

Strona znajduje się w archiwum.

Dworzec Centralny wyjątkiem od reguły

30.09.2011

W piątek na biurko Ministra Gospodarki Waldemara Pawlaka dotarł raport informujący szczegółowo o przyczynach awarii zasilania na Dworcu Warszawa Centralna oraz o podjętych działaniach naprawczych. Z raportu wynika, że to splot kilku niekorzystnych zdarzeń sprawił, że 22 czerwca 2011 r. przez kilka godzin Dworzec Centralny i sąsiedni Dworzec Śródmieście w Warszawie pogrążone były w ciemnościach.

Kontrola przeprowadzona przez Urząd Transportu Kolejowego i Urząd Regulacji Energetyki wykazała, że bezpośrednią przyczyną awarii było uszkodzenie wyłącznika w obwodzie ładowania centralnej baterii akumulatorów. W efekcie doszło do automatycznego wyłączenia mocy w rozdzielni średniego napięcia. Doprowadziło to do całkowitego braku zasilania dworców Warszawa Centralna i Warszawa Śródmieście. Niestety, nie włączył się automatycznie agregat awaryjnego, gdyż zapowietrzony był jego układ paliwowy. Nawet gdyby bateria była sprawna, to w związku z remontem Dworca

Centralnego obwody zasilania awaryjnego nie zostały do niej podłączone. Na domiar złego brak było awaryjnego zasilania dla urządzeń łączności i radiołączności w nastawni sterowania ruchem kolejowym Warszawa Centralna.

Zgodnie z zaleceniami pokontrolnymi wydanymi zarządcom infrastruktury obecnie obwody posiadają własne niezależne zasilanie. Wszystkie urządzenia łączności przewodowej i radiołączności nastawni sterowania ruchem kolejowym Warszawa Centralna są dodatkowo zasilane z agregatu prądotwórczego oraz zostały wyposażone w baterie UPS.

Wydarzenie to, stwarzające niewątpliwie sytuację niebezpieczną dla ruchu pasażerskiego w Warszawie oraz prowadzące do opóźnień w przejazdach pociągów na terenie całego kraju było jednak wyjątkiem. Potwierdziły to wrywkowe inspekcji wykonane przez Oddziały Terenowe UTK na dworcach i stacjach kolejowych prowadzących duży ruch pociągów i odprawiających znaczne ilości pasażerów. Ocenie podlegały m.in. stan i przebieg konserwacji podstawowych instalacji energetycznych oraz instalacji do zasilania awaryjnego i przeciwpożarowego, oświetlenie awaryjne, urządzenie sterowania ruchem kolejowym oraz łączności.

W czasie wizytowania szesnastu obiektów na terenie kraju, w tym czterech tylko w Warszawie pracownicy UTK wykryli nieprawidłowości zaledwie w dwóch przypadkach. Na dworcu w Krakowie zarządca zdołał usunąć przed wszczęciem kontroli podjętej w związku z wynikami inspekcji. Tylko na dworcu w Legnicy nie zdołano wymienić niesprawnego agregatu awaryjnego. Zgodnie z zaleceniem zarządca obiektu dokona tego do końca października.