w pełnym zakresie bez zwłoki czasowej.
- Zdarzenie masowe - jakiegokolwiek zdarzenie, w którym liczba poszkodowanych jest tak duża, że przekracza możliwości udzielenia im pełnej pomocy medycznej dostępnej na miejscu przez przybyłe służby ratownicze. Każdy wypadek masowy zaliczany jest do katastrof.

Istnieje również definicja zdarzenia masowego używana przez jednostki Krajowego Systemu Ratowniczo-Gaśniczego (KSRG). Według KSRG wypadek masowy to zdarzenie, w którym istnieje dysproporcja sił i środków w stosunku do poszkodowanych osób w kodzie

segregacyjnym czerwonym. Oznacza to niewystarczającą ilość sprzętu, bądź też ratowników do wykonania wszystkich medycznych czynności ratunkowych wobec poszkodowanych oznaczonych najwyższym priorytetem terapeutyczno - ewakuacyjnym w pierwszej fazie działań ratowniczych.

Z powyższych definicji wynika, iż liczba poszkodowanych nie jest jedynym wyznacznikiem określającym charakter zdarzenia. Brak osób które znajdują się w kodzie segregacyjnym czerwonym określa charakter zdarzenia jako mnogie a nie masowe, a sposób organizacji działań ratowniczych i działań medycznych na miejscu wypadku jest oparty na stosunku ilości podmiotów ratowniczych do ilości osób poszkodowanych.

Należy dodać, że określenie zdarzenia jako masowe lub mnogie może ulec zmianie w czasie prowadzonych działań. Zdarzenie masowe może przejść w zdarzenie mnogie na skutek transportu do ośrodków leczniczych osób o najwyższym priorytecie leczniczym. Zdarzenie mnogie może natomiast przekształcić się w masowe, wskutek pogorszenia się stanu osób, które w pierwszym momencie nie zostały zakwalifikowane do grupy najpilniej potrzebujących pomocy.

Aby dobrze rozpoznać charakter zdarzenia pierwsze podmioty przybyłe na miejsce wypadku dokonują segregacji medycznej osób poszkodowanych, wykonując tzw. „triage”, który polega na kwalifikacji pacjentów do jednej z czterech grup oznaczonych specjalnymi kolorami. Można wyróżnić następujące grupy:

- Grupa 1 (czerwona) - najwyższy priorytet leczniczo - terapeutyczny. Zalicza się do niej osoby wymagające natychmiastowego udzielenia medycznych czynności ratunkowych.
- Grupa 2 (żółta) - znajdują się tu osoby potrzebujące pilnej pomocy medycznej, którą ze względu na charakter zdarzenia masowego powinny otrzymać do godziny czasu.
- Grupa 3 (zielona) - są to osoby wymagające pomocy odroczonej, którą powinny otrzymać do 3 godzin.
- Grupa 4 (czarna)- osoby, których nie da się uratować w warunkach katastrofy. Tylko osoby posiadające wykształcenie medyczne mogą zakwalifikować poszkodowanych do tego rodzaju grupy. Kolor czarny przeznaczony jest dla pacjentów bez oddechu i tętna, z oparzeniami praktycznie całej powierzchni ciała, czy z ciężkimi obrażeniami wielonarządowymi i zmiżdżeniami.

Segregacja medyczna ma za zadanie właściwie wykorzystać podmioty ratownicze przybyłe w pierwszym momencie akcji ratunkowej, których ilość na miejscu zdarzenia często

