

Ratownik: w Polsce nie miałem tygodnia bez trupów na drodze, w Norwegii takie zdarzenia mam trzy w roku

Z Jackiem Borowiakiem, ratownikiem medycznym, pracownikiem Kliniki Przeszpitalnej Szpitala Uniwersyteckiego w Oslo rozmawia Łukasz Zboralski

ŁUKASZ ZBORALSKI: Pracę ratownika medycznego zacząłeś w Polsce. Jak długo tu pracowałeś jeżdżąc w karetce?

JACEK BORKOWIAK: Włączając wolontariat, praktyki cały okres szkoleniowo-przygotowawczy oraz pracę w SOR, to swoją przygodę z ratownictwem zacząłem w województwie lubuskim w 2002 r.

Czyli zanim wyemigrowałeś do Norwegii w 2013 r., ratowałeś życie i zdrowie w Polsce przez 11 lat...

...no, trochę mniej. Bo była jeszcze przerwa na zasadniczą służbę wojskową i miałem jeszcze małą przerwę związaną z pierwszym wyjazdem do Norwegii – Było to już w 2005 roku. W związku z tym moje polskie doświadczenie w ratownictwie medycznym to około 7 lat.

W tej pracy ratownika w Polsce – jak często wyjeżdżałeś z ekipą do wypadków drogowych?

Nie było tygodnia w mojej pracy bez wypadku komunikacyjnego. A na pewnym etapie tej pracy nie było nawet tygodnia bez wypadku komunikacyjnego z zejściem śmiertelnym. Jedna ofiara śmiertelna, dwie, trzy...

Nie przypominam sobie, żeby był jakiś czas, gdy było jakoś bardzo spokojnie w tej sprawie. Szczególnie, że mieszkalem wówczas w okolicy ruchliwej trasy, jaką była stara droga krajowa nr 3 między Poznaniem a Świeckiem. Nie było tam jeszcze autostrady. Cały ruch z Warszawy do Poznania i dalej w kierunku niemieckiej granicy przebiegał tamtędy. Tak więc, pod względem wypadków nie były to dobre czasy w tamtym rejonie.

Napatrzyłeś się na śmierć. Wstrząsało to tobą, czy człowiek się po czasie uodparnia?

Tak, napatrzyłem. O odporności na to nie ma co mówić – to jest kwestia tego, żeby o tym nie rozmyślać. Natomiast pamiętam każdy wypadek, do którego jechałem. Przeróżne sytuacje. Dorośli, seniorzy, dzieci, całe rodziny. Przez te kilka lat pracy w karetce i lokalnym oddziale ratunkowym widziałem różne scenariusze. Oczywiście, koledzy z pracy, którzy pracowali po 20 – 30 lat widzieli znacznie więcej ode mnie. Tego z pewnością im nie zazdroścę.



Wypadek maturzystów w miejscowości Siedliszcze, Polska, czerwiec 2020 r. Fot. Policja

Przeniosłeś się do Norwegii. Tam też pracujesz w zespole ratownictwa medycznego. Jak często jeździsz do wypadków drogowych w tym kraju?
W tym roku byłem może przy trzech... chyba nie więcej.

Tak mało?!

Naprawdę! Nie pamiętam, kiedy byłem ostatnio przy wypadku, w którym doszło do zgonu.

Jak słyszę na radiu naszego koordynatora, który wysyła nas do zdarzenia komunikacyjnego i podaje adres, to prawie zawsze mogę się spodziewać, że to będzie kolizja drogowa, gdzie nie zadziałała duża energia kinetyczna, bo nie odbyło się to przy dużej prędkości. Może to być na przykład związane z dużym natężeniem ruchu na konkretnych odcinkach dróg. Szczęśliwie w trakcie dojazdu najczęściej słyszymy od strażaków czy policjantów, którzy dojadą na miejsce wcześniej,

że mamy do czynienia z tzw. zdarzeniem skutkującymi niedużymi uszkodzeniami materialnymi – tak to można przetłumaczyć na polski. Na miejscu widać, że zadziałały detektory, poduszki powietrzne w aucie wystrzeliły, ale ludzie nie są ciężko ranni. Najczęściej sami opuszczają pojazdy. Oczywiście wymagają naszej oceny i ewentualnie przewiezienia w odpowiednie miejsce lub pozostawienie w miejscu zdarzenia.

Dodam, że takich kolizji jest nawet sporo. Ale to nie są zdarzenia kwalifikowane jako wypadki, które skutkują dramatycznymi scenariuszami. Nie ma pokiereszowanych ciał, głębokich obrażeń, zakleszczonych poszkodowanych lub ofiar śmiertelnych.

Czy to było dla ciebie zaskakujące po doświadczeniach z Polski?

