

kat.	B11	Linia kolejowa nr 132 Bytom - Wrocław Główny	szlak Tarnów Opolski - Opole Groszowice, km 87,973	8 sierpnia 2019 r.
	ZABICI – brak	CIĘŻKO RANNI – brak		RANNI – brak

1. PRZEBIEG ZDARZENIA:

08.08.2019 r. podczas jazdy pociągu towarowego TME 464045 przewoźnika PKP CARGO S.A. relacji Budryk Ornontowice – Opole Elektrownia Czarnowasy prowadzonego lokomotywą ET22-1064 po torze nr 1 na szlaku Tarnów Opolski - Opole Groszowice, w km 87,973, linii kolejowej nr 132 Bytom – Wrocław Główny, o godzinie 23:18 nastąpiło wykolejenie dziesięciu wagonów węglarek ładowanych miałem węglowym. Wykolejenie nastąpiło w wyniku złamania czopa osi zestawu kołowego przy piątym wagonie w składzie pociągu. Złamanie czopa osi nastąpiło z lewej strony drugiego zestawu kołowego obręczowanego nr 5249978 pierwszego wózka, patrząc w kierunku jazdy pociągu. Wskutek przewrócenia się wagonów doszło do uszkodzenia sieci trakcyjnej i pogięcia słupów trakcyjnych. Wykolejenie piątego wagonu spowodowało urwanie cięgła w piątym wagonie nr 31 51 54 96 893-9, co spowodowało rozłączenie sprzęgów powietrznych hamulcowych pomiędzy czwartym wagonem nr 82 51 53 56 088-3, a piątym wagonem nr 31 51 54 96 893-9 i zatrzymanie się w km 89,417. Pociąg TME 464045 przejechał z wykolejonymi wagonami torem nr 1 od km 87,973 do km 89,417, tj. 1444 metry. Czoło lokomotywy z czterema niewykolejonymi wagonami zatrzymało się w km 89,600. Wykolejone i przewrócone wagony zniszczyły nawierzchnię torów nr 1 i 2 oraz zablokowały przejezdność linii kolejowej nr 132.



2. PRZYCZYNY ZDARZENIA:

2.1. Przyczyna bezpośrednia:

Wykolejenie wagonu ładowanego nr 31 51 54 96 893-9 (piątego w składzie), podczas jazdy pociągu TME 464045 relacji Budryk Ornontowice – Opole Elektrownia Czarnowasy, w wyniku złamania zmęczeniowego czopa osi.

2.2. Przyczyna pierwotna:

Zły stan czopa osi zestawu kołowego nr 5249978 spowodowany nieprawidłowym podtoczeniem w miejscu przejścia czopa osi w przedpiaście, co spowodowało niekorzystną koncentrację naprężeń i w efekcie inicjację pęknięcia zmęczeniowego.

2.3. Przyczyny pośrednie:

2.3.1. Przekroczona wartość chropowatości powierzchni czopów osi zestawu kołowego po obróbce skrawaniem, tj. chropowatość o średniej wartości 2,8 pm (obszar szlifowany w obrębie krateru) do 8,7 pm (w obszarze podtoczenia), która wykracza poza dopuszczalną wartość.



2.3.2. Nieprawidłowo wykonana naprawa osi zestawu kołowego, polegająca na nadaniu niewłaściwego, niezgodnego z dokumentacją WT-2, przejścia czopa osi w przedpiaście.

2.3.3. Nierzetelny odbiór po naprawie zestawu kołowego nr 5249978 i dopuszczenie go do eksploatacji z wadą techniczną.

2.4. Przyczyna systemowa:

Niewłaściwy nadzór nad utrzymaniem wagonu towarowego przez podmiot odpowiedzialny za utrzymanie ECM.

3. ZALECENIA:

ZALECENIA KOREKCYJNE:

3.1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podejmie skuteczne działania w celu wdrożenia rekomendacji ujętej w raporcie nr PKBWK 02/2019 o treści:

„PKP PLK S.A. podejmie działania mające na celu systematyczne wyposażenie linii kolejowych w urządzenia do wykrywania stanów awaryjnych taboru na eksploatowanych liniach kolejowych w oparciu o przeprowadzoną analizę opartą na ryzyku możliwości wystąpienia zdarzeń.”

Jednocześnie zapewni właściwe realizowanie postanowień Instrukcji Ie-3.

3.2. PKP CARGO S.A. dokona przeglądu Dokumentacji Systemu Utrzymania i zapewni właściwe realizowanie obowiązku prawidłowego wypełniania kart pomiarowych podczas przeglądów utrzymaniowych we wszystkich zakładach realizujących proces utrzymania.

ZALECENIA KORYGUJĄCE (SYSTEMOWE):

3.3. Certyfikowani przewoźnicy kolejowi oraz ECM od natychmiast wzmocnią nadzór nad realizacją procesu poziomów utrzymania taboru zwłaszcza w zakresie zestawów kołowych.

3.4. Certyfikowani przewoźnicy kolejowi oraz ECM zlecający czynności utrzymaniowe wyegzekwują jakość odbiorów międzyoperacyjnych i końcowych, zwłaszcza zestawów kołowych.

3.5. Certyfikowani przewoźnicy kolejowi wyposażą na stałe pojazdy trakcyjne prowadzące pociągi i/lub maszynistów w źródła światła (latarki) umożliwiające między innymi przeprowadzenie oględzin pojazdów kolejowych w porze ciemniej.

3.6. Autoryzowani zarządcy infrastruktury, certyfikowani przewoźnicy kolejowi oraz ECM ujmą odpowiednio w Systemach Zarządzania Bezpieczeństwem lub w Systemach Zarządzania Utrzymaniem w rejestrze zagrożeń, zagrożenie polegające na „złamaniu czopa osi zestawu kołowego”.

3.7. Zarządcy infrastruktury kolejowej i przewoźnicy kolejowi dla podkreślenia ważności zagadnienia i podwyższenia świadomości kultury bezpieczeństwa, ujmą w tematyce pouczeń okresowych dla pracowników bezpośrednio związanych z ruchem pociągów oraz prowadzących pojazdy kolejowe, zasady postępowania w przypadku zauważania nieprawidłowości w układzie biegowym wagonów zgodnie z przepisami wewnętrznymi.

Pełna treść Raportu opublikowana została pod następującym linkiem:
<https://utk.gov.pl/pl/monitorowanie/monitoring/zalecenia-bezpieczenstw.html>