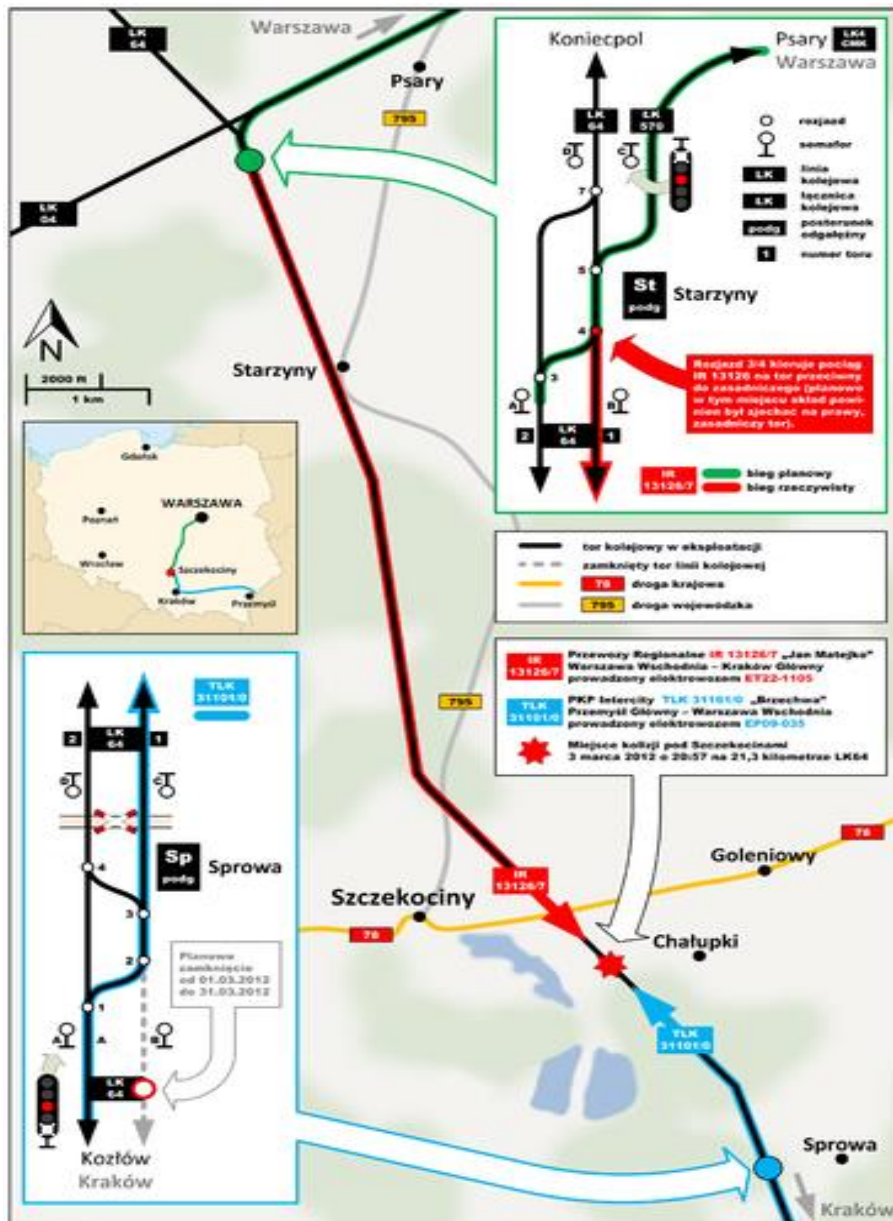
bywa niewystarczająca. Dzięki niej możemy zakwalifikować dane zdarzenie jako zdarzenie masowe oraz wyznaczyć osoby, które znajdują się w bezpośrednim zagrożeniu życia i zdrowia, oraz których stan wymaga najpilniejszej interwencji. Bardzo ważną zasadą jaką należy przestrzegać jest fakt, iż segregacja medyczna jest procesem ciągłym i po wstępnym przyporządkowaniu każdej osoby poszkodowanej do konkretnej grupy należy przeprowadzić ją ponownie. W Polsce jednostkami uprawnionymi do wykonywania segregacji medycznej są też między innymi podmioty wchodzące w skład KSRG.

