

Katastrofa kolejowa w Hiszpanii

tekst: JOANNA MICIAK, Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne

79 zabitych i 177 rannych to tragiczny bilans katastrofy kolejowej, do której doszło 24 lipca 2013 r. w północno-zachodniej Hiszpanii. Maszynista zeznał, że prowadził pociąg zbyt szybko i nie zdążył wyhamować przed niebezpiecznym zakrętem w okolicach Santiago de Compostela. Eksperci podkreślają jednak, że przyczyny tragedii mogą być bardziej złożone.

Szybkobieżny pociąg pasażerski Alvia S730 jechał z Madrytu do miasta El Ferrol. Większość pasażerów stanowili pielgrzymi podróżujący do Santiago de Compostela – miejsca kultu św. Jakuba, oraz turyści, którzy chcieli obejrzeć zaplanowany na tamten wieczór pokaz sztucznych ogni. O godzinie 20.41 czasu miejscowego pociąg wykołował się na ostrym łuku, niespełna 4 km przed stacją. Z szyn

w y p a d ł o
słuchiwany przez sąd w Santiago de Compostela maszynista, Francisco Jose Garzón Amo, powiedział, że pomylił odcinki trasy i tam, gdzie powinien zwolnić do 80 km/h, jechał prawie dwa razy szybciej. Zgodnie z jego zeznaniami, w pociągu nie doszło do żadnej usterki technicznej – mężczyzna odrzucił hipotezy o problemach z hamulcami i awarii lokomotywy. Potwierdził w ten sposób słowa prezesa Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) na temat stanu utrzymania wykołowanego pociągu. Podczas wywiadu w radiu Cadena Cope Julio Gómez-Pomar Rodríguez oświadczył bowiem, że skład został dokładnie sprawdzony,

nymi skrzynkami). Sąd Najwyższy regionu Galicia podał, że w chwili wykołowania prędkość pociągu wynosiła 179 km/h. Maszynista trzykrotnie zignorował sygnał ostrzegawczy. Ponadto na krótko przed katastrofą rozmawiał przez telefon – informowano go wówczas, jaką drogę powinien wybrać po dotarciu do El Ferrol. Trzecie ostrzeżenie kolejarz usłyszał 250 m przed miejscem wypadku. Jechał wtedy z prędkością 195 km/h, choć powinien zmniejszyć ją do 80 km/h. Kilka sekund później użył hamulca awaryjnego, ale pociąg zaczął już wypadać z szyn.

Maszyniście postawiono zarzuty nieumyślnego spowodowania śmierci i „przyczynienia się do wielu obrażeń z powodu niezachowania ostrożności zawodowej”. Grożą mu za to cztery lata pozbawienia wolności.

wszystkich 13 wagonów, jeden z nich zaczął płonąć.

Akcja ratunkowa, do której włączyli się także mieszkańcy pobliskiego osiedla, Iżej ranni podróżni, prywatni kierowcy i taksówkarze, trwała całą noc. O świcie, kiedy na miejsce zdarzenia dotarł specjalny dźwig, rozpoczęto podnoszenie przewróconych wagonów i wydobywanie spod nich ciał ofiar. To najtragiczniejszy wypadek na hiszpańskich torach od 70 lat i trzeci największy w historii tego kraju.

Decydujący czynnik ludzki

Specjaliści badający sprawę wskazują na nadmierną prędkość jako prawdopodobną przyczynę katastrofy. Prze-

zanim wyruszył z Madrytu.

2 sierpnia, po przeanalizowaniu zapisów z rejestratorów zainstalowanych w pojeździe (podobnych do tych montowanych w samolotach, zwanych czar-

Trudne miejsce

Eksperci w zakresie rynku transportowego sugerują jednak, że błąd człowieka – choć kluczowy w tej sprawie – prawdopodobnie nie był wyłączną przyczyną katastrofy. Według specjalistów, na przebieg zdarzeń złożyło się wiele różnych czynników i należy je wszystkie szczegółowo przeanalizować. Odcinek, na którym doszło do



wypadku, został niedawno przebudowany, a podczas prac nie udało się uniknąć problemów. Urzędnicy z hiszpańskiego Ministerstwa Transportu już po zakończeniu remontu informowali, że zakręt przed Santiago de Compostela jest źle wyprofilowany. Jak twierdzą polscy eksperci, na tak ostrym łuku trudności pojawiłyby się także podczas jazdy z prędkością o 50 km/h większą niż dozwolona.

