

KWK BUDRYK. Kolejki podwieszane z napędem własnym i kontenery do transportu materiałów pozwalają na sprawną organizację transportu w KWK Budryk. Zarząd JSW SA postanowił, że trzeba unowocześnić transport we wszystkich kopalniach. Bez nowoczesnego transportu nie da się sprawnie rozbudować kopalni. Niebezpieczne i mało efektywne systemy transportowe oparte na kolejkach z napędem linowym muszą zostać zastąpione przez kolejki spągowe zębate z napędem własnym oraz kolejki podwieszane z napędem własnym.

– Musimy modernizować transport, ponieważ chcemy podnieść efektywność pracy i jej bezpieczeństwo. To dla nas priorytet. JSW SA ma projekt tego przedsięwzięcia i szczegółowo opracowane zadania. W ciągu niespełna dwóch i pół roku powinniśmy zrealizować zaplanowane inwestycje – zapowiadał w czasie jednej z debat górniczych prezes JSW SA Jarosław Zagórowski. – Jeżeli górnik musi przejść kilka kilometrów w trudnych warunkach, trudno oczekiwać, że będzie pracował tak samo efektywnie, jak górnik, który zostanie dowieziony do miejsca pracy. Stare systemy transportu stwarzają wiele zagrożeń. Są także mało efektywne, a przez to tracimy cenny czas, czekając na transport materiałów. Zmęczeni górnicy częściej ulegają wypadkom. Dlatego zmiany są niezbędne – tłumaczył prezes Zagórowski.

SŁAWOMIR STARZYŃSKI

Czego nie można zrobić bez nowoczesnego transportu? Na przykład w kopalni Budryk niemożliwy byłby postęp przodka chodnikowego o 400 metrów, a postęp ściany o 200 metrów w ciągu miesiąca. Kolejki linowe nie dałyby rady dostarczyć wszystkich materiałów. Byłyby gigantyczne kłopoty z budową poziomu 1290. Dzięki dobrze zorganizowanemu i nowoczesnemu transportowi w ciągu 15 do 20 minut można dotrzeć z pomocą do górnika, który zasłabł albo uległ wypadkowi. Jest to możliwe, ponieważ na szlakach transportowych są rozmieszczone specjalne wagoniki sanitarne. Co znaczy nowoczesny transport dla górników? Z jednego z podziemnych dworców w KWK Budryk jednocześnie kolejki mogą zabrać nawet 300 pracowników i dowieźć ich do stanowisk pracy. Każdy oddział, korzystający z kolejki podwieszanej z napędem własnym ma przydzielone miejsca, które są odpowiednio oznaczone. Nie ma tłoku, nie ma zamieszania, każdy wie, do którego składu i do którego wagonika ma wsiąść. Jastrzębska Spółka Węglowa uznała, że systemowe rozwiązania transportu stały się dla rozbudowujących się kopalń zadaniem strategicznym. W 2009 roku długość tras wszystkich systemów transportu wynosiła w kopalniach JSW około 292 km, a dwa lata później już 323 km. O 63 km zwiększyła się długość tras kolejek podwieszanych z napędem własnym spalinywym, a ubyłoby 38 km tras kolejek podwieszanych z napędem linowym. W oficjalnym komunikacie spółka poinformowała, że prace związane z unowocześnianiem transportu dołowego

Ciekawa liczba

219

MLN ZŁOTYCH

wyda JSW do 2015 roku na unowocześnienie systemu transportu w kopalniach

rozpoczęły się w 2008 roku od porównania systemów transportu stosowanych w poszczególnych kopalniach. Postanowiono je ujednolicić, uznając, że docelowo w JSW powinny funkcjonować najwyżej dwa systemy: kolejki spągowe zębate z napędem własnym oraz kolejki podwieszane z napędem własnym, z naciskiem na jak najszerze wprowadzanie tych ostatnich. Stopniowo zaczęto eliminować najbardziej niebezpieczne i mało efektywne systemy transportowe oparte na kolejkach z napędem linowym i zastępować je kolejkami podwieszanymi z napędem własnym. Oprócz tego do przewożenia materiałów na dole kopalni, za przykładem kopalni Budryk, zaczęto w szerszej skali stosować kontenery, które produkowane są przy współpracy z Jastrzębskimi Zakładami Remontowymi wchodzącymi w skład Grupy Kapitałowej JSW. Na przełomie lat 2011/2012 wyprodukowano 740 takich wozów, a w najbliższym czasie planowane jest wyprodukowanie następnych 895. ✎



Nie ma sprawnego transportu bez fachowców, którzy czuwają nad stanem technicznym kolejek

