

Katowice, dnia 31 lipca 2025 r.

INFORMACJA Nr 22/2024/EW

o wypadku zbiorowym, do którego doszło w dniu 16 maja 2024 r. około godziny 23⁰⁵ podczas transportu osób pojazdem typu SWT-TEAM-10/1.9/P w KGHM Polska Miedź S.A. O/ZG „Rudna” w Polkowicach, któremu ulegli:

- sztygar zmianowy oddziału taśmowego p/z,
- ślusarz-spawacz p/z,
- ślusarz-mechanik maszyn i urządzeń p/z,
- ślusarz-mechanik maszyn i urządzeń p/z.

Do wypadku zbiorowego (cztery wypadki powodujące czasową niezdolność do pracy) doszło w upadowej H-10b przy skrzyżowaniu z przecinką P-27, w odległości ok. 3300 m na północny-zachód od Szybu R-IX kopalni KGHM Polska Miedź S.A. O/ZG „Rudna”.

W dniu 16 maja 2024 r., na zmianie III WSP, kierujący pojazdem typu SWT TEAM-10/1.9/P operator z oddziału taśmowego T-7 przewoził sztygara w miejscu pasażera i trzech pracowników w przedziale osobowym do komory oddziałowej. Pojazd przemieszczał się upadową H-10b przez rejon komór maszyn ciężkich oddziału C-14, od strony przecinki P-28 w kierunku południowo-zachodnim do przecinki P-26. Operator po przejechaniu przez pierwszą z dwóch tam gumowych i skrzyżowanie upadowej H-10b z przecinką P 27, rozpoczął manewr wjeżdżania w drugą tamę gumową, podczas którego uderzył w organ roboczy znajdującego się za tą tamą samojezdnego wozu kotwiącego typu SWK Roof Master 1.7K. Przejazd przez tamy gumowe w upadowej H 10b przy skrzyżowaniu z przecinką P 27 wyposażony był w automatyczną sygnalizację zajętości drogi, działającą w oparciu o dwa czujniki ruchu, które uruchamiały sygnalizację świetlną zajętości wyrobiska dla pojazdu poruszającego się po tym odcinku drogi. Podczas oględzin miejsca wypadku stwierdzono, że sygnalizatory świetlne zajętości i czujniki ruchu zabudowane były przed tamami gumowymi od strony dojazdów od przecinek P-26 i P 28. Kilka metrów przed czujnikami ruchu umieszczone były znaki drogowe B-20 - STOP i tablice informujące o sygnalizacji zajętości tamy gumowej oraz o zabronionym przejściu i przejeździe przez tamę w czasie działania sygnalizacji ostrzegawczej. Sprawdzona sygnalizacja zajętości drogi działała prawidłowo i uruchomiony czujnik ruchu zabudowany przed daną tamą gumową załączał czerwone światło zajętości dla przejazdu przez tamę od strony kierunku przeciwnego.

W miejscu zdarzenia wyrobisko miało wysokość ok. 3,5 m, szerokość ok. 5,0 m przy spągu i nachylenie 0o. Strop zabezpieczony był obudową kotwową, spąg był utwardzony, równy i suchy. Po zdarzeniu przewożone pojazdem SWT TEAM osoby, uskarżające się na urazy, przetransportowano pod Szyb R-IX, gdzie przejął je lekarz z sanitariuszami z Jednostki Ratownictwa Górniczo-Hutniczego.

Akcji ratowniczej z udziałem zastępów ratowniczych nie prowadzono.

Przyczyną wypadku zbiorowego było uderzenie się pracowników o konstrukcję wsporczą pojazdu spowodowane gwałtownym zatrzymaniem się pojazdu po zderzeniu z SWK.

Do wypadku przyczyniły się :

- zlekceważenie znaku STOP i niezatrzymanie się przed nim przez operatora SWK,
- niezachowanie szczególnej ostrożności przez operatorów SWK i pojazdu podczas przejeżdżania przez tymczasową tamę gumową wykonaną z pasów taśmy przenośnikowej,
- niezapięcie pasów bezpieczeństwa przez osoby znajdujące się w kabinie operatora pojazdu.

W związku ze zdarzeniem Dyrektor Okręgowego Urzędu we Wrocławiu wydał decyzję wstrzymującą ruchu zakładu górniczego KGHM POLSKA MIEDŹ S. A. Oddział Zakłady Górnicze „Rudna” w Polkowicach w części dotyczącej eksploatacji samojezdnego wozu transportowego typu SWT TEAM 10/1.9/P uszkodzonego w czasie kolizji, do czasu przetransportowania go do miejsca wyznaczonego przez kierownika ruchu zakładu górniczego, oceny jego stanu technicznego ze szczególnym uwzględnieniem stanu technicznego układu hamulcowego, doprowadzenia go do stanu technicznego zgodnego z dokumentacją techniczno-ruchową i poinformowania Dyrektora Okręgowego Urzędu Górniczego we Wrocławiu o wynikach przeprowadzonej oceny stanu technicznego. Ponowne oddanie pojazdu do ruchu uzależniono od usunięcia ujawnionych nieprawidłowości oraz uzyskania zezwolenia na oddanie do ruchu wydanego przez kierownika ruchu zakładu górniczego. Dalsze działania Dyrektora Okręgowego Urzędu Górniczego we Wrocławiu zostaną podjęte w toku prowadzonych badań ustalających przyczyny i okoliczności wypadku.

Informację opracowano na podstawie danych z OUG we Wrocławiu.