## **ZDARZENIE W MIEJSCOWOŚCI CHAŁUPKI**

W dniu 3 marca 2012r. o godzinie 20:56 do Stanowiska Kierowania Komendanta Powiatowego Państwowej Straży Pożarnej w Zawierciu wpłynęło zgłoszenie o wykolejeniu się pociągu osobowego relacji Warszawa Wschodnia - Kraków. Było to pierwsze zgłoszenie, jakie otrzymano od świadków katastrofy, którzy podróżowali tymi pociągami. Niestety nie pozwoliło to na dokładne zlokalizowanie miejsca wypadku. Kolejne zgłoszenia (m.in. od mieszkanki pobliskiej miejscowości) wpływały w następnych minutach i pomogły zebrać dodatkowe informacje. Dzięki nim ustalono, że doszło do zderzenia czołowego dwóch pociągów osobowych: Inter-Regio „Matejko” nr 13126 spółki „Przewozy Regionalne” Sp. z o. o. relacji Warszawa Wschodnia - Kraków Główny oraz TLK „Brzechwa” nr 31101 spółki PKP Intercity S.A. relacji Przemyśl - Warszawa Wschodnia. Zderzenie miało miejsce na szlaku Sprowa - Starzyny w torze nr 1 na 21,250 kilometrze linii kolejowej nr 64 (Koniecpol- Kozłów).

Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych (PKBWK) ustaliła przyczynę wypadku. Według PKBWK bezpośrednią przyczyną była awaria rozjazdu na posterunku Starzyny. Spowodowało to, iż pociąg Inter-Regio „Matejko” oczekiwał ok. 7 minut pod semaforem wjazdowym na możliwość kontynuowania jazdy. Otrzymał zgodę od dyżurnego ruchu w Starzynie poprzez podanie sygnału zastępczego. Zwrotnica w tym miejscu ustawiona była do jazdy na wprost, czyli na lewy tor, który dla pociągu IR „Matejko” był przeciwnym do zwykłego kierunku jazdy na tym szlaku. Po zajęciu toru nr 1 przez IR „Matejko” urządzenia sterujące ruchem przekazały tą informację do posterunku Sprowa i wyświetliły na torze nr 1 sygnał zabraniający jazdy po tym torze (czerwone światło). Dyżurna ruchu ze Sprowej również podała sygnał zastępczy i pozwoliła na jazdę po torze nr 1 pociągu TLK „Brzechwa” dla którego był to właściwy kierunek jazdy na tym szlaku. Prowadzący pociągów po przejechaniu rozjazdów (na których dopuszczalna prędkość wynosi 40km/h) przyspieszyli

prędkość składów i kontynuowali jazdę po tym samym torze nie mając pojęcia, co się wkrótce wydarzy. Przed samym zderzeniem maszyniści pociągów rozpoczynają awaryjne hamowanie. Pociąg IR Matejko zwalnia z prędkości 100 km/h do około 50 km/h. TLK Brzechwa z prędkości 120km/h do 95km/h. W wyniku zderzenia zniszczone zostają dwa elektrowozy ciągnące składy oraz cztery wagony pasażerskie (dwa pociągu TLK Brzechwa i dwa IR Matejko) [1].



Rysunek 1. Schemat miejsca katastrofy pod Szczekocinami [2].