Kiedy dopiero wdrażałem się w ten system ratownictwa w Norwegii – a dokładnie w Oslo i jego okolicach – to gdy otrzymywaliśmy sygnał do wyjazdu w kodzie 1 z określeniem „wypadek komunikacyjny”, nastawiałem się na to, co było u nas. Całe myślenie przełączało mi się na konkretne obrazy zapamiętane z polskich dróg, mechanizmy urazów wynikające z dużych prędkości, obrazki rannych ludzi – bo to w głowie uruchamiało mi styl postępowania, na który muszę być gotowy jadąc w takie miejsce. Tymczasem na miejscu okazywało się, że to zupełnie nie to. Że to na szczęście tylko stłuczka gdzie wykonywaliśmy znacznie mniej czynności medycznych.



Droga Atlantycka w Norwegii. Fot. Łukasz Zboralski/brd24.pl

Pewnie myślałeś o tym, dlaczego tak jest. Że w jednym kraju ludzie nie giną co tydzień, masowo na drodze, a w drugim ewentualnie niszczą sobie samochody trochę?

To na pewno ma związek z infrastrukturą. I na pewno koledzy, którzy obsługują dziś ten rejon w Polsce, gdzie jeździłem ja, wyjeżdżają dużo rzadziej do wypadków, bo powstała autostrada – bezpieczniejsza droga, która odciąża drogi lokalne. Oczywiście, jak już jadą do dzwona na autostradzie, to wiadomo, że to będzie naprawdę fatalne zdarzenie. Jednak jest tego przecież dużo mniej.

Myślę, że ma to również związek z inną kulturą jazdy. A ta wynika przede wszystkim z tego, że ludzie mają tu o wiele lepszą świadomość tego, iż na drodze z nimi obok w samochodzie jedzie przecież sąsiad, kuzyn, matka, brat – i oni też chcą bezpiecznie dojechać do domu.

Rozmawiałem niedawno ze słynnym polskim psychologiem, którego zaprosiłem do rozmowy na moim kanale Facebooka – Nordisk Trygghet, w którym rozmawiamy m.in o bezpieczeństwie – i on zwrócił uwagę na to, że pewne postawy można korelować z religią i przywiązaniem do pewnego typu wartości. Jego zdaniem u wiernych kościołów protestanckich ta odpowiedzialność za drugiego człowieka jest inaczej skonstruowana. A Norwegia jest państwem protestanckim.

Czyli na to wszystko składają się odpowiedzialność za drugiego człowieka, taka postawa, do tego nie najgorsza infrastruktura oraz naprawdę wysokie mandaty i poszanowanie przepisów, które społeczeństwo wytworzyło. Naprawdę, tu jeśli policja przy pomocy instytucji jak na przykład Statens vegvesen czyli Krajowy Zarząd Dróg ustala, że jakiś fragment drogi jest niebezpieczny, bo było tam ileś wypadków i ileś osób zostało poszkodowanych, to ludzie takiej opinii wierzą. Jest instytucja, która się taką oceną zajmuje i tej oceny nikt nie podważa. Jeśli więc na jakimś zakręcie ustala prędkość maksymalną na 40 czy 50 km/h, to kierowcy będą tam tyle jechać i nikt na sobie nie będzie testował, czy może szybciej mu się uda, bo przecież ktoś, to się znał już to sprawdził. Zaufanie do instytucji jest tu na pewno większe niż w Polsce.

A czy są różnice w tym, jak system ratownictwa zajmuje się poszkodowanymi?

Trudno porównywać, bo systemy w każdym kraju są inne. Mogę powiedzieć, jak to tu działa po prostu.

W sprawach wypadków polegamy na zbadaniu sytuacji – jaki to był wypadek, jakie pojazdy brały udział, jaka siła zderzenia, jakie prędkości, czy to była może osoba piesza potrącona, czy to ranni długo zakleszczeni w pojazdach i tak dalej. Po takiej analizie i zbadaniu poszkodowanych i ich funkcji życiowych oraz ewentualnych urazów które odnajdziemy m.in. w badaniu urazowym. Korzystamy z odpowiedniej tabeli kryteriów urazowych, które w prosty i jasny sposób podpowiadają nam co robić dalej. Zostało tam opisane m.in, że jeśli tyle i tyle punktów ten dany wypadek obejmuje z listy, to np. wystarczy jechać do szpitala z małym zespołem urazowym, a jeśli przekraczamy jakąś liczbę tych punktów dotyczących m.in. stanu pacjenta, to jedziemy już do centrum urazowego.

Chciałbym też poruszyć pewien temat tabu w Polsce. Czyli to, jak jeździ się pojazdami uprzywilejowanymi. Ty jesteś ratownikiem-kierowcą. Jeździłeś w Polsce, jeździsz w Norwegii. Jaka jest różnica?