Wątpliwości fachowców budziła również sama infrastruktura kolejowa w miejscu katastrofy, a konkretnie wyposażenie jej w mechanizmy zabezpieczające. Sieć ekspresowych linii kolejowych w Hiszpanii posiada automatyczny system sterowania ruchem. Kontroluje on prędkość pociągu, a gdy ten jedzie zbyt szybko, urządzenia zainstalowane na torach automatycznie go wyhamowują. Ośmiokilometrowy odcinek trasy z Madrytu do El Ferrol, na którym znajduje się zakręt pod Santiago de Compostela, nie został podłączony do tego systemu – to wyjątek w całej sieci hiszpańskich kolei dużych prędkości. Maszynista musi więc sam, odpowiednio wcześniej, zwolnić do 80 km/h, aby bezpiecznie przejechać trudny zakręt.

Śledczy badający tę sprawę powinni, zdaniem ekspertów, jeszcze wiele ustalić i wyjaśnić wszelkie wątpliwości. Tymczasem hiszpańska minister rozwoju, Ana Pastor Julián, zaprezentowała propozycje zmian w zakresie wyposażenia pociągów, infrastruktury kolejowej oraz wymagań stawianych członkom załóg. Planowana przez władze reforma ma zwiększyć bezpieczeństwo na kolei. Minister zapowiedziała także drobiazgowo kontrole obecnych przepisów, protokołów, systemów zabezpieczania oraz rewizję limitów prędkości.

Z Madrytu do Sewilli w dwie i pół godziny

W Hiszpanii koleje dużych prędkości (Alta Velocidad Española) funkcjonują od kwietnia 1992 r., kiedy oddano do użytku linię łączącą Madryt z Sewillą. Jednak prawdziwy rozwój AVE nastąpił po roku 2000. Wówczas uruchomiono kilka pro-

jektów jednocześnie – intensywne prace prowadzone były m.in. na odcinkach tras: Madryt – Barcelona, Kordoba – Malaga, Madryt – Valladolid. W wyniku dynamicznych działań każdy region kraju miał uzyskać szybkie połączenie ze stolicą. Obecnie cała sieć linii ekspresowych liczy prawie 3 tys. km, a kursujące tam pociągi mogą rozwijać prędkość nawet do 320 km/h. Znacznie

Uruchomienie sieci kolei dużych prędkości planowane jest także w Polsce. Jednak realizacja tego



skracają się dzięki temu czas podróży – odległość 471 km nowoczesne, szybkojezdne składy przemierzają w dwie i pół godziny, a na pokonanie 512 km potrzebują do trzech godzin. Planowana jest dalsza rozbudowa siatki połączeń, na niektórych odcinkach prace już trwają (m.in. na trasie z Valladolid do Vitorii, z miejscowości Nerja przez Malagę do Algeciras oraz z Murcji do Almerii).

pomysłu przebiega znacznie wolniej niż w Hiszpanii. 12 sierpnia 2013 r. na Dworcu Głównym we Wrocławiu zaprezentowano pierwszy z 20 składów Pendolino zamówionych przez PKP Intercity. Jeśli zaplanowane na najbliższe miesiące testy przebiegną pomyślnie, a remont Centralnej Magistrali Kolejowej zakończy się w terminie, nowoczesne pociągi wyjadą na polskie tory pod koniec 2014 r. Podróż z Warszawy do Krakowa zajmie wówczas nieco ponad dwie godziny, niecałe trzy z Warszawy do Trójmiasta, a trasę łączącą stolicę z Wrocławiem będzie można pokonać w trzy i pół godziny. Polska do zakupu Pendolino przymierzała się od prawie 20 lat, czyli od czasu, gdy Hiszpanie pracowali już nad pierwszą linią sieci ekspresowych linii kolejowych.



fot. storm - Fotolia.com