O godzinie 21:04 docierają na miejsce zdarzenia jedne z pierwszych jednostek ratunkowych zadysponowanych do wypadku. Jest to zastęp Straży Pożarnej oraz Specjalistyczny Zespół Ratownictwa Medycznego, stacjonujące w tej samej siedzibie w Szczekocinach. Dowódca zastępu przejmuje dowodzenie nad prowadzeniem działań, a kierownik ZRM koordynuje działania medyczne. W pierwszej chwili ratownicy i strażacy wraz z pomocą mieszkańców okolicznych domów ustalają ilość osób poszkodowanych oraz miejsce ich przebywania. Pasażerowie, którzy podróżowali pociągami, a nie doznali urazu pomagają w uwalnianiu innych osób. Kierujący Działaniem Ratowniczym prosi o zadysponowanie kolejnych zastępów Straży Pożarnej, Zespołów Ratownictwa Medycznego, a także Policji. Wspólnie z Koordynatorem Działań Medycznych ustala priorytety użycia narzędzi hydraulicznych będących na wyposażeniu zastępu Straży Pożarnej oraz kolejność ewakuacji osób poszkodowanych. W międzyczasie Dyżurny Stanowiska Kierowania Komendanta Powiatowego (SKKP) w Zawierciu dysponuje na miejsce zdarzenia kolejne zastępy Straży Pożarnej. Podejmuje decyzję o zgłoszeniu do dyspozytora PKP Lublin - właściwego dla miejsca zdarzenia potrzeby odłączenia napięcia w trakcji kolejowej oraz wstrzymania ruchu pociągów na tej trasie. Ze względu na rozmiar zdarzenia informację o zaistniałym wypadku przekazuje do Wojewódzkiego Stanowiska Koordynacji Ratownictwa (WSKR) oraz do Komendanta Powiatowego PSP w Zawierciu. W drodze na miejsce nawiązuje on kontakt telefoniczny z Burmistrzem miasta i gminy Szczekociny, Starostą Zawierciańskim, Rzecznikiem Prasowym Śląskiego Komendanta Wojewódzkiego PSP. Prosi o pomoc w organizacji zaplecza logistycznego oraz udostępnienie dwóch budynków szkół dla osób poszkodowanych (szkoła w Szczekocinach i Goleniowach). Następnie powiadamiane są Krajowe Centrum Koordynacji Ratownictwa i Ochrony Ludności oraz Wojewódzkie Centrum Zarządzania Kryzysowego Wojewody Śląskiego. Dyżurny Operacyjny WSKR dysponuje na miejsce zdarzenia specjalistyczne zastępy ratownictwa technicznego z Jednostki Ratowniczo - Gaśniczej (JRG) Tychy i z Centralnej Szkoły Państwowej Straży Pożarnej (CS PSP) w Częstochowie. Informuje on również o zdarzeniu Oficera Operacyjnego WSKR, który udaje się na miejsce. Podmioty te to tylko część wszystkich jednostek ratowniczych biorących udział na miejscu zdarzenia [1,3,4,5]. Należy jednak dodać, iż powiadomiono je w czasie do 15 minut od czasu wystąpienia zdarzenia, co świadczy o dobrym współdziałaniu i powiadamianiu wszystkich jednostek. łącznie w zdarzeniu brało udział:

- 115 zastępów i 518 strażaków Państwowej Straży Pożarnej i Ochotniczej Straży Pożarnej w tym :
  - 77 zastępów i 363 ratowników z woj. śląskiego,
  - 5 zastępów i 16 ratowników z woj. łódzkiego,
  - 17 zastępów i 83 ratowników z woj. świętokrzyskiego
  - 16 zastępów i 56 ratowników z woj. małopolskiego
- 42 patrole Policji i 269 funkcjonariuszy
- 49 zespołów ratownictwa medycznego
- 2 śmigłowce Lotniczego Pogotowia Ratunkowego
- 147 ratowników medycznych
- 2 pociągi ratownicze z 19 ratownikami oraz 23 pracowników Służby Ochrony Kolei
- Inne podmioty - około 120 osób [5].

Działania ratownicze prowadzone na miejscu zależne były od ilości strażaków, ratowników oraz specjalistycznego sprzętu będącego na miejscu wypadku. W początkowej fazie akcji siły tzw. pierwszego rzutu okazały się niewystarczające w stosunku do rozmiaru katastrofy.

Trudności w prowadzeniu działań ratowniczych oraz ewakuacji osób poszkodowanych wynikały ze stopnia uszkodzenia wagonów pasażerskich pociągów. Niektóre składy w wyniku zderzenia zostały wypiętrzone na wysokość 5-6 metrów. Ich ciężka stalowa konstrukcja była czasem zbyt mocna dla narzędzi hydraulicznych, które służą głównie do rozcinania lżejszych konstrukcji samochodów osobowych. Wyposażenie wnętrza wagonów (drewno, PCV itp.) niekiedy uniemożliwiało użycie spalinowych pił do cięcia stali (ryzyko pożaru). Wycinanie stalowych elementów osłabiało całość konstrukcji, którą następnie należało ustabilizować.

Przeszkody techniczne, do których możemy również zaliczyć fakt, że działania prowadzone były w porze nocnej, łączyły się z problemami natury psychicznej. Duża liczba poszkodowanych, wołanie o pomoc osób, do których nie było dostępu oraz presja czasowa działały negatywnie na ratowników.