W Polsce miałem tylko świadectwo kwalifikacji wykonane na bazie psychotestów. Tu trzeba przejść specjalny dwutygodniowy kurs dla kierowców pojazdów uprzywilejowanych – oznaczony kodem 160. Wyjeździć ileś godzin w różnych warunkach, zdać teorię i egzamin państwowy w Statens vegvesen. Instruktor przygotowuje cię do tego np. jak posługiwać się sygnałami uprzywilejowanymi. Bo – to taka ciekawostka – tu nie używa się jednocześnie świateł i syreny, żeby pojazd był uznawany za uprzywilejowany. Wystarczą same migające niebieskie światła. Sygnały dźwiękowe to tzw. środek pomocniczy, który używany w odpowiedni sposób ma pomóc nam i pozostałym uczestnikom ruchu drogowego odpowiednio zachować się na drodze.

Łatwo było zrobić ten kurs na kod 160?

Jak już wspominałem jest to pewien proces, który trochę trwa i jest również dość kosztowny.

I opowiem ci anegdotę. Przyjechałem z Polski. Zacząłem przygotowanie do zdania egzaminu na kierowcę pojazdów uprzywilejowanych. Mój instruktor zapakował mnie do takiego pojazdu, żeby sprawdzić, jak ja jeżdżę. Ruszyłem, ale po kilku minutach zatrzymał pojazd. Był blady, przerażony i powiedział, że mam natychmiast wyjść z samochodu, bo on nie chce tak jeździć !

Co takiego zrobiłeś?!

Nic. Przewiozłem go tak, jak nauczyłem się w polskim systemie, co w zderzeniu z innymi standardami okazało nie do przyjęcia i instruktor skwitował to tak: „jak chcesz zaliczyć kurs, zdać tu egzamin i bezpiecznie poruszać się pojazdem uprzywilejowanym w Norwegii, to musisz zapomnieć o tym, jak wcześniej jeździłeś”.



Droga Trolli w Norwegii Fot. Łukasz Zboralski/brd24.pl

Rozumiem, że w Norwegii kierowca pojazdu uprzywilejowanego nie ma wewnętrznego przekonania, że może prawie wszystko, jest nieśmiertelny, inni muszą martwić się tym, żeby go przepuścić – tylko, że zgodnie z filozofią, o której już wspominałeś, to kierowca karetki też przykłada się do tego, żeby na drodze zrobić wszystko jak najbezpieczniej dla innych?

Logika w tym podejściu jest następująca: to osoba prowadząca pojazd uprzywilejowany ponosi główną odpowiedzialność za to, co się dzieje na drodze. Jeśli ja swoją jazdą powoduję zagrożenie w ruchu drogowym, jeśli nieumiejętnie prowadzę swój pojazd i kierowca przede mną nie odczytuje moich sygnałów i znaków, nie podejmuje reakcji, to ja w dużym stopniu za to odpowiadam. Jest tu wiele wyroków skazujących kierowców pojazdów uprzywilejowanych, wiele mandatów za to – te sprawy są przytaczane w materiałach do kursu na kod 160. Każdy się zapoznaje też z tym, zanim zacznie jeździć. Jest to pewien bat i straszak dla takich przyszłych kierowców, ale jednak przynosi to bardzo dobre, prewencyjne efekty.

Poziom przeszkolenia i mentalnego nastawienia kierowców pojazdów uprzywilejowanych w Norwegii jest zupełnie inny niż w Polsce. Najlepszym dowodem jest właśnie wspomniane używanie sygnałów dźwiękowych. Jak już wspomniałem wcześniej, włączamy je dopiero w konkretnych sytuacjach np. wtedy, gdy nie wystarczą sygnały świetlne, wczesne dobre pozycjonowanie pojazdu uprzywilejowanego na drodze lub wczesne zakomunikowanie kierowcy przed nami, czego my chcemy.

Mam lusterka boczne, wsteczne u innych użytkowników dróg oraz światła o zmiennym natężeniu z których korzystamy, by właśnie w tych lusterkach pokazać innemu kierowcy na drodze moje intencje. Jest to ważne do tego stopnia, że jeśli nie widzę, że ten przede mną zwolnił, nie zapalają się jego światła stop, nie naciska na hamulec, nie zjechał na bok etc. to w 80 proc. sytuacji nie mam prawa go wyprzedzić. Jeśli inny kierowca mnie na drodze nie widział i nie słyszał – mógł być głuchy, mieć głośno muzykę itd. – to ja muszę utrzymywać od niego bezpieczną odległość. Nie ma zmiłuj.

No to na koniec – czy uważasz, że w Polsce na drogach będzie tak jak w Norwegii? I ile nam to zajmie?

Wiesz, myślę, że to przyspiesza m.in. dlatego, że wielu Polaków wyjechało za granicę i widzi, że może być inaczej – lepiej, bezpieczniej. W samej Norwegii jest ok. 120 tys. rodaków. W Wielkiej Brytanii jest ok. 800 tys. Ci, którzy wracają lub przyjeżdżają, pokazują, że można inaczej jeździć. No, stawiałbym, że jeszcze z dwie dekady i na polskich drogach powinno być dobrze...lepiej.

Źródło: BRD 24