

Katowice, dnia 20 maja 2022 r.

INFORMACJA Nr 10/2022/EW

w sprawie wypadku ciężkiego, któremu uległ pracownik firmy, zaistniałego w dniu 8 marca 2022 r. o godzinie 8³⁰ w Jastrzębskiej Spółce Węglowej S.A. KWK Knurów-Szczygłowie Ruch Knurów w Knurowie, w Przekopie G8E na poziomie 850m.

Wypadek zaistniał w Przekopie G8E na poziomie 850m, w rejonie skrzyżowania z Przecinką VI. Na poziomie 850m przewóz ludzi oraz transport maszyn, urządzeń i materiałów prowadzony był koleją podziemną po torach o rozstawie 900mm, przy użyciu między innymi lokomotyw spalinowych i wozów osobowych. W wyrobisku Objazd II znajdowała się stacja osobowa SO-1 i w Przekopie B8E stacja osobowa SO-9. W Przekopie G8E na poziomie 850m, w odległości 15m na południowy wschód od Przecinki VI, zabudowany był rozjazd torowy nr ZR-21. Stanowisko dysponenta kierującego ruchem kolei podziemnej wyznaczone zostało na poziomie 850m. Łączność pomiędzy dysponentem i maszynistami lokomotyw prowadzono za pomocą radiotelefonów.

W dniu 8 marca 2022 r. na zmianie rozpoczynającej się o godzinie 1³⁰, roboty w wyrobiskach pokładu 408/2 i w przekopie 28 na poziomie 850m, między innymi pod nadzorem sztygara zmianowego oddziału górniczego G-2K wykonywali pracownicy kopalni i firmy.

W tym dniu na zmianie rozpoczynającej się o godzinie 6⁰⁰ prace oddziału przewozu dołowego GPD-1K na poziomie 850m nadzorował sztygar zmianowy. Polecił on maszyniście lokomotyw tego oddziału, obsługę lokomotywy pociągu osobowego kolei podziemnej, przewożącego pracowników pomiędzy stacjami osobowymi SO-1 i SO-9. Pociąg ten zestawiono z lokomotywy spalinowej torowej typu DLP140F nr kopalniany 2 oraz 12 wozów kopalnianych 12 osobowych, w tym wozów typu WO M2 o nr kopalnianych 29, 30, 7, 51 i 56. Po zakończeniu robót w wyrobiskach pokładu 408/2 i w przekopie 28, pracownicy kopalni i firmy oraz sztygar zmianowy oddziału górniczego G-2K, który pełnił funkcję kierownika pociągu, wsiedli do pociągu na stacji osobowej SO-9. W wozie osobowym nr 30, oparty plecami o blachę czołową wozu od strony lokomotywy, siedział tylko pracownik firmy. Około godziny 8¹⁵, za zgodą dysponenta kolei podziemnej, maszynista pojechał pociągiem osobowym w kierunku stacji osobowej SO-1. Podczas przejazdu pociągu osobowego Przekopem G8E na poziomie 850m, przed skrzyżowaniem z Przecinką VI, nastąpiło wykolejenie dwóch wozów osobowych typu WO M2 nr kopalniany 29 i 30, znajdujących się bezpośrednio za lokomotywą. Wykolejony wóz nr 30 uderzył o łuki ociosowe obudowy chodnikowej po stronie północno-wschodniej wyrobiska, przez co zdeformowane do wnętrza wozu zostały blachy czołowa i boczna skrzyni wozu. Spowodowało to gwałtowne zatrzymanie pociągu oraz uderzenie pracownika firmy zdeformowanymi blachami czołową i boczną. W wyniku tego pracownik firmy doznał złamania miednicy i pęknięcia wyrostków

kolczystych kręgosłupa. O godzinie 8⁵⁷ dysponent powiadomił o zdarzeniu dyspozytora, który skierował na miejsce wypadku zastęp ratowniczy. Po rozcięciu blachy bocznej wozu osobowego nr 30 poszkodowany pracownik został wyciągnięty z wozu i pomocy udzielił mu lekarz. Po wydaniu poszkodowanego na powierzchnię, śmigłowcem lotniczego pogotowia ratunkowego przetransportowany został on do Górnośląskiego Centrum Medycznego w Katowicach-Ochojcu.