Wraz z upływem czasu na miejsce zdarzenia docierały kolejne jednostki. Pozwoliło to na poprawę organizacji pracy oraz podzielenie miejsca zdarzenia na trzy strefy działań tzw. odcinki bojowe. Prowadzone w nich działania, tj. oświetlenie terenu akcji, uzyskanie dostępu do osób uwięzionych przy pomocy narzędzi hydraulicznych oraz pił do cięcia konstrukcji



stalowych, przeszukiwanie składów pociągów, ewakuacja i udzielanie kwalifikowanej pierwszej pomocy, przekazywanie poszkodowanych do strefy segregacji „triage”, gdzie zajmowały się przybyłe na miejsce ZRM pozwoliły na opanowanie początkowo panującego chaosu. Akcja ratownicza trwała nieprzerwanie od 3 marca, od godziny 21:04 do 5 marca około godziny 17:45.

W wyniku zderzenia śmierć poniosło 16 osób, a 61 zostało rannych, którzy zostali przetransportowani do szpitali w:

- Jędrzejowie i Włoszczowej (woj. świętokrzyskie)
- Zawierciu, Piekarach Śląskich, Myszkowie, Dąbrowie Górniczej, Katowicach, Sosnowcu, Częstochowie (woj. śląskie)
- Miechowie (woj. małopolskie)
- Krakowie i Warszawie (transporty śmigłowcem LPR)

## **PODSUMOWANIE**

Prowadzenie działań ratunkowych na miejscu katastrofy kolejowej jest niezwykle trudnym przedsięwzięciem. Na miejscu zwykle potrzebny jest ciężki sprzęt ratowniczy oraz inne ogromne zasoby w postaci jednostek Straży Pożarnej, Zespołów Ratownictwa Medycznego oraz Policji. Największą trudnością związaną z katastrofą pod Szczekocinami wydaje się być przede wszystkim ograniczona możliwość dotarcia do dużej liczby osób spowodowana zmiążdżeniem wagonów. W tak ciężkich warunkach akcja ratunkowa wymagała ogromnego wysiłku ze strony jednostek, które z narażeniem swojego życia i zdrowia starały się ograniczyć ilość poszkodowanych do minimum.

Należy podkreślić fakt, iż żadna z osób poszkodowanych nie zmarła podczas trwania akcji, a także podczas transportu do szpitala jak i również w samym szpitalu. Zabici prawdopodobnie zginęli podczas samego momentu zderzenia się pociągów. To świadczy o bardzo sprawnym działaniu służb ratowniczych, a także o dobrej stronie organizacyjnej.

Należy jednak pamiętać, iż zawsze można i należy usprawniać takie działania na miejscu zdarzeń masowych, czy katastrof. Sytuacja pod Szczekocinami, choć przez nikogo nie chciana i nieplanowana, pozwoliła na sprawdzenie współpracy wszystkich jednostek uczestniczących w akcjach ratunkowych. Po każdym zdarzeniu należy zatem wyciągać odpowiednie wnioski i stale udoskonalać procedury, które pomagają w organizacji takich działań.

Podsumowując, podczas katastrofy kolejowej pod Szczekocinami działania na miejscu zdarzenia zostały przeprowadzone w sposób zorganizowany i rzetelny, a współpraca podmiotów ratowniczych przebiegła niezwykle sprawnie ratując w ten sposób wiele istnień ludzkich.

## **PIŚMIENICTWO**

1. Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych *Raport Nr PKBWK/1/2013*  
Warszawa 15 luty 2013r.
2. Źródła internetowe:  
<https://sites.google.com/site/tomaszadowski1/home/schematy-graficzne>
3. Bąk T. *Zarządzanie kryzysowe w sytuacji katastrofy kolejowej*. Ostry Dyżur 2013; 12-16.
4. Katastrofa kolejowa pod Szczekocinami – raport specjalny. Na Ratunek. 2012. Nr 2.
5. Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej *Analiza zdarzenia Katastrofa kolejowa w Chałupkach*. Warszawa, Kwiecień 2012.