Nowoczesne to bhp

PIOTR LENARTOWICZ, PRZODOWY Z ODDZIAŁU GKT:

Kiedy zaczęliśmy unowocześniać transport w Budryku, mało kto wierzył, że w kopalni można zrezygnować z transportu linowego. Wylimitowanie lin to była historia z fantastyki naukowo-technicznej, a nie rzeczywistość. Sam powątpiewałem, że jest to do zrobienia. Zanim zacząłem pracę w Budryku, pracowałem w kopalni Dębieńsko – i tam, i tu liny były podstawą transportu. Jednak w Budryku nawet ten stary system był, moim zdaniem, świetnie zorganizowany i zastanawiałem się, po co ta rewolucja, skoro wszystko tak dobrze działa. Teraz widzę różnicę. Kolejki podwieszane są bardzo dobrym rozwiązaniem. Aby ten system działał zgodnie z założeniami, potrzebna jest bardzo dobra organizacja pracy. Ale sam fakt, że my ładujemy materiał z kolejek kołowych na podwieszane i trafia on do celu bez żadnego przeładunku, przyspiesza dostawy i przede wszystkim dzięki temu eliminujemy szereg zagrożeń charakterystycznych dla prac transportowych.



MARIAN BORKOWSKI, DYSPOONENT LOKOMOTYW SPALINOWYCH PODWIEZANYCH:

Z mojej dyżurni kontroluję ruch kolejek, obserwuję załadunek i rozładunek zestawów transportowych. Na monitorze mam podgląd na najważniejsze skrzyżowania w kopalni. Dzięki bezpośredniej łączności z operatorami kolejek mogę tak organizować ruch, aby nie dochodziło do korków albo niebezpiecznych sytuacji, a materiał był dowożony na czas w określone miejsca. Ze swojego stanowiska obserwuję transport towarów i transport ludzi. Takie możliwości mają również dyspozytorzy i służba bhp. Obraz jest rejestrowany. Zdarzało się, że kamery zamontowane na dworcach osobowych wielokrotnie rejestrowały górników, którzy na przykład wysiadali z kolejki będącej w ruchu. Takie nagranie było dowodem na to, że górnik złamał przepisy bhp. Po tym jak kilka osób zostało ukaranych, skończyło się wysiadanie z jadącej kolejki.



MIROSLAW KWIATKOWSKI, KIEROWNIK DZIAŁU BHP I SZKOLENIA KWK BUDRYK:

Jeśli chodzi o bezpieczeństwo pracy, to trzeba przyznać, że kolejki podwieszane z napędem własnym są świetnym rozwiązaniem. Od czasu kiedy w kopalni korzystamy tylko z tego rodzaju transportu, nie przypominam sobie, aby doszło do jakiegось ciężkiego wypadku



Piotr Lenartowicz przodowy z oddziału GKT: Sam fakt, że my ładujemy materiał z kolejek kołowych na podwieszane i trafia on do celu bez żadnego przeładunku, przyspiesza dostawy i przede wszystkim dzięki temu eliminujemy szereg zagrożeń charakterystycznych dla prac transportowych

związanego z transportem materiałów. Kiedyś transport linowy i związana z nim konieczność wielokrotnego przeładunku towarów siłą rzeczy potęgował zagrożenie. Przy transporcie linowym operator kolejki nie widział, co się dzieje na drodze – obowiązywał surowy zakaz przebywania ludzi na drogach transportowych w czasie pracy kolejki linowej, ale tak naprawdę był to przepis martwy, bo górnicy nagminnie łamali ten zakaz. Z tego powodu, a także z powodu na przykład zerwania liny dochodziło do wielu wypadków. Teraz operator kolejki widzi, co się dzieje na drodze i w każdej chwili może tę kolejkę zatrzymać. Zamiast przeładowywać materiały, ładujemy je na powierzchni w odpowiednie kontenery i materiał ze składu dociera bezpośrednio do miejsca przeznaczenia. To jest taka rewolucja, jaka była w czasie, gdy po morzach zaczęły pływać kontenerowce. Kontener załadowany w Australii mógł dotrzeć w dowolne miejsce w Polsce i nie było większej różnicy, czy po drodze trzeba było korzystać z kolei, czy ciężarówek – przeładowywało się „skrzynkę” i koniec. Do tej pory nie wymyślono nic lepszego. Pamiętam, że na początku górnicy podchodzili do tego rozwiązania z rezerwą. Wyrobiska miały mniejsze gabaryty. Nie było nowoczesnych rozjazdów, tak zwana mała mechanizacja załadunku była dopiero wprowadzana. Czasem wciąż trzeba było ręcznie przeładowywać materiały.