

Katowice, dnia 10 listopada 2023 r.

INFORMACJA Nr 33/2023/EW

o wypadku zbiorowym, do którego doszło w dniu 2 września 2023 r. około godziny 0⁴⁵ w KGHM Polska Miedź S.A. Oddział Zakłady Górnicze „Polkowice-Sieroszowice”, na skrzyżowaniu chodnika T-207 z pochylnią B-90, na poziomie 850 m, któremu ulegli pracownicy kopalni:

- górnik-operator smg p/z,
- operator smg p/z.

Do wypadku doszło podczas transportu osób samojezdnym wozem transportowym typu SWT-TEAM 20/1.9/P (dalej: SWT) ze stacji osobowej przy komorze maszyn ciężkich C-50D pod szyb SW-1. Operator SWT, przewożący po zakończeniu zmiany jedenastu pracowników i osobę dozoru, dojeżdżając do skrzyżowania chodnika T-207 z pochylnią B-90 nie wykonał manewru skrętu w prawo i jadąc na wprost uderzył przodem pojazdu w ocios pochylni B-90. Według wstępnych ustaleń najprawdopodobniej operator SWT podczas jazdy stracił przytomność (omdlenie według opinii lekarskiej). Załoga opuściła SWT o własnych siłach. Sztygar zmianowy oddziału C 50D, który był pasażerem w kabinie operatora, powiadomił o zdarzeniu dyspozytora kopalni. Uczestników zdarzenia, zorganizowanym zastępczo środkiem transportu, przewieziono pod szyb SW-1. Po wyjeździe na powierzchnię uczestnicy zdarzenia udali się do punktu pielęgniarskiego, a następnie pięciu z nich zostało przewiezionych na Szpitalne Oddziały Ratunkowe do Lubina i Głogowa. Pozostali uczestnicy zdarzenia udali się do domów. Spośród przewiezionych na SOR, lekarze potwierdzili obrażenia u dwóch pracowników: górnika operatora samojezdných maszyn górniczych przodkowych pod ziemią i operatora samojezdných maszyn górniczych pod ziemią.

Po wykonaniu procedur medycznych na SOR pracownicy udali się do domów.

Akcja ratownicza nie była prowadzona.

Chodnik T-207 w miejscu zdarzenia wykonany był w pokładzie rudy miedzi, miał wysokość od 2,5 do 3,3 m i nachylenie około 2°. Strop wyrobiska zabezpieczony był obudową kotwową wklejaną w siatce 1,5 x 1,5 m. Pomierzone parametry powietrza kopalnianego i wyniki z badań laboratoryjnych pobranych prób nie wskazywały na nieprawidłowości w składzie powietrza. Temperatura zastępcza klimatu wynosiła 29,4 °C. W chodniku T-207, w odległości ok. 40 m od skrzyżowania z pochylnią B-90, zabudowany był pod stropem znak drogowy nakazu jazdy prosto na kierunku jazdy SWT. Na skrzyżowaniu chodnika T-207 z pochylnią B-90 zabudowane były znaki informujące o nazwie wyrobiska i zmiany kierunku drogi ucieczkowej do szybu SW-1 prowadzącej z chodnika T-207 w prawo do pochylni B-90.

Do wypadku przyczyniło się niezachowanie przez operatora SWT szczególnej ostrożności przed wjazdem na skrzyżowanie chodnika T-207 z pochylnią B-90, w wyniku czego nie wykonał on na tym skrzyżowaniu manewru skrętu w prawo, co w konsekwencji doprowadziło do czołowego uderzenia pojazdem w ocios wyrobiska.

Do wypadku mógł przyczynić się również niewłaściwy stan techniczny pojazdu, polegający na braku w przedniej części pasażerskiej po prawej stronie dwóch uchwytów dla przewożonych osób, zamocowanych do osłony platformy transportowej.

W związku z zaistniałym wypadkiem Dyrektor OUG we Wrocławiu wstrzymał ruch zakładu górniczego, w części dotyczącej eksploatacji samojezdnego wozu transportowego typu SWT TEAM 20/1.9/P do czasu przetransportowania go do miejsca wyznaczonego przez kierownika ruchu zakładu górniczego i przeprowadzenia przez właściwą jednostkę badań w zakresie oceny stanu technicznego powyższego pojazdu i jego wpływu na przyczyny i okoliczności zaistniałego wypadku oraz nakazał:

- zweryfikować oznakowanie trasy regularnego przewozu ludzi samojezdnymi wozami transportowymi z komory maszyn ciężkich KMC C-50D w kierunku szybu SW-1, w szczególności w rejonie chodnika T-207 przy pochylni B-90;
- przeprowadzić, przez właściwą jednostkę, ocenę stanu technicznego samojezdnego wozu transportowego typu SWT TEAM 20/1.9/P biorącego udział w zdarzeniu oraz jego wpływu na przyczyny i okoliczności zaistniałego wypadku, w aspekcie zgodności z obowiązującymi przepisami i dokumentacją techniczno-ruchową producenta i przedstawić Dyrektorowi OUG we Wrocławiu sprawozdanie i wyniki z powyższych czynności, w terminie bezzwłocznym.

Ponadto Dyrektor OUG we Wrocławiu uzależnił ponowną eksploatację pojazdu SWT TEAM 20/1.9/P od usunięcia powstałych w wyniku wypadku i ujawnionych w wyniku badań nieprawidłowości oraz uzyskania zezwolenia kierownika ruchu zakładu górniczego na oddanie go do ruchu.

Informację opracowano na podstawie danych z OUG we Wrocławiu.