Przyczyną wypadku była eksploatacja niesprawnych technicznie wozów osobowych oraz nierzetelnie przeprowadzane ich przeglądów i kontroli.

W wyniku powyższej przyczyny nastąpiło wykolejenie się wozów osobowych nr kopalniany 29 i 30 w czasie jazdy pociągu, uderzenie wozu nr 30 o łuki ociosowe obudowy chodnikowej i zdeformowanie do jego wnętrza blach czołowej i bocznej skrzyni wozu.

W związku z wypadkiem Dyrektor Okręgowego Urzędu Górniczego w Gliwicach:

I. Wstrzymał ruch zakładu górniczego w części dotyczącej:

1. Eksploatacji lokomotywy spalinowej torowej typu DLP140F nr kopalniany 2, do czasu:

- sprawdzenia poprawności działania układu hamulcowego,
- uzyskania poprawnego działania piasecznic,
- uzyskania poprawnego działania prędkościomierza.

2. Eksploatacji wozów kopalnianych 12-osobowych typu WO M2 pociągu osobowego sprzęgniętych z lokomotywą spalinową torową typu DLP140F nr kopalniany 2:

- oznaczonego numerem kopalnianym 29, do czasu naprawy uszkodzonej skrzyni wozu i prawidłowego zamocowania zestawów kołowych przy pomocy kabłąków poprzez właściwe dokręcenie nakrętek śrub M20,
- oznaczonego numerem kopalnianym 30, do czasu naprawy uszkodzonej skrzyni wozu i prawidłowego zamocowania zestawów kołowych przy pomocy kabłąków poprzez właściwe dokręcenie nakrętek śrub M20,
- oznaczonego numerem kopalnianym 51, 7 i 56 do czasu uzyskania poprawnego działania układów hamulcowych tych wozów.

3. Ruchu pociągów w przekopie G8E na poziomie 850m:

- torem wschodnim pomiędzy rozjazdami ZR-23 i ZR-21, do czasu:
 - uzyskania odchylenia obu ciągów szyn w pionie w stosunku do siebie nie większego niż 5mm,
 - likwidacji rozlewiska wody o długości 10m, którego lustro znajdowało się powyżej poziomu podtorza.

- przez rozjazd torowy ZR-23, do czasu wymiany uszkodzonej iglicy łukowej, naprawy napędu zwrotnicy rozjazdu i wyeliminowania nieprawidłowych elementów stalowych stabilizujących położenie iglicy łukowej.

4. Eksploatacji kabla 6 kV typu YHKGXsekyn 3x50+25mm², zasilającego z pola nr 14 rozdzielni 6 kV RW-81 stację transformatorową nr kopalniany 92, zawieszonego na wschodnim odciosie przekopu G8E na poziomie 850m, do czasu przeprowadzenia kontroli miejsca zgniecenia tego kabla 6kV wykolejonym wozem osobowym nr 30 w rejonie skrzyżowania z Przecinką VI na poziomie 850, wykonania jego naprawy zgodnie z technologią zatwierdzoną przez kierownika ruchu zakładu górniczego, przeprowadzenia pomiarów rezystancji izolacji oraz podwieszenia na wysokość zapewniającą brak możliwości jego uszkodzenia przez jednostki transportowe kopalnianej kolei podziemnej.

II. Nakazał zabezpieczyć do ewentualnych badań wozy osobowe typu WO M2 nr kopalniany 29 i 30.

Informację opracowano na podstawie danych z OUG w Gliwicach.